

Anlage 1

Bericht für die Lübecker Bürgerschaft (fortgeschriebene Fassung):

Wirtschaftliche Situation der Priwallfähre und erforderliche Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Fährbetriebs

Die Lübecker Bürgerschaft hat mit Beschluss vom 27.11.2008 den Bürgermeister gebeten, „ihr bis zum Januar 2009 über die konkret geplanten Maßnahmen zum Erhalt der Priwallfähre zu berichten und darzulegen, auf welche Weise die Hansestadt Lübeck die Stadtverkehr Lübeck GmbH bei der Sanierung unterstützen könnte.“ Hierzu hatte die Stadtverkehr Lübeck GmbH termingerecht den Bericht vom 09.01.2009 vorgelegt. Wegen Fortschreibung der Maßnahmen im Rahmen der Businessplanung wird nunmehr dieser überarbeitete Bericht vorgelegt.

1. Ausgangslage

Die Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) betreibt im Ortsteil Travemünde eine Fährverbindung über die Trave zur Halbinsel Priwall. Der Betrieb der Priwallfähre ist auf ein Fährregal zurückzuführen, das seinerzeit bei dem Übergang der Verantwortlichkeit für Wasserstraßen von den Ländern auf das Deutsche Reich durch den Staatsvertrag vom 29. Juli 1921 von dem Übergang auf das Reich ausdrücklich ausgeschlossen war. Bemühungen der Hansestadt Lübeck, im Zuge der Überleitung bestimmter Fährreinrichtungen auf das Land Preußen im Jahre 1937 die Priwallfähren in die Verantwortung des Landes zu geben, scheiterten. Die Priwallfähren verblieben aufgrund einer Verordnung vom 09. November 1938 bei der Hansestadt Lübeck, auch spätere Versuche einer Übertragung der Zuständigkeit für die Priwallfähren auf die Bundesrepublik Deutschland blieben erfolglos.

Der Fährbetrieb war dann als eine öffentliche Einrichtung der Daseinsvorsorge zunächst in die als Eigenbetrieb der Hansestadt Lübeck organisierten Stadtwerke Lübeck eingegliedert. Seit der Gründung der SL, deren Gesellschafter ursprünglich die Stadtwerke Lübeck GmbH (SWL) und die Hansestadt Lübeck gewesen sind, betreibt die SL die Priwallfähre.

2. Wirtschaftliche Situation

Die Priwallfähre hat sich zu einem defizitären Betriebszweig entwickelt. In 2006 wurde noch ein Betriebsverlust in Höhe von 171 TEUR, in 2007 bereits in Höhe von 730 TEUR ausgewiesen; für 2008 wurde ein Verlust in einer Höhe von 980 TEUR prognostiziert. In der Mittelfristplanung wurde von einem fortlaufend steigenden Defizit von bis zu 1,3 Mio. EUR jährlich ausgegangen.

Laut dem zwischenzeitlich vorliegenden - aber noch nicht testierten und beschlossenen - Jahresabschluss 2008 der SL wird das Defizit durch vorgezogene Sanierungsmaßnahmen (Fähren) sogar 2.400 T€ betragen, was jedoch zu einer entsprechenden Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses in den Folgejahren führen wird.

Die Ursachen für diese wirtschaftliche Entwicklung sind vielfältig.

- Verkehrsrückgänge infolge der Öffnung der A 20, des Wegfalls von Einrichtungen mit überörtlicher Bedeutung auf dem Priwall (z. B. Krankenhaus) und eines verbesserten Einzelhandelsangebots im nahen Mecklenburg-Vorpommern.
- Ein Investitionsstau in Höhe von insgesamt 9,4 Mio. EUR: Die Fähren „Pötenitz“ und „Travemünde“ müssen aus Sicherheitsgründen für ca. 1,9 Mio € umgebaut werden. Die Fahrzeuganleger (2x2), Baujahr 1965 sind abgängig und müssen für ca. 5 Mio € erneuert

werden. Die Personenbrücken der Norderfähre sind abgängig und müssen für rund 1,0 Mio € neu gebaut werden. Das bei der Norderfähre eingesetzte Schiff (Priwall IV, Baujahr 1972) ist bei geschätzten Kosten von zirka 1,5 Mio € ebenfalls zu ersetzen.

- Ungedeckte Betriebskosten durch Betrieb zu ungünstigen Zeiten ohne wirtschaftlich ausreichende Fahrgastnachfrage, Ressourcenvorhaltung für den Saisonbetrieb und die Erbringung dieser Leistungen ohne Beauftragung.
- Ausgebliebene Einnahmen infolge unzureichender Fährpreisanpassungen in den letzten Jahren sowie der Festsetzung nicht marktgerechter Preise für spezielle Fahrkartenarten, aber auch durch unzureichende Fahrausweiskontrollen (insbesondere zu Zeiten des Spitzenverkehrs).

3. Maßnahmen zur baulichen, technischen und wirtschaftlichen Sanierung der Priwallfähre

Der SL-Aufsichtsrat hat zuletzt in seiner Sitzung am 18. November 2008 die vorstehend beschriebene Situation eingehend beraten und hierzu folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Aufsichtsrat nimmt den Bericht zur Kenntnis, dass der Betrieb der Priwallfähre in der bisherigen Form für die Stadtverkehr Lübeck GmbH nicht mehr wirtschaftlich durchgeführt werden kann.
2. Der Aufsichtsrat empfiehlt der Gesellschafterversammlung, unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen, die Stadtverkehr Lübeck GmbH durch kostendeckende Beauftragung des Fährbetriebs durch die Stadt von den nicht ÖPNV-bezogenen Belastungen zu befreien.
3. Der Aufsichtsrat empfiehlt der Gesellschafterversammlung, die Ergebnislinie mit der HNB/Benex entsprechend der für die Stadtverkehr Lübeck GmbH geänderten Bedingungen anzupassen.
4. Der Aufsichtsrat empfiehlt der Geschäftsführung, die im Bericht vorgeschlagenen Erlös steigernden und die Kosten minimierenden Maßnahmen unter Beachtung der sozialen Belange der Mitarbeiter unverzüglich umzusetzen.

Diesem Beschluss vorangegangen war eine tabulose Diskussion im SL-Aufsichtsrat, in der alle Szenarien aufgezeigt wurden, die geeignet erschienen, das Defizit abzubauen.

Dabei wurde als ultima ratio auch eine Einstellung des Fährverkehrs durch die Stadtverkehr Lübeck GmbH geprüft. Unter Verwertung des Anlagevermögens wäre eine schnelle Entlastung im Defizit herstellbar gewesen. Letztlich wurde jedoch von einer solch einschneidenden Maßnahme Abstand genommen und somit dem Willen der Hansestadt Lübeck Rechnung getragen, auch zukünftig für eine Fährverbindung durch die Stadtverkehr Lübeck GmbH zu sorgen.

Der Aufsichtsrat empfiehlt stattdessen die Beauftragung der Stadtverkehr Lübeck GmbH mit der Durchführung des Fährverkehrs durch die Hansestadt Lübeck bei entsprechender Kostenübernahme durch die Hansestadt Lübeck, soweit kein kostendeckender Betrieb durchgeführt werden kann. Ungeachtet dessen verbleibt bei den SL selbstverständlich die Aufgabe, für ein betriebswirtschaftlich ausgeglichenes Ergebnis zu sorgen.

Anpassung der Ergebnislinie

Der Aufsichtsrat empfiehlt in Pkt. 3 seines Beschlusses der Gesellschafterversammlung, im Falle einer Beauftragung der SL mit dem Betrieb der Priwallfähre die Ergebnislinie mit der HNB/Benex entsprechend der für die Stadtverkehr Lübeck GmbH geänderten Bedingungen anzupassen. Da eine Beauftragung mit entsprechenden Ausgleichszahlungen verbunden wäre, würde sich dadurch auch das Wirtschaftsergebnis des Fährbetriebs und somit auch der SL insgesamt verbessern. Dieses würde automatisch die im Konsortialvertrag geregelte

Ergebnisbeteiligung des Gesellschafters HNB/Benex (49%) erhöhen, was im Rahmen des jährlichen joint audit zu korrigieren wäre.

4. Kosten minimierende und Erlös steigernde Maßnahmen

Bei einer Restrukturierung gibt es stets drei Bereiche, die abzuprüfen sind:

- Kostensenkung
- Leistungsreduzierung
- Erlössteigerung

In Pkt. 4 seines Beschlusses hat der Aufsichtsrat der Geschäftsführung empfohlen, die im Bericht vorgeschlagenen Erlös steigernden und Kosten minimierenden Maßnahmen unter Beachtung der sozialen Belange der Mitarbeiter unverzüglich umzusetzen. dabei handelt es sich um folgende Maßnahmen:

Reduzierung der Kosten

1. Durch die angestrebten und teilweise bereits durchgeführten Umbauten werden, vor ausgesetzt der Preis für den **Dieselmotorkraftstoff** pendelt sich auf einem angemessenen Niveau ein, die Treibstoffkosten künftig um jährlich rund 70 TEUR reduziert.
2. Die **Personalkosten** werden, bei ansonsten am unteren Rand der marktgerechten Entlohnung liegenden Löhne und Gehälter, durch Veränderungen im Schichtplan sowie vermehrten Einsatz von Saisonarbeitskräften lt. Schätzung der Geschäftsleitung um jährlich 100 TEUR gesenkt.

Leistungseinschränkungen

Durch die nachfolgend beschriebenen Leistungsreduzierungen im Priwallfährrverkehr lassen sich weitere Ergebnisverbesserungen erzielen:

3. Durch die **Einstellung des Betriebs der Norderfähre** werden zwar in geringfügigem Umfang Fahrgeldeinnahmen fehlen (60 TEUR), im Gegenzug aber Kosten für Treibstoff, Wartung, Personal und die Investitionsfolgekosten von geschätzt 297 TEUR entfallen, so dass sich unter dem Strich eine Kostenreduzierung von 237 TEUR pro Jahr ergibt.
- 3a. Als Alternative zur Einstellung könnte in den Sommermonaten die **Norderfähre** anstelle mit der „Priwall IV“ **mit der „Berlin“** durchgeführt werden. Dadurch würden die notwendigen Instandhaltungen für die „Priwall IV“ Fähre entfallen, die Treibstoffkosten durch den höheren Kraftstoffverbrauch der anderen Fähre jedoch steigen. Die Besetzungsvorschriften für die „Berlin“ erfordern einen höheren Personalbestand, so dass insgesamt nur noch Einsparungen von geschätzten 77 TEUR (statt 237 TEUR) möglich wären.
4. Eine weitere Möglichkeit zur Kostenreduzierung stellt die **Einstellung des Nachtverkehrs** dar. Bei lediglich geringfügigem Rückgang der Fahrgeldeinnahmen bestehen neben Treibstoff- und Wartungskostenrückgänge deutliche Personalkosteneinsparungen, insbesondere durch den Wegfall der Nachtzuschläge. Die Investitionsfolgekosten bleiben bei gleichem Flottenbestand unverändert. Insgesamt wird mit einem Einsparpotenzial von 245 TEUR jährlich gerechnet, wobei Voraussetzung ist, dass auch kein Notverkehr durchgeführt wird. Sollte dieser jedoch aus übergeordneten Gründen aufrechterhalten werden müssen, ergeben sich keine Einsparungen.
5. Bei der Autofähre wird nur ein Anlegerpaar saniert und **ein Anlegerpaar still gelegt**. Der Fährbetrieb wird dann mit zwei Autofähren im Kreuzverkehr über das erneuerte

Anlegerpaar erfolgen. Dadurch wird die Leistung grundsätzlich nicht reduziert, wohl aber werden jährlich Investitionsfolgekosten in Höhe von 170 TEUR für die anstehende Instandhaltung der Anleger eingesparrt. Dem steht das Risiko gegenüber, dass der einzige Fähranleger auf Grund besonderer Ereignisse zeitweise ausfällt (Ersatzverkehr über Norderfähre und/oder Busse über Dassow).

6. Würde der **Flottenbestand um eine Autofähre reduziert** und damit die Taktzahl entsprechend verschlechtert, könnten zwar die Kosten insgesamt um 881 TEUR reduziert werden, aber auch die Fahrgeldeinnahmen müssten um rd. 875 TEUR geringer kalkuliert werden. Insgesamt ergibt sich damit aus dieser Möglichkeit kein nennenswertes Einsparpotenzial bei deutlich verringerter Leistung. Soweit die zweite Fähre nicht für Ausfallzeiten in Reserve gehalten wird, könnten hierfür Verkaufserlöse erzielt werden. Da es sich dabei um einen Einmaleffekt handelt, kann dieser bei der strategischen Betrachtungsweise außer acht gelassen werden, zumal das Risiko erhöht wird, dass bei Ausfall der einen Fähre der Autofährverkehr eingestellt werden muss. Aus vorgenannten Gründen wird diese Option nicht weiter verfolgt.
7. Ebenfalls untersucht wurde der Vorschlag, **den Autofährverkehr gänzlich einzustellen** und nur noch Personenbeförderung durchzuführen. Dem kompletten Wegfall der Fahrgeldeinnahmen für die Beförderung der Fahrzeuge einschl. der Rettungskräfte, Feuerwehr und Polizei stünden jedoch nur geringfügige Kosteneinsparungen gegenüber, da weiterhin (z. T. neu zu beschaffende) Personenfähren betrieben werden müssten. Darum wird diese Option ebenfalls nicht weiter verfolgt.

Teilweise können die vorstehenden Varianten miteinander kombiniert werden, teilweise schließen sie sich aus. Da sich das Einsparpotenzial in den unterschiedlichen Varianten in einigen Punkten überschneidet, können diese nicht immer additiv betrachtet werden.

Aufsichtsrat und Geschäftsführung haben unter Betrachtung der vorstehend dargestellten Maßnahmen und Optionen geprüft, wie eine Leistungsreduzierung vermieden werden kann; also eine Aufrechterhaltung Status quo in der Bedienung (u. a. Fahrzeuganleger 2 X 2, Vorhaltung von 3 Wagenfähren, Weiterbetrieb Norderfähre). Die Ergebnisse in der Zukunft werden vor allen Dingen durch die **ausstehenden Investitionen** belastet (Abschreibungen, Finanzierungskosten). Zur Gegensteuerung wurde folgendes Maßnahmenbündel beschlossen:

- I. Der **Umbau der Fährschiffe „Travemünde“ und „Pötenitz“** mit Gesamtkosten von 1,9 Mio. € werden im Geschäftsjahr 2008 als Aufwand gebucht. Damit entfallen Belastungen von ca. 225 T€ in 2009 mit entsprechender Wirkung für die Folgejahre.
- II. Zusätzlich werden für 2008 Rückstellungen in Höhe von 180 T€ für die **Reparaturen der Personenanleger Norderfähre** sowie in Höhe von 250 T€ für die **Ertüchtigung der Priwall IV** (Personenfähre) gebildet. Diese Rückstellungen gehen ebenfalls zu Lasten des Ergebnisses 2008, entlasten jedoch die Ergebnisse der Folgejahre.

Mit diesen Reparaturen bzw. Ertüchtigungen, die in 2009 erfolgen, werden die Personenanleger der Norderfähre für einen Zeitraum von 3-6 Jahre instand gesetzt. Der genaue Zeitraum ergibt sich erst nach den jährlichen Sicherheitsuntersuchungen. Auch für die Priwall IV kann die in 2010 auslaufende Genehmigung nach Ertüchtigung zur Verlängerung beantragt werden. Hier wird dann ebenfalls ein weiterer Nutzungszeitraum von 3-6 Jahren gesehen.

Dies bedeutet:

- Es werden keine Investitionen mehr für die Personenanleger und ein Ersatzschiff vorgenommen. Die Frage dieser Investitionen stellt sich jedoch spätestens 2 Jahre vor Ablauf der Nutzungszeiten erneut.

- Bis dahin entfallen Belastungen aus Investitionen (Abschreibungen, Finanzierungskosten) von 325 T€ in 2011 und danach entsprechend.
 - Es besteht bei der Norderfähre in absehbarer Zeit keine Möglichkeit einer Barrierefreiheit für die Beförderung von Mobilitätsbehinderten und einer Mitnahme von Fahrrädern.
- III. Die **Fähranleger der Autofähren** sind abgängig. Die geschätzten Investitionskosten betragen 5 Mio. €. Diese Investition ist aus dem Investitionsplan der Stadtverkehr Lübeck GmbH gestrichen. Es besteht die Aufforderung an die Hansestadt Lübeck, diese Infrastrukturkosten zu übernehmen bzw. diese Infrastruktur herzustellen und der Stadtverkehr Lübeck GmbH unentgeltlich zu überlassen. Damit wird der Wirtschaftsplan der Stadtverkehr Lübeck GmbH mit 310 T€ ab 2012 entlastet.
- Dies bedeutet:
- Die Wagenanleger sind von der Hansestadt Lübeck zu finanzieren. Andernfalls wird bei Ausfall der Wagenanleger ein Fährbetrieb nicht oder nur eingeschränkt möglich sein.
- IV. Durch die angestrebten und teilweise bereits durchgeführten Umbauten werden, vorausgesetzt der Preis für den **Dieselmotorkraftstoff** pendelt sich auf einem angemessenen Niveau ein, die Treibstoffkosten künftig jährlich um rund 70 TEUR reduziert.
- V. Die **Personalkosten** werden, bei ansonsten am unteren Rand der marktgerechten Entlohnung liegenden Löhne und Gehälter, durch Veränderungen im Schichtplan sowie vermehrten Einsatz von Saisonarbeitskräften lt. Schätzung der Geschäftsleitung um jährlich 100 TEUR gesenkt.

Steigerung der Einnahmen

Im Rahmen einer „Marktpotenzialanalyse Lübecker Fähren und Buslinie 38“ der Hamburg-Consult wurde das Fahrgastaufkommen der Fähren erfasst und eventuell zusätzlich vorhandenes Nachfragepotenzial möglichst zuverlässig geschätzt. Ergänzend wurde auch die Buslinie 38, die auf einem Linienabschnitt die Fähre mit benutzt, im Hinblick auf die derzeitige Inanspruchnahme sowie das mögliche zukünftige Nachfragepotenzial untersucht. Die Untersuchung wurde sowohl durch die Zählung und Befragung der aktuellen Fährnutzer (Personen- und Autofähre) und der Nutzer der Buslinie 38 als auch durch Haushaltsbefragungen durchgeführt. Diese Ergebnisse aus der Felderhebung wurden auf die Beförderungsfälle pro Jahr hochgerechnet; die Antworten der Haushaltsbefragungen wurden entsprechend ausgewertet. Insgesamt ergab sich daraus für die Fähren ein potenzielles Marktvolumen von 5.412.000 Wegen pro Jahr, so dass bei einem derzeitig vorhandenen Volumen von 4.478.000 Wegen pro Jahr bereits eine Abdeckung von 83% erreicht ist.

In dem Gutachten wurde bei einer optimistischen Betrachtungsweise ein evtl. noch mögliches Erschließungspotenzial von 6% (337.000 Wege pro Jahr), bei pessimistischer Betrachtungsweise kein weiteres Erschließungspotenzial identifiziert. Dieses relativ geringe Restpotenzial könnte durch verstärkte Werbung, geringere Preise oder ein verbessertes Betriebskonzept teilweise erschlossen werden, was jedoch wiederum mit zusätzlichen Kosten und/oder Einnahmeverlusten verbunden wäre.

Das Gutachten zeigt darüber hinaus weiteres Potenzial zur Steigerung des Marktvolumens bis 2025 auf. Dies basiert auf einem entsprechend positivem Wachstum der Bevölkerung, der Wirtschaft und des Tourismus für die Region. Für die aktuelle Entscheidung zur Fortführung des Fährbetriebs sind diese Zukunftsaussichten jedoch eher von geringerer Bedeutung.

- VI. Im Rahmen der Marktpotenzialanalyse wurde auch festgestellt, dass derzeit bereits 12,5% der ortsfremden Fährnutzer die OstseeCard nutzen, ein Drittel davon sogar fast täglich. Die OstseeCard ist ein touristisches Angebot – überwiegend von Seebädern in

der Lübecker Bucht – mit Vergünstigungen bei verschiedenen Kurbetrieben, Verkehrsunternehmen, Geschäften und Restaurants. Hier besteht die Handlungsempfehlung, die **Einnahmenezuscheidung aus der OstseeCard** für die SL zu erhöhen. Erwartet werden hierdurch Mehreinnahmen von jährlich bis zu 100 TEUR.

Aus der eingangs erwähnten Marktpotenzialanalyse ergibt sich, dass bei den Pkw-Fährpreisen (Einzelfahrkarte) die Akzeptanzschwelle erreicht ist, jedoch bei den Fußgängern noch ein erhebliches Erhöhungspotenzial gesehen wird (bis zu 1,10 € je Einzelfahrt).

- VII. **Tarifanpassung zum 01.01.2009:** Bei den Erwachsenen wurde der Preis für die Einzelfahrkarte um 20 Cent auf 80 Cent erhöht. Die Einzelfahrkarte Kind und Fahrrad wurde um 10 Cent auf 50 Cent erhöht. Alle anderen Fahrkartenarten wurden entsprechend angepasst.

Für die Fahrzeuge (incl. Mofa, Krad) erfolgte eine generelle Anpassung um zirka 5 %. Da die bisherigen Pkw-Jahreskartenpreise sehr stark von regulären Preisbildungsempfehlungen abweichen (demnach sollte der Preis einer Jahreskarte 10 Monatskarten entsprechen) erfolgte für diese Kartenart eine Erhöhung um bis zu 30 %, damit mittelfristig die Tarifergiebigkeit verbessert werden kann.

Der Preis für die übertragbare Pkw-Jahreskarte wurde auf 1.050,-- EUR festgesetzt, was dem eigentlichen Marktwert einer gewöhnlichen Jahreskarte entspricht.

Die neuen Preise und Veränderungen für das Jahr 2009 können der Anlage 1 entnommen werden.

Durch die Tarifanpassung sollen im Jahr 2009 Mehreinnahmen von voraussichtlich 200 TEUR (netto) erzielt werden.

- VIII. **Tarifanpassungen 2010 bis 2012:** Das laut Marktpotenzialanalyse vorgestellte Erhöhungspotenzial bei den Fußgängern soll bis 2012 ausgeschöpft werden. Dementsprechend wird der Preis für die Einzelfahrkarte Kind in 2010 auf 0,60 €, in 2011 auf 0,65 € und in 2012 auf 0,70 € erhöht. Die Einzelfahrkarte Erwachsene wird in 2010 auf 0,90 €, in 2011 auf 1,00 € und in 2012 auf 1,10 € angepasst. Das übrige Sortiment dieser Gattungen, mit Ausnahme der Jahreskarten, wird entsprechend den derzeit geltenden Faktoren erhöht.

Aus den bereits genannten Gründen besteht das Ziel, bei den Jahreskarten bis 2012 das Niveau von 10 Monatskarten zu erreichen.

Die neuen Preise und Veränderungen für die Jahre 2010 bis 2012 können der Anlage 2 entnommen werden.

Durch diese Tarifanpassung sollen jeweils Mehreinnahmen von voraussichtlich 145 TEUR (netto) erzielt werden, um die allgemeine Kostensteigerung auszugleichen und einen Beitrag zur Behebung des strukturellen Defizits zu erwirtschaften.

5. Schlussbetrachtung

Geschäftsführung und Aufsichtsrat der Stadtverkehr Lübeck GmbH sind überzeugt davon, mit dem vorgestellten Sanierungsprogramm den Bestand der Priwallfähre wirtschaftlich und organisatorisch dauerhaft sichern zu können. Die geschilderten Maßnahmen und Effekte sind in die Businessplanung der Stadtverkehr Lübeck GmbH eingearbeitet, die der Lübecker Bürgerschaft gesondert zur Beschlussfassung vorgelegt wird.

Zur Umsetzung der o. g. Maßnahmen benötigt der SL folgende Unterstützung durch die Lübecker Bürgerschaft:

- Offizielle Beauftragung der SL durch die Lübecker Bürgerschaft mit dem Betrieb der Priwallfähre.
- Aufnahme der Baumaßnahme Fähranleger Autofähre in den Nachtragshaushalt 2009, spätestens jedoch in den Haushalt 2010.

Es wurde darauf geachtet, bei den vorstehend beschriebenen Maßnahmen alle Beteiligten (Kunden, Gesellschafter, Hansestadt Lübeck, Unternehmen) mit einzubinden, um eine einseitige Belastung einzelner Beteiligten zu vermeiden. Die erforderliche Sanierung kann nur dann erfolgreich verlaufen, wenn alle beschlossenen bzw. vorgeschlagenen Maßnahmen (Kostensenkung, Übernahme Wagenanleger durch HL, Erlössteigerung) durchgeführt werden.

Mit diesem Sanierungskonzept leistet die SL einen wesentlichen Beitrag zur Daseinsvorsorge für die Menschen in der Region, zur Sicherung der Arbeitsplätze im Fährbetrieb und für die Konsolidierung des Stadtwerke-Konzerns sowie des Haushalts der Hansestadt Lübeck.

Zum besseren Verständnis werden im anliegenden Umsetzungsplan

- die Erlös- und Einsparwerte benannt,
- mit dem Restrukturierungsfaktor 65 % bewertet sowie
- in die Mittelfristplanung 2009-2013 für das Geschäftsfeld Fähre eingearbeitet.

Lübeck, den 16.04.2009

gez. Willi Nibbe

Anlage:

Umsetzungsplan für die Fähre