

rnv

Mit gutem Gefühl unterwegs.



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

GESCHÄFTSBERICHT 2024

INHALT

AUF EINEN BLICK	1	BILANZ	34
VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG	3	GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	35
LAGEBERICHT	5	ANHANG	36
1. Grundlagen des Unternehmens	6	Allgemeine Angaben	36
1.1 Geschäftsmodell	6	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	36
1.2 Mitarbeitende	6	Angaben zur Bilanz	
1.3 Betrieb, Infrastruktur & Fuhrpark	8	(1) Anlagevermögen	38
1.4 Kundenqualitätsmanagement	9	(2) Vorräte	38
1.5 Weiterentwicklung und Forschung	9	(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	38
1.6 Finanzierung	11	(4) Flüssige Mittel	39
2. Wirtschaftsbericht	12	(5) Gezeichnetes Kapital	39
2.1 Marktumfeld, Branche und Rahmenbedingungen	13	(6) Kapitalrücklage	39
2.2 Geschäftsverlauf	13	(7) Rückstellungen	40
2.2.1 Wesentliche Ereignisse	13	(8) Verbindlichkeiten	40
2.2.2 Fahrgastnachfrage und Beförderungsleistungen	14	(9) Rechnungsabgrenzungsposten	42
2.2.3 Entwicklung der Kasseneinnahmen	15	Sonstige finanzielle Verpflichtungen	42
2.3 Lage	17	Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung	
2.3.1 Ertragslage	17	(10) Umsatzerlöse	43
2.3.1.1 Erträge	17	(11) Sonstige betriebliche Erträge	43
2.3.1.2 Aufwendungen	20	(12) Materialaufwand	44
2.3.2 Vermögens- und Finanzlage	21	(13) Personalaufwand	44
2.3.2.1 Kennziffern	21	(14) Sonstige betriebliche Aufwendungen	44
2.3.2.2 Investitionen	23	(15) Finanzergebnis	45
2.3.2.3 Liquidität	23	(16) Sonstige Steuern	45
2.4 Gesamtaussage zu Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens	24	(17) Ergebnisverwendungsvorschlag	45
3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht	25	ERGÄNZENDE ANGABEN	45
3.1 Prognosebericht	26	ORGANE DER GESELLSCHAFT	47
3.2 Chancen- und Risikobericht	27	BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS	50
4. Erklärung zur Unternehmensführung	33	BERICHT DES AUFSICHTSRATS	54
		IMPRESSUM	56

Vertrieb 2024

	GJ 2024	GJ 2023	GJ 2022	GJ 2021	GJ 2020	GJ 2019
Fahrgastzahlen in Mio.	175,4	166,5	145,4	108,0	112,0	173,4
Fahrgäste pro Tag in Tsd.	ca. 592	ca. 549	ca. 480	ca. 360	ca. 370	ca. 580
Kasseneinnahmen in Mio. € Netto*	157	142	110	121	133	155
Anteil Bartarif in %	14	14	17	17	16	24
Anteil Zeitkarten in %	86	86	83	83	84	76
Tickets und Verkaufsstellen						
Bestand Deutschlandticket-Kunden zum 31.12.*	285.923	250.014	–	–	–	–
Summe Jahreskartenkunden in den Vorjahren	–	–	136.941	134.437	149.281	156.876
Job-Ticket-Firmen	1.371	1.227	1.048	955	829	757
Verkaufsstellen**	40	50	52	59	62	62
Fahrausweisautomaten	415	415	411	412	412	412
Verkehrsgebiet						
Einwohner	849.355	845.517	842.166	833.874	839.075	845.329
Fläche in ha	62.147	62.147	62.147	62.147	62.147	62.147

Betrieb 2024

	GJ 2024	GJ 2023	GJ 2022	GJ 2021	GJ 2020	GJ 2019
Personal						
Mitarbeitende	1.807	1.620	1.512	1.432	1.329	1.213
Auszubildende	97	86	74	65	58	52
Linien	101	93	83	83	82	85
davon Bahn***	21	19	20	20	20	25
davon Bus	80	74	63	63	62	60
Linienlänge in km	1.009	913	856	856	827	812
davon Bahn	321	321	305	305	301	301
davon Bus	688	592	551	551	526	511
Fahrzeuge im Einsatz						
Bahnen	214	194	190	190	189	187
eigene Busse	140	144	147	129	124	117
angemietete Busse	125	99	99	101	94	92
fips	26	18	15	15	-	-
Nutzwagenkilometer in Mio.						
Bahn	13,1	13,23	13,63	13,40	13,00	13,40
Bus	13,0	13,43	12,92	12,70	11,80	11,90
fips	1,0	0,53	0,46	0,30	-	-

* Zahlen beinhalten den Verkauf des Deutschlandtickets für Verbundpartner

** Ab 2023 andere Zählweise

*** Ab GJ 2020 Konzessionen für Bahnlinien anders ausgestellt; ab GJ 2023 geänderte Zählweise

Das Geschäftsjahr 2024 stand im Zeichen einer besonders positiven Nachricht zur Perspektive und Planungssicherheit unseres Unternehmens: Die Verträge zur kommunalen Betrauung der rnv konnten im Oktober um 22,5 Jahre verlängert werden. Nach einem mehrjährigen Prozess und in enger Abstimmung mit den kommunalen Gesellschaftern sowie den Aufsichts- und Finanzbehörden setzen die Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen erneut auf eine langfristige Partnerschaft sowie auf die Leistungsfähigkeit der rnv als interkommunaler Mobilitätsdienstleister.

Zusammen mit einer motivierten Belegschaft und im Einvernehmen mit den Gesellschaftern wird die rnv weiterhin für eine nachhaltige Mobilität für alle in der Region sorgen und so zum Gelingen der Verkehrswende beitragen. Auch im Berichtsjahr wurde gemeinsam daran gearbeitet, die hierfür notwendigen Voraussetzungen für die Zukunft zu schaffen.

In dieser Hinsicht konnte im Jahr 2024 die Umstellung der Fahrzeugflotte auf lokal emissionsfreie Antriebe konsequent fortgesetzt werden. Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen, wo die Straßenbahn bereits seit rund 125 Jahren elektrisch unterwegs ist, befinden sich dabei in guter Tradition. Bei der Umstellung der Busflotte setzt die rnv dabei auf eine Diversifizierung in der Antriebstechnologie und einen Mix aus vollelektrischer Batterietechnik sowie unterstützender Wasserstoffbrennzellen für einen Teil des Fuhrparks.

Um das Ziel der lokalen Emissionsfreiheit bis 2032 zu erreichen, haben das Verkehrsunternehmen und seine städtischen Partner auch im vergangenen Jahr große Anstrengungen unternommen. Hierzu wurden Wasserstofftankstellen in Heidelberg und in Mannheim eröffnet, um den Linienbetrieb mit leistungsfähigen H2-eCitaro-Gelenkbussen und einer Kombination aus Brennstoffzellen- und Batteriebetrieb aufzunehmen. Zudem erfolgten auch die Vorbereitungen für eine Betriebsaufnahme in Ludwigshafen.

Neben der weiteren Elektrifizierung und damit auch Verjüngung der Busflotte hat sich die rnv 2024 auch beim Ausbau flexibler Bedienungsangebote sowie in der weiteren Forschung und Entwicklung automatisierter Verkehrsangebote engagiert. In diesem Sinne wurde fips als on-Demand-Service auch in Heidelberg etabliert. Darüber hinaus erhielt im Forschungsprojekt RABus unter Beteiligung der rnv erstmals ein Fahrzeug in Deutschland eine bundesweit gültige Erprobungsgenehmigung nach Level 4-Standard. Im Rahmen eines damit verbundenen Probandenbetriebs im Reallabor auf Franklin konnten dabei auch wichtige Erkenntnisse für künftige Anwendungen eines automatisierten Busbetriebs im ÖPNV gewonnen werden.

Vor dem erfreulichen Hintergrund wachsender Fahrgastzahlen war das Jahr 2024 davon geprägt, die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zu erhalten und Kapazitäten auszubauen. Hierzu gehörten Investitionen in das bestehende Schienennetz in Form von großen Baumaßnahmen, wie beispielsweise in der Dossenheimer Landstraße in Heidelberg, am Paradeplatz in Mannheim und in der Frankenthaler Straße in Ludwigshafen sowie der Ausbau der Schienenfahrzeugflotte. So konnten durch den kontinuierlichen Zulauf von neuen Bahnen des Typs Rhein-Neckar-Tram (RNT) mehr Kapazitäten bereitgestellt und die Zuverlässigkeit des Angebotes verbessert werden. Die neuen RNTs zeichneten sich von Anfang an durch hohe Zuverlässigkeit aus und sorgen nach und nach für eine deutliche Entlastung auf stark nachgefragten Linien und in den Hauptverkehrszeiten.

Die gestiegene Zuverlässigkeit im Angebot, aber auch das kostengünstige Tarifangebot "Deutschlandticket" haben letztendlich mit 175,4 Mio. Fahrgästen im Jahr 2024 für einen neuen Fahrgastrekord der rnv gesorgt. Noch nie hat die rnv so viele Menschen an ihr Ziel gebracht – obwohl in diesem Geschäftsjahr ungeplante Streckensperrungen infolge von Brückenschäden massive Auswirkungen auf den rheinüberschreitenden Verkehr hatten und zeitliche Überlagerungen mit städtischen Arbeiten an der Hochstraße Süd in Ludwigshafen die Erreichbarkeit wichtiger Verkehrsknoten erschwerte.

Eine solche Leistungssteigerung war und ist nur mit dem Engagement und hoher Flexibilität unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter möglich. Umso wichtiger ist es uns, weiterhin gute Arbeitsbedingungen für unsere Belegschaft im Blick zu haben. Aus den Ergebnissen unserer Mitarbeitendenbefragung konnten in diesem Jahr bereits Maßnahmen für eine verbesserte Zusammenarbeit abgeleitet und umgesetzt werden.

Mitarbeiterbindung und -gewinnung wird im Kontext des demografischen Wandels eine Herausforderung bleiben. Die rnv geht dabei bewährte und neue Wege. So konnte im zurückliegenden Jahr das erfolgreiche Projekt „Future Tram Ukraine“ gemeinsam mit dem Jobcenter und der Agentur für Arbeit in Mannheim fortgeführt werden. Zudem wurden 2024 erstmals Fahrerinnen und Fahrer bei einem Job-Tag in Athen angeworben sowie Integrations- und Sprachkurse für angehende Busfahrerinnen und Busfahrer angeboten, die von zwei engagierten Kolleginnen aus dem Fahrdienst geleitet werden. Durch weitere Maßnahmen ist es gelungen, die Auszubildendenquote entgegen dem Trend zu steigern.

Generell wird die Perspektive der Branche sowie der rnv in den künftigen Jahren insbesondere von der Finanzierungssicherheit des ÖPNV abhängen. Mit der Einführung des Deutschlandtickets haben sich der Bund und die Länder eindrucksvoll zur Verkehrswende bekannt, wobei nun allerdings eine langfristige Sicherung und der Ausbau des Angebots benötigt werden. Ebenso kommt es in den nächsten Jahren darauf an, die Mittel für den Infrastrukturerhalt und -ausbau weiter zu dynamisieren und langfristig abzusichern. Hier deuten sich neue Perspektiven durch die Bereitstellung des Sondervermögens auf Bundesebene an. Wichtig ist, dass diese Mittel nun auch für den Erhalt und Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur bei den Kommunen ankommen.

Nur mit dem verbindlichen Bekenntnis aller beteiligten politischen Akteure können wir den eingeschlagenen Weg einer nachhaltigen Mobilität für alle in der Region weiter voranbringen.

Für die bisherigen Anstrengungen danken wir an dieser Stelle unserer Belegschaft, den kommunalen Gesellschaftern sowie unseren strategischen Partnern auf Bundes- und Landesebene.



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

Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

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

Christian Volz
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten
Arbeitsdirektor

LAGEBERICHT DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM für das Geschäftsjahr 2024



Grundlagen des Unternehmens

1. Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) mit Sitz in Mannheim ist der größte Mobilitätsdienstleister in der Metropolregion Rhein-Neckar. Das Unternehmen betreibt Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien in den Städten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen am Rhein sowie zwei regionale Eisenbahnlinien. Um die Ziele des Bundes, der Länder und der Kommunen beim Klimaschutz erfüllen und zusätzliche Fahrgäste gewinnen zu können, verfolgt die rnv innovative Ansätze. Durch die Entwicklung und den Einsatz neuer Technologien nutzt die rnv Chancen für eine effiziente, umweltgerechte und kundenorientierte Weiterentwicklung ihres Angebots.

Die rnv wurde 2005 als erste Verkehrsallianz kommunaler Betriebe in Deutschland gegründet, um Nahverkehrsleistungen in den drei Städten sowie im Umland zu erbringen. Zunächst geschah dies im Auftrag der bis dahin operativ tätigen Verkehrsunternehmen, den sogenannten Altgesellschaften. Seit 2009 ist die rnv ein eigenständiges Verkehrsunternehmen, nachdem unter anderem die Linienkonzessionen der Altgesellschaften auf die rnv übertragen wurden. Zudem übernahm die rnv die Personalverantwortung für die Arbeitnehmenden, die von den Altgesellschaften überlassen werden, sowie die Verantwortung für die Infrastruktur – diese blieb jedoch, wie der Teil des Schienenfahrzeugparks, der bis 2004 beschafft wurde, Eigentum der Altgesellschaften. Seitdem werden neue Fahrzeuge ausschließlich von der rnv selbst beschafft.

Im Berichtsjahr 2024 umfasste der Fuhrpark 214 eigene Bahnen und 140 eigene Busse sowie 125 Busse, die von Subunternehmen für die rnv betrieben werden. Das Verkehrsangebot wurde im Geschäftsjahr 2024 von rund 175,4 Mio. Fahrgästen genutzt.

1.2 Mitarbeitende

Bereits seit Jahren steuert die rnv dem allgemeinen Fachkräftemangel durch umfassende Maßnahmen gegen. Den Personalengpass, der unter anderem im Verlauf und als Folge der Corona-Pandemie aufgetreten war, konnte das Unternehmen im Berichtsjahr weitestgehend überwinden. Zum Ende des Geschäftsjahrs 2024 beschäftigte die rnv 2.487 eigene und überlassene Mitarbeitende (ohne Auszubildende, Studierende, Praktikanten, Mitarbeitende in der Altersteilzeit-Freiphase sowie in ruhenden Arbeitsverhältnissen). Auch dank einer attraktiven Ausbildungsgestaltung stieg die Gesamtzahl der Auszubildenden und Studierenden an Dualen Hochschulen im Unternehmen zum Ausbildungsstart im September 2024 auf 112 an: 36 junge Menschen starteten neu bei der rnv. Insgesamt sieht sich die rnv auf dem richtigen Weg bei der Nachwuchsrekrutierung.

Auch im Berichtsjahr führte die rnv verschiedene Maßnahmen durch, um die Mitarbeitendenbindung zu stärken. Darüber hinaus setzte das Unternehmen einen Schwerpunkt auf Rekrutierungsmaßnahmen, um die bestehende Belegschaft durch neue Kolleginnen und Kollegen zu entlasten und um der demografischen Entwicklung entgegenzuwirken. Einige der innovativen Projekte der rnv in diesem Bereich finden über die Branche hinaus Beachtung.

Um einschätzen zu können, wie zufrieden die Mitarbeitenden mit der rnv als Arbeitgeberin sind, führte das Unternehmen im Berichtsjahr erstmals eine **Befragung aller Mitarbeitenden** durch. Insgesamt 60 % der Belegschaft nahmen an der freiwilligen und anonymen Befragung im ersten Quartal 2024 teil, was im bundesweiten Vergleich als relativ hoher Wert betrachtet werden kann. Die Auswertung der Befragung zeigte neben einigen erfreulichen Ergebnissen auch Handlungsbedarf auf. So würde sich die Mehrheit der Belegschaft wieder bei der rnv bewerben und das Unternehmen auch weiterempfehlen – unter anderem, weil viele Mitarbeitende ein gutes bis sehr gutes Verhältnis untereinander sowie zu ihren Führungskräften haben. Darüber hinaus findet laut Befragung die Mehrheit der rnv-

1. Grundlagen des Unternehmens

Mitarbeitenden ihr Tätigkeitsfeld spannend und ist zufrieden mit der Chancengleichheit und den Sozialleistungen im Unternehmen. Allerdings zeigte die Befragung Verbesserungspotenzial unter anderem mit Blick auf die Situation in den Werkstätten, die Flexibilität im Fahrdienst, die Information, die Zusammenarbeit mit den Bereichen sowie die Fehlerkultur im Unternehmen. Die rnv legte aufbauend auf diesen Ergebnissen neun Veränderungsfelder fest und arbeitet daran, Verbesserungen umzusetzen und wird die Erfolge dieser Maßnahmen in einer weiteren Befragung überprüfen. Parallel dazu wurden unter dem Titel **„Wo drückt der Schuh?“ die Befragungen der Mitarbeitenden im Fahrdienst** im Berichtsjahr fortgeführt und weitere Maßnahmen abgeschlossen oder angestoßen.

Mitarbeitende der rnv hatten auch im Berichtsjahr die Möglichkeit, an vielfältigen **Schulungen und Weiterbildungen** teilzunehmen. Durch Schulungen speziell für Führungskräfte der rnv wurde gewährleistet, dass alle Führungskräfte die Prinzipien, die im Verhaltenskodex der rnv festgelegt sind, verstehen und in der Lage sind, diese in ihr tägliches Handeln zu integrieren.

Die Angebote der **betrieblichen Gesundheitsmarke „rnv-vital“**, die den Kriterien des Präventionsgesetzes entsprechen und somit qualitätsgesichert sind, erreichten auch im Jahr 2024 Mitarbeitende der rnv in vielen Unternehmensbereichen. Das ganzjährige Gesundheitsprogramm erwies sich auch 2024 als effektives Instrument zur Förderung der physischen und psychischen Gesundheit der Mitarbeitenden. Es trug zudem dazu bei, die Attraktivität des Unternehmens als Arbeitgeberin zu steigern.

Im April 2024 läutete die rnv mit einer großen Informationsveranstaltung auf ihrem Betriebshof Mannheim die zweite Runde des **Projekts „Future Tram Ukraine“** ein, einer Maßnahme, die vom Jobcenter Mannheim gefördert wird. Im Jahr 2024 wurden weitere 20 Ukrainerinnen und Ukrainer ab dem 1. Juli für zwei Jahre befristet übernommen, nachdem sie von Mitte Mai bis Ende Juni 2024 ein sechswöchiges Praktikum absolviert hatten, das hauptsächlich die Fahrausweisprüfung sowie die gewerblichen Bereiche umfasste.

Die Erfolgsgeschichte von „Future Tram Ukraine“ weckte großes politisches Interesse bei Bundestagsabgeordneten sowie der Bundesregierung. So wurde die rnv als eines von acht Unternehmen am 30. September 2024 ins Bundeskanzleramt eingeladen, weil sie Geflüchtete vorbildlich in den Arbeitsmarkt integriert.

Seit dem Berichtsjahr bietet die rnv zudem **innovative Sprachkurse** für nicht-deutschsprachige Bewerberinnen und Bewerber für den Busfahrbetrieb. Nach dem vielversprechenden Start des ersten Kurses mit fünf Teilnehmenden bis Ende März 2024 verlief dabei auch der zweite Kurs mit zehn Teilnehmenden bis Oktober 2024 erfolgreich.

Als Pionierarbeit kann ebenfalls die erstmalige Ausrichtung eines **Job-Tages in Athen** bezeichnet werden, der als großes Recruiting-Event am 28. November in der griechischen Hauptstadt angelegt war. Die rnv bot Busfahrenden direkt vor Ort die Möglichkeit, Vorstellungsgespräche zu führen sowie eine Fahrprobe zu absolvieren. Das Interesse war hoch – die rnv konnte 63 Teilnehmende verbuchen und erhielt 34 Zusagen. Im Nachgang der Veranstaltung startete der erste Bewerber aus Athen im Sprachkurs am 1. Januar 2025.

Die rnv setzte auch im Berichtszeitraum auf die Ansprache von möglichen **Quereinsteigern aus den Reihen von Studierenden**. In den Sommersemesterferien 2024 bot die rnv einen achtwöchigen Straßenbahn-Kurs in Mannheim und in Heidelberg an: Durch sogenannte „drive & study“-Kurse strebt das Unternehmen einen regulären Einsatz der Studierenden im Fahrdienst von monatlich mindestens drei Diensten an sowie mehr Diensten in den Semesterferien. Studierende lernen die rnv so besser kennen – und ziehen nach dem Studium ggf. einen Einstieg als Fach- oder Führungskraft in Erwägung.

1. Grundlagen des Unternehmens

1.3 Betrieb, Infrastruktur & Fuhrpark

Unter erschwerten Rahmenbedingungen arbeitete die rnv auch im Geschäftsjahr 2024 erfolgreich daran, den Öffentlichen Personennahverkehr in der Region attraktiv zu gestalten und ihn kundenorientiert und umweltgerecht weiterzuentwickeln. Immer mehr moderne Rhein-Neckar-Trams (RNTs) sind im Schienennetz der Region unterwegs, seitdem der Fahrgastbetrieb mit den ersten Bahnen im April 2023 zur BUGA startete und im Dezember 2023 die Zulassung der RNTs für die Eisenbahnstrecken erfolgte. In Heidelberg nahm die rnv ein neues, den aktuellen Bedarfen angepasstes Busnetz in Betrieb; unter Berücksichtigung dieses neuen Busnetzes führte die rnv ihr On-Demand-Angebot fips (flexibles, individuelles Personen-Shuttle) auch in Heidelberg ein. Im Berichtsjahr erreichte die rnv darüber hinaus das wichtige Ziel, alle Umläufe mit lokal emissionsfreien Fahrzeugen bedienen zu können. Dafür ging sie bei den Antriebsarten der Busflotte weiter in die Offensive.

Bis Ende des Jahres 2024 war der gesamte Fuhrpark der **Rhein-Neckar-Tram** bereits auf neun Fahrzeuge in der 30-Meter-Ausführung und auf 29 Züge in der 40-Meter-Variante angewachsen. Im Sommer 2024 wurde der erste 60-Meter-Zug der RNT ersten Zulassungstests unterzogen, die Zulassung für den Fahrgastbetrieb erfolgt im Frühjahr 2025. Insgesamt werden künftig zwölf Fahrzeuge dieses kapazitätsstarken Wagentyps im Streckennetz der rnv unterwegs sein. Im Berichtsjahr fuhr die RNT erstmals auf den Linien 5 und 25: Damit wurde auch der Einsatz der neuen Bahnen auf den Eisenbahnstrecken erfolgreich vollzogen. Im Vorgriff auf den angestrebten Fuhrpark bestellte die rnv im Rahmen einer Option 34 weitere 30-Meter-Fahrzeuge; so kann eine kontinuierliche Fertigung der Bahnen beim Hersteller aufrechterhalten werden. Im Gegenzug wurden weitere Hochflurfahrzeuge sowie Niederflurfahrzeuge der ersten Generation zum Ende des Berichtsjahrs in die Abstellung gegeben.

Neben sichtbaren Verbesserungen im Bereich des Stadtbahnfuhrparks gab es auch im Busbereich wichtige Neuerungen. Hierzu gehört das im April 2024 gestartete **Busnetz in Heidelberg**. Durch Anpassungen in den Linienverläufen einschließlich neuer Haltestellen sowie durch eine optimierte Disposition von bedarfsgerechten Fahrzeuggrößen profitieren die Fahrgäste seither von einer besseren Betriebsqualität sowie von mehr Direktverbindungen von nahezu allen Stadtteilen.

Nachdem die rnv im Jahr 2022 den Fuhrpark an **Elektrobussen** auf 36 Fahrzeuge aufgestockt hatte, erfolgte Ende November 2023 die Übergabe des ersten **Elektrobusses mit Brennstoffzellen-Reichweitenverlängerer (BZ-REX)**. Bei den Fahrzeugen handelt es sich um Gelenkbusse – bei diesen ist gerade bei anspruchsvollen Streckenprofilen der Einsatz eines rein batterieelektrischen Antriebs nicht zweckmäßig. Die BZ-REX-Busse verfügen über eine Batterie, die mit Strom im Betriebshof geladen wird. Für den Fall, dass die geladene elektrische Energie für den Tageseinsatz nicht ausreicht, befinden sich zusätzlich ein Wasserstofftank und eine Brennstoffzelle an Bord: So kann bei Bedarf die Batterie mit weiterem Strom versorgt werden. Die rnv hat zunächst 40 der BZ-REX-Busse für Mannheim und Heidelberg und weitere acht Fahrzeuge für Ludwigshafen bestellt. Die ersten Fahrzeuge wurden im Juni 2024 in Betrieb genommen. Ende März 2025 sollen alle 13 Mannheimer und 27 Heidelberger Fahrzeuge im Einsatz sein. Im dritten Quartal 2025 sollen dann auch die Ludwigshafener Fahrzeuge auf Linie gehen. Für die Betankung der Fahrzeuge wurde auf den Betriebshöfen in Heidelberg und Mannheim jeweils eine H2-Tankstelle durch die Partnerfirma H2 Mobility erbaut und im Berichtsjahr in Betrieb genommen. Im November 2024 wurde zudem mit dem Bau der H2-Tankstelle in Ludwigshafen am Betriebshof Rheingönheim begonnen.

1. Grundlagen des Unternehmens

1.4 Kundenqualitätsmanagement

Die rnv führt in Form des branchenweiten sogenannten Kundenbarometers regelmäßige Befragungen der Fahrgäste durch. Kundinnen und Kunden werden um ihre Einschätzung gebeten, vergeben Bewertungen und benoten verschiedene Aspekte rund um Bus und Bahn. Auf dieser Grundlage arbeitet die rnv daran, ihr Angebot so zu verbessern, dass es sich in der Zufriedenheit der Fahrgäste und im Nutzungsverhalten niederschlägt.

Mit der Einführung des Deutschlandtickets wurde die Tarifwelt des ÖPNV revolutioniert. Für viele der Fahrgäste hat sich damit die Suche nach dem richtigen und günstigsten Tarif erübrigt. Das zeigte sich auch in der Resonanz der Fahrgäste in der **Kundenbefragung** im Berichtsjahr, die allerdings zwiespältig ausfiel. Einerseits wurden die Leistungsmerkmale, die mit dem Deutschlandticket in Zusammenhang stehen, sehr positiv bewertet – zum Beispiel die Umsetzung, aber auch die Möglichkeit für eine Kündigung. So waren 90 % der Stammkunden der rnv mit der **Umsetzung des Deutschlandtickets** zufrieden. Auch die App-basierten Vertriebswege wurden insgesamt positiv gesehen und erzielten gute Noten in der Kundenbefragung. Gleichzeitig nahm die Zufriedenheit mit den **Leistungsmerkmalen des Angebots** der rnv ab: Die Globalzufriedenheit lag mit einer „Note“ von 2,80 deutlich unter der Vorjahresbewertung von 2,67. Die Bewertung der rnv folgte dabei dem deutschlandweiten Trend in der Branche: Auch der Branchendurchschnitt verschlechterte sich deutlich von 2,79 auf 2,96.

Die Zuverlässigkeit des Betriebs wurde im Berichtsjahr von den Fahrgästen als größere **Herausforderung** für die rnv beurteilt. Wie bei vielen weiteren Unternehmen kam es bei der rnv zu vermehrten Fahrtausfällen, die zum einen durch Engpässe bei der Personal- und Fahrzeugverfügbarkeit und zum anderen durch nicht planbare Störungen des Betriebs verursacht wurden. So sorgte beispielsweise die **Sperrung** der Stadtbahnauffahrt zur Konrad-Adenauer-Brücke im Bereich des Mannheimer Schlossgartens für große Einschränkungen im Betrieb der rnv und die Fahrgäste des Unternehmens – mehr dazu lesen Sie

unter 2.2.1. Diese Einschränkungen werden eine Verbesserung der Kundenzufriedenheit auch im Jahr 2025 erschweren. Mittelfristig könnte zudem das Platzangebot in Stoßzeiten die Zufriedenheit der Fahrgäste der rnv beeinflussen, falls das Deutschlandticket von noch mehr Menschen in Anspruch genommen werden sollte.

Weil die Fahrgastumfrage ergab, dass hinsichtlich der Information bei Störungen Potenzial für eine Verbesserung besteht, arbeitete die rnv im Berichtsjahr daran, die Fahrgast- und Störungsinformation bezogen auf einzelne Fahrten zu verbessern, insbesondere bei ungeplanten Störungen: Die Geschwindigkeit in der Informationskette vom Störungsmanagement zum Fahrgast soll erhöht werden.

1.5 Weiterentwicklung und Forschung

Die Entwicklung und der Einsatz neuer Technologien eröffnen im ÖPNV große Chancen: Vorhandene Angebote können effizient, umweltgerecht und kundenorientiert weiterentwickelt und neue Angebote eingeführt werden. Daher haben die Weiterentwicklung und die Forschung einen hohen Stellenwert bei der rnv. Unter 1.3 werden Weiterentwicklungen mit Blick auf die RNTs und die Busflotte der rnv sowie die neue Fahrplanlösung beschrieben, die im Berichtsjahr in Heidelberg umgesetzt wurden. Um die Ziele beim Klimaschutz erfüllen und zusätzliche Fahrgäste gewinnen zu können, verfolgt die rnv auch darüber hinaus innovative Ansätze.

Im April des Berichtsjahrs führte die rnv ihr **On-Demand-Angebot fips** nach mehrjähriger Vorbereitungsphase auch in **Heidelberg** ein, es wird dort im Rahmen des Förderprogramms „On-Demand-Verkehre“ vom Land Baden-Württemberg bezuschusst. Durch das flexible Angebot mit passend dimensionierten Fahrzeugen wurde insbesondere die Erschließung der sogenannten Bergstadtteile Schlierbach und Ziegelhausen mit Wohngebieten in topographisch anspruchsvoller Lage verbessert. Ähnliches gilt für die Hanglagen in Alt-

1. Grundlagen des Unternehmens

Rohrbach, wo erst mit der Einführung von fips eine optimale wohnortnahe Erreichbarkeit hergestellt werden konnte. Insgesamt konnten in Heidelberg seit dem Start im April 2024 ca. 59.000 Fahrgäste befördert werden, wobei vor allem in den Bergstadtteilen Schlierbach und Ziegelhausen eine beachtliche Nachfrage generiert wurde. In **Mannheim** wurde fips von den Fahrgästen der rnv im vierten Betriebsjahr als tägliches Angebot sowie mit einem stadtweiten Nachtservice am Wochenende weiterhin rege genutzt. Die Fahrgastzahlen konnten im Berichtsjahr auf rund 90.000 von rund 55.000 im Jahr 2023 gesteigert werden, nachdem die rnv im Vorjahr den Nachtservice an Wochenenden eingeführt sowie die Bedienungsgebiete im Tagesverkehr ausgedehnt hatte.

Abseits der etablierten Mobilitätsformen stand im Geschäftsjahr 2024 auch die Erprobung von **hoch- und vollautomatisierten Fahrzeugen** im Fokus. Dabei engagierte sich die rnv im **Forschungsprojekt „RABus – Reallabor für den Automatisierten Busbetrieb im ÖPNV in der Stadt und auf dem Land“**. Das Projekt wird vom Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg gefördert sowie von weiteren Partnern getragen wie dem Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren Stuttgart (FKFS) als Konsortialführer, der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), dem Institut für Verkehrswesen (IfV) am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) und der ZF Friedrichshafen AG (ZF). Anhand des Versuchsbetriebs in Mannheim und in Friedrichshafen wird dabei die Erprobung von hoch- und vollautomatisierten Fahrzeugen in verschiedenen Gebietstypen im ÖPNV-Realbetrieb getestet. Die rnv konnte im Rahmen des Mannheimer Reallabors in FRANKLIN wertvolle Erfahrungen auf dem Gebiet des Autonomen Fahrens und als Shuttle-Lösung für die sogenannte erste und letzte Meile sammeln sowie wichtige Impulse bei der Beurteilung einer landesweiten Übertragbarkeit und dem Ausarbeiten von Handlungsempfehlungen für einen zukunftsfähigen ÖPNV in Baden-Württemberg geben. Der Probandenbetrieb vom 25. Oktober bis zum 19. Dezember 2024 war dabei von zentraler Bedeutung.

Auch im Zuge der weiteren **Flottenerweiterung im Bereich der alternativen Antriebe** unterstützte die rnv im Berichtszeitraum die Begleitforschung im Rahmen eines Förderpro-

jektes des Landes Baden-Württemberg. Dieses soll die technische und wirtschaftliche Einsatzplanung der H2-eCitaro-Fahrzeuge optimieren und im September 2025 abgeschlossen werden. Die über den Zeitraum eines Jahres gesammelten Erkenntnisse werden in einem Bericht veröffentlicht. Auf diese Weise dienen die Ergebnisse der rnv als Empfehlung für einen technisch und wirtschaftlich effizienten Einsatz der eigenen Fahrzeuge und können zudem eine Blaupause für weitere Verkehrsbetriebe sein. Mit der aktuellen Beschaffung sollen langfristig die Gelenkbusse der rnv durch alternativ angetriebene Fahrzeugkonzepte ersetzt werden. In den nächsten fünf Jahren steht die restliche Solobusflotte sowie die Fahrzeugflotte der Subunternehmen im Fokus des Umbaus der gummiereiften Flotte der rnv auf lokal emissionsfreie Antriebe. In die unternehmerischen Entscheidungen der nächsten Dekade werden weitere Erkenntnisse des Fahrzeugmarkts sowie die Entwicklungen in der Batterietechnologie einfließen.

Um die ambitionierten Dekarbonierungsziele zu erreichen, ist eine entsprechende **Moderisierung und Anpassung der Infrastruktur und der Werkstattkapazitäten** unerlässlich. Die rnv setzt dabei weiterhin auf das künftige Zentrum Innovative Mobilität (ZIM) in unmittelbarer Nachbarschaft zum Betriebshof Mannheim-Möhlstraße. Dabei wird nicht nur der **zukunftsweisende Busstandort** auf die benötigte Bandbreite der alternativen Antriebsarten eingerichtet und mit bedarfsgerechter Werkstattinfrastruktur ausgerichtet: Der gesamte Standort wird von der Nutzung freigesetzter Flächen des früheren Fleischversorgungszentrums profitieren, was eine räumliche Entflechtung der Bahn- und Bussparte am Standort Möhlstraße ermöglicht. Zusätzliche Kapazitäten für beide Verkehrsträger werden geschaffen: So wird der Mehrbedarf bei der Abstellung und in den Werkstätten im Zuge der nachfrageorientierten Ausweitung des Verkehrsangebots berücksichtigt.

Zudem werden mit dem zugrundeliegenden **Standortkonzept** der rnv auch die weiteren Standorte neu geordnet, was in den nächsten Jahren beispielsweise mit dem Umbau und der Kapazitätserweiterung des Bahnhofs und des Betriebshofs Mannheim-Käferteil sichtbar wird. Die Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunkts, der eine Schlüsselrolle im Konversions-

1. Grundlagen des Unternehmens

netz Mannheim spielt, wird erheblich gesteigert werden. Das Maßnahmenpaket „Konversionsnetz Mannheim“ umfasst darüber hinaus verschiedene Teilprojekte zum Ausbau des Mannheimer Stadtbahnnetzes und zur Anbindung neuer Stadtquartiere, die auf Konversionsflächen entstehen oder bereits entstanden sind. In Heidelberg wiederum wurden im Berichtsjahr die Planungen für den Neubau des Betriebshofs Bergheimer Straße sowie die damit zusammenhängende dezentrale Abstellanlage weiter vorangetrieben.

1.6 Finanzierung

Mit der Einführung des Deutschlandtickets im Jahr 2023 hat sich die Finanzierung des ÖPNV deutlich verändert: Der Anteil der Fahrgeldeinnahmen ist signifikant zurückgegangen und wird bisher durch staatliche Ausgleichszahlungen ersetzt. Maßgebliche Größe für die Einnahmesituation der rnv im Berichtsjahr ist dementsprechend erneut der **Schadensausgleich**, der den Verkehrsunternehmen die Mindereinnahmen durch das Deutschlandticket kompensieren soll. Der monatliche Preis für das Deutschlandticket in Höhe von 49 € galt für das gesamte Kalenderjahr 2024. Eine Preisanpassung um neun Euro zum 1. Januar 2025 auf 58 € wurde vom Bund beschlossen und umgesetzt.

Die Änderung des **Regionalisierungsgesetzes** vom 20. Dezember 2024 ist von großer Bedeutung für die finanzielle Stabilität und Planung der ÖPNV-Branche in den kommenden Jahren. Trotzdem besteht für die Branche nach wie vor Unsicherheit. So ist in der Änderung des Regionalisierungsgesetzes u. a. vorgesehen, dass Mittel in Höhe von bundesweit 350 Mio. € für 2025 erst im Jahr 2026 nach Vorlage entsprechender Verwendungsnachweise ausgezahlt werden sollen. Es bleibt also abzuwarten, inwieweit Länder, Aufgabenträger oder die Branche in Vorfinanzierung treten müssen. Daneben muss beobachtet werden, wie viele Fahrgäste ihr Deutschlandticket aufgrund der Preiserhöhung kündigen werden. Die zukünftig geplante bundesweite Einnahmenaufteilung der Verkaufseinnahmen aus dem Deutschlandticket sieht für das Jahr 2025 eine Zuteilung der Einnahmen auf

die Länder nach den Postleitzahlen der Abonentinnen und Abonenten vor (Stufe 2 der bundesweiten Einnahmenaufteilung). Die Länder wiederum müssen die Gelder dann auf die Verbundräume bzw. Verkehrsunternehmen verteilen. In einer weiteren Stufe sollen die Einnahmen bundesweit grundsätzlich nachfrageorientiert aufgeteilt werden (Stufe 3).

Mit Blick auf die Finanzierung des ÖPNV gewann im Berichtsjahr auch das Thema **Dritt-nutzerfinanzierung** als ergänzende Einnahme an Bedeutung. So wird vom Land Baden-Württemberg das sogenannte Landesmobilitätsgesetz geplant. Dies soll unter anderem für die Kommunen einen Rechtsrahmen bilden, der die Einführung einer kommunalen Abgabe (zum Beispiel von Einwohnern oder KFZ-Haltern) in Form des Mobilitätspasses ermöglicht, um so Mittel für den ÖPNV zu generieren.

Ein Teil der Finanzierung des ÖPNV wird von den **Kommunen** getragen. Die kommunale Haushaltssituation der Städte war im Berichtsjahr geprägt von sinkenden Steuereinnahmen und steigenden Kostenentwicklungen. Dies hatte auch unmittelbar Auswirkungen auf die rnv. Im Austausch mit ihren Gesellschaftern erarbeitete die rnv Vorschläge zur Kostenreduzierung, um Einsparziele umzusetzen.

Wichtig hierbei war und ist es, den Kurs in Richtung Verkehrswende nicht zu gefährden, aber auch der wirtschaftlichen Lage Rechnung zu tragen. Oberstes **Ziel** auch im Jahr 2024 war es, die langfristige Zukunft des Unternehmens zu sichern, die Verkehrswende weiter voranzutreiben sowie die Effizienzpotenziale zu heben und Einsparmaßnahmen in der gebotenen Sorgfalt umzusetzen. Im Hinblick auf das Erreichen der Klimaschutzziele ist die rnv zu einer Gratwanderung gezwungen. Erreichbar sind diese Ziele nur, wenn auch die finanziellen Herausforderungen als Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Ländern, Gemeinden und Unternehmen begriffen werden.



2

WIRTSCHAFTSBERICHT

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Marktumfeld, Branche und Rahmenbedingungen

Die rnv ist in einem dynamischen Marktumfeld mit ihrem traditionellen, aber auch innovativen Leistungsangebot tätig. Die Rahmenbedingungen des Unternehmens werden geprägt von gesellschaftlichen, technischen, finanziellen und politischen Entwicklungen. Die Anforderungen, die mit Blick auf die Verkehrswende an die rnv gestellt werden, bestimmen ihre Tätigkeit. Gleichzeitig muss sie in Entscheidungen viele Faktoren einbeziehen, die ihre Geschäftstätigkeit maßgeblich bestimmen. Dazu gehören vorhersehbare Entwicklungen – wie die demografische Entwicklung in Deutschland, von der die meisten Unternehmen betroffen sind, oder notwendige Baumaßnahmen. Dazu zählen aber auch unvorhersehbare Faktoren – wie die plötzliche Sperrung einer Hauptverbindung im Berichtsjahr aufgrund von Brückenschäden.

Grundlage der Geschäftstätigkeit der rnv ist die Beauftragung durch die Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen. Zum 1. Oktober 2024 wurde die rnv als Verkehrsdienstleisterin in der Metropolregion für die nächsten 22,5 Jahre beauftragt. Diese **Betrauerung** löste die bisherige Betrauerung mit einer Laufzeit bis zum 30. September 2024 ab. Die jeweilige Betrauungsvereinbarung mit den drei Städten enthält unter anderem Regelungen zum Verkehrsangebot, zur Qualität der Verkehrsleistung sowie zur Überlassung des Schienennetzes mit seinen Haltestellen. Hierbei spielen auch die jeweils gültigen Nahverkehrspläne eine wichtige Rolle für die Netzentwicklung. Die Kommunen als Aufgabenträger finanzieren so die Verkehrsleistungen der rnv. Zugleich bestehen daneben Verkehrsleistungsverträge bzw. Eisenbahnbetrauungen mit unter anderem dem Rhein-Neckar-Kreis für die Linie 5 (ehemalige OEG-Linien außerhalb der Städte) sowie mit dem ZÖPNV-Süd für die Linie 4/9 bzw. die ehemalige Rhein-Haardt-Bahn in Rheinland-Pfalz.

Als Verkehrsdienstleisterin für den Nahverkehr in der Metropolregion erhielt die rnv durch die erneute Betrauerung **Planungssicherheit** bis zum Jahr 2047 und damit eine langfristige Perspektive. Diese Sicherheit für die rnv ist gerade vor dem Hintergrund der aktuellen

politischen Entwicklungen von Bedeutung: Im ÖPNV gibt es zahlreiche offene Fragen in Bezug auf die aktuellen und zukünftigen Finanzmittel. Dies gilt sowohl für die vom Bund angestoßenen Tarifmaßnahmen, konkret das Deutschlandticket, als auch für die Finanzierung des bestehenden Angebots und des Angebotsausbaus.

„New Work“, hybrides und mobiles Arbeiten gehören zu den **gesellschaftlichen Trends**, die auch an die Angebote des ÖPNV höhere Anforderungen stellen. Für die Branche werden Nachhaltigkeit und Flexibilität zunehmend wichtiger, was sich in den Leistungsangeboten der rnv widerspiegelt. Der Trend zur autonomen und elektrischen Mobilität wurde von der rnv im Berichtsjahr aktiv mitgestaltet und umgesetzt. Hierzu zählen das unter 1.5 beschriebene Projekt „RABus“ ebenso wie die unter 1.3 erwähnte Eröffnung von öffentlichen Wasserstofftankstellen in Mannheim und Heidelberg. Flexible On-Demand-Verkehre werden in Mannheim und Heidelberg unter dem Namen fips angeboten und ergänzen dabei Linienverkehre und zahlen auf die Flexibilität des Gesamtangebots der rnv ein.

2.2 Geschäftsverlauf

2.2.1 Wesentliche Ereignisse

Der **Stabilisierungsfahrplan**, den die rnv Ende November 2023 eingeführt hatte, blieb zu Beginn des Berichtsjahrs zunächst in Kraft. Im Verlauf des Berichtsjahrs wurden die langfristigen Folgen der angespannten Personalsituation im Nachgang der Corona-Pandemie allerdings weitestgehend überwunden. Bereits im Sommer des Berichtsjahrs konnte daher in zwei Schritten – jeweils zum Ende der Schulferien in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg – zum vollständigen Angebot zurückgekehrt werden. Dabei sorgten auch die unter 1.2 beschriebenen umfangreichen Aktivitäten zur Rekrutierung von Fahrpersonal für eine deutliche Verbesserung der Personalsituation. Zusätzlich trug die Erweiterung und Verjüngung der Fahrzeugflotte durch immer mehr neue Bahnen vom Typ RNT dazu bei, die Zuverlässigkeit des Betriebes deutlich zu steigern.

2. Wirtschaftsbericht

Trotz der nachhaltigen Verbesserung der Personal- und Fahrzeugsituation blieb die betriebliche Situation aufgrund zahlreicher Baustellen im Verkehrsgebiet anspruchsvoll. Hierzu gehörten die vierwöchigen **Sommerbaustellen** ab Ende Juni 2024 in Ludwigshafen und Mannheim, welche in mehreren Phasen mit Sperrungen und Umleitungen verbunden waren. Die Baumaßnahmen umfassten dabei Gleiserneuerungsarbeiten im Bereich der Frankenthaler Straße in Ludwigshafen und im Bereich des Mannheimer Paradeplatzes – Fahrgäste der rnv können den zentralen Umsteigeplatz seit dem Ausbau an zwei Bahnsteigen nun vollständig barrierefrei nutzen.

Eine besondere Herausforderung stellte die **unvorhergesehene Sperrung** der Stadtbahn-auffahrt zur Konrad-Adenauer-Brücke im Bereich des Mannheimer Schlossgartens dar: Kurz nach Beginn der Sommerbaustellen wurden Brückenschäden an der sogenannten Stelzenbrücke entdeckt. Als unmittelbare Folge konnte die wichtige städteverbindende Achse in die Nachbarstadt nicht wie geplant am 22. Juli wieder für den Stadtbahnverkehr freigegeben werden, obwohl dies nach den langjährigen Einschränkungen aufgrund der Ludwigshafener Hochstraßensperrungen dringend nötig gewesen wäre, um den Fahrgästen der rnv wieder eine bessere Verbindung zu bieten. Nach den Einschätzungen der Stadt Mannheim wird die partielle Trennung der Verkehrsgebiete und die Aufrechterhaltung des entsprechenden Umleitungsverkehrs noch bis Ende 2025 anhalten.

Planmäßig startete dagegen die **Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße** in Heidelberg, nachdem die Maßnahme gemeinsam mit städtischen Arbeiten am Entwässerungskanal sowie an parallelen Versorgungsleitungen ab März 2024 eingetaktet wurde. Unter Aufrechterhaltung des Fahrbetriebs wurden dabei zunächst abschnittsweise Tiefbauarbeiten und Gleisarbeiten durchgeführt. Gemeinsam mit der Stadt Heidelberg konnten dabei in rund sieben Monaten etwa 400 Meter Abwasserkanal, Versorgungsleitungen sowie Gleise und Straßenbelag erneuert werden. Mit Beginn der Herbstferien begann anschließend die zweite Bauphase, verbunden mit einer Verlagerung des Baufelds auf die Ostseite der Dossenheimer Landstraße. Hierbei wurden auf weiteren 400 Metern die Gleise erne-

ert und der erste Straßenbahnsteig der barrierefreien Haltestelle Johann-Fischer-Straße gebaut. Die insgesamt noch bis Herbst 2026 laufende Großbaumaßnahme wird von einer intensiven Baustellenkommunikation begleitet, die von Anliegern und Gewerbetreibenden gut aufgenommen wird.

Mit der Vielzahl an Baumaßnahmen in allen drei Zentren des Verkehrsgebiets war ein großer **Planungsaufwand** für die Umleitungsverkehre und ein erhöhter **Kommunikationsaufwand** gegenüber den Fahrgästen verbunden. Die sichtbaren Verbesserungen des Bestandsnetzes stimmen jedoch zuversichtlich, was die **Erhöhung der Leistungsfähigkeit** der Infrastruktur angeht. Die sukzessive Ausweitung des RNT-Fuhrparks im Jahr 2024 war zudem ein weiterer folgerichtiger Schritt, um auch im Betrieb die Kapazitäten auszubauen.

2.2.2 Fahrgastnachfrage und Beförderungsleistungen

Entwicklung der Fahrgastzahlen

Die Fahrgastzahlen lagen im Berichtsjahr mit 175,4 Mio. Fahrgästen um 8,8 Mio. Fahrgäste bzw. um 5,3 % über dem Vorjahreswert und stellen damit einen neuen Fahrgastrekord in der Geschichte der rnv dar. Im Jahresdurchschnitt nutzten pro Monat 14,6 Mio. Fahrgäste die Busse und Bahnen der rnv. Das Deutschlandticket wurde zum 1. Mai 2023 eingeführt und sorgt seitdem für eine dauerhaft höhere Nachfrage. Daher ergab sich für den Zeitraum Januar bis April 2024 ein hoher Zuwachs von insgesamt 9,5 Mio. Fahrgästen bzw. 19,5 % zum Vorjahreszeitraum ohne Deutschlandticket. In den Monaten danach wurde das Vorjahresniveau teilweise über- und teilweise unterschritten: Die Fahrgastzahlenzuwächse bzw. -rückgänge der rnv bewegten sich zwischen einem Plus von 3,1 % im Mai und einem Minus von 5,3 % im Oktober des Berichtsjahrs. Dabei war die Entwicklung in den einzelnen Städten bzw. Linienbündeln sehr unterschiedlich, was auf die jeweiligen Rahmenbedingungen zurückzuführen ist.

2. Wirtschaftsbericht

Bei den **Linienbündeln Ludwigshafen und RHB** kam es im zweiten Halbjahr 2024 gegenüber dem zweiten Halbjahr 2023 zu Einbrüchen bei den Fahrgastzahlen in Höhe von 9 %. Ursache waren verschiedene Streckensperrungen, wie die der Stadtbahnstrecke über die Konrad-Adenauer-Brücke: Ihre Wiederinbetriebnahme wird sich aufgrund von Brückenschäden bis Ende 2025 verzögern, wovon auch der zentrale Umsteigepunkt Berliner Platz in Ludwigshafen betroffen ist und war. Die geänderten Streckenführungen waren und sind für die Fahrgäste mit Fahrzeitverlängerungen und Unannehmlichkeiten verbunden. Auch in **Mannheim** waren die Fahrgastzahlen im zweiten Halbjahr leicht rückläufig (-2 %). Hier führten ebenfalls verschiedene Baumaßnahmen – wie die Sperrung des Paradeplatzes von Ende Juni bis Mitte Oktober – zu Beeinträchtigungen für die Fahrgäste. Im Vorjahr gab es dagegen kein Baugeschehen, darüber hinaus lockte die BUGA 23 von April bis Oktober 2023 zahlreiche Besucherinnen und Besucher an. In **Heidelberg** (+4 %) und bei der **OEG** (+2 %) hingegen weisen die Fahrgastzahlen im zweiten Halbjahr 2024 Zuwächse auf.

2.2.3 Entwicklung der Kasseneinnahmen

rnv-Kasseneinnahmen in Tsd. €	2024	2023	2022	2021	2020	2019
	in T€					
Abo	130.836	107.779	73.381	88.843	99.428	99.592
± Vorjahr	23.057	34.398	-15.462	-10.585	-164	
± Vorjahr in %	21,4 %	46,9 %	-17,4 %	-10,6 %	-0,2 %	
Bartarif	22.412	29.850	29.385	24.651	25.945	45.058
± Vorjahr	-7.438	465	4.734	-1.294	-19.113	
± Vorjahr in %	-24,9 %	1,6 %	19,2 %	-5,0 %	-42,4 %	
Semesterticket	4.149	4.412	6.763	7.273	7.440	10.204
± Vorjahr	-263	-2.351	-510	-167	-2.764	
± Vorjahr in %	-6,0 %	-34,8 %	-7,0 %	-2,2 %	-27,1 %	
Summe	157.397	142.041	109.529	120.767	132.813	154.854
± Vorjahr	15.356	32.512	-11.238	-12.046	-22.041	
± Vorjahr in %	10,8 %	29,7 %	-9,3 %	-9,1 %	-14,2 %	

Die Kasseneinnahmen der rnv nahmen im Geschäftsjahr 2024 insgesamt um 15,4 Mio. € oder 10,8 % auf 157,4 Mio. € zu. Während die VRN-Tarife zum 1. Januar 2024 durchschnittlich um 7,90 % erhöht wurden, gab es für die zahlreichen Nutzerinnen und Nutzer des Deutschlandtickets keine Preiserhöhung. Da die Preise für die VRN-Abos oberhalb des Preises für das Deutschland-Ticket lagen, wurden diese nicht mehr nachgefragt.

2. Wirtschaftsbericht

Die kontinuierlich steigende Nachfrage nach Deutschlandtickets führte im Berichtsjahr zum Anstieg der Kasseneinnahmen. Die von der rnv verkauften Stückzahlen beim Deutschlandticket sind von 250.014 im Dezember 2023 um 8,7 % auf 271.747 im Dezember 2024 angestiegen (ohne Deutschland-Semesterticket; in der Tabelle oben sind die Deutschland-Semestertickets bei den Semestertickets enthalten). Als Folge nahmen die Kasseneinnahmen im Abo-Bereich (Deutschlandticket und VRN-Abos) um 23,1 Mio. € zu. Der günstige Verkaufspreis des Deutschlandtickets konnte bei der rnv durch die höhere Absatzmenge kompensiert werden. Dazu trug auch die Übernahme der Abo-Kunden von anderen Verkehrsunternehmen im VRN im Vorjahr bei. Im Gesamt-VRN waren die Kasseneinnahmen dagegen rückläufig. Die VRN-Kasseneinnahmen (ohne Zuschuss für das Deutschlandticket-Jugend BW) sind im Vergleich zum Vorjahr um 14,0 Mio. € bzw. 5,3 % auf 252,0 Mio. € zurückgegangen. Maßgeblich für die Entwicklung der rnv-Einnahmenansprüche nach Verbundabrechnung ist die Entwicklung der VRN-Pooleinnahmen.

Seit Einführung des Deutschlandtickets ist die Nachfrage nach den Bartarifen stark zurückgegangen: Insgesamt nahmen die Kasseneinnahmen der rnv bei den Bartarifen im Berichtsjahr um 7,4 Mio. € ab. Da es im Jahr 2023 bis April noch keine Deutschlandtickets gab, fallen die Rückgänge im Zeitraum Januar bis April im Vergleich zum Vorjahr mit durchschnittlich 1,1 Mio. € pro Monat sehr hoch aus. Ab Mai 2024 beträgt der monatliche Rückgang zum Vorjahr durchschnittlich 0,4 Mio. €. Hier zeigt sich, dass die steigende Nachfrage nach den Deutschlandtickets weiterhin zu Lasten der Bartarife geht.

Die Kasseneinnahmen aus dem Semesterticket sind von 4,4 Mio. € auf 4,1 Mio. € leicht zurückgegangen. Die bisherigen teilsolidarischen Verträge zum Semesterticket wurden von den Hochschulen in Baden-Württemberg gekündigt bzw. sind zum Ende des Sommersemesters 2024 ausgelaufen. Hochschulen haben die Möglichkeit, in das vollsolidarische Modell des Deutschland-Semesterticket einzusteigen. Die Hochschulen in Baden-Württemberg zeigten kein Interesse am Deutschland-Semesterticket: Das Deutschlandticket JugendBW ist für die Studierenden dieser Hochschulen nur wenig teurer als das Vollsolidarmodell, daher kommen nicht die nötigen Mehrheiten für ein Vollsolidarmodell zustande. In Rheinland-Pfalz entschieden sich die Studierendenschaften der Rheinland-Pfälzisch Technischen Universität Kaiserslautern-Landau für die Einführung des Deutschland-Semestertickets zum Wintersemester 2024/2025. Die rnv tritt neben dem VRN als Vertragspartner auf und rechnet mit dieser Hochschule ab. So konnte der Rückgang der Semesterticket-Kasseneinnahmen von den Hochschulen Baden-Württembergs größtenteils kompensiert werden.

2. Wirtschaftsbericht

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

2.3.1.1 Erträge

Die **Umsatzerlöse** der rnv haben sich im Berichtszeitraum um 25,2 Mio. € auf 249,0 Mio. € verringert. Differenziert nach Erlösarten stellt sich die Entwicklung wie folgt dar:

	1.1. – 31.12.2024	1.1. – 31.12.2023
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	225.430	210.780
Erlöse aus Bauleistungen	7.510	45.221
Sonstige Umsatzerlöse	16.027	18.143
Umsatzerlöse	248.967	274.144

Verkehrserlöse

Die Verkehrserlöse haben sich wie folgt entwickelt:

	1.1. – 31.12.2024	1.1. – 31.12.2023	±	±
	in T€	in T€	in T€	%
Linienverkehr	118.456	116.823	1.633	1,4
Schadensausgleich Deutschland-Ticket	59.272	35.497	23.775	67,0
Schadensausgleich Landes- weites Jugendticket BW	0	6.617	-6.617	-100,0
Schülerzuschüsse	21.379	21.409	-30	-0,1
Finanzierungsvereinbarungen	16.028	15.673	355	2,3
Schwerbehindertenabgeltung	3.485	3.490	-5	-0,1
ZRN-Zuschüsse	3.142	5.050	-1.908	-37,8
Sonstige Verkehrserlöse	3.668	6.221	-2.553	-41,0
Summe	225.430	210.780	14.650	7,0

Dass die Verkehrserlöse im Berichtsjahr um 14,7 Mio. € oder 7,0 % auf 225,4 Mio. € zugenommen haben, resultiert hauptsächlich aus der starken Zunahme der Erlöse aus dem Schadensausgleich Deutschlandticket (+23,8 Mio. €). Zusätzlich trugen höhere Erlöse im Linienverkehr (+1,6 Mio. €) zum Anstieg der Verkehrserlöse bei. Weil der Schadensausgleich Landesweites Jugendticket BW von Land und Kommunen seit Dezember 2023 im Rahmen der VRN-Abrechnung ausgezahlt wird, erfolgt kein gesonderter Ausweis mehr. Bereinigt man die Erlöse im Linienverkehr um diesen Effekt, ergibt sich bei den Fahrgeldeinnahmen im Linienverkehr keine Erlössteigerung, sondern ein Rückgang von 6,9 Mio. €.

Insgesamt nahmen die Fahrgeldeinnahmen aus der VRN-Abrechnung (ohne Absetzungen, Vertriebsanreiz und Zuschüsse für das Deutschlandticket Jugend BW) um 4,4 Mio. € ab.

2. Wirtschaftsbericht

Dies ist das Ergebnis unterschiedlicher Entwicklungen und es ist wichtig, zwei Zeiträume zu unterscheiden: Von Januar bis April 2024 ergaben sich Mindereinnahmen von insgesamt 7,2 Mio. €, weil das Deutschlandticket im gleichen Zeitraum des Vorjahrs noch nicht existierte. Im Zeitraum Mai bis Dezember 2024 lagen die Fahrgeldeinnahmen aus der VRN-Abrechnung dagegen um 2,8 Mio. € über dem Vorjahreszeitraum.

Die Mindereinnahmen durch das Deutschland-Ticket werden den Verkehrsunternehmen im Rahmen des von Bund und Ländern finanzierten Schadensausgleichs erstattet. Die Berechnung folgt der Logik des bisherigen Corona-Rettungsschirms: Die Differenz der Ist-Einnahmen zu den dynamisierten Einnahmen von 2019 (=Solleinnahmen) wird ausgeglichen. Laut Richtlinie werden die Einnahmen 2019 dynamisiert: mit der Tarifentwicklung, der VRN-Betriebsleistungsentwicklung 2024 zu 2019 und einem allgemeinen Verkehrsmengeneffekt von 2,6 %. Die so berechneten Solleinnahmen sind maßgeblich für die Einnahmen der rnv. Die tatsächlichen Ist-Einnahmen aus der VRN-Abrechnung und sonstige Tarife/Abrechnungen werden durch die Ausgleichszahlungen aufgestockt, sodass die Solleinnahmen aus dem Schadensausgleich erreicht werden. Zusätzlich gibt es eine pauschale Abgeltung für den Umstellungsaufwand im Vertrieb. Für das Geschäftsjahr 2023 erwartet die rnv 59,3 Mio. € aus dem Nachteilsausgleich für das Deutschlandticket und hat dies entsprechend im Jahresabschluss erfasst. Für das Jahr 2024 flossen bislang Abschlagszahlungen von Bund und Ländern in Höhe von 54,0 Mio. €.

Konstant blieben die Ausgleichszahlungen (Schülerzuschüsse) für die Rabattierung der Ausbildungszeitkarten nach § 15 ÖPNVG BW für die baden-württembergischen Linienbündel: Die stufenweise Erhöhung der vom Land Baden-Württemberg zur Verfügung gestellten Gesamtmittel wurde im Jahr 2023 abgeschlossen. Das Linienbündel OEG als Eisenbahnunternehmen wird pauschaliert abgerechnet. Auch beim Linienbündel Ludwigshafen liegen die Ausgleichszahlungen auf Vorjahresniveau. Das Land Rheinland-Pfalz hat einen neuen Gesetzentwurf, mit dem die Regelung des § 45a PBefG ab dem Jahr 2025 durch Landesrecht ersetzt werden soll, auf den Weg gebracht. Die Schlussrechnung der Jahre 2023 und

2024 soll auf Basis noch abzuschließender vertraglicher Regelungen erfolgen. Sowohl für die Neuregelung ab 2025 als auch für die beiden letzten Jahre wurde politisch zugesagt, dass die 2022 ausgekehrten Mittel in jedem Fall erhalten bleiben.

Die Steigerung der Erlöse aus Finanzierungsvereinbarungen (+0,4 Mio. € bzw. +2,3 %) resultiert hauptsächlich aus der Finanzierungsvereinbarung mit den OEG-Nachbargemeinden (+1,0 Mio. €) und aus der Finanzierungsvereinbarung der Linien 34 und 35 (+0,4 Mio. €). Im Jahr 2023 wirkten sich bei beiden Finanzierungsvereinbarungen negative Sondereffekte aus der Anwendung von Öffnungsklauseln aus. Dagegen reduzierten sich die Erlöse aus der Finanzierungsvereinbarung RHB um 1,2 Mio. €. Als großer Einmaleffekt wurden hier im Jahr 2023 die Finanzierungskosten der Bahnbeschaffung RNT aus den Vorjahren weiterverrechnet.

Die Erlöse aus Schwerbehindertenzuschüssen nahmen im Vergleich zum Vorjahr stark um 1,9 Mio. € auf 3,1 Mio. € ab. Im Berichtsjahr fanden in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz Schwerbehindertenerhebungen statt. Vorläufige Auswertungen der Zählungen ergaben, dass die Schwerbehindertenquoten erheblich zurückgegangen sind: Bei den baden-württembergischen Linienbündeln beträgt der Rückgang 39,4 % und in Rheinland-Pfalz 27,6 %. Der Zuwachs der Fahrgeldeinnahmen konnte dies nur zum Teil kompensieren.

Die sonstigen Verkehrserlöse sanken um 2,6 Mio. € auf 3,7 Mio. €, da im Vorjahr hohe Erlöse aus dem BUGA-Kombiticket enthalten waren.

2. Wirtschaftsbericht

Erlöse aus Bauleistungen

Die Gesamtleistung aus dem Baugeschäft ergibt sich als Summe der Komponenten Umsatzerlöse, Bestandsveränderungen sowie sonstige Erträge / Aufwendungen und stellt sich wie folgt dar:

	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
	in T€	in T€
Umsatzerlöse aus Baugeschäft	7.510	45.221
Bestandsveränderungen aus Baugeschäft	12.874	-34.414
Sonstige Erträge / Aufwendungen aus Baugeschäft	-475	0
Gesamtleistung Baugeschäft	19.909	10.807

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Gesamtleistung aus dem Baugeschäft im Berichtsjahr um 9,1 Mio. € auf 19,9 Mio. €. Gesunkenen Umsatzerlösen aus der Fertigstellung von Baumaßnahmen (-37,7 Mio. €) stehen im Berichtsjahr überproportional hohe Bestandserhöhungen aus dem Baugeschäft gegenüber (+47,3 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2024 wurden gegenüber dem Vorjahr neue Projekte in größerem Umfang begonnen bzw. laufende Projekte in größerem Umfang fortgeführt.

Seit dem 1. Januar 2019 lässt die rnv neue Baumaßnahmen der MV unmittelbar im Namen der MV planen und ausschreiben. Im Gegensatz zum alten Abwicklungsmodell werden somit keine Bauleistungen der rnv an die MV weiterverrechnet. Perspektivisch wird die Leistung aus dem Baugeschäft gegenüber der MV auf null zurückgehen.

Im Berichtsjahr haben sich folgende Projekte aufgrund von Fertigstellung und Abrechnung in den Umsatzerlösen aus Bauleistungen niedergeschlagen: O080: Verlängerung Haltestelle Weinheim-Luisenstraße (2,1 Mio. €), R029: Gleiserneuerung Feuerberg (1,1 Mio. €), H159: Erneuerung von Konstruktionen im Netz (0,8 Mio. €), DL011: Kreuzungsbedingte Kosten Stadt Eppelheim (0,7 Mio. €), H031: Verlängerung der Zweigleisigkeit Linie 22, Bauabschnitt

Brücke (0,6 Mio. €), V019: ÖPNV-Maßnahme Friesenheim (0,4 Mio. €), V269: Sicherheitskonzept Betriebshof Ludwigshafen (0,3 Mio. €), DL046: Haltestelle Paradeplatz (0,2 Mio. €).

Folgende weitere Projekte wurden im Berichtsjahr begonnen bzw. weitergeführt und haben daher zu einer Zunahme der unfertigen Leistungen geführt – die Angabe in Klammern bezieht sich auf die Zunahme der unfertigen Leistungen im Berichtsjahr und nicht auf den Gesamtbestand der unfertigen Leistungen dieser Projekte zum Bilanzstichtag: H041: Gleiserneuerung Handschuhheim Nord inkl. zweier barrierefreier Haltestellen (8,6 Mio. €), V202: Gleiserneuerung Frankenthaler Straße (3,5 Mio. €), H149: Fahrleitungsanlage Mittermaierstraße (0,4 Mio. €), O156: Leistungsfähigkeitserhalt Bahnübergang Bergstraße (0,1 Mio. €).

Sonstige Umsatzerlöse

Maßgebliche Größe innerhalb der sonstigen Umsatzerlöse ist der Vertriebsanreiz aus der VRN-Einnahmenabrechnung. Während die rnv-Kasseneinnahmen um 10,8 % zugenommen haben, stieg der Vertriebsanreiz lediglich um 3,6 % oder 0,3 Mio. € auf 8,3 Mio. € an. Ursache ist die Nachfrageverschiebung von den Bartarifen – für diese Einnahmen wird im Rahmen der VRN-Abrechnung ein Vertriebsbonus von 10 % gewährt – zu den Deutschlandtickets, für die der Vertriebsbonus nur 4,5 % beträgt. Im Bereich Bartarif nahmen die Kasseneinnahmen um 7,4 Mio. € ab und der Vertriebsanreiz sank um 0,7 Mio. €. Dem steht ein Anstieg des Vertriebsanreizes beim Deutschlandticket inkl. übrige Abos von 1,1 Mio. € gegenüber.

Neue Baumaßnahmen der MV lässt die rnv seit 1. Januar 2019 im Namen der MV planen und ausschreiben. Die Erlöse aus dieser Dienstleistung gegenüber der MV sind gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Mio. € auf 2,5 Mio. € angestiegen.

2. Wirtschaftsbericht

Seit Beginn des Geschäftsjahrs 2024 vereinnahmt die rnv Zuschüsse im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhengleiche Kreuzungen, die bisher der MV zuflossen. Eine Weiterbelastung von Kosten im Zusammenhang mit dem Oberbauprogramm und dem Programm höhengleiche Kreuzungen an die MV ist damit obsolet, entsprechende sonstige Umsatzerlöse entfallen (Vorjahr: 2,1 Mio. €).

Die Erlöse aus der Vermietung von Werbeflächen sind mit 1,4 Mio. € rückläufig (Vorjahr: 1,7 Mio. €).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge der** rnv nahmen im Berichtsjahr um 9,5 Mio. € auf 41,2 Mio. € zu. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf höhere Ertragszuschüsse (+6,9 Mio. €) zurückzuführen. Das Verlustverrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmerüberlassungsentgelten reichte im Geschäftsjahr 2024 nicht aus, um das Defizit aus dem rnv-Kerngeschäft zu decken. Der übersteigende Betrag wurde von den Gesellschaftern durch Ertragszuschüsse in Höhe von 30,1 Mio. € (Vorjahr: 23,4 Mio. €) ausgeglichen. Im Geschäftsjahr 2024 vereinnahmte die rnv erstmals Zuschüsse im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhengleiche Kreuzungen (+1,8 Mio. €).

2.3.1.2 Aufwendungen

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

	1.1. – 31.12.2024	1.1. – 31.12.2023
	in T€	in T€
Materialaufwand	128.671	119.093
Personalaufwand	119.360	100.082
Abschreibungen	20.121	17.485
Sonstige betriebliche Aufwendungen	29.828	27.205
Summe	297.980	263.865

Materialaufwand

Der Materialaufwand erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 9,6 Mio. € auf 128,7 Mio. €. Von dem Materialaufwand im Berichtsjahr entfallen 15,2 % (19,6 Mio. €) auf den Bereich Bauleistungen, 5,2 % (6,6 Mio. €) auf Aufwendungen für die Personalüberlassung und 0,4 % (0,6 Mio. €) auf das Trassenentgelt.

Personalaufwand

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr um 19,3 Mio. € auf 119,4 Mio. €. Hauptgrund ist, dass die rnv sukzessive eigenes Personal aufbaut, während gleichzeitig die Personalüberlassung durch die Altverkehrsunternehmen zurückgeht. Zudem wurden zum 1. März 2024 alle Tabellenentgelte um einen Sockelbetrag von 200€ angehoben und dann um 5,5 % erhöht.

2. Wirtschaftsbericht

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 2,6 Mio. € auf 20,1 Mio. €. Diese Zunahme erklärt sich im Wesentlichen durch die Inbetriebnahme von Fahrzeugen – im Geschäftsjahr 2024 gingen 52 RNTs in Betrieb sowie 15 Wasserstoff-Gelenkbusse.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 2,6 Mio. € auf 29,8 Mio. €. Hierzu trugen im Wesentlichen höhere Versicherungsbeiträge (+0,9 Mio. €), Mieten und Pachten (+0,9 Mio. €) sowie IT-Aufwendungen (+0,4 Mio. €) bei. Modellbedingt ergeben sich bei der rnv keine Ergebniseffekte aus dem Verkehrs- und Baugeschäft. Der im Berichtsjahr erzielte **Jahresüberschuss** aus dem Drittgeschäft von 0,5 Mio. € (Vorjahr: 4,4 Mio. €) ist durch folgende Komponenten geprägt: Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (+0,48 Mio. €; Vorjahr: +1,90 Mio. €), Ertragsteuern (0,00 Mio. €; Vorjahr: +2,51 Mio. €).

2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

2.3.2.1 Kennziffern

VERMÖGENSSTRUKTUR	31.12.2024	Kennzahl	31.12.2023	Kennzahl
	Werte		Werte	
	in T€			
Anlagenintensität				
Anlagevermögen	337.954		243.921	
Gesamtvermögen	602.899	56,1 %	504.717	48,3 %
Umlaufintensität				
Umlaufvermögen	263.819		259.851	
Gesamtvermögen	602.899	43,8 %	504.717	51,5 %

Die Bilanzsumme der rnv zum Ende des Berichtsjahrs stieg gegenüber dem 31. Dezember 2023 deutlich um 98,2 Mio. € auf 602,9 Mio. €. Im Berichtsjahr erhöhten sich sowohl das Anlagevermögen (+94,0 Mio. € auf 338,0 Mio. €) als auch das Umlaufvermögen (+4,0 Mio. € auf 263,8 Mio. €). Ursache für die Zunahme des Anlagevermögens ist im Wesentlichen das gestiegene Sachanlagevermögen (+97,9 Mio. €): Hier schlugen insbesondere die Investitionen für die Beschaffung von Rhein-Neckar-Trams (+94,0 Mio. €) zu Buche. Gegenläufig reduzierten sich die Finanzanlagen um den Beteiligungsansatz an der ZWM nach Verschmelzung der ZWM auf die rnv (-5,7 Mio. €). Ursache für den Anstieg des Umlaufvermögens ist insbesondere die Zunahme der unfertigen Leistungen (+12,8 Mio. €), gegenläufig wirken niedrigere Forderungen gegen Gesellschafter (-4,1 Mio. €).

2. Wirtschaftsbericht

Im Vergleich zum Bilanzstichtag des Vorjahrs nahm die Anlagenintensität um 7,8 Prozentpunkte auf 56,1 % zu.

ANLAGENDECKUNGSRADE	31.12.2024		31.12.2023	
	Werte	Kennzahl	Werte	Kennzahl
	in T€			
Anlagendeckung 1				
Eigenkapital	66.456		65.683	
Anlagevermögen	337.954	19,7 %	243.921	26,9 %
Anlagendeckung 2				
Eigenkapital	66.456		65.683	
+ langfristiges Fremdkapital	382.769	132,9 %	345.255	168,5 %
Anlagevermögen	337.954		243.921	

Zum 31. Dezember 2024 ist das Anlagevermögen zu 19,7 % (Vorjahr: 26,9 %) durch Eigenkapital sowie zu 132,9 % (Vorjahr: 168,5 %) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital finanziert. Das langfristige Fremdkapital ist hierbei definiert als langfristig finanziertes Kapital, unabhängig von der Restlaufzeit.

KAPITALSTRUKTUR	31.12.2024		31.12.2023	
	Werte	Kennzahl	Werte	Kennzahl
	in T€			
Eigenkapitalanteil				
Eigenkapital	66.456	11,0 %	65.683	13,0 %
Gesamtkapital	602.899		504.717	
Fremdkapitalanteil				
Fremdkapital	534.282	88,6 %	438.259	86,8 %
Gesamtkapital	602.899		504.717	
Verschuldungskoeffizient				
Fremdkapital	534.282	804,0 %	438.259	667,2 %
Eigenkapital	66.456		65.683	
Korrigierter Eigenkapitalanteil				
Eigenkapital	66.456	11,5 %	65.683	13,4 %
Gesamtkapital	602.899		504.717	
- unfertige Leistungen	26.920		14.105	

2. Wirtschaftsbericht

Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31. Dezember 2024 unbereinigt 11,0 % (Vorjahr: 13,0 %). Bereinigt um den Bestand an unfertigen Leistungen im Rahmen der Bautätigkeit für Gesellschafter und Dritte liegt die Eigenkapitalquote bei 11,5 % (Vorjahr: 13,4 %).

Die Erhöhung des Eigenkapitals um 0,8 Mio. € ist auf den im Berichtsjahr erzielten Jahresüberschuss (0,5 Mio. €) und die Einbringung des HSB-Anteils an der ZWM in die Kapitalrücklage (0,3 Mio. €) zurückzuführen. Dem Anstieg des Fremdkapitals um 96,0 Mio. € liegen insbesondere höhere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zugrunde (+89,1 Mio. €). Im Zuge der Finanzierung der Beschaffung der Rhein-Neckar-Trams wurden im Geschäftsjahr 2024 insgesamt Mittel in Höhe von 67,1 Mio. € ausgezahlt. Aus der Betriebsmittelfinanzierung flossen weitere 27,7 Mio. € zu. Ebenfalls angestiegen sind die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen (+5,8 Mio. €) sowie die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (+13,9 Mio. €). Gegenläufig haben sich die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern um 11,1 Mio. € reduziert.

2.3.2.2 Investitionen

Im Berichtsjahr investierte die rnv insgesamt 127,7 Mio. €. Davon entfallen 1,9 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände und 125,8 Mio. € auf Sachanlagen.

Der Großteil der Investitionen des Geschäftsjahres 2024 betrifft die RNT (94,0 Mio. €), Wasserstoff-Gelenkbusse (13,2 Mio. €), den Wasserstoff-Betriebshof Heidelberg (4,7 Mio. €), die Software S/4 Hana (2,4 Mio. €), den Betriebshof Heidelberg Bergheimer Straße (2,3 Mio. €) sowie neue Dienstfahrzeuge (1,5 Mio. €).

2.3.2.3 Liquidität

Die Finanzierung der Investitionen des Geschäftsjahres erfolgte zum einen aus Mitteln der am 10. März 2020 abgeschlossenen und am 28. März 2023 geänderten und neugefassten

Konsortialfinanzierung (Betriebsmittelfinanzierung). Insgesamt wurden 25,4 Mio. € hieraus für Investitionen des Berichtsjahrs abgerufen – davon flossen 22,8 Mio. € im Berichtsjahr zu und 2,6 Mio. € erst im Februar 2025.

Zum anderen wurden am 5. Juni 2018 Darlehensverträge mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) einerseits und einem Konsortium aus KfW IPEX-Bank und Nord-LB andererseits zur Finanzierung des Straßenbahn-Beschaffungsprojekts „Rhein-Neckar-Tram 2020“ abgeschlossen, aus denen der rnv im Berichtsjahr 17,0 Mio. € zuflossen.

Mit der Norddeutschen Landesbank – Girozentrale – wurden im Berichtsjahr Kontokorrentkredite vereinbart: am 10. September 2024 ein Kontokorrentkredit über 12,8 Mio. € zur Begleichung der ersten Abschlagszahlung der Fa. Skoda Transportation aus der Preisanpassung zur Hauptbestellung der Straßenbahnen des Projekts RNT2020; am 10. Dezember 2024 ein Kontokorrentkredit über 37,3 Mio. € zur Begleichung der ersten Abschlagszahlung der Fa. Skoda Transportation aus der Optionsausübung desselben Projekts. Beide Kontokorrentkredite haben eine Laufzeit bis 30. Juni 2025 und wurden zum Stichtag voll genutzt. Sobald die eigentlichen Finanzierungsverträge mit den Darlehensgebern abgeschlossen sind, werden beide Kontokorrentkredite vollumfänglich an die Norddeutsche Landesbank – Girozentrale – zurückgeführt.

Zudem wurden im Berichtsjahr aus der langfristigen Finanzierung des Projekts „Wasserstoffbusbetriebshof Wieblinger Weg Heidelberg“ 7,6 Mio. € Darlehensmittel aufgenommen.

Zum Bilanzstichtag bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 414,6 Mio. € (Vorjahr: 325,5 Mio. €).

Die gegenüber der MV bestehenden Darlehensverbindlichkeiten belaufen sich per 31. Dezember 2024 auf 14,1 Mio. € (Vorjahr: 15,4 Mio. €).

2. Wirtschaftsbericht

Aus den Abschreibungen des Geschäftsjahres 2024 ergab sich ein Innenfinanzierungspotenzial in Höhe von 20,1 Mio. €.

Zum Bilanzstichtag verfügte die rnv über Kontokorrent-Kreditlinien bei den am Konsortialdarlehensvertrag vom 10. März 2020 beteiligten Banken Postbank und Commerzbank in Form eines sog. „revolvierenden Darlehens“ in Höhe von insgesamt 6,0 Mio. €, welche per 31. Dezember 2024 nicht beansprucht wurden.

Außerdem bestand eine Kreditlinie aus einem Rahmenkredit für Geldhandelsgeschäfte über 15,0 Mio. € im Zusammenhang mit der Zwischenfinanzierung der Zuschüsse aus dem Projekt „Neubau Betriebshof für Wasserstoffbusse in Heidelberg Wieblingen“ sowie eine Kreditlinie aus einem Rahmenkredit für Geldhandelsgeschäfte über 8,0 Mio. € im Zusammenhang mit der Zwischenfinanzierung der Planungskosten für das Projekt „Betriebshof Heidelberg“. Aus den Geldhandelslinien bei der DZ BANK AG wurden für das Projekt „Betriebshof Heidelberg“ zum Stichtag 4,6 Mio. € genutzt, für den Wasserstoffbetriebshof in Heidelberg-Wieblingen 9,8 Mio. €. Beides wurde Mitte Januar 2025 wieder zurückgeführt.

Alle weiteren Investitionen wurden aus dem laufenden Geschäftsbetrieb finanziert. Die Zahlungsfähigkeit war im Berichtsjahr jederzeit gegeben.

2.4 Gesamtaussage zu Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens

Die rnv konnte die Umsatzziele aus der Unternehmensplanung für das Geschäftsjahr 2024 leicht übertreffen: Mit 225,4 Mio. € liegen die Verkehrserlöse um 0,5 Mio. € (+0,2 %) über dem geplanten Umsatz von 224,9 Mio. €. Die Zuschüsse aus dem Deutschlandticket sind hierin erstmalig ganzjährig mit 59,3 Mio. € enthalten.

Mit +0,5 Mio. € liegt das Ist-Ergebnis der rnv für das Berichtsjahr exakt auf Höhe des Planwerts. Die bestimmende Größe sind hierbei die Ergebnisse aus den Finanzierungsvereinbarungen für die OEG und die RHB.

Im Geschäftsjahr 2024 tätigte die rnv eigene Investitionen in Höhe von 127,7 Mio. €. Damit wurde das geplante Investitionsvolumen für das Jahr 2024 von 125,2 Mio. € leicht überschritten: Das höhere Investitionsvolumen basiert vor allem auf der Anzahlung für die RNT-Optionsbahnen (+37,3 Mio. €), die ursprünglich für das Jahr 2023 vorgesehen war. Dem stehen v. a. verzögerte Auslieferungen von BZ-REX-Bussen (-18,4 Mio. €) und von Bahnen der RNT-Festbestellung (-8,1 Mio. €) gegenüber.

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



3

PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1 Prognosebericht

In Abstimmung mit ihren Gesellschaftern plant die rnv, den Bürgern auch in den Folgejahren einen attraktiven ÖPNV bereitzustellen. Hierzu gehört die Beschaffung von 114 RNTs. Zusätzlich treibt die rnv die Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe sowohl bei den eigenen Fahrzeugen als auch bei den Subunternehmern voran und entwickelt neue Mobilitätsformen wie On-Demand-Verkehre weiter.

Auch die Umsetzung des Standortkonzepts nimmt konkretere Formen an. Allein die rnv plant in den Jahren 2025 bis 2029 Investitionen in Höhe von 138,0 Mio. €, bei einer prognostizierten Förderung von 48,4 Mio. €. Investiert werden soll durch die rnv vor allem in Heidelberg, aber auch in Form von Mietereinbauten in Mannheim und in Ludwigshafen sowie in ein neues Ausbildungszentrum am Standort Ludwigshafen. Hinzu kommen Investitionen der MV in die Mannheimer Betriebshöfe, z. B. in das Zentrum für Innovative Mobilität (ZIM), das Infrastrukturzentrum und das Gebäude M1 inkl. einer neuen Betriebszentrale.

Die vorgenannten Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrsangebots sowie geänderte steuerliche Rahmenbedingungen wirken sich auf das Defizit der rnv vor Endabrechnung aus: Es wird sich im Jahr 2025 auf 114,0 Mio. € erhöhen und in den Folgejahren kontinuierlich auf bis zu 151,0 Mio. € im Jahr 2029 ansteigen.

Im Juli 2024 wurde die rnv von der Stadt Heidelberg offiziell dazu aufgefordert, Vorschläge zu unterbreiten, wie der direkte Zuschuss der Stadt Heidelberg via ESB auf 20 Mio. € p. a. begrenzt werden kann. Die rnv erarbeitete v. a. Angebotsmaßnahmen mit Wirkung ab 2025 / 2026 und stellte sie in der Haushaltsstrukturkommission Heidelberg vor. Die am 11. Oktober 2024 abgestimmten Maßnahmen der Kategorien 1-3 wurden als Top-Down-Vorgabe in die Wirtschafts- und Mehrjahresplanung der rnv übernommen. Auch in Mannheim erhielt die rnv Signale, dass sich die Haushaltslage der Stadt verschlechtert und der Anstieg

des Defizits begrenzt werden muss: Die rnv bekam für 2025 eine Einsparvorgabe von 4 bis 6 Mio. € gegenüber dem bereits verabschiedeten Budget. In Ludwigshafen ist die Haushaltssituation seit vielen Jahren angespannt. Die rnv stellt sich gemeinsam mit ihren Gesellschaftern dieser Situation.

rnv-eigene Investitionen

Gemäß der im November 2024 durch die Gesellschafterversammlung verabschiedeten Wirtschafts- und Mehrjahresplanung ist der Investitionsplan der rnv in den nächsten Jahren vor allem geprägt durch: die Beschaffung von 80 Bahnen des Typs „Rhein-Neckar-Tram 2020“ als Festbestellung sowie weiterer 34 Bahnen bis 2027 aus der Ausübung einer Kaufoption, durch geplante Investitionen in den Standort Heidelberg sowie durch die Beschaffung von Bussen mit alternativen Antriebstechnologien. Der rnv-Investitionsplan umfasst für die Jahre 2025 bis 2029 insgesamt ein Brutto-Investitionsvolumen von 450,9 Mio. €. Bei Zuschüssen von 113,2 Mio. € verbleibt ein Netto-Investitionsvolumen von 337,7 Mio. €.

Ergebnisentwicklung vor Endabrechnung

Gemeinsam mit ihren Gesellschaftern bleibt die rnv auf dem eingeschlagenen Weg der Verkehrswende zum Schutz des Klimas. Wesentlich zur Erreichung dieser Ziele tragen die geplanten Angebotsänderungen bei, die RNT-Bahnbeschaffung, die Umstellung auf alternative Antriebe bei den eigenen Bussen, aber auch den Bussen der Subunternehmer, sowie die Fortführung der On-Demand-Verkehre in Mannheim und Heidelberg. Allein diese Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV werden bis zum Jahr 2029 gegenüber dem Ergebnis 2024 zu einem Anstieg des Defizits um 32,3 Mio. € führen.

Die aus steuerlichen Gründen notwendige Abbildung der Mieten für Bahnen und Betriebshöfe / Gebäude als echte Mieten wird bis zum Jahr 2029 zu einer Erhöhung des Defizits bei der rnv um 21,7 Mio. € im Vergleich zum Jahr 2024 führen. Gegenläufig reduziert sich das Defizit bei der jeweiligen Altgesellschaft (Infrastruktureigentümerin) um den gleichen Betrag.

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Für den Gesellschafter Heidelberg wirkt sich die eingeplante Top-Down-Vorgabe von Einsparungen in Höhe von 2,9 Mio. € im Jahr 2025, ansteigend auf 5,7 Mio. € im Jahr 2029, ergebnisverbessernd aus.

Durch die oben genannten und weitere Effekte erhöht sich das Defizit der rnv vor Endabrechnung: Im Budgetjahr 2025 wird es im Vergleich zu 2024 um 24,9 Mio. € auf -114,0 Mio. € steigen; bis zum Jahr 2029 wird es sich weiter um 37,0 Mio. € auf -151,0 Mio. € erhöhen. Die Defizite steigen, gleichzeitig verschlechtert sich die Haushaltslage der Kommunen. Das stellt die rnv und ihre Gesellschafter vor die große Herausforderung, auf der einen Seite die Umsetzung der Verkehrswende zu ermöglichen und auf der anderen Seite diese auch finanzieren zu können. Hier kann zum Beispiel das Strecken von Angebotsmaßnahmen und von Investitionen, aber auch die Nutzung zusätzlicher, alternativer Finanzierungsformen sinnvoll sein.

Ergebnis nach Endabrechnung

Das Ergebnis der rnv wird vor allem durch die Ergebnisse aus den Finanzierungsvereinbarungen mit den Nachbargemeinden der Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen bestimmt.

Vor allem bedingt durch Überschüsse bei der OEG-Finanzierungsvereinbarung prognostiziert die rnv für das Jahr 2025 einen Jahresüberschuss von 0,3 Mio. €. Ab 2026 werden zusätzlich auskömmlichere Finanzierungssätze für die OEG- und RHB-Finanzierungsvereinbarung geplant, hierdurch wird die rnv in den Jahren 2026 bis 2029 ein positives Ergebnis zwischen 1,1 und 1,3 Mio. € erreichen.

3.2 Chancen- und Risikobericht

Durch ein implementiertes Risikomanagementsystem mit quartalsweise stattfindenden Aktualisierungen des Risikoportfolios sichert die rnv eine kontinuierliche, verlässliche und vollständige Überwachung der Unternehmenschancen und -risiken. Es dient dem frühzeitigen Erkennen sowie der Steuerung von Chancen und Risiken, die potenziell die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der rnv positiv oder negativ beeinflussen. So trägt es zur Sicherung der Existenz des Unternehmens bei und stellt sicher, dass dessen Ziele erreicht werden können. Das Chancen- und Risikomanagementsystem ist ein strategischer Führungsprozess und integraler Bestandteil der Unternehmenssteuerung.

Chancen- und Risikomanagementsystem

Zur konsequenten und systematisierten Überwachung von Chancen und Risiken setzt die rnv ein Management- und Kontrollsystem ein, das auf den Unternehmenskontext angepasst ist. Dieses bietet mit der zuletzt in 2023 aktualisierten Richtlinie „Risikomanagement“ ein systemisches Rahmenwerk aus Grundsätzen, Definitionen und Verantwortlichkeiten. Es stellt für operative Zwecke ein unternehmensspezifisch aufgebautes Portal bereit, in welchem Unternehmenschancen und -risiken gemäß dem Ablaufprozess „Risikomanagement“ in allen Aspekten regelmäßig erfasst und aktualisiert sowie bedarfsgerecht ausgewertet werden können. Der Prozess beinhaltet zur Qualitätssicherung auch eine mehrstufige Plausibilisierung.

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

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

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

Mit Beginn des Berichtsjahrs wurde im Chancen- und Risikomanagement der rnv eine wesentliche Neuerung eingeführt: Das bisherige Kurzbericht-Format „Top-Ten“ wurde auf das Format „Strategische (Unternehmens-) Chancen und Risiken“ umgestellt. Denn die transportierten Risikoinformationen des Unternehmens sollten von der anzahlmäßig limitierten, absteigenden Ausrichtung ausschließlich an wirtschaftlichen Potenzialen der TopTen-Betrachtung losgelöst werden. Ziel der neuen Sortierung nach strategischen Chancen und Risiken ist es, den Fokus der Risiko- (und Chancen-) Relevanz zielorientiert auf alle schutzwürdigen Aspekte auszuweiten. In diesem Rahmen stehen künftig insbesondere strategische und/oder volatile Chancen und Risiken geschäftsmodellabhängig an berichtenswerter Stelle.

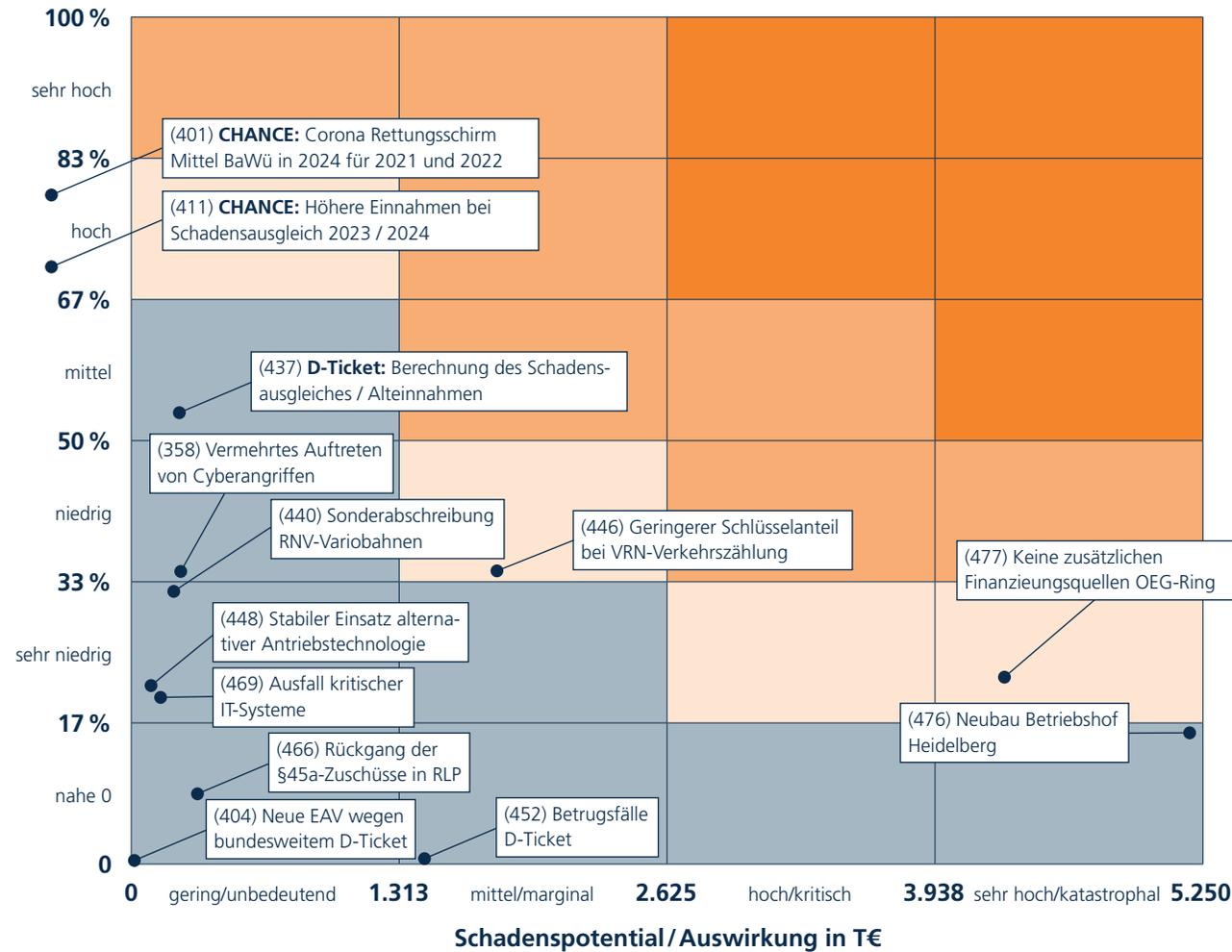
Chancen- und Risikoportfolio

Zum Ende des Geschäftsjahrs 2024 lag die absolute Anzahl der gemeldeten Unternehmenschancen und -risiken bei 77 Einzelsachverhalten und damit leicht über der Zahl der gemeldeten Chancen und Risiken zum Ende des Vorjahrs (73 Einzelsachverhalte).

Die einzelnen Chancen und Risiken des Unternehmens werden jeweils mit ihrem Brutto-Schadenspotenzial und ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit im Hinblick auf das Unternehmensergebnis aus der Wirtschaftsplanung bewertet, wobei Chancen das kumulierte Chancen- und Risikopotential verringern (Risikosicht) und Risiken es anheben. Dieser aus dem Produkt der beiden Werte zusammengesetzte kumulierte Erwartungswert des gesamten Portfolios ist im Geschäftsjahr 2024 erwartungsgemäß stark angestiegen auf 2.057 T€ Risiko (im Vorjahr: -2.010 T€ Chance). Grund hierfür ist u. a. die massive Realisierung von **potenzialhaltigen** Unternehmenschancen, die damit aus der Chancen- und Risikobetrachtung entfallen sind.

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Eintrittswahrscheinlichkeit in %



Grafik: Risikomatrix rnv 2024 (Darstellung: „Strategische Risiken“)

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Chancen- und Risikolage 2024 (auszugsweise)

Auch im Geschäftsjahr 2024 bestanden Chancen aufgrund der **Corona-Rettungsschirme** Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz für 2021 und 2022: Die Erstattungsquoten für Einnahmeverluste können höher ausfallen als in den Jahresabschlüssen antizipiert. Zum Teil konnten diese Chancen mit Wirkung auf das Unternehmensergebnis im Geschäftsjahr 2024 realisiert werden.

Ein großer Teil der Chancen aus dem möglichen **Schadensausgleich** für das Deutschlandticket gemäß der aktuellen Schadensrichtlinie wurde im Berichtsjahr eingebracht. Es könnten sich auch negative Auswirkungen auf das Unternehmensergebnis im Zusammenhang mit der Berechnung des Schadensausgleichs ergeben. In den Abrechnungsregelungen bestehen noch Ungewissheiten, die bis zu ihrer Klärung ein Abweichungsrisiko zur Wirtschaftsplanung darstellen und die weiterhin im Risikoportfolio der rnv bewertet werden. Die noch ungewissen Verhandlungen über die künftige Neugestaltung des Deutschlandtickets bergen bis zu ihrem Abschluss auch in den kommenden Geschäftsjahren Risiken.

Das im Vorjahr noch bestimmende Risiko eines **Fachkräftemangels** konnte im Verlauf des Berichtsjahrs aufgrund aktiver Kampagnen, der Ausweitung der Rekrutierungskanäle und der intelligenten und flexiblen Nutzung von Ressourcen auf ein akzeptables Niveau reduziert werden.

Präsent sind dagegen weiterhin Risiken in Zusammenhang mit einem geplanten und benötigten neuen Betriebshof in Heidelberg. Aufgrund der nach wie vor offenen Fragen zur Finanzierung und zum möglichen Standort droht eine weitere kostenintensive Planungsschleife und ein weiterer zeitlicher Verzug des Neubauprojekts. Dieser bringt zunehmende Einschränkungen in der zukünftigen Fahrzeugabstellung und bei den Werkstattkapazitäten mit sich sowie ungeplante Investitionen in die alten Anlagen am bisherigen Standort.

Der geplante Einstieg des Landes Baden-Württemberg in die **Finanzierung des OEG-Rings** würde die Finanzierungslast Mannheims, Heidelbergs und des Rhein-Neckar-Kreises deutlich senken. Ein relevantes Risiko besteht jedoch durch eine mögliche Verwerfung der Entscheidung oder durch Verzögerungen bei der Umsetzung. Davon abhängig sind auch Angebotsmaßnahmen, die ohne den Einstieg nicht vorgenommen werden können.

Nach wie vor relevant ist ein Risiko im Zusammenhang mit der **Verkehrserhebung des VRN**, die im Jahr 2023 durchgeführt wurde. Sollten in der noch nicht abgeschlossenen Auswertung geringere Nachfragewerte bei den rnv-Linienbündeln festgestellt werden, könnte sich deren Einnahmenanteil verringern. Die Anpassung der Schlüsselanteile durch den VRN wird voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2025 noch nicht erfolgen. Nach Einschätzung des VRN kann sie erst mit der Einführung der Stufe 2 des Schadensausgleichsmechanismus für das D-Ticket umgesetzt werden. Da eine Änderung der Schlüsselanteile auch zum Vorteil der rnv ausfallen könnte, besteht spiegelbildlich zum Risiko eine Chance. Dieser Fall wird jedoch zurzeit als weniger wahrscheinlich eingeschätzt.

Die Informations- und Telekommunikationstechnologie durchdringt immer mehr Bereiche der rnv. Gleichzeitig steigt die Komplexität der IT-Systeme. Viele Aufgaben sind ohne IT-Unterstützung nicht mehr umsetzbar. Durch die stärkere Nutzung und Bedeutung für alle, gerade auch essenzielle Unternehmensprozesse und entsprechende Abhängigkeiten steigt kontinuierlich das mit **Cyberangriffen** verbundene Risiko. Solche Angriffe können in hoher Bandbreite ausgeprägt sein und reichen von der Verursachung von Schäden bis hin zur zielgerichteten Sabotage des Betriebs oder zu Erpressungsversuchen und könnten maßgebliche Teile der täglichen Arbeit bei der rnv beeinträchtigen oder sogar vollständig stilllegen.

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Im Rahmen der Energiewende führt der Einsatz **alternativer Antriebstechnologien** aufgrund fehlender Praxiserprobung im Unternehmen zu Risiken bei der Betriebsstabilität. Darüber hinaus hat sich herausgestellt, dass in der aktuellen gesellschaftlichen und politischen Situation die relevanten Technologien nicht immer planmäßig zur Verfügung stehen. Im Eintrittsfall der Risiken müssen konventionell angetriebene Fahrzeuge länger gehalten und dafür instandgesetzt werden.

Alle im Geschäftsjahr 2024 im Portfolio geführten Risiken werden unter Berücksichtigung der entsprechenden aktiven Gegenmaßnahmen als beherrschbar angesehen. Gegenwärtig liegen keine Hinweise auf Risiken vor, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand des Unternehmens gefährdet haben oder künftig gefährden könnten.



4

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

4. Erklärung zur Unternehmensführung

Gemäß dem Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst vom 24. April 2015 bzw. dem Zweiten Führungspositionengesetz (FüPoG II) vom 12. August 2021 wurden nachstehende Zielgrößen des Frauenanteils im Aufsichtsrat und der Geschäftsführung festgelegt.

Für den Planungszeitraum ab 1. Juli 2022 bis 30. Juni 2027 hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 4. März 2022 eine Zielgröße von mindestens fünf Frauen im Aufsichtsrat (25 %) und von null für die Geschäftsführung beschlossen. Unter den 20 Aufsichtsratsmitgliedern befanden sich zum 31. Dezember 2024 drei Frauen. Damit beträgt der Frauenanteil im Aufsichtsrat 15 %.

Die Geschäftsführung hat als Zielgröße für den Frauenanteil in der ersten und zweiten Führungsebene eine den tatsächlichen Gesamtbeschäftigungsanteil von Frauen übersteigende Quote von einheitlich 25 % für den Planungszeitraum bis 30. Juni 2027 beschlossen. Zum Jahresende 2024 waren 12 Frauen und 38 Männer in Führungspositionen der ersten und zweiten Ebene beschäftigt. Dies entspricht einem Frauenanteil von 24 %.

Mannheim, den 17. April 2025



Christian Volz
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten



Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

BILANZ

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM ZUM STICHTAG 31.12.2024

[← ZUM INHALTSVERZEICHNIS](#)

		31.12.2024	31.12.2023
AKTIVA	Anhang	in T€	in T€
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		4.613	2.804
Sachanlagen		331.394	233.520
Finanzanlagen		1.947	7.597
Summe Anlagevermögen		337.954	243.921
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	47.615	35.738
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	53.465	59.552
Flüssige Mittel	(4)	162.739	164.561
Summe Umlaufvermögen		263.819	259.851
Rechnungsabgrenzungsposten		1.126	945
Summe Aktiva		602.899	504.717
		31.12.2024	31.12.2023
PASSIVA	Anhang	in T€	in T€
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	10.500	10.500
Kapitalrücklage	(6)	45.216	44.919
Gewinnvortrag		10.263	5.856
Jahresüberschuss		477	4.407
Summe Eigenkapital		66.456	65.683
Fremdkapital			
Rückstellungen	(7)	29.325	30.555
Verbindlichkeiten	(8)	504.957	407.704
Summe Fremdkapital		534.282	438.259
Rechnungsabgrenzungsposten	(9)	2.161	775
Summe Passiva		602.899	504.717

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2024 BIS 31.12.2024

 ZUM INHALTSVERZEICHNIS

		1.1. – 31.12.2024	1.1. – 31.12.2023
	Anhang	in T€	in T€
Umsatzerlöse	(10)	248.967	274.144
Erhöhung (+) / Minderung (-) des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen		12.814	-34.339
Andere aktivierte Eigenleistungen		2.728	1.856
Sonstige betriebliche Erträge	(11)	41.190	31.641
Gesamtleistung		305.699	273.302
Materialaufwand	(12)	128.671	119.093
Personalaufwand	(13)	119.360	100.082
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		20.121	17.485
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(14)	29.828	27.205
Finanzergebnis	(15)	-7.169	-7.496
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(16)	1	2.504
Ergebnis nach Steuern		551	4.445
Sonstige Steuern	(17)	-74	-38
Jahresüberschuss (+) / Jahresfehlbetrag (-)	(18)	477	4.407

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2024 BIS 31.12.2024

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH – im Folgenden rnv genannt – für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024 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 Gliderungsschema nach § 266 HGB. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gewählt.

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

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

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

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

Geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungskosten bis 800,00€ werden im Zugangsjahr in voller Höhe abgeschrieben. Bei Anschaffungskosten von mehr als 800,00€ gilt die reguläre Abschreibung über die Nutzungsdauer des Wirtschaftsgutes.

Investitionszuschüsse werden von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Ausstehende Zuschüsse, für die die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind, werden ebenfalls abgesetzt und als Forderung unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen. Erhaltene Investitionszuschüsse für Anlagen im Bau werden als Verbindlichkeit unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Finanzanlagen sind zu Anschaffungswerten bilanziert; ggf. werden Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen.

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

Geleistete Anzahlungen werden zum Nennbetrag angesetzt.

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

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

Am 5. April 2023 wurde zur Absicherung des Zinsrisikos aus dem Konsortialdarlehensvertrag vom 10. März 2020 in der geänderten Fassung vom 28. März 2023 ein Zinsbegrenzungsgeschäft in Form einer Höchstsatzvereinbarung (sog. „CAP“) mit der DZ BANK AG abgeschlossen. Dieses hat eine Laufzeit vom 5. April 2023 bis zum 31. März 2026. Das Zinsbegrenzungsgeschäft sichert das Zinsänderungsrisiko aus betragskongruenten variabel verzinslichen Darlehen („Fazilität D“) mit einem Höchstzinssatz von 3,25 % p. a. (Strike) ab und basiert auf während der Laufzeit steigenden Bezugsbeträgen von anfänglich 2.850 T€ bis zuletzt 34.947 T€. Die mit dem genannten Zinssicherungsgeschäft im Zusammenhang stehenden Zinssicherungskosten (einmalige Optionsprämie) in Höhe von 345 T€ werden mittels eines aktiven Rechnungsabgrenzungspostens ratierlich über die Laufzeit verteilt.

Mit Tarifvertrag vom 6. Juni 2018 wurde die Einführung von Zeitwertkonten vereinbart. Den Mitarbeitenden der rnv wird damit die Möglichkeit eröffnet, bestimmte Ansprüche zur Finanzierung von späteren Freistellungszeiten von der Arbeitsleistung anzusparen. Das im Rahmen eines doppelten Treuhandmodells auf den Debeka Lebensversicherungsverein auf Gegenseitigkeit, Koblenz, übertragene Vermögen dient dem Insolvenzschutz gemäß § 7e SGB IV sowie der Werterhaltungsgarantie gemäß § 7d SGB IV der Zeitwertguthaben. Als Treuhänder fungiert dabei der PensTrust e.V., Frankfurt am Main. Das Treuhandvermögen ist als sogenanntes Planvermögen gemäß § 246 Abs. 2 S. 2 HGB zu qualifizieren und zwingend mit der Versorgungsverpflichtung aus dem Zeitwertguthaben zu saldieren.

Die Bewertung des Planvermögens erfolgt mit dem beizulegenden Zeitwert (§ 253 Abs. 1 S. 4 HGB). Ein die Anschaffungskosten des Planvermögens übersteigender Zeitwert unterliegt der Ausschüttungs- und Abführungssperre gemäß § 268 Abs. 8 S. 1 HGB. Aufgrund der Saldierungspflicht von bewertetem Planvermögen und bewerteter Rückstellung kann es zu einem Aktivüberhang kommen. Dieser Überhang ist gemäß § 246 Abs. 2 S. 3 HGB unter einem gesonderten Posten als „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ auszuweisen (§ 266 Abs. 2 Buchst. E HGB). Ein aus der Saldierung resultierender Passivüberhang wird unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen.

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

Die Rückstellungen für Sterbegeld, Jubiläen und das Demografie-Modell werden in Anlehnung an internationale Standards nach der sogenannten Projected Unit Credit Method (PUC-Methode) bewertet. Bei den Rückstellungen für Sterbegeld, Jubiläen und Zeitwertkonten wurde ein Rechnungszinssatz von 1,96 % (im Vorjahr: 1,76 %) p. a. berücksichtigt, beim Demografie-Modell ein Zinssatz von 1,59 % (im Vorjahr 1,26 %) p. a.. Künftige Gehaltsanpassungen werden mit einem Schätzwert von einheitlich 2,5 % (im Vorjahr: 2,5 %) p. a. in die Bewertung einbezogen. Als biometrische Rechnungsgrundlagen kommen die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck zur Anwendung.

Die Verbindlichkeiten sind mit den Erfüllungsbeträgen passiviert. Erhaltene Anzahlungen werden zum Nennbetrag angesetzt. Als passiver Rechnungsabgrenzungsposten werden vor dem Bilanzstichtag erhaltene Zahlungen ausgewiesen, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen. Der Ansatz erfolgte zum Nennwert.

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2024 BIS 31.12.2024

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

Angaben zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Der Anlagenspiegel der rnv zeigt die Aufgliederung sowie die Entwicklung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen. Die nach § 285 Nr. 11 HGB angabepflichtigen Anteile an Unternehmen sind im Folgenden dargestellt:

	Stand	Eigenkapital	Jahresergebnis	Anteil am Kapital
		in T€	in T€	in %
V-Bus GmbH, Viernheim (V-Bus)	31.12.2024	1.731	49	100

Der Jahresabschluss der V-Bus auf den 31. Dezember 2024 ist 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 die MV Mannheimer Verkehr GmbH (MV)) bestehen zum Bilanzstichtag unfertige Leistungen in Höhe von 26.920 T€. Daneben beinhaltet die Position Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe in Höhe von 20.695 T€.

	31.12.2024	31.12.2023
	in T€	in T€
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	20.695	21.633
Unfertige Leistungen	26.920	14.105
Vorräte	47.615	35.738

(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 gegenüber dem Altverkehrsunternehmen MV zu nennen. Diese betragen zum Bilanzstichtag 5.161 T€ (im Vorjahr: 6.924 T€). Im Zeitpunkt der Inbetriebnahme einer Baumaßnahme wird dem Auftraggeber aufgrund gesetzlicher Anforderungen neben dem bereits auf dem jeweiligen Bauprojekt aufgelaufenen Ist-Kostenvolumen auch das für die Zukunft noch zu erwartende, prognostizierte Kostenvolumen in Rechnung gestellt, selbst wenn Bauleistungen von Subunternehmern noch nicht erbracht worden sind, diese aber nach Inbetriebnahme einer Baumaßnahme gemäß der aktuellen Projektplanung voraussichtlich noch anfallen werden. Durch diese vorverlagerte Abrechnung des Prognosekostenanteils einer Baumaßnahme bereits im Zeitpunkt der Inbetriebnahme werden entsprechende Forderungen und Umsatzerlöse ausgewiesen und die darauf fällige Umsatzsteuer abgeführt. Gleichzeitig werden aufwandsseitig die noch zu erwartenden, prognostizierten Baukosten durch entsprechende sonstige Rückstellungen abgegrenzt, so dass aus der beschriebenen Abrechnungssystematik der Bauleistungen kein Ergebniseffekt resultiert.

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

Die Gruppe der Forderungen aus dem Verkehrsgeschäft umfasst verschiedene Komponenten. Von Bedeutung sind insbesondere die Forderungen aus Fahrgeldeinnahmen von 5.927 T€ (im Vorjahr: 7.142 T€) und die Forderungen aus dem Schadensausgleich im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket von 20.859 T€ (im Vorjahr: 12.358 T€), das im Mai 2023 eingeführt wurde.

Bei den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich hauptsächlich um Forderungen gegenüber der Tochtergesellschaft V-Bus aus erbrachten Dienstleistungen in Höhe von 153 T€ (im Vorjahr: 59 T€).

Die Forderungen gegen Gesellschafter umfassen im Wesentlichen Forderungen aus der Erbringung von Baudienstleistungen in Höhe von 6.059 T€ (im Vorjahr: 10.480 T€); hier schlägt sich die Abrechnung zu Prognosekosten nieder. Bei den übrigen Forderungen gegen Gesellschafter handelt es sich wie im Vorjahr ausschließlich um Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden hauptsächlich Steuerforderungen (5.382 T€; im Vorjahr: 4.842 T€), Forderungen aus Schadensfällen (3.293 T€; im Vorjahr: 3.578 T€), Zuschuss-Forderungen (966 T€; im Vorjahr: 1.199 T€) sowie Forderungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm (464 T€; im Vorjahr: 401 T€) ausgewiesen.

	31.12.2024	31.12.2023
	in T€	in T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	36.256	37.996
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	153	59
Forderungen gegen Gesellschafter	7.116	11.247
Sonstige Vermögensgegenstände	9.940	10.250
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	53.465	59.552

Auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden Einzelwertberichtigungen in Höhe von 894 T€ (im Vorjahr: 877 T€) gebildet.

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

(4) Flüssige Mittel

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

	31.12.2023	31.12.2022
	in T€	in T€
Kassenbestand	628	747
Guthaben bei Kreditinstituten	162.111	163.814
Flüssige Mittel	162.739	164.561

(5) Gezeichnetes Kapital

Das Stammkapital der rnv beträgt 10.500 T€. Hiervon hält die MKB Mannheimer Kommunalbeteiligungen GmbH, Mannheim (MKB) 49,99 %, die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH, Heidelberg (HSB) 27,83 %, die Verkehrsbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH, Ludwigshafen am Rhein (VBL) 18,36 %, die Rhein-Haardtahn GmbH, Bad Dürkheim (RHB) 2,42 % und die Stadt Mannheim 1,40 %. Die Städte Heidelberg und Ludwigshafen am Rhein sind mit jeweils 100,00 € am Stammkapital beteiligt. Das Stammkapital ist voll eingezahlt.

(6) Kapitalrücklage

Zum 31. Dezember 2024 beträgt die Kapitalrücklage der rnv 45.216 T€. Der Anstieg um 297 T€ gegenüber dem Vorjahr ergibt sich aus der Einbringung des HSB-Anteils an der ZWM gemäß Einbringungs- und Verschmelzungsvertrag vom 29. April 2024.

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2024 BIS 31.12.2024

(7) Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen folgende Rückstellungen enthalten: für Personalverpflichtungen in Höhe von 12.002 T€ (im Vorjahr: 9.866 T€), für ausstehende Rechnungen in Höhe von 7.919 T€ (im Vorjahr: 8.383 T€), für noch zu erbringende Bauleistungen im Rahmen der Abrechnung zu Prognosekosten in Höhe von 6.237 T€ (im Vorjahr: 6.574 T€) sowie für Haftpflichtversicherung in Höhe von 2.880 T€ (im Vorjahr: 2.446 T€).

Aus der Saldierung des auf den Debeka Lebensversicherungsverein auf Gegenseitigkeit, Koblenz, übertragenen Treuhandvermögens mit der Rückstellung für Versorgungsverpflichtungen aus Zeitwertguthaben gemäß § 246 Abs. 2 S. 2 HGB ergibt sich ein passiver Unterschiedsbetrag in Höhe von 39 T€, der unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen wird. Der beizulegende Zeitwert des Treuhandvermögens entspricht mit 2.179 T€ den Anschaffungskosten. Der Erfüllungsbetrag der Versorgungsverpflichtungen aus Zeitwertguthaben beträgt 2.218 T€.

	31.12.2024	31.12.2023
	in T€	in T€
Steuerrückstellungen	52	18
Sonstige Rückstellungen	29.273	30.537
Rückstellungen	29.325	30.555

(8) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben gegenüber dem Vorjahr um 89.100 T€ zugenommen. Zurückzuführen ist dieser Anstieg unter anderem auf die Auszahlung der siebten Darlehensrate über insgesamt 16.977 T€ im Rahmen der Finanzierung des Projekts „RNT2020“ sowie auf die Auszahlungen von Darlehensmitteln aus der laufenden Konsortialfinanzierung zur Betriebsmittelfinanzierung in Höhe von insgesamt 27.650 T€ im Jahr 2024. Die zugeflossenen Mittel für die Finanzierung des Projekts „RNT2020“ werden

nach Leistungserbringung und Fakturierung sukzessive zur Begleichung der Rechnungen des Herstellers Skoda Transportation verwendet. Die Mittel aus der Betriebsmittelfinanzierung wurden unmittelbar zur Finanzierung beweglicher Anlagegüter eingesetzt, wobei 4.790 T€ auf Investitionen entfallen, die schon im Geschäftsjahr 2023 getätigt wurden. Zudem wurden im Jahr 2024 aus der Finanzierung des Projektes „Wasserstoffbusbetriebshof Wieblinger Weg Heidelberg“ Darlehensmittel in Höhe von 7.615 T€ aufgenommen.

Mit der Norddeutschen Landesbank – Girozentrale – wurden ferner zwei Kontokorrentkredite vereinbart: am 10. September 2024 ein Kontokorrentkredit über 12.750 T€ zur Begleichung der 1. Abschlagszahlung der Fa. Skoda Transportation aus der Preisanpassung zur Hauptbestellung der Straßenbahnen des Projekts „RNT2020“; am 10. Dezember 2024 ein Kontokorrentkredit über 37.333 T€ zur Begleichung der 1. Abschlagszahlung der Fa. Skoda Transportation aus der Optionsausübung desselben Projekts. Beide Kontokorrentkredite haben eine Laufzeit bis 30. Juni 2025 und wurden zum Stichtag voll genutzt. Sobald die eigentlichen Finanzierungsverträge mit den Darlehensgebern abgeschlossen sind, werden beide Kontokorrentkredite vollumfänglich abgelöst.

Aus bestehenden Geldhandelslinien bei der DZ BANK AG wurden für das Projekt „Betriebshof Heidelberg“ zum Stichtag 4.630 T€ genutzt und für das Projekt „Wieblinger Weg Heidelberg“ 9.840 T€. Die Mittel wurden Mitte Januar 2025 wieder zurückgeführt.

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

Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfallen 5.992 T€ (im Vorjahr: 3.175 T€) auf Verbindlichkeiten aus der Endabrechnung der Arbeitnehmerüberlassung gegenüber der MV und 5.202 T€ (im Vorjahr: 2.932 T€) auf Verbindlichkeiten für bezogene Leistungen im Rahmen des Baugeschäfts.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus dem zusätzlichen Defizit ausgleich in Höhe von 5.370 T€ (im Vorjahr: 16.038 T€) sowie Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MKB in Höhe von 4.154 T€ (im Vorjahr: 4.341 T€). Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern betreffen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich ausschließlich um Verbindlichkeiten gegenüber V-Bus aus der Erbringung von Fahrleistungen in Höhe von 1.457 T€ (im Vorjahr: 1.137 T€) und der bestehenden umsatzsteuerlichen Organschaft in Höhe von 1.448 T€ (im Vorjahr: 731 T€).

Die sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen durch die MV gewährte Darlehen in Höhe von 14.122 T€ (im Vorjahr: 15.444 T€), Verbindlichkeiten gegenüber anderen Verkehrsunternehmen im Rahmen der Abrechnung rnv-eigener Verkehrseinnahmen im VRN von 5.986 T€ (im Vorjahr: 5.934 T€), erhaltene Fördermittel für noch nicht abgeschlossene Maßnahmen von 2.903 T€ (im Vorjahr: 2.810 T€), Verbindlichkeiten aus dem ÖPNV-Rettungsschirm von 917 T€ (im Vorjahr: 0 T€), Steuerverbindlichkeiten von 769 T€ (im Vorjahr: 647 T€) und Verbindlichkeiten aus Abrechnungsdienstleistungen der rnv für andere Verkehrsunternehmen im VRN von 575 T€ (im Vorjahr: 566 T€).

	31.12.2024	davon mit einer Restlaufzeit		
	31.12.2023	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre
	gesamt			
	in T€	in T€	in T€	in T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	414.581	91.429	323.152	229.583
<i>im Vorjahr</i>	<i>325.481</i>	<i>24.685</i>	<i>300.796</i>	<i>217.648</i>
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen (davon gegenüber Gesellschaftern)	22.734	22.734	0	0
<i>im Vorjahr</i>	<i>(18.863)</i>	<i>(18.863)</i>	<i>(0)</i>	<i>(0)</i>
<i>(im Vorjahr davon gegenüber Gesellschaftern)</i>	<i>16.961</i>	<i>16.961</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
	<i>(11.562)</i>	<i>(11.562)</i>	<i>(0)</i>	<i>(0)</i>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	28.819	28.819	0	0
<i>im Vorjahr</i>	<i>14.903</i>	<i>14.903</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	9.628	5.661	3.967	3.219
<i>im Vorjahr</i>	<i>20.760</i>	<i>16.606</i>	<i>4.154</i>	<i>3.406</i>
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.905	2.905	0	0
<i>im Vorjahr</i>	<i>1.868</i>	<i>1.868</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6	6	0	0
<i>im Vorjahr</i>	<i>4</i>	<i>4</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern)	26.284	13.485	12.799	7.510
<i>im Vorjahr</i>	<i>(769)</i>	<i>(769)</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>(im Vorjahr davon aus Steuern)</i>	<i>27.727</i>	<i>13.605</i>	<i>14.122</i>	<i>8.832</i>
	<i>(647)</i>	<i>(647)</i>	<i>(0)</i>	<i>(0)</i>
Verbindlichkeiten	504.957	165.039	339.918	240.312
<i>im Vorjahr</i>	<i>407.704</i>	<i>88.632</i>	<i>319.072</i>	<i>229.886</i>

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 82.987 T€ (im Vorjahr: 68.729 T€) durch die Sicherungsübereignung von Fahrzeugen abgesichert sowie durch Bürgschaften in Höhe von 254.936 T€ (im Vorjahr: 250.713 T€). Die beiden Kontokorrentkredite bei der Norddeutschen Landesbank – Girozentrale – sind über die Abtretung der Anzahlungsbürgschaften, die die Fa. Skoda Transportation in voller Höhe von insgesamt 50.083 T€ an die rnv gestellt hat, an die Norddeutsche Landesbank – Girozentrale – besichert.

Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MV werden in Höhe von 14.122 T€ (Vorjahr: 15.444 T€) durch die Sicherungsübereignung von Fahrzeugen abgesichert.

(9) Rechnungsabgrenzungsposten

Die rnv bildet einen passiven Rechnungsabgrenzungsposten für im Voraus bezahlte, langläufige Tickets (Abo-Tickets, Deutschlandtickets für Studierende), deren Restlaufzeit über den Bilanzstichtag hinausreicht; zum 31. Dezember 2024 beträgt dieser 1.390 T€ (im Vorjahr: 538 T€). Über den passiven Rechnungsabgrenzungsposten werden weiterhin u. a. Vorauszahlungen auf eine langfristige Nutzungsvereinbarung in Höhe von 184 T€ (im Vorjahr: 207 T€) abgegrenzt.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

	Gesamt	davon gegenüber verbundenen Unternehmen
	in T€	in T€
im Folgejahr	202.320	521
im zweiten bis fünften Jahr	157.222	1.901
mehr als fünf Jahre	39.791	2.876
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	399.333	5.298

Als Arbeitgeber ist die rnv Mitglied bei der Zusatzversorgungskasse des Kommunalen Versorgungsverbands Baden-Württemberg in Karlsruhe (ZVK). Für die Zeit, in der Arbeitnehmende beschäftigt werden, besteht für die Gesellschaft aufgrund der Versorgungsrentenverpflichtung eine Beitragspflicht. Einzelheiten hierzu regelt die Satzung der Zusatzversorgungskasse. Die Summe der beitragspflichtigen Gehälter im Geschäftsjahr 2024 beträgt 88.528 T€ (im Vorjahr: 72.175 T€) bei einem Beitragssatz von 8,0 % (im Vorjahr: 7,6 %) aus dem ZVK-pflichtigen Entgelt.

Weil bei der Zusatzversorgungskasse nur Unternehmen ihre Arbeitnehmenden versichern können, die durch kommunale und öffentlich-rechtliche Trägerschaften abgesichert sind, ist das Ausfallrisiko bezüglich der Leistungen gegenüber den Versicherten als sehr gering einzuschätzen.

(10) Umsatzerlöse

	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	225.430	210.780
Erlöse aus Bauleistungen	7.510	45.221
Sonstige Umsatzerlöse	16.027	18.143
Umsatzerlöse	248.967	274.144

Die sonstigen Umsatzerlöse umfassen u. a. folgende Sachverhalte:

Im Rahmen des VRN-Einnahmenaufteilungsmodells wird ein Teil der Fahrgeldeinnahmen als Vertriebsanreiz verteilt. Die angeschlossenen Unternehmen erhalten auf die von ihnen erzielten Kasseneinnahmen eine Vorabzuscheidung in Höhe eines festgelegten Prozentsatzes. Diese beträgt im Berichtsjahr 8.295 T€ (im Vorjahr: 8.007 T€).

Neue Baumaßnahmen der MV lässt die rnv seit dem 1. Januar 2019 im Namen der MV planen und ausschreiben. Die rnv erzielte aus dieser Leistung gegenüber der MV Umsatzerlöse in Höhe von 2.477 T€ (im Vorjahr: 2.426 T€).

Umsatzerlöse in Höhe von 1.442 T€ (im Vorjahr: 1.699 T€) ergeben sich aus der Vermietung von Werbeflächen.

Im Berichtsjahr entfällt die Weiterbelastung von Kosten im Zusammenhang mit dem Oberbauprogramm und dem Programm „höhengleiche Kreuzungen“ an die MV (im Vorjahr: 2.070 T€). Seit Beginn des Geschäftsjahres 2024 vereinnahmt die rnv zugehörige Zuschüsse selbst.

(11) Sonstige betriebliche Erträge

	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
	in T€	in T€
Schadenersatz	1.996	2.441
Ertragszuschüsse	34.316	27.405
Übrige sonstige betriebliche Erträge	4.878	1.795
Sonstige betriebliche Erträge	41.190	31.641

Das Verlustverrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmerüberlassungsentgelten reichte im Geschäftsjahr 2024 nicht aus, um das Defizit aus dem rnv-Kerngeschäft zu decken. Der übersteigende Betrag wurde deshalb von den Gesellschaftern durch Ertragszuschüsse in Höhe von 30.113 T€ (im Vorjahr: 23.405 T€) ausgeglichen.

Erstmals wurden im Geschäftsjahr 2024 Zuschüsse im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms „höhengleiche Kreuzungen“ in Höhe von 1.824 T€ vereinnahmt.

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 2.661 T€ (im Vorjahr: 678 T€) enthalten. Diese betreffen im Wesentlichen: Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen von 1.619 T€ (im Vorjahr: 566 T€), Buchgewinne aus Anlagenabgängen von 219 T€ (im Vorjahr: 102 T€) und Erträge aus der Herabsetzung von Einzelwertberichtigungen von 46 T€ (im Vorjahr: 4 T€).

(12) Materialaufwand

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

	1.1. – 31.12.2024	1.1. – 31.12.2023
	in T€	in T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	78,5	45.129
Aufwendungen für bezogene Leistungen	78,5	73.964
Umsatzerlöse	78,5	119.093

(13) Personalaufwand

Im Geschäftsjahr 2024 waren im Durchschnitt folgende Arbeitnehmende (inkl. Aushilfen) bei der rnv beschäftigt:

	2024	2023
	Anzahl	Anzahl
Kaufmännisches Personal	553	497
Technisches Personal	278	247
Fahrpersonal	976	876
Anzahl Mitarbeitende	1.807	1.620

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1. – 31.12.2024	1.1. – 31.12.2023
	in T€	in T€
Löhne und Gehälter	94.495	79.974
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung)	24.865 (4.408)	20.108 (3.436)
Personalaufwand	119.360	100.082

(14) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	1.1. – 31.12.2024	1.1. – 31.12.2023
	in T€	in T€
Beiträge, Gebühren und Versicherungen	4.049	3.113
Mieten und Pachten	5.140	4.286
Werbung	1.703	1.601
Personal- und Sozialbereich	2.252	2.125
IT-Aufwendungen	8.273	7.856
VRN-Dienstleistungsentgelt	2.503	2.480
Rechts- und Beratungskosten	1.490	1.291
Reinigungskosten	1.399	1.261
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	3.019	3.192
Sonstige betriebliche Aufwendungen	29.828	27.205

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 227 T€ (im Vorjahr: 637 T€) enthalten. Hierbei handelt es sich um Abschreibungen auf in Vorjahren entstandene Forderungen von 132 T€ (im Vorjahr: 75 T€), Buchverluste aus Anlagenabgängen von 52 T€ (im Vorjahr: 23 T€) sowie Zuführungen zu Einzelwertberichtigungen von 43 T€ (im Vorjahr: 539 T€).

(15) Finanzergebnis

	1.1.–31.12.2024	1.1.–31.12.2023
	in T€	in T€
Beteiligungserträge	2	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon Anlageerträge Treuhandvermögen abzüglich Aufwendungen aus Rückstellungsaufzinsung Zeitwertkonten)	2.234 12	1.220 0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon Bankgebühren) (davon Gesellschafter) (davon verbundene Unternehmen) (davon aus Rückstellungsaufzinsung sonstige) (davon aus Rückstellungsaufzinsung Zeitwertkonten abzüglich Anlageerträge Treuhandvermögen)	9.405 (586) (110) (0) (39) (0)	8.716 (842) (115) (11) (20) (4)
Finanzergebnis	-7.169	-7.496

Aus dem Treuhandvermögen zur Absicherung der Versorgungsverpflichtungen aus Zeitwertguthaben ergeben sich laufende Anlageerträge in Höhe von 44 T€ (im Vorjahr: 20 T€), die dem Treuhandvermögen gutgeschrieben wurden. Die Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Zeitwertkonten in Höhe von 32 T€ (im Vorjahr: 24 T€) wurden gemäß § 246 Abs. 2 S. 2 HGB mit den Anlageerträgen aus dem Treuhandvermögen verrechnet.

Die im Geschäftsjahr angefallenen Bankgebühren betreffen Bereitstellungszinsen, Zinssicherungskosten und Kreditanbahnungskosten.

(16) Sonstige Steuern

Die Aufwendungen aus sonstigen Steuern in Höhe von 74 T€ (im Vorjahr: 38 T€) umfassen laufende Aufwendungen aus Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von 54 T€ und laufenden Umsatzsteueraufwand in Höhe von 20 T€.

(17) Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung vor, den Jahresüberschuss des Geschäftsjahrs 2024 zusammen mit dem Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Ergänzende Angaben

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

Angaben gemäß § 285 Nr. 3 HGB

Im Rahmen eines Factoring-Vertrags werden von der rnv Forderungen aus Abo-Ticketverkäufen sowie aus erhöhtem Beförderungsentgelt an eine Factoring-Gesellschaft verkauft. Im Berichtszeitraum wurden aus einem verkauften Forderungsvolumen von 1.181 T€ (im Vorjahr: 1.016 T€) Zahlungseingänge in Höhe von 344 T€ (im Vorjahr: 294 T€) erzielt. Weitere Risiken ergeben sich aus dem Forderungsverkauf für die rnv nicht, da das Ausfallrisiko vollständig durch den Käufer übernommen wird.

ANHANG

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2024 BIS 31.12.2024

Angaben gemäß § 285 Nr. 17 HGB

Für das Geschäftsjahr 2024 beträgt das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar (ohne Umsatzsteuer) 144 T€.

	1.1. – 31.12.2024
	in T€
Abschlussprüfungsleistungen	110
Andere Bestätigungsleistungen	34
Summe	144

Angaben gemäß § 285 Nr. 14 und 14a HGB

Die rnv macht von der Befreiungsvorschrift des § 290 Abs. 5 in Verbindung mit § 296 Abs. 2 HGB Gebrauch und verzichtet auf die Erstellung eines Konzernabschlusses. Das Tochterunternehmen V-Bus ist 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.

Haftungsverhältnisse gemäß § 251 HGB

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

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

Organe

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

Aufsichtsrat

Damir Besic

Freigestellter Betriebsrat der rnv

Thomas Blase

Freigestellter Betriebsrat der rnv

Prof. Dr. Klaus Blettner (ab 08.07.2024)

Professor an der Hochschule für Wirtschaft
und Gesellschaft Ludwigshafen

Martin Ehrbar (bis 23.07.2024)

Versicherungsfachmann bei der Debeka

Reinhold Götz (ab 09.02.2024)

Rentner

Matthias Grimm

Abteilungsleiter Operatives Marketing
der rnv

Ernest Kellner

Straßenbahnfahrer und Triebfahrzeug-
führer der rnv

Constanze Kraus (bis 08.07.2024)

Referentin des Vorstands GAG
Ludwigshafen

Nadja Kürten

Gewerkschaftssekretärin ver.di
Rhein-Neckar

Matthias Kutsch (ab 23.07.2024)

Inhaber eines gastronomischen Betriebs

Matthias Pitz (bis 23.07.2024)

Hausmann

Frank Richter

Freigestellter Betriebsrat der rnv

Thorsten Riehle (bis 09.02.2024)

Bürgermeister für Wirtschaft, Arbeit,
Soziales und Kultur der Stadt Mannheim

Chris Rihm (ab 23.07.2024)

Selbständig (Reisebüro)

Christoph Rothfuß

Verkehrsplaner der Deutschen Bahn

Andreas Schackert

Bundesfachgruppenleiter Busse und
Bahnen, Vereinte Dienstleistungsgewerk-
schaft ver.di, Stellv. Vorsitzender des
Aufsichtsrats der rnv

Raoul Schmidt-Lamontain

Bürgermeister für Klimaschutz, Umwelt
und Mobilität der Stadt Heidelberg

Christian Schreider

Mitglied des Deutschen Bundestags

Marianne Seitz

Hausfrau

Christian Specht

Oberbürgermeister der Stadt Mannheim
Vorsitzender des Aufsichtsrats der rnv

Monika Szulc

Sachbearbeiterin Freier Verkauf der rnv

Alexander Thewalt

Beigeordneter der Stadt Ludwigshafen

Meiko Weigang (ab 01.01.2024)

Teamleiter Personaldisposition der rnv

Tobias Weisbrod

Bereichsleiter Recht und Versicherungen
der rnv, Rechtsanwalt

ANHANG

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2024 BIS 31.12.2024

[← ZUM INHALTSVERZEICHNIS](#)

Geschäftsführung



Christian Volz

Geschäftsführer

Kaufmännische Angelegenheiten

Arbeitsdirektor



Martin in der Beek

Geschäftsführer

Technische Angelegenheiten

ANLAGENSPIEGEL

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2024 BIS 31.12.2024

 ZUM INHALTSVERZEICHNIS

IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

	Bruttowerte 01.01.2024	Investitionen Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2024	Abschreibungen 01.01.2024	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2024	Nettowerte 31.12.2024	Nettowerte 31.12.2023
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	23.735	1.895	-851	1.975	-31	26.723	20.931	2.030	-851	0	22.110	4.613	2.804

SACHANLAGEN

	Bruttowerte 01.01.2024	Investitionen Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2024	Abschreibungen 01.01.2024	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2024	Nettowerte 31.12.2024	Nettowerte 31.12.2023
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Grundstücke u. Bauten (einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken)	21.245	3.913	-316	7.271	-269	31.844	7.132	1.546	-277	0	8.401	23.443	14.113
Fahrzeuge für Personenverkehr	195.058	45.102	-5.630	40.792	-7.332	267.990	110.628	10.457	-5.552	0	115.533	152.457	84.430
Technische Anlagen und Maschinen	20.335	1.807	-13	754	0	22.883	12.108	2.036	-13	0	14.131	8.752	8.227
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	42.653	4.326	-482	1.080	-91	47.486	28.711	4.052	-474	0	32.289	15.197	13.942
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	112.808	70.609	0	-51.872	0	131.545	0	0	0	0	0	131.545	112.808
Summe	392.099	125.757	-6.441	-1.975	-7.692	501.748	158.579	18.091	-6.316	0	170.354	331.394	233.520
Gesamt immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	415.834	127.652	-7.292	0	-7.723	528.471	179.510	20.121	-7.167	0	192.464	336.007	236.324

FINANZANLAGEN

	Bruttowerte 01.01.2024	Investitionen Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2024	Abschreibungen 01.01.2024	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2024	Nettowerte 31.12.2024	Nettowerte 31.12.2023
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Anteile an verbundenen Unternehmen	7.573	0	-5.650	0	0	1.923	0	0	0	0	0	1.923	7.573
Beteiligungen	944	0	0	0	0	944	923	0	0	0	923	21	21
Sonstige Ausleihungen	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3
Summe	8.520	0	-5.650	0	0	2.870	923	0	0	0	923	1.947	7.597
Gesamt Anlagevermögen	424.354	127.652	-12.942	0	-7.723	531.341	180.433	20.121	-7.167	0	193.387	337.954	243.921

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS AN DIE RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts. Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS AN DIE RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in

allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS AN DIE RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM

oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmens-

tätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutende Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS AN DIE RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM

 [ZUM INHALTSVERZEICHNIS](#)

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.“

Stuttgart, den 17. April 2025

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Andrea Ehrenmann	Thomas Büchler
Wirtschaftsprüferin	Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2024 die ihm nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Über alle wichtigen Ereignisse im Unternehmen wurden wir von der Geschäftsführung regelmäßig, zeitnah und umfassend informiert und in sämtliche für die Entwicklung des Unternehmens bedeutende Entscheidungen eingebunden. Wir haben die Geschäftsführung im Berichtsjahr entsprechend dem Gesellschaftsvertrag überwacht und beratend begleitet.

Die Geschäftsführung informierte uns regelmäßig über Geschäftslage und -entwicklung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH und die Entwicklung der Finanzlage. Ebenso erhielten wir Kenntnis über die Risikolage sowie über die Finanz-, Investitions- und Personal- wie auch die strategische Planung. Darüber hinaus haben wir die Wirtschaftsplanung für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für das Geschäftsjahr 2025 und die nähere Zukunft eingehend behandelt. Neben den Präsentationen und Unterlagen der Sitzungen gingen uns mündliche und schriftliche Berichte über bedeutende Vorgänge sowie notwendige Beschlüsse zu.

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

In der Besetzung des Aufsichtsrats hat es folgende personelle Wechsel gegeben: Herr Meiko Weigang folgte ab 01.01.2024 Herrn Stephan Fuhrmann, der zum 31.12.2023 ausschied, als Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat. Herr Thorsten Riehle ist am 09.02.2024 als Anteilseignervertreter der Stadt Mannheim aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Die Stadt Mannheim hat Herrn Reinhold Götz als Nachfolger entsandt. Constanze Kraus ist am 08.07.2024 als Anteilseignervertreterin der Stadt Ludwigshafen aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Ihr folgte Herr Prof. Dr. Klaus Blettner. Herr Martin Ehrbar ist am 23.07.2024 als Anteilseignervertreter der Stadt Heidelberg aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Herr Matthias Kutsch folgte ihm nach. Herr Matthias Pitz ist am 23.07.2024 als Anteilseignervertreter der Stadt Mannheim aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Ihm folgte Herr Chris Rihm.

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

AN DIE RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM

Schwerpunkthemen der Beratungen

Beratungsschwerpunkte in den Aufsichtsratssitzungen waren die Weiterentwicklung des rnv-Betriebshofs, Standort Bergheimer Straße in Heidelberg, die betriebliche Stabilität sowie die Stimmung, Zufriedenheit und Fluktuation in der Belegschaft, die Verhandlungen mit dem Hersteller der Rhein-Neckar-Tram (RNT) sowie die Preisanpassung der Grundbestellung und der Optionsbestellung im Projekt RNT aufgrund höherer Gewalt, die Nachwahl von Arbeitnehmervertreter und Vertreter der Anteilseigner zur Entsendung in den Technischen Ausschuss der Gesellschafterversammlung, die Auswahl der Wirtschaftsprüfer für das Geschäftsjahr 2024, die Entlastung der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2023, die Verlängerung der Bestellung des Arbeitsdirektors, der Wirtschafts- und Mehrjahresplan des folgenden Geschäftsjahres und der Jahresabschluss des vorangegangenen Geschäftsjahres.

Billigung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss 2024 und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden nach handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt. Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers GmbH, Mannheim, hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH geprüft und einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden uns rechtzeitig vor der Aufsichtsratssitzung vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat diese Unterlagen geprüft und im Beisein der Wirtschaftsprüfer umfassend erörtert. Aufgrund unserer eigenen Prüfung erheben wir keine Einwände und schließen uns den Prüfungsergebnissen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers GmbH, Mannheim, an. Der Aufsichtsrat billigte den Jahresabschluss 2024 und den Lagebericht in seiner Sitzung am 2. Juni 2025 und empfahl der Gesellschafterversammlung, diesen festzustellen.

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

Mannheim, im Juni 2025



Christian Specht

Aufsichtsratsvorsitzender

Herausgeber

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

Verantwortlich

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

Rechnungswesen und Einkauf

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

Fotos

Nikola Neven Haubner
www.haubnerfotografie.de

Gestaltung

magenta Kommunikation, Design
und Neue Medien GmbH & Co. KG
www.magenta-mannheim.de