

## Geschäftsbericht 2009/10

Menschen verbinden





  
Haltestelle  
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH  
67 Ludwigshafen  
68 Mannheim  
69 Heidelberg  








# Inhalt

• Vorwort der Geschäftsführung	4
<b>Kunden gut informiert</b>	<b>6</b>
• Dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen und auf dem Handy	
<b>Kundenorientiertes Stadtbahnliniennetz</b>	<b>10</b>
• Ausbau des ÖPNV im Mannheimer Norden	
<b>Teamleiter trainieren Fahrpersonal</b>	<b>14</b>
• Workshop »Stressmanagement und Kundenorientierung«	
<b>Lagebericht</b>	<b>18</b>
• Entwicklungen im ÖPNV	19
• Vermögenslage	22
• Investitionen und Finanzierung, Ertragslage	24
• Berichte aus den Unternehmensbereichen	26
• Mitarbeiter	28
• Betriebsmittel	30
• Fahrgäste	34
• Risikomanagement	35
• Ausblick	36
• Nachtragsbericht	37
<b>Jahresabschluss</b>	<b>40</b>
• Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung	41
• Anhang	43
• Bestätigungsvermerk	57
• Bericht des Aufsichtsrats	58
• Impressum, Kennzahlen	60



## ► Vorwort der Geschäftsführung

Den Erfolg eines Verkehrsunternehmens garantieren zufriedene Kunden. Von ihnen hängen nicht nur die Fahrgastzahlen, sondern auch das Image sowie die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens ab. Wer pünktlich, zuverlässig, komfortabel und günstig mit Bus und Bahn fährt, bleibt auch in Zukunft dem Öffentlichen Nahverkehr treu. Mehr noch, zufriedene Kunden sind als Multiplikatoren von unschätzbarem Wert, denn persönliche Empfehlungen auf der Basis positiver Erfahrungen überzeugen oft nachhaltiger als jede Werbekampagne.

Für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH stehen daher ihre Kundinnen und Kunden ganz besonders im Fokus der Aufmerksamkeit. Rund 500.000 Fahrgäste setzen jeden Tag auf die Angebote der RNV. Ob zur Arbeit, zum Einkaufen, in die Schule, zur Uni oder zum Wandern – die Nutzergruppen sind ebenso vielfältig wie ihre Fahrtziele. Eines jedoch haben alle gemeinsam, den Wunsch nach bestmöglicher Bedienungs- und Beförderungsqualität. Um diesem Wunsch gerecht zu werden, setzt die RNV bei ihren Planungen auf vier Themenschwerpunkte:

Umfassende Information der Kunden, bedarfsgerechtes Fahrplanangebot, Erneuerung des Fahrzeugparks und weiterer Ausbau der Infrastruktur.

Entscheidend für den Ausbau der Kundeninformation ist das »Rechnergestützte Betriebsleitsystem« (RBL). Dank zuverlässiger Datenströme können nun alle Fahrtinformationen in Echtzeit geliefert werden, sowohl vor Ort mit stationären Anzeigern als auch mobil mit »RNV Start. Info«. Für die Akzeptanz des Fahrplanangebots ist entscheidend, dass sich Abfahrts- und Taktzeiten nach den Bedürfnissen der Kunden richten. Für den Fahrkomfort schließlich sind der Fahrzeugpark und die regelmäßige Instandhaltung der Infrastruktur relevant. Mit modernen Bussen und Bahnen auf einer guten Infrastruktur pünktlich und sicher zu fahren sowie barrierefrei an den Haltestellen ein- und aussteigen zu können, ist ein wesentlicher Faktor der Kundenzufriedenheit.

Bei den kostenintensiven Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur bedarf es jedoch einer sehr genauen Abwägung, welche Maßnahmen umgesetzt werden können. Auf der einen Seite stehen die Kunden mit ihren berechtigten Anliegen, auf der anderen Seite setzen die öffentlichen Kassen der Realisierung Grenzen. Grundsätzlich gilt zwar, dass sich Investitionen in Infrastruktur,

Fahrzeuge und qualitätsoptimierende Maßnahmen mittel- bis langfristig auszahlen und das Betriebsergebnis verbessern. Angesichts der prekären Finanzlage in den Kommunen wird es aber immer schwieriger, sinnvolle und wertschöpfende Projekte zu verwirklichen. Hinzu kommt, dass auch die Erhaltung des Bestandes zunehmend schwieriger wird. Bundesweit ist ein immer größerer Investitionsstau bei der Erneuerung von ÖPNV-Infrastruktur festzustellen. Angesichts steigender Erwartungen an den ÖPNV ist die Bundes- und Landespolitik noch mehr als bisher gefordert, für eine bedarfsgerechte finanzielle Ausstattung des ÖPNV zu sorgen.

Unter diesem Aspekt ist es wichtig, dass der Nahverkehr möglichst effizient organisiert wird. Der RNV ist es gelungen, mit dem erfolgreichen Abschluss des Projektes »RNV2009« eine solide Basis für noch mehr Kundenorientierung und damit eine weitere Verbesserung der Wirtschaftlichkeit zu schaffen. Seit die Linienkonzessionen von den Allianzunternehmen an die RNV übergegangen sind, ist die RNV unmittelbare Vertragspartnerin der Kunden. Vom Fahrplanangebot über die Fahrzeugbeschaffung bis hin zum Vertrieb erfolgt nun alles aus einer Hand, so dass das ÖPNV-Angebot dem Kunden gegenüber transparenter kommuniziert werden kann. Außerdem ermöglicht die direkte Zuordnung der Fahrgeldeinnahmen eine zuverlässigere Erfolgskontrolle von qualitätsoptimierenden Maßnahmen.

Die Schlüsselposition bei der Kundenorientierung halten jedoch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Ihr Einsatz und Engagement tragen entscheidend dazu bei, dass die RNV ihren Kunden qualitativ hochwertige Dienstleistungen anbieten kann. Zugleich sind die Mitarbeiter direkte Ansprechpartner für die Fahrgäste, sie verkörpern »das Gesicht« des Nahverkehrs. Vor allem das Fahrpersonal steht besonders in der Wahrnehmung der Öffentlichkeit, wenn bisweilen betriebliche Zwänge gegen Kundenwünsche stehen. Deshalb unterstützt die RNV mit neu eingeführten Schulungs- und Beratungsangeboten die Fahrerinnen und Fahrer bei ihrer verantwortungsvollen Aufgabe.

Wir bedanken uns bei allen, auf deren Leistungen das Ergebnis des Geschäftsjahres 2009/2010 basiert – und vertrauen auch in Zukunft auf diese Unterstützung.

  
Andreas Kerber

  
Martin in der Beek



**Fahrtstrecke:**  
Kunsthalle Mannheim →  
Paradeplatz Mannheim

**Häufigkeit:**  
Gelegenheitsfahrer

**Linie:** Stadtbahn 1

**Ticketart:**  
QuadratTicket, Ticket 24

**Grund:** Einkauf und Freizeit

## ► Kunden gut informiert

Dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen und auf dem Handy



### Dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen

Im Geschäftsjahr 2009/2010 hat die RNV den Ausbau der »Dynamischen Fahrgastinformation« (DFI) vorangetrieben. So wurden weitere Haltestellen mit LED-Anzeigetafeln ausgestattet. Sogenannte DFI-Tafeln informieren die Fahrgäste direkt am jeweiligen Bahnsteig über die genauen Abfahrtszeiten der einzelnen Bus- und Bahnlinien. Grundlage dieser Technik ist das »Rechnergestützte Betriebsleitsystem« (RBL), das die RNV im Geschäftsjahr 2007/2008 etablierte.

Die Bordrechner der Fahrzeuge übermitteln jederzeit die exakten Positionen der Bahnen und Busse an die zentrale Leitstelle, wo diese Informationen mit dem Soll-Fahrplan verglichen und daraus die verbleibende Zeit bis zur Abfahrt an der jeweiligen Haltestelle berechnet wird. Zusätzlich werden über die DFI Störungen, Umleitungen oder Sonderverkehre kommuniziert.



14:06



**Kosten DFI-Anzeiger**  
inklusive Planung, Überwachung, Tiefbauamt,  
Elektrotechnik und Hardware,  
Inbetriebnahme.  
Durchschnittlich **35.000 EUR**



# ► Dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen und auf dem Handy



## RNV Start.Info

Aufgrund der hohen Investitionen kann der Ausbau der beliebten Fahrgastinformationstafeln an den Haltestellen nur schrittweise erfolgen. Daher hat die RNV im Geschäftsjahr 2009/2010 die »Dynamische Fahrgastinformation« für Mobiltelefone eingeführt. Die Anwendung RNV Start.Info liefert aktuelle Abfahrtszeiten für alle RNV-Haltestellen und -Linien direkt auf das Handy. Zusätzlich können Nutzer Informationen zu aktuellen Störungen und Sonderverkehren im Liniennetz der RNV sowie RNV-News abrufen.

RNV Start.Info greift über das Mobilfunknetz auf die Daten des Leitstellenrechners der RNV zu. Sofern verfügbar, werden für die Haltestellenauskunft Ist-Zeiten (tatsächlich erwartete Abfahrtszeiten) angezeigt. Sind diese nicht verfügbar, werden die aktuellen Soll-Zeiten (Fahrplandaten) angegeben. RNV Start.Info ist eine JAVA-Anwendung für Mobilfunktelefone. Das Programm kann entweder über ein Download-Portal an einem PC heruntergeladen oder per SMS auf dem Handy installiert werden.

Im Mai 2010 startete der interne Pilotbetrieb des Projektes, bei dem interessierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Applikation intensiv prüfen konnten. Um zum Zeitpunkt der Produkteinführung optimalen Service und höchstmögliche Anwenderfreundlichkeit gewährleisten zu können, führte die RNV gemeinsam mit einem Marktforschungsunternehmen aus der Region zusätzlich eine Fahrgastbefragung durch und ließ das System von Kunden aus dem gesamten RNV-Verkehrsgebiet testen. Die Interviews mit den Testpersonen ergaben durchweg positive Ergebnisse und waren eine Bestätigung für die einfache Bedienung der Handy-Anwendung.

Die RNV arbeitet ständig an der Weiterentwicklung ihres Serviceangebotes; Versionen von RNV Start.Info für iPhone und Androidgeräte sind bereits in Vorbereitung. Auch eine Computer-Anwendung mit Echtzeitinformationen ist in Planung. Außerdem werden die Daten aus dem Betriebsleitsystem der RNV an die Fahrplanauskunftssysteme des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) übergeben, so dass auch hier die Fahrpläne in Echtzeit bei der Fahrplanauskunft berücksichtigt werden können.



Mit »RNV Start.Info« zu jeder Zeit und an jedem Ort gut informiert über die Abfahrtszeiten aller RNV Linien



**RNV Start.Info Zugriffe im ersten Monat** 10. 9.-30. 9. 2010  
956 Downloads | 3783 Abfahrts-Anfragen  
632 Linienvorläufe | 1682 Fahrtvorläufe | 148 FAQ  
230 News | 618 Live-Ticker  
**7093 Abfragen insgesamt**

**»Top Ten« der Haltestellen-Abfragen** 10. 9.-30. 9. 2010  
Mannheim Hbf.: **270** Tattersall: **123** Heidelberg Hbf.: **69**  
Paradeplatz: **196** Abendakademie: **110** Schönau: **69**  
Bismarckplatz: **160** Ellerstadt Ost: **83** Alte Feuerwache: **62**  
Berliner Platz: **136**



 Alessa Mondorf

**Fahrtstrecke :**  
Freyaplatz, Gartenstadt →  
Tattersall (MA-Innenstadt)

**Häufigkeit:** Mo.-Fr.

**Linie:** Bus 55, Stadtbahn 4/X

**Ticketart:** MAXX-Ticket

**Grund:** Schulbesuch



6:55



## ► Kundenorientiertes Stadtbahnliniennetz

Ausbau des ÖPNV im Mannheimer Norden

Investitionen in den Ausbau des ÖPNV führen zu einer deutlichen Steigerung der Fahrgastzahlen und einer höheren Kundenzufriedenheit. Gute Beispiele sind die Inbetriebnahme der Stadtbahn nach Neuhermsheim, die Straßenbahn nach Kirchheim und die Erneuerung des Fuhrparks der RNV.

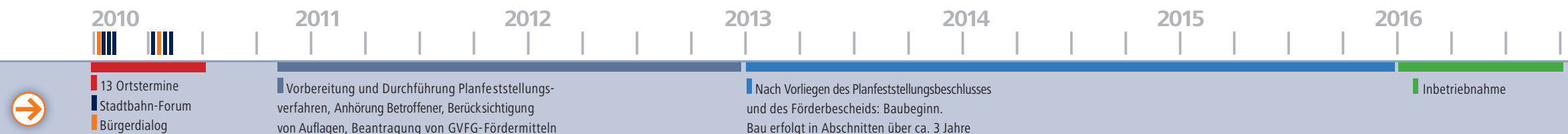
Die RNV unterstützt mit großem Engagement die Bemühungen der Städte und der Region, den Schienenverkehr weiter auszubauen. Dazu gehören sowohl konzeptionelle Vorstudien als auch konkrete Planungen für den Neu- und Ausbau von Strecken. Besonders weit vorangeschritten sind die Planungen für den Ausbau der Rhein-Haardtbahn (RHB2010), die Erschließung des Neuenheimer Feldes in Heidelberg durch eine neue Straßenbahn und den Bau einer Stadtbahntrasse in den Mannheimer Norden.

Dieses vom Gemeinderat am 22. Dezember 2009 im Grundsatz beschlossene Kernprojekt des Mannheimer Nahverkehrsplans erschließt im Mannheimer Norden die Stadtteile Neckarstadt-Ost, Käfertal, Waldhof und Gartenstadt mit rund 80.000 Einwohnern, davon rund 32.000 Bewohnerinnen und Bewohner unmittelbar entlang der geplanten Trasse. Durch diesen Lückenschluss im bereits vorhandenen Netz von Stadtbahnlinien wird sowohl für eine spürbare Entlastung der vom Straßenverkehr stark belasteten Mannheimer Innenstadt als auch eine attraktivere Anbindung der nördlichen Stadtteile an das Zentrum gewährleistet. Umsteigefreie Verbindungen in das Mannheimer Stadtzentrum und zum Hauptbahnhof werden künftig mit deutlich kürzeren Reisezeiten die Qualität des Mannheimer Nordens als Wohn- und Geschäftsstandort steigern.

# ► Ausbau des ÖPNV im Mannheimer Norden



Wegweisend für die Planung des Projektes war die bei einem Vorhaben dieser Art erstmals durchgeführte Bürgerbeteiligung. Im Rahmen eines mehrstufigen Bürgerdialogverfahrens wurden zahlreiche Aspekte des Gesamtprojektes mit der Öffentlichkeit und den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern diskutiert, gemeinsam weiterentwickelt und im Ergebnis sinnvoll optimiert.



Zum Auftakt waren in einer Bürgerveranstaltung am 8. Februar 2010 rund 750 Bürgerinnen und Bürger über die Planungen informiert worden. Im Nachgang wurde ein Forum Stadtbahn-Nord eingerichtet, das sich aus Vertreterinnen und Vertretern der verschiedenen Interessengruppen entlang der Strecke sowie Vertretern der Stadt Mannheim und der Geschäftsführung der RNV zusammensetzte. In fünf Sitzungen konnte das Projekt in allen Facetten diskutiert werden. Dabei wurden in zusätzlichen Arbeitsgruppen Alternativen zur Streckenführung und dem Busnetz besprochen. Zahlreiche Ortstermine und Ortsbegehungen entlang der geplanten Strecke sowie eine gemeinsame Stadtbahnexkursion innerhalb Mannheims ergänzten die Gespräche.

In einer weiteren Bürgerveranstaltung am 12. Juli 2010 informierten die Stadt Mannheim zusammen mit der RNV über die Forumsarbeit und die weiteren Planungen. Im Oktober bestätigte schließlich der Gemeinderat mit überwältigender Mehrheit den Beschluss zur Umsetzung des Projektes auf Basis der optimierten Planungen und gab damit grünes Licht für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.

## Reisezeiten mit der Stadtbahn Mannheim Nord

Reisezeit heute	Umsteigen nötig?	Reisezeit in Zukunft	Umsteigen nötig?	Gesparte Reisezeit
<b>Endstelle Waldfriedhof → Universitätsklinikum</b>				
33 Min.	Ja	17 Min.	Nein	48 Prozent
<b>Endstelle Waldfriedhof → Paradeplatz</b>				
33 Min.	Ja	26 Min.	Nein	21 Prozent
<b>Kasseler Straße → Carl-Benz-Schule</b>				
29 Min.	Ja	16 Min.	Nein	45 Prozent
<b>Kasseler Straße → Hauptbahnhof</b>				
33 Min.	Ja	28 Min.	Nein	15 Prozent
<b>Kasseler Straße → Paradeplatz</b>				
28 Min.	Ja	23 Min.	Nein	18 Prozent
<b>Endstelle Stiller Weg → Carl-Benz-Schule</b>				
26 Min.	Ja	16 Min.	Nein	38 Prozent
<b>Endstelle Stiller Weg → Ludwig-Frank-Gymnasium</b>				
19 Min.	Ja	12 Min.	Nein	37 Prozent
<b>Endstelle Stiller Weg → Paradeplatz</b>				
33 Min.	Ja	23 Min.	Nein	30 Prozent



## ► Teamleiter trainieren Fahrpersonal Workshop »Stressmanagement und Kundenorientierung«



Die Personenbeförderung ist mit einer hohen Verantwortung verbunden und erfordert die dauerhafte Konzentration des Fahrers. Dies kann zu hoher Stressbelastung führen.

Im Rahmen der Gesundheitsförderung führte die RNV daher im Jahr 2009/2010 Workshops für das Fahrpersonal zum Thema »Stressmanagement und Kundenorientierung« durch.

Ziel des Fahrerworkshops ist die spezifische Schulung des Fahrpersonals im Umgang mit Stress, um im direkten Kundenkontakt ein konsequentes kunden- sowie serviceorientiertes Auftreten zu gewährleisten.

Der Lehrgang stellt einen unmittelbaren Bezug der beiden Komponenten des »Stressmanagements« und der »Kundenorientierung« her und schildert das direkte Zusammenspiel zwischen Ursache und Wirkung des eigenen Auftretens gegenüber dem Kunden. Den Fahrern wird die Bedeutung der eigenen Tätigkeit für das Gesamtunternehmen verdeutlicht. Hierbei wird auf eine Veränderung von Einstellungen gezielt, da diese langfristiger wirkt als die Veränderung von Verhaltensmustern. Eine Verinnerlichung der Serviceorientierung wird zusätzlich angestrebt.

Übergreifend ist es zudem wichtig, eine hohe Bereitschaft des Fahrpersonals für Weiterbildungen zu schaffen. In der heutigen Zeit – geprägt von stetiger Veränderung – sind Weiterbildung und lebenslanges Lernen essenzielle Themen, letztlich auch für das Fortbestehen des Unternehmens. Deshalb sind gelungene Beispiele von Weiterbildungen von unermesslichem Wert.



## Erarbeitung der Trainingsinhalte/ Schulung der Moderation

Da die Durchführung von Trainings nicht zu den üblichen Aufgaben der Teamleiter zählte, stellte das Projekt eine große Herausforderung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dar.

In einer fünfmonatigen, gemeinsamen Erarbeitungsphase wurde deshalb ein Konzept geschaffen, mit dem sich die Teamleiter identifizieren können. In dieser Zeit wurden die für das Fahrpersonal relevanten Inhalte entwickelt und in einem Trainerhandbuch zusammengefasst – unter anderem auch mithilfe der Fahrerinnen und Fahrer, die die Inhalte auf ihre Relevanz und Anwendbarkeit überprüft haben. Anschließend wurden die Inhalte des Trainings verinnerlicht und die Moderation intensiv geübt. Hierbei erhielten die Teamleiter auch Unterstützung von externen Experten.

## Aufbau der Workshops:

Jeweils etwa zwölf Fahrer der Unternehmensstandorte Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg stellen die Teilnehmenden des Workshops. Diese Zusammensetzung der Gruppen ermöglicht ein unternehmensweites Kennenlernen, das im Fahreralltag eine beträchtliche Rolle spielt. Außerdem wird bereits vorhandenes Know-how über den Umgang mit Stress und Kundenorientierung unter den Fahrerinnen und Fahrern weitergegeben und durch das Gespräch beim Training für alle nutzbar gemacht.

Die Teamleiter arbeiten in Trainertandems und finden sich in regelmäßigen Abständen zu Reflexionsterminen mit der Personalentwicklung zusammen.

## Mitarbeiterbeteiligung

Die Durchführung sowie Entwicklung der hausinternen Workshops wurde unter Anleitung des Personalmanagements von insgesamt acht Mitarbeitern des Fahrbetriebs, den Teamleitern, vorgenommen.

Durch ihre alltägliche Arbeit – das Betreuen und Anleiten der Fahrerinnen und Fahrer – sowie ihre persönlichen Erfahrungen als (ehemalige) Straßenbahn- oder Busfahrer sind die Teamleiter selbst bestens mit den spezifischen Belastungen im Fahrdienst vertraut. Aus diesem Grund wurde die Entwicklung und Durchführung der Workshops den Teamleitern übertragen.

Zusätzlich konnten mit der Durchführung der Schulungen durch die Teamleiter etablierte Kommunikationsstrukturen nutzbar gemacht und auf bereits vorhandenes Vertrauen aufgebaut werden. Neben diesen inhaltlichen Erwägungen ist die Kostenersparnis ein weiterer positiver Aspekt von Maßnahmen im eigenen Haus.



## Fazit

### Die Workshops erzielen umfangreiche Verbesserungen im Unternehmen:

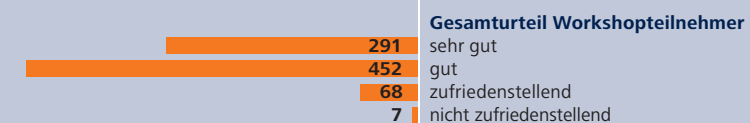
- Das Projekt rückt das Thema Kundenorientierung in den Fokus des Unternehmens. Dies ist für ein Dienstleistungsunternehmen langfristig überlebenswichtig.
- Zusätzlich schafft die Ausbildung der Teamleiter zu Seminarleitern Strukturen, die auch die Vermittlung von weiteren Inhalten vereinfachen. Die Teamleiter sind jetzt in der Lage, weitere Trainings selbstständig zu erarbeiten und durchzuführen.
- Darüber hinaus haben die Teamleiter untereinander eine offene Feedbackkultur entwickelt. Dadurch wird die Möglichkeit, weitere Workshops mit unterschiedlichsten Inhalten anzubieten, vereinfacht und die Weiterbildung des Fahrpersonals bleibt innerhalb der RNV dauerhaft thematisiert.

**Ausgeglichene und kundenorientierte Fahrerinnen und Fahrer sind ein wichtiger Garant zur Steigerung der Kundenzufriedenheit.**

**Fahrpersonal: 921** Personen  
davon:



Stand 30.09.2010



**Gesamturteil Workshopteilnehmer**



## ► Lagebericht

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim  
für das Geschäftsjahr 2009/2010

Mit dem abgelaufenen Geschäftsjahr wurde der vorerst letzte Schritt in der Schaffung eines gemeinsamen Verkehrsunternehmens für die Metropolregion abgeschlossen. Seit Beginn des Geschäftsjahres 2009/2010 erbringt die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) die Verkehrsleistung in den Städten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen sowie auf den Eisenbahnlinien 4 und 5 nach Bad Dürkheim und Weinheim im eigenen Namen und auf eigene Rechnung: Die RNV ist Inhaberin der Linienkonzessionen und erhält die Fahrgelderlöse. Nach Umsetzung des Projektes RNV2009 sind die Städte Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim stimmberechtigte Gesellschafter der RNV und betrauen diese direkt mit der Erbringung der Verkehrsleistung. Bei den Allianzgesellschaften verbleiben das Infrastruktureigentum und das an die RNV überlassene Personal.

### Entwicklungen im ÖPNV

#### Demografischer Wandel

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) muss sich in den kommenden Jahrzehnten demografischen Veränderungen anpassen. Einerseits ist mit einer durchschnittlich älteren Belegschaft zu rechnen, deren Arbeitsfähigkeit zu erhalten ist. Andererseits wird sich auch die Altersstruktur der Fahrgäste selbst ändern und somit das Nutzerverhalten der ÖPNV-Kunden insgesamt. Das Mobilitätsbedürfnis, bezogen auf Wegelängen und Wegehäufigkeit, wird signifikant höher werden. Weiterhin werden immer mehr der Seniorinnen und Senioren über einen eigenen PKW verfügen. Die Schülerzahlen hingegen werden sinken, was zur Folge hat, dass ein erheblicher Anteil regelmäßiger Verkehre entfällt und sich die damit verbundenen Einnahmen für die Verkehrsunternehmen verringern werden.

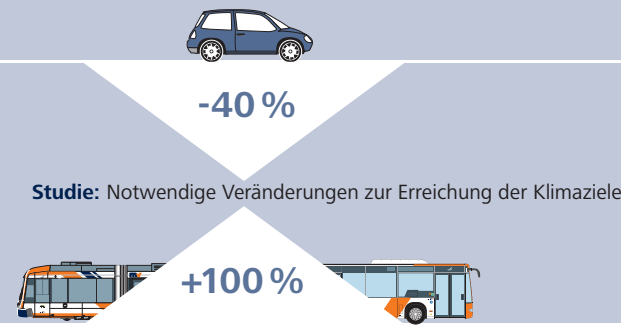
Folgen dieser Entwicklung wiederum können der Abbau von Verkehrsspitzen sowie ein Ausgleich zwischen Haupt- und Nebenverkehrszeiten zugunsten eines gleichmäßig über den Tag verteilten Verkehrsaufkommens sein. Damit einhergehend ändern sich Wegezwecke, Freizeit- und Einkaufsverkehre nehmen zu und Wegebeziehungen werden dezentraler, das heißt die Ziele der Fahrgäste differenzierter.





# ► Lagebericht

## ► Entwicklung im ÖPNV



Besonders bei jüngeren Menschen ist heute schon ein Trend zum bewussten Verzicht auf ein eigenes Auto zu beobachten. Für Verkehrsunternehmen ergibt sich hieraus ein neues Kundenpotenzial, für welches durch ein verbessertes Nahverkehrsangebot weitere Anreize zur Nutzung des ÖPNV geschaffen werden sollten. Takt- und Streckenverdichtung, Abbau von Zugangsbarrieren, die schnelle Verfügbarkeit lückenloser Information und die Erschließung neuer Märkte in zukünftigen Mobilitätsketten sind daher in den nächsten Jahrzehnten weitere Betätigungsfelder für Verkehrsunternehmen.

### Klimawandel

**Zur Einhaltung der Klimaziele ist eine weitere Verringerung der Treibhausgasemissionen erforderlich. Im ÖPNV entstehen gemessen an zurückgelegten Personenkilometern heute schon weniger als 50 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs. Einer Studie der TU Dresden zufolge ist zur Erreichung der Klimaziele eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs um 40 Prozent und eine Verdoppelung der ÖPNV-Leistung in deutschen Städten notwendig.**

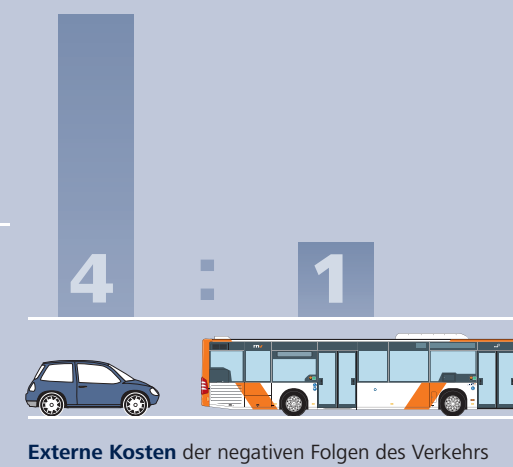
Neben der Betrachtung des Globalklimas ist auch die Berücksichtigung des lokalen Klimas nicht zu unterschätzen: Die Emission von Feinstaub und Stickoxiden im Straßenverkehr sowie die Lärmbelastung beeinträchtigen die Lebensqualität in Städten und vermindern somit deren Attraktivität. Die Aufenthaltsqualität jedoch ist ein entscheidender Standortfaktor.

Erhalt und Förderung sowohl des Global- als auch des Lokalklimas sind somit als gesellschaftlicher Auftrag auch

an die Verkehrsunternehmen anzusehen. Deshalb müssen zusätzliche Anreize zum Umstieg vom eigenen Pkw auf den ÖPNV geschaffen werden.

Insbesondere der weitere Ausbau des Stadtbahn-Streckennetzes stellt dabei auf stark nachgefragten Strecken eine geeignete Maßnahme zur Erreichung der Klimaziele dar. Denn Stadtbahnen haben sowohl die beste Energiebilanz unter den Nahverkehrsmitteln als auch die geringsten externen Kosten. Unter externen Kosten versteht man die negativen Folgen des Verkehrs wie Luftverschmutzung, Lärm, Unfall- und Klimakosten. Nach bundesweiten Befragungen sind 40 Prozent der Autofahrer bereit, bei einem guten Stadtbahnangebot auf den Öffentlichen Nahverkehr umzusteigen, bei einem guten Busangebot sind es dagegen nur etwa fünf Prozent. Weitere kurz- beziehungsweise langfristigen klimaschützenden Maßnahmen sind der vermehrte Einsatz energieeffizienter Technik und erneuerbarer Energien im ÖPNV.

Damit die angestrebten Klimaschutzziele der Bundesregierung erreicht werden können, wird sich der Verkehr in 40 Jahren überwiegend auf alternative Kraftstoffe und innovative Antriebstechnologien stützen müssen. Die Elektromobilität als Schlüsseltechnologie wird hierbei einen wesentlichen Beitrag leisten. Stadtbahnen haben hier bereits einen großen Vorsprung: Sie fahren lokal komplett ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen oder andere Luftschadstoffe und reduzieren den erdölbasierten Kraftstoffverbrauch. Für dieselbe Verkehrsleistung verbraucht die Stadtbahn im Vergleich zum Bus vorbildhaft wenig Energie. Der Elektromotor ist zudem sehr leise. Stadtbahnen sorgen so für mehr Lebensqualität – vor allem bei den Anliegern.



### Finanzierung

**Eine gemeinsame Studie des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), des Städtetages und der Länder zeigt eine weitere Steigerung des investiven und konsumtiven Finanzierungsbedarfs des ÖPNV bis 2025. Bei einem gleichbleibenden Verkehrsanteil des ÖPNV steigt der Mittelbedarf für Neu- und Reinvestitionen auf über 2,8 Milliarden Euro im Jahr, der konsumtive Finanzierungsbedarf sogar auf über 13 Milliarden Euro. Bereits jetzt ist ein Investitionsstau in Höhe von 2,35 Milliarden Euro entstanden, der jedes Jahr um 330 Millionen Euro weiter anwächst. Gleichzeitig verschlechtert sich die Finanzsituation der öffentlichen Haushalte kontinuierlich.**

Negative Folgen des Verkehrs wie Luftverschmutzung, Lärm, Unfall- und Klimakosten werden ebenso »externe Kosten« genannt. Diese werden nicht direkt von den Verkehrsnutzern bezahlt. Laut einer Untersuchung von INFRAS aus dem Jahr 2007 verursacht die Pkw-Nutzung etwa viermal so hohe externe Kosten wie die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine Zuordnung dieser Kosten nach dem Verursacherprinzip und deren Widerspiegelung im Preis der Verkehrsleistung könnte den ÖPNV im Gesamtverkehrssystem deutlich stärken.

Um eine Verschiebung des Modal Split zugunsten des ÖPNV zu erreichen, darf die Qualität des Verkehrsangebotes daher nicht sinken. Eine Reduzierung der Verkehrsleistung zum Zweck der Kostenminderung wäre der Einstieg in eine Abwärtsspirale - ein vermindertes Angebot würde zu einer geringeren Nachfrage führen, die ihrerseits eine Verschlechterung der Effizienz zur Folge

hätte und daraufhin weitere Einschnitte in das Leistungsangebot erforderlich machen würde.

Die Ausdünnung des Angebots ist somit kein geeigneter Weg zur Kostenminderung. Im Gegenteil: Zur Erreichung der verbindlichen Klimaschutzziele des Kyoto-Protokolls sollte das ÖPNV-System offensiv weiter ausgebaut werden. Der hierfür notwendige finanzielle Mehrbedarf ist noch nicht ermittelt worden. Grundsätzlich gilt jedoch, dass der gesamtwirtschaftliche Nutzen des Öffentlichen Personennahverkehrs den konsumtiven Finanzierungsbedarf um mehr als das Dreifache übersteigt.

Dennoch sind die öffentlichen Zuschüsse in den letzten Jahren massiv zurückgegangen, sowohl im investiven Bereich (Regionalisierungsmittel, Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) als auch bei den Betriebskosten (z. B. Ausgleichsleistungen für Schüler und Schwerbehinderte).

Bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes ist entscheidend, dass das bestehende Angebot für die Kunden nur unter besonderer Berücksichtigung der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen marktgerecht weiterentwickelt werden kann. Sinkende Fahrgeldeinnahmen bei gleichzeitigen Kostensteigerungen im öffentlichen Personennahverkehr (beispielsweise Energie- und Personalkosten) erfordern daher Optimierungskonzepte, die den Belangen von Kunden und Städten gleichermaßen gerecht werden können. Kürzungen im Leistungsspektrum sind also möglichst auszuschließen und die Balance zwischen Wirtschaftlichkeit und Attraktivität sensibel auszuloten.



### Rechtsrahmen

Am 3. Dezember 2009 ist die EU-Verordnung 1370/2007 in Kraft getreten. Unter den vergaberechtlichen Regelungen befindet sich auch die Möglichkeit zur Direktvergabe an kommunale Unternehmen. Allerdings wurde für die vergaberechtlichen Regelungen der EU-Verordnung eine Übergangsfrist bis zum Jahr 2019 gewährt. Sollen die Regelungen vor 2019 in Kraft treten, ist eine Umsetzung durch eine Anpassung des nationalen Rechtsrahmens, des Personenbeförderungsgesetzes, erforderlich.

Eine verspätete oder aus Sicht der Aufgabenträger nicht sachgerechte Novelle des Personenbeförderungsrechts könnte dazu führen, dass eine Direktvergabe der Linien-genehmigungen an die RNV zukünftig gefährdet ist. Die Vergabe des nächsten größeren Linienbündels an die RNV steht jedoch erst im Jahr 2014 an. Bis dahin wird mit einer Klärung der Rechtslage gerechnet. Da die beihilferechtlichen Vorgaben der EU-Verordnung ab dem 3. Dezember 2009 auf jeden Fall beachtet werden müssen, wurde zum 1. Oktober 2009 das Projekt RNV2009 umgesetzt. Hierdurch entspricht die RNV nunmehr den rechtlichen Anforderungen der EU-Verordnung.

### Vermögenslage

Die Bilanzsumme der RNV erhöhte sich zum 30. September 2010 um 12,9 Mio. EUR auf 327,3 Mio. EUR. Das Anlagevermögen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 31,0 Mio. EUR. Der Anstieg resultiert hauptsächlich aus der laufenden Bestellung neuer Fahrzeuge im Bus- und Bahnbereich. Durch die im Berichtsjahr getätigten Investitionen steigt die Anlagenquote auf 31,4 % an. Das Umlaufvermögen verringerte sich im Wesentlichen durch eine Bestandsverminderung der noch nicht abgerechneten Leistungen im Berichtsjahr um 18,1 Mio. EUR auf 224,5 Mio. EUR (Vorjahr: 242,6 Mio. EUR) an.

Vermögensstruktur	30.09.2010		Vorjahr	
	Werte in T EUR	Kennzahl	Werte in T EUR	Kennzahl
<b>Anlagenintensität</b>				
Anlagevermögen	102.763	<b>31,4%</b>	71.769	<b>22,8%</b>
Gesamtvermögen	327.342		314.405	
<b>Umlaufintensität</b>				
Umlaufvermögen	224.542	<b>68,6%</b>	242.636	<b>77,2%</b>
Gesamtvermögen	327.342		314.405	

Im Berichtsjahr ist das Anlagevermögen zu 42,2 % (Vorjahr: 47,8%) durch Eigenkapital sowie zu 100,6 % (Vorjahr: 104,4 %) durch Eigenmittel und langfristiges Fremdkapital finanziert.



Anlagendeckungsgrade	30.09.2010		Vorjahr	
	Werte in T EUR	Kennzahl	Werte in TEUR	Kennzahl
<b>Anlagendeckung 1</b>				
Eigenkapital	43.358	<b>42,2%</b>	34.332	<b>47,8%</b>
Anlagevermögen	102.763		71.769	
<b>Anlagendeckung 2</b>				
Eigenkapital	43.358	<b>100,6%</b>	34.332	<b>104,4%</b>
+ mittel- und langfristiges Fremdkapital	59.971		40.621	
Anlagevermögen	102.763		71.769	

Die Eigenkapitalquote beträgt unbereinigt 13,2% (Vorjahr: 10,9%). Bereinigt um den Bestand an unfertigen Leistungen im Rahmen der Bautätigkeit für die Gesellschafter liegt die Eigenkapitalquote bei 26,3% (Vorjahr: 29,1%).

Die Erhöhung des Eigenkapitals um 9,0 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf Zuzahlungen in die Kapitalrücklage in Höhe von insgesamt 8,9 Mio. EUR zurückzuführen. Diese resultieren aus der Einbringung von Straßenbahnen durch die HSB, aus der Einbringung der Anteile an der Zentralwerkstatt für Verkehrsmittel GmbH (ZWM), Mannheim, sowie dem Abschluss der Abwicklungsvereinbarung mit den Gesellschaftern.

Kapitalstruktur	30.09.2010		Vorjahr	
	Werte in T EUR	Kennzahl	Werte in T EUR	Kennzahl
<b>Eigenkapitalanteil</b>				
Eigenkapital	43.358	<b>13,2%</b>	34.332	<b>10,9%</b>
Gesamtkapital	327.342		314.405	
<b>Fremdkapitalanteil</b>				
Fremdkapital	282.537	<b>86,3%</b>	280.073	<b>89,1%</b>
Gesamtkapital	327.342		314.405	
<b>Verschuldungskoeffizient</b>				
Fremdkapital	282.537	<b>651,6%</b>	280.073	<b>815,8%</b>
Eigenkapital	43.358		34.332	
<b>Korrigierter Eigenkapitalanteil</b>				
Eigenkapital	43.358	<b>26,3%</b>	34.332	<b>29,1%</b>
Gesamtkapital	327.342		314.405	
- unfertige Leistungen	162.524		196.581	



## Investitionen und Finanzierung

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 39,7 Mio. EUR investiert (ohne Finanzanlagen). Dabei entfallen rund 0,9 Mio. EUR auf immaterielle Vermögensgegenstände und 38,8 Mio. EUR auf Zugänge im Sachanlagevermögen. Neben der Beschaffung neuer Fahrzeuge im Bus- und Straßen- bzw. Stadtbahnbereich sind Investitionen in den Umbau der Schwerpunktwerkstatt zu nennen.

Die Finanzierung der signifikanten Investitionsprojekte erfolgte durch die Aufnahme von Darlehen. Durch Abschreibungen konnte der Investitionsbedarf in Höhe von 8,8 Mio. EUR abgedeckt werden.

Zur Finanzierung der neuen Stadtbahnfahrzeuge wurden im Berichtsjahr weitere Darlehen bei Kreditinstituten und bei der MVV Verkehr GmbH (ehem. MVV Verkehr AG) aufgenommen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betragen am Bilanzstichtag 32,1 Mio. EUR; die Verbindlichkeiten gegenüber der MVV Verkehr GmbH aus den gewährten Darlehen belaufen sich per 30. September 2010 auf 35,4 Mio. EUR.

Die Liquidität war im Berichtsjahr jederzeit gegeben.

## Ertragslage

Die Gesamtleistung der RNV verminderte sich im Berichtsjahr um 22,8 Mio. EUR auf 165,6 Mio. EUR (Vorjahr: 188,4 Mio. EUR).

Entwicklung der Gesamtleistung	2009/10	Vorjahr
	in T EUR	in T EUR
Verkehrsleistungen	139.755	146.015
Baugeschäft	27.491	43.813
Innenumsatz	-1.627	-1.457
<b>Gesamtleistung</b>	<b>165.619</b>	<b>188.371</b>

Die Verringerung ist auf die Entwicklung der Bestandsveränderungen zurückzuführen. Im Berichtsjahr verminderte sich die Bautätigkeit für Gesellschafter aufgrund noch nicht fertig gestellter oder verschobener Projekte und führte demzufolge zu einer Reduzierung des Bestands an unfertigen Leistungen.

Durch eigene Tätigkeiten für Bauprojekte entsteht zwischen den Segmenten Verkehrsleistungen und Baugeschäft ein Innenumsatz aus innerbetrieblicher Leistungsverrechnung. Diesen innerbetrieblichen Umsatz haben wir zur transparenten Nachvollziehbarkeit für die Berichterstattung im Lagebericht explizit aufgeführt, um die Vergleichbarkeit der Zahlen zu erleichtern.

Aufwandsstruktur	2009/10	Vorjahr
	in T EUR	in T EUR
Materialaufwand	120.798	156.644
Personalaufwand	17.691	13.496
Abschreibungen	8.805	4.359
Sonstige betriebliche Aufwendungen	15.968	12.723

Der Materialaufwand verringert sich gegenüber dem Vorjahr um knapp 35,8 Mio. EUR. Der Haupteffekt dieser Reduzierung liegt im veränderten Geschäftsmodell nach RNV2009. Demnach wird das ausgeglichene Ergebnis der RNV über die Reduzierung von Trassenentgelt und Personalüberlassungsentgelt erreicht. Beide Positionen sind daher im Berichtsjahr erstmals in Summe um 18,9 Mio. EUR gekürzt worden. Rund 16,4 Mio. EUR weniger Fremdleistungen sind im Baugeschäft angefallen. Ein weiterer wesentlicher Effekt ist der Rückgang beim überlassenen Personal von knapp 1,5 Mio. EUR; gegenläufig wirkt sich jedoch eine Steigerung beim Trassenentgelt von 1,1 Mio. EUR aus.

Infolge des geplanten sukzessiven Aufbaus an eigenem Personal stieg der Personalaufwand im Berichtsjahr um rund 4,2 Mio. EUR auf 17,7 Mio. EUR (Vorjahr: 13,5 Mio. EUR) an. Der Pro-Kopf-Aufwand hat sich dabei von 42,8 T EUR auf 43,5 T EUR erhöht.

Der starke Anstieg bei den Abschreibungen ist auf die Aktivierung des »Rechnergestützten Betriebsleitsystems« (RBL) und eine Sonderabschreibung auf einen durch Hochwasser verursachten Untergang einer Straßenbahn zurückzuführen.

Die Erhöhung des sonstigen betrieblichen Aufwandes um 3,2 Mio. EUR ist zum einen auf die mit Übernahme der Konzessionen verbundene Mitgliedschaft im VRN/URN zurückzuführen. Hierbei fällt jährlich ein



Betrag in Höhe von rund 1,6 Mio. EUR für den Gesellschafterbeitrag bei der URN an, der im Vorjahr noch bei den so genannten Allianzgesellschaften abgebildet war. Mieten und Pachten sind um 0,9 Mio. EUR gestiegen, wobei es sich hierbei im Wesentlichen um Umgliederungen aus dem Materialaufwand handelt. Des Weiteren schlägt sich die Ausbuchung einer Forderung gegen die MVV Energie AG von 0,6 Mio. EUR aus Vorjahren im Ergebnis des sonstigen Aufwandes nieder.



## Berichte aus den Unternehmensbereichen

Im Jahr 2010 liegt die Gründung der RNV fünf Jahre zurück und mit dem erfolgreichen Abschluss des Projektes RNV2009 sind die größten Schritte der Restrukturierung innerhalb des Unternehmens nunmehr vollzogen. Die RNV kann künftig die dadurch freigewordenen Ressourcen für die qualitative wie auch für die quantitative Angebotsoptimierung einsetzen, um sich als Verkehrsunternehmen noch intensiver der Kundenbindung und Kundengewinnung zu widmen.

Auch kann sich die RNV nun noch intensiver auf die Öffentlichkeit ausrichten, also auf die Gebietskörperschaften als Gesellschafter und die Bewohnerinnen und Bewohner der Region als Fahrgäste.

Im Juni 2010 waren Vertreter der Kommunen zu einer Informationsveranstaltung über die Entwicklung und aktuelle Situation der RNV eingeladen worden. Am 18. September 2010 wiederum öffneten die Betriebshöfe der drei Standorte Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg ihre Tore am »Tag der Mobilität« für alle Interessierten. Hierbei gab es zahlreiche Möglichkeiten, sich bei Werkstatt- und Leitstellenführungen über den Betrieb der RNV zu informieren, beim Führen eines Stadtbahnwagens auf dem Gelände selbst Fahrzeugtechnik zu »erfahren« und mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern den unmittelbaren Dialog zu pflegen.

Ein bedeutender Beitrag zur Förderung der Kommunikation mit den Kundinnen und Kunden und zur Erhöhung der Transparenz für die Öffentlichkeit war der Bürgerdialog zur geplanten Stadtbahnstrecke Mannheim Nord. Nachdem im September 2009 der Gemeinderat der Stadt Mannheim dem Bau der Strecke zugestimmt hatte, initiierten RNV und Stadt Mannheim gemeinsam die umfassende Bürgerbeteiligung zur Überarbeitung und Feinabstimmung der Streckenführung sowie weiterer Elemente des Betriebskonzeptes. Dieser Bürgerdialogprozess wurde im September 2010 mit mehrheitlicher Zustimmung zu einer während des Dialogs modifizierten Planung beendet.

## Bereich Verkehrsleistungen

Die RNV wurde mit dem Modell RNV2009 von den Städten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen mit der Verkehrserbringung in der Metropolregion Rhein-Neckar betraut und ist damit direkter Partner der Gebietskörperschaften. Darüber hinaus betreibt sie die Verkehrsinfrastruktur hauptsächlich im schienengebundenen Bereich.

	2009/10 in T EUR	Vorjahr in T EUR
<b>Gesamtleistung</b>	<b>139.755</b>	<b>146.015</b>
Materialaufwand	95.244	114.488
Personalaufwand	17.691	13.496
Abschreibungen	8.805	4.359
Sonstige betriebliche Aufwendungen	15.658	12.523
Finanzergebnis	-2.048	-1.097
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>309</b>	<b>52</b>

Mit dem Modell RNV2009 und der Übernahme der Konzessionen für die Linienbündel werden vom URN der RNV die Einnahmen direkt zugeschrieben. Daher setzt sich die Gesamtleistung aus Verkehrserlösen und nicht mehr aus Vertragsentgelten zusammen. Der Rückgang um 6,3 Mio. EUR lässt sich somit auf die geänderten Vertragsstrukturen zurückführen.

Ebenso bildet sich dies im **Materialaufwand** ab, so wird das ausgeglichene Ergebnis der RNV durch die Reduzierung von Trassenentgelt und Personalüberlassungsentgelt herbeigeführt. 18,9 Mio. EUR betrug im Jahr 2010 die Kürzung dieser Positionen.

Durch den geplanten, sukzessiven Aufbau eigenen Personals stieg der **Personalaufwand** im Berichtsjahr auf 17,7 Mio. EUR an.



## Bereich Bauleistungen für Gesellschafter

Der starke Anstieg bei den **Abschreibungen** ist auf die Aktivierung des »Rechnergestützten Betriebsleitsystems« (RBL) und eine Sonderabschreibung auf einen durch Hochwasser verursachten Untergang einer Straßenbahn zurückzuführen.

Die **Sonstigen betrieblichen Aufwendungen** sind insbesondere durch den bereits erwähnten VRN / URN Gesellschafteraufwand von 1,6 Mio. EUR, die umgegliederten Mieten und Pachten und den periodenfremden Aufwand aus der Ausbuchung einer Forderung um 3,2 Mio. EUR gestiegen.

Das negative **Finanzergebnis** ist auf die Investitionen in Fahrzeuge und dem damit verbundenen Anstieg der Kapitalkosten zurückzuführen.

Erstmals übernimmt die RNV mit dem Modell RNV2009 auch ein wirtschaftliches Risiko aus den Finanzierungsvereinbarungen mit Nachbargemeinden. Die Verbesserung des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von rund 260 T EUR resultiert im Wesentlichen aus der Finanzierungsvereinbarung mit den Nachbargemeinden an der RHB-Strecke. Durch einen Sondereffekt konnte hier einmalig ein Überschuss von rund 490 T EUR erwirtschaftet werden. Bereinigt um den Sondereffekt läge der Überschuss bei rund 30 T EUR. Aus der Finanzierungsvereinbarung mit den Nachbargemeinden an der OEG-Strecke bleibt allerdings ein Verlust von 128 T EUR im Ergebnis der RNV stehen.

Zur **Erweiterung** oder zum **Ausbau neuer Infrastruktur** erbringt die RNV Bauleistungen für ihre Gesellschafter. Diese werden separat beauftragt und gegenüber den Gesellschaftern einzeln weiterverrechnet.

	2009/10 in T EUR	Vorjahr in T EUR
<b>Gesamtleistung</b>	<b>27.491</b>	<b>43.813</b>
Materialaufwand	27.159	43.587
Personalaufwand	0	0
Abschreibungen	0	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	332	226
Finanzergebnis	0	0
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Der **Materialaufwand** ist analog zu den Bestandsveränderungen gegenüber dem Vorjahr um rd. 16,4 Mio. EUR stark zurückgegangen, da eine Vielzahl von Projekten komplett oder teilweise in spätere Geschäftsjahre verschoben wurden. Zu nennen wären hier unter anderem der zweigleisige Ausbau der Bergstraße (4,5 Mio. EUR), OEG-Brücke und Wendeschleife Wallstadt (2,2 Mio. EUR), Neckarauer Übergang (1,7 Mio. EUR) und Umbau und Erweiterung von Fahrzeugen GT6N und GT8N (2,8 Mio. EUR).

Bei den realisierten Projekten sind insbesondere der 2. Bauabschnitt Rohrbacher Straße (3,0 Mio. EUR), der Umbau Bahnhof Edingen (2,2 Mio. EUR), der zweigleisige Ausbau der Bergstraße (3,2 Mio. EUR), die Hochbahnsteige Sandhofer Straße (4,3 Mio. EUR) und der Neckarauer Übergang (3,4 Mio. EUR) zu nennen.

## Mitarbeiter

### Umsetzung RNV2009 und ZusammenWachsen

Durch die sorgfältige Vorbereitung und Planung des umfangreichen Projektes RNV2009 wurden die gesamten Personalaufgaben an die RNV erfolgreich übergeben und der Manteltarifvertrag für alle Beschäftigten im Unternehmen eingeführt.

Berücksichtigt wurden im einheitlichen Manteltarifvertrag der RNV einerseits Besitzstandsregelungen mit dynamischen und statischen Elementen, andererseits die Vereinheitlichung von zahlreichen Betriebsvereinbarungen. Ein wichtiger Meilenstein war auch die Neugestaltung und Verschlankung der Betriebsvertretungen. Das heißt, es gibt nur noch ein Gremium der Arbeitnehmervertretungen für alle Beschäftigten unabhängig von deren Status, sei es als überlassener oder RNV-Mitarbeiter. Dem steht ein ebenfalls nach Centern und Aufgabenschwerpunkten neu strukturiertes Personalmanagement gegenüber. Die einheitliche datentechnische Betreuung mit SAP-Human Resources Management Systems für alle Beschäftigten zählte zu den weiteren Neuerungen. Dabei wurden alle SAP-Systeme im Februar 2010 bei einem eigenen Provider am Standort Mannheim zusammengefasst. Ein weiterer Schritt zu mehr Kosteneffizienz und Eigenständigkeit.

Kontinuität und Fortentwicklung zeigten sich darüber hinaus bei der Umsetzung großer Themenfelder aus dem Projekt ZusammenWachsen. Dazu gehört beispielsweise die Führungskräfteentwicklung – diese wurde zur Verbesserung der Führungsqualität als Teil der

Unternehmensstrategie definiert. Dementsprechend wurde mit der Umsetzung in der Ersten Ebene begonnen. Hausintern wurde darüber hinaus ein langfristiges Schulungsprogramm zur Bewältigung von Stress und für mehr Kundenorientierung im Fahrdienst entwickelt und durchgeführt. Dieses hat positive Auswirkungen sowohl auf die Gesundheit der Fahrerinnen und Fahrer als auch auf die Zufriedenheit der Fahrgäste.

Bereits im Jahr 2015 wird in Deutschland mehr als ein Drittel der Erwerbsfähigen älter als 50 Jahre sein. Von diesem demografischen Wandel ist auch die Belegschaft der RNV betroffen. Für den Erhalt der Arbeitsfähigkeit müssen Maßnahmen ergriffen werden, für eine arbeitsmedizinische Betreuung muss gesorgt werden, und das Unternehmen muss über die Fähigkeit verfügen, Arbeitskräfte altersadäquat einzusetzen um der zukünftig geringeren Zahl von jungen Fachkräften, beispielsweise durch die Ausbildung eigenen Nachwuchses, Rechnung zu tragen.

Das Ziel des Programms JobFit ist, die Beschäftigungsfähigkeit der im Schnitt immer älter werdenden Mitarbeiter zu erhalten. Dazu dienen vielfältige gesundheitsfördernde Angebote und Weiterbildungsmaßnahmen für und mit den Mitarbeitern. Zum Beispiel gab es im Rahmen eines Gesundheitstages Informationen zu gesunder Ernährung und Lebensweise, ein Lauftreff für Anfänger und Wiedereinsteiger unter fachlicher Anleitung stand ebenso auf dem Programm wie Autogenes Training und Bewegungsübungen am Arbeitsplatz.



Zahlreiche barrierefreie Maßnahmen sowie hilfsbereites Fahrpersonal erleichtern mobilitätseingeschränkten Menschen den Zugang zum ÖPNV und steigern die Nutzungsqualität des Verkehrsangebotes nachhaltig.

### Entwicklung der Beschäftigten

Die Zahl der von den Allianzgesellschaften überlassenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist weiterhin rückläufig. Der Personalbestand bleibt insgesamt stabil, sodass sich die kostengünstigeren Neueinstellungen durch die RNV insgesamt positiv niederschlagen.

	30.09.2010	Vorjahr	Abweichung	
	Mitarbeiter	Mitarbeiter	Mitarbeiter	in %
Überlassenes Personal	1.373	1.450	-77	-5,31%
RNV Personal*	494	405	89	21,98%
<b>Personalstand gesamt</b>	<b>1.867</b>	<b>1.855</b>	<b>12</b>	<b>0,65%</b>

\* (ohne Azubis und Praktikanten aber einschließlich Aushilfen)

Im Vergleich zum Vorjahr ist die Zahl der Einstellungen beim Fahrpersonal gesunken, im technischen Bereich gestiegen. Der erhöhte Personalbedarf im technischen Bereich ergibt sich durch Aufgabenverschiebungen aus den Allianzunternehmen im Bereich der Infrastruktur und dient der Gewährleistung des Wissenstransfers in der Fahrzeugtechnik. An Flexibilität und Nachfrage orientiert ist der vermehrte Einsatz von Aushilfskräften, überwiegend im Fahrbetrieb.

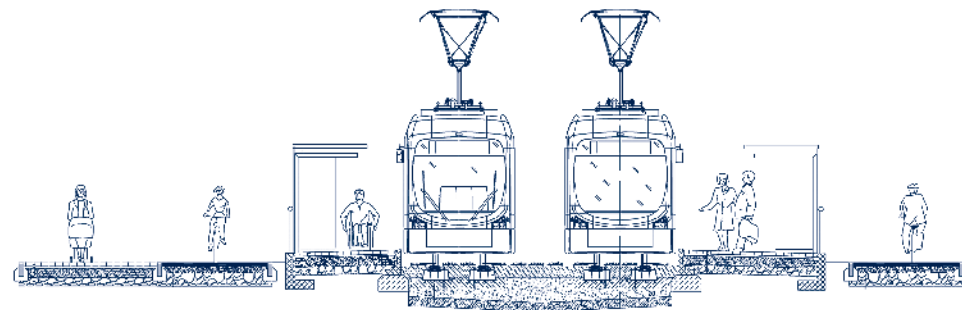


# Paradeplatz

| Linie | Ziel | Abfahrt

6	Neuostheim	2 Min
3	Rheingoldhalle	4 Min
2	Feudenheim	10 Min

## Betriebsmittel



## Infrastruktur

Die stete Instandhaltung und Erneuerung der Gleis- und Fahrleitungsanlagen, die sich nach wie vor im Eigentum der Allianzgesellschaften befinden, sind für die Garantie eines zuverlässigen und sicheren Fahrbetriebes unerlässlich. So wurden auch im vergangenen Geschäftsjahr an verschiedenen Stellen im Verkehrsgebiet der RNV Gleise erneuert. Zusätzlich werden weiterhin gemäß den gesetzlichen Vorgaben sämtliche Stadtbahnhaltestellen sukzessive barrierefrei ausgebaut. Im Jahr 2010 wurden beispielsweise in der Sandhofer Straße in Mannheim sechs Haltestellen entsprechend ausgestattet und modernisiert. Im Zusammenhang mit diesen Arbeiten wurden ebenso wie an der Haltestelle Vogelstang Zentrum und in der Theodor-Heuss-Anlage in Neuostheim auch die Gleise erneuert. In Heidelberg wurde nach rund zwei Jahren die vollständige Sanierung der Rohrbacher Straße mit dem barrierefreien Ausbau zweier Haltestellen abgeschlossen.

Ein weiteres wichtiges Projekt beim konsequenten Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs konnte die RNV im Oktober 2009 in Ludwigshafen abschließen: Nach rund zwölfmonatiger Bauzeit wurde die neue Endhaltestelle im Ludwigshafener Stadtteil Oppau offiziell ihrer Bestimmung übergeben. Die alte zweigleisige Anlage mit Bahnsteigen im Bogenbereich wurde zugunsten einer eingleisigen Schleife entfernt, stattdessen liegt die Haltestelle nun in der Geraden. Dies erleichtert dem Fahrpersonal die Sicht auf die Türen.

Damit weiterhin das Überholen von Stadtbahnen oder das Abstellen von Verstärkerwagen möglich ist, wurde die Haltestelle mit einem zweiten Bahnsteiggleis ausgestattet. Direkt westlich an den Bahnsteig grenzen vier Bushaltestellen für die Linien zur Pfingstweide, nach Edigheim und nach Oppau West. Ebenso wie die Bahnsteige sind die Bushaltestellen behindertengerecht ausgebaut und mit Blindenleitsystemen sowie mit Fahrgastunterständen ausgestattet. Und dank der »Dynamischen Fahrgastinformation« (DFI) können sich die Fahrgäste nun stets über den aktuellen Betriebsablauf informieren.

Ein weiteres größeres Projekt ist der Umbau des Bahnhofes Edingen auf der Linie 5. Der Bahnhof wird seit Juli 2010 barrierefrei gestaltet. Gleichzeitig wird für noch mehr Komfort und Sicherheit der Fahrgäste der Bahnübergang mit Schranken und Lichtsignalen gesichert und eine Park&Ride-Anlage sowie Fahrradstellplätze neu errichtet.

Im Geschäftsjahr 2009/2010 wurde mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke der Linie 5 an der Bergstraße begonnen; eine Infrastrukturmaßnahme, die bis Herbst 2012 dauern soll. Seit April 2010 baut die RNV den Abschnitt der Linie 5 entlang der Bergstraße vom Bahnhof Weinheim bis zum Bahnhof Schriesheim auf rund 9 Kilometern zweigleisig aus. Darüber hinaus werden sämtliche Haltepunkte und Bahnhöfe im Streckenabschnitt Weinheim-Schriesheim barrierefrei gestaltet. Im Bereich Großsachsen-Süd wird zusätzlich eine neue Haltestelle gebaut. Konkrete Ziele der Maßnahme sind, einen durchgehenden 10-Minuten-Takt auch auf diesem Streckenabschnitt anzubieten, die Fahrtzeiten zu verkürzen sowie die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit auf der gesamten

## Betriebstechnik

Im Januar 2010 wurde das »Rechnergesteuerte Betriebsleitsystem« (RBL) der RNV erfolgreich abgenommen. Das System ist eines der modernsten in Deutschland, und der Zeitraum von der Einrichtung bis zur vollen Funktionsfähigkeit war im Vergleich mit anderen Unternehmen außerordentlich kurz. Das RBL ermöglicht die Steuerung und Überwachung aller Busse und Bahnen der RNV von einer zentralen Leitstelle am Standort Mannheim. Darüber hinaus bildet das System die Grundlage für die »Dynamische Fahrgastinformation« (DFI) an Haltestellen. Derzeit sind etwa 33 Haltestellen damit ausgestattet, der weitere Ausbau folgt sukzessive. Die DFI liefert die genauen Abfahrtszeiten der Bus- und Bahnlinien im Verkehrsgebiet der RNV. Zusätzlich ist es möglich, die Fahrgäste über Störungen, Umleitungen oder Sonderverkehre ohne Zeitverzögerung über die digitalen Anzeigetafeln an den Haltestellen zu informieren. Moderne Betriebsleitsysteme bieten die Ressourcen für eine optimale Angebotskoordination. Dieses Angebot erhöht die Kundenzufriedenheit und gleichzeitig wird die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens durch Verringerung des Personalbedarfs erhöht.

Ein neues Serviceangebot, das durch das RBL möglich geworden ist, wurde im September 2010 der Öffentlichkeit präsentiert: die Anwendung »RNV Start.Info« für Mobiltelefone. Mit dieser Anwendung können die aktuellen Abfahrtszeiten für alle RNV-Haltestellen und -Linien mit dem eigenen Handy abgerufen werden. Zusätzlich erhalten Nutzer Informationen zu Störungen und Sonderverkehren. Damit sind auch an Haltestellen, die noch nicht mit Dynamischen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet sind, Echtzeit-Abfahrtszeiten verfügbar.

Ringlinie zu erhöhen. Gleichzeitig werden die Bahnhöfe und Haltepunkte barrierefrei ausgebaut und die Bahnübergänge technisch gesichert bzw. die bereits vorhandenen technischen Sicherungen auf den neuesten Stand gebracht. Die Fahrleitungsanlage wird komplett neu errichtet und die Fahrstromversorgung wird verstärkt. Für die Dauer des Gleisbaus ab Frühjahr 2011 wird die RNV auf dem betroffenen Streckenabschnitt einen Schienenersatzverkehr mit Bussen einsetzen.

## Fuhrpark


Durch Investitionen in den Fuhrpark wird der hohe technische Standard der RNV fortwährend an aktuelle Anforderungen angepasst. In vielerlei Hinsicht werden die üblichen Standards sogar übertroffen und sorgen so auch für Zukunftssicherheit: Alle 19 neuen Stadtbahnfahrzeuge, die bei Bombardier Transportation GmbH geordert wurden, sind mit dem Mitrac Energy Saver ausgestattet, außerdem mit TFT-Bildschirmen und Videoüberwachung.

Darüber hinaus wurde mit dem Umbau des ersten dreiteiligen Gelenkfahrzeugs vom Typ M&C begonnen: Die betreffenden Fahrzeuge werden um einen niederflurigen Mittelteil ergänzt und die Innenausstattung wird modernisiert.

Zehn neue Gelenkbusse sowie weitere zehn Standardbusse fahren seit dem Geschäftsjahr 2009/2010 auf den Linien der RNV, elf davon mit Rollstuhl- oder Rollstuhlrampe. Seit 2010 sind alle Busse ab Werk mit TFT-Monitoren und Videoüberwachung ausgestattet.





 <b>Caroline Brack</b>
<b>Fahrtstrecke:</b> Duale Hochschule Mannheim → Hauptbahnhof Heidelberg
<b>Häufigkeit:</b> Mo.-Fr.
<b>Linie:</b> Stadtbahn 5
<b>Ticketart:</b> Semesterticket
<b>Grund:</b> Studium

9:20





Globalzufriedenheit RNV Kunden 2010

## Fahrgäste

Im Rahmen der 2007 gestarteten Qualitätsoffensive lässt die RNV ihr Verkehrsangebot regelmäßig durch entsprechende Beauftragung des Meinungsforschungsinstituts TNS infratest evaluieren. Laut den Ergebnissen dieser Untersuchung aus dem Jahr 2010 liegt die RNV im Gesamtergebnis über dem Bundesdurchschnitt. Auch hat sich das RNV-eigene Ergebnis seit Beginn der Maßnahme im Jahr 2007 deutlich verbessert. Die Globalzufriedenheit der Kundinnen und Kunden liegt mit 2,76 auf einer Schulnoten-Skala von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend) um 0,9 Punkte über dem Branchendurchschnitt, und vor allem bei den wichtigen Aspekten wie Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, dem Platzangebot, der Freundlichkeit des Personals und besonders bei der Fahrgastinformation an Haltestellen sowie in den Fahrzeugen ist die Zufriedenheit deutlich gestiegen.

Ein positives Sicherheitsempfinden ist ein wichtiger Faktor bei der Verkehrsmittelwahl. Für noch mehr Sicherheit in Bussen und Bahnen setzt die RNV seit Oktober 2009 mobile Teams für Service und Sicherheit ein, die jeweils einzelne Linien im RNV-Netz begleiten und den Fahrgästen als Ansprechpartner bei Fragen und Problemen zur Verfügung stehen. Mit Handfunkgerät und Mobiltelefon ausgestattet, können sie jederzeit Kontakt zur Leitstelle und untereinander aufnehmen. Neben der Hilfestellung für Fahrgäste haben sie die Aufgabe, bei Großveranstaltungen für zügiges und sicheres Ein- und Aussteigen zu sorgen und eventuelle Beschädigungen an Haltestellen an die zuständigen Serviceteams zu melden – auch dies nicht zuletzt im Dienste der Sicherheit. Denn Untersuchungen zeigen, dass es an sauberen Orten zu

weniger Gewalt kommt. Ebenfalls der Prävention und im Bedarfsfall der Aufklärung von Straftaten dienen die Videokameras in den Fahrzeugen, mit denen rund 20 Prozent der Stadtbahnfahrzeuge und rund 40 Prozent der Busse bereits ausgestattet sind.

Indem die RNV gewährleistet, dass sich Fahrgäste subjektiv sicher fühlen können, begegnet sie effektiv einer möglichen Zugangsbarriere zum ÖPNV.

**Mit der Taktverdichtung im Abendverkehr** in Mannheim ist das Dienstleistungsangebot der RNV im Juni 2010 erweitert worden. Die Stadtbahn-Linien fahren seither im 20-Minuten-Takt statt wie zuvor alle halbe Stunde. Dadurch verkürzen sich die Reisezeiten, da die Wartezeiten auf die Anschlüsse an den Knotenpunkten entfallen. Zusätzlich erhöht sich die Fahrplantransparenz, denn die Abendfahrpläne sind nun mit denen des Wochenendes identisch und im Vergleich zum Tagesfahrplan fährt einfach jede zweite Bahn. Auch die Betriebsflexibilität wird durch die neue Taktung erhöht, da sich die Anzahl der gleichzeitig an einem Knotenpunkt anwesenden Linien verringert und folglich im Bedarfsfall auch längere Züge eingesetzt werden können.

Die Möglichkeit zu mehr Mobilität in den Abendstunden eröffnet für die Kundinnen und Kunden der RNV Freizeit- und Bildungsmöglichkeiten ebenso wie berufliche Flexibilität: Für den Weg zur abendlichen Unterhaltung, zu sozialem Austausch, zu kulturellen Angeboten, aber auch zur Arbeit im Schichtdienst steht ein zuverlässiges und dicht getaktetes ÖPNV-Angebot zur Verfügung.



## Risikomanagement

Auch im betrachteten Geschäftsjahr wurde das RNV Risikomanagement nach Maßgabe des unternehmensinternen Risikomanagementsystems durchgeführt. Es erfüllt die Anforderungen als Überwachungs- und Frühwarnsystem zum Zwecke der Risikokontrolle und -steuerung nach den Vorschriften des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmen (KonTraG) wie auch die freiwilligen Verpflichtungen des Unternehmens.

Die regelmäßige Überprüfung aller Unternehmensbereiche auf mögliche neue Risiken und Chancen aus der Geschäftstätigkeit sowie die Aktualisierung der Inhalte und Bewertungen der bestehenden Risiken findet einmal pro Quartal statt. Sie wird im Risikomanagementsystem erfasst und als Risikobericht kommuniziert. Hierbei spielen vor allem finanzwirtschaftliche und technische Risiken eine Rolle.

### Ausgewählte Risiken :

#### Neue Einnahmenaufteilung im URN

Ab 2010 soll ein neues Einnahmenaufteilungsverfahren im URN eingeführt werden. Dieses gilt ggf. auch rückwirkend für 2009. Eine neue Einnahmenaufteilung beinhaltet für die RNV das Risiko, dass es zur Verschlechterung der RNV-Einnahmenanteile kommt.

Die Strategie der RNV im Umgang mit diesem Risiko bedingt die kontinuierliche Beobachtung der Entwicklungen und Diskussionsstände und daraus resultierend die gezielte Einflussnahme in den Gesellschafterversammlungen des URN. Ebenso muss die RNV ihren Einfluss gegebenenfalls auch unter Mobilisierung der politischen Ebene geltend machen.

#### Ausfall von Schienenfahrzeugen durch Serienschäden

Durch die hohe Gleichzeitigkeit der Beschaffung der ersten Generation Niederflurfahrzeuge im Zeitraum 1994 – 1996 und der Verwendung von Gleichteilen in diesen Fahrzeugen unterschiedlicher Herkunft treten vermehrt serienbedingte Störungen auf. Die Folge sind Fahrausfälle an allen Standorten aufgrund der reduzierten Fahrzeugreserve. Es besteht das Risiko, dass die Werkstatt nicht mehr in der Lage ist, diese Störungen zeitgerecht zu beheben.

Als Gegenmaßnahme wird sowohl eine personelle Verstärkung des Werkstattpotentials als auch die Aufschubung des Verkaufes von Altfahrzeugen vorgeschlagen. Kontinuierliche prozessuale Verbesserungen (KPV) werden im Bereich Werkstatt bereits umgesetzt. In 2011 erfolgt darüber hinaus die Neufestlegung der Fahrzeugreservequote.

#### Betriebshof Heidelberg

Nach wie vor als Risiko thematisiert ist der Betriebshof Heidelberg, der sowohl im Hinblick auf seine bauliche Struktur wie auf auch den gestiegenen Platzbedarf nicht mehr den gegenwärtigen Anforderungen entspricht.

Angedacht ist eine grundlegende Sanierung des Betriebshofs, um die erheblichen Beeinträchtigungen durch die Abstellungssituation sowie die Mängel an der Bausubstanz zu beseitigen.

#### Fahrzeugmehrbedarf

**Anstieg Fahrgastzahlen:** Die gesamtwirtschaftliche Lage bei ständig steigenden Energie- und Treibstoffpreisen reduziert den Individualverkehr und begünstigt den öffentlichen Personennahverkehr. Die Fahrgastzahlen nehmen zu, was sich über verlängerte Ein- und Umsteigezeiten auf die Fahrplaneinhaltung auswirkt. Ferner könnten die bereitgestellten Kapazitäten nicht mehr ausreichen.

## Ausblick

**Lokalpolitik:** Aus politischen Erwägungen weisen die Städte vermehrt Geschwindigkeitsbeschränkungen aus, gerade im innerstädtischen Bereich. Auch hierdurch werden die Fahrplandispositionen belastet. Eine Maßnahme gegen dieses Risiko ist die Installation von Lichtsignal-Bevorrechtigungen.

**Aufsichtsbehörden:** Durch erhöhte technische Anforderungen der Aufsichtsbehörden entstehen Fahrzeugausfallzeiten während der Umrüstung; alternativ muss eine Neubeschaffung vorgezogen werden.

Zusammengenommen können die geschilderten Effekte einen Fahrzeugmehrbedarf durch Fahrplananpassungen und Veränderung der Fahrzeugumläufe verursachen. Das führt neben den Aufwendungen für die eigentlichen Mehrfahrzeuge auch zu erhöhten Aufwendungen für zusätzliches Personal, für den Mehrbedarf an Fahrzeugreinigung, -wartung und -reparatur.

### Umsatzsteuerrisiken

Im Geschäftsjahr 2009/2010 wurde festgestellt, dass die umsatzsteuerliche Behandlung von Geschäften der RNV partiell nicht mit der Vorschrift des § 13b UStG übereinstimmt. Die sich hieraus für RNV als bauleistender Unternehmer ergebende Umkehr der Steuerschuldnerschaft auf den Leistungsempfänger von Bauleistungen wurde nicht konsequent beachtet. Maßnahmen zur Aufarbeitung und Korrektur des Sachverhalts wurden bereits vollständig eingeleitet und haben sich auf den Jahresabschluss zum 30. September 2010 ausgewirkt. Neben einer Rückstellung für Zinsrisiken in Höhe von 0,4 Mio EUR sind Verbindlichkeiten gegenüber dem Finanzamt aus Vorsteuerkorrekturen sowie Forderungen gegen die durch RNV beauftragten Baudienstleister aus Umsatzsteuerkorrekturen in betragsgleicher Höhe von jeweils 6,1 Mio EUR berücksichtigt. Nach unserer Einschätzung sind die Forderungen gegen die Baudienstleister als voll werthaltig anzusehen. Gleichzeitig wurden im aktuell laufenden Geschäftsjahr umfassende Maßnahmen ergriffen, um den Sachverhalt abschließend mit den Finanzbehörden zu erörtern.

Im kommenden Geschäftsjahr führt die RNV gleich zwei Planfeststellungsverfahren für bedeutende Infrastrukturmaßnahmen durch: in Mannheim für die Stadtbahn Nord und in Heidelberg für die neue »Campuslinie«. Beide Strecken werden in der jeweiligen Stadt das bereits vorhandene Schienennetz vervollständigen, das Nahverkehrsangebot für ÖPNV-Nutzer ergänzen und hierdurch nicht zuletzt auch die Belastung für die Umwelt verringern.

Für die nähere Zukunft ist zudem geplant, die Zusammenarbeit mit den Gesellschaftern und Aufgabenträgern der RNV zu intensivieren. Den Kommunen wird dabei größere Transparenz angeboten und der zuverlässige Nachweis der Zielvorgaben durch die RNV ermöglicht. Auch ist eine Vereinheitlichung der zum Teil noch unterschiedlichen Leistungsstandards in den Städten angestrebt, um gemeinsame Ziele künftig noch effizienter zu erarbeiten.

Nachdem mit RNV2009 die Verkehrskonzessionen von den Allianzgesellschaften auf die RNV übergegangen sind, ist diese mit rund 45 Prozent der Einnahmen und der Gesellschaftsanteile das größte Verkehrsunternehmen im Unternehmensverbund Rhein-Neckar (URN). Diese Größe bildet die Basis für eine Neupositionierung im Verbund und damit eine größere Einflussnahme auf die Tarifstruktur: die Steigerung der Nutzerfinanzierung, der Ausbau der RNV-Vertriebsdienstleistung und die Anwendung moderner Vertriebstechologien zum Abbau von Zugangsbarrieren stehen hierbei im Mittelpunkt der Betrachtungen.



**Künftige Ergänzungen des vorhandenen Schienennetzes optimieren das Nahverkehrsangebot zur Zufriedenheit aller Fahrgäste.**

Gleichzeitig strebt die RNV den weiteren Ausbau ihres »Rechnergesteuerten Betriebsleitsystems« (RBL) in der Region an. Dadurch wird die Angebotsqualität weiterhin optimiert, die Kundeninformation deutlich intensiviert und durch die Möglichkeit einer unmittelbaren Koordination mit anderen Verkehrsunternehmen die Reduktion von Parallelverkehren erleichtert.

Im Jahr 2024 werden die derzeit gültigen Verträge der RNV mit ihren stimmberechtigten Gesellschaftern, den Städten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen, über die Beauftragung mit der Erbringung der Verkehrsdienstleistung auslaufen. Die RNV erarbeitet momentan ein Strategiepapier, welches Strategien zur Entwicklung des Unternehmens in den kommenden fünfzehn Jahren formuliert. Als Handlungsfelder werden weitere strukturelle Maßnahmen zur Kostenreduzierung und der nachfrageorientierte Ausbau des Verkehrsangebotes definiert. Somit kann dem stets wachsenden Wettbewerbsdruck in der Branche sinnvoll begegnet werden.

Die nächsten beiden Geschäftsjahre der RNV werden geprägt sein von nahezu stagnierenden Verkehrserlösen aus den Linienkonzessionen, was sich für die RNV auf eine kaum ansteigende Gesamtleistung auswirken wird. Gleichzeitig werden die Investitionen und die daraus resultierenden Abschreibungen und Zinsbelastungen weiter ansteigen, wodurch die Gesamtkosten der RNV steigen. Durch das Modell nach RNV2009 und die bestehenden Betrauungsvereinbarungen werden diese Kostensteigerungen über eine Reduzierung des Trassenentgeltes und des Arbeitnehmerüberlassungsentgeltes an die Alt-Verkehrsunternehmen zurückgegeben, so dass das Ergebnis der RNV davon nicht tangiert wird.

Das eigentliche Ergebnisrisiko trägt die RNV bei den Finanzierungsvereinbarungen. Dort schlagen sich die stagnierenden Verkehrserlöse nieder, da in den Kalkulationen zu den Zuschussätzen von steigenden Verkehrserlösen ausgegangen wurde. Die RNV geht daher in Summe über die nächsten beiden Geschäftsjahre nahezu von einem Nullergebnis aus den Finanzierungsvereinbarungen aus.

Gemäß der Wirtschafts- und Mehrjahresplanung 2011 bis 2015 erwartet die Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2010/2011 ein negatives Ergebnis nach Endabrechnung in Höhe von 350 T EUR, welches auf den Verlust aus der Finanzierungsvereinbarung entlang der Rhein-Haardtbahn-Strecke zurückzuführen ist, während für das Geschäftsjahr 2011/2012 mit einem positiven Ergebnis in Höhe von 400 T EUR gerechnet wird. Vor Endabrechnung, d. h. vor Anpassung von Trassen- und Personalüberlassungsentgelt wird mit Verlusten in Höhe von 36,1 Mio. EUR und 36,8 Mio. EUR gerechnet, die wie beschrieben durch die Gesellschafter zu tragen sind.

## Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag sind mit Ausnahme des unter Umsatzsteuerrisiken beschriebenen Sachverhalts keine Vorgänge von wesentlicher Bedeutung für das Geschäftsjahr 2009/2010 eingetreten.







Mannheim, den 17. Dezember 2010

Andreas Kerber  
Geschäftsführer  
Kaufmännische Angelegenheiten

Martin in der Beek  
Geschäftsführer  
Technische Angelegenheiten



## ► Jahresübersicht Aktivitäten Geschäftsjahr 2009/2010

Oktober 2009	November 2009	Dezember 2009	Januar 2010	Februar 2010	März 2010	April 2010	Mai 2010	Juni 2010	Juli 2010	August 2010	September 2010
<p><b>Angebot</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>RNV-Express:</b> Literarisches zum Saisonausklang</li> </ul>  <p><b>Baumaßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Dürerstraße</b> Planmäßige Fertigstellung des 2. Bauabschnitts</li> </ul>	 <p><b>Angebot</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrkartenautomat beim World Usability Day im MAFINEX Technologiezentrum</li> </ul>  <p><b>Baumaßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ludwigshafen Oppau</b> Eröffnung der erneuerten Endhaltestelle</li> </ul>	<p><b>Angebot</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Adventsexpress</b> in Heidelberg</li> <li>• <b>Fahrplanwechsel</b> RNV</li> </ul>  <p><b>Angebot</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Energiespeicherbahnen</b> gehen in Heidelberg in den Einsatz</li> </ul>	<p><b>Angebot</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Auftakt-Veranstaltung</b> »Bürgerdialog Stadtbahn Mannheim-Nord«</li> </ul>  <p><b>Prävention</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>3. Platz</b> für das RNV School Scouts Projekt beim Wettbewerb Schüler-FAIR-kehr</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tu Was!</b> In Baden-Württemberg und dem Verkehrsgebiet der RNV</li> </ul>	 <p><b>Angebot</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilnahme bei der Ausbildungsmesse <b>Jobs for Future</b></li> <li>• <b>Planfeststellungsbeschluss</b> für den zweigleisigen Ausbau der Linie 5 Bergstraße</li> </ul>	 <p><b>Angebot</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit der RNV zu den <b>Dürkheimer Weinachten</b></li> <li>• Start <b>RNV-Express</b> Saison</li> <li>• Mit der RNV zum Bad Dürkheimer <b>Nightgroove</b></li> <li>• Pendelverkehr zur <b>Time Warp</b></li> </ul>  <p><b>Baumaßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Erneuerung Rohrbacher Straße</b> und Karlsruher Straße in Heidelberg</li> <li>• <b>Spatenstich</b> zweigleisiger Ausbau Linie 5</li> </ul>  <p><b>Kooperationen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lange Nacht der Museen</li> <li>• Gemeinsame Aktion von Polizei und RNV für Jugendliche zum Thema Zivilcourage</li> </ul> <p><b>Unternehmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>RNV Aufsichtsrat</b> neu konstituiert</li> </ul>	 <p><b>Kooperationen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Junges Theater</b> im Delta »Leinen los« Theateraktion in Stadtbahnen RNV MA+LU</li> <li>• <b>Ausstellung</b> von Exponaten des Karikaturisten und Cartoonisten Philipp Hubbe im Kundenzentrum HD zum Thema Menschen mit Behinderung</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neugestaltung der Unterführung Dalbergstraße mit Graffiti-Kunst</li> </ul> <p><b>Baumaßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Barrierefreier Ausbau</b> der Haltestellen Luzenberg und Altrheinstraße</li> </ul>	<p><b>Angebot</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kunden testen Nutzerfreundlichkeit der Handy-DFI</li> <li>• Mit der RNV zur Eishockey WM 2010</li> <li>• MLP-Marathon</li> </ul>	<p><b>Angebot</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Einführung des 20-Minuten-Takts</b> auf Stadtbahnlagen abends in Mannheim. Begleitung durch eine entsprechende Kampagne</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung einer <b>E-Linie</b> zum <b>Freibad Willersinn</b> während der Sommermonate</li> <li>• <b>Neuer Service:</b> RNV-Aushangfahrpläne auf rnv-online.de verfügbar</li> <li>• Dampflock »<b>Feuriger Elias</b>« in Feudenheim unterwegs – die RNV macht's möglich</li> <li>• <b>Lebendiger Neckar</b>, RNV-Bühne, Infostand und Zusatzfahrten</li> </ul>  <p><b>Kooperationen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>KKO-Konzert</b> in der RNV-Bushalle in Mannheim</li> </ul>	<p><b>Angebot</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sonderverkehr beim REWE Family Fest 2010 auf dem Maimarktgelände</li> </ul> <p><b>Baumaßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Barrierefreier Umbau</b> der Haltestellen in der Sandhofer Straße</li> </ul>  <p><b>Kooperationen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Seniorenveranstaltungsreihe:</b> CappuKino mit der RNV und dem Seniorenbüro Mannheim</li> <li>• RNV und Schreck-Mieves überreichen Spende an die regionale Servicestelle der »Aktion zusammen wachsen«</li> </ul>	<p><b>Angebot</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Heidelberg on Skates</b> RNV-Bus begleitet Inline-Skater</li> <li>• Zusatzfahrten zum <b>Erlebnistag Deutsche Weinstraße</b></li> </ul>	<p><b>Angebot</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bad Dürkheimer Wurstmarkt</b> Zusatzfahrten, verstärkter Einsatz der Service und Sicherheits-Personale</li> <li>• Sonderverkehr beim <b>SWR4 Hörerfest</b> im Luisenpark Mannheim</li> <li>• Sonderverkehr zur Ausbildungsmesse <b>Sprungbrett 2010</b> in Ludwigshafen</li> <li>• Mit mittelalterlicher Musik im <b>RNV-Express</b> zum kaiserlichen Hoftag der Staufer</li> <li>• <b>Einführung RNV Start.Info</b></li> </ul>  <p><b>Unternehmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>5 Jahre RNV – Tag der Mobilität</b> auf den Betriebshöfen MA, LU und HD</li> </ul>
Oktober 2009	November 2009	Dezember 2009	Januar 2010	Februar 2010	März 2010	April 2010	Mai 2010	Juni 2010	Juli 2010	August 2010	September 2010



**Fahrtstrecke:**  
Luitpolthafen → Berliner Platz  
(LU-Innenstadt)

**Häufigkeit:** Mo.-Fr.

**Linie:** Stadtbahn 10, S1, S2

**Ticketart:** Job-Ticket

**Grund:** Fahrt zur Arbeit



13:46

## ► Bilanz der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim zum Stichtag 30.09.2010

	Anhang	30.09.2010	Vorjahr
		in T EUR	in T EUR
<b>Aktiva</b>			
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		2.474	1.836
Sachanlagen		93.729	67.142
Finanzanlagen		6.560	2.791
<b>Summe Anlagevermögen</b>		<b>102.763</b>	<b>71.769</b>
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	178.725	210.811
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	35.943	14.687
Wertpapiere	(4)	421	336
Flüssige Mittel	(5)	9.453	16.802
<b>Summe Umlaufvermögen</b>		<b>224.542</b>	<b>242.636</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>37</b>	<b>0</b>
<b>Summe Aktiva</b>		<b>327.342</b>	<b>314.405</b>
<b>Passiva</b>			
		30.09.2010	Vorjahr
		in T EUR	in T EUR
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(6)	10.500	10.500
Kapitalrücklage	(7)	32.964	24.005
Bilanzverlust		-106	-173
<b>Summe Eigenkapital</b>		<b>43.358</b>	<b>34.332</b>
<b>Fremdkapital</b>			
Sonderposten	(8)	359	232
Rückstellungen	(9)	28.204	35.725
Verbindlichkeiten	(10)	253.974	244.116
<b>Summe Fremdkapital</b>		<b>282.537</b>	<b>280.073</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(11)	<b>1.447</b>	<b>0</b>
<b>Summe Passiva</b>		<b>327.342</b>	<b>314.405</b>



## Gewinn- und Verlustrechnung

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim  
für das Geschäftsjahr vom 01. 10. 2009 bis 30. 09. 2010

Gewinn- und Verlustrechnung		2009/10	Vorjahr
	Anhang	in T EUR	in T EUR
Umsatzerlöse	(12)	178.599	147.042
Bestandsveränderungen	(13)	-34.057	37.302
Aktivierete Eigenleistungen		1.003	324
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	20.074	3.703
<b>Gesamtleistung</b>		<b>165.619</b>	<b>188.371</b>
Materialaufwand	(15)	120.798	156.644
Personalaufwand	(16)	17.691	13.496
Abschreibungen	(17)	8.805	4.359
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	15.968	12.723
Finanzergebnis	(19)	-2.048	-1.097
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>309</b>	<b>52</b>
Steuern	(20)	242	271
<b>Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag</b>		<b>67</b>	<b>-219</b>
Verlustvortrag		-173	-2.139
Entnahme aus der Kapitalrücklage		0	2.185
<b>Bilanzverlust</b>		<b>-106</b>	<b>-173</b>

## Anhang

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim  
für das Geschäftsjahr vom 01. 10. 2009 bis 30. 09. 2010

### Allgemeine Angaben

**Der Jahresabschluss der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH – im folgenden RNV genannt – für das Geschäftsjahr 2009/2010 ist nach den handelsrechtlichen Vorschriften für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt. Die Bilanz entspricht der Gliederung nach § 266 HGB und wurde nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften aufgestellt. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gewählt.**

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

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

Die Unternehmensstruktur der RNV hat sich im Vergleich zum Vorjahr dahingehend geändert, dass die Gesellschaft seit dem 1. Oktober 2009 den aus rechtlichen Gründen zwingend erforderlichen Status eines sogenannten internen Betreibers im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007 dadurch erlangt hat, dass diese direkt von den Städten Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim mit der Durchführung des ÖPNV beauftragt wurde. Die RNV ist somit Inhaberin der Linienkonzessionen und erhält damit auch die Fahrgelderlöse. Bei den so genannten Allianzgesellschaften verbleiben das Infrastruktureigentum und das an die RNV überlassene Personal.

Im Zuge der Übernahme der Konzessionen haben die MVV Verkehr AG, die MVV OEG AG, die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH, die Verkehrsbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH und die Rhein-Haardtahn Gesellschaft mbH ihre Geschäftsanteile an der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim, zum Nennbetrag des jeweiligen Geschäftsanteils mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Oktober 2009 an die RNV verkauft und abgetreten.

Mit Vertrag vom 15. Dezember 2009 haben die MVV Verkehr AG, die MVV OEG AG, die Verkehrsbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH und die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH ihre Anteile an der Zentralwerkstatt für Verkehrsmittel Mannheim GmbH, Mannheim, in Höhe von 3.882 T EUR mit Wirkung zum 1. Januar 2010 an die RNV verkauft und abgetreten.

Des Weiteren hat sich die Gesellschafterstruktur der RNV im Geschäftsjahr geändert. Die früheren Gesellschafter, die MVV Verkehr AG und die MVV OEG AG, haben mit Wirkung zum 1. Oktober 2009 ihre Geschäftsanteile der RNV an die MVV GmbH, Mannheim, abgetreten.

Aufgrund der oben dargestellten Sachverhalte ist die Vergleichbarkeit der einzelnen Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung in diesem Geschäftsjahr nicht gegeben. Sofern aus diesem Grund ergänzende Erläuterungen notwendig sind, wurden diese in dem vorliegenden Anhang gemacht.

▶ **Angaben zur Bilanz**

der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim  
für das Geschäftsjahr vom 01. 10. 2009 bis 30. 09. 2010

**Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden**

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

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind mit den Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen, erfasst.

Die Sachanlagen sind zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und um planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen vermindert.

Die Abschreibungen erfolgen linear unter Beachtung der steuerlichen Vorschriften. Geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten bis 150,00 EUR werden im Zugangsjahr in voller Höhe abgeschrieben. Für geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten von mehr als 150,00 EUR bis 1.000,00 EUR wurden Sammelposten gebildet, die über einen Zeitraum von 5 Jahren abgeschrieben werden.

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungswerten bilanziert.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind zu Durchschnittspreisen 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.

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

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens werden zu Anschaffungskosten unter Beachtung des strengen Niederstwertprinzips angesetzt.

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen und sind im Rahmen vernünftiger kaufmännischer Beurteilung gebildet. Die Rückstellungen für Sterbegeld und Jubiläen wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen nach § 6a EStG bzw. dem Teilwertverfahren unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 6,0 % p.a. bzw. 5,5 % p.a. sowie der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck ermittelt.

Die Verbindlichkeiten sind mit den Rückzahlungsbeträgen passiviert.

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

**1.) Anlagevermögen**

Der Anlagenspiegel der RNV, der unter den sonstigen Angaben ersichtlich ist, zeigt die Aufgliederung sowie die Entwicklung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen.

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

	Stand	Eigenkapital	Jahresergebnis	Anteil am Kapital
		in T EUR	in T EUR	in %
V-Bus GmbH, Viernheim	30. 09. 2010	290	25	99,0
Omnibusbetriebe Beth GmbH, Lampertheim	30. 09. 2010	623	1	100,0
Zentralwerkstatt für Verkehrsmittel Mannheim GmbH, Mannheim	31. 12. 2009	2.329	-632	94,9
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim	31. 12. 2009	202	0	40,4

**2.) Vorräte**

Die Position Vorräte beinhaltet insbesondere unfertige Leistungen (162.524 T EUR) aus noch nicht abgerechneten Baumaßnahmen, die im Rahmen vertraglicher Auftragsfertigungen für die Gesellschafter erstellt wurden sowie Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (16.201 T EUR).

	30. 09. 2010	Vorjahr
	in T EUR	in T EUR
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	16.201	14.230
Unfertige Leistungen	162.524	196.581
<b>Vorräte</b>	<b>178.725</b>	<b>210.811</b>



### 3.) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Der Posten beinhaltet Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Forderungen gegen verbundene Unternehmen für von der RNV an die Tochtergesellschaften erbrachte Dienstleistungen und für die Gewährung von kurzfristigen Darlehen. Außerdem sind in der Bilanzposition die Forderungen aus der Endabrechnung gegen Gesellschafter der RNV und ein Altverkehrsunternehmen enthalten.

In den sonstigen Vermögensgegenständen werden hauptsächlich Forderungen aus noch nicht vereinnahmten Fahrgeldern, noch nicht erhaltenen Zuschüssen aus Schwerbehindertenabgeltung und Schülerbeförderung, Forderungen gegen das Finanzamt aus Umsatzsteuer und Erstattungen aus weiterverrechneten Kosten ausgewiesen. Darüber hinaus sind Forderungen gegen Bau-dienstleister im Zusammenhang mit Umsatzsteuerkorrekturen aufgrund der fehlerhaften Anwendung des § 13b UStG enthalten.

	<b>30.09.2010</b>	<b>Vorjahr</b>
	in T EUR	in T EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.734	539
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	952	1.779
Forderungen gegen Gesellschafter	1.356	3.090
Sonstige Vermögensgegenstände	26.901	9.279
<b>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>	<b>35.943</b>	<b>14.687</b>

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden durch Einzelwertberichtigungen in Höhe von 58 T EUR (Vorjahr: 164 T EUR) sowie Pauschalwertberichtigungen in Höhe von unverändert 20 T EUR gemindert.

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

### 4.) Wertpapiere

Durch eine Zuschreibung aufgrund von in Vorjahren erfolgten außerplanmäßigen Abschreibungen erhöhte sich der Posten Wertpapiere gegenüber dem Vorjahr. Die Wertpapiere werden zum Zwecke der Dieselpreisabsicherung gehalten.

### 5.) Flüssige Mittel

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

	<b>30.09.2010</b>	<b>Vorjahr</b>
	in T EUR	in T EUR
Kassenbestand	890	1.437
Guthaben bei Kreditinstituten	8.562	15.365
Schecks	1	0
<b>Flüssige Mittel</b>	<b>9.453</b>	<b>16.802</b>

### 6.) Gezeichnetes Kapital

Das Stammkapital der RNV beträgt 10,5 Mio. EUR. Hiervon hält die MVV GmbH 49,99 %, die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH 27,83 %, die Verkehrsbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH 18,36 %, die Rhein-Haardtahn GmbH 2,42 % und die Stadt Mannheim 1,40 %. Die Städte Heidelberg und Ludwigshafen am Rhein sind mit jeweils 100,00 EUR am Stammkapital beteiligt.

Die MVV Verkehr AG und die MVV OEG AG haben ihre Anteile in Höhe von zusammen 49,99 % mit Wirkung zum 1. Oktober 2009 an die MVV GmbH übertragen.

Das Stammkapital ist voll eingezahlt.

### 7.) Kapitalrücklage

Die Veränderung der Kapitalrücklage um 8.959 T EUR resultiert zum einen aus einer Zuzahlung durch die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH in Höhe von 4.278 T EUR, welche im Zusammenhang mit dem Verkauf der Straßenbahnen und Betriebs- und Geschäftsausstattung durch die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH an die RNV erfolgte, und zum anderen aus folgenden zwei Sachverhalten:

Am 24. Juni 2009 wurde zwischen der RNV und deren fünf Gesellschaftern ein Vergleich dergestalt geschlossen, dass ein durch dolose Handlungen aus dem Geschäftsjahr 2006/2007 entstandener Schaden in Höhe von 2.213 T EUR so aufgeteilt wird, dass 50 % die RNV, d. h. mittelbar ihre Gesellschafter nach ihrem jeweiligen

Kapitalanteil, und 50 % die HSB tragen. In einer zwischen der RNV und ihren Gesellschaftern getroffenen Abwicklungsvereinbarung wurden die Schadensbeträge im Vorjahr in Höhe von 2.186 T EUR aus der Kapitalrücklage entnommen und mit dem Verlustvortrag verrechnet. Des Weiteren wurden in diesem Geschäftsjahr von allen Gesellschaftern – mit Ausnahme der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH – vereinbarungsgemäß der im Geschäftsjahr 2008/2009 aus der Kapitalrücklage entnommene Betrag in Höhe von 799 T EUR wieder in die Kapitalrücklage der RNV eingezahlt.

Mit Vertrag vom 15. Dezember 2009 haben die MVV Verkehr AG, die MVV OEG AG, die Verkehrsbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH und die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH ihre Anteile an der Zentralwerkstatt für Verkehrsmittel Mannheim GmbH zum Nennwert in Höhe von 3.882 T EUR mit Wirkung zum 1. Januar 2010 an die RNV verkauft und abgetreten. Der von der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH gehaltene Geschäftsanteil in Höhe von 209 T EUR war nicht Gegenstand der Abtretung. Die Abtretung der Geschäftsanteile an die RNV wurde vertragsgemäß als Zuzahlung in die Kapitalrücklage der RNV behandelt.

## 8.) Sonderposten

Dabei handelt es sich um Investitionszuschüsse vom Land Baden-Württemberg für die Ersatzbeschaffung von Bussen. Im Geschäftsjahr wurden Zuschüsse für die Beschaffung von fünf Bussen in Höhe von 222 T EUR vereinnahmt. Die Investitionszuschüsse werden über die Nutzungsdauer der Busse erfolgswirksam aufgelöst.

## 9.) Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für ausstehende Rechnungen in Höhe von 26,4 Mio. EUR enthalten. Diese beinhalten von den Gesellschaftern beauftragte investive Baumaßnahmen in Höhe von 18,9 Mio. EUR.

	<b>30.09.2010</b>	<b>Vorjahr</b>
	in T EUR	in T EUR
Steuerrückstellungen	308	328
Sonstige Rückstellungen	27.896	35.397
<b>Rückstellungen</b>	<b>28.204</b>	<b>35.725</b>

## 10.) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen betreffen Leistungen aus Baumaßnahmen, die im Rahmen vertraglicher Auftragsfertigungen für die Gesellschafter ausgeführt werden.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten im Wesentlichen die Verbindlichkeiten aus der Arbeitnehmerüberlassung und einer Darlehensgewährung.

Die sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen die Verbindlichkeiten aus den von der MVV Verkehr GmbH, Mannheim, an die RNV gewährten Darlehen (35.447 T EUR; Vorjahr: Ausweis unter Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern), Steuerverbindlichkeiten (6.305 T EUR) und Verbindlichkeiten im Rahmen eines Sale-and-lease-back-Vertrages (3.264 T EUR). Die Steuerverbindlichkeiten stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit Vorsteuerkorrekturen aufgrund der fehlerhaften Anwendung des § 13b UStG.

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden in Höhe von 24.828 T EUR durch Bürgschaften, in Höhe von 6.187 T EUR durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen, in Höhe von 742 T EUR durch Verwahrung der Kraftfahrzeugbriefe und in Höhe von 312 T EUR durch eine Grundschuld abgesichert.

Die Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der MVV Verkehr GmbH wurden in Höhe von 35.447 T EUR durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen abgesichert.

	<b>30.09.2010</b>	<b>davon mit einer Restlaufzeit</b>		<b>Vorjahr</b>
	<b>Gesamt</b>	<b>bis 1 Jahr</b>	<b>über 5 Jahre</b>	<b>Gesamt</b>
	in T EUR	in T EUR	in T EUR	in T EUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	32.069	2.920	18.193	21.253
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen	139.952	139.952	0	155.597
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	21.635	21.635	0	9.118
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	9.893	8.015	0	57.619
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.206	1.206	0	253
Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern)	49.219 (6.305)	20.275 (6.305)	17.010 (0)	276 (135)
<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>253.974</b>	<b>194.003</b>	<b>35.203</b>	<b>244.116</b>

## 11.) Rechnungsabgrenzungsposten

Hierbei handelt es sich um Abgrenzungen aus vereinbarten Fahrgeldern.

## 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.

	<b>Gesamt</b>
	in T EUR
im Folgejahr	18.663
im zweiten bis fünften Jahr	91.585
mehr als fünf Jahre	241.281
<b>Sonstige finanzielle Verpflichtungen</b>	<b>351.529</b>



► Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

12.) Umsatzerlöse

	2009/10 in T EUR	Vorjahr in T EUR
Personenverkehr	113.956	135.912
Sonstige Verkehrsleistungen	1.755	2.914
Bauleistungen	61.107	6.490
Sonstige Umsätze	1.781	1.726
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>178.599</b>	<b>147.042</b>

Zum 1. Oktober 2009 sind die Konzessionen auf die RNV übergegangen, damit werden die Fahrgeldeinnahmen sowie sonstige Einnahmen für den Linienverkehr direkt bei der RNV vereinnahmt. Im Vorjahr handelte es sich um Vergütungen der so genannten Allianzgesellschaften für die Erbringung der Verkehrsleistungen einschließlich des Betriebes der Infrastruktur. Im Vorjahr waren die Umsatzerlöse aus Personenverkehr mit den Erlösen aus Bauleistungen in den Vertragsleistungen zusammengefasst. Die Vorjahresaufgliederung wurde für das Berichtsjahr entsprechend angepasst.

In den sonstigen Verkehrsleistungen sind im Wesentlichen Erlöse aus Linienverkehr für Fremdfirmen sowie Werksverkehr enthalten.

13.) Bestandsveränderungen

Die Aufwendungen für noch nicht fertig gestellte Bau- maßnahmen sind in den unfertigen Leistungen erfasst.

14.) Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten überwie- gend Beträge aus der Erstattung von Schadensfällen, aus Erträgen aus Anlageabgängen, aus weiterverrechneten Kosten und Personaldienstleistungen sowie Kostenwei- terbelastungen für die OEG-Strecke.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind perioden- fremde Erträge in Höhe von 2.550 T EUR enthalten, die im Wesentlichen Buchgewinne aus Anlagenabgängen (1.093 T EUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstel- lungen (659 T EUR) sowie Erlöse aus Schadensersatzlei- stungen (466 T EUR) betreffen.

15.) Materialaufwand

Die Position enthält unter anderem Aufwendungen aus den von den Gesellschaftern beauftragten investiven Baumaßnahmen und Aufwendungen aus Arbeitnehmer- überlassung.

	2009/10 in T EUR	Vorjahr in T EUR
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	29.605	27.162
Aufwendungen für be- zogene Leistungen	91.193	129.482
<b>Materialaufwand</b>	<b>120.798</b>	<b>156.644</b>

16.) Personalaufwand

Im Geschäftsjahr 2009/2010 waren im Durchschnitt fol- gende Arbeitnehmer bei der RNV GmbH beschäftigt:

	2009/10 Anzahl	Vorjahr Anzahl
Kaufmännisches Personal	110	89
Technisches Personal	48	29
Fahrpersonal	249	197
	<b>407</b>	<b>315</b>

Die Personalaufwendungen zeigen im Vergleich zum Vor- jahr folgende Zusammensetzung:

	2009/10 in T EUR	Vorjahr in T EUR
Löhne und Gehälter	14.484	10.959
Soziale Abgaben und Auf- wendungen für Altersversor- gung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung)	3.207 (436)	2.537 (334)
<b>Personalaufwand</b>	<b>17.691</b>	<b>13.496</b>

17.) Abschreibungen

In den Abschreibungen sind außerplanmäßige Abschrei- bungen nach § 253 Abs. 2 S. 3 HGB a. F. in Höhe von 2.553 T EUR enthalten. Sie betreffen den Posten Fahrzeu- ge für Personenverkehr.

18.) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2009/10 in T EUR	Vorjahr in T EUR
Beiträge, Gebühren und Versicherungen	2.083	2.058
Mieten und Pachten	1.787	846
Werbung	994	1.069
Personal- und Sozialbereich	938	1.108
Dienstleistungsverträge	1.692	1.519
IT-Dienstleistungen	2.091	1.715
URN-Eigenaufwand	1.642	0
Rechts- und Beratungskosten	682	1.060
Übriger Aufwand	4.059	3.348
<b>Sonstiger betrieblicher Aufwand</b>	<b>15.968</b>	<b>12.723</b>

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 1.675 T EUR enthalten, die im Wesentlichen Buchverluste aus Anlage- abgängen (354 T EUR), Zuführungen zu Wertberichtigun- gen (734 T EUR) sowie die Ausbuchung einer Forderung gegen die MVV Energie AG aus Vorjahren (576 T EUR) betreffen.

▶ **Ergänzende Angaben**

19.) Finanzergebnis

	2009/10 in T EUR	Vorjahr in T EUR
Erträge aus anderen Wertpapieren	0	2
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	89	174
(davon an verbundene Unternehmen)	(52)	(66)
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	0	191
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	2.137	1.082
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-2.048</b>	<b>-1.097</b>

Die Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens resultierten im Vorjahr aus dem gesunkenen Marktwert der Dieselzertifikate.

Der Zinsaufwand enthält in Höhe von 420 T EUR periodenfremde Aufwendungen. Die Erhöhung des Zinsaufwands ist auf die Investitionen in Fahrzeuge und den damit verbundenen Anstieg der Kapitalkosten zurückzuführen.

20.) Steuern

Diese Position beinhaltet Ertragsteuern in Höhe von 186 T EUR (Vorjahr: 228 T EUR) sowie sonstige Steuern in Höhe von 56 T EUR (Vorjahr: 43 T EUR).

Im Geschäftsjahr 2009/2010 betragen die Bezüge für den Aufsichtsrat 22 T EUR. Für die Angabe der Gesamtbezüge der Geschäftsführung wird § 286 Abs. 4 HGB angewandt.

Angaben gemäß § 285 Nr. 3 HGB

RNV hat im Geschäftsjahr 2009/2010 erstmals im Rahmen eines Factoringvertrags Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an einen Dritten verkauft. Daraus wurde ein Zahlungseingang in Höhe von 298 T EUR erzielt. Der Abschluss des Factoringvertrags dient der Bereinigung der Bilanz um vollständig oder teilweise abgeschriebene Forderungen sowie der Erzielung von Liquiditätszuflüssen. Der Vorteil für die Gesellschaft besteht in den erzielten Mittelzuflüssen. Das Risiko ist in der nicht vollständigen Forderungsrealisierung zu sehen, da der Forderungsverkauf mit einem Abschlag erfolgt.

Angaben gemäß § 285 Nr. 17 HGB

Für das Geschäftsjahr 2009/2010 beträgt das von dem Abschlussprüfer berechnete Gesamthonorar (ohne Umsatzsteuer) 154 T EUR.

	2009/10 in T EUR
Abschlussprüfungsleistungen (Einzelabschluss und Konzernabschluss)	43
Steuerberatungsleistungen	110
Sonstige Leistungen	1

Angaben gemäß § 285 Nr. 21 HGB

Die Angaben zu Geschäften mit nahe stehenden Unternehmen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

	Verkäufe in T EUR	Käufe in T EUR	Erbringen von Dienstleistungen in T EUR	Bezug von Dienstleistungen in T EUR
Gesellschafter	0	4.278	8.059	20.380
Tochterunternehmen	706	0	2.317	12.400
Beteiligungen	0	0	0	2.051

Angaben gemäß § 285 Nr. 14 HGB

Der Konzernabschluss der RNV wird in den Konzernabschluss der MVV GmbH, Mannheim, at-equity einbezogen. Die MVV GmbH ist in das Handelsregister des Amtsgerichts Mannheim unter HRB Nr. 1742 eingetragen. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger offen gelegt.

Organe

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



▶ **Organe der Gesellschaft**

**Aufsichtsrat**

**Dr. Eckart Würzner**  
Oberbürgermeister der Stadt  
Heidelberg  
Vorsitzender

**Thomas Blase**  
Stellvertretender Vorsitzender  
freigestellter Betriebsrat

**Christian Beilmann**  
Student  
bis 2. Februar 2010

**Dr. Bernhard Braun**  
Angestellter  
seit 3. Februar 2010

**Klaus Dillinger**  
Beigeordneter der  
Stadt Ludwigshafen  
seit 21. Juni 2010

**Kristina Essig**  
Rechtsanwältin

**Michael Frankmann**  
freigestellter Betriebsrat

**Stephan Fuhrmann**  
Betriebsratsvorsitzender

**Dr. Stefan Fulst-Blei**  
Berufsschullehrer  
bis 28. September 2010

**Ruth Geis**  
Kaufmännische Angestellte  
Betriebsrat

**Michael Jäger**  
Geschäftsführer  
Heidelberger Straßen- und  
Bergbahn GmbH

**Boris Juszczak**  
IT-Manager  
seit 4. März 2010

**Zygmunt Juszczak**  
Betriebsrat  
bis 4. März 2010

**Dr. Peter Kurz**  
Oberbürgermeister der Stadt  
Mannheim  
bis 4. März 2010

**Wolfgang Maier**  
Betriebsrat  
seit 4. März 2010

**Ernst Merkel**  
Beigeordneter der  
Stadt Ludwigshafen  
bis 31. Mai 2010

**Hans Mindl**  
Kaufmännischer Angestellter

**Hermann Pfisterer**  
Technischer Angestellter  
Betriebsrat

**Wolfgang Raufelder**  
Architekt  
seit 4. März 2010

**Manfred Schwarz**  
Dipl.-Ingenieur  
Pensionär

**Christian Specht**  
Erster Bürgermeister der Stadt  
Mannheim

**Irmtraud Spinnler**  
Programmiererin a.D.  
seit 2. Dezember 2009

**Carsten Südmersen**  
Dipl.-Kfm.,  
Unternehmensberater

**Gerhard Tietz**  
Wagenführer  
seit 4. März 2010

**Rudi Wolf**  
Betriebsrat  
seit 4. März 2010

**Geschäftsführung**

**Andreas Kerber**  
Geschäftsführer  
Kaufmännische Angelegenheiten

**Martin in der Beek**  
Geschäftsführer  
Technische Angelegenheiten

Mannheim, den 17. Dezember 2010  
**Geschäftsführung**

  
Andreas Kerber

  
Martin in der Beek

▶ **Anlagenspiegel**

**Immaterielle  
Vermögensgegenstände**

	<b>Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte</b>
	in T EUR
Bruttowerte 01.10.2009	2.913
Zugänge	851
Abgänge	-2
Umbuchungen	436
<b>Bruttowerte 30.09.2010</b>	<b>4.198</b>
Abschreibungen 01.10.2009	1.077
Abschreibungen 2009/2010	665
Abgänge	-2
Umbuchungen	-16
Abschreibungen 30.09.2010	1.724
<b>Nettowerte 30.09.2010</b>	<b>2.474</b>
Nettowerte 30.09.2009	1.836

► Anlagenspiegel

Sachanlagen	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen		andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Summe
	einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	a. Fahrzeuge für Personenverkehr	b. Maschinen, maschinelle Anlagen, die nicht zu a.) gehören			
	in T EUR	in T EUR	in T EUR	in T EUR	in T EUR	in T EUR
Bruttowerte 01.10.2009	196	24.325	7.482	5.033	47.128	84.164
Investitionen / Zugänge	7	30.320	919	1.322	6.288	38.856
Abgänge	0	-3.400	-769	-631	-1.959	-6.759
Umbuchungen	0	33.039	5.099	650	-39.224	-436
<b>Bruttowerte 30.09.2010</b>	<b>203</b>	<b>84.284</b>	<b>12.731</b>	<b>6.374</b>	<b>12.233</b>	<b>115.825</b>
Abschreibungen 01.10.2009	7	11.380	3.252	2.383	0	17.022
Abschreibungen 2009/2010	15	6.174	1.342	609	0	8.140
Abgänge	0	-2.044	-544	-494	0	-3.082
Umbuchungen	0	0	16	0	0	16
<b>Abschreibungen 30.09.2010</b>	<b>22</b>	<b>15.510</b>	<b>4.066</b>	<b>2.498</b>	<b>0</b>	<b>22.096</b>
<b>Nettowerte 30.09.2010</b>	<b>181</b>	<b>68.774</b>	<b>8.665</b>	<b>3.876</b>	<b>12.233</b>	<b>93.729</b>
Nettowerte 30.09.2009	189	12.945	4.230	2.650	47.128	67.142

Finanzanlagen

	Anteile an verbundenen Unternehmen	Beteiligungen	Sonstige Ausleihungen	Summe
	in T EUR	in T EUR	in T EUR	in T EUR
Bruttowerte 01.10.2009	1.919	17	855	2.791
Zugänge	3.882	32	0	3.914
Abgänge	0	0	-145	-145
<b>Bruttowerte 30.09.2010</b>	<b>5.801</b>	<b>49</b>	<b>710</b>	<b>6.560</b>
<b>Nettowerte 30.09.2010</b>	<b>5.801</b>	<b>49</b>	<b>710</b>	<b>6.560</b>
Nettowerte 30.09.2009	1.919	17	855	2.791

► Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), Mannheim, für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2009 bis 30. September 2010 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der Geschäftsführung der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungs-

bezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsführung sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

**Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.**

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV). Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Mainz, den 17. Dezember 2010

KPMG AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hauptmann  
Wirtschaftsprüfer

Müller  
Wirtschaftsprüferin



### ► Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2009/2010 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 bedeutenden Entscheidungen eingebunden. Wir haben die Geschäftsführung im Berichtsjahr entsprechend dem Gesellschaftsvertrag überwacht und beratend begleitet.

Die Geschäftsführung informierte uns regelmäßig über Geschäftslage und -entwicklung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH und die Entwicklung der Finanzlage. Ebenso erhielten wir Kenntnis über die Risikolage sowie über die Finanz-, Investitions- und Personalplanung wie auch die strategische Planung. Darüber hinaus haben wir die Wirtschaftsplanung für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für das Geschäftsjahr 2010/2011 und die nähere Zukunft eingehend behandelt. Neben den Präsentationen und Unterlagen der Sitzungen gingen uns mündliche und schriftliche Berichte über bedeutende Vorgänge und notwendige Beschlüsse zu.

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

In der Besetzung des Aufsichtsrats hat es durch die Neuausrichtung des Unternehmens und die dadurch verbundenen Anpassungen des Gesellschaftsvertrages Wechsel gegeben. Frau Irmtraud Spinnler wurde am 02.12.2009 für den aus dem Gemeinderat ausgeschiedenen Herrn Nimis in den Aufsichtsrat gewählt. Herr Dr. Bernhard Braun wurde am 03.02.2010 in den Aufsichtsrat gewählt. Zum 31.05.2010 hat Herr Ernst Merkel sein Mandat im Aufsichtsrat niedergelegt. Für ihn wurde Herr Klaus Dillinger, Beigeordneter der Stadt Ludwigshafen, am 21.06.2010 in den Aufsichtsrat entsandt. Herr Dr. Stefan Fulst-Blei legte sein Mandat zum 28.09.2010 nieder. Als Nachfolger wurde Herr Boris Weirauch am 08.12.2010 in den Aufsichtsrat entsandt. Am 04.03.2010 wurden Herr Wolfgang Raufelder, Herr Boris Juszcak, Herr Gerhard Tietz, Herr Rudolf Wolf sowie Herr Wolfgang Maier als neue Mitglieder des Aufsichtsrates gewählt.

#### **Schwerpunkthemen der Beratungen**

Beratungsschwerpunkte in den Aufsichtsratssitzungen waren die Vereinbarung von Qualitätszielvorgaben, die Einbringung der ZWM GmbH in die Kapitalrücklage sowie der Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages mit der ZWM GmbH, die Wirtschaftsplanung sowie der Jahresabschluss des letzten Geschäftsjahres der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH.

#### **Billigung des Jahresabschlusses**

Der Jahresabschluss 2009/2010 und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden nach handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt. Die KPMG AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Mainz, hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH geprüft und einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden uns rechtzeitig vor der Aufsichtsratsitzung 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 KPMG AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Mainz, an. Der Aufsichtsrat billigte den Jahresabschluss 2009/2010 und den Lagebericht in seiner Sitzung am 3. März 2011 und empfiehlt der Generalversammlung, 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 März 2011

Dr. Eckart Würzner  
Aufsichtsratsvorsitzender

6 von ca. 400 000 Kunden  
täglich im RNV Streckennetz\*



#### Impressum

Herausgeber  
**Rhein-Neckar-Verkehr GmbH**  
Möhlstraße 27  
68165 Mannheim  
[www.rnv-online.de](http://www.rnv-online.de)

Verantwortlich  
**Unternehmenskommunikation**  
Susann Becker  
Telefon: 0621 465 14 91  
Telefax: 0621 465 34 90  
[s.becker@rnv-online.de](mailto:s.becker@rnv-online.de)

**Rechnungswesen  
und Controlling**  
Lars Haiduk  
Telefon: 0621 465 14 53  
Telefax: 0621 465 34 55  
[l.haiduk@rnv-online.de](mailto:l.haiduk@rnv-online.de)

Gestaltung  
[trans-ponder.de] crossmediale  
konzeption & gestaltung

Fotografie  
Harald Priem

Druck  
Ninodruck Neustadt  
Auflage: 650

\* Abbildung des Liniennetzplans umfasst nur die Stadtbahnen, das Busnetz der RNV ist hier nicht aufgeführt. Berechnungsjahr: 2009/2010



# Kennzahlen RNV

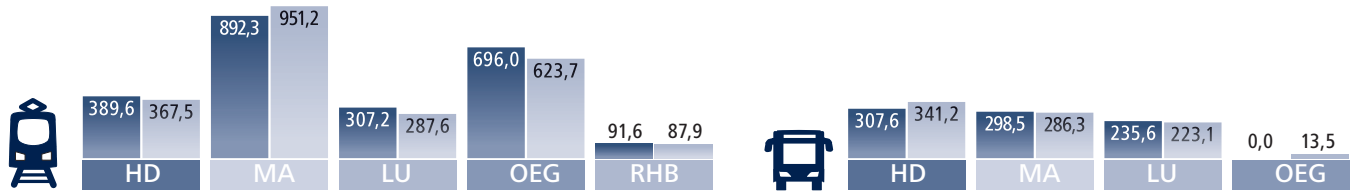
## Betriebsleistungen nach Linienbündeln



## Nutzwagenkilometer

**12,1 Mio** Vorjahr 12,3 Mio

**10,8 Mio** Vorjahr 10,8 Mio



## Platzkilometer

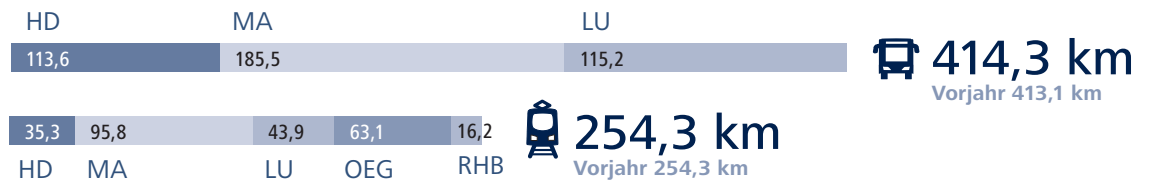
**2.376,7 Mio** Vorjahr 2.317,9 Mio

**841,7 Mio** Vorjahr 864,1 Mio

## Verkehrsleistungen<sup>1)</sup> nach Linienbündeln

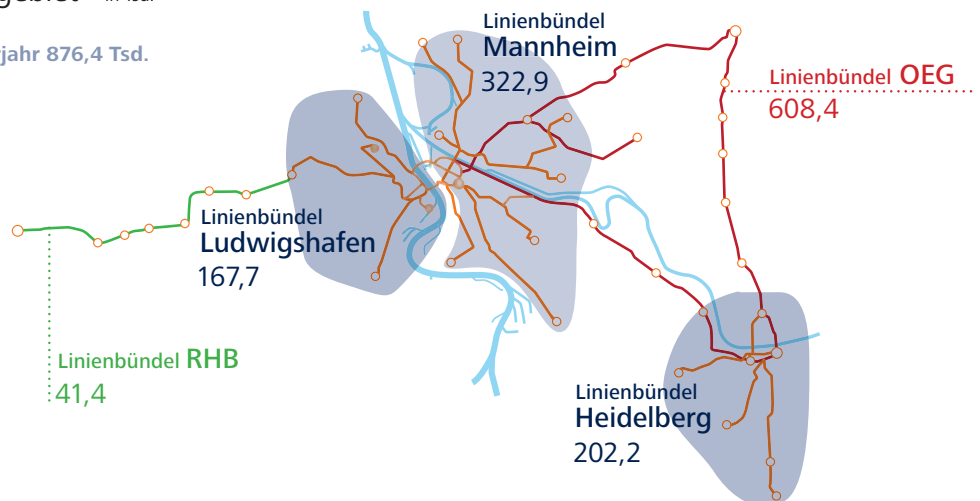


## Linienlänge Linienverkehr<sup>2)</sup> in km nach Linienbündeln



## Einwohner Verkehrsgebiet<sup>2)</sup> in Tsd.

**873,4 Tsd.** Vorjahr 876,4 Tsd.



1) Ab GJ 2009/10 neue Methode zur Berechnung der Fahrgastzahlen.

2) Stand 30.09.2010, bzw. 30.09.2009



**Rhein-Neckar-Verkehr GmbH**

Möhlstraße 27

68165 Mannheim

[www.rnv-online.de](http://www.rnv-online.de)

---