

## Erhöhung des investiven Eigenanteils und zukünftiger Betrieb des Segelschulschiffes GREIF

Einbringer/in	Datum
01 Der Oberbürgermeister	29.10.2025

geplante Beratungsfolge		geplantes Sitzungsdatum	Beratung
Betriebsausschuss Seesportzentrum Greif	Beratung	04.11.2025	N
Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften und Beteiligungen (FA)	Beratung	10.11.2025	Ö
Bürgerschaft (BS)	Beschlussfassung	17.11.2025	Ö

### Beschlussvorschlag

Die Bürgerschaft bestätigt die Fortführung der 2020 beschlossenen Sanierungsmaßnahme GREIF mit der Zielrichtung des Weiterbetriebes durch den Eigenbetrieb als Segelschulschiff und bewegliches Denkmal nationaler Bedeutung und stellt dafür im Rahmen des Haushaltes 2026 einen erhöhten Investitionszuschuss von 2,9 Mio. € bereit.

Alternativen zu dieser Entscheidung werden in der Sachdarstellung erläutert.

### Sachdarstellung

Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat 2020 den Erhalt und die Sanierung der GREIF mit der Zielrichtung des Weiterbetriebes durch den Eigenbetrieb als Segelschulschiff und bewegliches Denkmal nationaler Bedeutung (BV-V/07/0282-O1 vom 19.10.2020) beschlossen. So soll das Schiff als Begegnungsstätte für Menschen aller Altersklassen erhalten bleiben. Das segelnde Denkmal von nationaler Bedeutung, als solches hervorgehoben durch die Landeskonservatorin Mecklenburg-Vorpommerns, wird damit zum einen als maritimes Kulturgut erhalten. Als Eigentümerin des Schiffs ergibt sich die Verpflichtung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald und ihres Eigenbetriebes zur Instandsetzung und Erhaltung (*materieller Denkmalerhalt*).

Zum anderen sollen die an Bord gelebten seemännischen Fähigkeiten weitergetragen und so die Seefahrtstradition und das Brauchtum der norddeutschen Küstenbewohner gepflegt werden. Damit wird das *immaterielle Kulturerbe* der norddeutschen Seefahrtstradition bewahrt und aktiv an die nächsten Generationen weitergegeben. Mit dem Segelschulschiff GREIF wurde seit über 70 Jahren gesegelte Seefahrt erlebbar gemacht. Zweck des Schiffsbetriebes sind weiterhin die Sensibilisierung, die Pflege und die Stärkung des maritimen Bewusstseins. Die GREIF ist Botschafterin der Universitäts- und Hansestadt Greifswald im Ostseeraum und fungiert so als eine Brücke für die Völkerverständigung. Seehandwerkliche und arbeitshistorische Besonderheiten der Segelschiffahrt werden durch den Seebetrieb über die museale Erfahrung hinaus *aktiv erlebbar*. Zur Stärkung des Schulcharakters hat sich der Eigenbetrieb zur Aufgabe gemacht, die GREIF auch als Kulturort und Ort der Bildung in den Fokus zu rücken, zum Beispiel bei Open-Ship-Führungen mit Kindergärten oder seehandwerklichen Projekten mit Schülergruppen sowie

bei Kooperationen mit der Universität Greifswald. Unterstützt wird der Erhalt und Betrieb des Segelschulschiffes durch den Greifswalder Förderverein Rahsegler GREIF e. V. mit über 400 Mitgliedern aus ganz Deutschland. Sie tragen in besonderem Maße dazu bei, dass die GREIF als Magnet und Highlight für die Stadt Greifswald angesehen wird.

Dem seit 1991 im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt Greifswald befindlichen Segelschulschiff musste Anfang 2020 aufgrund von erheblichen Schäden an der Schiffsstruktur die Fahrtgenehmigung entzogen werden. Daraufhin wurde ein Sanierungskonzept für die Grundsanierung des beweglichen Denkmals erarbeitet. Der anhängige unverbindliche Sanierungskostenplan auf Konzeptbasis wurde als Grundlage für die Fördermitteleinwerbung genutzt.

Deutlich wurde erneut das große Interesse der Bevölkerung, aber auch das intensive Engagement des Fördervereins Rahsegler GREIF e. V. für den Erhalt des Schiffes. So konnte die Finanzierung der Grundsanierung auch durch die vielen privaten Spenden gestützt werden.

Nach Erwirkung eines vorzeitigen Maßnahmebeginns wurde die grundlegende Entkernung des Schiffes im Jahr 2021 in erheblicher Eigenleistung durch die Stammcrew des Seesportzentrums gemeinsam mit dem Förderverein Rahsegler GREIF e. V. durchgeführt. Ebenfalls 2021 beauftragte das Seesportzentrum ein externes Planungsbüro als baufachliche Projektbegleitung für die Erarbeitung einer vergabefähigen Spezifikation. Ende 2021 lagen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald alle Zuwendungsbescheide, unter anderem durch die Beauftragte des Bundes für Kultur und Medien (BKM) und das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern (LAKD) vor, sodass die finanziellen Voraussetzungen für eine Gesamtvergabe erfüllt waren.

Im Zuge der Angebotsabforderung in einem europaweiten Vergabeverfahren mit Teilnahmewettbewerb konnte Mitte 2022 allerdings keine Werft als Generalauftragnehmer gefunden werden (kein Angebotseingang, keine verbindliche Vorausschau auf das Gesamtkostenvolumen).

Der Eigenbetrieb entschied sich in der Folge nach intensiver Beratung mit dem Betriebsausschuss und dem schiffbaufachlichen Prüfer zu einer Strategieänderung von einer Gesamtausschreibung hin zu einer gewerkeweisen Vergabe, was die Durchführung separater Vergabeverfahren für den Stahlschiffbau, die technischen Anlagen, Inneneinrichtung, Ausrüstung und Takelage bedeutet. Durch die gewerkeweise Abarbeitung der Grundsanierung im Rahmen einer segmentierten Vergabe erhöhte sich für den Eigenbetrieb die Wahrscheinlichkeit, Angebote für Leistungsteile zu erhalten. Gleichzeitig erhöhte sich damit der Koordinations- und Controllingaufwand in Bezug auf planerische Festlegungen, Schnittstellenkoordination und Projektleitung.

Während der Erarbeitung des Wirtschaftsplanes 2023 musste die Investitionskostenplanung fortgeschrieben werden. Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald beschloss am 12.12.2022 eine Erhöhung des investiven Eigenanteils von zuvor 806 TEUR um 950 TEUR auf damit insgesamt 1.756 TEUR, was einem prozentualen Gesamtanteil am Investitionsvorhaben in Höhe von 39,3 % entspricht.

Aufgrund der stark korrodierten Außenhaut und der Gefahr der Beeinträchtigung der Schwimmfähigkeit wurde das stadteigene Schiff im September 2022 unter eigenem Antrieb nach Stralsund überführt und dort nach der Demontage des Riggs zum Dezember 2022 für eine Sicherungsmaßnahme trockengestellt.

Nach dem Abschluss der Sicherungsmaßnahme konnte ein auf dem Maritimen Industrie- und Gewerbepark „Volkswerft“ ansässiger Auftragnehmer für die weiteren umfassenden schiffbaulichen Arbeiten nach europaweiter Ausschreibung Mitte 2023 gebunden werden. Neben der Demontage der Aufbauten erfolgte in dieser Zeit die Öffnung der Decks und die Ausschrottung korrodierter Decksbalken, Decks und Wände. Das Schiff wurde im Inneren grundlegend entschichtet und der alte schadstoffhaltige Farbanstrich entfernt. Sukzessive wurden die strukturellen Elemente wie Zwischendecks, Schotte, Trennwände, Unterkonstruktion für Masten, Ankerkasten, Schanzerhöhung gemäß internationalen Sicherheitsvorschriften für Seeschiffe, aber auch Tanks, Treppen und Luken und die

restaurierte Ankerwinde eingebracht.

Die schleppende Abarbeitung durch die Auftragnehmerin und Priorisierung anderer Aufträge führten immer wieder zu Verzögerungen und Konflikten. Schließlich meldete die Auftragnehmerin am 22.08.2024 ein vorläufiges Insolvenzverfahren an und stellte zu Ende Oktober vollständig ihre Arbeit ein.

Nach intensiven Verhandlungen konnte eine ebenfalls auf der Volkswerft ansässige Firma gefunden werden, den bis dato nicht fertiggestellten Arbeitsumfang zu übernehmen. Ein weiterer Zeitverzug wurde damit maßgeblich abgewandt. Die Arbeiten durch die neue Auftragnehmerin wurden zu Beginn des Jahres 2025 aufgenommen. Seitdem erfolgten u. a. die stahlbauliche Sanierung des Hauptdecks, Bau der Sülle und Aufbaukappe der Messe, Montage der Wassergrabenbegrenzung, Bau eines offenen Steuerstandes über dem Maschinenraum, Bau und Einbindung eines Fundaments für den Fahrmotor, Montage von Kabelbahnen, Isolierung, Verrohrung, Bau und Montage der Deckshäuser und Rigging der Masten (Ausrüsten und Stellen der Masten des Segelschulschiffes). Der Umfang der bisherigen Arbeiten kann über das Bautagebuch der GREIF verfolgt werden

(<https://www.greifswald.de/de/urlaub-kultur/maritimes/segelschulschiff-greif/bautagebuch/>).

Mit Voranschreiten der Sanierung erfolgt ein erheblicher Werterhalt des Schiffes. Bisher konnten die Fördermittel, Eigenmittel und Spenden maßgeblich innerhalb des Landes Mecklenburg-Vorpommern umgesetzt werden (Einsatz der Gelder im Wirtschaftskreis des Landes).

In Abstimmung mit dem für die Grundsanierung betrauten externen schiffbaufachlichen Prüfer wurde zum September 2025 eine vorbehaltliche Kostenprognose unter Berücksichtigung von Marktpreiserkundungen, maßgeblich aber auf Grundlage von Schätzungen für die ausstehenden Leistungen aufgestellt und ausgewertet. Entsprechend dieser vorbehaltlichen Kostenprognose wird deutlich, dass mit dem vorhandenen Gesamtbudget der Abschluss der vollständigen Grundsanierung mit Ziel der Wiederinfahrtbringung nicht erreicht werden kann.

Nach aktuellem Planungsstand wird das Schiff Ende Dezember 2025 aus der Halle vertaktet und nach Montage des Propellerwellensystems ausgedockt. Damit wird eines der wichtigsten Teilziele, die Wiederherstellung der äußeren und strukturell inneren Schiffsintegrität, erreicht.

Offen für die vollständige Grundsanierung und damit für die Zielerreichung der Wiederinfahrtbringung sind mehrere Teilbereiche wie Maschinenbau, Elektrik, Kommunikation, Heizung, Sanitär, Lüftung, Innenausbau und Ausrüstung des Schiffes. Es ergibt sich nach aktueller Einschätzung ein vorbehaltlicher Mehrbedarf i. H. v. 2,9 Mio. EUR.

Mit der Erhöhung des Investitionsanteils der Universitäts- und Hansestadt um 2,9 Mio. EUR auf insgesamt 4,7 Mio. EUR kann die vorgenannte Zielstellung erreicht und die Grundsanierung vollständig umgesetzt werden. Die Erhöhung entspräche einem Eigenanteil von 63 % an der Gesamtfinanzierung.

**Mit der Zustimmung zum Beschlussvorschlag stellt die Bürgerschaft im Rahmen eines Nachtragshaushaltes 2026 einen erhöhten Investitionszuschuss für die Sanierung der GREIF in Höhe von 2,9 Mio. EUR bereit. Die ausstehenden Arbeiten (Baugruppen u.a. Elektrik, Kommunikation, Sanitär, Lüftung, Maschinenbau, Innenausbau, Ausrüstung) werden als Gesamtleistung ausgeschrieben, beauftragt und ausgeführt. Nach Abschluss der Sanierung erhält das Schiff ein Zertifikat der Klassifikationsgesellschaft sowie ein Sicherheitszeugnis für Spezialfahrzeuge (SPS-Schiff) durch den Flaggenstaat. Das Schiff wird durch professionelle Seeleute nach dem STCW-Übereinkommen geführt und entspricht den internationalen Anforderungen für seegehende Schiffe.**

**Das Schiff wird 2027 als Botschafterin und segelndes Denkmal der Hansestadt Greifswald unter Bereederung des Eigenbetriebs Seesportzentrum GREIF in See stechen.**

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald steht damit zur Verantwortung für ihr

stadteigenes Denkmal und zur Verpflichtung gegenüber dem Förderverein und allen Spendern, das Schiff wieder in Fahrt zu bringen. Zum einen wird damit der materielle Denkmalerhalt gewährleistet. Zum anderen kann die aktive Bewahrung des Kulturgutes als Segelschulschiff fortgeführt werden.

#### *Finanzielle Auswirkungen:*

Es ergibt sich durch die Erhöhung des Eigenanteils der Stadt um 2,9 Mio. EUR eine Erhöhung des Eigenanteils am Gesamtbudget der Investition von derzeit 39 % auf 63 %. Die Stadt wird, gemeinsam mit dem Förderverein Rahsegler GREIF e. V. alle Möglichkeiten für weitere Förderungen und Zuwendungen prüfen und sich aktiv dafür einsetzen.

Die Erhöhung des Eigenanteils (Investitionszuschusses) um 2,9 Mio. EUR in 2026 ist im Rahmen einer Nachtragshaushaltssatzung zu finanzieren und bedarf der Genehmigung durch die Rechtsaufsichtsbehörde für die dafür erforderliche Aufnahme eines Investitionskredits. Nach der Genehmigung durch das Ministerium für Inneres, Bau und Digitalisierung M-V können die Mittel dem Eigenbetrieb voraussichtlich im ersten Quartal 2026 zur Verfügung gestellt werden.

Mit erfolgreichem Abschluss der Sanierung erfolgt die professionelle Bereederung des Schiffes durch den städtischen Eigenbetrieb.

Nach Abschluss der Maßnahme erfolgt eine Abschreibung des städtischen Investitionszuschusses über eine Laufzeit von 20 Jahren. Diese wirken sich auf den städtischen Ergebnishaushalt mit jährlich ca. 233 TEUR aus. Darüber hinaus sind für den aufzunehmenden Kredit entsprechend Zinszahlungen zu leisten. Die Berechnungen gehen davon aus, dass der Mehrbedarf vollständig durch die Stadt getragen wird. Durch das Einwerben weiterer externer Mittel können sich der investive Eigenanteil der Stadt, sowie die Abschreibungen und Zinsen reduzieren.

Aufgrund des Betriebsgegenstands und der fixen Kapazitäten des Schiffes ist der Geschäftsbetrieb finanziell nicht auskömmlich und wird zur Zweckerfüllung durch die Stadt Greifswald weiterhin bezuschusst. Hier muss mit jährlichen Zuschüssen in den ersten Jahren des Seebetriebs an das Seesportzentrum zwischen 375 und 475 TEUR gerechnet werden. In Abhängigkeit der tatsächlichen Törnauslastung, Entwicklung der Material- und Betriebskosten, Tarifierhöhungen oder Sponsorings und Projektmitteln erfolgt eine Kalkulation des Bedarfs jeweils vor dem laufenden Geschäftsjahr mit der Wirtschaftsplanung des Eigenbetriebs, welche wiederum jeweils durch die städtischen Gremien zu beschließen ist.

#### *Risiken:*

Für eine hinreichende Verbindlichkeit erfolgt die Vergabe der ausstehenden Arbeiten als Gesamtleistung. Für den Fall, dass die Mittel trotz des erhöhten Eigenanteils nicht auskömmlich sind, um einen Auftrag zu vergeben, muss das weitere Vorgehen der Grundsanierung in Abhängigkeit des tatsächlichen Kostenbedarfs abgestimmt werden. Sollten sich im Verlauf der Abarbeitung technische oder zeitliche Verzögerungen ergeben, die nicht eingeholt werden können, wäre eine Verspätung der Wiederinfahrtbringung die Folge.

Weiterhin muss benannt werden, dass der notwendige Zuschuss für den professionellen Betrieb des Schiffes keiner garantierten Schwelle unterliegt. Ein Bekenntnis zum Erhalt des Schiffes erfordert auch das Bekenntnis zum Betrieb: Unter Berücksichtigung der Betriebsabhängigkeiten (Auslastung, Dockung, Preisentwicklung, etc. s.o.) muss der laufende städtische Beitrag jedoch jährlich neu kalkuliert werden. Dabei wird der Eigenbetrieb alle Möglichkeiten nutzen, die Bezuschussung auf ein wirtschaftlich auskömmliches, aber in erster Linie sparsames Minimum zu reduzieren.

#### **Alternative I: Erhöhung des Eigenanteils, vollständige Umsetzung der Grundsanierung, ehrenamtlicher Betrieb als Traditionsschiff.**

Wie im Beschlussvorschlag ausgeführt, bestätigt die Bürgerschaft die Fortführung der Sanierungsmaßnahme GREIF als bewegliches Denkmal von nationaler Bedeutung und

beschließt eine Erhöhung des Investitionszuschusses um 2,9 Mio. EUR. Die Grundsanierung des Segelschulschiffes wird umgesetzt.

Die ausstehenden Arbeiten für die Wiederinfahrtbringung (Baugruppen u.a. Elektrik, Kommunikation, Sanitär, Lüftung, Maschinenbau, Innenausbau, Ausrüstung) werden durchgeführt. Die Umsetzung erfolgt jedoch nicht nach internationalem Standard für Spezialschiffe (SPS-Code 2008), sondern nach den nationalen Vorgaben für Traditionsschiffe (vgl. Schiffssicherheitsgesetz, Schiffssicherheitsverordnung Anlage 1a). Bedingung ist die Anerkennung als Traditionsschiff durch den deutschen Flaggenstaat (Berufsgenossenschaft Verkehr, Dienststelle Schiffssicherheit).

#### **Nach Abschluss der Sanierung erhält das Schiff ein Sicherheitszeugnis für**

**Traditionsschiffe.** Der Betrieb des Schiffes erfolgt ausschließlich ideell, d.h. ohne, dass ein gewerblicher Schiffsbetrieb vorliegt (keine erwerbswirtschaftliche Nutzung, Bedarfsdeckungsprinzip). Entsprechend den Vorgaben der SportSeeSchV gelten gleichwohl reduzierte Anforderungen in Bezug auf die Qualifizierung der Schiffsführung (keine nautischen Befähigungszeugnisse gemäß internationalen Standards).

Der Betrieb des Schiffes (Besatzung, Koordination, etc.) erfolgt dann grundsätzlich ehrenamtlich (keine professionelle Crew).

Eine Zulassung als Traditionsschiff erfolgt ausschließlich auf nationaler Ebene. Eine Anerkennung von ausländischen Staaten ist daher nicht garantiert, da es dazu keine verbindlichen internationalen oder europäischen Standards gibt (betrifft Fahrten ins Ausland). Der ehrenamtliche Betrieb als Traditionsschiff kann beispielsweise durch einen Verein ermöglicht werden, dessen Nutzungskonzept zum einen die Interessen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald widerspiegelt, zum anderen den Vorgaben der Traditionsschiffsverordnung entspricht. Ein Betreiber müsste gefunden werden. Die Überlassung des Schiffes könnte durch einen Nutzungsvertrag geregelt sein, das Schiffseigentum verbleibt bei der Stadt Greifswald.

Die Stadt Greifswald steht mit dieser Variante weiterhin zur Verantwortung für die Sanierung des stadt-eigenen Denkmals, insbesondere auch zur Verpflichtung gegenüber den privaten Spendern und dem Förderverein, das Schiff wieder in Fahrt zu bringen. Damit kann in Abhängigkeit eines externen Betreibers die aktive Bewahrung des Kulturguts erhalten bleiben.

#### *Finanzielle Auswirkungen:*

Die finanziellen Auswirkungen sind in Bezug auf die Investition in das Schiff analog (Erhöhung des Eigenanteils um 2,9 Mio. EUR, Abschreibungen im städtischen Ergebnishaushalt).

Durch einen reinen ehrenamtlichen bzw. nicht-professionellen Schiffsbetrieb reduziert sich der Zuschuss (keine Personalaufwendungen für den Schiffsbetrieb). Jährliche Zuschüsse für die Instandhaltung und Wartung müssten weiterhin aufgebracht werden. Genaue Prognosen zu finanziellen Auswirkungen können an dieser Stelle nicht abgegeben werden, da der Umsatz bei einem ehrenamtlichen Betrieb maßgeblich vom Engagement und den Möglichkeiten des Betreibers abhängig ist (Törnumsätze abhängig von Auslastung und Anzahl der Seetage, Kapazitäten der ehrenamtlichen Instandhaltung des Schiffes, etc.).

#### *Risiken:*

Die Risiken in Bezug auf die Investition sind analog zu den obigen Ausführungen. Weiterhin müsste ein verlässlicher ehrenamtlicher Schiffsbetreiber gefunden und Rahmenbedingungen definiert werden. Der Förderverein Rahsegler GREIF e. V. ist nach eigener Aussage aktuell personell und kapazitativ nicht in der Lage, den Schiffsbetrieb vollständig zu übernehmen. Der Zugriff der Stadt auf das Schiff ist mit dieser Variante ggf. begrenzt in Bezug auf die Entscheidungsgewalt, Törnplanung, Fahrtumfang und Umsetzung bzw. Einhaltung der Sicherheitsstandards gegenüber dem professionellen Betrieb. Die Einhaltung der Voraussetzungen für eine Zulassung als Traditionsschiff bleibt zu prüfen.

#### **Alternative II: Abbruch der Grundsanierung. Museumsschiff im Greifswalder Hafen.**

Die Bürgerschaft beschließt eine Reduktion der Sanierungsmaßnahme GREIF um die Ziele „Wiederinfahrtbringung“ und „Klasseerhalt“. Das teilsanierte, schwimmfähige Schiff wird in den Heimathafen geschleppt und verbleibt dort für die Öffentlichkeit *äußerlich* zugänglich. Ein Museumskonzept ist zu erarbeiten. Ausstehende Arbeiten für eine Ertüchtigung als Museumsschiff sind zu konzeptionieren, zu planen, zu budgetieren und unter Berücksichtigung der Mittelverfügbarkeit auszuschreiben und umzusetzen. Baurechtliche Vorgaben sind dabei einzuhalten.

Eine aktive Bewahrung des Kulturguts „Sail Training“ auf dem Segelschulschiff GREIF erfolgt damit nicht, der Fokus liegt auf dem materiellen Denkmalerhalt und dessen Darstellung. Der Betrieb als Museum einschließlich Ausrichtung, Umfang und personeller Verfügbarkeiten muss geprüft werden. Das Segelschulschiff bleibt permanent präsent im Stadthafen.

#### *Finanzielle Abhängigkeiten:*

Um das Schiff auch im Inneren repräsentativ nutzen zu können, muss ein musealer Innenausbau erfolgen. Auf die Einrichtung des Maschinenraums sowie grundsätzlich der Ausrichtung auf den autarken Schiffsbetrieb kann beim Museumsbetrieb verzichtet werden. Die zulassungspflichtige Schiffsausrüstung mit den anzuwendenden Leistungs- und Prüfnormen für seegehende Schiffe entfällt ebenfalls (Rettungsmittel, Navigations- und Funkausrüstung, etc.). Investitionsaufwendungen für die Ertüchtigung als Museumsschiff unter Einhaltung von baurechtlichen Abhängigkeiten können zum aktuellen Zeitpunkt nicht hinreichend abgeschätzt werden.

Ein Museumsbetrieb durch die Stadt oder einen externen Träger bleibt weiterhin zuschussbehaftet (u. a. Personalkosten, Ausstellungsbetrieb, Unterhalt für Instandsetzung, Wartung, Sicherheitsdienst, Hafenwache). Vergleichsansatz siehe z. B. Küstenmuseum Wilhelmshaven mit Feuerschiff NORDERNEY

(<https://www.kuestenmuseum.de/ausstellungen/feuerschiff-norderney>).

Weiterhin müssen Rückstellungen für die Gewährleistung der Schwimmfähigkeit (zukünftige Dockungen) gebildet werden.

#### *Risiken:*

Für die Umsetzung bleibt die Einhaltung der behördlichen, baulichen Vorgaben (ggf. Fluchtwege, Deckenhöhen, Brandschutz, Landesbauordnung) zu prüfen (Machbarkeit). Bisher erfolgte die strukturelle Ertüchtigung auf den behördlichen Voraussetzungen eines seegehenden Schiffes.

Sollte eine Reduktion des Zuwendungszwecks durch die Fördermittelgeber um die Ziele „Wiederinfahrtbringung“ und „Klasseerhalt“ nicht einvernehmlich möglich sein, würde die förderrechtliche Zielstellung gemäß Zuwendungsbescheid nicht mehr erreicht. Ggf. ist dann mit einer Rückzahlung der Fördermittel (insgesamt ca. 2,2 Mio. EUR Zuwendungen Bund und Land) zu rechnen.

### **Alternative III: Abbruch der Grundsanierung. Veräußerung des Denkmals.**

Die Bürgerschaft beschließt den Abbruch der Grundsanierung des Segelschulschiffes GREIF. Darüber hinaus wird die Veräußerung des beweglichen Denkmals von nationaler Bedeutung unter Vereinbarkeit des öffentlichen Interesses und ggf. des Kulturschutzgesetzes geprüft.

Vorbehaltlich eines positiven Prüfergebnisses erfolgt eine Veräußerung unter Beibehaltung des Denkmalstatus und gegebenenfalls weiterer Auflagen (z. B. Wiederinfahrtbringung, öffentlicher Zugang, ö. ä.).

Das teilsanierte, schwimmfähige Schiff wird in den Heimathafen geschleppt und verbleibt dort bis zum Abschluss der Veräußerung.

#### *Finanzielle Abhängigkeiten:*

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat nach erfolgreichem Abschluss einer Veräußerung keine finanziellen Verpflichtungen in Bezug auf den Erhalt und Betrieb des Schiffes. Anhängig wäre eine Rückzahlung der Zuwendungen bzw. Drittmittel für die

Grundsanierung (insgesamt ca. 2,2 Mio. EUR Zuwendungen Bund und Land).

**Risiken:**

Aufgrund der Einordnung des Segelschulschiffes GREIF als Denkmal von nationaler Bedeutung ist eine Veräußerung streng reglementiert.

Es ist wahrscheinlich, dass eine Käufersuche erfolglos bleibt. Sollte widererwarten ein Käufer sein Interesse bekunden, wird der Verkaufserlös voraussichtlich nicht den bisherigen Investitionen in den Werterhalt entsprechen.

Im Sommer 2026 wird das einzige in der DDR gebaute Segelschulschiff 75 Jahre alt. Die GREIF ist in die Denkmalliste als bewegliches Denkmal der Universitäts- und Hansestadt Greifswald eingetragen. Dieser Status in Verbindung mit dem Seltenheitswert und die nationale Bedeutung aufgrund des erhaltenen Schiffskörpers als einziges Schiff mit derartigem Dokumentationswert wurde durch das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V bewertet und anerkannt.

Grundlage für die Denkmalwertbegründung ist § 2 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern (DSchG M-V). Daraus ergibt sich auch die Verpflichtung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald als Eigentümerin des Schiffs zur Instandsetzung, Erhaltung und Nutzung. Die Nutzung zielt darauf ab, die an Bord gelebten seemännischen Fähigkeiten und die Segelausbildung, die als UNESCO-Weltkulturerbe eingetragen ist, weiterzuleben und so die norddeutsche Seefahrtstradition zu pflegen.

### Finanzielle Auswirkungen

**Finanzielle Auswirkungen** ☒ Ja ☐ Nein

<input checked="" type="checkbox"/> Aufwendungen	<input type="checkbox"/> Erträge	Haushaltsjahr(e) 2026
<input checked="" type="checkbox"/> Auszahlungen	<input type="checkbox"/> Einzahlungen	

**Bedarf entspricht der Haushaltsplanung** ☐ Ja ☒ Nein

Nr.	Teilhaushalt	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto	Kurzbezeichnung des Untersachkontos	Gesamtbedarf in EUR
1	11	62300/01990000/01990.40009	Zuschuss Sanierung GREIF	4.656.000
2	11	61200/31513300/31513.00001	Neuaufnahmen Investitionskredit	2.900.000
3	11	61200/57511030/57511.40000	Zinsen Neuaufnahmen (Laufzeit 5 Jahre)	265.400

**Ist** (nur auszufüllen, wenn Bedarf nicht der Haushaltsplanung entspricht)

Nr.	HH-Jahr	Bedarf in EUR	Gesamtermächtigung in EUR	Mehr- /Minderbedarf in EUR
1	2021 – 2025	1.756.000	1.756.000	0
1	2026	2.900.000	0	- 2.900.000
2	2026	2.900.000	0	- 2.900.000
3	2026 – 2028	212.800	14.265.900	- 212.800

**Deckungsvorschlag** (nur bei Mehrbedarf auszufüllen)

Nr.	HH-Jahr	THH	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto	Kurzbezeichnung des Untersachkontos	Deckungsmittel in EUR
1	2026	11	62300/01990000/01990.40009	Zuschuss Sanierung GREIF	Berücksichtigung im Nachtragshaushalt 2026
2	2026	11	61200/31513300/31513.00001	Neuaufnahmen	Berücksichtigung

				Investitionskredit	g im Nachtragshaushalt 2026
3	2026 ff.	11	61200/57511030/57511.40000	Zinsen Neuaufnahmen	Berücksichtigung im Nachtragshaushalt 2026

**Finanzielle Auswirkungen in Folgejahren** ☒ Ja ☐ Nein

Nr.	HH-Jahr	Erwarteter Bedarf für	Bedarf in EUR
3	2029 ff.	Zinsen Neuaufnahmen	52.600

### Auswirkungen auf den Klimaschutz

Ja, positiv	Ja, negativ	Nein
		X

### Begründung:

### Anlage/n

- 1 Stellungnahme zur nationalen Bedeutung des Denkmals vom 17.07.2020 öffentlich



# Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern



## – Landesdenkmalpflege –

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

Bearbeitet von: Herrn 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 m<sup>2</sup>. 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