



Gut verbunden

Geschäftsbericht

2007/2008



- Vorwort der Geschäftsführung 4

HALTEPUNKTE

- Rechnergestütztes Betriebsleitsystem 7
- Neue Fahrgastinformationssysteme, Erneuerung des Fuhrparks 8
- Einheitliches Design für Haltestellen, »Erst kaufen – dann einsteigen«, Kundenzentrum in neuem Glanz 9
- RNV-Express, Kulturkooperationen, Sonderverkehr 10
- Umweltfreundliche Mobilität 11
- Baumaßnahmen 12
- Neues Outfit für unsere Mitarbeiter, Aus- und Weiterbildung 13

LAGEBERICHT

- Entwicklung des Marktes 15
- Vermögenslage 16
- Investitionen und Finanzierung, Ertragslage 18
- Berichte aus den Unternehmensbereichen 20
- Kunden 24
- Risikomanagement 26
- Ausblick 28
- Nachtragsbericht 29

JAHRESABSCHLUSS

- Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung 31
- Anhang 33
- Bestätigungsvermerk 43
- Bericht des Aufsichtsrates 45
- Impressum, Kennzahlen 46



Andreas Kerber und Martin in der Beek (v. l.)

Wer in der Metropolregion Rhein-Neckar mit Bahn oder Bus fährt, ist gut verbunden: Dank eines engmaschigen Liniennetzes und eines dichten Fahrplankontaktes bietet der Öffentliche Nahverkehr in der Kurpfalz eine echte Alternative zum Individualverkehr.

Das zeigen die Beförderungsleistungen der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, die im Geschäftsjahr 2007/2008 im Vergleich zum Vorjahr erneut Zuwächse aufweisen. Von insgesamt 160,5 Millionen stieg die Gesamtzahl der Fahrgäste auf nunmehr 162,1 Millionen – und das trotz sinkender Einwohnerzahlen. Im gleichen Zeitraum ist die Zahl der Einwohner im RNV-Einzugsgebiet um 67 000 auf aktuell 917 000 gesunken. Aufgrund dieser erfreulichen Nachfrageentwicklung stiegen die Verkehrserlöse der RNV von 116 auf nunmehr 121 Millionen Euro.

Mehr als drei Jahre nach der Unternehmensgründung sind die einzelnen Standorte weiter zusammengewachsen. Eine wichtige Rolle kommt hierbei dem Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) zu, das im Geschäftsjahr 2007/2008 zu den Schlüsselprojekten zählte. Der Aufbau einer zentralen Leitstelle und eines Digitalfunknetzes sind entscheidende Voraussetzungen für die Steuerung des gesamten Betriebs von einer Stelle aus. Hierdurch werden die schon mit dem Start der RNV erfolgreich eingeleiteten Synergieeffekte weiter verstärkt. Eine zentrale Betriebsleitung ermöglicht darüber hinaus neben einheitlichen Kommunikationsstandards auch flexible Fahrzeugdispositionen nahezu über das gesamte RNV-Netz. Der Umbau von rund 350 Bahnen und Bussen parallel zum laufenden Betrieb bedeutete für alle Beteiligten eine außerordentliche Herausforderung, ebenso wie der Umzug der beiden Leitstellen Heidelberg und Ludwigshafen in die neue zentrale Leitstelle Mannheim. Beide Herausforderungen wurden mit großem Engagement gemeistert.

Um die Identität des Unternehmens zu stärken und die Präsenz der Marke RNV noch tiefer im Bewusstsein der Metropolregion Rhein-Neckar zu verankern, hat die RNV zwei weitere wichtige Projekte gestartet. Zum einen werden die

Haltestellenvitrinen sukzessive in einem einheitlichen Design und mit standardisierten Informationen ausgestattet. Den Anfang hierbei machten im Spätsommer 2008 die Vitrinen in Heidelberg, die übrigen Standorte werden folgen. Zum anderen erhält das Fahr- und Aufsichtspersonal eine neue Dienstkleidung in den Farben der RNV. Ebenso einheitliche Standards strebt die RNV für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an. Daher wurde zum Ende des Geschäftsjahres mit den Allianzgesellschaften und den Arbeitnehmervertretungen ein Rahmentarifvertrag abgeschlossen, der die Überleitung aller Tarifverträge in einen einheitlichen RNV-Tarifvertrag vorbereitet.

Im Interesse ihrer Kunden hat die RNV im Geschäftsjahr 2007/2008 rund 37,1 Millionen Euro investiert, ein Großteil dieser Mittel floss in die Modernisierung von Infrastruktur und Fahrzeugpark. So fahren beispielsweise seit Juni 2008 die Bahnen in Mannheim-Sandhofen auf komplett neuem Gleiskörper. Dort wurde mit der Neukonzeption des »Sandhofer Stichs« zugleich auch die Wendeschleife der Stadtbahnlinie 3 vollständig umgestaltet und barrierefrei ausgebaut. Neue Gleise erhielten zudem die Dürerstraße in Mannheim-Neustheim und die Rohrbacher Straße in Heidelberg. Bei diesen beiden Maßnahmen handelte es sich um den jeweils ersten Bauabschnitt, die Baumaßnahmen werden im kommenden Geschäftsjahr fortgesetzt.

Im Fahrzeugsektor konnte die RNV im Sommer 2008 die erste Lieferung neuer Citaro-Busse am Standort Mannheim in Betrieb nehmen. Dieses Ereignis war für das Unternehmen von besonderer Bedeutung, handelte es sich doch um die ersten von der RNV selbst bestellten Fahrzeuge. Die neun Busse entsprechen dem neuesten Stand der Fahrzeugtechnik mit Abgasreinigung nach dem BlueTec-Verfahren. Hierdurch werden die strengen Abgasnormen nach der Euro-5-Norm problemlos eingehalten, sodass die Fahrt durch die Mannheimer Umweltzone uneingeschränkt möglich ist. Weitere neue Busse für die Standorte Heidelberg und Ludwigshafen wurden bereits zu Beginn des neuen Geschäftsjahres 2008/2009 ausgeliefert. Auch die Stadtbahnflotte der RNV wird in Kürze erweitert, da im Sommer 2008 die Bestellung für weitere elf Bahnen erfolgt ist. Diese Wagen werden mit dem neuen, von Bombardier Transportation entwickelten Mitrac Energy Saver ausgestattet, wodurch sich der Strombedarf der Bahnen um bis zu 30 Prozent reduzieren lässt. Die RNV leistet damit einen wertvollen Beitrag zu einer klimafreundlichen Mobilität.

Eine Maßnahme unterstreicht jedoch auf ganz besondere Weise das Zusammenwachsen der verschiedenen Standorte: Die erste planmäßig durchgehende Zugverbindung über die Schienen aller fünf Allianzgesellschaften von Heidelberg über Mannheim und Ludwigshafen nach Bad Dürkheim. Mit der erfolgreichen Premiere im Sommerhalbjahr 2008 war der RNV-Express für mehr als 10 000 Fahrgäste sicher die schönste Verbindung in der Kurpfalz.


Andreas Kerber


Martin in der Beek



Rechnergestütztes Betriebsleitsystem



Im Geschäftsjahr 2007/2008 war eines der Schlüsselprojekte für die RNV der Aufbau des Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL). Schon bei der Unternehmensgründung stand der Plan, den Betrieb standortübergreifend von einer Zentrale aus zu steuern und einheitliche Standards für alle Fahrzeuge einzuführen, ganz oben auf der Prioritätenliste.

Nachdem die umfangreichen Vorarbeiten abgeschlossen waren, trat das RBL-Projekt im Frühjahr und Sommer 2008 in seine entscheidende Phase, als der Seriennubau der Fahrzeuge begann. Für die Spezialisten aus dem Fahrzeugservice bedeutete dies, in nur wenigen Monaten nahezu den gesamten Fuhrpark mit neuen »Ibis-plus«-Bordrechnern und Antennen auszurüsten. Ausgenommen hiervon sind die zur Abstellung vorgesehenen Fahrzeuge. Trotz Unterstützung durch externe Fachfirmen war dies eine besondere Herausforderung, nicht zuletzt auch wegen der nach wie vor großen Typenvielfalt des RNV-Fuhrparks.

Vor eine nicht minder große Herausforderung stellte der RBL-Probebetrieb auch das Fahrpersonal, musste doch die Bedienung von Bordrechner und Digitalfunk neu erlernt werden. Hierfür setzte die RNV RBL-Fahrzeugbeobachter ein, die bei Problemen mit Rat und Tat zur Seite standen. Dennoch erforderte die eine oder andere »Kinderkrankheit« des Betriebsleitsystems bisweilen von allen Beteiligten viel Geduld, Flexibilität und einige Krisensitzungen mit den Lieferanten.

Parallel zum Fahrzeugumbau widmete sich das RBL-Team darüber hinaus einem weiteren wichtigen Vorhaben, dem Aufbau der zentralen Leitstelle in Mannheim. Auch hier standen 2008 entscheidende Schritte zur Umsetzung an. Den Anfang machte das Stellwerk in Schriesheim, dessen Bedienplatz nach Mannheim verlegt wurde. Anschließend wurden im Sommer die beiden Leitstellen Heidelberg und Ludwigshafen ebenfalls in die Zentrale integriert. Der Umzug dieser drei Steuerungseinheiten verlief weitestgehend ohne Probleme. Damit verbleiben nun noch dezentrale Stellwerke in Edingen, Bad Dürkheim, Ludwigshafen Rathaus und Käfetal. Auch deren Integration in die zentrale Leitstelle ist in den nächsten Jahren vorgesehen.



Neue Fahrgastinformationssysteme

Bisher konnte in den Linienbussen lediglich die nächste Haltestelle angezeigt werden und dazu noch die Information, ob der Bus hält. In den neuen Fahrzeugen ermöglichen nun zwei 12-Zoll-TFT-Bildschirme völlig neue Dimensionen der Fahrgastinformation. So sehen die Kunden anhand einer »Perlschnur« die jeweils nächsten drei Haltestellen und dazu das Fahrziel der Linie.

Auf dem zweiten Monitor können verschiedene Kundeninformationen eingespielt werden, wie beispielsweise Störfallmeldungen und Hinweise auf wichtige Ziele entlang der Fahrstrecke.

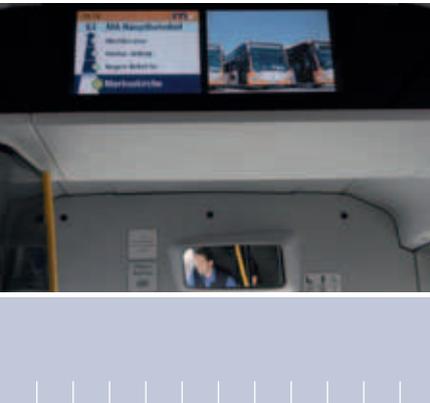
Voraussetzung für diese weitergehenden Kundeninformationen ist der Aufbau des Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL). Alle Busse besitzen bereits den für den RBL-Betrieb erforderlichen Bordrechner. Mit Unterstützung des RBL ist es möglich, von der zentralen Leitstelle verschiedene Informationen direkt in das Fahrzeug einzuspielen.

Eine weitere Verbesserung der Fahrgastinformation stellen die neuen, besser lesbaren Zielfilme mit LED-Anzeigern dar. Gegenüber der alten »Flip-Dot«-Technik ist die Lesbarkeit der Anzeiger deutlich besser, außerdem sinkt die Störanfälligkeit.

Erneuerung des Fuhrparks

Moderne und attraktive Fahrzeuge sind eine der Grundvoraussetzungen für einen zeitgemäßen Öffentlichen Nahverkehr.

Am Standort Mannheim wurden daher im Sommer neun neue »Citaro«-Busse in Betrieb genommen. In diese Fahrzeuge hat die RNV insgesamt rund 2,5 Millionen Euro investiert, davon wurden rund 170.000 Euro vom Land Baden-Württemberg aus Mitteln nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz bezuschusst. Die Lieferung umfasst zwei 18 Meter lange Gelenkbusse, fünf 12-Meter Standardbusse und zwei kurze Linienbusse mit 10,5 Metern Länge. Alle Fahrzeuge stammen aus der »Citaro«-Familie der Daimler-Tochter EvoBus und wurden in Mannheim gefertigt. Um den Kunden noch mehr Komfort zu bieten, hat die RNV darüber hinaus im Rahmen ihrer Qualitätsoffensive mit dem Austausch der Sitzpolster bei den Bahnen und Bussen begonnen.



Einheitliches Design für Haltestellen



Bahn- und Bushaltestellen sind aufgrund ihrer exponierten Lage im öffentlichen Raum wichtige Visitenkarten für ein Verkehrsunternehmen. Aus diesem Grund räumt auch die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH dem Erscheinungsbild und der Ausstattung ihrer rund 1 000 Haltestellen hohe Priorität ein.

Mit der Umsetzung eines einheitlichen Designs für alle Standorte wird ein höherer Wiedererkennungswert der Marke RNV erreicht. Der erste Schritt im Gesamtpaket war die Neugestaltung der 160 Heidelberger Haltestellenvitrinen, in welchen nun ein Liniennetzplan, Abfahrtspläne der jeweiligen Linien, ein Haltestellen-Umgebungsplan, eine Tarifübersicht und bei Bedarf auch Zusatzinformationen aushängen. Ebenso einheitlich wurde das Design der Infovitrinen in den RNV-Unternehmensfarben in Blau und Orange gehalten. Auch für die Gestaltung von Wartehäuschen und Haltestellenschildern strebt die RNV einheitliche Standards an.

»Erst kaufen – dann einsteigen«

Nachdem die Umsätze bei den Fahrern bei gleichbleibend hohem Verwaltungsaufwand kontinuierlich abgenommen hatten, wurde der Fahrscheinverkauf in den Zügen der Linie 14 eingestellt.

Nur noch etwa zehn Prozent aller Fahrgäste nutzten den Barverkauf, davon wiederum entfiel rund ein Zehntel auf den Verkauf bei den Fahrern, die restlichen neun Zehntel wurden an den Automaten und in den Verkaufsstellen umgesetzt. Für die fast 90 Prozent Stammkunden mit Monats- oder Jahreskarten bedeutete jedoch der Fahrausweisverkauf durch den Fahrer nicht selten eine Verzögerung. Da aus Sicherheitsgründen erst nach Abschluss des Verkaufsvorgangs abgefahren werden durfte, kam es bei umfangreicheren Ticketwünschen immer wieder zu Verspätungen. Von der Einstellung des Fahrausweisverkaufs in Fahrzeugen erhofft sich die RNV daher auch mehr Fahrplanstabilität und eine höhere Pünktlichkeit.

Kundenzentrum in neuem Glanz

In Anlehnung an die Gestaltung des Mannheimer Kundenzentrums im unternehmenseigenen Corporate Design präsentiert sich nun auch das Ludwigshafener Kundenzentrum in neuem Erscheinungsbild. Direkt am zentral gelegenen Berliner Platz empfangen die RNV-Berater die Kunden in hellen, modern ausgestatteten Räumlichkeiten auf einer Gesamtfläche von rund 100 Quadratmetern.



RNV-Express

Mehr und mehr wächst nicht nur der Nahverkehr in den Städten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen zusammen, sondern auch die Region Rhein-Neckar. Um daher neben dem Ausbau des bewährten Angebotes für Pendler auch den Ausflugs- und Freizeitverkehr mit der Bahn noch attraktiver zu gestalten, wurde der RNV-Express auf die Schiene geschickt.

In der Saison von April bis Oktober verbindet dieser Express-Zug der RNV immer sonn- und feiertags die Städte Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen und Bad Dürkheim miteinander und stellt für Reisende in der Metropolregion Rhein-Neckar ein attraktives Angebot dar. Denn die Fahrt wird auf der gesamten Strecke nur an wenigen Haltestellen unterbrochen, was die Fahrzeiten gegenüber den regulären Zugverbindungen spürbar reduziert. Bereits in seiner ersten Saison war der RNV-Express ein voller Erfolg. Mehr als 10 000 Fahrgäste nutzten das neue Angebot.

Kulturkooperationen

Viele Großereignisse der Region wären ohne die Angebote der RNV nicht denkbar, so beispielsweise der weltberühmte »Wurstmarkt« in Bad Dürkheim, der Mannheimer »Maimarkt«, die »Lange Nacht der Museen« oder auch viele Konzerte und Sportveranstaltungen in der Region. Die Fahrdienstleistungen der RNV ermöglichen den Besuchern dieser Events eine unkomplizierte An- und Abreise ohne Parkplatzstress und Staugefahr.

Darüber hinaus steht die RNV selbst auch immer wieder als Partner für ungewöhnliche Kulturkooperationen zur Verfügung. So fand zum Beispiel unter außerordentlich reger Anteilnahme des Publikums ein klassisches Konzert des Kurpfälzischen Kammerorchesters mit abschließendem Feuerwerk in einer Fahrzeughalle auf dem Mannheimer Betriebsgelände statt.

Sonderverkehr

Das Warten der Fußballfans hatte am Samstag, 23. August 2008, ein Ende: Die TSG 1899 Hoffenheim trat in ihrem ersten Bundesligaspiel im Mannheimer Carl-Benz-Stadion gegen die Borussia aus Mönchengladbach an.

Acht weitere Spiele folgten bis Jahresende in der Quadratestadt. Die enorme Fußball-Begeisterung in der Metropolregion bescherte dabei nicht nur der TSG 1899 ein volles Haus, sondern auch der RNV jede Menge zusätzlicher Fahrgäste. Im Durchschnitt nutzten über 8 000 Fans Bus und Bahn zur Anreise. Für die RNV bedeutete dies einen großen logistischen Aufwand: Bis zu 30 Dienste musste die RNV an einem Bundesliga-Wochenende zusätzlich besetzen. Mit einem speziellen Betriebskonzept, das auch den Einsatz von Heidelberger Variobahnen und Ludwigshafener »Oldies« in Mannheim umfasste, konnte der Großeinsatz erfolgreich bewältigt werden. Und so zeigte sich nicht nur die TSG meisterlich, auch die RNV präsentierte sich bundesligareif.

Umweltfreundliche Mobilität

Die RNV hat im letzten Jahr mit ihrem Engagement im Klimaschutz gezeigt, dass sie ihre Hausaufgaben gemacht hat.

Bereits Anfang 2008 hat die RNV für den Standort Heidelberg acht neue Variobahnen mit den Mitrac-Energiespeichern des Herstellers Bombardier Transportation bestellt, sodass künftig auf Deutschlands größtem Meterspurnetz insgesamt 19 Fahrzeuge die beim Bremsen absorbierte Energie zum Anfahren nutzen. Mit der neuen Technologie spart jedes dieser Fahrzeuge rund 30 Prozent der Antriebsenergie gegenüber herkömmlichen Stadtbahnen. Darüber hinaus wird die Umwelt auch beim Busfahren geschont. Dies gewährleistet der Einsatz der BlueTech-Dieselseltechnologie in den neuen RNV-Bussen.

Gemeinsam mit dem VRN, der Stadt Mannheim, Stadtmobil Rhein-Neckar und dem TÜV Süd informierte die RNV noch vor Einführung der Mannheimer Umweltzone über deren Bedeutung und mögliche Auswirkungen. Im März und April 2008 konnten alle Personen, die in Mannheim wohnen oder in der Umweltzone arbeiten, das günstige Entdecker-Ticket kaufen. Selbst für Fahrgäste, die auf einen Pkw nicht ganz verzichten können, boten RNV und Stadtmobil Rhein-Neckar eine attraktive Möglichkeit: Vier Wochen lang waren Personen umweltschonend und preiswert mobil, wenn sie »CarSharing« testeten. Auch bei der Woche der Energie in Heidelberg vom 8. bis zum 13. September 2008 engagierte sich die RNV und bot unter anderem Beratungen rund um das Thema Nahverkehr in der Metropolregion.



Baumaßnahmen

Um den kommunalen Öffentlichen Nahverkehr in der Metropolregion Rhein-Neckar weiter zusammenzuführen und ihn für die Kunden noch leistungsfähiger und attraktiver zu gestalten, optimiert die RNV kontinuierlich ihre Stadt- und Straßenbahnnetze. So wird die Infrastruktur im Bedarfsfall auf den neuesten Stand der Technik gebracht und zugleich auch die Kombination von Niederflurfahrzeugen und Hochbahnsteigen konsequent ausgebaut. Dadurch nämlich wird einerseits der barrierefreie Zu- und Ausstieg in die Fahrzeuge der RNV, andererseits aber auch der schnellere Fahrgastwechsel und somit eine straffere Einhaltung der Fahrpläne ermöglicht.

In Mannheim konnte am 14. Juni 2008 nach rund einem Jahr Bautätigkeit zur Modernisierung der ÖPNV-Trasse und Anlage eines eigenen Gleiskörpers in der Sandhofer Straße das neue Streckenstück feierlich eröffnet werden. Fast zeitgleich, am 9. Juni 2008, wurde mit dem Ausbau der Stadtbahnstrecke in Neuostheim begonnen. Dieser erste Bauabschnitt im Jahr 2008 umfasste den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Harrlach sowie die Erneuerung der Gleisanlagen in der Dürerstraße zwischen Riedbahnunterführung und Holbeinstraße. Bereits im Februar konnte die RNV in Seckenheim die neue Bahnhofsanlage in Betrieb nehmen. Hier ermöglicht der neue Spurplan nun Überholungen in beiden Richtungen und damit eine deutliche Flexibilisierung des Betriebs.

Auch die umfangreichen Arbeiten zur Erneuerung der Rohrbacher Straße in Heidelberg wurden während des ersten Bauabschnittes erfolgreich vorangetrieben, weitgehend unter laufendem Verkehr. Es wurden hierbei die Fahrleitungen über dem gesamten Bau- und Feld erneuert, Gleisanlagen ausgetauscht, der Einbau neuer Gleiswechsel realisiert und Haltestellen barrierefrei ausgebaut.



Neues Outfit für unsere Mitarbeiter



Ein weiterer Schritt zur eigenen Identität der RNV wurde 2008 getan: Die Fahrerinnen und Fahrer der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH erhielten ab dem Spätsommer eine neue, einheitliche Dienstkleidung. Bis Ende des Jahres war dann das Personal im Fahr- und Aufsichtsdienst in Dunkelblau und Orange eingekleidet.

Die bisherige Kleidung der Allianzunternehmen hatte damit endgültig ausgedient. Unter mehreren Anbietern erwies sich hinsichtlich Qualität, Verarbeitung und Preis-Leistungs-Verhältnis das Angebot des Modeinstituts Berlin als das passende. Mit der Auslieferung der Dienstkleidung wurde nun nach fast zwei Jahren ein Projekt abgeschlossen, das von der Geschäftsführung gemeinsam mit der Arbeitnehmervertretung initiiert wurde. Ähnlich wie aus einem Warenhauskatalog können sich die Mitarbeiter ihre Dienstkleidung aus einem vielfältigen Sortiment wählen und selbst bestellen.

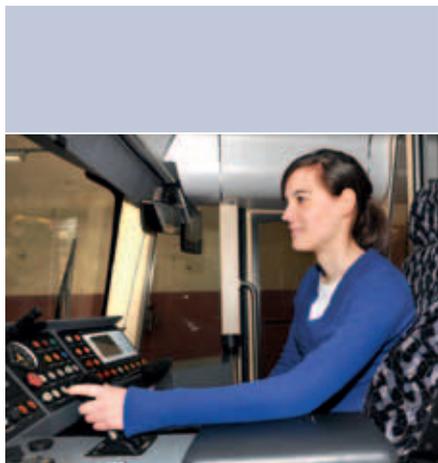
Aus- und Weiterbildung

Ausbildung wird – genau wie die Weiterbildung – bei der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH groß geschrieben. Deshalb beteiligte sich die RNV nach den positiven Erfahrungen im Rahmen der Ludwigshafener Ausbildungsmesse »Sprungbrett« auch an der Mannheimer Variante »Jobs for Future«.

Auch hier war das Unternehmen mit einem eigenen Informationsstand vertreten, an dem es Tipps und Infos zur Bewerberauswahl, zur Organisation der Ausbildung sowie zu den beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten im Unternehmen aus erster Hand gab: Der RNV-Nachwuchs selbst vermittelte einen praxisnahen Eindruck über das Ausbildungsangebot der RNV.

Darüber hinaus hatten Mädchen im Rahmen des überregional veranstalteten »Girls' Day« erstmals die Chance bei der RNV in Berufe hineinzuschnuppern, in denen Frauen bisher eher selten vertreten sind. Daher wurden im Rahmen dieses Aktionstages bei der RNV die Leitstelle, die Teamstruktur der Fahrer, die Werkstätten sowie das Lager vorgestellt. Mit Unterstützung der Fahrschule durften die »Girls« auf dem Betriebshof Ludwigshafen selbst eine Stadtbahn fahren. RNV-Mitarbeiterinnen, die als Zugsicherungsmonteurin, Bautechnikerin, Bauingenieurin oder Fahrerin beschäftigt sind, stellten ihre Aufgabengebiete vor. Durch persönliche Gespräche konnten interessierte Mädchen ihren Erfahrungs- und Orientierungshorizont erweitern sowie Kontakte knüpfen, die für ihre berufliche Zukunft wichtig sind.

Die hohe Qualität der Ausbildung in der RNV-Fahrschule ist nun auch amtlich bestätigt: Als eines von bundesweit bisher nur zehn Verkehrsunternehmen erhielt die RNV das Kompetenzsiegel der VDV-Akademie. Für die RNV-Fahrer bedeutet das Siegel vor allem Eines: Sie erhalten in der RNV eine Ausbildung, die den inhaltlichen und organisatorischen Anforderungen des im Oktober 2006 in Kraft getretenen Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes 2003/59 EG entspricht.





Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH betreibt für ihre Gesellschafter den Öffentlichen Personenverkehr sowie die korrespondierende Infrastruktur. Das Verkehrsangebot innerhalb der Metropolregion Rhein-Neckar erstreckt sich zwischen Pfälzer Wald und Odenwald mit ihren Oberzentren in Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen.

Entwicklungen des Marktes

Verschärfte Wettbewerbssituation innerhalb der Branche

Die Wettbewerbssituation innerhalb der Branche hat sich auch im vergangenen Jahr eher verschärft. Der Wettbewerb ist jedoch innerhalb der verschiedenen Bundesländer und Verkehrsverbünde unterschiedlich stark ausgeprägt. In Hessen werden nach wie vor nahezu alle Verkehrsleistungen ausgeschrieben. Allerdings stellen einzelne Verkehrsunternehmen bereits eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge und setzen sich damit über Ausschreibungen, teils auch mittels Gerichtsverfahren, hinweg.

Weitere Brennpunkte des Wettbewerbs befinden sich beispielsweise im Raum des Münchener Verkehrsverbundes, in Teilen von Nordrhein-Westfalen und im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar.

Wettbewerbsintensive Marktverhältnisse in der Region

Im Vorjahr wurden in der Region mehrere Linienbündel im Wettbewerbsverfahren vergeben. Zu nennen sind insbesondere die Vergabe der Bündel Odenwald-Nord, Ried, Neckargemünd und Wiesloch-Walldorf. Auch aufgrund des Markteinstiegs überregionaler und internationaler Verkehrsunternehmen ist die Region als wettbewerbsintensiv einzustufen.

Veränderte rechtliche Rahmenbedingungen

Zum 3. Dezember 2009 tritt die EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft. Kern der neuen EU-Verordnung ist die Schaffung neuer Finanzierungs- und Vergabevorschriften im Verkehrsbereich. Hierbei wird dem nationalen Gesetzgeber auch die Möglichkeit eingeräumt, Direktvergabemöglichkeiten ohne wettbewerbliches Verfahren einzuführen. Diese Verordnung gilt unmittelbar in den Mitgliedsstaaten und verdrängt als höherrangiges Europarecht entgegenstehende Regelungen des deutschen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Das Novellierungsverfahren zur Anpassung des PBefG an die EU-VO läuft derzeit. Die Tragweite der Novelle ist umstritten, sodass derzeit nicht absehbar ist, ob die Anpassung des PBefG rechtzeitig erfolgen und den Anforderungen des Europarechts genügen wird. Strittig sind vor allem Fragen der Zuständigkeit im Bereich der künftigen Konzessionierung des Linienverkehrs.



Eine verspätete oder aus Sicht der Aufgabenträger nicht sachgerechte Novelle des Personenbeförderungsrechts könnte dazu führen, dass eine Direktvergabe der Liniengenehmigungen an die RNV gefährdet ist. Eine nicht sachgerechte Umsetzung führt jedoch auch bei Beibehaltung der bisherigen Konzernstruktur zu Rechtsrisiken. Da die beihilferechtlichen Vorgaben der EU-Verordnung ab dem 3. Dezember 2009 auf jeden Fall beachtet werden müssen, gibt es keine Alternative zur zügigen Umsetzung der rechtlichen Anforderungen der EU-Verordnung.

Linienbündel »Ladenburg/Schriesheim«



Als Konsequenz aus der Umsetzung der EU-Verordnung müssen die Busverkehrsleistungen der MVV OEG AG im Gebiet des Rhein-Neckar-Kreises, konkret im Bereich Ladenburg und Schriesheim, aufgegeben werden. Zunächst hatte der VRN als Vergabestelle des Rhein-Neckar-Kreises als zuständiger Aufgabenträger geplant, die Konzessionen bereits zum Dezember 2008, nach deren Auslaufen, auszuschreiben. Da die geplante Betriebsaufnahme aufgrund von Baumaßnahmen um ein Jahr verschoben werden musste, hat der Rhein-Neckar-Kreis zunächst unser Tochterunternehmen V-Bus mit der Durchführung der Verkehrsleistungen im Linienbündel »Ladenburg/Schriesheim« bis Ende 2009 betraut. V-Bus setzt die RNV vollumfänglich für alle Dienstleistungen als Generalsubunternehmerin ein. Es wurde ein Betriebsdurchführungsvertrag zwischen V-Bus und RNV abgeschlossen, der auch die Entgeltregelung von V-Bus an RNV beinhaltet. Die Ausschreibung der Verkehrsleistungen ist voraussichtlich zum Jahresbeginn 2010 vorgesehen.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme der RNV erhöhte sich zum 30. September 2008 um 67,2 Mio. € auf 235,6 Mio. €. Das Anlagevermögen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 34,3 Mio. €. Der Anstieg resultiert hauptsächlich aus der laufenden Bestellung neuer Fahrzeuge im Bus- und Bahnbereich. Durch die im Berichtsjahr getätigten Investitionen steigt die Anlagenquote auf 21,1 % an. Das Umlaufvermögen stieg durch eine Bestandserhöhung der noch nicht abgerechneten Leistungen im Berichtsjahr um 32,8 Mio. € auf 185,9 Mio. € (Vorjahr: 153,1 Mio. €).

Vermögensstruktur	30.09.2008		Vorjahr	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Anlagenintensität		21,1 %		9,1 %
Anlagevermögen	49.646		15.348	
Gesamtvermögen	235.593		168.441	
Umlaufintensität		78,9 %		90,9 %
Umlaufvermögen	185.947		153.093	
Gesamtvermögen	235.593		168.441	

Im Berichtsjahr ist das Anlagevermögen zu 60 % (Vorjahr 185,8 %) durch Eigenkapital sowie zu 102,9 % (Vorjahr 185,8 %) durch Eigenmittel und langfristiges Fremdkapital finanziert.



Anlagendeckungsgrade	30.09.2008		Vorjahr	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Anlagendeckung 1		60,0%		185,8%
Eigenkapital	29.773		28.515	
Anlagevermögen	49.646		15.348	
Anlagendeckung 2		102,9%		185,8%
Eigenkapital	29.773		28.515	
+ langfristiges Fremdkapital	21.306		0	
Anlagevermögen	49.646		15.348	

Die Eigenkapitalquote beträgt unbereinigt 12,6 % (Vorjahr: 16,9 %). Bereinigt um den Bestand an unfertigen Leistungen im Rahmen der Bautätigkeit für die Gesellschafter liegt die Eigenkapitalquote bei 39,0 % (Vorjahr: 65,1 %).

Kapitalstruktur	30.09.2008		Vorjahr	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Eigenkapitalanteil		12,6 %		16,9 %
Eigenkapital	29.773		28.515	
Gesamtkapital	235.593		168.441	
Fremdkapitalanteil		87,4 %		83,1 %
Fremdkapital	205.820		139.916	
Gesamtkapital	235.593		168.441	
Verschuldungskoeffizient		691,3 %		490,7 %
Fremdkapital	205.820		139.916	
Eigenkapital	29.773		28.515	
Korrigierter Eigenkapitalanteil		39,0 %		65,1 %
Eigenkapital	29.773		28.515	
Gesamtkapital	235.593		168.441	
- unfertige Leistungen	159.279		124.665	

Investitionen und Finanzierung



Im Berichtsjahr wurden insgesamt **37,1 Mio. €** investiert. Dabei entfallen rund 0,4 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände und 36,7 Mio. € auf Zugänge in das Sachanlagevermögen. Neben der Beschaffung neuer Fahrzeuge im Bus- und Straßen- bzw. Stadtbahnbereich sind Investitionen in das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) sowie neue Verkaufsausrüstung und der Aufbau eines eigenen Serverraumes zu nennen.

Die Finanzierung der signifikanten Investitionsprojekte erfolgte durch die Aufnahme von Darlehen. Durch Abschreibungen konnte der Investitionsbedarf in Höhe von 2,8 Mio. € abgedeckt werden. Ein Teil der realisierten Investitionen wurde durch Einzahlungen der Gesellschafter abgedeckt und somit die Eigenkapitalsituation gestärkt.

Zur Finanzierung der neuen Stadtbahnfahrzeuge wurden im Berichtsjahr Darlehen bei Kreditinstituten sowie bei den Gesellschaftern MVV OEG AG und MVV Verkehr AG aufgenommen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betragen am Bilanzstichtag 13,7 Mio. €, die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern aus den gewährten Darlehen betragen per 30. September 2008 14,1 Mio. €.

Die Liquidität war im Berichtsjahr jederzeit gegeben.

Ertragslage

Die Gesamtleistung der RNV sank im Berichtsjahr um 12,4 Mio. € auf 184,9 Mio. € (Vorjahr: 197,3 Mio. €).

Entwicklung der Gesamtleistung	2007/08	Vorjahr
	in T€	in T€
Vertragsleistungen	145.715	142.112
Baugeschäft	40.552	56.425
Binnenumsatz	-1.408	-1.231
Gesamtleistung	184.859	197.306

Dieser Rückgang ist auf die Entwicklung der Bestandsveränderungen zurückzuführen. Im Berichtsjahr reduzierte sich die Bautätigkeit für Gesellschafter aufgrund der Fertigstellung einiger Großprojekte wie zum Beispiel dem Neubau der Stadtbahnstrecke Kirchheim (15,2 Mio. €) und Handschuhsheim (2,5 Mio. €) und führte demzufolge zu einer verringerten Basis der Bestandsveränderungen.

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

Aufwandsstruktur

	2007/08	Vorjahr
	in T€	in T€
Materialaufwand	161.030	176.510
Personalaufwand	9.168	6.185
Abschreibungen	2.792	3.278
Sonstige betriebliche Aufwendungen	11.866	14.271

Aufgrund der verringerten Aufwendungen im Bereich der Bauprojekte reduzierte sich der Materialaufwand um 15,5 Mio. €. Infolge des sukzessiven Aufbaus an eigenem Personal stieg der Personalaufwand im Berichtsjahr um rund 3,0 Mio. € auf 9,2 Mio. € (Vorjahr: 6,2 Mio. €) an. Bei der Entwicklung des sonstigen Aufwandes ist zu berücksichtigen, dass im Vorjahr die ertragsseitigen Auswirkungen des Veruntreuungsfalls in Höhe von 2,2 Mio. € die Vergleichszeiträume verzerren.



Berichte aus den Unternehmensbereichen

Vertragsleistungen

Die RNV erbringt für ihre Gesellschafter Verkehrsleistungen zur Erstellung des Verkehrsangebotes in der Metropolregion Rhein-Neckar. Darüber hinaus betreibt sie die Verkehrsinfrastruktur hauptsächlich im schienengebundenen Bereich. Für die Erstellung dieser vertraglichen Leistungen erhält die RNV ein Entgelt zur **Verkehrsleistungserstellung** und zum Betrieb der **Infrastruktur**.

	2007/08 in T€	Vorjahr in T€
Gesamtleistung	145.715	142.112
Materialaufwand	122.034	121.456
Personalaufwand	9.168	6.185
Abschreibungen	2.792	3.278
Sonstige betriebliche Aufwendungen	11.717	14.131
Finanzergebnis	61	837
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	64	-2.101

Der **Materialaufwand** ist gegenüber dem Vorjahr moderat um 0,5 % auf 122.034 T€ angestiegen. Der Anstieg ist zum einen auf das höhere Energiepreinsniveau zurückzuführen. Zum anderen sind gegenüber dem Vorjahr die Instandhaltungsarbeiten an den Fahrzeugen vermehrt durch Dritte durchgeführt worden. Darüber hinaus sind die Kosten zur Nutzung der Trassen um 780 T€ angestiegen. Die im Materialaufwand enthaltenen Kosten für das von den Gesellschaftern überlassene Personal reduzierten sich im Berichtszeitraum um -2.212 T€. Zusätzlich sank der Subunternehmeraufwand um -632 T€ auf 9.281 T€ ab.

Durch den geplanten, sukzessiven Aufbau eigenen Personals stieg der **Personalaufwand** im Berichtsjahr auf 9.168 T€ an.

Der **sonstige Aufwand** sank im Berichtsjahr um -2.414 T€ auf 11.717 T€ ab. Die Reduzierung ist hauptsächlich auf den im Vorjahr ertragsseitig berücksichtigten Veruntreuungsfall zurückzuführen.

Die Reduzierung des positiven **Finanzergebnisses** ist auf die ansteigende Investitionstätigkeit und den damit verbundenen Anstieg der Kapitalkosten zurückzuführen.



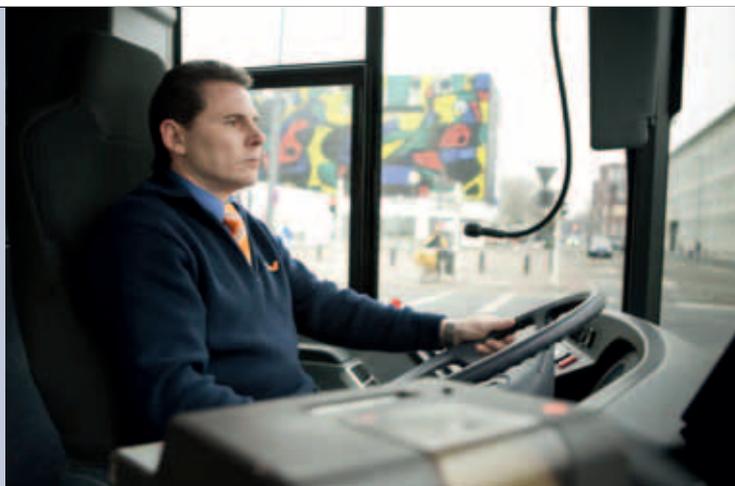
Bauleistungen für Gesellschafter

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

	2007/08 in T€	Vorjahr in T€
Gesamtleistung	40.552	56.425
Materialaufwand	40.380	56.236
Personalaufwand	0	0
Abschreibungen	0	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	172	188
Finanzergebnis	0	0
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	0	0

Der **Materialaufwand** ist analog zu den Bestandsveränderungen gegenüber dem Vorjahr um rund 15.856 T€ gesunken. Die fertiggestellten Großprojekte wie der Neubau der Straßenbahnstrecken Kirchheim und Handschuhsheim in Heidelberg bilden dabei die wesentlichen Veränderungen zum Vorjahr ab. Des Weiteren wurden Maßnahmen im Bereich Gleiserneuerungen von 2.344 T€, Bahnsteige von 1.388 T€ und Elektrische Anlagen von 2.396 T€ abgeschlossen.

Gegenläufig entwickeln sich die zwei im Jahr 2006/07 begonnenen Großprojekte am Standort Mannheim im Materialaufwand. Es handelt sich dabei um die Erneuerung des Neckarauer Übergangs und den Neubau der Straßenbahnstrecke in Sandhofen.



Mitarbeiter

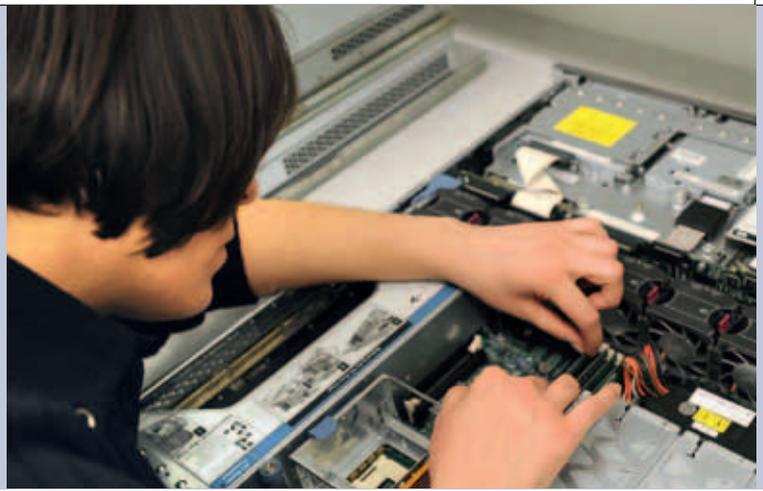
Entwicklung der Beschäftigten

Der Mitarbeiterbestand aus den Allianzgesellschaften ist seit Gründung der RNV durchgehend rückläufig. Dieser Abschmelzungsprozess ist zum größten Teil durch Altersteilzeitregelungen bewirkt worden und geht dort aufgrund der Tarifsituation mittelfristig mit einer Minderung der Personalkosten einher. Überproportional gestiegen ist die Zahl aller Beschäftigten im Gesamten durch die Steigerung der Neueinstellungen in der RNV.

	30.09.2008	Vorjahr	Abweichung	
	Mitarbeiter	Mitarbeiter	Mitarbeiter	in %
Überlassenes Personal	1.479	1.548	-69	-4,5 %
RNV Personal	296	168	128	76,2 %
Personalstand gesamt	1.775	1.716	59	3,4 %

Ausgehend von einem sehr niedrigen Niveau des Vorjahres verdeutlichen die prozentualen Zuwächse beim Fahrpersonal und den technischen Mitarbeitern auch die Ausrichtung auf das Ziel einer kunden- und nachfrageorientierten Unternehmensausrichtung. Besonders im Hinblick auf die Entwicklung auf dem Energiesektor kann tendenziell weiterhin mit steigenden Fahrgastzahlen gerechnet werden. Um einer steigenden Nachfrage gerecht zu werden, spiegelt sich die Tendenz sowohl bei der Personaleinsatzplanung im Fahrbetrieb und der Technik als auch beim Fahrzeugbestand wider. Ergänzend wirken Maßnahmen wie Wechsel des Einsatzortes der Mitarbeiter nach Bedarf sowie Weiterqualifizierungsmaßnahmen im Fahrbetrieb positiv auf das Fahrtangebot und somit auf die Kundenzufriedenheit.

	Kfm. Mitarbeiter	Techn. Mitarbeiter	Fahrer	Aushilfskräfte	Auszubildende, Volontäre	Praktikanten	Summe
Ø RNV Personal 30.09.07	49,0	8,0	77,5	7,0	8,0	3,5	153,0
Ø RNV Personal 30.09.08	68,0	14,25	127,75	12,25	16,25	5,0	243,5
Abweichung abs.	19,0	6,25	50,25	5,25	8,25	1,5	90,5
Abweichung in %	38,8 %	78,1 %	64,8 %	75,0 %	103,1 %	42,9 %	59,2 %



Vereinheitlichung der Tarifverträge

Bisher galten bei der RNV für die Arbeitnehmer der jeweiligen Allianzgesellschaft sieben verschiedene Tarifverträge in elf Variationen und rund 200 verschiedene Betriebsvereinbarungen. Am 30. September 2008 einigten sich die Vertreter der Allianzgesellschaften, der RNV und der Arbeitnehmer auf die Überführung der unterschiedlichen Regelungen in einen einheitlichen RNV-Haustarifvertrag. Hierdurch können in Zukunft die Arbeitsbedingungen innerhalb der RNV vereinheitlicht und die Arbeitsprozesse wesentlich vereinfacht werden.

Nach der Einigung auf die Rahmenvereinbarung sind nun noch unternehmensspezifische Besonderheiten bei den einzelnen Allianzgesellschaften für den Überleitungsprozess auszuhandeln.

Ausbildung ist Zukunft

Die RNV sieht sich in der Verantwortung für den Großteil der vorhandenen Berufsbilder die Ausbildung selbst zu übernehmen. Mit der Heidelberger Stadtwerke GmbH hat sie einen weiteren Kooperationsvertrag abgeschlossen, der die Ausbildung der Mechatroniker während der ersten beiden Ausbildungsjahre in Heidelberg-Pfaffengrund ermöglicht. Die kontinuierliche Einstellung von Auszubildenden unter der Maßgabe nach Bedarf einzustellen, ist im dritten Jahr in Folge ermöglicht worden. Durch die Einrichtung von Praktikanten- und Diplomandenstellen wird oftmals eine Grundlage für eine weitere Beschäftigung bzw. Ausbildung gelegt.

Unberücksichtigt in der Darstellung der Ausbildungszahlen sind die Leistungen der Aus- und Weiterbildungsstätte der internen Fahrschule. Mit Hilfe eines ausgeklügelten Ausbildungskonzepts, das inhaltlich auf Bus, Zug oder Stadtbahn sowie auf den jeweiligen Ausbildungsstandort und späteren Einsatzort ausgerichtet ist, werden die neuen Mitarbeiter fit für ihren Beruf gemacht. Seit September 2008 führt die Aus- und Weiterbildungsstätte Weiterbildungen nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz durch. Mit der Übergabe des Kompetenzsiegels des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) wurde der RNV-Aus- und Weiterbildungsstätte der hohe Ausbildungsstandard in der RNV bestätigt.



Projekt ZusammenWachsen



Das wichtigste Kapital eines Unternehmens, gerade im Dienstleistungsbereich, sind engagierte und motivierte Mitarbeiter. Am 25. Juli 2007 startete das Projekt »ZusammenWachsen« in der RNV. Ziel war es, die fünf verschiedenen Unternehmenskulturen der Allianzgesellschaften zu einer neuen Unternehmenskultur der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH zusammenzuführen. Die Mitarbeiter, die bislang Betroffene der Veränderungsprozesse bei der Allianzbildung waren, sollten in Zukunft zu Beteiligten werden, die notwendige Veränderungen zu einem kundenorientierten wettbewerbsfähigen Verkehrsunternehmen aktiv mit gestalten.

Das Projekt hat sich auf die Mitarbeiter und Führungskräfte des gesamten Unternehmens gestützt. Die Mitarbeiter wurden in 105 Workshops in den Prozess einbezogen. Über 1 600 Änderungsvorschläge und Fragen wurden durch die Center mit ihren 25 Veränderungsbegleitern bearbeitet und – soweit umsetzbar – aufgegriffen.

Die Mobilisierungsphase des Projektes wurde mit den von allen Führungskräften gemeinsam erarbeiteten Führungsleitlinien am 10. September 2008 beendet und im Rahmen eines »Fahrplanwechsels« als kontinuierliche Aufgabe in die Personalabteilung überführt.

Kunden

Die RNV arbeitet an allen Standorten systematisch an der Verbesserung der Qualität ihrer Leistungen. Die Kunden der RNV werden regelmäßig nach ihrer Zufriedenheit mit den Leistungen des Verkehrsunternehmens befragt.

Die letzte Befragung vom Sommer des Berichtsjahres erbrachte hierbei bereits erfreuliche Ergebnisse. 600 repräsentativ ausgewählte Kunden der RNV wurden hierzu von einem Meinungsforschungsinstitut (TNS Infratest) telefonisch befragt. Insgesamt hat sich der Notendurchschnitt der RNV deutlich verbessert.

Verbesserungen gegenüber dem Vorjahresergebnis gab es unter anderem bei den wichtigen Schlüsselpositionen Pünktlichkeit, Taktfrequenz und Schnelligkeit. Besonders erfreulich für die RNV ist aber die Entwicklung der Globalzufriedenheit. Hier hat sich die RNV auf einer Skala von 1 bis 5 nicht nur gegenüber dem Vorjahreswert von 2,9 auf 2,76 deutlich verbessert, sondern liegt mit diesem Ergebnis über dem Bundesdurchschnitt von 2,84, der von TNS Infratest jährlich erhoben wird.

Dies ist ein deutliches Zeichen, dass die eingeleiteten Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung greifen. Allerdings gibt es keinen Grund, sich auf diesen Ergebnissen auszuruhen, da auch deutlich wird, dass die RNV in Bezug auf die Qualitätsverbesserung noch ein gutes Stück Arbeit vor sich hat. Deutlich zeigen die Ergebnisse auch, wo noch Handlungsbedarf besteht. Hierzu nutzt die RNV das Feedback ihrer Fahrgäste.



Zu den Hausaufgaben der RNV zählen insbesondere die Ausstattung der Haltestellen, die Sauberkeit der Fahrzeuge und vor allem die Information bei Störfällen, die von den Kunden besonders kritisch bewertet wurde. Bei einigen dieser Punkte wurden bereits konkrete Maßnahmen eingeleitet, die deutliche Verbesserungen versprechen.

Mit der Vereinheitlichung und Neugestaltung der Infos in den Haltestellenvitrinen wurde in Heidelberg im September begonnen, an den Standorten Ludwigshafen und Mannheim wird die Vereinheitlichung bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 abgeschlossen sein. Auch bei dem Zustand der Fahrzeuge wurde mit Investitionen in die Bestuhlung des bestehenden Fuhrparks eine deutliche Verbesserung erzielt.

Schwerpunkte in den nächsten Monaten sind die Schulungen des Fahrpersonals und die Störfallkommunikation. Hier leitet die RNV einen direkten Auftrag aus dem Votum ihrer Fahrgäste ab. Rückgrat der Fahrgastinformation bildet hierbei das neu eingeführte Rechnergesteuerte Betriebsleitsystem, das über die zentrale Leitstelle in Mannheim alle Verkehre der RNV steuert. Hierdurch soll nicht nur die innerbetriebliche Kommunikation verbessert werden, sondern die Informationen werden auch zukünftig besser bei den Fahrgästen ankommen. Hierzu dient auch die Dynamische Fahrgastinformation, die sukzessive an zentralen Haltestellen installiert wird und die Kunden über die nächste Abfahrt ihrer Linien informiert.



Risikomanagement

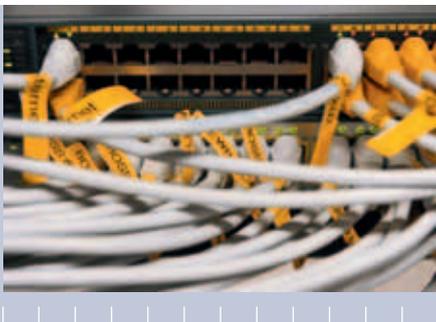
Das »Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG)« fordert die Einrichtung eines Risikomanagementsystems, damit die den Fortbestand des Unternehmens gefährdenden Entwicklungen früh erkannt werden. Auch im betrachteten Geschäftsjahr wurde das RNV Risikomanagement nach Maßgabe des unternehmensinternen Risikomanagementsystems durchgeführt. Dieses erfüllt die gesetzlichen Anforderungen als Überwachungs- und Frühwarnsystem zum Zwecke der Risikokontrolle und -steuerung.

In dreimonatigem Turnus werden bestehende Risiken inhaltlich und wertbezogen überarbeitet und neu identifizierte Risiken in das System aufgenommen. Hierbei ist jeder Center-/Abteilungsleiter für die Identifizierung und Aktualisierung der Risiken in seinem Verantwortungsbereich verantwortlich. Die Erfassung und Ermittlung führt der Center-/Abteilungsleiter in Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Center-Controller durch; dieser stellt das Bindeglied zum zentralen Risikocontroller dar. Der zentrale Risikocontroller trägt die Prozessverantwortung, wirkt koordinierend und beratend und ist für die quartalsweise Erstellung des Risikoberichtes an die Geschäftsführung, den Aufsichtsrat und die Gesellschafterversammlung zuständig.

Risikoverteilung Gesellschafter – RNV

Der Umsatz des Unternehmens besteht im Wesentlichen aus den Leistungsentgelten, welche die RNV von den Gesellschaftern erhält und die auf Basis der Selbstkosten kalkuliert werden. Die RNV trägt daher im eigentlichen Sinne kein Ergebnisrisiko aus den bestehenden Leistungs- und Betreiberverträgen. Deshalb wurde als Risiko jede negative Planabweichung gegenüber der aktuellen Mittelfristplanung sowie sich möglicherweise abzeichnende negative Einflüsse auf den Unternehmenserfolg im operativen Betrieb und bei Projekten definiert. Darüber hinausgehende Risiken, z. B. drohende Einbußen bei den Fahrgeldeinnahmen, betreffen unmittelbar nur die Gesellschafter. Dies gilt generell für alle Risiken, die aus politisch-gesellschaftlichen bzw. aus rechtlichen Veränderungen erwachsen. Da solche Risiken jedoch langfristig auch die RNV maßgeblich beeinflussen, werden sie zusätzlich erhoben und sowohl unternehmensintern als auch an die Muttergesellschaften kommuniziert.

Verbesserung der IT-Verfügbarkeit

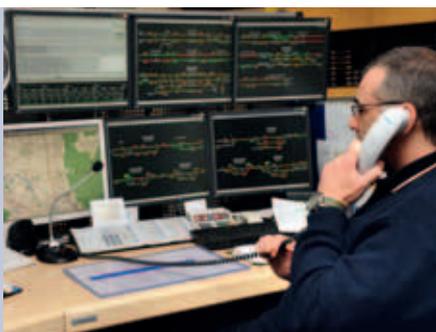


Im Geschäftsjahr 2007/08 kam es bei der RNV vermehrt zu schwankenden IT-Systemstabilitäten und dadurch hohen kumulierten Ausfallzeiten für die Systemnutzer. Die Verfügbarkeit der stark genutzten Programme SAP und Officeumgebung, die nicht nur in den administrativen Bereichen unverzichtbare Arbeitsmittel darstellen, konnte aufgrund von Systemengpässen bei unserem externen Dienstleister nicht durchgängig sichergestellt werden. Systemabbrüche und lange Zugriffszeiten verursachten bei den Anwendern einen Arbeitsstau, der angesichts der festen Terminierung zahlreicher Aufgaben nur über Mehrarbeit abgebaut werden konnte. Der Unternehmenserfolg wurde durch hohe Opportunitätskosten negativ beeinflusst. Dies führte zur Entscheidung für ein eigenes Serverzentrum, um zumindest zu großen Teilen eine Unabhängigkeit von Externen zu erreichen. Im Laufe des Geschäftsjahres 2007/08 wurde eine solche Serverfarm aufgebaut und soll zum Ende des Geschäftsjahres nahezu abgeschlossen sein.

Bauprojekte

Die Anzahl der Projekte von Bautätigkeiten für die Gesellschafter im Rahmen der Infrastrukturerhaltung und -erweiterung ist weiter steigend. Hier müssen neben der Zeit- und Budgetüberschreitung durch ungeplante Mehraufwendungen die Risiken der Bautätigkeit der RNV in Betracht gezogen werden. Als Aufwandserhöhungen haben diese direkten Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der RNV-gesteuerten Projekte. Letztlich werden diese Risiken aus Bautätigkeiten von den betreffenden Gesellschaftern getragen. Mittelbar ist die RNV jedoch von z. B. Zahlungsverzögerungen und -ausfällen, die die Liquidität des Unternehmens belasten können, betroffen.

Fahrzeitenerhöhung



Mehrere Ursachen im abgeschlossenen Geschäftsjahr führten zu einer signifikanten Erhöhung der Fahr-/ bzw. Umlaufzeiten. Zum Einen führt die gesamtwirtschaftliche Lage bei ständig steigenden Energie- und Treibstoffpreisen zu steigenden Fahrgastzahlen, was sich über verlängerte Ein- und Umsteigezeiten auf die Fahrplaneinhaltung auswirkt. Zum Anderen führen politische Erwägungen der Städte zum vermehrten Ausweis von Geschwindigkeitsrestriktionen gerade im innerstädtischen Bereich; auch hierdurch werden die Fahrplandispositionen belastet. Zusätzlich wird die Fahrzeugverfügbarkeit durch verstärkte Anforderungen der Aufsichtsbehörden verringert. Es wird versucht, dem erhöhten Aufkommen wo möglich mit z. B. der Durchsetzung von Lichtsignal-Bevorrechtigungen zu begegnen. Zusammengefasst bedingen die geschilderten Effekte in Anpassung der Rahmenbedingungen jedoch einen Fahrzeugmehrbedarf durch Fahrplananpassungen und Veränderung der Fahrzeugumläufe. Dies bringt neben den Aufwendungen für die eigentlichen Mehrfahrzeuge auch die damit zusammenhängenden Aufwendungen für zusätzliches Personal, für den Mehrbedarf an Fahrzeugreinigung, -wartung und -reparatur mit sich.

Ausblick

Die RNV hält an ihrer eingeschlagenen Strategie des integrierten Mobilitätsdienstleisters mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot für die Metropolregion Rhein-Neckar fest. Die kürzlich verabschiedete EU-Richtlinie 1370/2007 bildet hierfür den rechtlichen Rahmen.

In den kommenden Jahren ist eine Modernisierung der Fahrzeugflotte im Bus- und Bahnbereich sowie der Erhalt und Ausbau der dafür notwendigen Verkehrsinfrastruktur vorgesehen. Zur Stabilisierung der Ertragsstärke ist die Umsetzung des Restrukturierungsprozesses von gleich hoher Bedeutung wie die nachhaltige Verbesserung der Qualität und der damit verbundenen Zufriedenheit unserer Kunden.

Unser Angebot sieht die Neugestaltung des Liniennetzes in Ludwigshafen und teilweise in Mannheim vor. Wie bereits beschrieben, bildet die neue EU-Verordnung den rechtlichen Rahmen zur Ausgestaltung aller unternehmerischen Aktivitäten. Deshalb haben wir bereits im Jahr 2007 frühzeitig damit begonnen, die entsprechenden Strukturen zu schaffen.

Das hierfür ins Leben gerufene Projekt RNV 2009 soll die mit dem Zusammenschluss zur RNV geschaffenen Synergien konsequent weiterführen. Ziel ist eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit durch Qualitätssteigerungen bei gleichem oder sinkendem Defizit. Durch einen konsequenten Auftritt nach innen und nach außen soll die RNV-Identität für Mitarbeiter, Kunden und die Region gestärkt werden.

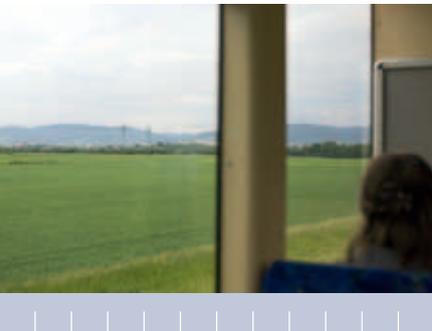
Zusätzlich sollen die durch die neue EU-Verordnung 1370/2007 erforderlichen Anpassungen an der Struktur der RNV umgesetzt werden, damit die RNV zukünftig als interner Betreiber direkt mit Verkehrsleistungen beauftragt werden kann.

Im Rahmen des Projektes arbeiten die Gesellschafter sowie die Städte- und Arbeitnehmervertreter gemeinsam unter der Federführung der RNV an folgenden Handlungsfeldern:

Vereinfachung bestehender Strukturen

Möglichst viele der bei den Gesellschaftern verbliebenen Aufgaben werden zur RNV verlagert. Dadurch werden Doppelstrukturen abgeschafft, Kosten gesenkt und die Prozessqualität verbessert. Im Personalbereich werden die betriebsverfassungsrechtlichen, tarifvertraglichen und personalwirtschaftlichen Strukturen vereinfacht.

Bei den Gesellschaftern sollen lediglich Personalvorhaltefunktion für das überlassene Personal, die Infrastruktureigentümergefunktion und die Finanzierungsfunktion zur Sicherung des Querverbundes verbleiben.



www.rnv.eu

Umsetzung der EU-Vorgaben

Um den Status als interner Betreiber zu erlangen, sollen die Verkehrskonzessionen von den Gesellschaftern auf die RNV übertragen werden. Die RNV wird damit unmittelbarer Vertragspartner der Fahrgäste und vereinnahmt die Fahrgelderlöse.

Die Kontrolle der Städte über die RNV soll durch direkte Beteiligungen der Städte an der RNV und Stimmrechtsübertragungen erheblich gestärkt werden.

Das neue Strukturmodell RNV 2009 soll im Laufe des Geschäftsjahres 2008/09 umgesetzt werden. Die neue Struktur soll zum 1. Oktober 2009 starten.

Zur Klärung der steuerrechtlichen Fragestellungen, insbesondere hinsichtlich der steuerlichen Querverbünde in Heidelberg und Ludwigshafen, wurde die Erteilung einer verbindlichen Auskunft beantragt. Von der Erteilung der verbindlichen Auskünfte der jeweils zuständigen Finanzämter ist die Art der Umsetzung des Projekts abhängig.

Umsatz- und Ergebnisprognose

Im Geschäftsmodell orientiert sich die Preiskalkulation der Verkehrs- und Infrastrukturverträge an der Kostenentwicklung unserer Gesellschaft. Durch die vorgesehenen Investitionen in den kommenden Jahren sowie verstärkte Instandhaltungstätigkeiten im Bahnbereich ist mit einem ansteigenden Umsatz und einem ausgeglichenen Ergebnis zu rechnen.

Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag sind keine Vorgänge von wesentlicher Bedeutung für das Geschäftsjahr 2007/08 eingetreten.

Mannheim, den 9. Januar 2009

Andreas Kerber
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten

Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten



Bilanz der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

zum Stichtag 30.09.2008

Aktiva		30.09.2008	Vorjahr
	Anhang	in T€	in T€
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		817	705
Sachanlagen		45.891	11.730
Finanzanlagen		2.938	2.913
Summe Anlagevermögen		49.646	15.348
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	169.102	134.143
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	10.570	10.775
Wertpapiere	(4)	670	1.415
Flüssige Mittel	(5)	5.605	6.760
Summe Umlaufvermögen		185.947	153.093
Summe Aktiva		235.593	168.441

Passiva		30.09.2008	Vorjahr
	Anhang	in T€	in T€
Eigenkapital			
Stammkapital	(6)	10.500	10.500
Kapitalrücklage	(7)	21.412	20.089
Bilanzverlust		-2.139	-2.074
Summe Eigenkapital		29.773	28.515
Fremdkapital			
Sonderposten	(8)	122	30
Rückstellungen	(9)	25.186	26.143
Verbindlichkeiten	(10)	180.512	113.743
Summe Fremdkapital		205.820	139.916
Rechnungsabgrenzungsposten		0	10
Summe Passiva		235.593	168.441

Gewinn- und Verlustrechnung

der Rhein-Neckar-Verkehr, Mannheim

für das Geschäftsjahr vom 01.10.2007 bis 30.09.2008

Gewinn- und Verlustrechnung		2007/08	Vorjahr
	Anhang	in T€	in T€
Umsatzerlöse	(11)	145.123	144.662
Bestandsveränderungen	(12)	34.614	48.401
Aktiviertete Eigenleistungen		232	156
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	4.890	4.087
Gesamtleistung		184.859	197.306
Materialaufwand	(14)	161.030	176.510
Personalaufwand	(15)	9.168	6.185
Abschreibungen		2.792	3.278
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	11.866	14.271
Finanzergebnis	(17)	61	837
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		64	-2.101
Steuern	(18)	129	38
Jahresfehlbetrag		-65	-2.139
Gewinn- / Verlustvortrag		-2.074	65
Bilanzverlust		-2.139	-2.074

Anhang

der Rhein-Neckar-Verkehr, Mannheim
für das Geschäftsjahr vom 01. 10. 2007 bis 30. 09. 2008

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2007/08 ist nach 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.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Die Sachanlagen sind zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert.

Die Abschreibungen erfolgen linear unter Beachtung der steuerlichen Vorschriften. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Zugangsjahr 2007 (bis 31. Dezember 2007 bis 400 €; ab 1. Januar 2008 bis 150 €) in voller Höhe abgeschrieben. Ab dem 1. Januar 2008 wurden für geringwertige Wirtschaftsgüter zwischen 150 € und 1.000 € Pools gebildet, die über einen Zeitraum von 5 Jahren abgeschrieben werden.

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungswerten bilanziert.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind zu Durchschnittseinstandspreisen unter Beachtung des Niederstwertprinzips angesetzt.

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

Mit den sonstigen Rückstellungen wurden alle erkennbaren Risiken ausreichend berücksichtigt.

Die Verbindlichkeiten sind mit den Rückzahlungsbeträgen passiviert.

Bei den folgenden Aufgliederungen im Anhang kann es aufgrund von Rundungsdifferenzen zu Verschiebungen von +/- Tsd. Euro kommen.

Angaben zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Der Anlagenspiegel der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, der unter den sonstigen Angaben ersichtlich ist, zeigt die Aufgliederung sowie die Entwicklung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen.

Die nach § 285 S. 1 Nr.11 HGB angabepflichtigen Anteile an Unternehmen sind im Folgenden dargestellt:

	Stand	Eigenkapital	Jahresergebnis	
		in T€	in T€	in %
V-Bus GmbH, Viernheim	30.09.2008	219	-21	99 %
Omnibusbetriebe Beth GmbH, Lampertheim	30.09.2008	540	5	100 %

(2) Vorräte

Die Position Vorräte beinhaltet insbesondere unfertige Leistungen (159.278 Tsd. €) aus Baumaßnahmen, die im Rahmen vertraglicher Auftragsfertigungen für die Gesellschafter erstellt wurden, sowie Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (9.824 Tsd. €).

	30.09.2008	Vorjahr
	in T€	in T€
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.824	9.478
Nicht abgerechnete Leistungen	159.278	124.665
Vorräte	169.102	134.143

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Der Posten beinhaltet im Wesentlichen Forderungen gegen Gesellschafter im Rahmen der Leistungsverträge sowie unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesene Forderungen aus noch nicht vereinnahmten Fahrgeldern (PT).

	30.09.2008	Vorjahr
	in T€	in T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.145	1.058
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	474	340
Forderungen gegen Gesellschafter	4.482	2.230
Sonstige Vermögensgegenstände	4.469	7.147
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	10.570	10.775

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

(4) Wertpapiere

Durch den Verkauf von Wertpapieren zum Zwecke der Dieselpreisabsicherung reduziert sich die Position Wertpapiere gegenüber dem Vorjahr.

(5) Flüssige Mittel

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

	30.09.2008	Vorjahr
	in T€	in T€
Kassenbestand	420	475
Guthaben bei Kreditinstituten	5.185	6.285
Flüssige Mittel	5.605	6.760

(6) Stammkapital

Das Stammkapital der RNV beträgt 10,5 Mio. €. Hiervon hält die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH 27,8 %, MVV Verkehr AG 35,1 %, MVV OEG AG 16,3 %, Verkehrsbetriebe Ludwigshafen GmbH 18,4%, Rhein-Hardtbahn GmbH 2,4 %. Die Stimmrechte sind bei MVV Verkehr AG und MVV OEG AG auf zusammen 50 % beschränkt.

(7) Kapitalrücklage

Die Erhöhung der Kapitalrücklage um 1.323 Tsd. € resultiert aus einer Einzahlung durch die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH, welche im Zusammenhang mit dem Verkauf der Straßenbahnen durch Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH an die RNV erfolgte.

(8) Sonderposten

Dabei handelt es sich um einen Investitionszuschuss vom Land Baden-Württemberg für die Ersatzbeschaffung von neun Bussen.

(9) Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für ausstehende Rechnungen in Höhe von 24,1 Mio. € enthalten. Diese beinhalten von den Gesellschaftern beauftragte investive Baumaßnahmen in Höhe von 10,4 Mio. €.

	30.09.2008	Vorjahr
	in T€	in T€
Steuerrückstellungen	100	9
Sonstige Rückstellungen	25.086	26.134
Rückstellungen	25.186	26.143

(10) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten die für die Gesellschafter vereinnahmten und noch nicht abgerechneten Fahrgeldeinnahmen für die Monate August und September 2008, sowie die Verbindlichkeiten aus den im Geschäftsjahr 2007/08 von der MVV OEG AG, Mannheim, und der MVV Verkehr AG, Mannheim, an die RNV gewährten Darlehen.

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

	30.09.2008	davon mit einer Restlaufzeit		Vorjahr
	Gesamt	bis 1 Jahr	über 5 Jahre	Gesamt
	in T€	in T€	in T€	in T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	13.730	952	8.895	0
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen	117.782	117.782	0	76.215
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.760	11.760	0	8.015
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	36.765	22.661	12.411	26.799
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	49	49	0	111
Sonstige Verbindlichkeiten	426	426	0	2.603
(davon aus Steuern)	(109)	(109)	(0)	(0)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(0)	(0)	(0)	(0)
Verbindlichkeiten	180.512	153.630	21.306	113.743

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.

	Gesamt
	in T€
Im Folgejahr	14.802
Im zweiten bis fünften Jahr	79.021
Mehr als fünf Jahre	262.339
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	356.162

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

(11) Umsatzerlöse

	2007/08	Vorjahr
	in T€	in T€
Personenverkehr	1.180	1.251
Vertragsleistungen	142.069	142.306
Sonstige Umsätze	1.874	1.105
Umsatzerlöse	145.123	144.662

(12) Bestandsveränderungen

Die Aufwendungen für noch nicht fertiggestellte Baumaßnahmen sind in den unfertigen Leistungen erfasst.

(13) Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten überwiegend Beträge aus der Erstattung von Schadensfällen und aus der Rückerstattung von überzahlten Abschlagsrechnungen für Arbeitnehmerüberlassung.

Des Weiteren sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen periodenfremde Erträge in Höhe von 1.818 Tsd. € enthalten. Diese betreffen im Wesentlichen die Auflösung von Rückstellungen, Erträge aus Wertpapierverkäufen und Erträge aus Anlageabgängen.

(14) Materialaufwand

Die Position enthält unter anderem Aufwendungen aus den von den Gesellschaftern beauftragten investiven Baumaßnahmen.

	2007/08	Vorjahr
	in T€	in T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	23.799	24.938
Aufwendungen für bezogene Leistungen	137.231	151.572
Materialaufwand	161.030	176.510

(15) Personalaufwand

Im Geschäftsjahr 2007/08 waren im Durchschnitt 244 Arbeitnehmer (Vorjahr: 153) in der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH beschäftigt.

	2007/08	Vorjahr
	in T€	in T€
Löhne und Gehälter	7.628	5.110
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung)	1.540	1.075
	(238)	(167)
Personalaufwand	9.168	6.185

(16) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2007/08	Vorjahr
	in T€	in T€
Beiträge und Gebühren	1.417	1.709
Mieten und Pachten	1.960	1.917
Werbung und Insertionen	569	688
Personal- und Sozialbereich	924	745
Dienstleistungsverträge	1.280	1.325
Übriger Aufwand	5.716	7.887
Sonstiger Aufwand	11.866	14.271

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 53 Tsd. € enthalten.

(17) Finanzergebnis

	2007/08	Vorjahr
	in T€	in T€
Erträge aus anderen Wertpapieren	0	1
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon an verbundene Unternehmen)	628 (81)	837 (61)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	567	1
Finanzergebnis	61	837

(18) Steuern

Diese Position beinhaltet Ertragssteuern in Höhe von 91 Tsd. € (Vorjahr: 7 Tsd. €) sowie sonstige Steuern in Höhe von 39 Tsd. € (Vorjahr: 32 Tsd. €).

Ergänzende Angaben

Im Geschäftsjahr 2007/08 betragen die Bezüge für den Aufsichtsrat 20 Tsd. €. Für die Angabe der Gesamtbezüge der Geschäftsführung wird § 286 Abs. 4 HGB angewandt.

Angaben gemäß § 285 HGB

Unsere Gesellschaft wird in den Konzernabschluss der MVV GmbH, Mannheim, quotal einbezogen. Die MVV GmbH ist in das Handelsregister des Amtsgerichts Mannheim unter HRB Nr. 1742 eingetragen. Der Konzernabschluss wird dort hinterlegt.

Organe

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

Ergänzende Angaben

Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

Dr. Peter Kurz
**Oberbürgermeister der
Stadt Mannheim
Vorsitzender**

Ernst Merkel
**Beigeordneter der
Stadt Ludwigshafen**

Zygmunt Juszcak
**Stellvertretender Vorsitzender
Betriebsratsvorsitzender**

Hans Mindl
Kaufmännischer Angestellter

Christian Beilmann
Student

Reiner Nimis
Gewerkschaftssekretär

Klaus Blaesius
**Geschäftsführer
Heidelberger
Versorgungs- und
Verkehrsbetriebe GmbH
bis 31. Juli 2008**

Hermann Pfisterer
Betriebsrat

Manfred Schwarz
Dipl.-Ingenieur

Thomas Blase
Betriebsrat

Karin Steffan
Kaufmännische Angestellte

Kristina Essig
Rechtsanwältin

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

Michael Frankmann
Betriebsrat

Prof. Dr. Ulrich Tödtmann
**Vorstand
MVV Verkehr AG/MVV OEG AG**

Stephan Fuhrmann
Betriebsrat

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

Ruth Geis
Betriebsrätin

Michael Jäger
**Geschäftsführer
Heidelberger Straßen- und
Bergbahn GmbH
seit 1. August 2008**

Geschäftsführung

Andreas Kerber
**Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten**

Martin in der Beek
**Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten**

Mannheim, den 09. Januar 2009
Geschäftsführung



Andreas Kerber



Martin in der Beek

Anlagenspiegel

Immaterielle Vermögensgegenstände

	Summe
	in T€
Bruttowerte 01. 10. 2007	1.121
Zugänge	369
Abgänge	0
Umbuchungen	0
Bruttowerte 30. 09. 2008	1.490
Abschreibungen 01. 10. 2007	416
Abschreibungen 2007/08	257
Abschreibungen 30. 09. 2008	673
Nettowerte 30. 09. 2008	817
Nettowerte 30. 09. 2007	705

Sachanlagen

	Grund- stücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen		andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Summe	
		einschl. der Bauten auf fremden Grund- stücken	a. Fahrzeuge für Personen- verkehr				b. Maschinen, maschinelle Anlagen, die nicht zu a.) gehören
Bruttowerte 01. 10. 2007	0	12.439	4.590	2.545	3.779	23.353	
Investitionen /Zugänge	5	3.774	187	419	32.353	36.738	
Abgänge	0	-197	-76	-5	-3	-281	
Umbuchungen	0	0	51	199	-250	0	
Bruttowerte 30.09.2008	5	16.016	4.752	3.158	35.879	59.810	
Abschreibungen 01. 10. 2007	0	8.593	1.887	1.142	0	11.622	
Abschreibungen 2007/08	0	1.454	622	459	0	2.535	
Abgänge	0	-197	-36	-5	0	-238	
Abschreibungen 30. 09. 2008	0	9.850	2.473	1.596	0	13.919	
Nettowerte 30. 09. 2008	5	6.166	2.279	1.562	35.879	45.891	
Nettowerte 30. 09. 2007	0	3.845	2.703	1.403	3.779	11.730	

Finanzanlagen

	Anteile an verbundenen Unternehmen	Beteiligungen	Sonstige Ausleihungen	Summe
	in T€	in T€	in T€	in T€
Bruttowerte 01. 10. 2007	1.919	17	977	2.913
Zugänge	0	0	260	260
Abgänge	0	0	-235	-235
Bruttowerte 30. 09. 2008	1.919	17	1.002	2.938
Nettowerte 30. 09. 2008	1.919	17	1.002	2.938
Nettowerte 30. 09. 2007	1.919	17	977	2.913

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, Mannheim, für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2007 bis 30. September 2008 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter 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 rechnungslegungsbezogenen 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 gesetzlichen Vertreter 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 aufgrund 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 Gesellschaft. 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.

Eschborn/Frankfurt am Main, den 9. Januar 2009

Ernst & Young AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft



Busson
Wirtschaftsprüfer



Sperber
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2007/2008 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 2008/2009 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 Änderungen in der Geschäftsführung des Stadtwerkekonzerns in Heidelberg einen Wechsel gegeben. Zum 31.07.2008 hat Herr Klaus Blaesius sein Mandat im Aufsichtsrat niedergelegt. Für ihn wurde der neue Geschäftsführer der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH, Herr Michael Jäger, zum 01.08.2008 in den Aufsichtsrat gewählt.

Schwerpunktt Themen der Beratungen

Beratungsschwerpunkte in den Aufsichtsratssitzungen waren das Restrukturierungsprojekt RNV 2009, Kostensenkungsmaßnahmen, die Kundenzufriedenheit, die Wirtschaftsplanung sowie der Jahresabschluss des letzten Geschäftsjahres der RNV.

Billigung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss 2007/2008 und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden nach handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt. Die Ernst & Young AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn/Frankfurt/M., 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 Ernst & Young AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn/Frankfurt/M., an. Der Aufsichtsrat billigte den Jahresabschluss 2007/2008 und den Lagebericht in seiner Sitzung am 23. März 2009 und empfiehlt der Gesellschafterversammlung, diesen festzustellen.

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

Mannheim, im März 2009



Dr. Peter Kurz
Aufsichtsratsvorsitzender

Impressum

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

Verantwortlich **Marketing und Vertrieb**
Ulrich Gärtner
Telefon: 06221/513-44 70
Telefax: 06221/513-33 38
u.gaertner@rnv-online.de

Unternehmenskommunikation
Georg Nowak-Hertweck
Telefon: 0621/465-491
Telefax: 0621/465-490
g.nowak-hertweck@rnv-online.de

Rechnungswesen und Controlling
Lars Haiduk
Telefon: 0621/465-453
Telefax: 0621/465-455
l.haiduk@rnv-online.de

Ansprechpartner Thomas Schwarz
Telefon: 0621/465-586
Telefax: 0621/465-582
t.schwarz@rnv-online.de

Gestaltung [trans-ponder.de] büro für gestaltung

Fotografie [trans-ponder.de], H. Priem
Michael Wolf Photodesign, M. Wolf

Druck Ninodruck Neustadt
Auflage: 650

Redaktionsschluss: 16.03.2009

Kennzahlen RNV und Muttergesellschaften

Verkehrsleistungen in Mio.	HSB GmbH		MVV Verkehr AG		MVV OEG AG		RHB GmbH		VBL GmbH		Summe RNV GmbH	
	2007/08	Vorjahr	2007/08	Vorjahr	2007/08	Vorjahr	2007/08	Vorjahr	2007/08	Vorjahr	2007/08	Vorjahr
Fahrgäste	40,7	40,9	66,7	66,5	21,5	20,3	2,5	2,4	30,7	30,4	162,1	160,5
Personenkilometer	191,3	192,3	291,0	290,4	231,7	218,1	21,4	20,6	159,6	158,0	895,0	879,4

Nutzwagenkilometer

in Mio.

Bahn	1,9	1,7	4,6	4,7	3,5	3,5	0,3	0,3	1,8	1,8	12,1	12,0
Bus	3,8	4,6	3,6	3,5	1,0	1,0	-	-	2,6	2,5	11,0	11,6

Platzkilometer

in Mio.

Bahn	370,5	329,4	894,4	882,3	623,0	631,7	80,8	80,9	311,0	309,2	2.279,7	2.233,5
Bus	329,5	375,6	269,0	262,9	65,6	65,2	-	-	189,5	186,4	853,6	890,1

Fahrzeuge

Bahn	37	34	70	70	46	52	9	11	28	30	190	197
eigene Busse	49	51	32	33	15	15	-	-	31	33	127	132
angemietete Busse	25	30	16	16	12	12	-	-	17	17	70	75

Linienlänge Linienverkehr

in km

Bahn	35,4	35,3	133,4	133,4	63,1	63,1	27,7	27,7	47,4	47,4	307,0	306,9
Bus	134,6	148,1	154,5	154,5	77,7	77,7	-	-	94,6	93,8	461,4	474,1

Verkehrsgebiet

in Tsd.

Einwohner	200,6	265,9	327,9	326,0	652,0	652,3	242,5	243,3	168,2	168,2	917,2	984,3
Fläche in h	16,1	24,0	14,5	14,5	49,8	49,8	25,4	25,4	7,8	7,8	79,0	86,8



Rhein-Neckar-Verkehr GmbH

Möhlstraße 27

68165 Mannheim

www.rnv-online.de