

**rnv**

Mit gutem Gefühl unterwegs.



RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH  
Möhlstraße 27  
68165 Mannheim  
[www.rnv-online.de](http://www.rnv-online.de)

GESCHÄFTSBERICHT  
**2023**

## INHALT

<b>AUF EINEN BLICK</b>	<b>1-2</b>	<b>4. Erklärung zur Unternehmensführung</b>	<b>35</b>
<b>VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG</b>	<b>3-4</b>	<b>BILANZ</b>	<b>36</b>
<b>LAGEBERICHT</b>	<b>5-32</b>	<b>GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG</b>	<b>37</b>
<b>1. Grundlagen des Unternehmens</b>	<b>5-6</b>	<b>ANHANG</b>	<b>38-40</b>
1.1 Geschäftsmodell	5	Angaben zur Bilanz	41-37
1.2 Fahrgastnachfrage und Betrieb	5	(1) Anlagevermögen	41
1.3 Weiterentwicklung des Unternehmens	6-7	(2) Vorräte	41
<b>2. Wirtschaftsbericht</b>	<b>8-9</b>	(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	42-43
2.1 Branchen- und unternehmensbezogene Rahmenbedingungen	8	(4) Flüssige Mittel	43
2.1.1 Fahrgastnachfrage und Erlöse	8	(5) Gezeichnetes Kapital	43
2.1.2 Finanzierung aktuell und in Zukunft	8-9	(6) Kapitalrücklage	43
2.1.3 Reduziertes Leistungsangebot	9	(7) Rückstellungen	44
2.1.4 Marktumfeld	9	(8) Verbindlichkeiten	44-45
<b>2.2 Geschäftsverlauf</b>	<b>10-14</b>	(9) Rechnungsabgrenzungsposten	46
2.2.1 Wesentliche Ereignisse	10-12	Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung	47
2.2.2 Beförderungsleistungen	12-14	(10) Umsatzerlöse	47
<b>2.3 Lage</b>	<b>15</b>	(11) Sonstige betriebliche Erträge	47
2.3.1 Ertragslage	15	(12) Materialaufwand	48
2.3.1.1 Erträge	15-19	(13) Personalaufwand	48
2.3.1.2 Aufwendungen	20	(14) Sonstige betriebliche Aufwendungen	48
2.3.2 Vermögens- und Finanzlage	21	(15) Finanzergebnis	49
2.3.2.1 Kennziffern	21-22	(16) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	49
2.3.2.2 Investitionen	23	(17) Sonstige Steuern	50
2.3.2.3 Liquidität	23	(18) Ergebnisverwendungsvorschlag	50
<b>2.4 Gesamtaussage zu Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens</b>	<b>24</b>	Ergänzende Angaben	50-51
<b>2.5 Weitere bedeutsame nicht-finanzielle Leistungsindikatoren</b>	<b>24-27</b>	Organe der Gesellschaft	52
2.5.1 Mitarbeiter	24-26	Anlagenspiegel	53
2.5.2 Kundenqualitätsmanagement	26-27	<b>BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS</b>	<b>54-57</b>
<b>3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht</b>	<b>28-34</b>	<b>BERICHT DES AUFSICHTSRATS</b>	<b>58-59</b>
3.1 Prognosebericht	28-31	<b>IMPRESSUM</b>	<b>60</b>
3.2 Chancen- und Risikobericht	32-34		

## AUF EINEN BLICK VERTRIEB 2023

	GJ 2023	GJ 2022	GJ 2021	GJ 2020	GJ 2019	GJ 2018
<b>Fahrgastzahlen in Mio.</b>	<b>166,5</b>	145,4	108,0	112,0	173,4	169,5
<b>Fahrgäste pro Tag in Tsd.</b>	<b>ca. 549</b>	ca. 480	ca. 360	ca. 370	ca. 580	ca. 570
<b>Kasseneinnahmen in Mio. € Netto*</b>	<b>142</b>	110	121	133	155	144
Anteil Bartarif in %	<b>21</b>	17	17	16	24	21
Anteil Zeitkarten in %	<b>79</b>	83	83	84	76	79
<b>Tickets und Verkaufsstellen</b>						
Bestand Deutschlandticket-Kunden zum 31.12. *	<b>250.014</b>	–	–	–	–	–
Summe Jahreskartenkunden in den Vorjahren		<b>136.941</b>	<b>134.437</b>	<b>149.281</b>	<b>156.876</b>	<b>156.934</b>
Job-Ticket-Firmen	<b>1.227</b>	1.048	955	829	757	613
Verkaufsstellen**	<b>42</b>	52	59	62	62	61
Fahrausweisautomaten	<b>415</b>	411	412	412	413	430
<b>Verkehrsgebiet</b>						
Einwohner	<b>845.517</b>	842.166	833.874	839.075	845.329	845.526
Fläche in ha	<b>62.147</b>	62.147	62.147	62.147	62.147	62.147

## AUF EINEN BLICK BETRIEB 2023

	GJ 2023	GJ 2022	GJ 2021	GJ 2020	GJ 2019	GJ 2018
<b>Personal</b>						
Mitarbeitende	1.620	1.512	1.432	1.329	1.213	1.040
Auszubildende	86	74	65	58	52	43
<b>Linien</b>	93	83	83	82	85	81
davon Bahn***	19	20	20	20	25	25
davon Bus	74	63	63	62	60	56
<b>Linienlänge in km</b>	913	856	856	827	812	786
davon Bahn	321	305	305	301	301	301
davon Bus	592	551	551	526	511	485
<b>Fahrzeuge im Einsatz</b>						
Bahnen	194	190	190	189	187	187
eigene Busse	144	147	129	124	117	110
angemietete Busse	99	99	101	94	92	81
fips	18	15	15	–	–	–
<b>Nutzwagenkilometer in Mio.</b>						
Bahn	13,23	13,63	13,40	13,00	13,40	13,10
Bus	13,43	12,92	12,70	11,80	11,90	10,80
fips	0,53	0,46	0,30	–	–	–

\* Zahlen beinhalten den Verkauf des Deutschlandtickets für Verbundpartner

\*\* Ab 2023 andere Zählweise

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

## VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

---

Die rnv hat es auch im Jahr 2023 geschafft, einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Metropolregion Rhein-Neckar anzubieten – trotz erneut herausfordernder Rahmenbedingungen. Gleichzeitig konnte die rnv ihre Angebote weiterentwickeln und neue Technologien einführen.

So wurden rechtzeitig zum Beginn der Bundesgartenschau 2023 in Mannheim die ersten neuen **RNT-Bahnen** in den Fahrgastbetrieb übernommen und auf den Linien zur Bundesgartenschau eingesetzt, später fuhren sie dann auch auf weiteren Linien des Mannheimer Streckennetzes. Seit Ende des Jahres 2023 sind die RNT-Bahnen zudem für den Eisenbahnbetrieb zugelassen. Ende Dezember 2023 waren bereits 14 RNTs im Besitz der rnv – und es werden kontinuierlich mehr. Die neuen Bahnen bieten deutlich mehr Komfort für Fahrgäste. Darüber hinaus wirkten sie dem Fahrzeugmangel entgegen, der 2023 zeitweilig aufgrund von Ausfällen aufgetreten war.

Auch mit der **Stadtbahnbindung** des neuen Mannheimer Stadtteils Franklin konnte ein bedeutender Schritt in Richtung Zukunft gemacht werden – der Netzausbau ist eine Maßnahme des Konversionsnetzes Mannheim. Nach zwei Jahren Bauzeit ging die Strecke im Dezember 2023 in Betrieb und wird seitdem durch die Linie 16 bedient.

Die rnv verfolgt das Ziel, den gesamten Fuhrpark bis 2032 auf alternative Antriebe umzustellen. Im November 2023 wurde ein Meilenstein in der Dekarbonisierung des Busfuhrparks erreicht, als der rnv der erste **Elektrobus mit Brennstoffzellen-Reichweitenverlängerer (BZ-REX)** übergeben wurde. Diese Technik ermöglicht es der rnv, auch solche Umläufe lokal emissionsfrei zu bedienen, die aufgrund mangelnder Reichweiten von batterieelektrischen Bussen mit Dieselnissen betrieben worden wären.

Für den Einsatz der Fahrzeuge ist der Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur notwendig. Da insbesondere Heidelberg über Umläufe mit großen Distanzen und anspruchsvoller Topografie verfügt, wurde dort der erste Wasserstoffbetriebshof gebaut. In Mannheim starteten im September 2023 die Bauarbeiten für eine Wasserstofftankstelle, in Ludwigs-hafen ist der Baubeginn für 2024 geplant.

Der **fips** genannte On-Demand-Service der rnv erfreut sich erhöhter Nachfrage und wurde weiter ausgebaut: Die Bedienzeiten und -gebiete in Mannheim wurden im Jahr 2023 erweitert. Insbesondere der neu eingeführte Nachtverkehr an Wochenenden und Feiertagen im gesamten Stadtgebiet Mannheims wurde hervorragend angenommen, da dieser den Linienverkehr der rnv in Randzeiten ideal ergänzt. Als nächste Ausbaustufe des innovativen Angebots folgt die Ausweitung von fips auf mehrere Stadtteile Heidelbergs im Laufe des Jahres 2024.

Prägend für den ÖPNV im Jahr 2023 war die Einführung des **Deutschlandtickets**. Auch durch die erstmalige Möglichkeit ein Ticket für den gesamten deutschlandweiten Nah- und Regionalverkehr nutzen zu können, stieg die Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen der rnv deutlich. **Gleichzeitig war es schwierig, diese Nachfrage zu bedienen:** Wie bereits im Jahr 2022 wirkten sich zu Beginn des Jahres 2023 Engpässe in der Ersatzteilversorgung auf die Fahrzeugverfügbarkeit aus. Außerdem beanspruchte die BUGA 23 in Mannheim sowohl Fahrzeug- als auch Personalkapazitäten. Aufgrund von Personalengpässen nahm die rnv unterjährig wiederholt Angebotsanpassungen zur Stabilisierung des Angebots vor. Die rnv konnte so die Zuverlässigkeit des Fahrplans für ihre Fahrgäste deutlich steigern. Um dem Fachkräftemangel zu begegnen, wurden **Recruiting-, Ausbildungs- und Mitarbeiterbindungsmaßnahmen** intensiviert.



## VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

Auch in den Folgejahren wird ein besonderer Fokus auf der Mitarbeiterbindung und -gewinnung liegen, da qualifizierte Mitarbeitende essenziell für ein gutes ÖPNV-Angebot sind. Allerdings wird sich die Finanzierung dieses Angebots deutlich verändern. Das Deutschlandticket gleicht einer Revolution – sowohl in der Tariflandschaft als auch in der Finanzierung des ÖPNV durch Bund und Länder. Die Nutzerfinanzierung nimmt ab, während die staatliche Subventionierung steigt.

Die nächsten Jahre werden zum einen zeigen, ob sich das Ziel der Verkehrswende auch in der Finanzierung niederschlagen wird. Und zum anderen, ob insbesondere seitens der Städte eine Bereitschaft besteht, die notwendigen städtischen Push-Maßnahmen umzusetzen, wie etwa konsequente ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen und im Verkehrsraum. Um weitere Fahrgastzuwächse zu erzielen, werden Maßnahmen umzusetzen sein, die den Attraktivitätsvorteil des Individualverkehrs gegenüber dem ÖPNV verringern.

In Abstimmung mit ihren Gesellschaftern plant die rnv, den ÖPNV auch in den Folgejahren noch attraktiver zu machen. Als konzeptionelle Basis dafür erarbeitet die rnv die ÖPNV-Ausbaustrategie rnv2030+. In acht Handlungsfeldern werden zahlreiche Maßnahmen definiert, die eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bewirken und eine Fahrgastzahlsteigerung ermöglichen. Ein wichtiges Element ist dabei der weitere Schienennetzausbau. Über die Festbestellung von 80 RNTs hinaus werden zudem zusätzliche Neufahrzeuge für den Straßenbahnfuhrpark beschafft. Unter Nutzung geeigneter Förderprogramme treibt die rnv sowohl den Ausbau der Busflotte mit alternativen Antrieben als auch den zielgerichteten Ausbau von fips weiter voran.



**Martin in der Beek**  
Geschäftsführer  
Technische Angelegenheiten

**Christian Volz**  
Geschäftsführer  
Kaufmännische Angelegenheiten  
Arbeitsdirektor

## LAGEBERICHT DER RHEIN-NECKAR-VERKEHR GMBH, MANNHEIM für das Geschäftsjahr 2023

### 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 nach wie vor bei den Altgesellschaften, ebenso wie ein Teil des Schienenfahrzeugparks. Neue Fahrzeuge werden ausschließlich von der rnv beschafft.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2023 beschäftigt die rnv 2.340 eigene und überlassene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne Auszubildende, Studierende, Praktikanten, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Altersteilzeit-Freiphase sowie in ruhenden Arbeitsverhältnissen). Der Fuhrpark umfasst 194 eigene Bahnen und 144 eigene Busse sowie 99 Busse, die von Subunternehmen für die rnv betrieben werden. Das Verkehrsangebot wurde im Geschäftsjahr 2023 von rund 166,5 Mio. Fahrgästen genutzt.

#### 1.2 Fahrgastnachfrage und Betrieb

Das Geschäftsjahr 2023 war geprägt durch eine im Vergleich zu den Vorjahren deutlich gestiegene Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen der rnv. Gleichzeitig sah sich die rnv mit einer herausfordernden Situation bei der Bedienung dieser Nachfrage konfrontiert.

Noch bis ins Jahr 2022 hinein hatte die Pandemie einen erheblich negativen Einfluss auf die Fahrgastzahlen. Im Jahr 2023 war das gesellschaftliche Leben hiervon nicht mehr betroffen. Darüber hinaus sorgte die Einführung des Deutschlandtickets für eine dauerhaft erhöhte Nachfrage. Das Deutschlandticket berechtigt für 49 Euro im Monat als persönliches, nicht übertragbares und monatlich kündbares Abonnement ohne Mitnahmeregelung bundesweit zu beliebig vielen Fahrten mit dem Nahverkehr in der 2. Klasse und soll die Fahrkarten- und Tarifsituation im ÖPNV vereinfachen. Diese Entwicklung ist aus Fahrgastsicht sehr zu begrüßen, die notwendigen Beschlüsse von Bund und Ländern wurden aber leider sehr kurzfristig gefällt und die Finanzierung der Mindereinnahmen nicht dauerhaft gesichert. Diesen Entwicklungen standen die Herausforderungen im operativen Betrieb gegenüber. Vor allem zu Beginn des Jahres hatte die Fahrzeugverfügbarkeit einen erheblichen Einfluss auf die Zuverlässigkeit des Angebots. Unfallschäden und Engpässe in der Ersatzteilversorgung bereiteten Schwierigkeiten, die erforderlichen Fahrzeugkapazitäten bereitzustellen. Außerdem entstand durch die ab 14. April in Mannheim stattfindende Bundesgartenschau eine zusätzliche betriebliche Nachfrage. Diese beanspruchte nicht nur Fahrzeug-, sondern auch Personalkapazitäten.



## LAGEBERICHT

### 1. Grundlagen des Unternehmens

#### 1.2 Fahrgastnachfrage und Betrieb

Obwohl die rnv Recruiting-, Ausbildungs- und Mitarbeiterbindungsmaßnahmen intensiviert sowie zusätzliche Maßnahmen wie die Rekrutierung von fahrberechtigtem Personal in Verwaltung und Werkstätten durchführte, konnte dem deutlich überdurchschnittlichen und stark schwankenden Krankenstand im Fahrdienst nicht gänzlich entgegengewirkt werden. Insbesondere in der zweiten Jahreshälfte wirkte sich der hohe Krankenstand negativ auf die Betriebslage aus. Nach kleineren, unterjährigen Fahrplananpassungen erfolgte Ende des Jahres eine umfangreichere Angebotsreduzierung, die den Betrieb stabilisieren konnte und ungeplante Fahrtausfälle deutlich reduzierte. Ab 27. November 2023 wurde der Fahrplan im Busbereich sowie ab 17. Dezember im Straßenbahnbereich teilweise reduziert. In Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen werden im Zuge der Stabilisierungsmaßnahme mindestens bis Frühjahr 2024 einige Linien ausgedünnt oder verkürzt bleiben. Der Schritt, Angebotsreduzierungen umzusetzen, war für die rnv sehr einschneidend. Die hierdurch deutlich gestiegene Zuverlässigkeit bestätigt jedoch die getroffenen Entscheidungen.

#### 1.3 Weiterentwicklung des Unternehmens

Trotz erschwerter Rahmenbedingungen hat die rnv auch im Geschäftsjahr 2023 daran gearbeitet, den Öffentlichen Personennahverkehr in der Region attraktiv zu gestalten. Die Entwicklung und der Einsatz neuer Technologien eröffnen dem ÖPNV große Chancen auf eine effiziente, umweltgerechte und kundenorientierte Weiterentwicklung der vorhandenen sowie die Einführung neuer Angebote. Um die Ziele des Bundes, der Länder und der Kommunen beim Klimaschutz erfüllen und zusätzliche Kunden gewinnen zu können, verfolgt die rnv innovative Ansätze.

So wurden Ende des Jahres 2022 die ersten Fahrzeuge der „Rhein-Neckar-Tram 2020“ (RNT2020) angeliefert und in der ersten Jahreshälfte 2023 in Betrieb genommen. Bis Ende des Jahres 2023 waren 14 RNT2020 im Besitz der rnv. Im Laufe des Jahres wurden die Fahrzeuge auf mehreren Linien des Mannheimer Streckennetzes im Fahrgastbetrieb eingesetzt. Der Probetrieb wurde auch in den übrigen Verkehrsgebieten bereits durchgeführt. Die RNT2020 setzt neue Standards bei Fahrgastkomfort und -sicherheit. Wie bei Neufahrzeugen üblich, ist die Verfügbarkeit der Fahrzeuge noch nicht zufriedenstellend. Zur Lösung technischer Schwierigkeiten erfolgten Ende des Jahres 2023 Gespräche mit Zulieferern und Dienstleistern.



## LAGEBERICHT

### 1. Grundlagen des Unternehmens

#### 1.3 Weiterentwicklung des Unternehmens

Nachdem die rnv im Jahr 2022 den Fuhrpark an Elektrobussen auf 36 Fahrzeuge aufstockte, erfolgte Ende November 2023 die Übergabe des ersten Elektrobusses mit Brennstoffzellen-Reichweitenverlängerer (BZ-REX). Die Busse verfügen über eine Batterie, die mit Strom im Betriebshof geladen wird. Für den Fall, dass die geladene elektrische Energie für den Tageseinsatz nicht ausreicht, befindet sich ein Wasserstofftank an Bord. Die Brennstoffzelle kann dadurch bei Bedarf die Batterie mit zusätzlichem Strom versorgen. Somit ist das Ziel erreicht, alle Umläufe der rnv mit lokal emissionsfreien Fahrzeugen bedienen zu können. Bei den Fahrzeugen handelt es sich um Gelenkbusse, die aufgrund des höheren Energiebedarfs bisher als reine Elektrofahrzeuge den Anforderungen der rnv nicht genügten. Die rnv hat zunächst 40 der BZ-REX-Busse bestellt. Bevor der Fahrgastbetrieb startet, werden die Busse umfangreich im Betriebsgebiet getestet.

Das On-Demand-Angebot „fips“ (flexibles, individuelles Personen-Shuttle) in Mannheim wird von den Kunden rege genutzt. Deshalb wurde das Angebot geografisch wie zeitlich weiter ausgebaut. Das Bediengebiet im Mannheimer Norden wurde um die Stadtteile Wallstadt und Feudenheim erweitert. Das Bediengebiet Süd wurde um den S-Bahnhof SAP-Arena sowie Hochstätt mit dem dort liegenden S-Bahnhof Seckenheim erweitert. Die größte Neuerung stellte aber die Einführung eines stadtweiten Nachtservice am Wochenende dar. In den Nächten auf Samstag und Sonntag bzw. Feiertag kann fips seither von 22 bis 5 Uhr im gesamten Mannheimer Stadtgebiet genutzt werden. Dies eröffnet die Möglichkeit, nachts auch abseits der Hauptachsen der Nachtlinien eine flächendeckende Bedienung mit dem ÖPNV im gesamten Mannheimer Stadtgebiet anzubieten. Auch die Fahrgastzahlen entwickelten sich entsprechend: Im November zählte die rnv ihren hunderttausendsten fips-Fahrgast.

## LAGEBERICHT

### 2. Wirtschaftsbericht

#### 2.1 Branchen- und unternehmensbezogene Rahmenbedingungen

##### 2.1.1 Fahrgastnachfrage und Erlöse

Das Geschäftsjahr 2023 zeichnet sich durch einen deutlichen Anstieg der Fahrgastnachfrage aus. In Summe liegt die Nachfrage rund 14,5% über der Nachfrage im Vorjahr, die vor allem zu Jahresbeginn noch durch die Nachwirkungen von Corona geprägt war. In 2022 wurden rund 145,5 Millionen Fahrgäste befördert, im Jahr 2023 waren es rund 166,5 Millionen Fahrgäste.

Auffällig in der Nachfrageentwicklung ist, dass es von April zu Mai 2023 mit der Einführung des Deutschlandtickets einen deutlichen Nachfragesprung gab. Während von Januar bis April monatlich rund 12 Millionen Fahrgäste befördert wurden und die Nachfrage rund 10% unter den Vor-Corona-Werten des Jahres 2019 lag, stieg die Nachfrage ab Mai, mit Ausnahme des Sommerferienmonats August, konstant über 15 Millionen Fahrgäste pro Monat und lag damit auch über der Nachfrage des letzten Vor-Corona-Jahres 2019. Die aus dem Deutschlandticket resultierende Nachfragesteigerung ist vor allem am Wochenende und in Nebenverkehrszeiten erheblich. In der Hauptverkehrszeit bewegt sich die Nachfrage seit Mai in etwa auf Vor-Corona-Niveau. Insgesamt erreicht die rnv aufgrund der Monate Januar bis April in 2023 noch nicht ganz die Fahrgastnachfrage des Vor-Corona-Jahres 2019 mit rund 173 Millionen Fahrgästen.

Als Sondereffekt ist zu beachten, dass die rnv im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau in Mannheim (14. April bis 8. Oktober 2023) rund 2 Millionen BUGA-Besucherinnen und -Besucher befördert hat, dies entspricht rund 1,25% der gesamten Fahrgastnachfrage im Jahr 2023.

Insgesamt lässt das zweite Halbjahr 2023 erwarten, dass sich unter anderem durch die Effekte des Deutschlandtickets die Fahrgastnachfrage 2024 über dem Niveau des Jahres 2019 stabilisieren wird.

##### 2.1.2 Finanzierung aktuell und in Zukunft

Mit Einführung des Deutschlandtickets hat sich sowohl die Tariflandschaft als auch die Finanzierung des ÖPNV deutlich verändert. Der Anteil der Fahrgeldeinnahmen an den Gesamterlösen ist zurückgegangen und durch staatliche Ausgleichszahlungen ersetzt worden.

Die Einführung des 49-Euro-Tickets im Mai hat zu einem deutlichen Einbruch der Fahrgeldeinnahmen bei rnv und VRN sowie zu erheblichen Kannibalisierungseffekten bei allen anderen Abos, aber auch im freien Verkauf (Gelegenheitsverkehr) geführt.

Bei den rnv-Kasseneinnahmen gab es gleichzeitig eine gegenläufige Entwicklung, da die rnv zahlreiche Abonnenten von anderen Verbundpartnern, die das Deutschlandticket selbst nicht anbieten, übernommen hat. Als Maßstab für die Verbundentwicklung und für die Analyse und Prognose der Mindereinnahmen durch das Deutschlandticket sind die rnv-Kasseneinnahmen aus diesem Grund nicht geeignet.

Maßgebliche Größe für die Einnahmesituation der rnv 2023 und den nächsten Jahren ist aus genannten Gründen der Schadensausgleich, der den Verkehrsunternehmen die Mindereinnahmen durch das Deutschlandticket kompensieren soll.

Im Ergebnis ist klar, dass die Nutzerfinanzierung des ÖPNV ab- und die staatliche Subventionierung im Gegenzug zunimmt. In welchem Maße dies nicht nur bei Tarifmaßnahmen, sondern auch beim notwendigen Ausbau der Angebote der Fall sein wird, ist für die Stärkung des ÖPNV entscheidend.



## LAGEBERICHT

### 2. Wirtschaftsbericht

#### 2.1 Branchen- und unternehmensbezogene Rahmenbedingungen

##### 2.1.2 Finanzierung aktuell und in Zukunft

Um weitere Fahrgastzuwächse zu erzielen, werden auch städtische Push-Maßnahmen benötigt. Push-Maßnahmen reduzieren den Attraktivitätsvorteil des Individualverkehrs gegenüber dem ÖPNV, indem sie das Autofahren finanziell (Parkgebühren, City-Maut etc.) und/oder zeitlich (Tempo 30-Zonen, Fahrbahnverengungen oder -reduzierungen mit entsprechender Staugefahr, weniger Parkplätze mit entsprechend längeren Suchzeiten und Laufwegen) unattraktiver machen. Die rnv setzt darauf, dass in ihrem Verkehrsgebiet auch solche Maßnahmen zukünftig eingeführt werden.

Es ist unumgänglich, dass zur Erreichung der Klimaschutzziele in den kommenden Jahren mehr Mittel in den ÖPNV fließen. Diese finanzielle Herausforderung ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden. Die Einführung des Deutschlandtickets macht nicht nur Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket notwendig, sondern vor allem auch mehr finanzielle Mittel zum Ausbau des Leistungsangebots und der Infrastruktur.

##### 2.1.3 Reduziertes Leistungsangebot

Das verkehrliche Leistungsangebot der rnv musste aufgrund Personalmangels in Folge eines hohen Krankenstandes sowie einer angespannten Fahrzeugverfügbarkeit sowohl im ersten Quartal 2023, in den Sommerferien, als auch erneut in zwei Schritten ab November/Dezember vorübergehend reduziert werden. Diese reduzierten Fahrpläne stellten für die rnv eine Ausnahmesituation dar. Viele Monate lang hatte das Unternehmen daran gearbeitet, trotz Personalausfällen den vollen Linienbetrieb aufrecht zu erhalten.

Durch den für die rnv schweren Schritt der Angebotsreduzierung wird das Ziel verfolgt, den Fahrgästen ein verlässliches Angebot zu bieten und kurzfristige Fahrtausfälle zu verhindern.

##### 2.1.4 Marktumfeld

Der Trend zu flexiblen Arbeitsformen wie Home-Office oder mobiles Arbeiten hat sich nach der Pandemie verstetigt, ist aber leicht rückläufig. Obwohl sich die Zahl der Fahransätze damit im Vergleich zu 2019 reduziert hat, konnten ab Mai 2023 konstant höhere Fahrgastzahlen als noch 2019 erreicht werden. Dies spricht dafür, dass es gelungen ist, auch neue Kundengruppen zu erschließen. Teilweise hängt dies auch damit zusammen, dass in Zeiten steigender Preise und bei gleichzeitiger Einführung des Deutschlandtickets der ÖPNV zunehmend wieder als kostengünstige Alternative wahrgenommen wird.

Erstmals seit langem ist vor dem Hintergrund der Haushaltssituation im Bund fraglich, inwieweit das frühere Bekenntnis zu einer besseren Finanzierung des ÖPNV von Bund und Ländern eingehalten wird. Die nächsten Jahre werden zeigen, ob sich das Ziel der Verkehrswende auch in der Finanzierung niederschlägt und ob insbesondere seitens der Städte eine Bereitschaft besteht, die notwendigen städtischen Push-Maßnahmen (z.B. deutlich erhöhte Parkgebühren, konsequente ÖPNV-Bevorrechtigung an den Lichtsignalanlagen sowie im Verkehrsraum) umzusetzen. Insgesamt besteht mit Blick auf das Ziel der Verkehrswende die Gefahr, dass sich die Politik zu sehr auf Tarifmaßnahmen (wie das Deutschlandticket) konzentriert und dabei die Finanzierung des Angebotsausbaus vernachlässigt wird.

## LAGEBERICHT

### 2.2 Geschäftsverlauf

#### 2.2.1 Wesentliche Ereignisse

Die Einführung des Deutschland-Tickets am 1. Mai 2023 hat den Aufwärtstrend, der bereits in den vergangenen Jahren seit der Corona-Pandemie in puncto Fahrgastzahlen offenbar wurde, weiter beschleunigt. Auch das Großereignis der Bundesgartenschau in Mannheim brachte viele zusätzliche Fahrgäste in die Busse und Bahnen der rnv und bedeutete für diese einen besonderen Mehraufwand.

Die neue Straßenbahngeneration der rnv, die Rhein-Neckar-Tram 2020 (RNT 2020), verkehrt seit 14. April im Fahrgastbetrieb. Am 12. April hatte die rnv den Zulassungsbescheid für die erste Bahn des neuen Typs erhalten und konnte das Fahrzeug zwei Tage später im Mannheimer Teil des rnv-Netzes einsetzen, unter anderem auf der Linie zur Mannheimer Bundesgartenschau. Die Abnahme der Eisenbahnstrecken der rnv erfolgte Ende 2023. Die Zulassung für das gesamte Netz und den Traktionsbetrieb sowie die 40-Meter-Züge wird zum Jahresanfang 2024 erwartet.

Im Verlauf des zurückliegenden Geschäftsjahres wurden stetig weitere Fahrzeuge der Rhein-Neckar-Tram angeliefert. Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2023 wurde bereits der neunte 30-Meter-Zug sowie der fünfte 40-Meter-Zug in Empfang genommen. Auch das erste Exemplar des längsten Modells, der 60-Meter-Zug, soll im Sommer 2024 bei der rnv eintreffen. Für die Ausbildung im neuen Fahrzeug wurde eigens ein neuer Fahr Simulator angeschafft, der im Dezember angeliefert wurde. Im Frühjahr 2024 soll der RNT-FahrSim in den Ausbildungsbetrieb gehen.

Für die in Zukunft wichtige Elektro- und Brennstoffzellen-Antriebstechnik wurden wichtige Meilensteine erreicht. Ende Mai fand das Richtfest für den ersten Wasserstoffbus-Betriebshof der rnv in Heidelberg statt. Auf rund 10.000 Quadratmetern Fläche entstehen Abstellflächen, Lademöglichkeiten und zwei Betriebszapfpunkte für Wasserstoff, welche die geplanten 27 Heidelberger Wasserstoffbusse versorgen werden. Zudem wird eine Wasserstofftankstelle errichtet, die öffentlich zugänglich sein wird. Die Fertigstellung des Betriebshofs ist für den Jahresanfang 2024 geplant. Am 24. November erfolgte die Übergabe des ersten produzierten eCitaro-Serienfahrzeuges mit Brennstoffzelle an die rnv. Seither wurden umfangreiche Probefahrten durchgeführt, um die Betriebsaufnahme im Frühjahr 2024 sicherzustellen zu können.

Auch in Mannheim wird der Bau der Wasserstofftankstelle vorangetrieben. Am 4. September 2023 starteten die Bauarbeiten zur Herrichtung des „Trompetengrundstücks“ als Vorabmaßnahme zum Bau der Wasserstofftankstelle. Dort wurde Ende September mit dem Bau der temporären Wasserstofftankstelle gestartet, die einige Jahre lang betrieben werden und später im neuen Zentrum für innovative Mobilität (ZIM) eine dauerhafte Heimat finden soll.



## LAGEBERICHT

### 2.2 Geschäftsverlauf

#### 2.2.1 Wesentliche Ereignisse

Darüber hinaus wurden auch die Ausbaupläne für den Heidelberger Betriebshof fortgeführt. Für die Umsetzung der im Juli 2021 per Grundsatzbeschluss festgelegten Lösung in Bergheim muss eine Vielzahl an Voraussetzungen erfüllt werden. Es werden Abstellanlagen für Bahnen sowie Flächen für E-Busse, fips-Fahrzeuge und elektrisch betriebene Dienstfahrzeuge benötigt. Gleichzeitig soll der Bau einen städtebaulichen Mehrwert für die Menschen im Quartier bieten. Auch soll die Fassade des Betriebshofs teilweise begrünt werden und durch ein besonderes Fassadenkonzept Einblicke in den Betriebshof geben. Zudem wird das Dach bepflanzt und mit Photovoltaik-Anlagen ausgestattet. Die Entwurfsplanungen für den neuen Betriebshof begannen Ende des Jahres 2023.

Im zurückliegenden Geschäftsjahr wurden zudem zahlreiche Baustellen zum Ausbau und zur Erneuerung der rnv-Infrastruktur vorangetrieben oder abgeschlossen.

Am 17. Februar 2023 wurde die Haltestelle Mannheim Rathaus/rem nach fast vier Monaten Bauzeit wieder eröffnet. Der barrierefreie Ausbau an einer Schlüsselstelle im Mannheimer Stadtbahnnetz trägt zur Stärkung des ÖPNV für kommende Ausbauprojekte bei.

Ab Ende Februar 2023 wurden auf etwa 800 Metern Länge die Gleise der Stadtbahnlinie 7 im Bereich der Mannheimer Haltestellen Ziethenstraße, Adolf-Damaschke-Ring und Talstraße begrünt. Die bisherigen Gleise wurden durch ein neuartiges Grüngleis mit sogenannten Sedum-Matten ersetzt. Damit wurde für den Haupteingang der Bundesgartenschau, der sich an der Talstraße befand, eine einladende und eine besonders umweltfreundliche Lösung gewählt.

Auch wurde der Streckenneubau im Ludwigshafener Stadtteil Alt-Friesenheim abgeschlossen. Im vorangegangenen Jahr hatte sich dieser zunächst aufgrund von fehlenden Komponenten für die Fahrsignalanlage verzögert. Nach fast vier Jahren Bauzeit fuhr dann ab 3. April wieder eine Linie 10 in Ludwigshafen Friesenheim. Im Zuge der Baumaßnahme wurden 900 Meter Doppelgleis mit mehr als 2.000 Metern Gleis insgesamt sowie rund 3.000 Meter Fahrleitung getauscht. In einem nächsten Schritt soll die Strecke der Linie 10 in der Hohenzollernstraße auf 1,7 Kilometern Strecke in den kommenden Jahren erneuert werden. Die Planung ist in Arbeit, allerdings steht noch kein Baubeginn fest.

Die Baumaßnahme zur Neugestaltung der Dossenheimer Landstraße, deren Baubeginn ursprünglich für Herbst 2023 geplant war, wurde auf Frühjahr 2024 verschoben. Mit diesem Schritt soll sichergestellt werden, dass die Bautätigkeiten und das Verkehrskonzept während der umfangreichen Infrastrukturerneuerung auf einer der Heidelberger Hauptverkehrsadern zuverlässig und ohne Verzögerungen umgesetzt werden können.



## LAGEBERICHT

### 2.2 Geschäftsverlauf

#### 2.2.1 Wesentliche Ereignisse

Die Stadtbahnnetzerweiterung in den neuen Mannheimer Stadtteil Franklin konnte zum Ende des Jahres abgeschlossen werden. Nach fast zwei Jahren Bauzeit ging die Strecke am 17. Dezember 2023 mit der eigenen Linie 16 in Betrieb. Seit Januar 2022 wurde die zweigleisige Strecke mit Wendeschleife auf einer Länge von etwa 1,8 Kilometern gebaut, drei neue barrierefreie Haltestellen angelegt sowie der Haltepunkt Bensheimer Straße, von welchem aus die neue Linie 16 abzweigt, barrierefrei ausgebaut. Trotz vieler Herausforderungen, nicht zuletzt aufgrund von krisenbedingten Material- und Lieferschwierigkeiten, blieb das anspruchsvolle Projekt im Zeitplan. Bis zum Abschluss der geplanten Kapazitätserweiterung der Haltestelle Käfertal Bahnhof verkehrt die Linie 16 nur als Pendelzug zwischen der Endhaltestelle Sullivan und Käfertal Bahnhof. Ab 2027 ist auch eine umsteigefreie Verbindung über die Innenstadt und weiter bis nach Mannheim-Rheinau geplant.

Für eine Verbesserung der Fahrgastinformation sorgte eine Neugestaltung der rnv-Homepage, die Ende November veröffentlicht wurde. Neben einer optischen Aufwertung sind die wichtigsten Neuerungen der Seite die Bereiche Live-Ticker und Verkehrsmeldungen. Dort erhalten Fahrgäste die wichtigsten Informationen zu ihrer Fahrt sofort mit dem Aufrufen der Webseite.

Auch innerhalb der rnv ergaben sich wesentliche Punkte. Christian Volz wurde durch den Aufsichtsrat für weitere fünf Jahre, vom 1. September 2024 bis zum 31. August 2029, als kaufmännischer Geschäftsführer bestellt.

#### 2.2.2 Beförderungsleistungen

##### Entwicklung der Fahrgastzahlen

Die Fahrgastzahlen liegen im Berichtsjahr 2023 mit 166,5 Mio. Fahrgästen um 21,1 Mio. Fahrgäste bzw. 14,5% über dem Vorjahreswert. Im Jahresverlauf stellt sich die Entwicklung zum Vorjahr folgendermaßen dar: Im Januar und Februar 2022 gab es noch pandemiebedingte Einschränkungen, die ab 21. März 2022 (bis auf die Maskenpflicht im ÖPNV) wegfielen. Im Januar und Februar 2023 war der Fahrgastzuwachs daher mit 28,0% bzw. 18,3% sehr hoch. In den Folgemonaten lagen die Fahrgastzahlen in etwa auf Vorjahresniveau (bei drei Streiktagen im März 2023: +0,6%) bzw. leicht darüber (April 2023: +6,5%). Nach Einführung des Deutschlandtickets lagen die Zuwächse zum Vorjahr bei ca. 20%, im Monat September 2023 sogar bei 26%. In den Monaten Juni bis August 2023 ist der Vorjahresvergleich durch den Sondereffekt „Verkauf 9-Euro-Ticket im Jahr 2022“ beeinträchtigt. Im Juni und Juli 2023 ergibt sich daher nur ein Zuwachs von 11,6% bzw. 9,9% und im August 2023 ein Rückgang von 4,7%. Die Abnahme der Fahrgastzahlen im August könnte daraus resultieren, dass im Ferienmonat August 2022 das 9-Euro-Ticket stark genutzt und dieses erhöhte Niveau im Berichtsjahr nicht mehr erreicht wurde.

Zusätzlich zur Einführung des Deutschlandtickets haben auch die vielen Besucher der BUGA 2023 in Mannheim zu dem Fahrgastzuwachs beigetragen. In den Monaten Juni bis Oktober 2023 wurde das Vor-Corona-Krisenniveau mit durchschnittlich 7% pro Monat überschritten. In den Monaten November und Dezember 2023 lagen die Fahrgastzahlen um 4,8% bzw. 2,6% unter den Werten von 2019, was auch auf Einschränkungen beim Leistungsangebot (Stabilisierungsfahrplan) zurückzuführen sein dürfte.

## LAGEBERICHT

## 2.2 Geschäftsverlauf

## 2.2.2 Beförderungsleistungen

## Entwicklung der Kasseneinnahmen

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

Die rnv-Kasseneinnahmen haben im Berichtsjahr 2023 insgesamt um 32,5 Mio. € oder 29,7% auf 142,0 Mio. € zugenommen. Die durchschnittliche Tarifierhöhung betrug zum 1. Januar 2023 bei den VRN-Tarifen 8,83%. Für viele Kunden ergab sich jedoch durch die Einführung des Deutschlandtickets eine Preissenkung. Im Dezember 2023 beziehen 99% der Abonnenten der rnv ein Deutschlandticket. Die übrigen Abos sind nur noch ein Nischenprodukt.

Hauptgrund für den Zuwachs der Kasseneinnahmen sind die geringen Vorjahreseinnahmen. Das 9-Euro-Ticket bewirkte in den Monaten Juni bis August 2022 einen exorbitanten Einbruch der Kasseneinnahmen von durchschnittlich 7,6 Mio. € pro Monat. Im Zeitraum Juni bis August 2023 liegen daher die gesamten Kasseneinnahmen um 23,0 Mio. € über dem Vorjahr. Vor Einführung des Deutschlandtickets lagen die monatlichen Zuwächse der rnv-Kasseneinnahmen bei durchschnittlich ca. 1,9 Mio. € pro Monat. Ab Mai 2023 gibt es bei den rnv-Abo-Einnahmen zwei gegenläufige Effekte. Die Preissenkung durch das Deutschlandticket bewirkte – trotz des dadurch ausgelösten Mengenwachstums – einen Rückgang der Abo-Einnahmen. Andererseits hat die rnv von einigen Verbundpartnern, die das Deutschlandticket nicht anbieten, Abo-Kunden übernommen, wodurch die Kasseneinnahmen angestiegen sind. Der durch das Deutschlandticket ausgelöste Nachfrageschub lässt sich an der Entwicklung der rnv-Abo-Zahlen daher nicht feststellen, da sich die beiden Effekte überlagern. Im Durchschnitt ergab sich bei der rnv auch in den Monaten September bis Dezember 2023 ein



## LAGEBERICHT

### 2.2 Geschäftsverlauf

#### 2.2.2 Beförderungsleistungen

monatlicher Zuwachs der Abo-Einnahmen von 2,0 Mio. €. In den Monaten Juni bis August ist der Zuwachs bei den Abo-Einnahmen wegen des 9-Euro-Tickets im Vorjahr viel höher: 7,4 Mio. € im Juni und Juli und 6,4 Mio. € im August. Die Bartarife liegen mit 29,9 Mio. € geringfügig über dem Vorjahresniveau. Die Nachfrage nach den Bartarifen wird – wie schon im Vorjahr beim 9-Euro-Ticket – durch das Deutschlandticket kannibalisiert. Insgesamt weist die Entwicklung der rnv-Kasseneinnahmen in allen Monaten – außer im Mai und Oktober – einen Zuwachs auf. Der Rückgang in den Monaten Mai und Oktober resultiert aus den Semestertickets. Diese wurden in den Vorjahren vor allem in diesen beiden Monaten gekauft. Die Nachfrage nach den Semestertickets hat im Berichtsjahr unter anderem wegen der Einführung des Landesweiten Jugendtickets BW um 2,4 Mio. € bzw. 34,8% nachgelassen.

Die Übernahme der Abo-Kunden von anderen Verkehrsunternehmen im VRN hat bei der rnv dem Rückgang der Durchschnittserlöse durch die Einführung des Deutschlandtickets und des Landesweiten Jugendtickets BW entgegengewirkt. Die Entwicklung der Kasseneinnahmen im Gesamt-VRN stellt sich hingegen negativer dar. Hier zeigt sich ab Mai 2023 ein deutlicher Rückgang der Kasseneinnahmen. Während die VRN-Poleinnahmen von Januar bis April um durchschnittlich 3,3 Mio. € über den Vorjahreswerten lagen, ergibt sich ab September 2023 ein durchschnittlicher monatlicher Rückgang von 4,0 Mio. €. Durch den Sondereffekt im Vorjahr (9-Euro-Ticket) ergibt sich auch im VRN-Pool insgesamt ein Zuwachs von 39,0 Mio. € oder 17,2%. Maßgeblich für die Entwicklung der rnv-Einnahmenansprüche nach Verbundabrechnung ist die Entwicklung der VRN-Poleinnahmen.

LAGEBERICHT

2.3 Lage

2.3.1 Ertragslage

2.3.1.1 Erträge

Die Umsatzerlöse der rnv haben sich im Berichtszeitraum um 79,2 Mio. € auf 274,1 Mio. € erhöht.

Differenziert nach Erlösarten stellt sich die Entwicklung wie folgt dar:

	1.1.– 31.12.2023	1.1.– 31.12.2022
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	210.780	143.210
Erlöse aus Bauleistungen	45.221	35.381
Sonstige Umsatzerlöse	18.143	16.314
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>274.144</b>	<b>194.905</b>

Verkehrserlöse

Die Verkehrserlöse haben sich wie folgt entwickelt:

	1.1.– 31.12.2023	1.1.– 31.12.2022	±	±
	in T€	in T€	in T€	%
Linienverkehr	116.823	96.511	20.312	21,0
Schadensausgleich Deutschland-Ticket	35.497	0	35.497	
Schadensausgleich Landes- weites Jugendticket BW	6.617	0	6.617	
Schülerzuschüsse	21.409	19.783	1.626	8,2
Finanzierungsvereinbarungen	15.673	16.601	-928	-5,6
Schwerbehindertenabgeltung	5.050	3.806	1.244	32,7
ZRN-Zuschüsse	3.490	3.477	13	0,4
Sonstige Verkehrserlöse	6.221	3.032	3.189	105,2
<b>Summe</b>	<b>210.780</b>	<b>143.210</b>	<b>67.570</b>	<b>47,2</b>

Die Verkehrserlöse beinhalten im Berichtsjahr erstmalig die Einnahmen aus dem **Schadensausgleich Deutschlandticket** (35,5 Mio. €) und dem **Schadensausgleich Landesweites Jugendticket BW** (6,6 Mio. €). Vor allem aus diesem Grund haben die Verkehrserlöse gegenüber dem Vergleichszeitraum um 67,6 Mio. € bzw. 47,2% auf 210,8 Mio. € zugenommen. Die Einnahmen aus den Rettungsschirmen 2021 und 2022 von 44,6 Mio. € des Vorjahres sind unter den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst.



## LAGEBERICHT

### 2.3 Lage

#### 2.3.1 Ertragslage

##### 2.3.1.1 Erträge

Zusätzlich zu den Einnahmen aus dem Schadensausgleich haben höhere Einnahmen im **Linienverkehr** (+20,3 Mio. €) zu dem starken Anstieg der Verkehrserlöse beigetragen. Ursache sind hauptsächlich hohe Mehreinnahmen aus der VRN-Abrechnung in den Monaten Juni bis August 2023. Diese Vorjahresmonate waren aufgrund des vom 1. Juni bis 31. August 2022 angebotenen 9-Euro-Tickets von einem starken Einbruch der Einnahmen geprägt. Der Zuwachs zum Vorjahr beträgt in diesen drei Monaten insgesamt 17,0 Mio. €. Vor Einführung des Deutschlandtickets lagen die Fahrgeldeinnahmen aus der VRN-Einnahmenverteilung um durchschnittlich 1,0 Mio. € bis 2,0 Mio. € pro Monat über dem Vorjahr. In den Monaten Mai 2023 und ab September 2023 wurde der Vorjahreswert um durchschnittlich 1,4 Mio. € pro Monat unterschritten. Insgesamt haben die Fahrgeldeinnahmen aus der VRN-Abrechnung (ohne Absetzungen und Vertriebsanreiz) um 15,8 Mio. € zugenommen. Der Vergleich zum Vorkrisenniveau 2019 fällt folgendermaßen aus: In den Monaten Januar und Februar 2023 wurde die Einnahmen von 2019 um durchschnittlich 0,2 Mio. € unterschritten. Mit Einführung des Landesweiten Jugendtickets BW ab März 2023 lagen die Einnahmen nach VRN-Abrechnung um monatlich 0,7 Mio. € unter dem Vorkrisenniveau 2019. Mit Einführung des Deutschlandtickets ab Mai 2023 betrug der Rückgang zum Jahr 2019 durchschnittlich 2,8 Mio. €.

Mit 0,6 Mio. € haben die Absetzungen zu einer Verbesserung der Fahrgeldeinnahmen – bereinigt um die Schätzdifferenzen aus den Jahresabschlüssen 2022 und 2023 – beigetragen. Die Zunahme der vom VRN erhaltenen Absatzbeträge für angebotsverbessernde Maßnahmen macht sich beim Linienbündel Mannheim und Heidelberg mit Mehreinnahmen von jeweils 0,3 Mio. € und beim Linienbündel Ludwigshafen mit 0,1 Mio. € bemerkbar.

Die Fahrgeldeinnahmen aus der VRN-Sondereinnahmenabrechnung haben sich um 1,5 Mio. € erhöht. Hier wirken sich gegenüber 2022 deutlich gestiegene Veranstaltungsverkehre aus.

Mit der Einführung des Deutschlandtickets als Monats-Abo sind keine jährlichen Vorauszahlungen von Kundenseite mehr möglich und die Zahl der Einmalzahler ist fast auf null zurückgegangen. Auch bei den Semestertickets gab es starke Einbrüche. Da die Vorauszahlungen durch unsere Kunden deutlich gesunken sind, ist die Bildung eines passiven Rechnungsabgrenzungspostens nicht mehr im bisherigen Umfang erforderlich. Dadurch ergibt sich eine Ergebnisverbesserung bei den Verkehrserlösen im Linienverkehr von 2,5 Mio. €.

Gegenüber dem vom 9 €-Ticket geprägten Jahr 2022 konnten sich die Verkehrserlöse im Linienverkehr von 96,5 Mio. € auf 116,8 Mio. € erholen. Sie liegen damit aber noch immer deutlich unter dem Vorkrisenniveau 2019 von 135,6 Mio. €. Die Corona-bedingten Einnahmenverluste konnten zwischenzeitlich weitgehend wieder aufgeholt werden. Im Geschäftsjahr 2023 kam es durch die politisch gewünschten Tarife Deutschlandticket und Landesweites Jugendticket BW zu hohen Mindereinnahmen. Seit Einführung des preisgünstigen Landesweiten Jugendtickets BW zum 01. März 2023 erhält die rnv einen Mindereinnahmen-Ausgleich. Dieser beträgt im Berichtsjahr 2023 6,6 Mio. € und wird auf Basis eines Umsatz-Umsatz-Vergleiches zwischen dem Referenzjahr vor Einführung des Landesweiten Jugendtickets (2021) und dem aktuellen Jahr berechnet. Diese Einnahmen werden beim Nachteilsausgleich Deutschland-Ticket gegengerechnet. Zum 01. Dezember 2023 wurde das Landesweite Jugendticket BW in das Deutschland-Ticket überführt. Die Ausgleichzahlung von Land und Kommunen wird seit Dezember 2023 über die VRN-Abrechnung an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet.

Die Mindereinnahmen durch das Deutschland-Ticket werden im Rahmen des von Bund und Ländern finanzierten Schadens-/Nachteilsausgleichs den Verkehrsunternehmen erstattet. Die Berechnung folgt der Logik des bisherigen Corona-Rettungsschirms.



## LAGEBERICHT

### 2.3 Lage

#### 2.3.1 Ertragslage

##### 2.3.1.1 Erträge

Die Differenz der Ist-Einnahmen zu den dynamisierten Einnahmen von 2019 (=Solleinnahmen) wird den Verkehrsunternehmen ausgeglichen. Laut Richtlinie werden die Einnahmen 2019 mit der Tarifentwicklung, der Betriebsleistungsentwicklung 2023 zu 2019 und einem allgemeinen Verkehrsmengeneffekt von 1,3% dynamisiert. Zusätzlich gibt es eine pauschale Aufwandserstattung bei den Vertriebskosten (15 Euro je umgestelltes Abo, 317 Euro für Kontrollgeräte). Die so berechneten Solleinnahmen sind maßgeblich für die Einnahmen der rnv. Die tatsächlichen Ist-Einnahmen aus der VRN-Abrechnung und sonstige Tarife/Abrechnungen werden durch die Ausgleichszahlungen aufgestockt, so dass die Solleinnahmen aus dem Schadensausgleich erreicht werden. Für das Geschäftsjahr 2023 erwartet die rnv 35,5 Mio. € aus dem Nachteilsausgleich für das Deutschlandticket und hat dies entsprechend im Jahresabschluss erfasst. An Abschlagszahlungen sind bislang lediglich 25,6 Mio. € von Bund und Ländern geflossen.

Für die baden-württembergischen Linienbündel erhält die rnv seit dem Jahr 2021 die Ausgleichszahlungen für die Rabattierung der Ausbildungszeitkarten nach § 15 ÖPNVG BW entsprechend einem neuen, anreizorientierten Verteilungsschlüssel. Der neue Verteilungsschlüssel wird von 2021 bis 2023 stufenweise wirksam. Gleichzeitig erhöhte das Land Baden-Württemberg die Mittel in den drei Jahren um 16,7 Mio. € p.a. Dadurch erhöhten sich die Schülerzuschüsse für das Linienbündel Mannheim um 1,4 Mio. € und für das Linienbündel Heidelberg um 0,4 Mio. €. Das Linienbündel OEG als Eisenbahnunternehmen wird pauschaliert abgerechnet, d.h. die Zuschüsse sind konstant. Beim Linienbündel Ludwigshafen liegen die Ausgleichszahlungen in etwa auf Vorjahresniveau. Da sich durch die Einführung des Deutschlandtickets die Ansprüche der Verkehrsunternehmen nach dem Preis-Preis-Ausgleich radikal reduzieren würden, ist eine Änderung des Landesgesetzes vorgesehen. Ziel der Landesregierung Rheinland-Pfalz ist es, die bislang zur Verfügung gestellten Mittel auch zukünftig bereitzustellen. Die RHB hat im Berichtsjahr keine Schülerzuschüsse mehr erhalten. Aufgrund vertraglicher Veränderungen sind die Ausgleichszahlungen bei der RHB ab dem 1. Oktober 2022 auf den

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV) übergegangen. Daher liegen die Zuschüsse um 0,3 Mio. € unter dem Vorjahreswert.

Der Rückgang der Erlöse aus **Finanzierungsvereinbarungen** (-0,9 Mio. € bzw. -5,6%) resultiert hauptsächlich aus der Finanzierungsvereinbarung mit den OEG-Nachbargemeinden (-3,3 Mio. €). Hier gab es im Jahr 2022 einen großen positiven Einmaleffekt aufgrund der Öffnungsklausel Verkehrserlöse. Gegenläufig erhöhten sich die Erlöse aus der Finanzierungsvereinbarung RHB (+2,6 Mio. €) aufgrund einer neu abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung mit angepassten Ausgleichssätzen pro Nutzzugkilometer sowie der Weiterverrechnung der Finanzierungskosten der Bahnbeschaffung RNT2020 aus den Vorjahren.

Die Erlöse aus **Schwerbehindertenzuschüssen** haben gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 1,2 Mio. € auf 5,1 Mio. € zugenommen. Bei den baden-württembergischen Linienbündeln hat sich die Schwerbehindertenquote gegenüber dem Vorjahr nicht geändert. Die Zunahme der Schwerbehindertenzuschüsse entspricht daher dem Zuwachs der erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen. Der Zuwachs liegt aufgrund höherer Einnahmen aus dem BUGA-Kombiticket bei den Mannheimer Linienbündeln mit 0,5 Mio. € oder 27,0% etwas höher als beim Linienbündel Heidelberg (+22,3%) und OEG (+19,5%). Die Schwerbehindertenquote beim Linienbündel Ludwigshafen und der RHB ist deutlich gestiegen. Zudem gab es im Vorjahr eine negative Schätzdifferenz von 0,2 Mio. €. Daher haben die Zuschüsse mit 97,3% beim Linienbündel Ludwigshafen und 120,2% bei der RHB stark zugenommen.

Die **sonstigen Verkehrserlöse** haben sich vor allem aufgrund der Einnahmen aus dem BUGA-Kombiticket und zahlreicher weiterer Veranstaltungen um 3,2 Mio. € auf 6,2 Mio. € mehr als verdoppelt.



## LAGEBERICHT

### 2.3 Lage

#### 2.3.1 Ertragslage

##### 2.3.1.1 Erträge

### 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:

	<b>1.1.– 31.12.2023</b>	<b>1.1.– 31.12.2022</b>
	in T€	in T€
Umsatzerlöse aus Baugeschäft	45.221	35.381
Bestandsveränderungen aus Baugeschäft	-34.414	-10.651
Sonstige Erträge aus Baugeschäft	0	2
<b>Gesamtleistung Baugeschäft</b>	<b>10.807</b>	<b>24.732</b>

Gegenüber dem Vergleichszeitraum ist die Gesamtleistung aus dem Baugeschäft um 13,9 Mio. € auf 10,8 Mio. € deutlich gesunken. Gestiegenen Umsatzerlösen aus der Fertigstellung von Baumaßnahmen (+9,8 Mio. €) stehen, verglichen mit dem Vorjahr, überproportional hohe Bestandsminderungen aus dem Baugeschäft gegenüber (-23,8 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2023 wurden gegenüber dem Vorjahr neue Projekte nur in geringerem Umfang begonnen bzw. laufende Projekte nur in geringerem Umfang fortgeführt.

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: H099: Verlegung Haltestelle Hauptbahnhof Heidelberg (16,0 Mio. €), H126: Erneuerung Gleisbogen Bergheimer Straße (1,2 Mio. €), H132: Ertüchtigung Gleichrichterunterwerk Rohrbach Süd (0,5 Mio. €), H198: Erneuerung Gleisbögen Rohrbach Markt (1,2 Mio. €), H227: Gleiserneuerung/Gleisbogen Christuskirche (0,6 Mio. €), H228: Gleiserneuerung/Gleisbogen Franz-Knauff-Straße (0,6 Mio. €), V019: Anteil WBL ÖPNV-Projekt Friesenheim (1,3 Mio. €), V019: Anteil TWL ÖPNV-Projekt Friesenheim (0,7 Mio. €), V019: Anteil VBL ÖPNV-Projekt Friesenheim (19,1 Mio. €), V201: Gleiserneuerung Wittelsbachplatz (0,7 Mio. €), V221: Gleiserneuerung Sternstraße (2,3 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: H041: Gleiserneuerung Handschuhsheim Nord inkl. zweier barrierefreier Haltestellen (0,9 Mio.€), H175: Sanierung Montpellierbrücke (0,1 Mio. €), H179: Ertüchtigung Fahrleitung Betriebshof Bergheimer Straße (0,2 Mio. €).



## LAGEBERICHT

### 2.3 Lage

#### 2.3.1 Ertragslage

##### 2.3.1.1 Erträge

### Sonstige Umsatzerlöse

Maßgebliche Größe innerhalb der sonstigen Umsatzerlöse ist der **Vertriebsanreiz** aus der VRN-Einnahmenabrechnung. Der im Rahmen des EAV-Modells vom VRN gewährte Prozentsatz für den Vertriebsanreiz beträgt weiterhin beim Bartarif 10,0% und im Abo-Bereich 4,5%. Die Erlöse aus dem Vertriebsanreiz haben um 1,5 Mio. € oder 22,6% auf 8,0 Mio. € zugenommen. Ursache ist eine Zunahme der Kasseneinnahmen vor allem im Abo-Bereich. Im Vorjahr gab es durch die vorübergehende Einführung des 9-Euro-Tickets vom 1. Juni bis 31. August 2022 einen starken Einbruch der Kasseneinnahmen. Mit 142,0 Mio. € erholten sich die Kasseneinnahmen – trotz Einführung des preisgünstigen Deutschlandtickets – um 32,5 Mio. € oder 29,7%. Da sich bei den Kasseneinnahmen der Abo-Anteil erhöht hat, liegt die Zunahme des Vertriebsanreizes mit 22,6% unter der Zuwachsrate der Kasseneinnahmen.

Neue Baumaßnahmen der MV lässt die rnv seit 1. Januar 2019 im Namen der MV planen und ausschreiben. Die Erlöse aus dieser Dienstleistung gegenüber der MV sind gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Mio. € auf 2,4 Mio. € angestiegen.

Aufgrund des gestiegenen Kostenvolumens haben die Erlöse aus der Weiterbelastung von Kosten an die MV im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhen-gleiche Kreuzungen um 0,1 Mio. € auf 2,1 Mio. € zugenommen.

Die Erlöse aus der Vermietung von Werbeflächen bewegen sich mit 1,7 Mio. € auf Vorjahresniveau.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** der rnv haben im Geschäftsjahr 2023 deutlich um 39,0 Mio. € auf 31,6 Mio. € abgenommen. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf niedrigere Ertragszuschüsse (-38,4 Mio. €) zurückzuführen. Im Berichtsjahr wurden Ertragszuschüsse aus dem ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von 2,7 Mio. € erfasst, im Vorjahr waren es 44,6 Mio. €. Das Verlustverrechnungspotenzial aus der Absenkung von Trassen- und Arbeitnehmer-überlassungsentgelten reichte im Geschäftsjahr 2023 nicht aus, um das Defizit aus dem rnv-Kerngeschäft zu decken. Der übersteigende Betrag wurde von den Gesellschaftern durch Ertrags-zuschüsse in Höhe von 23,4 Mio. € (Vorjahr: 20,5 Mio. €) ausgeglichen.

## LAGEBERICHT

### 2.3 Lage

#### 2.3.1.2 Aufwendungen

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

	<b>1.1.– 31.12.2023</b>	<b>1.1.– 31.12.2022</b>
	in T€	in T€
Materialaufwand	119.093	124.411
Personalaufwand	100.082	89.149
Abschreibungen	17.485	17.297
Sonstige betriebliche Aufwendungen	27.205	24.502
<b>Summe</b>	<b>263.865</b>	<b>255.359</b>

#### Materialaufwand

Der Materialaufwand verringerte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum um 5,3 Mio. € auf 119,1 Mio. €. Von dem im Geschäftsjahr angefallenen Materialaufwand entfallen 8,9% (= 10,6 Mio. €) auf den Bereich Bauleistungen, 3,2% (= 3,9 Mio. €) auf Aufwendungen für die Personalüberlassung und 0,4% (= 0,5 Mio. €) auf das Trassenentgelt.

#### Personalaufwand

Der Personalaufwand ist gegenüber dem Vergleichszeitraum um 10,9 Mio. € auf 100,1 Mio. € angestiegen. Ursächlich ist vor allem der sukzessive Aufbau eigenen Personals der rnv bei gleichzeitigem Rückgang der Personalüberlassung durch die Altverkehrsunternehmen. Im Geschäftsjahr 2023 wurde in Teilbeträgen eine Inflationsausgleichsprämie in Gesamthöhe von 2.560 € pro vollzeitbeschäftigter Person gezahlt.

#### Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich gegenüber dem Vergleichszeitraum leicht um 0,2 Mio. € auf 17,5 Mio. €.

#### Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gegenüber dem Vergleichszeitraum um 2,7 Mio. € auf 27,2 Mio. € angestiegen. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere IT-Aufwendungen (+1,8 Mio. €), Aufwendungen des Personal- und Sozialbereichs (+0,6 Mio. €), Mieten und Pachten (+0,6 Mio. €) sowie Rechts- und Beratungskosten (+0,4 Mio. €). Gegenläufig sind die Reinigungskosten um 0,5 Mio. €, die Versicherungsbeiträge um 0,4 Mio. € und die Aufwendungen für Werbung um 0,2 Mio. € gesunken.

Modellbedingt ergeben sich bei der rnv keine Ergebniseffekte aus dem Verkehrs- und Baugeschäft. Der im Berichtsjahr erzielte **Jahresüberschuss** aus dem Drittgeschäft von 4,4 Mio. € (Vorjahr: 0,8 Mio. €) ist durch folgende Komponenten geprägt: Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (+1,90 Mio. €; Vorjahr: +2,07 Mio. €), Ertragsteuern (+2,51 Mio. €; Vorjahr: -1,26 Mio. €).

LAGEBERICHT

2.3 Lage

2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

2.3.2.1 Kennziffern

Vermögensstruktur	31.12.2023		31.12.2022	
	Werte	Kennzahl	Werte	Kennzahl
	in T€		in T€	
<b>Anlagenintensität</b>				
Anlagevermögen	243.921	<b>48,3%</b>	240.138	<b>46,7%</b>
Gesamtvermögen	504.717		514.530	
<b>Umlaufintensität</b>				
Umlaufvermögen	259.851	<b>51,5%</b>	273.794	<b>53,2%</b>
Gesamtvermögen	504.717		514.530	

Die Bilanzsumme der rnv ist gegenüber dem Vergleichszeitpunkt 31. Dezember 2022 um 9,8 Mio. € auf 504,7 Mio. € gesunken. Das Anlagevermögen erhöhte sich im relevanten Zeitraum um 3,8 Mio. € auf 243,9 Mio. €, das Umlaufvermögen verringerte sich um 13,9 Mio. € auf 259,9 Mio. €. Ursache für den Rückgang des Umlaufvermögens ist insbesondere die Abnahme der unfertigen Leistungen (-34,3 Mio. €), der Forderungen gegen Gesellschafter (-11,1 Mio. €) sowie der Sonstigen Vermögensgegenstände (-10,0 Mio. €). Gegenläufig haben die flüssigen Mittel um 29,2 Mio. € zugenommen.

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 2023 insgesamt 29,7 Mio. € zu, die jedoch erst

zeitversetzt an den Hersteller weitergezahlt werden. Diese Weiterzahlung fand im Geschäftsjahr 2023 lediglich im Umfang von 0,9 Mio. € statt, so dass die Darlehensauszahlungen zum Stichtag vorübergehend den Betrag der liquiden Mittel erhöhten.

Gegenüber dem Vergleichszeitpunkt hat die Anlagenintensität um 1,6 Prozentpunkte auf 48,3% zugenommen.

Anlagendeckungsgrade	31.12.2023		31.12.2022	
	Werte	Kennzahl	Werte	Kennzahl
	in T€		in T€	
<b>Anlagendeckung 1</b>				
Eigenkapital	65.683	<b>26,9%</b>	61.275	<b>25,5%</b>
Anlagevermögen	243.921		240.138	
<b>Anlagendeckung 2</b>				
Eigenkapital	65.683	<b>168,5%</b>	61.275	<b>165,0%</b>
+ langfristiges Fremdkapital	345.255		335.058	
Anlagevermögen	243.921		240.138	

Zum 31. Dezember 2023 ist das Anlagevermögen zu 26,9% (Vorjahr: 25,5%) durch Eigenkapital sowie zu 168,5% (Vorjahr: 165,0%) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital finanziert. Langfristiges Fremdkapital ist hierbei definiert als langfristig finanziertes Kapital, unabhängig von der Restlaufzeit.



LAGEBERICHT

2.3 Lage

2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

2.3.2.1 Kennziffern

Kapitalstruktur	31.12.2023		31.12.2022	
	Werte	Kennzahl	Werte	Kennzahl
	in T€		in T€	
<b>Eigenkapitalanteil</b>				
Eigenkapital	65.683	<b>13,0%</b>	61.275	<b>11,9%</b>
Gesamtkapital	504.717		514.530	
<b>Fremdkapitalanteil</b>				
Fremdkapital	438.259	<b>86,8%</b>	450.134	<b>87,5%</b>
Gesamtkapital	504.717		514.530	
<b>Verschuldungskoeffizient</b>				
Fremdkapital	438.259	<b>667,2%</b>	450.134	<b>734,6%</b>
Eigenkapital	65.683		61.275	
<b>Korrigierter Eigenkapitalanteil</b>				
Eigenkapital	65.683	<b>13,4%</b>	61.275	<b>13,1%</b>
Gesamtkapital	504.717		514.530	
- unfertige Leistungen	14.105		48.444	

Die Erhöhung des Eigenkapitals um 4,4 Mio. € ist ausschließlich auf den im Geschäftsjahr erzielten Jahresüberschuss zurückzuführen. Dem Rückgang des Fremdkapitals um 11,9 Mio. € liegt insbesondere ein Rückgang der erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen um 31,7 Mio. € zugrunde. Auch die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben sich um 14,5 Mio. € reduziert. Gegenläufig haben die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 12,3 Mio. € sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern um 8,9 Mio. € zugenommen. Die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultiert hauptsächlich aus der Auszahlung der sechsten Darlehensrate über insgesamt 29.745 T€ im Rahmen der Finanzierung des Projekts Rhein-Neckar-Tram 2020 sowie den Auszahlungen von Darlehensmitteln aus der laufenden Konsortialfinanzierung zur Betriebsmittelfinanzierung in Höhe von insgesamt 9.270 T€ im Jahr 2023.

Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31. Dezember 2023 unbereinigt 13,0% (Vorjahr: 11,9%). Bereinigt um den Bestand an unfertigen Leistungen im Rahmen der Bautätigkeit für Gesellschafter und Dritte liegt die Eigenkapitalquote bei 13,4% (Vorjahr: 13,1%).

## LAGEBERICHT

### 2.3 Lage

#### 2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

##### 2.3.2.2 Investitionen

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 23,0 Mio. € investiert. Dabei entfallen 0,1 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände und 22,9 Mio. € auf Sachanlagen.

Der Großteil der Investitionen des Geschäftsjahres 2023 betrifft den Neubau des H2-Betriebshofs Heidelberg (7,5 Mio. €), 9 RNT2020 30m-Bahnen (4,5 Mio. €), den Neubau des Betriebshofs Heidelberg Bergheimer Straße (1,8 Mio. €), neue Dienstfahrzeuge (1,8 Mio. €), das S4/Hana-Projekt (1,6 Mio. €), den Fahrsimulator Bahn 2.0 mit Trainerstation (1,1 Mio. €), die Ausstattung der Busse mit neuen Fahrscheindruckern (0,9 Mio. €) sowie Wasserstoff-Gelenkbusse (0,4 Mio. €).

##### 2.3.2.3 Liquidität

Die Finanzierung der Investitionen des Geschäftsjahres erfolgte zum einen aus Mitteln der am 10. März 2020 abgeschlossenen und am 28. März 2023 geänderten und neugefassten Konsortialfinanzierung (Betriebsmittelfinanzierung). Insgesamt wurden hieraus für Investitionen des Geschäftsjahres 2023 11,0 Mio. € abgerufen, wovon im Geschäftsjahr 2023 6,2 Mio. € zuflossen und 4,8 Mio. € erst im Februar 2024.

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 2023 29,7 Mio. € zuflossen.

Alle weiteren Investitionen wurden aus dem laufenden Geschäftsbetrieb finanziert.

Zum Bilanzstichtag bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 325,5 Mio. € (Vorjahr: 313,2 Mio. €).

Die gegenüber der MV bestehenden Darlehensverbindlichkeiten belaufen sich per 31. Dezember 2023 auf 15,4 Mio. € (Vorjahr: 16,8 Mio. €).

Aus den Abschreibungen des Geschäftsjahres ergab sich ein Innenfinanzierungspotenzial in Höhe von 17,5 Mio. €.

Die Zahlungsfähigkeit war im Berichtsjahr jederzeit gegeben.

Zum Bilanzstichtag verfügte die rnv über Kontokorrent-Kreditlinien bei den am Konsortial-Darlehensvertrag vom 10. März 2020 beteiligten Banken Postbank und Commerzbank in Form eines 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. €. Außerdem bestand eine Kreditlinie aus einem Rahmenkredit für Geldhandelsgeschäfte über 15,0 Mio. € im Zusammenhang mit der Zwischenfinanzierung der Zuschüsse aus dem Projekt „Neubau Betriebshof für Wasserstoffbusse in Heidelberg Wieblingen“. Keine der bestehenden Kreditlinien wurde per 31. Dezember 2023 beansprucht.

## LAGEBERICHT

### 2.4 Gesamtaussage zu Geschäftsverlauf und Lage des Unternehmens

---

Die rnv konnte die Umsatzziele aus der Unternehmensplanung für 2023 deutlich übertreffen. Mit 210,8 Mio. € liegen die Verkehrserlöse um 16,8 Mio. € (+8,7%) über dem geplanten Umsatz von 194,0 Mio. €. In den Verkehrserlösen sind erstmalig Zuschüsse für das Deutschlandticket von 35,5 Mio. € enthalten.

Mit +4,4 Mio. € liegt das Ist-Ergebnis des abgeschlossenen Geschäftsjahres um ca. 4,2 Mio. € über dem prognostizierten Ergebnis von +0,2 Mio. €. Die Abweichung gegenüber dem ursprünglichen Planwert resultiert insbesondere aus einer einmaligen Rückzahlung von Ertragsteuern der Jahre 2019-2022 und dem Entfall für das Jahr 2023 (+2,9 Mio. €) sowie höheren Überschüssen aus Finanzierungsvereinbarungen inkl. periodenfremder Effekte (+1,3 Mio. €).

Im Geschäftsjahr 2023 wurden rnv-eigene Investitionen in Höhe von 23,0 Mio. € getätigt. Damit wurde das geplante Investitionsvolumen von 216,7 Mio. € deutlich unterschritten. Das niedrigere Investitionsvolumen in 2023 basiert vor allem auf der verzögerten Auslieferung der RNT 2020-Bahnen der Festbestellung (-74,1 Mio. €), der späteren Beschaffung der RNT 2020-Optionsbahnen (-59,6 Mio. €) sowie einer Projektverzögerung bei der Beschaffung von Wasserstoffbussen (-42,7 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 dem in Abschnitt 2.2.2 Beförderungsleistungen dargestellten bedeutsamen nicht-finanziellen Leistungsindikator Fahrgastzahlen bestehen für die rnv die im Folgenden dargestellten weiteren bedeutsamen nicht-finanziellen Leistungsindikatoren.

#### 2.5.1 Mitarbeiter

---

Auch das Jahr 2023 stand unter dem Einfluss des stetig zunehmenden Fachkräftemangels, so dass die rnv auch in diesem Jahr große Anstrengungen unternehmen musste, um den wachsenden Bedarf an Fachkräften zu decken.

Anknüpfend an die letztjährige Kampagne mit dem bekannten Influencer Felix von der Laden, startete die rnv im Dezember 2022 die selbst produzierte YouTube-Serie „Die Quereinsteiger“. Die achttellige Serie begleitet über einen Zeitraum von vier Monaten fünf Bewerberinnen und Bewerber während ihrer Straßenbahnausbildung. Diese Einblicke hinter die Kulissen der rnv wurden auf YouTube über 60.000-mal angesehen.

Im Frühjahr 2023 wurde der Rollout des Verhaltenskodex erfolgreich durchgeführt. Als entscheidender Schritt hin zu einer umfassenden Integration wurden alle Führungskräfte gezielt in Bezug auf den Verhaltenskodex geschult. Diese Schulungen erfolgten in einem hybriden Format, das sowohl Präsenzveranstaltungen als auch die Nutzung unseres digitalen Lernmanagement-Systems einschloss.



## LAGEBERICHT

### 2.5 Weitere bedeutsame nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

#### 2.5.1 Mitarbeiter

Die Schulungen ermöglichten es den Führungskräften, nicht nur die Grundsätze des Verhaltenskodex zu verstehen, sondern auch ihre Vorbildfunktion im Unternehmen zu stärken. Das hybride Format bot Flexibilität und ermöglichte eine effiziente Wissensvermittlung. Durch diese Schulungen wird gewährleistet, dass alle Führungskräfte das Verständnis für die im Verhaltenskodex festgelegten Prinzipien erlangen und in der Lage sind, diese in ihrem täglichen Handeln zu integrieren.

Im Mai 2023 wurde in Kooperation mit dem Jobcenter Mannheim und der Agentur für Arbeit Mannheim das Projekt „Future Tram Ukraine“ auf dem Betriebshof Mannheim mit einer umfangreichen Informationsveranstaltung gestartet. Während dieser Veranstaltung wurde 140 geflüchteten Ukrainerinnen und Ukrainern das Konzept der „Future Tram Ukraine“ präsentiert, sie erhielten außerdem Informationen zu möglichen Stellen bei der rnv. Interessierte hatten direkt vor Ort die Möglichkeit, Termine für Vorstellungsgespräche bezüglich Praktika zu vereinbaren. Es resultierten schließlich 22 Praktika für Ukrainerinnen und Ukrainer, die im Rahmen einer sechswöchigen Maßnahme in Zusammenarbeit mit dem Jobcenter Mannheim durchgeführt wurden. Im August 2023 wurden allen 22 Geflüchteten befristete Arbeitsverträge für zwei Jahre angeboten: sieben im technischen Bereich, sieben in der Fahrausweisprüfung/Fahrdienst sowie acht in kaufmännischen Positionen.

Zudem wurde die Kooperation mit der Agentur für Arbeit Heidelberg auch im Jahr 2023 weiter ausgebaut, indem gemeinsam drei Job-Speeddatings veranstaltet wurden.

Weiterhin wurde im Mai eine umfassende Umfrage „Wo drückt der Schuh?“ mit Arbeitgeber- und Betriebsratsvertretern vor Ort in Pausenräumen im Fahrdienst gestartet, um die Herausforderungen und Verbesserungsmöglichkeiten im Arbeitsalltag der Kolleginnen und Kollegen zu identifizieren. Mehr als 150 Rückmeldungen wurden gesammelt, einige der aufgezeigten Anliegen konnten bereits erfolgreich umgesetzt werden. Hieraus entstanden fünf Arbeitsgruppen, die sich derzeit verschiedenen Schwerpunktthemen widmen.

Parallel dazu wurde im Oktober 2023 die Respekt-Kampagne in Kooperation mit Rettungsdiensten, Polizei und Feuerwehr ins Leben gerufen. Unter dem Motto „Wir sind auch für dich da“ versuchen die rnv und ihre lokalen Partner, die Menschen in der Region für ein respektvolles Miteinander zu sensibilisieren.

Das seit Jahren erfolgreiche Kooperationsprojekt „Future Tram“, welches die rnv gemeinsam mit dem Polizeipräsidium Mannheim, der Neckarschule aus dem Stadtteil Neckarstadt-West sowie mit der Marie-Curie-Realschule Mannheim veranstaltet, wurde auch im Jahr 2023 fortgesetzt und darüber hinaus erweitert. Gemeinsam mit der Marie-Curie-Realschule begleitet die rnv nun Schülerinnen und Schüler über drei Jahre hinweg, bis hin zu den Lerninseln der 9. Klasse. Hierbei besteht die Chance, bereits in jungen Jahren Bindung zu einem potenziellen Arbeitgeber aufzubauen, gleichzeitig den jungen Menschen einen Mehrwert innerhalb ihrer schulischen Entwicklung zu bieten und so dem sozialen Engagement eines regionalen Arbeitgebers gerecht zu werden.



## LAGEBERICHT

### 2.5 Weitere bedeutsame nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

#### 2.5.1 Mitarbeiter

Rückblickend auf das Jahr 2023 zeigt sich auch, dass die Einführung der betrieblichen Gesundheitsmarke „rnv-vital“ im Herbst 2022 nachhaltige Erfolge erzielt hat. Zahlreiche Maßnahmen im Bereich Ernährung, Bewegung und mentale Gesundheit wurden erfolgreich umgesetzt und haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der rnv in vielen Unternehmensbereichen erreicht. Besonders hervorzuheben ist die positive Resonanz auf die Schritte-Challenge, an der sich ein Großteil der Belegschaft aktiv beteiligte.

Das ganzjährige Gesundheitsprogramm von rnv-vital hat sich als effektives Instrument zur Förderung der physischen und psychischen Mitarbeitergesundheit erwiesen, was wiederum die Arbeitsfähigkeit nachhaltig sichert. Gleichzeitig trug es dazu bei, die Attraktivität des Unternehmens als Arbeitgeber zu steigern. Alle Gesundheitsangebote im Rahmen von rnv-vital entsprechen den Kriterien des Präventionsgesetzes und sind somit qualitätsgesichert.

#### 2.5.2 Kundenqualitätsmanagement

Mit der Rückkehr zur Normalität in vielen Lebensbereichen nach der Corona-Krise hat sich das Fahrgastaufkommen wieder dem Normalzustand angenähert.

Die Einführung des Deutschlandtickets als günstiges Abo wurde von den Fahrgästen positiv wahrgenommen. Mit der vertrieblichen Umsetzung waren über 86% der betroffenen Fahrgäste zufrieden. Aufgrund des günstigen Preises und der deutschlandweiten Gültigkeit konnten zusätzliche Fahrgäste für das neue Abo gewonnen werden, die überwiegend aus der Gruppe der gelegentlichen Nutzer stammen. Abzuwarten bleibt, wie sich die Möglichkeit einer monatlichen Kündigung des Deutschlandtickets insgesamt auf die Nachfrage auswirkt.

Die Bundesgartenschau sorgte mit einem dichten Angebot an Sonderverkehren auch bei der Allgemeinheit der Fahrgäste für eine höhere Zufriedenheit mit den Anschlüssen im Jahr 2023.

Allerdings wurde durch die Einschränkungen des Angebotes aufgrund von Personalengpässen die Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit kritischer als noch im Vorjahr beurteilt. Die Einführung des Stabilisierungsfahrplans im November bzw. Dezember sorgte hier zumindest für eine Verbesserung der Zuverlässigkeit über eine Planbarkeit von Ausfällen.

Die Globalzufriedenheit liegt mit einem Wert von 2,67 auf dem Niveau des Vorjahres (2,69) und damit über dem Branchendurchschnitt von 2,79. Im Rahmen des Kundenbarometers, das von Mai bis Juli 2023 parallel zur Einführung des Deutschlandtickets durchgeführt wurde, zeigten sich 86% der Kunden mit den Leistungen der rnv insgesamt zufrieden.



## LAGEBERICHT

### 2.5 Weitere bedeutsame nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

#### 2.5.2 Kundenqualitätsmanagement

##### **Fuhrpark**

Die rnv verfügt zum Ende des Geschäftsjahres 2023 über 194 eigene Straßenbahnen und 144 eigene Busse. Moderne Fahrzeuge mit attraktiver Ausstattung und ausreichendem Platzangebot sind ein wichtiger Komfortfaktor des ÖPNV. Daher investiert die rnv laufend in den Unterhalt und Ausbau ihres Fuhrparks. Der zentrale Meilenstein ist hierbei die Beschaffung der RNT 2020. Die ersten neuen Fahrzeuge gingen im April 2023 in den Fahrgastbetrieb und werden sukzessive ältere Fahrzeuge ablösen sowie die Fahrzeugverfügbarkeit erhöhen. Der Fertigungsanlauf für die RNT 2020 begann im finnischen Skoda-Werk Otanmäki im November 2020. Ab Herbst 2021 wurden die ersten Fahrzeuge im tschechischen Pilsen montiert. Bis zum Jahresende 2023 hat die rnv 14 Fahrzeuge erhalten, darunter die ersten 40-Meter-Fahrzeuge für den Test- und Fahrschulbetrieb. Die 30-Meter-Fahrzeuge waren im Fahrgastbetrieb zunächst nur im Mannheimer Straßenbahnnetz zugelassen. Ende 2023 erfolgte die Zulassung für das Befahren von Eisenbahnstrecken und Anfang 2024 für den Einsatz der 40-Meter-Fahrzeuge sowie das Fahren im Zugverband (2x30m) und den Einsatz im Gesamtnetz der rnv.

Parallel zu diesem Großvorhaben wird der vorhandene Fuhrpark weiter modernisiert und an die Bedürfnisse der Kunden ebenso wie an die Vorgaben der Aufgabenträger

angepasst. Im Bahnbereich wird bereits seit Jahren zertifizierter Ökostrom eingesetzt und auch im Busbereich wurde die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe weiter vorangetrieben. Nachdem die rnv zum Ende des Jahres 2022 weitere 30 batterieelektrische Busse in Betrieb genommen hatte, wurden in diesem Jahr die ersten von 40 batterieelektrischen Gelenkbussen mit Brennstoffzellen-Range-Extender (BZ-REX) ausgeliefert. 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 können sowohl über den Bund als auch über das Land Baden-Württemberg zumindest anteilig die Mehrkosten für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und die notwendige Infrastruktur finanziert werden. Bis die volle Verfügbarkeit der elektrischen Fahrzeuge im täglichen Betrieb gegeben ist, bleiben allerdings die vorhandenen Dieselsebusse teilweise als Reserve im Bestand, was auch den relativ hohen Bestand an Fahrzeugen zum Ende des Jahres 2023 erklärt.

Rein elektrisch betrieben werden außerdem die Fahrzeuge des On-Demand-Shuttledienstes „fips“. Nach einer Ausweitung des Angebots befinden sich derzeit 18 Fahrzeuge im Fuhrpark. Eine Ausweitung von „fips“ nach Heidelberg im Jahr 2024 wird eine zusätzliche Erweiterung des Fuhrparks nach sich ziehen.

## LAGEBERICHT

### 3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

#### 3.1 Prognosebericht

Die rnv bewegt sich in einem immer dynamischeren Umfeld. Beispielsweise führt das Deutschlandticket auf der Erlös- und Kundenseite zu großen Veränderungen, ohne dass die mittel- und langfristige Finanzierung durch Bund und Länder zum jetzigen Zeitpunkt abschließend gesichert ist.

In Abstimmung mit ihren Gesellschaftern plant die rnv, auch in den Folgejahren die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Hierfür sind in allen Verkehrsgebieten deutliche Angebotsausweitungen, die Beschaffung von 80 Bahnen der RNT-Festbestellung sowie 34 weiterer 30-Meter-RNT-Optionsbahnen geplant. Im Busbereich wird die Umstellung auf alternative Antriebe durch die Beschaffung von Elektro- und Wasserstoffbussen (BZ-REX) vorangetrieben, während neue Mobilitätsformen wie On-Demand-Verkehre unter Nutzung von Förderprogrammen eingeführt bzw. fortgeführt werden. 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.

Als größter Mobilitätsdienstleister der Metropolregion Rhein-Neckar werden unterschiedlichste Anforderungen der Politik an die rnv gestellt. Um diese bewältigen zu können und die Verkehrswende gemeinsam mit den Kommunen zu gestalten, hat sich die rnv innerhalb ihrer Strategie rnv 5.0 Ziele bis 2030 und erste Meilensteine bis 2024 gesetzt. Beispielsweise wird die Mitarbeitergewinnung und das Halten von Mitarbeitern immer wichtiger, denn nur mit zufriedenen und motivierten Mitarbeitern kann die Verkehrswende gelingen.

Durch die vorgenannten Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrsangebots steigt das Defizit der rnv vor Endabrechnung im Jahr 2024 auf 101,6 Mio. € und in den Folgejahren kontinuierlich auf bis zu 117,3 Mio. € im Jahr 2028 an.

#### **rnv-eigene Investitionen**

Gemäß der im Dezember 2023 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 „Rhein-Neckar-Tram 2020“ als Festbestellung sowie weiterer 34 Bahnen bis 2027 als Optionsbahnen, durch geplante Investitionen in den Standort Heidelberg sowie durch die Beschaffung von Bussen mit alternativen Antriebstechnologien geprägt. Der rnv-Investitionsplan umfasst zwischen 2024 und 2028 ein Brutto-Investitionsvolumen von 433,4 Mio. €. Bei Zuschüssen von 109,4 Mio. € verbleibt ein Netto-Investitionsvolumen von 324,0 Mio. €.

Bei der Position „Rhein-Neckar-Tram 2020 – Festbestellung“ wurden 80 neue Bahnen im Jahr 2018 per Festbestellung bei Skoda Transportation bestellt. Das Gesamtinvestitionsvolumen für die Festbestellung liegt bei ca. 267,6 Mio. €. Darin enthalten sind die Fahrzeugkosten, die technischen Optionen, aktivierungsfähige Ersatzteile und rnv Projektkosten. Im Rahmen der Festbestellung ist die letzte Lieferung und Inbetriebnahme für Ende 2025 / Anfang 2026 vorgesehen, so dass im Planungszeitraum 2024-2028 das Brutto-Investitionsvolumen bei 134,4 Mio. € liegt. Als Förderung wurden vom Land Baden-Württemberg in Summe Zuschüsse in Höhe von 13,0 Mio. € bewilligt. Skoda Transportation hat sich Ende 2023 auf höhere Gewalt berufen und will daraus resultierende Mehrkosten geltend machen. Daher kann es bei der Rhein-Neckar-Tram 2020 sowohl bei der Festbestellung als auch bei den Optionsbahnen zu Mehrkosten kommen.



## LAGEBERICHT

### 3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

#### 3.1 Prognosebericht

Die Beschaffung der Optionsbahnen der Bahnbeschaffung Rhein-Neckar-Tram 2020 beinhaltet 34 weitere 30-Meter-Bahnen aus der Basisoption. Die Investition wurde mit einer ersten Anzahlung von 24,0 Mio. € auf alle Bahnen im Jahr 2023 und einer Inbetriebnahme der Optionsbahnen zwischen 2025 und 2026 geplant. Inklusive Ersatzteilen und übergeordneten Kosten liegt das Brutto-Investitionsvolumen in Summe bei 82,1 Mio. € und im Planungszeitraum bei 58,1 Mio. €. Für alle Bahnen, die für Baden-Württemberg beschafft werden, steht eine Förderquote von 30% für Ersatzbeschaffungen und 40% bei Erweiterungsinvestitionen in Aussicht. Für die Planung wurde eine Förderung von 30% bzw. 24,0 Mio. € unterstellt und somit ein Netto-Investitionsvolumen von 34,1 Mio. € (58,1 Mio. € Gesamtprojekt). Da eine Förderung für Rheinland-Pfalz derzeit nicht absehbar ist, soll die Beschaffung der Optionsbahnen ausschließlich für Baden-Württemberg erfolgen. Der Fahrzeugbedarf in Ludwigshafen und bei der RHB wird durch Bestandsfahrzeuge sowie Fahrzeuge der Festbestellung RNT 2020 gedeckt. Durch die nutzerorientierte Fahrzeugverrechnung wird eine gerechte Kostenverteilung sichergestellt.

Seit 2021 werden Busse ausschließlich mit alternativen Antriebstechnologien beschafft. Hierbei werden Solobusse mit Elektroantrieb und Gelenkbusse ausschließlich mit Wasserstoffantrieb (BZ REX) beschafft. Inkl. des Nutzungsrechts für die H2-Tankstellen beträgt das Brutto-Investitionsvolumen in den Jahren 2024-2028 66,1 Mio. €, bei einer Förderung von 23,4 Mio. €. Hinzu kommt die Anpassung der Werkstattinfrastruktur sowie die Anpassung der Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien in den Plänen der Altgesellschaften. Um die Verkehrswende zu ermöglichen, wird der Busfuhrpark bis Ende 2028 auf 164 Busse anwachsen. Hiervon werden 127 Busse mit alternativer Antriebstechnologie im Einsatz sein und somit mehr als 77% der gesamten rnv-Busflotte.

Der Neubau des Betriebshofes Heidelberg am bestehenden Standort ist in den Investitionsplan der rnv im Planungszeitraum 2024-2028 mit einer Investitionshöhe von 62,8 Mio. € und einer GVFG-Förderung von 19,0 Mio. € eingeflossen. Das Gesamtprojektvolumen (Planungsstand 2022) über den gesamten Investitionszeitraum beträgt 85,4 Mio. €, mit einem Fördervolumen von 28,0 Mio. €. Aktuell wird die Planung weiterentwickelt und es werden aufgrund eines nun zweigeschossig geplanten Betriebshofes höhere Kosten erwartet. Der voraussichtliche Fertigstellungstermin liegt im Jahr 2030 und damit außerhalb des Planungszeitraums. Dringend notwendige Investitionen in den jetzigen Betriebshof am Standort Bergheimer Straße zur Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft werden generell im Investitionsplan der HSB abgebildet. Darüber hinaus sind Investitionen in den Busbetriebshof (inkl. Wasserstoffinfrastruktur) Wieblingen Weg mit einer Investitionshöhe von 3,7 Mio. € im Planungszeitraum (19,2 Mio. € inkl. Vorjahre) sowie einer Förderung von 10,9 Mio. € im Planungszeitraum (15,7 Mio. € inkl. Vorjahre) eingeplant. Zusätzlich werden in die Strab-Abstellung im Planungszeitraum 34,5 Mio. € (35,3 Mio. € inkl. Vorjahre) investiert, bei einer Förderung von 17,2 Mio. €.

Die Investitionen in IT-Hard- und Software inkl. Vertriebstechnologie betragen im Planungszeitraum 32,4 Mio. €, bei einer Förderung von 5,6 Mio. €. Diese dienen dazu, die Digitalisierung in der rnv weiter voranzutreiben. Als größte Einzelinvestitionen sind zum einen mit 7,8 Mio. € (8,0 Mio. € inkl. Vorjahre) die Investition in ein Infotainment (inkl. Bordrechner) der Linienfahrzeuge im Rahmen des DKV-Förderprogramms (Förderung 5,0 Mio. €) und zum anderen mit 6,0 Mio. € (8,3 Mio. € inkl. Vorjahre) die Einführung von S/4HANA enthalten.



## LAGEBERICHT

### 3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

#### 3.1 Prognosebericht

##### **Erlössteigerungen.**

Für das Geschäftsjahr 2024 erwartet die rnv **Verkehrserlöse** in Höhe von insgesamt 224,9 Mio. €. Hierin enthalten sind Zuschüsse für das Landesweite Jugendticket BW (seit dem 1. Dezember 2023 D-Ticket Jugend BW) und für das Deutschlandticket.

Die prognostizierten Erlöse aus dem **Linienverkehr** für 2024 belaufen sich auf 106,5 Mio. €. Der Rückgang der Einnahmen gegenüber 2023 resultiert hauptsächlich aus der erstmals 12-monatigen Mindereinnahmen-Wirkung des Deutschlandtickets. Aufgrund der hohen Kostensteigerungen im Bereich der Energie-, Material- und Personalkosten ist weiterhin eine spürbare VRN-Tarifierhebung in den Jahren 2024 und 2025 erforderlich. Die rnv geht für 2024 und 2025 von 7% VRN-Tarifierhöhung und einem konstanten Preis des Deutschlandtickets in 2025 aus. Somit ergibt sich für das Jahr 2024 ein Preiseffekt von nur 3,0% (da bei ca. der Hälfte der Einnahmen (Deutschlandticket) keine Tarifierhöhung erfolgt) und erst für 2025 von 7%. Ab 2026 ist eine jährliche Tarifierhöhung von 3,0% p.a. unterstellt. Zusätzlich sind Fahrgastzuwächse durch eigene vertriebliche Maßnahmen, Angebotsmaßnahmen und städtische Push-Maßnahmen eingeplant. Insgesamt ergibt sich beim Plan der Fahrgastzahlen eine Zunahme der Fahrgastzahlen auf 185,7 Mio. Fahrgäste im Geschäftsjahr 2024 mit einer weiteren Steigerung um 23,7 Mio. auf ca. 209,4 Mio. Fahrgäste im Jahr 2028. Die Tarifierhöhungen und die Steigerung der Fahrgastzahlen führen bis 2028 zu einem Anstieg der Erlöse aus dem Linienverkehr auf 142,0 Mio. €.

Die Einführung des **Deutschlandtickets** zum 1. Mai 2023 erfordert einen Schadensausgleich. Analog zum Corona-Rettungsschirm in den Jahren 2020 bis 2022 wird den Unternehmen die Differenz zwischen den Ist-Einnahmen des jeweiligen Jahres und den dynamisierten Einnahmen von 2019 (Soll-Einnahmen) ausgeglichen. Die Soll-Einnahmen und damit die Annahmen zu deren Dynamisierung sind in der gesamten Erlösplanung der bestimmende Faktor für die Erlöshöhe. Je höher die Fahrgeldeinnahmen sind, desto geringer sind die Ausgleichszahlungen aus dem Schadensausgleich und umgekehrt. Es werden aber immer die Solleinnahmen erreicht. Zur Dynamisierung der Solleinnahmen wurden beim Erlösplan die in der Richtlinie für den Schadensausgleich 2023 vorgesehenen Faktoren (Verkehrsmengeneffekt von 0,325% p.a. und Dynamisierung mit der Betriebsleistungsentwicklung (bei einer Angebotselastizität von 0,3)) übernommen. Für die Tarifierhöhung im Schadensausgleich wurden im Plan 3,0% p.a. angesetzt. Die rnv geht davon aus, dass die Mindereinnahmen durch die Einführung des Deutschlandtickets zu 100% von Bund und Ländern, also mit Nachschusspflicht, ausgeglichen werden. Andernfalls muss das Deutschlandticket u.a. auch aus Sicht des VDV eingestellt werden.

Zum 1. März 2023 wurde das **Landesweite Jugendticket BW** (seit dem 1. Dezember 2023 D-Ticket Jugend BW) zum Preis von 365 € im Jahr eingeführt. Der wirtschaftliche Nachteil, der den Verkehrsunternehmen durch den abgesenkten Preis entsteht, wird vom Land und den Kommunen ausgeglichen. Diese Zuschüsse wurden mit der VRN-Tarifierhöhung dynamisiert.



## LAGEBERICHT

### 3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

#### 3.1 Prognosebericht

Die **Schwerbehindertenzuschüsse** gehen im Jahr 2024 aufgrund niedrigerer Schwerbehindertenquoten und auch aufgrund der Mindereinnahmen durch das Deutschlandticket stark auf 3,7 Mio. € zurück, ansteigend auf 4,9 Mio. € im Jahr 2028.

Bei den **Schülerzuschüssen** wurde im Jahr 2023 im Rahmen der 2. Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform in Baden-Württemberg der Übergang zum neuen Verteilschlüssel und die Zunahme der Mittel abgeschlossen. Bei den Zuweisungen für Heidelberg und Mannheim wurden konstante Zahlungen auf Basis des Auszahlungsbetrags von 2023 eingeplant. Das Linienbündel OEG als Eisenbahnunternehmen wird weiterhin pauschaliert abgerechnet, im Plan wurde von konstanten Zuschüssen ausgegangen. In Rheinland-Pfalz kann beim Linienbündel Ludwigshafen aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets die Abrechnung der Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr nicht mehr nach dem Preis-Preis-Ausgleich durchgeführt werden. Das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität hat in einem Schreiben bekundet, dass es die Mittel weiterhin in der bisherigen Höhe für den ÖPNV zur Verfügung stellen wird. Im Plan wurden konstante Ausgleichszahlungen veranschlagt.

Bei den **ZRN-Mitteln** werden konstante Mittel auf Basis des Auszahlungsbetrages 2022 unterstellt.

Die Steigerung der **Erlöse aus den Finanzierungsvereinbarungen** von Forecast 2023 auf 2024 um 1,1 Mio. € beruht vor allem auf gestiegenen Erlösen aus der OEG-Finanzierungsvereinbarung (+1,3 Mio. €). Hier gibt es im Jahr 2023 Sondereffekte aus der Anwendung von Öffnungsklauseln und der Spitzabrechnung 2022. Bei der OEG-

Finanzierungsvereinbarung, der RHB-Finanzierungsvereinbarung und der Finanzierungsvereinbarung der Linien 22 und 23 mit Eppelheim und Leimen wurde die Weitergabe der steigenden Kosten, teilweise abgesichert durch Öffnungsklauseln, eingeplant. Im Jahr 2025 ist bei der OEG-Finanzierungsvereinbarung der Einstieg des Landes Baden-Württemberg zur Finanzierung eines 15-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit auf der Linie 5 und 5A in Baden-Württemberg im Rahmen der Mobilitätsgarantie Baden-Württemberg geplant (die Finanzierung der Differenz zum 10-Minuten-Takt erfolgt über RNK und MA / HD). Hierfür wurden Erlöse vom Land Baden-Württemberg von 6,5 Mio. € unterstellt. Durch die gleichzeitig eingeplante Angebotsmehrerhöhung erhöhen sich die Erlöse aus Finanzierungsvereinbarung von 2024 auf 2025 um 8,0 Mio. €. Die Finanzierung des Anteils Hessen erfolgt komplett über den VRN. Von 2025 bis 2028 wird bei allen Finanzierungsvereinbarungen aufgrund rückläufiger Defizite je km eine Reduzierung der Erlöse um 0,9 Mio. € erwartet.

#### Ergebnis

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

Vor allem bedingt durch Überschüsse bei der RHB-Finanzierungsvereinbarung prognostiziert die rnv für 2024 einen Jahresüberschuss von 0,5 Mio. €. Ab 2025 werden zusätzlich auskömmlichere Finanzierungssätze für die OEG-Finanzierungsvereinbarung geplant, hierdurch erreicht die rnv in den Jahren 2025 bis 2028 ein positives Ergebnis zwischen 1,2 und 1,3 Mio. €.

## LAGEBERICHT

### 3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

#### 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 Unternehmenschancen und -risiken. Es dient dem frühzeitigen Erkennen sowie der Steuerung von Chancen und Risiken, die potenziell die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der rnv beeinflussen und trägt somit zur Sicherung der Existenz und zur Absicherung der Unternehmensziele bei. Das Chancen- und Risikomanagementsystem ist ein strategischer Hauptprozess und integraler Bestandteil der Unternehmenssteuerung.

#### **Chancen- und Risikomanagementsystem**

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

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

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



LAGEBERICHT

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

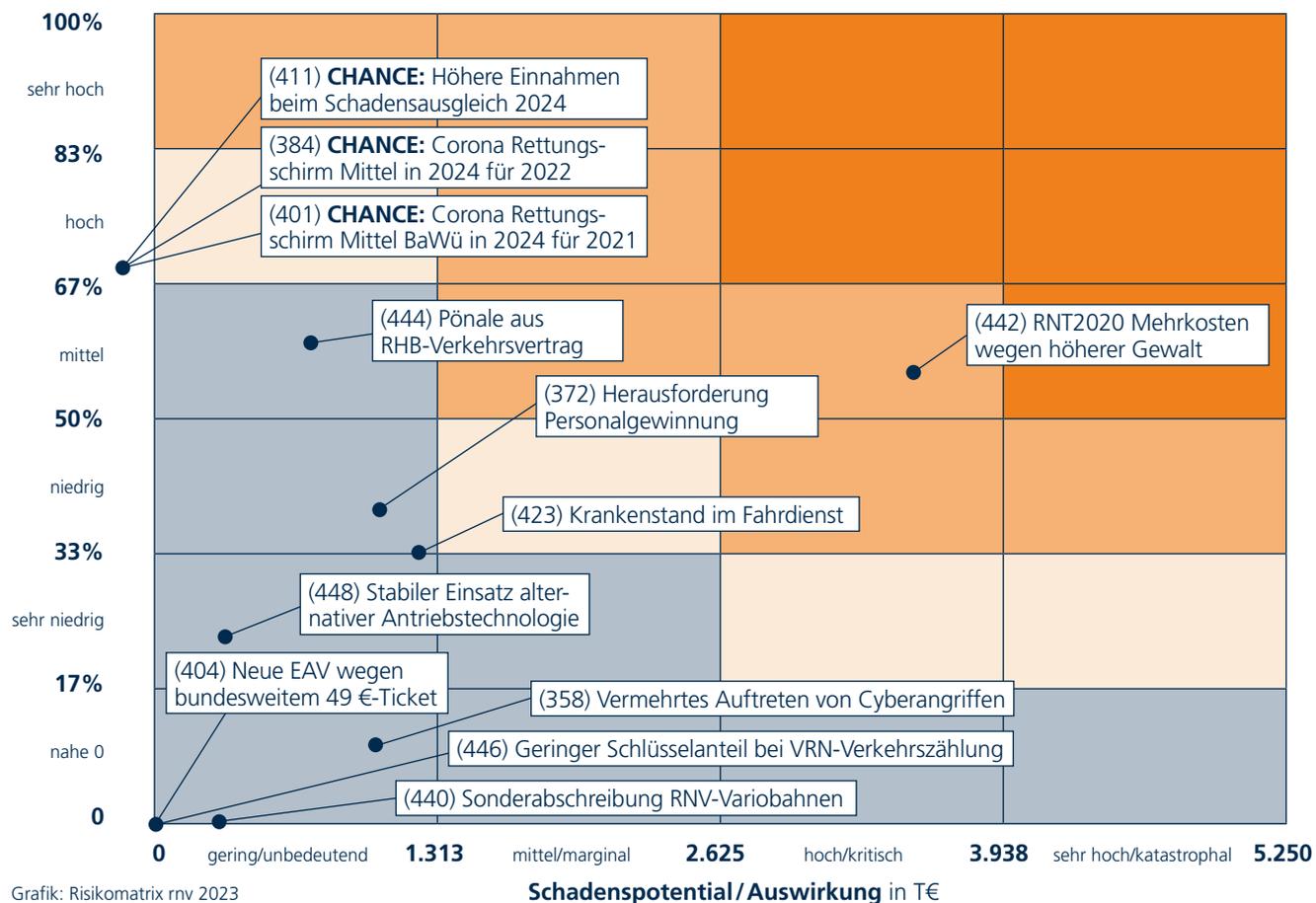
3.2 Chancen- und Risikobericht

**Chancen- und Risikoportfolio**

Zum Ende des Geschäftsjahres 2023 lag die absolute Anzahl der gemeldeten Unternehmenschancen und -risiken bei 73 Einzelsachverhalten. Bedingt durch die weitere Optimierung des Systems, bei welcher auch in diesem Geschäftsjahr verstärkt auf inhaltliche Relevanz sowie die Aggregation von Einzelsachverhalten fokussiert wurde, liegt diese Anzahl wiederum deutlich unterhalb der Zahl der gemeldeten Chancen und Risiken zum Ende des Vorjahres (84 Einzelsachverhalte).

Die einzelnen Chancen und Risiken des Unternehmens werden jeweils mit ihrem Bruttopotenzial und ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit im Hinblick auf das Unternehmensergebnis aus der Wirtschaftsplanung bewertet. Dieser aus dem Produkt der beiden Werte zusammengesetzte annualisierte Erwartungswert des gesamten Portfolios ist im Geschäftsjahr 2023 gegenüber dem Vorjahr (2.359 T€ Chance) u.a. durch die teilweise Realisierung von Unternehmenschancen auf eine Chance von 2.010 T€ leicht gesunken.

Eintrittswahrscheinlichkeit in %



## LAGEBERICHT

### 3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

#### 3.2 Chancen- und Risikobericht

##### **Chancen- und Risikolage 2023 (auszugsweise)**

Die Folgen der Corona-Pandemie wirken im Chancen- und Risikoportfolio der rnv weiter nach. Insbesondere die Chancen aus den Corona-**Rettungsschirmen** Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz für 2021 und 2022 entwickeln sich positiv, da die Erstattungsquoten für Einnahmeverluste höher ausfallen könnten als antizipiert.

Chancen ergeben sich auch aus dem möglichen **Schadensausgleich** für das Deutschlandticket gemäß der aktuellen Schadensrichtlinie, nach welcher bis zu 7,9% Tarifynamisierung plus 1,3% allgemeinem Verkehrsmengeneffekt bei der Dynamisierung der Solleinnahmen angesetzt werden können. Im Wirtschaftsplan wurde lediglich eine Dynamisierung von 4,9% unterstellt. Anzumerken ist hier allerdings, dass die Finanzierung des Schadensausgleichs durch Bund und Länder noch nicht als gesichert gilt.

Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung dauert der Krieg Russlands in der Ukraine weiter an. Zu den globalen ökonomischen und politischen Folgen des militärischen Konflikts gehört das Risiko eines erheblichen, über die bereits erhöhten Ansätze im Wirtschaftsplan hinausgehenden Anstieges der Energiepreise und die unmittelbar und mittelbar damit zusammenhängenden **Verwerfungen bei Preisen und Verfügbarkeit**. Obwohl sich der Markt bei Strom-, Gas- und Treibstoffkosten wie auch bei gestiegenen Ersatzteilkosten einerseits wieder etwas stabilisiert hat und andererseits diese gestiegenen Kostenanteile in der Wirtschaftsplanung eingepreist wurden, zeigt sich die Problematik für die rnv deutlich bei der Festbestellung der neuen RNT2020-Bahnen. Der Hersteller Skoda macht höhere Gewalt geltend und möchte eine erhebliche Preissteigerung gegenüber den ursprünglichen vertraglichen Festlegungen durchsetzen.

Bestimmend für die Risikolage der rnv ist der sich durch die gesamte Wirtschaft ziehende **Fachkräftemangel**. Die Akquise von neuem Personal, einerseits für den Ersatz von altersbedingt ausscheidenden Mitarbeitern oder Fluktuation, andererseits für den

Aufbau von Mehrpersonal aufgrund von geplanten Angebotsausweitungen, ist an vielen Stellen mit weiter gestiegenen Herausforderungen verbunden. Verschärft wird dieses Risiko noch durch den im Vergleich zur Wirtschaftsplanung erhöhten Krankenstand insbesondere im Fahrdienst. Exemplarisch betrifft der Fachkräftemangel sowohl Fahrpersonal als auch IT-Fachkräfte, aber auch Werkstattpersonal und qualifizierte Verwaltungsangestellte.

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

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

Alle im Geschäftsjahr 2023 im Portfolio geführten Risiken werden unter Berücksichtigung der entsprechenden Gegenmaßnahmen als beherrschbar angesehen. Gegenwärtig liegen keine Hinweise auf Risiken vor, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand des Unternehmens gefährdet haben oder künftig gefährden könnten.

LAGEBERICHT

**4. Erklärung zur Unternehmensführung**

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

Für den Planungszeitraum ab 1. Juli 2022 bis 30. Juni 2027 hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 4. März 2022 eine Zielgröße von mindestens fünf Frauen im Aufsichtsrat (25%) und von null für die Geschäftsführung beschlossen. Unter den 20 Aufsichtsratsmitgliedern befanden sich zum 31. Dezember 2023 vier Frauen. Damit beträgt der Frauenanteil im Aufsichtsrat 20%.

Die Geschäftsführung hat als Zielgröße für den Frauenanteil in der ersten und zweiten Führungsebene eine den tatsächlichen Gesamtbeschäftigungsanteil von Frauen übersteigende Quote von einheitlich 25% für den Planungszeitraum bis 30. Juni 2027 beschlossen. Zum Jahresende 2023 waren 13 Frauen und 47 Männer in Führungspositionen der ersten und zweiten Ebene beschäftigt. Dies entspricht einem Frauenanteil von 21,7%.

Mannheim, den 19. April 2024



**Christian Volz**  
Geschäftsführer  
Kaufmännische Angelegenheiten  
Arbeitsdirektor



**Martin in der Beek**  
Geschäftsführer  
Technische Angelegenheiten

**BILANZ**

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim  
zum Stichtag 31.12.2023

<b>Aktiva</b>		<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
	Anhang	in T€	in T€
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		2.804	4.759
Sachanlagen		233.520	227.782
Finanzanlagen		7.597	7.597
<b>Summe Anlagevermögen</b>		<b>243.921</b>	<b>240.138</b>
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	35.738	66.789
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	59.552	71.606
Flüssige Mittel	(4)	164.561	135.399
<b>Summe Umlaufvermögen</b>		<b>259.851</b>	<b>273.794</b>
Rechnungsabgrenzungsposten		945	598
<b>Summe Aktiva</b>		<b>504.717</b>	<b>514.530</b>
<b>Passiva</b>		<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
	Anhang	in T€	in T€
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	10.500	10.500
Kapitalrücklage	(6)	44.919	44.919
Gewinnvortrag		5.856	5.049
Jahresüberschuss		4.407	807
<b>Summe Eigenkapital</b>		<b>65.683</b>	<b>61.275</b>
Fremdkapital			
Rückstellungen	(7)	30.555	23.743
Verbindlichkeiten	(8)	407.704	426.391
<b>Summe Fremdkapital</b>		<b>438.259</b>	<b>450.134</b>
Rechnungsabgrenzungsposten	(9)	775	3.121
<b>Summe Passiva</b>		<b>504.717</b>	<b>514.530</b>

**GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim  
für das Geschäftsjahr vom 1.1.2023 bis 31.12.2023

		<b>1.1.– 31.12.2023</b>	<b>1.1.– 31.12.2022</b>
	Anhang	in T€	in T€
Umsatzerlöse	(10)	274.144	194.905
Erhöhung (+) / Minderung (-) des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen		-34.339	-10.649
Andere aktivierte Eigenleistungen		1.856	1.379
Sonstige betriebliche Erträge	(11)	31.641	70.612
<b>Gesamtleistung</b>		<b>273.302</b>	<b>256.247</b>
Materialaufwand	(12)	119.093	124.411
Personalaufwand	(13)	100.082	89.149
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		17.485	17.297
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(14)	27.205	24.502
Finanzergebnis	(15)	-7.496	-5.644
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(16)	2.504	-1.262
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>4.445</b>	<b>-6.018</b>
Sonstige Steuern	(17)	-38	6.825
<b>Jahresüberschuss (+) / Jahresfehlbetrag (-)</b>	(18)	<b>4.407</b>	<b>807</b>

## ANHANG

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim  
für das Geschäftsjahr vom 1.1.2023 bis 31.12.2023

### Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH – im Folgenden rnv genannt – für das Geschäftsjahr vom 1.1.2023 bis 31.12.2023 ist nach den handelsrechtlichen Vorschriften für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt.

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

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

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

Angaben, für die ein Wahlrecht zum Ausweis in 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, erfolgen Wertaufholungen. Die Herstellungskosten beinhalten neben den Einzelkosten auch angemessene Bestandteile der Gemeinkosten. Zinsen für Fremdkapital werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

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

Bauten auf fremden Grundstücken	14-20 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.



## ANHANG

Anhang der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim  
für das Geschäftsjahr vom 1.1.2023 bis 31.12.2023

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.

Geleistete Anzahlungen werden zum Nennbetrag angesetzt.

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

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

Am 20. Januar 2022 wurde zur Absicherung des Zinsrisikos aus dem Rahmenkreditvertrag für Geldhandelsgeschäfte im Zusammenhang mit dem Projekt „Neubau eines Betriebshofs für Wasserstoffbusse in Heidelberg“ vom 10. Januar 2022 ein Zinsbegrenzungsgeschäft in Form einer Höchstsatzvereinbarung (sog. „CAP“) mit der DZ BANK AG abgeschlossen. Dieses hat eine Laufzeit vom 20. Januar 2022 bis zum 28. Juni 2024. Das Zinsbegrenzungsgeschäft sichert das Zinsänderungsrisiko aus variabel verzinslichen Inanspruchnahmen der vorgenannten Geldhandelslinie mit einem Höchstzinssatz von -0,3 % p. a. (Strike) ab und basiert auf während der Laufzeit variablen Bezugsbeträgen von anfänglich 6.250 T€ bis zuletzt 3.950 T€. Die mit diesem Zinssicherungsgeschäft im Zusammenhang stehenden Zinssicherungskosten (einmalige Optionsprämie) in Höhe von 35 T€ werden mittels eines aktiven Rechnungsabgrenzungspostens ratierlich über die Laufzeit verteilt. Am 05. April 2023 wurde ferner zur Absicherung des Zinsrisikos aus dem Konsortialdarlehensvertrag vom 10. März 2020 in der geänderten Fassung vom 28. März 2023 ein Zinsbegrenzungsgeschäft in Form einer Höchstsatzvereinbarung (sog. „CAP“) mit der DZ BANK AG abgeschlossen. Dieses hat eine Laufzeit vom 05. April 2023 bis zum 31. März 2026. Das Zinsbegrenzungsgeschäft sichert das Zinsänderungsrisiko aus betragskongruenten variabel verzinslichen Darlehen („Fazilität D“) mit einem Höchstzinssatz von 3,25 % p. a. (Strike) ab und basiert auf während der Laufzeit steigenden Bezugsbeträgen von anfänglich 2.850 T€ bis zuletzt 34.947 T€. Die mit dem letztgenannten Zinssicherungsgeschäft im Zusammenhang stehenden Zinssicherungskosten (einmalige Optionsprämie) in Höhe von 345 T€ werden mittels eines aktiven Rechnungsabgrenzungspostens ratierlich über die Laufzeit verteilt.



## ANHANG

Anhang der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim  
für das Geschäftsjahr vom 1.1.2023 bis 31.12.2023

Mit Tarifvertrag vom 6. Juni 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 Lebensversicherungsverein auf Gegenseitigkeit, Koblenz, übertragene Vermögen dient dem Insolvenzschutz gemäß § 7e SGB IV sowie der Werterhaltungsgarantie gemäß § 7d SGB IV der Zeitwertguthaben. Als Treuhänder fungiert dabei der PensTrust e.V., Frankfurt am Main. Das Treuhandvermögen ist als sogenanntes Planvermögen gemäß § 246 Abs. 2 S. 2 HGB zu qualifizieren und zwingend mit der Versorgungsverpflichtung aus dem Zeitwertguthaben zu saldieren. Die Bewertung des Planvermögens erfolgt mit dem beizulegenden Zeitwert (§ 253 Abs. 1 S. 4 HGB). Ein die Anschaffungskosten des Planvermögens übersteigender Zeitwert unterliegt der Ausschüttungs- und Abführungssperre gemäß § 268 Abs. 8 S. 1 HGB. Aufgrund der Saldierungspflicht von bewertetem Planvermögen und bewerteter Rückstellung kann es zu einem Aktivüberhang kommen. Dieser Überhang ist gemäß § 246 Abs. 2 S. 3 HGB unter einem gesonderten Posten als „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ auszuweisen (§ 266 Abs. 2 Buchst. E HGB). Ein aus der Saldierung resultierender Passivüberhang wird unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen.

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

Die 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 (Sterbegeld, Jubiläen, Zeitwertkonten) wurde ein Rechnungszinssatz von 1,76 % (i. Vj. 1,45 %) p. a. bzw. (Demografie-Modell) 1,26 % (i. Vj. 0,84 %) p. a. berücksichtigt. Künftige Gehaltsanpassungen werden mit einem Schätzwert von einheitlich 2,5 % (i. Vj. 2,5 %) p. a. in die Bewertung einbezogen. Als biometrische Rechnungsgrundlagen kommen die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck zur Anwendung.

Die Verbindlichkeiten sind mit den Erfüllungsbeträgen passiviert.

Erhaltene Anzahlungen werden zum Nennbetrag angesetzt.

Als passiver Rechnungsabgrenzungsposten werden vor dem Bilanzstichtag erhaltene Zahlungen ausgewiesen, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen. Der Ansatz erfolgte zum Nennwert.

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

**ANHANG**

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:

	<b>Stand</b>	<b>Eigenkapital</b>	<b>Jahresergebnis</b>	<b>Anteil am Kapital</b>
		in T€	in T€	in %
V-Bus GmbH, Viernheim (V-Bus)	31.12.2023	1.681	48	100
Zentralwerkstatt für Verkehrsmittel Mannheim GmbH, Mannheim (ZWM)	31.12.2023	5.805	1.579	94,9

Die Jahresabschlüsse der V-Bus und der ZWM auf den 31. Dezember 2023 sind zum Zeitpunkt der Erstellung des Anhangs geprüft, aber noch nicht festgestellt.

(2) Vorräte

Aus noch nicht abgerechneten Baumaßnahmen im Rahmen vertraglicher Auftragsfertigungen für Gesellschafter und Dritte (insbesondere MV Mannheimer Verkehr GmbH (MV)) bestehen unfertige Leistungen in Höhe von 14.105 T€. Daneben beinhaltet die Position Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe in Höhe von 21.633 T€.

	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
	in T€	in T€
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	21.633	18.345
Unfertige Leistungen	14.105	48.444
<b>Vorräte</b>	<b>35.738</b>	<b>66.789</b>

## ANHANG

### Angaben zur Bilanz

#### (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 6.924 T€ (Vorjahr: 6.979 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 (7.142 T€; Vorjahr: 5.390 T€), Forderungen aus dem Schadensausgleich für das im März 2023 eingeführte Landesweite Jugendticket (1.471 T€) und das im Mai 2023 eingeführte Deutschland-Ticket (12.358 T€), Forderungen aus Finanzierungsvereinbarungen mit umliegenden Städten bzw. Kreisen (3.475 T€; Vorjahr: 3.594 T€) und Forderungen aus Zuschüssen für die Schwerbehindertenbeförderung (1.921 T€; Vorjahr: 98 T€).

Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen handelt es sich ausschließlich um Forderungen gegen die Tochtergesellschaft V-Bus aus erbrachten Dienstleistungen (59 T€; Vorjahr: 64 T€).

Die Forderungen gegen Gesellschafter umfassen hauptsächlich Forderungen aus der Erbringung von Baudienstleistungen (10.480 T€; Vorjahr: 19.314 T€). Auch hier schlägt sich die Abrechnung zu Prognosekosten nieder. Bei den übrigen Forderungen gegen Gesellschafter handelt es sich wie im Vorjahr ausschließlich um Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden hauptsächlich Steuerforderungen (4.842 T€; Vorjahr: 3.365 T€), Forderungen aus Schadensfällen (3.578 T€; Vorjahr: 2.947 T€), Zuschuss-Forderungen (1.199 T€; Vorjahr: 0 T€) sowie Forderungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm (401 T€; Vorjahr: 12.708 T€) ausgewiesen.



**ANHANG**

Angaben zur Bilanz

**(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände**

	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
	in T€	in T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	37.996	28.948
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	59	66
Forderungen gegen Gesellschafter	11.247	22.309
Sonstige Vermögensgegenstände	10.250	20.283
<b>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>	<b>59.552</b>	<b>71.606</b>

Auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden Einzelwertberichtigungen in Höhe von 877 T€ (Vorjahr: 342 T€) sowie Pauschalwertberichtigungen in Höhe von 20 T€ (Vorjahr: 20 T€) gebildet.

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

**(4) Flüssige Mittel**

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

	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
	in T€	in T€
Kassenbestand	747	865
Guthaben bei Kreditinstituten	163.814	134.534
<b>Flüssige Mittel</b>	<b>164.561</b>	<b>135.399</b>

**(5) Gezeichnetes Kapital**

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

**(6) Kapitalrücklage**

Zum 31. Dezember 2023 beträgt die Kapitalrücklage unverändert 44.919 T€.

**ANHANG**

Angaben zur Bilanz

(7) Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für Personalverpflichtungen (9.866 T€; Vorjahr: 8.236 T€), Rückstellungen für ausstehende Rechnungen (8.383 T€; Vorjahr: 3.842 T€), Rückstellungen für noch zu erbringende Bauleistungen im Rahmen der Abrechnung zu Prognosekosten (6.574 T€; Vorjahr: 6.662 T€), Drohverlustrückstellungen für Stromlieferverträge (3.100 T€; Vorjahr: 0 T€) sowie Rückstellungen für Haftpflichtversicherung (2.466 T€; Vorjahr: 2.441 T€) enthalten.

Aus der Saldierung des auf den Debeka Lebensversicherungsverein auf Gegenseitigkeit, Koblenz, übertragenen Treuhandvermögens mit der Rückstellung für Versorgungsverpflichtungen aus Zeitwertguthaben gemäß § 246 Abs. 2 S. 2 HGB ergibt sich ein passiver Unterschiedsbetrag in Höhe von 172 T€, der unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen wird. Der beizulegende Zeitwert des Treuhandvermögens entspricht mit 1.658 T€ den Anschaffungskosten. Der Erfüllungsbetrag der Versorgungsverpflichtungen aus Zeitwertguthaben beträgt 1.830 T€.

	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
	in T€	in T€
Steuerrückstellungen	18	1.754
Sonstige Rückstellungen	30.537	21.989
<b>Rückstellungen</b>	<b>30.555</b>	<b>23.743</b>

(8) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben gegenüber dem Vorjahr um 12.305 T€ zugenommen. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die Auszahlung der sechsten Darlehensrate über insgesamt 29.745 T€ im Rahmen der Finanzierung des Projekts Rhein-Neckar-Tram 2020 sowie auf die Auszahlungen von Darlehensmitteln aus der laufenden Konsortialfinanzierung zur Betriebsmittelfinanzierung in Höhe von insgesamt 9.270 T€ im Jahr 2023 zurückzuführen. Die zugeflossenen Mittel für die Finanzierung des Projekts Rhein-Neckar-Tram 2020 werden nach Leistungserbringung und Fakturierung sukzessive zur Begleichung der Rechnungen des Herstellers Skoda Transportation verwendet. Die Mittel aus der Betriebsmittelfinanzierung wurden unmittelbar zur Finanzierung beweglicher Anlagegüter eingesetzt, wobei 3.070 T€ auf Investitionen entfallen, die bereits im Geschäftsjahr 2022 getätigt wurden.

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

Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfallen 3.175 T€ (Vorjahr: 11.822 T€) auf Verbindlichkeiten aus der Endabrechnung der Arbeitnehmerüberlassung gegenüber der MV und 2.932 T€ (Vorjahr: 7.847 T€) auf Verbindlichkeiten für bezogene Leistungen im Rahmen des Baugeschäfts.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus dem zusätzlichen Defizitausgleich (16.038 T€; Vorjahr: 6.924 T€) sowie Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MKB (4.341 T€; Vorjahr: 4.528 T€). Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern betreffen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.



**ANHANG**

Angaben zur Bilanz

(8) Verbindlichkeiten

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich ausschließlich um Verbindlichkeiten gegenüber V-Bus aus der Erbringung von Fahrleistungen (1.137 T€; Vorjahr: 199 T€) und der bestehenden umsatzsteuerlichen Organschaft (731 T€; Vorjahr: 830 T€).

Die sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen durch die MV gewährte Darlehen (15.444 T€; Vorjahr: 16.766 T€), Verbindlichkeiten gegenüber anderen Verkehrsunternehmen im Rahmen der Abrechnung rnv-eigener Verkehrseinnahmen im VRN (5.934 T€; Vorjahr: 683 T€), erhaltene Fördermittel für noch nicht abgeschlossene Maßnahmen (2.810 T€; Vorjahr: 441 T€), Zinsverbindlichkeiten (1.023 T€; Vorjahr: 877 T€), Steuerverbindlichkeiten (647 T€; Vorjahr: 642 T€) und Verbindlichkeiten aus Abrechnungsdienstleistungen der rnv für andere Verkehrsunternehmen im VRN (566 T€; Vorjahr: 726 T€).

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden in Höhe von 68.729 T€ (Vorjahr: 82.275 T€) durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen und in Höhe von 250.713 T€ (Vorjahr: 224.380 T€) durch Bürgschaften abgesichert.

Die Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MV wurden in Höhe von 15.444 T€ (Vorjahr: 16.766 T€) durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen abgesichert.

	31.12.2023	davon mit einer Restlaufzeit		
	31.12.2022	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre
	gesamt			
	in T€	in T€	in T€	in T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <i>im Vorjahr</i>	325.481 313.176	24.685 16.722	300.796 296.454	217.648 200.687
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen (davon gegenüber Gesellschaftern) <i>im Vorjahr</i> <i>(im Vorjahr davon gegenüber Gesellschaftern)</i>	16.961 (11.562) 48.641 (43.448)	16.961 (11.562) 48.641 (43.448)	0 (0) 0 (0)	0 (0) 0 (0)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <i>im Vorjahr</i>	14.903 29.405	14.903 29.405	0 0	0 0
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern <i>im Vorjahr</i>	20.760 11.820	16.606 7.479	4.154 4.341	3.406 3.593
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen <i>im Vorjahr</i>	1.868 1.408	1.868 1.408	0 0	0 0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht <i>im Vorjahr</i>	4 8	4 8	0 0	0 0
Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern) <i>im Vorjahr</i> <i>(im Vorjahr davon aus Steuern)</i>	27.727 (647) 21.933 (642)	13.605 (647) 6.489 (642)	14.122 (0) 15.444 (0)	8.832 (0) 10.155 (0)
<b>Verbindlichkeiten <i>im Vorjahr</i></b>	<b>407.704 426.391</b>	<b>88.632 102.860</b>	<b>319.072 323.531</b>	<b>229.886 214.435</b>

## ANHANG

### Angaben zur Bilanz

#### (9) Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten wird für im Voraus bezahlte, langläufige Tickets (Abo-Tickets, Semestertickets) gebildet, deren Restlaufzeit über den Bilanzstichtag hinausreicht (2.865 T€; Vorjahr: 2.702 T€). Weiterhin werden Vorauszahlungen auf eine langfristige Nutzungsvereinbarung über den passiven Rechnungsabgrenzungsposten abgegrenzt (256 T€; Vorjahr: 253 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.

	<b>Gesamt</b>	<b>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</b>
	in T€	in T€
im Folgejahr	180.523	488
im zweiten bis fünften Jahr	189.017	1.781
mehr als fünf Jahre	44.344	2.767
<b>Sonstige finanzielle Verpflichtungen</b>	<b>413.884</b>	<b>5.036</b>

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 2023 beträgt 72.175 T€ (Vorjahr: 67.059 T€) bei einem Beitragssatz von 7,6 % (Vorjahr: 7,3 %) 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.

**ANHANG**

## Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

## (10) Umsatzerlöse

	<b>1.1. – 31.12.2023</b>	<b>1.1. – 31.12.2022</b>
	in T€	in T€
Verkehrserlöse	210.780	143.210
Erlöse aus Bauleistungen	45.221	35.381
Sonstige Umsatzerlöse	18.143	16.314
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>274.144</b>	<b>194.905</b>

Die sonstigen Umsatzerlöse umfassen u.a. folgende Sachverhalte:

Im Rahmen des VRN-Einnahmenaufteilungsmodells wird ein Teil der Fahrgeldeinnahmen als Vertriebsanreiz verteilt. Dies bedeutet, dass die angeschlossenen Unternehmen auf die von ihnen erzielten Kasseneinnahmen eine Vorabzuscheidung in Höhe eines festgelegten Prozentsatzes erhalten. Diese beträgt im Berichtsjahr 8.007 T€ (Vorjahr: 6.531 T€).

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 2.426 T€ (Vorjahr: 2.167 T€).

An die MV wurden im Rahmen des Oberbauprogramms und des Programms höhen- gleiche Kreuzungen Kosten in Höhe von 2.070 T€ (Vorjahr: 2.009 T€) weiterbelastet.

Aus der Vermietung von Werbeflächen hat die rnv Umsatzerlöse in Höhe von 1.699 T€ (Vorjahr: 1.696 T€) erzielt.

## (11) Sonstige betriebliche Erträge

	<b>1.1. – 31.12.2023</b>	<b>1.1. – 31.12.2022</b>
	in T€	in T€
Schadensersatz	2.441	1.877
Ertragszuschüsse	27.405	65.799
Übrige sonstige betriebliche Erträge	1.795	2.936
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	<b>31.641</b>	<b>70.612</b>

Die rnv hat im Geschäftsjahr 2023 Ertragszuschüsse aus dem ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von 2.689 T€ erhalten (Vorjahr: 44.617 T€). Davon entfallen 685 T€ auf den Rettungsschirm 2021 (Testierung im Geschäftsjahr 2022) und 2.004 T€ auf den Rettungsschirm 2022.

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 Gesellschaftern durch Ertragszuschüsse ausgeglichen (23.405 T€; Vorjahr: 20.522 T€).

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 678 T€ (Vorjahr: 2.102 T€) enthalten, die im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (566 T€; Vorjahr: 1.432 T€), Buchgewinne aus Anlagenabgängen (102 T€; Vorjahr: 73 T€) und Erträge aus der Herabsetzung von Einzelwertberichtigungen (4 T€; Vorjahr: 157 T€) betreffen.

**ANHANG**

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

**(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.

	<b>1.1.– 31.12.2023</b>	<b>1.1.– 31.12.2022</b>
	in T€	in T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	45.129	36.727
Aufwendungen für bezogene Leistungen	73.964	87.684
<b>Materialaufwand</b>	<b>119.093</b>	<b>124.411</b>

**(13) Personalaufwand**

Im Geschäftsjahr 2023 waren im Durchschnitt folgende Arbeitnehmer (inkl. Aushilfen) bei der rnv beschäftigt:

	<b>2023</b>	<b>2022</b>
	Anzahl	Anzahl
Kaufmännisches Personal	497	449
Technisches Personal	247	218
Fahrpersonal	876	845
<b>Anzahl Mitarbeiter</b>	<b>1.620</b>	<b>1.512</b>

Der Personalaufwand setzt sich wie folgt zusammen:

	<b>1.1.– 31.12.2023</b>	<b>1.1.– 31.12.2022</b>
	in T€	in T€
Löhne und Gehälter	79.974	70.999
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung)	20.108 (3.436)	18.150 (3.082)
<b>Personalaufwand</b>	<b>100.082</b>	<b>89.149</b>

**(14) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

	<b>1.1.–31.12.2023</b>	<b>1.1.– 31.12.2022</b>
	in T€	in T€
Beiträge, Gebühren und Versicherungen	3.113	3.419
Mieten und Pachten	4.286	3.736
Werbung	1.601	1.808
Personal- und Sozialbereich	2.125	1.531
IT-Aufwendungen	7.856	6.067
VRN-Dienstleistungsentgelt	2.480	2.365
Rechts- und Beratungskosten	1.291	908
Reinigungskosten	1.261	1.781
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	3.192	2.887
<b>Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>	<b>27.205</b>	<b>24.502</b>

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 637 T€ (Vorjahr: 446 T€) enthalten. Hierbei handelt es sich um Zuführungen zu Einzelwertberichtigungen (539 T€; Vorjahr: 148 T€), Abschreibungen auf in Vorjahren entstandene Forderungen (75 T€; Vorjahr: 195 T€) sowie Buchverluste aus Anlagenabgängen (23 T€; Vorjahr: 103 T€).

**ANHANG**

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

**(15) Finanzergebnis**

	<b>1.1.– 31.12.2023</b>	<b>1.1.– 31.12.2022</b>
	in T€	in T€
Erträge aus Verlustausgleichsanspruch	0	378
Aufwendungen aus Verlustübernahme ZWM	0	378
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.220	1.163
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	223
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	8.716	6.584
(davon Bankgebühren)	(842)	(368)
(davon Gesellschafter)	(115)	(60)
(davon verbundene Unternehmen)	(11)	(12)
(davon aus Rückstellungsaufzinsung sonstige)	(20)	(14)
(davon aus Rückstellungsaufzinsung Zeitwertkonten abzüglich Anlageerträge Treuhandvermögen)	(4)	(6)
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-7.496</b>	<b>-5.644</b>

Gegenüber der ZWM bestand aufgrund des Ergebnisabführungsvertrags eine Verlustübernahmeverpflichtung. Gleichzeitig bestand ein vertraglicher Ausgleichsanspruch in Höhe des ZWM-Verlusts gegenüber den Altgesellschaftern der ZWM. Der Ergebnisabführungsvertrag wurde per 31. Dezember 2022 gekündigt und letztmalig für das Geschäftsjahr 2022 durchgeführt.

Aus dem Treuhandvermögen zur Absicherung der Versorgungsverpflichtungen aus Zeitwertguthaben ergaben sich laufende Anlageerträge in Höhe von 20 T€ (Vorjahr: 12 T€), die dem Treuhandvermögen gutgeschrieben wurden. Die Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Zeitwertkonten in Höhe von 24 T€ (Vorjahr: 18 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 Erträge aus Ertragsteuern in Höhe von 2.504 T€ (Vorjahr: Ertragsteueraufwand i.H.v. 1.262 T€). Dabei handelt es sich ausschließlich um periodenfremde Erträge aus Ertragsteuern der Vorjahre.

Nach Ergehen der Verbindlichen Auskunft zur neuen Betrauung im Dezember 2023 wirkt der zusätzliche Defizitausgleich nicht mehr als steuerliche Betriebsausgabe, sondern hat Einlagecharakter. Dies führt dazu, dass das ertragsteuerliche Verlustpotenzial aus dem zusätzlichen Defizitausgleich nicht mehr nach außen gereicht wird, sondern in der rnv verbleibt. Die rnv erhält sämtliche gezahlten Ertragsteuern für die noch offenen Veranlagungszeiträume ab 2019 zurück.

## ANHANG

### Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

#### (17) Sonstige Steuern

Die Aufwendungen aus sonstigen Steuern in Höhe von 38 T€ (Vorjahr: Erträge aus sonstigen Steuern i.H.v. 6.825 T€) umfassen laufende Aufwendungen aus Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von 39 T€ und periodenfremde Aufwendungen aus Umsatzsteuer in Höhe von 1 T€ sowie gegenläufige, laufende Erträge aus Umsatzsteuer in Höhe von 2 T€.

#### (18) Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung vor, den Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2023 zusammen mit dem Gewinnvortrag auf neue Rechnung vorzutragen.

#### Ergänzende Angaben

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

#### Angaben gemäß § 285 Nr. 3 HGB

Im Rahmen eines Factoring-Vertrags werden von der rnv Forderungen aus Abo-Ticketverkäufen sowie aus erhöhtem Beförderungsentgelt an eine Factoring-Gesellschaft verkauft. Im Berichtszeitraum wurden aus einem verkauften Forderungsvolumen von 1.016 T€ (Vorjahr: 751 T€) Zahlungseingänge in Höhe von 294 T€ (Vorjahr: 212 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 2023 beträgt das vom Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar (ohne Umsatzsteuer) 173 T€.

	1.1.–31.12.2023
	in T€
Abschlussprüfungsleistungen	115
Andere Bestätigungsleistungen	58
<b>Summe</b>	<b>173</b>

## ANHANG

### Ergänzende Angaben

---

#### **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.

#### **Haftungsverhältnisse gemäß § 251 HGB**

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

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

#### **Nachtragsbericht**

Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung hält die Krise in der Ukraine weiter an. Da keinerlei geschäftliche Beziehungen mit den Konfliktparteien bestehen, hat der Konflikt keinen unmittelbaren Einfluss auf den Jahresabschluss 2023. Mittelbar wird die rnv voraussichtlich von weiter steigenden Energiepreisen (insbesondere Diesel und Strom) sowie steigenden Materialpreisen aufgrund gestörter Lieferketten betroffen sein.

Mit Rückwirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2023 ist in 2024 die Verschmelzung der ZWM auf die rnv vorgesehen. Damit erlischt die ZWM als Gesellschaft.

## ANHANG

### Organe

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

#### Aufsichtsrat

##### **Damir Besic**

Freigestellter Betriebsrat der rnv

##### **Thomas Blase**

Freigestellter Betriebsrat der rnv

##### **Martin Ehrbar**

Versicherungsfachmann bei der Debeka

##### **Stephan Fuhrmann (bis 31.12.2023)**

Betriebsratsvorsitzender der rnv

##### **Matthias Grimm**

Abteilungsleiter Operatives Marketing der rnv

##### **Patrick Haermeyer (bis 25.04.2023)**

Büroleiter Abgeordnetenbüro Mannheim  
von MdEP Michael Bloss

##### **Ernest Kellner**

Straßenbahnfahrer und Triebfahrzeugführer der rnv

##### **Constanze Kraus**

Referentin des Vorstands GAG Ludwigshafen

##### **Nadja Kürten**

Gewerkschaftssekretärin ver.di Rhein-Neckar

##### **Matthias Pitz (ab 16.05.2023)**

Hausmann

##### **Frank Richter**

Freigestellter Betriebsrat der rnv

##### **Thorsten Riehle**

Geschäftsführer der Capitol Betriebs GmbH

##### **Christoph Rothfuß**

Verkehrsplaner der Deutschen Bahn

##### **Andreas Schackert**

Landesfachbereichsleiter Verkehr,  
ver.di Landesbezirk Baden-Württemberg  
Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats der rnv

##### **Raoul Schmidt-Lamontain**

Bürgermeister für Klimaschutz,  
Umwelt und Mobilität der Stadt Heidelberg

##### **Christian Schreider**

Mitglied des Deutschen Bundestages

##### **Marianne Seitz**

Hausfrau

##### **Christian Specht**

Oberbürgermeister der Stadt Mannheim  
Vorsitzender des Aufsichtsrats der rnv

##### **Monika Szulc**

Sachbearbeiterin Freier Verkauf der rnv

##### **Alexander Thewalt**

Beigeordneter der Stadt Ludwigshafen

##### **Tobias Weisbrod**

Bereichsleiter Recht und Versicherungen der rnv,  
Rechtsanwalt

#### Geschäftsführung

##### **Christian Volz**

Geschäftsführer  
Kaufmännische Angelegenheiten  
Arbeitsdirektor

##### **Martin in der Beek**

Geschäftsführer  
Technische Angelegenheiten

Mannheim, den 19. April 2024

##### **Geschäftsführung**



Christian Volz



Martin in der Beek

## ANLAGENSPIEGEL

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim Entwicklung des Anlagevermögens

Immaterielle Vermögensgegenstände													
	Bruttowerte 01.01.2023	Investitionen Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2023	Abschreibungen 01.01.2023	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2023	Nettowerte 31.12.2023	Nettowerte 31.12.2022
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	23.516	103	-57	173	0	<b>23.735</b>	18.757	2.231	-57	0	20.931	<b>2.804</b>	4.759
Sachanlagen													
	Bruttowerte 01.01.2023	Investitionen Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2023	Abschreibungen 01.01.2023	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2023	Nettowerte 31.12.2023	Nettowerte 31.12.2022
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Grundstücke u. Bauten (einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken)	21.025	197	0	52	-29	<b>21.245</b>	5.929	1.203	0	0	7.132	<b>14.113</b>	15.096
Fahrzeuge für Personenverkehr	181.612	4.874	-3.610	13.765	-1.583	<b>195.058</b>	104.954	9.284	-3.610	0	110.628	<b>84.430</b>	76.658
Technische Anlagen und Maschinen	20.065	306	-111	75	0	<b>20.335</b>	10.516	1.711	-111	-8	12.108	<b>8.227</b>	9.549
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	36.823	4.878	-543	1.638	-143	<b>42.653</b>	26.168	3.056	-521	8	28.711	<b>13.942</b>	10.655
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	115.824	12.687	0	-15.703	0	<b>112.808</b>	0	0	0	0	0	<b>112.808</b>	115.824
<b>Summe</b>	<b>375.349</b>	<b>22.942</b>	<b>-4.264</b>	<b>-173</b>	<b>-1.755</b>	<b>392.099</b>	<b>147.567</b>	<b>15.254</b>	<b>-4.242</b>	<b>0</b>	<b>158.579</b>	<b>233.520</b>	<b>227.782</b>
<b>Gesamt immaterielle Vermögens- gegenstände und Sachanlagen</b>	<b>398.865</b>	<b>23.045</b>	<b>-4.321</b>	<b>0</b>	<b>-1.755</b>	<b>415.834</b>	<b>166.324</b>	<b>17.485</b>	<b>-4.299</b>	<b>0</b>	<b>179.510</b>	<b>236.324</b>	<b>232.541</b>
Finanzanlagen													
	Bruttowerte 01.01.2023	Investitionen Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschüsse	Bruttowerte 31.12.2023	Abschreibungen 01.01.2023	Abschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	Abschreibungen 31.12.2023	Nettowerte 31.12.2023	Nettowerte 31.12.2022
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Anteile an verbundenen Unternehmen	7.573	0	0	0	0	<b>7.573</b>	0	0	0	0	0	<b>7.573</b>	7.573
Beteiligungen	944	0	0	0	0	<b>944</b>	923	0	0	0	923	<b>21</b>	21
Sonstige Ausleihungen	3	0	0	0	0	<b>3</b>	0	0	0	0	0	<b>3</b>	3
<b>Summe</b>	<b>8.520</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8.520</b>	<b>923</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>923</b>	<b>7.597</b>	<b>7.597</b>
<b>Gesamt Anlagevermögen</b>	<b>407.385</b>	<b>23.045</b>	<b>-4.321</b>	<b>0</b>	<b>-1.755</b>	<b>424.354</b>	<b>167.247</b>	<b>17.485</b>	<b>-4.299</b>	<b>0</b>	<b>180.433</b>	<b>243.921</b>	<b>240.138</b>

## 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 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

### Grundlage für die Prüfungsurteile

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

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

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



## BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

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

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

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

*Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts*

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang

steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.



## BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

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

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

Stuttgart, den 19. April 2024

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Andrea Ehrenmann Wirtschaftsprüferin	Thomas Büchler Wirtschaftsprüfer
---	-------------------------------------

## BERICHT DES AUFSICHTSRATS

An die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2023 die ihm nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Über alle wichtigen Ereignisse im Unternehmen wurden wir von der Geschäftsführung regelmäßig, zeitnah und umfassend informiert und in sämtliche für die Entwicklung des Unternehmens bedeutende Entscheidungen eingebunden. Wir haben die Geschäftsführung im Berichtsjahr entsprechend dem Gesellschaftsvertrag überwacht und beratend begleitet.

Die Geschäftsführung informierte uns regelmäßig über Geschäftslage und -entwicklung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH und die Entwicklung der Finanzlage. Ebenso erhielten wir Kenntnis über die Risikolage sowie über die Finanz-, Investitions- und Personal- wie auch die strategische Planung. Darüber hinaus haben wir die Wirtschaftsplanung für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für das Geschäftsjahr 2024 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 Aufsichtsratsitzungen statt.

In der Besetzung des Aufsichtsrats hat es folgende personelle Wechsel gegeben: Patrick Haermeyer ist am 25.04.2023 als Anteilseignervertreter der Stadt Mannheim aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Ihm folgt für die Zeit vom 25.04.2023 bis 16.05.2023 Frau Regina Jutz. Ab 16.05.2023 wurde Herr Matthias Pitz als neues Mitglied in den Aufsichtsrat entsandt.

Herr Stephan Fuhrmann legte sein Aufsichtsratsmandat als Arbeitnehmervertreter zum 31.12.2023 nieder. Ihm folgt ab 01.01.2024 Herr Meiko Weigang nach.

### Schwerpunktthemen der Beratungen

Beratungsschwerpunkte in den Aufsichtsratssitzungen waren die Nachschau des Ergebnisses der Effizienzprüfung des Aufsichtsrats, die Betriebsmittelfinanzierung der Jahre 2023 bis 2025, die Ausübung der Option aus dem Projekt Rhein-Neckar-Tram 2020 sowie die Ausverhandlung der zugehörigen Finanzierungsverträge, die Auswahl der Wirtschaftsprüfer für das Geschäftsjahr 2023, die Entlastung der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2022, die Nachwahl eines Vertreters des Anteilseignervertreters Mannheim zur Entsendung in den Wirtschaftsausschuss des Aufsichtsrats, die Nachwahl eines Arbeitnehmervertreters in den Personalausschuss, den Vermittlungsausschuss sowie den Wirtschaftsausschuss, die Verlängerung der Bestellung des kaufmännischen Geschäftsführers, der Wirtschafts- und Mehrjahresplan des folgenden Geschäftsjahres und der Jahresabschluss des vorangegangenen Geschäftsjahres.

### Billigung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss 2023 und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden nach handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt. Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers GmbH, Mannheim, hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH geprüft und einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.



## BERICHT DES AUFSICHTSRATS

An die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

Der Jahresabschluss und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden uns rechtzeitig vor der Aufsichtsratssitzung vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat diese Unterlagen geprüft und im Beisein der Wirtschaftsprüfer umfassend erörtert. Aufgrund unserer eigenen Prüfung erheben wir keine Einwände und schließen uns den Prüfungsergebnissen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers GmbH, Mannheim, an. Der Aufsichtsrat billigte den Jahresabschluss 2023 und den Lagebericht in seiner Sitzung am 27. Juni 2024 und empfahl der Gesellschafterversammlung, diesen festzustellen.

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

Mannheim, im Juni 2024



Christian Specht  
Aufsichtsratsvorsitzender

## IMPRESSUM

---

### **Herausgeber**

#### **Rhein-Neckar-Verkehr GmbH**

Möhlstraße 27  
68165 Mannheim  
[www.rnv-online.de](http://www.rnv-online.de)

### **Verantwortlich**

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

### **Rechnungswesen und Einkauf**

Jörg Zablonki  
Telefon: 0621 465 17 65  
Telefax: 0621 465 32 14  
[j.zablonki@rnv-online.de](mailto:j.zablonki@rnv-online.de)

### **Titelfoto**

Nikola Neven Haubner  
[www.haubnerfotografie.de](http://www.haubnerfotografie.de)

### **Gestaltung**

Digitale PrePress GmbH | Ludwigshafen  
[www.digitale-prepress.de](http://www.digitale-prepress.de)