



- Beschluss -

Einbringer

Eigenbetrieb Seesportzentrum Greif

<i>Gremium</i>	<i>Sitzungsdatum</i>	<i>Ergebnis</i>
Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften und Beteiligungen	14.10.2020	ungeändert abgestimmt
Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften und Beteiligungen	14.10.2020	ungeändert abgestimmt
Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften und Beteiligungen	14.10.2020	ungeändert abgestimmt
Bürgerschaft	19.10.2020	ungeändert beschlossen

Erhalt und Weiterbetrieb des Segelschulschiffes GREIF

Beschluss:

1. Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald beschließt den Erhalt und die Sanierung der GREIF mit der Zielrichtung des Weiterbetriebes durch den Eigenbetrieb als Segelschulschiff und bewegliches Denkmal nationaler Bedeutung.
2. Die Bürgerschaft nimmt den Geschäftsplan des Eigenbetriebes Seesportzentrum GREIF zur Kenntnis, bestätigt den Sanierungsplan und beschließt die Bereitstellung des städtischen Eigenanteils für die Sanierung und Modernisierung der GREIF in Höhe von 940 TEUR vorbehaltlich der Beschlüsse über den Haushaltsplan 2021/22 der Stadt und des Wirtschaftsplanes 2021.
3. Die Bürgerschaft stimmt zu, dass die durch den Eigenbetrieb im Rahmen der Restaurierung und Sanierung erforderliche Eigenleistungen (Demontagearbeiten auf der GREIF) bereits nach der Grundsatzentscheidung begonnen werden können.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen
30	9	3

Anlage 1 Geschäftsplan öffentlich

Anlage 2 Anhänge Geschäftsplan öffentlich



A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Egbert Liskow'.

Egbert Liskow
Präsident der Bürgerschaft

**Seesportzentrum Greif
Am Hafen 3, 17493 Greifswald**

Anlage zur Beschlussvorlage: „Erhalt und Weiterbetrieb der Segelschulschiffes GREIF unter Segeln“

1	Zielstellung des Eigenbetriebes Seesportzentrum GREIF	2
2	Bedeutung des Segelschulschiffes GREIF	3
3	Sanierungskonzept GREIF	5
3.1	Ziel der Investition - BRINGEN WIR DIE FAST 70 JÄHRIGE GREIF WIEDER ZUM SEGELN! ...	5
4	Finanzierungsplan der Sanierung	6
5	Auswertung des Maßnahmeplanes des Zukunftskonzeptes 2015	8
6	Analyse des bisherigen Geschäftsbetriebes 2009 bis 2019	11
6.1	Ertragslage	11
6.2	Aufwendungen	14
6.3	Jahresergebnisse	17
7	Zukünftige Ausrichtung des Seesportzentrums GREIF	17
7.1	Umstrukturierung des Eigenbetriebes	17
8	Prognose des Geschäftsbetriebes ab 2022 bis 2026	21
8.1	Prognostizierte Ertragslage	21
8.2	Prognostizierte Aufwendungen	25
8.3	Entwicklung des jährlichen Zuschusses	27
9	FAZIT: Warum soll die GREIF unter Segeln erhalten bleiben?	28
10	Haushaltsrechtliche Auswirkungen und Entwicklung des jährlichen Zuschusses der Stadt ..	29
11	Anhang	29

1 Zielstellung des Eigenbetriebes Seesportzentrum GREIF

Der Gegenstand des Eigenbetriebes Seesportzentrum GREIF der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist laut Satzung vom 22.07.2016

- das Betreiben der Schonerbrigg- und Segelschulschiffes GREIF vorrangig für die Jugend und Sportler aller Altersklassen als Begegnungsstätte auf maritimer Basis sowie die Vercharterung und die Unterbringung und Versorgung von Gästen und Kursteilnehmern des Betriebes,
- der Betrieb eines Segelsportzentrums mit der Möglichkeit der Aus- und Fortbildung auf seglerischem Gebiet,
- die Pflege der Seefahrtstradition und des Brauchtums der norddeutschen Küstenbewohner,
- sowie der Betrieb des „Schipp in“ als touristisches Zentrum in Greifswald-Wieck.

Zur Erfüllung des Gegenstandes verfolgt der Eigenbetrieb drei Geschäftsbereiche:

Als zentraler Bestandteil werden auf dem Segelschulschiff GREIF ex. WILHELM PIECK seit 1991 Segeltörns in Nord- und Ostsee durchgeführt, um interessierten Mitseglern die Schönheit des traditionellen Segelns auf der Schonerbrigg nahe zu bringen und damit die maritime Tradition des Küstenlandes Mecklenburg-Vorpommerns erlebbar zu machen. Die GREIF segelt in der Hauptsaison von April bis Oktober in den baltischen Küstengewässern sowie der Nordsee und besucht auf ihren Reisen Städte wie z. B. Kopenhagen, Rønne, Malmö, Szczecin, Gdansk, Visby oder Bremerhaven und trägt dabei das Wappen der Universitäts- und Hansestadt in die europäischen Nachbarstädte. Auf Mehrtagestörns segeln bis zu 30 Mitsegler aktiv mit und werden Teil der Bordroutine. Die GREIF nimmt regelmäßig an Sails teil und bietet dort wie z.B. auf der Hanse-Sail in Rostock bis zu 50 Personen die Möglichkeit die Komplexität auf einem Großsegler zu erleben.

Als zweiter Geschäftsbereich wird im Herzen des Fischerdorfes Greifswald-Wieck die Wieck-Info im Haus Am Hafen 3 betrieben. Hier informieren sich Gäste der Stadt über Ausflugsziele, Schiffsrundfahrten und maritime Highlights der Hansestadt Greifswald und haben die Möglichkeit Souvenirs, Postkarten oder Literatur zu erwerben. Die Wieck-Info versteht sich als touristisches Dienstleistungszentrum für Greifswald-Wieck, welche darüber hinaus über öffentliche Münz-Toiletten verfügt und im Hause die öffentlichen Seglerduschen des gesamten Hafens bereitstellt.

Der dritte Geschäftsbereich stellt die Pension „Schipp In“ dar. Im Obergeschoss des Gebäudes am Hafen 3 befinden sich vier Fremdenzimmer mit insgesamt 11 Betten. Gäste können hier in einmaliger Lage übernachten und die Idylle des Fischerdorfes genießen.

Alle drei Bereiche des Eigenbetriebes Seesportzentrum GREIF sind Teil des öffentlichen Auftrages, aber in ihrer Gesamtheit nicht kostendeckend und bedürfen daher für den Betrieb eines Zuschusses durch den Haushalt der Stadt.

2 Bedeutung des Segelschiffes GREIF

Das Segelschiff GREIF wurde 1951 als WILHELM PIECK unter dem Projektnamen „Schiff der Jugend“ auf der Warnowwerft in Rostock Warnemünde auf Kiel gelegt. Als Schulschiff der DDR war es bis zur Deutschen Einheit und friedlichen Revolution das Pendant der GORCH-FOCK (II) der Bundesrepublik. An Bord wurden von 1951 bis 1990 unzählige junge Seeleute für Handels- und Volksmarine ausgebildet. Seit 1954 ist die Schonerbrigg mit Einzug in den Heimathafen Greifswald-Wieck prägend für das Stadtbild. Die GREIF ex. WILHELM PIECK ist das einzige in der DDR gebaute Segelschiff sowie das einzige Hochseesegelschiff, das in der DDR entstand. Den Tag der Einheit am 03.10.1990 erlebte das Schiff auf See. In der Tromper Wieck wurde der feierliche Flaggenwechsel vollzogen.

1991 wurde die WILHELM PIECK an die Universitäts- und Hansestadt Greifswald übereignet und entging damit durch Bemühungen verschiedener Greifswalder Persönlichkeiten der Zerstörung oder Privatisierung. Sie wurde durch Beschluss der Bürgerschaft in GREIF umbenannt, was ebenfalls bis heute die besondere Beziehung zu ihrem Heimathafen und der Stadt deutlich macht.

Mit ihrer bedeutenden Geschichte ist sie als technisches Denkmal in die Denkmalliste der Universitäts- und Hansestadt Greifswald eingetragen. Der Denkmalstatus begründet sich im historischen Dokumentationswert der Bauweise sowie dem Ausdruck der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verhältnisse. So ist das Schiff entsprechend ihrer Denkmalwertbegründung des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern vom 24.04.2019

„ [...] bedeutend für die Entwicklung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Menschen. Es dokumentiert exemplarisch Schiffbau- und Schifffahrtsgeschichte zu Beginn der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. [...]

Für die 1948 gegründete Warnowwerft bedeutete der Bau dieses Segelschiffs den Beginn des Baus von Stahlschiffen, die später in Serienfertigung hergestellt wurden und den volkseigenen Betrieb zum größten Schiffsproduzenten der DDR wachsen ließen. Das Segelschiff ist somit bedeutend für die Geschichte des heute zur Unternehmensgruppe MV Weitten gehörenden Schiffbaubetriebs und darüber hinaus für die Geschichte des Schiffbaus in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg.

Mit einem Teil der technischen Ausstattung, die zur originalen Bestückung des Schiffs gehört, ist das Segelschiff zudem ein Zeugnis maritimer Technikgeschichte des 20. Jahrhunderts. Es handelt sich dabei neben dem Schiffskörper aus Stahl, der in Querspanntbauweise in Niet- und Schweißkonstruktion entstand, um Masten mit Tauwerk (Takelage), Steuerruder, Kompass und das Ankerspill. Sie sind geeignet, um maritime Technikgeschichte zu dokumentieren und anschaulich zu machen.“

Die Stellungnahme der Landeskuratorin Mecklenburg-Vorpommerns vom 17.07.2020 unterstreicht darüber hinaus den nationalen Bedeutungswert des technischen Denkmals (siehe Anhang A).

Mit ihrer besonderen Takelage, der sog. Schonerbrigg bzw. Brigantine ist sie eine Mischform aus Rahsegler und Gaffelsegler. Am vorderen Fockmast führt sie viereckige, querformatige Rahsegel; am hinteren Großmast führt sie ausschließlich Schratsegel, die in der Längsachse des Schiffs gesetzt werden. Als solche ist sie die letzte echte Brigantine.

Seit 1991 hält die "GREIF" den Fahrerlaubnisschein der See-Berufsgenossenschaft und die höchste Klasse des Germanischen Lloyd 100 A5 Segelschiff. Im städtischen Eigentum ist die GREIF heute das letzte Berufssegelschiff unter deutscher Flagge. Der Oberbürgermeister Greifswalds ist

damit Reeder eines zivilen Segelschulschiffes. Die Mannschaft besteht aus einer Stammmannschaft aus angestellten Berufsseeleuten mit nautischen Patenten und Befähigungsnachweisen. Unterstützt wird die GREIF durch die über 500 Mitglieder des Fördervereins Rahsegler Greif e.V., mit deren tatkräftiger Hilfe das Schiff besegelt werden kann. Nur durch diese Symbiose und aktive Zusammenarbeit kann das Schiff in Fahrt gehalten werden.

Als stadteigenes Schiff ist die GREIF im Ostseeraum als Botschafterin der Hansestadt bekannt. Sie ist Werbeträgerin der Stadt und dient dem Austausch und der Vertiefung der freundschaftlichen Beziehungen der Nachbarländer der Bundesrepublik Deutschland. Als Universitäts- und Hansestadt erhält Greifswald das maritime Erbe, indem gesegelte Seefahrt erlebbar gemacht wird. Zur ersten maritimen Großveranstaltung, den Hanseatischen Hafentagen im Juli 1991 in Rostock führte die Schonerbrigg GREIF die internationale Flotte der Segelschiffe an und hat seither ununterbrochen an alle folgenden HanseSails teilgenommen.

Die Mitsegler an Bord des Segelschulschiffes GREIF sind im Gegensatz zu Passagier- oder Kreuzfahrtschiffen explizit keine Fahrgäste, sondern Teil der Crew. Sie werden durch die Stammmannschaft und ehrenamtliche Besatzung (Hand-für-Koje-Segler) schrittweise in den Bordbetrieb eingebunden und erlernen somit die Grundlagen der Seemannschaft. Dazu gehören praktische Erfahrungen im Rudergehen, Ausguck, Hafen- und Ankerwachen sowie Backschaft und Reinschiff, aber auch z. B. Kenntnisse über die wichtigen begrifflichen Bezeichnungen an Bord und die Grundprinzipien des Tampenplanes sowie der Navigation. In einer vierstufigen, mit der Berufsgenossenschaft Verkehr abgestimmten und anerkannten Ausbildungsmatrix wird das Ausbildungsprogramm an Bord dokumentiert. Mitsegler können ihren Ausbildungsstand unter Anleitung erweitern und müssen diesen jeweils durch Wachleiter und Kapitän prüfen und signieren lassen. Es ist damit entsprechend des Ausbildungsprogrammes möglich, vom Hand-für-Koje-Anwärter über den Hand-für-Koje-Segler zum Wachleiter aufzusteigen und so schrittweise Verantwortung für den Bordbetrieb zu übernehmen. Insofern wird dem historischen Segelschiffgedanken durch das detaillierte Ausbildungsprogramm auch aktuell Rechnung getragen.

Die GREIF ist nicht zuletzt als größtes Schiff des Hafens Greifswald ein Tourismusmagnet für Besucher und Mitsegler aus ganz Deutschland. Sie ist ein Ort des Erlebnisses, der Zusammenkunft, des Abenteuers und des gemeinsamen Schaffens.

3 Sanierungskonzept GREIF

Das 1952 als WILHELM PIECK in Dienst gestellte Segelschulschiff wurde bisher etwa alle 20 Jahre überholt. Die bisherigen Grundreparaturen datieren auf 1971/72 und 1991. Die letzte Grundreparatur ist nun fast 30 Jahre her. Das Segelschulschiff wurde 1991 in Klasse GL als „100 A 5 Segelschulschiff“ aufgenommen und grundlegend umgebaut. Diese Klasse wurde bis heute erhalten und ruht seit der Zwischenuntersuchung 2020.

Anfang dieses Jahres wurde im Rahmen eines Werftaufenthaltes diagnostiziert, dass die Außenhaut des Segelschulschiffes deutlich durch Korrosion angegriffen und die GREIF damit nicht mehr seetüchtig ist. Infolgedessen musste die Fahrtsaison 2020 abgesagt werden. Um den Umfang und Kostenrahmen für eine grundlegende Sanierung des Schiffes zu beziffern, hat das Ingenieurbüro Detlev Löll, Peenemünde, ein umfassendes Gutachten inklusive Maßnahmenbeschreibung und Kostenschätzung erarbeitet.

Da das Schiff ein bewegliches Kulturdenkmal ist, muss dies bei der Investition beachtet werden. Als besonders schützenswert sind die Außenhaut in Niet- und Schweißkonstruktion, die Takelage sowie die Ruderstände hervorgehoben, wobei sich die Silhouette im Bereich der Aufbauten bereits mehrfach geändert hat.

3.1 Ziel der Investition - BRINGEN WIR DIE FAST 70 JÄHRIGE GREIF WIEDER ZUM SEGELN!

Ziel der Maßnahmen ist die grundlegende Restaurierung, Sanierung und Modernisierung und die Anpassung des Schiffes an die zeitgemäßen Sicherheits- und Komfortansprüche zum Betrieb des Schiffes. Im Fokus steht die Erneuerung und damit auch zukünftiger Erhalt der Klasse, die 2021 abläuft. Derzeit ist ein Einsatz des Schiffes nicht möglich, da die Klasse wegen der Korrosionsschäden am Rumpf bis zum Abschluss der Reparatur ruht. Hierzu wurden umfangreiche Gespräche mit dem DNVGL und der BG Transport und Verkehr, Abteilung Schiffssicherheit geführt.

Zentrale Forderungen sind die Einhaltung der aktuellen Anforderungen der geltenden Sicherheitsvorschriften (SOLAS), die Vorschriften zur Reinhaltung der Meere (MARPOL), die aktuellen Vorschriften zur Navigationsausrüstung im Fahrtgebiet A2 und natürlich die Reparatur von Rumpf, Deck und Takelage gemäß der Regeln des DNVGL und der Abtl. Schiffssicherheit der BG Transport und Verkehr.

Die 1991 von Hängematten auf feste Kojen umgebaute Unterkunft für die Mitsegler im Zwischendeck genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr. Die Sanitärräume sind stark veraltet. Die gesamten Unterkünfte müssen wegen der notwendigen Sanierungsarbeiten am Rumpf und Deck entfernt werden. Ein beschädigungsfreier Ausbau ist nicht möglich. Deshalb wurde im Zuge der Erarbeitung der Maßnahmen der Innenausbau gemäß den geltenden Regeln (u.a. nicht brennbar) und den gestiegenen Anforderungen der Mitsegler neu geplant. Weiter wurde die Kombüse neu geplant, da die existierende nicht mehr den geltenden Hygienestandards entspricht. Zur besseren Raumnutzung des Schiffes wurde die getrennte Besatzungsmesse entfernt und durch die neue Kombüse ersetzt.

Das Steuerhaus wird umgestaltet, um die Sicherheit zu verbessern. Mit dem neuen Steuerhaus, angelehnt an die ursprüngliche Gestaltungsphase der GREIF, ist es jetzt möglich, die Arbeiten in der Takelage zu überwachen. Die Maschinenanlage ist 1991 zuletzt ersetzt worden und ist durch Überalterung abgängig. Sie entspricht nicht mehr den derzeit geltenden Umwelt- und Sicherheitsvorschriften. Es wurde der Ersatz durch eine gleichartige neue Anlage alternativ zu einer dieselelektrischen Anlage geprüft. Die diesel-elektrische Anlage wird wegen der Verringerung der Lärm- und Umweltbelastung und der niedrigeren Betriebskosten empfohlen.

Alle den Denkmalschutz berührenden Maßnahmen sind bzw. werden im Zuge der Sanierung mit der Unteren Denkmalbehörde der Universitäts- und Hansestadt Greifswald sowie dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern abgestimmt. Die konkreten Maßnahmen am Schiff sind der Maßnahmebeschreibung des Ingenieurbüro Löll zu entnehmen (siehe Anhang B).

4 Finanzierungsplan der Sanierung

Im Rahmen der Erarbeitung des Sanierungskonzeptes für das Segelschulschiff GREIF durch das Ingenieurbüro Löll wurde ein detaillierter Kostenplan erarbeitet. Dieser beziffert die Kosten für die Sanierung der GREIF im Rahmen der Vorplanung auf ca. 3.516 TEUR (siehe Anhang C), wobei das Risiko einer möglichen Schadstoffbelastung des Schiffs einkalkuliert wurde. Eine umfassende Erörterung zu den einzelnen Positionen fand bereits im Betriebsausschuss statt.

Zur Finanzierung des Vorhabens ist es nach zahlreichen Vorgesprächen gelungen, Fördermittel, Zuschüsse und Spenden in Höhe von ca. 75% der Investitionsausgaben in Aussicht gestellt zu bekommen. Verbindliche Fördermittelzusagen stehen noch aus.

Die Finanzierung könnte sich danach wie folgt darstellen, wobei die Zuschüsse aus kaufmännischer Vorsicht eher geringfügiger angesetzt wurden.

1	Fördermittel Bund	1.614 TEUR
2	Fördermittel Land	646 TEUR
3	Ostdeutsche Sparkassenstiftung	101 TEUR
4	Deutsche Stiftung Denkmalschutz	15 TEUR
5	Spendenaktion Förderverein in Kooperation mit der Ostseezeitung	100 TEUR
6	Investitionszuschuss Stadt	940 TEUR
7	Eigenanteil SZG	100 TEUR

Höhere Förderquoten oder Zuwendungen haben einen geringeren Investitionszuschuss der Stadt zur Folge.

1. Seitens des Bundes gibt es deutliche Signale, die eine Förderung in o.g. Höhe erwarten lassen. Der prognostizierte Zuschuss entspricht einer 50%igen Förderung der Werftkosten exklusive Planungsleistungen. Die Ausreichung dieser Mittel basiert insbesondere auf der Einordnung der GREIF als Denkmal nationaler Bedeutung. Mit diesen Mitteln sollen Sanierungsmaßnahmen zur Wiederherstellung des Denkmals, beispielsweise Arbeiten am Rumpf, am Deck oder an der Ruderanlage finanziert werden. Ausgereicht werden diese Mittel voraussichtlich 2021 und 2022 über die Beauftragte der Bundesregierung für Kultur und Medien. Der Beschluss des Haushaltsausschuss zur Förderung des Bundestages im Rahmen der Haushaltsbereinigungssitzung im November 2020. Der Förderantrag ist aktuell in der Bearbeitung.
2. Vertreter des Landes Mecklenburg-Vorpommern haben signalisiert, bei einer Förderung durch den Bund, das Vorhaben durch Landesmittel mit einem Anteil von 20% zu ergänzen und damit eine Co-Finanzierung der Werftkosten in Höhe von ca. 646 TEUR in Aussicht gestellt. Die Förderung soll im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur über das Wirtschaftsressort des Landes Mecklenburg-Vorpommern erfolgen.

3. Bereits aus Gesprächen mit der Ostdeutschen Sparkassenstiftung hat sich ebenfalls eine mögliche Beteiligung an der Restauration der Takelage ergeben. Ein entsprechender Förderantrag ist gestellt und mit 101 TEUR vorsichtig prognostiziert. Eine Entscheidung über eine Förderung trifft die Ostdeutsche Sparkassenstiftung Ende Oktober 2020.
4. Durch die Deutsche Stiftung Denkmalschutz erhofft sich der Eigenbetrieb eine Förderung in Höhe von 15 TEUR und Sensibilisierung für die Bedeutung des technischen Denkmals.
5. Erfreulich vielfältig sind die derzeit laufenden unterschiedlichen Initiativen zur Einwerbung von Spenden für das Vorhaben, die GREIF für die nächsten Jahrzehnte in Stand zu setzen und sie entsprechend ihrem Satzungszweck und dem Denkmalschutz zu erhalten. Hervorzuheben ist dabei die Spendenaktion der Ostseezeitung in Kooperation mit dem Förderverein Rahsegler Greif e.V. Hierbei wird das Ziel verfolgt, für die Instandsetzung der Decksbeplankung der GREIF Spenden in Höhe von bis zu 120 TEUR einzuwerben. Die eingeworbenen Spendengelder gehen auf das Konto des Fördervereins Rahsegler Greif e.V. Dieser wird die Mittel dem Eigenbetrieb zum Erhalt der GREIF zur Verfügung stellen. Begleitet wird diese Spendenaktion von einer umfangreichen Artikelserie zur GREIF, die in dieser Form bisher einzigartig ist. *Nachtrag:* Mit Stand zum 01.10.2020 beträgt das eingeworbene Spendenvolumen bereits über 119 TEUR bei über 1.000 Spendern.

Weiterhin bieten die Mitglieder des Fördervereins Rahsegler Greif e.V. seit dem Sommer an den Wochenenden Open-Ship-Führungen auf der GREIF an, die während der Woche durch die Mannschaft, die sich ihrerseits ebenfalls mit Elan und Herzblut dem Erhalt des Schiffes verschrieben hat, abgesichert werden. Im Zuge dieser Open-Ship-Führungen werden jedes Wochenende Beträge für den Erhalt des Schiffes in den aufgestellten Spendenboxen gesammelt. Auch der NDR trägt mit seinen Beiträgen im Nordmagazin zur GREIF zum Gelingen der Aktion bei. Hervorzuheben ist der Beitrag über die Segelmalerin, deren Werke zur Auktion am 26.09.2020 neben vielen anderen Exponaten zur Versteigerung kamen und auf diesem Wege das eingeworbene Spendenaufkommen weiter deutlich erhöht haben.

7. Der Eigenanteil des Eigenbetriebes an der Investition bezieht sich insbesondere auf den Einsatz der Stammmannschaft durch erforderliche Demontagen, die im Sanierungsplan berücksichtigt sind.

Im Ergebnis ist zu erwarten, dass der Betrag der durch die Universitäts- und Hansestadt Greifswald für die Sanierung der GREIF aufzubringenden Mittel unter 1.000 TEUR liegen wird. Zur Zwischenfinanzierung ist wahrscheinlich die Aufnahme eines Liquiditätskredites durch das SZG notwendig, der gegebenenfalls durch den Haushalt gewährt werden soll.

Die Investition soll im Zeitraum 2021/2022 erfolgen, damit die GREIF 2022 pünktlich zum Törnbeginn Frühjahr wieder einsatzfähig ist. Ihren 70. Geburtstag wird sie hoffentlich auf der Werft begehen.

Dafür bedarf es der Grundsatzentscheidung der Bürgerschaft und der Absicherung der Gesamtfinanzierung durch entsprechende Zuschüsse und Zuwendungsbescheide. Weitere Voraussetzungen sind die Bestätigung des Haushaltsplanes 2021/22 und des Wirtschaftsplanes 2021 des Eigenbetriebes und deren Genehmigungen durch das Ministerium für Inneres und Europa M-V. Die zwingend erforderliche europaweite Ausschreibung zur Restaurierung, Sanierung und zweckmäßigen Modernisierung der GREIF kann erst danach erfolgen.

5 Auswertung des Maßnahmenplanes des Zukunftskonzeptes 2015

Mit der Übernahme des Schiffes in die Obhut der Stadt bzw. des Eigenbetriebes im Jahre 1991 erfolgte gleichzeitig die Übernahme der Immobilien und Anlagen des ehemaligen See- und Tauchsportzentrums der Gesellschaft für Sport und Technik (GST), welches dem Eigenbetrieb bis 2016 den Namen gab. Die mit dem Verkauf der Immobilie des See- und Tauchsportzentrums (dort befindet sich heute das Majuwi) im Jahr 2002 gebildete allgemeine Rücklage wurde in den Folgejahren dazu genutzt, die durch den Eigenbetrieb erwirtschafteten Verluste auszugleichen.

2015 waren die liquiden Mittel des Eigenbetriebes nahezu vollständig aufgebraucht. Daher erfolgt seither ein laufender Verlustausgleich zur Finanzierung der dem Eigenbetrieb obliegenden Aufgaben aus dem Haushalt.

Zur Neuausrichtung wurde in den Jahren 2014/15 ein umfassender Maßnahmenplan im Rahmen eines Zukunftskonzeptes für den Eigenbetrieb entwickelt. Dieser hatte neben der inhaltlichen Neuausrichtung ebenfalls eine deutliche Reduzierung des Zuschusses für alle Bereiche des Eigenbetriebes aus dem Haushalt zum Ziel. Im Rahmen dieser Zukunftswerkstatt wurden in mehreren Arbeitsgruppen sowie auf zwei großen Workshops die verschiedenen Möglichkeiten der zukünftigen Betreuung der GREIF ausführlich sowohl inhaltlich und auch hinsichtlich der wirtschaftlichen Auswirkungen diskutiert. Beispielsweise wurde eine luxuriöse Aufwertung der Innenausstattung und darauf abzielende Angebote und Zielgruppen diskutiert, jedoch abgelehnt, da eine solche Nutzung nicht den öffentlichen Zweck- und Zielsetzungen des Segelschulschiffes GREIF und der Eigenbetriebssatzung entspricht.

Im Ergebnis der Zukunftswerkstatt verabschiedete die Bürgerschaft am 28.09.2015 (B226-09/15) mit großer Mehrheit einen umfangreichen Maßnahmenplan zum Zukunftskonzept des Eigenbetriebes. Darin heißt es:

„[...] Die GREIF ist als bewegliches Kulturdenkmal in der Liste der Kulturdenkmale der Stadt eingetragen, also nicht nur unter rein fiskalischen Gesichtspunkten zu betrachten.

Die Bürgerschaft hat sich vor etwas mehr als 20 Jahren bewusst entschieden, dieses Schiff in städtische Obhut zu nehmen, um den maritimen, hanseatischen Status der Stadt zu unterstreichen. Am Erhalt des Schiffes als eines der Wahrzeichen der Stadt hat es nie ernsthafte Zweifel gegeben. [...]

Der Betrieb des STZ und insbesondere der GREIF ist wieder auf wirtschaftlich stabilere Beine zu stellen, die GREIF wieder attraktiver zu machen, gerade auch um ihren Erhalt als schwimmendes Wahrzeichen der Stadt nicht zu gefährden. Das angestrebte Ziel der zukünftigen Entwicklung ist es, die GREIF auch künftig als Segelschulschiff und Imagerträger der Stadt zu betreiben und den Zuschussbedarf des Eigenbetriebes mittelfristig auf 100 bis 150 TEUR pro Jahr zu reduzieren. “

Das war ein deutliches Bekenntnis, die GREIF unter Beibehaltung und Ausbau des bisherigen Gegenstandes des Eigenbetriebes auch weiterhin als segelndes Berufsschiff zu betreiben.

Deshalb wurde die Eigenbetriebssatzung geändert und konkretisiert. ein Betriebsausschuss installiert und die Stelle des Betriebsleiters als feste Teilzeitstelle im Eigenbetrieb besetzt.

Im Rahmen der Diskussion um die künftige Betreibungsform des Schiffes (Berufssegelschiff oder Traditionsssegler) wurden in den Arbeitsgruppen insbesondere die Personalkosten zum Betrieb des Seeschiffes kritisch hinterfragt. Die Nutzung als Traditionsschiff wurde erörtert, wegen der damit verbundenen Nachteile jedoch verworfen. Mit der Festlegung auf einen Weiterbetrieb als

Berufsschiff verbunden wurde im Maßnahmenplan die Reduzierung des fahrenden Personals auf das sicherheitsrelevante notwendige Mindestmaß als Ziel formuliert.

Alle mit dem Konzept angedachten Personalmaßnahmen für die GREIF wurden bis 2018 umgesetzt und damit erhebliche Einsparungen trotz der 2015 noch nicht bekannten Tarifsteigerungen im TVöD erreicht.

Grundlage der positiv wirkenden Veränderungen waren neben Um- und Neubesetzungen insbesondere die geänderten Schiffsbesatzungszeugnisse. Mit einer Stammbesatzung aus zwei Nautikern und zwei Schiffsmännern ist die im Sanierungsprozess angestrebte Reduzierung der Beschäftigtenzahl für das Schiff erreicht. Diese Besatzungsstärke ist nach Größe und Fahrtgebiet der GREIF angemessen, entspricht den heute in der zivilen Seeschifffahrt geltenden Standards und ist im amtlichen Schiffsbesatzungszeugnis der GREIF als Mindestbesatzung für Mehrtagesfahrten vorgeschrieben.

2017 hat die Berufsgenossenschaft ein zweites Schiffsbesatzungszeugnis ausgestellt. Bei Tagesfahrten kann die Besatzung auf 1 Nautiker und 1 Schiffsmann reduziert werden.

Eine weitere Reduzierung der Mannschaft und damit auch der Personalaufwendungen ist schon aus Kapazitätsgründen nicht realistisch. Dies wird weder dem Schiff, seiner Crew und ihrem Einsatz, dem Verein und dem Engagement seiner Mitglieder gerecht. Das Personal hat sich durch Neubesetzung von Stellen zudem verjüngt und spricht damit auch einen erweiterten Kundenstamm an.

Neben der Reduzierung der Aufwendungen im Eigenbetrieb wurde im Maßnahmeplan insbesondere ein Augenmerk auf eine Erhöhung der Törnenauslastung und dadurch steigende Umsatzerlöse gelegt. Diese sollte durch eine Optimierung des Törnplanes sowie durch eine intensivere Vermarktung erreicht werden. Rechnerisch mögliche Maximalerlöse wurden dabei nicht oder nur bei einigen Törns erzielt. Die geplanten Umsatzerlöse konnten nicht erreicht werden und blieben erheblich unter den Erwartungen.

Die Optimierung des Törnplanes wurde durch die Betriebsleitung verfolgt. Dies stellt sich jedoch als komplexer Prozess heraus. Mehrtagesfahrten sind gut planbar und das Buchungsaufkommen zeigt eine relativ hohe Konstanz. Zudem erfolgen die Mehrtagesfahrten auf dem Segelschulschiff GREIF unter der Prämisse der Pflege der Seefahrtstradition und der traditionellen Seemannschaft und erfüllen damit den Gegenstand des Eigenbetriebes in einem besonders hohen Maße.

Sie erfordern allerdings eine höhere Personaldichte und bei vielen Seetagen am Stück einen hohen Personalaufwand auf Seiten der Stammcrew wie auch bei der ehrenamtlichen Crew.

Tagesfahrten, so sie denn gut ausgelastet sind, tragen zu einem Deckungsbeitrag bei. Jedoch sind Tagesfahrten im Gegensatz zu Mehrtagesfahrten in erheblichem Maße wetter- und saisonabhängig und bergen damit ein nicht zu unterschätzendes wirtschaftliches Risiko. Es gibt zudem eine starke Konkurrenz von „Ausflugsschiffen“, die allerdings mit anderer Zielstellung fahren und einen anderen Personenkreis ansprechen.

Die Buchungsbereitschaft von Gruppen, Firmen oder Gesellschaften ist in den letzten Jahren, nicht zuletzt auch durch den Wegfall der steuerlichen Begünstigungen für Tagesfahrten auf Segelschiffen, deutlich zurückgegangen ist. Zwar ist das Segelschulschiff GREIF bei Sails wie der Gaffelrigg oder HanseSail durchaus zufriedenstellend ausgelastet, Tagesfahrten abseits dieser Events wurden allerdings nicht hinreichend gebucht. Mit dem Rückgang der Gruppenbuchungen in den letzten Jahren hat sich auch der Anteil an Einzelbuchern deutlich erhöht, wodurch der Kundenkontakt, Verwaltungs- und Koordinationsaufwand zugenommen hat. Schließlich entspricht

das Segelschulschiff GREIF mit den infrastrukturellen Gegebenheiten an Bord (komplexe Takelage, wenige Sitzplätze an Deck, keine Außentoilette im Decksbereich) nicht dem Profil eines Fahrgastschiffes. Letztlich wird diese Ausrichtung auch nicht der Zulassung als „Sail Training Ship“ gerecht.

Der mit dem Maßnahmeplan angeregte moderate Umbau der GREIF ist seit 2015 nicht erfolgt. Zwar sind durchweg Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten im erhöhten Maße durchgeführt worden. Aufgrund fehlender Mittel hätte ein Umbau jedoch aus heutiger Sicht nur sehr halbherzig angegangen werden können und die damit verbundenen Investitionen und Aufwendungen wären mit Blick auf die bevorstehende Restaurierung, Sanierung und zweckmäßige Modernisierung des Schiffes „verlorenes Kapital“ gewesen.

Als Liegeplatz konnte, wie im Maßnahmeplan gefordert, die Südmole dauerhaft gesichert werden. Eine notwendige Ausbaggerung des Bereiches erfolgte zeitnah.

Der Fokus der GREIF sollte verstärkt in der Arbeit mit und für Jugendliche, insbesondere aus Greifswald, liegen. Die entsprechend dem Maßnahmeplan vorgesehene Öffnung des Schiffes für die Greifswalder Schulen konnte bisher nur bedingt angegangen werden.

Vor dem Hintergrund einer gewünschten Imageverbesserung wurde die Nutzung der GREIF als Ausbildungsschiff im Maßnahmeplan festgeschrieben. Diese Ausbildungen werden in großem Maße gemeinsam mit dem Förderverein Rahsegler GREIF e.V. umgesetzt. Neben der fortlaufenden praktischen Ausbildung auf Mehrtagestörns finden gesonderte Ausbildungstörns statt, bei denen ebenfalls ehrenamtliche Crewmitglieder eingehend geschult werden und für den Schiffsbetrieb notwendige Praxiserfahrungen und -seemeilen sammeln können. Mitsegler werden entsprechend der schiffseigenen, vierstufigen Ausbildungsmatrix ausgebildet und haben zum Erreichen der jeweiligen Stufen Prüfungsnachweise zu erbringen.

2016 wurde die Pension „Schipp In“ durch Beschluss der Bürgerschaft dem Anlagevermögen des Eigenbetriebs zugeordnet. Zwar konnten die ebenfalls im Maßnahmeplan angeregten Synergien mit dem Hafenamts aus räumlichen Gründen nicht realisiert werden, jedoch wurde die Bewirtschaftung der im Schipp In befindlichen Seglerduschen und -Waschräume neu geregelt. Diese werden von Gast- und Vereinsliegern im Hafen Wieck genutzt. Die dafür anfallenden Kosten werden zwischen Eigenbetrieb und Hafenamts abgerechnet. Entsprechend der Hafengebührensatzung werden diese Kosten auf Gast- und Vereinslieger umgelegt, so dass diese für die Stadt und den Eigenbetrieb neutral bleiben.

Für das Schipp In wurden ebenfalls die Personalkosten im Rahmen der Zukunftswerkstatt ebenfalls kritisch betrachtet. Auch hier erfolgte zwischen 2015 und 2018 sozialverträglich eine Reduzierung auf das unbedingt notwendige Maß. Der angedachte Umbau mit dem Ziel der Erweiterung der Zimmer- und Bettenanzahl konnte dagegen aus baurechtlichen und wirtschaftlichen Gründen nicht realisiert werden. Mit der Vergrößerung der Bettenanzahl (bisher 11) wäre der Betrieb dann unter die Beherbergungsstättenverordnung Mecklenburg-Vorpommern gefallen, was umfangreiche Umbauten nach sich gezogen hätte.

Stattdessen wurde ein anderer Ansatz verfolgt. Schon bisher gab es einen Shop im Schipp In, in welchem Merchandisingprodukte der GREIF (die für Mitsegler auch an Bord erworben werden können) verkauft werden. Durch Umbauten im Erdgeschoss konnte dieser Bereich vergrößert und moderner gestaltet werden und dient nunmehr nicht nur als Shop für den Eigenbetrieb, sondern wird im Rahmen einer Kooperation mit der Greifswald Marketing Gesellschaft mbH als „Wieck-Information“ betrieben. Die Pension Schipp In konnte die Auslastung leicht erhöhen, eine rentable Bewirtschaftung ist in öffentlicher Hand allerdings weiterhin nicht möglich.

In Abrechnung des Maßnahmenplans ist festzustellen, dass weitgehend inhaltliche Zielstellungen umgesetzt wurden, die Zuschussminimierung auf dem angestrebten Niveau von ca. 150 TEUR pro Jahr aber nicht erreicht werden konnte. Dies erscheint aus heutiger Sicht auch weder realistisch noch möglich, da es den Eigenbetrieb nicht in die Lage versetzt, die an ihn gestellten Aufgaben sachgerecht zu erfüllen.

6 Analyse des bisherigen Geschäftsbetriebes 2009 bis 2019

Als Teil der Auswertung des Maßnahmenplanes zum Zukunftskonzept 2015 wurden die vorangegangenen Jahresabschlüsse, genauer die jährlichen Gewinn- und Verlustrechnung des Eigenbetriebes, aufgearbeitet. Ziel ist dabei eine detaillierte Auswertung der Ertrags- und Aufwendungsgrößen und demzufolge insbesondere die Ableitung von Steuerungsmechanismen für die zukünftige Geschäftsführung mit einem Schiffsbetrieb der GREIF nach grundlegender Restaurierung, Sanierung und zweckmäßigen Modernisierung ab 2022. Der betrachtete Zeitraum der letzten 10 Jahre bis 2019 wird als sinnvoll erachtet, weil über die mehrjährige Spanne ein gutes Abbild über den vergangenen Geschäftsbetrieb darlegt wird. Mit der Änderung der Eigenbetriebssatzung und Umsetzung des Zukunftskonzeptes wurden ab 2015 Veränderungen merklich, die hier gesondert betrachtet werden. In der Analyse inbegriffen ist der vom Wirtschaftsprüfer bestätigte Jahresabschluss 2019, der noch durch die Bürgerschaft angenommen werden muss.

Wie eingangs beschrieben, arbeitet der Eigenbetrieb Seesportzentrum Greif - bedingt durch seinen Gegenstand - dauerhaft nicht kostendeckend. Im Zeitraum von 2009 bis 2019 sind Jahresergebnisse im Bereich von -753,8 TEUR bis 43,4 TEUR verzeichnet worden. Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald bezuschusst den Eigenbetrieb seit dem Jahr 2015 jährlich mit einer sechsstelligen Summe. Zuvor wurden die Jahresverluste durch Entnahme aus der allgemeinen Rücklage gedeckt. Ein Überblick über die Gewinn- und Verlustrechnungen befindet sich im Anhang D.

6.1 Ertragslage

Die Gesamtheit der jährlichen Erträge in den Jahren von 2009 bis 2019 gliedern sich in die Umsatzerlöse, sonstigen betrieblichen Erträge sowie in die Erträge aus Auflösungen von Sonderposten (SoPo) und belaufen sich zwischen 486,6 TEUR und 743,7 TEUR.

6.1.1 Sonstige betriebliche Erträge

Seit 2015 sind die sonstigen betrieblichen Erträge insbesondere durch den Zuschuss zur Aufrechterhaltung der Liquidität durch die Stadt gekennzeichnet, welche die große Spannweite der Ertragslage verdeutlicht. Diese beliefen sich auf Summen zwischen 156,1 TEUR (2018) und 296 TEUR (2015) und werden entsprechend der Bedarfsanalyse des beschlossenen Wirtschaftsplanes an den Eigenbetrieb gezahlt, um einen möglichst ausgeglichenen Jahresabschluss zu erwirtschaften. Daneben erfolgt seit 2017 ein Ausgleich für den in der Hafensatzung verankerten Betrieb der Seglerduschen und -Toiletten im Schipp In (15,5 TEUR bis 19,5 TEUR). Das Sponsoring als Teil der sonstigen betrieblichen Erträge belief sich in diesem Zeitraum zwischen 19,6 TEUR und 46 TEUR und befindet sich nun auf einem Minimum.

6.1.2 Auflösung von Sonderposten

Bei Erträgen aus Auflösungen von Sonderposten nach §33 Abs. 4-6 EigVO M-V handelt es sich um ertragswirksame Auflösungen für Investitionszuschüsse, hier explizit Fördermittel für die

Restaurierung des Holzdecks des Segelschulschiffes 2001 sowie des seit 2016 im Anlagevermögen befindlichen Gebäudes Schipp In.

6.1.3 Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Eigenbetriebes gliedern sich in den zentralen Teil der Törnerlöse, Übernachtungseinnahmen, Verkaufseinnahmen für Souvenirs und Merchandising sowie Getränke- und Verpflegungseinnahmen und unterliegen über die Jahre mit einer Spannweite von rund 120 TEUR (28% des Durchschnittsumsatzerlöses) deutlichen Schwankungen.

6.1.3.1 Törnerlöse

Die Haupteinnahmequelle stellen die Törnerlöse dar, die in steuerpflichtige und nicht steuerbare Törns differenziert werden. Steuerpflichtige Törns sind in der Regel umsatzsteuerpflichtige Tagesfahrten und zum Teil Mehrtagesfahrten, die nur in deutschen Hoheitsgewässern gesegelt werden. Die Tagesfahrten stellen dabei den größten Anteil dieser steuerpflichtigen Erlöse dar. Einnahmen aus nicht steuerbaren Törns sind hauptsächlich Einnahmen aus Mehrtagestörns, bei denen ausländische Häfen angesteuert werden. Diese Einnahmen stellen den größten Anteil der gesamten Törneinnahmen dar. Mit im Durchschnitt 320 TEUR Gesamttörneinnahmen des Segelschulschiffes GREIF in den letzten 10 Jahren sind diese insbesondere seit 2014 rückläufig (zum Vergleich 2018: 278 TEUR; 2019: 283 TEUR). Zum einen sind insbesondere die Tagesfahrten und damit die steuerbaren Törns wetter- und saisonabhängig. Zum anderen ist eine deutliche Veränderung des Kundenstammes sowie starke Abnutzung des Segelschulschiffes zu verzeichnen. Wurde die GREIF früher regelmäßig für Gruppenveranstaltungen, Firmenfahrten oder Incentives gebucht, segeln in den letzten Jahren hauptsächlich Einzelbucher oder Kleingruppen zu Tagesausfahrten auf der GREIF. Damit erhöht sich neben dem Koordinationsaufwand zugleich die Fluktuations- und Absprungrate und damit das wirtschaftliche Risiko, entsprechende Tagesfahreneinnahmen zu generieren. Zwar ist die GREIF während der Sails wie Gaffelrigg oder HanseSail Rostock regelmäßig ausgebucht, abseits der Veranstaltungen ist die Nachfrage nach Tagesfahrten doch nur begrenzt. So mussten in den letzten drei Jahren diverse Tagesfahrten und Schnuppertörns aufgrund mangelnder Buchungslage ausfallen. Nicht zuletzt liegt dies auch im Zustand und Profil der GREIF begründet, dass als Segelschulschiff mit der baulichen Ausstattung nicht auf die Passagierfahrt im Sinne der Fahrgastschiffe ausgerichtet ist. So verfügt die GREIF im jetzigen Zustand beispielsweise über keine decksnahen Toiletten, nur wenige Sitzplätze an Deck und bietet bei widrigen Wetterbedingungen nur bedingt Regenschutz.

Deutlich wird bei der Analyse der jährlichen Törneinnahmen, dass in den Jahre 2009 bis 2014 im Rang die meisten Törnerlöse erzielt wurden (2013: maximale, 2009 zweithöchste, 2010 dritthöchste Törneinnahmen).

Dabei beliefen sich die Einsatztage der GREIF im Mittel um 133 Seetage pro Jahr (Maximum 2013: 150 Einsatztage, Minimum 2018/19: 125). Mit der reduzierten Stammmannschaft ab 2015 beliefen sich die Einsatztage im Durchschnitt auf 127 (siehe Anhang E). Die Anzahl der Einsatztage der GREIF korrelieren dabei logischerweise mit dem jährlichen Törnumsatz (je mehr Einsatztage der GREIF, desto höher der Jahrestörnumsatz). Dabei muss allerdings auch das Verhältnis der Tages- und Mehrtagesfahrten der GREIF berücksichtigt werden. Die GREIF hat in den letzten 10 Jahren im Durchschnitt 74% der Seetage für Mehrtagesfahrten, 26% der Seetage für Tagesfahrten genutzt. In den Jahren 2009 bis 2014 wurden dabei noch weniger Tagesfahrten im Verhältnis zu Mehrtagesfahrten angeboten (durchgängig weniger als $\frac{1}{4}$ der Gesamteinsatztage der GREIF). Mit dem Maßnahmenplan zum Zukunftskonzept 2015 wurde angeregt, mit der GREIF vermehrt Tagesfahrten und Schnuppertörns in regionalen Häfen wie Greifswald, Saßnitz, Stralsund oder von Seebrücken wie Heringsdorf durchzuführen. Der Anteil der Tagesfahrten erhöhte sich daraufhin

maximal auf $\frac{1}{3}$ im Verhältnis zu den Gesamteinsatztagen. Entgegen der Vorhersage blieben allerdings die Törnumsätze für Tagesfahrten bzw. steuerbare Törns im Trend rückläufig.

6.1.4 Umsätze aus Verpflegung und Getränken

Die Vollverpflegung an Bord des Segelschulschiffes GREIF ist auf Mehrtages- und Tagesfahrten im Törnpreis inbegriffen. Besondere Verpflegung (z.B. Buffets) auf Tagesfahrten wird auf Wunsch exklusiv angeboten. Alkoholfreie und alkoholische Getränke können darüber hinaus erworben werden. Vor 2016 enthielten die Umsätze zur Verpflegung und Getränke noch die an Bord verkaufte zollfreie Ware. Insofern sind die Getränke- und Verpflegungsumsätze im Zeitraum 2009 bis 2014 höher, analog zu weiteren schiffsbezogenen Umsätzen in Hinblick auf die Jahrestörnumsätze. Der durchschnittliche Umsatz beläuft sich auf 32 TEUR, wobei der Mittelwert in den letzten fünf Jahren bis 2015 auf nur bei 23 TEUR zurückgegangen ist.

6.1.5 Umsätze aus Übernachtungen Pension Schipp In

Die Pension Schipp In mit vier Pensionszimmern hat insbesondere in den Sommermonaten Juni bis August eine gute Auslastung. Die Umsätze aus Übernachtungen der 11 Betten betragen durchschnittlich 30 TEUR. Aufgrund der Zimmerkapazität ist eine Steigerung der Umsätze ohne gleichzeitige Preissteigerung kaum möglich. 2009/2010 wurde in der Pension Schipp In noch Frühstück angeboten, was aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses eingestellt wurde.

Der Betrieb der Pension Schipp In bindet im erheblichen Maße Zeit und Personal. Stellt man die durchschnittlichen Erträge allen Aufwendungen inklusive der anteiligen Personalaufwendungen gegenüber, ist der Betrieb der Zimmervermietung nicht kostendeckend. Eine Erweiterung der Kapazitäten und damit Steigerung der Erträge ist aus genannten Gründen nicht wirtschaftlich. Konzeptionelle Überlegungen zur Vergabe der Vermietung an Dritte müssen fortgeführt werden.

6.1.6 Umsätze aus Verkäufen von Souvenirs und Merchandise

Sowohl im Schipp In als auch an Bord des Segelschulschiffes GREIF werden Souvenirartikel und Crewbekleidungen verkauft. Seit Frühjahr 2017 wurde im Erdgeschoss des Schipp In die Wieck-Information eröffnet. Auch zuvor gab es im Schipp In einen kleinen Ladenbereich. Das Portfolio umfasst Postkarten, Sachbücher, Magnete oder Anstecker sowie GREIF-spezifische Produkte wie Crew-Pullover, Mützen, Polohemden, Segelhandschuhe o. ä. An Bord der GREIF werden insbesondere Produkte mit Segelschulschiff-Bezug verkauft (etwa Seglermesser, Segelhandschuhe, Caps, etc.). Im Durchschnitt des Betrachtungszeitraumes belief sich der Umsatz auf 33 TEUR, wobei einhergehend mit den überdurchschnittlichen Törnumsätzen höhere Umsätze im Verkauf aus Souvenirs und Merchandising erzielt wurden.

Der Betrieb des Informationszentrums in Greifswald-Wieck ist vor allem in den Sommermonaten deutlich nachgefragt und gut besucht. Der Betrieb einer Information lässt sich allerdings nicht rein wirtschaftlich betrachten, sondern kann nur als Teil der touristischen Dienstleistung verortet werden.

6.1.7 Weitere Umsatzerlöse

Bis Ende 2016 lag der Betrieb des Strandbades Eldena noch im Aufgabenbereich des Eigenbetriebs. Der Betrieb des Strandbades wurde mit Änderung der Eigenbetriebssatzung an die Verwaltung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald abgegeben und beinhaltet ab Beginn 2017 hauptsächlich Umsätze aus Einnahmen der öffentlichen Toiletten und Seglerduschen. Daneben umfassen diese die Übernachtungseinnahmen auf dem Segelschulschiff GREIF.

6.2 Aufwendungen

Die Aufwendungen des Eigenbetriebes Seesportzentrum GREIF gliedern sich in Materialaufwendungen, Personalaufwand, sonstige betriebliche Aufwendungen sowie Abschreibungen und Steuern. Sie beliefen sich im Zeitraum von 2009 bis 2019 im Mittel auf 809 TEUR, wobei aufgrund einer Sonderabschreibung des Buchwertes des Segelschulschiffes GREIF die höchsten Aufwendungen im Jahr 2013 (1.278 TEUR) verzeichnet sind.

6.2.1 Abschreibungen

Das Anlagenvermögen des Eigenbetriebs Seesportzentrum GREIF beinhaltet das Gebäude Schipp In, Am Hafen 3, mit dazugehörigem Inventar sowie das Segelschulschiff GREIF mit entsprechender Ausrüstung und Gegenständen im Lager. Vor Veräußerung des Tauchschiffes ARTHUR BECKER im Jahr 2010 war dieses Schiff ebenfalls Teil des Anlagevermögens. 2009 erfolgte eine Sonderabschreibung für die ARTHUR BECKER, worauf sich die Abschreibung nach Verkauf auf 78 TEUR reduzierte (zuvor jährlich rund 102 TEUR). Im Jahr 2013 erfolgte ebenfalls eine Sonderabschreibung der GREIF, worauf sich der Wert weiter auf 30 TEUR reduzierte. Mit Übernahme des „Schipp In“ in das Anlagevermögen des Seesportzentrums erhöhten sich die Abschreibungen wiederum und belaufen sich seit 2017 auf jährlich ca. 40 TEUR.

Die Summe der Abschreibungen erhöhen in der Gewinn- und Verlustrechnung als Aufwand den Jahresfehlbetrag und somit den jährlichen den Zuschuss der Universitäts- und Hansestadt Greifswald an den Eigenbetrieb.

6.2.2 Materialaufwendungen

Die Materialaufwendungen umfassen Wareneinkäufe für das Segelschulschiff GREIF sowie die Wieck-Information. Sie beinhalten neben Lebensmitteln und Getränken auch die Wareneingänge der Merchandise- und Souvenirprodukte und beliefen sich im Mittel seit 2009 auf 50 TEUR.

6.2.3 Personalaufwand

Die größte Aufwandsposition stellen die Personalausgaben dar. Die Angestellten des Eigenbetriebes sind laut Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes beschäftigt (TVÖD-VKA). Mit der Umstellung des Personalplanes, insbesondere der Seeleute, konnte der Aufwand seit 2015 deutlich reduziert werden. Die Besetzung des Segelschulschiffes GREIF befindet sich nun auf einem Minimalstand, eine weitere Reduktion ist zum einen vor dem Hintergrund der sicheren Schiffsführung, zum anderen entsprechend der Schiffsbesatzungszeugnisse nicht mehr möglich. Umfasste der Stellenplan bis 2015 an Bord der GREIF noch 7 Seeleute (Kapitän, 1. und 2. Offizier, 1. und 2. Bootsmann, Maschinist, Koch) wurde sukzessive auf eine Besatzungsstärke von 5 Personen reduziert und die Stammmannschaft weiterhin verjüngt. Der gesamte Stellenplan des See- und Tauchsportzentrums wurden damit von 13 Angestellten (Bilanzstichtag 2010) auf nun 9 Personen (2019) reduziert.

Im Mittel beträgt der Personalaufwand seit 2009 insgesamt 480 TEUR, wobei die große Spannweite (Minimum 419 TEUR, Maximum 538 TEUR) zu berücksichtigen ist. Die jährlichen Personalkosten sind aufgrund der Fluktuation im Stellenplan nicht sinnvoll vergleichbar. Geschäftsjahre mit durchschnittlich niedrigen Personalkosten liegen in personellen Besonderheiten begründet, bei denen Stellen nicht oder nicht fristgerecht besetzt werden konnten. Zum Teil waren in den betreffenden Jahren Personen erkrankt (Übernahme des Aufwands durch die Krankenversicherung), oder Stelleninhaber im Rahmen eines geringfügigen Beschäftigungsverhältnisses angestellt (400 EUR Jobs). Mit den tariflichen Anpassungen sind in

den Personalaufwendungen die Tarifierhöhungen und Stufenzuordnungen der Entgelttarifverträge inbegriffen. Die Tarifsteigerungen belaufen sich in der Regel auf jährlich ca. 3%.

Betont werden muss hier, dass die Personalaufwendungen jene des gesamten Eigenbetriebes widerspiegeln, also über den Betrieb des Segelschulschiffes GREIF hinaus gehen. Ab 2016 ist eine Aufstellung der Personalkosten nach Kostenstellenrechnung in Schiff GREIF und Betriebsstätte Schipp In sowie Sammelkostenstelle (Betriebsleitung mit Koordinatorin und Lohnsteuer) ausweisbar. Dabei werden für die Betrachtung die Aufwendungen für Betriebsleitung und Koordinatorenstelle zeitanteilig faktorisiert (angenommen als 90% GREIF, 10% Schipp In) und die Lohnsteueraufwendungen entsprechend anteilig im Verhältnis aufgeschlagen.

	2019	2018	2017	2016
Gesamt	<u>452,3 TEUR</u>	<u>421,7 TEUR</u>	<u>486,4 TEUR</u>	<u>492,7 TEUR</u>
GREIF	341,1 (75%)	339,2 (80%)	407,2 (84%)	419,4 (85%)
Schipp In	111,2 (25%)	82,5 (20%)	79,2 (16%)	73,3 (15%)

Ersichtlich ist, dass sich die Personalaufwendungen für Seeleute mit der Minimierung und Verjüngung der Besatzung sukzessive reduziert haben. Im Verhältnis haben sich die Aufwendungen für den Bereich Schipp-In dagegen erhöht, nicht zuletzt, weil sich auch der Aufgabenbereich im Schipp In mit Eröffnung der Wieck-Information erweitert hat.

Der Stellenplan befindet sich aktuell nach den in der Eigenbetriebssatzung vorgesehenen Aufgabenbereichen auf einer Minimalbesetzung. Seeleute an Bord der GREIF erarbeiten über die Saison in hohem Maße Mehrarbeitsstunden, in einem Krankheitsfall müssen diese kurzfristig vertreten werden. Die Öffnungszeiten der Wieck-Information können nur durch personelle Unterstützung durch die Greifswald Marketing GmbH aufrecht gehalten werden. Eine weitere Reduktion von Personalaufwendungen unter gleichzeitiger Beibehaltung des Aufgabefeldes und -umfanges ist nicht möglich.

6.2.4 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen umfassen Raumkosten, Aufwendungen für Versicherungen und Beiträge, Betriebskosten GREIF, Kosten für Reparatur und Instandhaltung der GREIF, Werbe- und Reisekosten sowie Kosten der Warenabgabe und sonstige Kosten, wobei die Kostenposition für das Segelschulschiff GREIF den größten Anteil annimmt.

6.2.4.1 Raumkosten

Die durchschnittlichen Raumkosten des Eigenbetriebes beliefen sich im betrachteten Zeitraum auf 27 TEUR, wobei diese bis 2015 noch die Mietzahlungen an die Universitäts- und Hansestadt Greifswald für das Gebäude Schipp In enthielten. Ab 2016 ging das Gebäude in das Anlagevermögen des Eigenbetriebes über und es wurden damit keine Mietzahlungen mehr erhoben. Neben der Miete für die Lagerhalle der GREIF entfallen auf die Raumkosten die Energie- und Entsorgungskosten für Schiff und Schipp In. Außerdem sind Ausgaben für Reinigungsdienstleistungen der Seglerduschen darin inbegriffen.

6.2.4.2 Versicherungen und Beiträge

Aufwendungen für Versicherungstaxen haben sich ab dem Jahr 2015 reduziert (Mittelwert ab 2015 16 TEUR). Grund ist die Anpassung der Versicherungssummen an die aktualisierten Werttaxen und Kündigung von Verträgen.

6.2.4.3 Kosten GREIF (Betriebskosten)

Die Betriebskosten der GREIF beziehen sich auf die Betankung des Schiffes zum Betrieb der Hauptmaschine und Generatoren im Schiffsbetrieb. Kosten für Landstrom, etc. sind in den Raumkosten zu verorten. Im Mittel betragen diese 14 TEUR, wobei diese wieder in Abhängigkeit zu den Einsatztagen des Segelschulschiffes und Preissteigerungen zu betrachten sind.

6.2.4.4 Kosten für Reparatur und Instandhaltung GREIF

Die Reparatur- und Instandhaltungskosten für das Segelschulschiff gliedern sich zyklisch. Als „A5 100 Sail Training Ship MCY“ ist die GREIF derzeit durch die Klassifikationsgesellschaft DNV-GL zertifiziert. Ein regulärer Klassenlauf wird für die Dauer von 5 Jahren angesetzt, dieser gilt aktuell noch bis zum April 2021 (auch wenn die Klasse derzeit aufgrund der Schäden am Rumpf ruht). Aufgeteilt werden die Klassenbesichtigungen in die Hauptklassenuntersuchung, die Zwischenbesichtigung sowie die jährliche Klassebesichtigung mit jeweils abgestuften Umfang. Die Hauptklassenuntersuchung und Zwischenbesichtigung gehen mit einem Werftaufenthalt des Schiffes und umfangreicher Besichtigung einher.

Die GREIF wurde im derzeitigen Klassengerahmen im Herbst 2015 gedockt und besichtigt. Daraufhin wurde im April 2016 die Hauptklassegenehmigung erteilt. Für 2015 beliefen sich die Aufwendungen für Reparatur und Instandhaltung daher auf 85 TEUR. In den beiden Folgejahren wurden die jährlichen Besichtigungen an Bord durchgeführt, wobei das Schiff nicht gedockt wurde (Kosten für Reparatur und Instandhaltung 2016: 30 TEUR; 2017 18 TEUR). Im Herbst 2018 erfolgte dann die reguläre Zwischenbesichtigung durch den DNV-GL mit wiederkehrendem Werftaufenthalt und Dockung. Damit sind für 2018 die Kosten auf 74 TEUR beziffert. 2019 waren aufgrund des Alters des Schiffes erneut umfassende Reparaturen unter anderem an den Maschineneinheiten notwendig geworden, um das Schiff für die Saison vorzubereiten (54 TEUR).

Im Mittel beliefen sich die Ausgaben für Reparatur und Instandhaltung der GREIF im Betrachtungszeitraum 2009 bis 2019 auf 42 TEUR (ab 2015 erhöhte durchschnittliche Ausgaben von 52 TEUR). Zu beachten ist, dass sich die allgemeinen Werftkosten (Dockung, Standtag, Hochdruckreinigung des Rumpfes, etc.) mehr als verdoppelt haben. Wurden im Jahr 2010 für Werftaufenthalte und Klassenläufe noch 37 TEUR Reparaturausgaben notwendig, waren es 2015 bereits 85 TEUR.

Aufgrund des Zustandes der GREIF wurden in den letzten Jahren vermehrt auch unterjährige Reparaturarbeiten notwendig, um den sicheren Schiffsbetrieb aufrecht zu halten, die über die notwendigen Kosten zum Klassenerhalt hinaus gehen. Es wird eine umfassende Kostenbedarfsanalyse für das Segelschulschiff GREIF durchgeführt, um den Zustand des Schiffes nach einer Generalreparatur und Grundsanierung qualitativ halten zu können. Auf dieser Basis muss das Profil des nautischen Personals auch die Qualifikation des technischen Inspektors umfassen (technisch-maritimes Fachwissen einhergehend mit kaufmännisch-logistischer Planungskennntnis, fortwährende Analyse der Reparatur- und Instandhaltungsanforderungen zum Erhalt des technischen Denkmals).

6.2.4.5 Werbekosten

Die Werbekosten für den Eigenbetrieb verorten sich im Bereich von 6 TEUR bis 11 TEUR. Diese beinhaltet gezielte Kundenwerbung für Segeltörns, aber auch Werbematerialien (Flyer, Segelmappe, Außenwerbung). Die Ausgaben für Werbekosten sind seit 2015 unter dem Durchschnitt.

6.2.4.6 Kosten der Warenabgabe

Durch den Ticketverkauf mit Hilfe externer Vermittler erhöhen sich die Kosten der Warenabgabe aufgrund der Provision. Gleichzeitig erweitert sich der Vertriebskanal und damit die Angebotsreichweite. Vor dem Jahr 2015 wurde auf externe Vermittler verzichtet. Der hohe Betrag 2010 (106 TEUR) resultiert aus dem Buchverlust durch den Verkauf der ARTHUR BECKER.

6.2.4.7 Sonstige betriebliche Kosten

Die sonstigen betrieblichen Kosten umfassen neben dem Bürobedarf (Porto, Telekommunikation, Leasing Kopierer, etc.) auch die Buchführungs- und Buchprüfungskosten, Kosten für nautisches Material (Seekarten), den Aufwand für Müll- und Abraumbeseitigung, Werkzeuge und Kleinmaterial und weitere nicht zu den übrigen Positionen differenzierbare Kosten. Bis 2015 waren in den sonstigen betrieblichen Kosten auch die Aufwendungen für das Strandbad Eldena enthalten (Strom- und Wasserkosten, Reparaturen, etc.). Daher sind die Kosten ab 2016 gesunken, sie belaufen sich im Mittel auf 41 TEUR.

6.3 Jahresergebnisse

Die Jahresergebnisse des Eigenbetriebes sind jeher aufgrund des Betriebsgegenstandes verlustbehaftet. Seit 2015 erfolgt ein jährlicher Zuschuss durch die Stadt Greifswald, um die Differenz der Erträge und Aufwendungen neutral zu halten. Dies ist bisher in zwei Fällen gelungen, die Planung des notwendigen Zuschusses im Rahmen des Wirtschafts- oder Nachtragswirtschaftsplanes deckte sich in den betreffenden Geschäftsjahren (2019 und 2016) mit dem prognostizierten Zuschussbedarf. Im Zeitraum von 2009 bis 2019 hat das Jahresergebnis des Seesportzentrums eine Spannweite von -754 TEUR bis +43 TEUR. Positive bzw. neutrale Ergebnisse sind nur unter Berücksichtigung des jährlichen Zuschusses in Form der sonstigen betrieblichen Erträge möglich. Die maximalen Jahresverluste resultieren aus der Sonderabschreibungen des Anlagevermögens, die jeweils aufwandswirksam sind.

7 Zukünftige Ausrichtung des Seesportzentrums GREIF

7.1 Umstrukturierung des Eigenbetriebes

Der Eigenbetrieb der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist ein kommunales Unternehmen und hat auf Grundlage der Eigenbetriebsverordnung MV keine eigene Rechtspersönlichkeit. Er verfolgt mit dem Erhalt und dem Betrieb des stadteigenen Segelschulschiffes GREIF einen öffentlichen Auftrag. Durch die Ermächtigung zur Geschäftstätigkeit und der damit verbundenen Möglichkeit zur Mittlerwirtschaftung wird die Erfüllung des Gegenstandes des Eigenbetriebes erst möglich. Da die Geschäftsbereiche einzeln nicht kostendeckend sind, wird der Betrieb zur Aufrechterhaltung seines Zweckes durch die Universitäts- und Hansestadt Greifswald bezuschusst. Damit ist der Eigenbetrieb nicht gewinnorientiert tätig.

Stärker noch als bisher ist in der Diskussion um Restaurierung, Sanierung und Weiterbetrieb der Status des Schiffes als Denkmal nationaler Bedeutung zu berücksichtigen. Zurecht fordert die Stadt von Eigentümern baulicher Denkmale in der Stadt deren Erhaltung und, wenn nötig, deren denkmalgerechte Ertüchtigung. Mit der GREIF besitzt die Stadt selbst ein solches Denkmal und hat die Chance, hier mit gutem Beispiel voranzugehen.

Die Erhaltung des Denkmals ist daher als zentrales Satzungsziel aufzustellen. Im Laufe des Jahres 2021 soll geprüft werden, ob die Voraussetzungen für eine Anerkennung der Gemeinnützigkeit entsprechend Abgabenordnung gegeben sind. Die Anerkennung als gemeinnütziger Eigenbetrieb

signalisiert deutlich die Ausrichtung auf den Erhalt des Kulturgutes und beweglichen Denkmals. Der öffentliche Auftrag wird damit unterstrichen und die Beziehung zu potentiellen Fördermittelgebern und Spendern gestärkt.

Damit einhergehend soll der Eigenbetrieb zukünftig grundlegend auf das Segelschulschiff GREIF ausgerichtet werden. Dazu ist geplant, den Geschäftsbereich der Pension Schipp In auszugliedern. Nach einem Interessenbekundungsverfahren oder Ausschreibung könnte der Pensionsbetrieb durch privatwirtschaftliche Hand erfolgen.

Ebenfalls soll mittelfristig bewertet werden, ob ein Betrieb der Wieck-Information als Außenstandort der Stadtinformation ab 2022 durch die Greifswald Marketing Gesellschaft mbH erfolgen kann.

Mit einer erfolgreichen und grundlegenden Sanierung und Restaurierung des Segelschulschiffes im Jahr 2021 wird die GREIF ab Frühjahr 2022 unter voller Klasse und überholtem Standard wieder mit interessierten Mitseglern in See stechen können. Dabei soll die GREIF auch weiterhin als Deutschlands **letztes ziviles Berufssegelschiff** bereedert und traditionelle Seemannschaft auf einem rahgetakelten Schiff erlebbar gemacht werden. Als Berufsschiff mit hauptamtlicher Stammbesatzung kann ein durchweg sicherer und zuverlässiger Schiffsbetrieb der stadteigenen Schonerbrigg gewährleistet werden, den die Universitäts- und Hansestadt Greifswald bei der Durchführung von Törns mit zahlenden Mitseglern garantiert. Die aktive Unterstützung des Fördervereins Rahsegler GREIF e.V. ist dabei unerlässlich, um das Schiff weiterhin besegeln zu können. Als städtischer Reeder trägt die Universitäts- und Hansestadt die Verantwortung für den sicheren und zuverlässigen Schiffsbetrieb. Daher wird der höchstmögliche Standard in Hinblick auf die Ausbildung und Kenntnisse der Seeleute sowie den Zustand des Schiffes mit ihrer Zertifizierung gelegt. Greifswald trägt damit zum Erhalt des (segelnden) Berufsschiffstandortes Deutschland bei und hat damit ein Alleinstellungsmerkmal.

Auch zukünftig soll die GREIF als *Segelschulschiff* in Fahrt gehalten werden. Dabei ist der **Ausbildungsgedanke** charakteristisch und wird in Zusammenarbeit mit dem Förderverein weiter intensiviert. Da für den Segelbetrieb auch weiterhin die personelle Unterstützung durch den Verein notwendig ist, sollen über diesen Weg auch ehrenamtliche Patentträger gewonnen werden. Auch Kooperationen mit Seefahrtsschulen (Wismar, Flensburg, Bremen) zur Unterstützung mit Seefahrts-Praktikanten (Nautiker) und Ausbildungsfahrten mit der Marine in der Nebensaison sind dafür geeignet. Die Anerkennung der GREIF als praktischer Ausbildungsort für Seefahrtsschüler in den Ausbildungsgängen Nautik, Schiffstechnik oder Schiffselektronik als Ergänzung zur schulischen und fachhochschulischen Ausbildung wird geprüft.

Die Ausrichtung als Kreuzfahrt- oder Fahrtgastschiff unter Segeln entspricht allerdings nicht dem Profil der GREIF, den denkmalrechtlichen Voraussetzungen und zuletzt nicht der Zulassung als Spezialfahrzeug. Mitsegler sollen damit auch zukünftig lernen können, sich an Bord im Team zu verorten, um das Schiff mit Hilfe des Windes fortbewegen zu können.

Dabei soll die **Zielgruppe** der Mitsegler zukünftig deutlich erweitert werden. Bisher prägten die Mitsegler vornehmlich männliche Personen mittleren Alters, zum Teil auch Personen, die die WILHELM PIECK noch aus ihrer aktiven Zeit als Kursanten kannten oder an Bord waren. Die Sympathisanten der ex. WILHELM PIECK buchen allerdings altersbedingt zunehmend deutlich weniger Törns auf der GREIF.

Die unter dem Projektnamen „Schiff der Jugend“ gebaute WILHELM PIECK wurde zu DDR-Zeiten als Segelschulschiff für die Ausbildung junger Menschen eingesetzt und hat seit 1991 eine neue Zielgruppe angesprochen. Mit der Wiederinfahrtbringung der GREIF ab 2022 ist es notwendig,

wieder eine neue, **jüngere Zielgruppe** zu aktivieren. Vermehrt sollen Törns für Kinder, Jugendliche und Studenten an Bord der GREIF stattfinden, um zum einen dem öffentlichen Auftrag des stadteigenen Schiffes gerecht zu werden, zum anderen um Kindern und Jugendlichen, die in der Küstenregion Greifswald und Umgebung aufwachsen, die Komplexität und Schönheit des Segelns auf dem Wasser zu vermitteln. Um dieses Ziel zu verfolgen, wurden unter anderem bereits erste Kooperationen mit der Universität Greifswald aufgenommen. So soll es ab Wiederinfahrtbringung im Jahr 2022 Forschungstörns im Rahmen der „Bürgerwissenschaften“ („Citizen Science“) geben. Dabei gehen Schulklassen und Jugendgruppen unter Leitung des Institutes für Mikrobiologie und Pharmazie der Universität Greifswald an Bord der GREIF und sammeln, analysieren und werten Gewässerproben des Greifswalder Boddens und des angrenzenden Ostseeraumes aus. Eine entsprechende Förderung ist beim Bundesministerium für Bildung und Forschung durch die Universität in Beantragung. Das Projekt ist auf 3 Jahre mit jeweils 10 Törntagen auf der GREIF im Jahr geplant.

Um das Segelschulschiff GREIF des Weiteren für eine junge Zielgruppe auszurichten, werden langjährige Kooperationen mit Schulträgern aus Greifswald und Mecklenburg-Vorpommern, möglichst unter pädagogisch-universitärer Begleitung angestrebt. Das Segelschulschiff bietet ideale Möglichkeiten, um Schulklassen und Jugendgruppen die sozialen, handwerklichen und nautischen Kenntnisse an Bord eines Segelschiffes nahe zu bringen und darüber hinaus das Gruppengefüge zu stärken und maritimes sowie geschichtliches Wissen zu bilden oder zu erweitern. So können z. B. im Rahmen vom „**Klassenzimmer auf der Ostsee**“ auch ein- oder mehrwöchige Törns mit dem Segelschulschiff GREIF durchgeführt und dabei Teil eines curricularen Rahmenprogramms werden. Damit können sich maritime und schulische Bildung optimal ergänzen. Dafür bedarf es eines starken Kooperationspartners und guter organisatorischer und inhaltlicher Vorarbeit. So könnten erste Gruppentörns im Rahmen der Projektidee „Klassenzimmer auf der Ostsee“ ab 2023/24 stattfinden.

Während der Liegezeit der GREIF im Heimathafen werden in Zusammenarbeit mit dem Förderverein Angebote für Schulklassen und -Arbeitsgemeinschaften erarbeitet und etabliert. So wird beabsichtigt, **Schüler-AGs** auf der GREIF anzubieten, bei denen die Teilnehmer das handwerkliche Arbeiten (z.B. in Knoten-, Spleiß- und Takelworkshops) auf einem historischen Schiff erlernen und tatsächlich anwenden können.

Die GREIF wird in der zukünftigen Ausrichtung in Fahrt vermehrt dazu dienen, den Austausch mit anderen Anrainerstaaten der Ostsee zu stärken. Dabei soll die Verständigung ein erklärtes Törnziel sein und über das „bloße“ Bereisen der Nachbarländer und -häfen hinaus gehen: So sollen auf der GREIF und möglichen weiteren Großseglern anderer Flaggenstaaten Jugend- und **Studentenaustausche** organisiert werden und gegenseitige Besuche stattfinden. Dadurch werden nicht nur Erfahrungen des Alltags und des Bordlebens ausgetauscht, sondern freundschaftliche Beziehungen aufgebaut und vertieft.

Schließlich wird sich der Eigenbetrieb Seesportzentrum GREIF mit dem stadteigenen Segelschulschiff GREIF vermehrt für Greifswald und die GreifswalderInnen über den Törnbetrieb hinaus öffnen. In tatkräftiger Zusammenarbeit mit dem Förderverein Rahsegler Greif e.V. werden schon jetzt wöchentliche **Open-Ship-Führungen** für die Öffentlichkeit angeboten. Die Schonerbrigg kann vom Ankerspill über den Steuerstand bis zum Zwischendeck besichtigt werden. Schulklassen und Schülergruppen können bereits jetzt das Segelschulschiff besichtigen und werden altersgerecht über die Besonderheiten des technischen Denkmals informiert.

Bereits für 2020 war die GREIF als Ort für Trauungen festgelegt worden. Daran soll auch nach der Sanierung angeknüpft werden. Insbesondere den Greifswaldern soll darüber hinaus die

Gelegenheit geboten werden, die GREIF in bestimmtem Umfang für private Feiern zu öffnen oder auch Übernachtungen an Bord anzubieten. Dabei immer zu beachten, dass diese Bereiche mindestens kostendeckend ausgerichtet sind oder zur Ergebnisverbesserung beitragen.

Als erklärtes Ziel soll ab dem Jahr 2022 *jedes* Kind Greifswalds mindestens einmal auf dem Segelschulschiff GREIF mitgesegelt sein. Die ursprünglich für den Segelbetrieb in diesem Jahr ins Leben gerufene Aktion der „**Kinderwoche auf der GREIF**“ wird bei Wiederinfahrtbringung alle Greifswalder Vorschulkindern für einen minimalen Törnbeitrag auf den Greifswalder Bodden bzw. Dänische Wieck einladen. Auf einem Kurztörn mit dem Segelschulschiff lernen die Kindergartenkinder u. a. wie man sich an Bord bewegt, eine Rettungsweste anlegt und ein Schiff nur mit Hilfe des Windes fortbewegt werden kann. Damit soll den Kindern der Hansestadt ein Zugang zur Mecklenburg-Vorpommerschen Seefahrtstradition vermittelt werden. Mit diesem positiven Erlebnis werden sie auch zukünftig mit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald verbunden bleiben. Allen Mitseglern und Besuchern von Jung bis Alt soll die GREIF in ihrer Bedeutung als maritimes Kulturgut unserer Küstenregion, Denkmal von nationaler Bedeutung und Teil der Greifswalder Geschichte erlebbar gemacht werden.

Mit der in dem Sanierungskonzept verankerten **Erweiterung des Fahrtgebietes** soll die GREIF zukünftig über die Seegebiete der Nord- und Ostsee hinaus segeln können. Mit der entsprechenden Ertüchtigung und Zulassung sollen Törns im Fahrtbereich der „mittleren Fahrt“ ermöglicht und das Segelschulschiff damit entlang der Küsten mit einem Abstand von bis zu 200 Seemeilen reisen können. Damit wird sich der zulässige Fahrtbereich auf die *gesamte* Nordsee (vorher nur deutsche Nordseehäfen und gesamte Ostsee), Englischer Kanal, Biskaya, Mittelmeer und Schwarzes Meer erweitern. Das Hauptsegelrevier der GREIF wird zwar auch zukünftig das baltische Seerevier sein – mit der Fahrtgebietserweiterung ermöglicht dies aber die Schaffung von weiteren attraktiven Zielen im Törnplan des Segelschulschiffes. So können damit z. B. auch das größte Hafenfest der Welt in Brest, Frankreich besucht werden (ca. 1.500 Teilnehmerschiffe alle vier Jahre), Etappentörns zu Zielen wie Großbritannien unternommen und die Teilnahme an der Großseglerregatta „Tall Ships' Race“ in den Törnplan aufgenommen werden. Mit der Schaffung von attraktiven Zielen können sich die Nachfrage und damit die durchschnittliche Auslastung des Segelschulschiffes erhöhen.

8 Prognose des Geschäftsbetriebes ab 2022 bis 2026

8.1 Prognostizierte Ertragslage

	2022	2023	2024	2025	2026
Erträge in TEUR					
Umsatzerlöse	391	392	393	394	395
Törneinnahmen gesamt	312	312	312	312	312
Miete Schipp in	15	15	15	15	15
Verkäufe aus Souvenirs / Merchandise	31	31	32	32	33
Verpflegung/Getränke	23	23	24	24	24
weitere Umsatzerlöse	10	10	10	11	11
sonst. betriebliche Erträge	344	403	387	444	425
Zuschuss UHGW	298	357	341	398	378
Ausgleich für Betrieb öffentl. Sanitär	20	20	20	21	21
Sponsoring	26	26	26	26	26
Auflösung SoPo	171	171	171	171	171
Gesamte Erträge	906	966	951	1009	990

Die Ertragsprognose stellt in Auswertung der Vorjahre eine realistische und vorsichtig optimistische Betrachtung dar, dabei wird mittelfristig weiteres Potential gesehen.

Dem Förderverein Rahsegler Greif e.V. ist es im Zuge ihrer Satzungsänderung nun möglich, finanzielle Mittel auch für notwendige Investitionen zum Erhalt des technischen Denkmals bereitzustellen. Daraus resultierende Erträge sind noch nicht im Geschäftsplan berücksichtigt.

8.1.1 Törnerlöse GREIF

Auch zukünftig werden die Törnerlöse den größten Anteil der Umsatzerlöse des Eigenbetriebes ausmachen. Für den zukünftigen Betrieb des Segelschulschiffes müssen allerdings deutliche Gegensteuerungsmaßnahmen getroffen werden. Der Törnplan der GREIF wird sich anteilig vermehrt auf Mehrtagestörns ausrichten und Tagesausfahrten hauptsächlich zu Segelevents wie beispielsweise der Sail Bremerhaven, Kieler Woche, HanseSail oder Gaffelrigg anbieten. Trotzdem werden im Zuge der Restaurierungs- und Sanierungsarbeiten am Segelschulschiff GREIF die infrastrukturellen Faktoren für Tagestörns (Außentoilette an Deck, große Messe) verbessert, um die Attraktivität auch dieser Törns zu steigern.

In der Erfahrung der letzten Jahre hat sich gezeigt, dass Mehrtagestörns mit besonderen Zielen stärker nachgefragt sind. Hier muss betont werden, dass das Segelschulschiff GREIF auch zukünftig nicht das Profil eines Kreuzfahrt-Segelschiffes annehmen kann, aber vermehrt auf interessante Ziele und Seegebiete setzen wird. Dabei wird die im Sanierungskonzept geplante Fahrtgebietserweiterung hilfreich sein.

Die Einsatztage der GREIF können sich in der Gesamtheit als zugelassenes Spezialschiff durch die Berufsgenossenschaft Verkehr nur insofern erhöhen lassen, als dass die Saisonarbeit der Seeleute in den Freiwachen auch abgebaut werden kann. Eine deutliche Verlängerung der Einsatzzeiten der GREIF wäre nur mit einer Verdoppelung der Personalstellen an Seeleuten arbeitsrechtlich zulässig und möglich. Die damit gewonnenen Mehreinnahmen stünden den im Verhältnis höheren

Aufwendungen an Personalkosten gegenüber. Insofern brächte diese Maßnahme keine Ergebnisverbesserung.

In Abstimmung mit dem Förderverein wird hier zukünftig intensiver geworben, ehrenamtliche Patentinhaber als Nautiker und Bootsleute zu gewinnen, um die Einsatztage der GREIF potentiell ausweiten zu können. Schon jetzt unterstützten in Krankheitsfällen ehrenamtliche Patentträger den Fahrtbetrieb. Eine Erhöhung der Seetage wird damit langfristig, wenn auch im begrenzten Rahmen, durchaus möglich und wünschenswert. Ein ganzjähriger Betrieb des Schiffes ist unter den genannten Voraussetzungen weiterhin allerdings nicht möglich.

Es wird unter Berücksichtigung der bisherigen Seetage von 130 Einsatztagen ausgegangen. Der Törnplan wird entsprechend daraufhin aufgestellt. In Hinblick auf die Analyse des bisherigen Geschäftsbetriebes und das Profil des Segelschulschiffes wird die Durchführung von Mehrtagesfahrten zukünftig priorisiert. Der Anteil von Mehrtagesfahrten wird auf 80% erhöht, die Anzahl der Tagesfahrten mit einem Anteil von 20% demgegenüber reduziert angesetzt.

8.1.1.1 Preisgestaltung und Einnahmenkalkulation

Mit der zweckmäßigen Modernisierung der GREIF geht auch eine Aufwertung des Segelerlebnisses einher. Das Sanierungskonzept GREIF sieht vor, dass Mitsegler zukünftig in Zwei- und Vierpersonenkammern untergebracht werden. Dies entspricht den Folgerungen aus den bisherigen Buchungslagen und einem zeitgemäßen Unterbringungsstandard auf vergleichbaren Seeschiffen. Mit dieser Aufwertung wird ebenfalls eine marktübliche Preisanpassung für Mehrtagesfahrten und Tagestörns vorgenommen. An der Ermäßigung für Schüler, Auszubildende und Studierende wird weiterhin festgehalten.

Die bisherige Preisstaffelung, die nach Unterbringungsart gegliedert war (Hängematte, Pullmannkoje, Zweimannkammer), entfällt. Seit dem Jahr 2009 wurden die Törnpreise der GREIF nur marginal angehoben. Aufgrund des Zustandes des Schiffes (Inneneinrichtung, Standard der Sanitäranlagen, etc.) war eine grundlegende Preisanpassung bisher auch nicht möglich. Der Erarbeitung der Preisgestaltung ging eine umfassende Analyse der Törnpreise ähnlicher Seeschiffe voraus, wobei die Vergleichbarkeit und Profile der anderen Schiffe berücksichtigt werden musste.

Mehrtagestörns

Mehrtagestörns auf dem Segelschulschiff GREIF beinhalten auch zukünftig das Segelerlebnis, die Unterbringung an Bord und die Vollverpflegung. Ein Kammerplatz an Bord soll mit 125 EUR pro Reisetag angeboten werden, wobei für die Zweipersonenkammern ein Aufschlag von 20 EUR pro Seetag angesetzt sind. Jugendlichen und jungen Erwachsenen von 14 bis 25 Jahren wird ein Rabatt auf 70% des Vollpreises gewährt. Die altersabhängige Reduzierung des Törnpreises unterstützt die Fokussierung auf die jüngere Zielgruppe und entspricht der Preisstaffelung vergleichbarer Schiffe. Preise für mitreisende Kinder unter 14 Jahren sind mit in den jeweiligen Wirtschaftsplänen festzusetzen. Dies gilt auch für Tagestörns.

	Kapazität	Erwachsene	14 bis 25 Jahre
Kammerplatz	24	125,00 €	87,50 €
Aufschlag Zweierkammer	4	20,00 €	14,00 €

Bei der Törneinnahmenprognose müssen die unterschiedlichen Zusammenstellungen der Mitsegler berücksichtigt werden. Für die Hochrechnung des Umsatzes bei Mehrtagesfahrten wird von einer durchschnittlichen Schiffsauslastung von 86 % ausgegangen. Dies entspricht in

vorsichtiger Kalkulation der Auslastung für Mehrtagesfahrten im Törnjahr 2019. Damit wären nach zweckmäßiger Modernisierung des Innenraums der GREIF 20,64 der insgesamt 24 Kojenplätze durch zahlende Mitsegler gebucht.

Bei einem Anteil von 100% Erwachsenen und 0% Ermäßigten entspricht dies einem maximalen Umsatz unter gegebener Auslastung von 2.660 EUR pro Einsatztag des Schiffes. Bei Erhöhung der Anzahl von Ermäßigten reduziert sich der Tagesumsatz unter Beibehaltung der Auslastung auf bis zu 1.860 EUR (0% Erwachsene, 100% Ermäßigte).

Mit einer Ausrichtung der GREIF auf die jüngere Zielgruppe muss dies in der Einnahmenkalkulation berücksichtigt werden. Daher wird ausgehend von einer Verteilung von Erwachsenen und Jugendlichen bzw. jungen Erwachsenen im Verhältnis von 1:0; 9:1; 3:1; 1:1 und 0:1 gemittelt (siehe Anhang F). Unter dieser Verteilung von Jugendlichen und Erwachsenen an Bord der GREIF wird von einem Umsatz von 2.370 EUR pro Törntag ausgegangen.

Tagestörns

Bis zu 50 Personen können auf Tagestörns die GREIF unter Segeln erleben. Kalkuliert wird bei Wiederinfahrtbringung mit einer leichten Preiserhöhung (bisher 75 EUR Vollzahler) unter Beibehaltung der bisherigen Törndauer (i. d. R. 6-Stunden Ausfahrten) auf 79 EUR für Erwachsene und 59 EUR für Jugendliche und junge Erwachsene bis 25 Jahren. Kaufmännisch vorsichtig wird von einer Schiffsauslastung von 70% ausgegangen, was einer durchschnittlichen PAX von 35 Personen entspricht. Die Zielgruppe auf Tagestörns sind prognostiziert weiterhin mehrheitlich erwachsene Personen. Daher wird mit einem Verhältnis von 9:1 kalkuliert. Der Brutto-Umsatz beläuft sich demnach auf 2.695 EUR, wobei die Besteuerung bei Inlandstörns berücksichtigt wird und sich damit für Tagesfahrten auf ca. 2.260 EUR netto verortet. Für die Gesamtcharter der GREIF, also die exklusive Gruppenbuchung des Schiffes für Tagesfahrten, weichen die Preise ab und werden gesondert gestaltet. Die Möglichkeit einer exklusiven Gruppencharter des Schiffes für Tagesfahrten soll in der Außenwerbung sichtbar dargestellt werden.

Törnumsatz gesamt

Entsprechend der Aufstellung von jährlich 130 Einsatztagen der GREIF mit anteilig 80% Mehrtagesfahrten (104 Seetage) und 20% Tagesfahrten (26 Seetagen) unter der genannten Auslastung und Verteilung von Jugendlichen und Erwachsenen an Bord kommt es zu folgenden prognostizierten Törnumsätzen:

Bei einem Umsatzmittel pro Einsatztag von 2.370 EUR für Mehrtagesfahrten beläuft sich der Jahresumsatz auf rund 246,5 TEUR, analog der Tagesfahrten bei berechnetem Umsatzmittel von 2.260 EUR auf rund 59.000 EUR. Zuzüglich berücksichtigt wird die Unterstützung des Fördervereins Rahsegler GREIF e.V., der auch weiterhin eine Ausbildungspauschale an den Eigenbetrieb pro Hand-für-Koje Mitsegler auf den Mehrtagesfahrten entrichten wird. Ein Umsatz für die Törns im Zusammenhang mit der „Kinderwoche auf der GREIF“ ist in der Kalkulation nicht berücksichtigt. Diese werden in zusätzlichen Einsatztagen durchgeführt und sind nicht Teil der vorliegenden Hochrechnung. Eine mögliche Förderung des Projektes ist angedacht.

Daher wird von einem jährlichen Törnumsatz des Segelschulschiffes GREIF von 312 TEUR ab 2022 ausgegangen (siehe Anhang G). Der jährliche Törnumsatz ist im Geschäftsplan aus Gründen der Übersicht konstant dargestellt. Eine höhere Schiffsauslastung bei Tagesfahrten (derzeit konservativ prognostiziert) und Mehrtagesfahrten hat eine direkte Umsatzsteigerung zur Folge, ist möglich und wird für die Wiederinfahrtbringung angestrebt.

8.1.2 Umsätze aus Mieteinnahmen

Mit einem möglichen Betrieb der Pension Schipp In durch Dritte ergeben sich für den Eigenbetrieb Mieteinnahmen und Umsätze aus Betriebskostenumlagen in prognostizierter Höhe von 15 TEUR, Einnahmen aus Übernachtungen entfallen. Dieser Umsatz ist noch nicht feststehend. Das Ergebnis einer Ausschreibung oder eines Interessenbekundungsverfahrens bleibt abzuwarten. Mögliche Einnahmen durch die Vermietung der Ladenfläche sind noch nicht berücksichtigt.

8.1.3 Umsätze aus Verkäufen von Souvenirs und Merchandising

Hierin enthalten sind die Umsätze von Souvenirs und Merchandising aus der Wieck-Information und Bordverkauf. Mit zukünftiger Aufstellung eines Webshops sollen GREIF-bezogene Artikel vereinfacht erworben werden können. Es wird daher mit einer leichten Umsatzsteigerung gerechnet und damit ein Gesamtumsatz aus dem Verkauf von Souvenirs und Merchandising von 31 TEUR prognostiziert. Angesetzt ist entsprechend der Materialeinkäufe der Preissteigerungsindex nach dem Verbraucherpreisindex Deutschland 2019 über pauschal 1,4 %.

Mit einem möglichen mittelfristigen Betrieb der Wieck-Information durch die Greifswald Marketing Gesellschaft sind die Einnahmen aus diesem Geschäftsstandort in den Erträgen aus Souvenirs und Merchandising auszugrenzen.

8.1.4 Umsätze aus Verkauf von Verpflegung und Getränken

Als zu erwartender Umsatz aus Getränke- und Verpflegungsverkäufen wird der Erfahrungswert der letzten Umsätze bei Törnbetrieb der GREIF herangezogen. Da sich die prognostizierte Auslastung des Schiffes auf einem vergleichbaren Niveau befindet, sind die einhergehenden Erlöse analog anzusetzen. Sie betragen im Mittel 23 TEUR, wobei parallel zum Materialeinkauf ein Preissteigerungsindex angesetzt wurde. Berücksichtigt werden muss, dass sich durch die Fokussierung auf eine jüngere Zielgruppe auch der Umsatz aus Getränkeverkäufen unter Umständen ändern kann. Dies muss in der Preisgestaltung berücksichtigt werden.

8.1.5 Weitere Umsatzerlöse

Die weiteren Umsatzerlöse beinhalten die Einnahmen der Seglerduschen und Münztoiletten sowie Übernachtungen an Bord des Segelschulschiffes außerhalb der Törnzeiten. Das Angebot von Übernachtungen an Bord der GREIF in der Nachsaison soll zukünftig vermehrt beworben werden. Unter Berücksichtigung der bisherigen Werte aus diesem Bereich werden Umsatzerlöse in Höhe von 10 TEUR erwartet.

8.1.6 Ausgleich Betrieb öffentliche Sanitäranlage

Der Betrieb der öffentlichen Seglerduschen und -toiletten im Schipp in wird entsprechend Hafengebührensatzung durchgeführt. Die dafür anfallenden Kosten werden durch den Eigenbetrieb abgerechnet und dem Hafenamt in Rechnung gestellt. Nach der Hafengebührensatzung werden diese auf die Hafenzieger umgelegt, so dass sie für die Stadt und den Eigenbetrieb neutral bleiben. Der Ausgleich für den Betrieb der Sanitäranlagen wird wie bisher eingeplant.

8.1.7 Sponsoring

Vor Wiederinfahrtbringung der GREIF werden weiterhin Unternehmen als Sponsoren für das Segelschulschiff geworben. Dabei soll bei der Werbung von Sponsoringpartnern insbesondere auch alternative Sponsoringformen über die Stellung von Werbeflächen hinaus berücksichtigt werden

(z.B. durch Einbindung des Sponsorennamens in Törntickets, novellierter Webpräsenz und Social Media, Produktsponsoring). Geplant sind Erträge aus Sponsoring i. H. v. 26 TEUR. Der Eigenbetrieb freut sich über die Vermittlung von Kontakten.

8.1.8 Auflösung SoPo

Die Erträge aus Auflösungen von Sonderposten gelten für Zuwendungen der Investitionsförderung (Fördermittel, Spenden und Investitionszuschuss der Stadt). Als solche sind sie aktivierungsfähig und zu passivieren. Da die Investitionsmaßnahme zur Sanierung der GREIF aus Fördermitteln bzw. Zuschüssen an den Eigenbetrieb finanziert wird, bildet sich ein Sonderposten über den Wert der Bezuschussung. Dieser wird entsprechend der Wertentwicklung des bezuschussten Gegenstandes, analog der Abschreibungsdauer des Segelschulschiffes, aufgelöst. Damit steht die Auflösung der Fördermittel als Sonderposten den Abschreibungen ertragswirksam in etwa gleicher Höhe gegenüber. Die Investitionsförderung in Höhe von 3.416 TEUR (siehe Abschnitt 4 Finanzierungsplan der Sanierung) wird mit einer voraussichtlichen Dauer von 20 Jahren mit jährlich 171 TEUR aufgelöst.

8.2 Prognostizierte Aufwendungen

	2022	2023	2024	2025	2026
Aufwendungen in TEUR					
Materialaufwand	50	50	51	52	52
Personalaufwand	498	514	531	547	564
Sonstige betriebliche Aufwendungen	170	214	181	222	186
Raumkosten	49	49	50	51	52
Versicherungen / Beiträge	24	24	25	25	25
Kosten GREIF (Betriebskosten)	7	7	7	7	7
Reparaturen und Instandhaltung GREIF	31	74	39	79	40
Werbekosten	9	9	9	9	9
Kosten Warenabgabe	10	10	10	10	10
sonstige Kosten	41	41	42	42	43
Abschreibungen	187	187	187	187	187
sonstige betriebliche Steuern	1	1	1	1	1
Gesamte Aufwendungen	906	966	951	1009	990

8.2.1 Materialaufwand

Hier ist mit einer geringen Steigerung für Wareneinkäufe und Merchandise-Artikeln geplant.

8.2.2 Personalaufwand

Der Personalaufwand ab 2022 berücksichtigt eine Stellenbesetzung von acht Angestellten im Eigenbetrieb (7,2 Vollzeitäquivalente VZÄ), die sich auf 5 Stellen Stammmannschaft GREIF (Vollzeitstellen, davon 1 Stelle befristet auf 9 Monate) und 3 Stellen für Mitarbeiter Wieck-Info, Koordinatorin und Betriebsleitung (Teilzeitstellen) beziehen. Eingeplant sind die regulären Stufenaufstiege nach TVÖD sowie Tarifsteigerungen in Höhe von jährlich 3%. Auch über 2026 hinaus ist daher mit einem stetigen Anstieg der Personalausgaben zu rechnen, der nicht durch

lineare Mehrerlöse kompensiert werden kann. Alle Mitarbeiter sind Angestellte der Stadt und somit sind die Personalaufwendungen zum überwiegenden Teil nicht beeinflussbar.

Berücksichtigt ist die beabsichtigte Übernahme der Pension durch Dritte und Wegfall von zwei Planstellen. Insofern bleibt zu prüfen, ob eine Übernahme von Aufgabenfeldern des Eigenbetriebes auch durch Dritte gewährleistet werden kann (Wieck-Information, Pension Schipp In). Damit würde sich der Geschäftsbetrieb des Seesportzentrums auf das Segelschulschiff fokussieren.

8.2.3 Sonstige betriebliche Aufwendungen

8.2.3.1 Raumkosten

2022	2023	2024	2025	2026
49 TEUR	49 TEUR	50 TEUR	51 TEUR	52 TEUR

Die beabsichtigte Übernahme der Pension durch Dritte bedeutet erhöhten Aufwand für Fremdleistungen, insbesondere im Hausmeister- und Reinigungsbereich.

8.2.3.2 Versicherungen und Beiträge

2022	2023	2024	2025	2026
24 TEUR	24 TEUR	25 TEUR	25 TEUR	25 TEUR

Nach einer Grundsanierung der GREIF ist mit erhöhten Kosten für Versicherungen und Beiträgen aufgrund der Wertsteigerung insbesondere für Seekaskoversicherung und P&I-Versicherung zu rechnen.

8.2.3.3 Kosten GREIF (Betriebskosten)

Die Hauptmaschine der GREIF dient nur als Hilfsantrieb, das Hauptantriebsmittel ist die Takelage des Schiffes. Insofern können auch mit novellierter Antriebsmaschine und Stromerzeugungssystem Einsparungen erwartet werden. Eingerechnet ist aber entsprechend Verbrauchsindex eine Dieselpreissteigerung. Die Betriebskosten betragen 7 TEUR jährlich.

8.2.3.4 Kosten für Reparatur und Instandhaltung GREIF

2022	2023	2024	2025	2026
31 TEUR	74 TEUR	39 TEUR	79 TEUR	40 TEUR

Auch nach einer grundlegenden Sanierung der GREIF sind jährlich laufende Wartungsarbeiten notwendig. Dazu wurde eine umfassende Kostenbedarfsanalyse durchgeführt. Sie beinhaltet

- die Takelage, Rumpf, Deck, Aufbauten, Einrichtungen,
- die Maschinen und Anlagen (Wartung und Instandhaltung der Motoren für den Schiffsantrieb und die elektr. Energieerzeugung inkl. externer Wartungs- und Reparaturservice, Verbrauchsmaterialien für Motoreninstandhaltung (Filter, Verschleißteile, etc.),
- Kosten für die Wartung der Elektrik, Sanitärwartung, Holzarbeiten (Materialkosten),
- nautische Publikationen sowie
- die jährlichen Abnahmekosten i. H. v. ca. 17 TEUR (für Rettungsmittel, GMDSS-Funkanlage, Feuerlöschanlage, Wartung der Atemschutzgeräte, Bordapotheke, Kompasskompensierung, Erneuerung Signalmittel, PSA-Vertrag Klasse, Gebühren BG-Verkehr)

Die Spitzen in 2023 und 2025 berücksichtigen den Werftaufenthalt mit Dockung entsprechend der Klassifikationsbesichtigungen alle 2 1/2 Jahre. Preissteigerungen sind in Höhe von 2-3 % jährlich angesetzt.

8.2.3.5 Werbekosten

Die Wirkung von Aufwendungen für Werbung und daraus generierbarer Umsatz ist schwer messbar, sie müssen sich allerdings adäquat in ein zu erarbeitendes Gesamtmarketingkonzept einfügen, in dessen Erarbeitung auch die GMG eingebunden werden könnte. Weiterhin soll die GREIF in Zusammenarbeit mit dem Förderverein auf Schiffsmessen vertreten sein, um dort Törns zu vermarkten. Die Werbekosten betragen 9 TEUR jährlich.

8.2.3.6 Kosten der Warenabgabe

Durch die Einführung eines softwaregestützten Buchungssystems als Teil eines optimierten Buchungsprozesses erhöhen sich die Kosten auf ca. 10 TEUR pro Jahr. Damit können die Arbeitsabläufe im Buchungsprozess optimiert und die manuelle Datenpflege reduziert werden. Weiterhin ergeben sich neue Auswertungs- und Steuerungsmaßnahmen. So kann z. B. durch Live-Auswertungen des Buchungsstandes eine gezielte Törnwerbung für weniger ausgelastete Fahrten erfolgen. Für Mitsegler vereinfacht dies die Übersicht über den Törnplan sowie den Buchungs- und Zahlungsprozess. Das Buchungssystem ist Teil einer zukünftig novellierten Webpräsenz des Eigenbetriebes.

8.2.3.7 Sonstige betriebliche Kosten

Die sonstigen betrieblichen Kosten (Buchführungs- und Prüfungskosten, Bürobedarf, Müll- und Abraumbeseitigung, etc.) werden in Auswertung der Vorjahre auf 41 TEUR in 2022 geplant, mit einer Steigerung auf 43 TEUR im Jahr 2026.

8.2.4 Abschreibungen

Die Abschreibungen bedürfen für den Geschäftsbetrieb ab 2022 einer gesonderten Betrachtung. Mit einer Restaurierung, grundlegenden Sanierung und zweckmäßigen Modernisierung der GREIF sind Investitionsausgaben in Höhe von 3.516 TEUR kalkuliert. Nach abgeschlossenen Arbeiten wird die Gesamtmaßnahme als aktivierungsfähige Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten gewertet. Im Geschäftsplan wurde deshalb von einem Abschreibungszeitraum von 20 Jahren ausgegangen, was einer jährlichen linearen Abschreibung von 176 TEUR entspricht. Unter Berücksichtigung des bestehenden Anlagespiegels (Schipp In, Betriebsausstattung, etc.) wird ein Abschreibungswert von ca. 187 TEUR angenommen.

Dem gegenüber stehen die Erträge aus Auflösungen von Sonderposten nach § 33 Abs. 4-6 EigVO M-V (siehe 8.1.8. Auflösung SoPo). Die Auflösung der Fördermittel als Sonderposten steht den Abschreibungen ertragswirksam in etwa gleicher Höhe abzüglich der Eigenmittel gegenüber (voraussichtlich 171 TEUR), sodass diese trotz Erhöhung des Abschreibungswertes das Jahresergebnis nur geringfügig beeinflussen.

8.3 Entwicklung des jährlichen Zuschusses

Um den Haushalt des Eigenbetriebes ergebnisneutral zu halten, ergibt sich nach der vorliegenden Prognose für die Jahre 2022 bis 2026 ein Zuschuss im Bereich von 298 TEUR bis 398 TEUR. Insgesamt wurde die Aufstellung der Erträge und Aufwendungen dabei risikoavers kalkuliert.

2022	2023	2024	2025	2026
298 TEUR	357 TEUR	341 TEUR	398 TEUR	378 TEUR

Analog zu den Wertzyklen des Segelschulschiffes stellt sich der Zuschuss veränderlich dar. So kommt es durch die erhöhten Aufwendungen im Rahmen der Dockung der GREIF in den Jahren 2023 und 2026 zu deutlich höheren Zuschüssen gegenüber den jeweiligen Vorjahren. Dieser dient dabei dem nachhaltigen Erhalt des technischen Denkmals. Vor dem Hintergrund einer generellen Entgelterhöhung der tariflich bedingten Personalaufwendungen und der allgemeinen Preissteigerung kann der städtische Zuschuss nicht konstant begrenzt werden. Ein weiterer Erhalt und Betrieb der GREIF muss unter ideellen Gesichtspunkten betrachtet werden. Ein Bekenntnis zur GREIF und damit zu den Aufgaben und Inhalten des Eigenbetriebes setzt auch dessen auskömmliche Finanzierung voraus.

Dabei wird eine wesentliche Prämisse bleiben, die Aufwendungen des Haushaltes für den Eigenbetrieb und Potentiale stetig zu prüfen.

Der Geschäftsplan zeigt die Entwicklung nach jetzigem Erkenntnisstand. Im Rahmen der jährlichen Wirtschaftspläne werden Anpassungen erfolgen, insbesondere wegen der Auswirkungen hinsichtlich der beschriebenen beabsichtigten Änderungen zur Pension und Wieck-Information.

9 FAZIT: Warum soll die GREIF unter Segeln erhalten bleiben?

- Die GREIF ist ein stadteigenes Schiff, sie ist **das** Segelschulschiff der Greifswalder.
- Fest vertäute Schiffe im Hafen gibt es schon genug, die GREIF ist ein Alleinstellungsmerkmal für Greifswald.
- Wir sind die Universitäts- und **Hansestadt** Greifswald mit **eigenem** Schiff!
- Keine andere Stadt hat ein eigenes noch fahrendes Schulschiff.
- Die GREIF ist eines der letzten zivilen Berufssegelschiffes unter deutscher Flagge.
- Das Erlebnis von echter Seefahrt als kultureller Wert kann mit der GREIF nicht nur museal, sondern tatsächlich *real* erfahrbar gemacht werden.
- Das Kulturgut des Segelschulschiffes und der damit verbundenen Seefahrtstradition wird damit **lebendig** bewahrt.
- Die GREIF hat großes Potential für die Jugendarbeit!
- Die GREIF ist als technisches und nationales Denkmal ein einmaliger Anlaufpunkt für internationale Schiffsenthusiasten.
- Die GREIF unterstreicht den maritimen Charakter des Hafens Wieck und dessen Bedeutung für die gesamte Baltische Region.
- Die GREIF hat eine besondere historische Bedeutung vor dem Hintergrund des 30. Jubiläums der Deutschen Einheit und friedlichen Revolution.
- Auf den Decksplanken treffen schon längst West und Ost aufeinander und lernen sich kennen. Greifswald ist dadurch Heimathafen der gelebten deutschen Einheit.
- Durch die jahrzehntelange Präsenz im Stadtbild sowie in der Presse- und Medienlandschaft und auf den großen maritimen Events (Sails) ist die emotionale Bindung der BürgerInnen nicht nur in Greifswald, sondern in Mecklenburg- Vorpommern und über die östlichen Bundesländer hinaus enorm. Viele identifizieren sich mit „Ihrer“ GREIF; mindestens einer im familiären Umfeld ist schon einmal mitgesegelt oder hat sogar gespendet, um die damalige WILHELM PIECK zu bauen oder heute ihren Erhalt zu sichern.
- Die nicht in Zahlen formulierbare emotionale Bedeutung der GREIF für Greifswald wird im tiefsten Winter beim Adventssingen sowie beim Auf- und Abtakeln des Schiffes sichtbar, bei dem einer der größten Vereine der Stadt immer wieder zahlreiche Mitglieder anzieht.

10 Haushaltsrechtliche Auswirkungen und Entwicklung des jährlichen Zuschusses der Stadt

Nachstehend sind die Auswirkungen des Geschäftsplanes auf den städtischen Haushalt dargestellt:

THH 11, Produkt 62300

Ergebnishaushalt

in TEUR

Sachkonto	2022	2023	2024	2025	2026
Zuschuss an das SZG SK 57319000	298	357	341	398	378
Abschreibungen auf den Investitionszuschuss *	47	47	47	47	47

*Die Abschreibungen auf den Investitionszuschuss der Stadt in Höhe von 940 TEUR sind auf 20 Jahre ab 2022 gerechnet. Sie sind nicht liquiditätswirksam.

Finanzhaushalt

in TEUR

Sachkonto	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Investitionszuschuss SK 01990000	940,0	0	0	0	0	0
Zuschuss an das SZG SK 77319000	**	298	357	341	398	378

**Die Zuschusszahlung an das SZG für 2021 wird im Erfolgs- als auch Finanzplan mit der Wirtschaftsplanung 2021 und im Ergebnis- und Finanzhaushalt der Stadt mit der Haushaltsplanung vorgelegt.

11 Anhang

- Anhang A Stellungnahme der Landeskuratorin MV zum nationalen Bedeutungswert der GREIF
- Anhang B Maßnahmebeschreibung Sanierungskonzept GREIF
- Anhang C Sanierungskostenplan
- Anhang D Übersicht der Gewinn- und Verlustrechnung Seesportzentrum GREIF 2009-2019
- Anhang E Törnstatistik GREIF
- Anhang F Kalkulation Kojenpreise Mehrtagesfahrten
- Anhang G Kalkulation jährliche Törnumsätze ab 2022

**Landesamt für Kultur und
Denkmalpflege
Mecklenburg-Vorpommern**



– Landesdenkmalpflege –

Landesamt für Kultur und Denkmalpflege
Postfach 11 12 52, 19011 Schwerin

Bearbeitet von: Herr Handorf
Telefon: 0385 / 588-79324
e-mail: d.handorf@lakd-mv.de
Az: 3543-01
Ihr Zeichen:
Schwerin, den 17.07.2020

**Greifswald, Mecklenburg-Vorpommern, Segelschulschiff „GREIF“
hier: Stellungnahme zur nationalen Bedeutung des Denkmals**

Das Segelschulschiff „GREIF“, ex „WILHELM PIECK“, ist ein Denkmal von nationaler Bedeutung.

Es wurde am 27. Februar 1951 in der Warnowwerft Rostock auf Kiel gelegt und lief am 26. Mai 1951 vom Stapel. Die Entwürfe lieferte der Chefkonstrukteur der Warnowwerft, Wilhelm Schröder. Getauft wurde es auf den Namen des ersten Präsidenten der DDR, Wilhelm Pieck.

Ursprünglich als Präsidentenyacht geplant, wurde das Schiff als „Schiff der Jugend“ der Freien Deutschen Jugend (FDJ) übergeben. Die Idee, das Schiff als Schulschiff für die in der FDJ organisierten Jugendlichen zu nutzen, kam aus dem Zentralrat der FDJ. 1950 entstand die Hochseefischerei der DDR, 1952 nahm die Deutsche Seereederei (DSR), die Hochseehandelsflotte der DDR, ihren Betrieb auf. Dafür wurden gut ausgebildete junge Menschen benötigt, allein eine praktische Ausbildungsstätte war bislang nicht vorhanden.

Der Betrieb des Schiffes erfolgte ein Jahr lang durch die FDJ. Nach Gründung der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) im August 1952 wurde es an sie übergeben und diente nun der militärischen Ausbildung. Von 1954 bis 1989 gehörte das Schiff zur Hochsee-Yachten-Station, seit 1969 Marineschule „August Lütgens“, in Greifswald-Wieck. Eignerin war jedoch weiterhin die GST. 1990 übernahm die Hansestadt Greifswald das Schiff, 1991 wurde es in „GREIF“ umbenannt.

Das Segelschulschiff ist eine aus Stahl gebaute Schonerbrigg oder Brigantine von etwa 41 Metern Länge mit zwei Masten und 15 Segeln. Am vorderen Fockmast führt sie Rahsegel, am hinteren Großmast werden Schratsegel gefahren. Die Segelfläche beträgt 570 m². Mit einem Teil der technischen Ausstattung, die zur originalen Bestückung des Schiffes gehört, ist das Segelschulschiff ein Zeugnis maritimer Technikgeschichte des 20. Jahrhunderts. Es handelt sich dabei neben dem Schiffskörper aus Stahl, der in Querspantbauweise in Niet- und

Hausanschriften:

Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern

Verwaltung	Landesbibliothek	Landesdenkmalpflege	Landesarchäologie	Landesarchiv
Domhof 4/5 19055 Schwerin Tel.: 0385 588 79 111 Fax: 0385 588 79 344 E-Mail: poststelle@lakd-mv.de	Johannes-Stelling-Str. 29 19053 Schwerin Tel.: 0385 588 79 210 Fax: 0385 588 79 217 E-Mail: lb@lbmv.de	Domhof 4/5 19055 Schwerin Tel.: 0385 588 79 101 Fax: 0385 588 79 344 E-Mail: poststelle@lakd-mv.de	Domhof 4/5 19055 Schwerin Tel.: 0385 588 79 101 Fax: 0385 588 79 344 E-Mail: poststelle@lakd-mv.de	Graf-Schack-Allee 2 19053 Schwerin Tel.: 0385 588 79 410 Fax: 0385 588 79 412 E-Mail: poststelle@landeshauptarchiv-schwerin.de

Schweißkonstruktion entstand, um Masten mit Tauwerk (Takelage), Steuerruder, Kompass und das Ankerspill. Sie sind geeignet, um maritime Technikgeschichte zu dokumentieren und anschaulich zu machen.

Darüber hinaus ist das Schiff bedeutend für die Entwicklung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Menschen. Es dokumentiert exemplarisch Schiffbau- und Schifffahrtsgeschichte zu Beginn der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Nach dem Zweiten Weltkrieg befand sich der Schiffbau in der sowjetischen Besatzungszone und nachmaligen DDR auf einem Tiefpunkt. Bislang bestehende Werften litten unter Zerstörungen und Demontagen. Mit dem SMAD-Befehl 103 von 1948 war die Steigerung der Schiffbaukapazitäten angeordnet worden. Damit ging der Wieder- und Neuaufbau von Werften einher. Vorrangig wurden gesunkene Schiffe, die gehoben worden waren, repariert und für die Übergabe an die UdSSR als Reparationsleistung flott gemacht. Neu gebaut wurden vorrangig Holzschiffe für die Fischerei. Für die 1948 gegründete Warnowwerft bedeutete der Bau dieses Segelschulschiffs den Beginn des Baus von Stahlschiffen, die später in Serienfertigung hergestellt wurden und den volkseigenen Betrieb zum größten Schiffsproduzenten der DDR wachsen ließen. Das Segelschulschiff ist somit bedeutend für die Geschichte des heute zur Unternehmensgruppe MV Werften gehörenden Schiffbaubetriebs und für die Geschichte des Schiffbaus in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg.

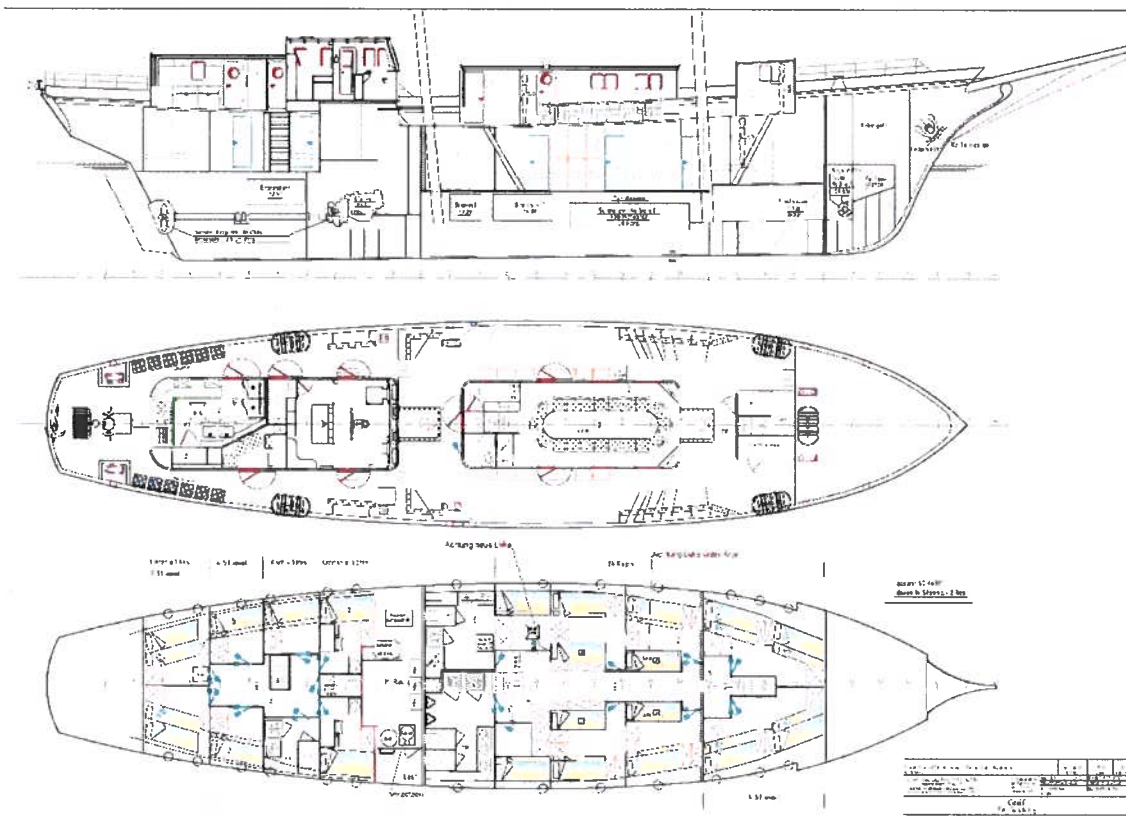
Als Traditionssegler besitzt das Schiff eine besonders große Bedeutung. Es ist das einzige in der DDR gebaute Segelschulschiff und ebenfalls das einzige Hochseesegelschiff, das in der DDR entstand, sodass ihm ein besonderer Seltenheitswert zukommt. Das in Stralsund beheimatete Segelschulschiff „GORCH FOCK (I)“ stammt aus den 1930er Jahren und vertritt eine frühere Epoche der Schiffbaugeschichte. Das jüngere, 1958 bei Blohm und Voss in Hamburg vom Stapel gelaufene Segelschulschiff der Bundesmarine „GORCH FOCK (II)“ wurde mehrfach umgebaut und erfährt zurzeit eine komplette Grundinstandsetzung, sodass ein Zeugniswert für den frühen deutschen Hochseeschiffbau der Nachkriegszeit, insbesondere mit Blick auf den Bau von Segelschulschiffen, nicht mehr geltend gemacht werden kann. Die „GREIF“ ist somit aufgrund des erhaltenen Schiffskörpers und der in wesentlichen Teilen erhaltenen technischen Ausstattung das einzige Schiff mit derartigem Dokumentationswert und erhält auch dadurch Seltenheitswert.

Darüber hinaus ist die „GREIF“ ein besonderer Schiffstyp, ein zweimastiger Schoner mit Mischtakelage. Als Schoner ist sie für komplizierte Küstengewässer mit wechselnden Winden und engen Hafeneinfahrten gut geeignet. Bei längeren Fahrten auf den Weltmeeren bei gleichbleibenden Winden mussten Längs- und Rahsegel hinzugefügt werden. Im Gegensatz dazu wurde die „GORCH FOCK (II)“ als Dreimastbark gebaut.

Aus den genannten Gründen handelt es sich bei dem Segelschulschiff „GREIF“ um ein Denkmal von nationaler Bedeutung. Die Maßnahmen zur Erhaltung des Schiffes werden mit den Denkmalbehörden fachlich abgestimmt.


Dr. Ramona Dornbusch
Landeskonservatorin

Grundsanierung Segelschulschiff GREIF



Maßnahmebeschreibung

Aufgestellt:

Detlev Löll Ingenieurbüro GmbH



Peenemünde, im Mai 2020

Anhang B

Im Folgenden wird eine Kurzzusammenfassung der umfangreichen erarbeiteten Unterlagen gegeben. Für detaillierte Informationen wird jeweils auf die Einzeldokumente verwiesen. Für Fragen stehen wir gern zur Verfügung.

Das 1951 als „Wilhelm Pieck“ gebaute Segelschulschiff wurde bisher etwa alle 20 Jahre überholt. Die bisherigen Grundreparaturen datieren auf 1971/2 und 1991. Die letzte Grundreparatur ist nun fast 30 Jahre her.

Seit 1991 wird die „Wilhelm Pieck“ von der Stadt Greifswald als Segelschulschiff „GREIF“ betrieben.

Das Segelschulschiff wurde 1991 in Klasse GL 100 A 5 Segelschulschiff aufgenommen und grundlegend umgebaut. Diese Klasse wurde bis heute erhalten und ruht seit der Zwischenuntersuchung 2020.

Das Schiff ist als bewegliches Kulturdenkmal in die Denkmalliste des Landes Mecklenburg-Vorpommern aufgenommen worden. Als besonders schützenswert ist die Silhouette des Schiffes und der Ruderstand eingetragen. Beachtet werden muß hierbei, das sich die Silhouette im Bereich der Aufbauten bereits mehrfach geändert hat.

Ziel der Maßnahme

Ziel der Maßnahmen 2020/21 ist die Grundreparatur zum Erhalt der Klasse und die Anpassung des Schiffes an die modernen Sicherheits- und Komfortansprüche zum Betrieb des Schiffes.

Hauptziel ist die Erneuerung der Klasse, die 2021 abläuft. Derzeit ist ein Einsatz des Schiffes nicht möglich, da die Klasse wegen der Korrosionsschäden am Rumpf bis zum Abschluß der Reparatur ruht.

Hierzu wurden umfangreiche Gespräche mit dem DNVGL und der BG Transport und Verkehr, Abteilung Schiffssicherheit geführt.

Zentrale Forderungen sind die Einhaltung der aktuellen Anforderungen der geltenden Sicherheitsvorschriften (SOLAS), die Vorschriften zur Reinhaltung der Meere (MARPOL), die aktuellen Vorschriften zur Navigationsausrüstung im Fahrtgebiet A2 und natürlich die Reparatur von Rumpf, Deck und Takelage gemäß der Regeln des DNVGL und der Abtl. Schiffssicherheit der BG Transport und Verkehr.

Anpassung an gestiegene Komfort- und Sicherheitsansprüche

Die 1991 von Hängematten auf feste Kojen umgebaute Unterkunft für die Trainees/Gäste im Zwischendeck genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr. Die Sanitärräume sind stark veraltet.

Die gesamten Unterkünfte müssen wegen der notwendigen Sanierungsarbeiten am Rumpf und Deck entfernt werden. Ein beschädigungsfreier Ausbau ist nicht möglich.

Deshalb wurde im Zuge der Erarbeitung der Maßnahmen der Innenausbau gemäß den geltenden Regeln (u.a. nicht brennbar) und den gestiegenen Anforderungen der Trainees/Gäste neu geplant. Weiter wurden die Kombüse neu geplant, da die existierende nicht mehr den geltenden Hygienestandards entspricht. Zur besseren Raumnutzung des Schiffes wurde die getrennte Besatzungsmesse entfernt und durch die neue Kombüse ersetzt.

Das Steuerhaus wurde umgestaltet, um die Sicherheit zu verbessern. Mit dem neuen Steuerhaus ist es jetzt möglich, die Arbeiten in der Takelage zu überwachen.

Die Maschinenanlage ist 1991 zuletzt ersetzt worden und ist durch Überalterung abgängig. Sie entspricht nicht mehr den derzeit geltenden Umwelt- und Sicherheitsvorschriften. Es wurde auftragsgemäß der Ersatz durch eine gleichartige neue Anlage alternativ zu einer dieselelektrischen

Anhang B

Anlage geprüft. Siehe detaillierte Unterlage. Die diesel-elektrische Anlage wird wegen der Verringerung der Lärm- und Umweltbelastung und der niedrigeren Betriebskosten empfohlen.

Notwendige Maßnahmen

Die notwendigen Maßnahmen können wie folgt kurz zusammengefasst werden:

Schiffbau

- Austausch der Plattenbereiche im UW-Schiff und Querschotten (nach Befund) Erneuerung der Bodenbleche in den Zwischendecksbeplattung, einschließlich Stringer und Querträger
- Versetzen von Luken zur Mittellast
- Erneuern der Relingsstützen Haupt- und Quarterdeck
- Erneuerung des umlaufenden Winkelprofils unter dem Relingsdeckel
- Großflächiger Ersatz der stählernen Hauptdecksbeplattung
- Reparatur Komposit Sülle (Stahl - Alu) der Aufbauten
- Ersatz des gesamten Holzdecks
- Erhöhung des Schanzkleides und Reling gemäß geltender SOLAS Regeln
- Umbau des Steuerhauses gemäß vorgelegtem Konzept, hier ist eine frühzeitige Entscheidung zur gewünschten Variante notwendig

Korrosionsschutz

- Sandstrahlen und Farbaufbau des Überwasser-Schiffes, Schanzkleid innen und außen
- Sandstrahlen und Farbaufbau verschiedener Innenräume (Lasten)
- Masten und Klüverbaum entrosten und konservieren
- Neuaufbau der Farbbeschichtung des Unterwasser-Schiffes
- Sandstrahlen und Farbkonservieren der vorhandenen Trinkwassertanks

Technische Anlagen/ Maschinen und Propulsion

- Entkernung und Erneuerung des Hauptantriebes und der Stromerzeuger, sowie des Heizungs- und Lüftungssystems. Hier muß vorab eine Entscheidung zur Art der Antriebsanlage getroffen werden.
- Montage einer zugelassenen Schall- und Brandschutzisolierung
- Konservierung
- Erneuerung der seewasserführende Verrohrung
- Umbau der Motorkühlungen auf seewasserfreier Betrieb (Boxkühler)
- Demontage der Verstellpropelleranlage und Generalüberholung des Propellers, bzw. Ersatz der Anlage durch einen Festpropeller bei Umstellung auf E- Antrieb

Elektrik / Kommunikation

- Erneuerung E-Anlage, Elektroverteilung Schaltverteilung Maschinenraum
- Ersatz der Sicherheitseinrichtungen (Brandmeldezentrale, Bilgenalarm, Intercom, Generalalarm, Signalanlage)
- Ersatz der Arbeitsbeleuchtung und Notbeleuchtung innen/ außen

Navigationseinrichtung

- Ersatz, bzw. Ergänzung der Navigationseinrichtungen nach aktuell geltenden Vorschriften
- Erneuerung der Brückeneinrichtung
- Hydraulische Notsteuereinrichtung und Autopilot über 24V Pumpenblock

Anhang B

Sanitär/ Heizung / Lüftung

- Erneuerung Schwarzwasseraufbereitungsanlage , Grauwassersammeltank Erneuerung des Toilettensystems
- Erneuerung Trinkwasser-Systems
- Erneuerung Heizungssystem, Anbindung in den Kühlkreislauf der Generatoren
- Erneuerung, bzw. Ersatz des zentralen Be- und Entlüftungssystems
- Erneuerung bzw. erste Realisierung von Belüftungen der Lasten, Tanks und Pieken
- Erneuerung vorhandener Lüftungsrohre nach Befund

Innenausbau/ Einrichtungen

- Vollständiger Ersatz der Inneneinrichtung des Zwischendecks gemäß der vorgelegten Neukonzeption
- Vollständiger Ersatz der Inneneinrichtung im Achterschiff (Mannschaftsbereich) gemäß vorgelegter Neukonzeption
- Vollständiger Ersatz der Inneneinrichtung im Deckshaus gemäß vorgelegter Neukonzeption
- Vollständiger Ersatz der Inneneinrichtung des achteren Deckshauses gemäß vorgelegter Neukonzeption

Takelage

- Reparatur des Riggs entsprechend des vorliegenden Takelagebesichtigungsberichtes inkl. Maßnahmenplan
- Erneuerung Segelsatz
- Arbeits- und Eventbeleuchtung Rigg

Sicherheitsausrüstung

- Beschaffung zugelassenes MOB-Boot
- Anfertigung und Montage einer zugelassenen Aussetzvorrichtung für das MOB-Boot
- Ersatz der Halterungen der Rettungsinseln
Hier muß frühzeitig entschieden werden, welche Art der Lagerung und Einsatzfähigkeit des Beibootes gewünscht wird.

Kosten der geplanten Maßnahmen

Die Unterzeichner haben weitreichende Erfahrung in der Betreuung und finanziellen Abwicklung von Sanierungsmaßnahmen an historischen Schiffen, als Beispiele seien hier MS Bleichen, SS Rickmer Rickmers, SS Peking, MS Stubnitz, MS Cap San Diego, TS No5 Elbe genannt.

Hierzu sehen Sie bitte den detaillierten Bericht, die Kosten für die notwendigen und gewünschten Maßnahmen werden auf 2,8 bis 2,9 Mio Euro netto geschätzt, je nach gewählter Option (Diesel-elektrischer Antrieb, Umbau Steuerhaus). Zuzüglich sind 300 T Euro Planungsleistungen kalkuliert. Sollte während der Entkernung schadstoffhaltige Dämmung oder Farbe (KMF oder Bleimennige) gefunden werden, können sich die Kosten um ca. weitere 300 T € steigern. Gerechnet wird mit daher mit einer Projektsumme von 3,5 Mio Euro netto.

Da sich auf Grund der veränderten Wirtschafts- und Arbeitsmarktlage die Werftpreise in starker Bewegung befinden, kann keine Garantie für die Richtigkeit der Kostenschätzung gegeben werden. Einzig ausschlaggebend ist das Ergebnis der Ausschreibung der Arbeiten. Die übergebene Kostenschätzung ist nur als grober Anhalt zu verstehen.

Anhang C

Seesportzentrum GREIF
Am Hafen 3
17493 Greifswald

Kostenplan Grundsanie rung Segelschulschiff GREIF

Auszug aus dem Sanierungskostenplan Löll Juni 2020 (Stand 25.08.2020)

A) Kosten

0. Baukosten

Position	Baugruppe	Betrag in T€
0.0	Allgemeine Baukosten	220,00
0.1	Takelage	418,52
0.2	Rumpf	416,13
0.21	Puffer Entsorgung schadstoffhaltiges Material	300,00
0.3	Deck	204,01
0.4	Schanzkleid	55,10
0.5	Deckshaus Hauptdeck	124,66
0.6	Umbau Kombüse	78,20
0.7	Umbau Deckshaus 2. Variante geschlossener Steuerstand	168,90
0.8	Sanierung Maschinenraum 2. Variante diesel-elektrischer Antrieb	639,97
0.9	Erneuerung Innenausbau	502,60
0.10	Anpassung SOLAS	86,20
0.11	MOB-Ausrüstung	14,02
0	SUMME	3.228,31

1. Planungskosten

Position	Baugruppe	Betrag in T€
1.1	Entwurf und Konstruktion	160,00
1.2	Bauaufsicht / Projektleitung	100,00
1.3	Schiffbautechnische Prüfung und Klassifikation	28,00
1	SUMME	288,00

0	Werftkosten	3228,31
1	Planungsleistung	288,00
0+1	Gesamtkosten	3.516,31

Übersicht Seesportzentrum GREIF Gewinn- und Verlustrechnung 2009-2019

In TEUR	JA 2019	JA 2018	JA 2017	JA 2016	JA 2015	JA 2014	JA 2013	JA 2012	JA 2011	JA 2010	JA 2009
Erträge											
Umsatzerlöse	377,4	365,6	406,8	414,9	392,8	434,1	482,9	450,8	466,7	462	459,3
steuerpflichtige Törns (ab 2019 TFs)	67,4	91,4	87,3	117,6	116,2	113	98	123	135,9	139,2	134,4
nichtsteuerbare Törns (ab 2019 MTFs)	215,7	186,6	235,8	195,7	183,4	213	266	212	199	196	208,6
Törneinnahmen gesamt	283,10	278	323,1	313,3	299,6	326	364	335	334,9	335,2	343
Übernachtungen SchippIn (ab 2010 7%)	32,60	27,6	25,8	31,8	27,3	28,2	29,3	29	32,1	33,3	34,4
Verkäufe aus Souvenirs Merchandising	34,3	31,4	27,3	25,5	29,7	31,8	37,5	35,2	35,4	36,3	38,9
Verpflegung/Getränke	21,20	17,3	22,4	29,1	24,9	35	37	36	48,5	40,6	37
weitere Umsatzerlöse	6,20	11,1	8,3	14,1	11,3	13	14	16	14,8	16	4,3
sonst. betriebliche Erträge	318,6	192,5	257,1	328,8	323	50,1	33	53	39,5	39,2	34,4
Zuschuss UHGW	273,1	156,1	211,6	286,6	296	-	-	6	-	-	-
Ausgleich für Betrieb öffentliche Sanitäranlage	19,5	15,5	15,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige	-	-	-	-	4	25	4	12	9,5	14,2	8,3
Sponsoring	19,60	20,8	23,6	35,5	25,5	46	29	30	30	25	26,1
Auflösung SoPo	5,8	5,8	5,8	5,8	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
Gesamte Erträge	701,9	564	664	743,7	718,3	486,6	516,4	504,1	506,2	500,9	496,1
Aufwendungen											
Materialaufwand	49,7	61,9	48,9	45,6	42	50,1	57,5	54,2	50,2	37,8	54,2
Personalaufwand	452,3	421,7	486,4	492,7	461,9	509,9	538,4	524,2	479,7	490,2	418,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	154,3	171,7	102,3	124,6	216	170	217,2	165,4	166,2	196,9	141,3
Raumkosten	30,70	29	18,6	13,4	28	28	31	29	29	30	31,6
Versich./Beiträge	12,20	12	13,8	17,5	23	19	23	23	22	22	21,2
Kosten GREIF (Diesel)	7,30	14	12,2	9,2	11	16	19	19	18	15	11,6
Reparaturen und Instandhaltung GREIF	54,00	73,5	18,3	28,8	85	35	77	16	17	37	15,6
Werbe-/Reisekosten	6,40	3,9	6,3	8,6	10	11	8	6	8	8	7,4
Kosten Warenabgabe	1,40	4,5	-	4,6	0,5	-	-	-	-	106	-
sonstige betriebliche Kosten	39,70	34,4	31,2	39,2	58,5	61	59	72	72	85	53,8
Abschreibungen	39,7	39,6	39,5	36,8	29,1	28,2	464,4	78,1	78,8	77,8	218,6
sonstige betriebliche Steuern	5,3	0,5	1,6	0,5	-1,7	0,5	0,5	0,5	0,5	0	0
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gesamte Aufwendungen	701,2	695,8	678,7	700,2	747,4	758,6	1278	822,3	775,4	908,7	833
Jahresgewinn / Jahresverlust	0,5	-131,8	-15	43,4	-28,1	-272,4	-753,8	-302,7	-257	-385	-309,6

Törnstatistik Segelschulschiff GREIF bis 2002

Bemerkung: Überführungen zu Werften sind nicht als Einsatztage zu zählen - Überführungen zu Hafenfesten sind als Einsatztage zu zählen

JAHR	Mittelwert	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Einsatztage	133	125	125	126	133	128	136	150	139	130	131	137
davon Einsatztage für Mehrtagesfahrten	99	95	87	92	89	86	109	124	106	101	98	103
davon Einsatztage für Tagesfahrten	34	30	38	34	44	42	27	26	33	29	33	34
Anteil Mehrtagesfahrten an Gesamteinsatztagen	74%	76%	70%	73%	67%	67%	80%	83%	76%	78%	75%	75%
Anteil Tagesfahrten an Gesamteinsatztagen	26%	24%	30%	27%	33%	33%	20%	17%	24%	22%	25%	25%
Anzahl Mehrtagestörns	20	20	20	18	19	19	22	22	22	21	23	19
Anzahl Tagestörns Ausfahrten	38		42	41	51	47	30	29	37	33	36	37
Bemerkungen		Geplanter Langtörn Sommer abgesagt	Werftaufenthalt zum Klasselauf	14-Tage-Törn nach Nexö, Hel, Visby	Törns nach Stettin, Kiel, Eckernförde	Törns nach Kolberg u. Helsingoer	Lübeck, Visby, Göteborg, Gdynia	Törns Rund Skagen, Hamburg	Törns nach Gdynia, Visby, Danzig	Törns nach Travemünde u. Danzig	Bremerhaven, zurück rund Skagen	Törns nach Halmstad, Visby u. Danzig

Anhang F

Segelschulschiff GREIF Kalkulation Kojenpreise Mehrtagesfahrten 2022

Anmerkungen: Mehrtagesfahrten sind in der Regel nicht steuerbar

	Kapazität	Preis	
		Erwachsene	14 bis 25 Jahre
Kammerplatz	24	125,00 €	87,50 €
Aufschlag Zweierkammer	4	20,00 €	14,00 €

Schiffsauslastung in % 86%
 Schiffsauslastung-Anzahl 20,64

	Erwachsene	14-25 Jahre	Umsatz pro Einsatztag
Anteil	100%	0%	
Anzahl	20,64	0	
Umsatz pro Törntag	2.660,00 €	- €	<u>2.660,00 €</u>

Anteil	90%	10%	
Anzahl	18,58	2,064	
Umsatz pro Törntag	2.402,00 €	180,60 €	<u>2.582,60 €</u>

Anteil	75%	25%	
Anzahl	15,48	5,16	
Umsatz pro Törntag	2.015,00 €	451,50 €	<u>2.466,50 €</u>

Anteil	50%	50%	
Anzahl	10,32	10,32	
Umsatz pro Törntag	1.370,00 €	903,00 €	<u>2.273,00 €</u>

Anteil	0%	100%	
Anzahl	0,00	20,64	
Umsatz pro Törntag	- €	1.862,00 €	<u>1.862,00 €</u>

Umsatzmittel bei Verteilung
 Erwachsene / Jugendliche
 100:0; 90:10; 75:25; 50:50;
 0:100
 Umsatzmittel gerundet

2.368,82 €
2.370,00 €

Angang G

Segelschulschiff GREIF Kalkulation jährliche Törnumsätze ab 2022

Einsatztage Gesamt	125	130	135
Anteil Mehrtagesfahrten in %	80%	80%	80%
Anzahl Einsatztage Mehrtagesfahrten	100	104	108
Anteil Tagesfahrten in %	20%	20%	20%
Anzahl Einsatztage Tagesfahrten	25	26	27
Umsatzmittel für Mehrtagesfahrten pro Einsatztag	2.370,00 €	2.370,00 €	2.370,00 €
Jahresumsatz Mehrtagesfahrten	<u>237.000,00 €</u>	<u>246.480,00 €</u>	<u>255.960,00 €</u>
Umsatzmittel für Tagesfahrten pro Einsatztag	2.260,00 €	2.260,00 €	2.260,00 €
Jahresumsatz Tagesfahrten	<u>56.500,00 €</u>	<u>58.760,00 €</u>	<u>61.020,00 €</u>
Törnumsatz GREIF	<u>293.500,00 €</u>	<u>305.240,00 €</u>	<u>316.980,00 €</u>
Ausbildungspauschale Förderverein	6.250,00 €	6.500,00 €	6.750,00 €
Jahresumsatz GREIF	<u>299.750,00 €</u>	<u>311.740,00 €</u>	<u>323.730,00 €</u>
HfK pro Törn im Durchschnitt	5		
Ausbildungspauschale	12,50 €		