



Mit gutem Gefühl unterwegs.



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

GESCHÄFTSBERICHT 2025

INHALT

AUF EINEN BLICK	1	GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	71
VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG	3	ANHANG	72
LAGEBERICHT	5	Allgemeine Angaben	72
1. Grundlagen des Unternehmens	6	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	72
1.1 Geschäftsmodell	6	Angaben zur Bilanz	74
1.2 Mitarbeitende	6	(1) Anlagevermögen	74
1.3 Betrieb, Infrastruktur & Fuhrpark	8	(2) Vorräte	74
1.4 Kundenqualitätsmanagement	8	(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	75
1.5 Weiterentwicklung und Forschung	9	(4) Flüssige Mittel	76
1.6 Finanzierung	10	(5) Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	76
2. Wirtschaftsbericht	12	(6) Gezeichnetes Kapital	76
2.1 Marktumfeld, Branche und Rahmenbedingungen	13	(7) Kapitalrücklage	76
2.2 Geschäftsverlauf	14	(8) Rückstellungen	77
2.2.1 Wesentliche Ereignisse	14	(9) Verbindlichkeiten	77
2.2.2 Fahrgastnachfrage und Beförderungsleistungen	15	(10) Rechnungsabgrenzungsposten	79
2.2.3 Entwicklung der Kasseneinnahmen	16	Sonstige finanzielle Verpflichtungen	79
2.3 Lage	17	Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung	80
2.3.1 Ertragslage	17	(11) Umsatzerlöse	80
2.3.1.1 Erträge	17	(12) Sonstige betriebliche Erträge	80
2.3.1.2 Aufwendungen	20	(13) Materialaufwand	81
2.3.2 Vermögens- und Finanzlage	21	(14) Personalaufwand	81
2.3.2.1 Kennziffern	21	(15) Abschreibungen	81
2.3.2.2 Investitionen	23	(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen	82
2.3.2.3 Liquidität	23	(17) Finanzergebnis	82
2.4 Gesamtaussage zu Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens	24	(18) Sonstige Steuern	82
3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht	25	(19) Ergebnisverwendungsvorschlag	83
3.1 Prognosebericht	26	ERGÄNZENDE ANGABEN	83
3.2 Chancen- und Risikobericht	27	ORGANE DER GESELLSCHAFT	84
4. Erklärung zur Unternehmensführung	31	BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS	88
5. rnv Nachhaltigkeitsbericht 2025	33	BERICHT DES AUFSICHTSRATS	91
BILANZ	70	IMPRESSUM	93

Vertrieb 2025

	GJ 2025	GJ 2024	GJ 2023	GJ 2022	GJ 2021	GJ 2020
Fahrgastzahlen in Mio.	170,8	175,4	166,5	145,4	108,0	112,0
Fahrgäste pro Tag in Tsd.	ca. 590	ca. 592	ca. 549	ca. 480	ca. 360	ca. 370
Kasseneinnahmen in Mio. € Netto	190	157	142	110	121	133
Anteil Bartarif in %	11	14	14	17	17	16
Anteil Zeitkarten in %	89	86	86	83	83	84
Jahreskartenkunden						
Jahreskarten Jedermann	–	–	–	5.336	5.692	7.453
Rhein-Neckar-Ticket	–	–	–	10.447	10.194	11.717
Karte ab 60	–	–	–	34.496	34.348	37.944
Job-Ticket	–	–	–	39.732	39.212	43.190
MAXX-Ticket	–	–	–	46.904	44.965	48.950
Sonstige Abonnements	–	–	–	26	26	27
Deutschlandtickets	291.541	285.923	250.014			
Summe				136.941	134.437	149.281
Tickets und Verkaufsstellen						
Job-Ticket Firmen	1.533	1.371	1.227	1.048	955	829
Verkaufsstellen	33	40	50	52	59	62
Fahrausweisautomaten	412	415	415	411	412	412
Verkehrsgebiet						
Einwohner *	849.355	849.355	845.517	842.166	833.874	839.075
Fläche in ha *	62.147	62.147	62.147	62.147	62.147	62.147

Betrieb 2025

	GJ 2025	GJ 2024	GJ 2023	GJ 2022	GJ 2021	GJ 2020
Personal						
Mitarbeitende**	1.956**	1.807	1.620	1.512	1.432	1.329
Auszubildende	102	97	86	74	65	58
Linien			93	83	83	82
davon Bahn***	19	21	19	20	20	20
davon Bus	77	80	74	63	63	62
Linienlänge in km			913	856	856	827
davon Bahn	321	321	321	305	305	301
davon Bus	689	688	592	551	551	526
Fahrzeuge im Einsatz						
Bahnen	200	214	194	190	190	189
eigene Busse	145	140	145	147	129	124
angemietete Busse	128	125	99	99	101	94
fips Fahrzeuge	26	26	18	–	–	–
Nutzwagenkilometer in Mio.						
Bahn	13,2	13,1	13,2	13,6	13,4	13,0
Bus	13,5	13,0	13,4	12,9	12,7	11,8
fips	0,9	1,0	0,5	–	–	–
Haltestellen						
Anzahl	983	983	983			

* Im Geschäftsjahr 2017 Anpassung der Methodik bei Abgrenzung des bedienten Verkehrsgebietes ** Ohne überlassene Mitarbeitende

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

Im Geschäftsjahr 2025 bewegte sich die rnv, wie auch fast alle anderen Unternehmen der Branche, in einem Spannungsfeld zwischen angespannten Haushaltslagen in den Städten und der damit einhergehenden Notwendigkeit von kurzfristigen Kostenreduzierungen auf der einen Seite und nach wie vor hohen Erwartungen von Kunden und Aufgabenträgern auf der anderen Seite. Im Einvernehmen mit den kommunalen Gesellschaftern standen für die rnv Konsolidierungen im Heidelberger Liniennetz sowie behutsame Angebotsanpassungen beim On-Demand-System „fips“ auf der Agenda. In Mannheim konnten mit den unterjährig eingeführten Verbesserungen im Busnetz dabei zumindest einige Auswirkungen abgemildert werden.

Auch wenn die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Nahverkehr im Rahmen der Wirtschaftskrise für kommunale Verkehrsunternehmen in absehbarer Zeit angespannt bleiben, konnte die rnv ihren Kurs der Kontinuität und der Weiterentwicklung fortsetzen.

So profitierten unsere Fahrgäste vom weiteren Roll-Out unserer Stadtbahnen vom Typ Rhein-Neckar-Tram. Während der Schwerpunkt ihres Einsatzes in den Vorjahren vor allem auf den Mannheimer Strecken und der städteübergreifenden Linie 5 lag, wird das Stadtbild nun auch auf den Linien innerhalb des Heidelberger Netzes von unserer neuesten Fahrzeuggeneration geprägt. Mit der Aufnahme des rheinüberschreitenden Verkehrs erfolgte zudem die reguläre Betriebsaufnahme in Ludwigshafen, wobei die großräumigen Fahrzeuge auch im Veranstaltungsverkehr zum Dürkheimer Wurstmarkt auf der Rhein-Haardt-bahn ihre Feuertaufe bestanden.

Ebenso erfolgte im Geschäftsjahr 2025 bei der Busflotte ein weiterer Hochlauf im Bereich der lokal emissionsfreien Antriebe. Mit der Vervollständigung des Fuhrparks im Bereich der Range-Extender-Technologie und der Verfügbarkeit von Wasserstofftankstellen an allen Bus-Betriebsstandorten, konnte im Zuge der weiteren Senkung des CO₂-Gesamtausstoßes ein großer Schritt gegangen werden, auch wenn die Zuverlässigkeit der neuen Fahrzeuge im Berichtsjahr noch nicht durchgehend zufriedenstellend war.

Die Verjüngung der Fahrzeugflotte ist zudem Voraussetzung für die weitere Verkehrswende, die als politisches Ziel und Herausforderung in der Metropolregion erhalten bleibt. In dieser Hinsicht investierte die rnv im Geschäftsjahr nicht nur in den Erhalt der Infrastruktur, wie der weitere Umbau der Großbaumaßnahme an der Dossenheimer Landstraße in Heidelberg oder die Einrichtung von elektronischen Stellwerken im früheren OEG-Netz eindrücklich zeigt.

Vielmehr wurde mit der Ausbaumaßnahme am Mannheimer Karlsplatz die infrastrukturellen Voraussetzungen für die finale Stufe des geplanten Konversionsnetzes geschaffen, das in wenigen Jahren einschließlich einer neuen Anbindung des aufstrebenden Glückstein-Quartiers in den Fahrgastbetrieb geht.

In perspektivischer Hinsicht konnten zudem die Weichen für das linksrheinische Großprojekt Pfalztram gestellt werden. Ein gemeinsam von Land, ZÖPNV Süd sowie dem VRN unterzeichneter Letter of Intent unterstreicht dabei den Gestaltungsanspruch der rnv und ist zugleich ein Angebot an die kommunalen Partner, die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs in der Vorderpfalz signifikant zu steigern.

Für alle Neu- und Ausbauprojekte gilt, dass auch mittel- und langfristig die finanziellen Rahmenbedingungen der Zuschussgeber in Bund und Land gesichert werden müssen. In diesem Zusammenhang hat das VDV-Gutachten zur Finanzierung der Leistungskosten im ÖPNV eine wichtige Grundlage für den erheblichen zusätzlichen Finanzbedarf der nächsten Jahre aufgezeigt, um das betriebliche Angebot aufrechtzuerhalten.

Trotz der zusätzlichen Mittel aus dem Sondervermögen der Bundesregierung für die komplementäre Mitfinanzierung von Infrastrukturprojekten in der Region bestehen eine große Finanzierungslücke und gewaltige Kostentreiber im Betrieb.

Zur Bewältigung dieser Herausforderungen sind große Anstrengungen der Branche, aber auch ein dauerhaftes Bekenntnis der Politik für den Ausbau des ÖPNV notwendig. Im Rahmen unserer Mitgliedschaft im VDV sowie unserer direkten politischen Kanäle bringen wir uns als Geschäftsführung auch künftig ein, notwendige Forderungen an die Bundes- und Landespolitik zu adressieren.

Unser Unternehmen ist für die Herausforderungen der Zukunft gut aufgestellt. Mit der Einigung auf einen neuen Entgelt- sowie Manteltarifvertrag konnte im Berichtsjahr ein faires und tragfähiges Ergebnis zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite erzielt werden. Auch in Zeiten von wirtschaftlichen Umbrüchen setzt die rnv somit einen wichtigen Stabilitätsanker in der Belegschaft und stärkt eine vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Gleichzeitig legen wir das Fundament für unsere weiteren Perspektiven als attraktive Arbeitgeberin und bleiben auch in Zukunft eine leistungsfähige Mobilitätsdienstleisterin für die Region.



Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten



Christian Volz
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten

LAGEBERICHT DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM für das Geschäftsjahr 2025



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 Eisenbahnstrecken. 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 2025 umfasste der **Fuhrpark** durchschnittlich 200 eigene Bahnen und 145 eigene Busse sowie 128 Busse, die von Subunternehmen für die rnv betrieben werden. Das Verkehrsangebot wurde im Geschäftsjahr 2025 von rund 170,8 Mio. Fahrgästen genutzt.

Vor diesem Hintergrund steuert die rnv ihre Geschäftstätigkeit über ein **integriertes strategisches Steuerungssystem**, das den öffentlichen Verkehrsauftrag, die vertraglichen Vorgaben der Aufgabenträger sowie betriebswirtschaftliche Zielsetzungen miteinander verbindet. Grundlage der Unternehmenssteuerung sind damit die verkehrspolitischen Ziele der Gesellschafter und Aufgabenträger: mit dem Ziel einer leistungsfähigen, wirtschaftlichen und nachhaltigen Mobilitätsversorgung in der Metropolregion Rhein-Neckar. Die strategische Ausrichtung wird in mehrjährigen Planungsprozessen konkretisiert, wobei die Planung für das erste Jahr in eine operative Zielsetzung für die einzelnen Unternehmensbereiche überführt wird.

Zur wirtschaftlichen Steuerung und zur verursachungsgerechten Zuordnung der anfallenden Kosten und Erlöse setzt die rnv eine Linienbündelrechnung ein. Auf deren Basis werden die wirtschaftlichen Ergebnisse den jeweiligen Aufgabenträgern transparent und nachvollziehbar zugeordnet. Die Umsetzung der strategischen Ziele wird durch ein Controlling- und Berichtssystem mit regelmäßigen Soll-Ist-Vergleichen unterstützt und nachverfolgt. Geschäftsführung und Aufgabenträger werden regelmäßig informiert.

Ergänzend wird die Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung durch externe Vergleichsmaßstäbe überprüft. Hierzu nimmt die rnv am ZBV-Städtebenchmark teil. Zum Steuerungssystem gehören mehrjährige Investitions- und Finanzplanungen. Die Verrechnung der Ergebnisse an die Aufgabenträger und Altverkehrsgesellschaften wird zunächst über die Absenkung der Personalüberlassungsentgelte und der Mieten für die überlassenen Bahnen auf jeweils 1 € und darüber hinaus durch die Absenkung der Trassenentgelte sowie der Betriebshofmiete auf 15 % der jeweiligen Aufwendungen vorgenommen. Dieses Vorgehen zum Ausgleichsmechanismus ist mit den Finanzbehörden abgestimmt. Übersteigt die zu übernehmende Summe die Höhe der beschriebenen möglichen Absenkung, wird dieser Saldo als zusätzlicher Ausgleich vorgesehen und gegenüber der rnv ausgeglichen. Die Entscheidung über die Höhe der konkreten Absenkung und des Ausgleichs werden in den Gremien der rnv verbindlich für die Aufgabenträger getroffen.

1.2 Mitarbeitende

Zum Ende des Geschäftsjahrs 2025 beschäftigte die rnv 2.537 eigene und überlassene Mitarbeitende (ohne Auszubildende, Studierende, Praktikanten, Mitarbeitende in der Altersteilzeit-Freiphase sowie in ruhenden Arbeitsverhältnissen).

Bereits seit Jahren steuert die rnv dem allgemeinen Fachkräftemangel durch umfassende Maßnahmen gegen. Auch dank einer attraktiven und vielfältigen Ausbildungsgestaltung

1. Grundlagen des Unternehmens

blieb die Gesamtzahl der Auszubildenden und Studierenden an Dualen Hochschulen im Unternehmen mit 120 zum Ausbildungsstart im September 2025 stabil: 36 junge Menschen starteten ihre berufliche Zukunft bei der rnv. Insgesamt sieht sich die rnv mit ihrem innovativem Ausbildungskonzept auf dem richtigen Weg bei der Nachwuchsrekrutierung.

Neuer Manteltarifvertrag

Im Berichtsjahr wurde zusammen mit dem Entgelt- auch der Manteltarifvertrag der rnv neu verhandelt. Nach fünf Runden intensiver Verhandlungen einigten sich Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite auf einen neuen Manteltarif mit einem fairen und tragfähigen Ergebnis für die Mitarbeitenden im Unternehmen, welches auch der aktuellen wirtschaftlichen Situation Rechnung trägt. In einer wirtschaftlich angespannten Lage war und ist dies ein wichtiger Beitrag zu Stabilität und gegenseitigem Vertrauen bei der rnv.

Maßnahmen zur Bindung der Mitarbeitenden und zur Rekrutierung

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

In Folge der **Befragung aller Mitarbeitenden** im Jahr 2024 sowie der Befragung der Mitarbeitenden im Fahrdienst unter dem Titel „Wo drückt der Schuh?“ stieß die rnv im Berichtszeitraum Maßnahmen und Projekte an, um weitere Verbesserungen in den von den Mitarbeitenden aufgezeigten Handlungs- und den daraus resultierenden festgelegten Veränderungsfeldern umzusetzen. Beispielsweise erarbeitete eine bereichsübergreifende Projektgruppe gemeinsam mit Studierenden der Universität Heidelberg einen Leitfaden für die Anwendung von einfacher Sprache im Fahrdienst: Durch klare und eindeutige Formulierungen wird die Umsetzung von Anweisungen gewährleistet und damit die Sicherheit des Betriebs verbessert. Darüber hinaus arbeitet die rnv daran, die Leistungsfähigkeit der digitalen Infrastruktur zu steigern: Im Berichtsjahr wurden umfassende Investitionen in eine

leistungsfähigere Hardware vorgenommen sowie das Projekt „Change ID“ gestartet, um die Unternehmens-IT strategisch und hinsichtlich ihrer Servicequalität weiterzuentwickeln.

Im September 2025 unterzeichneten die rnv und das Deutsch-Türkische Institut für Arbeit und Bildung e.V. (DTI) einen **Kooperationsvertrag**. Sie ebneten damit den Weg für eine künftige Zusammenarbeit, um Jugendlichen mit Migrationsgeschichte einen erfolgreichen Einstieg in eine betriebliche und berufliche Ausbildung zu ermöglichen und damit einen nachhaltigen Zugang zum Arbeitsmarkt. Unter dem Begriff „Future Tram DTI“ möchten die beiden Vertragsparteien so langfristige Perspektiven für junge Menschen schaffen und über eine berufliche Ausbildung einen nachhaltigen Zugang zum Arbeitsmarkt ermöglichen.

Das vom Jobcenter Mannheim geförderte **Integrations-Projekt** „Future Tram Ukraine“, das im Jahr 2024 fortgeführt wurde, zog auch im Berichtsjahr mediales und politisches Interesse auf sich. Es wurde für den Deutschen Fachkräftepreis 2025, den die Bundesregierung und das Bundesamt für Arbeit und Soziales für nachhaltige Lösungen zur Fachkräftesicherung verleihen, in der Kategorie „Erwerbspotenziale“ nominiert. Seit Start des Projekts konnten insgesamt 42 aus der Ukraine Geflüchtete in eine Beschäftigung bei der rnv vermittelt werden.

Seit Januar 2024 bietet die rnv innovative **Sprach- und Einführungskurse** für nicht-deutschsprachige Bewerberinnen und Bewerber für den Busfahrbetrieb. Im Berichtsjahr konnten die Kurse mit 26 Teilnehmenden erfolgreich durchgeführt werden.

Im Jahr 2024 richtete die rnv erstmalig einen Job-Tag in Athen aus, im Berichtsjahr führte sie diese Pionierarbeit weiter. Am 11. Oktober 2025 wurde erneut ein großes **Recruiting-Event** in der griechischen Hauptstadt ausgerichtet. Die rnv bot **Busfahrenden** direkt vor Ort die Möglichkeit, Vorstellungsgespräche zu führen sowie eine Fahrprobe zu absolvieren. Das Interesse war erneut sehr hoch – die rnv konnte 47 Teilnehmende verbuchen und erhielt 24 Zusagen.

1. Grundlagen des Unternehmens

1.3 Betrieb, Infrastruktur & Fuhrpark

rnv Busflotte lokal emissionsfrei

Das Jahr 2025 stand für die rnv im Zeichen des Hochlaufs von lokal emissionsfreien Antrieben der rnv-Busflotte, der Fokus lag auf der weiteren Auslieferung von Elektrofahrzeugen mit Wasserstoff-Brennzellen zur Verlängerung der Reichweite (BZ-REX-Busse): Bis Ende des Berichtsjahrs wurde die Flotte vervollständigt. In Heidelberg sind 27, in Mannheim 13 H2-eCitaro-Gelenkbusse und in Ludwigshafen 8 Busse dieser Bauart mit lokal emissionsfreiem Antrieb im Einsatz. Anfang Dezember 2025 konnte am Standort Ludwigshafen die dritte Wasserstofftankstelle im Verkehrsgebiet der rnv in Betrieb genommen werden – bereits im Jahr 2024 wurden die Standorte Heidelberg und Mannheim mit entsprechenden Tankmöglichkeiten ausgestattet.

36 weitere RNTs – zudem größeres Einsatzgebiet

Im Laufe des Berichtsjahrs haben sich die Stadtbahnen des Typs Rhein-Neckar-Tram (RNT) im Betrieb weiter bewährt und etabliert. Sukzessiv wurden weitere siebzehn 30-Meter- und acht 40-Meter-Züge ausgeliefert. Zudem erweiterten erstmals besonders kapazitätsstarke 60-Meter-Fahrzeuge den Fuhrpark, elf davon im Laufe des Jahres. Sie stellen einen Quantensprung im Betriebskonzept der rnv dar. Entsprechend groß war das Medienecho, als die längste Meterspur-Straßenbahn der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

Im Jahre 2025 wuchs auch das Einsatzgebiet der RNTs, nachdem die netzweite Zulassung erteilt worden war. Das **Einsatzgebiet der RNTs** war zunächst auf Mannheim beschränkt gewesen, ab Frühjahr 2025 fuhren bereits die ersten 60-Meter-Fahrzeuge auf der städteverbindenden Linie 5, im August begann auch der Planeinsatz auf den innerstädtischen Heidelberger Linien. Zudem startete der Einsatz von RNTs in Ludwigshafen und somit auch im rheinüberschreitenden Verkehr. Im Zubringerverkehr des Dürkheimer Wurstmarkts waren die allgemein geschätzten Fahrzeuge erstmals auf der Rhein-Haardtbahn unterwegs und bewährten sich somit auch im frequenzstarken Veranstaltungsverkehr.

Eventverkehr mit zusätzlichem Fahrzeug

Auch der Fuhrpark für den Eventverkehr bekam im Oktober 2025 Verstärkung: Ein liebevoll restaurierter Gelenktriebwagen, der ehemals für die Rhein-Haardtbahn beschafft worden war, kann seitdem für Feiern und private Anlässe gebucht werden.

1.4 Kundenqualitätsmanagement

Im Berichtsjahr wurden mehrere Schritte gemacht, um die Wirtschaftlichkeit des Vertriebs zu verbessern. Dies wurde von den Gesellschaftern der rnv begrüßt.

Fahrausweisautomaten umgerüstet

Mit der verstärkten Nutzung digitaler Bezahlmöglichkeiten über den Luftlinientarif und der Einführung des Deutschland-Tickets, das eine attraktive Alternative für regelmäßige Gelegenheitsfahrgäste des ÖPNV darstellt, hat sich der Umsatz der rnv an den Fahrausweisautomaten in den letzten Jahren um nahezu die Hälfte reduziert. Eine Chance, um das aufwändige Bargeld-Handling zu reduzieren, das durch Dienstleister der rnv erbracht wird. Nachdem die **Umstellung auf bargeldloses Zahlen** im Bus reibungslos funktionierte, wurde im Berichtsjahr die nächste Stufe der Digitalisierung im Vertrieb der rnv erklommen. An 55 Fahrausweisautomaten in Mannheim, Ludwigshafen und der Rhein-Haardtbahn (RHB) kann seitdem ausschließlich bargeldlos gezahlt werden. Die umgerüsteten Automaten wurden gezielt ausgewählt, besonders der Umsatz an den jeweiligen Automaten wurde berücksichtigt. VRN-Fahrausweise können zudem in den Mobilitätszentralen in Mannheim Heidelberg und Ludwigshafen sowie den Agenturen der rnv mit Bargeld gekauft werden.

Einstellung der eTarif-App

Eine weitere Optimierung des Vertriebs wurde mit der Einstellung der VRN eTarif-App der rnv beschritten. Der Hintergrund: Die myVRN-App verfügt über die gleichen Funktionalitäten, eine der Apps konnte daher vom Markt genommen werden. Darüber hinaus steht mit

1. Grundlagen des Unternehmens

der myVRN-App die Möglichkeit der Erweiterung für die Nutzung weiterer Mobilitätsformen offen. So soll bereits 2027 die Nutzung von VRN-Mieträdern in die App inkludiert werden.

Die rnv informierte die Nutzerinnen und Nutzer im Vorfeld über das Ende der **VRN eTarif-App** und der damit verbundenen Rückabwicklung möglicher Restguthaben, bevor sie Ende November vom Markt genommen wurde. Fahrgäste können den Luftlinientarif weiterhin nutzen, indem sie sich in der myVRN-App des VRN registrieren. Sie können dann weiterhin einfach einchecken, einsteigen und losfahren. Die Berechnung des Ticket-Preises erfolgt nach wie vor anhand der zurückgelegten Luftlinienkilometer zwischen der Ein- und Ausstiegshaltestelle. Neben der Bestpreislogik der App gibt es ab Januar 2026 eine Monatskappung, die nur 5 € über dem Preis des Deutschland-Tickets liegt.

CRM-System

Mit der Einführung eines **Customer-Relationship-Management Systems (CRM)** hat die rnv eine neue Basis für ihre Kundenkommunikation geschaffen.

Die Reaktion auf Kundenanfragen konnte hiermit verbessert und übersichtlicher gestaltet werden. Zudem wird mit dem Einsatz von KI perspektivisch sowohl die Informationsqualität als auch die Effizienz des Kundenservices nachhaltig verbessert. So unterstützt der in das CRM-System der rnv integrierte „CoPilot“ als KI-Anwendung die Mitarbeitenden bei der Bearbeitung und Beantwortung von Fragen und Anliegen und sorgt für fundierte Antworten. Für die Bearbeitung werden alle verfügbaren Informationen aus der Internetpräsenz der rnv sowie weitere Datenquellen der rnv bereitgestellt, um bestmöglichen Kundenservice zu bieten.

Die Mitarbeitenden bekommen vom System Kundeninformationen bereitgestellt und erhalten ein vollständiges Bild anhand der dokumentierten Interaktionen, was für hohe Datenkonsistenz sorgt. Hierbei werden die Belange des Datenschutzes systematisch

sichergestellt. Aus dem System können die jeweils meistgenannten Kundenanfragen ermittelt werden. Anhand dieser Top-Themen lassen sich für den Kundenservice schnell Antworten zu aktuellen Fragestellungen generieren, was für eine effiziente Beantwortung der häufigsten Fragestellungen sorgt.

Darüber hinaus können Kampagnen über das System gesteuert und ausgewertet werden: Über die Segmentierung der Kunden und eine gezielte Ansprache wird die Effizienz im Dialog verbessert. In der Akquise werden somit Ressourcen für die direkte Ansprache im B2B-Geschäft freigesetzt.

Umsetzung Deutschland-Ticket wird besser beurteilt

In der Beurteilung durch die Kunden hat die rnv die Umsetzung des Deutschland-Tickets sehr gut gemeistert, was die Anstrengungen des Vertriebs der rnv widerspiegelt. So wurde die Zufriedenheit gegenüber dem Vorjahr weiter verbessert. Weniger als 7 % der Kunden sind mit der Umsetzung weniger zufrieden oder unzufrieden.

1.5 Weiterentwicklung und Forschung

Lokal emissionsfreie Antriebe

Für den weiteren Ausbau des Busnetzes bietet die **Wasserstofftechnologie** sowohl Chancen als auch Herausforderungen auf dem Gebiet der lokal emissionsfreien Antriebe. Nach den bisherigen Erfahrungen können die kapazitätsstarken Fahrzeuge mit einer Kombination aus Brennstoffzellen- und Batterieantrieb im Linienbetrieb eine Reichweite von über 400 Kilometern am Tag zurücklegen.

Mit Blick auf zahlreiche Fahrtausfälle zum Ende des Berichtsjahrs sieht die rnv allerdings Optimierungsbedarf, was die Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Wasserstoffbusse des Fahrzeugherstellers Daimler Buses angeht. Unabhängig von den notwendigen Nachrüstun-

1. Grundlagen des Unternehmens

gen durch den Hersteller setzt die rnv dabei auch auf Effizienzsteigerungen im Hinblick auf künftige Wartungsintervalle und eine Reduzierung des Reparaturbedarfs, was auch die batterieelektrische Busflotte umfasst.

Im Rahmen des Projekts **Opt-eKOM** soll ein verbesserter Einsatz der Fahrzeugflotte mit lokal emissionsfreien Antrieben erzielt werden. Die Maßnahmen umfassen fahrzeugseitige Optimierungen, wie die Verwendung effizienterer Batterien. Weitere Effizienzsteigerungen lassen sich durch Infrastrukturoptimierungen bzw. eine intelligente Ladeplanung und eine Umlaufoptimierung zur Erhöhung der Fahrzeugkilometer mit batterieelektrischen Fahrzeugen erreichen.

Einsatz von KI im Unternehmen

Die Steigerung der Effizienz steht im Mittelpunkt der Strategie, **unternehmensintern KI** einzusetzen. So soll der sinnvolle Einsatz von KI-Lösungen auch in anderen Unternehmensbereichen ermöglicht werden. Die Grundlage hierfür wurde in Form einer Betriebsvereinbarung in Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat geschaffen. Das Unternehmen unterscheidet nach dem tauglichen Anwendungszweck von KI. In hochsensiblen Bereichen zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur und des Betriebs im Sinne einer kritischen Infrastruktur ist die Verwendung ausgeschlossen.

1.6 Finanzierung

Deutschland-Ticket

Das Deutschland-Ticket und dessen Bezuschussung durch Bund und Länder trägt einen relevanten Anteil zur Finanzierung des ÖPNV bei. Zum 1. Januar 2025 wurde der Preis des Deutschland-Tickets auf 58 € angehoben. In diesem Zusammenhang waren im Laufe des Berichtsjahrs vor allem die Finanzierungssicherung für das Jahr 2025 selbst und die Diskussion um die langfristige Perspektive relevant.

Mitte September 2025 hat die Verkehrsministerkonferenz die Fortsetzung des Deutschland-Tickets bis zum Jahr 2030 beschlossen. Bund und Länder finanzieren das Deutschland-Ticket weiterhin mit jeweils jährlich 1,5 Mrd. € pro Jahr. Bezüglich der **Finanzierung des Deutschland-Tickets bis 2030** sind gleichbleibend 3 Mrd. € jährlich von Bund und Ländern vorgesehen. Erwartete Mehrkosten werden von den insgesamt 3 Mrd. € Euro nicht abgedeckt. Der bisher bestehende Schadensausgleich für die Verkehrsunternehmen wird zukünftig in dieser Form nicht mehr existieren. Die ebenfalls beschlossene **Preiserhöhung** von 58 € auf 63 € Euro zum 1. Januar 2026 soll zur Schließung der absehbaren Finanzierungslücke dienen. Darüber hinaus stimmten die Länder einer gemeinsamen Werboffensive mit der Branche zu, die weitere Verkaufspotenziale heben soll, insbesondere beim D-Ticket Job.

Ab 2027 soll ein **Indexmodell** für automatische Preissteigerungen eingeführt werden: Der Preis des Deutschland-Tickets soll dann nach einem Index ermittelt werden, der Personal- und Energiekosten sowie allgemeine Kostensteigerungen abbildet und darüber hinaus berücksichtigt, dass der Zuschussanteil nominal gleichbleiben soll. Die Ausgestaltung des Index soll im Frühjahr 2026 folgen. Die bundesweite **Einnahmenaufteilung** des Deutschland-Tickets wird durch ein dreistufiges System geregelt. Stufe 1, bei der die Einnahmen bei den jeweiligen Verkäufern (Verkehrsbetriebe und Verkehrsverbünde) verblieben, galt bis August 2025. Eine Verteilung nach den Postleitzahlen der Wohnsitze der Nutzer und Nutzerinnen, als Stufe 2 bezeichnet, wird seit September 2025 angewendet. Erste Auswertungen zur Aufteilung nach dem sogenannten Wohnortprinzip werden für Anfang 2026 erwartet. Eine abschließend nachfrageorientierte Aufteilung (Stufe 3) befindet sich noch in Abstimmung zwischen den Akteuren und wird voraussichtlich erst in mehreren Jahren kommen können.

Die Gesamteinnahmen aus Verkehrsleistungen der rnv waren im vergangenen Berichtsjahr wesentlich beeinflusst von den Einnahmen aus dem Deutschlandticket. Dies ist auch mittelfristig zu erwarten.

1. Grundlagen des Unternehmens

Haushaltslage der Städte

Die Finanzierung des ÖPNV erfolgt darüber hinaus anteilig über die Kommunen. Das Jahr 2025 war erneut geprägt von einer angespannten Haushaltslage der Städte. Der Haushaltsdruck trifft alle drei Städte und Gesellschafter der rnv, die Genehmigungen der Haushalte erfolgte in allen Städten mit Auflagen.

Die rnv hat die im Vorjahr mit den Gesellschaftern beschlossenen **Maßnahmen zur Entlastung der Haushalte** im Geschäftsjahr 2025 umgesetzt. In Anbetracht der Lage der Städte heißt es für die rnv weiterhin, Effizienzpotenziale zu heben und im Austausch mit den Gesellschaftern weitere Vorschläge zur Kostenreduzierung zu erarbeiten. Die rnv stellt sich weiterhin den Herausforderungen der Verkehrswende und dem Erreichen von Klimazielen, indem das Unternehmen die Gemeinschaftaufgabe von Bund, Ländern, Gemeinden und Unternehmen angeht.

Landesbeteiligung für OEG-Finanzierung

Auf den Streckenabschnitten der ehemaligen OEG (Linie 5 und 5a) nehmen die Städte Mannheim, Heidelberg sowie der Rhein-Neckar-Kreis bisher ohne formale Zuständigkeit die Funktion eines Aufgabenträgers für die Bestellung des SPNV wahr. Das Land hatte in Ausübung des ihm gemäß § 6 Absatz 2 in Verbindung mit § 5 ÖPNVG BW zustehenden Ermessens bisher keine Verkehrsleistungen auf den vorgenannten Streckenabschnitten bestellt.

Im Jahr 2025 konnten die Gespräche mit dem Land Baden-Württemberg über eine Landesbeteiligung für die OEG-Finanzierung erfolgreich abgeschlossen werden. Die Verträge wurden zum Jahresende gezeichnet, die Mittel sind für das Jahr 2025 geflossen. Dies führt im Jahr 2025 erstmalig zu einer finanziellen Entlastung der Kommunen i. H. v. 5,3 Mio. € je Fahrplanjahr.

Grundlage der Vereinbarung ist das ÖPNV-Zielkonzept 2025 des Landes und die darin formulierten einheitlichen Vorgaben zum Landesstandard.

Die im Winter 2025 getroffene Vereinbarung gilt rückwirkend ab Dezember 2024 und läuft bis zum 30. Juni 2031. Sie soll den Auftakt zu einem fortlaufenden Prozess bilden, mit dem Ziel, die finanzielle Beteiligung des Landes an den Betriebskosten der vorgenannten Streckenabschnitte dauerhaft zu erhöhen.



2

WIRTSCHAFTSBERICHT

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Marktumfeld, Branche und Rahmenbedingungen

100-Milliarden-Paket Bundesregierung

Nach dem Kabinettsbeschluss am 2. Juli 2025 stimmte der Deutsche Bundestag am 9. Oktober 2025 dem Gesetzesvorhaben zum Infrastrukturfinanzierungsgesetz zu. Am 17. Oktober 2025 folgte die Zustimmung durch den Bundesrat. Damit stehen den Ländern und Kommunen **100 Mrd. € für Investitionen in die Infrastruktur** zur Verfügung, die Verkehrsinfrastruktur wurde dabei ausdrücklich genannt. Der Spielraum für die Länder wird nicht nur durch dieses Sondervermögen erweitert, sondern auch durch die Möglichkeit, neue Schulden aufzunehmen. Hierzu wurden weitere Beschlüsse gefasst, die zur Lockerung der bisher engen Grenzen beitragen. Es wird erwartet, dass die entstehenden kommunalen Finanzierungsspielräume die Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur erleichtern. So kann die Basis für langfristiges Wirtschaftswachstum geschaffen werden.

Ausbauprojekte/Standortkonzept in angespannter Haushaltssituation

Bei der Modernisierung der Infrastruktur hat die rnv im Jahr 2025 wichtige Etappenziele erreicht. Trotz der angespannten Haushaltssituation konnte das Unternehmen die Erneuerung der Wendeschleife und den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Karlsplatz in Mannheim planmäßig nach knapp einem Jahr Bauzeit Mitte November abschließen. Die Neugestaltung der Dossenheimer Landstraße in Heidelberg mit der umfassenden Erneuerung der Straßenbahn- sowie der städtischen Infrastruktur lief und läuft nach Plan: Die Fertigstellung ist für Herbst 2026 vorgesehen. Weiter voran schreiten die Planung und Umsetzung des Standortkonzepts in Mannheim sowie des Ausbildungszentrums in Ludwigshafen. In Heidelberg setzte der Gemeinderat jedoch die Planungen für einen Neubau an der Bergheimer Straße aus, um eine kostengünstigere Variante an einem anderen Standort zu finden.

Angebotsreduzierungen HD

Die im Dezember 2024 beschlossenen **Angebotsreduzierungen und Netzoptimierungen in Heidelberg** setzte die rnv im Laufe des Berichtsjahrs um. Hintergrund sind sowohl die finanzielle Konsolidierung des städtischen ÖPNV-Haushalts als auch strukturelle Anpassungen im Liniennetz.

Grundsätzliches Ziel ist es, die Wirtschaftlichkeit des Heidelberger ÖPNV langfristig zu sichern. Die Maßnahmen basieren überwiegend auf strukturellen Optimierungen, Zusammenlegungen und Taktanpassungen, ohne dass die Grunderschließung der Stadtteile gefährdet wird. Auch für das Jahr 2026 und die Folgejahre werden fortlaufend Maßnahmen zwischen der Stadt Heidelberg und der rnv abgestimmt.

Veränderungen im Leistungsangebot des On-Demand-Services fips

Nach dem Wegfall der Fördermittel für den On-Demand-Service fips in Mannheim, ein ursprünglich als Pilotprojekt gestartetes Angebot, wurden im Laufe des Berichtsjahrs **einzelne Angebotsreduzierungen** vorgenommen. Die Anpassungen dienen insbesondere der Betriebskostensenkung. Auch für das Jahr 2026 sind weitere Veränderungen im fips-Angebot für Mannheim vorgesehen.

In Heidelberg wurde der durch das Land Baden-Württemberg geförderte On-Demand-Service fips im Berichtsjahr unverändert weitergeführt. Für 2026 ist geplant, den Service auf weitere Stadtteile auszuweiten.

Verkehrswende

Die Verkehrswende findet in einem Marktumfeld statt, welches geprägt ist durch gesellschaftliche, technische, finanzielle und politische Herausforderungen, die auch Unternehmen des ÖPNV zunehmend mehr abverlangen. Die rnv stellt sich weiterhin mit hoher Motivation den anspruchsvollen Aufgaben.

2. Wirtschaftsbericht

VDV-Gutachten zur Finanzierung der Leistungskosten im ÖPNV

Das im Berichtsjahr vom VDV vorgelegte Gutachten zur Finanzierung der Leistungskosten im ÖPNV zeigt Transformationsszenarien zur Sicherung und zum Ausbau des ÖPNV bis zum Jahr 2040 auf. Identifiziert wird ein **erheblicher zusätzlicher Finanzbedarf**: In einem Modernisierungsszenario werden jährlich rund 1,4 Mrd. € zusätzlich genannt, um den Status quo des ÖPNV-Angebots qualitativ zu sichern. Für ein ambitionierteres Deutschlandangebot mit flächendeckendem Ausbau, dichteren Takten und Klimaneutralität steigt der Mehrbedarf auf etwa 3,4 Mrd. € pro Jahr. Haupttreiber sind steigende Energie- und Personalkosten, Investitionen in emissionsfreie Antriebe sowie Digitalisierung. Das Gutachten fordert eine langfristige, planbare Finanzierung durch Bund und Länder, um die Verkehrswende und Klimaziele zu erreichen. Ohne diese Mittel drohen Angebotskürzungen und Qualitätsverluste, die es mit Blick auf die Verkehrswende zu vermeiden gilt. Die rnv ist bereit, ihren Teil zur Verkehrswende beizutragen.

2.2 Geschäftsverlauf

2.2.1 Wesentliche Ereignisse

Ein klarer Fokus im Berichtsjahr lag auf dem Erhalt und dem Ausbau des Bestandsnetzes. Ziel ist es, die Voraussetzungen für die Verkehrswende in der Region zu schaffen.

Für Kontinuität in der Geschäftsführung sorgte die **Wiederbestellung von Martin in der Beek** als Technischer Geschäftsführer im Juni 2025 durch den Aufsichtsrat für weitere fünf Jahre. Das ist ein wichtiges Zeichen in finanziell angespannten Zeiten, in denen Investitionen für die gestiegenen Ansprüche im Betrieb und bei der Infrastruktur notwendig sind. Für die kontinuierliche Verbesserung des Nahverkehrsangebots in der Region steht zudem der neue Aufsichtsratsvorsitzende Raoul Schmidt-Lamontain, welcher einstimmig gewählt wurde und der den Vorsitz turnusmäßig von Mannheims Oberbürgermeister Christian Specht übernahm.

Geschäftsführung und Aufsichtsrat setzen weiterhin auf eine sehr gute Zusammenarbeit, um im Zuge einer gestiegenen ÖPNV-Nachfrage die richtigen Entscheidungen für ein zukunftssicheres Verkehrsnetz der rnv zu treffen. Beide Seiten treten für einen kontinuierlichen Ausbau des Bestandsnetzes, einen verbesserten Fahrgastkomfort und eine perspektivische Erweiterung des Verkehrsgebiets ein.

Exemplarisch für eine wichtige Verbesserung im Bestand sorgte die unterjährige **Inbetriebnahme der neuen elektronischen Stellwerke (ESTW)** auf der Linie 5 bzw. auf dem ehemaligen OEG-Netz für mehr betriebliche Flexibilität. Ziel der Maßnahme ist es, auch tagsüber im Gleiswechselbetrieb einen Zehn-Minuten-Takt aufrecht erhalten zu können. Auf diese Weise kann in Zukunft bei Gleiserneuerungen oder Baumaßnahmen auf einen behelfsmäßigen Schienenersatzverkehr mit Bussen verzichtet werden. Im Frühjahr 2025 wurden mit der Inbetriebnahme des neuen ESTW und dem neuen doppelten Gleiswechsel am Fernmeldeturm in Mannheim die Grundlagen hergestellt. Ergänzend wurden die beiden ESTW in Neuostheim und Seckenheim ertüchtigt, was die Betriebsstabilität sowie die Resilienz im Störfall erhöht. Gemeinsam mit der Landesbeteiligung für die OEG-Finanzierung konnte der Betrieb auf den Eisenbahnstrecken daher zukunftssicher ausgestaltet werden.

Planmäßig schritt die **Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße** innerhalb des Heidelberger Netzes voran. Sie ist zugleich ein stark befahrener Abschnitt innerhalb der städteübergreifenden Linie 5. Bis November 2025 konnten der südliche Bauabschnitt abgeschlossen und somit bereits mehr als die Hälfte der geplanten Maßnahmen des Erneuerungsprojekts umgesetzt werden. In der seit März 2024 bestehenden Großbaumaßnahme haben die rnv und die Stadt Heidelberg die Infrastruktur des südlichen Abschnitts von Grund auf erneuert. In drei Bauphasen wurden jeweils zunächst die alten Straßenbahngleise entfernt, der Abwasserkanal sowie die Versorgungsleitungen für Strom, Wasser, Gas und teilweise Fernwärme erneuert sowie neue Gleise und barrierefreie Haltestellensteige gebaut. Auch der Straßenbelag und Geh- sowie Radwege wurden neu hergestellt.

2. Wirtschaftsbericht

Mit verkehrsträgerübergreifender Wirkung konnte der **barrierefrei ausgebauter Haltepunkt Platz der Freundschaft** gemeinsam mit der Inbetriebnahme des ersten Teilstücks des künftigen Radschnellwegs Mannheim – Viernheim – Weinheim eröffnet werden. Als multimodale Verkehrsdrehscheibe steht den Fahrgästen seitdem auch eine Bike & Ride-Anlage mit 20 überdachten Fahrradabstellplätzen zur Verfügung.

Im November 2025 konnte nach rund einem Jahr Bauzeit zudem der **barrierefreie Ausbau der Haltestelle Karlsplatz** abgeschlossen werden. Bei diesem Bauprojekt wurden verkehrsträgerübergreifende Umfeldmaßnahmen ebenfalls gemeinsam mit den städtischen Partnern umgesetzt. So wurde nicht nur ein zentraler Umsteigepunkt nach den modernen Anforderungen an die Barrierefreiheit geschaffen, sondern gemeinsam mit der Stadt Mannheim der gesamte Verkehrsknoten umfassend umgebaut. Zudem wurde mit dem Umbau ein zentrales Projekt des Konversionsnetzes umgesetzt. Die vergrößerte Wendeschleife genügt seitdem den Ansprüchen an die geplante Konversionslinie, die am Karlsplatz ihren Start- und Endpunkt haben wird.

Während des Berichtsjahrs konnten darüber hinaus entscheidende Weichen für **mittel- und langfristige Netzerweiterungen** gestellt werden. Nachdem bereits im Vorjahr das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Stadtbahn durch das Glückstein-Quartier gestellt wurde, leitete die Stadt Mannheim im Januar 2025 die Offenlage des Plans ein. Im Juli 2025 folgte zudem ein Anhörungstermin im Rahmen des Verfahrens auf dem Weg zur Realisierung der Stadtbahnstrecke bis Ende 2027, die ebenfalls unverzichtbar für die geplante Konversionslinie sein wird.

Auch auf rheinland-pfälzischer Seite konnte ein großer Schritt nach vorn gemacht werden, indem ein Letter of Intent für das Projekt **Pfalztram** gemeinsam mit dem Klimaschutzministerium RLP, dem ZÖPNV sowie dem VRN unterschrieben wurde. Neben dem gemeinsamen Commitment für den Ausbau des Ludwigshafener Straßenbahnnetzes in die Region,

sichert der ZÖPNV hierin zu, mit Landesmitteln die nächsten Planungsschritte einschließlich der Planungskommunikation zu finanzieren.

Die Planungen umfassen eine mögliche nördliche Streckenerweiterung in Richtung Ludwigshafen Edigheim und Ludwigshafen Pfingstweide sowie eine südliche Ausdehnung nach Neuhofen und Waldsee. Zudem soll die Vorderpfalz auch in südwestlicher Richtung über Ludwigshafen Gartenstadt, Ludwigshafen Maudach sowie Mutterstadt nach Dannstadt-Schauernheim über die Schiene erschlossen werden.

2.2.2 Fahrgastnachfrage und Beförderungsleistungen

Die Fahrgastzahlen lagen im Berichtsjahr mit 170,8 Mio. Fahrgästen um 4,6 Mio. Fahrgäste bzw. um 2,6 % unter dem Rekordwert des Vorjahrs. Fahrgastrückgänge im ersten Quartal 2025 resultierten in erster Linie aus den Betriebseinstellungen aufgrund eines Tarifkonflikts bei der rnv an drei Tagen sowie aus dem statistischen Effekt aufgrund eines zusätzlichen Kalendertags (29. Februar) im Vorjahr.

Das Berichtsjahr war zudem von der **Sperrung der Stadtbahnstrecke über die Konrad-Adenauer-Brücke** geprägt, die sich aus dem Vorjahr über das gesamte Jahr 2025 erstreckte und bis in das laufende Jahr anhält. Dies führte im gesamten Berichtsjahr zu Fahrgastrückgängen im Bereich Ludwigshafen, Mannheim und auf der Rhein-Haardtbahn (RHB). Zudem hatten teils **unzureichende Fahrzeugverfügbarkeiten sowie die Angebotseinschränkungen in Heidelberg** aufgrund der Sparauflagen im Zuge der Haushaltskonsolidierung Auswirkung auf die Fahrgastnachfrage. Die **Verbesserungen im Busnetz Mannheim** wie auch im Vorjahr im Busnetz Heidelberg konnten einige Fahrgastverluste kompensieren. Im letzten Quartal 2025 konnte das Vorjahresniveau bei der rnv wieder überschritten werden, so dass die rnv mit einer steigenden Fahrgastnachfrage für 2026 rechnet.

2. Wirtschaftsbericht

2.2.3 Entwicklung der Kasseneinnahmen

	2025	2024	2023	2022	2021	2020
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Abo	163.040	130.836	107.779	73.381	88.843	99.428
± Vorjahr	32.204	23.057	34.398	-15.462	-10.585	
± Vorjahr in %	24,6%	21,4%	46,9%	-17,4%	-10,6%	
Bartarif	21.704	22.412	29.850	29.385	24.651	25.945
± Vorjahr	-708	-7.438	465	4.734	-1.294	
± Vorjahr in %	-3,2%	-24,9%	1,6%	19,2%	-5,0%	
Semesterticket	4.846	4.149	4.412	6.763	7.273	7.440
± Vorjahr	697	-263	-2.351	-510	-167	
± Vorjahr in %	16,8%	-6,0%	-34,8%	-7,0%	-2,2%	
Summe	189.590	157.397	142.041	109.529	120.767	132.813
± Vorjahr	32.193	15.356	32.512	-11.238	-12.046	
± Vorjahr in %	20,5%	10,8%	29,7%	-9,3%	-9,1%	

Die **Kasseneinnahmen** der rnv sind im Geschäftsjahr 2025 von 157,4 Mio. € um 20,5 % auf insgesamt 189,6 Mio. € gestiegen. Die Zunahme von 32,2 Mio. € lässt sich auf höhere Einnahmen im Abo-Bereich zurückführen (ohne Deutschland-Tickets Semester; diese sind bei den Semestertickets enthalten). Hauptursache ist die starke Preiserhöhung um 18,4 % beim Deutschland-Ticket zum 1. Januar 2025 von 49,- € auf 58,- €. Aber auch ein leichtes Mengenwachstum hat dazu beigetragen. Trotz der politisch gewollten, starken Tarifierhöhung beim Deutschlandticket gab es keine Verkaufseinbrüche. Die verkauften Stückzahlen weisen in allen Monaten ein leichtes Mengenwachstum auf, im Jahresdurchschnitt von 3,4 %.

Der **Abo-Anteil** (inklusive Deutschland-Semesterticket) an den Kasseneinnahmen hat sich von 85,8 % im Vorjahr auf 88,6 % im Berichtsjahr weiter erhöht. Im Gegenzug sind die Einnahmen aus den Bartarifen trotz der VRN-durchschnittlichen Tarifierhöhung von 7,0 % um 0,7 Mio. € auf 21,7 Mio. € leicht zurückgegangen (-3,2 %). Im zweiten Halbjahr ist eine leichte Trendwende zu beobachten: Ab August lagen die Bartarif-Einnahmen über dem Vorjahreswert (vor allem bei den Tageskarten und dem e-Tarif).

Die **Kasseneinnahmen aus dem Semesterticket** sind von 4,1 Mio. € auf 4,8 Mio. € deutlich gestiegen (+16,8 %). Bereits zum Wintersemester 2024/2025 hatten sich die Studierendenschaften der Rheinland-Pfälzischen Technischen Universität Kaiserslautern-Landau (RPTU) für den Vertragsabschluss des vollsolidarischen Modells des Deutschland-Semestertickets entschieden. Die rnv tritt neben dem VRN als Vertragspartner auf und konnte im Berichtsjahr mit dieser Hochschule erstmals für zwei Semester abrechnen. Zudem wurde der Preis des Semestertickets zum Wintersemester 2025/26 um 32,40 € auf 208,80 € pro Semester erhöht (+18,4 %). Der Standort Landau der RPTU mit 6.335 Studenten ist zum Oktober 2025 aus dem Deutschland-Semesterticket-Vertrag ausgestiegen, was zu monatlichen Mindereinnahmen von 0,2 Mio. € führt.

2. Wirtschaftsbericht

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

2.3.1.1 Erträge

Die Umsatzerlöse der rnv erhöhten sich im Berichtszeitraum um 25,7 Mio. € auf 274,6 Mio. €. Differenziert nach Erlösarten stellt sich die Entwicklung wie folgt dar:

	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	249.491	225.430
Erlöse aus Bauleistungen	5.929	7.510
Sonstige Umsatzerlöse	19.206	16.027
Umsatzerlöse	274.626	248.967

Verkehrserlöse

Die Verkehrserlöse haben sich wie folgt entwickelt:

	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024	±	±
	in T€	in T€	in T€	%
Linienverkehr	140.525	118.456	22.069	18,6
Schadensausgleich Deutschlandticket	55.956	59.272	-3.316	-5,6
Schadensausgleich Landes- weites Jugendticket BW	1.808	0	1.808	#DIV/0!
Schülerzuschüsse	21.267	21.379	-112	-0,5
Finanzierungsvereinbarungen	18.965	16.028	2.937	18,3
ZRN-Zuschüsse	3.501	3.485	16	0,5
Schwerbehindertenabgeltung	4.169	3.142	1.027	32,7
Sonstige Verkehrserlöse	3.300	3.668	-368	-10,0
Summe	249.491	225.430	24.061	10,7

Die **Verkehrserlöse** stiegen um 24,1 Mio. € bzw. 10,7 % auf 249,5 Mio. €. Haupttreiber war der deutliche Anstieg der Erlöse im **Linienverkehr** (+22,1 Mio. €). Die Fahrgeldeinnahmen aus der VRN-Abrechnung (ohne Absetzungen, Vertriebsanreiz) erhöhten sich auf 130,6 Mio. € und damit um 17,7 Mio. € (+15,7 %). Ursache hierfür ist vor allem die Preiserhöhung des Deutschland-Tickets von 49 € auf 58 € (+18,4 %); die übrigen VRN-Tarife wurden um 7,0 % angehoben. Der Anteil des Deutschland-Tickets an den VRN-Pool-Einnahmen liegt bei knapp 80 %. Absetzungen verbesserten die rnv-Fahrgeldeinnahmen um 0,4 Mio. €.

2. Wirtschaftsbericht

Neu hinzugekommen sind Erlöse aus der bundesweiten Verteilung des Deutschland-Tickets nach Stufe 2 des Leipziger Modells. Seit September 2025 werden die bundesweiten Deutschland-Ticket-Einnahmen nach Stufe 2 des Leipziger Modells anhand des Postleitzahlgebiets der Wohnadresse der Kunden den Bundesländern und Verkehrsverbünden zugeordnet. Bisher hat bei Stufe 1 jeder Verbund / Tarifgeber die Deutschland-Ticket-Einnahmen aus den dort erzielten Verkäufen ausschließlich unter den ihm angeschlossenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern verteilt. Die erwarteten Mehreinnahmen für die rnv beliefen sich für September bis Dezember 2025 auf 2,6 Mio. €. Entsprechend reduzieren sich – wie bei allen Erlössteigerungen – die Erlöse aus dem Schadensausgleich Deutschland-Ticket.

Die Mindereinnahmen aus dem Deutschland-Ticket werden im Rahmen des von Bund und Ländern finanzierten Schadens- bzw. Nachteilsausgleichs erstattet. Grundlage hierfür ist der Vergleich der tatsächlichen Ist-Einnahmen mit den dynamisierten Einnahmen des Jahres 2019, die als Solleinnahmen gelten. Laut Richtlinie werden die Einnahmen 2019 mit der Tarifentwicklung, der VRN-Betriebsleistungsentwicklung 2025 zu 2019 und einem allgemeinen Verkehrsmengeneffekt von 3,9 % dynamisiert. Die tatsächlichen Ist-Einnahmen aus der VRN-Abrechnung und sonstige Tarife / Abrechnungen werden durch die Ausgleichszahlungen aufgestockt, so dass die Soll-Einnahmen aus dem Schadensausgleich erreicht werden. Auf Veranlassung des Bundeskartellamts gibt es in diesem Jahr erstmals einen Vertriebsanreiz für jedes verkaufte Deutschlandticket, um den Verkauf von mehr Deutschlandtickets zu fördern. Da dieser im Nachteilsausgleich nicht ausgleichsmindernd wirkt und die rnv zu den verkaufsstärksten Unternehmen zählt, profitierte sie hiervon überdurchschnittlich.

Die Erlöse aus dem **Schadensausgleich Deutschland-Ticket** sanken gegenüber dem Vorjahr um 3,3 Mio. € auf 56,0 Mio. €. Hauptgrund für den Rückgang ist die starke Preiserhöhung beim Deutschland-Ticket, die zu entsprechenden Mehreinnahmen im VRN-Pool geführt hat. Durch die Preiserhöhung konnte die Finanzierungslücke von Bund und

Ländern beim Deutschland-Ticket geschlossen werden, da sich die Ausgaben für den Schadensausgleich reduzierten.

Die Schlussabrechnung zu den Mindereinnahmen aus dem **landesweiten Jugendticket Baden Württemberg** für den Zeitraum März bis November 2023 wurde erst im September 2025 übermittelt. Dadurch ergeben sich periodenfremde Erträge in Höhe von 1,8 Mio. € im Berichtsjahr.

Die Erlöse aus **Schülerzuschüssen** lagen im Wesentlichen auf dem Niveau des Vorjahrs.

Die Erlöse aus **Schwerbehindertenzuschüssen** stiegen gegenüber dem Vorjahr deutlich um 1,0 Mio. € auf 4,2 Mio. €. Hauptursache ist der preisbedingte Anstieg der Fahrgeldeinnahmen. Im Berichtsjahr wurden Schwerbehindertenerhebungen nur in Rheinland-Pfalz durchgeführt. Vorläufige Auswertungen zeigen dort rückläufige Schwerbehindertenquoten in den Linienbündeln Ludwigshafen und RHB, was die Zuschüsse gegenläufig minderte. Insgesamt ergab sich jedoch auch in Rheinland-Pfalz ein Einnahmenplus.

Die Erlöse aus **Finanzierungsvereinbarungen** erhöhten sich um 2,9 Mio. € bzw. 18,3 %. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Finanzierungsvereinbarung mit den OEG-Nachbargemeinden (+3,5 Mio. €), insbesondere durch den Einstieg des Landes Baden-Württemberg in die Finanzierung der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen ab 2025. Gegenläufig verminderten sich die Erlöse aus der Finanzierungsvereinbarung RHB um 0,3 Mio. € sowie aus den Vereinbarungen der Linien 22/23 und 34/35 ebenfalls um 0,3 Mio. €.

Die **sonstigen Verkehrserlöse** gingen insbesondere aufgrund geringerer Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt um 0,4 Mio. € auf 3,3 Mio. € zurück.

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.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
	in T€	in T€
Umsatzerlöse aus Baugeschäft	5.929	7.510
Bestandsveränderungen aus Baugeschäft	11.215	12.874
Sonstige Erträge / Aufwendungen aus Baugeschäft	-71	-475
Gesamtleistung Baugeschäft	17.073	19.909

Gegenüber dem Vergleichszeitraum ist die Gesamtleistung aus dem Baugeschäft von 19,9 Mio. € auf 17,1 Mio. € gesunken.

Seit 1. Januar 2019 lässt die rnv neue Baumaßnahmen der MV unmittelbar im Namen der MV planen und ausschreiben. Verglichen mit dem alten Abwicklungsmodell unterbleibt somit eine Weiterverrechnung von Bauleistungen der rnv an die MV. Perspektivisch wird die Leistung aus dem Baugeschäft gegenüber der MV auf null zurückgehen.

Im Berichtsjahr haben sich folgende Projekte aufgrund von Fertigstellung und Abrechnung in den Umsatzerlösen aus Bauleistungen niedergeschlagen: Fahrleitung Mittermaierstraße bis Rohrbach (3,1 Mio. €), Gleiserneuerung Bürgermeister-Kutterer-Straße (1 Mio. €), Gleiserneuerung Ellerstadt West (0,9 Mio. €), Erneuerung der Haltestelle Leimen (0,6 Mio. €).

Folgende weitere Projekte wurden im Berichtsjahr begonnen bzw. weitergeführt und haben daher zu einer Zunahme der unfertigen Leistungen geführt, wobei sich die Angabe in Klammern auf die Zunahme der unfertigen Leistungen im Berichtsjahr bezieht und nicht auf den Gesamtbestand der unfertigen Leistungen dieser Projekte zum Bilanzstichtag:

Gleiserneuerung Frankenthaler Straße (4,6 Mio. €), Gleiserneuerung Montpellierbrücke (2,4 Mio. €), barrierefreier Ausbau Haltestelle Montpellierbrücke (1,2 Mio. €), Leistungsfähigkeitserhalt Bahnübergang Bergstraße (0,8 Mio. €), Anpassung Bahnanlagen Hochstraße (0,8 Mio. €), Haltestelle Rohrbach Süd mit Umsetzung (0,6 Mio. €).

Sonstige Umsatzerlöse

Maßgebliche Größe innerhalb der sonstigen Umsatzerlöse ist der **Vertriebsanreiz** aus der VRN-Einnahmenabrechnung. Der Vertriebsanreiz stieg um 1,4 Mio. € auf 9,7 Mio. € an. Der prozentuale Zuwachs lag somit mit 17,2 % unter der Zuwachsrate der rnv-Kasseneinnahmen von 20,5 %. Ursache ist die Nachfrageverschiebung weg von den Bartarif-Einnahmen – für die im Rahmen der VRN-Abrechnung ein Vertriebsbonus von 10 % gewährt wird – hin zu den Deutschland-Tickets, für die der Vertriebsbonus nur 4,5 % beträgt. Im Bartarif nahmen die Kasseneinnahmen um 0,7 Mio. € oder 3,2 % ab.

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 0,9 Mio. € auf 3,3 Mio. € angestiegen.

Die Erlöse aus Materialverkauf und Reinigung stiegen um 0,4 Mio. € auf 1,5 Mio. €.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** der rnv haben im Geschäftsjahr 2025 um 7,1 Mio. € auf 48,3 Mio. € zugenommen. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf höhere Ertragszuschüsse (+7,0 Mio. €) zurückzuführen. Das Verlustverrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmerüberlassungsentgelten reichte im Geschäftsjahr 2025 nicht aus, um das Defizit aus dem rnv-Kerngeschäft zu decken. Der übersteigende Betrag wurde von den Gesellschaftern durch Ertragszuschüsse in Höhe von 34,4 Mio. € (Vorjahr: 30,1 Mio. €) ausgeglichen. Darüber hinaus führte im Jahr 2025 die Schlussabrechnung der ÖPNV-Rettungsschirme 2021 und 2022 für Baden-Württemberg zu 2,7 Mio. € höheren Erträgen als im Jahr 2024.

2. Wirtschaftsbericht

2.3.1.2 Aufwendungen

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

	1.1.–31.12.2025	1.1.–31.12.2024
	in T€	in T€
Materialaufwand	131.081	128.671
Personalaufwand	135.725	119.360
Abschreibungen	28.938	20.121
Sonstige betriebliche Aufwendungen	31.296	29.828
Summe	327.040	297.980

Materialaufwand

Der Materialaufwand erhöhte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 2,4 Mio. € auf 131 Mio. €. Von dem im Berichtsjahr angefallenen Materialaufwand entfallen 12,8 % (= 16,8 Mio. €) auf den Bereich Bauleistungen, 2,5 % (= 3,3 Mio. €) auf Aufwendungen für die Personalüberlassung und 3,7 % (= 4,8 Mio. €) auf das Trassenentgelt.

Personalaufwand

Der Personalaufwand ist gegenüber dem Vergleichszeitraum um 16,4 Mio. € auf 135,7 Mio. € angestiegen. Ursächlich ist vor allem der sukzessive Aufbau eigenen Personals der rnv bei gleichzeitigem Rückgang der Personalüberlassung durch die Altverkehrsunternehmen. Im Geschäftsjahr 2025 wurden zum 1. April alle Tabellenentgelte um 3 %, mindestens jedoch 150 € erhöht.

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 8,8 Mio. € auf 28,9 Mio. €. Diese Zunahme ist im Wesentlichen auf die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge

zurückzuführen. Im Geschäftsjahr 2025 gingen 13 RNTs mit 30 Metern Länge, 10 RNTs mit 40 Metern Länge sowie 12 RNTs mit 60 Metern Länge in Betrieb.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen gegenüber dem Vergleichszeitraum um 1,5 Mio. € auf 31,3 Mio. €. Wesentliche Treiber waren höhere Mieten und Pachten (+1,0 Mio. €), bewertungsabhängige Aufwendungen (+1,0 Mio. €) sowie gestiegene IT-Aufwendungen (+0,2 Mio. €). Die Zunahme der bewertungsabhängigen Aufwendungen resultiert im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen aus dem Abgang von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens (+0,8 Mio. €). Gegenläufig wirkten insbesondere geringere Rechts- und Beratungsaufwendungen (-0,7 Mio. €) sowie reduzierte Werbeaufwendungen (-0,7 Mio. €).

Modellbedingt ergeben sich bei der rnv aus dem Verkehrs -und Baugeschäft keine Ergebniseffekte. Der im Berichtsjahr erzielte **Jahresfehlbetrag** aus dem Drittgeschäft von -0,1 Mio. € (Vorjahr: 0,5 Mio. €) ist durch die Finanzierungsvereinbarungen mit den umliegenden Städten bzw. Kreisen (-0,14 Mio. €; Vorjahr: +0,48 Mio. €) geprägt.

2. Wirtschaftsbericht

2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

2.3.2.1 Kennziffern

VERMÖGENSSTRUKTUR	31.12.2025	Kennzahl	31.12.2024	Kennzahl
	Werte		Werte	
	in T €			
Anlagenintensität				
Anlagevermögen	472.166	71,2%	337.954	56,1%
Gesamtvermögen	662.984		602.899	
Umlaufintensität				
Umlaufvermögen	189.337	28,6%	263.819	43,8%
Gesamtvermögen	662.984		602.899	

Die Bilanzsumme der rnv ist gegenüber dem 31. Dezember 2024 deutlich um 60,1 Mio. € auf 663,0 Mio. € gestiegen. Treiber dieser Entwicklung war insbesondere der Anstieg des Anlagevermögens um 134,2 Mio. € auf 472,2 Mio. €. Ursache für die Zunahme des Anlagevermögens ist im Wesentlichen das gestiegene Sachanlagevermögen (+130,9 Mio. €), dem insbesondere Investitionen in die Bahnbeschaffung RNT2020 (+126,6 Mio. €) zugrunde liegen. Demgegenüber verringerte sich das Umlaufvermögen um 74,5 Mio. € auf 189,3 Mio. €. Ursache für den Rückgang des Umlaufvermögens ist insbesondere die Abnahme der Guthaben bei Kreditinstituten (-90,1 Mio. €), gegenläufig wirken höhere unfertige Leistungen (+12,2 Mio. €).

Gegenüber dem Vergleichszeitpunkt hat die Anlagenintensität um 15,1 Prozentpunkte auf 71,2 % zugenommen.

ANLAGENDECKUNGSGRAD	31.12.2025	Kennzahl	31.12.2024	Kennzahl
	Werte		Werte	
	in T €			
Anlagendeckung 1				
Eigenkapital	66.312	14,0%	66.456	19,7%
Anlagevermögen	472.166		337.954	
Anlagendeckung 2				
Eigenkapital	66.312	114,0%	66.456	132,9%
+ langfristiges Fremdkapital	471.876		382.769	
Anlagevermögen	472.166		337.954	

Zum 31. Dezember 2025 ist das Anlagevermögen zu 14,0 % (Vorjahr: 19,7 %) durch Eigenkapital sowie zu 114,0 % (Vorjahr: 132,9 %) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital finanziert. Langfristiges Fremdkapital ist hierbei definiert als langfristig finanziertes Kapital, unabhängig von der Restlaufzeit.

2. Wirtschaftsbericht

KAPITALSTRUKTUR	31.12.2025	Kennzahl	31.12.2024	Kennzahl
	Werte		Werte	
	in T€			
Eigenkapitalanteil				
Eigenkapital	66.312	10,0 %	66.456	11,0 %
Gesamtkapital	662.984		602.899	
Fremdkapitalanteil				
Fremdkapital	595.934	89,9 %	534.282	88,6 %
Gesamtkapital	662.984		602.899	
Verschuldungskoeffizient				
Fremdkapital	595.934	898,7 %	534.282	804,0 %
Eigenkapital	66.312		66.456	
Korrigierter Eigenkapitalanteil				
Eigenkapital	66.312	10,6 %	66.456	11,5 %
Gesamtkapital	662.984		602.899	
- unfertige Leistungen	39.071		26.920	

Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31. Dezember 2025 unbereinigt 10,0 % (Vorjahr: 11,0 %). Bereinigt um den Bestand an unfertigen Leistungen im Rahmen der Bautätigkeit für Gesellschafter und Dritte liegt die Eigenkapitalquote bei 10,6 % (Vorjahr: 11,5 %).

Das Eigenkapital verringerte sich aufgrund des Jahresfehlbetrags um 0,1 Mio. €. Dem Anstieg des Fremdkapitals um 61,7 Mio. € liegen insbesondere höhere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zugrunde (+44,5 Mio. €). Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Auszahlung von Darlehensmitteln in Höhe von insgesamt 96,2 Mio. € zur

Finanzierung des Projekts „RNT2020“. Die Mittel dienten gleichzeitig zur vollständigen Ablösung der zwei zuvor zur Zwischenfinanzierung genutzten Kontokorrentkredite der Preisanpassung zur Hauptbestellung als auch der Finanzierung der Optionsbahnen (insgesamt 50,1 Mio. €). Zudem wurden im Geschäftsjahr 2025 weitere 37,1 Mio. € aus der bestehenden Konsortialfinanzierung zur Betriebsmittelfinanzierung abgerufen. Ebenfalls angestiegen sind die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen (+23,3 Mio. €). Gegenläufig haben sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 10,0 Mio. € reduziert.

2. Wirtschaftsbericht

2.3.2.2 Investitionen

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 183,6 Mio. € investiert. Dabei entfallen 3,4 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände und 180,2 Mio. € auf Sachanlagen.

Der Großteil der Investitionen im Geschäftsjahr 2025 entfiel auf die Bahnbeschaffung der RNTs (129,3 Mio. €). Im Rahmen dieser Maßnahme gingen 13 RNTs mit 30 Meter Länge (29,3 Mio. €), 10 RNTs mit 40 Meter Länge (17,7 Mio. €) sowie 12 RNTs mit 60 Meter Länge (40,7 Mio. €) in Betrieb.

Weitere wesentliche Investitionen betrafen die Inbetriebnahme von 33 Wasserstoffbussen (29,4 Mio. €), die Einführung der Software S4/Hana (4,7 Mio. €), die Inbetriebnahme des Neubaus des Wasserstoff-Betriebshofs HD (3,9 Mio. €), den Neubau des Betriebshofs HD Bergheimer Straße (2,4 Mio. €), die Anschaffung neuer Bordrechner für Busse und Bahnen (1,9 Mio. €) sowie die Inbetriebnahme der Software PT Nova (1,6 Mio. €).

2.3.2.3 Liquidität

Die Finanzierung der Investitionen des Geschäftsjahrs 2025 erfolgte zum einen aus Mitteln der am 10. März 2020 abgeschlossenen und am 28. März 2023 geänderten und neugefassten Konsortialfinanzierung (Betriebsmittelfinanzierung). Hieraus wurden für Investitionen des Geschäftsjahrs 2025 insgesamt 34,5 Mio. € abgerufen und im Jahr 2025 ausbezahlt.

Zum anderen wurden im Mai 2025 Darlehensverträge mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) einerseits (22. Mai) und einem Konsortium aus KfW IPEX-Bank und Nord-LB andererseits (27. Mai) zur Finanzierung des Straßenbahn-Beschaffungsprojekts „Rhein-Neckar-Tram 2020“ (Preis Anpassung zur Hauptbestellung und Finanzierung der Optionsbahnen) abgeschlossen, aus denen der rnv im Berichtsjahr 96,2 Mio. € zufließen.

Zum Bilanzstichtag bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 459,1 Mio. € (Vorjahr: 414,6 Mio. €).

Die gegenüber der MV bestehenden Darlehensverbindlichkeiten belaufen sich per 31. Dezember 2025 auf 12,8 Mio. € (Vorjahr: 14,1 Mio. €).

Aus den Abschreibungen des Geschäftsjahrs 2025 ergab sich ein Innenfinanzierungspotenzial in Höhe von 28,9 Mio. €.

Zum Bilanzstichtag verfügte die rnv über Kontokorrent-Kreditlinien bei den am Konsortial-Darlehensvertrag vom 10. März 2020 beteiligten Banken Postbank und Commerzbank in Form eines sogenannten revolving Darlehens in Höhe von insgesamt 6,0 Mio. €, welche per 31. Dezember 2025 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 8,0 Mio. € genutzt, für das Projekt „Wiebling Weg Heidelberg“ 12,0 Mio. €. Beides wurde Mitte Januar 2026 wieder zurückgeführt.

Alle weiteren Investitionen wurden aus dem laufenden Geschäftsbetrieb finanziert.

Die Zahlungsfähigkeit war im Berichtsjahr jederzeit gegeben.

2. Wirtschaftsbericht

2.4 Gesamtaussage zu Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens

Die rnv konnte die **Umsatzziele** aus der Unternehmensplanung für das Geschäftsjahr 2025 deutlich übertreffen: Mit 249,5 Mio. € liegen die Verkehrserlöse um 7,6 Mio. € (+3,1 %) über dem geplanten Umsatz von 241,9 Mio. €. Die Zuschüsse aus dem Deutschland-Ticket haben hierbei mit 56,0 Mio. € einen wesentlichen Beitrag geleistet.

Mit -0,1 Mio. € liegt das **Ist-Ergebnis** der rnv für das Berichtsjahr unter dem Planwert von +0,3 Mio. €. Grund hierfür sind vor allem die Ergebnisse aus den Finanzierungsvereinbarungen für die OEG und die RHB.

Im Geschäftsjahr 2025 tätigte die rnv **eigene Investitionen** in Höhe von 183,6 Mio. €. Damit wurde das geplante Investitionsvolumen für das Jahr 2025 von 131,8 Mio. € um 51,8 Mio. € überschritten: Das höhere Investitions-volumen basiert vor allem auf Zahlungen für die RNT-Festbestellung (+32,3 Mio. €) und für H2-Gelenkbusse (+26,0 Mio. €). Die ursprünglich für das Jahr 2024 vorgesehenen Lieferungen verzögerten sich in das Jahr 2025. Dem stehen v. a. eine Projektverzögerung bei der Strab-Abstellanlage HD-Berufsschule (-4,7 Mio. €) und -1,9 Mio. € bei sonstigen Projekten 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

Die Wirtschaftsplanung der rnv ist geprägt durch Einsparmaßnahmen in allen Fachbereichen, die Verschiebung von Angebotsverbesserungen und investiven Maßnahmen bei der rnv und den Altgesellschaften sowie eine Nutzungsdauerverlängerung bei Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben und bei S/4HANA. Durch die Gesamtheit dieser Maßnahmen können der Anstieg des Defizits bis zum Jahr 2030 deutlich abgeschwächt und die bis Anfang August 2025 bekannten Zielvorstellungen der Gesellschafter erfüllt werden. Vom Gesellschafter Heidelberg wurde jedoch im August 2025 das Planziel verschärft und deshalb eine Top-Down-Vorgabe von 1,8 Mio. € im Jahr 2026 und 3,6 Mio. € ab dem Jahr 2027 in die Planung aufgenommen. Zusätzlich wurde eine weitere Einsparvorgabe des Mannheimer Gesellschafter ab 2026 angekündigt.

Die Planung der Verkehrserlöse wurde auf Basis der Regelungen zum Deutschland-Ticket für 2025 erstellt. Die Regelungen, die im September 2025 durch die Verkehrsministerkonferenz (VMK) für das Jahr 2026 beschlossen wurden, sind teilweise ungünstiger und erschweren das Erreichen des Planziels.

Trotzdem hält die rnv gemeinsam mit ihren Gesellschaftern weiterhin an zentralen Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und zur Erreichung der Klimaschutzziele fest. Beispielsweise sind erforderliche Angebotsausweitungen im Zuge des Stadtumbaus „wLU-City-West“ in Ludwigshafen, das Konversionsnetz in Mannheim und die Buserschließung des Patrick-Henry-Village in Heidelberg weiterhin im Plan enthalten. Diese sind auch notwendig, um die ambitioniert geplante Steigerung der Erlöse in den kommenden Jahren zu realisieren. Die RNT-Bahnbeschaffung (Festbestellung und Optionsbahnen), die Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebe bei den eigenen Bussen, aber auch denen der Subunternehmer, sowie die Fortführung der On-Demand-Verkehre in Mannheim und Heidelberg tragen wesentlich zur Erreichung dieser Ziele bei.

Auch die Umsetzung des Standortkonzepts nimmt konkretere Formen an. Allein die rnv plant in den Jahren 2026 bis 2030 Investitionen in Höhe von 95,0 Mio. €, bei einer prognostizierten Förderung von 33,0 Mio. €, vor allem in Heidelberg, aber auch als Mietereinbauten in Mannheim und in Ludwigshafen. Hinzu kommen Investitionen der MV in die Mannheimer Betriebshöfe, z. B. in das Zentrum für Innovative Mobilität (ZIM), den Betriebshof Käfertal und das Gebäude M1 inkl. einer neuen Betriebszentrale.

rnv-eigene Investitionen

Gemäß der im November 2025 durch die Gesellschafterversammlung verabschiedeten Wirtschafts- und Mehrjahresplanung ist der Investitionsplan der rnv vor allem im Jahr 2026 durch die weitere Beschaffung von 80 Bahnen des Typs Rhein-Neckar-Tram aus der Festbestellung sowie weiterer 34 Bahnen bis 2027 aus der ausgelösten Option geprägt. Darüber hinaus sind vor allem geplante Investitionen in den Standort Heidelberg, die Beschaffung von Bussen mit lokal emissionsfreien Antriebstechnologien und die Investition in ein neues ITCS-System als größere Investitionen bis 2030 abgebildet. Der rnv-Investitionsplan umfasst zwischen 2026 und 2030 ein Brutto-Investitionsvolumen von 304,2 Mio. €. Bei Zuschüssen von 84,4 Mio. € verbleibt ein Netto-Investitionsvolumen von 219,8 Mio. €.

Ergebnisentwicklung vor Endabrechnung

Vor allem durch die sukzessive Inbetriebnahme der RNT-Bahnen verändert sich das HGB-Defizit vor Endabrechnung im Budgetjahr 2026 gegenüber dem Ist von 2025 um -7,3 Mio. € auf -105,9 Mio. €. Die weitere Änderung um -3,3 Mio. € auf -109,2 Mio. € bis zum Jahr 2030 resultiert im Wesentlichen aus Angebotsausweitungen sowie Investitionen in die Betriebshofinfrastruktur durch die rnv und ihre Gesellschafter.

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.

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Vor allem bedingt durch Überschüsse bei der RHB-Finanzierungsvereinbarung prognostiziert die rnv für 2026 einen Jahresüberschuss von 0,3 Mio. €. Ab 2027 werden zusätzlich auskömmlichere Finanzierungssätze für die OEG-Finanzierungsvereinbarung geplant, hierdurch erreicht die rnv in den Jahren 2027 bis 2030 ein positives Ergebnis zwischen 0,6 und 1,2 Mio. €.

3.2 Chancen- und Risikobericht

Das bei der rnv implementierte Risikomanagementsystem sichert mit quartalsweise stattfindenden Aktualisierungen des Risikoportfolios 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 und trägt somit zur Sicherung der Existenz und zur Absicherung der Unternehmensziele bei. 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 auf den Unternehmenskontext angepasstes Management- und Kontrollsystem ein. 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.

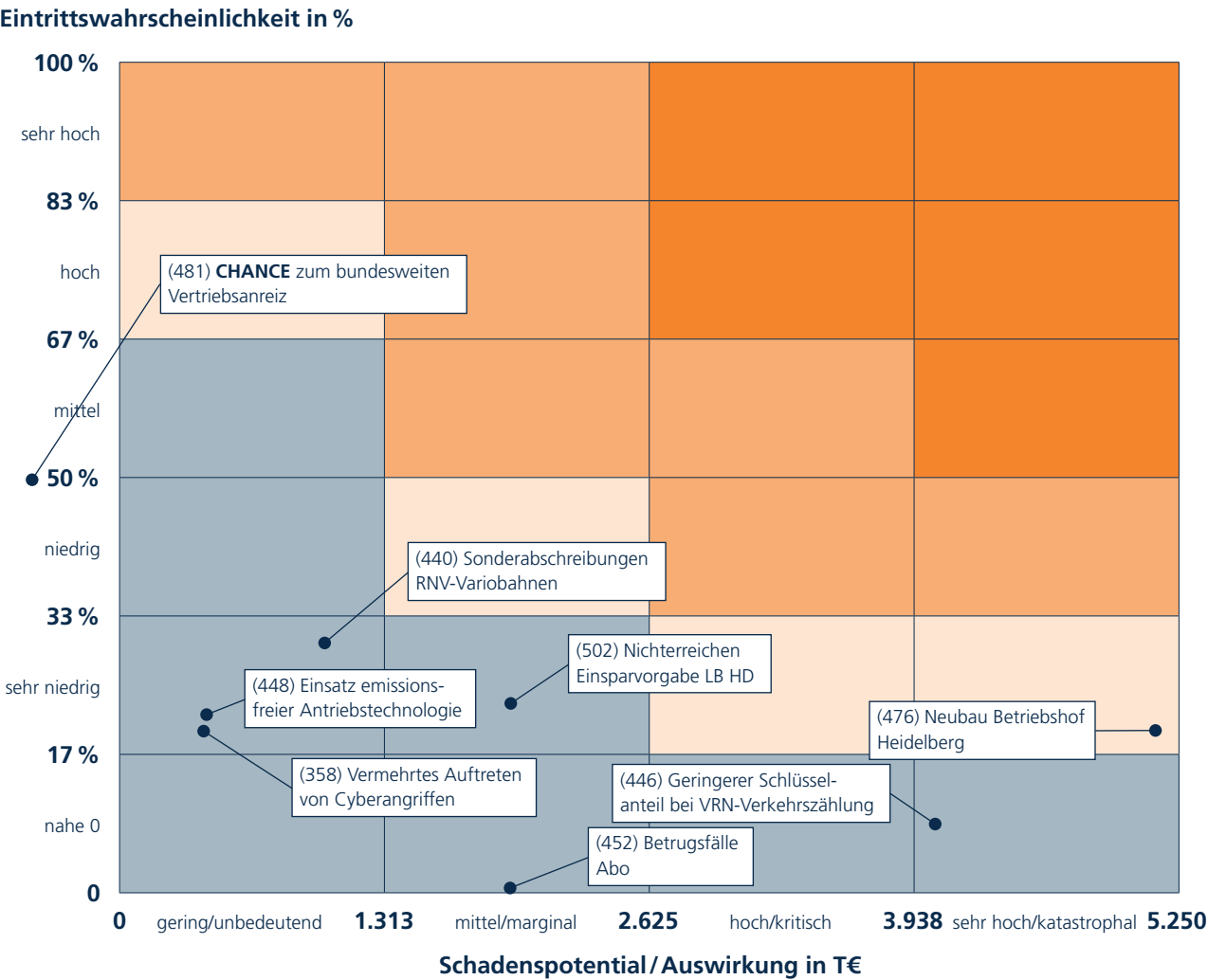
Das Risikomanagement-Portal sowie die Auswertungsmöglichkeiten werden sukzessive weiter ausgebaut. Unter dem Ansatz integrierter Managementsysteme wird die Einbindung des Risikomanagementsystems in den Steuerungskontext der rnv weiter vorangetrieben.

Chancen- und Risikoportfolio 2025

Zum Ende des Geschäftsjahrs 2025 lag die absolute Anzahl der gemeldeten Unternehmenschancen und -risiken bei 73 Einzelsachverhalten und damit unterhalb der Zahl der gemeldeten Chancen und Risiken zum Ende des Vorjahrs (77 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 2025 gegenüber dem Vorjahr (2024: 2.057 T€ Risiko) u. a. durch die Realisierung verbliebener Rest-Unternehmenschancen der Themenbereiche Corona-Rettungsschirme 2021 und 2022 sowie der Schadensausgleiche für das Deutschland-Ticket aus 2023 und 2024 und damit deren Entfall aus der Chancen- und Risikobetrachtung wiederum stark angestiegen (2025: 5.309 T€ Risiko).

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht



Grafik: Risikomatrix rnv 2025 (Darstellung: „Strategische Risiken“)

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Chancen- und Risikolage 2025 (auszugsweise)

Die im Geschäftsjahr 2025 noch bestehenden Rest-Chancen aus den Folgen der Corona-Pandemie über die **Corona-Rettungsschirme** Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz aus 2021 und 2022 wurden realisiert, indem die Auszahlung der Mittel in der erwarteten Quote im Berichtsjahr ergebniswirksam erfolgt ist.

Gleichermaßen erfolgte die Realisierung der verbleibenden Chancen zum **Schadensausgleich** für das Deutschlandticket der Jahre 2023 und 2024 gemäß der durchgeführten Spitzabrechnung. Die Finanzierung des Schadensausgleichs durch Bund und Länder für die kommenden Jahre gilt zwar grundsätzlich als gesichert. Da ab dem kommenden Geschäftsjahr 2026 die Systematik geändert und der neue Schadensausgleich ohne die bisherige hohe Dynamisierung und ohne Einnahmensicherung pauschalisiert errechnet werden wird, bestehen dennoch viele Unsicherheiten und Klärungsbedarfe. Die rnv sieht hierin ab 2027 eher ein Risiko als eine weitere Chance.

Präsent sind weiterhin Risiken in Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des **Betriebs-hofs in Heidelberg**. Aufgrund der aktuellen Entscheidung, die Planungen am Standort Berghheimer Str. auszusetzen und nochmals alternative Standorte zu untersuchen, droht ein weiterer zeitlicher Verzug des Neubauprojekts. Dieser bedeutet zunehmende Einschränkungen in der zukünftigen Fahrzeugabstellung und bei den Werkstattkapazitäten sowie ungeplante Investitionen in die alten Anlagen am bisherigen Standort. Bisher angefallene, nicht werthaltige Planungskosten müssen aus den Anlagen im Bau in den Aufwand verbucht werden.

Der bislang ungewisse Einstieg des Landes Baden-Württemberg in die **Finanzierung des OEG-Rings**, der die Finanzierungslast Mannheims, Heidelbergs und des Rhein-Neckar-Kreises deutlich senkt, wurde im Jahr 2025 beschlossen und über den Forecast in die Planung der rnv übernommen. Das Risiko wurde somit im positiven Sinne geschlossen.

Nach wie vor ein relevantes Risiko besteht für die rnv aus der **Verkehrserhebung des VRN** im Jahre 2023. Werden in der noch nicht abgeschlossenen Auswertung geringere Nachfragewerte (P/PKm) bei den rnv-Linienbündeln festgestellt, kann sich deren Einnahmenanteil bei rnv verringern. Der VRN will zum Januar 2027 die Aufteilungsschlüssel anpassen; da eine Änderung der Schlüsselanteile, zumindest theoretisch, auch zum Vorteil der rnv ausfallen könnte, besteht spiegelbildlich zum Risiko eine Chance. Die Informations- und Telekommunikationstechnologie durchdringt alle Bereiche der rnv. Gleichzeitig steigt die Komplexität der IT-Systeme, viele Aufgaben sind ohne IT-Unterstützung nicht mehr umsetzbar. Durch die weiter zunehmende Nutzung und Bedeutung für alle, auch gerade essenzielle, Unternehmensprozesse und entsprechende Abhängigkeiten, verbleibt ein Risiko von **Cyberangriffen**. 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 können maßgebliche Teile der täglichen Arbeit beeinträchtigen oder sogar vollständig stilllegen. Diesem stets präsenten Risiko wird bei rnv mit einer Vielzahl an Maßnahmen entgegengewirkt, so dass die Einschätzung des Schadenserwartungswerts im Vergleich zum Vorjahr vorsichtig gesenkt werden konnte.

Das zunehmende Alter der Flotte der Variobahnen beinhaltet das Risiko, dass aufgrund der Abkündigung verschiedener elektronischer Bauteile und Komponenten die Notwendigkeit entsteht, einzelne Fahrzeuge außer Betrieb zu nehmen, um diese als Ersatzteilsponder für die Inganghaltung der übrigen Flotte zu verwenden. Da die verschiedenen Lose der Flotte mit unterschiedlichen Komponenten bestückt sind, können potenziell Fahrzeuge aus allen Losen davon betroffen sein.

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Im Geschäftsjahr 2025 ergab sich eine Chance aus dem neuen **bundesweiten Vertriebsanreiz** in der EAV-Stufe 2, da der zugeschiedene bundesweite Vertriebsanreiz im Schadensausgleich nicht ausgleichsmindernd wirkt. In den Wirtschaftsplan der rnv wurde der bundesweite Vertriebsanreiz aus dem Kompromissvorschlag des VRN (50% P/PKm und 50% Vertriebsleistung) übernommen; die Differenz zum höchsten ermittelten Wert nach Auslegung der Richtlinie fließt ins Chancen- / Risikomanagement der rnv ein.

Im Rahmen der Energiewende führt der Einsatz **emissionsfreier Antriebstechnologien** in der Praxiserprobung im Unternehmen zu Risiken bei der Betriebsstabilität. Im Eintrittsfall führt das Risiko dazu, dass konventionell angetriebene Fahrzeuge länger gehalten und dafür instandgesetzt werden müssen bzw. kurzfristig Verkehrsleistungen nicht bedient werden können. Der stabile und wirtschaftliche Einsatz emissionsfreier Antriebstechnologie im Busverkehr muss weiter optimiert werden.

Alle im Geschäftsjahr 2025 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.

Im Zuge der Eskalation des Konflikts im Nahen Osten seit Anfang März 2026 ist ein deutlicher Anstieg der Energiepreise zu verzeichnen. Insbesondere die Beeinträchtigung zentraler Transportwege sowie die gestiegene Unsicherheit auf den internationalen Energiemärkten führten kurzfristig zu erheblichen Preissprüngen beim Dieselmotorkraftstoff. Hilfreich ist in dieser Situation, dass die rnv im Busgeschäft in den letzten Jahren verstärkt von Dieseln auf neue Antriebstechnologien gewechselt ist. Gegenwärtig besteht noch ca. 40 % der Busflotte und 100 % der SUB-Flotte aus Dieselfahrzeugen. Hierdurch sinkt der Einfluss des Dieselpreises auf das Geschäft laufend, wird aber für 2026 noch nennenswerte negative kostenseitige Auswirkungen haben. Da gleichzeitig die Kosten im Individualverkehr deutlich stärker steigen und die Tarife im ÖPNV 2026 konstant bleiben, wird gegen-

läufig mit einer höheren Nachfrage im ÖPNV gerechnet. Sollte sich das aktuell erhöhte Preisniveau nachhaltig verfestigen, kann sich – abhängig von der weiteren Marktentwicklung – ein Ergebnisrisiko im Jahr 2026 ergeben, das allerdings für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage für 2026 als geringfügig eingeschätzt wird. Die weitere Entwicklung ist dabei maßgeblich von der geopolitischen Lage sowie der Stabilität der globalen Energie- und Transportmärkte abhängig.

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 2025 zwei Frauen. Damit beträgt der Frauenanteil im Aufsichtsrat 10 %.

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 2025 waren 14 Frauen und 40 Männer in Führungspositionen der ersten und zweiten Ebene beschäftigt. Dies entspricht einem Frauenanteil von 25,9 %.



5

RNV NACHHALTIGKEITSBERICHT 2025

ALLGEMEINE ANGABEN (ESRS 2)	35
Grundlage für die Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts (BP-1)	35
Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane in Bezug auf Nachhaltigkeit (GOV-1)	35
Erklärung zur Sorgfaltspflicht (GOV-3)	36
Risikomanagement und interne Kontrollen in der Nachhaltigkeitsberichterstattung (GOV-4)	37
Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette und Strategie (SBM-1)	37
Interessen und Ansichten der Stakeholder (SBM-2)	39
Wechselwirkung zwischen wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell sowie finanziellen Auswirkungen (SBM-3)	39
Beschreibung des Prozesses zur Identifizierung und Bewertung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie wesentlicher Informationen, die zu berichten sind (IRO-1)	40
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie Offenlegungspflichten, die in der Nachhaltigkeitserklärung enthalten sind (IRO-2)	41
KLIMAWANDEL (ESRS E1)	43
Auflistung der wesentlichen Chancen, Risiken und Auswirkungen nach ESRS 2 IRO-2	44
Übergangsplan zur Minderung des Klimawandels (E1-1)	46
Klimabezogene Risiken und Szenarioanalyse (E1-2)	47
Resilienz gegenüber dem Klimawandel (E1-3)	48
Richtlinien im Zusammenhang mit dem Klimawandel (E1-4)	48
Maßnahmen und Ressourcen im Zusammenhang mit dem Klimawandel (E1-5)	49
Ziele im Zusammenhang mit dem Klimawandel (E1-6)	50
Energieverbrauch und -mix (E1-7)	51
Brutto-Treibhausgasemissionen der Kategorien 1, 2 und 3 (E1-8)	52

EIGENE BELEGSCHAFT (ESRS S1)	55
Unternehmensregelungen in Bezug auf die eigene Belegschaft (S1-1)	58
Engagement mit der eigenen Belegschaft und Arbeitnehmervertretern (S1-2)	59
Maßnahmen und Ressourcen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft (S1-3)	60
Ziele in Bezug auf die eigene Belegschaft (S1-4)	61
Merkmale der Mitarbeitenden des Unternehmens (S1-5)	61
Tarifbindung und sozialer Dialog (S1-7)	62
Diversitätsmetriken (S1-8)	62
Angemessene Löhne (S-9)	62
Sozialschutz (S1-10)	63
Menschen mit Behinderungen (S1-11)	63
Kennzahlen für Schulung und Kompetenzentwicklung (S1-12)	63
Gesundheits- und Sicherheitsmetriken (S1-13)	63
Diskriminierungsvorfälle und andere Menschenrechtsvorfälle (S1-16)	63
Anhang	65

¹ ungeprüft, lageberichtsfremder Bestandteil

Allgemeine Angaben (ESRS 2)

Grundlage für die Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts (BP-1)

Berichtsinhalt und Berichtsumfang

Der vorliegende Bericht stellt den ersten freiwilligen Nachhaltigkeitsbericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) dar. Ursprünglich war vorgesehen, den Bericht gemäß den Anforderungen der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD, EU-Richtlinie 2022/2464) sowie der hierzugehörigen European Sustainability Reporting Standards (ESRS, Delegierte Verordnung (EU) 2023/2772) umzusetzen. Im Verlauf des Jahres 2025 wurde jedoch mit der „Omnibus-Verordnung“ klar, dass die rnv künftig nicht innerhalb der Bilanzgrenzen für eine verpflichtende Berichterstattung nach CSRD liegen wird.

Vor diesem Hintergrund hat die rnv entschieden, den begonnenen Prozess zur Erstellung eines Nachhaltigkeitsberichts nicht abubrechen, sondern ihn weiterzuführen und die ESRS freiwillig als methodische Grundlage sowie als inhaltlichen Rahmen für die Berichterstattung 2025 anzuwenden. Der Bericht orientiert sich somit an den ESRS, deckt jedoch nicht alle Anforderungen vollständig ab. Die Auswahl der Inhalte basiert zum einen auf der durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse. Als wesentlich wurden die Themen „Klimawandel“, „Kreislaufwirtschaft“, „Eigene Belegschaft“, „Verbraucher und Endnutzer“ sowie „Unternehmenspolitik“ bewertet. Im Erstbericht werden die Themen „Klimawandel“ (ESRS E1) und „Eigene Belegschaft“ (ESRS S1) behandelt. Diese bewusste Fokussierung berücksichtigt die strategische Entscheidung des Unternehmens, wie die freiwillige Berichterstattung künftig weitergeführt oder weiterentwickelt werden soll.

Zum anderen wurde die Berichtstiefe so gewählt, dass sie sich in bestehende Unternehmensprozesse integrieren lässt und zugleich die wesentlichen Informationen zu den identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen abbildet. Die Datenerhebung erfolgt überwiegend über etablierte interne Systeme und ergänzende Prozessanpassungen. Wo Daten nicht vollständig vorlagen, wurden Schätzungen und Annahmen verwendet und entsprechend gekennzeichnet. Eine externe Prüfung fand nicht statt.

Der Bericht wird als eigenständiges Format veröffentlicht und ergänzt die Finanzberichterstattung der rnv. Er dient der freiwilligen Transparenz gegenüber Stakeholdern und bildet die Grundlage für eine systematische Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsberichterstattung in den kommenden Jahren.

Methodische Hinweise

Folgende Zeithorizonte werden für die Darstellung von Strategien, Zielen und erwartbaren Entwicklungen genutzt:

- **Kurzfristig:** bis zu einem Jahr nach Abschluss des Berichtsjahrs
- **Mittelfristig:** bis zu fünf Jahre
- **Langfristig:** über fünf Jahre hinaus.

Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane in Bezug auf Nachhaltigkeit (GOV-1)

Nachhaltigkeit ist als integraler Bestandteil der Unternehmensführung in der rnv verankert. Die Steuerung erfolgt unmittelbar durch die Geschäftsleitung als zentrales Leitungsorgan, das sich aus zwei Geschäftsführern und drei weiteren Mitgliedern zusammensetzt. Die Geschäftsleitung trägt die Gesamtverantwortung für strategische Entscheidungen, die Festlegung nachhaltigkeitsbezogener Ziele sowie die Überwachung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen. Die Integration von Nachhaltigkeit in strategische und operative Entscheidungsprozesse – etwa in Investitionen, Personalentwicklung, Infrastrukturplanung oder Transformationsprojekte – erfolgt systematisch. Ein separater ESG-Steuerungskreis besteht nicht; stattdessen arbeiten die Geschäftsleitung und die operativen Fachbereiche eng zusammen.

Der Aufsichtsrat überwacht und begleitet die Geschäftsleitung in strategischen Fragen und berücksichtigt dabei die Auswirkungen auf das Unternehmen und seine Beschäftigten.

Allgemeine Angaben (ESRS 2)

Durch seine paritätische Besetzung und die unterschiedlichen fachlichen Hintergründe seiner Mitglieder stellt er eine unabhängige und ausgewogene Kontrolle sicher. Ergänzend ist der Betriebsrat frühzeitig in Entscheidungsprozesse eingebunden, die soziale und arbeitsbezogene Fragestellungen betreffen. Damit wird die Perspektive der Beschäftigten systematisch in wesentliche Entscheidungen integriert.

Die Mitglieder der Geschäftsleitung verfügen über einschlägige Erfahrungen zu nachhaltigkeitsbezogenen Fragestellungen oder greifen auf entsprechende interne Expertise zurück. Die Weiterentwicklung erfolgt über interne Berichte, Fachdialoge und Teilnahme an branchenbezogenen Austauschformaten. Derzeit gehören zwei Frauen dem Aufsichtsrat an; in der Geschäftsleitung ist eine Frau vertreten.

Nachhaltigkeitsziele werden durch die Geschäftsführung verantwortet. Sie werden in Zusammenarbeit mit der strategischen Unternehmensentwicklung und den Bereichsleitungen festgelegt, priorisiert und überwacht. Zielkonflikte zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Anforderungen werden situationsbezogen abgewogen – eine starre Hierarchie der Prioritäten besteht nicht. Die Wechselwirkung zwischen neuen strategischen Ausrichtungen, Auswirkungen, Risiken und Chancen führt zu einem dynamischen Steuerungsprozess, der regelmäßig an interne und externe Entwicklungen angepasst wird.

Das Risikomanagement sowie das interne Kontrollsystem (IKS) beziehen Nachhaltigkeitsaspekte ein und unterstützen eine frühzeitige Identifikation und Bewertung relevanter Risiken. Der Sorgfaltsprozess umfasst die Identifikation, Bewertung und Überwachung wesentlicher nachhaltigkeitsbezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen entlang der Wertschöpfungskette.

Erklärung zur Sorgfaltspflicht (GOV-3)

Die rnv hat die zentralen Elemente der Sorgfaltspflicht in ihre Unternehmenspraxis integriert. Ein formalisiertes Due-Diligence-System nach internationalen Leitprinzipien liegt aktuell noch nicht vor; dennoch bestehen wesentliche Präventions- und Steuerungsprozesse. Die Sorgfaltspflicht ist in Governance- und Strategieprozessen verankert. Stakeholder – intern wie extern – werden aktiv in Entscheidungs- und Analyseprozesse einbezogen, unter anderem über die Wesentlichkeitsanalyse, den Strategiebeirat, Fahrgastbeiräte und Beteiligungsformate in Projekten. Risiken in der Lieferkette und im eigenen Betrieb werden systematisch im Rahmen des Risikomanagements und der Wesentlichkeitsanalyse identifiziert und bewertet und in Strategieprozessen verankert.

Zur Übersichtlichkeit zeigt die folgende Tabelle die Verknüpfung der Kernelemente der Sorgfaltspflicht mit den entsprechenden Berichtsteilen:

Kernelement des Sorgfaltspflichtprozesses	Referenz zur Umsetzung
Verankerung der Sorgfaltspflicht in Governance-, Strategie- und Geschäftsmodell	Risikomanagement und interne Kontrollen in der Nachhaltigkeitsberichterstattung (S. 37)
Einbeziehung betroffener Stakeholder	Interessen und Ansichten der Stakeholder (S. 39)
Identifizierung und Bewertung negativer Auswirkungen auf Menschen und Umwelt	Wechselwirkung zwischen wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell sowie finanziellen Auswirkungen (S. 39) Beschreibung des Prozesses zur Identifizierung und Bewertung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie wesentlicher Informationen, die zu berichten sind (S. 40)
Ergreifen von Maßnahmen zur Bewältigung negativer Auswirkungen	Maßnahmen und Ressourcen im Zusammenhang mit dem Klimawandel (S. 50) Maßnahmen und Ressourcen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft (S. 61)
Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen	Risikomanagement und interne Kontrollen in der Nachhaltigkeitsberichterstattung (S. 37)

Allgemeine Angaben (ESRS 2)

Risikomanagement und interne Kontrollen in der Nachhaltigkeitsberichterstattung (GOV-4)

Die rnv verfügt über ein integriertes Risikomanagementsystem (RMS), das als strategischer Führungsprozess im gesamten Unternehmen verankert ist. Es umfasst mehrere Subsysteme, darunter ein Internes Kontrollsystem (IKS), das die Integrität, Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit der für die Nachhaltigkeitsberichterstattung relevanten Daten sicherstellt. Ergänzend beinhaltet es das Chancenmanagement sowie das Nachhaltigkeits- und Energiemanagement. Die Wirksamkeit des RMS wird regelmäßig durch die Interne Revision bewertet; außerdem fließen Ergebnisse der Jahresabschlussprüfung ein. Im Kontext der Nachhaltigkeitsberichterstattung umfasst das RMS insbesondere die:

- **Datenqualität:** definierte Prozesse zur Sicherstellung vollständig und konsistent erhobener Daten
- **Verantwortlichkeiten:** klar zugeordnete Zuständigkeiten in den Fachbereichen
- **Kontrollmechanismen:** interne Prüf- und Freigabeprozesse vor Veröffentlichung.

Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette und Strategie (SBM-1)

Geschäftsmodell

Als kommunales Verkehrsunternehmen erbringt die rnv ihre Leistungen im Auftrag der Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen sowie weiterer Partner. Das Angebot umfasst Eisenbahn-, Straßenbahn- und Busverkehre, sowie ergänzende, On-Demand-Dienste. Die rnv ist damit größter Anbieter öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen in der Region Rhein-Neckar. Dabei verfolgt die rnv ein ganzheitliches, auf den ÖPNV der Metropolregion Rhein-Neckar ausgerichtetes Geschäftsmodell, das sowohl betriebliche Effizienz als auch ökologische und soziale Nachhaltigkeit integriert. Das Geschäftsmodell berücksichtigt die besondere Eigentums- und Betreiberstruktur: Während die rnv alle betrieblichen Aufgaben – Personal, Fahrzeugeinsatz, Leitstelle, Instandhaltung – bündelt, verbleiben

große Teile der Infrastruktur und einige Bestandsfahrzeuge im Eigentum der Altgesellschaften. Dadurch entstehen Wechselwirkungen entlang der Wertschöpfungskette, insbesondere im Hinblick auf Investitionen, Modernisierung, Energiebezug und strategische Beschaffungsentscheidungen. Zum Ende des Geschäftsjahrs 2025 beschäftigt die rnv 2.537 eigene und überlassene Mitarbeitende (ohne Auszubildende, Studierende, Praktikantinnen und Praktikanten, Mitarbeitende in der Altersteilzeit-Freiphase sowie in ruhenden Arbeitsverhältnissen). Der Fuhrpark umfasst 200 eigene Bahnen und 145 eigene Busse sowie 128 Busse, die von Subunternehmen für die rnv betrieben werden. 77 der eigenen Busse sind mit lokal emissionsfreiem Antrieb im Einsatz. Das Verkehrsangebot wurde im Geschäftsjahr 2025 von rund 171 Mio. Fahrgästen genutzt.

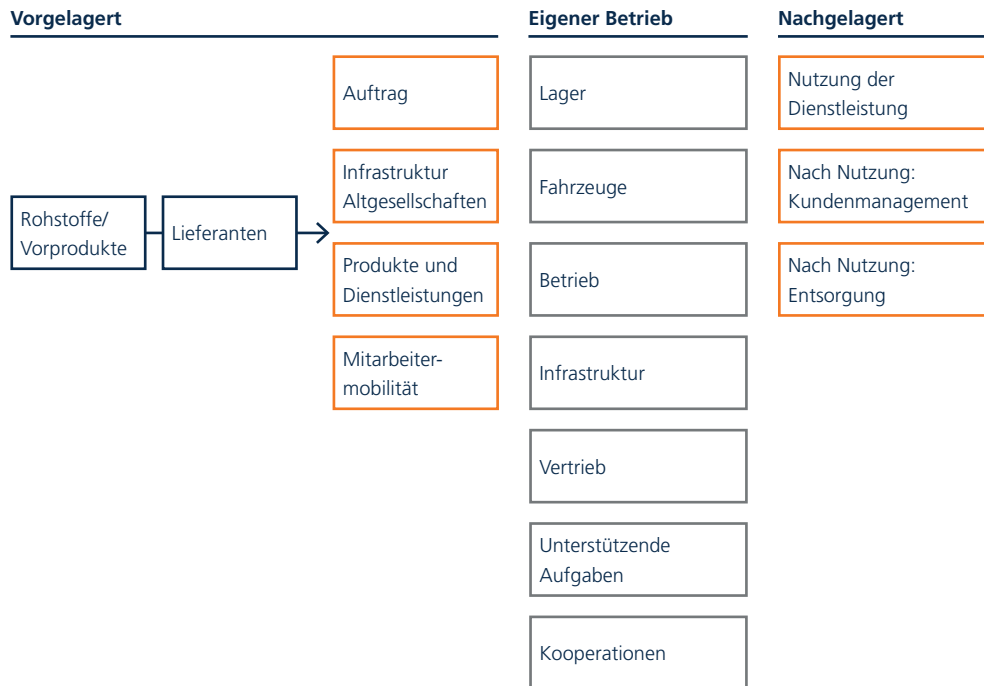
Wertschöpfungskette

Die Wertschöpfungskette der rnv gliedert sich in vorgelagerte, eigene und nachgelagerte Aktivitäten:

- **Vorgelagert:** Fahrzeugbeschaffung, Bau- und Infrastrukturleistungen der Altgesellschaften, Energieversorgung (Strom, Fernwärme, Wasserstoff), IT und technische Dienstleistungen, Wartungs- und Reparaturleistungen sowie die Bereitstellung weiterer Produkte mit teils kritischen Rohstoffen (z. B. Stahl, Kupfer, Lithium, Nickel, Kobalt). Die rnv arbeitet überwiegend mit europäischen Herstellern und Dienstleistern zusammen.
- **Eigener Betrieb:** Betrieb der Bus und Bahnverkehre, Leitstellensteuerung, Fahrgastinformation, Reparatur, Instandhaltung, Infrastrukturmanagement, Angebotsplanung und Personalmanagement.
- **Nachgelagert:** Kundenservice, Beschwerdemanagement, sowie das Recycling und die Verwertung von Fahrzeugen und Materialien am Ende des Lebenszyklus.

Die rnv ist für ihre Tätigkeiten nach NACE Rev. 2 den Codes H49.31 und H49.39 zugeordnet. Tätigkeiten in sensiblen Sektoren wie fossile Brennstoffe, Chemikalienproduktion, Tabak oder kontroverse Waffen finden nicht statt.

Allgemeine Angaben (ESRS 2)



Strategie der rnv

Strategisch verfolgt die rnv ein modulares Steuerungsmodell aus fünf übergeordneten Modulen: **Ökologie, Wir, Innovation, Effizienz und Modal Split**. Diese bilden das Grundgerüst der Unternehmensstrategie und sind miteinander verknüpft. Jedes Modul enthält klare Zielsetzungen und messbare Meilensteine, die im Rahmen des Strategiezyklus überprüft werden. Die Strategie berücksichtigt zugleich die Gesellschafterstruktur und die interkommunale Zusammenarbeit. Sie dient als verbindliche Grundlage für Priorisierungs-

entscheidungen, Ressourcensteuerung und die Abstimmung mit Aufgabenträgern und politischen Gremien. Nachhaltigkeitsthemen sind in allen Modulen verankert und beeinflussen sowohl das strategische als auch das operative Handeln der rnv in hohem Maß.

Die fünf Module wirken integrativ und gleichberechtigt. Ihre Ziele und Meilensteine sind wechselseitig aufeinander abgestimmt und dürfen nicht isoliert oder gegeneinander umgesetzt werden. Nur durch das Zusammenspiel aller fünf Module kann die nachhaltige Ausrichtung der rnv ganzheitlich und wirkungsvoll umgesetzt werden.

- **Modul Ökologie – ökologische Nachhaltigkeit:** Die Ziele dieses Moduls fokussieren sich auf die Reduzierung ökologischer Belastungen und den Ausbau umweltfreundlicher Technologien und Strukturen. Besonders im Fokus stehen die Dekarbonisierung des Unternehmens, die Energieeinsparung und -Gewinnung sowie Begrünungsmaßnahmen.
- **Modul Wir – soziale Nachhaltigkeit:** Dieses Modul betrachtet die Arbeitsgemeinschaft unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit und verfolgt das Ziel, Mitarbeitende zu gewinnen und Bindung sowie die Entwicklung der Mitarbeitenden zu fördern.
- **Modul Innovation – technologische Nachhaltigkeit:** Hier steht die nachhaltige Weiterentwicklung technischer Möglichkeiten im Fokus, um auch ökologisch zukunfts-fähige Innovationen zu ermöglichen.
- **Modul Effizienz – prozessbezogene Nachhaltigkeit:** Das Effizienz-Modul durchdringt sämtliche Unternehmensbereiche und verfolgt das Ziel der Prozessverschlan- kung und Ressourcenschonung, insbesondere im Bereich interner Abläufe.
- **Modul Modal Split – angebots- und kundenorientierte Nachhaltigkeit:** Dieses Modul zielt auf die nachhaltige Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots ab, indem durch kundenorientierte Maßnahmen, attraktive Tarif- und Serviceangebote sowie die stetige Verbesserung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit die Nutzung des ÖPNV gestärkt und so das Erreichen der Verkehrswende aktiv unterstützt wird.

Allgemeine Angaben (ESRS 2)

Interessen und Ansichten der Stakeholder (SBM-2)

Die rnv pflegt einen kontinuierlichen und strukturierten Dialog mit ihren wesentlichen internen und externen Stakeholdern, um deren Erwartungen, Interessen und Einschätzungen systematisch in strategische und operative Entscheidungen einzubeziehen. Hierzu nutzt die rnv verschiedene Kommunikations-, Beteiligungs- und Rückkopplungsformate wie Kundenbefragungen, Beschwerdemanagement, Fahrgastbeiräte, Workshops, Abstimmungen mit den Aufgabenträgern, Gremiensitzungen sowie dialogorientierte Formate im Rahmen von Infrastruktur- und Transformationsprojekten.

Für diesen Bericht wurden die Stakeholder entlang ihrer Einflussmöglichkeiten, Interessen, Betroffenheiten sowie Auswirkungen auf das Unternehmen bewertet. Die Ergebnisse fließen in die Priorisierung wesentlicher Themen ein und bilden eine zentrale Grundlage für die Wesentlichkeitsanalyse.

- **Gesellschafter / Aufgabenträger (Städte, Kommunen):** Sie setzen strategische Ziele, stellen Infrastruktur bereit und erwarten eine hochwertige, störungsfreie Personenbeförderung. Die rnv ist auf deren Finanzierung und die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen angewiesen. Die Zusammenarbeit ist eng und kontinuierlich, etwa im Rahmen von Projektboards, Aufsichtsratssitzungen und Zielvereinbarungen
- **Geschäftsführung und Gremien:** Sie prägen die strategische Ausrichtung, treffen operative Entscheidungen und sind für die Einhaltung von Compliance und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit verantwortlich. Die Einbindung erfolgt über Workshops, Management-Reviews und regelmäßige Abstimmungen.
- **Führungskräfte und Mitarbeitende:** Sie sind zentrale Träger der Unternehmenskultur und der operativen Umsetzung. Ihre Interessen umfassen sichere Arbeitsplätze, Work-Life-Balance, Entwicklungsperspektiven und Arbeitsschutz. Die rnv fördert den Dialog durch Mitarbeitendenbefragungen, Workshops, Betriebsversammlungen und die Einbindung des Betriebsrats.

- **Betriebsrat:** Als gesetzlich legitimierte Interessenvertretung der Mitarbeitenden ist der Betriebsrat in alle wesentlichen Entscheidungen eingebunden, insbesondere bei Themen wie Arbeitsbedingungen, Gesundheitsschutz und Mitbestimmung.
- **Lieferanten und Dienstleister:** Sie sind für die rnv als Betreiberin eines komplexen ÖPNV-Systems von hoher Bedeutung. Die rnv pflegt langfristige, faire Geschäftsbeziehungen und erwartet Zuverlässigkeit, Qualität und die Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards.
- **Strategische Partner (z. B. VRN):** Die Zusammenarbeit mit Verkehrsverbünden und anderen Mobilitätsanbietern ist wesentlich für die einheitliche Leistungserstellung und die Umsetzung der Verkehrswende.
- **Natur als „stiller Stakeholder“:** Die rnv berücksichtigt die Belange des Umwelt- und Klimaschutzes explizit in ihrer Strategie (z. B. Reduktion von Treibhausgasemissionen, Ressourcenschonung, Kreislaufwirtschaft).

Wechselwirkung zwischen wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell sowie finanziellen Auswirkungen (SBM-3)

Die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) der rnv stehen in engem Zusammenhang mit dem operativen Alltag eines ÖPNV-Betriebs und prägen unmittelbar die strategische Ausrichtung. Viele IROs entstehen direkt aus der täglichen Leistungserbringung – zum Beispiel Energiebedarf, Fahrzeugverfügbarkeit, Personalengpässen oder der Abhängigkeit von Infrastruktur – und wirken damit direkt auf Prioritäten in Planung, Investition und Prozessgestaltung.

Bezug zum Geschäftsmodell: Operative Faktoren wie Störungen im Fahrbetrieb, Witterungseinflüsse, Lieferengpässe oder Fachkräftemangel beeinflussen die Zuverlässigkeit, Qualität und Wirtschaftlichkeit der Verkehrsleistung. Gleichzeitig bieten Modernisierung, Digitalisierung und neue Antriebstechnologien konkrete Chancen, den Betrieb stabiler, effizienter und kundenorientierter auszurichten.

Allgemeine Angaben (ESRS 2)

Bezug zur Strategie: Strategische Maßnahmen haben eine gezielte Wirkung auf Auswirkungen, Risiken und Chancen. Elektrifizierung, digitale Prozessoptimierung oder Programme zur Personalentwicklung dienen nicht nur der Zielerreichung im Bereich Nachhaltigkeit, sondern stabilisieren zugleich den operativen Betrieb.

Finanzielle Auswirkungen: Energiepreisvolatilität, Instandhaltungsmehraufwände oder regulatorische Anforderungen können Kosten erhöhen, während Effizienzsteigerungen, Förderprogramme und steigende Nachfrage finanzielle Chancen eröffnen. Diese Effekte werden systematisch in der Investitions- und Risikoplanung berücksichtigt.

Dynamisches Zusammenspiel: Strategische Weiterentwicklungen und operative Erfahrungen beeinflussen sich fortlaufend. Erkenntnisse aus dem Betrieb, aus Risikoanalysen und dem Dialog mit den Stakeholdern fließen regelmäßig in Entscheidungen ein. Gleichzeitig wirken strategische Maßnahmen direkt auf Risiken und Chancen zurück.

Beschreibung des Prozesses zur Identifizierung und Bewertung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie wesentlicher Informationen, die zu berichten sind (IRO-1)

Überblick über den Prozess

Die Wesentlichkeitsanalyse der rnv basiert auf einem mehrstufigen, strukturierten Verfahren, das sowohl die eigenen Geschäftsaktivitäten als auch die vor- und nachgelagerten Stufen der Wertschöpfungskette berücksichtigt. Ausgangspunkt ist die Festlegung der Berichtsgrenzen. Die Wesentlichkeitsanalyse wird für die rnv als berichtendes Unternehmen erstellt. Besonderheiten ergeben sich daraus, dass wesentliche Teile der Infrastruktur im Eigentum von Mutter- bzw. Altgesellschaften stehen und ein Teil der Arbeitskräfte an die rnv überlassen wird. Die Wertschöpfungskette der rnv umfasst neben den eigenen betrieblichen Aktivitäten auch vorgelagerte Bereiche wie die Beschaffung von Fahrzeugen, Energie und

Bauleistungen der Altgesellschaften sowie nachgelagerte Aspekte wie die Nutzung der Dienstleistungen durch die Kundschaft und die Entsorgung.

Identifikation von Auswirkungen, Chancen und Risiken

Die Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse erfolgte in mehreren Schritten. Zunächst wurde in Workshops mit den relevanten Fachbereichen eine umfassende Liste potenziell wesentlicher Themen und Auswirkungen, Chancen und Risiken (IROs) erstellt. Hier flossen sowohl interne Daten und Erfahrungen als auch externe Benchmarks und Leitfäden ein, insbesondere die Orientierungshilfe zur Erstellung von Wesentlichkeitsanalysen für ÖPNV-Unternehmen des VDV. Die Themen wurden entlang der Wertschöpfungskette strukturiert und mit Beispielen für mögliche Auswirkungen, Risiken und Chancen versehen. Im nächsten Schritt wurden interne und externe Stakeholder systematisch eingebunden und die Ergebnisse der Stakeholder-Beteiligung in die weitere Bewertung mit einbezogen.

Themen, die neu in der Strategie aufgenommen worden sind, wurden keiner gesonderten Bewertung mehr unterzogen, sondern direkt in die Wesentlichkeitsanalyse übernommen. Diese Anpassungen stellen sicher, dass die Wesentlichkeitsanalyse nicht nur an die regulatorischen Anforderungen angelehnt ist, sondern auch die strategische Weiterentwicklung des Unternehmens widerspiegelt. Im Themenbereich „Klimawandel“ wurden zudem nach Abschluss der Klimarisikoanalyse die identifizierten Auswirkungen, Chancen und Risiken (IROs) ergänzt. Risiken und Chancen können sowohl eigenständig entstehen – etwa aufgrund regulatorischer Veränderungen – als auch unmittelbar aus identifizierten Auswirkungen hervorgehen.

Priorisierung

Die eigentliche Bewertung der Auswirkungen, Chancen und Risiken (IROs) erfolgt anhand einer mehrdimensionalen Skala, welche die Kriterien Ausmaß, Umfang und Unabänderlichkeit für tatsächliche Auswirkungen sowie zusätzlich die Eintrittswahrscheinlichkeit für potenzielle Auswirkungen umfasst. Für Risiken wird zudem die potenzielle finanzielle Größenordnung und deren Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet.

Allgemeine Angaben (ESRS 2)

Stakeholder-Einbindung

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden – sofern Stakeholder sich bereit erklärt haben – strukturierte Interviews als primäre Form der Einbindung durchgeführt. Diese Interviews dienten dazu, Einschätzungen zu verschiedenen nachhaltigkeitsrelevanten Aspekten direkt von internen und externen Anspruchsgruppen zu erfassen und fachlich fundierte Bewertungen abzuleiten. Die im Rahmen der Interviews gewonnenen Informationen wurden anschließend anhand des oben genannten Priorisierungsverfahrens bewertet und in die Wesentlichkeitsbestimmung überführt. Standen für bestimmte Themenfelder keine Stakeholder zur Verfügung, wurden die entsprechenden Bewertungen methodisch antizipiert und auf Basis verfügbarer Informationen sowie fachlicher Expertise plausibilisiert, um eine vollständige und konsistente Analyse sicherzustellen.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie Offenlegungspflichten, die in der Nachhaltigkeitserklärung enthalten sind (IRO-2)

Die rnv hat ihre wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse systematisch erhoben und im Bericht sowohl narrativ als auch grafisch abgebildet. Die IRO-Grafiken zu E1 Klimawandel und S1 Eigene Belegschaft sind integraler Bestandteil dieses Kapitels und visualisieren für jedes Thema die Art der IRO (Auswirkung / Risiko / Chance), den Zeitbezug (tatsächlich / potenziell) und das Vorzeichen (positiv / negativ) einschließlich der Zuordnung zur eigenen Geschäftstätigkeit und zur vor- bzw. nachgelagerten Wertschöpfungskette. Die IRO-Beschreibung steht gebündelt in IRO2, während zugehörige Richtlinien, Maßnahmen, Kennzahlen und Ziele in den E1-/S1Themenkapiteln auffindbar sind.

E1 Klimawandel

Der Klimawandel wirkt sich auf die rnv sowohl tatsächlich als auch potenziell aus. Extreme Wetterereignisse beeinträchtigen Betrieb, Fahrzeuge und Infrastruktur und führen zu

höheren Instandhaltungsaufwänden, Ausfällen und Belastungen für Mitarbeitende. Gleichzeitig verursachen Diesel- und Energieeinsatz im Betrieb Treibhausgasemissionen, die Umwelt und Gesellschaft negativ beeinflussen. Steigender Energiebedarf und eine stärkere Abhängigkeit von Strom und Kraftstoffen wirken sich ebenfalls auf Kosten und auf die Versorgungssicherheit aus. Ergänzend erhöhen neue regulatorische Anforderungen den Anpassungsdruck und können zusätzlichen Aufwand erzeugen.

Aus diesen Auswirkungen entstehen wesentliche Risiken: finanzielle Belastungen durch Wetterextreme, Energiepreisvolatilität. Übergangsrisiken ergeben sich insbesondere durch strengere Klima- und Berichtspflichten sowie mögliche Änderungen in der Förderung und CO₂-Bepreisung. Insgesamt können diese Risiken Wirtschaftlichkeit, Planungssicherheit beeinflussen. Gleichzeitig ergeben sich deutliche Chancen. Der Umstieg auf CO₂-arme Antriebe und erneuerbare Energien, Effizienzmaßnahmen und Digitalisierung können Emissionen senken, Kosten stabilisieren und die Resilienz des Betriebs erhöhen. Moderne Technologien und Energieoptimierung stärken die betriebliche Leistungsfähigkeit und die Klimawirkung. Zudem verbessert konsequenter Klimaschutz die Positionierung der rnv gegenüber der Öffentlichkeit, Politik und Fördergebern.

(Grafische Referenz: Wesentliche Aspekte „E1 Klimawandel“)

S1 Eigene Belegschaft

Das Thema „Eigene Belegschaft“ ist bei der rnv von potenziellen Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen, Gesundheit, Sicherheit, Qualifizierung und Mitarbeitendenbindung geprägt. Ein bestehender oder sich verschärfender Fachkräftemangel, Schichtbelastungen sowie herausfordernde Arbeitszeitmodelle können grundsätzlich die Fahrplanstabilität und Wartungsabläufe beeinträchtigen. Gleichzeitig besteht das Risiko, dass erhöhte Arbeitsbelastungen negative Effekte auf Gesundheit und Work-Life-Balance der Mitarbeitenden haben.

Allgemeine Angaben (ESRS 2)

Darüber hinaus können ein steigender Qualifizierungsbedarf sowie begrenzte Ausbildungskapazitäten langfristig zusätzliche Herausforderungen darstellen. Auch Übergriffe im Kundenkontakt und operative Stresssituationen können potenziell zu Belastungen des Arbeitsumfelds und der Beschäftigten führen.

Zur Begrenzung und Reduzierung dieser potenziellen Auswirkungen hat die rnv verschiedene Maßnahmen ergriffen. Durch den Abschluss des neuen Manteltarifvertrags konnten bestehende Belastungen für die Mitarbeitenden weiter reduziert und Risiken für Arbeitsbedingungen und Gesundheit gemindert werden. Zudem wurde durch gezielte Personaleinstellungen sichergestellt, dass ausreichende Personalkapazitäten zur Verfügung stehen, sodass potenzielle Auswirkungen im Zusammenhang mit unzureichender Personalverfügbarkeit vermieden werden konnten.

Aus den potenziellen negativen Auswirkungen können finanzielle Risiken entstehen, gleichzeitig bestehen klare Chancen: Ein strukturiertes Onboarding, gezielte Aus- und Weiterbildung, systematisches Wissensmanagement sowie moderne Arbeitszeit- und Gesundheitskonzepte können die Qualität, Sicherheit und Leistungsfähigkeit deutlich verbessern. Maßnahmen zur Erhöhung der Zufriedenheit der Mitarbeitenden und deren Bindung stärken die Motivation, Loyalität und Arbeitgeberattraktivität und reduzieren langfristig Fehlzeiten und Fluktuation. Insgesamt trägt die aktive Gestaltung dieser Faktoren wesentlich zur Stabilität, Resilienz und Zukunftsfähigkeit der rnv bei.

(Grafische Referenz: Wesentliche Aspekte „S1 Eigene Belegschaft“)

Klimawandel (ESRS E1)

Dieses Kapitel orientiert sich an den sogenannten Simplified European Sustainability Reporting Standards (ESRS), Stand November 2025, für die Offenlegung von Informationen zum Klimawandel (E1). Es beschreibt die wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen der rnv und zeigt auf, wie diese in den Bereichen „Klimaschutz“, „Anpassung an den Klimawandel“ und „Energie“ gesteuert werden.

Dabei bietet das Kapitel eine strukturierte Grundlage für die Darstellung der **strategischen Ausrichtung**, der **Übergangs- und Anpassungsmaßnahmen** sowie der **zugehörigen klimabezogenen Kennzahlen**, die für die Transformation hin zu einem klimaneutralen ÖPNV von zentraler Bedeutung sind.

Auflistung der wesentlichen Chancen, Risiken und Auswirkungen nach ESRS 2 IRO-2

E1 Klimawandel

IRO Thema	IRO Beschreibung	Vorgelagert	Betrieb	Nachgelagert	Auswirkung/ Risiko/ Chance	tatsächlich/ potenziell	negativ/ positiv
Anpassung an den Klimawandel							
Physische Auswirkungen des Klimawandels auf Betrieb und Nutzung	Klimaveränderungen wirken sich auf Gesundheit, Sicherheit und Leistungsfähigkeit von Mitarbeitenden und Fahrgästen sowie auf die Funktionsfähigkeit von Betrieb und Infrastruktur aus und können dadurch betriebliche Abläufe und Nutzung des ÖPNV beeinträchtigen.		●	●	Auswirkung	potenziell	negativ
Kostensteigerung und sinkende Einnahmen durch Extremwetterereignisse	Klimaveränderungen (Zunahme von Hitzestress oder Starkregen) kann zu verringertem Komfort und Sicherheit der Fahrgäste und somit zu sinkenden Fahrgastzahlen und Einnahmen führen.			●	Risiko		
	Finanzielles Risiko durch Reparatur von Schäden an Fahrzeugen und Infrastruktur durch Klimagefahren (z. B. Hitze, vermehrter Baumsturz auf Gleise, Hochwasser, Starkregen), die zu einem erhöhten Einsatz von technischen und personellen Ressourcen führen.		●		Risiko		

Klimawandel (ESRS E1)

E1 Klimawandel

IRO Thema	IRO Beschreibungen	Vorgelagert	Betrieb	Nachgelagert	Auswirkung/ Risiko/ Chance	tatsächlich/ potenziell	negativ/ positiv
Klimaschutz							
Der Einsatz fossiler Brennstoffe führt zu Treibhausgasemissionen (Scope 1)	Der Einsatz von Diesel im Betrieb der Busflotte verursacht Emissionen von Treibhausgasen (Scope 1). Diese Emissionen sind der größte Treiber der Treibhausgasemissionen der rnv.		●		Auswirkung	tatsächlich	negativ
Reduktion von Treibhausgasemissionen durch die Umstellung auf CO ₂ -arme Technologien	Die Umstellung auf alternative Antriebstechnologien reduziert Treibhausgasemissionen.		●		Auswirkung	tatsächlich	positiv
	Die Umstellung auf alternative CO ₂ -arme Technologien z. B. Antriebstechnologien, Klimaanlage und Wärmeversorgung verursacht höhere Kosten.		●		Risiko		
	Reduzierte Betriebskosten für klimafreundlicher Technologien inkl. Verringerung der CO ₂ -Abgaben durch Flottenumstellung.		●		Chance		
Treibhausgasemissionen (Scope 3) durch die Beschaffung von energie- und ressourcenintensiven Produkten	In der vorgelagerten Wertschöpfungskette für energieintensive Produkte (insbesondere Bau, Fahrzeuge und Ersatzteile) werden Treibhausgasemissionen verursacht (Scope 3).	●			Auswirkung	tatsächlich	negativ
	Ein attraktives ÖPNV-Angebot, welches die Menschen zu einem Umstieg vom privaten PKW auf den ÖPNV veranlasst, führt zu einer Verringerung des MIVs, womit ein Beitrag zum regionalen Klimaschutz geleistet wird.			●	Auswirkung	tatsächlich	positiv
	Ein attraktives klimaneutrales ÖPNV-Angebot erhöht Fahrgastzahlen und Umsätze.			●	Chance		

Klimawandel (ESRS E1)

E1 Klimawandel

IRO Thema	IRO Beschreibung	Vorgelagert	Betrieb	Nachgelagert	Auswirkung/ Risiko/ Chance	tatsächlich/ potenziell	negativ/ positiv
Energie							
(Zunehmender) Stromverbrauch (Scope 2) durch neue Antriebstechnologien und Digitalisierung	Der Betrieb des ÖV geht allgemein mit einem hohem Verbrauch an Energie (Scope 2) einher. Die weitere Elektrifizierung verstärkt diesen Effekt.		●		Auswirkung	tatsächlich	negativ
Finanzielle Risiken durch Preissteigerung bei Energieträgern	Preissteigerungen bei Energieträgern (insbesondere zukünftig Strom) können zu Kostensteigerungen führen.		●		Risiko		
Wasserstoff als neues Antriebsmittel für die rnv	Wasserstoff ist für die rnv eine neue alternative Antriebstechnologie. Eine auch in Zukunft grüne und wirtschaftliche Beschaffung ist mit (finanziellen) Unsicherheiten versehen.		●		Risiko		
Abhängigkeiten von vorgelagerten Energieversorgern für eigene Klimastrategie	Die Erreichung der unternehmenseigenen Klimazielen ist teilweise von den Klimastrategien vorgelagerter Energieversorger abhängig, was die Zielerreichung der rnv beeinflussen kann.		●		Risiko		
Übergreifend							
Änderungen in regulatorischen Vorgaben	Verschärfungen und Änderungen regulatorischer Vorgaben können zu erhöhtem Anpassungsdruck und steigenden Kosten führen.	●			Risiko		
Änderungen in regulatorischen Vorgaben	Regulatorische Vorgaben können Investitionen in klimafreundliche Technologien, energieeffizientere Lösungen und nachhaltige Mobilitätsangebote unterstützen, wodurch die Erreichung der Klimaziele beschleunigt und zugleich wirtschaftlich tragfähige Umsetzungen ermöglicht werden.	●			Chance		

Klimawandel (ESRS E1)

Übergangsplan zur Minderung des Klimawandels (E1-1)

Einordnung und Status

Die rnv verfügt über wesentliche Bausteine eines Übergangsplans, u. a. die jährliche THG-Bilanzierung, über strategische Klimaziele sowie ein strukturiertes Maßnahmen- und Meilensteinsystem. Ein vollständig integrierter, formal verabschiedeter Übergangsplan liegt derzeit noch nicht vor.

Die Gesamtverantwortung liegt bei der Geschäftsführung. Die Umsetzung erfolgt bereichsübergreifend (Betrieb, Technik, Infrastruktur, Einkauf) und wird durch die strategische Unternehmensentwicklung koordiniert. Investitionsentscheidungen sind eng mit den kommunalen Gesellschaftern verknüpft; deren Haushaltsrahmen wirkt maßgeblich auf Geschwindigkeit und Umfang der Transformation.

Strategische Einbettung und Governance

Die Gesamtverantwortung für Klimaschutz, Transformation und Strategie liegt bei der Geschäftsführung. Die operative Umsetzung geschieht in den Fachbereichen (insb. Betrieb, Fahrzeuge, Infrastruktur, Einkauf). Geschäftsführung und Fachbereiche werden dabei durch die strategische Unternehmensentwicklung unterstützt. Wesentliche Investitionsentscheidungen sind mit den kommunalen Gesellschaftern verzahnt und hängen von Haushalts- und Förderkulissen ab. Anpassungen klimarelevanter Ziele bedürfen der expliziten Freigabe durch die Geschäftsführung.

Dekarbonisierungshebel

Als Grundlage für die strategische Umsetzung des Übergangsplans hat die rnv zentrale Dekarbonisierungshebel definiert, die die wichtigsten Treiber zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bündeln.

- **Strom aus erneuerbaren Quellen & Energiemanagement (ISO 50001):** seit 2014 Einsatz von Ökostrom; laufende Reduktion des Strom- und Wärmeverbrauchs durch Effizienzprogramme und Prozessoptimierungen.
- **Elektro/H2-Transformation im Busbereich:** konsequenter Hochlauf lokal emissionsfreier Busse; paralleler Ausbau von Lade- und H2-Infrastruktur.
- **Wärmeumstellung:** sukzessive Dekarbonisierung über grüne Fernwärme und Substitution von Erdgas, v. a. in Werkstätten, Betriebshöfen und Verwaltung.
- **Kälte und Kältemittel:** Umstellung auf klimafreundlichere Kältemittel in Fahrzeugen, technischen Anlagen und Gebäuden.
- **Scope 3-Hebel:** schrittweiser Ausbau von Primärdaten bei eingekauften Gütern, Dienstleistungen und Investitionsgütern; stärkere Lieferanteneinbindung.

Investitionen und Finanzierung

Die Beschaffung von Strom aus erneuerbaren Quellen ist dauerhaft in der Wirtschaftsplanung der rnv verankert und stellt einen zentralen Hebel zur Reduktion energiebedingter Emissionen dar. Der Dekarbonisierungspfad der Busflotte ist fest in die strategische Investitionsplanung eingebettet und umfasst sowohl die schrittweise Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge als auch den kontinuierlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur an den Betriebshöfen. Modernisierungen der Wärme- und Kältetechnik werden im Rahmen übergeordneter Bau- und Infrastrukturprogramme gebündelt umgesetzt.

Schlüsselannahmen und Abhängigkeiten

Für die rnv hängt die Umsetzung klimarelevanter Maßnahmen maßgeblich davon ab, wie schnell neue Fahrzeug-, Lade- und Wärmetechnologien marktreif verfügbar sind, welche vergaberechtlichen Vorgaben den Beschaffungsprozess erlauben und wie sich Energiepreise entwickeln. Ebenso bestimmen die finanzielle Situation der kommunalen Gesellschafter und der Zugang zu Förderprogrammen, in welchem Umfang und mit welchem zeitlichen Vorlauf Investitionen in emissionsfreie Mobilität, Energieeffizienz und Infrastrukturmodernisierung realisiert werden können.

Klimawandel (ESRS E1)

Eingeschlossene Emissionen und Übergangsrisiken

Bei der rnv entstehen eingeschlossene Emissionen vor allem durch langlebige Betriebsmittel wie Straßenbahnen, Busse und Infrastruktur auf Betriebshöfen. Diese Anlagen und Fahrzeuge sind 10 Jahre bis 40 Jahre und darüber hinaus im Einsatz, sie wurden technisch für die zum Anschaffungszeitpunkt verfügbaren Antriebsarten und Energieträger ausgelegt. Dadurch bleiben Emissionen aus älteren Dieseln, gasbeheizten Gebäuden oder Kältemitteln in Fahrzeugen und technischen Anlagen über lange Zeiträume in der Klimabilanz wirksam – selbst, wenn bereits moderne, emissionsarme Alternativen auf dem Markt verfügbar sind.

Mit der Umstellung auf batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Busse sowie eine modernisierte Lade- und Betankungsinfrastruktur geht die rnv bewusst in technologische Vorreiterrollen. Diese frühen Technologiephasen sind jedoch mit realen Übergangsrisiken verbunden, wie: schwankende Zuverlässigkeit neuer Fahrzeuge, begrenzte Erfahrungswerte bei Reparatur und Instandhaltung, Abhängigkeiten von neuen Lieferketten, unsichere Lebenszykluskosten und teilweise hohe Anfangsinvestitionen.

Für die rnv wirken sich diese Faktoren unmittelbar auf den täglichen Betrieb aus – etwa bei der Einsatzplanung, der Reservevorhaltung, der Wartungsorganisation oder der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Daher werden technologische Risiken, Kostenentwicklungen und Zuverlässigkeitsdaten systematisch überwacht, bewertet und in die strategische Fahrzeug- und Infrastrukturplanung integriert.

Fortschritt

Seit 2019 wurde ein strukturiertes THG-Reporting über alle Scopes aufgebaut; im Jahr 2024 erfolgte erstmalig die Berechnung der Scope 3-Emissionen. Externe Reviews führten zu Maßnahmen zur Datenqualitätssteigerung, Methodikstandardisierung und Transparenz. Operativ wurden Effizienzprogramme ausgeweitet, PV-Potenziale erschlossen, Wärmesysteme modernisiert und die Busflotte substanziell umgestellt.

Klimabezogene Risiken und Szenarioanalyse (E1-2)

Methodik der Klimarisikoanalyse

Die Analyse untersucht, inwiefern Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten der rnv – sowohl in den eigenen Betrieben als auch in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette – kurz-, mittel- und langfristig gegenüber klimabezogenen Gefahren und Übergangsereignissen exponiert und sensitiv sind.

Sie erfolgt standortbezogen für alle relevanten Betriebs- und Infrastrukturstandorte. Bewertet werden die:

- **Exposition** (räumliche und operative Betroffenheit)
- **Sensitivität** (Anfälligkeit der Assets und Prozesse) und
- **Zeithorizonte** (kurzfristig < 5 Jahre, mittelfristig 5 –10 Jahre, langfristig > 10 Jahre).

Die Bewertung berücksichtigt darüber hinaus Wahrscheinlichkeit, Ausmaß und Dauer potenzieller Auswirkungen sowie standortspezifische Faktoren und wesentliche Abhängigkeiten in der Wertschöpfungskette. Grundlage sind externe Klimarisiko- und Gefährdungskarten, interne Daten sowie fachliche Einschätzungen von Expertinnen und Experten.

Die Analyse umfasst den gesamten Betrieb der rnv, alle wesentlichen Standorte, die genutzte Infrastruktur (Schieneninfrastruktur, elektrische Schieneninfrastruktur, Betriebshöfe im Eigentum der Altgesellschaften). Zentrale Annahmen beziehen sich auf politische Rahmenbedingungen, makroökonomische Trends, Energieverbrauch und -mix sowie auf technologische Entwicklungen.

Die Klimarisikoanalyse wurde im Berichtsjahr durchgeführt und wird künftig regelmäßig überprüft und aktualisiert.

Klimawandel (ESRS E1)

Einsatz von Klimaszenarien

Sofern Szenarioanalysen eingesetzt werden, nutzt die rnv eine Bandbreite etablierter Klimaszenarien – für physische Risiken mindestens ein Hoch-Emissions-Szenario (RCP 8.5) zur Abbildung potenzieller Extrembelastungen.

Klassifikation der Risiken

- **Physische Risiken:** Identifizierte Risiken sind akute und chronische Hitzeereignisse, Starkniederschläge sowie Stürme. Diese Ereignisse können die Betriebsstabilität, die Verfügbarkeit von Fahrpersonal, die Funktionsfähigkeit technischer Anlagen sowie die Widerstandsfähigkeit von Gleisinfrastruktur, Betriebshöfen und Werkstätten beeinträchtigen. Einen besonderen Stellenwert hat für die rnv das Hitzerisiko, da hohe Temperaturen bereits heute spürbare Auswirkungen auf Fahrzeuge, Fahrplanung und betriebliche Abläufe haben.
- **Übergangsrisiken:** Übergangsrisiken ergeben sich aus gesetzlichen Klimaschutzvorgaben, der CO₂-Bepreisung, steigenden Energiepreisen und Veränderungen im Energiemix sowie aus technologischem Wandel und neuen Anforderungen an Antriebssysteme. Zusätzlich können Akzeptanz und Reputationsaspekte die Nachfrage und die politische Unterstützung für bestimmte Technologien oder Maßnahmen beeinflussen.

Resilienz gegenüber dem Klimawandel (E1-3)

Die qualitative Resilienzanalyse zeigt: Das Geschäftsmodell des ÖPNV ist grundsätzlich robust gegenüber Übergangsrisiken und gewinnt im Kontext klimaneutraler Mobilität an Bedeutung. Gleichzeitig erhöhen sich die physischen Risiken für Infrastruktur und Betrieb.

Die Ergebnisse der Risiko- und Szenarioanalyse fließen in Infrastrukturplanung, Investitionsstrategie und technische Anpassungsmaßnahmen der rnv ein. Dazu zählen insbesondere:

- Anpassung der Infrastruktur an Hitze und Extremwetter

- Modernisierung von Fahrzeugen und Betriebshöfen
- Effizienzprogramme und organisatorische Vorsorge.

Wesentliche Unsicherheiten bestehen hinsichtlich regionaler Klimadaten sowie langfristiger energie- und klimapolitischer Entwicklungen. Insgesamt verfügt die rnv kurzfristig, mittelfristig und langfristig über die Fähigkeit, Strategie und Geschäftsmodell an klimatische Veränderungen anzupassen.

Richtlinien im Zusammenhang mit dem Klimawandel (E1-4)

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH verfügt über verbindliche Richtlinien und Unternehmensregelungen, die den verantwortungsvollen Umgang mit Klimawandelthemen steuern und einen klaren Rahmen für klimabezogenes Handeln schaffen.

Ein zentraler Bestandteil ist die unternehmensweite Strategie, in deren Rahmen auch **Klimaziele** definiert wurden. Diese Strategie ist integraler Bestandteil der Unternehmensausrichtung und bildet die Grundlage für das unternehmensweite Management klimarelevanter Fragestellungen.

Ergänzend dazu legt die **Energiepolitik** fest, dass die rnv ihre Energieeffizienz in einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess steigert. Zur Umsetzung dieser Grundsätze betreibt das Unternehmen ein **Energiemanagementsystem nach ISO 50001**, das die systematische Evaluation des Energieverbrauchs, die Erfassung von Energieströmen, die Planung und Durchführung von Energiesparmaßnahmen sowie deren regelmäßige Bewertung vorsieht. Darüber hinaus verpflichtet sich die rnv, die Strukturen, Abläufe und Prozesse des Energiemanagementsystems laufend weiterzuentwickeln.

Klimawandel (ESRS E1)

Der **Verhaltenskodex** der rnv ergänzt diese Regelungen, indem er alle Mitarbeitenden zu einem nachhaltigen und ressourcenschonenden Handeln verpflichtet. Er fördert ein gemeinsames Verantwortungsbewusstsein für Klima- und Umweltschutz und verankert diese Prinzipien fest in der Unternehmenskultur.

Gemeinsam bilden Klimastrategie, Energiepolitik, Managementsysteme und Verhaltenskodex den organisatorischen und normativen Rahmen der rnv, um klimarelevante Aspekte systematisch zu berücksichtigen und Maßnahmen zur Minderung von Klimawirkungen sowie zur Anpassung an klimatische Veränderungen zielgerichtet zu gestalten und umzusetzen.

Maßnahmen und Ressourcen im Zusammenhang mit dem Klimawandel (E1-5)

Im Rahmen der Klimastrategie setzt die rnv sowohl bewährte als auch neue Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen und zur Steigerung der Energieeffizienz um. Die Maßnahmen orientieren sich an den strategischen Zielen bis 2030 und werden bzw. wurden durch konkrete Meilensteine für die Jahre 2025 und 2026 operationalisiert.

Eine gesonderte finanzielle Ausweisung der Maßnahmen findet nicht statt.

Etablierte Maßnahmen

- Das zertifizierte Energiemanagement nach DIN ISO 50001 identifiziert und realisiert kontinuierlich Effizienzsteigerungen in Gebäuden, Infrastruktur und Fahrzeugflotten.
- Die Umstellung auf Ökostrom ist abgeschlossen; der Fokus liegt nun auf weiteren Stromsparmaßnahmen und Effizienzsteigerungen.

Strategische Maßnahmen bzw. Meilensteine 2025 / 2026

Energieverbrauch: Durch die zunehmende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte wird die rnv in den kommenden Jahren einen höheren Strombedarf verzeichnen als bisher. Daher setzt die rnv gezielt auf Effizienzmaßnahmen, um einen möglichst geringen Anstieg zu erzielen.

Photovoltaik: Die rnv hat im Jahr 2025 die erste PV-Anlage auf ihrem Wasserstoff-Betriebshof in Heidelberg installiert. Weitere Anlagen sind in Planung.

Emissionsfreie Antriebe: Im Jahr 2025 wurden 30 Busse mit Range Extender-Technologie in Betrieb genommen. Damit sind im Berichtsjahr durchschnittlich 53,1 % der eingesetzten Fahrzeuge mit alternativen Antrieben ausgestattet.

Ausschreibung E-Busse: Ab 2025 startete die Ausschreibung, um auch Busse des Tochterunternehmens V-Bus mit emissionsfreien Antrieben auszustatten.

CO₂-Reduktion: Reduktion der Treibhausgase im Gesamten durch die Etablierung der rnv-Klimastrategie sowie die Reduktion der markt- und standortbasierten Scope 2-Treibhausgasemissionen.

Zur Stärkung des betrieblichen Klima- und Energieschutzes werden neben den Strategie-Meilensteinen zusätzliche Maßnahmen umgesetzt, die bestehende Aktivitäten sinnvoll ergänzen.

- Dazu zählt eine optimierte Abstellstrategie, bei der Fahrzeuge gezielt „abgerüstet“ werden, um den Energieverbrauch im Stand weiter zu reduzieren.
- Im Bereich der Gebäudetechnik wurden an einigen Standorten (z. B. Wieblinger Weg) Wärmepumpen installiert. Weitere sind in Planung.
- Ein Projekt zum ECO-Driving-Programm motiviert Fahrerinnen und Fahrer zu einem energieeffizienten Fahrstil und trägt zur Reduktion des Dieserverbrauchs bei.

Klimawandel (ESRS E1)

Ziele im Zusammenhang mit dem Klimawandel (E1-6)

Die rnv verfolgt eine langfristige Klimazielsetzung, die fest in der Unternehmensstrategie verankert ist und wesentlich zur Transformation hin zu einem klimaneutralen ÖPNV beiträgt. Die Ziele sind als **Bruttoziele** definiert, d. h. es handelt sich ausschließlich um reale Emissionsreduktionen ohne CO₂-Kompensation. Sie gelten vollständig innerhalb der konzernweiten Organisationsgrenze gemäß Financial-Control-Ansatz und steuern zentrale Entscheidungen zu Investitionen, Infrastruktur, Technologien und Effizienzmaßnahmen bis 2030 und darüber hinaus.

Ausrichtung an 1,5 °C

Aktuell sind die Klimaziele der rnv **noch nicht formal als 1,5°C-kompatibel validiert**. Um zukünftig eine vollständige Kompatibilität mit anerkannten wissenschaftsbasierten Dekarbonisierungspfaden sicherzustellen, arbeitet die rnv an einer systematischen Überprüfung und Weiterentwicklung ihrer Zielarchitektur.

Ziele bis 2030

Die rnv hat folgende zentrale, quantitative Klimaziele gesetzt, die wesentliche operative und strategische Hebel zur Dekarbonisierung abbilden:

- Reduktion der Treibhausgasemissionen um 75 % gegenüber dem Wert von 2019, bezogen auf Scope 1
- Reduktion des Energieverbrauchs pro Personenkilometer um 20 % gegenüber 2022, zur Verbesserung der betrieblichen Energieeffizienz
- Mindestens 90 % der Nutzkilometer mit emissionsfreien Antrieben bis 2030, insbesondere durch Elektrifizierung des Busbetriebs
- Erzeugung von mindestens 1.000 MWh Strom / Jahr durch eigene Photovoltaikanlagen (Eigenverbrauch oder Einspeisung), um langfristig Energieautarkiepotenziale zu erhöhen.

Diese Ziele decken sowohl betriebliche Emissionen (z. B. Diesel, Fernwärme, Kältemittel) als auch indirekte energiebezogene Emissionen und Wertschöpfungskettenthemen ab.

Spezifische Zielausgestaltung

Für eine präzisere Steuerung und höhere Transparenz werden die Klimaziele künftig **separat für Scope 1 und Scope 2** ausgewiesen.

- **Scope 1:** Reduktion kraftstoffbezogener Emissionen durch Elektrifizierung der Busflotte, Effizienzmaßnahmen, alternative Technologien, Optimierung betrieblicher Prozesse sowie die Reduktion direkter Emissionen aus Kältemitteln und der schrittweise Umstieg auf grüne Wärme
- **Scope 2:** Minimierung wärmebezogener Emissionen durch Umstellung auf grüne Fernwärme und Modernisierung von Gebäudetechnik
- Für **Scope 3** wird die Zielarchitektur schrittweise erweitert, indem der Ausbau von Primärdaten (z. B. Lieferanten- und Produktspezifika) vorangetrieben wird.

Monitoring

Die Fortschrittsüberwachung erfolgt über ein zweistufiges, strukturiertes Steuerungsverfahren. Die vollständige THG-Bilanz wird jährlich aktualisiert, um eine vollständige Datengrundlage für die strategische Steuerung sicherzustellen.

Anschließend wird die **Emissionsentwicklung mit den definierten Zielpfaden** sowie der Abgleich mit strategischen Meilensteinen verglichen, um Abweichungen frühzeitig zu identifizieren und entsprechende Steuerungsmaßnahmen abzuleiten.

Klimawandel (ESRS E1)

Energieverbrauch und -mix (E1-7)

Für die Darstellung des Energieverbrauchs werden die relevanten Verbrauchsdaten in den vorgeschriebenen Kategorien offengelegt. Die Beschreibung der zugrunde liegenden Datenbasis – einschließlich Datenquellen, Zählpunkten, Abrechnungslogiken, Schätzmethoden sowie der methodischen Aufteilung zwischen erneuerbaren und nicht erneuerbaren Energieträgern – erfolgt im Unterkapitel „Brutto-Treibhausgasemissionen der Kategorien 1, 2 und 3“.

Zudem ist der von der rnv bezogene Strom für die Betriebshöfe und den Betrieb vollständig durch eindeutig zuordenbare Herkunftsnachweise vertraglich als erneuerbar definiert. Daher werden diese Strommengen unabhängig vom physisch am Standort vorliegenden standortbasierten Strommix vollständig den erneuerbaren Energiequellen zugeordnet.

Energieverbrauch nach fossilen, nuklearen und erneuerbaren Quellen

Kategorie	2025 (MWh)
Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen	31.660.285
Gesamtenergieverbrauch aus nuklearen Quellen	-
Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen	76.366.308

Energieverbrauch fossiler Energieträger

Kategorie	2025 (MWh)
Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	-
Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	19.338.386
Brennstoffverbrauch aus Erdgas	3.551.051
Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen	3.483.282
Verbrauch von zugekaufter/erworbener Elektrizität, Wärme, Dampf oder Kälte aus fossilen Quellen	5.287.566

Der Gesamtenergieverbrauch im Berichtsjahr setzt sich aus fossilen und erneuerbaren Energiequellen zusammen. Der Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen beträgt 76.366.308 MWh und übersteigt damit deutlich den Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen von 31.660.285 MWh. Ein Energieverbrauch aus nuklearen Quellen wird nicht ausgewiesen, da die rnv ihren Strombedarf vollständig über Ökostrom deckt und somit keine nuklearen Anteile im beschafften Strommix enthalten sind.

Der Verbrauch fossiler Energieträger entfällt überwiegend auf Rohöl und Erdölerzeugnisse mit 19.338.386 MWh, wobei insbesondere Diesel den größten Anteil ausmacht. Weitere fossile Verbräuche ergeben sich aus Erdgas mit 3.551.051 MWh sowie aus sonstigen fossilen Brennstoffen mit 3.483.282 MWh, darunter beispielsweise Wasserstoff fossilen Ursprungs. Seit Ende des Jahres 2025 bezieht die rnv grünen Wasserstoff, sodass dieser Energieverbrauch in Zukunft den erneuerbaren Energieträgern zugeordnet werden kann. Zusätzlich entfallen 5.287.566 MWh auf Fernwärme aus fossilen Quellen.

Klimawandel (ESRS E1)

Insgesamt verdeutlicht die Struktur des Energieverbrauchs die zentrale Rolle erneuerbarer Energien im Energiemix der rnv, während fossile Energieträger weiterhin einen relevanten, jedoch deutlich geringeren Anteil am Gesamtenergieverbrauch einnehmen. Diese Zusammensetzung bildet eine wichtige Grundlage für die Einordnung der energiebezogenen Emissionen im Rahmen der Klimabilanz.

Brutto-Treibhausgasemissionen der Kategorien 1, 2 und 3 (E1-8)

Methodik und Abgrenzung

Die rnv berichtet ihre Treibhausgasemissionen gemäß **ESRS E1** sowie dem **Greenhouse Gas Protocol** (Corporate Accounting Standard und Scope 3-Standard). Dabei berücksichtigt sie sämtliche relevanten Treibhausgase nach ESRS (CO_2 , CH_4 , N_2O , HFCs, PFCs, SF_6 und NF_3) und stellt sicher, dass diese nach konsistenten methodischen Vorgaben bilanziert werden. Die **Organisationsgrenze** folgt dem **Financial-Control-Ansatz**, der im Einklang mit ESRS-spezifischen Anforderungen steht. Auf den Einsatz von **Offsets** (z. B. CO_2 -Gutschriften oder -Zertifikaten) wird vollständig verzichtet, sodass ausschließlich Bruttoemissionen ausgewiesen werden.

Für die Berechnung der CO_2 -Äquivalente kommen standardmäßig die **IPCCGWP-Faktoren** mit einem **100-Jahres-Zeithorizont** zur Anwendung. In Fällen, in denen regulatorische Vorgaben oder etablierte branchenspezifische Berechnungsinstrumente – insbesondere die **BAFA-Emissionsfaktoren** für Brenn und Kraftstoffe, Fernwärme oder Wasserstoff sowie ältere IPCC-Berichte wie der AR4 – abweichende GWP-Werte vorgeben, nutzt die rnv diese weiterhin und weist entsprechende Abweichungen methodisch nachvollziehbar und transparent aus.

Für die Berechnung der ausgabenbasierten Anteile der Kategorien 3.1 und 3.2 werden sektorale Emissionsintensitäten genutzt, die auf anerkannten Environmentally Extended Input Output (EEIO) Modellen beruhen. Da die rnv noch keine geeigneten Primär- oder Aktivitätsdaten für Treibhausgasemissionen der Kategorie Scope 3.1 verarbeitet, greift sie auf die ausgabenbasierte Analyse zurück. Die von der rnv verwendeten Emissionsintensitäten orientieren sich an repräsentativen Durchschnittswerten solcher EEIO-Modelle und stellen ein GHG-konformes Treibhausgasinventar dar.

Scope 1 – direkte Emissionen

Scope 1 umfasst Emissionen aus:

- der Verbrennung fossiler Brennstoffe in stationären Anlagen (z. B. Erdgas, Heizöl)
- der mobilen Verbrennung von Diesel und Benzin im Fahrzeugbetrieb sowie
- direkten Emissionen aus Kältemitteln, etwa durch Leckagen in Fahrzeugen oder technischen Anlagen.

Die Datenerhebung erfolgt über das ISO 50001-Energiemanagementsystem, welches auf die Tankdatensoftware, Lieferanten- und Abrechnungsdaten zurückgreift. Nicht separat erfasste Abnahmestellen werden auf Basis plausibler Vorjahreswerte geschätzt und im Folgejahr anhand tatsächlicher Verbrauchsdaten abgeglichen. Da die rnv nicht am EU-Emissionshandel teilnimmt, liegt der Anteil der EU-ETS-pflichtigen Scope 1-Emissionen bei 0 %.

Klimawandel (ESRS E1)

Scope 2 – eingekaufte Energie

Die rnv berichtet Scope 2-Emissionen sowohl marktbasiert als auch standortbasiert, um die Anforderungen des ESRS und des GHG-Protokolls vollständig zu erfüllen.

- **Marktbasiert:** Für alle relevanten Strombezüge – Fahrstrom, Ladeinfrastruktur und Strom der Betriebshöfe – werden vertragsspezifische Lieferantenfaktoren genutzt. Rund 94 % des Stromverbrauchs basieren auf überprüfbaren Ist-Werten; für kleinere Abnahmestellen werden Schätzwerte angesetzt, die jährlich korrigiert werden. Durch den ausschließlichen Bezug zertifizierten Ökostroms liegen die marktbasierten Emissionen deutlich unter den standortbasierten. Die vertraglichen Ökostrominstrumente erfüllen die Qualitätskriterien des GHG-Protokolls (Eindeutigkeit, zeitliche und geografische Zuordnung sowie Ausschluss von Doppelzählungen).
- **Standortbasiert:** Die Berechnung erfolgt auf Grundlage des Strommixes gemäß § 42 EnWG bzw. der Netzbetreiberangaben. Fernwärme wird mit aktuellen BAFA-Faktoren bilanziert und macht rund 80 % des Gesamtwärmeverbrauchs aus. Wasserstoffverbräuche werden anhand verifizierter Lieferantendaten erfasst.

Scope 3 – indirekte Emissionen der Wertschöpfungskette

Die rnv bewertet jährlich alle 15 Scope-3-Kategorien nach GHG-Protokoll und berücksichtigt dabei sowohl quantitative als auch qualitative Kriterien wie Mengenrelevanz, Steuerbarkeit und Datenverfügbarkeit. Unter Einbeziehung der Doppelmaterialität wurden folgende Kategorien als wesentlich identifiziert:

- **Kategorie 1:** eingekaufte Waren und Dienstleistungen
- **Kategorie 2:** Investitionsgüter
- **Kategorie 3:** brennstoff- und energiebezogene Aktivitäten außerhalb Scope 1 / 2. und energiebezogene Aktivitäten außerhalb Scope 1 / 2.

Zusätzlich – zur Erhöhung der Transparenz – werden die Kategorien 5 (Abfall), 6 (Geschäftsreisen) und 7 (Mitarbeitendenpendeln) berichtet. Die Datenerhebung verbindet

interne Dokumentationen, Rechnungen und Controlling-Informationen mit anerkannten Sekundärfaktoren (z. B. DEFRA, BAFA). Aktuell sind nur wenige Primärdaten vorhanden, sie werden aber grundsätzlich bevorzugt.

- **Kategorie 1:** überwiegend spendbased (EEIO-Modell), ergänzt durch Aufschlüsselungen komplexer Positionen.
- **Kategorie 2:** Hybridmethode: Hersteller / EPD-Daten für Busse und Bahnen mit Upstream / Core-Emissionen; im Übrigen ausgabenbasiert (EEIO-Modell)
- **Kategorie 3:** standardisierte Emissionsfaktoren, wenn keine Lieferantendaten vorliegen
- **Kategorie 5:** Berechnung anhand der sogenannten waste type specific method
- **Kategorie 6:** distancebased unter definierten Annahmen.
- **Kategorie 7:** Berechnung auf Basis von Pendeldistanzen, Arbeitstagen und unternehmensintern erhobenen Verkehrsmittelanteilen.

Eine detaillierte Definition kann dem Anhang **Kennzahlendefinitionen zu ESRS E1 nach GDR-M** entnommen werden.

Datenqualität, Annahmen und Unsicherheiten

Die rnv legt einen hohen Wert auf Datenqualität. Deshalb werden Primärdaten priorisiert und Annahmen transparent dokumentiert. Schätzwerte stützen sich auf nachvollziehbare Methoden und werden im Folgejahr mit tatsächlichen Verbrauchsdaten abgeglichen. Zudem werden alle angewendeten Bilanzierungs- und Berechnungsmethoden jährlich überprüft und – sofern erforderlich – angepasst, um die ESRS-Konformität dauerhaft sicherzustellen.

Die Klimabilanz zeigt, dass die Treibhausgasemissionen der rnv in hohem Maße durch den Energieeinsatz (Diesel und Strom) im operativen Betrieb geprägt sind. Vor allem die Scope 2-Emissionen aus dem Bezug von Strom und Wärme schlagen hier zu Buche. Diese belaufen sich auf 35.701 t CO₂e im standortbasierten Ansatz und 4.037 t CO₂e im marktbasierten Ansatz. Die deutliche Abweichung zwischen beiden Werten verdeutlicht den positiven Einfluss der Ökostrombeschaffung auf die ausgewiesene Emissionshöhe.

Klimawandel (ESRS E1)

Die direkten Scope 1-Emissionen betragen 6.159 t CO₂e. Den größten Anteil machen hier die Emissionen durch den Verbrauch von Diesel aus. Auf Grund der Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebe konnten die Scope 1-Emissionen in den vergangenen Jahren bereits um 37 % gegenüber 2022 reduziert werden.

Die Emissionen aus Scope 3.1 (eingekaufte Waren und Dienstleistungen) belaufen sich auf 24.539 t CO₂e. Innerhalb dieser Kategorie entfallen 5.621 t CO₂e auf Leistungen von Sub-unternehmern, womit diese einen wesentlichen Teil der Emissionen aus eingekauften Dienstleistungen ausmachen. Die aktuelle Datengrundlage erlaubt eine erste belastbare Einordnung; ein schrittweiser Ausbau hin zu einer granulareren, aktivitäts- bzw. leistungs-bezogenen Differenzierung ist vorgesehen.

Mit 49.621 t CO₂e stellt Scope 3.2 (Anlagegüter) den größten Einzelposten innerhalb der Scope 3-Emissionen dar und zählt zu den wesentlichen Treibern der gesamten Klimabilanz. Haupttreiber 2025 war die Beschaffung der BZ-Rex Busse und RNT-Bahnen.

Ergänzend werden Emissionen aus der energiebezogenen Vorkette (Scope 3.3) in Höhe von 6.029 t CO₂e ausgewiesen. Diese Emissionen machen deutlich, dass der Energieeinsatz auch über vorgelagerte Prozesse der Wertschöpfungskette einen relevanten Beitrag zur Klimabilanz leistet.

Die weiteren erfassten Scope 3-Kategorien sind im Vergleich von untergeordneter Bedeutung. Emissionen aus Abfall aus betrieblichen Tätigkeiten belaufen sich auf 448 t CO₂e, Geschäftsreisen verursachen 55 t CO₂e, und das Mitarbeitendenpendeln trägt 1.875 t CO₂e zur Klimabilanz bei. Insbesondere Emissionen aus der Abfallentsorgung haben im Verhältnis zu den energiebezogenen Emissionen nur einen geringen Einfluss auf das Gesamtergebnis.

Die Ergebnisse der Klimabilanz bestätigen die wesentlichen Emissionstreiber und dienen als Ausgangspunkt für die weitere Auseinandersetzung mit Klimaschutz und Transformationspfaden.

Treibhausgasemissionen

Kategorie	t CO ₂ e
Scope 1-Treibhausgasemissionen	
Brutto Scope 1-Emissionen (CO ₂ e)	6.159
Scope 2-Treibhausgasemissionen	
Standortbasierte Brutto Scope 2-Emissionen (CO ₂ e)	35.701
Marktbasierte Brutto –Scope 2-Emissionen (CO ₂ e)	4.037
Wesentliche Scope 3-Emissionen	
Eingekaufte Waren und Dienstleistungen	24.539
Anlagegüter	49.621
Brennstoff- und energiebezogene Aktivitäten	6.029
Abfall aus betrieblichen Tätigkeiten	448
Geschäftsreisen	55
Mitarbeitendenpendeln	1.875

Eigene Belegschaft (ESRS S1)

Diese Kapitel orientiert sich an den Simplified European Sustainability Reporting Standards (ESRS) von November 2025 für die Offenlegung von Informationen zur eigenen Belegschaft (S1). Es enthält eine systematische Darstellung der relevanten Kennzahlen, Maßnahmen und Entwicklungen im Berichtsjahr. Der Fokus liegt auf Arbeitsbedingungen, Arbeitssicherheit, sowie auf Diversität und Inklusion. Ziel ist es, eine transparente und nachvollziehbare Grundlage für die Bewertung der sozialen Verantwortung der rnv und deren Einfluss auf die Unternehmensleistung zu schaffen.

Folgend werden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Belegschaft der rnv dargestellt, die sich aus der durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse ergeben und welche die Grundlage für die nachfolgenden Angabeanforderungen bilden.

Auflistung der wesentlichen Chancen, Risiken und Auswirkungen nach ESRS 2 IRO-2

S1 Eigene Arbeitskräfte

IRO Thema	IRO Beschreibung	Vorgelagert	Betrieb	Nachgelagert	Auswirkung/ Risiko/ Chance	tatsächlich/ potenziell	negativ/ positiv
Arbeitsbedingungen							
Fachkräftemangel und Arbeitszeitmodelle beeinflussen die Arbeitsbedingungen	Fehlende Fachkräfte haben einen negativen Einfluss auf die Fahrplanstabilität, Wartungssicherheit und die Versorgung der Region.		●		Auswirkung	tatsächlich	negativ
	Das Fehlen oder die Abwanderung von Fachkräften kann die Betriebsstabilität gefährden und zu höheren Kosten führen.		●		Risiko		
	Belastung durch Schichtdienste im Fahrdienst und ggf. in Werkstätten können die Work-Life-Balance reduzieren und zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Mitarbeitenden führen.		●		Auswirkung	potenziell	negativ

Eigene Belegschaft (ESRS S1)

S1 Eigene Arbeitskräfte

IRO Thema	IRO Beschreibung	Vorgelagert	Betrieb	Nachgelagert	Auswirkung/ Risiko/ Chance	tatsächlich/ potenziell	negativ/ positiv
Gesundheit und Sicherheit							
Schutz vor Übergriffen für Arbeitskräfte mit Kundenkontakt	Verbale und körperliche Übergriffe auf das Fahrpersonal, Fahrausweisprüfdienst, Servicepersonal mit Kundenkontakt führen zu psychischen und körperliche Belastungen / Auswirkungen.		●		Auswirkung	tatsächlich	negativ
	Übergriffe können die Attraktivität des Berufs senken und zu Mangel an Fachkräften führen. Zudem können Reputationsschäden auftreten.		●		Risiko		
Ein hoher Krankenstand verursacht Kosten und reduziert die Resilienz der restlichen Belegschaft	Hohe Krankenstände führen zu Produktivitätsverlust und beeinträchtigen die Einsatzfähigkeit der Belegschaft.		●		Auswirkung	tatsächlich	negativ
	Hohe Krankenstände können Mehrkosten für Vertretungen und Überstunden verursachen.		●		Risiko		
Gesundheitliche Beeinträchtigung und Ausfallzeiten durch Arbeitsunfälle	Arbeitsunfälle und Unfälle im Fahrdienst führen zu Ausfallzeiten und psychischen Belastungen bei den Betroffenen.		●		Auswirkung	tatsächlich	negativ

Eigene Belegschaft (ESRS S1)

S1 Eigene Arbeitskräfte

IRO Thema	IRO Beschreibung	Vorgelagert	Betrieb	Nachgelagert	Auswirkung/ Risiko/ Chance	tatsächlich/ potenziell	negativ/ positiv
Ausbildung und Kompetenzentwicklung							
Verkürzung und Vereinheitlichung der Einarbeitung durch Onbaordingprozesse	Ein umfassendes Onboarding erhöht die Zufriedenheit und Loyalität der Mitarbeitenden.		●		Auswirkung	tatsächlich	positiv
	Unzureichendes Onboarding führt zu längeren Einarbeitungszeiten und geringerer Produktivität.		●		Risiko		
Qualitätssicherung durch Erhaltung von Wissen	Der Verlust von Erfahrungswissen beeinträchtigt die Qualität betrieblicher Abläufe.				Auswirkung	tatsächlich	negativ
Mitarbeitendenzufriedenheit							
Mitarbeitendenbindung durch Mitarbeitendenzufriedenheit	Hohe Mitarbeitendenzufriedenheit fördert Motivation und Bindung.		●		Auswirkung	tatsächlich	positiv
	Fehlende Entwicklungsperspektiven führen zu Produktivitätsverlust und Abwanderung.		●		Risiko		

Eigene Belegschaft (ESRS S1)

Unternehmensregelungen in Bezug auf die eigene Belegschaft (S1-1)

In diesem Kapitel werden die Grundsätze, Richtlinien und Maßnahmen des Unternehmens zur Gewährleistung des Schutzes der eigenen Belegschaft sowie zur Sicherstellung fairer und sicherer Arbeitsbedingungen dargestellt.

Die rnv ist eine große Arbeitgeberin in der Region mit 2.537 Mitarbeitenden zum Ende des Geschäftsjahrs 2025 (ohne Auszubildende, Studierende, Praktikantinnen und Praktikanten, Mitarbeitende in der Altersteilzeit-Freiphase sowie in ruhenden Arbeitsverhältnissen). Für die Berichterstattung über die eigene Belegschaft ist relevant, dass die rnv ausschließlich Standorte in der Metropolregion Rhein-Neckar betreibt. Daher treffen viele Herausforderungen international tätiger Unternehmen – etwa Menschenhandel, Zwangsarbeit, Pflichtarbeit oder Kinderarbeit – in Bezug auf Mitarbeitenden der rnv nicht zu. Darüberhinaus verfügt das Unternehmen über zahlreiche Hebel zur Verbesserung der sozialen Bedingungen der Beschäftigten in der Region.

Verschiedene Unternehmensregelungen stellen sicher, dass die Arbeitsbedingungen Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeitenden schützen und sowohl gesetzliche als auch interne Standards eingehalten werden.

Strategiemodul „Wir“

Die rnv verfolgt eine umfassende Unternehmensstrategie, in deren Rahmen das Modul „Wir“ gezielt negative Auswirkungen sowie Chancen und Risiken adressiert. Es bildet einen zentralen Bestandteil der nachhaltigkeitsorientierten Ausrichtung des Unternehmens (siehe Kapitel „Allgemeine Angaben“).

Verhaltenskodex

Der Verhaltenskodex definiert verbindliche Standards für ein respektvolles Miteinander innerhalb der rnv sowie für den verantwortungsvollen Umgang mit externen Stakeholdern, insbesondere Kundinnen und Kunden.

Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeitenden

Zum Schutz von Gesundheit und Sicherheit der eigenen Belegschaft verfügt die rnv über eine verabschiedete Arbeitsschutzpolitik sowie über einen geprüften Leitfaden zum Arbeitsschutz. Die VBG auditierte den Leitfaden mehrfach; das jüngste Audit fand im November 2025 statt.

Zusätzlich adressiert eine Vielzahl tarifvertraglicher Regelungen und betrieblicher Vereinbarungen wesentliche soziale und arbeitsbezogene Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Die zentralen Ziele dieser Unternehmensregelungen umfassen unter anderem:

- Förderung der sozialen Absicherung (z. B. Betriebliche Altersvorsorge, Berufsunfähigkeitsversicherung)
- Verbesserung der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben (Flexible Arbeitszeitmodelle, Mobiles Arbeiten)
- Unterstützung nachhaltiger Mobilitätsformen (ÖPNV-Nutzung, Fahrradleasing, Nextbike)
- Stärkung der Gesprächskultur und Mitbestimmung (Mitarbeitendengespräche)
- Berücksichtigung demografischer Entwicklungen (Demografie Tarifvertrag)
- Systematische Förderung der Qualifizierung (Weiterbildungsrichtlinie)

Wesentliche Änderungen werden regelmäßig evaluiert und bei Bedarf angepasst, z. B. durch neue Mobilitätsangebote oder überarbeitete Gesprächsformate.

Eigene Belegschaft (ESRS S1)

Geltungsbereich und Ausnahmen

Die Richtlinien und Vereinbarungen der rnv und ihrer Allianzunternehmen sind so gestaltet, dass sie möglichst vielen Beschäftigten zugutekommen. Sie gelten in der Regel für alle Arbeitnehmenden und Auszubildenden, die unter den Manteltarifvertrag (MTV-rnv) fallen. Einige Regelungen berücksichtigen spezifische Gruppen von Beschäftigten. Für Schichtdienstleistende gelten dabei eigene Vorgaben; insbesondere gibt es einen Flexplan für Mitarbeitende im Fahrdienst. Durch diese differenzierte Ausgestaltung wird sichergestellt, dass die Maßnahmen sinnvoll und zielgruppengerecht wirken.

Engagement mit der eigenen Belegschaft und Arbeitnehmervertretern (S1-2)

Anfang des Jahres 2024 führte die rnv erstmals eine umfassende Mitarbeitendenbefragung durch, an der sich 60 % der Beschäftigten beteiligten. Die anonymisierte Auswertung durch einen externen Dienstleister lieferte wertvolle Einblicke in Arbeitsbedingungen, Zusammenarbeit und Führungskultur. Auf Basis dieser Ergebnisse wurden neun zentrale Themenfelder identifiziert, die nun systematisch weiterbearbeitet werden. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe aus Geschäftsführung, Betriebsrat und Personalbereich begleitet den Prozess und informiert regelmäßig über das Intranet „elWira“.

Format „Wo drückt der Schuh?“

Dieses Beteiligungsformat richtet sich gezielt an Mitarbeitende im Fahrdienst. In mehreren Gesprächsrunden wurden zahlreiche Vorschläge gesammelt und in fünf Arbeitsgruppen (Kommunikation, Sicherheit, Fahr- und Wendezeiten, Übergänge, Technik) weiterbearbeitet. Erste Maßnahmen – z. B. reduzierte geteilte Dienste an Samstagen, verbesserte Beleuchtung an Endstellen – wurden bereits umgesetzt.

Mitarbeitendengespräche

Die rnv fördert eine offene Feedbackkultur durch strukturierte, freiwillige Mitarbeitendengespräche. Ziel ist die Stärkung der Selbstverantwortung und Klarheit in der Zusammenarbeit. Führungskräfte werden hierzu geschult; Dokumentation und Vertraulichkeit sind geregelt.

Hinweisgebersystem

Zur Sicherstellung von Integrität und Compliance betreibt die rnv ein Hinweisgebersystem, das vertrauliche Meldungen rechtlicher oder betrieblicher Verstöße ermöglicht. Meldungen können online, telefonisch oder persönlich abgegeben werden. Compliance prüft diese unter Wahrung der Schutzrechte der Hinweisgebenden.

Einbindung marginalisierter Gruppen

Die rnv nutzt zielgruppenspezifische Formate wie:

- **Frauennetzwerk:** Das interne Frauennetzwerk bietet einen geschützten Raum für Austausch, fachliche und persönliche Weiterentwicklung sowie Empowerment. Neben regelmäßigen Workshops und moderierten Austauschformaten umfasst das Netzwerk themenspezifische Veranstaltungen, Mentoring-Elemente zur Unterstützung der beruflichen Weiterentwicklung von Frauen sowie Gelegenheiten zur Vernetzung über Bereichsgrenzen hinweg.
- **Trainbow – das queere Mitarbeitendennetzwerk:** Trainbow stärkt die Sichtbarkeit queerer Mitarbeitender und setzt sich aktiv für ein inklusives Arbeitsumfeld ein. Neben der Teilnahme an regionalen CSD-Veranstaltungen organisiert das Netzwerk interne Fachveranstaltungen – etwa zu trans-inklusiven Arbeitsbedingungen – und bietet monatliche offene Treffen an. Diese Formate schaffen sichere Räume für Austausch, Sensibilisierung und das Aufzeigen struktureller Barrieren, die anschließend in Verbesserungsmaßnahmen einfließen.

Diese Initiativen liefern wertvolle Einblicke in Bedarfe und Herausforderungen, die in Personal- und Organisationsentwicklungsprozesse einfließen.

Eigene Belegschaft (ESRS S1)

Maßnahmen und Ressourcen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft (S1-3)

Die rnv setzt eine Vielzahl strategischer, organisatorischer und operativer Maßnahmen ein, um die wesentlichen positiven und negativen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit ihrer eigenen Belegschaft systematisch zu steuern. Diese Maßnahmen orientieren sich an den Vorgaben der ESRS S1 sowie dem unternehmensweiten Strategiemodul „Wir“. Ziel ist es, eine zukunftsfähige, sichere und attraktive Arbeitsumgebung zu schaffen, die sowohl die Bedürfnisse der Beschäftigten berücksichtigt als auch die langfristige Leistungsfähigkeit des Unternehmens stärkt.

Strategische Maßnahmen bzw. Meilensteine 2025 / 2026

Mit einer modernen und vorausschauenden Personalplanung und -gewinnung wird eine qualitativ hochwertige Personalplanung gewährleistet. Ein wesentlicher Bestandteil dieses Ansatzes ist die gezielte Akquise internationaler Fachkräfte sowie die Etablierung eines eigenen Aus- und Weiterbildungszentrums, das eine langfristige und nachhaltige Personalentwicklung fördert.

Ein weiterer zentraler Bestandteil der Strategie ist die Integration und das Onboarding von neuen Mitarbeitenden. Besonders im Fahrdienst werden gezielte Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Mehrfachqualifizierung angeboten. Doch auch die generelle Weiterentwicklung und Integration aller rnv-Mitarbeitenden steht im Fokus. Ziel ist es, durch kontinuierliche Verbesserungen im Onboarding-Prozess eine nahtlose und ganzheitliche Integration der Mitarbeitenden in das Unternehmen zu gewährleisten.

Ein weiterer wichtiger Baustein ist die Mitarbeitendenbindung. Dies dient nicht nur der Reduzierung der Fluktuation, sondern auch der Steigerung der positiven Ergebnisse aus der Mitarbeitendenbefragung. Ein zentraler Aspekt ist dabei die Sensibilisierung der Fachabteilungen für einen effektiven Wissenstransfer, um spezielles Fachwissen zu bewahren und

weiterzugeben. Darüber hinaus werden Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Fahrdienst sowie zur Förderung von Teilzeitmodellen und der Vermeidung von Verkehrsunfällen umgesetzt.

Neben den strategischen Meilensteinen verfolgt die rnv eine Vielzahl weiterer operativer Maßnahmen zur Förderung des Wohlergehens, der Integration und der beruflichen Entwicklung ihrer Mitarbeitenden. Diese Initiativen spiegeln das Engagement des Unternehmens wider, eine inklusive, unterstützende und zukunftsorientierte Arbeitsumgebung zu schaffen.

- Gezielte Qualifizierung im Fahrdienst: Erweiterte Ausbildungsangebote, Mehrfachqualifizierungen und Coaching-Programme verbessern die Einsatzmöglichkeiten und erhöhen die Einsatzsicherheit.
- Förderprogramme zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben: Dazu gehören u. a. das Betreuungsangebot „Tram Kids“ sowie flexible Teilzeitmodelle.
- Sicherheits- und Gesundheitsprogramme: Fortlaufende Schulungen, Präventionsmaßnahmen sowie technische Anpassungen im Arbeitsumfeld (z. B. verbesserte Beleuchtung, ergonomische Arbeitsplätze) stärken Arbeitssicherheit und Gesundheitsmanagement.
- Projekte im Bereich Diversität und Inklusion: Initiativen wie das Frauennetzwerk oder das queere Netzwerk „Trainbow“ schaffen strukturelle Unterstützungs- und Austauschangebote für unterrepräsentierte Gruppen.

Wirksamkeitskontrolle

Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird über Kennzahlen quartalsweise im Rahmen des Strategiemoduls „Wir“ bewertet. Anpassungen erfolgen fortlaufend, um sicherzustellen, dass Maßnahmen zielgerichtet wirken und den betrieblichen Anforderungen entsprechen.

Eigene Belegschaft (ESRS S1)

Maßnahmen zur Minderung negativer Auswirkungen auf die Belegschaft im Zuge des Übergangs zu einer kohlenstoffarmen und klimaresilienten Wirtschaft

Die rnv verfolgt das Ziel, ihre Geschäftstätigkeit konsequent an den Anforderungen einer klimaneutralen und klimaresilienten Wirtschaft auszurichten. Vorranging geschieht dies durch die Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebe. Änderungen der Technologie bedeuten andere oder zusätzliche Anforderungen an die Qualifikationen der Mitarbeitenden, die durch Schulungen und Weiterbildungen sichergestellt werden. Die Mitarbeitenden in den Werkstätten bekommen die Schulung „Elektrofachkraft Hochvolt“ bis zur Stufe 2. Weiterhin werden die Mitarbeitenden für die Gasanlage der H2-Busse geschult, ebenfalls bis zur Stufe 2. Beide Schulungen werden direkt beim Hersteller der Busse durchgeführt.

Ziele in Bezug auf die eigene Belegschaft (S1-4)

Für das Modul „Wir“ wurden Meilensteine mit einem Umsetzungszeitraum bis 2026 definiert (siehe strategische Meilensteine im vorherigen Kapitel „Maßnahmen und Ressourcen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft (S1-3)“). Langfristige Ziele bis 2030 sind aktuell nicht definiert, da Themen in diesem Bereich kurzfristig umgesetzt werden sollen.

Merkmale der Mitarbeitenden des Unternehmens (S1-5)

Die zu jeder Kennzahl gemäß ESRS 2 GDRM erforderlichen Angaben – einschließlich Einheit, Berechnungsmethodik, verwendeter Datenquellen sowie gegebenenfalls angewandter Schätzmethoden – sind vollständig im Anhang dieses Dokuments dargestellt.

Geschlecht	2025	2024
Weiblich	566	575
Männlich	1.971	1.912
Divers	0	0
keine Angabe	0	0
Gesamt	2.537	2.487
Auszubildende	111	110
Gesamt mit Auszubildenden	2.648	2.597

Zum Ende des Geschäftsjahrs 2024 beschäftigte die rnv 2.487 eigene und überlassene Mitarbeitende (ohne Auszubildende, Studierende, Praktikanten sowie Beschäftigte in ruhenden 2025 haben 200 Mitarbeitende das Unternehmen verlassen (z. B. durch Kündigung, Renteneintritt oder Vertragsende). Dies entspricht einer **Fluktuationsrate** von 7,9 %.

Eigene Belegschaft (ESRS S1)

Mitarbeitende nach Art des Vertrags und Geschlecht zum 31.12.2025

		Weiblich	Männlich	Nicht spezifiziert	Gesamt
Mitarbeitende	2025	582	2.066	0	2.648
	2024	595	2.002	0	2.597
davon unbefristet Beschäftigte	2025	544	1.929	0	2.473
	2024	545	1.855	0	2.400
davon befristet Beschäftigte	2025	22	42	0	64
	2024	30	57	0	87
davon Auszubildende	2025	16	95	0	111
	2024	20	90	0	110

Alle nach ESRS S1 definierten Kennzahlen – inklusive Einheit, Methodik, Datenquellen und ggf. verwendeter Schätzmethoden – sind vollständig im Anhang (Glossar ESRS S1-Kennzahlen) dokumentiert.

Tarifbindung und sozialer Dialog (S1-7)

Für 99,5 % der gesamten Mitarbeitenden der rnv gelten Tarifverträge. Ausgenommen der Manteltarifvertrag (MTV-rnv) sind leitende Angestellte, sowie geringfügig Beschäftigte.

Diversitätsmetriken (S1-8)

Geschlechterverteilung nach Anzahl sowie prozentualem Anteil auf der obersten Führungsebene

Geschlecht	Mitarbeiter*innen / Beschäftigte	Anteil
weiblich	14	25,9%
männlich	40	74,1%
Summe	54	100%

Gemäß ESRS S1-8 wird die Geschlechterverteilung auf oberster Führungsebene erhoben. Die rnv definiert die oberste Führungsebene als die **zwei Ebenen unterhalb der Geschäftsführung**. Die Geschäftsführung verfolgt das Ziel für den Planungszeitraum bis 30. Juni 2027, in der ersten und zweiten Führungsebene eine **Frauenquote von mindestens 25 %** zu erreichen.

Angemessene Löhne (S-9)

Alle Beschäftigten der rnv erhalten ein angemessenes Entgelt. Grundlage dafür sind tarifvertraglich definierte Löhne, die mindestens dem gesetzlichen Mindestlohn und den Anforderungen der EU-Richtlinie über angemessene Mindestlöhne entsprechen. Aufgrund der vollständigen Tarifabdeckung sind keine weiteren länderspezifischen Angaben erforderlich.

Eigene Belegschaft (ESRS S1)

Sozialschutz (S1-10)

Da die rnv ausschließlich Standorte in Deutschland betreibt, sind alle Beschäftigten durch das umfassende gesetzliche Sozialversicherungssystem abgesichert. Dies umfasst:

- Krankenversicherung
- Arbeitslosenversicherung
- Unfall- und Erwerbsminderungsversicherung
- Mutterschutz und Elternzeit

Zusätzlich bestehen tarifliche und betriebliche Zusatzleistungen.

Menschen mit Behinderungen (S1-11)

Der Anteil der Menschen mit einem Grad an Behinderung von größer oder gleich 50 lag bei der rnv am Ende des Berichtsjahrs 2025 bei 7,2%.

Die Datenerhebung erfolgt unter Berücksichtigung geltender Datenschutz- und Gleichstellungsvorgaben.

Kennzahlen für Schulung und Kompetenzentwicklung (S1-12)

Die rnv bietet freiwillige, strukturierte Mitarbeitendengespräche an. Diese dienen der individuellen Entwicklung, Zielklärung und dem bilateralen Feedback. Eine systematische Erfassung der durchschnittlichen Schulungsstunden je Mitarbeiterin bzw. Mitarbeiter erfolgt derzeit nicht. Die rnv prüft, ob und wie diese Kennzahl künftig erhoben werden kann.

Gesundheits- und Sicherheitsmetriken (S1-13)

Die rnv verfügt über ein vollumfängliches Arbeitsschutzmanagementsystem. **100 % der Belegschaft** sind darin abgedeckt.

Kennzahlen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz zum 31.12.2025

Kategorie	2025	2024
Zahl der Todesfälle	0	0
Zahl meldepflichtiger Arbeitsunfälle	150	122
Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle der eigenen Belegschaft	44,42	37,07
Zahl der Ausfalltage aufgrund von Arbeitsunfällen	8.269	6.546

Der Anstieg der Ausfalltage im Berichtsjahr steht im Zusammenhang mit der Amokfahrt im März 2025 in Mannheim. Dieser Vorfall führte im Anschluss zu einem deutlichen Anstieg der gesundheitsbedingten Ausfalltage im Fahrdienst. Die erhöhte Anzahl an Krankheitstagen stellt eine temporäre Auswirkung eines externen, nicht vorhersehbaren Ereignisses dar. Das Unternehmen hat im Anschluss gezielte Unterstützungsmaßnahmen in Form von psychosozialer Betreuung ergriffen, um die betroffenen Mitarbeitenden zu begleiten.

Diskriminierungsvorfälle und andere Menschenrechtsvorfälle (S1-16)

Im Jahr 2025 kam es zu keinen Meldungen in Bezug auf Diskriminierung oder Verletzung von Menschenrechten sowie zu keinen Bußgeldzahlungen (gemäß ESRS S1, Absatz 46).

Mannheim, den 11. Mai 2026



Christian Volz
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten



Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

Kennzahldefinitionen zu ESRS E1 nach GDR-M

ESRS	Paragraf	Kennzahl	Einheit	Definition / rechnerische Herleitung	Datenquelle
E1-6	25(a) + AR 18	Energieverbrauch fossile Quellen	MWh	Summe aller eingesetzten fossilen Energieträger (Diesel, Erdgas, Heizöl etc.); Verbrauchsmengen werden in MWh umgerechnet über den unteren Heizwert (LHV); Zuordnung zum Berichtsjahr über tatsächliche Tankungen / Verbräuche; keine Lagerveränderungen berücksichtigt.	Brennstoffabrechnungen und Tankdatensoftware
E1-6	25(b) + AR 18	Energieverbrauch Kernenergie	MWh	Ermittlung über den nuklearen Anteil im gelieferten Strommix des Energieversorgers; Aufteilung erfolgt anhand der jährlichen Lieferantenangaben (Herkunftsnachweise / EEG-Mix)	Versorgerdaten
E1-6	25(c) + AR 18	Energieverbrauch erneuerbare Quellen	MWh	Berechnung nach Marktansatz (GHG Protocol Scope 2); Anrechnung erneuerbarer Energie nur bei verifizierten Herkunftsnachweisen (HKN) oder definierten Grünstromtarifen.	Lieferantenrechnungen und Herkunftsnachweise
E1-6	26(b) + AR 18	Brennstoffverbrauch Rohöl/Erdölprodukte	MWh	Kraftstoffmengen (z. B. Diesel) werden über LHV in MWh umgerechnet; Grundlage sind gemessene Betankungsdaten; keine Doppelzählungen	Lieferantendaten und Tankdatensoftware (Diesel)
E1-6	26(c) + AR 18	Brennstoffverbrauch Erdgas	MWh	Differenz der Gaszählerstände × Brennwert (LHV); Zuordnung nach tatsächlichem Verbrauchszeitraum.	Lieferantenabrechnungen
E1-6	26(d) + AR 18	Brennstoffverbrauch sonstige fossile Quellen	MWh	Verbrauch anderer Brennstoffe × spezifischer LHV; Zuordnung anhand Liefermengen	Lieferantenabrechnungen
E1-6	26(e) + AR 18	Erworbene Energie aus fossilen Quellen	MWh	Zugekaufte Wärme / Dampf / Kälte; Zuordnung der fossilen Anteile anhand Brennstoffmix des Erzeugers; Messgrößen: gelieferte MWh laut Vertrag/Lieferrechnung.	Lieferantenverträge
E1-7	29(a) + AR 19–22	Brutto Scope 1-Emissionen	t CO ₂ e	Direkte Emissionen: Verbrauchsdaten × Emissionsfaktoren für die THG-Gase (CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, HFCs, PFCs, SF ₆ , NF ₃); Umrechnung in CO ₂ e mit BAFA-Emissionsfaktoren oder IPCCGWP100; keine Removals / Offsets.	Betriebsdaten

Kennzahldefinitionen zu ESRS E1 nach GDR-M

ESRS	Paragraf	Kennzahl	Einheit	Definition / rechnerische Herleitung	Datenquelle
E1-7	29(b) + AR 23	Scope 2-Emissionen (standortbasiert)	t CO ₂ e	Verbrauch von eingekaufter Energie × Netzmix-Emissionsfaktor des jeweiligen Strom-/Wärmenetzes (Standortansatz gemäß GHG-Protokoll)	Stromrechnungen
E1-7	29(b) + AR 23	Scope 2-Emissionen (marktbasiert)	t CO ₂ e	Verbrauch von eingekaufter Energie × lieferantenspezifischer Faktor aus Verträgen / Herkunftsnachweisen; Anwendung der Scope 2-Qualitätskriterien	Lieferantenverträge
E1-7	29(c) + AR 24–26	Scope 3 Kategorie 1 – Eingekaufte Waren/ Dienstleistungen	t CO ₂ e	Ausgabenbasierter Ansatz via EEIO-Modell: Ausgaben je Warengruppe × Emissionsfaktor der Kategorie	Ausgabenbasierte Berechnung via EEIO-Modell
E1-7	29(c) + AR 24–26	Scope 3 Kategorie 2 – Anlagegüter	t CO ₂ e	Hybridansatz: (1) Fahrzeuge/Schienenfahrzeuge = herstellerspezifische LCA-Werte; (2) sonstige Investitionen = CAPEX × Emissionsfaktoren via EEIO-Modell	Hybridansatz: Busse und Bahnen: herstellerspezifischer Emissionsfaktoren, weitere Investitionen: CAPEX und ausgabenbasierte Berechnung via EEIO-Modell
E1-7	29(c) + AR 24–26	Scope 3 Kategorie 3 – Brenn- & Energiebezogene Aktivitäten	t CO ₂ e	Energieverbrauch Scope 1 / 2 × Upstream-Emissionsfaktoren (z. B. LANUV NRW)	Energiemengen (Scope 1 und 2), Emissionsfaktoren: LANUK NRW
E1-7	29(c) + AR 24–26	Scope 3 Kategorie 5 – Abfall aus Betrieb	t CO ₂ e	Abfallmengen je Abfallart × Faktor; standardisierte Faktoren (DEFRA)	Entsorgerdaten, Emissionsfaktoren: DEFRA
E1-7	29(c) + AR 24–26	Scope 3 Kategorie 6 – Geschäftsreisen	t CO ₂ e	Reisedistanzen × Faktoren je Verkehrsmittel (PKW, ÖPNV, Flug etc.); Verkehrsmittel wird angenommen; Emissionsfaktoren gemäß UBA	Reisestrecken: Reiseabrechnungen und Schätzmechanismen; Emissionsfaktoren: UBA
E1-7	29(c) + AR 24–26	Scope 3 Kategorie 7 – Pendeln der Mitarbeitenden	t CO ₂ e	Ø Pendeldistanz × Anzahl Tage × Verteilung nach Verkehrsmitteln (Modal Split); Multiplikation mit UBA-Emissionsfaktoren für regionale Mobilität	Pendeldistanzen: regionalspezifische Pendelraten; Modal Split: HR-Umfrage; Emissionsfaktoren: UBA

Kennzahldefinitionen zu ESRS S1 nach GDR-M

ESRS	Paragraf	Kennzahl	Einheit	Definition / rechnerische Herleitung	Datenquelle
S1-5	19 a) und b)+ AR 7-9	Anzahl der Arbeitnehmer – aufgeschlüsselt nach Geschlecht und Vertragsart	Personen-zahl	Anzahl der Mitarbeitenden nach Geschlecht und Vertrag, einheitliche Definition zum Geschäftsbericht (Personenzahl, Stichtag Jahresende).	SAP
S1-5	19 c) + AR 7-9	Mitarbeitendenfluktuation	Personen-zahl	Anzahl der Mitarbeitenden, die freiwillig oder aufgrund von Entlassung, Pensionierung oder Tod im Dienst ausscheiden, geteilt durch die Anzahl der Mitarbeitenden (Stichtag Jahresende).	SAP
S1-8	26 + AR 17	Beschäftigte auf der obersten Führungsebene – aufgeschlüsselt nach Geschlecht	Personen-zahl	Zahl der weiblichen bzw. männlichen Mitarbeitenden (Personenzahl) der obersten Führungsebene; Definition der obersten Führungsebene: eine oder zwei Ebenen unterhalb der Verwaltungs- und Aufsichtsorgane.	SAP
S1-8	26 + AR 17	Anteil weiblichen und männliche Beschäftigte auf der oberen Führungsebene	Personen-zahl in %	Anteil der weiblichen bzw. männlichen Mitarbeitenden (Personenzahl) der obersten Führungsebene zur Summe Mitarbeitende der obersten Führungsebene; Definition der obersten Führungsebene: eine oder zwei Ebenen unterhalb der Verwaltungs- und Aufsichtsorgane.	SAP
S1-11	32 + AR 21	Anteil von Menschen mit Behinderungen	Personen-zahl in %	Anteil von Menschen mit Behinderungen an der Summe Mitarbeitenden	SAP
S1-13	36 a) + AR 26	Prozentsatz der eigenen Belegschaft des Unternehmens, die durch sein Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem abgedeckt ist, ist als Kopfzahl und nicht als Vollzeitäquivalent	Personen-zahl	Definition analog zum Arbeitsschutz der rnv	Arbeitsschutzmanagementsystem
S1-13	36 b) + AR 24-28	Anzahl der Todesfälle	Personen-zahl	Todesfälle infolge von Arbeitsunfällen	keine eigene Erfassungskategorie
S1-13	36 c) + AR 24-28i	Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle	Personen-zahl	Definitionen gemäß nationalem Gesetz	SAP

Kennzahldefinitionen zu ESRS S1 nach GDR-M

ESRS	Paragraf	Kennzahl	Einheit	Definition / rechnerische Herleitung	Datenquelle
S1-13	36 c) + AR 24-28	Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle der eigenen Belegschaft	Personen-zahl (kein FTE!) in %	Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle geteilt durch die Gesamtzahl der von den eigenen Mitarbeitenden geleisteten Arbeitsstunden und * 1.000.000.	SAP
S1-13	36 e) + AR 24-28	Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen, Todesfälle, Erkrankungen	Ausfalltage	Die Anzahl der Ausfalltage ab dem ersten vollen Tag, inkl. letztem Tag der Abwesenheit. Die Ermittlung erfolgt anhand von Kalendertagen. Tage, an denen die betroffene Person nicht zur Arbeit eingeteilt ist (z. B. Wochenenden, Feiertage), gelten daher als Ausfalltage.	SAP
S1-16	42 a) + AR 36-38	Anzahl der Diskriminierungsvorfälle	Fälle	Anzahl der Vorfälle von Diskriminierung am Arbeitsplatz aufgrund des Geschlechts, der Rasse oder ethnischen Herkunft, der Nationalität, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters, der sexuellen Ausrichtung oder anderer relevanter Formen der Diskriminierung, einschließlich Belästigung, die im Berichtszeitraum gemeldet wurden.	Dokumentation Compliance
S1-16	42 b) + AR 36-38	Anzahl der Menschenrechtsverletzungen	Fälle	Anzahl der Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft im Berichtszeitraum, mit Ausnahme derjenigen, die sich auf Diskriminierung beziehen.	Dokumentation Compliance
S1-16	42 c) + AR 36-38	Gesamtbetrag der Geldbußen, Strafen und Schadenersatzzahlungen für offengelegten Vorfälle, die im Berichtszeitraum in den Jahresabschlüssen ausgewiesen wurden	EUR	Gesamtbetrag der wesentlichen Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit den vorstehend beschriebenen Vorfällen und Beschwerden sowie einen Abgleich der angegebenen Geldbeträge.	Dokumentation Compliance



BILANZ

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM ZUM STICHTAG 31.12.2025

[← ZUM INHALT](#)

		31.12.2025	31.12.2024
AKTIVA	Anhang	in T€	in T€
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		7.961	4.613
Sachanlagen		462.258	331.394
Finanzanlagen		1.947	1.947
Summe Anlagevermögen		472.166	337.954
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	61.548	47.615
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	55.284	53.465
Flüssige Mittel	(4)	72.505	162.739
Summe Umlaufvermögen		189.337	263.819
Rechnungsabgrenzungsposten		1.369	1.126
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	(5)	112	0
Summe Aktiva		662.984	602.899

		31.12.2025	31.12.2024
PASSIVA	Anhang	in T€	in T€
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	10.500	10.500
Kapitalrücklage	(7)	45.216	45.216
Gewinnvortrag		10.740	10.263
Jahresfehlbetrag (-) / Jahresüberschuss (+)		-144	477
Summe Eigenkapital		66.312	66.456
Fremdkapital			
Rückstellungen	(8)	25.189	29.325
Verbindlichkeiten	(9)	570.745	504.957
Summe Fremdkapital		595.934	534.282
Rechnungsabgrenzungsposten	(10)	738	2.161
Summe Passiva		662.984	602.899

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2025 BIS 31.12.2025

[← ZUM INHALT](#)

		1.1. – 31.12.2025	1.1. – 31.12.2024
	Anhang	in T€	in T€
Umsatzerlöse	(11)	274.626	248.967
Erhöhung (+) / Minderung (-) des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen		12.235	12.814
Andere aktivierte Eigenleistungen		3.829	2.728
Sonstige betriebliche Erträge	(12)	48.279	41.190
Gesamtleistung		338.969	305.699
Materialaufwand	(13)	131.081	128.671
Personalaufwand	(14)	135.725	119.360
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(15)	28.938	20.121
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	31.296	29.828
Finanzergebnis	(17)	-12.016	-7.169
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	1
Ergebnis nach Steuern		-87	551
Sonstige Steuern	(18)	-57	-74
Jahresfehlbetrag (-) / Jahresüberschuss (+)	(19)	-144	477

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2025 BIS 31.12.2025

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH – im Folgenden rnv genannt – für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2025 ist nach den handelsrechtlichen Vorschriften für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt.

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

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

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

Angaben, für die ein Wahlrecht zum Ausweis in 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 fünfzehn 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.

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2025 BIS 31.12.2025

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.

Die flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten in Euro, jeweils bewertet zum Nennwert.

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 Zinsbegrenzungs-geschäft 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 Zinsbegrenzungs-geschäft 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.

Das gezeichnete Kapital wird zum Nominalwert bewertet.

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 Zeitwert-

konten wurde ein Rechnungszinssatz von 2,22 % (im Vorjahr: 1,96 %) p. a. berücksichtigt, beim Demografie-Modell ein Zinssatz von 1,90 % (im Vorjahr 1,59%) 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.

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, Lampertheim (V-Bus)	31.12.2025	1.750	19	100

Der Jahresabschluss der V-Bus auf den 31. Dezember 2025 ist zum Zeitpunkt der Erstellung des Anhangs geprüft, aber noch nicht festgestellt.

(2) Vorräte

Unfertige Leistungen ergeben sich im Wesentlichen aus noch nicht abgerechneten Baumaßnahmen im Rahmen vertraglicher Auftragsfertigungen für Gesellschafter und Dritte (insbesondere die MV Mannheimer Verkehr GmbH (MV)) in Höhe von 38.077 T€ (Vorjahr: 26.920 T€). Daneben beinhaltet die Position Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe in Höhe von 22.477 T€.

	31.12.2025	31.12.2024
	in T€	in T€
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	22.477	20.695
Unfertige Leistungen	39.071	26.920
Vorräte	61.548	47.615

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2025 BIS 31.12.2025

(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.

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. Zum Bilanzstichtag bestanden keine Forderungen aus dem Baugeschäft gegenüber dem Altverkehrsunternehmen MV (im Vorjahr: 5.161 T€).

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 dem Schadensausgleich im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket von 31.065 T€ (im Vorjahr: 20.859 T€), die Forderungen aus Fahrgeldeinnahmen von 6.677 T€ (im Vorjahr: 5.927 T€) und die Forderungen aus Zuschüssen für die Schwerbehindertenbeförderung von 1.248 T€ (im Vorjahr: 0 T€).

Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen handelt es sich um Forderungen gegenüber der Tochtergesellschaft V-Bus aus erbrachten Dienstleistungen in Höhe von 97 T€ (im Vorjahr: 153 T€).

Die Forderungen gegen Gesellschafter umfassen im Wesentlichen Forderungen aus der Erbringung von Baudienstleistungen in Höhe von 1.445 T€ (im Vorjahr: 6.059 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 3.458 T€ (im Vorjahr: 5.382 T€), Forderungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm 3.193 T€ (im Vorjahr: 464 T€), Forderungen aus Schadensfällen 2.364 T€ (im Vorjahr: 3.293 T€) sowie Zuschuss-Forderungen 1.090 T€ (im Vorjahr: 966 T€) ausgewiesen.

	31.12.2025	31.12.2024
	in T€	in T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	41.359	36.256
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	97	153
Forderungen gegen Gesellschafter	2.808	7.116
Sonstige Vermögensgegenstände	11.020	9.940
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	55.284	53.465

Auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden Einzelwertberichtigungen in Höhe von 1.000 T€ (im Vorjahr: 894 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.

	31.12.2025	31.12.2024
	in T€	in T€
Kassenbestand	447	628
Guthaben bei Kreditinstituten	72.058	162.111
Flüssige Mittel	72.505	162.739

(5) Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

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 aktiver Unterschiedsbetrag in Höhe von 112 T€. Der beizulegende Zeitwert des Treuhandvermögens entspricht mit 2.661 T€ den Anschaffungskosten. Der Erfüllungsbetrag der Versorgungsverpflichtungen aus Zeitwertguthaben beträgt 2.549 T€.

(6) Gezeichnetes Kapital

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

(7) Kapitalrücklage

Zum 31. Dezember 2025 beträgt die Kapitalrücklage unverändert 45.216 T€.

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2025 BIS 31.12.2025

(8) Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen folgende Rückstellungen enthalten: für Personalverpflichtungen in Höhe von 15.474 T€ (im Vorjahr: 12.002 T€), für ausstehende Rechnungen in Höhe von 6.140 T€ (im Vorjahr: 7.919 T€), für noch zu erbringende Bauleistungen im Rahmen der Abrechnung zu Prognosekosten in Höhe von 1.472 T€ (im Vorjahr: 6.237 T€) sowie für Haftpflichtversicherung in Höhe von 1.992 T€ (im Vorjahr: 2.880 T€).

	31.12.2025	31.12.2024
	in T€	in T€
Steuerrückstellungen	0	52
Sonstige Rückstellungen	25.189	29.273
Rückstellungen	25.189	29.325

(9) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben sich gegenüber dem Vorjahr um 44.501 T€ erhöht. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Auszahlung von Darlehensmitteln in Höhe von insgesamt 96.235 T€ zur Finanzierung des Projekts „RNT2020“. Die Mittel dienten sowohl der Preisanpassung zur Hauptbestellung als auch der Finanzierung der Optionsbahnen. Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr 2025 aus der bestehenden Konsortialfinanzierung weitere 37.080 T€ zur Betriebsmittelfinanzierung abgerufen. Zu den Finanzierungen des Projektes „RNT2020“ wurden im Geschäftsjahr 25.305 T€ an Tilgungen geleistet. Zur Betriebsmittelfinanzierung wurden im Geschäftsjahr 14.805 T€ an Tilgungen erbracht.

Die für das Projekt „RNT2020“ bereitgestellten Darlehensmittel werden nach Leistungserbringung und Rechnungsstellung sukzessive zur Begleichung der Forderungen des Herstellers Skoda Transportation eingesetzt. Die Mittel aus der Betriebsmittelfinanzierung

wurden unmittelbar zur Finanzierung beweglicher Anlagegüter verwendet; hiervon entfielen 2.580 T€ auf Investitionen, die bereits im Geschäftsjahr 2024 getätigt worden waren.

Aus bestehenden Geldhandelslinien bei der DZ BANK AG wurden zum Bilanzstichtag für das Projekt „Betriebshof Heidelberg“ 8.000 T€ und für das Projekt „Wieblinger Weg Heidelberg“ 12.000 T€ in Anspruch genommen. Beide Beträge wurden Mitte Januar 2026 vollständig zurückgeführt. Im Geschäftsjahr 2025 wurden ferner die beiden Kontokorrentkredite bei der Norddeutschen Landesbank – Girozentrale – in Höhe von 12.750 T€ für die Zwischenfinanzierung der ersten Abschlagszahlung der Fa. Skoda Transportation aus der Preisanpassung zur Hauptbestellung des Projekts „RNT 2020“ sowie in Höhe von 37.333 T€ zur Zwischenfinanzierung der ersten Abschlagszahlung der Fa. Skoda Transportation aus der Optionsausübung desselben Projekts vollständig zurückgeführt, da diese durch die entsprechenden langfristigen Finanzierungsverträge mit den Darlehensgebern abgelöst wurden.

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

Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfallen auf die Endabrechnung der Arbeitnehmerüberlassung gegenüber der MV 2.189 T€ (im Vorjahr: 5.992 T€), auf die Endabrechnung des zusätzlichen Defizitausgleichs gegenüber der MV 1.600 T€ (im Vorjahr: 0 T€) sowie auf die Finanzierungsvereinbarungen gegenüber den Gebietskörperschaften 1.328 T€ (im Vorjahr: 0 T€). 3.473 T€ (im Vorjahr: 5.202 T€) entfallen auf Verbindlichkeiten für bezogene Leistungen im Rahmen des Baugeschäfts.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der Endabrechnung des zusätzlichen Defizitausgleichs in Höhe von 6.007 T€ (im Vorjahr: 5.370 T€). Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern betreffen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich um Verbindlichkeiten gegenüber V-Bus aus der bestehenden umsatzsteuerlichen Organschaft in Höhe von 677 T€ (im Vorjahr: 1.448 T€) und der Erbringung von Fahrleistungen in Höhe von 66 T€ (im Vorjahr: 1.457 T€).

Die sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen erhaltene Fördermittel für noch nicht abgeschlossene Maßnahmen von 18.565 T€ (im Vorjahr: 2.903 T€), durch die MV gewährte Darlehen in Höhe von 12.799 T€ (im Vorjahr: 14.122 T€), Verbindlichkeiten gegenüber anderen Verkehrsunternehmen im Rahmen der Abrechnung rnv-eigener Verkehrseinnahmen im VRN von 6.330 T€ (im Vorjahr: 5.986 T€), Steuerverbindlichkeiten von 927 T€ (im Vorjahr: 769 T€) und Verbindlichkeiten aus Abrechnungsdienstleistungen der rnv für andere Verkehrsunternehmen im VRN von 517 T€ (im Vorjahr: 575 T€).

	31.12.2025 31.12.2024	davon mit einer Restlaufzeit		
	gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
	in T€	in T€	in T€	in T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <i>im Vorjahr</i>	459.082 414.581	61.946 91.429	397.136 323.152	263.906 229.583
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen (davon gegenüber Gesellschaftern) <i>im Vorjahr</i> <i>(im Vorjahr davon gegenüber Gesellschaftern)</i>	46.039 (43.236) 22.734 (18.863)	46.039 (43.236) 22.734 (18.863)	0 0 0 (0)	0 0 0 (0)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <i>im Vorjahr</i>	18.787 28.819	18.787 28.819	0 0	0 0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (davon aus Steuern) <i>im Vorjahr</i> <i>(im Vorjahr davon aus Steuern)</i>	6.723 (3) 9.628 (0)	6.723 (3) 5.661 (0)	0 (0) 3.967 (0)	0 (0) 3.219 (0)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen <i>im Vorjahr</i>	743 2.905	743 2.905	0 0	0 0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht <i>im Vorjahr</i>	0 6	0 6	0 0	0 0
Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern) <i>im Vorjahr</i> <i>(im Vorjahr davon aus Steuern)</i>	39.371 (927) 26.284 (769)	27.894 (927) 13.485 (769)	11.477 (0) 12.799 (0)	6.188 (0) 7.510 (0)
Verbindlichkeiten <i>im Vorjahr</i>	570.745 504.957	162.132 165.039	408.613 339.918	270.094 240.312

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2025 BIS 31.12.2025

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind in Höhe von 103.361 T€ (im Vorjahr: 82.987 T€) durch die Sicherungsübereignung von Fahrzeugen abgesichert sowie durch Bürgschaften in Höhe von 324.768 T€ (im Vorjahr: 254.936 T€).

Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MV werden in Höhe von 12.799 T€ (Vorjahr: 14.122 T€) durch die Sicherungsübereignung von Fahrzeugen abgesichert.

(10) Rechnungsabgrenzungsposten

Über den passiven Rechnungsabgrenzungsposten werden u. a. ein Ablösungsbetrag nach dem EBKrG in Höhe von 577 T€ (im Vorjahr: 577 T€) sowie Vorauszahlungen auf eine langfristige Nutzungsvereinbarung in Höhe von 161 T€ (im Vorjahr: 184 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	150.700	458
im zweiten bis fünften Jahr	74.566	1.682
mehr als fünf Jahre	71.488	2.368
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	296.754	4.508

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 2025 beträgt 100.380 T€ (im Vorjahr: 88.528 T€) bei einem Beitragssatz von 8,5 % (im Vorjahr: 8,0 %) 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.

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

(11) Umsatzerlöse

	1.1. – 31.12.2025	1.1. – 31.12.2024
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	249.491	225.430
Erlöse aus Bauleistungen	5.929	7.510
Sonstige Umsatzerlöse	19.206	16.027
Umsatzerlöse	274.626	248.967

Im Geschäftsjahr erfolgte für den Zeitraum März bis November 2023 eine Spitzabrechnung für das landesweite Jugendticket BW, die zu einem aperiodischen Erlös in Höhe von 1.809 T€ führte.

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 9.724 T€ (im Vorjahr: 8.295 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 3.345 T€ (im Vorjahr: 2.477 T€).

Umsatzerlöse in Höhe von 1.214 T€ (im Vorjahr: 1.442 T€) ergeben sich aus der Vermietung von Werbeflächen.

(12) Sonstige betriebliche Erträge

	1.1. – 31.12.2025	1.1. – 31.12.2024
	in T€	in T€
Schadenersatz	1.524	1.996
Ertragszuschüsse	41.278	34.316
Übrige sonstige betriebliche Erträge	5.477	4.878
Sonstige betriebliche Erträge	48.279	41.190

Das Verlustverrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmerüberlassungsentgelten reichte im Geschäftsjahr 2025 nicht aus, um das Defizit aus dem rnv-Kerngeschäft zu decken. Der übersteigende Betrag wurde deshalb von den Gesellschaftern durch Ertragszuschüsse in Höhe von 34.351 T€ (im Vorjahr: 30.113 T€) ausgeglichen.

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen ist ein Entschädigungsanspruch gegen die BGV-Versicherung AG in Höhe von 904 T€ enthalten, der auf den Totalschaden eines Busses infolge eines Brandes zurückzuführen ist. Die Versicherungsleistung für den im Berichtsjahr eingetretenen Schaden wurde nach dem Bilanzstichtag bestätigt und stellt eine werterhellende Tatsache dar.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Erträge enthalten periodenfremde Erträge in Höhe von 2.647 T€ (im Vorjahr: 2.661 T€). Diese resultieren im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 1.342 T€ (im Vorjahr: 1.619 T€), Buchgewinnen aus Anlagenabgängen von 898 T€ (im Vorjahr: 219 T€) sowie Erträgen aus der Herabsetzung von Einzelwertberichtigungen in Höhe von 300 T€ (im Vorjahr: 46 T€).

(13) Materialaufwand

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

	1.1. – 31.12.2025	1.1. – 31.12.2024
	in T€	in T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	42.235	39.572
Aufwendungen für bezogene Leistungen	88.846	89.099
Materialaufwand	131.081	128.671

(14) Personalaufwand

Im Geschäftsjahr 2025 waren im Durchschnitt folgende Arbeitnehmende (inkl. Aushilfen) bei der rnv beschäftigt:

	2025	2024
	Anzahl	Anzahl
Kaufmännisches Personal	591	553
Technisches Personal	287	278
Fahrpersonal	1.078	976
Anzahl Mitarbeitende	1.956	1.807

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1. – 31.12.2025	1.1. – 31.12.2024
	in T€	in T€
Löhne und Gehälter	106.316	94.495
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung)	29.409 (5.237)	24.865 (4.408)
Personalaufwand	135.725	119.360

(15) Abschreibungen

Im Geschäftsjahr 2025 wurde auf einen Fahrschulbus eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 573 T€ vorgenommen. Hintergrund ist eine dauerhafte Wertminderung aufgrund technischer Einschränkungen, die einen weiteren Einsatz im Linienbetrieb ausschließen.

(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	1.1. – 31.12.2025	1.1. – 31.12.2024
	in T€	in T€
Beiträge, Gebühren und Versicherungen	4.260	4.049
Mieten und Pachten	6.112	5.140
Werbung	1.021	1.703
Personal- und Sozialbereich	2.172	2.252
IT-Aufwendungen	8.439	8.273
VRN-Dienstleistungsentgelt	2.621	2.503
Rechts- und Beratungskosten	823	1.490
Reinigungskosten	1.262	1.399
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	4.586	3.019
Sonstige betriebliche Aufwendungen	31.296	29.828

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 950 T€ (im Vorjahr: 227 T€) enthalten. Diese betreffen unter anderem Zuführungen zu Einzelwertberichtigungen auf Forderungen in Höhe von 489 T€ (im Vorjahr: 43 T€), Ausbuchungen auf in Vorjahren entstandene uneinbringliche Forderungen in Höhe von 128 T€ (im Vorjahr: 132 T€) sowie Buchverluste aus Anlagenabgängen in Höhe von 24 T€ (im Vorjahr: 52 T€).

Aufgrund eines Totalschadens infolge eines Brandereignisses im Geschäftsjahr 2025 wurde ein Bus vollständig zerstört. Dies führte zu einem Abgangsverlust (Restbuchwert zum Zeitpunkt des Schadens) in Höhe von 830 T€.

(17) Finanzergebnis

	1.1. – 31.12.2025	1.1. – 31.12.2024
	in T€	in T€
Beteiligungserträge	2	2
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon Anlageerträge Treuhandvermögen abzüglich Aufwendungen aus Rückstellungsaufzinsung Zeitwertkonten)	615 0	2.234 12
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon Bankgebühren) (davon Gesellschafter) (davon aus Rückstellungsaufzinsung sonstige)	12.633 (785) (9) (58)	9.405 (586) (110) (39)
Finanzergebnis	-12.016	-7.169

Aus dem Treuhandvermögen zur Absicherung der Versorgungsverpflichtungen aus Zeitwertguthaben ergeben sich laufende Anlageerträge in Höhe von 43 T€ (im Vorjahr: 44 T€), die dem Treuhandvermögen gutgeschrieben wurden. Die Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Zeitwertkonten in Höhe von 43 T€ (im Vorjahr: 32 T€) wurden gemäß § 246 Abs. 2 S. 2 HGB mit den Anlageerträgen aus dem Treuhandvermögen verrechnet.

Die im Geschäftsjahr angefallenen Bankgebühren betreffen Bereitstellungszinsen, Zins-sicherungskosten und Kreditanbahnungskosten.

(18) Sonstige Steuern

Die Aufwendungen aus sonstigen Steuern in Höhe von 57 T€ (im Vorjahr: 74 T€) umfassen laufende Aufwendungen aus Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von 50 T€ und laufenden Umsatz-steueraufwand in Höhe von 7 T€.

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2025 BIS 31.12.2025

(19) Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung vor, den Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahrs 2025 zusammen mit dem Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Ergänzende Angaben

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

Angaben gemäß § 285 Nr. 3 HGB

Im Rahmen eines Factoring-Vertrags werden von der rnv Forderungen aus Abo-Ticketverkäufen sowie aus erhöhtem Beförderungsentgelt an eine Factoring-Gesellschaft verkauft. Im Berichtszeitraum wurden aus einem verkauften Forderungsvolumen von 949 T€ (im Vorjahr: 1.181 T€) Zahlungseingänge in Höhe von 279 T€ (im Vorjahr: 344 T€) erzielt. Weitere Risiken ergeben sich aus dem Forderungsverkauf für die rnv nicht, da das Ausfallrisiko vollständig durch den Käufer übernommen wird.

Angaben gemäß § 285 Nr. 17 HGB

Für das Geschäftsjahr 2025 beträgt das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar (ohne Umsatzsteuer) 172 T€.

	1.1.–31.12.2025
	in T€
Abschlussprüfungsleistungen	109
Andere Bestätigungsleistungen	43
Sonstige Leistungen	20
Summe	172

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.

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2025 BIS 31.12.2025

Nachtragsbericht

Die militärische Eskalation zwischen den USA, Israel und dem Iran zu Beginn des Jahres 2026 hat die bestehenden geopolitischen Unsicherheiten nochmals verschärft. Die hiermit verbundene Destabilisierung des Mittleren Ostens birgt latente Risiken für die globalen Energiemärkte sowie die Sicherheit internationaler Handelsrouten.

Nach aktueller Analyse der Geschäftsführung werden sich die weiter steigenden Energiepreise – insbesondere für Dieselmotorkraftstoff – sowie erhöhte Materialkosten infolge gestörter Lieferketten auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft auswirken. Der Umfang der Auswirkungen ist gegenwärtig noch schwer abschätzbar und wird unter anderem von der Dauer des Konflikts abhängen. Hilfreich ist in dieser Situation, dass die rnv im Busgeschäft in den letzten Jahren verstärkt von Dieselmotoren auf neue Antriebstechnologien gewechselt ist. Gegenwärtig besteht noch ca. 40 % der Busflotte und 100% der SUB-Flotte aus Dieselfahrzeugen. Hierdurch sinkt der Einfluss des Dieselpreises auf das Geschäft laufend, wird aber für 2026 noch nennenswerte negative kostenseitige Auswirkungen haben. Da gleichzeitig die Kosten im Individualverkehr deutlich stärker steigen und die Tarife im ÖPNV 2026 konstant bleiben, wird gegenläufig mit einer höheren Nachfrage im ÖPNV gerechnet. Insgesamt werden die Auswirkungen auf das Jahresergebnis 2026 insofern nur geringfügig sein.

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 (bis 02.06.2025)

Freigestellter Betriebsrat der rnv

Prof. Dr. Klaus Blettner

Professor an der Hochschule für Wirtschaft
und Gesellschaft Ludwigshafen

Andrea Dittmar (ab 24.07.2025)

Betriebswirtin

Ulrich Eichert (ab 02.06.2025)

Freigestellter Betriebsrat der rnv

Reinhold Götz

Rentner

Matthias Grimm

Abteilungsleiter Operatives Marketing
der rnv

Karl Grokenberger (ab 02.06.2025)

Betriebsratsvorsitzender der rnv

Georg Haas (ab 02.06.2025)

Tagesdisponent der rnv

Akin Ileri (ab 02.06.2025)

Senior-Sachbearbeiter Zentrale Personal-
disposition der rnv

Ernest Kellner (bis 02.06.2025)

Rentner

Nadja Kürten (bis 02.06.2025)

Gewerkschaftssekretärin ver.di Rhein-
Neckar

Matthias Kutsch (bis 24.07.2025)

Inhaber eines gastronomischen Betriebs

Marco Prätorius (ab 02.06.2025)

Straßenbahnfahrer der rnv

Dr. Volker Proffen (ab 02.06.2025)

Bürgermeister der Stadt Mannheim

Frank Richter (bis 21.03.2025)

Freigestellter Betriebsrat der rnv

Chris Rihm

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
Vorsitzender des Aufsichtsrats der rnv
(ab 02.06.2025)

Christian Schreider

Jurist bei SGD Süd Rheinland-Pfalz

Marianne Seitz

Hausfrau

Christian Specht (bis 02.06.2025)

Oberbürgermeister der Stadt Mannheim
Vorsitzender des Aufsichtsrats der rnv

Monika Szulc (bis 02.06.2025)

Sachbearbeiterin Freier Verkauf der rnv

Alexander Thewalt

Beigeordneter der Stadt Ludwigshafen

Andreas Walter (ab 02.06.2025)

Fahrlehrer Straßenbahn der rnv

Meiko Weigang (bis 02.06.2025)

Teamleiter Personaldisposition der rnv

Tobias Weisbrod

Bereichsleiter Recht und Versicherungen
der rnv, Rechtsanwalt

Hasan Yurdakul (ab 21.03.2025 bis

02.06.2025)

Straßenbahnfahrer der rnv

ANHANG

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2025 BIS 31.12.2025

[← ZUM INHALT](#)

Geschäftsführung

Christian Volz

Geschäftsführer

Kaufmännische Angelegenheiten

Martin in der Beek

Geschäftsführer

Technische Angelegenheiten

Mannheim, den 11. Mai 2026



Christian Volz



Martin in der Beek

ANLAGENSPIEGEL

DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1.1.2025 BIS 31.12.2025

[← ZUM INHALT](#)

IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

	Bruttowerte 01.01.2025	Investitionen Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2025	Abschreibungen 01.01.2025	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2025	Nettowerte 31.12.2025	Nettowerte 31.12.2024
	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	26.723	3.393	-303	3.381	-485	32.709	22.110	2.941	-303	0	24.748	7.961	4.613

SACHANLAGEN

	Bruttowerte 01.01.2025	Investitionen Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2025	Abschreibungen 01.01.2025	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2025	Nettowerte 31.12.2025	Nettowerte 31.12.2024
	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)	31.844	3.098	0	146	-328	34.760	8.401	1.710	0	0	10.111	24.649	23.443
Gleise, Strecken, Ausrüstungen	0	0	0	0	0	0	0	2	0	-2	0	0	0
Fahrzeuge für Personenverkehr	267.990	150.450	-14.305	61.218	-17.195	448.158	115.533	17.815	-13.458	0	119.890	328.268	152.457
Technische Anlagen und Maschinen	22.882	1.867	-311	300	-6	24.732	14.131	2.117	-298	0	15.950	8.782	8.751
Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäftsausstattung	47.487	4.340	-313	1.933	-60	53.387	32.289	4.353	-303	2	36.341	17.046	15.198
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	131.545	20.446	-1.500	-66.978	0	83.513	0	0	0	0	0	83.513	131.545
Summe	501.748	180.201	-16.429	-3.381	-17.589	644.550	170.354	25.997	-14.059	0	182.292	462.258	331.394
Gesamt immaterielle Vermögens- gegenstände und Sachanlagen	528.471	183.594	-16.732	0	-18.074	677.259	192.464	28.938	-14.362	0	207.040	470.219	336.007

FINANZANLAGEN

	Bruttowerte 01.01.2025	Investitionen Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2025	Abschreibungen 01.01.2025	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2024	Nettowerte 31.12.2025	Nettowerte 31.12.2024
	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	1.923	0	0	0	0	1.923	0	0	0	0	0	1.923	1.923
Beteiligungen	21	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	21	21
Sonstige Ausleihungen	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3
Summe	1.947	0	0	0	0	1.947	0	0	0	0	0	1.947	1.947
Gesamt Anlagevermögen	530.418	183.594	-16.732	0	-18.074	679.206	192.464	28.938	-14.362	0	207.040	472.166	337.954

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 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 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 2025 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 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unab-

hängig 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 folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die in Abschnitt „4 Erklärung zur Unternehmensführung“ des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote)
- den Abschnitt „5 Nachhaltigkeitsbericht“ 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.

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

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

AN DIE RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM

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 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,

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

AN DIE RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM

 ZUM INHALT

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 Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der

deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Stuttgart, den 11. Mai 2026

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Andrea Ehrenmann
Wirtschaftsprüferin

ppa. Christof Guilliard
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2025 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 fünf Aufsichtsratssitzungen statt.

In der Besetzung des Aufsichtsrats hat es folgende personelle Wechsel gegeben: Hasan Yurdakul folgte ab 21.03.2025 Frank Richter als Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat. Thomas Blase, Ernest Kellner, Nadja Kürten, Christian Specht, Monika Szulc, Meiko Weigang sowie Hasan Yurdakul sind am 02.06.2025 zum Ende der Amtszeit des Aufsichtsrats aus dem Gremium ausgeschieden.

Seit 02.06.2025 gehören Ulrich Eichert, Karl Grokenberger, Georg Haas, Akin Ileri, Marco Prätorius, und Andreas Walter als Arbeitnehmervertreter sowie Bürgermeister Dr. Volker Proffen als Anteilseignervertreter der Stadt Mannheim dem am gleichen Tag konstituierten Aufsichtsrat an.

Herr Matthias Kutsch hat als Anteilseignervertreter der Stadt Heidelberg am 24.07.2025 sein Mandat im Aufsichtsrat beendet. Ihm folgt Andrea Dittmar.

Prof. Dr. Klaus Blettner ist am 31.12.2025 als Anteilseignervertreter der Stadt Ludwigshafen aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Die Stadt Ludwigshafen hat ab 01.01.2026 Herrn Joannis Chorois als Nachfolger entsandt.

Schwerpunktthemen der Beratungen

Beratungsschwerpunkte in den Aufsichtsratssitzungen waren die Auswahl der Wirtschaftsprüfer für das Geschäftsjahr 2025, die Entlastung der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2024, die Verlängerung der Bestellung des technischen Geschäftsführers, die Festlegung der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats, die Wahl von Arbeitnehmervertretern und Vertretern der Anteilseigner zur Entsendung in den Vermittlungsausschuss, den Personalausschuss, den Wirtschaftsausschuss sowie den Technischen Ausschuss der Gesellschafterversammlung, der Wirtschafts- und Mehrjahresplan des folgenden Geschäftsjahres und der Jahresabschluss des vorangegangenen Geschäftsjahres.

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

AN DIE RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM

Billigung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss 2025 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 2025 und den Lagebericht in seiner Sitzung am 26. Juni 2026 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 2026



Raoul Schmidt-Lamontain
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 Zablonski
Telefon: 0621 465 17 65
Telefax: 0621 465 32 14
j.zablonski@rnv-online.de

Fotos

Nikola Neven Haubner
www.haubnerfotografie.de

Gestaltung

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