

Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH

hwh

Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH



Umsatz 15,3 Mio EUR

Verkehrsnetz
Schienenstrecke 120 km

Verkehrsmittel
Schienenfahrzeuge
(Lok/Wagen) 20/100

Verkehrsleistungen
beförderte Güter 1.402.600 t

Mitarbeiter 121



Umsatz 2.010 TEUR

Verkehrsmittel
Straßenfahrzeuge
(inkl. Vertragsunternehmer) rd. 700

Verkehrsleistungen
Transporte 8.000

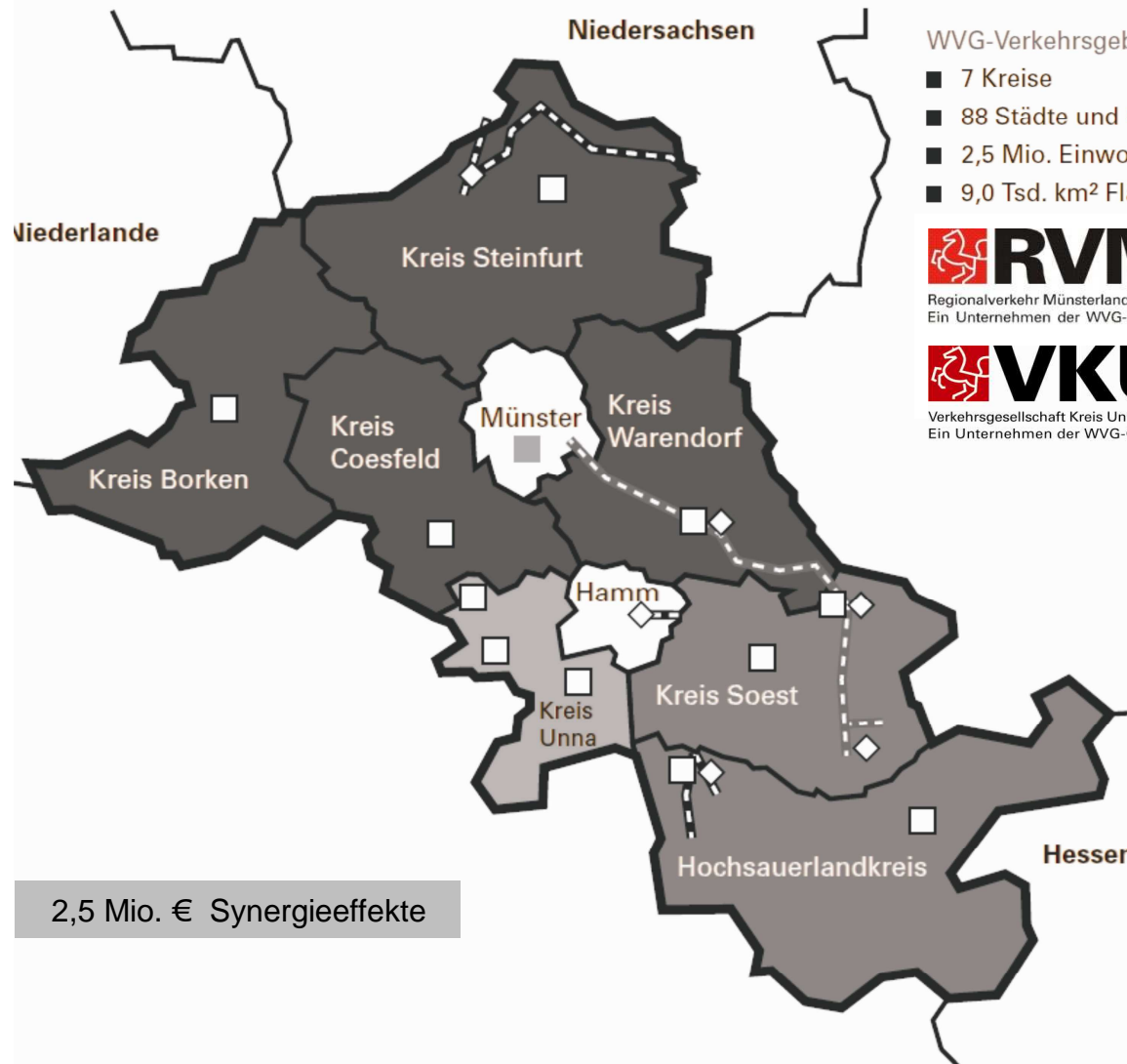
Mitarbeiter 3



Das Verkehrsgebiet der kommunalen WVG-Unternehmensgruppe

hwh

Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH



WVG-Verkehrsgebiet

- 7 Kreise
- 88 Städte und Gemeinden
- 2,5 Mio. Einwohner
- 9,0 Tsd. km² Fläche



Regionalverkehr Münsterland GmbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe



Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe



Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe



Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe

2,5 Mio. € Synergieeffekte

Leistungen der WVG-Gruppe

110 Mio. Gesamtumsatz

997 Busse

299 eigene Busse

698 angemietete Busse

57.735 Tsd. Fahrgäste pro Jahr

24 Lokomotiven

222 km Eisenbahninfrastruktur

2.849 Tsd. t beförderte Güter pro Jahr



Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH

Anpassung des Gesellschaftsvertrages auf Wunsch des Kreises Soest

- **Neufassung § 11 Abs. 8 Gesellschaftsvertrag:
Information des AR und der GV hinsichtlich des Wirtschaftsplans bis zum 15.11.**
- **Ergänzung § 11 Abs. 1 Gesellschaftsvertrag:
Erstellung eines Quartalsberichts mit Kennzahlen für den AR**
- **Neufassung § 5 Abs. 2 Satz 1 Gesellschaftsvertrag:
Befreiung des GF von den Beschränkungen des § 181 BGB**
- **Änderung § 7 Satz 1 Verlustabdeckungsvereinbarung:
Verkürzung der Kündigungsfrist Verlustabdeckungsvereinbarung
auf zwei Jahre**
- **Erhöhung des AR von 15 auf 22 Mitglieder**
- **Ergänzung des § 10: Genehmigung auch des Wirtschaftsplanes der WLE-Spedition
durch die Gesellschafterversammlung**

Controlling, Ergebnisverbesserung und strategische Positionierung WLE

Präsentation der Ergebnisse

im Aufsichtsrat der WLE

Münster, März 2012



Spartenergebnis WLE Jahr 2010

hwh

Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH

- Das Ergebnis der Infrastruktur(EIU) ohne Trasseneinnahmen beträgt -3,3 Mio €.
- Nach Verrechnung der anteiligen Werkstattkosten liefert das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ca. 0,76 Mio. € zur Deckung der Infrastruktur.
- Das Werkstattdrittgeschäft erwirtschaftet einen Gewinn von 0,14 Mio €.
- Nach Verrechnung der Infrastrukturkosten in Höhe von -3,3 Mio. € schließt die WLE insgesamt mit einem Defizit von ca. 2,4 Mio. € ab (GuV).



Die WLE investiert aktuell definitiv nicht zu viel in den Erhalt der Schieneninfrastruktur

- Gleislängen WLE gesamt ca. 137,1 km
 - Davon Streckenkategorie 1: ca. 88,2 km
 - Davon Streckenkategorie 2: ca. 10,6 km (Belecke – Rüthen)
 - Davon im Auslaufbetrieb ca. 38,3 km (Neubeckum – Münster)
- Bei einer angenommenen Nutzungsdauer für das Schienennetz der Streckenkategorie 1 von **40 Jahren**, müssten bei der WLE pro Jahr durchschnittlich **2,2 km Schienen** erneuert werden.
- Bei einem Meterpreis für Schienen von 600 – 800 €/m (ohne Unterhalt) müsste die WLE allein zwischen **1,3 Mio. €** und **1,7 Mio. €** in die Erneuerung der Schienen investieren (ohne Berücksichtigung Weichen, Bauwerke wie Brücken etc.). Zusätzlich müssen jährlich 0,6 Mio € für die Unterhaltung aufgewendet werden.

**Grundsätzlich sind die Strecken der Streckenkategorie 1 in einem ordentlichen, technischen Zustand. Wird das bisherige Investitionsniveau gehalten ist nach heutigem Stand nicht mit einem Substanzverlust zu rechnen.
Die Infrastruktur im Auslaufbetrieb (Neubeckum-Münster) wird allerdings auf Verschleiß gefahren.**




Die Schieneninfrastruktur der NE-Bahnen ist größtenteils ohne öffentliche Förderung nicht profitabel zu betreiben

- Die **NE-Bahnen mit eigener Schieneninfrastruktur** werden in Deutschland nur **unzureichend gefördert** i. Vgl. zu den finanziellen Fördermaßnahmen des Schienennetzes der DB Netz AG durch den Bund.
- Daher ist es in **Deutschland bei reinem Güterverkehr nur in Ausnahmefällen möglich**, das Betreiben der regionalen **Schieneninfrastruktur wirtschaftlich zu gestalten**. Die notwendigen jährlichen Aufwendungen für die Ertüchtigung der Strecken sowie die Ersatzinvestitionen steht oft in keinem Verhältnis zu den durchgeführten Zugkilometern auf der Infrastruktur.
- So liegen die Trassenkosten der WLE mit **16,26 €/km mehr als 6 mal so hoch** wie die durchschnittlichen Trassenkosten der DB Netz AG.
- Bei einem Ansatz der Trassenkosten der DB Netz AG auf die Verkehre der WLE wäre das **Ergebnis des Eisenbahnverkehrsunternehmens mit rd. 740 T€ positiv**.
- Die Ungleichbehandlung bei der Förderung von Schieneninfrastruktur betrifft nicht nur die WLE **sondern alle NE-Bahnen** mit eigener Infrastruktur.
- Eine **Änderung der Richtlinien und Gesetze** zur Förderung von öffentlicher Schieneninfrastruktur durch Bund und Länder ist **dringend geboten**.
- In 2011 erfolgte erstmals eine zumindest teilweise Förderung durch das Land Nordrhein-Westfalen.
- Allerdings besteht von Seiten der Unternehmen und Verbände seit Jahren diese Forderung gegenüber der Politik, ohne dass bisher ein Einlenken festzustellen ist.

Durch Einführung von flexiblen Zusatzschichten könnten die Loks dem Betrieb schneller wieder zur Verfügung stehen.

- Die Lokomotiven der WLE sind technisch i.d.R. zwar in einem einwandfreien Zustand, jedoch ist das Durchschnittsalter der Loks relativ hoch.
- Daher sind die Lokomotiven der WLE insgesamt zu ca. 20% der Einsatzzeit in der Werkstatt.
- Dies ist bei Lokomotiven vergleichbaren Alters ein branchenüblicher Wert.
- Da die WLE Werkstatt nur einschichtig Montag bis Freitag besetzt ist, kommt es zwangsläufig zu längeren Standzeiten der Lokomotiven, beispielsweise übers Wochenende.
- Durch Flexibilisierung der Arbeitszeiten in der Werkstatt können die Lokomotiven schneller wieder dem Betrieb zugeführt werden.

- 
- Einführung von flexiblen Arbeitszeiten durch:
 - Monats- bzw. Jahresarbeitskonten sowie
 - Bedarfsschichten (z. B. samstags) als Ersatz für Planschichten.
 - Die Einsatzplanung erfolgt nach Bedarf flexibel durch die zuständige Leistungsebene (Werkstattleitung).



Für den vorgelegten 10-Jahresplan ist von einem höheren jährlichen Aufwand für die WLE auszugehen:

Zukünftiger Zusatzaufwand

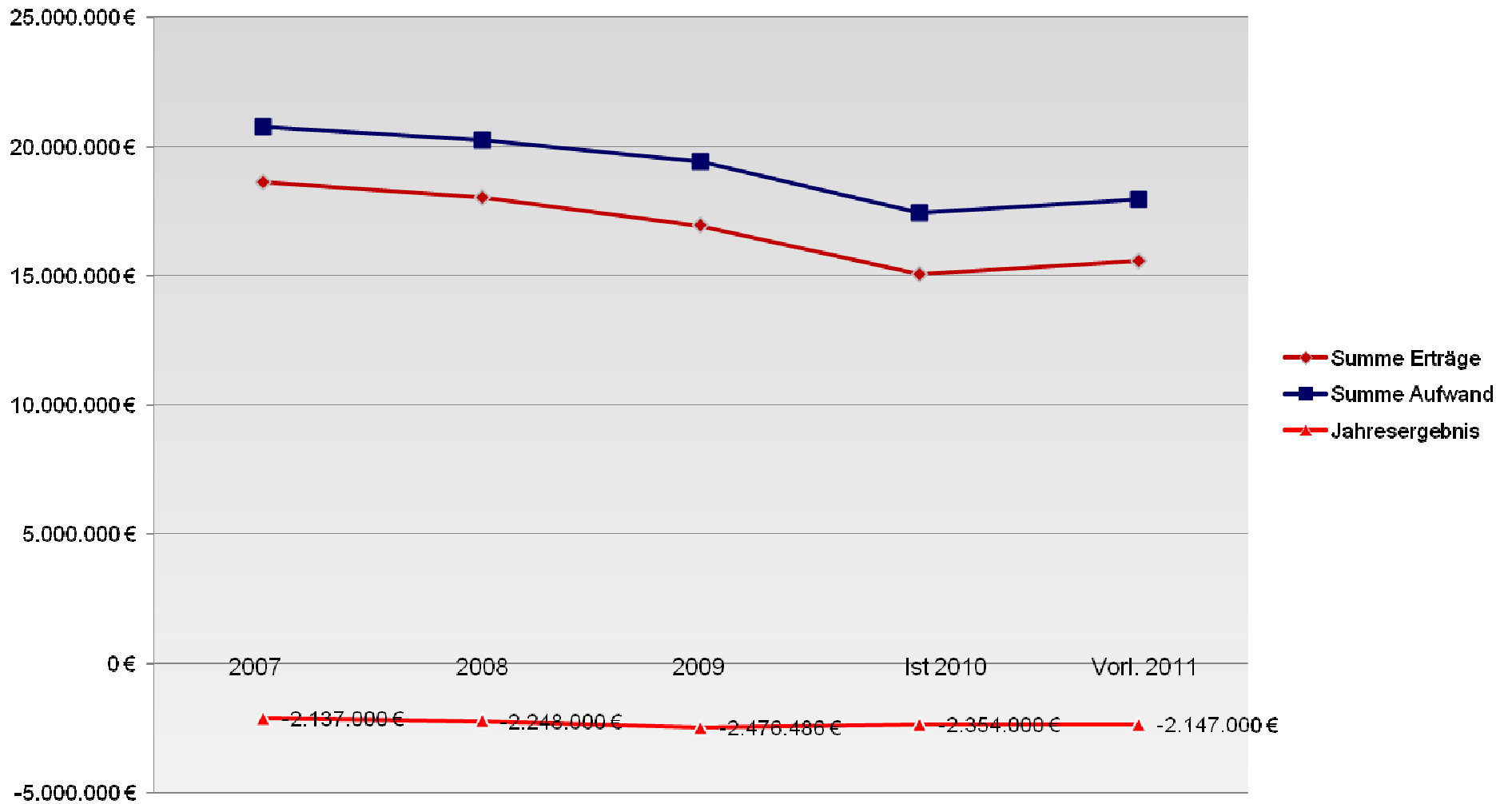
- 400 TEUR p. a. höherer durchschnittlicher Zinsaufwand im 10-Jahreszeitraum zwischen 2012 und 2021 i.Vgl. zum durchschnittlichen Zinsaufwand für die Jahre 2001 bis 2011
- 75 TEUR p. a. ø Mehrkosten für laufende Unterhaltung aus Kostenerhöhungen
- 90 TEUR p. a. QM wegen gestiegener EU-Sicherheitsanforderungen

565 TEUR p. a. Ergebnisbelastungen

Annahmen:

- Kostenerhöhungen des EVU werden durch Preiserhöhungen ausgeglichen.
- Kostenerhöhungen der Infrastruktur können nur gering über Preiserhöhungen des EVU angepasst werden.
- Für die Oberbaumaßnahmen wurden jährliche durchschnittliche Landeszuschüsse in Höhe von 360 TEUR angesetzt.

Das Jahresergebnis der WLE liegt in den vergangenen Jahren relativ konstant zwischen – 2,1 Mio. € und – 2,4 Mio. €



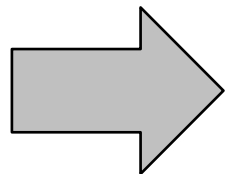
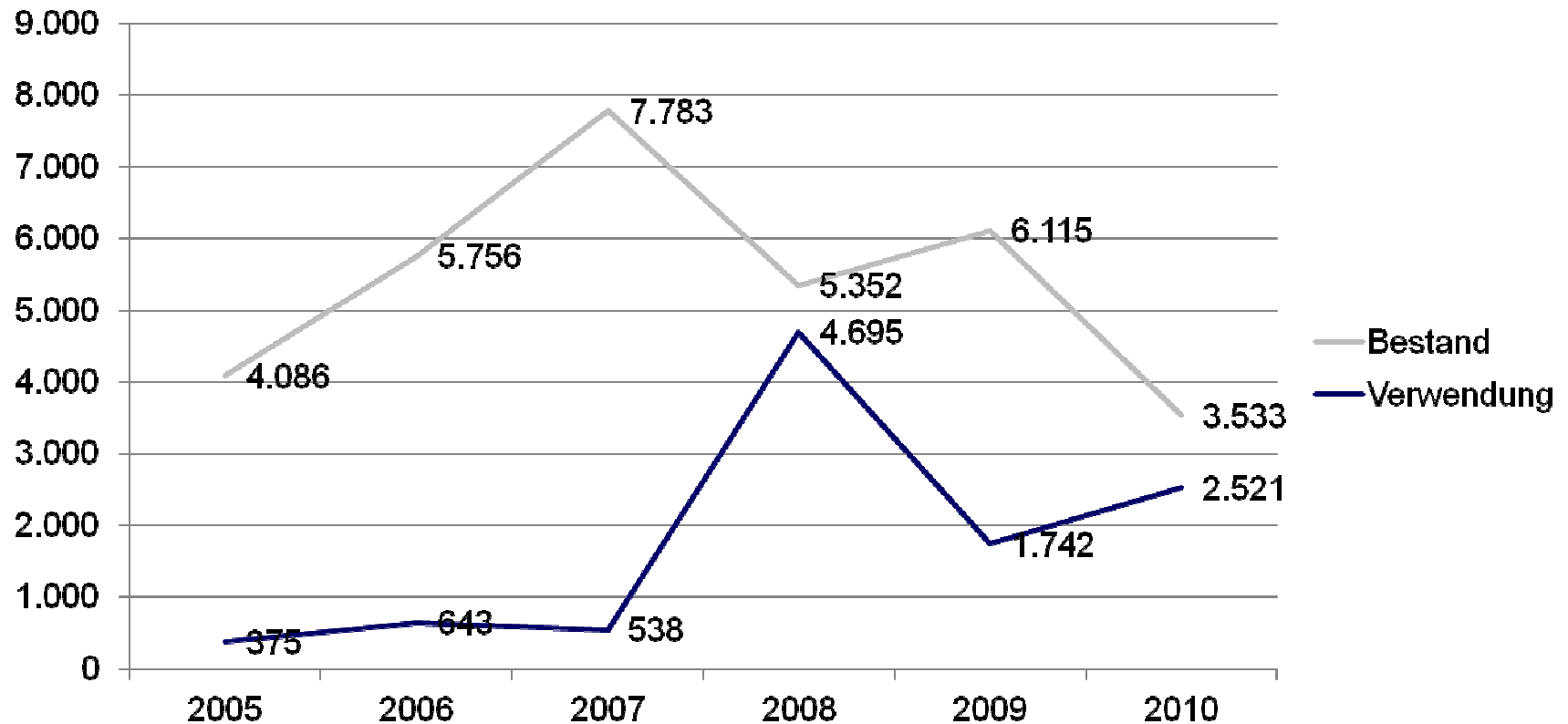
Quelle: WLE G+V 2007 – Plan 2011



Das Ergebnis wurde in den vergangenen Jahren auch immer über die Verwendung von Rückstellungen gesteuert

hwh

Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH



Da die Bildung von obigen Rückstellungen aufgrund des Bilanzrechts-Modernisierungsgesetzes (Bilmog) nicht mehr möglich ist, können in Zukunft zunehmend Ergebnisschwankungen auftreten, insbesondere dann, wenn der Aufwand in die Infrastruktur unstetig verläuft.

* Aus Prüfberichten WLE 2005 bis 2010



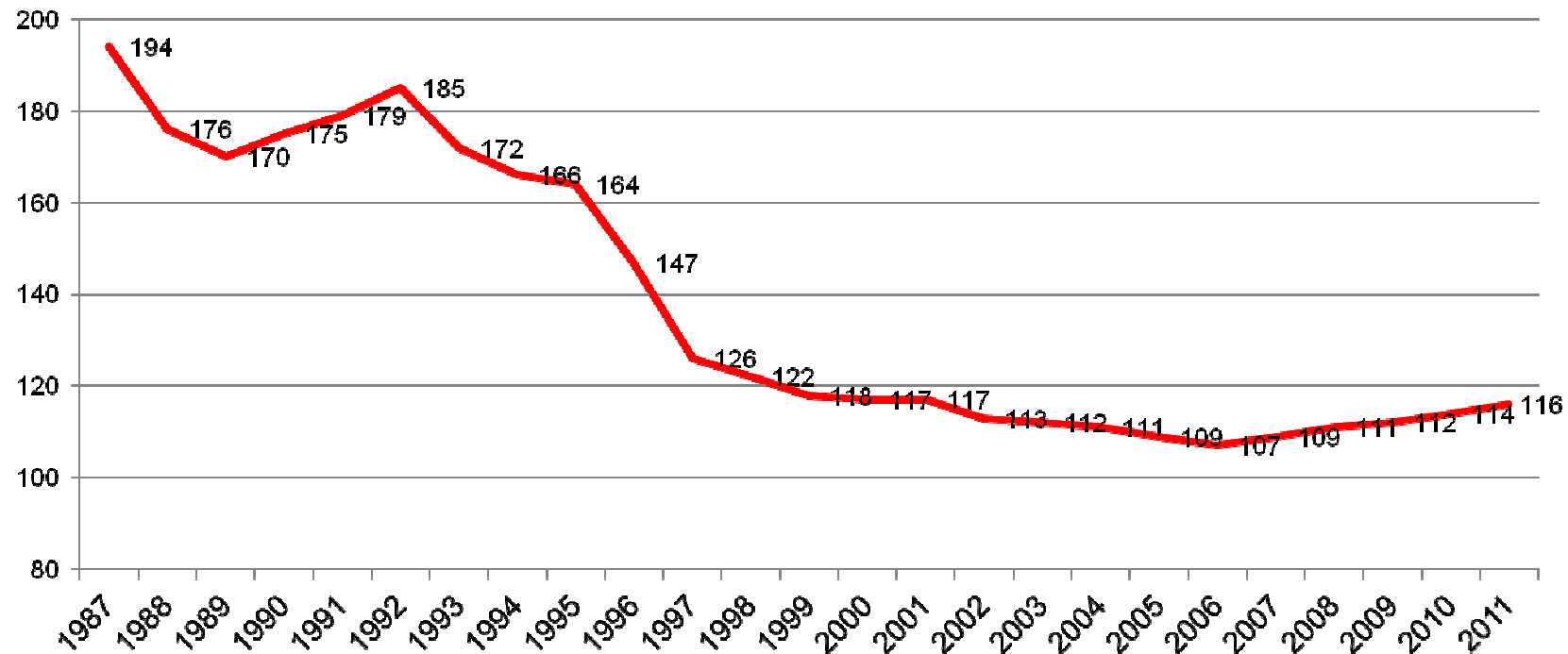
Oberste Priorität der WLE sollte in der Verbesserung der Liquiditätssituation liegen

- Der WLE ist es in den letzten Jahren gelungen, durch eine Steuerung der Aufwendungen und Investitionen die **Verluste konstant** zu halten.
- Gleichzeitig erfolgte ein Kapitalzufluss in Form des **Verlustausgleichs** der Gesellschafter.
- Die absolute Höhe der noch zu verwendenden Rückstellungen ist kontinuierlich gesunken.
- Ein Teil des Liquiditätsbedarfs wurde über **Bankkredite** sichergestellt – weitere Darlehen wird es nach heutigem Stand nur geben, wenn Bürgschaften der Gesellschafter erfolgen.
- Insofern ist ohne kontinuierlichen neuen Kapitalzufluss **die Substanz der WLE gefährdet**, weil notwendige Erhaltungsinvestitionen nicht mehr getätigt werden können.
- **Neue Investitionen** sind in der derzeitigen Situation schwierig **realisierbar**.
- Zwar wurde die Liquiditätssituation durch die Tätigkeit eines außerordentlichen Verlustausgleiches beim Austritt des Landschaftsverbandes aus dem Gesellschafterkreis der WLE kurzzeitig verbessert. In mittlerer Zukunft ist die **Situation jedoch weiterhin angespannt**.
- Vor diesem Hintergrund muss der **Fokus der überwiegenden Aktivitäten** bei der WLE darin bestehen, **die Liquidität zu erhöhen**.

Die WLE hat in den vergangenen Jahren bereits in erheblichem Umfang den Personalaufwand reduziert

- Ca. 200 Mitarbeiter im Jahr 1987
- 126 Mitarbeiter im Jahr 1997
- Einsparung von 19 Personalstellen seit 1997
- Berechnungsgrundlage: Kosten je Mitarbeiter 40TEUR
- Einsparung kumuliert 7,4 Mio. EUR von 1997 – 2010

Anzahl Mitarbeiter WLE 1987 - 2011



Die WLE hat in den vergangenen Jahren bereits in erheblichem Umfang den Personalaufwand reduziert (2)

Organisatorische Einsparungen:

- **1987** Zusammenlegung Dienststellen Münster – Beckum
- **1988** Auflösung Dienststelle Erwitte
- **1991** Zusammenlegung Dienststellen Warstein - Lippstadt-Nord
- **1995** zentrale Diensterteilung der Betriebspersonale in Lippstadt konzentriert
- **2001** Einrichtung zentrales Kundenzentrum
- **2001** Zusammenlegung Abteilung Finanzen und Personal
- **2003** Zusammenlegung Dienststellen Warstein und Beckum zu Gemeinschaftsdienststelle mit überwiegend verbleibenden betrieblichen Aufgaben
- **2006** Auflösung der beiden letzten Dienststellen Warstein und Beckum

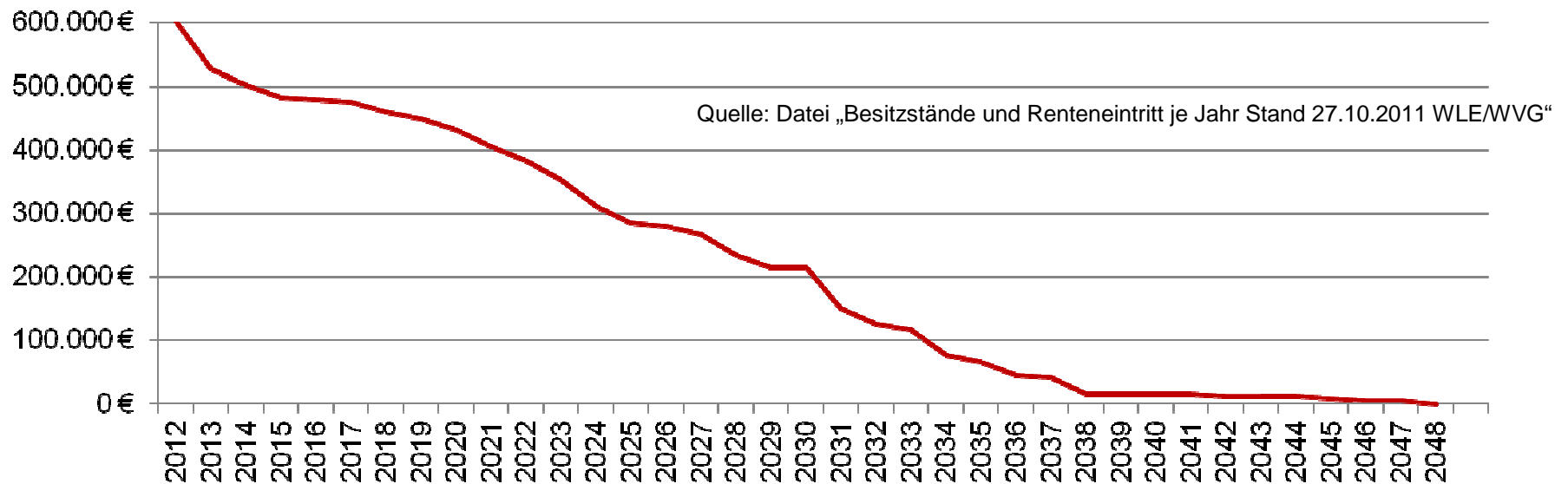
Weiterhin:

- a) Rationalisierung Infrastruktur und Betrieb
- b) Investition in neue Fahrzeuge
- c) Zentralwerkstatt
- d) Oberbausanierung auf ausgewählten Streckenabschnitten zu abgesenkten Kosten

Der Besitzstand der Mitarbeiter bei der WLE beläuft sich im Jahr 2011 auf 600.000 €

- Frühstückspausen werden für 15 Minuten täglich für Werkstatt-, Bahn- und Signalunterhaltungs-Mitarbeiter bezahlt. Kosten p.a. 65 TEUR.
- Die WLE ist in 2011 mit einem **Besitzstand** der Mitarbeiter im Vergleich zur heutigen Tarifierung in Höhe von **535.599 €** belastet.
- Der Besitzstand reduziert sich nur allmählich und wird **vollständig erst im Jahr 2048 beseitigt** sein.
- Dynamisierung Besitzstände: Lt. Tarifvertrag WLE verändert sich die persönliche Zulage Besitzstand in den ersten beiden Gehaltsrunden nach dem 31.08.2009 entsprechend der prozentualen Erhöhung der Tariflöhne. In der dritten Gehaltsrunde werden 75% der tarifliche prozentualen Erhöhung auf die persönliche Zulage angewandt, in der vierten 50%, in der fünften 25% und ab der sechsten Gehaltsrunde wird die persönliche Zulage nicht mehr erhöht.

Entwicklung jährlicher Besitzstand WLE (jeweils zum 31.12.)





Nach dem geplanten Verkauf von 2 Lokomotiven hat die WLE nicht zu viele Loks zur Durchführung ihrer Verkehre

Folgende Loks der WLE sind in 2012 von Mo-Fr gut im Einsatz (11 Lokomotiven)

- E-Lok 81 für Warsteiner-Verkehre
- Typ 1 Loks 21, 23, 30, 36, 38, 53 für diverse Verkehre wie Kalkstein etc.
- Typ 2 Lok 62 ist im Einsatz für Kooperationsverkehre, hier kann durch Zusammenlegung von Verkehren eine Lok vom Typ II eingespart werden, falls die Bedienzeiten leicht geändert werden
- Typ 1 Lok 51 ist dauerhaft an die TWE vermietet

Folgende Loks sind 2012 teilweise Reserve für Loks in Revision, ansonsten für den Einsatz verplant

- Typ 1 Lok 22
- Typ 2 Lok 71
- Typ 2 Lok 72 (Ersatzlok der WLE für Verkehre der RLG)

Folgende Loks sind abgestellt und werden vsl. in 2013 verkauft

- Typ 1 Lok 37 (Verkauf ist geplant): **Geplanter Erlös: 100 T€**
- Typ 3 Lok 40 (Verkauf ist geplant) **Geplanter Erlös: 200 T€**

- **Es liegt eine Unterdeckung bei der Anzahl des Betriebspersonals vor.**

Quelle: Betriebsdisposition WLE Datei „Lokeinsatzplanung 2012“



Schienerpersonennahverkehr (SPNV)

hwh

Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH

Münster - Sendenhorst

Kreis Warendorf, Stadt Münster und Zweckverband (NWL) streben Wiederaufnahme des SPNV an.

Streckenlänge: 21 km

Investitionssumme: 32,2 Mio EUR

Möglicher Betriebsbeginn SPNV: 12/2019

Prognostiziertes Betriebskostendefizit: 4 Mio. € p.a.

(zu tragen vom Land NRW)

Marge für WLE aus Betriebsführung Infrastruktur: 70 T€ p.a.



Potentiale

hwh

Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH

Ø - 2.350 TEUR p.a. Defizit 2012 - 2021

Einmalerlös:

300 T€ Lokomotivverkauf (bereits im Plan eingearbeitet)

Maximale dauerhafte Einsparung bzw. Erlös p.a.:

200 T€ Einsparung Verwaltungspersonal 3,7 P (bis 2016 anschl. abnehmend)

XX T€ Abbau Besitzstände (abbauender Effekt)

150 T€ Zinseffekt durch endfälliges Darlehen

30 T€ Einsparung Werkstatt durch Jahresarbeitszeitkonten,
Bedarfsschichten, flexible Einsatzplanung

70 T€ Gewinn SPNV Infrastruktur evtl. ab 2019

- Die angestrebte Wiederaufnahme des SPNV durch den Zweckverband (NWL) ist für die WLE positiv.
- Die Infrastruktur von Münster - Sendenhorst (-Neubeckum) wird für den Güterverkehr gesichert.
- Es wird durch den Betrieb der Infrastruktur für den SPNV ein Gewinn in Höhe von ca. 70 T€ p.a. erzielt.
- Die WLE hat in der Vergangenheit bereits viele Sanierungsmaßnahmen durchgeführt. Gleichzeitig konnten, z.B. durch die Fernverkehre, neue Geschäftsfelder erschlossen werden.
- Die Infrastrukturkosten sind für ein Unternehmen ohne Zuschüsse und ohne Mischbetrieb (Güterverkehr und Personenverkehr) nicht alleine wirtschaftlich darzustellen.
- Es wird empfohlen, dass sich auch die Gesellschafter politisch für eine bessere Finanzierung der regionalen Schieneninfrastruktur einsetzen.
- Bei vergleichbaren Trassenpreisen wie von DB Netz wäre die WLE profitabel.
- Im Wirtschaftsplan wird von einem erheblichen Verkehrswachstum ausgegangen.
- Zudem konnten über die bereits geplanten Einsparungsmaßnahmen hinaus weitere Potenziale im Lok- und Personalbereich identifiziert werden.
 - Über den WP 2012-2021 hinaus können ca. 200 T€ p.a. eingespart werden (3,7 Stellen).
 - Darüber hinaus konnte ein Einmaleffekt über den Verkauf von Loks realisiert werden.

- Die WLE hat hohe Besitzstandskosten zu tragen (> 600 T€ p.a.), die nur nach und nach abnehmen. Es bestehen nur geringe Möglichkeiten, die Personalkosten weiter zu reduzieren.
- Von den Gesellschaftern wird auch weiterhin Unterstützung in Form eines Verlustausgleichs in Verbindung mit Kommunalbürgschaften zur Sicherung der Liquidität erforderlich sein.
- Gleichzeitig sollte aber auch die Belegschaft einen weiteren Beitrag leisten über Flexibilisierung der Arbeitszeiten sowie über Anpassung der Dynamisierung von Beständen.



Regionalverkehr Münsterland GmbH
Ein Unternehmen der WVG-Gruppe

Umsatz 55 Mio.

Verkehrsnetz

Linienlänge 9.105 km

Schienenstrecke 47 km

Verkehrsmittel

eigene Omnibusse (inkl. BürgerBusse) 111

angemietete Omnibusse 495

Schienenfahrzeuge (Lok/Wagen) 3/0

Verkehrsleistungen

beförderte Personen 29.737.000

beförderte Güter 559.000 t

Mitarbeiter

Personenverkehr 293

Güterverkehr 10





Auswirkungen Demographie

hwh

Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH

zwischen 2 und 2,5 % Schülerrückgang p.a. in unserem Verkehrsgebiet:

0,37 Mio. € Einnahmeverlust in 2012 (0,09 Mio. €

Warendorf)

3,70 Mio. € niedrigere Einnahmen in 2021 im Vergleich zu

2011

Weniger Schulstandorte - Einzelner Schüler fährt weiter.

Ausdehnung Schulendzeiten bzw. Ganztagschulen

Tarif VBK

Auswirkungen Mediation → 3 Mio. € Umsatzverlust

Restrukturierung RVM

- betrieblicher Overhead Zentralisierung Fahrmeisterei
- Verkehrsmanagement
- Abrechnung

- Overhead (über Betrachtung Strukturen und Prozesse WVG-Gruppe)
- Anzahl Fahrzeuge inkl. Reserve und Zusammensetzung
(Gelenk / Solo)
- Vergütungen AN
- Morgenspitze prüfen
- Krankenquoten
- Dienst- und Umlaufplanung u. A. mit IT-Optimierer
- IH - Untersuchung (Benchmarks in WVG-Gruppe)
- Einführung Mitarbeitergespräche (Erhöhung Produktivität)
- Entwicklung Werbeeinnahmen
- Einkaufskonditionen durch strategischen Einkauf verbessern



Angebote zur Ansprache neuer Kundengruppen

hwh

Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH

I. Verkehrsangebote

- NachtBus
- Fahrradbus
- Wanderbus
- Skibus
- Sonderverkehre (Kirmes, Weihnachten, Karneval, etc.)

II. Tarifliche Angebote

- FunTicket
- FlashTicket
- 60plus Abo
- SauerlandCard (wie Urlauberbus)
- tarifliche Sonderaktionen



Sendenhorst, Lambertiplatz
abschließbare Fahrradbox
Projekt Pedelec

Internet im Bus
Facebook



hwh

Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit