

Berliner Platz

|Linie

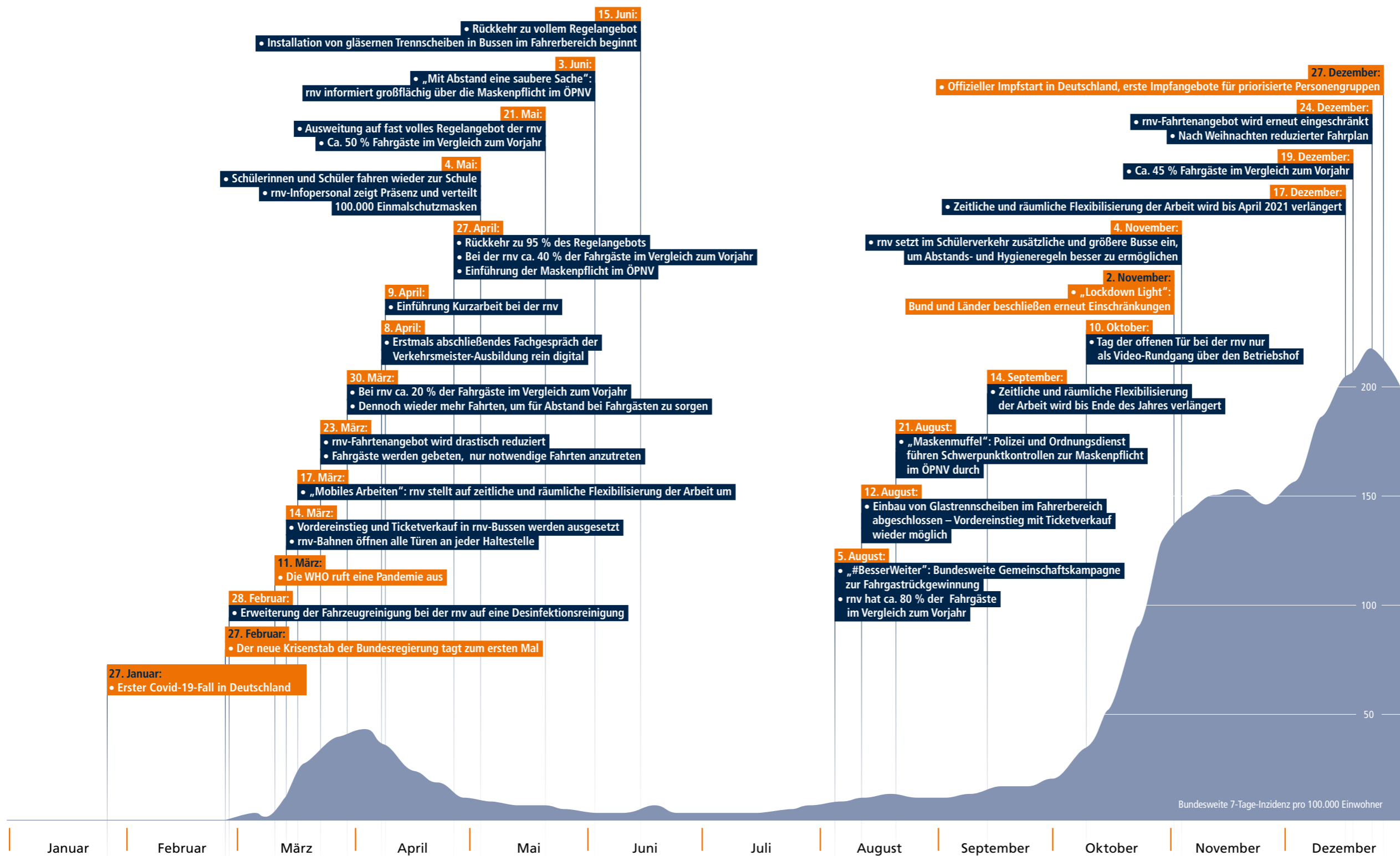
|Ziel

|Abfahrt



ALLES WIRD GUT!

10



Auf einen Blick

Geschäftsbericht 2020

	GJ 2020	GJ 2019	GJ 2018	GJ 2017	GJ 2016	GJ 2015
Fahrgastzahlen in Mio.	112,0	173,4	169,5	170,4	173,4	169,8
Fahrgäste pro Tag in Tsd.	ca. 370	ca. 580	ca. 570	ca. 570	ca. 580	ca. 570
Kasseneinnahmen in Mio. € Netto	133	155	144	140	138	131
Anteil Bartarif in %	16	24	21	21	22	22
Anteil Zeitkarten in %	84	76	79	79	78	78
Jahreskartenkunden						
Jahreskarten Jedermann	7.453	8.326	8.043	8.123	8.411	8.628
Rhein-Neckar-Ticket	11.717	13.130	13.019	12.399	12.430	12.640
Karte ab 60	37.944	40.269	40.725	41.189	41.846	42.449
Job-Ticket	43.190	42.661	41.403	40.052	39.067	37.365
MAXX-Ticket	48.950	52.464	53.711	54.855	56.618	57.119
Sonstige Abonnements	27	26	33	37	36	41
Summe	149.281	156.876	156.934	156.655	158.408	158.242
Job-Ticket Firmen	829	757	613	585	560	566
Verkaufsstellen	62	62	61	62	62	65
Fahrausweisautomaten	412	413	430	429	428	414
Linien	82	85	81	78	78	76
davon Bahn*	20	25	25	25	25	22
davon Bus	62	60	56	53	53	54
Linienlänge in km	827	812	786	751	751	710
davon Bahn	301	301	301	299	299	254
davon Bus	526	511	485	452	452	456
Fahrzeuge im Einsatz						
Bahnen	189	187	187	187	187	186
eigene Busse	124	117	110	111	112	111
angemietete Busse	94	92	81	76	72	71
Nutzwagenkilometer in Mio.						
Bahn	13,0	13,4	13,1	13,2	13,1	12,6
Bus	11,8	11,9	10,8	10,7	10,8	11,0
Verkehrsgebiet						
Einwohner**	839.075	845.329	845.526	842.502	951.675	942.248
Fläche in ha**	62.147	62.147	62.147	62.147	79.814	79.814

* Anpassung der Zählweise ab dem Geschäftsjahr 2020, da Konzessionen für die fünf rheinüberschreitenden Linien nur noch von einer einzigen Genehmigungsbehörde (RP Karlsruhe) ausgestellt werden.

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

Inhalt

Vorwort der Geschäftsführung	2–3
Das Geschäftsjahr	
Zuversicht in Krisenzeiten	4
Ein Jahr voller Herausforderungen	5
Die Pandemie treibt die Digitalisierung voran	6
Innovation als dauerhafter Prozess	7
Mit dem „wir“ gemeinsam durch die Krise	8
Im Austausch für Unternehmen, Zukunft und Belegschaft	9
Es läuft wie auf Schienen: Die Baustellen der rnv	10
Der Schritt in die 2020er Jahre: Neue Aufgabenfelder im ÖPNV	11
Lagebericht	12–37
Bilanz	38
Gewinn- und Verlustrechnung	39
Anhang	40–57
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	58–61
Bericht des Aufsichtsrats	62–63
Impressum	64

Vorwort der Geschäftsführung

„Vor Corona“ und „nach Corona“ – was man im allgemeinen Sprachgebrauch heutzutage so lapidar formuliert, offenbart erst die Zäsur, welche die Pandemie für die Gesellschaft bedeutet. Denn „davor“, also bevor die Corona-Pandemie Anfang 2020 über den Globus, Deutschland und auch die Rhein-Neckar-Region schwappte, war die Welt eine andere. In Zeiten einer Pandemie ist der Kontakt zu anderen Menschen ein möglichst zu vermeidendes Übel – dass dies für den ÖPNV mit seinen Massentransportmitteln eine nie dagewesene Herausforderung bedeutet, bedarf keiner weiteren Erläuterung.

„Vor Corona“ beförderte die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH tagtäglich etwa 580.000 Personen in den Städten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen sowie dem angrenzenden Umland. Auf das turbulente Jahr 2020 gerechnet fuhren täglich rund 200.000 Menschen weniger mit unseren Bussen und Bahnen. Grund dafür waren die großen Kraftanstrengungen von Bund und Ländern, das öffentliche Leben und die Arbeitswelt in Deutschland herunterzufahren und die Menschen voneinander zu trennen. Insbesondere bei den Einzel- und Kurzzeitfahrtscheinen macht sich dies deutlich, da viele Gelegenheitsnutzer in der unsicheren Situation mit den staatlichen Maßnahmen die Fahrt mit dem ÖPNV vermieden.

Langwierige Krankheiten seien Lehrjahre der Lebenskunst und der Gemütsbildung, schrieb der deutsche Schriftsteller Novalis. Dieser Weisheit folgend lässt sich das zurückliegende Geschäftsjahr 2020 mit dem zentralen Krisenthema Corona als eine große Lehrstunde begreifen. Die Corona-Pandemie hat für jeden Menschen und selbstverständlich auch für uns als ÖPNV-Unternehmen zahlreiche neue Lektionen parat gehalten – darunter allein schon viele neue Vokabeln wie Inzidenz, R-Wert, FFP2-Maske, Herdenimmunität, Hygienekonzept und Pande-

miekurve. Für viele bisher funktionierende Konzepte wurden neue Lösungsansätze gebraucht, so beispielsweise der Vordereinstieg und der Fahrscheinkauf bei der Busfahrerin oder dem Busfahrer. Beides wurde aus Infektionsschutzgründen ausgesetzt, bis im Sommer gläserne Trennscheiben am Fahrerplatz der Busse installiert wurden. Um die Fahrt im ÖPNV zu ermöglichen wurde, in der Summe aller Reinigungs- und Informationsmaßnahmen ein erheblicher Mehraufwand betrieben, der Geld kostet.

Die Lehrjahre der Krisenzeit haben wir im vergangenen Jahr aber auch genutzt, neue Lösungsansätze zu verfolgen und weiter an den wichtigen strategischen Themen zu arbeiten. Das Ziel: die Verkehrswende. Besondere Meilensteine sind die erstmalige Einberufung des Strategiebeirats als Austauschgremium mit der lokalen Politik und unsere Ausbaustrategie „rnv 2030“ – die Ausarbeitung eines flexiblen Plans, wie in verschiedensten Bereichen der Ausbau des ÖPNV in der Rhein-Neckar-Region zukünftig vorangetrieben werden kann.

Mit unserem „fips“, einem On-Demand-Shuttle, der im vergangenen Jahr ausgearbeitet und vorbereitet wurde, gehen wir 2021 auf neue Möglichkeiten des Verkehrs ein und nehmen die berüchtigte „letzte Meile“ in den Wegebeziehungen der ÖPNV-Nutzer ins Visier. Unsere elektrischen Shuttlebusse können von Fahrgästen per App gebucht werden. Dann wird der Linienweg optimal auf die Bedürfnisse der Fahrgäste im Fahrzeug abstimmt und diese praktisch vor der eigenen Haustür abgesetzt oder abgeholt. Auch im Projekt „RABus“ erforschen wir Zukunftsmusik: autonome Busse, die ohne Fahrer ihren Weg finden. Von dem Reallabor versprechen wir uns praktische Erfahrungen für die Planung künftiger automatisierter Zusatzangebote in den noch nicht voll für den ÖPNV erschlossenen



Stadtquartieren in Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen. Daneben wird auch die Antriebswende erforscht: Die rnv arbeitet in gleich zwei Projekten an der Erprobung von Wasserstoff als Energieträger, um mittelfristig auch Wasserstoffbusse in der Metropolregion im ÖPNV einzusetzen. Und schließlich wurde die Krise auch genutzt, um unsere neue Straßenbahn, die Rhein-Neckar-Tram 2020, auf die Zielgerade der Konstruktion einbiegen zu lassen, um dann die Menschen im Herzen der Metropolregion „nach Corona“ mit einer ganz neuen Straßenbahn zu bewegen.

Denn auch wenn es im Sommer 2021 noch immer nicht ganz greifbar ist: Es wird eine Zeit „nach Corona“ geben, in der die große Aufgabe der Verkehrswende wieder umso relevanter wird. Auch wenn wir aktuell erst noch die Krise hinter uns und die Fahrgäste wieder einsteigen lassen müssen – die Herausforderung des Klimawandels schläft nicht. Denn gerade aufgrund der Angebotserweiterungen in den vergangenen Jahren „vor Corona“ stößt die rnv bei den Fahrgastzahlen bereits heute teilweise an die Kapazitätsgrenze. Die Herausforderungen des vergangenen Jahres haben uns nur noch deutlicher vor Augen geführt, was wir schon wissen: Wir müssen als ÖPNV-Branche wachsen.



Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

Christian Volz
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten



Zuversicht in Krisenzeiten

Alles wird gut. Einerseits vermittelt diese Aussage Gelassenheit in einer gegenwärtigen Situation, die nicht dem gewünschten Sollzustand entspricht. Andererseits signalisiert sie Vertrauen auf etwas zu erwartendes Gutes. Und in beiden Lesarten trifft diese Aussage auf das Geschäftsjahr 2020 der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) zu. Denn sowohl die notwendige Zuversicht in Krisenzeiten als auch die Gewissheit nachhaltiger Verbesserung waren Bestandteile des zurückliegenden Geschäftsjahrs.

Das Jahr 2020 war – nicht nur für die rnv – nahezu vollständig durch die Corona-Pandemie geprägt: Die Viruskrankheit COVID-19, die sich Anfang des Jahres auch in Deutschland verbreitete, sorgte für eine nie dagewesenen Herausforderung für Menschen, Gesellschaft und Wirtschaft. Für Verkehrsunternehmen deutschlandweit ergaben sich im Frühling durch das Herunterfahren des öffentlichen Lebens teils enorme Fahrgast- und damit Umsatzrückgänge, die sich auch durch die zwangsläufig geänderten Arbeitsgewohnheiten mit deutlich mehr Homeoffice im Verlauf des Jahres verstetigten.



Gleichzeitig mussten die Menschen mit der unsicheren Informationslage umgehen. Gerade zu Beginn der ersten Welle im Frühjahr bis in den Hochsommer bestanden grundsätzliche Unklarheiten für viele Menschen. Wie würde sich eine mögliche Infektion eigentlich bemerkbar machen? Welche Übertragungswege kann das Virus nehmen? Wie sicher ist die Benutzung des ÖPNV eigentlich? Aus Sicht der rnv war vor diesem Hintergrund die beste Strategie, die Fahrgäste so ausführlich wie möglich zu informieren: über geänderte Fahrtangebote, neue Regelungen von Bund und Ländern, die sich auf den ÖPNV auswirkten, oder auch wie sie sich durch Hygienemaßnahmen vor einer Infektion schützen können. So ließ sich auch in der unübersichtlichen

Situation am besten das Gefühl von Klarheit, Sicherheit und damit Zuversicht verbreiten.

Die Erkenntnisse der Medizin lassen sich allerdings denkbar schlecht mit einem massenhaft genutzten ÖPNV vereinbaren, schließlich stellen viele Menschen auf kleinem Raum immer ein gewisses Infektionsrisiko dar. Für die rnv ergab sich in diesem besonderen Jahr daher eine paradoxe Situation: Trotz enormem Fahrgastrückgang und stark gefallen Umsätzen, vor allem bei Einzel- und Kurzzeitfahrtscheinen, betrieb die rnv einen teils erheblichen Mehraufwand. Neben Informationskampagnen zur Maskenpflicht und entsprechenden Kontrollen, zusätzlichen Reinigungen von Arbeitsplätzen und Fahrzeugen, der Beschaffung von Masken und Desinfektionsmitteln und der Umrüstung von Bussen wurde das Fahrtenangebot nur zeitweise eingeschränkt und teilweise sogar durch Zusatzfahrten verstärkt. Auf diese Weise sollte der Fahrgaststrom entzerrt und der Kontakt der per Straßenbahn und Bus fahrenden Menschen untereinander auf ein Minimum beschränkt werden. Dies war gerade in den Stoßzeiten eine nur schwer lösbare Aufgabe. Entsprechend wurden zur Wiederaufnahme der Schule in Ludwigshafen ab September, in Heidelberg und Mannheim auch ab November zusätzliche Busse auf verschiedenen Linien zur Entlastung des Schülerverkehrs eingesetzt.

Dabei war die rnv auch gefordert, den Menschen die teilweise nur widerwillig angenommenen Regelungen nahezubringen. Bund und Länder haben die Vorschrift zum Tragen eines Mund- und Nasenschutzes in Bus, Bahn und an Haltestellen, kurz die Maskenpflicht im ÖPNV, Ende April bundesweit eingeführt. Um Fahrgäste zum Tragen der Maske zu animieren, war rnv-Personal zum Auftakt der Infektionsschutzmaßnahme an zahlreichen Punkten im Verkehrsgebiet vertreten und verteilte kostenlose Einwegmasken an die Fahrgäste. Gleichzeitig startete die rnv eine positiv wahrgenommene Kommunikationskampagne, die für gegenseitige Rücksichtnahme durch das Tragen von Masken in Bus und Bahn warb. Mit Durchsagen und Aushängen in den Fahrzeugen, ansprechenden Werbeplakaten an Knotenpunkten und in Haltestellenbereichen sowie unterhaltsamen Anzeigen in den Tageszeitungen und sozialen Medien wurde die Mehrzahl der Menschen erreicht. Allerdings mussten auch mehrfach Schwerpunktkontrollen der Ordnungskräfte unterstützt werden, um so manchen renitenten Maskenverweigerer zum Einhalten der geltenden Maskenpflicht zu bewegen.

Ein Jahr voller Herausforderungen

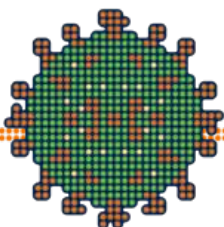
Bei aller Zuversicht und neuen Wegen, die eine Krise erfreulicherweise auch als positiven Nebeneffekt mit sich bringt, muss auch deutlich bleiben, dass diese Krise den ÖPNV in Deutschland schwer getroffen hat. Der öffentliche Nahverkehr war in Deutschland in den vergangenen Jahren auf Rekordniveau unterwegs und hatte mit dem Einsetzen der Corona-Krise einen starken Einbruch der Fahrgastzahlen zu verdauen. Aus diesem Grund haben Bundesregierung und Länder milliardenschwere Rettungspakete für den ÖPNV vorbereitet. Auch die rnv hat zusammen mit ihren Aufgabenträgern Ausgleichsleistungen in Höhe von rund 30 Millionen Euro für das Jahr 2020 aus dem ÖPNV-Rettungsschirm beantragt.

Schließlich haben Ausfälle von Fahrgasteinnahmen und Mehrkosten für Maßnahmen zum Infektionsschutz für große Verluste bei der rnv gesorgt. Nach einer überstandenen ersten Welle im März und April, in der der Fahrgastrückgang besonders gravierend war, folgte ein Sommer niedriger Ansteckungszahlen, in dem mit einigen Maßnahmen, wie der Installation von gläsernen Trennscheiben am Fahrerplatz in Bussen, auch der Fahrplan voll wiederhergestellt werden konnte. So kehrte die rnv im Juni 2020 auch im Abend- und Nachtverkehr wieder annähernd vollständig zum regulären Fahrplan zurück. Allerdings folgte im Herbst eine zweite Infektionswelle: Eine herbe Enttäuschung für viele, die auf ein Ende der Einschränkungen gehofft hatten. Diese zweite Welle, die sich auch bis zum Jahresende nicht brechen ließ, stellte die erste in puncto Ansteckungszahlen deutlich in den Schatten und flachte erst mit strikten Maßnahmen durch Bund und Länder im Frühjahr 2021 wieder ab. Entsprechend wurde das Angebot aufgrund der prekären Infektionslage zum Jahresende wieder gedrosselt.

Dennoch war der Fahrgastrückgang in den Monaten März und April 2020 deutlich stärker als in der zweiten Corona-Welle im Herbst und Winter – trotz ähnlicher staatlicher Beschränkungen. Dies lag entweder daran, dass die Bevölkerung ihre Mobilität allgemein weniger beschränkte, oder daran, dass die zuerst aufgetretene Angst vor einer eventuellen Infektion im Personennahverkehr nach dem Schock der ersten Corona-Wochen im Frühjahr 2020 nicht mehr so stark auftrat. Dennoch blieb die Zahl der Fahrgäste im Jahr 2020 ab Beginn der Pandemie in

Deutschland reduziert. Die absolut höchste Nachfrage wurde nach den Sommerferien im September bis zum Beginn der Herbstferien erzielt. Sie sank wieder ab mit den Maßnahmen der Regierung, dem sogenannten „Lockdown light“ ab 2. November und dann ein weiteres Mal deutlich mit dem kompletten „Lockdown“ ab 16. Dezember. So ist die geringere ÖPNV-Nutzung im Herbst vermutlich weniger auf das stärkere Infektionsgeschehen zurückzuführen, sondern eher auf das Inkrafttreten staatlicher Maßnahmen – also den Wegfall von Reiseanlässen durch Schließung der Reiseziele. Auch während der härtesten Corona-bedingten Beschränkungen sorgte die rnv für eine verlässliche Mobilität mit nur minimalen Reduzierungen des Angebots.

Auch wenn sich die Fahrgastzahlen außerhalb der gesetzlichen Einschränkungen des öffentlichen Lebens wieder auf hohem Niveau eingependelt haben, heißt das Ziel der näheren Zukunft ganz klar: Fahrgäste zurückgewinnen. Schließlich ist die gesamte ÖPNV-Branche auf deutliches Wachstum angewiesen – nicht zuletzt, um die Klimaschutzziele zu erreichen.



BLEIBEN SIE GESUND!

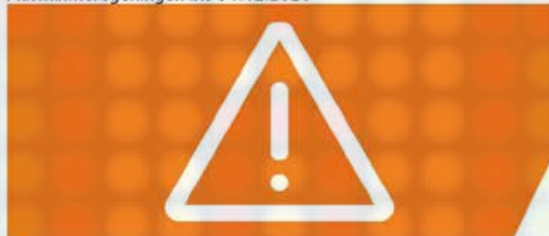
Die Pandemie treibt die Digitalisierung voran

Nicht nur für die Fahrgäste, auch für die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der rnv bedeutete die Corona-Krise eine grundlegende Umwälzung. Ähnlich wie die Fahrgäste wurde auch die Belegschaft über den Verlauf des Pandemiejahres immer wieder informiert. So wurde Anfang März 2020 der erste von zahlreichen Corona-Sondernewslettern an die Belegschaft versendet. Bereits im Februar 2020 war über Hygieneregeln – wie richtiges Händewaschen, in die Armbeuge niesen, nicht ins Gesicht fassen und Abstand halten – informiert worden. Im Verlauf der ersten Welle im Frühjahr tagte zudem intern täglich ein rnv-Krisenstab, um die Maßnahmen für die rnv festzulegen, die aus der aktuellen Situation abzuleiten waren. Die rnv war, wie im Grunde die gesamte Gesellschaft, im Krisenmodus, in dem es bedacht und mit Umsicht zu manövrieren galt. Entsprechend wurden Corona-Updates schnell zu einem ständigen Begleiter. Die Botschaften an die Belegschaft reichten von der Bitte, sich auch außerhalb der Kantine, die in den Krisenzeiten die reguläre Essenausgabe einstellte und Mahlzeiten nur noch „to-go“ anbot, nicht mit den Kolleginnen und Kollegen als Gruppe zusammenzusetzen, sondern den vorgeschriebenen Abstand von 1,5 Metern einzuhalten, bis zur Information, dass die Reinigung in der rnv generell auf die Desinfektionsreinigung erweitert wurde. Neben Bussen und Bahnen wurden nun auch an den Arbeitsplätzen bei jedem Reinigungsvorgang Desinfektionsmittel eingesetzt, um das Infektionsrisiko auf Oberflächen zu minimieren.



Sondernewsletter > Update Coronavirus > 14.09.2020

Zeitliche und räumliche Flexibilisierung der Arbeit – Verlängerung der Ausnahmeregelungen bis 31.12.2020



Achtung Update Coronavirus!

Einen Einschnitt für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stellte auch die Episode der Kurzarbeit ab April 2020 dar. In einer Zeit des stark eingeschränkten Fahrtangebots sollten die Kassen der Gesellschafter entlastet werden. Mehrheitlich bedeutete dies für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, dass im Schnitt zwischen drei und fünf Arbeitstage pro Mitarbeiter ausfielen.

Die größte Änderung für die Belegschaft war die Einführung der Ausnahmeregelungen zur zeitlichen und räumlichen Flexibilisierung der Arbeit. Damit wurde zu einem ermöglicht, dass die Arbeit in Verwaltungs- und Technikbereichen auch in den Abend- und Nachtstunden und an den Wochenenden stattfinden konnte – eine deutliche Erleichterung bei der Kinderbetreuung ohne Schule oder Kindergarten. Zudem bot es die Möglichkeit, zu jeder Uhrzeit arbeiten zu können, um möglichst wenigen anderen Menschen zu begegnen. Außerdem wurde die Belegschaft angehalten, keine Arbeitszeit anzusparen, zeitgleich wurde das Einbringen von außerplanmäßigem Urlaub, Zeitguthaben, vorgezogenen Demografie-Tagen oder auch unbezahltem Urlaub ermöglicht.

Schließlich ermöglichte die räumliche Flexibilisierung das „Mobile Arbeiten per Fernzugriff“ von überall aus – zumindest für die geeigneten Tätigkeiten ohne Bedarf an Geräten oder Werkzeugen, die nur im Betrieb zur Verfügung stehen. Zwar war die technische Infrastruktur bereits vor dem Beginn der Krise vorhanden, doch jetzt erst war die große Stunde des Zugriffs auf den Büro-PC von zu Hause aus gekommen. Für die rnv entwickelte sich daraus im Laufe des Jahres eine bislang nicht gekannte Routine bei Videokonferenzen und digitalen Meetings. Was digital möglich war, wurde fortan auch digital umgesetzt – wie beispielsweise das Unterzeichnen von internen Dokumenten. Dies stellte eine Trendwende in der Arbeitswelt dar und markierte den Eintritt in eine neue Phase der Arbeit bei der rnv, da im Folgejahr 2021 Regelungen zum Mobil arbeiten auch nach Abflauen der Pandemie vorbereitet wurden.

Nicht zuletzt durch die vielen Maßnahmen zum Schutz der eigenen Belegschaft kam die rnv mit knapp über 70 Fällen einer Corona-Infektion in der Belegschaft durch das Jahr 2020.

Innovation als dauerhafter Prozess

In Krisenzeiten lassen sich die Fähigkeiten des Menschen zum Finden neuer Lösungen als ein positiver Nebeneffekt beobachten. Schließlich sind es Erfindungen und neue Konzepte, die uns Probleme lösen und Krisen bewältigen lassen. Im Fall der rnv hat es 2020 gleich mehrere Innovationen gegeben. Darunter sowohl Projekte, die neu begonnen und angestoßen wurden, Weiterentwicklungen, die sich zu Beginn der Pandemie mitten im Werdensprozess befanden, und schließlich Innovationen, die 2020 zum Abschluss gebracht wurden.

In letzte Kategorie fallen die „smarten“ Dynamischen Fahrgastinformationstafeln (DFIs), die im vergangenen Geschäftsjahr in Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg installiert wurden. Diese kabellosen DFIs sind sehr viel einfacher zu installieren als die großen Anzeigetafeln im rnv-Verkehrsgebiet. Auch sie zeigen aktuelle Abfahrtszeiten in Echtzeit und Störungsinformationen an den Haltestellen an. Mit einer besonders energieeffizienten LCD-Anzeige kommen sie ganz ohne Stromkabel aus und auch die anzuzeigenden Daten werden kabellos übermittelt. Eine eingebaute Batterie versorgt das Modul etwa drei Jahre lang mit Energie.

Auch die Fahrgast-App „rnv Start.Info“ erhielt 2020 ein Update: Sie wurde am 1. September 2020 technisch neu aufgesetzt sowie optisch überarbeitet. Damit stehen Nutzerinnen und Nutzern neue Funktionen zur Verfügung. Darunter zum Beispiel eine Verbindungsauskunft, die sich einfach per Drag and Drop bedienen lässt. Ebenfalls im September wurde das digitale Abonnement-Angebot der rnv um das MAXX-Ticket erweitert, das künftig auch über das Portal abo.rnv-online.de bestellt und verlängert werden kann. Damit sorgt der digitale Fortschritt für eine Plastikkarte weniger im Portemonnaie der rnv-Kunden.

Eine Weiterentwicklung, die sich noch auf dem Weg zur Vollen- dung befindet, ist die neue Straßenbahn Rhein-Neckar-Tram 2020 (RNT 2020), die auch im vergangenen Geschäftsjahr Meilensteine erreicht hat. So konnte die Konstruktion der Rhein-Neckar-Tram in die Endphase eintreten. Die Anforderungen aus dem Pflichtenheft bei der Fertigung der Wagenkästen und Drehgestelle wurden umgesetzt. Dabei wurden auch die 2019 mit den Verbänden vereinbarten Verbesserungen in der Innenraumgestaltung berücksichtigt. Bis zur Mitte des Jahrzehnts sollen alle bestellten 80 neuen Fahrzeuge durch die Metropolregion rollen.



Schließlich gibt es zwei neue ÖPNV-Angebote, die im vergangenen Geschäftsjahr in die Wege geleitet wurden. Zum einen geht die rnv erste Schritte in Richtung autonomes Fahren im ÖPNV: Im Gemeinschaftsprojekt „Reallabor für den Automatisierten Busbetrieb im ÖPNV in der Stadt und auf dem Land“ (RABus), das im Jahr 2020 vom Land eine Förderzusage von sieben Millionen Euro erhalten hat, soll bis Ende 2023 ein weitgehend wirtschaftlicher ÖPNV-Betrieb mit elektrifizierten und automatisierten Fahrzeugen erprobt werden. Diese sollen dann auf einer Strecke im neuen Mannheimer Stadtquartier FRANKLIN eingesetzt werden. In eine ähnliche Kerbe schlägt auch das On-Demand-Shuttle-Angebot der rnv. Es soll auf der sogenannten ersten bzw. letzten Meile die Attraktivität des ÖPNV verbessern. Dieses in Mannheim individuell buchbare „flexible individuelle Personen-Shuttle“ mit Namen „fips“ wurde 2020 maßgeblich entwickelt und vorgebracht. Im Frühjahr 2021 konnten die Elektrofahrzeuge, die mit 100 Prozent Ökostrom betrieben werden und äußere Stadtteile besser in das ÖPNV-Netz einbinden sollen, dann ihren Dienst aufnehmen.



ZUKUNFT JETZT!

Mit dem „wir“ gemeinsam durch die Krise

Auch abseits der Corona-Pandemie hieß es für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der rnv zusammenhalten, (digital) zusammenrücken und den gemeinsamen Austausch vorantreiben. Als herausragende Säule dieses Zusammenhalts wurde im zurückliegenden Geschäftsjahr das neue Modul „wir“ in die Unternehmensstrategie aufgenommen und ergänzte diese zu „rnv 5.0“. Unter diesem Modul führt die rnv auch den Aspekt „Moderne Arbeitswelt rnv“, also die Implementierung des Mobilen Arbeitens sowie eine weitere Arbeitsflexibilisierung im Sinne der Belegschaft und weitere Aspekte einer modernen Arbeitsumgebung. Einen im gesamten Unternehmen sichtbaren Auftritt für das Wir-Modul legte das neue rnv-Mitarbeitermagazin hin, das den eingängigen Namen „wir“ trägt und erstmals im Dezember 2020 postalisch an die gesamte Belegschaft der rnv versendet wurde. Damit setzt die rnv den Wunsch nach mehr Kommunikation, Austausch – und „Wir-Gefühl“ – in die Tat um. Das Mitarbeitermagazin erscheint viermal im Jahr.



In der Öffentlichkeitsarbeit trat die rnv im November 2020 mit dem neuen Unternehmenspodcast der rnv „verkehr(t) verhö(r)t“ auf. In den etwa 20-minütigen Hörfolgen, die für die rnv-Belegschaft und die Außenwelt an jedem ersten Mittwoch im Monat verfügbar gemacht werden, geht es im Gespräch um vielfältige Themen und Situationen, die die rnv und ihre Fahrgäste beschäftigen.

Auch für das leibliche Wohl der Belegschaft muss gesorgt sein. In diesem Sinne wurde am 7. Januar 2020 die neue Kantine am Standort Heidelberg mit frischem Design und einem neuen gastronomischen Angebot eröffnet. Und auf dem Betriebshof in Mannheim musste die Kantine aufgrund der Sanierung des bisherigen Gebäudes in einer Zwischenlösung Platz finden. Diese im September eröffnete Interimskantine ist aber alles andere als ein Trostpflaster bis zur Rückkehr in das sanierte Gebäude M8. Eine ausreichende Flüssigkeitszufuhr ist auch ein wichtiger Baustein für produktive Arbeit – deshalb wurden ab April 2020 und bis in den Juni hinein in den Pausenräumen des Fahrpersonals, Werkstätten und Büros mehr als 60 Trinkwasserspender montiert und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Trinkwasserflaschen zu Verfügung gestellt.

Auch neue Kolleginnen und Kollegen ergänzten die Gemeinschaft in der rnv. Zum einen war die rnv wieder auf den Arbeitgebermessen vertreten, bis diese im Frühjahr aufgrund der Pandemiesituation eingestellt wurden. Zum anderen fuhr nach dem Erfolg im letzten Jahr beim Job-Speeddating auch die Arbeitgebermarkenbahn im März und Oktober wieder durch Mannheim, um Jobinteressierten einen unkomplizierten Gesprächsbeginn über einen beruflichen Einstieg bei der rnv zu bieten. Zudem hat sich die rnv mit der Bundesagentur für Arbeit Mannheim und ver.di Rhein-Neckar im späten Herbst zusammengeschlossen, um der von der Schließung einer Mannheimer Filiale betroffenen „Galeria Kaufhof“-Belegschaft eine berufliche Perspektive zu bieten. Etwa 40 ehemalige Kaufhofmitarbeiter hatten die Möglichkeit, sich unkompliziert bei der rnv vorzustellen. Ähnlich wie beim Speeddating konnte es auch hier schnell gehen: Wer beispielsweise Interesse an einem Job im Fahrdienst der rnv hatte, durfte noch vor Weihnachten direkt zum Einstellungstest und danach zum Vorstellungsgespräch.

Im Austausch für Unternehmen, Zukunft und Belegschaft

In den Gremien im Kosmos der rnv gab es neue Stellen zu besetzen, zudem wurde ein gänzlich neues Gremium im vergangenen Geschäftsjahr zu seiner ersten Sitzung einberufen. So wurde der rnv-Aufsichtsrat zu großen Teilen neu besetzt und der neu gegründete Strategiebeirat kam zum ersten Mal zusammen.

Bis zum 7. Mai 2020 hatte die rnv-Belegschaft die Möglichkeit, ihre Stimme bei der Aufsichtsratswahl abzugeben. Dabei wurden die Vertreter für Arbeitnehmer, leitende Angestellte sowie Gewerkschaften gewählt. Am 25. Juni trat der neue rnv-Aufsichtsrat zu seiner ersten Sitzung zusammen. Aufgrund der Kommunalwahlen in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg sowie den zuvor genannten Aufsichtsratswahlen bei der rnv wurde ein Großteil der 20 Sitze im Aufsichtsrat neu besetzt. Bei der ersten Sitzung wurde Christian Specht, Erster Bürgermeister und ÖPNV-Dezernent der Stadt Mannheim, zum neuen Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Specht übernahm das Amt regulär für fünf Jahre von Klaus Dillinger, nachdem er bereits im März 2020 dessen Nachfolge für die restliche Amtszeit angetreten hatte.

Am 2. Juli tagte erstmals der neu gegründete rnv-Strategiebeirat. Dieses neue Forum, in dem Vertreterinnen und Vertreter der rnv-Gesellschaften und der Kommunalpolitik vertreten sind, soll eine Austauschplattform für aktuelle Projekte, Herausforderungen und Probleme, denen sich die rnv gegenüber sieht, bieten. Ein Anlass ist auch die Erwartung, dass sich die Rolle und das Bild der rnv – vor dem Hintergrund der anhaltenden Corona- und Klimakrise und der dringend notwendigen Verkehrswende – verändern. Die Gremienmitglieder erhalten Hintergrundinformationen rund um die rnv und den ÖPNV im Allgemeinen und können diese in die verkehrspolitische Arbeit ihrer Fraktionen einbringen. So bleibt die rnv im Gespräch und erhält im Gegenzug Einschätzungen und Hinweise zu ÖPNV- und Verkehrsthemen aus der Politik.

Besonders im Fall gegensätzlicher Auffassungen ist der kommunikative Austausch entscheidend. Auf die rnv kam diese Form des Austauschs im Herbst zu: Ende September rief die Gewerkschaft ver.di die Beschäftigten der kommunalen Öffentlichen Personennahverkehrsunternehmen bundesweit zum Streik auf. Mit der Bestreikung wurden der Straßenbahn- und Busverkehr, die Verwaltung und die Werkstätten der rnv wie auch die Mobilitätszentralen in Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg komplett stillgelegt. Bis zur einvernehmlichen Einigung von Gewerkschafts- und Arbeitgebervertretern kam es am 29. September, 16. Oktober und 30. Oktober zum Streik, was für die Fahrgäste hieß: drei Tage ohne ÖPNV-Dienstleistung durch die rnv.



GEMEINSAM GENT'S!.....

Es läuft wie auf Schienen: Die Baustellen der rnv

Auch zahlreiche Baustellen im rnv-Verkehrsgebiet wurden im zurückliegenden Geschäftsjahr fortgeführt. Ebenso wurden neue in die Wege geleitet. In diesem Feld hat die Corona-Krise im vergangenen Geschäftsjahr keine größeren Schneiden geschlagen. Vielmehr kamen manche Maßnahmen sogar schneller als zunächst veranschlagt voran.

Schon zum Beginn des Jahres wurde die Modernisierungsmaßnahme in Weinheim Ende Januar feierlich abgeschlossen. Diese Dauerbaustelle mit einer Länge von etwa 800 Metern hatte seit Oktober 2018 für etwa 40 Wochen die Linie 5 unterbrochen, auf der Busse als Ersatz für die Straßenbahnen eingesetzt wurden. Gleichzeitig erfolgten die Verlegung und der barrierefreie Ausbau der ehemaligen Haltestelle Luisenstraße zur neuen Haltestelle Weinheim Hauptbahnhof.

Neben diesem Abschluss wurden auch zwei für Mannheim besondere Baumaßnahmen angestoßen. So hat der geplante Ausbau der Bus- und Stadtbahnhaltestelle Mannheim Hauptbahnhof zu einem viergleisigen ÖPNV-Knotenpunkt mit der Übergabe des Planfeststellungsbeschlusses im Mai eine wichtige Hürde genommen. Diese Kapazitätserweiterung für das Straßenbahnnetz in Mannheim mit einer Neuordnung der Haltestelle sowie der Einrichtung eines vierten Bahnsteigs ist maßgeblich für die zukünftige Einrichtung weiterer Linien und Verdichtungen. Die vorbereitenden Bauarbeiten starten im Sommer 2021, die Inbetriebnahme ist für Frühjahr 2023 – vor Beginn der Bundesgartenschau in Mannheim – geplant. Auch für das Stadtquartier FRANKLIN wurden ebenfalls im Mai 2020 die Pläne für den Bau des Stadtbahnanschlusses des neuen Stadtquartiers an das Netz vorgestellt. Dabei ist der Neubau einer Gleisstrecke mit einer Länge von etwa 1,8 Kilometern geplant, die am neu errichteten und barrierefrei ausgebauten Bahnhof Bensheimer Straße von der Eisenbahnstrecke der Linie 5 abzweigen und durch die Mitte des neuen Stadtquartiers führen soll. Bereits ab der zweiten Jahreshälfte 2023 sollen die Bewohnerinnen und Bewohner des neuen Stadtquartiers die Straßenbahn in Richtung Stadtmitte nehmen können – allerdings zunächst mit einem Umstieg am zukünftigen Bahnhof Bensheimer Straße. Die Bauarbeiten sollen in der zweiten Hälfte des Jahres 2021 beginnen.

Weitere Maßnahmen umfassen die Erneuerung der Straßenbahngleise in Leimen ab März 2020. Sie schloss im Verlauf des Jahres bereits die Bauphasen 1 und 2 ab, um im November in die Bauphase 3 einzutreten – wegen des guten Baufortschritts bereits drei Monate früher als geplant. Dabei werden bis März

2022 die Gleise der Linie 23 mitsamt dem Gleisbogen Rathausstraße zwischen den Haltestellen Kurpfalz-Centrum und Leimen Friedhof erneuert. Ebenfalls werden alte Versorgungsleitungen für die Stadt Leimen ersetzt und drei Straßenbahnhaltestellen barrierefrei ausgebaut und mit Sitzgelegenheiten, Überdachung und elektronischen Anzeigetafeln ausgestattet.



Auch in Ludwigshafen-Friesenheim lief es gut mit der Großbaustelle für die „Neue Linie 10“. Seit April 2019 erneuert die rnv die Strecke der Stadtbahnlinie 10 in Alt-Friesenheim auf dem Streckenkilometer zwischen den Haltestellen Friesenheim Mitte und der Kreuzung Sternstraße und Kreuzstraße. Zudem werden drei Haltestellen barrierefrei ausgebaut und Versorgungsleitungen, Abwasserkanäle sowie Straßenbeläge und Gehwege erneuert. Auch hier kam der Bau im vergangenen Geschäftsjahr besonders gut voran: Bereits ab 2. November 2020, und damit einige Monate früher als zuerst geplant, konnte die Bauphase 4 beginnen. Bei sieben Bauphasen insgesamt hieß es somit Bergfest für die Linie 10.

Einen gutes Ende nahm auch eine kleine Krise des Jahres 2019, die Sperrung der Haltestelle Berliner Platz in Ludwigshafen aufgrund der maroden Hochstraße Süd: Am 14. September 2020 konnten endlich wieder die Bahnen über den wichtigsten Knotenpunkt rollen. Zehn Monate mussten die Fahrgäste Umleitungen und Haltestellenverlegungen in Kauf nehmen, die mit der Sperrung der Hochstraße Süd erforderlich wurden. Nach dem Abriss der Pilzhochstraße im Bereich des Berliner Platzes erfolgten dann die notwendigen Arbeiten, um den Schienenverkehr wieder aufnehmen zu können.

Der Schritt in die 2020er Jahre: Neue Aufgabenfelder im ÖPNV

Die Aufarbeitung der Corona-Krise ist bei weitem nicht die einzige Aufgabe, die sich der rnv in den beginnenden 2020er Jahren stellt. Zahlreiche neue Wege, um in Zukunft einen zeitgemäßen ÖPNV anbieten zu können, müssen beschritten werden. Denn ohne Zweifel ist der ÖPNV die umweltfreundlichste Art, Menschen zu bewegen. Neue Potentiale und der generelle Ausbau des ÖPNV in den nächsten Jahren sind daher für die Verkehrswende von grundlegender Wichtigkeit.

Dabei handelt es sich teilweise um Projekte und Themen, die seit Jahren bekannt sind, wie beispielsweise der Neubau des Heidelberger Betriebshofs. Dieser soll dort entstehen, wo der alte heute schon ist, was räumliche Herausforderungen für die Planung bereithält – besonders in Verbindung mit dem Zukunftskonzept Bergheim. Dieses sieht mehr bezahlbare Mietwohnungen, Grün- und Freiflächen und die Einbeziehung des Kultur- und Kreativwirtschaftszentrums Dezernat 16 vor. Im Sommer 2020 wurde durch die Stadt Heidelberg und die rnv der derzeitige Arbeitsstand der aktuellen wie komplexen Aufgabe des rnv-Betriebshofs in Heidelberg mit dezentralen Abstellmöglichkeiten für Straßenbahnen vorgestellt. Im Zuge dessen ging es auch um das Zukunftsthema der Antriebswende in Form eines neuen Standorts für die zukünftigen Wasserstoffbusse der rnv.

In diesem Themenfeld arbeitet die rnv in gleich zwei verzahnten Projekten mit mehreren Projektpartnern aus der Region und dem Südwesten. Dabei wird Wasserstoff als Energieträger mit dem Fokus auf die gesamte Produktions- und Lieferkette bis hin zum Verbraucher, wie beispielsweise den Bussen der rnv, getestet. Nachdem die rnv bereits auf verschiedenen kurzen Linien batterieelektrische Elektrobusse mit klassischer Depotladung erprobt hat und im Jahr 2021 weitere 30 Elektrobusse beschafft werden sollen, ist vorgesehen, bis Ende des Jahres 2023 teilweise Wasserstoffbusse auf längeren Linien zum Einsatz kommen zu lassen. Bis zum Jahr 2032 will die rnv ihre Busflotte vollständig mit alternativen Antrieben ausrüsten.

Zudem arbeitet die rnv weiterhin an einem besonderen Papier, um der für den Klimawandel so wichtigen Verkehrswende auf die Sprünge zu helfen: Mit der ÖPNV-Ausbaustrategie „rnv 2030“ wurde 2020 ein flexibler Maßnahmenplan erarbeitet, wie in verschiedensten Bereichen der Ausbau des ÖPNV in der Rhein-Neckar-Region zukünftig vorangetrieben werden kann. In einer dynamischen und auch aktuell stetig fortgeschriebenen Übersicht werden Gedanken und Ideen sowie erste mögliche Maßnahmen geschildert, wie Fahrgastzuwächse von 30, 50 oder auch 100 Prozent transportiert werden können.



Unter anderem werden darin auch konkrete Planungsaufträge behandelt. Beispielsweise gab der Heidelberger Gemeinderat der rnv im Februar 2020 einen weiteren Planungsauftrag zur Erschließung des Patrick-Henry-Villages per Straßenbahnlinie. Damit liegen sieben Vorschläge für eine mögliche Anbindung des neuen Stadtteils vor, die hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses überprüft werden. Auch wenn es noch einige Jahre dauert, kann der junge Stadtteil Heidelbergs sich in Zukunft hoffentlich auf eine effiziente und bequeme Anbindung an das Heidelberger Straßenbahnnetz freuen.



ALLES WIRD GUT!

Lagebericht

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim für das Geschäftsjahr 2020

1. GRUNDLAGEN DES UNTERNEHMENS

1.1 Geschäftsmodell

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

Zum Ende des Geschäftsjahres 2020 beschäftigt die rnv 2.257 eigene und überlassene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne Auszubildende, Studierende, Praktikanten, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Altersteilzeit-Freiphase sowie in ruhenden Arbeitsverhältnissen). Der Fuhrpark umfasst 189 eigene Bahnen und 124 eigene Busse sowie 85 Busse, die von Subunternehmen für die rnv betrieben werden. Das Verkehrsangebot wurde im Geschäftsjahr 2020 von rd. 112,0 Mio. Fahrgästen genutzt.

1.2 Forschung und Entwicklung

Trotz aller Widrigkeiten der Coronavirus-Pandemie hat die rnv auch im Geschäftsjahr 2020 mit großem Einsatz daran gearbeitet, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Region weiter voran zu bringen. Die Entwicklung und der Einsatz neuer Technologien eröffnen dem öffentlichen Nahverkehr große Chancen auf eine effiziente, umweltgerechte und kundenorientierte Weiterentwicklung der vorhandenen sowie die Einführung neuer Angebote. Um die Ziele des Bundes und der Kom-

munen beim Klimaschutz erfüllen und zusätzliche Kunden gewinnen zu können, lohnt es sich, neue Wege zu beschreiten und innovative Ansätze zu verfolgen.

Einen wichtigen Impuls für die Einführung und Anwendung neuer Technologien lieferte auch im Geschäftsjahr 2020 die im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ von der Bundesregierung initiierte Förderkulisse „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ (DKV). Dieses Programm wurde mit einem Sonderauftrag fortgesetzt. Die rnv hat wiederum Projekte aus verschiedenen Unternehmensbereichen zur Förderung beantragt und hierfür Förderzusagen erhalten. Dabei handelt es sich um Maßnahmen in den Bereichen Kundeninformation sowie Erfassung von Fahrgastzahlen.

1.2.1 On-Demand-Verkehr

Digitalisierung im Verkehrssektor bedeutet vor allem eine neue Möglichkeit der Ausgestaltung des Verkehrsangebots. Bereits im Jahr 2019 hat die rnv das Projekt „On-Demand-Shuttle“ (ODS) begonnen. Ab 1. März 2021 kommen zunächst in ausgewählten Stadtteilen Mannheims (Neckarau, Lindenhof und Seckenheim) bis zu 15 Shuttlefahrzeuge zum Einsatz, die zeitlich und örtlich flexibel auf Kundenwunsch fahren und dabei Fahrten mehrerer Kunden mit ähnlichem Streckenverlauf bündeln können. Zum 1. April 2021 erhalten danach auch die Stadtteile Sandhofen, Schönau und Waldhof ein ODS-Angebot. Die Shuttlefahrzeuge sind von Kunden selbständig per App bestellbar. Ziel ist es, kurzfristig Gebiete mit unzureichendem ÖPNV-Anschluss auf der „letzten Meile“ noch besser zu erschließen und mittelfristig auch auf Routen zwischen Stadtteilen ein zum privaten PKW konkurrenzfähiges Angebot zu betreiben. Das 2019 neu eingerichtete „Referat Neue Geschäftsfelder“ hat das abgelaufene Jahr genutzt, um alle Vorbereitungen für einen erfolgreichen Start des ODS zu treffen. Das Projekt wird sowohl vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als auch vom Land Baden-Württemberg gefördert. Langfristig soll das neue Produkt in bestehende Angebote der rnv integriert werden, um somit den klassischen ÖPNV dort zu ergänzen, wo dies sinnvoll und nachhaltig möglich ist.

1.2.2 Autonomes Fahren im Busbetrieb

Eine große Herausforderung stellen weiterhin Pilotprojekte für das Autonome Fahren dar. Hierbei ist insbesondere die Verfügbarkeit geeigneter Fahrzeuge hochproblematisch. Dabei ist die Erprobung eines wirtschaftlichen und zuverlässigen automatisierten Fahrbetriebs von großer Relevanz für die Zukunft des ÖPNV. Auf diese Weise kann ein attraktives, bezahlbares und umweltfreundliches Mobilitätsangebot rund um die Uhr gewährleistet werden. Die rnv ist Teil der Initiative „Reallabor Automatisierter Busbetrieb“ (RABus) der e-mobil BW GmbH, Stuttgart, und fungiert als Anwendungspartner im urbanen Raum. Das Projekt soll im Ergebnis die Beurteilung einer landesweiten Übertragbarkeit und die Ausarbeitung von Handlungsempfehlungen für die technische Umsetzung und die betriebliche Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit umfassen. Außerdem sollen rechtliche Belange und verkehrliche Wirkungen des landesweiten Einsatzes eines weitgehend fahrerlosen Busshuttlebetriebes mit „Normal“-Geschwindigkeiten berücksichtigt werden. Die rnv beabsichtigt, mit Unterstützung der Konsortialpartner aus Industrie und Wissenschaft, im Mannheimer Stadtquartier „Franklin“ bis 2023 fahrerlose Shuttles im Realbetrieb zu erproben.

1.2.3 Alternative Antriebe

Während die rnv für den Straßenbahnbetrieb zertifizierten Ökostrom bezieht, besteht der derzeitige Busfuhrpark weitestgehend aus Fahrzeugen mit Dieselantrieb. Zwar wurden viele der Fahrzeuge in den vergangenen Jahren durch umweltfreundlichere Technologien aufgerüstet, sie bleiben jedoch auf fossile Brennstoffe angewiesen. Im Jahr 2020 hat die rnv die Weichen für eine Umstellung weiter Teile des Busfuhrparks auf alternative Antriebe gestellt. Dieser wird zukünftig einerseits aus rein batterieelektrischen Fahrzeugen, andererseits aus batterieelektrischen Fahrzeugen mit zusätzlichem Brennstoffzellen-Range-Extender bestehen. Letztere werden es der rnv durch den Einsatz von Wasserstoff als Energieträger ermöglichen, auch lange Umläufe lokal emissionsfrei zu bedienen. Für die Umstellung des Busfuhrparks auf alternative Antriebe profitiert die rnv von Förderzusagen durch den Bund sowie das Land Baden-Württemberg.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 Branchen- und unternehmensbezogene Rahmenbedingungen

2.1.1 Branche

Während im Geschäftsjahr 2019 die Perspektive auf die „Verkehrswende“ positive Prognosen für die Weiterentwicklung des ÖPNV in den nächsten Jahren rechtfertigte, wurden diese durch die Coronavirus-Krise im Geschäftsjahr 2020 weitgehend zunichte gemacht. Durch die Aufforderungen seitens der Regierungen von Bund und Ländern während des ersten Lockdown im März 2020, verzichtbare Fahrten zu vermeiden, hat das gesamte Verkehrsaufkommen, aber auch insbesondere das Fahrgastaufkommen im ÖPNV, massiv abgenommen. Hierbei haben sich sowohl die Effekte von geringeren Fahrten als auch die Hinweise auf ein erhöhtes Infektionsgeschehen im ÖPNV, für die es letztlich keinen Nachweis gibt, ungünstig ergänzt. Obwohl in den Sommermonaten die Nachfrage wieder auf Werte um 80 Prozent des Vorkrisenniveaus anstiegen und die Branche einen weiteren positiven Verlauf des Fahrgastanstiegs erhoffte, wurden diese Hoffnungen durch den zweiten Lockdown im November 2020 wieder zerstört. Das akute Pandemiegeschehen hat zunächst nur die Gelegenheitsfahrgäste von einer weiteren Nutzung des ÖPNV abgehalten. Die Jahreskartenkunden waren insbesondere in den ersten Monaten zwar auch in der Nutzung eingeschränkt, haben aber zugunsten der ÖPNV-Branche ihre preislich rabattierten Jahreskarten zunächst großteils nicht gekündigt. Mit einer weiteren Stagnation bzw. einem Anstieg der Infiziertenzahlen droht sich dieses Verhalten allerdings zu ändern. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass insbesondere im Jahreskartensegment verlorene Kunden nicht unmittelbar wiedergewonnen werden können, da sie ihre Mobilität auf andere Verkehrsmittel verlagert haben. Während sich der Markt der Gelegenheitskunden mit einer Beruhigung des Infektionsgeschehens tendenziell recht schnell wieder positiv entwickeln dürfte, wenn auch nicht auf Vorkrisenniveau, so ist bei den Jahreskartenkunden eine deutlich verzögerte Rückgewinnung der Abonnenten zu erwarten. Insbesondere im Segment der Senioren dürfte die Umgewöhnung des Mobilitätsverhaltens langanhaltender sein, als im Sinne einer Verkehrswende hin zu den öffentlichen Verkehrsmitteln erhofft.

Finanzierung

Mit Unterstützung des Landes Baden-Württemberg konnten in den Sommermonaten Juli und August 2020 die finanziellen Folgen durch Kündigungen bei den MAXX-Tickets im Segment der Schüler eingedämmt werden. Auch die Sommeraktion für Abonnenten aller Verbände in Baden-Württemberg, in deren Rahmen Abos während der Sommerferien landesweit gültig waren, zielte darauf, die krisenbedingten Kündigungen auf einem niedrigen Niveau zu halten. Für das Jahr 2021 sind erneut Maßnahmen von Seiten des Landes Baden-Württemberg geplant, die im Rahmen eines Treuebonus für Kunden realisiert werden. Die Umsätze bei den Einzel- und Kurzzeitfahrtscheinen sind im Zuge des zweiten Lockdowns im vierten Quartal auf weniger als 40 Prozent des Vorjahreswertes gefallen, da während der Pandemie vor allem Gelegenheitsnutzer die Fahrt mit dem ÖPNV mieden. Demgegenüber sind die Erlöse bei den Abo- bzw. Zeitkarten vergleichsweise stabil. Aber auch hier sind Umsatzverluste von ca. 10 Prozent zu verzeichnen. Hinzu kommt ein teils erheblicher Mehraufwand, der durch die Pandemie verursacht ist. Aus dieser Diskrepanz von Erlös und Aufwand ergibt sich eine dramatische Erhöhung des Defizits.

Die rnv hat zusammen mit ihren Aufgabenträgern Ausgleichsleistungen in Höhe von rund 29 Mio. € für das Jahr 2020 aus dem ÖPNV-Rettungsschirm beantragt und konnte hiermit einen wesentlichen Teil der Einnahmehausfälle abfangen. Wie sich die Situation allerdings im Geschäftsjahr 2021 darstellen wird, ist noch weitgehend ungeklärt. Hier bestehen Bestrebungen der Länder, den Rettungsschirm für das Jahr 2021 zu verlängern. Allerdings sind hinsichtlich Dauer und Höhe des Mindereinnahmehausgleichs noch keine abschließenden Zusagen der Länder erfolgt. Um die ehrgeizigen Ziele eines massiven Ausbaus des ÖPNV langfristig finanzierbar zu machen, sind andere Finanzierungsquellen auszuloten. Das Land Baden-Württemberg hat daher ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches die Möglichkeiten einer „Drittnutzerfinanzierung“ untersucht und im November 2020 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Als Grundmodelle werden eine monatliche Abgabe aller Bürger, eine Nahverkehrsabgabe für Kfz-Halter sowie eine Straßennutzungsgebühr für Kfz-Nutzer (CityMaut) beschrieben.

Kommunen in Baden-Württemberg sollen zukünftig die Möglichkeit dieser weiteren Finanzierungsquellen erhalten, um defizitären ÖPNV finanzierbar zu machen. Mannheim und Heidelberg haben sich bei dieser Untersuchung als Modellregion beteiligt und mit Unterstützung der rnv die notwendigen Daten für ein Rechenmodell zur Verfügung gestellt. Die Berechnungen bedürfen allerdings noch einer Verfeinerung und

Spezifizierung, um konkrete Möglichkeiten innerhalb der Städte Heidelberg und Mannheim sowie der umgebenden Kreise besser abschätzen zu können. Im Rahmen eines Gesetzgebungsverfahrens sind die notwendigen rechtlichen Grundlagen zu schaffen, die politische Diskussion steht hier allerdings erst noch am Anfang.

Um Liquiditätseingänge zu verhindern, hat die rnv schon zu Beginn der Coronavirus-Pandemie im Frühjahr 2020 mit ihren Gesellschaftern Absprachen getroffen, die eine Stundung der Zahlungen aus der Endabrechnung 2019 sowie ein Vorziehen der Endabrechnung 2020 vorsahen. Auch für 2021 hat die rnv mit ihren Gesellschaftern eine entsprechende Absprache zum Vorziehen der Endabrechnung 2021 getroffen.

2.1.2 Marktumfeld

Gewinner der Corona-Krise sind Rad und Auto. So hat die Fahrradbranche aufgrund der starken Nachfrage mit historischen Lieferengpässen zu kämpfen, die einerseits durch Verzögerungen in der Produktion, in erster Linie aber durch immense Nachfragesteigerungen begründet sind.

Aktuelle Studien zum Verkehrsverhalten deuten darauf hin, dass die eingetretenen Veränderungen anhaltend sein und die Corona-Krise überdauern werden. Home-Office bzw. mobiles Arbeiten haben in vielen Branchen zu einer radikalen Veränderung der Einstellung gegenüber flexiblen Arbeitsmodellen geführt. Ein zuvor erwarteter Kontroll- und Produktivitätsverlust bei der Arbeit zuhause hat sich in der Praxis nicht bestätigt. Geringe Krankenquoten und gut funktionierende mobile Konferenzen konnten Vorbehalte zerstreuen. Das Verkehrsaufkommen nimmt durch die Arbeit von zuhause ab. Der Anteil an Personen, die wöchentlich an fünf Tagen zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz fahren, ist laut einer Studie des ADAC im Laufe des Jahres von 66 Prozent vor der Krise auf 48 Prozent gesunken. Der geringere Straßenverkehr führt zu Fahrzeitgewinnen beim Individualverkehr, das Auto wird also im direkten Vergleich zum ÖPNV wieder schneller.

Die Diskussion um die Verkehrswende wurde im Jahr 2020 krisenbedingt mit geringer Intensität geführt. Obwohl zu erwarten ist, dass hier mit der Rückkehr zur „Normalität“ die Klimadiskussion wieder einen breiteren Raum in der Verkehrspolitik einnehmen wird, bleibt fraglich, ob die Zusagen für den weiteren Ausbau des ÖPNV angesichts der finanziellen Situation der zuständigen Aufgabenträger eingehalten werden können.

2.2 Geschäftsverlauf

2.2.1 Wesentliche Ereignisse

Im Frühjahr 2020 erreichte die Coronavirus-Pandemie mit dem Ende der Skiurlaubssaison Deutschland und traf auch die ÖPNV-Branche schnell mit voller Wucht. Nachdem bei der rnv ab 23. März 2020 entsprechend den Handlungsempfehlungen der Bundes- und Landesministerien das ÖPNV-Angebot massiv reduziert worden war, wurde das Fahrtenangebot zum Sommer allmählich wieder erweitert. Ab Ende Juni galt schließlich wieder der reguläre Fahrplan der rnv, auch im Abend- und Nachtverkehr. Im Verlauf des Sommers und der Lockerung der Notlage kamen etwa 80 Prozent der Fahrgäste zurück in den ÖPNV. Mit dem Einsetzen der zweiten Welle im Herbst fiel die Fahrgastentwicklung allerdings wieder auf etwa 60 Prozent im Vergleich zum Vorkrisenniveau.

Da im ÖPNV naturgemäß viele Menschen auf engerem Raum nahe beieinander sind, ist es gerade in Bus und Bahn sowie an den Haltestellen besonders wichtig, die Fahrgäste vor einer möglichen Ansteckung zu warnen. Die rnv hat im zurückliegenden Geschäftsjahr deshalb zum Schutz der Fahrgäste verschiedene Maßnahmen umgesetzt. Dabei kam der Information für die Fahrgäste besondere Bedeutung zu. So wurde vom Gesetzgeber eine Pflicht zum Tragen einer Mund- und Nasenbedeckung in Bussen und Bahnen sowie an Haltestellen eingeführt, die seitens der Kunden nicht immer stringent eingehalten wurde. Um deutlich auf die sogenannte Maskenpflicht sowie auf die Beachtung der geltenden Abstands- und Hygieneregeln hinzuweisen, wurden deshalb zahlreiche Hinweise sowie verschiedene Piktogramme in den Fahrzeugen und an den Haltestellen der rnv angebracht. Darüber hinaus wandte sich die rnv mit einer groß angelegten Kommunikationskampagne über Social Media an die Fahrgäste, um die während der Pandemie wichtigen Verhaltens- und Hygieneregeln deutlich zu unterstreichen.

Die Fahrzeuge wurden und werden neben der üblichen Reinigung auch einer regelmäßigen und zusätzlichen Desinfektionsreinigung unterzogen. Zwischen Mai und Juli 2020 wurden die Omnibusse der rnv mit speziellen, gläsernen Trennscheiben ausgerüstet, die den Fahrerbereich von den einsteigenden Fahrgästen abschirmen. Dieser Einbau von Glastrennscheiben am Fahrerplatz in Bussen bietet einen Infektionsschutz für die einsteigenden Fahrgäste sowie für das Fahrpersonal und ermöglicht zudem den sicheren Verkauf von Fahrscheinen durch die Fahrerinnen und Fahrer. Natürlich bietet ein größerer Abstand zwischen Fahrgästen einen weiteren Infektionsschutz, daher hat die rnv in diesem Jahr in den Stadtgebieten der Städte Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen auf verschiedenen Linien zusätzliche oder größere Busse eingesetzt. Die geltenden

Abstandsregeln lassen sich mit dieser Maßnahme in Stoßzeiten einfacher einhalten.

Diese vielen Einzelmaßnahmen zum Gesundheitsschutz der Fahrgäste konnten im vergangenen Geschäftsjahr dennoch keine Normalität bringen.

Um den besonderen Mehraufwand bei gleichzeitig rückläufigen Fahrgastzahlen stemmen zu können, wurde im Lauf des Jahres ein Rettungsschirm der Bundesregierung auf die Beine gestellt. Mit 2,5 Milliarden € des Bundes sollen die Verluste im ÖPNV deutschlandweit etwa zu 50 Prozent ausgeglichen werden. Weitere Unterstützung in gleicher Höhe haben die Bundesländer zugesagt. Im August erteilte schließlich auch die EU grünes Licht für die notwendigen gesetzlichen Regelungen, sodass die Bundesländer die erforderlichen Detailverordnungen ausarbeiten konnten. Auch für das Folgejahr 2021 wird eine Verlängerung des ÖPNV-Rettungsschirmes angestrebt.

Ferner wurde von den Bundesländern und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine Studie zur Infektionsgefahr im ÖPNV bei der Charité und dem Rhein-Main-Verkehrsbund (RMV) in Auftrag gegeben, um eine Versachlichung der Diskussion bezüglich möglicher Infektionsrisiken zu erreichen. Erste Ergebnisse werden im Frühjahr 2021 vorliegen.

Bei alledem gab es im Geschäftsjahr 2020 auch positive Entwicklungen, sowohl hinsichtlich des Fortschritts im ÖPNV als auch der wichtigen Infrastrukturprojekte in der Region. So ging es im zurückliegenden Geschäftsjahr auf vielen Baustellen gut voran. Bei der Baumaßnahme in Leimen konnten im Berichtsjahr die ersten beiden Bauphasen abgeschlossen sowie aufgrund des guten Baufortschritts im Sommer der Beginn der dritten Bauphase in den Herbst 2020 vorgezogen werden. Bei dieser Maßnahme werden zwischen März 2020 und März 2022 die Straßenbahngleise erneuert sowie die Haltestellen Kurpfalz-Centrum, Moltkestraße und Leimen Friedhof barrierefrei ausgebaut. Zudem wurden zwischen März und Juli 2020 auf der Strecke der Rhein-Haardtbahn zwei Brücken zwischen Ludwigshafen-Ruchheim und Maxdorf saniert. Dafür waren unter anderem zwei Sperrwochenenden im Mai und Juni notwendig. Die neue Linie 10 im Ludwigshafener Stadtteil Friesenheim durchschritt ebenfalls gleich mehrere Bauphasen. Im Sommer wanderte die Baustelle in die Luitpoldstraße und erreichte die dritte Bauphase, im späten Herbst markierte die Baumaßnahme mit dem ein paar Wochen früher als geplanten Einstieg in die vierte Bauphase die Halbzeit auf dem Weg zum Abschluss der Infrastrukturmaßnahme. Bis Ende 2022 sollen in sieben Bauphasen auf rund einem Kilometer Strecke der Gleiskörper und

drei Haltestellenanlagen sowie städtische Versorgungsleitungen erneuert werden.

Das Jahr 2020 war im Hinblick auf Baustellen, aber auch vom Abriss der maroden Hochstraße Süd in Ludwigshafen geprägt. Das 500-Meter-Teilstück der Hochstraßentrasse, das durch die Innenstadt Ludwigshafens führte, musste zwischen Mitte Juni und September 2020 abgerissen werden. Bis dahin und seit der Sperrung des einsturzgefährdeten Bauwerks am 27. November 2019 konnte der Berliner Platz für ganze zehn Monate nicht angefahren werden. Vor der Sperrung wurde der Berliner Platz täglich von bis zu 40.000 Fahrgästen passiert und war der zentrale ÖPNV-Knotenpunkt in der Ludwigshafener Innenstadt. Nach dem Abriss der Pilzhochstraße im Bereich des Berliner Platzes erfolgten die notwendigen Arbeiten, um den Schienenverkehr wieder aufnehmen zu können. Dabei wurden insbesondere die elektrische Anlage neu aufgebaut und insgesamt elf Fahrleitungsmaste aufgestellt. Ab dem 14. September 2020 konnten dann wieder alle Ludwigshafener Stadtbahnlinien über die wichtige Ein- und Umsteigehaltestelle Berliner Platz fahren. Verbindungen von und nach Mannheim über die Konrad-Adenauer-Brücke werden von dort aus ebenfalls bedient.

Auch bei Bauprojekten, die sich noch in der Planungsphase befinden, konnten Erfolge verzeichnet werden. Im Februar 2020 bekam die rnv hinsichtlich des Straßenbahnanschlusses des Patrick-Henry-Village (kurz als PHV bezeichnet) – eines Stadtteils, der aus einer ehemaligen Siedlung der US-Streitkräfte entstanden ist, – vom Gemeinderat der Stadt Heidelberg den Auftrag, sieben verschiedene Varianten der möglichen Anbindung zu prüfen. Neben der Anbindung des PHV ist für den Heidelberger ÖPNV jedoch insbesondere der Neubau des Betriebshofs eine ganz zentrale Frage. Der Betriebshof soll am alten Standort neu gebaut werden – nach dem Entschluss des Heidelberger Gemeinderats im Oktober 2019. Neben den Herausforderungen der städtebaulich beengten und daher nicht beliebig und bedarfsorientiert erweiterbaren Liegenschaft soll bei der Neukonzeption am Altstandort auch das Zukunftskonzept Bergheim berücksichtigt werden, das mehr bezahlbare Mietwohnungen, Grün- und Freiflächen sowie die Einbeziehung des Kultur- und Kreativwirtschaftszentrums Dezernat 16 vorsieht. Im Juli 2020 wurde der derzeitige Arbeitsstand zum rnv-Betriebshof durch die Stadt Heidelberg und die rnv vorgestellt. Dabei wurden auch ein neuer Standort für die zukünftigen Wasserstoffbusse der rnv sowie dezentrale Abstellmöglichkeiten für Straßenbahnen in Heidelberg thematisiert.

2020 wurde die Konstruktion der neuen Rhein-Neckar-Tram (RNT 2020) vorangetrieben. Für diese konnte im Berichtsjahr seitens der Fertigungspartner gemeldet werden, dass alle Anforderungen aus dem Pflichtenheft bei der Fertigung der Wagenkästen und Drehgestelle umgesetzt wurden. Unter anderem durch die Ergebnisse aus dem umfangreichen Bürgerbeteiligungsverfahren, das Anfang 2019 abgeschlossen wurde, war es notwendig, die Konstruktion weiter zu optimieren. Parallel wurden die Vorarbeiten für die Produktionsbegleitung in Finnland durch rnv und die kontinuierliche Abstimmung für die spätere Zulassung der Fahrzeuge mit den zuständigen Behörden intensiv vorangetrieben.

Auch neue Mobilitätsangebote wurden weiter ausgearbeitet. Die Startvorbereitungen für das On-Demand-Shuttle, also das Angebot, bedarfsbasierte Kleinbusse zur verstärkten Erschließung von Randgebieten einzusetzen, wurden forciert. Die großen Beschaffungsvorhaben Software, Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur wurden abgeschlossen, im Herbst 2020 wurde die erste Gruppe an Fahrpersonal eingestellt und ausgebildet sowie ein umfassender Testbetrieb durchgeführt. Mit der Anlieferung der Fahrzeuge Ende 2020 wurden alle wesentlichen Vorarbeiten im Hinblick auf den Start des neuen Angebots im März 2021 abgeschlossen.

Ende November wurde zudem durch den Baden-Württembergischen Verkehrsminister Hermann ein Förderbescheid in Höhe von sieben Mio. € übergeben, um in den Städten Mannheim und Friedrichshafen ein Reallabor mit elektrisch betriebenen und autonomen Busshuttles (RABus) einzurichten. Der Schwerpunkt des Mannheimer Reallabors liegt auf der schrittweisen Umsetzung eines fahrerlosen On-Demand-Betriebes.

Des Weiteren konnten im zurückliegenden Geschäftsjahr auch technische Neuerungen für Fahrgäste präsentiert werden: Zusammen mit ihren Infrastruktureigentümern installierte die rnv ab Juni die ersten 60 „smarten“ – da strom- und datenkabellosen – Dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen (DFIs) an Haltestellen. Diese „Smart DFIs“ im rnv-Verkehrsgebiet zeigen wie die ansonsten üblichen Großanzeiger aktuelle Abfahrtszeiten in Echtzeit und Störungsinformationen an den Haltestellen an, kommen aber aufgrund ihres niedrigen Energieverbrauchs etwa drei Jahre lang mit der verbauten Batterie ohne jede externe Einspeisung aus. Auch sind die Geräte unkompliziert und ohne zeit- und kostenintensive Verkabelungsarbeiten zu installieren.

Am 12. August 2020 erfolgte zudem ein großes Update der Fahrgastinformations-App „rnv start.info“. Durch das Update wurde sie technisch neu aufgesetzt sowie optisch überarbeitet. Die App bietet Abfahrtszeiten und Verkehrsinformationen für alle rnv-Linien und Haltestellen und wurde im Rahmen des Updates mit neuen Funktionen ausgestattet, wie einer Verbindungsauskunft und der Möglichkeit, Informationen über Filter und Abonnements zu personalisieren. Die App war 2010 eine der ersten ÖPNV-Apps in der Region und zählte zum Start des Updates fast 100.000 Nutzer.

In der zweiten Hälfte des Jahres hat die rnv darüber hinaus einen Unternehmenspodcast zum Thema ÖPNV entwickelt, der unter dem Titel „verkehr(t) verhör(t)“ seit November immer zum ersten Mittwoch des Monats auf der rnv-Website sowie auf den gängigen Podcast-Plattformen erscheint. Damit wird der digitale Kontakt zu Fahrgästen neben dem Hintergrundeinblick durch den Blog „hiekumme hämkumme“ und den Social-Media-Kanälen wie Facebook, Twitter und Instagram um ein informatives Hörerlebnis erweitert. Das zum Ende des Jahres, am 21. Dezember, erschienene Mitarbeitermagazin bietet außerdem einen erweiterten Einblick auch für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ergänzt damit den wöchentlichen Newsletter.

Relevante Neuerungen ergaben sich auch personell. Christian Specht, Erster Bürgermeister und ÖPNV Dezernent der Stadt Mannheim, wurde am 25. Juni für fünf Jahre zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates der rnv gewählt. Er folgte damit dem aus dem Amt scheidenden Klaus Dillinger, Beigeordneter der Stadt Ludwigshafen. Zeitgleich zum Wechsel an der Spitze wurde auch ein Großteil des Aufsichtsrates der rnv mit der Aufsichtsratswahl im Mai neu gewählt.

Ein neues, rnv-internes Strategiemodul „Wir“ ergänzte im zurückliegenden Geschäftsjahr die Unternehmensstrategie „rnv 5.0“, die aus der 2013 eingeführten Strategie „4 x 20=rnv2020“ erwuchs. Ziel ist weiterhin, das Unternehmen effizienter, innovativer und ökologischer zu machen. Das neue „Wir“-Modul setzt im Rahmen der Gesamtstrategie den Fokus auf die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der rnv, da eine motivierte, gut ausgebildete Belegschaft Basis für den Erfolg der rnv ist.

Darüber hinaus tagte am 2. Juli erstmals der neu gegründete Strategiebeirat der rnv. In diesem Forum, in dem sowohl rnv-Gesellschafter als auch gewählte Kommunalpolitiker vertreten sind, sollen aktuelle Projekte, Herausforderungen und auch Probleme, denen sich die rnv gegenüber sieht, frei und offen diskutiert werden. Die Politikerinnen und Politiker erhalten Hintergrundinformationen rund um rnv und ÖPNV, während die Vertreterinnen und Vertreter der rnv wiederum Einschätzungen und Hinweise zu den Verkehrsthemen aus Sicht der Kommunalpolitik erhalten.

Des Weiteren wurde die rnv zwischen Ende September und Ende Oktober 2020 aufgrund eines Tarifkonfliktes bestreikt. Die Gewerkschaft ver.di rief die Beschäftigten zahlreicher kommunaler Unternehmen und Personennahverkehrsunternehmen zum Streik auf. An insgesamt drei Tagen, dem 29. September, dem 16. Oktober und dem 30. Oktober, wurde der Betrieb der rnv eingestellt. Schließlich konnten sich Arbeitgeberverband und die Gewerkschaft ver.di im November auf einen Abschluss verständigen.

2.2.2 Beförderungsleistungen

Entwicklung der Fahrgastzahlen

Die Fahrgastzahlen der rnv sind aufgrund der Coronavirus-Pandemie ab März 2020 deutlich eingebrochen. Über das gesamte Jahr 2020 liegen die Fahrgastzahlen mit 112,0 Mio. Fahrgästen um mehr als ein Drittel (./.61,5 Mio. Fahrgäste oder ./.35,4 Prozent) unter dem Vorjahr. In den einzelnen rnv-Linienbündeln ergeben sich leichte Unterschiede. Heidelberg ist wegen des üblicherweise hohen Anteils von Touristen und Studierenden an den Fahrgastzahlen mit einem Rückgang von ./.38,5 Prozent

stärker betroffen. Beim Linienbündel RHB haben die Fahrgastzahlen um ./.28,1 Prozent abgenommen. Die geringere Abnahme lässt sich auf Angebotsverbesserungen auf der Linie 9 und das Wachstum der Fahrgastströme zum Amazon-Standort in Frankenthal zurückführen. Zudem waren die Fahrgastzahlen im vierten Quartal 2019 durch die Baumaßnahme Frankenthaler Straße reduziert.

Entwicklung der Kasseneinnahmen

rnv-Kasseneinnahmen	1.1.–	1.1.–	±	±
	31.12.2020	31.12.2019		
	in T€	in T€	in T€	%
Einzelfahrscheine, MFK, Tageskarten	21.262	36.455	-15.193	-41,7
Allgemeine Zeitkarten	59.787	62.075	-2.288	-3,7
Ausbildungszeitkarten	32.839	36.810	-3.971	-10,8
Seniorenzeitkarten	19.676	20.156	-480	-2,4
Sonstige Tickets / Rückerstattungen	-751	-642	-109	-17,0
Summe	132.813	154.854	-22.041	-14,2

Aufgrund der Coronavirus-Pandemie weisen die Kasseneinnahmen der rnv im Geschäftsjahr 2020 einen Rückgang um ./.22,0 Mio. € bzw. ./.14,2 Prozent auf 132,8 Mio. € auf. In den Monaten Januar und Februar 2020 ergab sich bei einer Tarifierhöhung von 2,51 Prozent noch ein Anstieg der Kasseneinnahmen gegenüber dem Vorjahr von +5,1 Prozent bzw. +5,9 Prozent. Mit dem pandemiebedingten Einbruch der Fahrgastzahlen entwickelten sich in den folgenden Monaten auch die Kasseneinnahmen stark rückläufig. Allerdings war der Rückgang der Kasseneinnahmen mit ./.14,2 Prozent über das gesamte Jahr 2020 deutlich geringer als bei den Fahrgastzahlen mit ./.35,4 Prozent.

Der hohe Anteil der Abo-Kunden bei der rnv hat in dieser Situation stabilisierend gewirkt. Viele Kunden haben ihr Abonnement beibehalten und nicht gekündigt. Bei den Bartarifen war der Einnahmerückgang um ein Vielfaches höher als im Abo-Bereich. Die Bartarife sind von 45,0 Mio. € auf 25,9 Mio. € eingebrochen (./.42,4 Prozent). Der Einnahmerückgang betrug bei den Einzelfahrscheinen und Mehrfahrtenkarten ./.13,0 Mio. € oder ./.40,7 Prozent. Dabei ist jedoch zu beachten, dass es im Geschäftsjahr 2019 aufgrund des Projekts „Modellstadt Mannheim“ zu deutlichen Preissenkungen bei diesen Tickets und dadurch zu strukturellen Verschiebungen der Nachfrage hin zu den Einzelfahrscheinen und Mehrfahrtenkarten gekommen war. Die Tageskarten haben um ./.2,2 Mio. € oder ./.48,5 Pro-

zent und die Wochen- und Monatskarten um 1.3,7 Mio. € oder 1.44,3 Prozent abgenommen.

Die Abo-Einnahmen nahmen vergleichsweise gering um 1.0,3 Mio. € oder 1.0,3 Prozent auf 107,7 Mio. € ab. Im Einzelnen kam es zu Rückgängen von 1.0,4 Mio. € oder 1.2,1 Prozent bei der Karte ab 60, von 1.0,9 Mio. € oder 1.3,5 Prozent beim Maxx-Ticket, von 1.0,4 Mio. € oder 1.5,3 Prozent bei den Jahreskarten, von 1.0,9 Mio. € oder 1.7,3 Prozent beim Rhein-Neckar-Ticket. Die mengenmäßigen Abnahmen bei den Stückzahlen bzw. der Anzahl der Kunden liegen im Abo-Bereich zwischen 1.5,8 Prozent bei der Karte ab 60, 1.6,7 Prozent bei den MAXX-

Tickets und 1.10,5 Prozent bis 1.10,8 Prozent bei den Jahreskarten bzw. beim Rhein-Neckar-Ticket (siehe Tabelle unten).

Nur das Jobticket weist Zuwächse auf: +1,2 Mio. € bei den Fahrausweisen (+5,4 Prozent) und +1,1 Mio. € bei den Grundbeiträgen (+9,1 Prozent). Die Stückzahlen der verkauften Fahrausweise sind um +1,2 Prozent gestiegen. Ursache sind vor allem die Vergünstigungen im Rahmen des Projektes „Modellstadt Mannheim“. Auch im Jahr 2020 wurden die Grundbeitragszahlungen vom Bund übernommen.

Die Gesamtzahl der Abonnement-Kunden ist mit 149.281 Kunden rückläufig (1.4,8 Prozent).

rnv-Jahreskartenkunden	2020	2019	±	±
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	%
Jahreskarten Jedermann	7.453	8.326	-873	-10,5
Rhein-Neckar-Ticket	11.717	13.130	-1.413	-10,8
Karte ab 60	37.944	40.269	-2.325	-5,8
Job-Ticket	43.190	42.661	529	1,2
MAXX-Ticket	48.950	52.464	-3.514	-6,7
Sonstige Abonnements	27	26	1	3,8
Summe	149.281	156.876	-7.595	-4,8

Hinweis: Die Ermittlung des Bestands an im Umlauf befindlichen Jahreskarten des Geschäftsjahres erfolgt als Durchschnitt über die monatlichen Bestände des Geschäftsjahres.

Bei den Semesterticket-Fahrausweisen sind die Kasseneinnahmen um 1.3,7 Mio. € oder 1.52,0 Prozent auf 3,4 Mio. € zurückgegangen. Die Grundbeiträge haben jedoch um +0,9 Mio. € oder +27,9 Prozent auf 4,1 Mio. € zugenommen.

Dies hat folgenden Hintergrund: Bis Juli 2019 gab es nur an der Uni Heidelberg die Abend- und Wochenendregelung, bei der Studierende ohne Kauf eines Semestertickets abends und am Wochenende mit dem Studentenausweis in Heidelberg und Mannheim unterwegs sein konnten. Seit August 2019 können nun alle Unis/Hochschulen im VRN-Gebiet gegen Zahlung eines höheren Grundbeitrags diese Abendregelung anbieten. Dabei gibt es verschiedene Gültigkeitsbereiche. Die Unis in Heidelberg und Mannheim zahlen seit August 2019 den höheren Grund-

beitrag und bieten die verbundweite Gültigkeit bei der Abendregelung an. Die Grundbeitragseinnahmen der rnv sind dadurch gestiegen. Seit August 2019 weisen die Verkaufsstatistiken allerdings einen Rückgang der Semestertickets von ca. 1.12 Prozent auf. Bisherige Semesterticketnutzer sind auf die Abendregelung gewechselt. Dazu kommen die pandemiebedingten Nachfrage-Rückgänge beim Semesterticket und ein allgemeiner Rückgang der Studierenden in Heidelberg (1.0,6 Prozent). Insgesamt sind die Semesterticket-Einnahmen (Grundbeiträge und Fahrausweisverkäufe) mit 7,4 Mio. € um 1.2,8 Mio. € oder 1.27,1 Prozent geringer als im Vorjahr. Die Stückzahlen sind bei den Semesterticket-Fahrausweisen um 1.53,7 Prozent eingebrochen.

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

2.3.1.1 Erträge

Die Umsatzerlöse der rnv haben sich im Berichtszeitraum um 44,9 Mio. € auf 185,3 Mio. € verringert.

Differenziert nach Erlösarten stellt sich die Entwicklung wie folgt dar:

	1.1.– 31.12.2020	1.1.– 31.12.2019
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	151.620	176.868
Erlöse aus Bauleistungen	18.106	35.357
Sonstige Umsatzerlöse	15.607	18.027
Umsatzerlöse	185.333	230.252

Verkehrserlöse

Die Verkehrserlöse haben sich wie folgt entwickelt:

	1.1.– 31.12.2020	1.1.– 31.12.2019	±	±
	in T€	in T€	in T€	%
Linienverkehr	113.117	135.621	-22.504	-16,6
Schülerzuschüsse	16.729	16.500	229	1,4
Finanzierungsvereinbarungen	11.206	11.455	-249	-2,2
Schwerbehindertenabgeltung	5.109	6.562	-1.453	-22,1
ZRN-Zuschüsse	3.496	3.489	7	0,2
Sonstige Verkehrserlöse	1.963	3.241	-1.278	-39,4
Summe	151.620	176.868	-25.248	-14,3

Die Verkehrserlöse haben gegenüber dem Vergleichszeitraum deutlich abgenommen (./.25,2 Mio. € bzw. ./14,3 Prozent). Im Wesentlichen ist dieser Rückgang auf niedrigere Umsatzerlöse im **Linienverkehr** zurückzuführen. Dafür verantwortlich ist hauptsächlich die Coronavirus-Pandemie, mit der seit März 2020 deutliche Beschränkungen des öffentlichen Lebens und eine ebenfalls deutlich geringere Nachfrage nach Fahrleistungen der rnv einhergingen. Trotz einer Tarifierhöhung von 2,51 Prozent zum 1. Januar 2020 sanken die Erlöse aus Linienverkehr aufgrund rückläufiger Fahrgastzahlen und damit auch einer geringeren VRN-Poolmasse gegenüber dem Vorjahr um 16,6 Prozent auf 113,1 Mio. €.

Die **Schülerzuschüsse** bei den baden-württembergischen Linienbündeln wurden weiterhin nach dem Pauschalierungsverfahren verteilt und liegen genau auf Vorjahresniveau. In Rheinland-Pfalz verzeichnet das Linienbündel Ludwigshafen (+0,2 Mio. €) eine Zunahme aufgrund von periodenfremden Effekten und der Erhöhung des Erstattungsbetrages für die Semesterticket-Grundbeiträge. Die Schülerzuschüsse beim Linienbündel RHB bewegen sich auf Vorjahresniveau.

Die Verringerung der Erlöse aus **Finanzierungsvereinbarungen** (./.0,2 Mio. € bzw. ./2,2 Prozent) resultiert hauptsächlich aus der Finanzierungsvereinbarung mit den OEG-Nachbargemeinden (./.0,2 Mio. €) aufgrund angepasster Kostensätze (Ausgleichssätze pro Nutzzugkilometer).

Die Erlöse aus **Schwerbehindertenzuschüssen** haben gegenüber dem Vorjahr um 1,5 Mio. € auf 5,1 Mio. € abgenommen. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie durfte in Rheinland-Pfalz bei der Antragstellung die Schwerbehindertenquote der letzten Erhebung von 2018 zugrunde gelegt werden. In Baden-Württemberg wurden nur die ersten beiden Erhebungen ausgesetzt, die Erhebungen der dritten und vierten Periode aber durchgeführt. Da die Ergebnisse dieser Zählungen noch nicht vorliegen, wurde für den Jahresabschluss eine rückläufige Quote unterstellt. Aufgrund der niedrigeren erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen haben sich die Erlöse aus Schwerbehindertenzuschüssen bei Annahme einer rückläufigen Schwerbehindertenquote in Baden-Württemberg um 1,3 Mio. € und bei konstant gebliebener Schwerbehindertenquote in Rheinland-Pfalz um 0,2 Mio. € verringert.

Erlöse aus Bauleistungen

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

	1.1.– 31.12.2020	1.1.– 31.12.2019
	in T€	in T€
Umsatzerlöse aus Baugeschäft	18.106	35.357
Bestandsveränderungen aus Baugeschäft	13.393	1.165
Sonstige Erträge aus Baugeschäft	43	132
Gesamtleistung Baugeschäft	31.542	36.654

Gegenüber dem Vergleichszeitraum ist die Gesamtleistung aus dem Baugeschäft um 5,1 Mio. € auf 31,5 Mio. € gesunken. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen der Neuorganisation des Baugeschäfts der MV Mannheimer Verkehr GmbH, Mannheim, (MV) geschuldet. 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: RHB 2010 (8,5 Mio. €), Gleiserneuerung Ludwigstraße (1,6 Mio. €), Gleiserneuerung

Haltestelle BASF (1,5 Mio. €), Gleiserneuerung zwischen Vexierbild bis Neubau Endschleife Oppau (1,4 Mio. €) und Brückenerneuerung Bauwerk 29/30 zwischen Oggersheim und Ruchheim (1,3 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: ÖPNV-Maßnahme Friesenheim (7,6 Mio. €), Erneuerung der Haltestellen Kurpfalz Centrum bis Friedhof sowie Streckenerneuerung Leimen (3,0 Mio. €).

Sonstige Umsatzerlöse

Maßgebliche Größe innerhalb der sonstigen Umsatzerlöse ist der Vertriebsanreiz aus der Einnahmenabrechnung der VRN GmbH. Die Erlöse aus dem **Vertriebsanreiz** haben um 2,0 Mio. € auf 7,4 Mio. € deutlich abgenommen (./.21,5 Prozent). Ursache ist die Corona-bedingte Verringerung der Kasseneinnahmen der rnv um 22,0 Mio. € oder 14,2 Prozent. Der im Rahmen des EAV-Modells vom VRN gewährte Prozentsatz für den Vertriebsanreiz beträgt weiterhin beim Bartarif 10,0 Prozent und im Abo-Bereich 4,5 Prozent. Die Bartarife weisen mit ./.42,4 Prozent einen deutlich stärkeren Rückgang auf als die Abo-Einnahmen (inkl. Semesterticket) mit nur ./.2,8 Prozent. Dies erklärt, weshalb der Vertriebsanreiz mit ./.21,5 Prozent einen deutlich höheren prozentualen Rückgang aufweist als die Kasseneinnahmen mit ./.14,2 Prozent.

Aufgrund des gesunkenen Kostenvolumens haben die Erlöse aus der Weiterbelastung von Kosten an die MV im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhengleiche Kreuzungen um 0,1 Mio. € auf 2,3 Mio. € abgenommen.

Neue Baumaßnahmen der MV lässt die rnv seit 1. Januar 2019 im Namen der MV planen und ausschreiben. Die Erlöse aus dieser Leistung gegenüber der MV haben gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Mio. € auf 1,3 Mio. € zugenommen.

Die Erlöse aus der Vermietung von Werbeflächen konnten gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Mio. € auf 1,5 Mio. € gesteigert werden.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** der rnv sind im Geschäftsjahr 2020 um 32,5 Mio. € auf 45,1 Mio. € deutlich angestiegen. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf Ertragszuschüsse zurückzuführen (+32,0 Mio. €). Zum Ausgleich der Corona-bedingten Schäden hat die rnv Ertragszuschüsse aus dem

ÖPNV-Rettungsschirm erhalten und in Höhe von 28,4 Mio. € unter den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Das Verlustverrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmerüberlassungsentgelten reichte im Geschäftsjahr 2020 nicht aus, um das Defizit aus dem rnv-Kerngeschäft zu decken. Der übersteigende Betrag wurde von den Gesellschaftern durch Ertragszuschüsse in Höhe von 9,7 Mio. € (Vorjahr: 5,3 Mio. €) ausgeglichen. Weiterhin hat die rnv Ertragszuschüsse von der Stadt Mannheim zum Ausgleich von Angebots- und Tarifmaßnahmen im Rahmen der „Modellstadt Mannheim“ in Höhe von 2,8 Mio. € (Vorjahr: 3,6 Mio. €) erhalten.

2.3.1.2 Aufwendungen

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

	1.1.– 31.12.2020	1.1.– 31.12.2019
	in T€	in T€
Materialaufwand	131.073	133.159
Personalaufwand	71.727	65.554
Abschreibungen	15.968	15.649
Sonstige betriebliche Aufwendungen	21.071	24.239
Summe	239.839	238.601

Materialaufwand:

Der Materialaufwand verringerte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 2,1 Mio. € auf 131,1 Mio. €. Von dem im Geschäftsjahr angefallenen Materialaufwand entfallen 24,0 Prozent (= 31,4 Mio. €) auf den Bereich Bauleistungen, 15,8 Prozent (= 20,7 Mio. €) auf Aufwendungen für die Personalüberlassung und 4,7 Prozent (= 6,1 Mio. €) auf das Trassenentgelt.

Personalaufwand:

Der Personalaufwand ist gegenüber dem Vergleichszeitraum um 6,2 Mio. € auf 71,7 Mio. € angestiegen. Ursächlich ist vor allem der sukzessive Aufbau eigenen Personals der rnv bei gleichzeitigem Rückgang der Personalüberlassung durch die Altverkehrsunternehmen. Darüber hinaus sind ab 1. März 2020 Lohn- und Gehaltssteigerungen um 1,06 Prozent erfolgt.

Abschreibungen:

Die ausschließlich planmäßigen Abschreibungen erhöhten sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 0,3 Mio. € auf 16,0 Mio. €.

Sonstige betriebliche Aufwendungen:

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gegenüber dem Vergleichszeitraum um 3,2 Mio. € auf 21,1 Mio. € gesunken. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen geringere Buchverluste aus Anlagenabgängen (./.1,7 Mio. €), Aufwendungen für Werbung (./.1,4 Mio. €), Aufwendungen im Personal- und Sozialbereich (./.0,5 Mio. €) sowie Rechts- und Beratungskosten (./.0,4 Mio. €).

Der Rückgang der Buchverluste aus Anlagenabgängen, der Aufwendungen für Werbung sowie der Rechts- und Beratungskosten ist vor dem Hintergrund außerordentlich hoher Aufwendungen des Vorjahres zu sehen. Die rückläufigen Aufwendungen im Personal- und Sozialbereich sind der Coronavirus-Pandemie geschuldet. Fort- und Weiterbildungskosten sowie Reisekosten haben deutlich abgenommen.

Gegenläufig sind die Aufwendungen für Versicherungen um 0,7 Mio. € angestiegen. Hintergrund sind deutlich höhere Aufwendungen für die Haftpflichtversicherung HÖV als im Vorjahr. Ebenso haben die Reinigungskosten für Gebäude und Werkstätten um 0,4 Mio. € zugenommen. Dies ist im Wesentlichen auf zusätzlichen Reinigungsbedarf im Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie zurückzuführen. Darüber hinaus kam es zu einem Anstieg der IT-Aufwendungen aufgrund höherer Wartungsaufwendungen (Rechenzentrum, Netzwerk, etc.) um 0,3 Mio. €.

Modellbedingt ergeben sich bei der rnv keine Ergebniseffekte aus dem Verkehrs- und Baugeschäft. Der im Berichtsjahr erzielte **Jahresfehlbetrag** aus dem Drittgeschäft von 0,7 Mio. € (Vorjahr: Jahresüberschuss von 0,15 Mio. €) ist durch folgende Komponenten geprägt: Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (./.0,49 Mio. €), sonstiges Drittgeschäft (./.0,09 Mio. €), Ertragsteueraufwand (./.0,12 Mio. €).

2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

2.3.2.1 Kennziffern

Vermögensstruktur	31.12.2020		31.12.2019	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Anlagenintensität				
Anlagevermögen	227.669	56,6%	227.387	64,2%
Gesamtvermögen	401.983		354.099	
Umlaufintensität				
Umlaufvermögen	173.705	43,2%	126.252	35,7%
Gesamtvermögen	401.983		354.099	

Die Bilanzsumme der rnv ist gegenüber dem Vergleichszeitpunkt 31. Dezember 2019 um 47,9 Mio. € auf 402,0 Mio. € angestiegen. Das Anlagevermögen erhöhte sich im relevanten Zeitraum leicht um 0,3 Mio. € auf 227,7 Mio. €, das Umlaufvermögen um 47,5 Mio. € auf 173,7 Mio. €. Ursache für den deutlichen Anstieg des Umlaufvermögens ist insbesondere die Zunahme der flüssigen Mittel (+46,2 Mio. €) sowie die Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen (+13,4 Mio. €).

Aus den am 5. Juni 2018 abgeschlossenen Darlehensverträgen mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) einerseits und einem Konsortium aus KfW IPEX-Bank und Nord-LB andererseits zur Finanzierung des Straßenbahn-Beschaffungsprojektes „Rhein-Neckar-Tram 2020“ flossen im Geschäftsjahr 2020 insgesamt 33,4 Mio. € zu, die jedoch erst zeitversetzt weitergezahlt werden. Diese Weiterzahlung fand im Geschäftsjahr 2020

noch nicht statt, so dass die Darlehensauszahlungen zum Stichtag vorübergehend den Betrag der liquiden Mittel erhöhten. Zahlungen aus den ÖPNV-Rettungsschirmen der Länder Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz flossen ebenfalls noch Mitte Dezember 2020 in Höhe von 13,1 Mio. € zu, werden aber zum Teil erst im Folgejahr verwendet. Ferner gewährte die Stadt Heidelberg über den Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen einen Kassenkredit in Höhe von 3,4 Mio. €, der im Dezember 2020 ausgezahlt wurde.

Gegenläufig haben sich die Forderungen gegen Gesellschafter um 12,8 Mio. € und die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 10,9 Mio. € verringert.

Gegenüber dem Vergleichszeitpunkt hat die Anlagenintensität um 7,6 Prozentpunkte auf 56,6 Prozent abgenommen.

Anlagendeckungsgrade	31.12.2020		31.12.2019	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Anlagendeckung 1				
Eigenkapital	60.151	26,4%	60.847	26,8%
Anlagevermögen	227.669		227.387	
Anlagendeckung 2				
Eigenkapital	60.151	127,1%	60.847	112,9%
+ langfristiges Fremdkapital	229.217		195.985	
Anlagevermögen	227.669		227.387	

Zum 31. Dezember 2020 ist das Anlagevermögen zu 26,4 Prozent (Vorjahr: 26,8 Prozent) durch Eigenkapital sowie zu 127,1 Prozent (Vorjahr: 112,9 Prozent) durch Eigenkapital und

langfristiges Fremdkapital finanziert. Langfristiges Fremdkapital ist hierbei definiert als langfristig finanziertes Kapital, unabhängig von der Restlaufzeit.

Kapitalstruktur	31.12.2020		31.12.2019	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Eigenkapitalanteil				
Eigenkapital	60.151	15,0%	60.847	17,2%
Gesamtkapital	401.983		354.099	
Fremdkapitalanteil				
Fremdkapital	339.876	84,5%	290.276	82,0%
Gesamtkapital	401.983		354.099	
Verschuldungskoeffizient				
Fremdkapital	339.876	565,0%	290.276	477,1%
Eigenkapital	60.151		60.847	
Korrigierter Eigenkapitalanteil				
Eigenkapital	60.151	17,1%	60.847	19,1%
Gesamtkapital	401.983		354.099	
- unfertige Leistungen	49.321		35.907	

Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31. Dezember 2020 unreinigt 15,0 Prozent (Vorjahr: 17,2 Prozent). Bereinigt um den Bestand an unfertigen Leistungen im Rahmen der Bautätigkeit für Gesellschafter und Dritte liegt die Eigenkapitalquote bei 17,1 Prozent (Vorjahr: 19,1 Prozent).

Die Verringerung des Eigenkapitals um 0,7 Mio. € ist ausschließlich auf den im Geschäftsjahr erzielten Jahresfehlbetrag zurückzuführen. Dem Anstieg des Fremdkapitals um 49,6 Mio. € liegen insbesondere höhere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (+35,3 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (+9,6 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten aus erhaltenen

Anzahlungen auf Bestellungen (+7,4 Mio. €) zugrunde. Die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultiert hauptsächlich aus der Auszahlung der dritten Darlehensrate über insgesamt 33,4 Mio. € im Rahmen der Finanzierung des Projekts „Rhein-Neckar-Tram 2020“ sowie aus den Auszahlungen von Darlehensmitteln aus den Konsortialfinanzierungen (bisheriger „Club Deal“ mit einer letzten Auszahlung in Höhe von 6,2 Mio. € im ersten Quartal 2020 sowie ab 1. April 2020 neue Betriebsmittelfinanzierung mit Auszahlungen in Höhe von insgesamt 9,0 Mio. € im Jahr 2020).

2.3.2.2 Investitionen

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 18,7 Mio. € investiert. Dabei entfallen 0,3 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände und 18,4 Mio. € auf Sachanlagen.

Der Großteil der Investitionen des Geschäftsjahres 2020 betrifft die Ersatzbeschaffung von Fahrausweisautomaten des Typs FAA Expert ST 50 (4,4 Mio. €), die Beschaffung neuer Busse (3,0 Mio. €), die Erneuerung des Gebäudes M7 (2,2 Mio. €), die Ausstattung von Bussen und Bahnen mit automatischen Fahrgastzählssystemen (1,0 Mio. €), die Beschaffung der Interimskantine einschließlich Büromodul (1,0 Mio. €), des neuen Betriebshofmanagementsystems (1,0 Mio. €), von Dienstfahrzeugen des Typs e-Vito für den On-Demand-Shuttle-Service (0,9 Mio. €) sowie des Fahrsimulators Bahn 2.0 (0,5 Mio. €).

2.3.2.3 Liquidität

Die Finanzierung der signifikanten Investitionen des Geschäftsjahres erfolgte zum einen aus Mitteln der am 10. März 2020 abgeschlossenen Konsortialfinanzierung (Betriebsmittelfinanzierung). Insgesamt wurden hieraus für Investitionen des Geschäftsjahres 2020 14,5 Mio. € abgerufen, wovon im Geschäftsjahr 2020 9,0 Mio. € zuflossen und 5,5 Mio. € erst im Februar 2021.

Zum anderen wurden am 5. Juni 2018 Darlehensverträge mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) einerseits und einem Konsortium aus KfW IPEX-Bank und Nord-LB andererseits zur Finanzierung des Straßenbahn-Beschaffungsprojektes „Rhein-Neckar-Tram 2020“ abgeschlossen, aus denen der rnv im Geschäftsjahr 2020 33,4 Mio. € zuflossen.

Aus einem durch eine der Hausbanken durchgereichten KfW-Förderkredit vom 6. April 2016 zur Finanzierung der Erneuerung einer Werkstatthalle (Gebäude M7) wurden bereits im Jahr 2016 insgesamt 8,2 Mio. € auf ein Sperrkonto gestellt, von denen im Geschäftsjahr 2020 weitere 1,6 Mio. € abgerufen und auf die laufenden Konten zur tatsächlichen Verwendung übertragen wurden.

Aus einem mit der MKB am 17. Dezember 2019 abgeschlossenen Darlehensvertrag zur Finanzierung der Bauvorhaben an den Gebäuden M7 und M8 flossen im Geschäftsjahr 2020 0,7 Mio. € zu.

Alle weiteren Investitionen wurden aus dem laufenden Geschäftsbetrieb finanziert.

Zum Bilanzstichtag bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 207,6 Mio. € (Vorjahr: 172,3 Mio. €) und Verbindlichkeiten gegenüber Leasinggebern in Höhe von 2,2 Mio. € (Vorjahr: 2,9 Mio. €).

Die gegenüber der MV bestehenden Darlehensverbindlichkeiten belaufen sich per 31. Dezember 2020 auf 19,4 Mio. € (Vorjahr: 20,7 Mio. €).

Aus den Abschreibungen des Geschäftsjahres ergab sich ein Innenfinanzierungspotenzial in Höhe von 16,0 Mio. €.

Die Zahlungsfähigkeit war im Berichtsjahr jederzeit gegeben. Zum Bilanzstichtag verfügte die rnv über Kontokorrent-Kreditlinien bei den am Konsortialdarlehensvertrag vom 10. März 2020 beteiligten Banken in Form eines sog. „revolvierenden Darlehens“ in Höhe von insgesamt 6,0 Mio. €. Darüber hinaus bestand auch weiterhin eine Tagesgeld-Kreditlinie bei der Tochtergesellschaft ZWM über zusätzliche 2,5 Mio. €. Diese bestehenden Kreditlinien wurden per 31. Dezember 2020 nicht beansprucht.

Zudem wurde im Dezember 2020 durch den Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen der Stadt Heidelberg (ESB) aufgrund des Vertrages vom 26. November 2020 ein Kassenkredit in Höhe von 3,4 Mio. € ausbezahlt, um die laufende Liquidität zu stützen.

2.4 Gesamtaussage zu Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens

Die rnv konnte die Umsatzziele aus der Unternehmensplanung für 2020 aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie nicht erreichen. Mit 151,6 Mio. € liegen die Verkehrserlöse um ./.31,2 Mio. € (./.17,1 Prozent) deutlich unter dem geplanten Umsatz von 182,8 Mio. €. Durch Ertragszuschüsse aus dem ÖPNV-Rettungsschirm 2020 in Höhe von 28,4 Mio. € konnte der Rückgang der Verkehrserlöse jedoch nahezu ausgeglichen werden.

Mit ./.0,7 Mio. € liegt das Ist-Ergebnis des abgeschlossenen Geschäftsjahres um ca. 0,12 Mio. € unter dem prognostizierten Ergebnis von ./.0,58 Mio. €. Die Abweichung gegenüber dem ursprünglichen Planwert resultiert insbesondere aus dem niedrigeren Ergebnis aus Sonderverkehren mit Dritten (./.0,24 Mio. €) sowie einem höheren Ertragsteueraufwand (./.0,10 Mio. €), gegenläufig ist das Defizit aus Finanzierungsvereinbarungen geringer ausgefallen (+0,23 Mio. €).

Im Geschäftsjahr 2020 wurden rnv-eigene Investitionen in Höhe von 18,7 Mio. € getätigt. Damit wurde das geplante Investitionsvolumen von 33,5 Mio. € deutlich unterschritten. Das niedrigere Investitionsvolumen in 2020 basiert vor allem auf der späteren Umsetzung von Vorhaben wie dem Umbau des Gebäudes M8 (./.2,9 Mio. €) und der Einführung eines Betriebs-hofmanagementsystems (./.1,7 Mio. €).

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

2.5 Weitere bedeutsame nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

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

2.5.1 Mitarbeiter

Das Geschäftsjahr 2020 war auch für die rnv-Belegschaft geprägt von den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie. Die bereits während der ersten Welle im Frühjahr zeitnah eingeleiteten Maßnahmen zeigten sehr schnell Wirkung. Die Flexibilisierung von Arbeitsort und -zeit wurde über das in der bestehenden Betriebsvereinbarung festgehaltene Maß hinaus ausgedehnt. Hierdurch erhielten beispielsweise Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mehr Flexibilität zur Betreuung ihrer Kinder, gleichzeitig wurde dadurch die Belegung in den Büroräumen reduziert und das Ansteckungsrisiko weitgehend minimiert. Weiterhin stand der Belegschaft an sieben Tagen in der Woche die Corona-Hotline des Bereichs Personal zur Verfügung, hier konnte schnell und unbürokratisch Auskunft sowie entsprechende Unterstützung angeboten werden. Das Verkehrsangebot wurde in der Hochphase der ersten Corona-Welle zunächst ausgedünnt, die Kolleginnen und Kollegen der Fahrausweisprüfung zur eigenen Sicherheit aus den Fahrzeugen abgezogen und anderen Tätigkeiten zugeordnet. Erstmals in der Geschichte der rnv kam auch Kurzarbeit als Mittel der Beschäftigungssicherung zum Einsatz. Hierzu wurde eine Betriebsvereinbarung Kurzarbeit geschlossen und in den Monaten April und Mai drei Tage Kurzarbeit vereinbart. Auch in dieser so noch nicht dagewesenen Krise zeigte sich die rnv als zuverlässiger Anbieter des öffentlichen Personennahverkehrs sowie als krisensicherer Arbeitgeber.

Auch das Recruiting wurde 2020 vor neue Herausforderungen gestellt, da aufgrund der Coronavirus-Pandemie viele bereits geplante Veranstaltungen abgesagt werden mussten. Das bereits 2019 erstmalig durchgeführte „Job-Speed-Dating“ wurde in diesem Jahr von der rollenden Straßenbahn in das stehende Mock-Up der neuen Rhein-Neckar-Tram (RNT 2020) verlegt und war ähnlich erfolgreich wie in den Vorjahren. Ebenso konnte die Sommeruniversität in Kooperation mit dem VDV und der Hochschule Darmstadt stattfinden. Eine Woche lang hatten Studentinnen und Studenten aus verschiedenen Studiengängen die Möglichkeit, intensive Einblicke in die teilnehmenden Verkehrsunternehmen zu sammeln und Präsentationen zum Thema „New Mobility“ mit Hilfe von Experten zu erarbeiten. Auch weitere Hochschulkooperationen, wie beispielsweise ein Seilbahnprojekt mit der Hochschule Darmstadt, konnte in diesem Jahr intensiviert werden. Die Zahl der Praktikantinnen und Praktikanten sowie die Vielzahl an Werkstudentinnen und Werkstudenten, die in diesem Jahr für die rnv tätig waren, zeigen die Früchte dieser Zusammenarbeit. Darüber hinaus zielten

Personalmarketingmaßnahmen im vergangenen Jahr auf zwei neue Zielgruppen ab. Mit der Stellenbörse „Dienstzeitende“ wurden erfolgreich Soldaten angeworben, die auf der Suche nach einem Beruf außerhalb der Bundeswehr waren. Ebenso wurden mit der Plattform „GoodJobs“ Menschen erreicht, die Wert auf einen Job in einem nachhaltigen und umweltfreundlichen Unternehmen legen. Mit einer verstärkten Konzentration auf digitales Recruiting wurde auch die Nutzung der Social-Media-Kanäle ausgeweitet. Beispielsweise werden in Zusammenarbeit mit den Auszubildenden sowie BA-Studenten die Ausbildungsberufe und dualen Studiengänge der rnv auf der Social-Media-Plattform Instagram vorgestellt. Durch selbstgedrehte Kurzvideos, die die Nachwuchskräfte in ihrem Alltag zeigen, werden interessierte Schülerinnen und Schüler angesprochen. Dass eine Ausbildung bei der rnv hoch im Kurs steht, zeigte nicht zuletzt die Auszeichnung „Deutschlands beste Ausbilder 2020“, welche die rnv in diesem Jahr erstmalig erhalten hat.

Ein besonderer Höhepunkt war die Fertigstellung der Interimskantine, welche in Modulbauweise in nur zehn Tagen auf dem Betriebshof Mannheim entstanden ist. Seitdem versorgt die Firma X-Gastro die rnv-Belegschaft mit durchschnittlich 140 Essen pro Tag sowie zusätzlichen Frühstücksangeboten. Während der Sanierung des Gebäudes M8, in dem sich die Kantine bisher befunden hat, soll die Interimskantine die kommenden drei bis fünf Jahre nicht nur als Ersatzkantine, sondern auch als „soziale Begegnungsstätte“ für verschiedene Anlässe dienen. Zusätzlich wird die Kleiderkammer zeitnah die Büroflächen im 1. Obergeschoss der Interimskantine beziehen.

Das 2019 gestartete Projekt „Selbstmach-(T)Räume“ vollendete im Jahr 2020 die bisher größte Umbauaktion. Fast ein Jahr nach Eröffnung der Pilotprojekte Edingen-Bahnhof sowie dem Bus-Aufenthaltsraum am Marienkrankenhaus in Ludwigshafen wurden am 20. März die Räumlichkeiten am Berliner Platz in Ludwigshafen zur Nutzung freigegeben. Durch das beispielhafte Engagement und das Teamwork der involvierten Bereiche erschufen die freiwilligen Helfer auf über 200 Quadratmetern einen Aufenthaltsraum mit Küche, eine Café-Lounge, zwei Ruheräume sowie ein Teamleiterbüro. Die Räumlichkeiten stehen neben dem Fahrpersonal auch den Kolleginnen und Kollegen von Service und Sicherheit sowie den Mitarbeitern der Mobilitätszentrale zur Verfügung und fördern dadurch auch die bereichsübergreifende Kommunikation.

2.5.2 Kundenqualitätsmanagement

Die Stabilität des Fahrplans in Mannheim wurde durch die kurzfristige Sperrung aller Unterführungen der Hochstraße Süd in Ludwigshafen im November 2019 deutlich beeinträchtigt. Mit Inbetriebnahme eines neuen Fahrplankonzeptes am 7. Januar 2020 konnte eine Stabilisierung der Umleitungsverkehre realisiert und somit die Zeit während des Abrisses des Bauwerkes für den ÖPNV hinlänglich überbrückt werden. Erst mit der Wiederöffnung der Querverbindungen und des Berliner Platzes am 14. September 2020 wurde die Stabilität des vorherigen Betriebes wieder erreicht.

Im Verlauf der Pandemie hat sich auch die Bedeutung der verschiedenen Qualitätsmerkmale aus Sicht des Kunden verändert. So sind Themen wie Sauberkeit und Infektionsschutz deutlich wichtiger geworden. Die Besetzung in den Fahrzeugen, die außerhalb der Krise als unproblematisch wahrgenommen wurde, bedeutet auf einmal aus Kundensicht eine Gesundheitsgefährdung, auch wenn diese nicht nachweislich vorhanden ist. Der Betrieb musste hierauf reagieren und durch zusätzliche Reinigungen und Infektionsschutzmaßnahmen den Bedürfnissen der Fahrgäste Rechnung tragen.

Aufgrund der geringen Fahrgastzahlen und der zeitweisen Einstellung des Fahrausweisverkaufs in Bussen beim Fahrpersonal sind die Pünktlichkeitswerte bei den Fahrten der rnv deutlich gestiegen, auch wenn die verpflichtende Türöffnung an jeder Haltestelle, um immer wieder für Durchzug zu sorgen, Zeit kostet. Bei den Beschwerden sorgten die Themen Maskenpflicht und Befreiung von der Maskenpflicht mittels Attest für teilweise sehr emotional geführte Diskussionen zwischen Fahrgästen untereinander sowie zwischen Fahrgästen und Fahr- sowie Betriebspersonal. Der schmale Grat zwischen konsequenter Kontrolle einerseits und empfundener Diskriminierung sowie Furcht um die eigene Gesundheit andererseits führte zu Kontroversen auf allen Seiten.

Mit der Einführung der Maskenpflicht, einer begleitenden Kampagne und der Einstellung von Personal zur Kontrolle wurde versucht, diesen neuartigen Prozess bestmöglich zu begleiten. Aufgrund der Corona-Krise wurde im Frühjahr des Jahres 2020 die bundesweite Befragung der ÖPNV-Kunden zur Zufriedenheit mit den Leistungen des ÖPNV ausgesetzt. Die Befragung wurde im Spätherbst fortgeführt. Erste Ergebnisse hierzu sind erst im Jahr 2021 zu erwarten.

Fuhrpark

Wie eingangs erwähnt, verfügt die rnv zum Abschluss des Geschäftsjahres 2020 über 189 eigene Straßenbahnen und 124 eigene Busse. Moderne Fahrzeuge mit attraktiver Ausstattung und ausreichendem Platzangebot sind ein Schlüssel für die Akzeptanz des öffentlichen Personennahverkehrs. Daher investiert die rnv laufend in die Unterhaltung und den Ausbau ihres Fuhrparks. Wichtigster Meilenstein ist hierbei die Beschaffung der Rhein-Neckar-Tram 2020, die voraussichtlich im Laufe der zweiten Jahreshälfte 2022 den Betrieb im Streckennetz der rnv aufnehmen und sukzessive ältere Fahrzeuge ablösen wird. Der Fertigungsanlauf für die RNT 2020 hat im finnischen Skoda-Werk Otanmäki im November 2020 begonnen. Die Rohbauabnahme der Wagenkästen und Drehgestellrahmen der ersten Fahrzeuge erwartet die rnv noch in den ersten Monaten des Jahres 2021. Im Frühjahr 2021 finden die Erstbemusterungen der verschiedenen Systeme wie Bremsen, Türen, Radsätze und Stromrichter der RNT 2020 statt. Parallel zu diesem Großvorhaben wird der vorhandene Fuhrpark weiter modernisiert und an die Bedürfnisse der Kunden ebenso wie an die Vorgaben der Aufgabenträger angepasst.

Dem Kundenwunsch nach einer verbesserten Fahrgastinformation trägt die rnv Rechnung, indem Bahnen und Busse mit TFT-Innenmonitoren ausgestattet werden. Diese ermöglichen beispielsweise eine Darstellung des Linienverlaufs und von Anschlussmöglichkeiten, was mit den herkömmlichen Displays nicht möglich war. Des Weiteren werden die Fahrzeuge größtenteils mit einem automatischen Fahrgastzählsystem ausgestattet, mit dessen Hilfe auch der aktuelle Auslastungsgrad der Fahrzeuge erhoben werden kann. Hiermit lassen sich zuverlässige Daten über die Auslastung einzelner Fahrten gewinnen, was für die bedarfsgerechte Umlaufplanung ebenso genutzt werden kann wie für die Prognose des Auslastungsgrads und eine damit einhergehende weitere Optimierung der Fahrgastinformation.

Zu den Vorgaben der Aufgabenträger zählt, dass die rnv ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leistet. Während im Bahnbereich schon seit geraumer Zeit zertifizierter Ökostrom eingesetzt wird, hat auch im Busbereich die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe begonnen. Nachdem die rnv im Jahr 2019 die ersten sechs batterieelektrischen Busse in Betrieb genommen hat, wurden im vergangenen Jahr die Weichen für die weitere Elektrifizierung des Busfuhrparks gestellt. Die rnv rechnet ab der zweiten Hälfte des Jahres 2021 mit der Lieferung von 30 zusätzlichen batterieelektrischen Solobussen. Darüber hinaus beabsichtigt die rnv, batterieelektrische Busse mit Brennstoffzellen-Range-Extender anzuschaffen. Diese Fahrzeuge werden der rnv frühestens ab dem Jahr 2022 zur Verfügung stehen und sie dann in die Lage versetzen, auf die Neuanschaffung von Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb zu verzichten. Ähnlich der Einführung rein batterieelektrischer Busse im Jahr 2019 kommt der rnv auch diesmal die Rolle als einer der Erstanwender der neuen Technologie zu. Dank intensiver Bemühungen bei der Einwerbung von Drittmitteln werden aller Voraussicht nach sowohl über den Bund als auch über das Land Baden-Württemberg hohe Kostenbeiträge für die Weiterentwicklung des Fuhrparks realisiert werden können.

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1 Prognosebericht

Die Coronavirus-Pandemie stellt die rnv vor große Herausforderungen. Sie führte 2020 zu massiven Einnahmeausfällen bei nahezu gleichbleibenden Kosten hinsichtlich des Angebots bzw. sogar einem Mehraufwand für zusätzliche Reinigung und Desinfektion der Fahrzeuge. Ein großer Teil des Ergebniseffekts konnte durch den ÖPNV-Rettungsschirm ausgeglichen werden. Da auch in Zukunft mit negativen Auswirkungen der Pandemie auf die rnv zu rechnen ist, wird in der Wirtschafts- und Mehrjahresplanung eine Abschätzung der Effekte über das Jahr 2020 hinaus vorgenommen. Von zentraler Bedeutung ist hierbei die Prognose der Entwicklung der Fahrgastzahlen, von 90 Prozent Anfang 2021 auf 95 Prozent bis Ende 2021 bzw. Anfang 2022 und auf 100 Prozent des Vorkrisenniveaus bis Ende 2022, mit entsprechendem Einfluss auf Fahrgeldeinnahmen, Vertriebsanreiz und Schwerbehindertenzuschüsse. Erst im Jahr 2023 wird wieder von einem Normalzustand ausgegangen. Nicht nur rechnet die rnv Corona-bedingt mit weniger Einnahmen, im Geschäftsjahr 2021 ist beispielsweise auch die Fortführung der täglichen Desinfektion der Fahrzeuge inklusive der Subunternehmerfahrzeuge geplant.

In Übereinstimmung mit ihren Gesellschaftern hält die rnv trotz der anhaltenden Coronavirus-Pandemie am Ausbau des Angebots zur Erreichung der Klimaschutzziele sowie zur Aufrechterhaltung der Mobilität in der Rhein-Neckar-Region fest. In den ersten Planjahren findet die Angebotsausweitung vor allem im Busbereich statt, die mit der Beschaffung der „Rhein-Neckar-Tram 2020“ ab 2022 auch auf den Bahnbereich ausgeweitet wird. Zusätzlich sind 34 weitere Optionsbahnen mit Inbetriebnahme in den Jahren 2025 bis 2027 eingeplant, um über den 1:1-Austausch der Bestandsbahnen hinaus weitere Angebotsausweitungen zu ermöglichen.

Während im Busbereich der Umstieg auf alternative Antriebe durch die Beschaffung von Elektro- und Wasserstoffbussen voranschreitet, werden unter Nutzung von Förderprogrammen auch neue Mobilitätsformen wie On-Demand-Verkehre und Autonomes Fahren eingeführt. Die Digitalisierung wird durch die Stärkung digitaler Vertriebswege und Kundeninformationen vorangetrieben, aber auch innerhalb der rnv bietet die Digitalisierung in den nächsten Jahren die Chance zur Umsetzung deutlicher Prozessverbesserungen.

Damit wird der neuen rnv-Strategie „rnv 5.0“ Rechnung getragen, um die rnv konsequent auf die Bedürfnisse ihrer Kunden auszurichten.

Durch die vorgenannten Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrsangebots steigt das Defizit der rnv vor Endabrechnung im Jahr 2021 auf 87,1 Mio. € und bis zum Jahr 2025 auf 95,0 Mio. € kontinuierlich an.

rnv-eigene Investitionen

In der im Dezember 2020 durch die Gesellschafterversammlung verabschiedeten Wirtschafts- und Mehrjahresplanung ist der Investitionsplan der rnv in den nächsten Jahren vor allem durch die Beschaffung von 80 Bahnen des Typs RNT 2020, durch geplante Investitionen in den Standort Heidelberg sowie durch die Beschaffung von Bussen mit alternativen Antriebstechnologien geprägt. Der rnv-Investitionsplan umfasst zwischen 2021 und 2025 ein Volumen von 438,8 Mio. €. Bei erwarteten Zuschüssen von 58,2 Mio. € verbleibt ein Netto-Investitionsvolumen von 380,6 Mio. €.

Den mit Abstand größten Anteil am Investitionsvolumen hat dabei die Bahnbeschaffung. Das Gesamtprojektvolumen für die Festbestellung liegt bei 265 Mio. €, wobei die ersten beiden Anzahlungen in den Geschäftsjahren 2018 und 2019 geleistet wurden und die letzte Fahrzeuglieferung für das Jahr 2024 vorgesehen ist, sodass im Planungszeitraum das Brutto-Investitionsvolumen bei 173,0 Mio. € liegt. Der optionale Teil der Bahnbeschaffung Rhein-Neckar-Tram 2020 beinhaltet eine Beschaffung von bis zu 34 weiteren 30-Meter-Bahnen in den Jahren 2025 bis 2027. Diese Option wurde mit einer ersten Anzahlung auf alle Bahnen im Jahr 2023 und weiteren Anzahlungen in den Folgejahren sowie einer Inbetriebnahme der ersten 13 Bahnen im Jahr 2025 geplant. Das Brutto-Investitionsvolumen liegt im Planungszeitraum bei 49,5 Mio. €, bis zum Jahr 2027 bei 74,6 Mio. €.

Ab Mitte/Ende 2021 wird die Lieferung von Bussen ausschließlich mit alternativen Antriebstechnologien geplant. Hierbei werden Solobusse mit Elektroantrieb und ab 2022 auch mit Wasserstoffantrieb beschafft, Gelenkbusse ausschließlich mit Wasserstoffantrieb. Inklusive ITCS, einem rechnergestützten Betriebsleitsystem, sowie einer Ladeinfrastruktur für alle Standorte und der mobilen Trafostation in Heidelberg beträgt das Brutto-Investitionsvolumen 71,3 Mio. €, bei einer Förderung von 22,3 Mio. €. Hinzu kommt die Anpassung der Werkstattinfrastruktur sowie die Anpassung der Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien in den Plänen der Altgesellschaften. Der Neubau des Betriebshofes Heidelberg am bestehenden Standort ist in den Investitionsplan der rnv im Planungszeitraum 2021 bis 2025 mit einer Investitionshöhe von 44,1 Mio. € und einer GVFG-Förderung von 5,0 Mio. € eingeflossen. Der voraussichtliche Fertigstellungstermin liegt außerhalb des Planungszeitraums.

Erlössteigerungen

Für das Geschäftsjahr 2021 erwartet die rnv **Verkehrserlöse** in Höhe von insgesamt 170,9 Mio. €. Hierbei rechnet die rnv, bei einer sukzessiven Erholung der Fahrgastzahlen von 90 Prozent Ende 2020 auf 95 Prozent bis Ende 2021, mit Corona-bedingten Mindereinnahmen von 10 Mio. €.

Die prognostizierten Erlöse aus dem **Linienverkehr** für 2021 belaufen sich auf 128,5 Mio. €. Es ist ein Wachstum des VRN-Einnahmenpools um 1,9 Prozent im Jahr 2021 und je 2,5 Prozent in den Folgejahren unterstellt. Diese Steigerung, die Rückkehr der Fahrgastzahlen zum vor-Corona-Niveau sowie geplante Angebotsausweitungen in Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen führen bis 2025 zu einem Anstieg der Erlöse aus dem Linienverkehr auf 157,8 Mio. €.

Die **Schwerbehindertenzuschüsse** sind aufgrund steigender Fahrgeldeinnahmen in der Planung 2021 mit 5,8 Mio. € um 0,7 Mio. € höher als im Ist 2020 eingeplant.

Hinsichtlich der **Schülerzuschüsse** in Baden-Württemberg endet zum 31. Dezember 2020 die erste Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform, bei der die Mittel nach dem bisherigen status quo verteilt wurden. Danach erfolgen die Zuweisungen nach einem neuen Verteilungsschlüssel, der von 2021 bis 2023 stufenweise wirksam und unter anderem anhand von Fahrgastzahlen und Angebotskilometern ermittelt wird. Gleichzeitig wird in den drei Jahren das Gesamtvolumen der Mittel um jeweils 16,7 Mio. € p.a. erhöht. Die auf den neuen Verteilungsparametern basierenden Prognosewerte für Mannheim sind inklusive eines Sicherheitsabschlags entsprechend des Aufwuchses der Gesamtmittel in den Erlösplan eingeflossen, bei Heidelberg ohne Sicherheitsabschlag. Die ÖPNV-Finanzierungsreform gilt nicht für Eisenbahnverkehre, sodass für das Linienbündel OEG konstante Ausgleichszahlungen eingeplant wurden. In Rheinland-Pfalz wird weiterhin nach dem Preis-Preis-Ausgleich abgerechnet. Dieses Landesgesetz gilt nicht für Eisenbahnverkehre. Das Linienbündel RHB wird nach dem „alten“ bundesgesetzlichen Antragsverfahren abgerechnet, hier wurde ein Rückgang der Ausgleichsleistungen um 4 Prozent p.a. eingeplant.

Die Steigerung der **Erlöse aus Finanzierungsvereinbarungen** von Ist 2020 auf 2021 um 1,8 Mio. € beruht vor allem auf höheren Erlösen bei der OEG-Finanzierungsvereinbarung und bei der Finanzierungsvereinbarung der Linien 22 und 23. Die Ausgleichsätze für 2021 wurden sowohl bei der OEG-Finanzierungsvereinbarung als auch bei der Finanzierungsvereinbarung der Linien 22 und 23 neu verhandelt und beinhalten einen Aufschlag für Corona-bedingte Mindererlöse. Bei der Finanzierungsvereinbarung RHB existiert eine Preisfestschreibung bis 2022.

Ergebnis

Das Ergebnis der rnv wird vor allem durch die Ergebnisse aus den Finanzierungsvereinbarungen mit den Nachbargemeinden der Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen sowie die Überschüsse aus Sonderverkehren bestimmt. Gegenläufig wirkt der Ertragsteueraufwand. Vor allem bedingt durch strukturelle und Sondereffekte beim Ergebnis der Finanzierungsvereinbarung RHB prognostiziert die rnv für 2021 und 2022 einen Jahresfehlbetrag von je ./.0,1 Mio. €. Ab 2023 werden wieder positive Ergebnisse erwartet.

Nicht nur das Jahr 2020, sondern auch das Jahr 2021, ist deutlich von den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie geprägt. Gegenüber den Annahmen der Wirtschafts- und Mehrjahresplanung 2021-2025, mit Corona-bedingten Mindererlösen und Mehraufwendungen von ca. 12,5 Mio. €, wird aufgrund der Folgewirkungen des zweiten Lockdowns eine niedrigere Entwicklung der Fahrgastzahlen in 2021 erwartet, mit entsprechender Wirkung auf der Einnahmenseite. Auf der Aufwandsseite sind nur geringe Einsparungen möglich, auch um eine langfristige Akzeptanz des ÖPNV im Rahmen der Verkehrswende sicherzustellen. Entgegen der Annahme der Wirtschaftsplanung können Mittel aus dem ÖPNV-Rettungsschirm auch im Jahr 2021 beantragt werden, wobei die Höhe und auch der Zeitraum der Zahlung noch nicht final bekannt sind. Durch die Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm und der in der Planung bereits vorgenommenen Absenkung der Prognosen gegenüber einem Nicht-Corona-Jahr ist das Erreichen des Plan-Ergebnisses nach wie vor möglich. Im Jahr 2021 erfolgt auch der finale Nachweis der beantragten Mittel des ÖPNV-Rettungsschirms 2020, wobei die Durchführungsverordnung noch nicht verabschiedet wurde. Aufgrund der Regelungen zum Defizitausgleich in den Betrauungsvereinbarungen wird das einhergehende Ergebnisrisiko an die Gesellschafter der rnv durchgereicht.

3.2 Chancen- und Risikobericht

Das bei der rnv implementierte Risikomanagementsystem sichert mit vierteljährlich stattfindenden Aktualisierungen des Risikoportfolios eine kontinuierliche, verlässliche und vollständige Überwachung der Unternehmensrisiken. Über die Erfüllung der Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) hinaus, dient es dem frühzeitigen Erkennen sowie der Steuerung von Risiken, die potenziell die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der rnv gefährden. Das Risikomanagementsystem ist damit ein strategischer Hauptprozess und integraler Bestandteil der Unternehmensführung.

Risikomanagementsystem

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

Unter dem Ansatz integrierter Managementsysteme wird die Einbindung des Risikomanagementsystems in den Steuerungskontext der rnv weiter vorangetrieben.

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

Der Chancen- und Risikobericht und die Analysen aus dem rechnungslegungsbezogenen Teil des internen Kontrollsystems werden der Führungsebene der rnv zur Information und als Wirksamkeitsnachweis beider Systeme regelmäßig zur Verfügung gestellt. Ausgewählte Risiken mit hohem Potenzial unterliegen in einem eigens aufgebauten quartalsweisen Maßnahmencontrolling einer besonderen Beobachtung durch die Entscheidungsträger. Außerhalb der regelmäßigen Berichterstattung gibt es für unerwartete Risiken mit bestandsgefährdendem Schadenspotenzial eine ad-hoc Berichtspflicht.

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

Risikoportfolio

Die Anzahl der gemeldeten Einzelrisiken im Risikoportfolio der rnv ist im Vergleich zum Vorjahr angestiegen und lag zum Ende des Geschäftsjahres 2020 bei 93 Risiken (Vorjahr: 84 Risiken). Die Strukturierung der Risiken erfolgt anhand von Risikokategorien; alle Risiken sind gemäß der Risikorichtlinie der rnv mit Brutto-Schadenspotential und Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. Dieser (vom Abschlussprüfer ungeprüfte) aus dem Produkt der beiden Werte zusammengesetzte annualisierte Schadenserwartungswert des gesamten Risikoinventars sank trotz der gestiegenen Anzahl der Risiken im aktuellen Geschäftsjahr von 9,4 Mio. € in 2019 auf 6,5 Mio. € in 2020.

Entwicklung in den Risikokategorien zum Ende des Geschäftsjahres 2020 im Vergleich zum Vorjahr 2019 anhand des Schadenserwartungswertes

	Gesamt-Risikopotenzial rnv	Management Strategie Politik	Abläufe Technik	Projekt-geschäft	Umfeld Markt Vertrieb	Finanzen Steuern	Personal Einkauf IT
Entwicklung	→	→	→	→	→	↗	→
Einzelrisiken (Auszug)		Lieferung von Bahnen LU	Betriebshof / Werkstatt HD	Zinsen für Rückzahlung Fördermittel	Rettungsschirm Corona	Entwicklung der VRN-Einnahmen	Markt-beherrschende Stellung Lieferanten
			Ausfall Unterflur-drehmaschinen			Verluste aus Finanzierungs-vereinbarungen	
			Angebots-verbesserungen			Zuschüsse bleiben aus	
			Umbau Schwerpunkt-werkstatt			Eigenkapital-quote RNV	

Pfeile:

→ Risikopotenzial unverändert	↘ Risikopotenzial gesunken	↗ Risikopotenzial gestiegen
----------------------------------	-------------------------------	--------------------------------

Farben:

Einzelrisiko-potenzial gering	Einzelrisiko-potenzial mittel	Einzelrisiko-potenzial hoch
-------------------------------	-------------------------------	-----------------------------

Grafik : Risikoentwicklung

Alle im Geschäftsjahr 2020 im Portfolio geführten Risiken werden als beherrschbar angesehen. Gegenwärtig liegen keine Hinweise auf Risiken vor, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand des Unternehmens gefährdet haben oder künftig gefährden könnten.

Exemplarisch ausgewählte Einzelrisiken

Risiken in Zusammenhang mit der Coronavirus-Pandemie

Durch sinkende Fahrgastzahlen besteht mindestens für die Dauer der Pandemie das erhebliche Risiko eines Rückgangs der Fahrgeldeinnahmen. Das Schadenspotenzial ist, da abhängig vom jeweils aktuellen Infektionsgeschehen, nur schwer abschätzbar.

Im Geschäftsjahr 2020 konnten die Einnahmenverluste durch Mittel aus dem ÖPNV-Rettungsschirm annähernd kompensiert werden; für Verluste in 2021 werden ebenfalls Zuschüsse, aber in bislang unbekannter Höhe, erwartet.

Das Risiko des Rückgangs der Fahrgeldeinnahmen beeinflusst ebenfalls die Liquidität des Unternehmens. Liquiditätsausfälle könnten höher ausfallen, als es die Liquiditätsplanung vorsieht. Mit den Gesellschaftern wurde daher vereinbart, bei Liquiditätsengpässen temporäre Maßnahmen einzuleiten, wie etwa das Vorziehen der Endabrechnung 2021.

Entwicklung der Verbund-Einnahmen

Es besteht nach wie vor das Risiko, dass Verbund-Einnahmen geringer ausfallen, z.B. durch Stagnation oder Rückgang der Kasseneinnahmen in der Region aufgrund des demografischen Wandels oder aufgrund des Nachweises höherer P/PKM-Werte bei Mitbewerbern in Relation zur rnv. Die Einnahmen aus der Umverteilung der Verbunderlöse können ebenfalls durch Streiks mit Einnahmeausfällen oder auch durch nachträgliche Abrechnungskorrekturen des VRN beeinflusst werden. Der Demografiefaktor wirkt im Einnahmen-Aufteilungsvertragsmodell stark zugunsten der Region/Peripherie. Die Tarifierhöhung kann aufgrund politischer Vorgaben geringer ausfallen.

Verluste aus Finanzierungsvereinbarungen

Die rnv hat derzeit drei Finanzierungsvereinbarungen in den Gebieten OEG (Verkehrsverbund Rhein-Neckar / Rhein-Neckar Kreis), im Gebiet Heidelberg (Rhein-Neckar Kreis) und im Gebiet RHB (ZSPNV / Landkreis Bad Dürkheim / Rhein-Pfalz Kreis / Stadt Ludwigshafen). In der Regel werden für das Gebiet OEG und das Gebiet Heidelberg die Ausgleichssätze alle zwei Jahre fest verhandelt, eine Nachverhandlungsmöglichkeit besteht nicht. Folglich trägt die rnv in den verhandelten Zeiträumen ein Ergebnisrisiko.

Für das Gebiet RHB läuft die aktuelle Finanzierungsvereinbarung seit dem 1. Januar 2016 und endet zum 30. September 2022. Hier besteht eine Möglichkeit der Neufestsetzung des Zuschussbetrages erst ab 1. Januar 2022, in der Neukalkulation können aber etwaige Fehlbeträge ab 1. Januar 2020 teilweise nachverhandelt werden.

Für das Gebiet OEG sind die neuen Ausgleichssätze für die Jahre 2021 bis 2022, für das Gebiet Heidelberg für 2021 verhandelt. Diese beinhalten eine Klausel zur Spitzabrechnung der Verkehrserlöse, so dass kein Corona-bedingtes Ergebnisrisiko existiert.

Marktbeherrschende Stellung von Lieferanten

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

Chancen

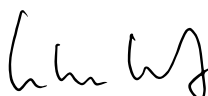
Aus einer im Februar 2021 ergangenen Entscheidung der obersten Finanzbehörden des Bundes und der Länder zur umsatzsteuerlichen Behandlung der Grundbeiträge von Job- und Semestertickets ergibt sich für die rnv die Notwendigkeit einer Berichtigung entsprechender Abrechnungsbelege bis zurück in den Besteuerungszeitraum 2011. Für die rnv bedeutet dies eine Chance auf Rückerstattung zu Unrecht abgeführter Umsatzsteuer zzgl. darauf anfallender Erstattungszinsen.

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 wurden nachstehende Zielgrößen des Frauenanteils im Aufsichtsrat und der Geschäftsführung festgelegt. Für den Planungszeitraum bis zum 30. Juni 2022 hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 28. Juni 2017 eine Zielgröße von mindestens zwei Frauen im Aufsichtsrat (10 Prozent) und nach wie vor null für die Geschäftsführung beschlossen. Unter den 20 Aufsichtsratsmitgliedern befanden sich zum 31. Dezember 2020 vier Frauen. Damit beträgt der Frauenanteil im Aufsichtsrat mittlerweile 20 Prozent.

In ihrer Sitzung am 30. Mai 2017 hat die Geschäftsführung für den Planungszeitraum bis 30. Juni 2022 beschlossen, eine am tatsächlichen Gesamtbeschäftigtenanteil der Frauen angelehnte Zielgröße in der ersten und zweiten Führungsebene von 25 Prozent einheitlich für beide Führungsebenen zu verfolgen. Zum Jahresende 2020 betrug der Anteil von Frauen in Führungspositionen 24,6 Prozent.

Mannheim, den 29. März 2021



Christian Volz
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten



Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

Bilanz

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim
zum Stichtag 31.12.2020

Aktiva		31.12.2020	31.12.2019
	Anhang	in T€	in T€
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		3.152	3.792
Sachanlagen		216.923	216.001
Finanzanlagen		7.594	7.594
Summe Anlagevermögen		227.669	227.387
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	64.397	50.114
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	46.642	59.721
Flüssige Mittel	(4)	62.666	16.417
Summe Umlaufvermögen		173.705	126.252
Rechnungsabgrenzungsposten		609	460
Summe Aktiva		401.983	354.099
Passiva		31.12.2020	31.12.2019
	Anhang	in T€	in T€
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	10.500	10.500
Kapitalrücklage	(6)	44.919	44.919
Gewinnvortrag		5.428	5.280
Jahresüberschuss (+) / Jahresfehlbetrag (-)		-696	148
Summe Eigenkapital		60.151	60.847
Fremdkapital			
Rückstellungen	(7)	23.247	20.055
Verbindlichkeiten	(8)	316.629	270.221
Summe Fremdkapital		339.876	290.276
Rechnungsabgrenzungsposten	(9)	1.956	2.976
Summe Passiva		401.983	354.099

Gewinn- und Verlustrechnung

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

für das Geschäftsjahr vom 1.1.2020 bis 31.12.2020

		1.1.– 31.12.2020	1.1.– 31.12.2019
	Anhang	in T€	in T€
Umsatzerlöse	(10)	185.333	230.252
Bestandsveränderungen		13.415	1.091
Aktivierte Eigenleistungen		1.526	1.620
Sonstige betriebliche Erträge	(11)	45.140	12.618
Gesamtleistung		245.414	245.581
Materialaufwand	(12)	131.073	133.159
Personalaufwand	(13)	71.727	65.554
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		15.968	15.649
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(14)	21.071	24.239
Finanzergebnis	(15)	-5.673	-6.329
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(16)	51	412
Ergebnis nach Steuern		-149	239
Sonstige Steuern	(17)	547	91
Jahresüberschuss (+) / Jahresfehlbetrag (-)	(18)	-696	148

Anhang

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

für das Geschäftsjahr vom 1.1.2020 bis 31.12.2020

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH – im Folgenden rnv genannt – für das Geschäftsjahr vom 1.1.2020 bis 31.12.2020 ist nach den handelsrechtlichen Vorschriften für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt.

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

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

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

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

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

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

Geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungskosten bis 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.

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

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

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

Am 17.3.2020 wurde zur Absicherung des Zinsrisikos aus dem Konsortialdarlehensvertrag vom 10.3.2020 ein Zinsbegrenzungsgeschäft in Form einer Höchstsatzvereinbarung (sog. „CAP“) mit der DZ BANK AG abgeschlossen. Dieses hat eine Laufzeit vom 1.4.2020 bis zum 10.3.2023. Das Zinsbegrenzungsgeschäft sichert das Zinsänderungsrisiko aus betragskongruenten variabel verzinslichen Darlehen mit einem Höchstzinssatz von 0,5 % p. a. ab und basiert auf während der Laufzeit steigenden Bezugsbeträgen von anfänglich 16.855 T€ bis zuletzt 62.510 T€. Die damit im Zusammenhang stehenden Zinsicherungskosten (einmalige Optionsprämie) in Höhe von 25 T€ werden mittels eines aktiven Rechnungsabgrenzungspostens ratierlich über die Laufzeit verteilt.

Mit Tarifvertrag vom 6.6.2018 wurde die Einführung von Zeitwertkonten vereinbart. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern 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 Lebensversicherungsvertrag auf Gegenseitigkeit, Koblenz, übertragene Vermögen dient dem Insolvenzschutz gemäß § 7e SGB IV sowie der Werterhaltungsgarantie gemäß § 7d SGB IV der Zeitwertguthaben. Als Treuhänder fungiert dabei der PensTrust e.V., Frankfurt am Main. Das Treuhandvermögen ist als sogenanntes Planvermögen gemäß § 246 Abs. 2 S. 2 HGB zu qualifizieren und zwingend mit der Versorgungsverpflichtung aus dem Zeitwertguthaben zu saldieren. Die Bewertung des Planvermögens erfolgt mit dem beizulegenden Zeitwert (§ 253 Abs. 1 S. 4 HGB). Ein

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

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

Die Bewertung der Rückstellungen für Sterbegeld, Jubiläen und das Demografie-Modell erfolgt in Anlehnung an internationale Standards nach der sogenannten Projected Unit Credit Method (PUC-Methode). Bei der Bewertung der Rückstellungen wurde ein Rechnungszinssatz von 1,60 % p. a. (Sterbegeld, Jubiläen, Zeitwertkonten) bzw. 0,83 % p. a. (Demografie-Modell) berücksichtigt. Künftige Gehaltsanpassungen werden mit einem Schätzwert von einheitlich 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.

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

Angaben zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

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

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

	Stand	Eigenkapital	Jahresergebnis	Anteil am Kapital
		in T€	in T€	in %
V-Bus GmbH, Viernheim (V-Bus)	31.12.2020	1.537	67	100,0
Zentralwerkstatt für Verkehrsmittel Mannheim GmbH, Mannheim (ZWM)	31.12.2020	4.227	0	94,9

Die Jahresabschlüsse der V-Bus und der ZWM auf den 31.12.2020 sind zum Zeitpunkt der Erstellung des Anhangs geprüft, aber noch nicht festgestellt.

Die rnv hat im Dezember 2020 einen Anteil von 625 € am Stammkapital der Mobility inside Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main, zum Nennwert veräußert.

(2) Vorräte

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

unfertige Leistungen in Höhe von 49.321 T€. Daneben beinhaltet die Position Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe in Höhe von 15.076 T€.

	31.12.2020	31.12.2019
	in T€	in T€
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	15.076	14.207
Unfertige Leistungen	49.321	35.907
Vorräte	64.397	50.114

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen lassen sich im Wesentlichen in zwei Gruppen unterteilen, Forderungen aus dem Baugeschäft und Forderungen aus dem Verkehrsgeschäft. Innerhalb der Forderungen aus dem Baugeschäft sind insbesondere die Forderungen gegen das Altverkehrsunternehmen MV zu nennen. Diese betragen zum Bilanzstichtag 7.602 T€. Im Zeitpunkt der Inbetriebnahme einer Baumaßnahme wird dem Auftraggeber aufgrund gesetzlicher Anforderungen neben dem bereits auf dem jeweiligen Bauprojekt aufgelaufenen Ist-Kostenvolumen auch das für die Zukunft noch zu erwartende, prognostizierte Kostenvolumen in Rechnung gestellt, selbst wenn Bauleistungen von Subunternehmern noch nicht erbracht worden sind, diese aber nach Inbetriebnahme einer Baumaßnahme gemäß der aktuellen Projektplanung voraussichtlich noch anfallen werden. Durch diese vorverlagerte Abrechnung des Prognosekostenanteils einer Baumaßnahme bereits im Zeitpunkt der Inbetriebnahme werden entsprechende Forderungen und Umsatzerlöse ausgewiesen und die darauf fällige Umsatzsteuer abgeführt. Gleichzeitig werden aufwandsseitig die noch zu erwartenden, prognostizierten Baukosten durch entsprechende sonstige Rückstellungen abgegrenzt, so dass aus der beschriebenen Abrechnungssystematik der Bauleistungen kein Ergebniseffekt resultiert.

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

Die Gruppe der Forderungen aus dem Verkehrsgeschäft umfasst verschiedene Komponenten. Hierbei handelt es sich insbesondere um Forderungen aus Fahrgeldern (2.420 T€) sowie Forderungen aus Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (2.076 T€).

Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen handelt es sich hauptsächlich um Forderungen gegen die Tochtergesellschaft V-Bus aus erbrachten Dienstleistungen (601 T€) sowie der Gewährung kurzfristiger Darlehen (200 T€).

Die Forderungen gegen Gesellschafter umfassen hauptsächlich Forderungen aus der Erbringung von Baudienstleistungen (7.204 T€). Auch hier schlägt sich die Abrechnung zu Prognosekosten nieder. Weiterhin bestehen Forderungen aus der Kostenübernahme angefallener Planungskosten für den Betriebshof Heidelberg (2.121 T€), Forderungen gegen die Stadt Mannheim im Zusammenhang mit Angebots- und Tarifmaßnahmen betreffend „Modellstadt Mannheim“ (2.031 T€) sowie ein Ausgleichsanspruch für die von der ZWM aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag übernommenen Verluste (159 T€).

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden hauptsächlich Steuerforderungen (10.706 T€), Forderungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm (2.844 T€), Forderungen aus Schadensfällen (2.200 T€) sowie der Ausgleichsanspruch gegenüber der MV für den ZWM-Verlust 2020 (286 T€) ausgewiesen. Bei den Forderungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm handelt es sich um Beträge gemäß § 268 Abs. 4 S. 2 HGB, die rechtlich erst nach dem Bilanzstichtag entstehen.

	31.12.2020	31.12.2019
	in T€	in T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.140	28.088
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	813	437
Forderungen gegen Gesellschafter	11.898	24.654
Sonstige Vermögensgegenstände	16.791	6.542
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	46.642	59.721

Auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden Einzelwertberichtigungen in Höhe von 301 T€ (Vorjahr: 415 T€) sowie Pauschalwertberichtigungen in Höhe von 20 T€ (Vorjahr: 20 T€) gebildet.

Mit Ausnahme einer Forderung aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 289 T€ (Vorjahr: 163 T€) haben sämtliche übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

(4) Flüssige Mittel

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

	31.12.2020	31.12.2019
	in T€	in T€
Kassenbestand	571	1.035
Guthaben bei Kreditinstituten	62.095	15.382
Flüssige Mittel	62.666	16.417

(5) Gezeichnetes Kapital

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

(6) Kapitalrücklage

Zum 31.12.2020 beträgt die Kapitalrücklage unverändert 44.919 T€.

(7) Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für noch zu erbringende Bauleistungen im Rahmen der Abrechnung zu Prognosekosten (9.183 T€), Rückstellungen für Personalverpflichtungen (8.091 T€), Rückstellungen für ausstehende Rechnungen (3.066 T€) sowie Rückstellungen für Haftpflichtversicherung (2.069 T€) enthalten.

Aus der Saldierung des auf den Debeka Lebensversicherungsvertrag auf Gegenseitigkeit, Koblenz, übertragenen Treuhandvermögens mit der Rückstellung für Versorgungsverpflichtungen aus Zeitwertguthaben gemäß § 246 Abs. 2 S. 2 HGB ergibt sich ein passiver Unterschiedsbetrag in Höhe von 89 T€, der unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen wird. Der beizulegende Zeitwert des Treuhandvermögens entspricht mit 842 T€ den Anschaffungskosten. Der Erfüllungsbetrag der Versorgungsverpflichtungen aus Zeitwertguthaben beträgt 931 T€.

Steuerrückstellungen
Sonstige Rückstellungen
Rückstellungen

31.12.2020	31.12.2019
in T€	in T€
491	593
22.756	19.462
23.247	20.055

(8) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben gegenüber dem Vorjahr um 35.266 T€ zugenommen. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die Auszahlung der dritten Darlehensrate über insgesamt 33.397 T€ im Rahmen der Finanzierung des Projekts „Rhein-Neckar-Tram 2020“ sowie die Auszahlungen von Darlehensmitteln aus den Konsortialfinanzierungen (bisheriger „Club Deal“ mit einer letzten Auszahlung in Höhe von 6.165 T€ im ersten Quartal 2020 sowie ab 1.4.2020 neue Betriebsmittelfinanzierung mit Auszahlungen in Höhe von insgesamt 9.000 T€ im Jahr 2020) zurückzuführen. Die zugeflossenen Mittel für die Finanzierung des Projekts „Rhein-Neckar-Tram 2020“ werden nach Leistungserbringung und Fakturierung zur Begleichung der Rechnungen des Herstellers Skoda Transportation verwendet. Die Mittel aus dem „Club Deal“ sowie aus der neuen Betriebsmittelfinanzierung wurden unmittelbar zur Finanzierung beweglicher Anlagegüter eingesetzt, im

Falle des Club Deals für Investitionen, die noch im Geschäftsjahr 2019 getätigt worden waren.

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

Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfallen 14.379 T€ auf Verbindlichkeiten für bezogene Leistungen im Rahmen des Baugeschäfts und 4.071 T€ auf Verbindlichkeiten aus der Endabrechnung der Arbeitnehmerüberlassung gegenüber der MV.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus dem zusätzlichen Defizitausgleich (7.594 T€) sowie Darlehensverbindlichkeiten gegenüber dem Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen der Stadt Heidelberg (3.400 T€), der HSB (1.900 T€) sowie der MKB (695 T€).

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich hauptsächlich um Verbindlichkeiten gegenüber V-Bus aus der Erbringung von Fahrleistungen (565 T€) und der bestehenden umsatzsteuerlichen Organschaft (236 T€) sowie gegenüber der ZWM aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag (446 T€).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen hauptsächlich die an die Mobility inside Holding GmbH & Co. KG zu leistende Pflichteinlage (525 T€).

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <i>im Vorjahr</i>	207.589 172.323
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen (davon gegenüber Gesellschaftern) <i>im Vorjahr</i> <i>(im Vorjahr davon gegenüber Gesellschaftern)</i>	34.587 (29.508) 27.208 (20.339)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <i>im Vorjahr</i>	29.563 36.146
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern <i>im Vorjahr</i>	14.146 4.575
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen <i>im Vorjahr</i>	1.256 1.550
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht <i>im Vorjahr</i>	528 703
Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern) <i>im Vorjahr</i> <i>(im Vorjahr davon aus Steuern)</i>	28.960 (1.262) 27.716 (551)
Verbindlichkeiten <i>im Vorjahr</i>	316.629 270.221

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden in Höhe von 61.598 T€ durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen und in Höhe von 138.514 T€ durch Bürgschaften abgesichert.

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen durch die MV gewährte Darlehen (19.411 T€), Verbindlichkeiten im Rahmen von Sale-and-lease-back-Verträgen (2.217 T€), Verbindlichkeiten gegenüber anderen Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (3.668 T€) und Steuerverbindlichkeiten (1.262 T€).

31.12.2020 31.12.2019	davon mit einer Restlaufzeit			
	gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
	in T€	in T€	in T€	in T€
	207.589	10.059	55.516	142.014
	172.323	39.661	26.187	106.475
	34.587	34.587	0	0
	(29.508)	(29.508)	(0)	(0)
	27.208	27.208	0	0
	(20.339)	(20.339)	(0)	(0)
	29.563	29.563	0	0
	36.146	36.146	0	0
	14.146	14.146	0	0
	4.575	4.575	0	0
	1.256	1.256	0	0
	1.550	1.550	0	0
	528	178	350	0
	703	178	525	0
	28.960	9.405	6.756	12.799
	(1.262)	(1.262)	(0)	(0)
	27.716	6.095	7.499	14.122
	(551)	(551)	(0)	(0)
	316.629	99.194	62.622	154.813
	270.221	115.413	34.211	120.597

Die Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MV wurden in Höhe von 19.411 T€ durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen abgesichert.

(9) Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten wird für im Voraus bezahlte, langläufige Tickets (Abo-Tickets, Semestertickets) gebildet, deren Restlaufzeit über den Bilanzstichtag hinausreicht (1.679 T€). Weiterhin werden Vorauszahlungen auf eine langfristige Nutzungsvereinbarung über den passiven Rechnungsabgrenzungsposten abgegrenzt (276 T€).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

	Gesamt	davon gegenüber verbundenen Unternehmen
	in T€	in T€
im Folgejahr	46.641	444
im zweiten bis fünften Jahr	207.497	1.261
mehr als fünf Jahre	58.589	0
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	312.727	1.705

Des Weiteren ist die Gesellschaft als Arbeitgeber Mitglied bei der Zusatzversorgungskasse des Kommunalen Versorgungsverbandes Baden-Württemberg in Karlsruhe. Während der Zeit der Beschäftigung der Arbeitnehmer besteht für die Gesellschaft eine Beitragspflicht die Versorgungsrentenverpflichtung betreffend. Einzelheiten hierzu regelt die Satzung der Zusatzversorgungskasse. Die Summe der beitragspflichtigen Gehälter im Geschäftsjahr 2020 beträgt etwa 55.086 T€ bei einem Beitragsatz von 6,70 % aus dem ZVK-pflichtigen Entgelt.

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

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

(10) Umsatzerlöse

	1.1.– 31.12.2020	1.1.– 31.12.2019
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	151.620	176.868
Erlöse aus Bauleistungen	18.106	35.357
Sonstige Umsatzerlöse	15.607	18.027
Umsatzerlöse	185.333	230.252

Die sonstigen Umsatzerlöse umfassen u.a. folgende Sachverhalte: Im Rahmen des Einnahmenaufteilungsmodells der VRN GmbH wird ein Teil der Fahrgeldeinnahmen als Vertriebsanreiz verteilt. Dies bedeutet, dass die angeschlossenen Unternehmen auf die von ihnen erzielten Kasseneinnahmen eine Vorabzuscheidung in Höhe eines festgelegten Prozentsatzes erhalten. Diese beträgt im Berichtsjahr 7.445 T€.

An die MV wurden im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhengleiche Kreuzungen Kosten in Höhe von 2.278 T€ weiterbelastet.

Neue Baumaßnahmen der MV lässt die rnv seit 1.1.2019 im Namen der MV planen und ausschreiben. Die rnv erzielte aus dieser Leistung gegenüber der MV Umsatzerlöse in Höhe von 1.276 T€.

(11) Sonstige betriebliche Erträge

	1.1.– 31.12.2020	1.1.– 31.12.2019
	in T€	in T€
Schadensersatz	2.564	2.196
Ertragszuschüsse	40.973	8.943
Übrige sonstige betriebliche Erträge	1.603	1.479
Sonstige betriebliche Erträge	45.140	12.618

Die rnv hat im Geschäftsjahr 2020 Ertragszuschüsse aus dem ÖPNV-Rettungsschirm zum Ausgleich der Corona-bedingten Schäden in Höhe von 28.885 T€ erhalten. Davon wurden 28.411 T€ unter den sonstigen betrieblichen Erträgen verbucht und 474 T€ aufwandsmindernd mit eigenen Kosten bzw. mit Kosten aus der Weiterleitung der Beihilfen an Subunternehmer saldiert. Das Verlustverrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmerüberlassungsentgelten reichte im Geschäftsjahr nicht aus, um das Defizit aus dem rnv-Kerngeschäft zu decken. Der übersteigende Betrag wurde deshalb von den Gesellschaf-

tern durch Ertragszuschüsse ausgeglichen (9.712 T€). Weiterhin hat die rnv Ertragszuschüsse von der Stadt Mannheim zum Ausgleich von Angebots- und Tarifmaßnahmen im Rahmen der „Modellstadt Mannheim“ (2.822 T€) erhalten.

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 661 T€ enthalten, die im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (441 T€), Erträge aus der Herabsetzung von Einzelwertberichtigungen (124 T€) sowie Buchgewinne aus Anlagenabgängen (91 T€) betreffen.

(12) Materialaufwand

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

	1.1.– 31.12.2020	1.1.– 31.12.2019
	in T€	in T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	31.409	32.073
Aufwendungen für bezogene Leistungen	99.664	101.086
Materialaufwand	131.073	133.159

(13) Personalaufwand

Im Geschäftsjahr 2020 waren im Durchschnitt folgende Arbeitnehmer (inkl. Aushilfen) bei der rnv beschäftigt:

	2020	2019
	Anzahl	Anzahl
Kaufmännisches Personal	380	342
Technisches Personal	183	162
Fahrpersonal	766	709
Anzahl Mitarbeiter	1.329	1.213

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.– 31.12.2020	1.1.– 31.12.2019
	in T€	in T€
Löhne und Gehälter	57.258	52.649
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung)	14.469	12.905
	(2.458)	(2.137)
Personalaufwand	71.727	65.554

Im April und Mai 2020, während des ersten Lockdowns der Corona-Krise, meldete die rnv für 501 Mitarbeiter Kurzarbeit bei der Bundesagentur für Arbeit (BfA) an. Insgesamt wurden 92 T€ Kurzarbeitergeld der BfA an die Arbeitnehmer weitergeleitet. Die vom Arbeitgeber zu tragenden Beiträge zur Sozialversicherung auf das Kurzarbeitergeld in Höhe von 78 T€ wurden

von der BfA in Form eines Ertragszuschusses erstattet und aufwandsmindernd vom Personalaufwand abgesetzt. Aus der Erhöhung des Kurzarbeitergeldes gegenüber dem gesetzlichen Niveau von 60 % bzw. 67 % auf 90 % bzw. 95 % resultierte ein zusätzlicher Personalaufwand von 80 T€.

(14) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	1.1.– 31.12.2020	1.1.– 31.12.2019
	in T€	in T€
Beiträge, Gebühren und Versicherungen	2.805	1.964
Mieten und Pachten	3.383	3.429
Werbung	1.587	2.964
Personal- und Sozialbereich	1.369	1.833
IT-Aufwendungen	4.534	4.196
VRN-Dienstleistungsentgelt	2.327	2.396
Rechts- und Beratungskosten	1.051	1.431
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	4.015	6.026
Sonstige betriebliche Aufwendungen	21.071	24.239

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 112 T€ enthalten. Hierbei handelt es sich um Abschreibungen auf in Vorjahren entstandene Forderungen (51 T€), Buchverluste aus Anlagenabgängen (51 T€) sowie Zuführungen zu Einzelwertberichtigungen (10 T€).

(15) Finanzergebnis

	1.1.– 31.12.2020	1.1.– 31.12.2019
	in T€	in T€
Erträge aus Verlustausgleichsanspruch	446	520
Aufwendungen aus Verlustübernahme ZWM	446	520
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	37	23
(davon verbundene Unternehmen)	(1)	(1)
(davon Anlageerträge Treuhandvermögen abzüglich Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Zeitwertkonten)	(0)	(4)
Abschreibung auf Finanzanlagen	0	700
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	5.710	5.652
(davon Bankgebühren)	(708)	(646)
(davon Gesellschafter)	(21)	(31)
(davon verbundene Unternehmen)	(15)	(31)
(davon aus Rückstellungsaufzinsung sonstige)	(14)	(12)
(davon aus Rückstellungsaufzinsung Zeitwertkonten abzüglich Anlageerträge Treuhandvermögen)	(2)	(0)
Finanzergebnis	-5.673	-6.329

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

Aus dem Treuhandvermögen zur Absicherung der Versorgungsverpflichtungen aus Zeitwertguthaben ergaben sich laufende Anlageerträge in Höhe von 9 T€, die dem Treuhandvermögen gutgeschrieben wurden. Die Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Zeitwertkonten in Höhe von 11 T€ wurden gemäß § 246 Abs. 2 S. 2 HGB mit den Anlageerträgen aus dem Treuhandvermögen verrechnet.

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

(16) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Position beinhaltet Aufwendungen aus Ertragsteuern in Höhe von 51 T€ (Vorjahr: 412 T€). Dabei handelt es sich in Höhe von 215 T€ um laufenden Ertragsteueraufwand und in Höhe von 164 T€ um gegenläufige, periodenfremde Erträge aus Ertragsteuern.

(17) Sonstige Steuern

Die Aufwendungen aus sonstigen Steuern in Höhe von 547 T€ (Vorjahr: 91 T€) umfassen periodenfremden Umsatzsteueraufwand in Höhe von 511 T€ sowie gegenläufige, laufende Erträge aus Umsatzsteuer in Höhe von 4 T€. Weiterhin sind laufende Aufwendungen aus Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von 40 T€ enthalten.

(18) Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung vor, den Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2020 zusammen mit dem Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Ergänzende Angaben

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

Angaben gemäß § 285 Nr. 3 HGB

Im Rahmen eines Factoringvertrags werden von der rnv Forderungen aus Abo-Ticketverkäufen sowie aus erhöhtem Beförderungsentgelt an eine Factoringgesellschaft verkauft. Im Berichtszeitraum wurden aus einem verkauften Forderungsvolumen von 682 T€ Zahlungseingänge in Höhe von 208 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 2020 beträgt das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar (ohne Umsatzsteuer) 605 T€.

	1.1.–31.12.2020
	in T€
Abschlussprüfungsleistungen	62
Andere Bestätigungsleistungen	45
Steuerberatungsleistungen	329
Sonstige Leistungen	169
Summe	605

Angaben gemäß § 285 Nr. 14 und 14a HGB

Die rnv macht von der Befreiungsvorschrift des § 290 Abs. 5 i.V.m. § 296 Abs. 2 HGB Gebrauch und verzichtet auf die Erstellung eines Konzernabschlusses. Die beiden Tochterunternehmen V-Bus und ZWM sind für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des rnv-Konzerns von untergeordneter Bedeutung. Der Einzelabschluss der rnv wird in den Konzernabschluss der MKB at-equity einbezogen. Die MKB ist in das Handelsregister des Amtsgerichts Mannheim unter HRB Nr. 1742 eingetragen. Sie stellt den Konzernabschluss für den größten und den kleinsten Kreis von Unternehmen auf. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger offengelegt.

Angaben gemäß § 285 Nr. 29 HGB

Die rnv befindet sich in einer ertragsteuerlichen Organschaft mit der ZWM. Latente Steuern der ZWM sind grundsätzlich bei der rnv als Organträger zu berücksichtigen. Aus den Jahresabschlüssen der ZWM und der rnv auf den 31.12.2020 ergibt sich jeweils ein Überhang aktiver latenter Steuern. Entsprechend § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB wird bei der rnv auf die Bilanzierung aktiver latenter Steuern verzichtet. Der kombinierte, unternehmensindividuelle Steuersatz beträgt 30 %.

Bei der ZWM bestehen per 31.12.2020 folgende temporäre Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz: Rückstellungen für Altersteilzeit, Jubiläumsrückstellungen, Sterbegeldrückstellungen, Rückstellungen für das Demografie-Modell, Rückstellungen für Zeitwertkonten (jeweils aktive latente Steuern). Verlustvorträge bestehen bei der ZWM lediglich aus vororganschaftlicher Zeit und finden daher keine Berücksichtigung für die Berechnung latenter Steuern.

Bei der rnv ergeben sich per 31.12.2020 folgende temporäre Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz: Beteiligungsansatz ZWM, Ausgleichsposten ZWM in der Steuerbilanz (jeweils passive latente Steuern), Beteiligungsansatz Mobility inside Holding GmbH & Co. KG, Jubiläumsrückstellungen, Sterbegeldrückstellungen, Rückstellungen für das Demografie-Modell, Rückstellungen für Haftpflichtversicherung, Rückstellungen für Zeitwertkonten (jeweils aktive latente Steuern). Die rnv verfügt per 31.12.2020 über einen körperschaftsteuerlichen Verlustvortrag in Höhe von 47 T€.

Haftungsverhältnisse gemäß § 251 HGB

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

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

Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag sind keine Vorgänge von wesentlicher Bedeutung für das Geschäftsjahr 2020 eingetreten.

Organe

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

Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

Damir Besic (ab 25.6.2020)

Teamleiter Fahrdienst der rnv

Thomas Blase

Freigestellter Betriebsrat der rnv

Isabel Cademartori (ab 24.11.2020)

Wiss. Mitarbeiterin am Lehrstuhl für Berufliches Lehren und Lernen der Universität Mannheim

Klaus Dillinger (bis 27.2.2020)

Beigeordneter der Stadt Ludwigshafen
Vorsitzender des Aufsichtsrats der rnv

Ralf Eisenhauer (bis 24.11.2020)

Bau- und Projektsteuerer der MWS Projektentwicklungsgesellschaft mbH

Alexander Fleck (bis 15.12.2020)

Rechtsanwalt bei Rechtsanwälte Dr. Bergdolt & Kollegen

Wolfgang Frey (bis 25.6.2020)

Betriebshofmanager der rnv

Stephan Fuhrmann

Betriebsratsvorsitzender der rnv

Christine Grimm (bis 25.6.2020)

Freigestellte Betriebsrätin der rnv

Matthias Grimm (ab 25.6.2020)

Abteilungsleiter Operatives Marketing der rnv

Georg Haas (bis 25.6.2020)

Tagesdisponent der rnv

Patrick Haermeyer

Büroleiter Abgeordnetenbüro Mannheim
von MdEP Michael Bloss

Hans-Jürgen Heiß

Bürgermeister der Stadt Heidelberg

Andreas Jung (bis 25.6.2020)

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

Ernest Kellner

Straßenbahnfahrer und Triebfahrzeugführer der rnv

Martin Kirchhoff (bis 25.6.2020)

Busfahrer der rnv

Constanze Kraus

Referentin des Vorstands GAG Ludwigshafen

Matthias Kutsch

Student und Unternehmer

Frank Richter (ab 25.6.2020)

Freigestellter Betriebsrat der rnv

Christoph Rothfuß

Verkehrsplaner bei der Deutschen Bahn

Andreas Schackert (ab 25.6.2020)

Landesfachbereichsleiter Verkehr,
ver.di Landesbezirk Baden-Württemberg

Sabine Schlorke

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

Christian Schreider

Jurist bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd,
Neustadt (Wstr.)

Andreas Schwarz (ab 28.2.2020, bis 30.6.2020)

Beigeordneter der Stadt Ludwigshafen

Marianne Seitz (ab 15.12.2020)

Hausfrau

Christian Specht

Erster Bürgermeister der Stadt Mannheim
Vorsitzender des Aufsichtsrats der rnv (ab 27.2.2020)

Monika Szulc (ab 25.6.2020)

Sachbearbeiterin Freier Verkauf der rnv

Alexander Thewalt (ab 1.7.2020)

Beigeordneter der Stadt Ludwigshafen

Tobias Weisbrod

Bereichsleiter Recht und Versicherungen der rnv, Rechtsanwalt

Geschäftsführung

Christian Volz

Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten

Martin in der Beek

Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten

Mannheim, den 29. März 2021



Christian Volz



Martin in der Beek

Anlagenpiegel

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim Entwicklung des Anlagevermögens

Immaterielle Vermögensgegenstände

	Bruttowerte 01.01.2020	Investitionen Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2020
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	17.395	269	0	781	-93	18.352

Sachanlagen

	Bruttowerte 01.01.2020	Investitionen Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2020
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Grundstücke u. Bauten (einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken)	6.442	1.712	0	3.861	0	12.015
Fahrzeuge für Personenverkehr	173.019	3.944	-2.102	110	-911	174.060
Technische Anlagen und Maschinen	17.502	4.167	-1.667	550	0	20.552
Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäftsausstattung	29.229	2.730	-823	490	0	31.626
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	107.483	5.876	-1.389	-5.792	0	106.178
Summe	333.675	18.429	-5.981	-781	-911	344.431
Gesamt immaterielle Vermögens- gegenstände und Sachanlagen	351.070	18.698	-5.981	0	-1.004	362.783

Finanzanlagen

	Bruttowerte 01.01.2020	Investitionen Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2020
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Anteile an verbundenen Unternehmen	7.573	0	0	0	0	7.573
Beteiligungen	721	0	0	0	0	721
Summe	8.294	0	0	0	0	8.294
Gesamt Anlagevermögen	359.364	18.698	-5.981	0	-1.004	371.077

Abschreibungen 01.01.2020	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2020	Nettowerte 31.12.2020	Nettowerte 31.12.2019
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
13.603	1.597	0	0	15.200	3.152	3.792

Abschreibungen 01.01.2020	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2020	Nettowerte 31.12.2020	Nettowerte 31.12.2019
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
3.149	619	0	0	3.768	8.247	3.293
85.591	9.313	-2.095	0	92.809	81.251	87.428
10.370	1.674	-1.641	0	10.403	10.149	7.132
18.564	2.765	-801	0	20.528	11.098	10.665
0	0	0	0	0	106.178	107.483
117.674	14.371	-4.537	0	127.508	216.923	216.001
131.277	15.968	-4.537	0	142.708	220.075	219.793

Abschreibungen 01.01.2020	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2020	Nettowerte 31.12.2020	Nettowerte 31.12.2019
in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
0	0	0	0	0	7.573	7.573
700	0	0	0	700	21	21
700	0	0	0	700	7.594	7.594
131.977	15.968	-4.537	0	143.408	227.669	227.387

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 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden 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 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die im Abschnitt 4 im Lagebericht enthalten ist,
- die im Abschnitt 3.2 im Lagebericht enthaltene lageberichts-fremde und als ungeprüft gekennzeichnete Angabe zum annualisierten Schadenserwartungswert des gesamten Risikoinventars.

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 sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder 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, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 Verstößen oder Unrichtigkeiten 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 – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, 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 wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft 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 die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses 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 des Unternehmens.
- 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 Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Mannheim, den 30. April 2021
KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bauer
Wirtschaftsprüfer

Orth
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2020 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 RheinNeckar-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 2021 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 vier Aufsichtsratssitzungen statt.

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

Beigeordneter Klaus Dillinger ist aus der Stadt Ludwigshafen und damit zum 27.02.2020 als Vorsitzender aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Beigeordneter Andreas Schwarz folgte ihm ab 28.02.2020 als Mitglied im Aufsichtsrat nach. Als neuen Aufsichtsratsvorsitzenden wurde am 27.02.2020 Erster Bürgermeister Christian Specht gewählt.

Christine Grimm sowie Wolfgang Frey, Georg Haas, Andreas Jung und Martin Kirchhoff sind am 25.06.2020 zum Ende der Amtszeit des Aufsichtsrats der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH aus dem Gremium ausgeschieden.

Seit 25.06.2020 gehören Da mir Besic, Matthias Grimm, Frank Richter, Andreas Schackert sowie Monika Szulc als Arbeitnehmervertreter dem am gleichen Tag neu konstituierten Aufsichtsrat an.

Beigeordneter Andreas Schwarz ist zum 30.06.2020 als Anteilseignervertreter der Stadt Ludwigshafen aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Ihm folgte ab 01.07.2020 Beigeordneter Alexander Thewalt.

Ralf Eisenhauer ist zum 24.11.2020 sowie Alexander Fleck zum 15.12.2020 als Anteilseignervertreter der Stadt Mannheim aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Ihnen folgen Isabel Cademartori seit 24.11.2020 und Marianne Seitz seit 15.12.2020 nach.

Schwerpunktt Themen der Beratungen

Beratungsschwerpunkte in den Aufsichtsratssitzungen waren die Umschuldung des bestehenden Club Deals zur Finanzierung der rnv sowie zur Betriebsmittelfinanzierung der Jahre 2020 ff., der Nachtrag zum Darlehensvertrag zwischen MKB GmbH und rnv GmbH zur Refinanzierung von Bauvorhaben der rnv GmbH auf Grund und Boden der ZWM GmbH in den Geschäftsjahren 2019 und 2020 sowie Refinanzierung derselben für die Jahre 2021 und 2022, die Festlegung der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat, die Bildung eines Vermittlungsausschusses, die Bildung eines Personalausschusses, die Bildung eines Wirtschaftsausschusses, die Entsendung von Mitgliedern des Aufsichtsrats in den Technischen Ausschuss der Gesellschafterversammlung, der Wirtschafts- und Mehrjahresplan des folgenden Geschäftsjahres und der Jahresabschluss des vorangegangenen Geschäftsjahres.

Billigung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss 2020 und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden nach handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt. Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG AG, Mainz, hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH geprüft und einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden uns rechtzeitig vor der Aufsichtsratssitzung vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat diese Unterlagen geprüft und im Beisein der Wirtschaftsprüfer umfassend erörtert. Aufgrund unserer eigenen Prüfung erheben wir keine Einwände und schließen uns den Prüfungsergebnissen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG AG, Mainz, an. Der Aufsichtsrat billigte den Jahresabschluss 2020 und den Lagebericht in seiner Sitzung am 30. Juni 2021 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 Juli 2021



Christian Specht
Aufsichtsratsvorsitzender

Impressum

Herausgeber

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

Verantwortlich

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

Rechnungswesen und Einkauf

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

Redaktion

Florian Benz
Telefon: 0621 465 14 96
Telefax: 0621 465 34 90
presse@rnv-online.de

Fotos

Umschlag, Seite 3, 4, 5, 7, 8 und 10
Nikola Neven Haubner
www.haubnerfotografie.de

Seite 11
Siegelmann Media
www.siegelmann.de

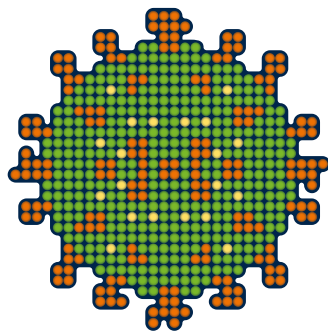
Seite 6 und 9
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH

Gestaltung

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

Druck

ABT Print und Medien GmbH | Weinheim
Auflage: 300
Gedruckt mit 100 % Ökostrom
und Ökofarben.



... BLEIBEN SIE GESUND! ...

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