

Informationsvorlage	Datum: 13.07.2017	
Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft	fed. Senator/-in: OB, Roland Methling	
Beteiligte Ämter:	bet. Senator/-in: bet. Senator/-in:	
Information über die Fertigstellung der Machbarkeitsstudie für ein maritimes Erlebniszentrum in der Hansestadt Rostock		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
13.09.2017	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

bereits gefasste Beschlüsse:

2015/BV/1104 – Maritime Meile Stadthafen

Sachverhalt:

Seit Beginn dieses Jahres wurde im Auftrag des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft eine Machbarkeitsstudie für ein maritimes Erlebniszentrum (MEZ) in der Hansestadt Rostock erarbeitet.

Auf Grundlage des Beschlusses der Bürgerschaft vom 21.01.2016 (2015/BV/1104 Maritime Meile Stadthafen) dient die Studie der Vorbereitung einer Entscheidungsfindung für den Standort eines MEZ.

Sie beinhaltet eine vergleichende Standortbewertung der beiden potenziellen Projektstandorte „IGA-Park“ und „Stadthafen“ mit ihren jeweiligen Stärken und Schwächen zur Identifikation des am besten geeigneten Standortes für eine maritime Präsentation.

Dazu war es Aufgabe der Studie ein wirtschaftlich tragfähiges und erlebnisorientierten Grobkonzept zu entwickeln, welches die Erfordernisse für eine zeitgemäße Präsentation des Hafen- und Schiffbaustandortes Rostock als touristischer Besuchermagnet von überregionaler Bedeutung benennt. Basis für die Standortempfehlung sollte eine Analyse und Beurteilung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit dieses Konzeptes sein.

Ein Standortentscheid ist Voraussetzung für die weitere Entwicklung beider Standorte und die anstehende 2. Fortschreibung des Rahmenplans „Stadthafen“.

In den Erarbeitungsprozess der Studie waren sowohl der Maritime Rat als auch die IGA GmbH eingebunden.

Die Ergebnisse dieser Machbarkeitsstudie liegen nun in Form eines Endberichts in zwei Teilen (Teil I: „Vergleichende Standortbewertung und Machbarkeitsprüfung“ und Teil II: „Grobkonzeption, Benchmark, Erlebnispositionierung“) vor und werden der Bürgerschaft und der Öffentlichkeit mit dieser Informationsvorlage zur Kenntnis gegeben.

Roland Methling

Anlage/n:

Endbericht Machbarkeitsprüfung Teile I
Endbericht Machbarkeitsprüfung Teile II
Kurzfassung des Endberichts Teile I
Kurzfassung des Endberichts Teile II

Endbericht Machbarkeitsstudie

Maritimes Erlebniszentrum in der Hansestadt Rostock

Teil 1:

Vergleichende Standortbewertung und Machbarkeitsprüfung

im Auftrag der Hansestadt Rostock
Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
Neuer Markt 3 in 18055 Rostock



Hamburg, Juni 2017

Ansprechpartner: Andreas Konrath

fwi hamburg
Andreas Konrath
Gellertstraße 32
22301 Hamburg

in Kooperation mit

IMPULS-DESIGN
Exhibition · Experience · Interaction

Tel. (040) 22 94 40 02
Fax (03212) 22 94 40 0

info@fwi-hamburg.de
www.fwi-hamburg.de



Inhaltsverzeichnis

1. Vorbemerkung.....	2
2. Ziele, Methodik und Vorgehensweise der Machbarkeitsstudie....	5
2.1 Ziele	5
2.2 Methodik und Vorgehensweise	6
3. Konzeptionelle Leitlinien	13
4. Mikrostandortbewertung.....	18
4.1 Kriterien betreffend die Lage	23
4.2 Kriterien betreffend die Konditionen und Restriktionen ...	31
4.3 Kriterien betreffend die Erreichbarkeit und die Stellplatzsituation.....	46
4.4 Kriterien betreffend den Freizeitwert	53
5. Makrostandortbewertung – Nachfragepotenzial im Einzugsgebiet und Wettbewerbssituation	61
5.1 Einzugsgebiet.....	61
5.2 Nachfragepotenzial im Einzugsgebiet.....	66
5.3 Zusatzpotenziale.....	78
5.4 Ökonomische Rahmenbedingungen.....	91
5.5 Wettbewerbssituation	96
6. Wirtschaftlichkeit	108
6.1 Besuchsprognose	108
6.2 Kapazitäts- und Flächenerfordernisse, Investitionskosten .	132
6.3 Wirtschaftlichkeitsvorausschau	155
6.4 Finanzierungsmöglichkeiten	177
6.5 Mögliche Organisationsform.....	188
7. Konzeptrelevante Standortbewertung.....	199
8. Zusammenfassung der Ergebnisse, Standortempfehlung und weiteres Vorgehen	212

Alle Bestandteile dieses Dokuments sind urheberrechtlich geschützt:
© fwi hamburg 2017

1. Vorbemerkung

Die Hansestadt Rostock plant die Umsetzung eines Maritimen Erlebniszentrums (nachfolgend wird hierfür die Abkürzung MEZ verwendet), in der die maritime Geschichte der Stadt, ihr maritimes Kulturerbe aber auch die heutige und zukünftige Bedeutung der maritimen Prägung umfassend und in Form einer zeitgemäß gestalteten, attraktiven und besucherorientierten Ausstellungskonzeption präsentiert werden.

Die Projektbezeichnung „Maritimes Erlebniszentrum“ (MEZ) ist als Arbeitstitel zu verstehen. Der Begriff Erlebniszentrum soll hierbei ein wesentliches Projektziel verdeutlichen, nämlich die Schaffung eines neuen touristischen Highlights in Form einer erlebnisorientierten Anlagenkonzeption. Die vorhandene maritime Sammlung soll hierbei berücksichtigt werden, sie ist jedoch nicht die (konzeptionelle) Grundlage der vorliegenden Machbarkeitsstudie.

Bis zum Jahr 2004 wurde die maritime Geschichte Rostocks in zwei Museen präsentiert: dem Schiffbaumuseum (eröffnet 1970) in den Räumen des ehemaligen Frachtschiffs Dresden (Umbenennung in: Traditionsschiff Typ Frieden) im Rostocker Ortsteil Schmarl und dem in der Stadtmitte gelegenen Schifffahrtsmuseum (eröffnet 1968). Bereits im Jahr 1990 beschloss die Rostocker Bürgerschaft, beide Museen an einem gemeinsamen Standort am Wasser zusammenzuführen. Dieser Beschluss wurde aufgrund fehlender finanzieller Mittel zunächst nicht umgesetzt.

Das Umfeld des Traditionsschiffs, das das Schiffbaumuseum beherbergt, wurde durch die Internationale Gartenschau (IGA) 2003 aufgewertet. Die Einbindung des Traditions- und Museumsschiffs zählte zu den Zielen der IGA, bei der der Bezug zum Wasser ein wesentliches Gestaltungsmerkmal war. Nach Schließung des Schifffahrtsmuseums im historischen Gebäude in der August-Bebel-Straße 1 im Jahr 2003 ist das Traditionsschiff der einzig verbliebene Standort des Schiffbau- und Schifffahrtsmuseums. Im Umfeld des Traditionsschiffs befinden sich weitere Museumsschiffe und maritime Großobjekte, darunter das standortprägende technische Denkmal, der Schwimmkran „Langer Heinrich“.

Mit dem geplanten MEZ soll nun ein touristisches Highlight entstehen, das für die Hansestadt Rostock und die gesamte Region Leuchtturmcharakter entfaltet. Die bestehenden konzeptionellen Leitlinien beschreiben eine moderne Attraktion mit erlebnisorientierter Wissensvermittlung (u.a. interaktiv, emotional, unterhaltend), ohne hierbei die Seriosität eines Museums zu vernachlässigen.

Seit etwa 15 Jahren wird die Frage nach dem optimalen Standort zur Präsentation des maritimen Erbes in der Hansestadt Rostock kontrovers diskutiert. Aktuell stehen zwei potenzielle Standorte im Fokus der Diskussion:

- Der derzeitige Standort des Schiffbau- und Schifffahrtsmuseums im **IGA Park** (Ortsteil Schmarl) und
- der innenstadtnahe **Stadthafen** (u.a. Austragungsort der jährlich im August stattfindenden Hanse Sail als größte maritime Veranstaltung in Mecklenburg-Vorpommern, die an vier Tagen rund eine Million Besucher anzieht).

Für beide Standorte existieren Entwicklungskonzepte, die einen Neubau und eine land- und wasserseitige Konzentration der maritimen Exponate vorsehen (Entwicklungskonzept IGA Park und Entwicklungskonzept „Maritime Meile“ für den Stadthafen). Die Stadt Rostock verfolgt eine Weiterentwicklung beider Standorte, für die eine Standortentscheidung zur zukünftigen Ansiedlung des MEZ Voraussetzung ist.

Mit Schreiben vom 16. Januar 2017 hat die Hansestadt Rostock, vertreten durch das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, fwi hamburg, in Kooperation mit Impuls-Design und FUTOUR Tourismusberatung, mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie für das MEZ beauftragt. Die Studie fokussiert im Kern auf folgende beiden Aspekte:

1. Entwicklung eines wirtschaftlich tragfähigen (im Sinne eines möglichst hohen Grades an Eigenwirtschaftlichkeit) und erlebnisorientierten Konzeptes für das MEZ.
2. Durchführung einer vergleichenden Standortbewertung (Gegenüberstellung und Bewertung der beiden potenziellen Projektstandorte IGA Park und Stadthafen) zur Identifikation des am besten geeigneten Standortes für eine maritime Präsentation und zur Vorbereitung einer Standortentscheidung. Hier-

bei sind die Bewertungskriterien als Erfolgsfaktoren für ein maritimes Ausstellungshaus zu verstehen, unabhängig von der konzeptionellen Ausrichtung (wie z.B. Museum oder Erlebniszentrum).

Das MEZ soll am dafür besten geeigneten Standort umgesetzt werden, d.h. an dem Standort, an dem es als Leuchtturmattraktion den größten Nutzen (wie u.a. touristische Ausstrahlung und hohe Besuchszahlen) für die Hansestadt Rostock und die Region entfaltet.

Die vorliegende Studie soll die Standortentscheidung für die Hansestadt Rostock vorbereiten und zugleich eine Informationsgrundlage für die Rostocker Bürger darstellen, die in einem Bürgerentscheid am 24. September 2017 darüber entscheiden, an welchem Standort – IGA Park Schmarl oder Stadthafen – das Traditionsschiff und weitere maritime Ausstellungsstücke konzentriert und dauerhaft präsentiert werden sollen.¹

Durch die Berücksichtigung einer Vielzahl an Bewertungskriterien wird eine fundierte und objektive Standortempfehlung herbeigeführt. Prämisse der vorliegenden Studie ist es, dass Standortkriterien und Standortbewertungen mit der Lenkungsgruppe des Auftraggebers sowie Experten und Interessensgruppen in Rostock intensiv diskutiert und abgestimmt werden, so dass die daraus resultierende Standortentscheidung nachvollziehbar ist und einer öffentlichen Diskussion standhält.

¹ Beschluss der Rostocker Bürgerschaft vom 01.03.2017 zur Durchführung eines Bürgerentscheids am 24.09.2017 über die Frage: „Sollen das Traditionsschiff und die weiteren maritimen Ausstellungsstücke vom Standort Schmarl in den Stadthafen verlegt werden.“

2. Ziele, Methodik und Vorgehensweise der Machbarkeitsstudie

2.1 Ziele

Mit der Umsetzung des geplanten MEZ ist die grundlegende Frage nach dem dafür am besten geeigneten Standort verbunden. Diese Frage wird in der Hansestadt Rostock seit langem kontrovers diskutiert. Zum jetzigen Zeitpunkt stehen sich die folgenden beiden Standortoptionen gegenüber:

- **IGA Park** im Ortsteil Schmarl als der Standort, der seit 1970 das Traditionsschiff beherbergt und seit der IGA 2003 der einzige Standort in Rostock ist, an dem die maritime Sammlung der Hansestadt umfassend präsentiert wird.
- **Stadthafen** im historischen Stadtkern der Hansestadt Rostock, der seit seiner Öffnung im Zuge der Wiedervereinigung sukzessive entwickelt wurde und dennoch über enormes Entwicklungspotenzial verfügt, das mit der Umsetzung einer Maritimen Meile gehoben werden soll.

Das primäre Ziel der vorliegenden Studie liegt in der Identifikation des am besten geeigneten Standortes für das geplante MEZ. Dies erfolgt durch eine vergleichende Standortbewertung, für die ein umfassender Kriterienkatalog entwickelt wurde, der eine sachliche und objektive Bewertung sicherstellt. Die Kriterien setzen sich zusammen aus allgemeinen Erfolgsfaktoren für Freizeitanlagen (wie z.B. Sichtbarkeit und zentrale Lage) und projektspezifischen Kriterien (wie z.B. Nutzungskonflikte). Im Ergebnis der Studie wird eine Standortempfehlung ausgesprochen, die die Standortentscheidung vorbereiten soll.

Die zur Anwendung kommenden Kriterien gelten für Freizeitanlagen im Allgemeinen und Ausstellungshäuser im Speziellen. Sie sind unabhängig von der konzeptionellen Ausrichtung des MEZ (wie z.B. museale Anlage oder inszenierte Erlebniswelt). D.h. die letztendliche Standortempfehlung ist unabhängig von der detaillierten Konzeption des MEZ, sie bezieht sich auf eine ausstellungsgebundene Präsentation.

Ein weiteres Ziel der Machbarkeitsstudie ist die konzeptionelle Konkretisierung des Projektes MEZ. Es wird daher eine erste Grobkonzeption entwickelt, die Aussagen und Empfehlungen zur Anlagenpositionierung, den inhaltlichen Themen und den Angebotsbestandteilen enthält.

Ausgangslage hierbei ist nicht die vorhandene maritime Sammlung der Hansestadt, sondern die Schaffung eines neuen touristischen Highlights in Form eines Erlebniszentrums (Arbeitstitel: Maritimes Erlebniszentrum). Konkret bedeutet dies: die maßgebliche konzeptionelle Leitlinie ist es nicht, eine Hülle für die vorhandene Sammlung zu schaffen, sondern vielmehr eine markt- und bedarfsgerechte maritime Attraktion zu entwickeln, die für die Hansestadt Rostock und die Region die größtmöglichen Effekte erzeugt, sowohl in ökonomischer Weise (Besuchszahlen, Eigen- und Kommunalwirtschaftlichkeit) wie auch in Bezug auf ihre Ausstrahlung (Leuchtturmfunktion).

Zu begründen ist dies mit der Leistungsausschreibung des Auftraggebers für die Erarbeitung der vorliegenden Machbarkeitsstudie. Hier wurde der Fokus auf ein möglichst hohes Maß an Eigenwirtschaftlichkeit und weniger auf das Ziel der Bewahrung der Sammlung gelegt. Dennoch wird angestrebt, mit der Errichtung eines neuen maritimen Zentrums beide Ziele weitestgehend zu verfolgen.

2.2 Methodik und Vorgehensweise

Der Standort hat wesentlichen Einfluss auf den Erfolg einer Freizeitanlage. Im konkreten Fall ist die Standortwahl eine in Rostock seit langem kontrovers diskutierte und ungeklärte Frage. Unser Ansatz sieht vor, die Standortbewertung nicht als Prämisse für noch folgende Leistungen der Machbarkeitsstudie durchzuführen, sondern vielmehr alle Erkenntnisse und Ergebnisse der laufenden Bearbeitung an den beiden potenziellen Standorten zu spiegeln. Erst zum Projektabschluss wird auf der Grundlage aller Ergebnisse eine Standortempfehlung ausgesprochen.

Diesem Ansatz folgend sind die nachfolgenden Leistungsschritte in drei Leistungsphasen gegliedert:

I. Phase: GRUNDLAGEN

- Kick-off Workshop mit der Lenkungsgruppe des Auftraggebers als Ausgangspunkt der Projektbearbeitung. Der Kick-off Workshop wurde am 23.01.17 durchgeführt, verbunden mit der Besichtigung der beiden Standorte Stadthafen und IGA Park Schmarl inklusive der derzeitigen Ausstellung auf dem Traditionsschiff. Im Rahmen des Kick-offs wurde der konkrete Projektablauf besprochen, Termine festgelegt und vorhandene Materialien anhand einer Datenbedarfsliste abgefragt.
- Die uns zur Verfügung gestellten vorhandenen Materialien, wie u.a. Entwicklungskonzepte, Gutachten, Beschlüsse, planungsrechtliche Grundlagen etc., waren in der Folgezeit Gegenstand einer umfassenden Bestandsaufnahme als Grundlage nachfolgender Arbeitsschritte.

II. Phase: ANALYSE, KONZEPTENTWICKLUNG UND WIRTSCHAFTLICHKEIT

Projektphase II umfasst sämtliche Analyse- und Konzeptentwicklungsschritte inklusive Kalkulationen und Prognosen, die für die vergleichende Standortbewertung erforderlich sind. Im Einzelnen sind dies:

- **Mikrostandortbewertung** (Standortanalyse)
- **Makrostandortbewertung** (Markt- bzw. Einzugsgebietsanalyse inklusive Nachfragepotenzial und Wettbewerbssituation)
- **Grobkonzeption** inkl. Benchmark-/Best Practice Analyse, Erlebnispositionierung, Inhalte/Themen und Nutzungen²
- **Wirtschaftlichkeit** (Erfolgsprognosen) inklusive Besuchsprognose, Kapazitäts- und Flächenbedarf, Investitionskosten-schätzung, Wirtschaftlichkeitsvorausschau sowie Finanzierungs- und Betreiberkonzept (auch Fördermöglichkeiten)

² Die Festlegung wesentlicher konzeptioneller Leitlinien erfolgte auf Grundlage des Konzept-Workshops vom 01.03.2017 und wird der Leistungsphase II vorangestellt (Kapitel 3 der vorliegenden Studie). Die konzeptionellen Leitlinien beschreiben grob das Profil des geplanten MEZ als Ausgangspunkt für die nachfolgende Standortbewertung (z.B. Bedeutung von Quellmärkten und Zielgruppen).

Diese vier Leistungsbausteine umfassen jeweils mehrere Einzelkriterien, die für die Standortbewertung herangezogen werden. Für die Gesamtbewertung werden die vier Bausteine gewichtet und münden in ein Gesamtergebnis.

III. Phase: ZUSAMMENFASSENDE STANDORTBEWERTUNG UND ABSCHLIESSENDE STANDORTEMPFEHLUNG

Auf Grundlage der vorangestellten Leistungsphasen I und II wird die Standortbewertung zusammengefasst. Durch die Berücksichtigung einer Vielzahl relevanter Kriterien, die neben den reinen Mikrostandortanforderungen (wie u.a. Lage, Sichtbarkeit, Flächenkonditionen oder Stellplatzsituation) auch marktbezogene Kriterien (Einzugsgebiet, Besucherpotenzial, Wettbewerb), konzeptionelle Aspekte (u.a. Erlebnispositionierung und Städtebau) und erfolgsbezogene Kriterien (Besuchsprognose, Investitionskosten, Wirtschaftlichkeit) berücksichtigt, wird eine fundierte, objektive und nachvollziehbare Standortbewertung sichergestellt.

Leistungsphase III bildet den Projektabschluss und umfasst eine Zusammenfassung und Interpretation der Ergebnisse, die abschließende Standortempfehlung sowie Maßnahmen zur Umsetzung und die damit verbundenen sinnvollen nächsten Schritte. Expliziert berücksichtigt werden Ausführungen zu

- den Auswirkungen der Standortentscheidung auf die Stadtentwicklung und etwaig notwendiger Bauleitplanung sowie
- Auswirkungen auf den nicht berücksichtigten Standort.

Die Bearbeitung beschreibt einen iterativen Prozess, bei dem eine schrittweise Annäherung an die übergeordneten Fragestellungen erfolgt:

- Entwicklung eines umsetzungsfähigen und marktkonformen Konzeptes, mit dem die Projektziele eines hochattraktiven, modernen und möglichst tragfähigen MEZ erreicht werden können und
- Vorbereitung einer Standortentscheidung.

Wir fassen wie folgt zusammen:

- **Untersuchungsziel**

Bewertung der beiden Standorte IGA Park Schmarl und Stadthafen zur Identifikation des für das geplante MEZ am besten geeigneten Standortes. Um dieses Ziel zu erreichen, werden in umfassender Form relevante Kriterien zur Standortbewertung erhoben und vergleichend gegenübergestellt. Die Kriterien, die zur Anwendung kommen, setzen sich zusammen aus allgemeinen Erfolgskriterien für Freizeitanlagen sowie projekt- und konzeptspezifischen Anforderungen. Die angewandten Kriterien wurden in enger Abstimmung mit der Lenkungsgruppe des Auftraggebers definiert.

- **Untersuchungsmethodik**

Die Standortempfehlung erfolgt abschließend unter Einbezug sämtlicher Erkenntnisse und Ergebnisse der vorliegenden Machbarkeitsstudie. In die Untersuchung einbezogen werden vorhandene Materialien und eigene Erhebungen in Form von Standortbesichtigungen, Analysen und Prognosen. Durch eine Vielzahl an relevanten Kriterien wird eine umfassende, fundierte, objektive und nachvollziehbare Standortbewertung ermöglicht.

Die Kriterien bilden die Grundlage einer qualitativen und quantitativen Bewertung. Alle relevanten Bewertungskriterien werden gewichtet und vergleichend gegenübergestellt. Die beiden Standortalternativen werden durch ein definiertes, bewährtes und auf die projektspezifischen Anforderungen angepasstes Punktemodell (Scoring-Modell) bewertet. Durch die Punktevergabe werden die Stärken und Schwächen beider Standorte dezidiert aufgezeigt.

Gewichtung der Bewertungskriterien: Die einzelnen Bewertungskriterien werden anhand ihrer Relevanz und Bedeutung gewichtet. Kriterien mit hoher Bedeutung werden mit doppelter Gewichtung (Gewichtungsfaktor 2) in der Punktebewertung berücksichtigt.

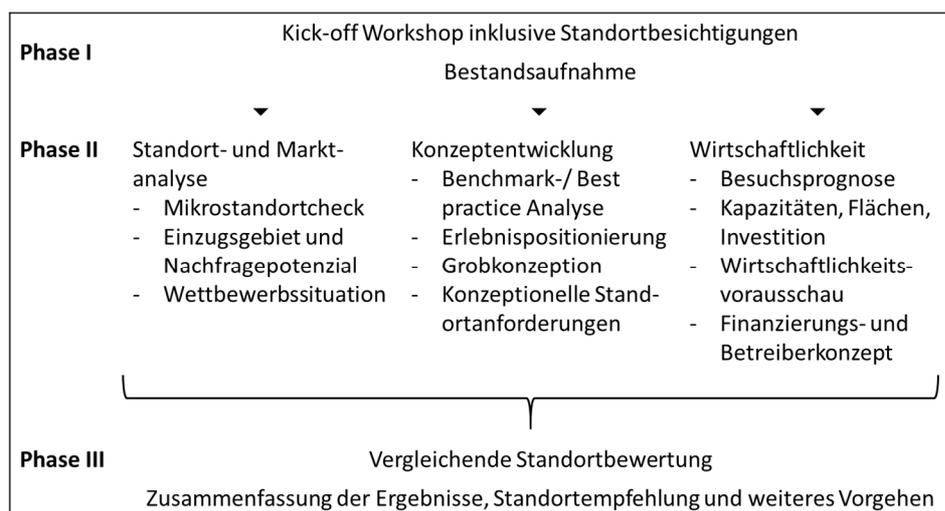
Je nachdem, in welchem Maße ein Kriterium erfüllt wird, werden Punkte von 0 bis 3 vergeben. Die Punkte werden mit der Gewichtung des jeweiligen Kriteriums multipliziert. Die vier Bewer-

tungsblöcke – Mikrostandort, Makrostandort, Wirtschaftlichkeit und Konzept – bilden jeweils Zwischenergebnisse ab, die wiederum gewichtet in ein Gesamtergebnis münden. Dadurch wird sichergestellt, dass die Anzahl der Einzelkriterien je Bewertungsblock keinen dominanten Einfluss auf das Gesamtergebnis ausübt. Die Bewertungsmethodik wird nachfolgend noch näher ausgeführt.

• **Untersuchungsergebnis**

Auf Grundlage sämtlicher Untersuchungsergebnisse erfolgt eine zusammenfassende Bewertung beider Standorte. Diese setzt sich zusammen aus einer messbaren Bewertung anhand des angewandten Punktemodells (Scoring-Modell) und eines Stärken-Schwächen- sowie Chancen-Risiko-Profiles beider Standorte. Die sich daraus ableitende Standortempfehlung wird ergänzt um die damit verbundenen Auswirkungen auf den nicht berücksichtigten Standort und zudem um Empfehlungen zum weiteren Vorgehen.

Die Vorgehensweise ist in der nachfolgenden Grafik zusammenfassend abgebildet.



Grafik: fwi hamburg, 2017

Projektorganisation

Für die laufende Abstimmung zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer wurde vom Auftraggeber eine Lenkungsgruppe gebildet, die sich aus den folgenden projektbeteiligten Einrichtungen zusammensetzt:³

- Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
- Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen
- Tourismuszentrale Rostock und Warnemünde
- Hafen- und Seemannsamt
- RGS (Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH)
- IGA Rostock GmbH
- Maritimer Rat Rostock e.V.

Legitimation, Aufgabe und Zielsetzung der Lenkungsgruppe des Auftraggebers:

- Involvierung aller wesentlichen am Projekt beteiligten Personen und Institutionen in die Ausarbeitung der Machbarkeitsstudie
- Einbringung von Wissen, Expertise, Erfahrungen und vorhandenen Informationen
- Laufende Abstimmung und Diskussion der Untersuchungsergebnisse der Gutachter
- Durchführung eines Konzept-Workshops zur Konkretisierung der konzeptionellen Leitlinien und inhaltlichen Schwerpunkte des geplanten MEZ

Durch die regelmäßigen Lenkungsgruppentreffen wurde sichergestellt, dass die projektbeteiligten Einrichtungen in den Erarbeitungsprozess der Machbarkeitsstudie eingebunden waren und die Belan-

³ Die in der Lenkungsgruppe vertretenen Einrichtungen wurden zu den Lenkungsgruppentreffen eingeladen und hatten somit die Möglichkeit, einen oder mehrere Vertreter zu entsenden. Zudem wurden die Inhalte und Ergebnisse der Lenkungsgruppentreffen dokumentiert und allen beteiligten Personen und Institutionen zugänglich gemacht.

ge beider Standorte im Sinne einer objektiven und konsensualen Standortbewertung berücksichtigt wurden.

Ergänzend zu den Lenkungsgruppentreffen wurden folgende Gespräche geführt:

- Inga Knospe, Geschäftsführerin Großmarkt Rostock (20.03.17)
- Holger Bellgardt, Leiter Hanse Sail Büro (23.03.17)
- Dr. Kathrin Möller, Leiterin des Schiffbau- und Schifffahrts-museums, Ralf Hots-Thomas, Geschäftsführer der IGA Rostock 2003 GmbH (21.04.17)
- Sigrid Hecht, Betriebsleiterin des Eigenbetriebs „Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung der Hansestadt Rostock“ (08.06.2017)

Die drei Büros der Arbeitsgemeinschaft wurden vertreten durch:

- Annette Hasselmann, Impuls-Design, Hamburg
- Andreas Konrath, fwi hamburg, Hamburg
- Dr. Peter Zimmer, FUTOUR Tourismusberatung, Köln

Zeitlicher Ablauf und wesentliche Projekttermine im Rahmen der Bearbeitung der Machbarkeitsstudie

ARBEITSSCHRITT	DATUM
Kick-off Workshop	23.01.17
Konzept-Workshop	01.03.17
1. Präsentation Zwischenergebnisse	28.03.17
2. Präsentation Zwischenergebnisse	04.05.17
3. Präsentation Entwurf Endbericht	31.05.17
Abgabe abgestimmter Endbericht	23.06.17

3. Konzeptionelle Leitlinien

Gemäß Leistungsausschreibung zur Erarbeitung der vorliegenden Machbarkeitsstudie wurden seitens des Auftraggebers die folgenden Projektziele definiert:

- Es wird ein **wirtschaftlich tragfähiges Konzept** im Sinne eines möglichst hohen Grades an Eigenwirtschaftlichkeit angestrebt.
- Die maritime Geschichte/das maritime Kulturerbe der Hansestadt Rostock soll umfassend präsentiert werden, in Form eines **zeitgemäß gestalteten, attraktiven und besucherorientierten Erlebniszentrums**.
- Das Konzept soll über eine **hohe Erlebnisintensität** verfügen, u.a. umgesetzt durch interaktive (mitmachen, ausprobieren, experimentieren), thematisierte und inszenierte Präsentation sowie einer **unterhaltsamen Wissensvermittlung** (Stichwort Edutainment = Education & Entertainment).
- Schaffung einer **überregional wirksamen Attraktion mit Leuchtturmcharakter** als herausragendes touristisches Highlight der Hansestadt Rostock und der Region.

Die traditionellen Aufgaben eines klassischen Museumsbetriebes, wie insbesondere Sammeln, Bewahren und Forschen, sind in diesem Kontext nachgelagert, bleiben aber dennoch relevant. Moderne Museen wie u.a. das Deutsche Auswandererhaus in Bremerhaven oder das Europäische Hansemuseum in Lübeck zeigen, dass sich Museumsbetrieb und moderne Präsentation nicht ausschließen, vielmehr spiegeln sie einen der derzeit prägenden Trends im Bereich der Ausstellungshäuser wider.

Für die Konzeptentwicklung des MEZ gilt festzuhalten, dass die oben genannten Projektziele vorrangig zu sehen sind. Sie beschreiben keinen klassischen Museumsbetrieb, sondern vielmehr ein Anlagenkonzept, das als Edutainment-Center beschrieben wird, mit einer konsequenten Ausrichtung auf unterhaltsame Wissensvermittlung, umgesetzt mit modernsten Präsentationstechniken. Auch das Ziel einer wirtschaftlichen Tragfähigkeit ist nicht mit einem klassischen Museumsbetrieb und den damit verbundenen Eintrittspreisen und Aufgabenbereichen vereinbar.

Demzufolge ist die Grundlage der Konzeptentwicklung im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie nicht die vorhandene maritime Sammlung der Hansestadt Rostock, sondern die Schaffung eines neuen touristischen Highlights in Form eines Erlebniszentrums. Die Kapazitäten werden daher markt- und bedarfsgerecht ermittelt, d.h. anhand einer marktseitigen Besuchsprognose und der damit verbundenen wirtschaftlich sinnvollen Dimensionierung und Flächenplanung. Eine andere Vorgehensweise würde ausgehend vom konzeptbedingten (oder sammlungsbedingten) Flächenbedarf das Raumprogramm vorgeben, erst dann würde hierfür eine Besuchsprognose erfolgen.

Der vom Auftraggeber gewollte Fokus liegt auf einem möglichst hohen Grad an Eigenwirtschaftlichkeit und weniger auf der Bewahrung der maritimen Sammlung. Dennoch sollten mit der Errichtung des MEZ beide Ziele weitestgehend verfolgt werden. Bei der Integration der musealen Inhalte in das Erlebniszentrum sind beträchtliche Kosten (z.B. für das Depot, die Pflege und Erhaltungskosten der Sammlungsstücke usw.) zu berücksichtigen, die in der vorliegenden Machbarkeitsstudie unberücksichtigt bleiben. Es handelt sich unabhängig von der letztendlich gewählten Form der Ausstellung (wie z.B. klassisches Museum oder Erlebniszentrum) um eine städtische Aufgabe, die maritime Sammlung zu erhalten und die dazu notwendigen finanziellen Mittel bereitzustellen.

Auf Grundlage dieser konzeptionellen Vorgaben und der Projektziele wurde ein erstes Grobkonzept durch Impuls-Design entwickelt (siehe Teil 2 der vorliegenden Machbarkeitsstudie). Der Konzeptentwicklungsprozess erfolgte parallel zu den übrigen Leistungsschritten. Gleich zu Beginn der Studie, am 01.03.2017, wurde ein Konzept-Workshop mit der Lenkungsgruppe des Auftraggebers durchgeführt. Die Ergebnisse des Konzept-Workshops bilden die Grundlage für die in diesem Kapitel dargelegten konzeptionellen Leitlinien. Sie umfassen Ausführungen zur Positionierung, zu den Konzeptbestandteilen, zur inhaltlichen Ausrichtung, den anvisierten Zielgruppen, dem relevanten Wettbewerb und marketingbezogenen Anforderungen.

Konzeptionelle Leitlinien:

I. POSITIONIERUNG (Profil und Selbstverständnis)

- Klares und markantes Profil, das eine hohe Eigenständigkeit und Alleinstellung im Wettbewerbsumfeld erzeugt
- Kein klassisches Museum, vielmehr ein Edutainment-Center mit dem Prinzip einer unterhaltsamen Wissensvermittlung; hierbei gilt: primäres Besuchsmotiv ist Unterhaltung, Bildung und Wissensvermittlung sind Besuchseffekte
- Wissenschaftlich fundiert und mit Bildungsanspruch
- Moderne, zeitgemäße, zukunftsgerichtete, unterhaltsame, erlebnisreiche und experimentelle Präsentation der Inhalte
- Ernsthafte touristische Attraktion mit Erlebnisorientierung

II. KONZEPTBESTANDTEILE⁴

- Dauerausstellung
- Sonder-/Wechselausstellungen
- Museums- bzw. Erlebnispädagogik
- Gastronomie
- Shop/Merchandising
- Veranstaltungsbereich (Tagungs- und Seminarräume, Räume für Feste und Feierlichkeiten, Eventfläche)
- Fachbibliothek
- Außengelände als zusätzlicher Spiel- und Erlebnisbereich

III. INHALTLICHE AUSRICHTUNG

- Spannendes, faszinierendes Themenspektrum (Leit- und Subthemen)
- Aufgreifen von Standortspezifika (Authentizität und Standortbezug, dadurch Glaubwürdigkeit)

⁴ Zusatznutzungen im Stadthafen: Kreuzfahrterminal/Fahrgastschiffahrt, Hanse Sail Center, Räume für Societät Rostock maritim und Tourist-Info-Zweigstelle

- „Storytelling“ und „Storyline“ (roter Faden) als verbindendes Element der Inhalte
- Thematisierung (u.a. durchgängiger Bezug zum Leitthema)
- Kompetenzzentrum zum Leitthema
- Hohe Attraktivität – spannende, spektakuläre, unterhaltsame und erlebnisreiche Umsetzung, u.a.
 - Interaktionsmöglichkeiten für den Gast
 - Inszenierung anstatt nüchterner Präsentation
 - Spielerische und emotionale Wissensvermittlung (Edutainment)
 - Ansprache möglichst vieler Sinne (Multisensualität)
- Edukativer/wissenschaftlicher Anspruch, hierbei Wahlmöglichkeit der Wissenstiefe durch den Gast
- Zeitstabile Leit- und Subthemen, die Aktualisierungen im Zeitablauf ermöglichen

IV. ZIELGRUPPEN

- Breite Zielgruppenansprache hinsichtlich Altersstruktur und Besuchsmotivation
- Einwohner und (nationale wie internationale) Touristen
- Familien mit Kindern (als wesentliche Kernzielgruppe für derartige Einrichtungen)
- Gruppen (Schulklassen, Special Interest Groups)

V. WETTBEWERB

- Primär maritime Museen und Attraktionen inkl. Aquarien
- Sekundär moderne Erlebniszentren mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten aber dennoch maritimen Bezug

VI. MARKETING

- Kommunizierbare Themenbereiche mit positiv besetzten Titeln

- Für Kommunikation verwendbares Highlight in jedem Bereich
- Direkte Ansprache von Kindern
- Kooperationen: Vernetzung mit und Ergänzung der kulturellen und touristischen Angebotsstruktur (Synergieeffekte durch Kooperationen mit anderen Angeboten und Attraktionen) sowie Kooperation und Einbindung kompetenzstiftender Einrichtungen wie u.a. Universität (Forschung und Lehre) und Unternehmen

FAZIT

Im Ergebnis wurden die oben genannten konzeptionellen Leitlinien von der Lenkungsgruppe des Auftraggebers befürwortet und als Grundlage für die weitere Arbeit verabschiedet. Es herrschte Einigkeit darüber, dass das derzeitige Leitthema „maritim“ wenig profilgebend ist und als Arbeitstitel zu verstehen ist. Im weiteren Entwicklungsprozess muss ein profilstarkes und Alleinstellung erzeugendes Leitthema gefunden werden. Ebenso herrschte Einigkeit darüber, dass sich das MEZ von bestehenden maritimen Ausstellungshäusern (wie Flensburg, Kiel, Hamburg oder Bremerhaven) differenzieren soll. Angestrebt wird eine moderne und hochattraktive Präsentation. Zu den wesentlichen Projektzielen zählt auch ein hoher Grad an Eigenwirtschaftlichkeit, nach Möglichkeit eine Tragfähigkeit des laufenden Betriebes. Daher müssen die konzeptionellen Möglichkeiten zum Erlangen einer hohen Zugkraft, verbunden mit hohen Besuchszahlen und dem Ausschöpfen von Umsatzpotenzialen vollumfänglich genutzt werden.

Positionierungsansatz für das geplante MEZ:

Das geplante MEZ ist ein modernes Edutainment-Center, das sich zeitgemäßer, neuester Präsentationstechniken bedient und spannende, faszinierende Themen in den Fokus stellt.

Zum Erlangen hoher Besuchszahlen soll es eine touristische Attraktion verkörpern, die das bestehende Freizeit- und Tourismusangebot der Hansestadt Rostock ergänzt und maßgeblich verstärkt.

4. Mikrostandortbewertung

Kapitel 4 widmet sich den Mikrostandortkriterien, d.h. den Kriterien, die das lokale, landseitige Projektareal und dessen unmittelbares Umfeld betreffen. Die Kriterien werden in vier Kategorien unterteilt:

- Lage
- Konditionen/Restriktionen
- Erreichbarkeit und Stellplatzsituation
- Freizeitwert

Die damit verbundenen Einzelkriterien sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

KRITERIEN ZUR MIKROSTANDORTBEWERTUNG	
Lage	Konditionen/Restriktionen
Zentralität	Flächenverfügbarkeit (quantitativ)
Sichtbarkeit	Flächeneignung (qualitativ)
Standortimage/Bekanntheit	Eigentumsverhältnisse
Vorhandene Frequenzen	Planungsrecht
Umfeldsituation/-qualität	Nutzungskonflikte
Externe Einflüsse	Technische Erschließung/Altlasten
Erreichbarkeit und Stellplatzsituation	Freizeitwert
Pkw-Anbindung (MIV)	Freizeit-/Verweilqualität
Öffentliche Anbindung (ÖPNV)	Touristische Attraktivität
Fußläufige Anbindung	Komplementärangebote
Stellplatzsituation	Glaubwürdigkeit/Authentizität

Quelle: fwi hamburg 2017

Insgesamt kommen 20 Einzelkriterien zur Anwendung. Diese werden nachfolgend erläutert und gewichtet. Zum besseren Verständnis der vorab beschriebenen Methodik wird an dieser Stelle das Bewertungssystem noch einmal dargelegt.

Jedes einzelne Bewertungskriterium wird klar und nachvollziehbar beschrieben bzw. definiert. Die Beschreibung dient als Bewertungsgrundlage. Zugleich werden die einzelnen Kriterien gewichtet. Die Gewichtung trägt der Bedeutung des Kriteriums Rechnung. Es wird unterschieden in Kriterien mit

- Gewichtungsfaktor 1 = einfache Gewichtung und
- Gewichtungsfaktor 2 = doppelte Gewichtung.

Auf Grundlage der Definition eines Kriteriums erfolgt eine vergleichende Gegenüberstellung der Eigenschaften und Gegebenheiten je Mikrostandort – IGA Park und Stadthafen. Je nachdem, in welchem Maße ein Standort das Bewertungskriterium erfüllt, werden Punkte von 0 bis 3 wie folgt vergeben:

- 0 = Kriterium wird nicht erfüllt oder ist als schlecht zu bewerten
- 1 = Mindestanforderungen werden erfüllt bzw. eine ausreichende Eignung ist festzustellen
- 2 = gute Eignung
- 3 = sehr gute Eignung

Die Punktevergabe wird begründet. Durch Multiplikation des Gewichtungsfaktors mit der Punktezahl je Kriterium ergibt sich eine Gesamtpunktzahl. Beispiel: das Bewertungskriterium „Zentralität“ ist von gehobener Bedeutung und hat somit einen Gewichtungsfaktor von 2. Erfüllt ein Mikrostandort dieses Kriterium mit sehr guter Eignung, werden 3 Punkte vergeben. Diese werden mit dem Gewichtungsfaktor 2 multipliziert und führen zu einer Punktezahl von 6.

Die je Kriterium ermittelten Punkte fließen in eine Ergebnismatrix ein, in der die erreichten Punkte je Standort aufaddiert werden, um ein Gesamtergebnis zu erhalten. Dadurch wird ermittelt, welcher Standort die besten Voraussetzungen für das MEZ bietet. Zudem kann anhand der Einzelkriterien ein Stärken-Schwächen-Profil abgebildet werden. Dieses wiederum kann ergänzt werden um Chancen und Risiken, die das Ergebnis zukünftig beeinflussen könnten.

Insgesamt werden vier Kriterienblöcke (oder Kriterienkategorien) unterschieden. Jeder Kriterienblock beinhaltet mehrere Einzelkriterien. In Summe kommen 36 Einzelkriterien zur Anwendung. Da die

Anzahl an Einzelkriterien je Kriterienblock abweicht, werden die Teilergebnisse je Block wiederum gewichtet, um daraus das Gesamtergebnis abzubilden. Somit wird sichergestellt, dass die Blöcke wiederum gemäß ihrer gewichteten Bedeutung das Gesamtergebnis bestimmen und nicht die Anzahl der subsummierten Einzelkriterien.

- Mikrostandort (20 Einzelkriterien; Gewichtung 40 %)
- Makrostandort (7 Einzelkriterien; Gewichtung 20 %)
- Wirtschaftlichkeit (4 Einzelkriterien; Gewichtung 20 %)
- Konzept (5 Einzelkriterien; Gewichtung 20 %)

Beschreibung der potenziellen Projektareale im IGA Park und im Stadthafen

Für die konkrete und fundierte Mikrostandortbewertung ist es erforderlich, die Projektareale zu konkretisieren. Standortoptionen wurden in der Vergangenheit umfassend beleuchtet und bewertet. Im Zuge unserer Bestandsanalyse wurden vorhandene Materialien ausgewertet und um eigene Erhebungen – u.a. im Rahmen der Standortbesichtigungen – ergänzt. Die Mikrostandortareale werden für die nachfolgende Analyse und Bewertung wie folgt festgelegt (eine Konkretisierung der Baufelder erfolgt unter Punkt 4.2).

IGA Park

Das Projektareal im IGA Park befindet sich im Bereich Pier, in dem sich die maritimen Ausstellungen konzentrieren. Hierzu gehören:

- Traditionsschiff mit dem Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum
- Historische Bootswerft
- Maritime Freilichtausstellung (wie u.a. Anker und Seezeichen)
- Pier und Museumsflotte, u.a. mit dem Schwimmkran „Langer Heinrich“



Bildquelle: Microsoft Bing Maps 2017

Stadthafen

Der Rostocker Stadthafen erstreckt sich in Ost-West-Richtung auf einer Länge von über zwei Kilometer vom Kabutzenhof im Westen bis zur Holzhalbinsel im Osten. Mittig gelegen ist eine leicht vorgelegerte Kaianlage mit der Headgehalbinsel im Westen und dem Christinenhafen im Osten.

Aus den umfangreichen Voruntersuchungen resultierten die beiden möglichen Standorte

- Kabutzenhof und
- Christinenhafen.

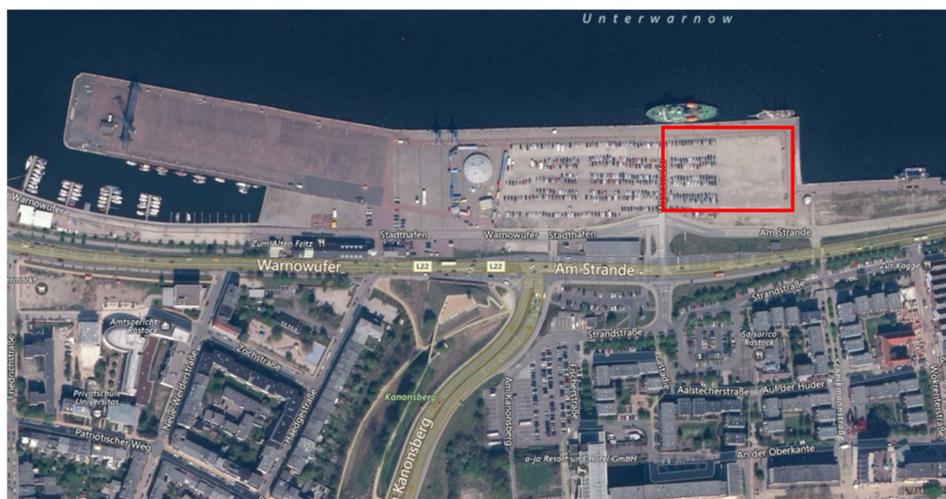


Bildquelle: Geoport HRO (Internet www.geoport-hro.de)

Hierbei erweist sich der Christinenhafen aufgrund folgender Vorteile als der am besten geeignete Standort:⁵

- Nähe zum Stadtzentrum/zur historischen Altstadt (mit den damit verbundenen Vorteilen einer guten fußläufigen Anbindung und dem unmittelbaren Zugriff auf die vorhandenen Frequenzen im Stadtzentrum)⁶
- Das größere Planungsgrundstück bietet Gestaltungsfreiheit, sowohl inhaltlich zur Schaffung höherer Flächenkapazitäten (für unterschiedliche Nutzungen wie Ausstellung, Shop, Gastronomie, Veranstaltungsflächen etc.) wie auch zur architektonischen Umsetzung
- Besser geeigneter Standort für die geplante Warnowquerung mit geringeren Auswirkungen auf die wasserseitigen Nutzungen (Wassersport, Museumsschiffe, Kreuzfahrtschiffe) und mit gutem Anbindungspunkt im gegenüberliegenden Stadtteil Gehlsdorf

Für die Standortoption Stadthafen ist der Teilbereich Christinenhafen der am besten geeignete Mikrostandort. Das in der Abbildung markierte Areal wird der Standortbewertung zugrunde gelegt.



Bildquelle: Microsoft Bing Maps 2017

⁵ Quelle: RGS; Studie „Maritim-Touristisches Zentrum“, Entwurf, Stand Dezember 2016

⁶ Fußläufige Entfernungen zur Innenstadt: Kabutzenhof ca. 1.400 m, Christinenhafen ca. 800 m

Verweisen möchten wir zudem auf die mit der Umsetzung der Maritimen Meile verbundenen städtebaulichen Ziele, wie sie in der Studie „Maritim-Touristisches Zentrum“ der RGS (Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau GmbH) dargelegt sind:⁷

- Sanierung bzw. Neubau der Straßen, Plätze und Grünflächen zur multifunktionalen Nutzung
- Beseitigung funktionaler Mängel im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum (durchgehender Radweg, Spielplätze, Aufenthaltsbereiche)
- Einordnung eines zentralen Gebäudekomplexes mit überregionaler Anziehungskraft
- Einordnung eines Hanse Sail Centers
- Barrierefreie Verbindung zur Innenstadt
- Feste Brücke nach Gehlsdorf für Fußgänger/Radfahrer mit Öffnungsbereich für Schiffe

4.1 Kriterien betreffend die Lage

Zentralität (Gewichtungsfaktor 2)

Eine zentrale Lage im städtischen Kontext stellt einen bedeutenden Einflussfaktor für die Wahrnehmung und dauerhafte Generierung hoher Besuchszahlen dar und bestimmt somit den erfolgreichen Betrieb von Freizeiteinrichtungen mit. Eine zentrale Lage ist i.d.R. gekennzeichnet durch optimale Anbindungen und Anreisezeiten.

Für die Entfernungsbestimmung werden folgende Punkte definiert:

- Stadtzentrum Rostock: Neuer Markt Ecke Kröpeliner Straße
- Zentrum Warnemünde: Kirchenplatz

⁷ Quelle: RGS; Studie „Maritim-Touristisches Zentrum“, Entwurf, Stand Dezember 2016

Bewertungskriterium ZENTRALITÄT - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Dezentrale Lage im städtischen Kontext (Ortsteil Schmarl) zwischen Rostock Stadt und Warnemünde - Entfernung Stadtzentrum: ca. 10 km bzw. ca. 25 Min. Pkw-Fahrzeit - Entfernung Zentrum Warnemünde: ca. 7 km bzw. ca. 15 Min. Pkw-Fahrzeit 	<ul style="list-style-type: none"> - Unmittelbare Nähe zur Rostocker Innenstadt - Entfernung Stadtzentrum: rund 640 m Luftlinie bzw. rund 800 m Fußweg (Gehzeit ca. 10 Min.)
Punkte: 1 Gewichtet (2 x 1 =) 2	Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6
Begründung	
Dezentrale Lage, Kriterium wird nahezu nicht erfüllt. Positiv berücksichtigt wird die Lage zwischen den beiden touristischen Fokussierungspunkten Warnemünde und Stadtmitte sowie die diesen Stadtteil betreffenden Entwicklungsmaßnahmen zur Stärkung eines eigenen Zentrums innerhalb des Stadtgefüges.	Hohe Zentralität ist gegeben.

Sichtbarkeit (Gewichtungsfaktor 2)

Eine von Frequenzpunkten aus gut sichtbare Einrichtung profitiert von einer hohen Wahrnehmung. Dadurch werden potenzielle Nachfrager auf die Einrichtung aufmerksam. Frequenzpunkte sind u.a. touristische Fokussierungspunkte, Orte mit hoher Passantenfrequenz aber auch stark befahrene Verkehrsstrassen. Im Idealfall profitiert die Anlage von Spontanbesuchen, zumindest aber von Besuchen, die durch die Wahrnehmbarkeit ausgelöst werden. Vor allem an stark frequentierten Standorten kann eine gut sichtbare und optisch ansprechende Freizeiteinrichtung in hohem Maße Nachfrage über Wahrnehmung generieren. Nicht zuletzt ist die Sichtbarkeit auch für die Gewinnung von Projektpartnern und Förderern relevant.

Bewertungskriterium SICHTBARKEIT - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Sichtbarkeit ist nur von der Warnow aus (Schiffsverkehr) und vom gegenüberliegenden Ufer (Industrieanlagen) gegeben - Stark frequentierte Punkte sind in unmittelbarer Standortumgebung nicht vorhanden - Keine Sichtbarkeit von den Verkehrswegen 	<ul style="list-style-type: none"> - Durch die exponierte Lage ist eine hohe Sichtbarkeit/Wahrnehmung gegeben, wasserseitig von der Warnow aus und dem gegenüberliegenden Stadtteil Gehlsdorf wie auch in Richtung Innenstadt - Hohe Passantenfrequenz der Rostocker Innenstadt - Hohe Verkehrsfrequenz der L22 auf Höhe Warnowufer/Am Strande - Hanse Sail mit bis zu 1 Mio. Besucherfrequenz und weitere Veranstaltungen am Standort und im direkten Umfeld
Punkte: 0 Gewichtet: 0	Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6
Begründung	
Deutlich eingeschränkte lagebezogene Wahrnehmbarkeit. Frequenzpunkte, von denen aus der Standort wahrgenommen werden kann, fehlen. Das Kriterium wird nicht erfüllt.	Exponierte Lage garantiert hohe Wahrnehmung und Sichtbarkeit. Stark ausgeprägte Frequenzpunkte im direkten Umfeld. Kriterium wird in idealtypischer Weise erfüllt.

Standortimage/Bekanntheit (Gewichtungsfaktor 2)

Das Image eines Standortes ist ein zu berücksichtigender Faktor bei der Lagebewertung. Ein positiv besetzter, bereits etablierter („gelernter“) Freizeitort generiert aus sich heraus Nachfrage und sorgt dafür, dass Zielgruppen den Standort vorbehaltlos akzeptieren. Die am Standort vorhandenen Angebote bestimmen das Image eines Freizeitstandortes mit. Bestehen im Umfeld des Projektareals schon Angebote und ist dieses Umfeld damit bereits als „Destination“ bekannt, kann dies später im Rahmen der Kommunikationspolitik erhebliche Vorteile bringen. Somit sind die Nachfrageimpulse ausge-

hend vom Image des Standortes und seines Umfeldes ein nicht zu unterschätzendes Standortkriterium.

Bewertungskriterium STANDORTIMAGE/BEKANNTHEIT - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Standort ist durch IGA 2003 bekannt; IGA war mit über 2,6 Mio. Besuchern ein Publikumserfolg und hat den Standort positiv geprägt - Negativ wirkende öffentliche Diskussion und Wahrnehmung bezogen auf defizitären Betrieb, sowohl der IGA 2003 wie auch der Nachnutzung - Als Freizeitort hat sich der IGA Park in hohem Maße etabliert, sowohl als Naherholungsareal wie auch durch zahlreiche Veranstaltungen und die maritimen Ausstellungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Stadthafen befindet sich seit den 1990er Jahren in einem Entwicklungsprozess, der durch das Konzept „Maritime Meile“ weiter vorangetrieben werden soll - Im Stadtgefüge hat sich der Standort als Freizeitort etabliert - Hanse Sail als Großevent, diverse weitere Veranstaltungen wie auch etablierte stationäre Angebote begründen eine hohe Bekanntheit - Zugleich fehlt heute ein harmonisches Gesamterscheinungsbild, das Image ist noch geprägt von der lückenhaften Entwicklung und fehlenden Atmosphäre außerhalb von Veranstaltungen
Punkte: 2 Gewichtet (2 x 2 =) 4	Punkte: 2 Gewichtet (2 x 2 =) 4
Begründung	
<p>Die gute Bewertung resultiert aus der hohen Bekanntheit durch die IGA 2003 und die Etablierung als Freizeitort in der Folgezeit. Die Negativdiskussionen um Finanzdefizite und Entwicklungsbedarfe schadet dem Ansehen und Image, so dass eine insgesamt gute Bewertung als angebracht erscheint.</p>	<p>Stadthafen war historisch bedingt lange von der Stadtentwicklung abgeschnitten. Das Areal bietet enormes Entwicklungspotenzial. Mit Umsetzung der „Maritimen Meile“ wird sich das Gesamterscheinungsbild und damit verbunden auch das Image weiterhin positiv verändern.</p> <p>Durch Veranstaltungen wie Hanse Sail und Pfingstmarkt wie auch historisch bedingt verfügt der Standort über eine hohe Bekanntheit und wird positiv wahrgenommen.</p>

Vorhandene Frequenzen (Gewichtungsfaktor 2)

Die am Standort und im direkten Umfeld bereits vorhandenen Frequenzen stellen ein existentes Nachfragepotenzial dar, aus dem Besuche generiert werden können. Auch wenn die Einrichtung nicht spontan besucht wird, so können Passanten durch die Wahrnehmung zu einem späteren Besuch animiert werden. Auch die unmittelbare Nähe zu freizeitaaffinen und touristischen Zielgruppen ist in diesem Kontext positiv zu werten. Sichtbarkeit und vorhandene Frequenzen sind demnach zwei Kriterien, die im Zusammenspiel einen immensen Erfolgsfaktor für Freizeitattraktionen darstellen.

Bewertungskriterium VORHANDENE FREQUENZEN - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Vorhandenes Besuchsaufkommen liegt aktuell (Jahr 2016) bei rund 125.000 p.a., davon ca. 36.000 p.a. mit Museumsbesuch - Positive Entwicklung der Besuchszahlen, jedoch auf niedrigem Niveau⁸ - HanseMesse mit durchschnittlich 300.000 Besuchen p.a. – Synergien mit der Messe sind nicht bekannt, sollen jedoch stimuliert werden 	<ul style="list-style-type: none"> - Unmittelbare Nähe zur Innenstadt mit ihren hohen Frequenzen; freizeit- und tourismusaffine Frequenzen umfangreich vorhanden - Diverse Kulturangebote wie Bühne 602 – Compagnie de Comédie, M.A.U. Club, Sommerprogramm des Volkstheaters in Halle 207 und auf Headgehalbinsel - Temporäre Nutzungen (z.B. Zirkus Fantasia) und Veranstaltungen, insb. Hanse Sail und Pfingstmarkt - Diverse Gastronomieangebote - Frequenzen durch Wassersport und Schiffsverkehr
Punkte: 1 Gewichtet (2 x 1 =) 2	Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6
Begründung	
Besuchszahlen des IGA Parks und des Museums sind vergleichsweise niedrig, das Frequenzaufkommen erfüllt lediglich die Mindestanforderungen.	Hohes Frequenzaufkommen am Standort und im unmittelbaren Umfeld.

⁸ Die Gästezahl im IGA Park ist seit dem Jahr 2010 von knapp 100.000 auf rund 125.000 im Jahr 2016 gestiegen. Auch das Traditionsschiff zeigt eine positive Entwicklung: im Durchschnitt der letzten fünf Jahre wurden gut 34.000 Besucher pro Jahr verzeichnet (Quelle: IGA Rostock 2003 GmbH).

Umfeldsituation/-qualität (Gewichtungsfaktor 2)

Die Lagequalität des Standortes wird durch die Attraktivität des Umfeldes mitbestimmt. Bewertungsgrundlage sind u.a. Ausblicke vom Gelände, natürliche (z.B. Grün- oder Wasserflächen) und künstliche (z.B. Bebauung) Besonderheiten. Wasserlagen haben erfahrungsgemäß eine hohe Anziehungskraft und sind somit positiv zu werten. Blickbeziehungen und Nachbarschaften zu Gewerbe- und Industrieanlagen (sofern sie den Freizeitwert und die Verweilqualität beeinträchtigen) sind hingegen als negativ einzustufen. Berücksichtigt werden auch die Entwicklungspläne im Umfeld der Projektareale.

Bewertungskriterium UMFELDSITUATION/-QUALITÄT - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Sehr hohe Qualität durch gestaltete Parkanlage und direkten Wasserbezug - Maritimer Themenbezug als Bestandteil des IGA Konzeptes - Wasserseitige Kulisse mit Überseehafen (industriell geprägt, hier jedoch nicht negativ auszulegen) - Park und Museum wirken als Einheit 	<ul style="list-style-type: none"> - Direkter Wasserbezug - Lebendiger Hafen - Attraktive Kulisse zwischen Warnow und historischer Altstadt - Derzeit qualitative Mängel der in Entwicklung befindlichen Fläche
Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6	Punkte: 2 Gewichtet (2 x 2 =) 4
Begründung	
Für eine maritime Freizeitanlage zeigt sich das Umfeld in einer idealtypischen Art und Weise. Das Kriterium wird vollumfänglich erfüllt.	Umfeld weist alle Voraussetzungen auf, um für das MEZ idealtypisch ausgeprägt zu sein. Aus derzeitiger Sicht muss die Bewertung noch verhalten ausfallen (ein Punkt Abzug).

Externe Einflüsse (Gewichtungsfaktor 1)

Der Einfluss des Standortumfelds auf den Freizeitwert eines Standorts kann gravierend sein. So beeinträchtigen beispielsweise Lärm, optische Störquellen oder unangenehme Gerüche den Erlebniswert von Freizeitanlagen erheblich. Bei reinen Indoor-Angeboten ist die Relevanz dieses Standortkriteriums geringer, jedoch nicht zu vernachlässigen.

Zu den konzeptionellen Leitlinien des MEZ zählt ein gestalteter Außenbereich, der das Angebot abrunden und ein wichtiger Bestandteil der Gesamtattraktivität sein soll. Daher wirken externe Einflüsse unmittelbar.

Bewertungskriterium EXTERNE EINFLÜSSE - Gewichtungsfaktor 1 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Im Zuge der Standortbegehung konnten keine negativen Einflüsse festgestellt werden - Verkehrslärm der B105 ist nicht oder kaum wahrnehmbar - Überseehafen als Industrieanlage prägt den Standort optisch und ist auch akustisch wahrnehmbar; für das MEZ ist dieses Umfeld jedoch nicht negativ auszulegen 	<ul style="list-style-type: none"> - Im Zuge der Standortbegehung wurde eine für Innenstädte typische Lärmkulisse festgestellt - L22 verursacht Verkehrslärm - Wasserseitige Lärmquellen durch maritime Nutzung sind teilweise vorhanden, jedoch für das MEZ nicht negativ zu werten
Punkte: 3 Gewichtet (1 x 3 =) 3	Punkte: 1 Gewichtet (1 x 1 =) 1
Begründung	
Keine negative Ausprägung feststellbar. Optische und akustische Kulisse des Überseehafens wird nicht negativ bewertet.	Typische Einflüsse einer innerstädtischen, zentralen Lage. Wasserseitige Einflüsse werden wie auch im IGA Park nicht negativ gewertet. Vor allem der Verkehrslärm begründet die Einstufung im Bereich der Mindestanforderung.

Zusammenfassung der Kriterien betreffend die Lage:

Die Bewertung anhand der Lagekriterien führt zu folgendem Ergebnis (grün markiert sind positive Ausprägungen im Sinne besonderer Standortqualitäten, hellrot/apricot markiert sind Kriterien mit niedriger Punktezahl im Sinne von Standortdefiziten/-schwächen):

Kriterium	Gewichtung	Max. Punkte	IGA Park		Stadthafen	
			Punkte	Punkte gew.	Punkte	Punkte gew.
Zentralität	2	6	1	2	3	6
Sichtbarkeit	2	6	0	0	3	6
Standortimage/ Bekanntheit	2	6	2	4	2	4
Vorhandene Frequenzen	2	6	1	2	3	6
Umfeldsituation/ -qualität	2	6	3	6	2	4
Externe Einflüsse	1	3	3	3	1	1
Gesamt	-	33	10	17	14	27
Gesamt (%)	-	100%	-	52%	-	82%

Der Standort Stadthafen zeigt bezogen auf die Lage eine deutlich bessere Bewertung als der IGA Park. Auf Grundlage der gewichteten Punktevergabe erreicht er 27 (82 %) der maximal möglichen 33 (100 %) Punkte.

So liegen die Stärken des Standortes Stadthafen in seiner zentralen und sichtbaren Lage sowie den umfangreichen vorhandenen Frequenzen. Der Standort IGA Park überzeugt insbesondere durch seine Umfeldqualität und keinerlei negativen externen Einflüssen.

4.2 Kriterien betreffend die Konditionen und Restriktionen

Für die Bewertung der Konditionen und Restriktionen der beiden Mikrostandorte ist es erforderlich, die Baufelder zu konkretisieren.

IGA Park

Gemäß rechtsgültigem Bebauungsplan Nr. o6.SO.48.2 vom 29. Mai 2002 mit der Bezeichnung „Uferzone Schmarl“ ist für eine mögliche landseitige Kulturnutzung das in der nachfolgenden Abbildung orange gekennzeichnete Baufeld mit der Nr. 9 ausgewiesen. Das Grundstück hat eine Größe von 2.064 m².



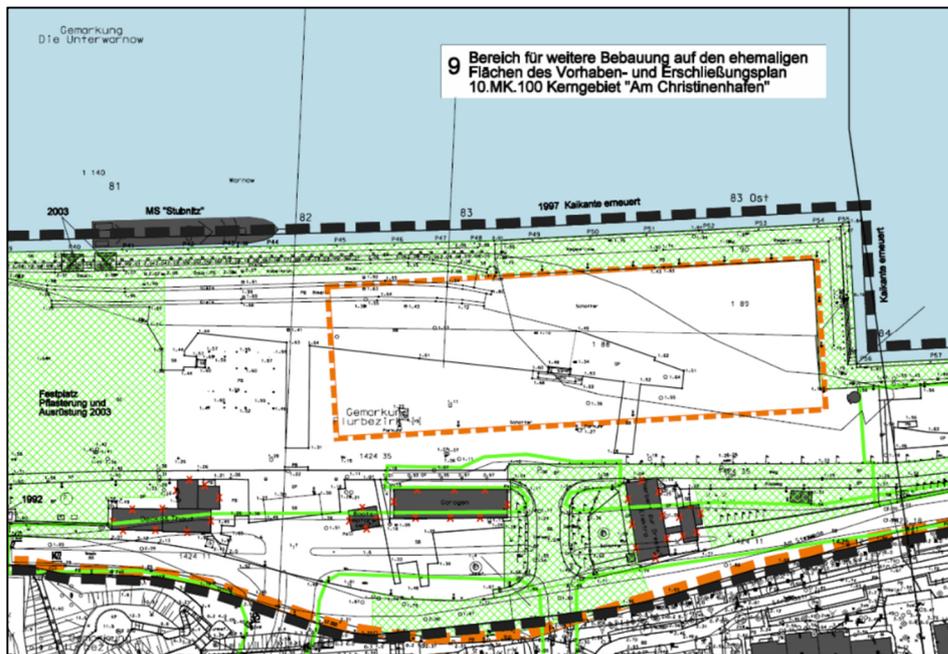
IGA Park
Baufeld Nr. 9

Rund 2.100 m²
bebaubare
Grundfläche

Bildquelle: Geoport HRO (Internet www.geoport-hro.de)

Stadthafen

Gemäß Rahmenplan Stadthafen (1. Fortschreibung, Dezember 2005) ist im Teilbereich Christinenhafen das in der nachfolgenden Abbildung orange umrandete Baufeld ausgewiesen. Die Grundstückgröße beträgt ca. 13.000 m².



Bildquelle: Rahmenplan Stadthafen Rostock, 1. Fortschreibung, Vorausschau: Stadthafen 2005, Plan-Nr. 12a

Hinweis:

Für den Flächenbedarf des MEZ gibt es keine verbindlichen Vorgaben. Grundsätzlich kann der Flächenbedarf entweder über die Konzeption (z.B. benötigte Ausstellungsfläche zur Umsetzung des zugrundeliegenden Ausstellungskonzeptes) oder über die marktseitig ermittelten Kapazitätserfordernisse (betriebswirtschaftlich sinnvolle Kapazitäten zum Bedienen des prognostizierten Besuchsaufkommens) ermittelt bzw. abgeleitet werden. Im derzeitigen frühen Planungsprozess sowie als Gegenstand einer Machbarkeitsstudie ist es sinnvoll, die Kapazitäts- und Flächenerfordernisse marktseitig zu ermitteln. Dies erfolgt im Zuge von Kapitel „6. Wirtschaftlichkeit“.

Flächenverfügbarkeit – quantitativ (Gewichtungsfaktor 2)

Wie vorab erläutert gibt es keine Vorgaben betreffend die Mindestgröße des benötigten Baugrundstücks. Die konzeptionellen Vorüberlegungen je Mikrostandort geben jedoch einen ersten Eindruck, in welchen Größenordnungen bisher geplant wurde:

- **IGA Park:** Im Entwicklungskonzept für den IGA Park Rostock (erstellt durch Hager Partner AG, Berlin, in Kooperation mit Holzer Kobler Architekturen GmbH und Runze & Casper Werbeagentur GmbH, 2013) wird ein Raumprogramm für einen Neubau mit 3.300 m² BGF abgebildet.
- **Stadthafen:** Im Abschlussbericht der Projektgruppe „Maritime Meile im Stadthafen Rostock“ aus dem Jahr 2015 wird eine Bruttogeschossfläche von 6.000 m² abgebildet.

Aus Sicht der Gutachter können die oben genannten Bruttogeschossflächen als grobe Richtwerte dienen. Hierbei ist zu beachten, dass die marktseitig und betriebswirtschaftlich sinnvollen Kapazitäten, die im Zuge der Wirtschaftlichkeitsberechnungen ermittelt werden (siehe hierzu Kapitel 6), je Standort unterschiedlich ausfallen können. Ausgangsbasis der Kapazitätsermittlung ist das zu erwartende Gästeaufkommen gemäß Besuchsprognose.

Die nun folgende Bewertung der quantitativen Flächenverfügbarkeit legt die zur Verfügung stehende Grundfläche und die realisierbare Bruttogeschossfläche zugrunde. Die Grundfläche sollte ausreichend groß sein, um zumindest die frei zugänglichen Bereiche und Angebote (Foyer, Kasse, Shop, Gastronomie) auf einer Ebene – im Erdgeschoss – unterzubringen. Die eigentlichen Ausstellungsflächen können im Obergeschoss untergebracht werden. Die zulässige Geschossigkeit und Gebäudehöhe werden im Bebauungsplan geregelt. Für Freizeitanlagen gilt hierbei grundsätzlich: eine Unterbringung des Flächenbedarfs auf zwei Geschossen ist positiver zu werten als die Notwendigkeit, die Flächen über drei oder gar vier Geschosse verteilen zu müssen. Gründe hierfür sind u.a.: ein Etagenwechsel bedeutet stets ein Bruch der Erlebnisdramaturgie; zudem steigt mit jeder zusätzlichen Etage der Kostenaufwand für Sicherheitsmaßnahmen und Entfluchtung sowie Behindertengerechtigkeit. Positiv ist demnach, wenn die Grundfläche auch die Unterbringung der Ausstellungsflächen auf einer Ebene ermöglicht.

Des Weiteren ist eine ausreichende Flächenverfügbarkeit, die Erweiterungsflächen bietet und somit eine Anlagenerweiterung im Zeitablauf ermöglicht, ebenfalls positiv in der Bewertung zu berücksichtigen.

Die der Bewertung zugrunde zu legenden Flächenpotenziale sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

FLÄCHENVERFÜGBARKEIT		
Kriterium	IGA Park	Stadthafen
Grundfläche	ca. 2.100 m ²	ca. 13.000 m ²
Festsetzungen laut B-Plan	Grundflächenzahl: 0,6 Anzahl Vollgeschosse: 2 Bauweise: offen Bauhöhe: max. 13,5 m	B-Plan nicht vorhanden
Bruttogeschossfläche	Je Geschoss: 2.100 x 0,6 = 1.260 m ² Anzahl Vollgeschosse: 2 1.260 x 2 = 2.520 m ² Staffelgeschoss: 2.260 x 0,75 = 945 m ²	Eine maximal zulässige BGF kann nicht ermittelt werden, da kein B-Plan für die Fläche existiert
Fazit	Gemäß Festsetzungen im gültigen B-Plan sind rund 2.500 m² BGF zulässig. Unter Berücksichtigung eines zusätzlichen Staffelgeschosses könnten rund 3.500 m² realisiert werden.	Über das Maß der baulichen Nutzung können keine konkreten Aussagen getroffen werden. Bei der gegebenen Grundfläche kann jedoch von einem ausreichend hohen Maß an BGF ausgegangen werden.

Quelle: B-Plan Hansestadt Rostock Nr. 06.SO.48.2 „Uferzone Schmarl“ vom 29.05.2002; FN-Plan Hansestadt Rostock für den Stadthafen, Flächenkennziffer SO.11.3 vom 02.12.2009; RGS Studie Maritim-Touristisches Zentrum, Entwurf, Stand Dezember 2016

Die in der Tabelle beschriebene quantitative Flächenverfügbarkeit bildet die Grundlage für die nachfolgende Bewertung.

Bewertungskriterium FLÄCHENVERFÜGBARKEIT (quantitativ) - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Die zur Bebauung ausgewiesene Grundfläche und die darauf realisierbare BGF sind begrenzt, können jedoch die für den Standort angedachte Dimensionierung (3.300 m² BGF gemäß Entwicklungskonzept) abbilden - Je Vollgeschoss stehen ca. 1.260 m² BGF zur Verfügung, mit zusätzlichem Staffelgeschoss in Summe rund 3.500 m² BGF - Umliegende Grünflächen als potenzielle Erweiterungsflächen (bei Änderung des B-Plans) 	<ul style="list-style-type: none"> - Umfangreiche Grundfläche bietet Gestaltungsfreiheit und limitiert das Konzept nicht - In Abhängigkeit des noch zu erstellenden B-Plans erscheint es als realistisch, dass eine BGF-Zahl gemäß bisheriger Planung von 6.000 m² und mehr unproblematisch umgesetzt werden kann - Erweiterungsflächen sind vor diesem Hintergrund ebenfalls vorhanden
Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6	Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6
Begründung	
<p>Für eine mittelgroße Attraktion ist das ausgewiesene Baugrundstück ausreichend; zugleich limitiert es das Konzept architektonisch und inhaltlich. Im Entwicklungskonzept IGA Park wurde die umliegende Grünfläche für einen Konzeptentwurf genutzt. Ob dies genehmigungsfähig ist kann nicht beurteilt werden. Nach Rücksprache mit dem Stadtplanungsamt ist eine Änderung des B-Plans zur Ausweisung eines größeren Grundstücks vorstellbar, so dass die festzustellende Limitierung gemäß derzeit gültigem B-Plan nicht negativ gewertet wird.</p>	<p>Die Flächenverfügbarkeit ist umfangreich und lässt keinerlei quantitative Limitierung erwarten. Es kann daher die volle Punktezahl vergeben werden.</p>

Flächeneignung – qualitativ (Gewichtungsfaktor 2)

Neben der rein quantitativen Flächenverfügbarkeit ist die Flächeneignung bezogen auf Qualitäten wie Flächenzuschnitt, Geländetopografie oder auch funktionale Anbindungen ein weiteres Kriterium von hoher Bedeutung.

Der Flächenzuschnitt sollte gestalterische Spielräume ermöglichen und aufgrund seiner Topografie keine zusätzlichen Bau- und Erschließungskosten verursachen. Schmale und länglich geschnittene Standorte wirken limitierend und stellen höhere Anforderungen an die Raumprogramme und das Design als quadratische Zuschnitte. Wenn sich im Umfeld bereits korrespondierende Nutzungen befinden, so sind auch funktionale Anbindungen zu beachten.

Bewertungskriterium FLÄCHENEIGNUNG (qualitativ) - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Nahezu quadratisches Grundstück mit leichter Reduzierung und Abrundung der westlichen und nördlichen Grundstücksbegrenzung - Die vier Außenseiten des Grundstücks haben eine grob ermittelte Länge von mind. 40 bis 45 m - Ebenerdiges Grundstück - Direkte funktionale Anbindung an das Traditionsschiff (im Sinne eines zentralen Zugangs für beide Einrichtungen) ist derzeit nicht möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - Rechteckiges Grundstück mit den Ca.-Maßen 60 m x 200 m - Ebenerdiges Grundstück - Direkte funktionale Anbindung an Umfeldnutzungen, land- und wasserseitig, ist möglich
Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6	Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6
Begründung	
<p>Keine Restriktionen in Bezug auf Flächenzuschnitt und Topografie feststellbar. Direkte funktionale Anbindung an das Traditionsschiff ist nicht umsetzbar. Dies steht jedoch in Zusammenhang mit dem konkreten Konzept und betriebsbezogenen Kosten und wird daher nicht negativ berücksichtigt.</p> <p>Auch hier gilt es festzuhalten, dass der B-Plan im Zuge eines konkreten Baukonzeptes angepasst werden kann.</p>	<p>Keine Restriktionen feststellbar.</p>

Eigentumsverhältnisse (Gewichtungsfaktor 1)

Eine klare Eigentümerstruktur schafft Planungssicherheit und ist demnach positiv zu werten bzw. oftmals Grundvoraussetzung für die grundstücksbezogene Planung. Bei öffentlichen Freizeiteinrichtungen, wie dem MEZ, ist zudem davon auszugehen, dass eine marktübliche Refinanzierung der Grundstückskosten nicht zu erwarten ist. Vielmehr sind Museen oder museumsähnliche Attraktionen meist darauf angewiesen, dass das Grundstück nicht oder nur in geringem Maße refinanziert werden muss. Vor diesem Hintergrund sind Grundstücke als vorteilhaft anzusehen, die sich im öffentlichen (oder gemeinnützigen) Eigentum befinden.

Der rein wirtschaftlichen Grundstücksverwertung im Sinne einer größtmöglichen Rendite bzw. eines größtmöglichen Verkaufspreises steht bei Grundstücken im öffentlichen Eigentum die Verpflichtung zur Daseinsvorsorge (z.B. Schaffung von Kulturangebot) gegenüber. Zudem sind für die öffentliche Hand neben der reinen Eigenwirtschaftlichkeit einer Grundstücksnutzung die regionalökonomischen Effekte (wie z.B. Kaufkraftzufluss, Strukturwandel, Tourismusförderung, Schaffung von Arbeitsplätzen, Attraktivität als Wohn- und Arbeitsstandort) relevant. Auch dies spricht dafür, dass Grundstücke, die sich im öffentlichen Eigentum befinden, für Projekte wie das MEZ vorteilhaft sind.

Zu beachten sind zudem die derzeitigen Nutzer, Betreiber oder Verwalter der Grundstücke, denn diese können Einfluss auf die Grundstücksverwertung und -beplanung ausüben.

Bewertungskriterium EIGENTUMSVERHÄLTNISSE - Gewichtungsfaktor 1 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Die Flächen sind im Eigentum der Hansestadt Rostock - IGA Rostock 2003 GmbH verwaltet die Flächen und betreibt das heutige Museum; dies ist im Gesellschaftsvertrag geregelt - Standortbezogene Maßnahmen können Einfluss auf den Gesellschaftsvertrag und die Finanzen der IGA Rostock 2003 GmbH haben, für die der Museumsbetrieb ein wesentliches Tätigkeitsfeld darstellt 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Flächen sind im Eigentum der Hansestadt Rostock - Nutzungskonflikte sind zu beachten, werden jedoch separat bewertet

Punkte: 3 Gewichtet (1 x 3 =) 3	Punkte: 3 Gewichtet (1 x 3 =) 3
Begründung	
Öffentliches Grundstück mit voller Planungs- und Verwertungshoheit durch die Hansestadt Rostock. IGA Rostock GmbH als Verwalter und Nutzer ist eine 100%ige Tochter der Hansestadt Rostock. Eigentumsrechtlich sind die Rahmenbedingungen erfüllt.	Öffentliches Grundstück mit voller Planungs- und Verwertungshoheit durch die Hansestadt Rostock.

Planungsrecht (Gewichtungsfaktor 1)

Die Bauleitplanung bestimmt das Maß und die Art der baulichen Nutzung. Ist ein rechtskräftiger Bebauungsplan (B-Plan) vorhanden, so ist dort die vorgesehene Nutzung und deren mögliche Kapazität, verbunden mit Gestaltungsspielräumen (architektonische Freiheit), festgesetzt.

Für das MEZ darf gemäß den konzeptionellen Leitlinien unterstellt werden, dass die Umsetzung einer hochattraktiven Immobilie als Neubau angestrebt wird, die das maritime Leitthema auch in der Architektursprache, d.h. der Gestaltung der Außenhülle, umsetzt und als Eyecatcher im stadträumlichen Kontext fungiert. Umsetzungs- und Nutzungsbeschränkungen, wie z.B. Denkmal- oder Ensembleschutz, sind demnach negativ zu werten.

Bewertungskriterium PLANUNGSRECHT - Gewichtungsfaktor 1 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Rechtsgültiger B-Plan „Uferzone Schmarl“ Nr. 06.SO.48.2 vom 29.05.2002 - Sondergebiet Kultur, zulässig sind maritim-touristischen und kulturellen Zwecken dienende Gebäude - Gestaltungsfreiheit kann vor diesem Hintergrund als gegeben an- 	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung einer Maritimen Meile durch Bürgerschaft beschlossen (Beschluss Nr. 2015/BV/1104) - Rechtskräftiger FN-Plan der Hansestadt Rostock für den Stadthafen, Flächenkennziffer SO.11.3 vom 02.12.2009 - Sondergebiet Stadthafen, zulässig sind Einrichtungen und Anlagen mit

genommen werden - B-Plan limitiert Maß der baulichen Nutzung	maritim-touristischer Nutzung - Christinenhafen mit herausragender Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Anbindung an die historische Altstadt
Punkte: 3 Gewichtet (1 x 3 =) 3	Punkte: 2 Gewichtet (1 x 2 =) 2
Begründung	
Rechtskräftiger B-Plan, der die Anforderungen eines landseitigen Ausstellungsgebäudes berücksichtigt. Sondergebietsfläche mit ca. 2.100 m ² Grundfläche für maritim-touristische und kulturelle Zwecke festgesetzt. Limitierende Faktoren betreffend das Maß der baulichen Nutzung führen zu keinem Punktabzug (vgl. hierzu Kriterium Flächenverfügbarkeit).	Rechtskräftiger FN-Plan und Rahmenplan für den Stadthafen, die eine maritim-touristische Nutzung benennen. Christinenhafen mit herausragender Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung. Restriktive Faktoren sind nicht feststellbar. B-Plan ist noch zu erstellen. Dauer und Aufwand bedeuten zeitliche Verzögerung und Planungsunsicherheit (demokratischer Prozess). Daher ein Punkt Abzug.

Nutzungskonflikte (Gewichtungsfaktor 2)

Durch die Bebauung eines Grundstücks können sich Nutzungskonflikte ergeben, beispielsweise dadurch, dass die bisherige Nutzung des Grundstücks wegfällt oder auch durch den Einfluss, die die neue Nutzung auf die Umgebung ausübt. Es ist daher zu beleuchten und zu bewerten, welche Nutzungskonflikte absehbar oder möglich sind.

Konkret zu beleuchten sind die derzeitigen Nutzungen und standortbezogenen Interessensgruppen. Ebenso ist abzuwägen, ob der Neubau Konflikte verursacht, z.B. durch das zu erwartende Verkehrsaufkommen, die Parkplatzbedarfe oder Lärmemissionen. Grundsätzlich gilt: betroffene Bürger und Anwohner sollten frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden werden, um Konflikte zu vermeiden.

Bewertungskriterium NUTZUNGSKONFLIKTE - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Grundstück ist für eine museale, maritim-touristische Nutzung vorgesehen – derzeit findet dort keine dauerhafte Nutzung statt - IGA Park ist auf hohe Besucherzahlen ausgelegt, Park- und Museumsbetrieb sind etabliert, Nutzungskonflikte sind nicht bekannt - Höheres Verkehrsaufkommen sollte mit der vorhandenen Infrastruktur verträglich sein - Konflikte mit Anwohnern sind nicht bekannt 	<ul style="list-style-type: none"> - Christinenhafen ist derzeit Brachfläche mit temporärer Nutzung für Veranstaltungen (u.a. Hanse Sail, Pfingstmarkt und Zirkus Fantasia) und Stellplatzfläche für Pkw - Einfluss auf bestehende temporäre Nutzungen (vor allem Hanse Sail) vorhanden, mit zu erwartenden finanziellen Auswirkungen durch Flächeneinbußen - Wegfall der Stellplätze, dadurch Bedarf neuer Stellplätze im Bereich Innenstadt und Stadthafen (derzeit ungeklärt); durch mögliche Bebauung des benachbarten Areals Bussebart könnte eine weitere Veranstaltungs- und Stellplatzfläche wegfallen - Für das MEZ sind die Frequenzen der Veranstaltungen positiv
Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6	Punkte: 2 Gewichtet (2 x 2 =) 4
Begründung	
<p>Derzeit sind keine Nutzungskonflikte feststellbar.</p>	<p>Konfliktpotenzial mit derzeitiger temporärer Nutzung vorhanden. Vor allem bei der Hanse Sail wird mit gravierenden Einschnitten, damit verbunden Veränderungen und finanziellen Einbußen, gerechnet.</p> <p>Für das MEZ sind die Frequenzen durch Veranstaltungen am Standort positiv. Für die Stadtentwicklung ist die Fläche von enormer Bedeutung. Hierbei geht es nicht nur um das MEZ, sondern um eine ganzheitliche Entwicklung des Stadthafens, die durch die Stadt beschlossen wurde.</p> <p>Dennoch sind die Nutzungskonflikte zu würdigen, was durch den Abzug eines Punktes erfolgt.</p>

Ergänzende Anmerkung zum Kriterium Nutzungskonflikte und dem Standort Christinenhafen:

Historisch bedingt war der Stadthafen über Jahrzehnte ein abgesperrtes Gebiet. In Folge der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten und der Nutzungsveränderungen im Stadthafen wurde das Areal geöffnet. Die Stadt hat seitdem die besondere Situation, dass mit dem Kernbereich des Stadthafens eine Brachfläche für Großveranstaltungen genutzt werden kann. Dies ist der Hintergrund der Hanse Sail, die seit 1991 auf dem Areal zwischen Headgehalbinsel und Christinenhafen ausgetragen wird.

Parallel dazu wurde der Stadthafen im Kontext der städtebaulichen Entwicklung Rostocks sukzessive entwickelt und befindet sich in einem laufenden Veränderungsprozess. Für die Stadtentwicklung ist das Gebiet von enormer Bedeutung. Die Umsetzung einer Maritimen Meile ist durch die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock beschlossen (siehe oben). Das Projekt MEZ kann in diesem Zusammenhang ein sehr wesentliches Element darstellen, ist jedoch auch nur ein Teil der angeschobenen Gesamtentwicklung.

Aus Sicht der Gutachter kann es dem Standort Christinenhafen und dem dieser Studie zugrundeliegenden Projekt MEZ nicht in hohem Maße negativ angerechnet werden, dass sich die bestehenden temporären Nutzungen den baulichen Veränderungen anpassen müssen. Legitimiert wird das Projekt MEZ durch den Beschluss der Hansestadt Rostock, den Stadthafen zu entwickeln. Ein Nutzungskonflikt ist somit objektiv feststellbar und wird in der Bewertung berücksichtigt, er wird zugleich flankiert von der grundsätzlichen Entscheidung der Hansestadt Rostock, Nutzungsveränderungen im Sinne einer städtebaulich gewollten Entwicklung herbeizuführen.

Zu erwähnen ist, dass die Nutzungskonflikte mit den Interessensgruppen wie Großmarkt Rostock und Hanse Sail Büro erörtert wurden. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sich die Nutzungskonflikte auf die Großveranstaltung Hanse Sail fokussieren. Zweifelsfrei sind die Anpassungsbedarfe durch den Wegfall von Veranstaltungsflächen gravierend, stellen jedoch nicht in Frage, dass die Hanse Sail auch zukünftig durchgeführt werden kann. Konkrete konzeptionelle und finanzielle Auswirkungen sind bisher nicht ausreichend untersucht und konnten daher nicht in die Bewertung einfließen.

Technische Erschließung/Altlasten (Gewichtungsfaktor 1)

Zur technischen Erschließung eines Grundstücks gehören Versorgungsleitungen (Strom-, Gas- und Fernwärmeleitungen sowie Leitungen zur Trinkwasserversorgung), Entsorgungsleitungen (Abwasser und Oberflächenwasser) und Kommunikationsleitungen (Telefon, Internet, Kabelfernsehen). Die Erschließung umfasst bauliche Maßnahmen, aber auch rechtliche Regelungen zur Herstellung der Nutzungsmöglichkeiten. Die Kosten für die Erschließung sind Bestandteil der DIN 276 (Kostenermittlung im Hochbau) und werden durch Architekten und Ingenieure ermittelt.

Die Bewertung dieses Kriteriums im Kontext der vergleichenden Standortprüfung für die Umsetzung einer Freizeitattraktion kann nur dahingehend erfolgen, ob an den Mikrostandorten technische Infrastruktur im Sinne von Medien und Leitungen vorhanden sind. Die Nutzbarmachung und die damit verbundenen Kosten entziehen sich der Bewertung.

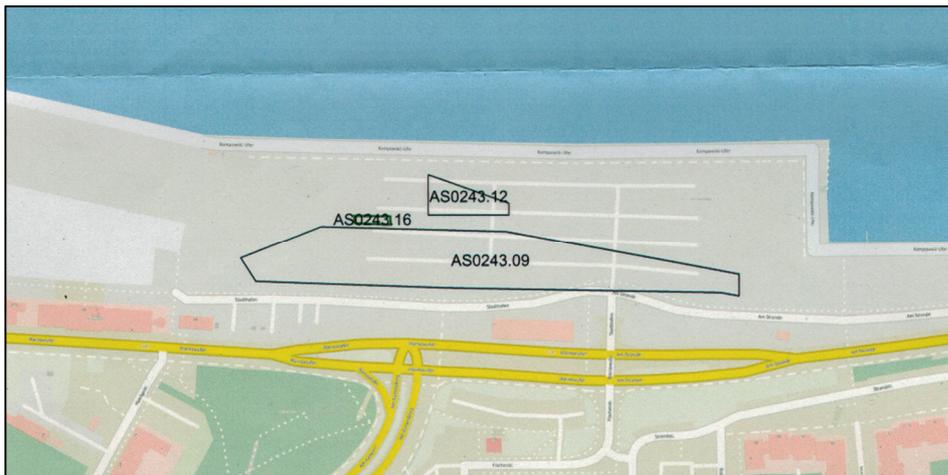
Ebenso ist dies beim Thema Altlasten. Wenn bei einem Grundstück eine Altlast vorliegt, so führt dies zu höheren Kosten bei der Erschließung. Als Kriterium der Mikrostandortbewertung gilt es zunächst zu prüfen, ob eine Altlast oder ein Altlastenverdacht vorliegt.

Eine Altlast liegt dann vor, wenn der Boden des Grundstücks durch seine frühere Nutzung eine gesundheits- oder umweltschädliche Veränderung des Erdreichs (Bodenkontamination) oder des Grundwassers (Grundwasserverschmutzung) aufweist, wodurch die durch Rechtsnormen festgelegten Eigenschaften und Qualitäten nicht mehr gegeben sind. Eine Altlastenproblematik ist meist dann angezeigt, wenn auf dem Grundstück mit umweltgefährdenden Stoffen umgegangen wurde.

Nur auf Grundlage einer Boden- und/oder Grundwasseruntersuchung, bei der eine Schadstoffkontamination nachgewiesen wurde, kann eine klare Einstufung als Altlast vorgenommen werden. Gibt es hingegen nur Hinweise auf eine Kontamination, wird von einer Altlastenverdachtsfläche gesprochen. Die Einstufung als Altlast oder Altlastenverdachtsfläche trifft die zuständige Behörde. Oftmals muss hierbei eine Ermessenseinstufung vorgenommen werden.

In den Kommunen werden Altlasten und Altlastenverdachtsflächen im sog. Altlastenkataster erfasst. Die Zuständigkeit liegt meist bei den Umweltbehörden. Auch die Hansestadt Rostock führt ein Altlastenkataster. Die zuständige Stelle ist das Amt für Umweltschutz. Dort wurden für beide Standorte, IGA Park und Stadthafen, Informationen aus dem Altlastenkataster abgefragt. Mit Bescheid vom 12. April 2017 wurde mitgeteilt:

- Für den Bereich IGA Park liegen nach gegenwärtigem Kenntnisstand keine Anhaltspunkte vor, die einen Altlastenverdacht begründen.
- Für einen Teil des Christinenhafens weist unser Kataster Altlastenverdachtsflächen auf (siehe hierzu nachfolgende Abbildung).



Quelle: Amt für Umweltschutz, Abt. Wasser und Boden, Rostock, Bescheid vom 12.04.2017

Die Altlastenverdachtsflächen am Standort Christinenhafen liegen im Randbereich des Planungsareals, das vermutlich mehr zur Kaikante ausgerichtet ist. Ob das mögliche Baugrundstück für das MEZ hiervon betroffen ist, lässt sich nicht abschließend beurteilen. Es kann zum jetzigen Zeitpunkt lediglich festgehalten werden, dass es im Stadthafen Altlastenverdachtsflächen gibt.

Bewertungskriterium TECHNISCHE ERSCHLIESSUNG/ALTLASTEN - Gewichtungsfaktor 1 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Gemäß Auskunft der IGA Park GmbH sind auf dem Gelände alle Leitungen vorhanden. Die Voraussetzungen für eine bauübliche technische Erschließung sind vorhanden. - Es liegt kein Altlastenverdacht vor. 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemäß Auskunft des Hafen- und Seemannsamtes sind im Stadthafen alle Leitungen vorhanden. - Für die bisherigen temporären Nutzungen und Belange war die technische Erschließung gegeben. - Im großräumigen Areal gibt es Altlastenverdachtsflächen, die das Planungsareal für das MEZ tangieren könnten.
Punkte: 3 Gewichtet (1 x 3 =) 3	Punkte: 3 Gewichtet (1 x 3 =) 3
Begründung	
Das Kriterium kann uneingeschränkt positiv bewertet werden.	Technische Anschlussmöglichkeiten sind vorhanden. Die Altlastenverdachtsflächen liegen auf Grundlage der Planzeichnungen außerhalb oder im Randbereich des Planungsareals. Konkrete Restriktionen oder Nachteile lassen sich hieraus zum jetzigen Zeitpunkt nicht ableiten.

Zusammenfassung der Kriterien betreffend die Konditionen und Restriktionen:

Die Bewertung anhand des Kriterienblocks Konditionen und Restriktionen führt zu folgendem Ergebnis (grün markiert ist jeweils das Erreichen der maximalen Punktezahl):

Kriterium	Gewichtung	Max. Punkte	IGA Park		Stadthafen	
			Punkte	Punkte gew.	Punkte	Punkte gew.
Flächenverfügbarkeit	2	6	3	6	3	6
Flächeneignung	2	6	3	6	3	6
Eigentumsverhältnisse	1	3	3	3	3	3
Planungsrecht	1	3	3	3	2	2
Nutzungskonflikte	2	6	3	6	2	4
Technische Erschließung/ Altlasten	1	3	3	3	3	3
Gesamt	-	27	18	27	16	24
Gesamt (%)	-	100%	-	100%	-	89%

Beide Standorte zeigen eine sehr positive Ausprägung der Konditionen und somit keine (IGA Park) oder nur gering ausgeprägte (Stadthafen) Restriktionen. Der IGA Park erfüllt alle Kriterien bestmöglich und erreicht somit volle Punktzahl. Bezogen auf die Kriterien Planungsrecht (fehlender B-Plan) und Nutzungskonflikte (Einfluss auf vorhandene temporäre Nutzung, vor allem Hanse Sail) sind beim Stadthafen Restriktionen zu beachten, die zu der im Vergleich leicht schlechteren Bewertung führen.

4.3 Kriterien betreffend die Erreichbarkeit und die Stellplatzsituation

Pkw-Anbindung – MIV (Gewichtungsfaktor 2)

Die bequeme Erreichbarkeit stellt einen wesentlichen Erfolgsfaktor von Freizeiteinrichtungen dar. Der Anteil der Gäste, die Freizeitangebote mit dem eigenen Pkw besuchen, variiert zwischen den verschiedenen Anlagentypen erheblich. Bei Pkw-orientierten Angeboten, wie z.B. Freizeitparks, liegt der MIV-Anteil bei Werten über 80 %. Bei innerstädtischen und mit dem ÖPNV gut angebotenen Angeboten wie Museen und Ausstellungen ist dieser Wert – je nach Lage und Ausrichtung – deutlich niedriger und bewegt sich i.d.R. in einer Bandbreite zwischen 50 und 60 %. Für nahezu alle Freizeitanlagen gilt jedoch: der Pkw stellt das dominierende Verkehrsmittel zur Anreise dar.

Insofern ist die Pkw-Anbindung für Freizeiteinrichtungen ein hoch zu gewichtendes Kriterium. Unmittelbar damit verbunden ist auch die Ausdehnung des Einzugsgebietes, das sich am dominanten Verkehrsmittel Pkw und somit an Pkw-Fahrzeiten orientiert. Untersuchungen belegen, dass es für Ausflügler entscheidend ist, wie viel Zeit sie zu einem potenziellen Freizeitziel benötigen (Pkw-Fahrzeit) und nicht wie weit es entfernt ist (Distanz in km). Die Anbindung an ein gut ausgebautes Verkehrsnetz erweist sich somit gegenüber anderen Standorten als Wettbewerbsvorteil. Zu beachten ist zudem, dass der Standort gut ausgeschildert ist und der Gast sich mühelos orientieren kann.

Die Stauanfälligkeit der Verkehrswege bleibt in der Bewertung außen vor. Zum einen hat der Freizeitverkehr andere Hauptnutzungszeiten (z.B. Wochenenden und Ferienzeiten) als der Berufsverkehr, zum anderen ist die Verkehrsverträglichkeit auf Grundlage der Besuchsprognose und der damit verbundenen Konkretisierung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens nachgelagert zu prüfen.

Bewertungskriterium PKW-ANBINDUNG (MIV) - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Über Stadtautobahn und Warnowtunnel gute Anbindung an das regionale und überregionale Straßenverkehrsnetz - Fahrzeit von der nächstgelegenen Abfahrt der A19 knapp 10 Min. - Fahrzeit von der nächstgelegenen Abfahrt der A20 ca. 15 Min. - Fahrzeit von Warnemünde Zentrum (Kirchenplatz) knapp 15 Min. - Fahrzeit vom Stadtzentrum (Neuer Markt) ca. 20 bis 25 Min. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vierspurige L22 grenzt unmittelbar ans Grundstück und sorgt für eine leistungsfähige Anbindung an das regionale und überregionale Straßenverkehrsnetz - Fahrzeit von der nächstgelegenen Abfahrt der A19 ca. 10 Min. - Fahrzeit von der nächstgelegenen Abfahrt der A20 ca. 15 Min. - Fahrzeit von Warnemünde Zentrum (Kirchenplatz) ca. 20 bis 25 Min. - Stadtzentrum (Neuer Markt) ist fußläufig erreichbar
Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6	Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6
Begründung	
Das Kriterium kann uneingeschränkt positiv bewertet werden.	Das Kriterium kann uneingeschränkt positiv bewertet werden.

Öffentliche Anbindung – ÖPNV (Gewichtungsfaktor 2)

Der ÖPNV spielt für das Erreichen von Anlagentypen wie Museen und modernen Besucherattraktionen (wie u.a. Science Center, Entertainment-Center, Aquarien) auch aufgrund der hohen Bedeutung der Zielgruppen Schulklassen und Städtetouristen ebenfalls eine wesentliche Rolle. Eine gute Einbindung des Standortes in das öffentliche Personennahverkehrsnetz (ÖPNV) wie auch das überregionale Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln ist demnach zur Aktivierung von nicht-motorisierten Zielgruppen ein Standortvorteil.

Bewertungskriterium ÖFFENTLICHE ANBINDUNG (ÖPNV) - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an das S-Bahn- und Busnetz über Haltestelle Lütten Klein, von dort ca. 1.500 m Fußweg (bei einer Gehgeschwindigkeit von 5 km/h ca. 18 Min. Gehzeit) - Weitere Bushaltestellen der Linie 31 (950 m Fußweg) und der Linie 35 (ca. 660 m Fußweg) mit z.T. dünner Taktung - Schiffsanbindung durch vorhandenen Pier möglich (Warnemünde und Stadthafen) – derzeit jedoch kein Beförderungsangebot - Fahrzeit S-Bahn Warnemünde – Lütten Klein 7 Min. zzgl. Fußweg - Fahrzeit S-Bahn Rostock HBF – Lütten Klein 13 Min. zzgl. Fußweg 	<ul style="list-style-type: none"> - Nächstgelegene Straßenbahn-Haltestelle Kröpeliner Tor in ca. 350 m fußläufiger Entfernung mit hoher Taktung (bei einer Gehgeschwindigkeit von 5 km/h ca. 4 bis 5 Min. Gehzeit) - Fahrzeit S-Bahn/Tram Warnemünde – Kröpeliner Tor 26/27 Min. zzgl. Fußweg - Fahrzeit Tram Rostock HBF – Kröpeliner Tor 8 Min. zzgl. Fußweg - Gehzeit vom HBF zum Stadthafen ca. 20 Min.
Punkte: 1 Gewichtet (2 x 1 =) 2	Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6
Begründung	
<p>IGA Park an sich ist gut angebunden. Durch die lange Gehzeit von den nächstgelegenen Haltestellen erhöht sich die Anreisedauer deutlich und ist zudem mit einem längeren Fußweg verbunden (MEZ wird auch als Schlechtwetterangebot fungieren; diesbezüglich sind längere Fußwege hinderlich).</p> <p>Die Anreise inkl. Fußweg beträgt von Warnemünde 25 Min., von Rostock HBF 31 Min.</p>	<p>Gute bis sehr gute Anbindung an Nah- und Fernverkehr.</p> <p>Die Anreise von Warnemünde ist mit ca. 30 Min. unwesentlich länger als zum IGA Park. Vom HBF beträgt die Anreise knapp 15 Min. inkl. Fußweg.</p> <p>Die ÖPNV-Anbindung sollte bei Umsetzung des MEZ im Stadthafen noch verbessert werden, ist im Vergleich mit dem IGA Park dennoch deutlich positiver zu werten, daher werden 3 Punkte vergeben.</p>

Fußläufige Anbindung – Erreichbarkeit für Fußgänger und Fahrradfahrer (Gewichtungsfaktor 1)

Insbesondere bei innerstädtischen Angeboten ist neben der verkehrstechnischen Erschließung auch die fußläufige Anbindung sowie die Anbindung für Fahrradfahrer zu beachten. Dies gilt insbesondere auch für die frei zugänglichen Angebote wie Gastronomie und Shop, die neben den Ausstellungsbesuchern auf fußläufige Frequenzen am Standort und im unmittelbaren Umfeld angewiesen sind.

Beide Standorte – IGA Park und Stadthafen – sind innerstädtisch gelegen, somit ist auch dieses Kriterium zu beachten, wenn auch im Vergleich zur Pkw- und ÖPNV-Anbindung mit reduzierter Gewichtung.

Bewertungskriterium FUSSLÄUFIGE UND FAHRRAD-ANBINDUNG - Gewichtungsfaktor 1 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Attraktiver Fußweg durch den IGA Park, jedoch zu lange Wege bei schlechtem Wetter (MEZ wird auch als Schlechtwetterangebot fungieren) - Längere Gehzeiten von den Frequenzpunkten und Wohngebieten im Umfeld (siehe oben, öffentliche Anbindung) - Fahrradfahren ist im Park nicht erlaubt, daher ist die Anreise für Fahrradfahrer unattraktiv - Ungünstige Bedingungen für die frei zugänglichen Anlagenbestandteile 	<ul style="list-style-type: none"> - Sehr gute Erreichbarkeit für Fußgänger und Fahrradfahrer - Kurze Wege von den Frequenzpunkten im Standortumfeld wie u.a. von der historischen Altstadt - Sehr günstige Bedingungen für die frei zugänglichen Anlagenbestandteile - Verkehrswege wirken als Barriere zwischen Stadthafen und Innenstadt (barrierefreie Verbindung ist ein städtebauliches Ziel)
Punkte: 0 Gewichtet: 0	Punkte: 2 Gewichtet (1 x 2 =) 2

Begründung	
<p>Gehzeiten sind zu lange, um das Kriterium erfüllen zu können. Sie wirken negativ auf den spontanen Besuch der frei zugänglichen Angebotsbestandteile.</p> <p>Fahrradfahren ist im Park nicht erlaubt und wirkt somit auch auf diese Anreisemöglichkeit restriktiv.</p> <p>Das Kriterium wird nicht erfüllt.</p>	<p>Kurze Wege von umliegenden Frequenzpunkten inklusive Wohn- und Arbeitsorten. Spontanbesuche auch zur Nutzung frei zugänglicher Angebote sind in hohem Maße zu erwarten.</p> <p>Die derzeitige mangelnde Verbindung zwischen Innenstadt und Stadthafen begründet den Abzug eines Punktes.</p>

Stellplatzsituation – Parkplatzangebot (Gewichtungsfaktor 2)

Aufgrund der Bedeutung der Verkehrsmittel Pkw und Reisebus zum Erreichen von Freizeiteinrichtungen sind ausreichende (kostenfreie oder -günstige) Parkplatzkapazitäten eine wichtige Voraussetzung für die Zufriedenheit der Gäste. Wie oben bereits erwähnt, stellt auch bei innerstädtischen Angeboten in zentraler Lage und mit guter ÖPNV-Anbindung der Pkw meist das dominierende Verkehrsmittel zur Anreise dar, so dass auch hier das Parkplatzangebot hinsichtlich der Nachfragegewinnung von hoher Bedeutung ist.

Die Parkplätze für Pkw sollten direkt an der Anlage sein, so dass die Wege zum Eingang kurz sind und auch bei schlechtem Wetter kein Anlass besteht, den Besuch zu meiden (es handelt sich schließlich auch um ein Schlechtwetterangebot). Für Busse müssen eigene Parkflächen ausgewiesen sein. Für Busse muss eine Zufahrts- und Haltemöglichkeit in unmittelbarer Nähe zum Eingang vorhanden sein.

Bewertungskriterium STELLPLATZSITUATION – PARKPLATZANGEBOT - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Vier Parkplätze mit über 1.500 Stellplätzen vorhanden - Nächstgelegener Parkplatz am Nordeingang in ca. 500 m (6 bis 10 Min.) fußläufiger Entfernung - Weitere Stellplätze an der Hansemesse, am S-Bahnhof Lütten Klein und am Eingang Seezeichenweg/Dorf Schmarl; von hier jedoch längere Gehzeiten von 20 bis 30 Min. - Direkte Vorfahrt für Busse über Eingang Seezeichenweg/Dorf Schmarl möglich - Ausschilderung ist derzeit nicht optimal 	<ul style="list-style-type: none"> - Durch die Umsetzung der Maritimen Meile fallen heutige Stellplätze weg – Gesamtfläche ist groß genug, um eine neue Stellplatzanlage umzusetzen; hierüber liegen derzeit keine Informationen vor, auf die Notwendigkeit von Parkplätzen in unmittelbarer Anbindung an das MEZ wird hiermit hingewiesen - Ggf. fallen weitere Stellplätze im Bereich Bussebart weg, für die ebenfalls Ersatz zu schaffen wäre, auch hierüber liegen derzeit keine Informationen vor - Direkte Vorfahrt für Busse, Taxen etc. muss sichergestellt werden; auch für den Lieferverkehr muss eine direkte Anfahrt möglich sein
Punkte: 2 Gewichtet (2 x 2 =) 4	Punkte: 2 Gewichtet (2 x 2 =) 4
Begründung	
<p>Der Umfang an Stellplätzen ist positiv zu werten und erfüllt dieses Kriterium. Die Entfernung vom Standort hingegen ist ein Nachteil, der zum Abzug eines Punktes führt.</p>	<p>Für eine fundierte Bewertung fehlt die Parkraumplanung in Verbindung mit der Umsetzung der Maritimen Meile. Wir weisen darauf hin, dass bei Umsetzung des MEZ folgende Anforderungen erfüllt werden müssen: Parkplätze entsprechend des Besuchsaufkommens in unmittelbarer Anbindung an das MEZ sowie Vorfahrtmöglichkeit für Busse, Taxen und den Lieferverkehr.</p> <p>Fehlende Planungsgrundlagen können nicht als Nichterfüllen dieses Kriteriums gewertet werden. Zum jetzigen Zeitpunkt wird unterstellt, dass bei diesem Kriterium keine schlechtere Bewertung im Vergleich zum IGA Park zum Tragen kommt.</p>

Zusammenfassung der Kriterien betreffend die Erreichbarkeit und die Stellplatzsituation:

Die Bewertung anhand des Kriterienblocks Erreichbarkeit und Stellplatzsituation führt zu folgendem Ergebnis (grün markiert ist das Erreichen der maximalen Punktezahl, hellrot/apricot markiert sind die Kriterien mit geringster Punktezahl):

Kriterium	Gewichtung	Max. Punkte	IGA Park		Stadthafen	
			Punkte	Punkte gew.	Punkte	Punkte gew.
Pkw-Anbindung	2	6	3	6	3	6
ÖPNV-Anbindung	2	6	1	2	2	6
Fußläufige Anbindung	1	3	0	0	2	2
Stellplatzsituation	2	6	2	4	2	4
Gesamt	-	21	6	12	9	18
Gesamt (%)	-	100%	-	57%	-	86%

Beide Standorte sind sehr gut an das lokale, regionale und überregionale Straßenverkehrsnetz angebunden und können hier die volle Punktezahl erreichen. Beim IGA Park wirken sich die längeren Fußwege von den nächstgelegenen ÖPNV-Haltestellen wie auch von den umfangreich vorhandenen Stellplätzen negativ aus, was auch in der unzureichenden fußläufigen Anbindung zum Ausdruck kommt. Der Stadthafen ist im direkten Vergleich deutlich besser an den öffentlichen Verkehr angebunden. Mit Umsetzung der Maritimen Meile wird sich der Stadthafen als touristischer Fokussierungspunkt weiter etablieren. In diesem Zusammenhang sollte die Anbindung, z.B. durch eine Bushaltstelle, optimiert werden.

Mit der Umsetzung der Maritimen Meile im Stadthafen, wie auch weiteren Innenstadtentwicklungen (z.B. Neubauplanung Stadttheater am Standort Bussebart), wird sich das Stellplatzangebot verringern. Derzeit fehlt eine Planung zur Schaffung neuer Stellplätze. Auf die Bedarfe in Zusammenhang mit dem MEZ wurde hingewiesen.

4.4 Kriterien betreffend den Freizeitwert

Freizeit-/Verweilqualität – Etablierungsgrad als Freizeitort (Gewichtungsfaktor 2)

Die Verweilqualität am Mikrostandort wird bestimmt durch ein attraktives und freizeitgerechtes Umfeld. Verbunden ist dies meist mit einem gewissen Etablierungsgrad als Freizeitort („gelernter“ Freizeitort) und bereits bestehenden freizeitaffinen Frequenzen. Die Durchsetzung eines unbekanntes und mit geringer Verweilqualität ausgestatteten Freizeitstandortes erfordert hingegen höhere Etablierungsaufwendungen oder wirkt sich gar nachhaltig negativ auf die Akzeptanz der Freizeitanlage aus.

Neben dem Status quo sind auch die Standortentwicklungen zu berücksichtigen. Hierbei werden Entwicklungstendenzen bezogen auf das zukünftige Freizeit- und Tourismusangebot und Veränderungen der Verweilqualität am jeweiligen Standort und seinem unmittelbaren Umfeld in die Bewertung einbezogen.

Bewertungskriterium FREIZEIT-/VERWEILQUALITÄT – ETABLIERUNGSGRAD ALS FREIZEITORT - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - IGA Park ist ein etablierter Freizeitort mit hoher Bekanntheit - Verweilqualität am Mikrostandort ist durch Lage im Park und am Wasser sehr hoch (Ausblicke auf den Überseehafen sind themenbezogen positiv zu sehen) - Als Naherholungsareal wird anlagen- und konzeptbedingt primär der Einwohnermarkt angesprochen; die Qualitäten haben bisher keine ausreichende Anziehungskraft auf Touristen entfalten können 	<ul style="list-style-type: none"> - Seit Anfang der 1990er Jahre sukzessive Entwicklung und Etablierung als öffentlicher Ort mit Freizeit- und Kulturangebot - Hohe Bekanntheit, lokal und überregional (z.B. durch Hanse Sail) - Aktuell sind atmosphärische Defizite der temporär genutzten Brachfläche Christinenhafen gegeben - Positiv zu wertendes Freizeitumfeld für eine maritime Attraktion - Weitere Etablierung als Freizeitort für Einwohner und Touristen ist mit der Standortentwicklung einhergehend
Punkte: 2 Gewichtet (2 x 2 =) 4	Punkte: 2 Gewichtet (2 x 2 =) 4

Begründung	
<p>IGA Park ist ein etablierter Freizeitort. Die Umfeldqualität ist hoch und passend für eine maritime Attraktion.</p> <p>Dem gegenüber stehen Entwicklungsbedarfe, um die Akzeptanz und das Gästeaufkommen weiter zu steigern.</p>	<p>Stadthafen befindet sich in einem laufenden Entwicklungsprozess. Bezogen auf den Christinenhafen ist die weitere Entwicklung von der Standortentscheidung für das MEZ abhängig. Die derzeitigen atmosphärischen Defizite sind zu würdigen.</p> <p>Die beschlossene Entwicklung wird zu einer Aufwertung führen, die ein Optimierungspotenzial darstellt.</p>

Touristische Attraktivität (Gewichtungsfaktor 2)

Der Zugriff auf und die direkte Ansprache von Touristen haben einen hohen Einfluss auf die am Standort realisierbaren Besuchszahlen. An touristisch geprägten Standorten liegt der Anteil des Quellmarktes (Übernachtungs-)Touristen zwischen 50 und 70 %, zum Teil sogar darüber. Die Quantifizierung des touristischen Nachfragepotenzials ist Gegenstand von Kapitel 5. Im Zuge der Mikrostandortbewertung gilt es, das touristische Image und die touristische Anziehungskraft (touristischer Etablierungsgrad) im Kontext des Stadtgefüges zu bewerten.

Das geplante MEZ (vormals auch als Maritim-Touristisches Zentrum bezeichnet) soll hohe Besuchszahlen generieren und braucht hierfür optimalen Zugriff auf den Quellmarkt der Urlauber. Bezogen auf die Abschöpfungsquote aus dem touristischen Marktsegment ist die Nähe zu touristischen Routen und Frequenzpunkten positiv zu werten. Der touristische Etablierungsgrad ist sowohl im Hinblick auf Städtereisende und Küstenurlauber, aber auch vor dem Hintergrund der Ansprache eines internationalen Publikums zu berücksichtigen und zu bewerten.

Eine bereits etablierte (touristische) „Adresse“ mit überregional bekannten touristischen Highlights generiert aufgrund ihrer Zugkraft potenzielle Nachfrage für das MEZ. Eine touristisch attraktive Destination (Stadt oder Region) weist zudem deutliche Vorteile im Rahmen der Kommunikationspolitik auf.

Bewertungskriterium TOURISTISCHE ATTRAKTIVITÄT - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - IGA Park und Museum zählen zu den etablierten Attraktionen Rostocks - IGA Park ist eine primär einwohnerorientierte Einrichtung, das Museum wird heute tendenziell auf ein Element des Parks reduziert, die niedrigen Besuchszahlen des Museums belegen, dass die touristische Standortattraktivität niedrig ausgeprägt ist - Lage und Defizite der Erreichbarkeit hemmen den direkten Zugriff auf die touristischen Potenziale im Umfeld 	<ul style="list-style-type: none"> - Stadtnahe Hafenaareale haben sich weltweit zu touristischen Fokussierungspunkten entwickelt – das Erleben des maritimen Flairs ist meist wesentliches Besuchsmotiv für Touristen - Das bestehende Angebot begründet eine bereits gute touristische Etablierung, die durch die weitere Entwicklung gestärkt werden soll - Für den Rostocker Städtetouristen ist der Hafen ein Attraktivitätsfaktor; was heute noch fehlt, ist eine Attraktion wie das MEZ, in dem Maritimes erlebt werden kann
Punkte: 1 Gewichtet (2 x 1 =) 2	Punkte: 2 Gewichtet (2 x 2 =) 4
Begründung	
<p>Einschränkend wirkt die bisher dominante Wirkung auf den Einwohnermarkt, die durch den Charakter als Naherholungsareal bestimmt wird. Der IGA Park konnte sich seit seiner Gründung und als Nachnutzung der IGA 2003 nicht als ein Top-Standort für Touristen aus der Region etablieren.</p>	<p>Für Hanse- und Hafenstädte ist der Hafen ein wesentliches Attraktivitätsmerkmal, dass die Besuchsmotivation der Gäste mitbestimmt. Der Etablierungsgrad als Tourismusstandort ist noch ausbaufähig, wird aber mit der geplanten Entwicklung des Stadthafens deutlich gesteigert werden.</p>

Bestehende Freizeit-, Kultur- und Tourismusangebote am Standort und im direkten Umfeld – Komplementärangebote (Gewichtungsfaktor 2)

Ergänzende Nutzungen im direkten Umfeld führen zu einer Verlängerung der Aufenthaltsdauer der Gäste über Kopplungsbesuche und somit zu einer gesteigerten Anfahrtsbereitschaft (Ausdehnung des Einzugsgebietes). Im Idealfall wird das erweiterte Gebiet als Destination wahrgenommen, mit einem multioptionalen Angebot, z.B. aus

Handel (Shopping), Gastronomie, Freizeitattraktionen, Kultur und Abendunterhaltungsangeboten.

Darüber hinaus können Komplementärangebote die Aufenthaltsqualität und somit die Zufriedenheit der Gäste steigern. Aus attraktiven Umfeldnutzungen ergeben sich Nachfragesynergien (Verbindung von Aktivitäten). Für das MEZ stellt die Einbindung in ein komplementäres Freizeit- und Tourismusumfeld einen wichtigen Standort- und Erfolgsfaktor dar und wird demnach für die Bewertung entsprechend berücksichtigt.

Bewertungskriterium KOMPLEMENTÄRANGEBOTE AM STANDORT/IM UMFELD - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Weitere Angebote sind in Form des gestalteten Parkareals vorhanden (trotz Stadtlage kein typisch urbanes Angebot) - Park und Museum bilden eine Einheit, die Kombinationsmöglichkeiten sind primär zu beschreiben als Spazieren/ Erholen im Grünen mit Museumsbesuch (keine multioptionale Angebotsstruktur) - Verweildauer am Standort kann nur bei einem Teil der Gäste erhöht werden, die die spezifische Kombination aus Park und Museum bewusst für sich wählen 	<ul style="list-style-type: none"> - Zentrale Innenstadtlage sorgt für eine multioptionale Aufenthaltsgestaltung - Stadthafen und direktes Umfeld mit umfangreichem komplementären Angebot - Nähe zu weiteren Freizeit- und Kulturangeboten gegeben
Punkte: 1 Gewichtet (2 x 1 =) 2	Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6
Begründung	
<p>IGA Park verfügt über ein kombinierbares Angebotsbündel, das in der Interessenansprache jedoch begrenzt ist.</p> <p>Standort hat eine solitäre Lage im Stadtgefüge und wirkt somit wie ein in sich geschlossenes Gesamtangebot mit spezifischer Besuchsmotivation.</p>	<p>Bezogen auf Komplementärangebote haben Innenstadtlagen aufgrund ihrer Angebotsvielfalt besondere Qualitäten, die auch auf den Stadthafen zutreffen.</p> <p>Für eine Freizeitattraktion ist das Komplementärangebot in idealtypischer Weise ausgeprägt.</p>

Glaubwürdigkeit/Authentizität (Gewichtungsfaktor 2)

Ein weiterer Erfolgsfaktor bei der Mikrostandortbewertung ist die Glaubwürdigkeit im Standort-Konzept-Kontext. Demnach sind Standorte dann in hohem Maße glaubwürdig, wenn sie eine themenbezogene Kompetenz (hier: maritim) aufweisen. Diese ist oftmals in der Standorthistorie (dem „Genius Loci“, „Geist des Ortes“) begründet. Sucht ein Konzept den geeigneten Standort, so ist die Glaubwürdigkeit als Erfolgsfaktor zu beachten. Bei gegebenen Standorten wird das Konzept oftmals direkt aus dem Standort heraus entwickelt.

Für das MEZ ist somit ein Standort mit maritimen Bezügen und maritimer Vergangenheit vorteilhaft. Dies ist an beiden Standorten grundsätzlich gegeben. In einer differenzierten Betrachtung erfolgt die Bewertung dahingehend, an welchem Standort sich das maritime Thema am besten entfalten kann, das maritime Erbe am glaubwürdigsten verankert werden kann und eine für Rostock überregionale Wahrnehmung als maritimes Kompetenzzentrum erreicht wird.

Bewertungskriterium GLAUBWÜRDIGKEIT/AUTHENTIZITÄT - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Maritime Themen waren bereits für die IGA 2003 konzeptprägend - Museum als prägender Bestandteil des Parks - Maritimes Gesamtensemble vor der Kulisse des Überseehafens als weiterer maritimer Bezug - Standort selbst hat keine maritime Vergangenheit, transportiert diese jedoch glaubwürdig durch die heutige Piergestaltung mit den schwimmenden Exponaten, dem Museum und der Lage gegenüber dem Überseehafen 	<ul style="list-style-type: none"> - Stadthafen steht sinnbildlich für die maritime Vergangenheit Rostocks – er prägte die Entwicklung der Hansestadt maßgeblich - Lage inmitten des Stadthafens, in exponierter Lage an der Warnow, ist authentisch und im Rostocker Kontext der primäre Kompetenzstandort - Für die überregionale Wahrnehmung ist der Standort hervorragend geeignet
Punkte: 2 Gewichtet (2 x 2 =) 4	Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6

Begründung	
<p>Mit der IGA und dem dafür gestalteten Bereich Pier hat der Standort eine maritime Ausrichtung erfahren, die prägend ist. Der gegenüberliegende Überseehafen schafft eine authentische Kulisse.</p> <p>Es handelt sich jedoch nicht um das historische maritime Zentrum Rostocks, wodurch die überregionale Ausstrahlung im Vergleich zum Stadthafen abgestuft bewertet wird.</p>	<p>Stadthafen ist der Kompetenzstandort zur Präsentation und Inszenierung des maritimen Erbes der Hansestadt Rostock.</p> <p>Einwohner und Gäste erwarten Angebote mit maritimem Bezug. Für das MEZ ist der Stadthafen die authentischste aller Standortoptionen.</p>

Zusammenfassung der Kriterien betreffend den Freizeitwert:

Die Bewertung anhand des Kriterienblocks Freizeitwert führt zu folgendem Ergebnis (grün markiert sind besonders positive Ausprägungen im Sinne von Stärken, hellrot/apricot markiert sind Kriterien mit reduzierter Bewertung im Sinne von Schwächen):

Kriterium	Gewichtung	Max. Punkte	IGA Park		Stadthafen	
			Punkte	Punkte gew.	Punkte	Punkte gew.
Freizeit-/Verweilqualität	2	6	2	4	2	4
Touristische Attraktivität	2	6	1	2	2	4
Komplementärangebote	2	6	1	2	3	6
Glaubwürdigkeit/ Authentizität	2	6	2	4	3	6
Gesamt	-	24	6	12	10	20
Gesamt (%)	-	100%	-	50%	-	83%

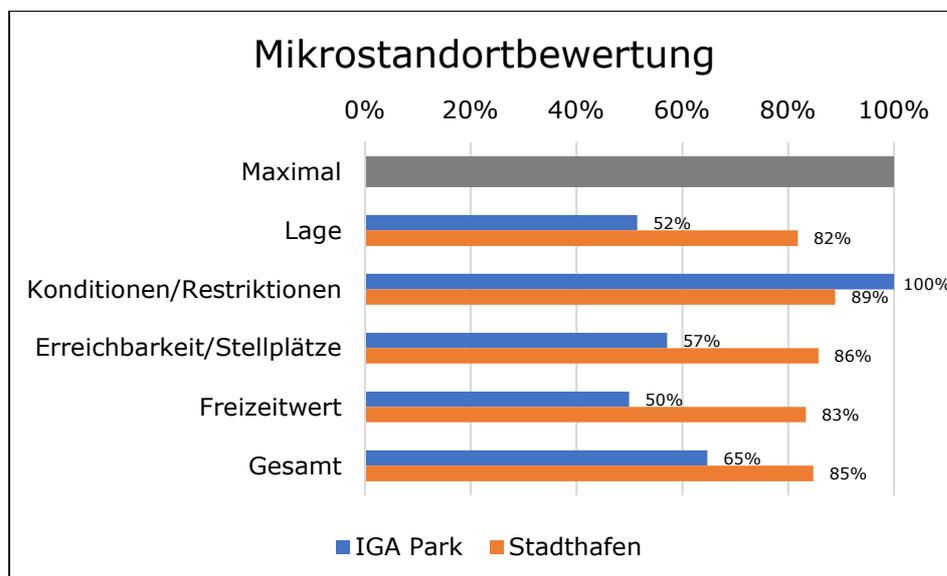
Bezogen auf den Freizeitwert zeigt der Stadthafen eine deutlich positivere Ausprägung, getragen durch seine höhere touristische

Attraktivität, umfangreiche Komplementärangebote im Standortumfeld wie auch die dem authentischen Standort innewohnende Glaubwürdigkeit.

Der IGA Park erreicht die Hälfte der möglichen Punkte, was vor allem auf die geringe touristische Attraktivität und die fehlenden komplementären Angebote zurückzuführen ist.

Zusammenfassung der Mikrostandortbewertung

Die Grafik zeigt, welchen prozentualen Anteil beide Standorte an der möglichen Gesamtpunktzahl erreichen.



Grafik: fwi hamburg 2017

Der Stadthafen erreicht 85 % der maximal erzielbaren Punkte, der IGA Park 65 %. Mit 20 Prozentpunkten Unterschied kann der Stadthafen eine deutlich bessere Mikrostandortbewertung erzielen als der Standort IGA Park.

Die Stärken des Stadthafens zeigen sich vor allem in der zentralen und sehr gut sichtbaren Lage mit umfangreichen Frequenzen im unmittelbaren Umfeld.

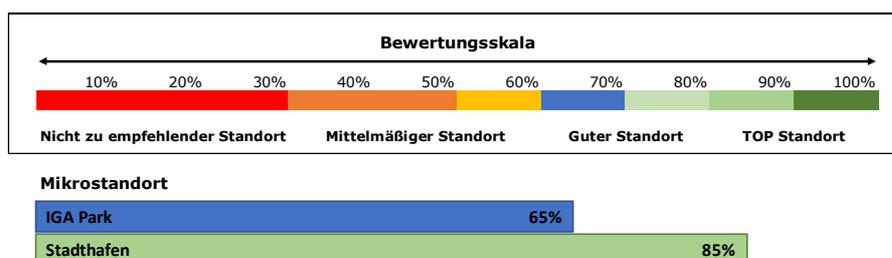
Beide Standorte sind gleichwertig gut an das lokale, regionale und überregionale Straßenverkehrsnetz angebunden. Nachteilig beim

IGA Park sind die erforderlichen Fußwege von den nächstgelegenen öffentlichen Haltestellen wie auch von den Parkplätzen. Hier kann der Stadthafen eine bessere Bewertung erzielen, sodass dieser Kriterienblock zu Gunsten des innenstadtnahen Standortes Stadthafen entschieden wird.

An beiden Standorten sind die flächenbezogenen Konditionen einschließlich der planungsrechtlichen Situation günstig. Der IGA Park kann diesen Kriterienblock mit voller Punktezahl für sich entscheiden, wohingegen beim Stadthafen aufgrund fehlendem B-Plan und vorhandenen Nutzungskonflikten ein Punkteabzug zum Tragen kommt.

Bei den Kriterien betreffend den Freizeitwert wiederum zeigt der Stadthafen, unter anderem durch umfangreiche Komplementärangebote, seine touristische Attraktivität und der dem authentischen Standort innewohnenden Glaubwürdigkeit, eine deutliche bessere Eignung.

Die Mikrostandortkriterien beschreiben die Anforderungen an den Standort einer Freizeitattraktion im Sinne von Erfolgskriterien. Der Stadthafen erreicht mit 85 % der maximalen Punktezahl die Qualität eines Top-Standortes. Der IGA Park kann insgesamt noch als gut geeigneter Standort bezeichnet werden.



Grafik: fwi hamburg 2017

Das derzeitige Umfeld im Stadthafen wurde in der Bewertung kritisch gewürdigt. Mit der Entwicklung des Stadthafens, verbunden mit einer atmosphärischen Aufwertung und der Verabschiedung eines B-Plans, hat der Standort ein zusätzliches Optimierungspotenzial, das sich der heutigen Bewertung auf Grundlage des Status quo entzieht. Der Stadthafen kann somit seine bereits sehr gute Standorteignung weiter ausbauen.

5. Makrostandortbewertung – Nachfragepotenzial im Einzugsgebiet und Wettbewerbssituation

Der Makrostandort bezeichnet das relevante Markt- bzw. Einzugsgebiet des geplanten MEZ. Aufgrund der relativen Nähe der beiden potenziellen Projektstandorte IGA Park und Stadthafen ist davon auszugehen, dass die Marktgebiete in der großräumigen Betrachtung weitgehend deckungsgleich sind. Das Markt- bzw. Einzugsgebiet wird jedoch in verschiedene Einzugsgebietszonen untergliedert und zonenspezifisch untersucht, so dass sich in der kleinräumigen Betrachtung durchaus unterschiedliche Qualitäten bezogen auf die Standortalternativen ergeben können.

Folgende Fragestellungen liegen der Makrostandortbewertung zugrunde:

- Welches räumliche Einzugsgebiet erschließt sich das geplante MEZ?
- Welches Nachfragepotenzial (quantitativ) ist im Einzugsgebiet vorhanden, differenziert nach den beiden Quellmärkten Einwohner und Touristen?
- Wie sind die soziodemografischen und ökonomischen Marktbedingungen im Einzugsgebiet zu bewerten (qualitativ)?
- Welche möglichen Zusatzpotenziale sind im Umfeld der beiden Standorte vorhanden?
- Wie ist die Wettbewerbssituation im relevanten Marktgebiet?

Die Ergebnisse der Makrostandortanalyse dienen der Bewertung der beiden Standorte und bilden zugleich die Datengrundlage für die Besuchsprognose.

5.1 Einzugsgebiet

Die Kenntnis des Einzugsgebietes stellt eine wesentliche Voraussetzung für die Etablierung marktgerechter Freizeitanlagen dar und dient in der vorliegenden Studie zudem der differenzierten Bewertung der beiden Standortoptionen IGA Park und Stadthafen.

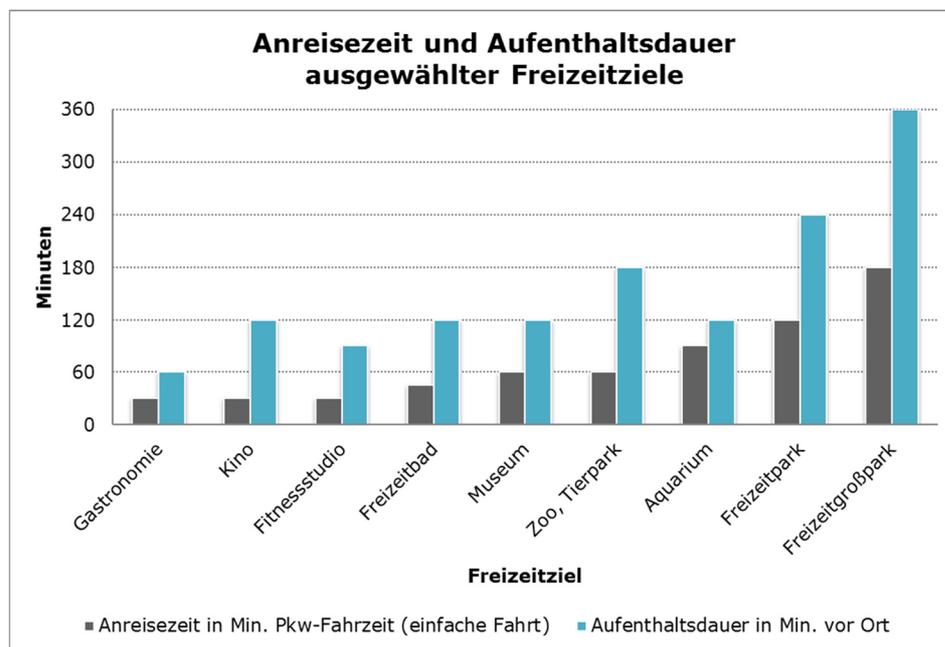
Der räumlichen Abgrenzung des Einzugsgebietes liegt eine zentrale Fragestellung zugrunde: Welche An- und Abreisezeit werden Gäste zukünftig zum Besuch des MEZ aufwenden bzw. akzeptieren?

Hierbei korreliert die Mobilitätsbereitschaft der Nachfrage stark mit der möglichen Aufenthaltsdauer in der Freizeitanlage. Je länger sich der Gast in der Freizeitanlage aufhalten kann, desto höher ist seine Bereitschaft, längere Anreisezeiten in Kauf zu nehmen. Als Faustregel gilt: Die Summe aus An- und Abreisezeit entspricht näherungsweise der Aufenthaltsdauer vor Ort. Ein weiterer wichtiger Einflussfaktor stellt in Verbindung mit der Verweildauer die Attraktivität der Anlage dar.

Das Einzugsgebiet wird auf Basis der erforderlichen Fahrzeit zur Anlage definiert, denn: für den Gast ist nicht die rein rechnerische Entfernung in Kilometern ausschlaggebend, sondern vielmehr die Zeit, die er für die zurückzulegende Strecke voraussichtlich aufwenden muss. Somit wird die Reichweite des Einzugsgebietes auch durch die Qualität der Verkehrsinfrastruktur mitbestimmt. D.h. eine gute Anbindung an überregionale Verkehrswege führt zu einer räumlich größeren Ausdehnung des Einzugsgebietes. Dies verdeutlicht die Bedeutung einer guten Anbindung als Erfolgsfaktor für Freizeitanlagen.

Der Pkw (oder allgemein: motorisierter Individualverkehr, kurz MIV) ist das mit Abstand dominierende Verkehrsmittel im Freizeitverkehr. Daher wird die An- und Abreisebereitschaft in Pkw-Fahrzeiten abgebildet. Auch für das Projekt MEZ ist (standortunabhängig) davon auszugehen, dass der Pkw, auch bei einem zentral gelegenen Projektstandort, das dominierende Verkehrsmittel sein wird. Der Anteil der Gäste, die mit dem Pkw anreisen, wird diesbezüglich auf 70 bis 80 % geschätzt.

Zur Bestimmung der realistischen Mobilitätsbereitschaft der zukünftigen Gäste werden die akzeptierten Fahrzeiten für ausgewählte Freizeitaktivitäten in der nachfolgenden Grafik beleuchtet. Hierbei wird die Korrelation zwischen Anreisezeit (einfache Fahrt) und Aufenthaltsdauer verdeutlicht.



Quelle: Eigene Darstellung unter Einbeziehung von Untersuchungsergebnissen des B.A.T. Freizeit-Forschungsinstitutes Hamburg

Die Grafik zeigt, dass die akzeptierten Fahrzeiten in Korrelation zur Aufenthaltsdauer in der Freizeitanlage stehen. Für das MEZ können die Erkenntnisse bezüglich der Anlagentypen Museum und Aquarium herangezogen werden. Bei Museen sind Gäste im Durchschnitt bereit, für eine Aufenthaltsdauer von zwei Stunden ca. eine Stunde einfache Fahrzeit aufzuwenden. Aquarien verfügen über eine höhere Anziehungskraft (Attraktivität) als Museen. Hier sind die Gäste bereit, bei gleicher mittlerer Aufenthaltsdauer rund 90 Min. einfache Fahrzeit aufzuwenden.

Wir unterstellen für das geplante MEZ eine Attraktivität oberhalb der Museen und im Bereich der Aquarien mit einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von ca. zwei Stunden.⁹ Daraus leitet sich eine Anreisebereitschaft von etwa 90 Minuten Pkw-Fahrzeit ab.

⁹ Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer schließt nicht aus, dass sich ein Teil der Gäste deutlich länger in der Anlage aufhält. Ebenso wird es einen Gästeteil geben, der ein begrenztes Zeitbudget hat und deutlich kürzer als zwei Stunden in der Anlage verweilt. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer basiert auf Erfahrungswerten der Gutachter aus vergleichbaren Einrichtungen.

Dieser Wert bezieht sich auf den Quellmarkt der Einwohner, die von ihrem Wohnort aus einen Tagesausflug (ohne Übernachtung) unternehmen.

Eine andere Analyse des dwif kommt zu ähnlichen Ergebnissen und umfasst zudem Aussagen zur Anreisebereitschaft von Urlaubsgästen, die von ihrem bewusst gewählten Urlaubsort eine geringere Mobilitätsbereitschaft zeigen als Einwohner von ihrem Wohnort aus. Das dwif bezieht seine Ergebnisse auf diverse Einwohner- und Gästebefragungen in verschiedenen deutschen Regionen.¹⁰ Hierbei wurden folgende Erkenntnisse in Bezug auf die Anreisebereitschaft (jeweils Pkw-Fahrzeit, einfache Fahrzeit) für Freizeitattraktionen vergleichbar dem MEZ gewonnen:

- Quellmarkt Einwohner (Tagesausflugsverkehr der Wohnbevölkerung):
 - 90 % der Gäste akzeptieren Fahrzeiten bis maximal eine Stunde
 - 10 % der Gäste akzeptieren Fahrzeiten von einer Stunde bis maximal zwei Stunden
- Quellmarkt Urlauber (Urlauberlokalverkehr der Übernachtungsgäste in der Region):
 - 75 % der Urlauber akzeptieren Fahrzeiten bis maximal 30 Minuten
 - 24 % der Urlauber sind bereit, 30 bis maximal 60 Minuten Fahrzeit aufzuwenden
 - 1 % der Urlauber ist bereit, mehr als eine Stunde Fahrzeit aufzuwenden

Entsprechend diesen Vorüberlegungen wird das Einzugsgebiet für das Projekt MEZ wie folgt festgelegt:

- Quellmarkt Einwohner
 - Kerneinzugsgebiet ist der Entfernungsbereich bis 60 Min. Fahrzeit.
 - Im erweiterten Einzugsgebiet liegt der Fokus auf dem Entfernungsbereich bis 90 Min. Die Erhebung erfolgt bis maximal 120 Min. Fahrzeit, wobei das Marktgebiet zwischen 90 und 120 Min. als Zusatzpotenzial zu verstehen ist mit

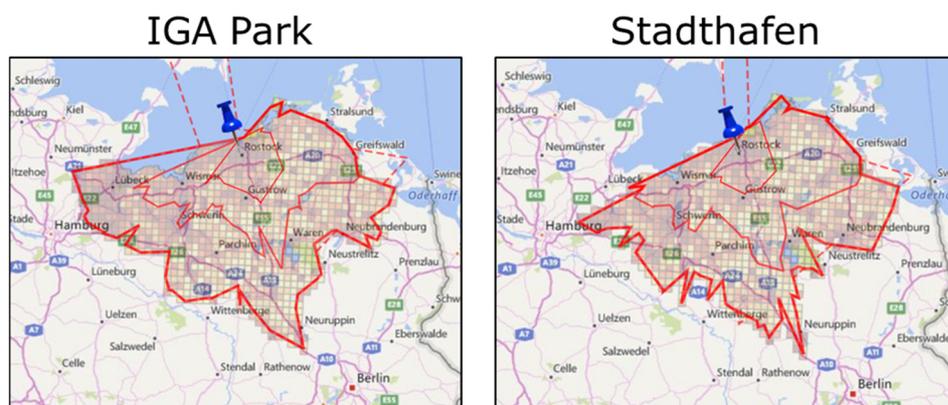
¹⁰ Quelle: dwif; Marktanalyse anhand dwif-interner Forschungsergebnisse, in: Tagesreisen der Deutschen, dwif, Schriftenreihe Nr. 50/2005, S. 94 ff.

entsprechend vorsichtiger Berücksichtigung im Rahmen der späteren Besuchsprognose.

- Quellmarkt Urlauber
 - Primär relevant ist der Entfernungsbereich bis 30 Min. Fahrzeit.
 - Das erweiterte Einzugsgebiet reicht bis ca. 60 Min.; auch aus Gründen kaufmännischer Vorsicht sind die Potenziale jenseits von einer Stunde Fahrzeit zu vernachlässigen.

Diese hier definierte räumliche Ausdehnung des Einzugsgebietes ist betriebstypisch für Anlagen, die mit dem Konzept des MEZ direkt vergleichbar sind (moderne Besucherattraktionen wie u.a. Erlebnis-museen, Aquarien, Erlebniswelten, Science Center, Edutainment-Center).

Nachfolgend ist das Einzugsgebiet bis 90 Min. Fahrzeit dargestellt, differenziert in die drei Einzugsgebietszonen bis 30 Min., bis 60 Min. und bis 90 Min. Aufgrund der räumlichen Nähe und der an beiden Standorten gegebenen guten Pkw-Anbindung sind die Einzugsgebiete für beide Projektstandorte nahezu deckungsgleich. Sie werden im Norden durch die Ostseeküste begrenzt, reichen in Richtung Osten bis nach Stralsund und Greifswald, im Süden und Westen bis ins Umland der Großstädte Berlin und Hamburg. Demnach kann bereits festgestellt werden, dass umfangreichere Nachfragepotenziale der Ballungsräume Berlin und Hamburg erst im erweiterten Einzugsgebiet des Einwohnermarktes mit über 90 Min. Fahrzeit erreicht werden.



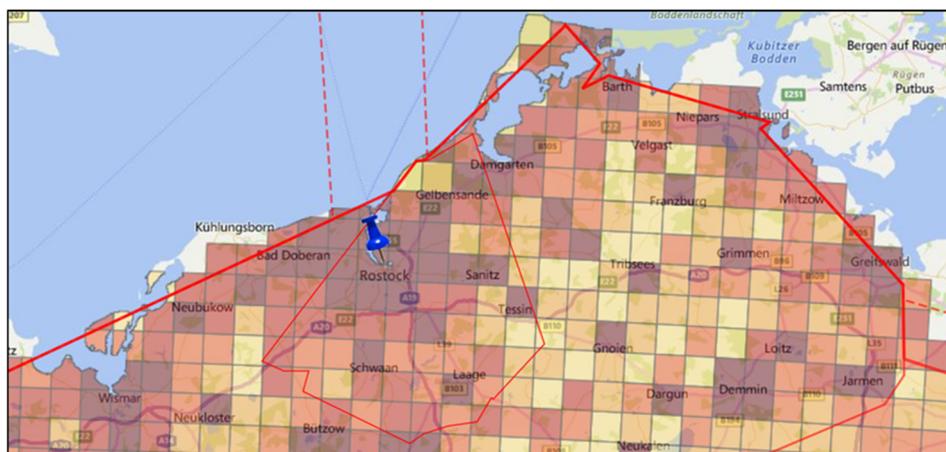
Quelle: gb consite GmbH, Kartendarstellung auf Grundlage von Microsoft Bing Maps, 2017

5.2 Nachfragepotenzial im Einzugsgebiet

In Kenntnis des relevanten Einzugsgebietes kann das Nachfragepotenzial ermittelt werden. Hierbei wird auf statistische Gebietseinheiten zurückgegriffen.

Einwohnermarkt (Wohnbevölkerung)

Einwohner können anhand von Postleitzahlengebieten (z.B. über 8.000 fünfstellige PLZ-Gebiete in Deutschland), auf Gemeindeebene (etwas mehr als 11.000 Gemeinden in Deutschland) oder anhand von statistischen Wohnquartieren (ca. 90.000 Einheiten in Deutschland) ermittelt werden. Die feingliedrigste Struktur und somit die genauesten Ergebnisse liefern die statistischen Wohnquartiere, die in dem nachfolgenden Kartenausschnitt des Einzugsgebietes des MEZ dargestellt sind (je dunkler die Einheiten sind, desto höher ist die Einwohnerdichte). Auf dieser Grundlage werden die Einwohnerzahlen im Einzugsgebiet ermittelt.



Quelle: gb consite GmbH, Kartendarstellung auf Grundlage von Microsoft Bing Maps, 2017

Das Einzugsgebiet für das MEZ, differenziert nach den beiden potenziellen Standorten IGA Park und Stadthafen, weist folgende Nachfragepotenziale auf.

Wohnbevölkerung (Einwohner) im Einzugsgebiet des MEZ*				
Entfernungsbereich	IGA Park	%	Stadthafen	%
0-30 Min.	287.900	6%	255.100	5%
31-60 Min.	572.700	12%	621.400	12%
Summe 0-60 Min.	860.600	17%	876.500	17%
61-90 Min.	991.700	20%	585.300	11%
Summe 0-90 Min.	1.852.300	37%	1.461.800	29%
91-120 Min.	3.124.400	63%	3.653.000	71%
GESAMT 0-120 Min.	4.976.700	100%	5.114.800	100%

* auf volle 100 abgerundet

Quelle: gb consite GmbH, Oberschleißheim, Datenquelle panadress marketing intelligence GmbH, München, Datenabruf im März 2017

Beide Standorte sind gut an das lokale, regionale und überregionale Straßenverkehrsnetz angebunden und erschließen sich somit ein nahezu identisches Einzugsgebiet mit vergleichbar hohen Gesamtpotenzialen um die 5 Mio. Einwohner. Bezogen auf die Verteilung des Potenzials zeigt sich eine ungünstige Struktur, denn: im Kerneinzugsgebiet bis 60 Min. Fahrzeit stehen an beiden Standorten lediglich 17 % der Nachfrage zur Verfügung. Folglich sind 83 % des Potenzials dem erweiterten überregionalen Einzugsgebiet zwischen 60 und 120 Min. Fahrzeit zugeordnet. Hierbei ist zu beachten, dass die Abschöpfung des Nachfragepotenzials (Generierung von Besuchern) mit zunehmender Entfernung vom Standort abnimmt, sodass es vorteilhaft ist, wenn bereits im Kerneinzugsgebiet auf einen hohen Anteil des Nachfragepotenzials zugegriffen werden kann.

Für die Bewertung sind die Ergebnisse nicht nur im direkten Vergleich der Standorte zu sehen, es gilt insgesamt, die Potenzialvoraussetzungen in einen bundesweiten Kontext zu stellen. Hierfür wird ergänzend die Kennzahl Einwohnerdichte abgebildet (siehe nachfolgende Tabelle).

Bevölkerungsdichte (Einwohner/km²) im Einzugsgebiet des MEZ		
Entfernungsbereich	IGA Park	Stadthafen
0-30 Min.	160	172
31-60 Min.	77	75
61-90 Min.	75	54
GESAMT 0-90 Min.	82	71
Hansestadt Rostock	1.126	
Mecklenburg-Vorpommern	69	
Deutschland	230	

Quelle: gb consite GmbH, Oberschleißheim, Datenquelle panadress marketing intelligence GmbH, München und Statistisches Bundesamt

Mecklenburg-Vorpommern ist mit 69 Einwohnern pro km² das Bundesland mit der geringsten Bevölkerungsdichte. Zum Vergleich: im bevölkerungsreichsten Flächenland Nordrhein-Westfalen liegt dieser Wert über 520, im größten Flächenland Bayern bei rund 180. So erklärt es sich, dass die Bevölkerungsdichte im gesamten Einzugsgebiet bis 90 Min. Fahrzeit deutlich unterhalb des Bundesdurchschnitts von 230 liegt.

An einem zentralen Standort in Hamburg oder Berlin stehen innerhalb der ersten 30 Min. zwischen 2,0 und 2,5 Mio. Einwohner als Nachfragepotenzial zur Verfügung. Bei einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von 230 Einwohnern pro km² würden im Rostocker Einzugsgebiet anstatt 1,46 Mio. Einwohner (Stadthafen) oder 1,85 Mio. Einwohner (IGA Park) zwischen 4,8 und 5,3 Mio. Menschen leben.

Diese Vergleiche sollen aufzeigen, dass die Potenzialvoraussetzungen an beiden Rostocker Standorten – bezogen auf den Einwohnermarkt – ungünstig sind. Die Zäsur durch die Ostsee einerseits wie auch die geringe Einwohnerdichte im maßgeblichen Bundesland Mecklenburg-Vorpommern sind hierfür ursächlich.

Die Bewertung erfolgt differenziert nach dem Kerneinzugsgebiet bis 60 Min. Fahrzeit (Gewichtungsfaktor 2) und dem erweiterten Einzugsgebiet zwischen 61 und 120 Min. Fahrzeit (Gewichtungsfaktor 1).

Bewertungskriterium EINWOHNERPOTENZIAL IM KERNEINZUGSGEBIET BIS 60 MIN. FAHRZEIT - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
- 0-30 Min.: 287.900 Einwohner (6 % vom Gesamtpotenzial) - 31-60 Min.: 572.700 Einwohner (12 % vom Gesamtpotenzial) - 0-60 Min.: 860.600 Einwohner (17 % vom Gesamtpotenzial) - Bevölkerungsdichte: 160 Einwohner pro km ² bis 30 Min., 77 Einwohner pro km ² bis 60 Min.	- 0-30 Min.: 255.100 Einwohner (5 % vom Gesamtpotenzial) - 31-60 Min.: 621.400 Einwohner (12 % vom Gesamtpotenzial) - 0-60 Min.: 876.500 Einwohner (17 % vom Gesamtpotenzial) - Bevölkerungsdichte: 172 Einwoh- ner pro km ² bis 30 Min., 75 Ein- wohner pro km ² bis 60 Min.
Punkte: 1 Gewichtet (2 x 1 =) 2	Punkte: 1 Gewichtet (2 x 1 =) 2
Begründung	
Beide Standorte sind durch eine geringe Bevölkerungsdichte und geringe prozentuale Anteile des Kerneinzugsgebietes am Gesamtpotenzial gekennzeichnet.	

Bewertungskriterium EINWOHNERPOTENZIAL IM ERWEITERTEN EINZUGSGEBIET ZWISCHEN 60 UND 120 MIN. FAHRZEIT - Gewichtungsfaktor 1 -	
IGA Park	Stadthafen
- 61-90 Min.: 991.700 Einwohner (20 % vom Gesamtpotenzial) - 91-120 Min.: 3.124.400 Einwohner (63 % vom Gesamtpotenzial) - 60-120 Min.: 4.116.100 Einwohner (83 % vom Gesamtpotenzial)	- 61-90 Min.: 585.300 Einwohner (11 % vom Gesamtpotenzial) - 91-120 Min.: 3.653.000 Einwohner (71 % vom Gesamtpotenzial) - 60-120 Min.: 4.238.300 Einwohner (83 % vom Gesamtpotenzial)
Punkte: 2 Gewichtet (1 x 2 =) 2	Punkte: 2 Gewichtet (1 x 2 =) 2

Begründung
Am Standort IGA Park kann im Entfernungsbereich 61 bis 90 Min. Fahrzeit ein höheres Einwohnerpotenzial erschlossen werden, dafür erreicht der Stadthafen in Summe ein höheres Potenzial. Insgesamt sind die Unterschiede gering, so dass auch bei diesem Kriterium eine einheitliche Bewertung erfolgt. Durch die Erschließung der Ballungsräume Hamburg und Berlin im äußerten Einzugsbereich steigt das Nachfragepotenzial sprunghaft an, so dass die Bewertung mit zwei Punkten im Vergleich zum Kerneinzugsgebiet besser ausfällt.

Urlaubermarkt (touristische Ankünfte und Übernachtungen)

Neben dem Quellmarkt Wohnbevölkerung im Einzugsgebiet bis maximal 120 Min. Fahrzeit sind als **zweiter Quellmarkt Urlauber** im Entfernungsbereich bis maximal 60 Min. relevant.

Beim Quellmarkt Urlauber wird auf die Tourismusstatistik der statistischen Landesämter zurückgegriffen. Dort werden die Ankünfte und Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben mit mindestens zehn Schlafgelegenheiten sowie auf Campingplätzen mit mindestens zehn Stellplätzen erhoben. Die Gebietseinheiten entsprechen den kommunalen Verwaltungseinheiten (Landkreise, Ämter, Gemeinden) bzw. eigens definierten Reisegebieten (z.B. Mecklenburgische Ostseeküste). Im Hinblick auf eine möglichst exakte Erhebung des relevanten touristischen Nachfragepotenzials zeigt die Tourismusstatistik folgende Nachteile:

- Kleinbetriebe mit weniger als zehn Schlaf-/Stellplätzen fehlen
- Es erfolgt keine Differenzierung in Geschäftsreisende und Urlauber; Geschäftsreisende sind für den Besuch von Freizeitanlagen kaum relevant
- Ankünfte und Übernachtungen bei Freunden, Bekannten und Verwandten entziehen sich der statistischen Erhebung komplett

Für die Bereinigung der amtlichen Tourismusstatistik um fehlende bzw. für Freizeitanlagen nicht relevante Potenziale fehlt eine valide Datengrundlage. So müsste der Anteil der Geschäftsreisenden von den statistisch ausgewiesenen Daten abgezogen und die nicht er-

fassten Ankünfte und Übernachtungen in Privatquartieren und bei Freunden, Bekannten, Verwandten hinzuaddiert werden. Da diese Bereinigung mit erheblichen Unsicherheiten verbunden ist, werden die Daten der offiziellen Statistik zugrunde gelegt. Zusatzpotenziale werden dennoch beleuchtet (siehe hierzu Punkt 5.3).

Da sich beide Standorte – IGA Park und Stadthafen – ein nahezu identisches Einzugsgebiet erschließen, wird das Urlauberpotenzial für beide Standorte, ausgehend von der Rostocker Innenstadt als Zentrum des touristischen Einzugsgebietes, einheitlich erhoben.

Um das relevante Potenzial in den Kontext des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern zu stellen, erfolgt zunächst ein Blick auf die landesweite Tourismusstatistik, differenziert nach Landkreisen.

Tourismus im Land Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2016			
Landkreis, kreisfreie Stadt	Ankünfte	Übernachtungen	Ø AD*
Hansestadt Rostock	758.637	1.966.750	2,6
Schwerin	200.497	347.974	1,7
Mecklenburgische Seenplatte	982.767	3.488.107	3,5
Rostock	1.093.960	4.822.798	4,4
Vorpommern-Rügen	2.216.821	10.161.115	4,6
Nordwestmecklenburg	581.769	2.245.317	3,9
Vorpommern-Greifswald	1.369.213	6.133.580	4,5
Ludwigslust-Parchim	362.155	1.126.840	3,1
Mecklenburg-Vorpommern	7.565.819	30.292.481	4,0

Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 2017

Tourismus in Deutschland ist ein Wachstumsmarkt. Bundesweit sind die Ankunfts- und Übernachtungszahlen seit Anfang der 2000er Jahre im Jahresvergleich fast ausnahmslos gestiegen. Mecklenburg-Vorpommern partizipiert an diesem Wachstum und profitiert zugleich von den Reisepräferenzen der Deutschen, die sich kurz und knapp mit den Zielgebieten am Meer (Nord- und Ostsee) und in den Bergen (Alpenraum) beschreiben lassen.

Innerhalb der letzten fünf Jahre (im Zeitraum 2011 bis 2016) stiegen die Ankünfte in Mecklenburg-Vorpommern um 11,3 % (bundesweit um 16,7 %), die Übernachtungen um 9,8 % (bundesweit um 13,7 %).

Im Jahr 2016 konnte das Land Mecklenburg-Vorpommern zum ersten Mal die Marken von 7,5 Mio. Ankünften und 30 Mio. Übernachtungen überschreiten und liegt somit im Ranking der Bundesländer auf Platz 7, hinter Bayern, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen und nahezu gleichauf mit Hessen und Berlin.

Gemessen an der Kennzahl Tourismusintensität (Übernachtungen je 1.000 Einwohner) liegt Mecklenburg-Vorpommern mit einem Wert deutlich über 18.700 an erster Stelle der Bundesländer und weit über dem Bundesdurchschnitt von rund 5.400. Dies verdeutlicht den Stellenwert des Tourismus in diesem Bundesland.

Touristische Fokussierungspunkte sind die Küstengebiete, allen voran die Inseln Rügen/Hiddensee (knapp 1,4 Mio. Ankünfte) und Usedom (knapp 1,1 Mio. Ankünfte). Aber auch die Hansestadt Rostock und der Landkreis Rostock verzeichnen in Summe rund 1,85 Mio. Ankünfte und somit knapp ein Viertel der landesweiten Ankünfte.

Für das MEZ ist das touristische Potenzial in einem maximalen Entfernungsbereich bis zu einer Stunde Pkw-Fahrzeit relevant. Datengrundlage sind die Ankünfte und Übernachtungen auf Gemeindeebene gemäß amtlicher Tourismusstatistik des Landes Mecklenburg-Vorpommern für das Jahr 2016.

Die kommunalen Gebietseinheiten **Hansestadt Rostock** und **Landkreis Rostock** werden als Kerneinzugsgebiet definiert. Sie beschreiben das Einzugsgebiet in einem Entfernungsbereich zwischen 30 und 45 Min. Pkw-Fahrzeit.

Das erweiterte touristische Einzugsgebiet bis maximal 60 Min. Pkw-Fahrzeit umfasst Teile der benachbarten Landkreise Nordwestmecklenburg und Vorpommern-Rügen:

- **Landkreis Nordwestmecklenburg:** Zum Einzugsgebiet zählen die Ämter Grevesmühlen Land, Dorf Mecklenburg-Bad Kleinen, Neukloster-Warin und Neuburg, die Stadt Grevesmühlen und die Hansestadt Wismar, die Insel Poel sowie die beiden Gemeinden Hohenkirchen und Zierow. Gemessen am gesam-

ten Landkreis werden 43 % der Ankünfte und 36 % der Übernachtungen berücksichtigt.

- **Landkreis Vorpommern-Rügen:** Zum Einzugsgebiet zählen die Ämter Darß/Fischland, Ribnitz-Damgarten, Barth, Recknitz-Trebeltal, Niepars, Franzburg-Richtenberg, Miltzow und Süderholz sowie die Städte Grimmen und Marlow. Gemessen am gesamten Landkreis werden 18 % der Ankünfte und 20 % der Übernachtungen berücksichtigt.

Die Tabelle fasst das relevante touristische Nachfragepotenzial zusammen, differenziert nach dem Kerneinzugsgebiet (Hansestadt Rostock und Landkreis Rostock) und dem erweiterten Einzugsgebiet (Landkreise Nordwestmecklenburg und Vorpommern-Rügen, anteilig).

Urlauber (Ankünfte und Übernachtungen) im Einzugsgebiet des MEZ			
Einzugsgebietsbereich	Ankünfte	Übernachtungen	Ø AD
Hansestadt Rostock <i>davon Warnemünde</i>	758.637 387.948	1.966.750 1.215.637	2,6 3,1
Landkreis Rostock	1.093.960	4.822.798	4,4
Summe Kerneinzugsgebiet	1.852.597	6.789.548	3,7
Landkreis Nordwestmecklenburg (anteilig) <i>davon Hansestadt Wismar</i>	251.392 131.876	805.691 311.049	3,2 2,4
Landkreis Vorpommern-Rügen (anteilig)	389.631	2.027.810	5,2
Summe erweitertes Einzugsgebiet	641.023	2.833.501	4,4
GESAMT (bis max. 60 Min.)	2.493.620	9.623.049	3,9

Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 2017

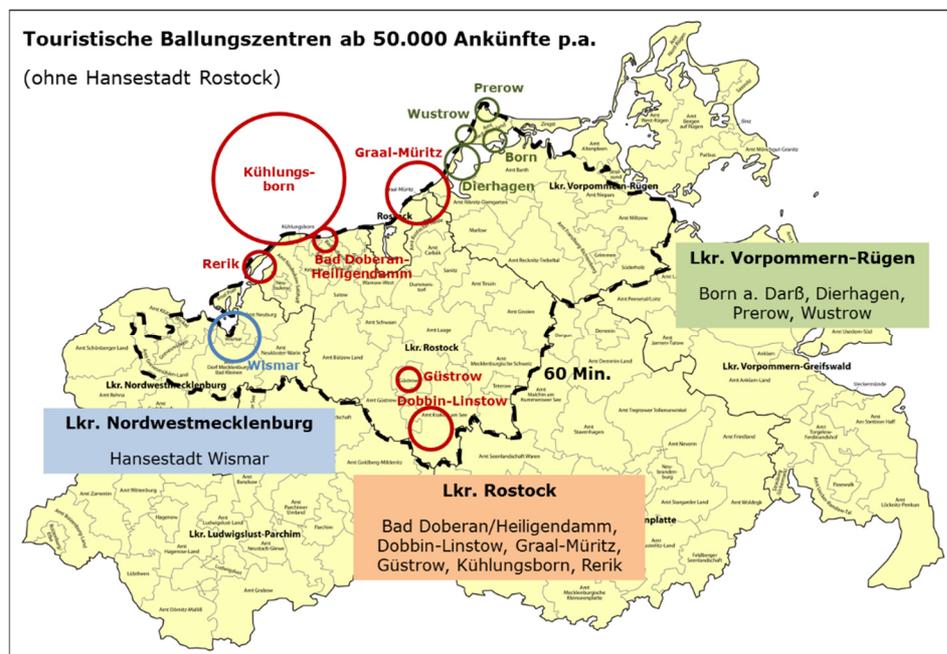
In Summe kann das geplante MEZ auf ein touristisches Potenzial in Höhe von knapp 2,5 Mio. Ankünften (und rund 9,6 Mio. Übernachtungen) zugreifen. Gemessen an der gesamten touristischen Nach-

frage des Landes Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2016 entspricht dies rund 33 % der Ankünfte und ca. 32 % der Übernachtungen.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer im touristischen Einzugsgebiet liegt mit 3,9 im Bereich des Landesdurchschnitts (4,0) und deutlich über dem Bundesdurchschnitt (2,6). Dies verdeutlicht die Bedeutung der Feriengäste mit längerem Aufenthalt im Vergleich zu Kurzreisenden wie u.a. Geschäftsreisende und Städtetouristen.

Die Verteilung des touristischen Nachfragepotenzials auf das relevante Marktgebiet zeigt eine günstige Struktur, denn: knapp drei Viertel der Ankünfte sind dem Kernbereich (Hansestadt Rostock und Landkreis Rostock) zugehörig. Im unmittelbaren lokalen Umfeld sind mit über 750.000 rund 30 % der Ankünfte der Hansestadt Rostock zugeordnet, etwa die Hälfte davon im Seebad Warnemünde.

Die nachfolgende Grafik zeigt die touristischen Ballungszentren in den drei Landkreisen des Einzugsgebietes (ohne die Hansestadt Rostock). Die Größe der Kreise spiegelt die touristische Bedeutung wider. Berücksichtigt wurden Gemeinden mit 50.000 und mehr Ankünften im Jahr 2016.



Grafik: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Internet wikipedia.org, Artikel „Kreisgebietsreform Mecklenburg-Vorpommern 2011“, Autor Maximilian Dörrbecker, Karte der Ämter und der amtsfreien Gemeinden von Mecklenburg-Vorpommern

Neben der Hansestadt Rostock mit rund 759.000 Ankünften (davon ca. 388.000 in Warnemünde) sind die folgenden Gemeinden von besonderer Relevanz:

- Stadt Kühlungsborn mit rund 336.000 Ankünften
- Gemeinde Graal-Müritz mit rund 156.000 Ankünften
- Hansestadt Wismar mit rund 132.000 Ankünften
- Gemeinde Dobbin-Linstow mit rund 106.000 Ankünften

Der touristische Ballungsraum Rügen/Hiddensee einschließlich der Hansestadt Stralsund mit zusammen gut 1,6 Mio. Ankünften (73 % vom Landkreis Vorpommern-Rügen und 21 % vom Land Mecklenburg-Vorpommern) und knapp 7,0 Mio. Übernachtungen (69 % vom Landkreis Vorpommern-Rügen und 23 % vom Land Mecklenburg-Vorpommern) liegt knapp außerhalb des Einzugsgebietes.

Die Analyse des touristischen Marktgebietes bildet die Grundlage zur Bewertung der beiden potenziellen Projektstandorte IGA Park und Stadthafen. Wie auch beim Einwohnermarkt gilt es hierbei, die Standorte nicht nur miteinander zu vergleichen, sondern das verfügbare Potenzial in einen übergeordneten Kontext zu stellen. Dies erfolgt anhand der Kennzahl der Tourismusintensität (Übernachtungen je 1.000 Einwohner), die einen landes- und bundesweiten Vergleich ermöglicht.

Die touristische Attraktivität (rein qualitativ) wurde im Rahmen der Mikrostandortkriterien bereits bewertet. Bezogen auf den Makrostandort stehen die quantitativen Merkmale im Fokus. Da die Kerneinzugsbereiche bis zu einer Pkw-Fahrzeit von maximal 60 Min. für beide Standorte weitgehend deckungsgleich sind, wurde das touristische Potenzial wie folgt einheitlich erhoben:

- Primärer Einzugsbereich ist die Hansestadt Rostock und der Landkreis Rostock mit in Summe rund 1,85 Mio. Ankünften und gerundet 6,79 Mio. Übernachtungen
- Im erweiterten Einzugsbereich bis maximal 60 Min. Pkw-Fahrzeit kommen weitere rund 641.000 Ankünfte und rund 2,83 Mio. Übernachtungen hinzu
- Insgesamt wurden im Jahr 2016 im relevanten touristischen Marktgebiet ca. 2,49 Mio. Ankünfte und rund 9,62 Mio. Übernachtungen verzeichnet

- Die Tourismusintensität liegt im primären Einzugsbereich mit einem Wert von 16.185¹¹ unterhalb des Durchschnittswertes des Landes Mecklenburg-Vorpommern (18.788), aber dennoch auf einem sehr hohen Niveau (Bundesdurchschnitt: 5.442); bezogen auf das gesamte touristische Einzugsgebiet fällt diese Kennzahl auf ca. 11.000¹² und erreicht somit ein Niveau von etwas weniger als 60 % des landesweiten Durchschnitts

Bewertungskriterium URLAUBERPOTENZIAL IM EINZUGSBEREICH BIS 30/45 MIN. FAHRZEIT - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Rund 1,85 Mio. Ankünfte - Hohe Tourismusintensität: 16.185 Übernachtungen je 1.000 Einwohner - Lage zwischen den lokalen Fokussierungspunkten Warnemünde und Rostock Zentrum - Gute Anbindung an die touristischen Ballungsräume im relevanten Marktgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> - Rund 1,85 Mio. Ankünfte - Hohe Tourismusintensität: 16.185 Übernachtungen je 1.000 Einwohner - Direkter Zugriff auf die touristischen Frequenzen der Rostocker Innenstadt, gute Anbindung an Warnemünde - Gute Anbindung an die touristischen Ballungsräume im relevanten Marktgebiet
Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6	Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6
Begründung	
<p>Beide Standorte können im definierten Einzugsgebiet auf ein umfangreiches touristisches Potenzial zugreifen. Die hohe Tourismusintensität verdeutlicht die touristische Prägung des Marktgebietes und begründet zugleich die Bewertung mit drei Punkten. Die Fahrzeiten von den touristischen Fokussierungspunkten sind nahezu identisch, so dass auch lagebezogen keine Unterschiede in der Bewertung abgeleitet werden können.</p>	

¹¹ In der Hansestadt Rostock und dem Landkreis Rostock stehen den 419.484 Einwohner (Stand: 31.12.2015) 6.789.548 Übernachtungen im Jahr 2016 gegenüber (entspricht 16.185 Übernachtungen je 1.000 Einwohner).

¹² Für das Marktgebiet bis 60 Min. Pkw-Fahrzeit wurden – je nach Standort – zwischen 860.600 und 876.500 Einwohner ermittelt. Im Verhältnis zu 9.623.049 Übernachtungen liegt die Tourismusintensität bei einem Wert um 11.000 Übernachtungen je 1.000 Einwohner.

Die Abschöpfung des vorhandenen Nachfragepotenzials nimmt mit zunehmender Entfernung vom Standort ab. Aus diesem Grund wird das erweiterte touristische Einzugsgebiet (analog zur Bewertung des Einwohnermarktes) mit einfacher Gewichtung gewertet.

Bewertungskriterium URLAUBERPOTENZIAL IM ERWEITERTEN EINZUGSBEREICH BIS MAX. 60 MIN. FAHRZEIT - Gewichtungsfaktor 1 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Rund 641.000 Ankünfte - Tourismusintensität fällt auf einen Wert um 11.000 Übernachtungen je 1.000 Einwohner - Touristische Fokussierungspunkte sind in diesem Entfernungsbereich geringer ausgeprägt 	<ul style="list-style-type: none"> - Rund 641.000 Ankünfte - Tourismusintensität fällt auf einen Wert um 11.000 Übernachtungen je 1.000 Einwohner - Touristische Fokussierungspunkte sind in diesem Entfernungsbereich geringer ausgeprägt
Punkte: 2 Gewichtet (1 x 2 =) 2	Punkte: 2 Gewichtet (1 x 2 =) 2
Begründung	
<p>Auch in Bezug auf das überregionale touristische Marktgebiet zeigen sich die standortbezogenen Faktoren als vergleichbar. Das touristische Potenzial wächst um etwas mehr als 640.000 Ankünfte; dies entspricht ca. 25 % des gesamten touristischen Potenzials. Die Tourismusintensität ist in diesem Marktgebiet noch gut ausgeprägt, fällt jedoch im Vergleich zum primären Einzugsbereich ab. Die Bewertung fällt daher mit zwei Punkten etwas verhaltener aus.</p>	

Im primär relevanten Einzugsgebiet bis 60 Min. Pkw-Fahrzeit steht dem Einwohnerpotenzial von 860.600 bzw. 876.500 ein touristisches Potenzial in Höhe von knapp 2,5 Mio. Ankünften gegenüber. Das Nachfragepotenzial an Urlaubern ist somit beinahe drei Mal höher als das der Wohnbevölkerung. Dies verdeutlicht die Bedeutung des Quellmarktes Urlauber für das geplante MEZ. Auch wenn die Potenzialvoraussetzungen an beiden Standorten vergleichbar ausgeprägt sind, so sind die qualitativen Voraussetzungen zur Etablierung einer touristischen Attraktion am Stadthafen als besser einzustufen. Berücksichtigt wurde dieser Aspekt im Rahmen der Mikrostandortbewertung. In der Besuchsprognose haben die Mikrostandortqualitäten Einfluss auf die Abschöpfung des relevanten Nachfragepotenzi-

als. Somit sind die Potenzialvoraussetzungen zwar identisch, die Penetration des Nachfragepotenzials steht jedoch in Abhängigkeit der Mikrostandortqualitäten und wird somit am Standort Stadthafen höher ausgeprägt sein (vgl. hierzu Punkt 6.1).

5.3 Zusatzpotenziale

Unter Punkt 5.2 wurde das Nachfragepotenzial im relevanten Einzugsgebiet ermittelt. Hierbei konnte auf eine fundierte Datengrundlage in den beiden Quellmärkten Wohnbevölkerung und Urlauber zugegriffen werden. Zu beachten sind die Defizite der amtlichen Tourismusstatistik, auf die bereits hingewiesen wurde.

Diverse Begrifflichkeiten wie Tagestourismus oder Privatvermietermarkt lassen vermuten, dass Nachfragepotenziale womöglich unberücksichtigt blieben. Ein weiterer standortspezifischer Faktor in der Hansestadt Rostock sind die Gäste des Fähr- und Schiffsverkehrs. Punkt 5.3 widmet sich daher möglichen Zusatzpotenzialen, um diese in der Makrostandortbewertung, wie auch – sofern methodisch sinnvoll – in der späteren Besuchsprognose, zu berücksichtigen.

Die Beleuchtung von Zusatzpotenzialen greift auf Marktforschungsergebnisse zurück, deren Aussagekraft und Repräsentativität in Abhängigkeit des Untersuchungsdesigns und der Fallzahlen zu sehen sind. In der Regel handelt es sich um Tendenzaussagen und Hochrechnungen, denen mit entsprechender Vorsicht zu begegnen ist. Die nachfolgenden Überlegungen und Ableitungen beziehen sich – sofern nicht anders angegeben – auf die Tourismuskonzeption 2022, erarbeitet durch das dwif und vorgelegt im März 2012.¹³

Im Kontext der Erhebungen zum Wirtschaftsfaktor Tourismus in der Hansestadt Rostock spricht das dwif in der Tourismuskonzeption 2022 von rund 14 Mio. Aufenthaltstagen pro Jahr, was einer Besucherfrequenz von rund 38.000 pro Tag entspricht. Demgegenüber stehen rund 207.000 Einwohner und knapp 760.000 touristische Ankünfte in der Hansestadt Rostock. Vor diesem Hintergrund erfolgt nun eine detaillierte Beleuchtung der Frequenzen, um zu überprü-

¹³ dwif Consulting GmbH: Die Hansestadt Rostock mit dem Seebad Warnemünde – Tourismuskonzeption 2022, Ergebnisdokumentation, Berlin, März 2012

fen, ob Zusatzpotenziale vorhanden sind, die im relevanten Nachfragepotenzial (vgl. hierzu Punkt 5.2) nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

Die vom dwif ermittelten rund 14 Mio. Aufenthaltstage beziehen sich auf das Jahr 2011 und beinhalten die folgenden Teilbereiche:

- Übernachtungen gewerblich: 1,48 Mio.
- Übernachtungen Privatvermieter: 0,11 Mio.
- Übernachtungen Touristik- und Dauercamping: 0,10 Mio.
- Übernachtungen bei Verwandten/Bekanntem: 1,68 Mio.
- Tagesbesucherverkehr: 10,5 Mio.
- Gesamt: 13,87 Mio.

Diese Teilbereiche werden auf ihre Relevanz als mögliches zusätzliches Nachfragepotenzial für das MEZ dezidiert beleuchtet.

Gewerbliche Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben inklusive Camping

Gemäß EU-Verordnung Nr. 692/2011 werden in der amtlichen Tourismusstatistik seit dem Jahr 2012 Beherbergungsbetriebe erhoben, die über mindestens zehn Schlafgelegenheiten bzw. Campingplätze, die über mindestens zehn Stellplätze verfügen. Die Statistik spiegelt das meldepflichtige gewerbliche Beherbergungswesen wider. Für das Kalenderjahr 2011 sind der Statistik folgende Zahlen für die Hansestadt Rostock zu entnehmen (Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern):

- Ankünfte: 594.025
- Übernachtungen: 1.512.567

Hierbei entsprechen die Übernachtungen den vom dwif ausgewiesenen Teilbereich „Übernachtungen gewerblich“ und „Übernachtungen Touristik- und Dauercamping“, mit dem geringfügigen Unterschied, dass die Zahlen der amtlichen Tourismusstatistik nur das Touristkamping und nicht das Dauercamping erfassen.

Für die Quantifizierung des relevanten Nachfragepotenzials sind die Ankünfte und nicht die Übernachtungen bzw. Aufenthaltstage relevant, da davon ausgegangen wird, dass ein Urlauber eine Freizeitattraktion wie das MEZ im Rahmen seines Urlaubs nur einmal aufsuchen wird.

Die unter Punkt 5.2 ausgewiesenen Ankünfte gemäß amtlicher Tourismusstatistik in Höhe von knapp 760.000 in der Hansestadt Rostock spiegeln somit die gewerblichen Übernachtungen einschließlich Touristcamping wider. Als bisher nicht berücksichtigtes Zusatzpotenzial verbleibt alleinig der Bereich Dauercamping. Dieser ist in seiner Bedeutung aus den folgenden Gründen eingeschränkt:

- Auf dem Rostocker Stadtgebiet gibt es mit der Anlage baltic freizeit Camping- und Ferienpark Markgrafenheide lediglich einen Anbieter von Dauerstellplätzen; die Anzahl der Dauercampingnutzer ist somit gering.
- Ein unbestimmter Anteil der Dauercamper ist im Einwohnermarkt bis 120 Min. Fahrzeit bereits erfasst.
- Dauercamper zeigen eine geringe Ausgabebereitschaft für Freizeitkonsum und sind daher für Freizeitattraktionen wie das MEZ schwerer zu aktivieren als andere Urlauber.

Dauercamping stellt somit ein Zusatzpotenzial von geringer Bedeutung dar. Für die Besuchsprognose bleibt es aufgrund seiner geringen Relevanz außen vor.

- ▶ **Die gewerblichen Ankünfte und Übernachtungen sind im Nachfragepotenzial des touristischen Quellmarktes vollumfänglich erfasst; das Zusatzpotenzial Dauercamping kann aufgrund geringer Relevanz vernachlässigt werden**

Übernachtungen bei Privatvermietern

Ankünfte und Übernachtungen bei Privatvermietern bleiben in der Tourismusstatistik meist unberücksichtigt. Hierbei ist die Frage nach einem gewerblichen oder nichtgewerblichen Betrieb eine steuerrechtliche Fragestellung. In der Regel handelt es sich um Kleinbetriebe, die mit weniger als zehn Schlafplätzen nicht meldepflichtig sind. Das dwif weist für das Jahr 2011 ein Aufkommen von 0,11 Mio. Übernachtungen aus. Unter Heranziehen der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer laut Tourismusstatistik (2,5 im Jahr 2011) stehen diesem Aufkommen Ankünfte in Höhe von 44.000 gegenüber. Da sich der Tourismus seit dem Jahr 2011 positiv entwickelt hat, wird diese Zahl aktuell mutmaßlich leicht höher liegen. Hierbei handelt es sich um ein echtes Zusatzpotenzial, das für das MEZ relevant ist.

- ▶ **Zusatzpotenzial Urlauber in Privatunterkünften ist relevant mit einem geschätzten Volumen von um die 50.000 Ankünften pro Jahr**

Übernachtungen bei Freunden, Verwandten und Bekannten

Wir beziehen uns wiederum auf die Daten des dwif aus der Tourismuskonzeption 2022. Für die Ermittlung des Übernachtungsaufkommens bei Freunden, Verwandten und Bekannten hat das dwif eine Haushaltsbefragung mit der Stichprobe $n = 200$ durchgeführt. Hierbei wurden folgende Ergebnisse erzielt: 46,6 % der 117.700 Haushalte in der Hansestadt Rostock beherbergen durchschnittlich 3,4 Mal pro Jahr Gäste. Die mittlere Gruppengröße liegt bei 2,4 Personen, die im Schnitt eine Aufenthaltsdauer von 3,8 Tagen bzw. Übernachtungen aufweisen. Hieraus ermittelt sich ein Übernachtungsvolumen von $(54.848 \text{ Haushalte} \times 3,4 \text{ Besuche} \times 2,4 \text{ Personen} \times 3,8 \text{ Übernachtungen} =)$ rund 1,7 Mio. Übernachtungen. Die für die Potenzialermittlung relevanten Ankünfte liegen in dieser Hochrechnung bei rund 447.000.

Unter gleichen Annahmen und angepasst an die aktuelle Anzahl an Haushalten in der Hansestadt Rostock (119.048 Haushalte) ergeben sich überschlägig etwas mehr als 450.000 Ankünfte in Privathaushalten pro Jahr.

Hierbei handelt es sich um ein echtes Zusatzpotenzial, dass durch die amtliche Tourismusstatistik nicht erfasst wird.

Zu beachten ist grundsätzlich, dass die Herkunft der Gäste nicht erhoben wurde. Es muss davon ausgegangen werden, dass ein Teil dieses Potenzials Gäste sind, die aus dem relevanten Einwohnermarkt bis 120 Min. Fahrzeit stammen. Diese erneut zu berücksichtigen wäre eine Doppelzählung.

Im spezifischen Fall ist zudem zu erwähnen, dass die ermittelten Werte im Vergleich zu anderen deutschen Städten sehr hoch erscheinen. Beispielsweise beziffert die Stadt Bremen das Übernachtungsaufkommen bei Freunden, Bekannten und Verwandten auf rund 2,0 Mio. pro Jahr. Dieser Wert liegt 17 bis 18 % höher als in der Hansestadt Rostock. Zugleich liegt die Zahl der Haushalte in Bremen

(über 300.000) um mehr als 250 % höher, die Einwohnerzahl (rund 556.000) sogar um etwa 270 % höher.¹⁴

Vor diesem Hintergrund sind die Zahlen vorsichtig zu handhaben und können nicht zu 100 % als Zusatzpotenzial und Grundlage für darauf aufbauende Berechnungen und Prognosen gewertet werden.

- ▶ **Relevantes Zusatzpotenzial durch Übernachtungen in privaten Haushalten (bei Freunden, Bekannten, Verwandten) in Höhe von ca. 450.000 Ankünften pro Jahr; zu beachten: Gefahr von Doppelzählungen und nicht repräsentative Hochrechnung**

Tagesbesuchsverkehr

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf die Grundlagenuntersuchung „Tagesreisen der Deutschen“, herausgegeben vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi).¹⁵

Der Begriff Tagesausflug wird hier wie folgt definiert: *„Als Tagesausflug wird jedes Verlassen des Wohnumfeldes bezeichnet, mit dem keine Übernachtung verbunden ist und das*

- *nicht als Fahrt von oder zur Schule, zum Arbeitsplatz, zur Berufsausübung vorgenommen wird,*
- *nicht als Einkaufsfahrt zur Deckung des täglichen Bedarfs dient (z.B. Lebensmittel) und*
- *nicht einer gewissen Routine oder Regelmäßigkeit unterliegt (z.B. regelmäßige Vereinsaktivitäten im Nachbarort, tägliche Krankenhausbesuche, Arztbesuche, Behördengänge, Gottesdienstbesuche).“*

Im Kontext der vorliegenden Studie sind des Weiteren die folgenden Aspekte der Grundlagenuntersuchung zu den Tagesreisen der Deutschen von Interesse:

¹⁴ Quelle: Statistisches Landesamt Bremen und BTZ Bremer Touristik-Zentrale, Marktforschung & Monitoring, Zahlen und Fakten zum Bremen-Tourismus, Übernachtungen, Wirtschaftsfaktor, Gästebefragung, Bremen, 2017

¹⁵ Tagesreisen der Deutschen, Grundlagenuntersuchung, Herausgeber: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi), Berlin, April 2014

- Mit über 30 % ist der Besuch von Freunden, Verwandten und Bekannten der mit Abstand bedeutendste Hauptgrund für Tagesausflüge; der Besuch von Sehenswürdigkeiten und Attraktionen wird für rund 12 % der Tagesausflüge als Hauptanlass genannt
- Bei privat motivierten Tagesausflügen wird im Durchschnitt eine Distanz von rund 66 km einfache Strecke zurückgelegt; bezogen auf den Hauptanlass „Besuch von Sehenswürdigkeiten und Attraktionen“ werden im Durchschnitt 80 km einfache Strecke zurückgelegt
- Die Binnennachfrage im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern liegt innerhalb einer Bandbreite von 70 bis 80 % und somit über dem Bundesdurchschnitt von rund 70 %, d.h. für etwa drei Viertel aller Tagesreisen in Mecklenburg-Vorpommern liegen Ausgangs- und Zielpunkt von Tagesausflügen innerhalb dieses Bundeslandes

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass der für Rostock relevante Tagesbesuchsverkehr im ermittelten Nachfragepotenzial bis 120 Min. Fahrzeit enthalten ist. Begründung: Tagesreisen beginnen und enden am Wohnort, ohne dass eine externe Übernachtung ausgelöst wird. Für den Besuch von Freizeitattraktionen werden im Schnitt 80 km einfache Strecke zurückgelegt. Drei Viertel aller Tagesreisen in Mecklenburg-Vorpommern sind als reine Binnennachfrage anzusehen. Das für das Projekt definierte Einzugsgebiet reicht bis 120 Min. Pkw-Fahrzeit und deckt somit einen einfachen Entfernungsbereich – je nach Autobahnanteil – zwischen etwa 160 und 200 km ab. Auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse zu den Tagesreisen der Deutschen ist somit nachgewiesen, dass sich der Tagesbesuchsverkehr aus dem definierten Einzugsgebiet rekrutiert.

- ▶ **Der Tagesbesuchsverkehr stellt kein relevantes Zusatzpotenzial dar, da diese Nachfrage im definierten Einzugsgebiet im Quellmarkt der Wohnbevölkerung enthalten ist**

Urlauberlokalverkehr

Neben den in der Hansestadt Rostock statistisch erfassten Ankünfte und Übernachtungen besuchen auch Urlauber aus den umliegenden Regionen die Hansestadt im Rahmen eines Tagesausflugs. Dieses

Nachfragepotenzial wird als Urlauberlokalverkehr bezeichnet. Vergleichbar mit den Tagesausflügen vom Wohnort ist auch dieses Potenzial im relevanten Einzugsgebiet bereits erfasst, mit dem Unterschied, dass Urlauber von ihrem bewusst gewählten Urlaubsort eine geringe Mobilitätsbereitschaft zeigen. Wir verweisen auf die Ausführungen unter Punkt 5.1, wo festgestellt wurde, dass rund 99 % aller Urlauber eine maximale einfache Strecke von bis zu 60 Min. Pkw-Fahrzeit akzeptieren. Der Urlauberlokalverkehr ist demnach im ermittelten Nachfragepotenzial für das MEZ ausreichend berücksichtigt.

- ▶ **Der Urlauberlokalverkehr stellt kein relevantes Zusatzpotenzial dar, da diese Nachfrage im definierten Einzugsgebiet im touristischen Quellmarkt enthalten ist**

Fähr- und Kreuzschiffahrtsgäste

Von Rostock aus werden täglich Fährverbindungen nach Dänemark und Schweden, in geringerem Umfang auch nach Finnland angeboten. Das Passagieraufkommen liegt in diesem Segment bei relativ stabilen zwei Mio. pro Jahr. Für das Jahr 2015 weist die Statistik der Rostock Port GmbH (Quelle: Internet www.rostock-port.de) folgende Passagierzahlen aus:

- Rostock – Dänemark: 1.452.000 Personen
- Rostock – Schweden: 725.700 Personen
- Rostock – Finnland: 5.250 Personen

In Summe haben knapp 2,2 Mio. Personen die Fährdienste des Rostocker Hafens genutzt.

Zur Einschätzung dieses Potenzials kann erneut auf die Erkenntnisse der Tourismuskonzeption 2022 des dwif zurückgegriffen werden, die wiederum Befragungsergebnisse des Ostseeinstituts aus dem Jahr 2008 heranzieht.¹⁶ So wurde über Gästebefragungen erhoben, dass knapp 49 % der Fährpassagiere Urlaub als Reisemotiv angaben. Die übrigen gut 51 % sind Lkw-Fahrer im Transportwesen, Geschäftsreisende und sonstige Reisende, die für den Besuch einer Freizeitat-

¹⁶ Quellenangabe in der Tourismuskonzeption 2022: „Zufriedenheit der Fährpassagiere mit dem Hafen Rostock – Befragungsergebnisse der Saison 2008“, Ostseeinstitut

traktion in Rostock zu vernachlässigen sind. Rund 70 % der Befragten gaben an, in Hotels (53,5 %) oder bei Verwandten/Bekanntem (16,3 %) übernachtet zu haben. Dieser Anteil ist somit in den bereits erfassten und zusätzlich beleuchteten Potenzialen enthalten. Derjenige Anteil, der sich auf der Durchreise befindet und sich nicht länger vor Ort aufhält, wird wiederum schwer für einen mehrstündigen Besuch einer Freizeitattraktion zu gewinnen sein.

So bleibt festzuhalten, dass es sich bei den Fährpassagieren zwar um ein beachtliches Potenzial handelt, das jedoch nur in sehr begrenztem Umfang ein mögliches Zusatzpotenzial für das MEZ darstellt. Auf der Grundlage bestehender Untersuchungen kann keine signifikante zusätzliche Nachfrage abgeleitet werden.

Beim Kreuzschiffverkehrsverkehr handelt es sich um ein stark wachsendes Marktsegment. Dies zeigen auch die Zahlen der Rostock Port GmbH. So haben sich die Passagierzahlen im Zeitraum 2008 bis 2016 von rund 172.000 auf über 550.000 mehr als verdreifacht (Quelle: Internet www.rostock-port.de).

Erkenntnisse über die Relevanz dieses Nachfragepotenzials liefert zum einen wiederum die Tourismuskonzeption 2022 auf Grundlage von Gästebefragungen des Ostseeinstituts,¹⁷ zum anderen die Potenzialanalyse Maritimes Museum Rostock.¹⁸

Die Tourismuskonzeption 2022 bezieht sich auf das Jahr 2010 mit rund 177.000 Kreuzschiffahrtspassagieren, wovon 132.000 Stopover-Passagiere (Passagiere mit Zwischenstopp in Rostock) und 45.000 Turnover-Passagiere (Passagiere mit Start- und Endpunkt der Kreuzfahrt in Rostock) waren. Zumindest für den größeren Anteil der Stopover-Passagiere ist das Ausgabeverhalten beschrieben. So wurden im Schnitt 29,00 Euro verausgabt, davon rund 90 % für Shopping, Essen/Trinken und Souvenirs. Nur 3,8 % wurden für Freizeitgestaltung aufgewandt. Dafür gaben 11 % der Befragten an, dass sie sich mehr Informationen im Terminalgebäude über Sehenswürdigkeiten/Ausflüge/Highlights wünschen.

¹⁷ Quellenangabe in der Tourismuskonzeption 2022: „Zufriedenheit der Kreuzfahrtpassagiere und der Crew mit Rostock-Warnemünde als Kreuzfahrthafen in der Saison 2010“, Ostseeinstitut

¹⁸ Quelle: Potenzialanalyse eines Maritimen Technik-Museums Rostock, animare projektmanagement tourismus, Rostock, Dezember 2010

Die Potenzialanalyse von animare nimmt Bezug zur Kreuzfahrtstudie der Universität Rostock aus dem Jahr 2007. Das Verhältnis der Stop-over-Passagiere zu den Turnover-Passagieren ist vergleichbar mit den oben angegebenen Werten. Bezogen auf die Landausflüge wird ausgeführt, dass 58 % über Reiseagenturen organisiert waren, wovon über die Hälfte Berlin als Ziel hatten. 42 % der Passagiere entschieden sich für eine individuelle Erkundung von Rostock und Warnemünde. Rund 30 % der Turnover-Passagiere übernachteten vor oder nach der Reise in Rostock oder Umgebung.

Insgesamt kommt animare zur Einschätzung, dass Kreuzfahrtgäste als Zielgruppe für ein Maritimes Museum von eher geringer Bedeutung sind.

- ▶ **Aus dem Aufkommen an Fährschiffahrtsgästen lässt sich kaum ein signifikantes Zusatzpotenzial ableiten; das in seiner Bedeutung stark gestiegene Aufkommen an Kreuzschiffahrtsgästen ist aus Sicht der Gutachter ein sehr interessantes Potenzial, das für den Besuch einer Freizeitattraktion jedoch gezielt angesprochen und aktiviert werden muss**

Nach dezidierter Beleuchtung von Zusatzpotenzialen ziehen wir folgendes Fazit: In der Hansestadt Rostock steht ein umfangreiches Zusatzpotenzial zur Verfügung. Um ein tatsächlich relevantes zusätzliches Potenzial handelt es sich jedoch nur, wenn die Nachfrage nicht in dem unter Punkt 5.2 ermittelten Potenzial enthalten ist. Die Abgrenzung hierzu ist aufgrund der Datengrundlage nicht immer eindeutig möglich. Unter der Maßgabe einer vorsichtigen und konservativen Quantifizierung des relevanten Nachfragepotenzials ist es geboten, die mögliche zusätzliche Nachfrage kritisch zu hinterfragen und mit Zurückhaltung, ggf. mit Sicherheitsabschlägen, zu berücksichtigen.

Das tatsächlich relevante Zusatzpotenzial ergibt sich einerseits aus den in der Tourismusstatistik nicht erfassten Ankünften und Übernachtungen bei

- Privatvermietern mit einem Volumen von etwa 50.000 Ankünften pro Jahr und bei
- Freunden, Verwandten, Bekannten mit einem Volumen von etwa 450.000 Ankünften pro Jahr.

Andererseits ergibt sich ein Zusatzpotenzial durch die Funktion Rostocks als Hafenstadt mit einem ausgeprägten Fähr- und Kreuzschiffverkehrsverkehr. Das sehr umfangreiche Aufkommen an Fährpassagieren ist nur zur Hälfte touristisch relevant, davon wiederum übernachtet ein Großteil in der Region und ist somit bereits erfasst. Der übrige Anteil sind Durchreisende, die vermutlich kaum für einen längeren Aufenthalt zu gewinnen sind. Die Gutachter kommen daher zur Einschätzung, dass sich aus dem Segment der Fährpassagiere keine signifikante zusätzliche Nachfrage ableiten lässt.

Anders ist dies beim stark wachsenden Aufkommen der Kreuzschiffahrtsgäste. Auch hier ist zu beachten, dass ein Großteil des Aufkommens nicht relevant ist oder kaum für den Besuch einer Freizeitattraktion in Rostock gewonnen werden kann. So gibt es wiederum einen Teil der Gäste, deren Kreuzfahrt in Rostock beginnt und endet und die in der Region übernachten und somit bereits als touristisches Potenzial erfasst sind. Bei den Passagieren mit Zwischenstopp in Rostock sind die Landausflüge zum überwiegenden Teil organisiert und haben beispielsweise Berlin als Ziel. Dennoch verbleibt ein umfangreiches Potenzial an Gästen, das den Aufenthalt in Rostock individuell gestaltet und ein Interesse an Sehenswürdigkeiten und Attraktionen vor Ort äußert. In der Tourismuskonzeption ist dieser Anteil mit 11 % angegeben. Angewandt auf das aktuelle Passagieraufkommen in Höhe von rund 550.000 steht dem ein Potenzial von ca. 60.000 gegenüber. Dies darf nur als grober Anhaltspunkt verstanden werden, zeigt jedoch, dass sich eine signifikante potenzielle Nachfrage beschreiben lässt.

Vor diesem Hintergrund erfolgt nun die Bewertung des Kriteriums Zusatzpotenziale.

Bewertungskriterium ZUSATZPOTENZIALE - Gewichtungsfaktor 1 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Umfangreiches Zusatzpotenzial durch Urlauber, die durch die Tourismusstatistik nicht erfasst werden - Sehr hoher Anteil an Übernachtungsbesuchen bei Freunden, Bekannten und Verwandten - Hohes und wachsendes Potenzial 	<ul style="list-style-type: none"> - Umfangreiches Zusatzpotenzial durch Urlauber, die durch die Tourismusstatistik nicht erfasst werden - Sehr hoher Anteil an Übernachtungsbesuchen bei Freunden, Bekannten und Verwandten - Hohes und wachsendes Potenzial

<p>an Passagieren im Schiffsverkehr, wovon die Kreuzschiffahrtsgäste als realistische zusätzliche Nachfrage in Betracht gezogen werden können</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nähe zum Cruise Center Warnemünde - Geringer touristischer Etablierungsgrad 	<p>an Passagieren im Schiffsverkehr, wovon die Kreuzschiffahrtsgäste als realistische zusätzliche Nachfrage in Betracht gezogen werden können</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zentrale Lage und Nähe zum touristischen Fokussierungspunkt Innenstadt ist positiv; geplant ist, den Stadthafen für kleinere Kreuzfahrtschiffe wieder schiffbar zu machen
<p>Punkte: 3 Gewichtet (1 x 3 =) 3</p>	<p>Punkte: 3 Gewichtet (1 x 3 =) 3</p>
<p>Begründung</p>	
<p>Beide Standorte können von den Zusatzpotenzialen profitieren und werden daher gleich bewertet. Die hohen Potenziale durch statistisch nicht erfasste Gästeankünfte sowie durch Passagierfrequenzen im Kreuzschiffahrtsverkehr begründen die Vergabe von drei Punkten.</p> <p>Im Standortvergleich hat der Stadthafen Lagevorteile, die für einen besseren Zugriff auf die Zusatzpotenziale sprechen. Dies steht jedoch in Abhängigkeit der weiteren Entwicklung und Steigerung der touristischen Attraktivität. Wenn zukünftig kleinere Kreuzfahrtschiffe den Stadthafen anlaufen können, so steigen damit die Chancen, Kreuzfahrtpassagiere für Angebote im Stadthafen zu gewinnen.</p>	

Kommentierung der Bewertung der Zusatzpotenziale

Methodisch zielt die Standortbewertung auf den Ist-Zustand und nicht auf einen möglichen oder projizierten Soll-Zustand. Während bei der Mikrostandortbewertung deutliche Unterschiede in Bezug auf die Erfolgsfaktoren von Freizeitanlagen herausgearbeitet wurden, so zeigt die Analyse des Makrostandortes, dass beide Standorte ein nahezu identisches Marktgebiet erschließen und somit auf dasselbe Nachfragepotenzial zugreifen können. Mikrostandortvorteile haben wiederum Einfluss auf die Bearbeitung des Marktgebietes und somit auf die Höhe der zu erwartenden Besuche.

Festzustellen ist, dass der touristische Quellmarkt von hoher Bedeutung ist. Wie unter Punkt 5.2 ermittelt, leben im Kerneinzugsgebiet bis 60 Min. Fahrzeit, je nach Standort, zwischen rund 860.000 und 876.000 Einwohner. Die touristischen Ankünfte in diesem Entfernungsbereich liegen mit 1,85 Mio. mehr als doppelt so hoch. Auch bei den in diesem Kapitel ermittelten Zusatzpotenzialen handelt es

sich um touristische Frequenzen. Es kann somit festgehalten werden, dass Touristen das dominierende Nachfragepotenzial für das MEZ darstellen. Ihr Anteil am Besuchsaufkommen des MEZ wird deutlich über 50 % liegen. In welchem Maße ein Standort von der touristischen Nachfrage profitiert, hängt wiederum von der Lage und den Mikrostandortqualitäten ab. Hier zeigt der Stadthafen Vorteile, die im Zuge der Mikrostandortbewertung offenkundig wurden. Der Stadthafen hat zudem die Chance, sich als touristischer Hot Spot zu etablieren, wovon das MEZ zusätzlich profitieren würde. Wie oben erläutert ist dieser projektierte Soll-Zustand nicht Grundlage der Bewertung, aber zumindest eine zu erwähnende Rahmenbedingung, die im Kontext der Potenzialbewertung von Wichtigkeit ist.

Urlauber sind für das MEZ der dominante Quellmarkt. Um hohe Besuchszahlen zu erzielen, muss dieser Quellmarkt intensiv bearbeitet werden. Ein für Touristen attraktiver Standort hat diesbezüglich Vorteile. Der zentral gelegene Stadthafen ist im touristischen Fokus mit bereits vorhandener touristischer Zugkraft, verbunden mit der Chance, sich zukünftig als einer der Fokussierungspunkte in Verbindung mit der Rostocker Innenstadt zu etablieren.

Für die spätere Besuchsprognose bilden die Ergebnisse der Potenzialermittlung, d.h. die Quantifizierung des relevanten Nachfragepotenzials (Einwohner und Touristen), die Grundlage. Methodisch hat es sich bewährt, das Nachfragepotenzial anhand der gesicherten Daten zur Wohnbevölkerung und zu den touristischen Ankünften gemäß Tourismusstatistik zu quantifizieren und diese als Ausgangsgrößen für die Besuchsprognose zu nutzen. Zusatzpotenziale sind zu würdigen und können beispielsweise innerhalb der aufgezeigten Bandbreite des prognostizierten Besuchsaufkommens abgebildet werden.

So stehen die relevanten Zusatzpotenziale der Ankünfte bei Privatvermietern und der Gäste, die bei Freunden, Verwandten und Bekannten übernachten, in Zusammenhang mit der Bereinigung der amtlichen Tourismusstatistik, die diese Nachfrage nicht erfasst. Zugleich beinhaltet die Tourismusstatistik auch geschäftlich motivierte Reisen, die als Nachfragepotenzial für Freizeitanlagen nicht oder kaum in Betracht zu ziehen sind. In Städten liegt der Anteil der Geschäftsreisenden regelmäßig in einer Größenordnung von zwei Drittel bzw. innerhalb einer Bandbreite von 60 bis 70 %. Da die Hanse-

stadt Rostock mit Warnemünde und den benachbarten Seebädern eine ausgeprägte touristische Nachfrage hat, könnte der Anteil hier niedriger liegen. Ausgehend von einem geschätzten Anteil von 50 bis 60 % Geschäftsreisende, wären von den statistisch ausgewiesenen Ankünften zwischen 380.000 und 455.000 Ankünfte abzuziehen. Gleichzeitig wären die rund 500.000 nicht erfassten Ankünfte in Privatquartieren (Privatvermieter und bei Freunden, Bekannten, Verwandten) hinzuzuaddieren. Demnach zeigt sich, dass eine Bereinigung der amtlichen Tourismusstatistik zu einer positiven Bilanz, d.h. einem Anwachsen des relevanten Nachfragepotenzials um 45.000 bis maximal 120.000 Ankünfte in der Hansestadt Rostock führen würde. Dies ist insofern plausibel, da in touristisch attraktiven Regionen die Bereinigung der Tourismusstatistik üblicher Weise zu höheren Potenzialdaten führt. Zu beachten ist jedoch auch, dass das wesentliche Zusatzpotenzial der Ankünfte bei Freunden, Bekannten und Verwandten mit äußerster Vorsicht zu handhaben ist (siehe hierzu Ausführungen oben).

Hinzu kommen die Kreuzschiffahrtsgäste, von denen ein Anteil von 11 % bzw. aktuell rund 60.000 Passagiere Interesse an Informationen über Sehenswürdigkeiten und Attraktionen vor Ort äußern.

Würden diese Potenziale zu den bereits ermittelten Nachfragepotenzialen hinzuaddiert, so müssten unter der Maßgabe kaufmännischer Vorsicht Sicherheitsabschläge vorgenommen werden. Im Sinne einer rein theoretischen Modellrechnung könnte der Mittelwert der durch Bereinigung ermittelten zusätzlichen touristischen Ankünfte (abgerundet 80.000) und ein reduzierter Anteil der Kreuzfahrtpassagiere (beispielsweise 60.000 abzüglich 20 % Sicherheitsabschlag = 48.000) herangezogen werden. Bei marktüblichen Abschöpfungsquoten könnten aus diesem zusätzlichen Potenzial schätzungsweise zwischen 7.000 und 12.000 Besuchen pro Jahr generiert werden. Diese Bandbreite wird in den Szenarien der Besuchsprognose abgedeckt.

Wir halten fest, dass für die spätere Besuchsprognose die Daten der Nachfragepotenzialermittlung wie unter Punkt 5.2 dargestellt herangezogen werden. Zugleich werden die hier ermittelten Zusatzpotenziale gewürdigt und für die Bewertung der Bandbreite des zu erwartenden Besuchsaufkommens herangezogen.

5.4 Ökonomische Rahmenbedingungen

In der bisherigen Beleuchtung des Makrostandortes lag der Fokus auf den quantitativen Merkmalen, d.h. dem vorhandenen Nachfragepotenzial im definierten Marktgebiet. Als qualitatives Merkmal sind die Wirtschaftsdaten von Interesse und gelten als weiteres Erfolgskriterium, dass in die Standortbewertung einbezogen wird.

Die ökonomische Situation im Marktgebiet bezieht sich auf den Quellmarkt der Wohnbevölkerung. Das für Freizeitkonsum zur Verfügung stehende Einkommen der privaten Haushalte bzw. der Einwohner bildet eine Rahmenbedingung für das MEZ und seine Preispolitik. Je höher das Einkommen ist, desto mehr monetäre Mittel stehen für Freizeitkonsum zur Verfügung. Als Indikatoren zur Bewertung der ökonomischen Rahmenbedingungen werden folgende Kennzahlen im Vergleich zum Bundesdurchschnitt herangezogen:

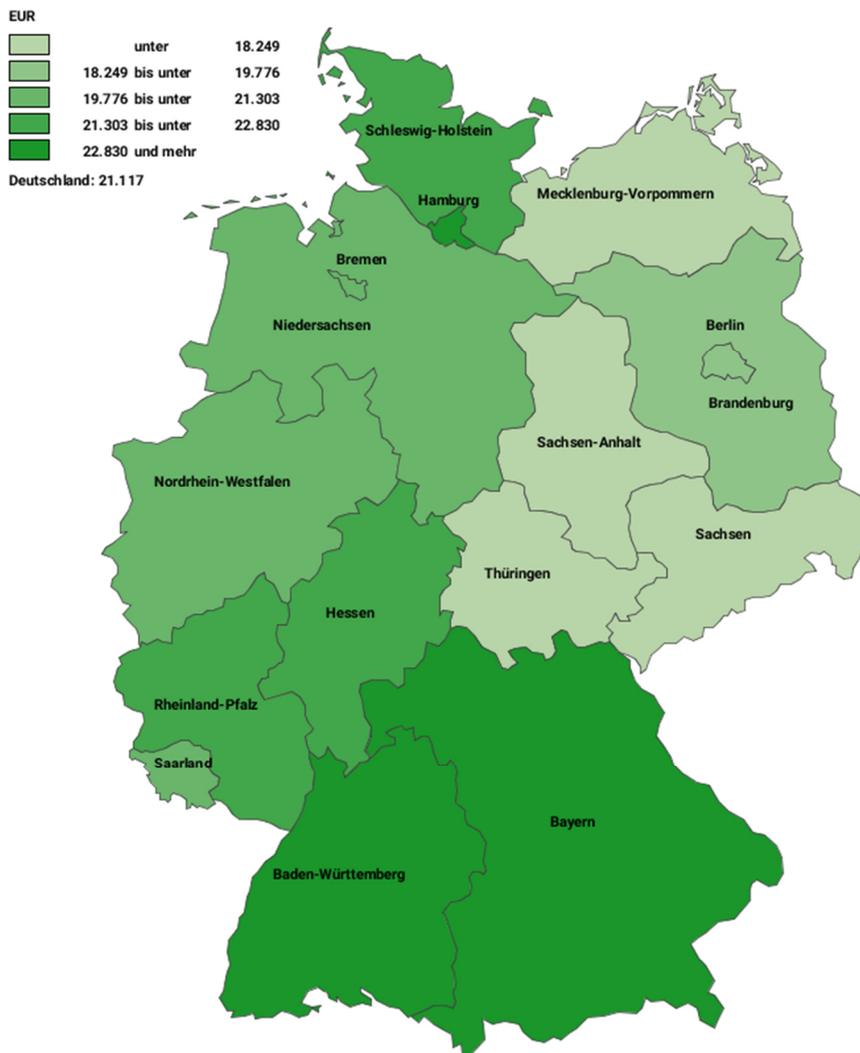
- Verfügbares Einkommen
- Kaufkraft
- Arbeitslosenquote

Die Kennzahl „Verfügbares Einkommen“ beziffert das Nettoeinkommen (d.h. nach Abzug von Steuern und Sozialbeiträgen) je Haushalt oder je Einwohner einschließlich Transferleistungen (wie z.B. staatliche Sozialleistungen). Sie beschreibt die monetäre und materielle Situation privater Haushalte bzw. der Einwohner und kann somit als monetärer Wohlstandsindikator angesehen werden.

Die aktuellsten Daten der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder beziehen sich auf das Jahr 2014 und weisen für Deutschland ein verfügbares Einkommen je Einwohner in Höhe von 21.117 Euro aus. Im Vergleich der Bundesländer reicht die Bandbreite von rund 17.500 bis 23.000 Euro, wobei Mecklenburg-Vorpommern mit einem Wert von 17.486 das untere Ende der Bandbreite markiert (siehe hierzu nachfolgende Grafik). Die Hansestadt Rostock weist ein verfügbares Einkommen von 16.423 Euro aus.¹⁹

¹⁹ Quelle: Internet vgrdl.de, Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder VGRdL“ und Internet rathaus.rostock.de, Wirtschaftsdaten, Datenabruf am 18.04.2017

Verfügbares Einkommen je Einwohner in Deutschland nach Bundesländern*) – 2014



*) Verf. Eink. d. priv. Haushalte einschl. priv. Org. o. Erwerbszweck. – Durchschnittliche Bevölkerung auf Basis des Zensus 2011. Quelle: Statistisches Bundesamt
Berechnungsstand des Statistischen Bundesamtes: August 2015

© Arbeitskreis "Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder"
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Grafik: Internet <http://vgrdl.de/VGRdL/tbls/tab.jsp?rev=RV2014&tbl=tab14&lang=#tab05>, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder VGRdL, Abruf am 18.04.2017

Eine weitere Kennzahl, mit der die Einkommenssituation der Wohnbevölkerung beschrieben werden kann, ist die Kaufkraft. Diese kann in Euro angegeben werden und beschreibt, welches Einkommen für Konsumzwecke zur Verfügung steht. In Euro angegeben ist die Kaufkraft somit direkt vergleichbar mit der Kennzahl „Verfügbares

Einkommen“. Für eine vergleichende Bewertung wird die Kaufkraft meist als Indexwert angegeben. Hierbei entspricht die durchschnittliche bundesweite Kaufkraft dem Indexwert 100 (Deutschland = 100). Werte, die darunterliegen, beschreiben somit eine unterdurchschnittliche Kaufkraft und umgekehrt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Kaufkraftkennziffern in der Hansestadt Rostock im Vergleich zum Bundesland Mecklenburg-Vorpommern und Deutschland insgesamt.

Kaufkraft 2016				
Region	Kaufkraft absolut in Mio. Euro	Kaufkraft je Einwohner in Euro	Regionaler Anteil in Promille	Niveau je Einwohner Indexwert (Deutschl. = 100)
Hansestadt Rostock	3.851	18.863	2,168	86,2
Mecklenburg-Vorpommern	29.130	18.216	16,397	83,3
Deutschland	1.776.500	21.879	1.000	100,0

Quelle: Internet rathaus.rostock.de, Wirtschaftsdaten unter Verweis auf folgende Datenquellen: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Bundesagentur für Arbeit, GfK GeoMarketing GmbH und Hansestadt Rostock, Datenabruf am 18.04.20147 (eigene Bearbeitung)

Ergänzend hierzu sind nachfolgend die durch die Gutachter erhobenen Daten für die einzelnen Entfernungsbereiche im Einzugsgebiet sowie differenziert nach den beiden potenziellen Projektstandorten dargestellt.

Kaufkraftindex (Deutschland = 100)		
Entfernungsbereich	IGA Park	Stadthafen
0-30 Min.	86,3	86,7
31-60 Min.	82,4	82,5
61-90 Min.	91,5	85,9
GESAMT 0-90 Min.	87,9	84,6

Quelle: gb consite GmbH, Oberschleißheim, Datenquelle panadress marketing intelligence GmbH, München, Datenabruf im März 2017

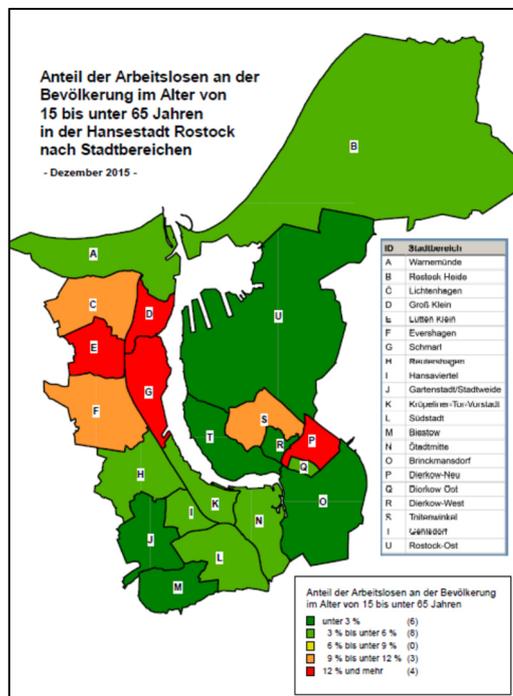
Die Kaufkraft im lokalen Umfeld bis 30 Min. Fahrzeit wird bestimmt durch die Wohnbevölkerung der Hansestadt Rostock und liegt – für beide Standorte – in einem nahezu identischen Bereich zwischen den indexbezogenen Werten 86 bis 87. Im erweiterten Marktgebiet fällt sie zunächst ab, leicht unter das landesweite Niveau Mecklenburg-Vorpommerns. Im Entfernungsbereich zwischen 60 und 90 Min. Fahrzeit liegt sie – je nach Standort – zwischen rund 86 und 91,5. Im Einzugsgebiet bis 90 Min. liegt die Kaufkraftkennziffer mit 84,6 bzw. 87,9 leicht über dem Durchschnitt Mecklenburg-Vorpommerns, dennoch deutlich unter dem Bundesdurchschnitt.

Insgesamt bewegen sich die Kennzahlen Verfügbares Einkommen und Kaufkraft im Vergleich der Bundesländer und des bundesweiten Durchschnitts am unteren Ende und stehen somit für negative ökonomische Rahmenbedingungen. Ergänzend hierzu folgt nun der Blick auf die Arbeitsmarktlage und die Kennzahl Arbeitslosenquote.

Mecklenburg-Vorpommern ist das deutsche Flächenland mit der höchsten Arbeitslosigkeit. Für den Berichtsmonat März 2017 weist die Bundesagentur für Arbeit eine Arbeitslosenquote von 9,6 % für dieses Bundesland aus. In der Hansestadt Rostock liegt die Quote mit 9,4 % leicht niedriger, im Landkreis Rostock wird mit 7,3 % ein deutlich niedrigerer Wert ausgewiesen. Alle genannten Werte liegen dennoch über dem Bundesdurchschnitt von derzeit 6,0 %.²⁰

Wie aus der Grafik rechts ersichtlich, befindet sich der IGA Park im Umfeld der Stadtteile mit der höchsten Arbeitslosigkeit (rot markiert). In den grün markierten Stadtteilen ist die Arbeitslosigkeit weniger stark ausgeprägt.

Auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse erfolgt nun die Bewertung der ökonomischen Rahmenbedingungen.



Quelle: Statistisches Jahrbuch 2016 der Hansestadt Rostock

²⁰ Quelle: Bundesagentur für Arbeit; Datenabruf im Internet am 18.04.2017 unter statistik.arbeitsagentur.de

Bewertungskriterium ÖKONOMISCHE RAHMENBEDINGUNGEN - Gewichtungsfaktor 1 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Ungünstige Einkommenssituation – verfügbares Einkommen und Kaufkraft liegen deutlich unter dem Bundesdurchschnitt - Hohe Arbeitslosenquote (im gesamtdeutschen Kontext) - Stadtteile mit höchster Arbeitslosigkeit im direkten Standortumfeld (Groß Klein, Lütten Klein, Schmarl) 	<ul style="list-style-type: none"> - Ungünstige Einkommenssituation – verfügbares Einkommen und Kaufkraft liegen deutlich unter dem Bundesdurchschnitt - Hohe Arbeitslosenquote (im gesamtdeutschen Kontext) - Im Kontext der Stadt Rostock sind die umliegenden Stadtteile durch eine deutlich niedrigere Arbeitslosenquote gekennzeichnet
Punkte: 1 Gewichtet (1 x 1 =) 1	Punkte: 1 Gewichtet (1 x 1 =) 1
Begründung	
<p>Beide Standorte erschließen sich ein nahezu identisches Marktgebiet, das in seiner großräumigen Betrachtung für die Bewertung herangezogen wird. Beide Standorte werden daher gleich bewertet.</p> <p>Bei kleinräumiger Betrachtung, bezogen auf die Stadtteile Rostocks, zeigt sich – zumindest an der auf dieser Ebene zur Verfügung stehenden Kennzahl Arbeitslosenquote – eine positivere Ausprägung am Standort Stadthafen.</p> <p>Die Bewertung basiert auf einem Vergleich mit bundesweiten Durchschnittswerten. Eine positive Bewertung mit voller Punktezahl bedürfte einer über dem Bundesdurchschnitt liegenden Ausprägung. Für Werte im Näherungsbereich des Bundesdurchschnitts würden zwei Punkte vergeben. Die für das Marktgebiet ermittelten Werte liegen deutlich unter dem Bundesdurchschnitt und führen somit zur Vergabe eines Punktes.</p>	

Die nachfragebezogene Wirtschaftsstruktur im Marktgebiet ist ungünstig. Als Rahmenbedingung ist sie zu würdigen, auch in Bezug auf die Preispolitik des MEZ. Es handelt sich hierbei um einen Erfolgsfaktor von nachrangiger Bedeutung, was sich in der einfachen Gewichtung widerspiegelt. Nochmals wird darauf verwiesen, dass sich dieses Kriterium ausschließlich auf den Einwohnermarkt bezieht, der hinter der Bedeutung des touristischen Marktes zurückbleibt. Insofern relativiert sich diese negative Rahmenbedingung zumindest ansatzweise.

5.5 Wettbewerbssituation

Neben der Analyse und Quantifizierung des relevanten Nachfragepotenzials hat die Wettbewerbssituation direkten Einfluss auf das realisierbare Besuchsaufkommen des MEZ, da die Konkurrenz Nachfrage bzw. Marktanteile bindet. Die Wettbewerbsanalyse bildet somit die Grundlage zur Ableitung realistischer Marktanteile für das geplante MEZ.

Darüber hinaus liefert die Beleuchtung bestehender und neben dem MEZ womöglich zusätzlich geplanter Einrichtungen qualitative Erkenntnisse hinsichtlich der Marktstrukturen (Art und Charakter der bestehenden Anlagen), der Positionierung und den inhaltlichen Schwerpunkten des vorhandenen Bestandes im Wettbewerbsumfeld. So können Marktlücken und Alleinstellungsmerkmale identifiziert und gezielt besetzt werden.

Die Wettbewerbsanalyse unterscheidet in

- direkte Wettbewerber und
- indirekte Wettbewerber.

Eine **direkte Konkurrenzsituation** besteht zu konzeptionell ähnlichen Einrichtungen. Im Wesentlichen charakterisieren die folgenden drei Merkmale den direkten Wettbewerb:

- Gleicher Anlagentypus (hier: modernes Erlebnismuseum)
- Vergleichbare Themen und Inhalte (hier: maritimes Themenspektrum)
- Ähnliche Besuchsmotivation (diesbezüglich ist keine klare Abgrenzung möglich, im weitesten Sinne gilt: Interesse an unterhaltsamer Wissensvermittlung, an Museen und Ausstellungskonzepten, Freizeitaffinitäten etc.)

Vor diesem Hintergrund fokussiert die Erhebung des direkten Wettbewerbs auf folgende Anlagen:

- Museen und Erlebniszentren mit maritimen Inhalten
- Museumsschiffe
- Aquarien

Erfasst werden Anlagen im definierten Einzugsgebiet bis 120 Min. Fahrzeit sowie direkt daran angrenzend. Es erfolgt eine bewusste Auswahl wesentlicher wettbewerbsrelevanter Einrichtungen, die folgende Auswahlkriterien berücksichtigt:

- Dezierte Erfassung von direkten Wettbewerbern im Einzugsgebiet bis 90 Min. Fahrzeit, die ein jährliches Besuchsaufkommen von mindestens 10.000 Gästen aufweisen
- Erfassung wesentlicher direkter Wettbewerber im erweiterten Einzugsgebiet zwischen 90 und 120 Min., die 50.000 und mehr Gäste pro Jahr aufweisen

Mit weiteren Anlagen außerhalb des Einzugsgebietes kann es zu Überschneidungen mit dem Marktgebiet des MEZ kommen. Mit zunehmender Entfernung vom Standort nehmen die Konkurrenzeinflüsse jedoch ab. Überschlägig werden Angebotskonzentrationen mit erwartungsgemäß signifikantem Einfluss berücksichtigt.

Eine **indirekte Konkurrenzsituation** besteht zu allen Freizeitangeboten im Marktgebiet bzw. mit Einfluss auf das Marktgebiet des MEZ. Auf eine umfassende Evaluation der indirekten Konkurrenzsituation wird verzichtet, da der damit verbundene Aufwand in keinem Verhältnis zu den erzielbaren Erkenntnissen steht. Zumindest werden die besucherstärksten Freizeitattraktionen im lokalen Einzugsgebiet bzw. mit maßgeblichen Einfluss darauf erhoben und beleuchtet. Konkret werden die wesentlichen Freizeitanlagen mit mehr als 150.000 Besuchen p.a. erfasst. Die Analyse des indirekten Wettbewerbs fokussiert auf die beiden Aspekte Zielgruppen und Besuchsaufkommen.

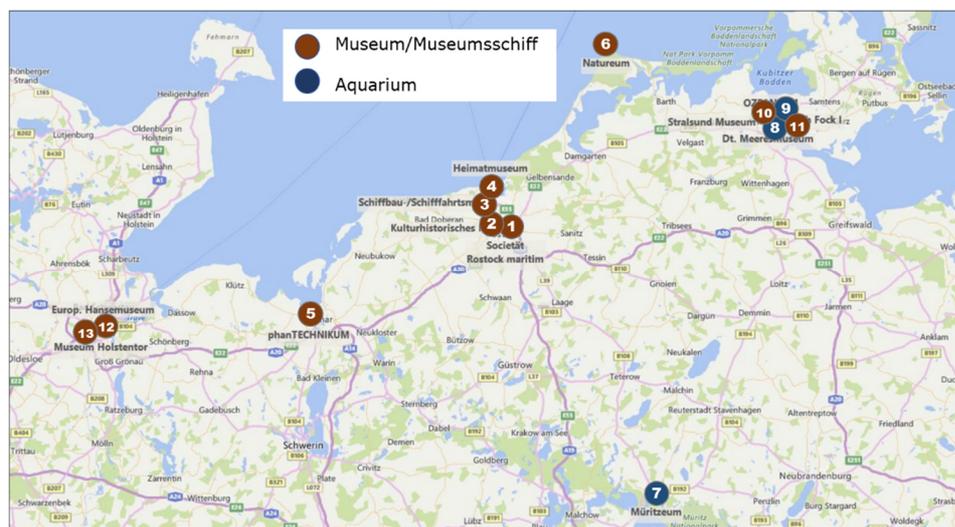
Der indirekte Wettbewerb ist nicht nur vor dem Hintergrund von Konkurrenzen zu bewerten. Es werden freizeitwirtschaftliche und touristische Frequenzpunkte aufgezeigt, die für das Marketing des MEZ (im Sinne von Kooperationen) relevant sind.

Ergebnisse der Analyse der Wettbewerbssituation

Im Einzugsgebiet bis 90 Min. Fahrzeit wurden 13 direkte Wettbewerber erfasst, darunter

- 9 Museen und 1 Museumsschiff
- 3 Aquarien

Nachfolgend sind diese Anlagen kartografisch dargestellt und tabellarisch erläutert.



Grafik: eigene Darstellung auf Grundlage von Microsoft Corporation Bing-Maps, bing.com, 2017

Nr.	Anlage	Standort	Entfernung	Besucher pro Jahr*
1	Societät Rostock maritim	Rostock	9 Min./3,4 km	22.500
2	Kulturhistorisches Museum	Rostock	11 Min./4,0 km	50.000
3	Schiffbau- und Schiffahrtsmuseum	Rostock	14 Min./8,5 km	38.500
4	Heimatmuseum	Warnemünde	19 Min./11,5 km	12.000
5	phanTECHNIKUM	Wismar	44 Min./67,9 km	40.000
6	Natureum	Born/Darß	73 Min./63,6 km	100.000
7	Müritzeum	Waren	75 Min./95,2 km	160.000
8	Dt. Meeresmuseum	Stralsund	76 Min./78,3 km	200.000
9	OZEANEUM	Stralsund	77 Min./78,4 km	550.000
10	Stralsund Museum mit Marinemuseum	Stralsund	78 Min./78,4 km	90.000
11	Museumsschiff Gorch Fock I	Stralsund	78 Min./78,5 km	k.A.
12	Museum Holstentor	Lübeck	78 Min./125,5 km	60.000
13	Europ. Hansemuseum	Lübeck	79 Min./126,8 km	145.000

* Ca.-Werte, z.T. Schätzungen, bei stärkeren Schwankungen auch Durchschnittswerte der letzten Jahre; k.A. = keine Angabe

Quelle: eigene Recherche und Datenbanksystem von fwi hamburg, Entfernungsmessung über Microsoft Corporation Bing-Maps, bing.com, 2017, gemessen ab Holbeinplatz im Zentrum Rostocks (L22 am Schnittpunkt Hamburger Str./Lübecker Str.)

Im erweiterten Einzugsgebiet von 90 bis 120 Min. Fahrzeit sowie direkt daran angrenzend wurden weitere 13 direkte Wettbewerber identifiziert, die wie vorab erläutert über zumindest 50.000 Besucher pro Jahr verfügen (oder zukünftig verfügen könnten).

Nr.	Anlage	Standort	Entfernung	Besucher pro Jahr*
14	Sea Life Center	Timmendorfer Strand	95 Min./136,7 km	200.000
15	Hafenmuseum Schuppen 50A	Hamburg	107 Min./189,1 km	10.000 – 20.000
16	Internationales Maritimes Museum	Hamburg	108 Min./189,8 km	125.000
17	Ostsee Erlebniswelt	Klaustorf	110 Min./201,0 km	k.A.
18	Museum für Hamburgische Geschichte	Hamburg	114 Min./193,9 km	120.000
19	U-Boot Museum U-434	Hamburg	120 Min./193,6 km	130.000
20	U-Boot H.M.S. Otus – Oberon Class	Sassnitz	120 Min./128,0 km	k.A.
21	Nationalpark-Zentrum Königsstuhl	Sassnitz	121 Min./133,2 km	300.000
22	Maritim Museum U-Boot U-461	Peenemünde	121 Min./152,1 km	k.A.
23	Meereszentrum Fehmarn	Burg/Fehm.	123 Min./215,3 km	300.000 – 350.000
24	Altonaer Museum	Hamburg	123 Min./195,9 km	75.000
25	Tropen-Aquarium Hagenbeck	Hamburg	127 Min./199,3 km	400.000
26	U-Boot Museum U11	Burg/Fehm.	129 Min./217,1 km	100.000

* Ca.-Werte, z.T. Schätzungen, bei stärkeren Schwankungen auch Durchschnittswerte der letzten Jahre; k.A. = keine Angabe

Quelle: eigene Recherche und Datenbanksystem von fwi hamburg, Entfernungsmessung über Microsoft Corporation Bing-Maps, bing.com, 2017, gemessen ab Holbeinplatz im Zentrum Rostocks (L22 am Schnittpunkt Hamburger Str./Lübecker Str.)

Hamburg ist der bedeutendste Ballungsraum im bzw. direkt angrenzend an das Einzugsgebiet. Die wesentlichen maritimen Attraktionen Hamburgs wurden daher berücksichtigt. Berlin mit seinem umfangreichen Freizeitangebot grenzt ebenso an das Einzugsgebiet, sodass zumindest die drei bedeutendsten Einrichtungen mit maritimen Inhalten erwähnt werden sollen:

- **Das Sea Life Center mit AquaDom** in der Spandauer Straße 3 zählt mit ca. 350.000 Gästen pro Jahr zu den besucherstärks-

ten Sea Life Centern in Deutschland; es liegt in gut 130 Min. bzw. 220 km Entfernung

- Mit dem **Zoo Aquarium** gibt es in Berlin ein zweites großes Aquarium mit rund 900.000 Gästen pro Jahr; mit seiner Lage in der Budapester Straße 32 ist es ca. 2,5 Std. bzw. 230 km von Rostock entfernt
- Zu den großen Dauerausstellungen des **Deutschen Technikmuseums** (ca. 600.000 Besucher p.a. inkl. Spectrum Science Center) zählt der Bereich Schifffahrt, der auf drei Etagen eine Ausstellungsfläche von über 6.500 m² einnimmt, auf der über 1.000 Exponate zur Geschichte der Hochsee- und Binnenschifffahrt gezeigt werden; die Entfernung von Rostock zum Museumsstandort in der Trebbiner Straße 9 beträgt gut 2,5 Std. Fahrzeit bzw. rund 240 km

Als indirekte Wettbewerber werden weitere drei Einrichtungen in Rostock und dem näheren Umfeld benannt, die über hohe Besuchszahlen verfügen und daher Freizeitnachfrage binden:

- Auf dem Stadtgebiet der Hansestadt Rostock ist der **Zoo mit dem Darwineum** die besucherstärkste Freizeitanlage; das Besuchsaufkommen im Jahr 2016 betrug 640.000
- **Karls Erlebnis-Dorf** liegt vor den Toren Rostocks in Rövershagen (ca. 20 Min. vom Zentrum entfernt); die ohne Eintrittsentgelt zugängliche Freizeitanlage hat jährlich deutlich über eine Mio. Besucher
- In Güstrow, ca. 40 Min. Fahrzeit vom Rostocker Zentrum entfernt, befindet sich Mecklenburg-Vorpommerns einziger Wildpark, der **Wildpark-MV** (ehemals Natur- und Umweltpark) mit rund 160.000 Gästen pro Jahr; neben den Tiergehegen und Angeboten im Freigelände gibt es hier auch ein Ausstellungshaus mit einem Naturaquarium, das sich den heimischen Fischen widmet

Bewertung der Wettbewerbssituation:

- Im lokalen Umfeld bis 30 Min. befinden sich die bestehenden Museumsangebote Rostocks mit maritimen und stadthistorischen Inhalten. Das bedeutendste ist das Kulturhistorische Museum, zu dem es kaum inhaltliche Überschneidungen gibt. Die maritimen Themen sind heute im Schiffbau- und

Schiffahrtsmuseum vertreten, ergänzend hierzu beherbergt die Societät Rostock maritim im ehemaligen Schiffbaumuseum in der Innenstadt ebenfalls maritime Dauer- und Sonderausstellungen. Durch das MEZ wird sich das Angebot in Rostock neu ordnen, denn das maritime Erbe soll dann vor allem im MEZ präsentiert werden. Konkurrenzeffekte werden daher nicht gesehen. Sollten zukünftig noch weitere maritime Ausstellungen neben dem MEZ vorhanden sein, so dürften diese von der neuen Attraktion eher profitieren.

- Im Einzugsgebiet zwischen 30 und 60 Min. Fahrzeit wurde mit dem phanTECHNIKUM in Wismar lediglich eine Anlage identifiziert. Die 2012 eröffnete Einrichtung ging hervor aus dem Technischen Landesmuseum in Schwerin (seit 2011 geschlossen) und der Technikschaue in Wismar. Die neu gegründete Technikausstellung hat somit einen musealen Hintergrund, wurde jedoch mit der Neuausrichtung als Erlebniszentrum positioniert und zeigt Charakteristika eines Science Centers. Die Inhalte sind nach den vier Elementen Feuer, Wasser, Luft und Erde gegliedert. Der Themenbereich Wasser befasst sich aus technischer Sicht mit maritimen Inhalten. Thematisch und bezogen auf das Besuchsaufkommen von rund 40.000 ist die Wettbewerbswirkung eingeschränkt.
- Das weitere Marktgebiet bis 90 Min. wird bestimmt durch die beiden Hansestädte Stralsund und Lübeck mit ihren maritimen Attraktionen. Stralsund ist bundesweit die Destination Nummer eins wenn es um maritime Attraktionen geht. Alleine die vier Standorte der Stiftung Deutsches Meeresmuseum werden jährlich von rund 850.000 Gästen besucht, die meisten davon (ca. 550.000) im OZEANEUM. Die Außenstelle Natureum am Darß ist im Wettbewerb durch seine Zugehörigkeit zum Deutschen Meeresmuseum berücksichtigt, ist aber als Naturkundemuseum anzusehen. Hinzu kommen das Stralsund Museum, zu dem das Marinemuseum gehört, und das Museumsschiff Gorch Fock I. In Lübeck präsentieren das Europäische Hansemuseum und das Museum Holstentor im Wesentlichen die maritime Geschichte dieser Stadt. Eine weitere besucherstarke Einrichtung ist das Müritzeum, das sich als Naturerlebniszentrum positioniert, jedoch durchaus dem Anlagentypus Aquarium zugeordnet werden kann.

Insgesamt ist die Wettbewerbssituation im Kerneinzugsgebiet bis 60 Min. Fahrzeit noch als gut zu bewerten. Die derzeitigen Angebote in Rostock sind im Kontext der Neuausrichtung durch das MEZ zu sehen. Für das MEZ ist in diesem Entfernungsbereich von besonderer Bedeutung, hohe Marktanteile bei dem dominanten touristischen Nachfragepotenzial zu erreichen, was möglich ist. Die Überschneidungen mit den touristischen Hot Spots Lübeck und Stralsund sind in diesem Entfernungsbereich bereits vorhanden, aber noch begrenzt. Stralsund kann ohne Überschneidung auf die Potenziale Rügens zugreifen, Lübeck wiederum ist stärker den Touristenorten in Schleswig-Holstein zugewandt.

Das Müritzeum in Waren ist als Aquarium anzusehen und somit ein Beispiel dafür, dass Tierpräsentationen eine hohe Zugkraft entfachen. Auch diese Einrichtung ist mit der Mecklenburgischen Seenplatte auf ihr direkt umgebendes touristisches Gebiet konzentriert.

In der äußersten Einzugsgebietszone, zwischen 90 und 120 Min., kommt es aufgrund der Entfernung kaum zu Überschneidungen des Kerneinzugsgebietes bis 60 Min. Fahrzeit und somit des so wichtigen touristischen Marktes. Die Anlagen konzentrieren sich entweder auf die Großstädte Hamburg und Berlin oder sie befinden sich in einer Urlaubsregion wie der Lübecker Bucht, Fehmarn, Rügen oder Usedom. Die hohe Attraktionsdichte in den beiden Ballungsräumen Hamburg und Berlin am Rande des Einzugsgebietes bindet enorm Nachfrage aus dem Einwohnermarkt. Das äußerste Einzugsgebiet im Einwohnermarkt des MEZ ist daher mit hohem Wettbewerbsdruck versehen. Zu den Urlaubsregionen ist der Konkurrenzdruck geringer, da die touristischen Marktgebiete mit maximal einer Stunde Fahrzeit kleiner sind und es daher zu geringeren Überschneidungen kommt.

Das wesentliche Nachfragepotenzial im Einwohnermarkt konzentriert sich auf die äußere Einzugsgebietszone, die durch hohe Konkurrenzeinflüsse gekennzeichnet ist. Das touristische Marktgebiet hingegen ist räumlich kleiner gefasst und dennoch für das MEZ von höherer Bedeutung als der Einwohnermarkt. In diesem Marktgebiet (bis 60 Min. Fahrzeit) ist die Wettbewerbssituation vorteilhaft. Insgesamt erweisen sich die Konkurrenzeinflüsse als noch moderat bis günstig. Im Kerneinzugsgebiet hat das MEZ die Chance, sich als die maritime Hauptattraktion zu etablieren. Wenn dies mit einer hohen Alleinstellung gelingt und sich die Einrichtung als tou-

ristische Attraktion positioniert, dann sind die Einflüsse bestehender Einrichtungen begrenzt. Im Fazit wird die Wettbewerbssituation für beide Standorte als gut bewertet. Dies ist jedoch vor dem Hintergrund einer bundesweit stark ausdifferenzierten und gut ausgebauten Freizeitinfrastruktur zu sehen.

Bewertungskriterium WETTBEWERBSSITUATION - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
Für beide Standorte gilt: - Im Kerneinzugsgebiet bis 60 Min. Fahrzeit ist die Wettbewerbssituation günstig. Dieser Entfernungsbereich umfasst komplett den wichtigen Quellmarkt der Touristen. - Die Marktbearbeitung nimmt mit zunehmender Entfernung vom Standort ab. Nachteilig anzusehen ist daher, dass die Potenziale im Quellmarkt der Wohnbevölkerung sich auf das äußere Einzugsgebiet konzentrieren und von den Metropolregionen Hamburg und Berlin gespeist werden. Dort sind die Konkurrenzeinflüsse massiv.	
Punkte: 2 Gewichtet (2 x 2 =) 4	Punkte: 2 Gewichtet (2 x 2 =) 4
Begründung	
In Summe kann die Wettbewerbssituation noch als gut bewertet werden. Im Kerneinzugsbereich hat das MEZ die Chance, sich als die maritime Hauptattraktion zu etablieren. Somit kann eine gute Bearbeitung des relevanten touristischen Nachfragepotenzials erfolgen. Auf den überregionalen Einwohnermarkt ab 60 Min. Fahrzeit wirken die Konkurrenzangebote wie u.a. in Lübeck, Stralsund, Berlin und Hamburg. Hier verstärkt sich der Wettbewerbsdruck deutlich, was sich in der Bewertung durch den Abzug eines Punktes niederschlägt.	

Zusammenfassung der Makrostandortbewertung

Gegenstand der Makrostandortbewertung ist die Definition des relevanten Einzugsgebietes (Marktgebietes) für das MEZ sowie die Analyse und Quantifizierung des darin vorhandenen Nachfragepotenzials. Die Einzugsgebietserhebungen erfolgten zunächst separat für die beiden Standorte IGA Park und Stadthafen. Aufgrund der räumlichen Nähe durfte davon ausgegangen werden, dass sich hie-

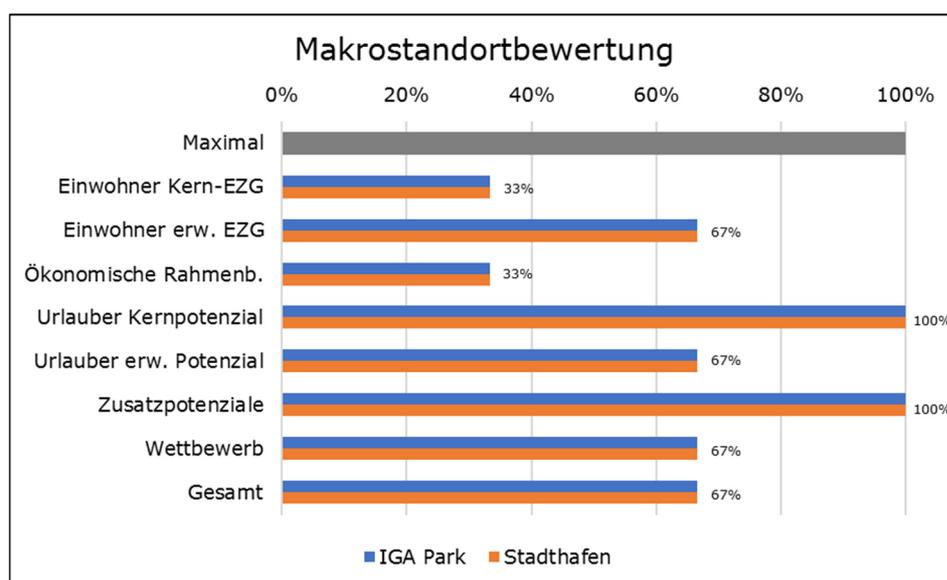
raus keine gravierenden Unterschiede ergeben. Die Einzugsgebietsabgrenzung basiert hierbei auf Pkw-Fahrzeiten. Somit steht die räumliche Ausdehnung des Einzugsgebietes in direkter Abhängigkeit zur Verkehrsanbindung. Je besser ein Standort an Fernstraßen und Autobahnen angebunden ist, desto weiter reicht das fahrzeitenbezogene Einzugsgebiet. Für die Projektstandorte IGA Park und Stadthafen sind die Entfernungen zu den nächstgelegenen Autobahnen A19 und A20 identisch (vgl. hierzu Punkt 4.3). Daher sind die Einzugsgebiete in der Gesamtbetrachtung nahezu deckungsgleich.

Die Bewertung anhand der Makrostandortkriterien führt zu folgendem Ergebnis (grün markiert sind besonders positive Ausprägungen im Sinne von Stärken, hellrot/apricot markiert sind Kriterien mit reduzierter Bewertung im Sinne von Schwächen):

Kriterium	Gewichtung	Max. Punkte	IGA Park		Stadthafen	
			Punkte	Punkte gew.	Punkte	Punkte gew.
Einwohnerpotenzial im Kerneinzugsgebiet (60 Min. Fahrz.)	2	6	1	2	1	2
Einwohnerpotenzial im erweiterten Einzugsgebiet (60 bis 120 Min. Fahrzeit)	1	3	2	2	2	2
Ökonomische Rahmenbedingungen	1	3	1	1	1	1
Urlauberpotenzial im Einzugsbereich bis 30/45 Min. Fahrzeit	2	6	3	6	3	6
Urlauberpotenzial im erweiterten Einzugsbereich bis maximal 60 Min. Fahrzeit	1	3	2	2	2	2
Zusatzpotenziale	1	3	3	3	3	3
Wettbewerbs-situation	2	6	2	4	2	4
Gesamt	-	30	14	20	14	20
Gesamt (%)	-	100%	-	67%	-	67%

Für eine überregional wirksame Freizeitanlage wie das geplante MEZ erfolgt die Einzugsgebietsanalyse anhand der Zonen 30, 60, 90 und 120 Min. In dieser Betrachtung lassen sich keine gravierenden Unterschiede bezogen auf Nachfragepotenziale, Ökonomie und Wettbewerb zwischen den Standorten ableiten. Die Bewertung führte somit für beide Standorte zum gleichen Ergebnis.

Die Grafik zeigt in der Zusammenfassung, welchen prozentualen Anteil die beiden Standorte an der möglichen Gesamtpunktzahl erreichen.



Grafik: fwi hamburg 2017

Bezogen auf den Einwohnermarkt wirken sich mehrere Faktoren restriktiv aus:

- Im Norden stellt die Ostseeküste eine Zäsur dar, die die Ausdehnung des Einzugsgebietes begrenzt
- Mecklenburg-Vorpommern repräsentiert zum Großteil das Einzugsgebiet; ungünstige Rahmenbedingungen diesbezüglich sind:
 - Bundesweit niedrigste Bevölkerungsdichte
 - Unterdurchschnittlich ausgeprägte Einkommens- und Kaufkraftsituation

- Über dem Durchschnitt liegende Arbeitslosenquote

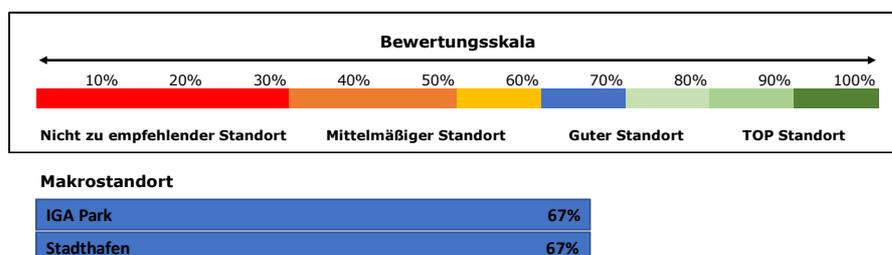
Positiv hervorzuheben ist die sehr gute Autobahnanbindung, die die räumliche Ausdehnung des Einzugsgebietes begünstigt. Größere Ballungsräume, wie die Metropolregionen Hamburg und Berlin, liegen im Randbereich des Einzugsgebietes und bestimmen die Struktur im Einwohnermarkt mit einer Konzentration des Nachfragepotenzials auf den äußersten Einzugsbereich. Da die Marktbearbeitung mit zunehmender Entfernung vom Standort abnimmt, ist diese Struktur als ungünstig zu werten.

In Summe erreichen beide Standorte nur rund 42 % der möglichen Punkte in Bezug auf die drei Kriterien betreffend den Quellmarkt der Wohnbevölkerung.

Deutlich positiver erweist sich der touristische Quellmarkt. Im näheren Umfeld steht bereits ein hohes touristisches Nachfragepotenzial zur Verfügung. Weitere touristische Fokussierungspunkte im regionalen Umfeld sorgen für ein Anwachsen dieses Nachfragepotenzials. Hinzu kommt ein umfangreiches Zusatzpotenzial, das zwar vorsichtig zu handhaben ist, aber dennoch als äußert positive Rahmenbedingungen gewürdigt wird.

Bei den drei Kriterien betreffend den Quellmarkt Urlauber erreichen beide Standort rund 92 % der möglichen Punkte.

Die Wettbewerbssituation gestaltet sich insgesamt noch gut, was vor allem daran liegt, dass im Kerneinzugsgebiet bis 60 Min. Fahrzeit von einem günstigen Konkurrenzumfeld gesprochen werden kann, verbunden mit der Chance, dass sich das MEZ in diesem Umfeld als herausragende Freizeitattraktion mit hoher Alleinstellung und guter Zugkraft etablieren kann.



Grafik: fwi hamburg 2017

Als Fazit wird festgehalten, dass der Makrostandort, der das Marktgebiet für das MEZ beschreibt, deutliche Restriktionen aufweist, die zu einer verhaltenen Bewertung führen: zwei Drittel bzw. 67 % der möglichen Gesamtpunktzahl werden erreicht.

Das MEZ kann auf ein räumlich weit ausgedehntes Einzugsgebiet zugreifen. Das Gros des Besuchsaufkommens muss jedoch zum einen aus dem Kerneinzugsgebiet bis 60 Min. und zum anderen aus dem touristischen Quellmarkt gewonnen werden. Im Einwohnermarkt befinden sich die Ballungsräume mit hohen Potenzialen im Randbereich. Dort ist die Marktbearbeitung durch die Entfernung und den massiven Wettbewerb stark eingeschränkt. Letztendlich bewirken die Rahmenbedingungen des touristischen Quellmarktes die insgesamt noch als gut zu bewertenden Makrostandortvoraussetzungen.

6. Wirtschaftlichkeit

6.1 Besuchsprognose

Auf der Grundlage der bisherigen Ergebnisse erfolgt für beide potenziellen Projektstandorte eine Besuchsprognose. Parameter der Prognose sind:

- Attraktivität der Anlage und komplementärer Angebote im Umfeld (auf Grundlage der konzeptionellen Leitlinien, vgl. Kapitel 3)
- Mikrostandortqualität (vgl. Kapitel 4)
- Nachfragepotenzial im definierten Einzugsgebiet (vgl. Punkt 5.2)
- Wettbewerbssituation (vgl. Punkt 5.5)

Zur Absicherung und Plausibilisierung der Prognose werden drei unterschiedliche Methoden herangezogen, die das Spektrum der branchenüblichen Prognoseverfahren abbilden:

1. Zunächst werden die Parameter Aktivitätsquote (oder Reaktionsquote) und Marktanteile bestimmt, um die realistischen Besuche aus dem Einwohnermarkt zu berechnen. Für den touristischen Markt kommen sogenannte Abschöpfungsquoten zum Ansatz (= nachfrage- bzw. marktbezogene Prognose).
2. Aus den Ergebnissen lassen sich sogenannte Penetrationsraten ableiten, die beschreiben, in welchem Maße Besuche aus dem Nachfragepotenzial generiert werden können. Diese können mit der tatsächlich realisierten Marktbearbeitung (Marktpenetration) bestehender Anlagen abgeglichen werden, um die Plausibilität der ersten Berechnung zu prüfen.
3. Ein weiterer Plausibilitätscheck erfolgt durch den Vergleich mit Referenzanlagen, also mit bestehenden und mit dem MEZ vergleichbaren Anlagen.

Für die unter dem ersten Aufzählungspunkt beschriebene Ausgangsprognose bedarf es der Bestimmung der folgenden beiden Parameter:

- **Aktivitätsquote:** Diese gibt an, welcher prozentuale Anteil des Nachfragepotenzials grundsätzlich für den Besuch des MEZ aktivierbar ist. Durch Multiplikation des Nachfragepotenzials (differenziert nach Entfernungsbereichen) mit der Aktivitätsquote wird das Besucherpotenzial ermittelt. Dieses steht allen gleichartigen Einrichtungen (primärer Wettbewerb) im Einzugsgebiet bzw. mit Einfluss darauf zur Verfügung.
- **Marktanteil:** Der Marktanteil ist ebenfalls ein Prozentwert, der beschreibt, in welchem Umfang das MEZ das vorhandene Besucherpotenzial für sich gewinnen kann. Durch Multiplikation des Nachfragevolumens mit dem Marktanteil ergibt sich das prognostizierte Besuchsaufkommen.

Diese Methodik bezieht sich rein auf den Einwohnermarkt, da die Kalkulationsgröße **Aktivitätsquote** das Besuchsaufkommen eines bestimmten Freizeitanlagentyps ins Verhältnis zur Wohnbevölkerung setzt.

Beispiel: Im Jahr 2016 wurden in Deutschland rund 120 Mio. Kinobesucher registriert. Ins Verhältnis gesetzt zur gesamtdeutschen Bevölkerung (rund 82 Mio.) bedeutet dies (statistisch gesehen), dass jeder Deutsche rund 1,5 Mal pro Jahr ins Kino gegangen ist. Die Aktivitätsquote lag demnach bei 1,5. Für die Besuchsprognose eines geplanten Kinos würde das relevante Nachfragepotenzial demnach mit dem Faktor 1,5 multipliziert, um das Besucherpotenzial zu bestimmen.

Zu beachten ist hierbei: nur wenn eine flächendeckende Versorgung vorherrscht, kann eine bundesweite Aktivitätsquote abgeleitet werden. Eine flächendeckende Versorgung bedeutet hierbei, dass jeder Bundesbürger von seinem Wohnort aus im Rahmen der akzeptierten Anreisezeiten ein Angebot vorfindet. Dies darf beim Anlagentyp Kino unterstellt werden, nicht jedoch bei vielen anderen Freizeitanlagentypen wie z.B. Science Center. Für das MEZ muss eine Annäherung erfolgen.

Der **Marktanteil** wiederum kann nicht rechnerisch ermittelt werden. Vielmehr wird dieser auf Basis von Erfahrungswerten und der Bewertung der Konkurrenzsituation gemäß Wettbewerbsanalyse von den Gutachtern bestimmt.

Schließlich bedarf es noch eines weiteren Parameters für die Kalkulation der Besuche aus dem Urlaubermarkt. Hier greifen sogenannte **Abschöpfungsquoten** (%-Werte). Hierbei handelt es sich um Erfahrungswerte aus bestehenden, vergleichbaren Anlagen und deren tatsächlich generierten Besuchen aus dem touristischen Marktsegment.

Bestimmung der realistischen Aktivitätsquote

Die Annäherung an eine für das MEZ anwendbare Aktivitätsquote muss über verschiedene Anlagenformate erfolgen. Aufgrund des Anlagencharakters können Museen, moderne Erlebniszentren und Aquarien herangezogen werden, um die Bandbreite dieser Planungskennzahl festzulegen.

Eine für die bundesdeutsche Wohnbevölkerung zutreffende Aktivierbarkeit lässt sich am ehesten für den Anlagentyp Museum ableiten. Hier wiederum sind die unterschiedlichen Sammelgebiete und Themen zu unterscheiden.

Das Institut für Museumsforschung in Berlin veröffentlicht jedes Jahr die „Statistische Gesamterhebung an den Museen der Bundesrepublik Deutschland“. Diese Publikation liegt in der aktuellsten Fassung für das Jahr 2015 vor und ist die umfassendste und somit maßgebliche Erhebung, um den Museumsmarkt in Deutschland in Zahlen zu fassen. Das Institut untergliedert die deutschen Museen in neun Gruppen. Für das MEZ ist die Gruppe der „Naturwissenschaftlichen und technischen Museen“ diejenige, die auf das Konzept des MEZ am ehesten zutrifft. Sie umfasst die folgenden Sammelgebiete: Technik, Verkehr, Bergbau, Hüttenwesen, Chemie, Physik, Astronomie, Technikgeschichte, Humanmedizin, Pharmazie, Industriegeschichte und andere zugehörige Wissenschaften. Für das Jahr 2015 weist die statistische Gesamterhebung 18.539.139 Besuche in dieser Gruppe an Museen aus.²¹

Dieses Besuchsaufkommen ins Verhältnis gesetzt zum Bevölkerungsstand zum Ende des Jahre 2015 (82,2 Mio. laut Statistischem Bundesamt) ergibt eine **Aktivitätsquote von 22,5 %**.

²¹ Institut für Museumsforschung, Statistische Gesamterhebung an den Museen der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 2015 (Heft 70), Berlin, 2016

Zu beachten ist hierbei, dass sich diese Zahl auf ca. 600 Museen in Deutschland mit unterschiedlichen Spezialgebieten bezieht. Auf eine engere Auswahl an Museen mit Fokus auf die Themen Technik- und Industriegeschichte lässt sich die Zahl nicht runterbrechen.

Zur weiteren Annäherung müssen Erfahrungswerte der Gutachter herangezogen werden, die sich wie folgt darstellen:

- Attraktive, größere Museen: 10 bis 15 %
- Moderne Attraktionen wie Science Center, Edutainment-Center und Erlebnisausstellungen, mittlere Größe: 13 bis 18 %
- Aquarien, mittlere Größe: 15 bis 20 %

Für das MEZ erachten die Gutachter eine **Aktivitätsquote in Höhe von 15 %** für realistisch. Dieser Wert liegt am oberen Ende von größeren und attraktiven Museen, im mittleren Bereich von modernen Attraktionen und am unteren Ende von Aquarien mittlerer Größe. Die Aktivitätsquote ist für beide Standorte – IGA Park und Stadthafen – identisch, denn: die Aktivierbarkeit bezieht sich ausschließlich auf das Anlagenkonzept.

Auf die Höhe der Marktanteile, die im Wettbewerbsumfeld erreicht werden können, haben hingegen verschiedene Faktoren Einfluss. Zu nennen sind:

- Attraktivität im Sinne von Zugkraft
- Mikrostandortqualität wie u.a. zentrale, gut erreichbare Lage oder Freizeit- und Verweilqualität
- Am Standort verfügbares Gesamtangebot inklusive Komplementärangebote im Umfeld (Destinationswirkung)
- Alleinstellung

Die Marktanteile werden durch die Gutachter standortspezifisch festgelegt unter Berücksichtigung der jeweiligen Qualitäten gemäß bisheriger Untersuchungsergebnisse. Da es sich um eine Prognose handelt, wird eine Varianz der Marktanteile von ca. +/- 15 % berücksichtigt, so dass die Prognose drei Szenarien unterscheidet: pessimistisch, realistisch und optimistisch.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die durch die Gutachter bestimmten Marktanteile je Standort.

Entfernungs- bereich	Szenario	IGA Park	Stadthafen
0 – 30 Min.	optimistisch	57,5 %	70,0 %
	realistisch	50,0 %	60,0 %
	pessimistisch	42,5 %	50,0 %
31 – 60 Min.	optimistisch	23,0 %	28,5 %
	realistisch	20,0 %	25,0 %
	pessimistisch	17,0 %	21,5 %
61 – 90 Min.	optimistisch	11,5 %	14,5 %
	realistisch	10,0 %	12,5 %
	pessimistisch	8,5 %	10,5 %
91 – 120 Min.	optimistisch	0,5 %	2,3 %
	realistisch	0,3 %	2,0 %
	pessimistisch	0,0 %	1,7 %

Der Stadthafen kann aufgrund seiner besseren Mikrostandortqualitäten höhere Marktanteile erreichen. Hier kann sich das MEZ als Bestandteil des innenstadtnahen, historischen Hafens positionieren, unter Einbezug Umfeld-spezifischer Erlebniswerte und Aktivitätsmöglichkeiten, die in der Gesamtwahrnehmung einen Destinations-effekt begründen. Vor diesem Hintergrund ist auch der äußerste Entfernungsbereich von 90 bis 120 Min. Fahrzeit zu sehen. Dieser wird insgesamt sehr vorsichtig berücksichtigt. Für den Standort IGA Park wird eine Marktbearbeitung in diesem Entfernungsbereich nur in sehr begrenztem Umfang als vertretbar angesehen.

Auf Grundlage der definierten Parameter Aktivitätsquote (15 %) und den in der Tabelle oben dargestellten, standortspezifischen Marktanteilen können die Besuchsprognosen für beide Standorte durchgeführt werden.

Ausgangsgröße ist das im definierten Einzugsgebiet vorhandene Nachfragepotenzial, differenziert nach vier Entfernungszonen und den beiden relevanten Marktsegmenten Einwohner- und Urlaubermarkt. Zunächst wird standortunabhängig das im Einwohnermarkt vorhandene Besucherpotenzial ermittelt. Hierbei bietet es sich an, für beide Standorte das gleiche Nachfragepotenzial zugrunde zu legen, denn: die Einzugsgebiete beider Anlagen sind nahezu identisch, die Verschiebungen innerhalb der Entfernungsbereiche resultieren aus marginalen Abweichungen der Fahrzeiten bei der Ein-

zugsgebietsabgrenzung. Beispielsweise wird es für einen Gast aus dem Umfeld von Schwerin unerheblich sein, ob er zum einen Standort 59 Min. oder zum anderen 61 Min. Fahrzeit benötigt. In der Einzugsgebietsabgrenzung führen jedoch genau diese Abweichungen zu einer unterschiedlichen Zuordnung der Bevölkerungsdaten.

Ermittlung des Besucherpotenzials (aktivierbare Nachfrage im Einwohnermarkt):

Entfernungsbereich	Einwohnerpotenzial*	Aktivitätsquote	Besucherpotenzial
0 – 30 Min.	271.000	15 %	40.650
31 – 60 Min.	597.000		89.550
61 – 90 Min.	788.000		118.200
91 – 120 Min.	3.388.000		508.200
Gesamt	5.044.000		756.600

* auf volle 1.000 abgerundete Werte, gemittelte Werte aus der standortspezifischen Erhebung des Einwohnerpotenzials

Das MEZ kann im Einwohnermarkt auf ein grundsätzlich aktivierbares Besucherpotenzial in Höhe von etwas mehr als 750.000 zugreifen. Auch in dieser Betrachtung zeigt sich sehr deutlich die ungünstige Verteilung des Potenzials: mit über 500.000 befindet sich rund drei Viertel des Potenzials im äußersten Entfernungsbereich. Nur gut 130.000 potenzielle Besucher (ca. 17 %) sind im Kerneinzugsgebiet bis 60 Min. Fahrzeit vorhanden.

Im nächsten Schritt der Besuchsprognose werden die standortspezifischen Marktanteile auf das Besucherpotenzial angewandt, um das Gästeaufkommen aus dem Einwohnermarkt zu ermitteln (siehe nachfolgende Seite). Die Prognose bezieht sich auf ein repräsentatives Geschäftsjahr. Als repräsentativ gilt das dritte volle Betriebsjahr. Alternativ kann auch der Durchschnitt der ersten fünf Betriebsjahre hierfür herangezogen werden. In jedem Fall gilt es, den dynamischen Besuchsverlauf der ersten Jahre repräsentativ abzubilden. In der Regel wird im ersten Jahr nach Eröffnung aufgrund des Neuigkeitseffektes eine Besuchsspitze erreicht. Die Folgejahre sind durch Konsolidierung auf einem niedrigeren Niveau gekennzeichnet.

Besuche aus dem Einwohnermarkt pro Jahr – repräsentatives Jahr - Standort IGA-Park -				
Entfernungsbereich	Besucherpotenzial	Szenario	Marktanteil	Besuche pro Jahr (gerundet)
0 – 30 Min.	40.650	optimistisch	57,5 %	23.300
		realistisch	50,0 %	20.300
		pessimistisch	42,5 %	17.200
31 – 60 Min.	89.550	optimistisch	23,0 %	20.500
		realistisch	20,0 %	17.900
		pessimistisch	17,0 %	15.200
61 – 90 Min.	118.200	optimistisch	11,5 %	13.500
		realistisch	10,0 %	11.800
		pessimistisch	8,5 %	10.000
91 – 120 Min.	508.200	optimistisch	0,5 %	2.500
		realistisch	0,3 %	1.200
		pessimistisch	0,0 %	0
Gesamt	756.600	optimistisch	7,9 %	59.800
		realistisch	6,8 %	51.200
		pessimistisch	5,6 %	42.400

Quelle: fwi hamburg, 2017

Besuche aus dem Einwohnermarkt pro Jahr – repräsentatives Jahr - Standort Stadthafen -				
Entfernungsbereich	Besucherpotenzial	Szenario	Marktanteil	Besuche pro Jahr (gerundet)
0 – 30 Min.	40.650	optimistisch	70,0 %	28.400
		realistisch	60,0 %	24.300
		pessimistisch	50,0 %	20.300
31 – 60 Min.	89.550	optimistisch	28,5 %	25.500
		realistisch	25,0 %	22.300
		pessimistisch	21,5 %	19.200
61 – 90 Min.	118.200	optimistisch	14,5 %	17.100
		realistisch	12,5 %	14.700
		pessimistisch	10,5 %	12.400
91 – 120 Min.	508.200	optimistisch	2,3 %	11.600
		realistisch	2,0 %	10.100
		pessimistisch	1,7 %	8.600
Gesamt	756.600	optimistisch	10,9 %	82.600
		realistisch	9,4 %	71.400
		pessimistisch	8,0 %	60.500

Quelle: fwi hamburg, 2017

Ein hochattraktiv umgesetztes MEZ kann am Standort IGA zwischen 42.000 und 60.000 Besuche aus dem Einwohnermarkt generieren. Im maßgeblichen realistischen Szenario führt die Prognose der Gutachter zu 51.200 Besuchen für ein repräsentatives Betriebsjahr. Dies entspricht einem Marktanteil bzw. einer Abschöpfung des Besucherpotenzials von 6,8 %.

Am Standort Stadthafen sind höhere Besuchszahlen realisierbar. Die Bandbreite beschreibt ein Besuchsaufkommen zwischen 60.000 und 83.000 aus dem Einwohnermarkt. Im realistischen Szenario weist die Prognose der Gutachter rund 71.400 Besuche für ein repräsentatives Betriebsjahr aus.

Neben den Gästen aus dem Einwohnermarkt werden auch Urlauber das MEZ besuchen. In welchem Maße Gäste aus dem touristischen Nachfragepotenzial abgeschöpft werden können, wird durch sogenannte Abschöpfungsquoten beschrieben. Diese basieren auf Erfahrungswerten aus bestehenden und mit dem MEZ vergleichbaren Einrichtungen. Wie vorab erläutert, ist das relevante touristische Marktgebiet auf den Entfernungsbereich bis maximal 60 Min. Fahrzeit begrenzt.

Besuche aus dem Urlaubermarkt pro Jahr – repräsentatives Jahr - Standort IGA-Park -				
Entfernungsbereich	Ankünfte (2016, gerundet)	Szenario	Abschöpfungsquote	Besuche pro Jahr (gerundet)
0 – 30 Min.	1.853.000	optimistisch	3,5 %	64.800
		realistisch	3,0 %	55.500
		pessimistisch	2,5 %	46.300
31 – 60 Min.	641.000	optimistisch	1,2 %	7.600
		realistisch	1,0 %	6.400
		pessimistisch	0,8 %	5.100
Gesamt	2.494.000	optimistisch	2,9 %	72.400
		realistisch	2,5 %	61.900
		pessimistisch	2,1 %	51.400

Quelle: fwi hamburg, 2017

Besuche aus dem Urlaubermarkt pro Jahr – repräsentatives Jahr - Standort Stadthafen -				
Entfernungsbereich	Ankünfte (2016, gerundet)	Szenario	Abschöpfungsquote	Besuche pro Jahr (gerundet)
0 – 30 Min.	1.853.000	optimistisch	7,0 %	129.700
		realistisch	6,0 %	111.100
		pessimistisch	5,0 %	92.600
31 – 60 Min.	641.000	optimistisch	3,5 %	22.400
		realistisch	3,0 %	19.200
		pessimistisch	2,5 %	16.000
Gesamt	2.494.000	optimistisch	6,1 %	152.100
		realistisch	5,2 %	130.300
		pessimistisch	4,3 %	108.600

Quelle: fwi hamburg, 2017

An beiden Standorten können mehr Besuche aus dem touristischen Marktsegment als aus dem Einwohnermarkt generiert werden. Der Stadthafen kann aufgrund seiner Mikrostandortqualitäten deutlich besser auf den Urlaubermarkt zugreifen und in der realistischen Prognose rund 130.000 Besuche durch Urlauberlokalverkehr generieren (innerhalb einer Bandbreite von 108.000 bis 152.000). Die entspricht einer gesamten Abschöpfung aus den relevanten Ankünften in Höhe von 5,2 %.

Im IGA Park kann mit ca. 62.000 Besuchen aus dem Urlaubermarkt kalkuliert werden. Dies entspricht einer Abschöpfung von 2,5 % der Ankünfte aus dem relevanten Marktgebiet bis 60 Min. Fahrzeit. Hierbei beschreiben die drei Szenarien eine Bandbreite von 51.000 bis 72.000.

Die nachfolgende Tabelle fasst die Besuchsprognose zusammen und stellt die Ergebnisse je Standort gegenüber. Demnach kann das MEZ am Standort IGA Park ein Besuchsaufkommen von rund 113.000 erreichen. Am Standort Stadthafen kann, getragen durch die deutlich bessere Abschöpfung des touristischen Nachfragepotenzials, mit gut 200.000 Besuchen in einem repräsentativen Betriebsjahr gerechnet werden.

Da es sich um eine Prognose handelt, weist die Kalkulation drei Szenarien aus (optimistisch, realistisch und pessimistisch), die die Bandbreite mit etwa +/- 15 % um das realistische Szenario festlegen. Demnach geht die Prognose davon aus, dass die Besuchszahl im IGA Park zwischen 94.000 und 132.000, im Stadthafen zwischen rund 170.000 und 235.000 liegen wird.

Standortsspezifische Besuchsprognose MEZ Rostock - repräsentatives Betriebsjahr -			
Quellmarkt	Szenario	IGA Park	Stadthafen
Einwohner	optimistisch	59.800	82.600
	realistisch	51.200	71.400
	pessimistisch	42.400	60.500
Urlauber	optimistisch	72.400	152.100
	realistisch	61.900	130.300
	pessimistisch	51.400	108.600
Gesamt	optimistisch	132.200	234.700
	realistisch	113.100	201.700
	pessimistisch	93.800	169.100

Quelle: fwi hamburg, 2017

Die prozentuale Verteilung der Besuche auf die beiden Quellmärkte Einwohner und Urlauber stellt sich je Standort wie folgt dar:

Prozentuale Verteilung der Jahresbesuche auf die beiden Quellmärkte - repräsentatives Betriebsjahr, realistisches Szenario -				
Quellmarkt	IGA Park		Stadthafen	
	absolut	in %	absolut	in %
Einwohner	51.200	45 %	71.400	35 %
Urlauber	61.900	55 %	130.300	65 %
Gesamt	113.100	100 %	201.700	100 %

Quelle: fwi hamburg, 2017

Beide Standorte generieren deutlich mehr Besuche aus dem Urlaubermarkt als aus dem Einwohnermarkt. Dies verdeutlicht die Bedeutung des Quellmarktes Urlauber für das MEZ. Anders formuliert ist es eine Anforderung, dass das MEZ zum Erlangen eines hohen Be-

suchsaufkommens den touristischen Markt intensiv bearbeiten muss. Dies ist am Standort Stadthafen deutlich besser möglich. So zeigt sich, dass die unterschiedlichen Standorteigenschaften, wie sie in Kapitel 4 herausgearbeitet wurden, direkten Einfluss auf die zu erwartenden Gästezahlen haben.

Der IGA Park konnte sich im bisherigen Zeitraum nach der IGA 2003 nicht als touristischer Fokussierungspunkt etablieren. Dies wird deutlich beim Blick auf die Besuchszahlen des Schiffbau- und Schifffahrtsmuseums, die im Durchschnitt der letzten zehn Jahre bei ca. 30.000 lagen. Es kann somit konstatiert werden, dass die Etablierung einer touristischen Attraktion im IGA Park mit schwierigen Rahmenbedingungen verbunden ist.

Der Stadthafen profitiert von seiner zentralen und gut sichtbaren Lage, unmittelbar angebunden an die historische Altstadt Rostocks mit den dort vorhandenen hohen Frequenzen. Der Stadthafen ist bereits touristisch etabliert und verfügt dabei noch über ein hohes Entwicklungspotenzial durch wenig entwickelte und untergenutzte Flächen, wie vor allem im Bereich des Christinenhafens als am besten geeignete Mikrolage für das MEZ. Durch den Verbund mit dem vorhandenen Angebot im Umfeld, innerhalb des Stadthafens und der Innenstadt, profitiert der Standort von einem Destinationseffekt, der im Gesamtangebot inklusiver komplementärer Aktivitäten (wie z.B. Stadtbummel, Restaurantbesuch, Besuch weiterer kultureller Angebote) begründet ist. Die beiden touristischen Fokussierungspunkte in Rostock sind Warnemünde und die Innenstadt. In der Innenstadt kann das MEZ an die touristischen Frequenzen andocken und die Zugkraft verstärken, so dass auch in Bezug auf die Umfeldeffekte eine deutlich größere Wirkung entfaltet wird (u.a. Synergieeffekte zwischen Handel/Gastronomie und MEZ).

Es ist als logische Konsequenz zu verstehen, dass sich die vorgelagerten Untersuchungsergebnisse nun in Zahlen manifestieren. Die der Untersuchung innewohnende Logik zeigt nachvollziehbar auf, dass eine Attraktion wie das MEZ an einem Standort realisiert werden sollte, der sich als touristischer Hot Spot etablieren kann bzw. muss, wenn hohe Besuchszahlen zu den Projektzielen zählen. Im direkten Vergleich beider Standorte, das kann zu diesem Zeitpunkt bereits festgestellt werden, erweist sich der Stadthafen diesbezüglich als deutlich geeigneter.

Um die hier prognostizierten Besuchszahlen erreichen zu können, bedarf es enormer Anstrengungen und der Umsetzung eines hochattraktiven Konzeptes. Die Prognose ist daher an die folgenden Prämissen geknüpft:

- Architektur und Design mit hoher Ausstrahlung zum Erlangen einer Leuchtturmfunktion.
- Eigenständige Positionierung als moderne Freizeitattraktion (kein klassisches Museum) mit hoher Alleinstellung und Differenzierung zu bestehenden Angeboten im relevanten Marktgebiet.
- Erlebnisreiche Konzeptumsetzung mit hoher Faszinationskraft und Attraktionswirkung (mit entsprechendem Investitions- und Reattraktivierungsbedarf).
- Durch aktives Cross-Selling und touristisches Marketing, aber auch durch die Durchführung von regelmäßigen und wechselnden Veranstaltungen und Events, sind Wiederholungsbesuche zu stimulieren. Dies umfasst auch die Weiterempfehlung an Freunde, Bekannte und Verwandte durch die Gäste.
- Sicherstellung einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von ca. 1,5 Std. (IGA Park) bzw. ca. 2,5 Std. (Stadthafen), bezogen auf Ausstellung, Shop, Gastronomie, Wartezeiten etc.
- Ganzjähriger Betrieb mit umfangreichen Öffnungszeiten.
- Professioneller Betrieb und eigenständige Organisationsstrukturen.
- Das erzielbare Besuchsaufkommen hängt neben den Faktoren Attraktivität, Architektur, Präsentation und Exponate, professionelle Gästeführung, Attraktivierungsinvestitionen sowie den zur Verfügung stehenden Kapazitäten vor allem von einem intensiven und offensiven Marketing ab. Dieses umfasst u.a. folgende Bereiche:
 - Klassische Werbung und Öffentlichkeitsarbeit
 - Einbindung in das touristische Marketing der Hansestadt Rostock und der Region; intensive und „aggressive“ Bewerbung des wichtigen touristischen Marktsegmentes!
 - Werbepresenz an den Frequenzpunkten im Einzugsgebiet (Ballungsräume und touristische Hot Spots)
 - Beschilderung/Hinweisschilder in Frequenzlagen der Umgebung

- Vertriebspolitik (u.a. Einbindung von Reiseunternehmen und Busreiseveranstaltern, Paket-Angebote für Gruppen)
- Preis- und Servicepolitik wie u.a. ein angemessenes Preis-Leistungsverhältnis

Ein erfolgreiches Marketing hat enormen Einfluss auf den Erfolg des MEZ und ist zum Erreichen der prognostizierten Besuchszahlen zwingend. In der nachfolgenden Wirtschaftlichkeitsvorausschau bedarf es der Berücksichtigung eines umfangreichen Budgets, um dieser Aufgabe entsprechen zu können. Die Kalkulation der Gutachter wird dies berücksichtigen.

Dynamischer Besuchsverlauf innerhalb der ersten fünf Betriebsjahre

Die Prognose beschreibt ein repräsentatives Betriebsjahr. Als repräsentativ kann das stabilisierte dritte Betriebsjahr definiert werden. Auch der Durchschnitt der ersten fünf vollen Betriebsjahre kann als repräsentativ herangezogen werden.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich für die beiden Standorte folgende zu erwartende dynamischen Entwicklungen des jährlichen Besuchsaufkommens innerhalb der ersten fünf Betriebsjahre.

Besuchsentwicklung erste fünf Betriebsjahre – IGA Park (auf volle 100 gerundete Werte)						
Betriebsjahr	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr	5. Jahr	Ø 1.-5. Jahr
Veränderung (Basis = 3. Jahr)	110%	104%	100%	97%	94%	101%
optimistisch	145.400	137.400	132.200	128.200	124.200	133.400
wahrscheinlich	124.400	117.600	113.100	109.700	106.300	114.200
pessimistisch	103.100	97.500	93.800	90.900	88.100	94.600

Quelle: fwi hamburg, 2017

Am Standort IGA Park ist im besucherstärksten ersten Betriebsjahr mit knapp 125.000 Gästen zu rechnen (realistisches Szenario). In der Folgezeit konsolidiert sich das Besuchsaufkommen auf niedrigerem Niveau. Langfristig können gut 100.000 Gäste erreicht werden. Dies bedingt jedoch Reattraktivierungsmaßnahmen.

Besuchsentwicklung erste fünf Betriebsjahre – Stadthafen (auf volle 100 gerundete Werte)						
Betriebsjahr	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr	5. Jahr	Ø 1.-5. Jahr
Veränderung (Basis = 3. Jahr)	110%	104%	100%	97%	94%	101%
optimistisch	258.100	244.000	234.700	227.600	220.600	237.000
wahrscheinlich	221.800	209.700	201.700	195.600	189.500	203.600
pessimistisch	186.000	175.800	169.100	164.000	158.900	170.700

Quelle: fwi hamburg, 2017

Im Stadthafen können im besucherstärksten ersten Jahr über 220.000 Gäste generiert werden. Für die dynamische Entwicklung werden die selben Annahmen zugrunde gelegt wie beim IGA Park. Sie entsprechen den Erfahrungswerten aus bestehenden Einrichtungen. Im Betrachtungszeitraum fällt das Besuchsaufkommen auf ca. 190.000 pro Jahr. In dieser Größenordnung können – soweit aus heutiger Sicht prognostizierbar – dauerhaft Besuche generiert werden, wenn die Anlage durch regelmäßige Neuerungen und Reinvestitionen attraktiv gehalten wird.

Es ist davon auszugehen, dass der touristische Markt im Zeitablauf an Bedeutung gewinnt. Dies liegt an Abnutzungseffekten im Einwohnermarkt mit seinem weitgehend konstanten Potenzial (dauerhaft wohnende Bevölkerung), wohingegen sich der touristische Markt permanent erneuert (An- und Abreise von Urlaubern).

Die Hansestadt Rostock ist durch einen Bevölkerungszuwachs gekennzeichnet. Die Bevölkerungsprognose geht von einem Anwachsen der Einwohnerzahl bis zum Jahr 2035 auf rund 230.000 aus.²² Gleichzeitig soll sich die Bevölkerungszahl im Land Mecklenburg-Vorpommern verringern, laut Statistischem Landesamt von derzeit

²² Quelle: Statistische Nachrichten – Bevölkerungsprognose bis 2035; Hrsg. Hansestadt Rostock, Der Oberbürgermeister, Presse- und Informationsstelle; Rostock, April 2016

rund 1,61 Mio. auf etwa 1,48 Mio. im Jahr 2030.²³ Insofern ist davon auszugehen, dass sich die Potenzialvoraussetzungen im Einwohnermarkt nicht merklich positiv verändern. Doch selbst bei einer leicht positiven Bilanz der Zu- und Abgänge im Einwohnermarkt ist zu erwarten, dass der Anteil der Gäste aus dem Urlaubermarkt tendenziell ansteigt. Dies würde begünstigt, wenn der Tourismus, wie in den vergangenen Jahren, weiterhin von Wachstum gekennzeichnet ist.

Bei einem stark anwachsenden Tourismus könnte der oben dargestellte Besuchsverlauf mit geringeren Rückgängen im Zeitablauf konfrontiert sein. Anhaltspunkte hierfür können nur durch weitere Beobachtung der Tourismusedwicklung gewonnen werden. Veränderungen sind im Zeitablauf durch eine Fortschreibung der Besuchsprognose zu beleuchten.

Plausibilitätsprüfung der Besuchsprognose

Wie vorab bereits dargelegt wird die Besuchsprognose durch zwei weitere Methoden auf Plausibilität geprüft. Hierbei erfolgt ein Vergleich mit marktüblichen Penetrationsraten sowie mit Referenzanlagen.

Penetrationsraten resultieren aus Erfahrungswerten aus vergleichbaren Freizeitattraktionen und den dort realisierten Marktabschöpfungen. Sie sind daher rein rechnerisch vergleichbar mit den oben erwähnten Abschöpfungsquoten, denn: als Prozentwerte geben sie an, in welchem Maße eine Freizeitanlage Besuche aus dem Nachfragepotenzial abschöpfen kann. Die Abschöpfung wird als Marktpenetration bezeichnet. Der Unterschied bezieht sich insofern lediglich auf den Einwohnermarkt. Während bei der oben dargestellten Basisprognose im Einwohnermarkt mit Aktivierungsquoten und Marktanteilen operiert wurde, so wird bei der Anwendung von Penetrationsraten im Einwohner- und Urlaubermarkt mit direkten Abschöpfungsquoten agiert.

Nachfolgende Tabelle zeigt die branchenüblichen Penetrationsraten in dem für das MEZ relevanten Anlagensegment moderner Edutainment-Anlagen. Sie beziehen sich auf Anlagen mittlerer Größen-

²³ Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern; Aktualisierte 4. Landesprognose (Basisjahr 2010) – Bevölkerungsentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern sowie der kreisfreien Städte und Landkreise bis 2030 nach Altersgruppen, Schwerin, 2013

ordnung. Die angegebenen Bandbreiten beruhen auf Erfahrungswerten der Gutachter, wie u.a. Erhebungen in bestehenden Anlagen. Dem gegenüber stehen die gewählten Ansätze aus der oben dargestellten Besuchsprognose. Die Penetrationsrate im Einwohnermarkt ergibt sich als Produkt aus der Multiplikation von Marktanteil und Abschöpfungsquote. Beispiel: Im Entfernungsbereich 0 – 30 Min. wurde beim Standort IGA Park mit einer Aktivierungsquote von 15 % und einem Marktanteil im realistischen Szenario von 50 % kalkuliert. Daraus ergibt sich eine Penetrationsrate von $0,15 \times 0,50 = 0,075$ bzw. 7,5 %.

Branchenübliche Penetrationsraten im Freizeitanlagensegment moderne Edutainment-Anlagen mittlerer Größenordnung			
Entfernungs- bereich	Primäre Bandbreite	Ansatz IGA Park*	Ansatz Stadthafen*
Einwohnermarkt			
0 – 30 Min.	5 – 10 %	7,50 % (6,38 – 8,63 %)	9,00 % (7,50 – 10,50 %)
31 – 60 Min.	2 – 6 %	3,00 % (2,55 – 3,45 %)	3,75 % (3,23 – 4,28 %)
61 – 90 Min.	1 – 3 %	1,50 % (1,28 – 1,73 %)	1,89 % (1,58 – 2,18 %)
91 – 120 Min.	0 – 1 %	0,04 % (0,00 – 0,08 %)	0,30 % (0,26 – 0,35 %)
Urlaubermarkt			
0 – 30 Min.	3 – 10 %	3,00 % (2,5 – 3,5 %)	6,00 % (5,00 – 7,00 %)
31 – 60 Min.	1 – 5 %	1,00 % (0,80 – 1,20 %)	3,00 % (2,50 – 3,50 %)

* jeweils bezogen auf das realistische Szenario, in Klammer angegeben ist die Bandbreite, die durch das pessimistische und optimistische Szenario beschrieben wird
 Quelle: fwi hamburg, 2017

Alle Penetrationsraten, die sich aus der durchgeführten Besuchsprognose ergeben, liegen im Bereich der aufgezeigten Bandbreite und sind somit plausibel. Dies untermauert die Besuchsprognose der Gutachter.

Beim IGA Park liegen die Werte zwischen dem unteren Ende und der Mitte der branchenüblichen Bandbreite. Im Urlaubermarkt markieren beide Penetrationsraten das untere Ende der Bandbreite.

Beim Stadthafen liegen die Werte in einem mittleren Bereich der Bandbreite, im Nahbereich des Einwohnermarktes sogar dicht am oberen Ende der Bandbreite.

Die Frage, wieso die Werte bei dem als Top-Standort bewerteten Stadthafen nicht durchgehend am oberen Ende der Bandbreite angesiedelt sind, lässt sich wie folgt beantworten: Die angegebene Bandbreite repräsentiert Anlagen an unterschiedlichen Standorten, mit unterschiedlichen Marktvoraussetzungen und individuellen Konzepten. Im Freizeitanlagenmarkt gibt es vereinzelt Einrichtungen mit überdurchschnittlicher Marktperformance. So kann beispielsweise eine Anlage deutlich weniger Jahresbesuche als für das MEZ im Stadthafen prognostiziert erreichen und dennoch in einzelnen Entfernungsbereichen höhere Penetrationsraten abbilden. Dies hängt ab von den jeweiligen Marktgegebenheiten.

Besuchsprognosen haben das Prinzip kaufmännischer Vorsicht strikt zu beachten. Prognostiziert wird nicht das maximal mögliche, sondern das unter kaufmännischer Vorsicht zu erwartende Besuchsaufkommen. Unter Beachtung der in der oben dargestellten Tabelle angegebenen Bandbreiten, die das pessimistische und optimistische Szenario der Besuchsprognose widerspiegeln, zeigt sich für den Stadthafen, dass die optimistische Prognose sehr nahe am oberen Ende der branchenüblichen Werte liegt. Nahezu durchgehend liegen die je Standort aufgezeigten Bandbreiten dennoch innerhalb des Branchenvergleichs, was wiederum die Plausibilität stützt.

Der dritte methodische Ansatz zur Prüfung und Plausibilisierung der Besuchsprognose ist der Vergleich mit bestehenden Einrichtungen. Im weitesten Sinne werden hierfür Referenzanlagen herangezogen, die maritime Themen zum Inhalt haben und somit mit dem MEZ vergleichbar sind. Das Spektrum reicht von traditionellen Schifffahrts- und Marinemuseen bis hin zu Aquarien. Der Vergleich beinhaltet auch Großattraktionen, deren Besuchszahlen weit über der Prognose für das MEZ liegen, die jedoch dazu dienen sollen, das gesamte Spektrum abzubilden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Besuchsaufkommen bestehender maritimer Attraktionen in Deutschland, untergliedert nach Freizeit-anlagentypen und Größenklassen.

Anlagentypus/ Größenordnung	Besuche pro Jahr	Referenzbeispiele mit Ø Besuchsaufkommen pro Jahr*
Kleine bis mittel- große maritime Museen	bis 50.000	- Kieler Schifffahrtsmuseum: gut 30.000 - Schifffahrtsmuseum Flensburg: ca. 40.000
Große maritime Museen	um 100.000	- Deutsches Marinemuseum Wilhelms- haven: ca. 100.000 - Deutsches Schifffahrtsmuseum Bre- merhaven (DSM): gut 100.000 - Internationales Maritimes Museum Hamburg: 110.000 bis 125.000
Moderne Erleb- nismuseen und Edutainment- Center mittlerer Größe	um 150.000 bis unter 200.000	- Europäisches Hansemuseum Lübeck: 145.000 im ersten Jahr - Erlebniszentrum Naturgewalten: ca. 150.000 - Deutsches Auswandererhaus Bremer- haven: ca. 170.000 - Multimar Wattforum Tönning: ca. 175.000
Größere Science Center der neuen Generation	um 150.000 bis ca. 250.000	- Universum Science Center Bremen: ca. 200.000 - Spectrum Science Center Berlin: gut 200.000 (2016: 223.398) - phaeno Science Center Wolfsburg: ca. 250.000
Aquarien mit- tlerer Größe	200.000 bis 400.000	- Sea Life Center: je nach Standort 200.000 bis 400.000 - Meeresmuseum Stralsund: ca. 200.000 - Meereszentrum Fehmarn: 300.000 bis 350.000
Großattraktionen, Edutainment- Center und Aqua- rien	ab 400.000	- Tropen-Aquarium Hagenbeck Ham- burg: ca. 400.000 - Klimahaus 8 Grad Ost Bremerhaven: ca. 460.000 - OZEANEUM Stralsund: ca. 550.000 - Zoo Aquarium Berlin: ca. 900.000

* Ø Besuchszahl der letzten Jahre, z.T. Schätzungen
 Quelle: fwi hamburg, 2017

Der Benchmark-Vergleich zeigt, dass das Besuchsaufkommen in direktem Zusammenhang zum Anlagentypus und der Anlagengröße steht. Traditionelle Museen haben das geringste Besuchsaufkommen, danach folgen moderne Erlebnisattraktionen wie Edutainment- und Science Center. Aquarien sind nicht nur im Kontext der maritimen Attraktionen die besucherstärkste Anlagenkategorie. In Deutschland gibt es mit dem Miniaturwunderland in Hamburg nur eine nicht-aquatische Attraktion, die mit über 1,2 Mio. Gästen pro Jahr noch über den in der Tabelle dargestellten Großattraktionen liegt.

Dies verdeutlicht noch einmal, dass der Positionierungsansatz für das MEZ richtig gewählt ist, um Marktpotenziale zu nutzen und hohe Besuchszahlen zu generieren. Das Konzept des MEZ muss sich an modernen Freizeitattraktionen orientieren, um die hier prognostizierten Gästezahlen zu erreichen.

Am Standort IGA Park ordnet sich das MEZ mit rund 113.000 Gästen pro Jahr in der Gruppe der großen und besucherstarken maritimen Museen ein. Dies wird jedoch nur möglich sein, wenn sich das MEZ, wie derzeit konzipiert, nicht als klassisches Museum, sondern als moderne Freizeitattraktion positioniert.

Die Bandbreite des jährlichen Besuchsaufkommens bei den modernen Erlebnismuseen und Freizeitanlagenkonzepten wie Edutainment- und Science Center reicht von etwa 150.000 bis 250.000. Hier gruppiert sich das MEZ am Standort Stadthafen mit gut 200.000 Gästen pro Jahr genau mittig ein.

Im Ergebnis wird festgehalten, dass auch der Benchmark-Vergleich die Plausibilität der Besuchsprognose unterstreicht. Fazit: Das MEZ kann als modern und attraktiv ausgeprägtes Anlagenkonzept, unter Berücksichtigung der in dieser Studie beschriebenen konzeptionellen Leitlinien und den Prämissen, die an die Besuchsprognose gestellt wurden, je nach Standort mit einem jährlichen Besuchsaufkommen in Höhe von

- IGA Park: 113.100
- Stadthafen: 201.700

rechnen (jeweils bezogen auf ein repräsentatives Betriebsjahr und das realistische Szenario).

Maritimer Erlebnispark (MEZ in Kombination mit maritimen Attraktionen im Außengelände)

Die bisherige Prognose bezieht sich auf eine rein landseitige Freizeitattraktion, dem MEZ als Neubau. Zum Konzept zählt darüber hinaus ein maritim gestaltetes Umfeld mit Exponaten im Außenbereich und einem Museumshafen, auch und insbesondere unter Einbezug des Traditionsschiffs als bedeutendstes Museumsschiff in Rostock.

Das Traditionsschiff ist seit 1970 im IGA Park angesiedelt. Es war wesentlicher Bestandteil der IGA 2003 und ist seit diesem Zeitpunkt der einzig verbliebene Standort des Schifffahrts- und Schiffbaumuseums. Der zukünftige Liegeplatz des Traditionsschiffes ist eine in Rostock seit vielen Jahren kontrovers diskutierte Frage. Durch Beschluss der Rostocker Bürgerschaft soll nun in einem Bürgerentscheid im September 2017 darüber entschieden werden, wo das Traditionsschiff und weitere maritime Großexponate angesiedelt werden sollen, weiterhin im IGA Park oder im Stadthafen.

Die Frage nach dem zukünftigen Liegeplatz steht somit in direktem Zusammenhang zum Projekt MEZ. Zum einen ist es politischer Wille, die maritime Präsentation an einem Standort zu konzentrieren, zum anderen ist es aus Sicht der Gutachter und weiterer Experten konzeptionell sinnvoll oder gar erforderlich, die maritimen Exponate in einen land- und wasserseitigen Gesamtkontext zu stellen.

An dieser Stelle soll zumindest eine Einschätzung erfolgen, welche Besuchszahlen im Standortverbund von MEZ und Traditionsschiff zu erwarten sind. Einflussfaktoren wie Preispolitik oder funktionale Anbindung bleiben außen vor und sind daher im weiteren Entwicklungsprozess zu beleuchten. Vielmehr stützen wir unsere Einschätzung auf die derzeitigen Besuchszahlen des Traditionsschiffs, bestehende Analysen und Studien zum Projekt und unsere Erfahrungswerte.

Zunächst darf als unstrittig angenommen werden, dass das Traditionsschiff am Standort Stadthafen höhere Besuchszahlen erreichen wird als am Standort IGA Park, denn: die positiveren Rahmenbedingungen, wie sie für das Projekt MEZ festgestellt wurden, gelten analog für das Traditionsschiff. Hierzu zählen die besseren Mikrostandorteigenschaften und der bessere Zugriff auf das touristische Nachfragepotenzial.

Zum selben Ergebnis kommt die Studie „Potenzialanalyse eines Maritimen Technik-Museums Rostock“ vom Büro animare projektmanagement aus dem Jahr 2010.²⁴ Das dort erarbeitete Szenario 1, das von einer Beibehaltung des Status quo im IGA Park (d.h. Traditionsschiff mit unverändertem Museumskonzept) bei gleichzeitiger Verbesserung des Marketings ausgeht, prognostiziert eine Besucherzahl von ca. 39.400. Dies vor dem Hintergrund der Besuchszahlen bis zum Jahr 2010, die deutlich unter der Marke von 30.000 pro Jahr lagen. Bei einer reinen Verlagerung des Traditionsschiffes in den Stadthafen, so die Studie, wären ca. 49.000 Besucher pro Jahr (rund 25 % mehr) möglich.

Aus heutiger Sicht ist diese Prognose etwas zu vorsichtig angelegt, da das Traditionsschiff unter Beibehaltung des Status quo auch deutliche höhere Besuchszahlen generieren kann, wie das Jahr 2015 mit über 47.000 Besuchen belegt. Dies ist jedoch in Zusammenhang mit attraktiven Sonderausstellungen zu sehen.

Für einen Museumsneubau als eigenständige touristische Attraktion mit überregionaler Anziehungskraft und als Teil eines Museumskomplexes mit maritimem Erlebnispark (d.h. Kombination aus MEZ in der Ausprägung als Museum mit dem Traditionsschiff) prognostiziert die Studie rund 171.000 Besuche p.a. am Standort IGA Park und knapp 190.000 Besuche p.a. am Standort Stadthafen.

Die Prognose für den Stadthafen liegt innerhalb der in dieser Studie aufgezeigten Bandbreite (169.000 bis 235.000). Vor dem Hintergrund, dass animare ein Maritimes Technik-Museum zugrunde legte und kein modernes Edutainment-Center, ist dies plausibel und stützt wiederum die aktuelle Prognose der vorliegenden Studie.

Die diesbezügliche Prognose für den IGA Park mit 171.000 Gästen pro Jahr teilen wir nicht. So geht animare davon aus, dass am Standort IGA Park rund 99.000 Besuche aus dem Urlaubermarkt generiert werden können, ziemlich genau 10.000 Gäste weniger als am Standort Stadthafen. Die hier vorgelegte Prognose geht hingegen davon aus, dass der Stadthafen eine deutlich stärkere touristische Zugkraft als der IGA Park entfalten kann. Die Bandbreite der zu erwartenden

²⁴ Potenzialanalyse eines Maritimen Technik-Museums Rostock, animare projektmanagement tourismus, Rostock, Dezember 2010

Gäste aus dem Urlaubermarkt am Standort IGA Park liegt in unserer Prognose zwischen 51.000 und 72.000.

Als Grundlage einer überschlägigen Einschätzung des Besuchsaufkommens auf dem Traditionsschiff in der Einzelbetrachtung und der Kombination aus Traditionsschiff und MEZ als Kombiangebot gilt:

- Derzeitiges Besuchsaufkommen des Traditionsschiffs am Standort IGA Park mit ca. 40.000 (im Durchschnitt der letzten drei Jahre rund 38.500, aufgerundet auf 40.000)
- Prognostiziertes Besuchsaufkommen für das MEZ gemäß der vorliegenden Studie (IGA Park 113.100, Stadthafen 201.700)
- Unterstellt wird ein Standortverbund aus MEZ und Traditionsschiff als Kernbestandteile eines Maritimen Erlebnisparks
- Unterstellt wird zudem, gemäß oben dargestellten Vorüberlegungen, dass das Traditionsschiff analog zum Projekt MEZ am Standort Stadthafen höhere Besuchszahlen erreichen kann als am Standort IGA Park

Im Durchschnitt der letzten drei Jahre (2014 bis 2016) verzeichnete das Traditionsschiff am derzeitigen Standort rund 38.500 Gäste. Für die nachfolgende Modellrechnung legen wir 40.000 Jahresbesuche zugrunde.

Auf Grundlage unserer umfassenden Analysen mit dem Ergebnis deutlich besserer Standortvoraussetzungen im Stadthafen schätzen wir, dass bei einer reinen Verlagerung des Traditionsschiffs in den Stadthafen ein Besuchsaufkommen von ca. 60.000 erreicht werden kann.

Betrachten wir nun den Verbund aus MEZ und Traditionsschiff, so verkörpert dies einen Maritimen Erlebnispark mit attraktivem Erlebniszentrum (indoor) und Maritimen Park (outdoor), dessen Kernattraktion das Traditionsschiff ist (bezogen auf den Außenbereich). Im Standortverbund wird das Traditionsschiff von dem deutlich höheren Besuchsaufkommen des MEZ in Form von Kombibesuchen profitieren. Hierbei wird unterstellt und erscheint es als logisch und nachvollziehbar, dass das Traditionsschiff an beiden Standorten gleichermaßen vom Gästeaufkommen im MEZ partizipieren kann. Im Rahmen einer vorsichtigen Annahme gehen wir von einer Kopplungsquote von 15 % an beiden Standorten aus, d.h. 15 % der Gäste

des MEZ werden auch das Traditionsschiff besuchen. Diese 15 % werden dem Gästeaufkommen des Traditionsschiffes zugerechnet.

Die Modellrechnung führt demnach zu folgendem Ergebnis (repräsentatives Jahr, realistisches Szenario):

Standort IGA Park

- Prognose für das MEZ: 113.100
- Derzeitige Besuche auf dem Traditionsschiff: 40.000
- Koppelungsquote 15 % (15 % von 113.100 =) rund 17.000
- Besuche auf dem Traditionsschiff im Standortverbund: 57.000
- Gesamtbesuche Standortverbund (Maritimer Erlebnispark):
 $113.100 + 57.000 = \text{rund } 170.000$

Standort Stadthafen

- Prognose für das MEZ: 201.700
- Derzeitige Besuche auf dem Traditionsschiff: 40.000; Steigerung bei Verlagerung in den Stadthafen auf ca. 60.000
- Koppelungsquote 15 % (15 % von 201.700 =) rund 30.000
- Besuche auf dem Traditionsschiff im Standortverbund: 90.000
- Gesamtbesuche Standortverbund (Maritimer Erlebnispark):
 $201.700 + 90.000 = \text{rund } 290.000$

Bei einem Standortverbund aus MEZ und Traditionsschiff ist gemäß grob überschlägiger Modellrechnung von den folgenden Gesamtbesuchszahlen je Standort in einem repräsentativen Jahr und unter Zugrundelegung des realistischen Prognoseszenarios auszugehen:

- IGA Park: rund 170.000 Besuche pro Jahr
- Stadthafen: rund 290.000 Besuche pro Jahr

Wir verweisen auf den Bedarf, die Besuchsprognose für den Fall eines Standortverbundes aus MEZ und Traditionsschiff auf Grundlage einer Gesamtkonzeption fortzuschreiben, um noch fehlende Aspekte für eine fundierte Kalkulation zu ergänzen. Hierzu zählt u.a. die

Preispolitik. So könnte es ein Eintrittspreissystem für das Gesamtangebot geben (ohne Wahlfreiheit für den Gast, ob er nur eine oder beide Einrichtungen besuchen möchte), ebenso könnte es Einzeleintritte in Verbindung mit Kombitickets geben (mit Wahlmöglichkeit für den Gast, ob er nur eine oder beide Einrichtungen besuchen möchte). Auch das Ausstellungskonzept und die damit verbundenen inhaltlichen Verquickungen zwischen beiden Attraktionen hat Einfluss auf die Anzahl der Koppelungsbesuche.

Unstrittig ist, dass der Standortverbund aus MEZ und Traditionsschiff durch Koppelungsbesuche zu einem höheren Besuchsaufkommen führt. Hierbei sind „Besuche“ und „Besucher“ zu unterscheiden. Als Besucher gilt der jeweilige Gast („Köpfe“). Dieser kann durch die Nutzung mehrerer Angebote in Kombination auch mehrere Besuche auslösen. Folgerichtig erzeugt der Standortverbund primär eine höhere Anzahl an Besuchen, nicht zwingend aber auch gleichzeitig mehr Besucher.

Die Besuchsprognose wird als weiteres Kriterium für die vergleichende Standortbewertung herangezogen.

Bewertungskriterium BESUCHSAUFKOMMEN - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Prognose MEZ 113.100 Besuche p.a., Kombiangebot aus MEZ u. Traditionsschiff ca. 170.000 Besuche p.a. - Deutliche Steigerung im Vergleich zum bestehenden Angebot - Performance im Bereich der großen und besucherstarken maritimen Museen in Deutschland - Verhältnis Einwohner zu Urlaubern 45 % zu 55 % - mittlere bis leicht unterdurchschnittliche Abschöpfung des Nachfragepotenzials - Standort kann vom hohen touristischen Potenzial nur begrenzt profitieren 	<ul style="list-style-type: none"> - Prognose MEZ 201.700 Besuche p.a., Kombiangebot MEZ u. Traditionsschiff ca. 290.000 Besuche p.a. - Deutlich höhere Besuchszahlen im Vergleich zum IGA Park (MEZ um 75 %, Kombiangebot um gut 70 % höher) - Performance im Bereich moderner Erlebniszentren wie u.a. Edutainment-Center - Verhältnis Einwohner zu Urlaubern 35 % zu 65 % - gute, leicht überdurchschnittliche Abschöpfung des touristischen Potenzials - Hohe Zugkraft des Standortes auf das touristische Potenzial
Punkte: 1 Gewichtet (2 x 1 =) 2	Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6

Begründung	
Im Vergleich zum Status quo sind deutliche Besuchssteigerungen möglich. Dennoch bleibt die Marktbearbeitung insgesamt und vor allem beim Urlaubermarkt unterdurchschnittlich. Die deutlichen Unterschiede beim Besuchsaufkommen begründen die Abstufung auf 1 Punkt.	Am Standort Stadthafen wird eine gute Abschöpfung des Nachfragepotenzials erreicht, vor allem im wichtigen Urlaubermarkt. Das Besuchsaufkommen ist im Standortvergleich um gut 70 bis 75 % höher. Dies begründet die Differenz von 2 Punkten zum IGA Park.

6.2 Kapazitäts- und Flächenerfordernisse, Investitionskosten

Gegenstand dieses Kapitels ist die Erarbeitung der folgenden Planungskennzahlen, differenziert nach den beiden potenziellen Projektstandorten IGA Park und Stadthafen:

- **Kapazitäten:** Auf Basis der prognostizierten Besuche für ein repräsentatives Betriebsjahr (je Standortoption) werden die Kapazitätserfordernisse ermittelt. Das MEZ muss ausreichend dimensioniert sein, dass auch an besucherstarken Tagen keine Engpässe entstehen, die zu Unzufriedenheit bei den Gästen führen. Gleichzeitig gilt es aus betriebswirtschaftlichen Gründen Überkapazitäten zu vermeiden, da sonst unnötige Betriebskosten entstehen.
- **Flächenprogramm:** Es erfolgt eine erste überschlägige Darstellung der Raum- und Flächenbedarfe, differenziert nach Nutzungen.
- **Stellplatzbedarfe:** Der Pkw wird das dominante Verkehrsmittel zur Anreise sein. Auch an Spitzenbesuchstagen müssen für alle Gäste, die mit dem Pkw anreisen, Stellplätze vorhanden sein. Gleiches gilt für Gästegruppen, die mit dem Bus anreisen.
- **Investitionskosten:** Der Investitionsbedarf bezieht sich auf die Erstinvestition für den Neubau des MEZ inklusive Umsetzung des inhaltlichen Konzeptes. Hierfür wird eine erste, überschlägige Investitionskostenschätzung vorgenommen.

Die Bearbeitung erfolgt in der hier dargestellten Reihenfolge. Die jeweiligen Ergebnisse bauen, ausgehend von der Besuchsprognose, aufeinander auf.

Kapazitätserfordernisse

Ausgehend vom prognostizierten Gästeaufkommen für das MEZ als Solitär im repräsentativen, betriebstypischen dritten Jahr (IGA Park 113.100, Stadthafen 201.700) werden Annahmen hinsichtlich des zu erwartenden Jahresverlaufs (Monate) getroffen. Grundlage hierfür sind Erfahrungswerte aus diversen bestehenden Anlagen, die mit dem Konzept MEZ vergleichbar sind, d.h. moderne Erlebnisausstellungen mit einer Dominanz von Besuchen aus dem Urlaubermarkt.

Modellhafter Jahresverlauf – Besuchsaufkommen nach Monaten			
Monat	%-Verteilung	IGA Park	Stadthafen
Januar	3%	3.393	6.051
Februar	4%	4.524	8.068
März	5%	5.655	10.085
April	7%	7.917	14.119
Mai	8%	9.048	16.136
Juni	10%	11.310	20.170
Juli	16%	18.096	32.272
August	19%	21.489	38.323
September	10%	11.310	20.170
Oktober	10%	11.310	20.170
November	4%	4.524	8.068
Dezember	4%	4.524	8.068
Jahr	100%	113.100	201.700

Quelle: eigene Berechnung

Demnach ist davon auszugehen, dass die **Monate Juli und August die Spitzenbesuchsmonate** darstellen werden, in denen jeweils mit **15 bis 20 % des Jahresaufkommens** zu rechnen ist. Dies gilt für beide potenziellen Projektstandorte.

Für die weiteren Berechnungen wird der **Spitzenbesuchsmonat (Peak-Month) mit ca. 20 % des Jahresaufkommens** veranschlagt und auf volle 1.000 auf-/abgerundet. Je Standort ist im Spitzenbesuchsmonat mit folgenden Gästeaufkommen zu rechnen:

- IGA Park: 23.000
- Stadthafen: 40.000

Davon ausgehend wird die Spitzenbesuchswoche (Peak-Week) ermittelt. Hier kann von einer weitgehenden Gleichverteilung ausgegangen werden. Bei Monaten mit 30 Tagen wären dies 23,3 % des monatlichen Gästeaufkommens. Für die **Spitzenbesuchswoche wird mit rund 25 %** des o.a. Aufkommens im Peak-Month kalkuliert. Die Spitzenbesuchswoche (Peak-Week) wird wie folgt festgelegt:

- IGA Park: 5.750
- Stadthafen: 10.000

Auf Wochentage bezogen ist an Samstagen und Sonntagen mit dem höchsten Gästeaufkommen (Peak-Day) zu rechnen. Erfahrungen aus bestehenden und vergleichbaren Anlagen zeigen, dass an Wochenenden mit 40 bis 50 % des wöchentlichen Besuchsaufkommens zu rechnen ist. Entsprechend wird der **Peak-Day mit 20 bis 25 % der Peak-Week** kalkuliert. Hierbei empfiehlt es sich, das obere Ende der angegebenen Bandbreite, d.h. **25 %**, für die Kapazitätsplanung heranzuziehen. Am Spitzenbesuchstag ist demnach mit folgendem Gästeaufkommen zu rechnen (auf volle 10 auf-/abgerundet):

- IGA Park: 1.440
- Stadthafen: 2.500

Im nächsten Schritt wird der sogenannte „**Design-Day**“ ermittelt. Er repräsentiert den **Durchschnitt der 20 besucherstärksten Tage** und stellt somit sicher, dass die Kapazitäten nicht auf lediglich einen Spitzenbesuchstag ausgerichtet werden. Demzufolge wird aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus in Kauf genommen, dass es an einigen wenigen Spitzenbesuchstagen zu Engpässen kommen kann.

Würden die Flächen auf den einen Öffnungstag des Jahres mit dem höchsten Gästeaufkommen dimensioniert, würden für das restliche Jahr Überkapazitäten vorgehalten werden, die unnötige Kosten

nach sich ziehen würden. Die Kapazitätsplanung verfolgt daher zwei Ziele:

1. Dem Gast ausreichend Bewegungsfläche zu bieten, um kein Gefühl der Enge zu erzeugen (mit der Gefahr von Unzufriedenheit) und
2. unnötige Betriebskosten zu vermeiden, die durch Überkapazitäten verursacht würden.

Der Design-Day wird branchenüblich wie folgt berechnet:

- 20 % der Peak-Week oder
- 90 % des Peak-Days.

Auf dieser Berechnungsgrundlage wird die Planungskennzahl **Design-Day für die beiden Standorte** wie folgt angegeben:

- IGA Park: 1.150 bis 1.296 (Ø 1.223), **Ansatz: 1.200**
- Stadthafen: 2.000 bis 2.250 (Ø 2.125), **Ansatz: 2.100**

Der Design-Day, als eine wesentliche Planungskennzahl der Kapazitäts- und Flächenplanung, spiegelt das Gästeaufkommen eines gesamten Tages wider. Da sich nicht alle Gäste innerhalb eines Tages zur selben Zeit in der Anlage aufhalten, gilt es, die Anzahl der gleichzeitig anwesenden Gäste am Design-Day abzuleiten. Die Spitzen-Einlasszeiten liegen meist im Zeitraum 10 Uhr bis 13 Uhr. Zeitversetzt kommt es dann zu einer Überlappung des Tagesaufkommens, die als Prozentwert (Überlappungsquote) angegeben wird.

Die Überlappungsquote²⁵ steht in direkter Abhängigkeit zur durchschnittlichen Aufenthaltsdauer der Gäste. Hierbei gilt: je länger sich die Gäste in der Anlage aufhalten, desto höher ist die Überlappungsquote. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer wurde von Seiten der Gutachter wie folgt veranschlagt:

- IGA Park: rund 1,5 Stunden
- Stadthafen: rund 2,5 Stunden

Diese Zeitangaben beziehen sich auf den gesamten Aufenthalt in der Anlage. Ein Teil der Gäste wird sich deutlich länger in der Anlage

²⁵ Als Prozentwert gibt die Überlappungsquote an, welcher Anteil der Gäste eines Tages sich im Maximum gleichzeitig in der Anlage aufhält.

aufhalten. Hingegen wird es ebenfalls Gäste geben, die kürzere Besuchszeiten erzeugen. Der Ansatz von 1,5 bzw. 2,5 Stunden umfasst neben der reinen Besichtigungszeit auch Wartezeiten und Aufenthalte in den Nebenbereichen wie z.B. Shop oder Gastronomie.

Die standortbezogenen Unterschiede resultieren aus den unterschiedlichen Anlagengrößen, die sich aus dem Besuchsaufkommen und den damit verbundenen Kapazitäts- und Flächenbedarfen ergeben.

Den oben genannten durchschnittlichen Aufenthaltsdauern stehen näherungsweise folgende Überlappungsquoten gegenüber:

- IGA Park: ca. 35 %
- Stadthafen: ca. 45 %

D.h., etwa 35 % bzw. 45 % der Besucher am Design-Day werden sich zur gleichen Zeit in der Anlage aufhalten. Je Standort ergeben sich folgende Werte für die **Anzahl an gleichzeitig anwesenden Gästen am Design-Day** (auf volle 10 aufgerundet):

- **IGA Park:** 35 % von 1.200 = **420**
- **Stadthafen:** 45 % von 2.100 = **rund 950**

Diese kapazitätsbezogenen Planungsgrößen bilden die Grundlage zur Ermittlung der Flächenbedarfe je Standort, insbesondere für die Ausstellungs- und Attraktionsfläche (Dauerausstellungsfläche). Als Kriterium zur vergleichenden Standortbewertung eignen sie sich nicht, da sich die Kennzahlen unmittelbar aus dem Besuchsaufkommen ableiten.

Überschlägiges Flächenprogramm

In Kenntnis der Kapazitätsbedarfe in Form der Planungskennzahl Design-Day wird das Flächenprogramm überschlägig beschrieben. Zunächst wird der Flächenbedarf für das Kernangebot, die Dauerausstellungsfläche, ermittelt. Hierfür werden branchenübliche Flächenkennzahlen (m² je gleichzeitig anwesendem Gast) zur Planung von Ausstellungsbereichen herangezogen.

Die Größe des Dauerausstellungsbereiches hängt neben den nachfragebezogenen Kapazitätsbedarfen vom Ausstellungskonzept ab. Die Ansätze „m² je gleichzeitig anwesendem Gast“ liegen innerhalb einer Bandbreite von 2,0 bis 5,0 Netto-Raumfläche (NRF).²⁶ Die tatsächlichen Bedarfe hängen u.a. davon ab, wie großzügig das Ausstellungskonzept angelegt ist und in welchem Maße Großexponate oder flächenintensive Inszenierungen umgesetzt werden. Für das MEZ wählen wir – für beide Standorte identisch – einen Ansatz von

3,5 m² NRF je gleichzeitig anwesendem Gast.

Für die Dauerausstellungsfläche leitet sich daraus der folgende Flächenansatz ab:

- **IGA Park:** 3,5 m² NRF/Gast x 420 Gäste = **rund 1.500 m² NRF**
- **Stadthafen:** 3,5 m² NRF/Gast x 950 Gäste = **rund 3.300 m² NRF**

Für die übrigen Funktionen und Nutzungen innerhalb des Gebäudes werden sinnvolle und kapazitätsgerechte Flächenbedarfe definiert. Hierzu zählen auch die nichtöffentlichen Flächen, z.B. für Verwaltung, Personal, Technik und Lager. Insgesamt werden folgende Flächen nach Nutzungen unterschieden:

- **Ausstellungsbereich**
 - Dauerausstellungs-/Attraktionsfläche
 - Sonderausstellungsfläche
- **Besucherservice**
 - Eingang, Foyer, Kasse
 - Gastronomie und Shop
 - Sanitärbereiche
 - Veranstaltung (Tagungs-/Seminarräume, Eventfläche)
- **Technik- und Lagerflächen**
- **Verwaltung (Büro, Personalräume, Küche)**

²⁶ Die Netto-Raumfläche (NRF), auch Netto-Grundfläche (NGF) genannt, bezieht sich auf die die Summe der nutzbaren Grundflächen eines Gebäudes. Sie beinhaltet die Nutzungsfläche (NUF) = Grundflächenanteil für zweckbestimmte Nutzung (hier: Ausstellung), die Technikfläche (TK) = betriebstechnische Anlagen und die Verkehrsfläche (VF) = Erschließungsflächen wie u.a. Flure, Treppen, Zu-/Ausgänge (vgl. hierzu DIN 277 – Ermittlung von Grundflächen und Rauminhalten von Bauwerken).

Überschlägiges Flächenprogramm MEZ Rostock				
Fläche/ Nutzung	IGA Park		Stadthafen	
	m ² NRF	in %	m ² NRF	in %
Dauerausstellung	1.500	56 %	3.300	62 %
Sonderausstellung	300	11 %	400	7 %
Eingang, Foyer, Kasse	60	2 %	100	2 %
Gastronomie	90	3 %	250	5 %
Shop	50	2 %	150	3 %
Sanitäranlagen	60	2 %	100	2 %
Veranstaltung, davon	260	10 %	400	8 %
- Tagung/Seminar	60	2 %	150	3 %
- Eventfläche	200	7 %	250	5 %
Technik	150	6 %	200	4 %
Lager	80	3 %	200	4 %
Verwaltung	150	6 %	250	5 %
GESAMT	2.700	100 %	5.350	100 %

Quelle: eigene Berechnung

Grobe Gliederung der Grundfläche nach DIN 277				
Grundflächenanteil	IGA Park		Stadthafen	
	m ² NRF	in %	m ² NRF	in %
Nutzungsfläche (NUF)	2.150	80 %	4.350	81 %
+ Verkehrsfläche (VF)	400	15 %	800	15 %
+ Technikfläche (TF)	150	6 %	200	4 %
= Netto-Raumfläche (NRF)	2.700	100 %	5.350	100 %
Netto-Raumfläche (NRF)	2.700	84 %	5.350	85 %
+ Konstruktions-Grundfläche (KGF)	500	16 %	950	15 %
= Brutto-Grundfläche (BGF)	3.200	100 %	6.300	100 %

Quelle: eigene Berechnung

Das überschlägige Flächenprogramm führt zu den folgenden Grundflächenbedarfen je Standort:

- **IGA Park:** **2.700 m² NRF, 3.200 m² BGF**
- **Stadthafen:** **5.350 m² NRF, 6.300 m² BGF**

Die sich ergebende Relation zwischen NRF und BGF beträgt 85:100 und spiegelt ein branchenübliches, plausibles Verhältnis wider. Das Flächenprogramm dient nachfolgend als Grundlage der Investitionskostenermittlung.

Erläuterung der Flächenansätze:

- Der Kapazitätsbedarf für die **Dauerausstellung** wurde über das Besuchsaufkommen, dessen Jahresverlauf nach Monaten und einer Prognose der Spitzenbesuchszeiten hergeleitet. Für die Flächendimensionierung wurde die gleichzeitig anwesende Zahl an Gästen am Design-Day ermittelt und mit einem mittleren Ansatz von 3,5 m² NRF je Gast multipliziert. Der sich daraus ergebende Grundflächenbedarf wird eine problemlose Bewältigung des Besuchsaufkommens ermöglichen, gleichzeitig ist sichergestellt, dass keine Überkapazitäten vorgehalten werden, was wiederum betriebswirtschaftlich sinnvoll ist.
- Das Konzept sieht eine **Fläche für Sonder- und Wechselausstellungen** vor. Für diese Fläche empfehlen wir eine Grundfläche von mindestens 300 m² NRF. Dem deutlich höheren Besuchsaufkommen am Standort Stadthafen wird durch einen Ansatz von 400 m² Rechnung getragen.
 - ▶ In Summe wird am Standort IGA Park mit 1.800 m² NRF (67 % der Grundfläche gesamt), am Standort Stadthafen mit 3.700 m² NRF (69 % der Grundfläche gesamt) Ausstellungsfläche kalkuliert.
- **Shop** und **Gastronomie** müssen bei derartigen Freizeitanlagen frei zugänglich sein, um auch Gäste anzusprechen, die nicht die eintrittspflichtige Ausstellung besuchen. Am Standort Stadthafen können diese Angebote auf hohe Frequenzen zugreifen und werden daher deutlich größer dimensioniert als im IGA Park, wo diese Nutzungen primär an den eigeninduzierten Gästen des MEZ partizipieren müssen.
 - ▶ Am Standort IGA Park empfehlen wir einen Merchandising-Shop, dessen Sortiment auf das maritime Leitthema abgestimmt ist. Auch die Gastronomie sollte über eine maritime Atmosphäre verfügen, konzeptionell ist eine

Vollgastronomie vorgesehen, ausgeprägt als Schnellgastronomie bzw. Bistro und Café. Shop und Gastronomie sind eng mit dem Betrieb der Gesamtanlage verbunden (z.B. in Bezug auf Öffnungszeiten).

- ▶ Am Standort Stadthafen können sich Shop und Gastronomie als eigene Profitcenter und mit eigenem Profil etablieren. Auch hier sollte das maritime Dachthema aufgegriffen werden. Der Shop kann neben dem anlagenbezogenen Merchandising ein erweitertes Angebot an Souvenirs anbieten. Die Gastronomie sollte sich als eigene Marke positionieren und unabhängig von den Öffnungszeiten des Ausstellungsbereiches operieren. Konzeptionell ist eine höherwertige Vollgastronomie mit ausgeprägtem Abendgeschäft vorgesehen.
- Freizeitanlagen, wie das MEZ, fungieren als Special Location für ein breites Spektrum an **Events und Veranstaltungen**, sowohl Eigen- wie auch Fremdveranstaltungen. Die Vermietung dieser Flächen und Räume stellt eine wirtschaftlich interessante Einnahmequelle dar, die konzeptionell berücksichtigt wird. An beiden Standorten ist eine multifunktionale Eventfläche für Vorträge, Konferenzen, Empfänge, kulturelle Veranstaltungen (Lesungen, Konzerte) und Feste vorgesehen. Diese Fläche kann Teil des Foyers sein und somit in veranstaltungsfreien Zeiten eine großzügige Empfangssituation gewährleisten. Hinzu kommen separate Räume für **Tagungen und Seminare**. Diese sind, neben der Vermietung an geschlossene Gruppen, auch für Besuchergruppen wie z.B. Schulklassen nutzbar.
 - ▶ Am Standort IGA Park ist die multifunktionale Eventfläche mit 200 m² NRF berücksichtigt. Bestuhlt können ca. 200 Personen untergebracht werden. Der Tagungs- und Seminarbereich ist mit zwei Räumen à 30 m² NRF (Kapazität ca. 30 Personen) bedacht. Diese Räume können verbunden werden, um auch größere Gruppen aufnehmen zu können.
 - ▶ Am Standort Stadthafen ist die Multifunktionsfläche mit 250 m² NRF veranschlagt (Kapazität ca. 250 Personen). Der Tagungs- und Seminarbereich verfügt über vier Räume à 30 bis 45 m² NRF. Zumindest zwei Räume sollten zu einem größeren Raum kombinierbar sein.
- Die sonstigen Flächen für Eingang/Foyer/Kasse, Sanitärbereiche, Technik, Lager und Verwaltung sind bedarfsgerecht di-

mensioniert, mit entsprechend variierenden Ansätzen bezogen auf die beiden potenziellen Projektstandorte.

Das Flächenprogramm spiegelt die Empfehlung der Gutachter zum jetzigen Konzeptentwicklungsstand wider. Es dient als Grundlage für Fachplaner (Designer, Architekten). Die Flächenansätze sind im weiteren Konzept- und Projektentwicklungsprozess anzupassen. Ein Potenzial zur Flächenreduzierung besteht in den Nutzungsbereichen Eingang/Foyer/Kasse und Eventfläche. So könnten diese Flächen als Einheit geplant werden, was in der Konsequenz bedeuten würde, dass ein Parallelbetrieb nicht oder nur eingeschränkt möglich ist. Der Eventbereich wäre im Ganzen nur nach Schließung der Ausstellung im Abendbetrieb nutzbar. Dies ist jedoch sehr gut vorstellbar.

Als Kriterium zur vergleichenden Standortbewertung eignen sich die Flächenbedarfe nicht. Sie ergeben sich vielmehr aus dem Besuchsaufkommen und standortbezogenen Konzeptanpassungen.

Stellplatzbedarfe

Für die Kalkulation der Stellplatzbedarfe müssen Annahmen hinsichtlich des sogenannten Modal-Splits (Verkehrsmittelanteile am Besuchsaufkommen) getroffen werden. Als weitere Grundlage dienen die vorab ermittelten Werte des Spitzenbesuchsaufkommens und der Anzahl der gleichzeitig anwesenden Gäste. Für den Stellplatzbedarf wird hierbei nicht der Design-Day, sondern der Peak-Day zugrunde gelegt, denn: auch an Tagen mit Besuchsspitzen muss sichergestellt sein, dass alle Gäste, die mit dem Pkw anreisen, einen Stellplatz mit kurzen Wegen zur Attraktion finden.

Für beide Standorte werden die Parameter der Stellplatzkalkulation wie folgt festgelegt:

- Gleichzeitig anwesende Gäste am Peak-Day
 - IGA Park: $1.440 \times 35 \% =$ rund 500
 - Stadthafen: $2.500 \times 45 \% =$ rund 1.120
- 75 % der Gäste reisen mit dem Pkw an; jeder Pkw ist im Durchschnitt mit 2,5 Personen besetzt
- 15 % der Gäste reisen als Gruppe mit dem Bus an; jeder Bus ist im Durchschnitt mit 30 Personen besetzt

- 10 % nutzen andere Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad) oder kommen zu Fuß; für diese Gäste müssen keine Stellplätze vorgehalten werden (für Fahrräder sollte es eine Abstellmöglichkeit geben)

Unter diesen Annahmen ergibt sich der folgende Stellplatzbedarf:

Stellplatzbedarf MEZ Rostock		
Parameter	IGA Park	Stadthafen
Gleichzeitig anwesende Gäste am Peak-Day	rund 500	rund 1.120
davon mit Pkw	75 % = 375 Pkw-Besatz Ø 2,5 Pers.	75 % = 840 Pkw-Besatz Ø 2,5 Pers.
davon mit Bus	15 % = 75 Bus-Besatz Ø 30 Pers.	15 % = 168 Bus-Besatz Ø 30 Pers.
davon mit sonstigen Verkehrsmitteln	10 % = 50	10 % = 112
Stellplatzbedarf	IGA Park	Stadthafen
Pkw	375 / 2,5 = 150	840 / 2,5 = 336
Bus	75 / 30 = 2 bis 3	168 / 30 = 5 bis 6

Quelle: eigene Berechnung

Im IGA Park beläuft sich der Stellplatzbedarf auf

- ca. 150 Pkw-Stellplätze und
- 2 bis 3 Busstellplätze.

Am Standort Stadthafen müssen dem MEZ

- ca. 336 Pkw-Stellplätze und
- 5 bis 6 Busstellplätze

zugeordnet werden.

Die Pkw-Stellplätze müssen in unmittelbarer Nähe zum MEZ angesiedelt werden. Für Busse ist eine Vorfahrtmöglichkeit ausreichend. Während des Aufenthaltes der Busreisegruppen in der Anlage können die Busse auch im erweiterten Umfeld der Anlage parken. Für

die Busfahrer sollte eine entsprechende Infrastruktur (z.B. Aufenthalts- und Verpflegungsmöglichkeit) vorgehalten werden.

Im IGA Park wird der Stellplatzbedarf durch die vorhandenen Parkplätze abgedeckt. Am Standort Stadthafen muss der Stellplatzbedarf in der Gesamtentwicklung der Maritimen Meile berücksichtigt werden. Die Stellplatzsituation wurde in Kapitel 4, Punkt 4.3, bereits bewertet. Der hier ermittelte Stellplatzbedarf ist demnach kein eigenes Bewertungskriterium, vielmehr ist er im Kontext der Mikrostandortbewertung zu sehen.

Investitionskostenschätzung

Die Investitionskostenschätzung baut auf das Flächenprogramm auf. Es werden branchenübliche Investitionskennzahlen (Herstellungskosten pro m² NRF für den Innenausbau) herangezogen und mit den jeweiligen Flächen nach Nutzungsart multipliziert. Auch für die Gebäudehülle erfolgt ein branchenüblicher und dem Projekt MEZ entsprechender Ansatz je m² BGF (Herstellungskosten pro m² BGF für das Gebäude). Dadurch kann eine grob überschlägige Kostenschätzung abgebildet werden. Diese ersetzt die Kostenermittlung im Bauwesen nach DIN 276 nicht, liefert aber dennoch eine belastbare Schätzung der Investitionskosten.

Die Kostenkennzahlen je m² leiten sich ab aus diversen realisierten und mit dem MEZ vergleichbaren Vorhaben. Grob überschlägig kann ein Ansatz von 5.000 Euro/m² BGF (brutto) für Gebäude und Innenausbau veranschlagt werden. Hieraus ergeben sich die folgenden ersten Richtwerte je Standort:

- IGA Park: 5.000 €/m² BGF x 3.200 m² BGF = 16,0 Mio. Euro
- Stadthafen: 5.000 €/m² BGF x 6.300 m² BGF = 31,5 Mio. Euro

Dieser Kostenansatz bezieht sich auf die Herstellungskosten des Gebäudes inklusive Innenausbau. Unberücksichtigt sind Kosten für das Grundstück (Erwerb oder Pacht), Herrichten und Erschließen sowie Kosten für Außenanlagen.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die überschlägige Kalkulation der zu erwartenden Investitionskosten je Standort, gegliedert nach Flächennutzung und Anlagenbereich (Innenausbau und Hochbau).

Investitionskosten (überschlägig) am Standort IGA Park				
Herstellungskosten Innenausbau				
Fläche/ Nutzung	Fläche m² NRF	Investitionskosten (netto)		
		Euro/m² NGF	Euro	%
Dauerausstellung	1.500	2.500	3.750.000	76 %
Sonderausstellung	300	900	270.000	5 %
Eingang, Foyer, Kasse	60	1.500	90.000	2 %
Gastronomie	90	1.800	162.000	3 %
Shop	50	1.100	55.000	1 %
Sanitäreanlagen	60	700	42.000	1 %
Veranstaltung - Tagung/Seminar - Eventfläche	60 200	1.500 1.000	90.000 200.000	2 % 4 %
Technik	150	600	90.000	2 %
Lager	80	500	40.000	1 %
Verwaltung	150	1.000	150.000	3 %
Summe Innenausbau	2.700	1.829	4.939.000	100 %
Herstellungskosten Hochbau				
Gebäude	Fläche m² BGF	Investitionskosten (netto)		
		Euro/m² BGF	Euro	%
Hochbau	3.200	2.000	6.400.000	100 %
Herstellungskosten inkl. Nebenkosten, Pre-Opening und Umsatzsteuer				
Position	Ansatz	Euro/m²	Euro	%
Innenausbau	2.700 m ² NRF	1.829	4.939.000	44 %
Hochbau	3.200 m ² BGF	2.000	6.400.000	56 %
Herstellungskosten gesamt	3.200 m ² BGF	3.543	11.339.000	100 %
Baunebenkosten	15 bis 20 %	-	2.000.000	18 %
Pre-Opening	4 bis 5 %	-	500.000	4 %
Investition netto	3.200 m² BGF	4.325	13.839.000	122 % 100 %
Investition brutto	19 % MwSt.	5.146	16.468.410	119 %

Quelle: eigene Berechnung

Investitionskosten (überschlägig) am Standort Stadthafen				
Herstellungskosten Innenausbau				
Fläche/ Nutzung	Fläche m² NRF	Investitionskosten (netto)		
		Euro/m² NGF	Euro	%
Dauerausstellung	3.300	2.500	8.250.000	79 %
Sonderausstellung	400	900	360.000	3 %
Eingang, Foyer, Kasse	100	1.500	150.000	1 %
Gastronomie	250	1.800	450.000	4 %
Shop	150	1.100	165.000	2 %
Sanitäreanlagen	100	700	70.000	1 %
Veranstaltung - Tagung/Seminar - Eventfläche	150	1.500	225.000	2 %
	250	1.000	250.000	2 %
Technik	200	600	120.000	1 %
Lager	200	500	100.000	1 %
Verwaltung	250	1.000	250.000	2 %
Summe Innenausbau	5.350	1.942	10.390.000	100 %
Herstellungskosten Hochbau				
Gebäude	Fläche m² BGF	Investitionskosten (netto)		
		Euro/m² BGF	Euro	%
Hochbau	6.300	2.000	12.600.000	100 %
Herstellungskosten inkl. Nebenkosten, Pre-Opening und Umsatzsteuer				
Position	Ansatz	Euro/m²	Euro	%
Innenausbau	5.350 m ² NRF	1.942	10.390.000	45 %
Hochbau	6.300 m ² BGF	2.000	12.600.000	55 %
Herstellungskosten gesamt	6.300 m ² BGF	3.649	22.990.000	100 %
Baunebenkosten	15 bis 20 %	-	4.000.000	17 %
Pre-Opening	4 bis 5 %	-	1.000.000	4 %
Investition netto	6.300 m² BGF	4.443	27.990.000	122 % 100 %
Investition brutto	19 % MwSt.	5.287	33.308.100	119 %

Quelle: eigene Berechnung

Die ausführliche, nach Nutzungsarten und Anlagenbestandteilen gegliederte überschlägige Kalkulation der Investitionskosten führt zu leicht höheren Ergebnissen als der grob gewählte Ansatz von 5.000 Euro/m² BGF (brutto). Für die beiden Standorte ist demnach mit folgenden Investitionskosten zu rechnen:

- IGA Park: **13,8 Mio. Euro (netto)**, 16,5 Mio. Euro (brutto)
- Stadthafen: **28,0 Mio. Euro (netto)**, 33,3 Mio. Euro (brutto)

Die jeweiligen Kosten je m² wurden für beide Standorte in identischer Höhe angesetzt. Bezogen auf den Innenausbau ist der Dauerstellungsbereich der größte Kostenblock. Je nach Standort beträgt sein Anteil 76 % (IGA Park) bzw. 79 % (Stadthafen) an den gesamten Herstellungskosten des Innenausbaus. Der gewählte Ansatz in Höhe von 2.500 Euro/m² NRF für diese zentrale Attraktionsfläche lässt eine qualitativ hochwertige Gestaltung und Umsetzung einer modernen und erlebnisreichen Präsentation zu.

Für den Hochbau wurden 2.000 Euro/m² BGF zum Ansatz gebraucht. Auch diesbezüglich ist ein Rahmen vorgegeben, um auch die Architektur des Gebäudes attraktiv und mit hoher Ausstrahlung umzusetzen.

Die in den Tabellen dargestellte und nach Kostenpositionen gegliederte Kalkulation berücksichtigt die **Baunebenkosten** mit 17,6 bzw. 17,4 % bezogen auf die Herstellungskosten gesamt (übliche Bandbreite zwischen 15 und 20 %) sowie die sogenannten **Pre-Opening-Kosten** mit 4,3 bzw. 4,4 % bezogen auf die Herstellungskosten gesamt (übliche Bandbreite 4 bis 5 %). Beide Positionen werden im Folgenden näher beleuchtet.

Die Kostenansätze der Gutachter repräsentieren eine realistische Kostenschätzung, um eine attraktive und qualitativ hochwertige Umsetzung zu ermöglichen. Folgende Positionen sind in der Kalkulation enthalten:

- **Unwägbarkeiten und Unvorhergesehenes:** Die Ansätze für das Bauwerk und für die Ausstattung sind so gewählt, dass in gewissem Umfang Spielräume für unvorhergesehene Kosten abgedeckt sind.
- **Baunebenkosten:** Hierunter fallen eine Reihe von Kosten wie insbesondere Planungskosten, Honorare für Fachplaner (Ar-

chitekten, Designer), Projektsteuerung/-controlling, Gutachten, Genehmigungen (Baugenehmigung), Gebühren und Reisekosten. Sie liegen regelmäßig zwischen 15 und 20 % der Herstellungskosten, teilweise auch darüber. In der vorliegenden Kalkulation wurden sie mit einem Ansatz zwischen 17 und 18 % ausreichend berücksichtigt.

- **Pre-Opening-Kosten:** Hierunter fallen Kosten, die im Vorfeld der Eröffnung entstehen und denen somit keine Einnahmen gegenüberstehen. Es ist daher sinnvoll, diese der Erstinvestition hinzuzurechnen. Diese Kosten stehen in direktem Zusammenhang mit dem späteren Betrieb. Zu nennen sind insbesondere Personalkosten (Anwerben und Einlernen), Marketing- und Vertriebsaufwendungen (Werbung im Vorfeld der Eröffnung, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit) oder auch Betriebskosten, die in den Zeiten des besucherfreien Probebetriebes anfallen. Für das Pre-Opening wurde ein Ansatz zwischen 4 und 5 % der Herstellungskosten gewählt. Dies entspricht branchenüblichen Vergleichswerten.

In der Investitionskostenschätzung der Gutachter bleiben die folgenden Kostenpositionen unberücksichtigt:

- **Grundstück:** Grundstücksankauf sowie Kaufnebenkosten wie Grunderwerbssteuer oder Notarkosten. Beide Grundstücke sind im Eigentum der Hansestadt Rostock. Der Grundstücksankauf entfällt somit.
- **Herrichten und Erschließen:** Grundstückserschließung (Hausanschlüsse) und Verkehrserschließung (siehe hierzu nachfolgende Ausführungen).
- **Außenanlagen:** Parkplatz, Grünanlagen, Erlebnisbereiche im Außenbereich (siehe hierzu nachfolgende Ausführungen).

Anmerkung zur Kostenposition Herrichten und Erschließen

Im Rahmen der Mikrostandortbewertung wurde das Kriterium „Technische Erschließung/Altlasten“ berücksichtigt (vgl. Kapitel 4, Punkt 4.2). Wie dort ausgeführt, sind die damit verbundenen Kosten durch Architekten und Ingenieure zu ermitteln. Die Bewertung der Gutachter umfasste die Abfrage der technischen Erschließung wie auch der Altlasten bei den zuständigen Stellen der Hansestadt Rostock. Im Ergebnis konnte für beide Standorte eine positive Bewertung erfolgen. Die mit dem MEZ verbundenen Kosten für Her-

richten und Erschließen können je Standort unterschiedlich ausfallen. Für eine Berücksichtigung dieser Kostenposition fehlt zum jetzigen Zeitpunkt die Grundlage.

Anmerkung zur Kostenposition Außenanlagen

Bestandteil des Konzeptes des MEZ ist neben dem Gebäude ein attraktiv gestalteter Außenbereich. Ein projektadäquater Mindestansatz würde aus Sicht der Gutachter zwischen 0,8 und 1,2 Mio. Euro liegen. Je nach Größe und Gestaltungsintensität sind auch deutlich höhere Kosten möglich. Auch bezogen auf die beiden Standorte IGA Park und Stadthafen können sich deutliche Abweichungen ergeben:

- IGA Park: Der Standort verfügt bereits über einen Maritimen Außenbereich, u.a. mit Historischer Bootswerft, Freilichtausstellung (u.a. Anker, Seezeichen), Pier und Museumsflotte (Schwimmkran „Langer Heinrich“, Betonschiff). Kernattraktion ist das Traditionsschiff mit dem Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum. Die Kostenposition Außenanlagen könnte demnach im unteren Bereich der o.a. Bandbreite angesiedelt werden, ggf. sogar darunter in einer Größenordnung von 600.000 bis 800.000 Euro.
- Stadthafen: Hier würde das MEZ als Bestandteil der Maritimen Meile umgesetzt. Im Außenbereich würde sich vermutlich ein fließender Übergang zwischen unmittelbarem Umfeld und der gesamten Maritimen Meile ergeben. Die Projektgruppe „Maritime Meile im Stadthafen“ veranschlagt in ihrer Kostenermittlung für den Neubau des MEZ die Außenanlagen mit 2,275 Mio. Euro, bezogen auf eine Fläche von ca. 27.000 m².²⁷ Dieser Ansatz ist sicherlich großzügig gewählt, er bezieht sich jedoch auch auf ein sehr weit definiertes Umfeld, so dass die Kosten wohl eher in Verbindung mit der Maritimen Meile insgesamt zu sehen sind.

²⁷ Quelle: Maritime Meile im Rostocker Stadthafen, Abschlussbericht der Projektgruppe „Maritime Meile im Stadthafen Rostock“, Rostock, 2015

Vergleichende Standortbewertung

Grundsätzlich ist die Investitionskostenschätzung als Kriterium für die vergleichende Standortbewertung nicht geeignet, denn: sie ist nachfrageseitig vom zu erwartenden Besuchsaufkommen und angebotsseitig von den konzeptionellen Leitlinien und vom an den jeweiligen Standort angepassten Konzept (bezogen auf das Flächenprogramm) abgeleitet und somit eine resultierende Planungskennzahl.

Zu berücksichtigen ist hingegen, dass im IGA Park ein Maritimes Gesamtensemble mit dem Schifffahrts- und Schiffbaumuseum, der Freilichtausstellung und maritimer Großexponate wie insbesondere dem Traditionsschiff vorhanden ist, wohingegen im Stadthafen die dafür erforderliche Infrastruktur im Zuge der Umsetzung der Maritimen Meile erst noch geschaffen werden muss. Inwieweit die damit verbundenen Kosten (wie u.a. Verholung von Großexponaten in den Stadthafen, Herrichten der Kaikante und der Liegeplätze) dem Projekt MEZ zuzurechnen sind, ist aus Sicht der Gutachter strittig.

Im Kern zielt die vorliegende Studie auf die Konkretisierung des Konzeptes für das MEZ, die Machbarkeit dieses Projektes und die Empfehlung des dafür am besten geeigneten Standortes auf Grundlage einer umfassenden vergleichenden Standortbewertung. In der Konsequenz der Standortempfehlung ist es das politisch gewollte Ziel, wie auch die Empfehlung der Gutachter, den favorisierten Standort als Maritimes Zentrum (Erlebnispark) zu etablieren, indem die vorhandenen Exponate gebündelt werden.

Die Empfehlung der Gutachter stützt sich hierbei auf die hier erarbeiteten Ergebnisse, die aufzeigen, dass der am besten geeignete Standort die größtmöglichen Effekte für die Hansestadt Rostock erzielen kann. Dies gilt sowohl für das MEZ als Solitär, wie auch für einen Maritimen Park mit dem MEZ im Zentrum. Auch kann das maritime Erbe nur dann in einen inhaltlichen Kontext gestellt werden, wenn die dazugehörigen Exponate im Standortverbund präsentiert werden.

Gegenstand der in Rostock kontrovers geführten Standortdiskussion sind u.a. die zusätzlichen Kosten, die mit dem Standort Stadthafen verbunden sind. Daher soll dieser Aspekt nicht unberücksichtigt bleiben.

Festzuhalten ist, dass sich das MEZ im IGA Park in das vorhandene Angebot und die vorhandene Infrastruktur einbetten kann, ohne dass zusätzliche Kosten für eine umfassende Außengestaltung oder das Verholen schwimmender Großexponate anfallen. Im Stadthafen müssen die Voraussetzungen für die wasserseitige Präsentation schwimmender Großexponate noch geschaffen werden. Folgende Kostenfaktoren sind hierbei zu beachten:

- Herstellen von Fahrrinnen und Wassertiefen im Liegebereich schwimmender Großexponate
- Erschließung und Ertüchtigung der Anlegestellen
- Verlegung/Verholung von Großexponaten in den Stadthafen

Soweit bekannt, werden derzeit die Wassertiefen im Stadthafen ausgelotet, um die Fahrrinnen und möglichen Tiefgänge, auch im Liegebereich, zu bewerten.

Die Projektgruppe Maritime Meile im Stadthafen Rostock beziffert die Kosten für „Herrichten Liegeplätze für schwimmende Einheiten“ mit 750.000 Euro.²⁸

Für die Verlegung des Traditionsschiffs vom IGA Park in den Stadthafen existiert eine Kostenschätzung des Marinesachverständigen Herrn Andreas Hallier mit folgenden, in Szenarien angegebenen Paketpreisen (jeweils brutto):

- 2,76 Mio. Euro (best case)
- **3,75 Mio. Euro (wahrscheinlich)**
- 4,53 Mio. Euro (worst case)

Mit 1,2 Mio. Euro (netto) ist die größte Kostenposition „Baggern Fahrrinne bis zum Tradi ca. 55.000 bis 70.000 m³ und Verbringung/Entsorgung“. Neben der Verlegung des Traditionsschiffs (ca. 2,37 Mio. Euro brutto) beinhaltet die Kostenschätzung wahrscheinlich erforderliche Schiffsumbauten (rund 310.000 Euro brutto), landseitige Umbauten (rund 300.000 Euro brutto), Ingenieurdienstleistungen (ca. 425.000 Euro brutto) und eine Reserve für Unvorhergesehenes (ca. 350.000 Euro brutto). Die Kostenschätzung ist Bestand-

²⁸ Quelle: Maritime Meile im Rostocker Stadthafen, Abschlussbericht der Projektgruppe „Maritime Meile im Stadthafen Rostock“, Rostock, 2015

teil der Beschlussvorlage zur Durchführung eines Bürgerentscheids (Vorlage 2017/BV/2431 der Hansestadt Rostock vom 17.01.2017).²⁹

Auszug aus der Beschlussvorlage zur Durchführung eines Bürgerentscheids
Vorlage 2017/BV/2431 der Hansestadt Rostock vom 17.01.2017

Kostenschätzung

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit hält seine Stellungnahme zur Verlegung des Traditionsschiffes im Hinblick auf am Standort Schmarl eingesetzte Fördergelder aus dem Jahr 2014 aufrecht. Diese sieht drei Jahre nach erfolgter Verlegung eine Evaluierung der Veränderungen im Hinblick auf die bessere Ausschöpfung touristischer Potentiale am neuen Standort sowie die Auswirkungen auf das Areal der Warnowpromenade als auch die konzeptionelle Weiterentwicklung des Standortes Schmarl vor. Eine abschließende Prüfung ob und wenn ja in welcher Höhe eine Rückzahlung der Fördergelder erfolgen müsste, kann daher erst zu diesem Zeitpunkt erfolgen.

Insgesamt beläuft sich die Höhe der bereitgestellten Fördergelder für die Anleg- und Zugangsstege des Traditionsschiffes mit den dazugehörigen Ver- und Entsorgungsleitungen sowie die Schwimmstege einschließlich der Abgänge von der Pier für die Objekte Langer Heinrich, Capella und Hebeschiff 1. Mai auf knapp 1,2 Mio. Euro. Nach derzeitigem Stand könnte sich eine Rückforderung der Fördergelder von bis zu 700.000 Euro ergeben.

Bezüglich der technischen Machbarkeit für eine Verholung des Traditionsschiffes ist festzustellen:

- Die letzte Baggerung in der Zufahrt zum Anleger in Schmarl liegt einige Jahre zurück. Zwischenzeitlich werden sich die nautischen Verhältnisse (Tiefgang, Fahrwasserbreite) verändert haben. Das bedeutet, dass ggf. das Schiff freizuspülen und die Manövrierfähigkeit für die Schlepper herzustellen ist.
- Nach derzeitiger Schätzung werden voraussichtlich Kosten in Höhe von ca. 3,7 Mio. Euro bei der Verholung des Traditionsschiffes (u.a. für Baggern, Verschleppen, Ausbau des Liegeplatzes) entstehen. Die genauen Positionen sind der Anlage 2 zu entnehmen.
- Für die Errichtung der am Standort Stadthafen, Christinenhafen notwendige Ver- und Entsorgungsinfrastruktur sind dabei momentan 238.000 Euro kalkuliert. Ein Angebot der Stadtwerke Rostock AG für die Herstellung der Strom- und Gasversorgung in Höhe von 126.500 Euro ist darin enthalten.

Es ergeben sich momentan somit geschätzte Gesamtkosten in Höhe von ca. 3,7 Mio. Euro für die Verholung des Traditionsschiffes zuzüglich der unter Umständen notwendigen Rückzahlung der Fördergelder in Höhe von bis zu 700.000 Euro.

Im Hinblick auf die Kosten für die Verlegung und Präsentation von Exponaten am Standort Stadthafen sowie für weitere notwendige bauliche (landseitiges Gebäude), infrastrukturelle und organisatorische Maßnahmen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes wird auf das Ergebnis der Machbarkeitsstudie verwiesen.

²⁹ Kostenschätzung für die Verlegung des Traditionsschiffs vom 10.01.2017 durch den Marinesachverständigen Herrn Andreas Hallier. Die Kostenschätzung ist Bestandteil (Anlage 2) der Beschlussvorlage zur Durchführung eines Bürgerentscheids (Vorlage 2017/BV/2431 der Hansestadt Rostock vom 17.01.2017).

Auf dieser Grundlage wird festgehalten: Die Kosten für die Verlegung des Traditionsschiffs in den Stadthafen werden derzeit auf rund 3,7 Mio. Euro geschätzt. Es handelt sich hierbei um eine überschlägige Grobkalkulation, die einer tieferen Überprüfung bedarf. Zugleich wird deutlich, dass die Schaffung der notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen für die Umsetzung eines Maritimen Zentrums (mit land- und wasserseitiger Präsentation) im Stadthafen und die damit verbundene Verholung maritimer Großexponate mit zusätzlichen Kosten in beträchtlichem Umfang verbunden sind.

In der Lenkungsgruppe wurde beschlossen, dass dieser Aspekt einen angemessenen Einfluss auf die Standortbewertung haben soll. Es ist ein wesentlicher Standortvorteil des IGA Parks, dass diese zusätzlichen Kosten nicht anfallen. In die vergleichende Standortbewertung wird daher das Kriterium „Investive Zusatzkosten“ aufgenommen.

Bewertungskriterium „Investive Zusatzkosten“

Die Investitionskosten für das MEZ als Solitär sind nicht bewertungsrelevant. Die unterschiedliche Investitionshöhe je Standort für das MEZ resultiert aus dem zu erwartenden Besuchsaufkommen, den dadurch erforderlichen Kapazitäten sowie den damit verbundenen konzeptionellen und flächenbezogenen Ansätzen (es handelt sich um eine resultierende Planungskennzahl).

Gemäß konzeptioneller Leitlinien soll um das im Zentrum stehende MEZ ein maritim gestalteter Außenbereich entstehen. Insgesamt wird ein Maritimer Park, bestehend aus MEZ mit maritimen Umfeld – land- und wasserseitig – angestrebt. Landseitig ist ein Außenbereich angedacht mit Spiel- und Experimentierstationen sowie maritimen Lehrpfaden (z.B. Seezeichenlehrpfad) und Freiluftausstellungen (z.B. Anker). Je nach Standort sind diesbezüglich unterschiedliche Voraussetzungen gegeben. Im IGA Park ist ein maritimes Gesamtensemble mit musealer Ausstellung, Großexponaten und gestaltetem Außenbereich bereits vorhanden. Die infrastrukturellen Voraussetzungen für die landseitige Attraktion MEZ sind gegeben. Am Standort Stadthafen muss diese Infrastruktur erst noch geschaffen werden. Zu beachten ist hierbei, dass sich am Stadthafen ein fließender Übergang zwischen dem übergeordneten Entwicklungskonzept der Maritimen Meile und dem direkten Umfeld (Außenbereich) des MEZ ergeben wird. Die Bewertung berücksichtigt die unterschiedlichen

Standortvoraussetzungen zur Umsetzung des landseitigen Außengeländes.

Mit dem Projekt MEZ ist die Frage verbunden, ob im Falle einer Standortentscheidung für den Stadthafen die derzeit im IGA Park befindlichen schwimmenden Großexponate, wie insbesondere das Traditionsschiff, in den Stadthafen verlegt werden sollen. Die Schaffung eines maritimen Zentrums, in dem die maritime Geschichte Rostocks als Ganzes präsentiert wird, ist politisch gewollt und konzeptionell sinnvoll. Eine Verlagerung der Großexponate in den Stadthafen ist mit zusätzlichen Kosten verbunden, die bei einem Verbleib im IGA Park nicht entstehen. Die Bewertung berücksichtigt auch diese (wasserseitigen) Zusatzkosten.

Das Kriterium wird doppelt gewichtet, um einen angemessenen Einfluss auf die Gesamtbewertung zu erlangen. Es ergibt sich die in der nachfolgenden Tabelle dargestellte Bewertung.

Bewertungskriterium INVESTIVE ZUSATZKOSTEN - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Vorhandene Infrastruktur und vorhandener Maritimer Park (u.a. historische Bootswerft, Freilichtausstellung mit Ankern und Seezeichen), dadurch geringe Kosten für die landseitigen Außenanlagen - Pier mit Liegeplatz für Traditionsschiff und Museumsflotte, u.a. mit dem Schwimmkran „Langer Heinrich“ – Museumshafen mit Großexponaten existiert bereits 	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastruktur und Maritimer Park müssen im Zuge der Umsetzung der Maritimen Meile erst noch geschaffen werden - Höhere Kosten für den im Konzept vorgesehenen Außenbereich im Umfeld des MEZ (landseitig) - Museumshafen muss erst eingerichtet werden - Kostenschätzung für die Verholung des Traditionsschiffs: 3,7 Mio. Euro
Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6	Punkte: 1 Gewichtet (2 x 1 =) 2
Begründung	
<p>Maritimes Gesamtensemble ist existent. Damit verbunden sind deutlich niedrigere Investitionskosten für den Außenbereich.</p> <p>Bei Verbleib des Traditionsschiffs und weiterer schwimmender Expo-</p>	<p>Infrastrukturelle Voraussetzungen für ein Maritimes Ensemble müssen geschaffen werden. Zusätzliche Kosten für die Herstellung eines landseitigen Außengeländes, das Anlegen eines Museumshafens und</p>

nate im IGA Park fallen keine Kosten für die Verlagerung an.	die Verholung von Großexponaten. Vergabe von 1 Punkt, da die Entwicklungskosten auch in Zusammenhang mit der Maritimen Meile zu sehen sind und nicht alleinig dem MEZ zuzurechnen sind.
--	---

Anmerkungen zur Standortbewertung bezogen auf zusätzliche Investitionskosten am Standort Stadthafen

Es ist ein zentrales Argument für den Standort IGA Park, dass dort ein Maritimer Park vorhanden ist, der das MEZ als landseitiges Ausstellungsgebäude aufnehmen könnte, ohne Kosten für eine komplett neue Gestaltung des Außengeländes wie auch Kosten für die Herstellung eines Museumshafens und die Verholung von Exponaten zu erzeugen. Diesem Umstand wurde durch das Bewertungskriterium „Investive Zusatzkosten“ Rechnung getragen.

Die Bewertung ist jedoch auch kritisch zu würdigen. Es zeigt sich, dass der direkte Standortvergleich durch die unterschiedlichen Rahmenbedingungen erschwert wird. Im IGA Park sind die infrastrukturellen Voraussetzung gegeben. Es handelt sich um ein im Zuge der IGA 2003 voll entwickeltes Areal. Den kostenmindernden Argumenten stehen niedrige Besuchszahlen und Standortnachteile gegenüber, die in dieser Studie beleuchtet werden. Der Stadthafen ist im Gegensatz dazu ein Areal, das sich noch in der Entwicklung befindet und zweifelsfrei über ein enormes Potenzial für die Stadtentwicklung Rostocks verfügt. Mit der Maritimen Meile soll dieses Potenzial gehoben werden. Das MEZ ist hierbei ein wesentlicher oder vielmehr der zentrale Baustein.

Inwieweit die in die Bewertung eingeflossenen Kosten zur Schaffung einer Maritimen Meile im Stadthafen dem Projekt MEZ zugerechnet werden müssen oder dürfen, ist aus Sicht der Gutachter kritisch zu hinterfragen. Es zeigt sich jedoch, dass die Kosten nicht eindimensional bewertet werden können. Vielmehr ist zu beleuchten, welche Effekte diese Kosten als nachhaltige Investition in die touristische und Stadtentwicklung Rostocks und der Region bewirken. Dies gilt es in der zusammenfassenden Standortempfehlung zu beleuchten (siehe hierzu Kapitel 8).

6.3 Wirtschaftlichkeitsvorausschau

Die Wirtschaftlichkeitsvorausschau baut auf die bisher erarbeiteten Ergebnisse auf. Wesentliche Ausgangsgrößen sind hierbei:

- Besuchsprognose für ein betriebstypisches Jahr
 - IGA Park: 113.100 (wahrscheinliches Szenario)
Bandbreite: 93.800 bis 132.200
 - Stadthafen: 201.700 (wahrscheinliches Szenario)
Bandbreite: 169.100 bis 234.700
- Flächenprogramm/Grundfläche in m² NRF
 - IGA Park: 2.700 m² NRF
 - Stadthafen: 5.350 m² NRF
- Investitionskosten netto
 - IGA Park: 13,8 Mio. Euro
 - Stadthafen: 28,0 Mio. Euro

Auf dieser Grundlage wird eine Kosten-Erlös-Rechnung für ein betriebstypisches Jahr abgebildet. Wesentliche Einflussgröße ist die Besuchsprognose. Im Fokus steht die Kosten-Erlös-Situation ausgehend vom wahrscheinlichen Szenario der Besuchsprognose. Um Schwankungsbreiten aufzuzeigen, werden auch die Ergebnisse in Bezug auf die pessimistische und optimistische Besuchsprognose abgebildet.

Alle relevanten und branchenüblichen Erlös- und Kostenpositionen werden beleuchtet und hergeleitet. Aus dem Abzug der laufenden, betriebsbedingten Kosten von den zu erwartenden Umsatzerlösen resultiert das operative Ergebnis (Betriebsergebnis I oder EBITDA). Das operative Ergebnis beschreibt, welche Ertragskraft das MEZ aller Voraussicht nach erreichen wird. Reichen die laufenden Umsatzerlöse nicht, um die betriebsbedingten Kosten zu decken, so ist der Betrieb defizitär und es besteht ein laufender Zuschussbedarf. Ist das operative Ergebnis positiv ausgeprägt, so werden Deckungsbeiträge für die laufende Finanzierung erwirtschaftet. Die gewonnenen Erkenntnisse bilden die Grundlage zur Bewertung der Machbarkeit des MEZ.

Zur Wirtschaftlichkeit zählen auch Aspekte hinsichtlich der Finanzierung (sowohl bezogen auf die Erstinvestition wie auch auf Folgeinvestitionen) und möglicher Organisationsformen. Diese werden im Anschluss an die Kosten-Erlös-Rechnung beleuchtet.

An die Wirtschaftlichkeitsvorausschau sind folgende Prämissen geknüpft:

- Die Umsetzung erfolgt auf Grundlage der in dieser Studie definierten konzeptionellen Leitlinien und des durch Impuls-Design entwickelten Grobkonzeptes.
- Das MEZ wird durch einen professionellen Betreiber mit dem erforderlichen Know-how geführt.
- Das MEZ ist ganzjährig geöffnet, mit branchenüblichen, umfangreichen Öffnungszeiten an sieben Tagen pro Woche.
- Die Preispolitik orientiert sich an marktüblichen Preisen vergleichbarer Anlagen (die Festlegung der Eintrittspreise ist Bestandteil dieses Kapitels).
- Das MEZ unterliegt dem vollen Umsatzsteuersatz von derzeit 19 % (bei Kultureinrichtungen wie Museen kommt i.d.R. der ermäßigte Steuersatz von 7 % zur Anwendung).
- Sollten sich im weiteren Projektentwicklungsprozess Änderungen der konzeptionellen Vorgaben und Empfehlungen dieser Studie ergeben, so muss die Wirtschaftlichkeit überprüft und ggf. angepasst werden.

Die Wirtschaftlichkeitsvorausschau ist als Prognose bzw. Modellrechnung zu verstehen, die den späteren operativen Betrieb beschreiben soll. Demzufolge dürfen die Berechnungen nicht als fixe Größen verstanden werden, vielmehr besteht ein umfangreicher Gestaltungsspielraum, sowohl auf der Erlös- als auch auf der Kosten-seite. Am Ende dieses Kapitels werden daher Optimierungsmöglichkeiten beschrieben, die im weiteren Projektverlauf geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt werden sollten.

Gestaltungsmöglichkeiten liegen auch in der Organisationsstruktur, den vertraglich zu regelnden Verantwortlichkeiten zwischen Träger und Betreiber, der Rechtsform und steuerlichen Aspekten. Hierzu werden erste Empfehlungen ausgesprochen, die jedoch im Wesentlichen durch entsprechende Fachexpertise (z.B. Steuerberater und Wirtschaftsprüfer) zu konkretisieren sind.

Sämtliche Überlegungen, Ansätze und Berechnungen erfolgen nach dem Prinzip kaufmännischer Vorsicht. Es handelt sich daher um eine realistisch-konservative Betrachtung.

Nachfolgend werden alle relevanten Erlös- und Kostenpositionen hergeleitet und beschrieben. Diese münden in eine Kosten-Erlös-Rechnung für ein betriebstypisches Jahr. Sämtliche Angaben erfolgen rein netto.

Umsatzerlöse

Auf Grundlage des definierten Grobkonzeptes sind die folgenden Erlöspositionen relevant:

- Eintrittsentgelt
- Shop (Merchandising) – Betrachtung als Eigenbetrieb
- Gastronomie – Betrachtung als Eigenbetrieb
- Veranstaltungswesen
- Sonstige Einnahmen
- Zuwendungen (Zuschüsse, Spenden, etc.)
- Zinsertrag

Die mit Abstand bedeutendste Erlösposition sind die Eintrittsentgelte. Sie haben regelmäßig einen Anteil von um die 60 % bzw. rund zwei Drittel der gesamten Umsatzerlöse. Zunächst gilt es, den Spitzeneintrittspreis, d.h. den Eintrittspreis für Erwachsene ohne Ermäßigung, festzulegen. Dieser stellt den „Höchstwert“ und somit auch den politisch (nach außen) wirksamsten Eintrittspreis dar. Ausgehend hiervon werden Ermäßigungen für verschiedene Zielgruppen (Kinder, Familien, Gruppen, etc.) gewährt. Zudem muss die geltende Mehrwertsteuer in Abzug gebracht werden.

Folgende Spitzeneintrittspreise (Stand: Mai 2017) können anhand der Benchmarks und Preisen ähnlicher Einrichtungen als realistische Anhaltspunkte herangezogen werden:

- Deutsches Schifffahrtmuseum Bremerhaven: 8,00 Euro
- Deutsches Meeresmuseum Stralsund: 10,00 Euro

- Europäisches Hansemuseum Lübeck: 12,50 Euro
- Internationales Maritimes Museum Hamburg: 13,00 Euro
- phaeno Science Center Wolfsburg: 13,50 Euro
- Tropen-Aquarium Hagenbeck Hamburg: 14,00 Euro
- Klimahaus Bremerhaven: 16,00 Euro
- OZEANEUM Stralsund: 17,00 Euro

Aus der Größe des MEZ – je nach standortspezifischer Ausprägung – lässt sich eine plausible Bandbreite von 10,00 bis 15,00 Euro ableiten. Wie empfehlen folgende Spitzeneintrittspreise brutto je Standortoption:

- IGA Park: 10,00 Euro
- Stadthafen: 15,00 Euro

Ausgehend davon werden die ermäßigten Eintrittspreise für unterschiedliche Zielgruppen festgelegt, um den **durchschnittlichen Nettoerlös je Gast aus Eintrittsentgelten** zu ermitteln. Dieser wird als Netto-Yield bezeichnet; der Netto-Yield beziffert in Prozent den Anteil am Spitzeneintrittspreis brutto, der durchschnittlich je Jahresgast als Netto-Umsatzerlös vereinnahmt wird.

Ø Nettoerlös aus Eintrittsentgelten – Standort IGA Park (heutiges Preisniveau, 19 % MwSt.)				
Gästegruppe	Anteil	Eintritt brutto	Eintritt netto	gewichtetes Mittel, netto
Erwachsene, z.B. ab 16 J.	45 %	10,00 €	8,40 €	3,78 €
Kinder, z.B. ab 6 J.	5 %	8,00 €	6,72 €	0,34 €
Erwachsene ermäßigt, Erwachsenen Gruppen	15 %	9,00 €	7,56 €	1,13 €
Kinder-/Schülergruppen	5 %	6,00 €	5,04 €	0,25 €
Familien (2 + 2, anteilig)	25 %	7,50 €	6,30 €	1,58 €
Freikarten	5 %	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Gesamt	100 %	-	-	7,08 €
Netto-Yield bezogen auf den Spitzeneintrittspreis brutto				70,8 %

Quelle: eigene Berechnung

Ø Nettoerlös aus Eintrittsentgelten – Standort Stadthafen (heutiges Preisniveau, 19 % MwSt.)				
Gästegruppe	Anteil	Eintritt brutto	Eintritt netto	gewichtetes Mittel, netto
Erwachsene, z.B. ab 16 J.	45 %	15,00 €	12,61 €	5,67 €
Kinder, z.B. ab 6 J.	5 %	12,00 €	10,08 €	0,50 €
Erwachsene ermäßigt, Erwachsenengruppen	15 %	13,50 €	11,34 €	1,70 €
Kinder-/Schülergruppen	5 %	9,00 €	7,56 €	0,38 €
Familien (2 + 2, anteilig)	25 %	11,25 €	9,45 €	2,36 €
Freikarten	5 %	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Gesamt	100 %	-	-	10,62 €
Netto-Yield bezogen auf den Spitzeneintrittspreis brutto				70,8 %

Quelle: eigene Berechnung

Am Standort IGA Park liegt der durchschnittliche Nettoerlös aus Eintrittsentgelten bei 7,08 Euro, am Standort Stadthafen bei 10,62 Euro. Aufgrund des gleichen Preismodells (Anteil Gästegruppen, Höhe der Ermäßigungen) an beiden Standorten liegt der Netto-Yield jeweils bei plausiblen rund 71 % vom Spitzeneintrittspreis brutto.

Für die Wirtschaftlichkeitsvorausschau werden gerundete Werte wie folgt kalkuliert (Ø Nettoerlös je Gast aus Eintrittsentgelten):

- IGA Park: 7,00 Euro
- Stadthafen: 10,50 Euro

Alle sonstigen Umsatzerlöse orientieren sich an branchenüblichen Vergleichs- und Erfahrungswerten. Die Ansätze variieren je nach Standort und den damit verbundenen konzeptionellen Ausprägungen (z.B. in Bezug auf die Größe des Shops/der Gastronomie).

► Nettoerlöse aus Verkäufen im Shop (Merchandising):

- IGA Park: 1,00 Euro je Gast
- Stadthafen: 2,00 Euro je Gast

Anmerkung: Der Shop ist frei zugänglich, unabhängig vom Ausstellungsbesuch. Die Ansätze erfolgen innerhalb einer branchenüblichen Bandbreite von 0,75 bis 3,00 Euro. Am Standort Stadthafen werden aufgrund der Größe und Attraktivität der Anlage insgesamt, wie auch dem Shop im Speziellen, höhere Umsätze erzielt. Wesentlicher Standortvorteil des Stadthafens sind die hohen Frequenzen im Standortumfeld, auf die der Shop zugreifen kann. Der Shop wird in unserer Kalkulation als Eigenbetrieb geführt.

► Nettoerlöse aus der Gastronomie:

- IGA Park: 2,00 Euro je Gast
- Stadthafen: 4,00 Euro je Gast

Anmerkung: Auch die Gastronomie ist frei zugänglich. Die Ansätze erfolgen innerhalb einer branchenüblichen Bandbreite von 0,50 und 4,00 Euro. Am Standort IGA Park ist die Gastronomie mit Fokus auf das endogene Gästeaufkommen (Versorgungsgastronomie) ausgerichtet. Mit 2,00 Euro je Gast liegt der gewählte Ansatz dennoch im mittleren Bereich und unterstreicht somit, dass sich die Gastronomie nach Ansicht der Gutachter im IGA Park auch als Ausflugsgastronomie etablieren kann. Das Gastronomiekonzept kann hier als Bistro/Café ausgeprägt sein. Am Standort Stadthafen wird unterstellt, dass sich die Gastronomie als eigene Marke im Spektrum der gastronomischen Angebote der Innenstadt positioniert und somit in deutlich höherem Maße als im IGA Park eigene Gäste, z.B. im Abendgeschäft, aktiviert. Es handelt sich um eine höherwertige Vollgastronomie mit Ganztagesangebot. Die Gastronomie wird in unserer Kalkulation (wie der Shop) als Eigenbetrieb geführt. Ein Verpachtungsmodell ist eine reelle Handlungsoption, vor allem der Stadthafen dürfte für einen Gastronomiepächter ein interessanter Standort sein.

► Nettoerlöse aus dem Veranstaltungswesen:

- IGA Park: 40.000 Euro pauschal
- Stadthafen: 80.000 Euro pauschal

Anmerkung: Das Konzept sieht an beiden Standorten ein Angebot an Veranstaltungsflächen/-räumen vor. Je nach Standort wurden unterschiedliche Kapazitäten definiert (vgl. hierzu Punkt 6.2). Grundsätzlich ist zwischen Eigenveranstaltungen (vom Betreiber der Anlage selbst durchgeführt) und Fremdveranstaltungen (Flächen,

Räume werden gegen Entgelt an Dritte vermietet) zu unterscheiden. Einnahmen werden durch Eintrittspreise für Veranstaltungen und Vermietungen erzielt. Zum Veranstaltungswesen zählt eine gastronomische Versorgung (Catering). Diese kann entweder extern oder durch die hauseigene Gastronomie erfolgen. Ob es für das Cateringangebot eine Wahlfreiheit in Bezug auf externer Dienstleister oder hauseigene Gastronomie gibt, ist im Einzelfall zu regeln. In letzterem Fall gibt es die Möglichkeit, dass das Veranstaltungswesen und die Gastronomie als ein Profitcenter definiert werden. Für die Verpachtung der Gastronomie kann dies sowohl ein zusätzlicher Anreiz sein wie auch einen professionellen Betrieb gewährleisten. Die Ansätze erfolgen pauschal auf Grundlage einer überschlägigen Kalkulation des Veranstaltungsaufkommens. Als plausible Bandbreite gelten zudem 0,25 bis 1,00 Euro je Gast.

▶ Sonstige Nettoerlöse:

- IGA Park: 0,10 Euro je Gast
- Stadthafen: 0,15 Euro je Gast

Anmerkung: Weitere Einnahmen entstehen aus einer Vielzahl kleinerer Positionen, welche unter anderem durch folgende Angebote erzielt werden: Automatenverkäufe, Garderobe, Schließfächer, Verkauf von Broschüren, Verleihangebote etc. In der Regel liegen die Umsatzanteile gemessen am Gesamtumsatz zwischen null und zwei Prozent. Mit Werten um 1,0 % vom Gesamtumsatz liegen die gewählten Ansätze im Mittelfeld branchenüblicher Vergleichswerte.

▶ Zuwendungen wie Zuschüsse, Spenden, etc. – kein Ansatz

In der Regel können derartige Einrichtungen zusätzliche Einnahmen aus den Bereichen Spenden, laufende Zuschüsse aus den öffentlichen Haushalten, Sponsoring oder Mitgliedschaften (z.B. Vereinsbeiträge) generieren. Die Höhe bzw. der Umfang fällt sehr unterschiedlich aus und hängt von zahlreichen Faktoren ab. Unter anderem sind zu nennen:

- Anlagenkonzept (kommerzielle Freizeitattraktion versus Kulturangebot)
- Gemeinnützige Organisationsform (Voraussetzung für die Möglichkeit, Spenden anzunehmen)

- Professionelles Fundraising durch eigenes Personal oder Dritte
- Unternehmen und ihre Interessen in der Region
- Medieneffekte durch das Sponsoring
- u. v. m.

Anmerkung: Die Relevanz dieser Einnahmen lässt sich derzeit nicht kalkulieren. Aus Gründen kaufmännischer Vorsicht werden derartige Zuwendungen daher nicht als laufende Ertragsquelle berücksichtigt. Hier besteht durchaus noch Potenzial, die Wirtschaftlichkeit der Einrichtung zu optimieren.

► Zinsertrag – kein Ansatz

Anmerkung: Zinserträge gehören zu den regelmäßigen Einnahmepositionen derartiger Freizeitanlagen. Sie liegen jedoch in der Regel in einer vernachlässigbaren Größenordnung und bleiben daher in der Umsatzprognose außen vor.

Unter den getroffenen Annahmen und den gewählten Ansätzen führt die Prognose der zu erwartenden Umsatzerlöse je Standort zu folgendem Ergebnis:

Umsatzerlöse Ø Betriebsjahr – Standort IGA Park			
Basis: realistische Besuchsprognose mit 113.100 Gästen			
(heutiges Preisniveau, alle Angaben rein netto)			
Position	Euro/Gast	Euro	in %
Eintrittsentgelt	7,00	791.700	67,0%
Shop	1,00	113.100	9,6%
Gastronomie	2,00	226.200	19,1%
Veranstaltung	0,35	40.000	3,4%
Sonstiges	0,10	11.300	1,0%
Zuwendungen	0,00	0	0,0%
Zinsen	0,00	0	0,0%
Gesamt	10,45	1.182.300	100,0%

Quelle: eigene Berechnung

Am Standort IGA Park summieren sich die zu erwartenden Nettoerlöse auf knapp 1,2 Mio. Euro. Je Jahrgast werden im Durchschnitt 10,45 Euro vereinnahmt. Die Kalkulation legt ein durchschnittliches Betriebsjahr und die realistische Besuchsprognose zugrunde. Im Rahmen einer Sensitivitätsbetrachtung können die beiden anderen Szenarien der Besuchsprognose herangezogen werden, um die Umsatzerlöse als Bandbreite zu beschreiben. Dies führt zu den folgenden Ergebnissen:

- Pessimistische Betrachtung mit 93.800 Jahrgästen
=> Umsatzerlöse gesamt = 987.300 Euro
- Optimistisches Betrachtung mit 132.200 Jahrgästen
=> Umsatzerlöse gesamt = 1.375.200 Euro

Für den Standort Stadthafen ist mit folgender Erlössituation zu rechnen:

Umsatzerlöse Ø Betriebsjahr – Standort Stadthafen			
Basis: realistische Besuchsprognose mit 201.700 Gästen			
(heutiges Preisniveau, alle Angaben rein netto)			
Position	Euro/Gast	Euro	in %
Eintrittsentgelt	10,50	2.117.800	61,6%
Shop	2,00	403.400	11,7%
Gastronomie	4,00	806.800	23,5%
Veranstaltung	0,40	80.000	2,3%
Sonstiges	0,15	30.200	0,9%
Zuwendungen	0,00	0	0,0%
Zinsen	0,00	0	0,0%
Gesamt	17,05	3.438.200	100,0%

Quelle: eigene Berechnung

Die zu erwartenden Nettoerlöse liegen über 3,4 Mio. Euro. Je Jahrgast werden im Durchschnitt 17,05 Euro vereinnahmt. Auch dieser Kalkulation liegt ein durchschnittliches Betriebsjahr und die realistische Besuchsprognose zugrunde. Bei Varianz des Gästeaufkommens gemäß Besuchsprognose ergeben sich folgende Ergebnisse:

- Pessimistische Betrachtung mit 169.100 Jahrgästen
=> Umsatzerlöse gesamt = 2.895.400 Euro
- Optimistische Betrachtung mit 234.700 Jahrgästen
=> Umsatzerlöse gesamt = 3.987.700 Euro

Betriebsbedingte Kosten

Für Freizeiteinrichtungen wie das MEZ gibt es keine Betriebsvergleiche, die die Ertrags- und Aufwandsstrukturen sowie die wichtigsten Leistungskennziffern detailliert erfassen. Die nachfolgenden Kostenansätze beruhen auf vorliegenden Kosten-Erlös-Rechnungen bestehender Einrichtungen vergleichbarer Art, deren Ergebnisse an das vorliegende Projekt angepasst werden.

▶ Materialaufwand (Wareneinstandskosten)

Die Kosten für den Wareneinkauf in den Bereichen Gastronomie (Lebensmittel, Getränke, etc.) und Shop (Verkaufsartikel) werden von den Betreibern bestehender Anlagen regelmäßig mit 30 bis 35 % der Gastronomieumsätze (je nach Gastronomiekonzept) sowie 50 bis 55 % der Shop-Umsätze (je nach Warensortiment) veranschlagt, was als marktadäquat zu werten ist. Für beide Standorte werden folgende Ansätze gewählt:

- Wareneinstand Shop: 50 %
- Wareneinstand Gastronomie: 35 %

▶ Personalkosten

Die Personalkosten sind bei fast allen Freizeitanlagen der bedeutendste Kostenblock. Bei vergleichbaren Einrichtungen liegen sie in der Regel zwischen 30 und 50 % der Umsatzerlöse, zum Teil jedoch auch höher.

Die Kalkulation der Personalkosten erfolgt auf Basis einer Personalbedarfsplanung unter Berücksichtigung der erforderlichen Stellen, der damit verbundenen Mitarbeiterstunden und eines branchenüblichen Vergütungsmodells. Im Ergebnis errechnet sich ein theoretischer Wert der benötigten vollzeitäquivalenten Stellen. Die tatsächliche Anzahl an Mitarbeitern wird deutlich höher sein als die Anzahl der vollzeitäquivalenten Stellen. So verfügen Freizeitattraktionen

über einen hohen Anteil an Teilzeitbeschäftigten und geringfügig Beschäftigten (Minijobs). Beispielsweise stehen einer vollzeitäquivalenten Stelle ca. vier geringfügig Beschäftigte gegenüber.

Für die beiden Standorte führt die Personalbedarfsplanung zu der folgenden Anzahl an vollzeitäquivalenten Stellen:

- IGA Park: 15 Vollzeitbeschäftigte
- Stadthafen: 28 Vollzeitbeschäftigte

Die Kostenkalkulation legt branchenübliche Durchschnittsgehälter je Vollzeitstelle zugrunde. Im Schnitt wird das Bruttogehalt je Arbeitnehmer mit 32.000 Euro pro Jahr kalkuliert. Unter Berücksichtigung der Arbeitgeberanteile an der Sozialversicherung (plus ca. 25 %) wird jede Vollzeitstelle mit 40.000 Euro eingeplant. Demnach liegt die Kostenposition Personal im IGA Park bei (15 x 40.000 Euro =) 600.000 Euro, am Standort Stadthafen bei (28 x 40.000 Euro =) 1,12 Mio. Euro.

▶ Fremdleistungen (inkl. Reinigung)

Diese Position umfasst die Kosten Dritter, d.h. Kosten für Leistungen, die nicht durch eigenes Personal erbracht werden. Zu nennen sind Sicherheitsdienste (Wachpersonal), Beratungskosten (u.a. Rechts- und Steuerberatung) oder auch Reinigungskosten. Im Ansatz der Gutachter werden die genannten Leistungen nicht durch eigenes Personal erbracht und sind somit als separate Kosten zu kalkulieren. Wesentlichen Anteil haben die Reinigungskosten. Diese bemessen sich an der zu reinigenden Fläche. Bezugsgröße sind demnach 2.700 m² NRF (IGA Park) bzw. 5.350 m² NRF (Stadthafen). Es ist mit jährlichen Kosten in Höhe von 15,00 bis 25,00 Euro je m² NRF zu kalkulieren (Ansatz: 20,00 Euro/m² NRF). Der Anteil der Reinigungskosten an der Kostenposition Fremdleistungen liegt demnach bei 54.000 Euro (IGA Park) bzw. 107.000 Euro (Stadthafen). Für weitere Fremdleistungen sind 1,5 bis 2,0 % der Nettoerträge einzuplanen (Ansatz: knapp 2 %). Je Standort ergeben sich demnach Fremdleistungen in Höhe von:

- IGA Park: 78.000 Euro
- Stadthafen: 175.000 Euro

▶ Ver-/Entsorgung (Energie, Wärme, Wasser/Abwasser und Abfall)

Branchenüblich sind Ansätze zwischen 35 und 45 Euro pro m² NRF. Von Seiten der Gutachter wird ein mittlerer Ansatz in Höhe von 40 EUR pro m² Fläche angewandt, wobei dieser Ansatz auch die Entsorgung von Abfall etc. enthält. Die Kosten je Standort sind:

- IGA Park: 108.000 Euro
- Stadthafen: 214.000 Euro

▶ Wartung, Reparatur und Instandhaltung

Diese Kostenposition umfasst sämtliche Räume und deren Ausstattung, d.h. neben der eigentlichen Ausstellungsfläche auch sonstige betriebsnotwendige Räume sowie deren Einbauten und Technik. Die Berechnung kann über branchenübliche Ansätze von 30,00 bis 40,00 Euro je m² NRF erfolgen. Eine weitere Annäherung kann durch die Instandhaltungsquote erfolgen. Diese spiegelt den Anteil der Instandhaltungskosten an den Umsatzerlösen gesamt wider und liegt in der Regel zwischen 5 und 8 %. Da die Instandhaltungsquote in Relation zu den Umsatzerlösen steht, ist sie bei kleineren Anlagen meist höher. Für die Kalkulation werden 8 % (IGA Park) und 6 % (Stadthafen) berücksichtigt. Die sich daraus ergebenden Kosten werden in Relation zur Fläche (m² NRF) gesetzt, um zu prüfen, ob die oben genannte Bandbreite eingehalten wird und die Plausibilität somit festzustellen ist. Die Kosten für Wartung, Instandhaltung und Reparatur belaufen sich auf:

- IGA Park: 94.600 Euro (35,00 Euro/m² NRF)
- Stadthafen: 206.300 Euro (38,50 Euro/m² NRF)

▶ Verwaltung

Hierunter fallen u.a. Kosten für den laufenden Betrieb einer leistungsfähigen elektronischen Datenverarbeitung sowie Kosten für Büromaterial, Telefon/Medien/Kommunikation, allgemeine Verwaltungskosten, Kfz-Kosten und Reisekosten. Branchenüblich liegt diese Kostenposition bei 2,0 bis 3,0 % der Nettoerträge. Die Gutachter wählen aus Gründen kaufmännischer Vorsicht einen Ansatz von 3,0 % der Nettoerlöse. In der absoluten Betrachtung entstehen folgende Kosten:

- IGA Park: 35.500 Euro

- Stadthafen: 103.200 Euro

▶ Marketing

Die für derartige Anlagen üblichen Kosten für Marketing und Werbung betragen etwa 1,00 bis 1,50 Euro pro Gast. Bei diesen Werten wird unterstellt, dass die Marketingmaßnahmen durch eine intensive (meist kostengünstige) Presse- und Öffentlichkeitsarbeit verstärkt werden. Insgesamt ist ein entsprechender Werbeaufwand unabdingbar, um die von den Gutachtern prognostizierten Gästezahlen je Standort generieren zu können. Aus diesem Grund wird mit einem Ansatz am oberen Ende der Bandbreite in Höhe von 1,50 Euro pro Besucher kalkuliert. Folgende Aufwendungen entstehen:

- IGA Park: 168.000 Euro
- Stadthafen: 302.600 Euro

▶ Abgaben, Gebühren, Versicherungen und Beiträge

Erfahrungsgemäß müssen für Abgaben, Gebühren, Versicherungen und Beiträge (z.B. GEMA, Prüfungsgebühren des TÜV oder der Feuerwehr, Verbandsbeiträge, Betriebshaftpflicht) etwa 1,5 bis 3,0 % der Nettoerlöse zugrunde gelegt werden. Von Seiten der Gutachter wird ein leicht unter dem Durchschnitt liegender Ansatz von 2,0 % der Nettoerlöse gewählt. Dies entspricht folgenden Kosten:

- IGA Park: 23.700 Euro
- Stadthafen: 68.800 Euro

▶ Lizenzen und Rechte sowie Programmkosten

Für den möglichen Erwerb von Rechten und Nutzungslizenzen können noch keine konkreten Ansätze bestimmt werden. Diese Position sollte dennoch berücksichtigt werden, da sie zu den regelmäßigen Betriebskosten derartiger Freizeitanlagen zählt. Des Weiteren werden sog. Programmkosten kalkuliert. Diese Kostenposition umfasst insbesondere Ausgaben z.B. für öffentliche Programme (wie Programme für Gruppen), Wechsausstellungen, Organisation und Durchführung von Mitgliederveranstaltungen, aber insbesondere auch die Erstellung von Lehrmaterialien für Schüler. Diese Aufwendungen sind zwingend erforderlich, um Bildungsinstitutionen (Schulklassen etc.), aber auch andere Gruppen bis hin zu Individualgästen wie Familien mit Kindern glaubwürdig und professionell an-

zusprechen. Es erfolgt ein pauschaler Ansatz in Höhe von 20.000 Euro (IGA Park) bzw. 25.000 Euro (Stadthafen) für das abgebildete betriebstypische Jahr.

▶ Sonstige Betriebskosten

Die sonstigen Kosten umfassen eine Sicherheitsreserve für Unvorhergesehenes und werden in der Wirtschaftlichkeitsanalyse mit einem pauschalen Ansatz in Höhe ca. 1 % der Umsatzerlöse bewertet. Dies entspricht 15.000 Euro (IGA Park) bzw. 30.000 Euro (Stadthafen).

▶ Miete/Pacht

Die beiden Standorte befinden sich im Eigentum der Hansestadt Rostock. Derzeit liegen keine Informationen vor, ob Mieten oder Pachten für das Grundstück zum Ansatz gebracht werden. Vielmehr könnte die vorliegende Studie dazu dienen, die Organisationsform, d.h. das Träger-Betreiber-Modell, zu definieren und in diesem Zusammenhang die Relevanz dieser Kostenposition zu bewerten.

Hinweis:

Das Konzept für das MEZ sieht vor, die vorhandene maritime Sammlung der Hansestadt Rostock einzubeziehen. Zugleich soll es sich nicht um einen klassischen Museumsbetrieb, sondern um ein modernes Erlebniszentrum handeln. Mit einem klassischen Museumsbetrieb sind Kosten, z.B. für das Depot, die Pflege und Erhaltungskosten der Sammlungsstücke, verbunden. Diese Kosten sind in der vorliegenden Machbarkeitsstudie nicht abgebildet. Es handelt sich unabhängig von der letztendlichen Form der Ausstellung (klassisches Museum versus Erlebniszentrum) um eine städtische Aufgabe, die maritime Sammlung weiterhin zu erhalten und die dazu notwendigen finanziellen Mittel bereitzustellen.

Somit sind alle branchenüblichen Kosten des laufenden Betriebes beleuchtet und können in eine zusammenfassende Übersicht überführt werden (siehe nachfolgende Tabellen).

IGA Park

Am Standort IGA Park sind Wareneinstandskosten (Shop und Gastronomie) in Höhe von 136.600 Euro und Betriebskosten von etwas mehr als 1,14 Mio. Euro zu berücksichtigen. Wie in der Tabelle dargestellt, werden zunächst die Wareneinstandskosten von der Summe der Umsatzerlöse in Abzug gebracht, um den Rohertrag zu erhalten. Danach erfolgt die Darstellung der einzelnen Betriebskostenpositionen. Die Prozentwerte in der rechten Spalte beziehen sich jeweils auf die Umsatzerlöse als Basis (= 100 %).

Betriebsbedingte Kosten Ø Betriebsjahr – Standort IGA Park			
Basis: realistische Besuchsprognose mit 113.100 Gästen			
Kostenrelevante Fläche: 2.700 m² NRF			
(heutiges Preisniveau, alle Angaben rein netto)			
Position	Euro/Gast	Euro	in %
Umsatzerlöse gesamt	10,45	1.182.300	100,0 %
Wareneinstand Shop	-0,50	-56.600	-4,8 %
Wareneinstand Gastronomie	-0,71	-80.000	-6,8 %
Rohertrag	9,25	1.045.700	88,4 %
Personalkosten	-5,31	-600.000	-50,7 %
Fremdleistungen	-0,69	-78.000	-6,6%
Ver-/Entsorgung	-0,95	-108.000	-9,1%
Wartung, Reparatur, Instandhaltung	-0,84	-94.600	-8,0%
Verwaltung	-0,31	-35.500	-3,0%
Marketing	-1,50	-168.000	-14,2%
Abgaben, Geb., Vers., Beiträge	-0,21	-23.700	-2,0%
Lizenzen/Rechte, Programmkosten	-0,18	-20.000	-1,7%
Sonstiges	-0,13	-15.000	-1,3 %
Miete/Pacht	0	0	0,0 %
Betriebskosten gesamt	-10,10	-1.142.800	-96,7 %

Quelle: eigene Berechnung

Am Standort IGA Park liegen die Wareneinstandkosten und die Betriebskosten in Summe über den Umsatzerlösen. Insofern resultiert hieraus ein negatives operatives Ergebnis.

Auch bei den Kosten erfolgt eine Sensitivitätsbetrachtung in Bezug auf die beiden anderen Szenarien der Besuchsprognose. Hierbei verhalten sich die Betriebskosten zum Teil fix (z.B. Fremdleistungen) und zum Teil variabel, wenn die Bezugsgrößen das Besuchsaufkommen oder die Umsatzerlöse sind. Für den Standort IGA Park führt die Veränderung der Variabel Besuchsaufkommen zu den folgenden Ergebnissen:

- Pessimistische Betrachtung mit 93.800 Jahrgästen
=> Wareneinstandkosten = 112.900 Euro
=> Betriebskosten = 1.030.200 Euro
- Optimistische Betrachtung mit 132.200 Jahrgästen
=> Wareneinstandkosten = 158.700 Euro
=> Betriebskosten = 1.258.300 Euro

Stadthafen

Am Standort Stadthafen summieren sich die Wareneinstandskosten auf 484.700 Euro. Diese in Abzug gebracht von den Umsatzerlösen führt zu einem Rohertrag von knapp 3,0 Mio. Euro. Die übrigen Kostenpositionen erreichen ein Volumen von etwas mehr als 2,2 Mio. Euro. Somit zeigt sich, dass die Umsatzerlöse über 0,7 Mio. Euro höher liegen als die mit dem Betrieb verbundenen Kosten. Das MEZ kann am Stadthafen kostendeckend betrieben werden, es resultiert ein deutlich positives Betriebsergebnis (EBIDTA).

Bei Varianz der Besuchszahl gemäß der in Szenarien abgebildeten Prognose ergeben sich für den Standort Stadthafen die folgenden Kennzahlen:

- Pessimistische Betrachtung mit 169.100 Jahrgästen
=> Wareneinstandkosten = 406.100 Euro
=> Betriebskosten = 2.024.400 Euro
- Optimistische Betrachtung mit 234.700 Jahrgästen
=> Wareneinstandkosten = 563.300 Euro
=> Betriebskosten = 2.466.900 Euro

Nachfolgende Tabelle fasst die betriebsbedingten Kosten für den Standort Stadthafen zusammen.

Betriebsbedingte Kosten Ø Betriebsjahr – Standort Stadthafen Basis: realistische Besuchsprognose mit 201.700 Gästen Kostenrelevante Fläche: 5.350 m ² NRF (heutiges Preisniveau, alle Angaben rein netto)			
Position	Euro/Gast	Euro	in %
Umsatzerlöse gesamt	17,05	3.438.200	100,0 %
Wareneinstand Shop	-1,00	-201.700	-5,9%
Wareneinstand Gastronomie	-1,40	-283.000	-8,2%
Rohertrag	14,64	2.953.500	85,9 %
Personalkosten	-5,55	-1.120.000	-32,6%
Fremdleistungen	-0,87	-175.000	-5,1%
Ver-/Entsorgung	-1,06	-214.000	-6,2%
Wartung, Reparatur, Instandhaltung	-1,02	-206.300	-6,0%
Verwaltung	-0,51	-103.200	-3,0%
Marketing	-1,50	-302.600	-8,8%
Abgaben, Geb., Vers., Beiträge	-0,34	-68.800	-2,0%
Lizenzen/Rechte, Programmkosten	-0,12	-25.000	-0,7%
Sonstiges	-0,15	-30.000	-0,9%
Miete/Pacht	0	0	0,0 %
Betriebskosten gesamt	-11,13	-2.244.900	-65,3 %

Quelle: eigene Berechnung

Somit können die Kosten-Erlös-Rechnungen je Standort abgebildet werden, mit Ausweisung des Betriebsergebnisses.

Kosten-Erlös-Rechnung Ø Betriebsjahr – Standort IGA-Park (heutiges Preisniveau, alle Angaben rein netto)			
Szenario	pessimistisch	realistisch	optimistisch
Besuche p.a.	93.800	113.100	132.200
Umsatzerlöse	987.300	1.182.300	1.375.200
Wareneinstand	-112.900	-136.600	-158.700
Rohrertrag	874.400	1.045.700	1.216.500
Betriebskosten	-1.030.200	-1.142.800	-1.258.300
Betriebsergebnis I (EBIDTA)	-155.800	-97.100	-41.800

Quelle: eigene Berechnung

Kosten-Erlös-Rechnung Ø Betriebsjahr – Standort Stadthafen (heutiges Preisniveau, alle Angaben rein netto)			
Szenario	pessimistisch	realistisch	optimistisch
Besuche p.a.	169.100	201.700	234.700
Umsatzerlöse	2.895.400	3.438.200	3.987.700
Wareneinstand	-406.100	-484.700	-563.300
Rohrertrag	2.489.300	2.953.500	3.424.400
Betriebskosten	-2.024.400	-2.244.900	-2.466.900
Betriebsergebnis I (EBIDTA)	464.900	708.600	957.500

Quelle: eigene Berechnung

Am Standort IGA Park können die laufenden Kosten nicht durch die laufenden Umsatzerlöse gedeckt werden. Maßgeblich ist die Prognose auf Grundlage des realistischen Besuchsszenarios. Hier liegt der Fehlbetrag knapp unter 100.000 Euro. Auch bei Varianz der Besuchszahl gemäß Besuchsprognose ergeben sich Fehlbeträge in Höhe von 155.800 Euro (pessimistische Besuchsprognose) und 41.800 Euro (optimistische Besuchsprognose). Der Break-even kann auf dieser Grundlage grob überschlägig auf ein Mindestbesuchsaufkommen von ca. 150.000 Jahreshäufigen geschätzt werden.

Am Standort Stadthafen liegen die Umsatzerlöse deutlich über den Kosten. Aus allen drei betrachteten Szenarien resultieren positive Betriebsergebnisse innerhalb einer Bandbreite von 464.900 Euro (auf Grundlage der pessimistischen Besuchsprognose) bis 957.500 Euro (auf Grundlage der optimistischen Besuchsprognose). Maßgeblich ist die mittlere Spalte, die die Kosten-Erlös-Rechnung auf Basis der realistischen Besuchsprognose abbildet. Das Betriebsergebnis liegt hier bei 708.600 Euro.

Zwischenfazit

Standort IGA Park

Nach Abzug der betriebsbedingten Kosten von den Erträgen ergibt sich für den Standort IGA Park in allen drei Szenarien ein negatives Ergebnis. Die Bandbreite der Fehlbeträge bewegt sich zwischen rund 42.000 Euro und 156.000 Euro. Damit ein fortlaufender Betrieb gewährleistet werden kann, müssen Drittmittel (Zuschüsse, Spenden, Sponsoring, etc.) eingesetzt werden.

Bezogen auf die Anlagenkonfiguration für den IGA Park, mit einer vom Standort und Markt abgeleiteten mittleren Größe, zeigt die Wirtschaftlichkeitsvorausschau ein für derartige Einrichtungen betriebstypisches Bild. Gemäß der von der Hansestadt Rostock angestrebten Grundausrichtung einer modernen Freizeattraktion mit seriöser und bildungsorientierter Präsentation bewegt sich das Konzept an der Schnittstelle zwischen modernen Museen und Einrichtungen, die sich konsequent auf die unterhaltsame Wissensvermittlung (Edutainment-Center) ausrichten. Der damit verbundene Service- und Betreuungsstandard mit Programmen für unterschiedliche Zielgruppen wie auch der Aufwand, der sich durch moderne Präsentationstechniken (z.B. hoher Grad an Interaktionsmöglichkeiten) ergibt, führt zu einem Betriebskonzept, das bei dieser Anlagengröße in der Regel nicht kostendeckend betrieben werden kann.

Am Standort IGA Park ist das MEZ auf dauerhafte Zuwendungen und/oder kostensenkende Maßnahmen angewiesen. Einnahmen aus Spenden, Sponsoring, Mitgliedsbeiträgen, Stiftungsgeldern und Zuschüssen aus öffentlichen Haushalten gehören regelmäßig zum Finanzierungsspektrum derartiger Einrichtungen. Insofern besteht ein

Optimierungspotenzial, sowohl auf der Erlös- wie auch der Kosten-
seite (siehe hierzu nachfolgenden Exkurs).

Standort Stadthafen

Hier ist standort- und marktseitig eine größere Anlagenkonfigurati-
on umsetzbar. Diese zeigt in allen drei Szenarien positive Betriebs-
ergebnisse innerhalb einer Bandbreite von 465.000 bis 957.000 Euro.
Somit ist der laufende Betrieb tragfähig und es werden Deckungs-
beiträge erwirtschaftet, aus denen Rückstellungen gebildet oder
Refinanzierungsbeiträge geleistet werden können. Das positivere
Ergebnis basiert maßgeblich auf dem höheren Besuchsaufkommen.
Zudem sind die Rahmenbedingungen für Zusatzangebote wie Shop,
Gastronomie und Veranstaltungswesen günstiger, so dass diese als
Profitcenter die Wirtschaftlichkeit deutlich stärken.

Für beide Standort gilt, dass die konservativ kalkulierte Wirtschaft-
lichkeitsvorausschau über Optimierungsmöglichkeiten verfügt, die
zu positiveren Ergebnissen führen und die Ertragskraft der Anlage
stärken kann (siehe hierzu nachfolgenden Exkurs).

Exkurs: Optimierungsansätze zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit

Mögliche kostensenkende Maßnahmen

Rund die Hälfte der Betriebskosten sind **Personalkosten**. Hier besteht so-
mit auch das größte Einsparpotenzial. Mögliche Ansätze diesbezüglich
sind:

- Ehrenamtliche Tätigkeit, z.B. von Mitgliedern eines Fördervereins, der
bei derartigen Einrichtungen regelmäßig Bestandteil der Organisati-
onsstruktur ist (vgl. hierzu Punkt 6.5).
- Öffentlich geförderte Personalstellen (BFD- und ABM-Kräfte), z.B. im
Bereich der Gästebetreuung oder des Facility Managements (Haus-
meistertätigkeiten).
- Übernahme von Aufgaben durch vorhandenes städtisches Personal
(als Form der Subventionierung) oder Verlagerung von Personalstellen
und -kosten auf kommunale Haushalte (Stadt oder Landkreis). Z.B.
könnten Tätigkeiten im Bereich der Verwaltung oder des Marketings
outgesourced werden.

Der größte Kostenblock nach den Personalkosten sind **Marketing- und
Werbekosten**. In der Kalkulation beläuft sich die Kostenposition auf rund
15 % der Betriebskosten. Einsparpotenziale können sich durch kostenfreie
oder kostengünstige Werbemaßnahmen mit lokalen Akteuren (z.B. Presse,
Rundfunk) ergeben.

Mögliche Maßnahmen zur Umsatzsteigerung

- **Reduzierter Mehrwertsteuersatz in Höhe von 7 %:** Die Kalkulation beruht auf dem vollen Mehrwertsteuersatz von derzeit 19 %. Dies trägt maßgeblich dazu bei, dass sich der durchschnittliche Nettoerlös aus Eintrittsentgelten auf ca. 71 % (= Netto-Yield) des Spitzeneintrittspreises (brutto) reduziert. Für Kultureinrichtungen gilt der reduzierte Mehrwertsteuersatz von 7 %. Anlagen, die dem ermäßigten Steuersatz unterliegen (z.B. Museen), erreichen regelmäßig einen Netto-Yield um die 80 %. Würde ein Netto-Yield von 80 % erreicht, so läge der durchschnittliche Nettoerlös aus Eintrittsentgelten im IGA Park bei 8,00 Euro (statt 7,00 Euro), im Stadthafen bei 12,00 Euro (statt 10,50 Euro). Die Umsatzsteigerung im realistischen Szenario läge absolut bei 113.100 Euro (IGA Park) bzw. 302.550 Euro (Stadthafen). Diese Option ist mit den zuständigen Finanzbehörden zu prüfen.
- Eine grundsätzliche Handlungsoption sind **höhere Eintrittspreise und/oder geringere Ermäßigungen** für unterschiedliche Zielgruppen. Die gewählten Ansätze sind, bezogen auf das aktuelle Preisniveau, im Spektrum von Referenzanlagen plausibel und in angemessener Höhe. Zu beachten ist die Preissensibilität der Nachfrage. Mit dem Preis ist eine Erwartungshaltung verbunden, zudem sind Preise heute aufgrund des Internets sehr gut vergleichbar. Insofern bestünde bei höheren Preisen auch die Gefahr von Negativeffekten.
- Eine weitere grundsätzliche Handlungsoption ist die **Reduzierung der Öffnungszeiten** mit den damit verbundenen Einsparungen bei den Betriebskosten. Dies erfolgt jedoch meist nur dann, wenn eine mangelnde Auslastung vorliegt. Unsere Empfehlung zielt auf umfangreiche Öffnungszeiten, die in Einklang stehen mit dem prognostizierten Gästeaufkommen und dem Jahresverlauf. Gewisse Anpassungen auf Grundlage der Erfahrungen im laufenden Betrieb sind dennoch möglich.

In der Kalkulation blieben **Zuwendungen in Form von Spenden, Mitgliedsbeiträgen oder Zuschüssen** außen vor. Diese können nur berücksichtigt werden, wenn es konkrete Ansatzpunkte wie z.B. Absichtserklärungen gibt. Derartige Mittel zählen zu den regelmäßigen Einnahmepositionen bei vergleichbaren Einrichtungen. Ein gezieltes Einwerben sogenannter philanthropischer Mittel ist daher anzuraten. Das Stichwort in diesem Zusammenhang ist Fundraising (Mittelakquisition bzw. Mittelbeschaffung). Fundraising kann durch eigenes Personal oder einen Förderverein erfolgen. Zudem gibt es externe Dienstleister, die sich auf Fundraising spezialisiert haben.

Derartige Effekte, sowohl auf der Einnahmen- als auch auf der Kostenseite, wurden in unserer Kalkulation nicht berücksichtigt, da sie sehr individuell ausgeprägt sind und zum jetzigen Zeitpunkt nicht seriös kalkuliert werden können. Als Optimierungsmöglichkeiten sind sie im weiteren Entwicklungsprozess zu verifizieren und ggf. zu berücksichtigen.

Die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsvorausschau münden in die vergleichende Standortbewertung. Als direkt erfolgsrelevantes Kriterium ist die Kosten-Erlös-Rechnung von gehobener Bedeutung und wird daher doppelt gewichtet.

Bewertungskriterium WIRTSCHAFTLICHKEIT - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Standort- und marktbedingte Parameter führen zu einem defizitären laufenden Betrieb - Anlagengröße bestimmt die Eintrittspreisstrukturen, die 7,00 Euro netto je Gast erwarten lassen - Potenziale der Zusatzangebote wie Shop, Gastronomie und Veranstaltungswesen sind begrenzt - Negatives Betriebsergebnis mit einem jährlichen Fehlbetrag von knapp 100.000 Euro - Auch bei Varianz der Besuchszahl innerhalb der definierten Szenarien bleibt das Betriebsergebnis negativ - MEZ ist auf dauerhafte Zuwendung von Drittmittel angewiesen, um den laufenden Betrieb gewährleisten zu können 	<ul style="list-style-type: none"> - Standort- und Marktpotenziale können genutzt werden, um eine Deckung der laufenden Kosten durch Umsatzerlöse zu gewährleisten - Höhere Eintrittspreise sind durchsetzbar; je Gast können im Schnitt 10,50 Euro vereinnahmt werden - Zusatzangebote wie Shop, Gastronomie und Veranstaltungswesen können sich als Profitcenter etablieren und stützen die Wirtschaftlichkeit - Positives Betriebsergebnis mit einem jährlichen Überschuss von gut 700.000 Euro - Auch bei Varianz der Besuchszahl innerhalb der definierten Szenarien bleibt das Betriebsergebnis positiv - MEZ kann dauerhaft zuschussfrei betrieben werden (bezogen auf den operativen Betrieb)
Punkte: 1 Gewichtet (2 x 1 =) 2	Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6
Begründung	
<p>Dem deutlichen Unterschied zum Stadthafen wird durch eine Reduktion um zwei Punkte Rechnung getragen. Die Wirtschaftlichkeit ist branchentypisch (bezogen auf die Anlagengröße). Ein Nichterfüllen dieses Kriteriums kommt daher nicht zum Tragen.</p>	<p>Am Stadthafen kann das MEZ Umsatzpotenziale in hohem Maße nutzen, mit dem Ergebnis einer deutlichen Kostenüberdeckung. Aus dem laufenden Betrieb resultieren Überschüsse, die für anlagenbedingte Kosten zur Verfügung stehen. Dies stärkt die Einrichtung nachhaltig.</p>

6.4 Finanzierungsmöglichkeiten

Auf Grundlage der Wirtschaftlichkeitsvorausschau können die Finanzierungsmöglichkeiten beleuchtet werden. Die unter Punkt 6.3 dargestellte Kosten-Erlös-Rechnung bezieht sich ausschließlich auf die laufenden betriebsbedingten Kosten, d.h. die Kosten, die mit dem Betrieb der Anlage verbunden sind. Bisher nicht betrachtet sind die sogenannten anlagebedingten Aufwendungen. Diese beziehen sich auf die Refinanzierung der Erstinvestition sowie die laufende Finanzierung von Abschreibungen und Reinvestitionen. Folgende Positionen sind Gegenstand der nachfolgenden Ausführungen:

- Abschreibungen
- Reattraktivierungsmaßnahmen
- Zins und Tilgung für das Bedienen von Fremdkapital

Die Ertragskraft des MEZ, wie sie ihren Ausdruck im Betriebsergebnis (EBITDA) findet, ist entscheidend dafür, ob und in welchem Maße Mittel zur Verfügung stehen, um Fremdkapital zu bedienen oder Rückstellungen für Folgeinvestitionen zu bilden. Reicht die Ertragskraft nicht aus, um diese anlagebedingten Kosten zu bedienen, so besteht der Bedarf, diese über Drittmittel bereitzustellen. Zunächst werden die oben genannten Positionen je Standortoption konkretisiert, um im Anschluss deren Finanzierbarkeit einzuordnen.

Abschreibungen

Fortlaufende größere Investitionen (in das Gebäude und die Ausstattung) sind zur nachhaltigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit unerlässlich. Diese sollten in der Regel zu großen Teilen in Höhe der jährlichen Abschreibungen erfolgen. Für die einzelnen Anlagenbestandteile können unterschiedliche Abschreibungsmodalitäten (Nutzungsdauer und Art der Abschreibung) zum Tragen kommen. Dies ist unter steuerrechtlichen Aspekten durch Wirtschaftsprüfer und Steuerberater zu beleuchten, um ein für die Anlage optimales Konstrukt zu entwickeln. Im Kontext der Machbarkeitsstudie werden für das Projekt MEZ folgende Annahmen getroffen:

- **Standort IGA Park:** Bei dem ermittelten Investitionsvolumen von 13,8 Mio. Euro und einer angenommenen Nutzungsdauer von 25 Jahren sowie rund 50 % des jährlichen Abschreibungs-

volumens errechnet sich ein zusätzlich zu erwirtschaftender Kapitalbedarf von **ca. 276.000 Euro**, um die Anlagenqualität dauerhaft zu gewährleisten.

- **Standort Stadthafen:** Bei dem ermittelten Investitionsvolumen von 28,0 Mio. Euro und wiederum einer angenommenen Nutzungsdauer von 25 Jahren sowie rund 50 % des jährlichen Abschreibungsvolumens errechnet sich ein zusätzlich zu erwirtschaftender Kapitalbedarf von **rund 560.000 Euro**, um die Anlagenqualität dauerhaft zu gewährleisten.

Am Standort Stadthafen kann dieser überschlägig ermittelte Abschreibungsaufwand aus dem laufenden Betrieb heraus erwirtschaftet werden. Am Standort IGA Park muss neben dem fortlaufenden Jahresfehlbetrag der zusätzliche Kapitalbedarf durch die Abschreibungen ebenfalls durch Drittmittel gedeckt werden.

Reattraktivierungsmaßnahmen

Neben den reinen anlagebedingten Abschreibungen besteht bei Freizeitattraktionen ein zusätzlicher Reattraktivierungsbedarf, um die Ausstellung weiterzuentwickeln und zu erneuern. In deutlich kürzeren Abständen als die für Abschreibungen üblichen Nutzungsdauern sind Ausstellungsbereiche zu überarbeiten oder gar komplett zu erneuern. Für den zusätzlichen Reattraktivierungsbedarf sollten zwischen 5 und 10 % der Investitionen für den Attraktionsbereich (Dauerausstellung) eingeplant werden. Es erfolgt ein Mindestansatz von 5 %. Standortbezogen ergeben sich daraus die folgenden jährlichen Reinvestitionsbedarfe (abgerundete Werte):

- IGA Park: rund 180.000 Euro
- Stadthafen: rund 400.000 Euro

Diese Kosten fallen nicht jährlich und nicht in gleichbleibender Höhe an. Daher sind die Ansätze als Rückstellungsbedarf zu verstehen, um die aperiodisch anfallenden Reattraktivierungsmaßnahmen finanzieren zu können.

Zins und Tilgung für das Bedienen von Fremdkapital

An die Form der Finanzierung kann sich auf Grundlage der vorliegenden Ergebnisse angenähert werden. Grundsätzlich kann eine klassische Fremdfinanzierung nur dann Bestandteil der Mittelherkunft sein, wenn ein positives Betriebsergebnis das Bedienen von

Zins und Tilgung ermöglicht. Indirekte Formen, wie z.B. die Refinanzierung von Zuwendungsgebern (z.B. Kommunalkredit, um Zuwendungen zu finanzieren), bleiben in dieser Betrachtung außen vor.

Am Standort IGA Park werden keine Überschüsse erwirtschaftet. Eine direkte Fremdfinanzierung scheidet somit aus.

Am Standort Stadthafen stehen Mittel zur Verfügung, die für anlagebedingte Kosten eingesetzt werden können. Diese sind jedoch nach Berücksichtigung des oben ermittelten Abschreibungsbedarfs begrenzt. Für eine Modellrechnung werden folgende Annahmen getroffen:

- 10 % des Investitionsvolumens (= 2,8 Mio. Euro) werden über Fremdkapital abgedeckt
- Konditionen des Fremdkapitals: nominaler Jahreszins = effektiver Jahreszins in Höhe von 2 %, Laufzeit 20 Jahre (entspricht den derzeit realistischen Konditionen für einen Kommunalkredit, der bei einer öffentlichen Trägerschaft³⁰ nutzbar wäre)
- Annuitätendarlehen mit einer jährlichen Ratenzahlung (Zins und Tilgung) in Höhe von rund 170.000 Euro

Zwischenfazit

Am **Standort IGA Park** muss neben dem fortlaufenden Jahresfehlbetrag in Höhe von ca. 100.000 Euro auch der zusätzliche Kapitalbedarf durch Abschreibungen (ca. 276.000 Euro) und Reattraktivierungsmaßnahmen (rund 180.000 Euro) durch Drittmittel gedeckt werden. Insgesamt beläuft sich der prognostizierte Jahresfehlbetrag nach Abschreibungen und nach Reattraktivierungsinvestitionen sowie ohne die Berücksichtigung von Fremdkapitalkosten auf näherungsweise 556.000 Euro.

Am **Standort Stadthafen** kann das MEZ ein deutlich positives Betriebsergebnis erzielen. Die Summe aus Abschreibungen (rund 560.000 Euro) und Reattraktivierungsbedarf (rund 400.000 Euro) beträgt etwa 960.000 Euro. Dem gegenüber steht ein erwirtschafteter Deckungsbeitrag von 708.600 Euro. Somit können die Folgein-

³⁰ Unsere Empfehlung zielt auf eine öffentliche Trägerschaft, vgl. hierzu Punkt 6.5.

vestitionen in der empfohlenen Höhe nicht komplett, aber zum Großteil (knapp 75 %) aus der Ertragskraft der Anlage heraus bedient werden. Zu erwähnen ist, dass die Abschreibungen nicht liquiditätswirksam sind. Daher wird die Anlage rein buchhalterisch einen positiven Cash-Flow ausweisen können. Insofern ist das MEZ am Standort Stadthafen in der Liquiditätsbetrachtung in der Lage, Fremdkapitalkosten (Zins und Tilgung) und Reinvestitionen zu bedienen. Zugleich muss davon ausgegangen werden, dass im Zeitablauf Mittel für Reinvestitionen, z.B. im Bereich Dach und Fach, fehlen. Darauf muss der Träger der Einrichtung vorbereitet sein.

Es wird deutlich, dass die Aspekte Wirtschaftlichkeit (Kosten-Erlös-Situation), Finanzierung und Organisationsform miteinander verweben sind und sich wechselseitig beeinflussen. Festzuhalten ist, dass die Erstinvestition an beiden Standorten – IGA Park und Stadthafen – durch nicht refinanzierbare Drittmittel erfolgen muss. Am Standort IGA Park zu 100 %, am Standort Stadthafen kann aus der laufenden Liquidität heraus Fremdkapital in gewissem Umfang bedient werden. In größerem Umfang (z.B. mehr als 10 bis 20 % Fremdfinanzierungsanteil) jedoch nur zu Lasten der sinnvollen Rückstellungsbedarfe.

Mögliche Mittelherkunft zur Finanzierung der Investitionskosten

Entsprechend den bisher erarbeiteten Ergebnissen kann das Projekt nur umgesetzt werden, wenn es gelingt, den Finanzierungsbedarf der investiven Mittel über nicht zu refinanzierende Zuschüsse zu generieren. Die Mittelherkunft kann demnach erfolgen über:

- Öffentliche Fördermittel (EU, Bund, Land, Kommune)
- Spenden
- Sponsoring
- Stiftungen

Wie bereits erwähnt, können Fremdkapitalkosten für Kredite oder Darlehen aus der Ertragskraft der Anlage heraus nicht (IGA Park) oder nur in begrenztem Umfang (Stadthafen) bedient werden. Dennoch kann eine Kreditaufnahme – bei einzubringenden Sicherheiten wie z.B. einer Bürgschaft – ein zusätzliches Finanzierungsinstrument

sein. Der Vollständigkeit halber sei auch auf die Finanzierungsform Crowdfunding hingewiesen.

Die oben genannten vier primär relevanten Finanzierungsquellen werden nachfolgend beleuchtet, um abschließend eine erste Bewertung für das Projekt vornehmen zu können.

Öffentliche Fördermittel

Fördermittel haben bei der Realisierung von edukativen Freizeitattraktionen wie u.a. Science Center, Edutainment-Center und vergleichbaren Einrichtungen regelmäßig eine hohe Bedeutung. Der genaue Blick auf diejenigen Anlagen, die in hohem Maße mit Mitteln aus den öffentlichen Haushalten realisiert wurden, zeigt, dass diese Projekte in der Regel im Kontext von Stadtentwicklung, Tourismusförderung oder Strukturwandel zu sehen sind. Entsprechend verbinden Kommunen mit diesen Projekten entwicklungspolitische Zielsetzungen, die den Mitteleinsatz rechtfertigen. Zu nennen sind beispielsweise diverse Science Center wie u.a. in Bremen (Universum Science Center), Köln (Odysseum) oder auch Wolfsburg (phaeno). Auch in Rostock ist das MEZ ein wesentlicher Faktor für die Stadtentwicklung und die Tourismusförderung, und dies nicht nur für die Stadt selbst, sondern die gesamte Region.

Im Detail sind die nachfolgend dargestellten unterschiedlichen Fördermittelebenen differenziert zu betrachten.

- **EU-Mittel:** Das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern ist EU-Fördergebiet. Für die laufende Förderperiode (2014 bis 2020) wurde das Land als Übergangsregion (= mittlere von drei Förderstufen der EU) eingestuft. In der vorangegangenen Förderperiode war das Land – bezogen auf seine Förderbedürftigkeit – noch höher eingestuft. In der aktuell laufenden Förderperiode stehen Mecklenburg-Vorpommern knapp 2,3 Milliarden Euro an EU-Fördermittel aus den folgenden Programmen zur Verfügung:³¹
 - Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)
 - Europäischer Sozialfonds (ESF)
 - Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)

³¹ Quelle: Internet www.europa-mv.de/foerderinstrumente/fonds_mv, Seitenabruf am 26.05.2017

Eine Anwendbarkeit auf das vorliegende Projekt muss im Detail abgefragt und geprüft werden. Die Förderung richtet sich im Grundsatz auf das ganze Bundesland, wobei strukturschwache Regionen im Fokus stehen. Die EFRE-Mittel zielen grob beschrieben auf die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Förderung der Wirtschaftsinfrastruktur. Ein Ansatzpunkt könnte hier die Vernetzung von wissenschaftlicher Grundlagenforschung und Industrie sein. Eines der zentralen Anliegen der ESF-Mittel ist die Fachkräftesicherung. Ein Ansatzpunkt diesbezüglich könnte eine MINT-Bildungsfunktion des MEZ und seinen naturwissenschaftlich-technischen Bezügen sein.

- **Bund:** Der Bund fördert (außerhalb von Berlin) in der Regel nur Projekte von nationaler Bedeutung. In der Freizeitbranche gibt es hierfür nur wenige Beispiele (z.B. Stiftung Dt. Meeresmuseum Stralsund). Eine Förderung des MEZ durch den Bund wird insgesamt als unwahrscheinlich angesehen.
- **Land Mecklenburg-Vorpommern:** Grundsätzlich gibt es mehrere Ansätze einer möglichen Förderung durch das Land. Der Charakter des Projektes mit seinem Bildungs- und Informationsanspruch, seiner inhaltlich-thematischen Ausrichtung (maritim) sowie seiner Positionierung als touristische Attraktion mit hoher regionaler und überregionaler Bedeutung sollte sowohl für das Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus, als auch für das Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur von Interesse sein. Einen konkreten Ansatz stellen die Mittel der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) dar. Grundsätzlich förderfähig sind Investitionen in die kommunale wirtschaftsnahe Infrastruktur. Die touristische Bedeutung des MEZ wie auch die maritime Ausrichtung sind hierfür Ansatzpunkte.
- **Hansestadt Rostock/Landkreis Rostock:** Eine Fördermittelzuwendung durch die Stadt oder den Landkreis ist eine weitere Finanzierungsmöglichkeit. I.d.R. sind die Mittel auf dieser Ebene begrenzt. Die Rostocker Innenstadt ist Sanierungsgebiet und kann somit auf ein Instrumentarium und Fördermittel zur Städtebauförderung zugreifen. Die Mittel stammen vom Bund, vom Land und von der Stadt selbst. Der Stadthafen ist derzeit kein Bestandteil des Sanierungsgebietes, es gibt jedoch Überlegungen, dies zu ändern. In jedem Fall bilden Mittel aus dem Bereich Städtebauförderung ein weiteres Finanzierungsinstrument. Zu erwähnen ist in diesem Kontext auch, dass die Stadt als Standortkommune das finanzielle Risiko des laufenden Betriebes trägt und für Fehlbeträge auf-

kommen muss. Um dieses Risiko auf eine breitere kommunale Basis zu stellen, fungieren für derartige Projekte auch Zweckverbände als Träger.

Das Konzept für das MEZ tangiert unter anderem die folgenden inhaltlichen Schwerpunkte der aktuellen EU-Förderperiode:

- Die EU fördert Maßnahmen, die bessere Leistungen in der Bildung, Forschung und Innovation ermöglichen.
- Die EU fördert Aktivitäten, die zu einem nachhaltigen Wachstum führen. Unter anderem gehören dazu umweltfreundliche, ressourcenschonende Technologien. Ggf. können diesbezüglich, durch die Ausrichtung und Wissensvermittlung an Kinder und Jugendliche, Anknüpfungspunkte entstehen.
- Ein ganz zentraler Bereich ist das „Integrative Wachstum“. Die EU fördert Investitionen in Kompetenzen und Bildung sowie unterstützt die Modernisierung des Arbeitsmarktes. Auch hier könnten sich inhaltliche Anknüpfungspunkte zwischen Fördermittelvorgaben und dem Konzept einer bildungsorientierten Freizeiteinrichtung ergeben.
- Bei nachhaltiger Bauweise des Projektes und/oder entsprechender inhaltlicher Themen könnten Überschneidungen mit den thematischen Voraussetzungen der EFRE-Gelder gegeben sein (Energieeffizienz, erneuerbare Energien, Forschung und Innovation).

Zum jetzigen Zeitpunkt können keine konkreten Aussagen zur Förderfähigkeit des MEZ und möglicher Förderquoten für das Projekt getroffen werden. Unklar ist auch, ob die Beantragung von Fördermitteln noch in der laufenden EU-Förderperiode erfolgen wird. Vielmehr liefert die vorliegende Studie die erforderlichen Informationen, um in Gesprächen mit der Landesvertretung in Schwerin die Fördermöglichkeiten konkret abzufragen. Aus Sicht der Gutachter sind folgende Aspekte in diesem Zusammenhang relevant:

- Organisationsmodell: Hiermit verbunden ist die Frage nach dem Bauherrn, dem Träger und späteren Betreiber der Anlage. Hierbei gilt nicht grundsätzlich, dass die Förderquote bei einer kommunalen Trägerschaft höher ist, die Voraussetzungen erscheinen aus unserer Sicht und im Hinblick auf das Projekt MEZ dennoch besser, wenn die Fördermittel durch einen kommunalen Träger beantragt werden.

- **Tragfähigkeit:** Für den Fördermittelgeber wird es ein gewichtiges Argument sein, ob die Fördermittel in einen dauerhaft tragfähigen Betrieb fließen, denn nur so ist die Mittelzuwendung von nachhaltiger Wirkung.
- **Tourismusförderung:** Der Tourismus ist für Mecklenburg-Vorpommern von enormer volkswirtschaftlicher Bedeutung. Je höher die touristischen Effekte des MEZ sind, desto eher lässt sich eine Förderung in Hinblick auf die Stärkung der touristischen Wirtschaftsstruktur rechtfertigen. Hierbei beziehen sich die touristischen Effekte nicht nur auf die Hansestadt Rostock, sondern auf eine überregionale Wirkung, für die Region bis hin zum Land selbst (Leuchtturmfunktion).
- **Kommunalwirtschaftliche Effekte:** Durch den Betrieb des MEZ entstehen sowohl in der Anlage selbst, als auch außerhalb der Anlage wirtschaftliche Effekte für die Hansestadt Rostock und die Region. Diese ökonomischen Effekte (kommunalwirtschaftlichen Effekte) können quantifiziert werden. Wesentliche Parameter hierbei sind das Besuchsaufkommen, die eigengenerierten Umsätze im MEZ, die regionalen Wirtschaftsverflechtungen, d.h. der Bezug von Waren und Dienstleistungen von vor- und nachgelagerten Wirtschaftsstufen sowie die Beschäftigungswirkung (Anzahl Mitarbeiter und Art der Beschäftigungsverhältnisse, wie u.a. Voll- oder Teilzeitbeschäftigung). Folgende zentralen Punkte werden bei der Quantifizierung der kommunalwirtschaftlichen Effekte untersucht:
 - Höhe der direkt in der Anlage generierten Umsätze sowie der bei weiteren Anbietern in der Stadt/Region generierten Umsätze durch die Ausgaben der Besucher des MEZ.
 - Höhe der indirekten Umsätze, welche durch die Lieferung von Waren und Dienstleistungen entstehen.
 - Die aus den direkten und indirekten Umsätzen insgesamt entstehenden Einkommenseffekte.
 - Anzahl der daraus resultierenden Vollbeschäftigtenäquivalente (geschaffene Arbeitsplätze umgerechnet auf Vollzeitarbeitsplätze).
 - Grobe Einschätzung hinsichtlich der resultierenden steuerlichen Effekte für die Stadt und die Region.

Ergänzt werden die hier beschriebenen materiellen Wirkungen durch zusätzliche immaterielle Wirkungen, wie z.B. die Steigerung der Attraktivität der Stadt als Wohn- und Ar-

beitsort als Folge von höherer Lebensqualität, positiverem Image oder größerem Bekanntheitsgrad.

Zu den erstgenannten drei Punkte können auf Grundlage der vorliegenden Studie umfassende Einschätzungen getroffen werden. Konkrete Zahlen zum erwarteten Besuchsaufkommen, dem darin enthaltenen Anteil an Touristen, zur Tragfähigkeit und der Schaffung von Arbeitsplätzen in der Anlage sind durch die Studie erarbeitet worden. Die kommunalwirtschaftlichen Effekte sind kein Gegenstand der Machbarkeitsstudie, die dafür erforderlichen Grundlagen sind hingegen geschaffen. Wir empfehlen, die regionalökonomische Wirkung des Projektes zu quantifizieren, da die daraus gewonnenen Erkenntnisse sowohl für die öffentliche Diskussion wie auch für die Fördermittelabfrage hilfreich sind.

Die Finanzierungsmöglichkeiten und insbesondere die Förderrahmenbedingungen sind zum Abschluss des Punktes 6.4 Gegenstand einer vergleichenden Standortbewertung.

Weitere Finanzierungsmöglichkeiten in Form von Spenden, Sponsoring und Stiftungsgelder

Über **Spenden** kann i.d.R. nur ein kleinerer Anteil des Finanzierungsbedarfes abgedeckt werden. Effekte werden meist dann erzielt, wenn die Akquisition von Spenden breit angelegt wird. Als Unterstützer kommt grundsätzlich Jedermann in Frage, auch und vor allem Bürger der Standortkommune (Stichwort Crowdfunding). Die Möglichkeit, Spenden einzusammeln, bedarf einer aktiven Öffentlichkeitsarbeit, die professionell organisiert werden muss. Weitere Voraussetzung ist eine gemeinnützige Rechtsform (z.B. Verein). Es bleibt dennoch unwahrscheinlich, dass Spenden eine tragende Säule im Finanzierungskonstrukt werden.

Die Hansestadt Rostock ist das Wirtschaftszentrum des Landes Mecklenburg-Vorpommern mit einer hohen Dichte an Unternehmen, auch und vor allem der Maritimen Wirtschaft. Dies bildet grundsätzlich gute Voraussetzungen für das Einwerben von **Sponsoringmitteln**. Die Konzeption des MEZ deckt ein breites naturwissenschaftliches und technisches Themenspektrum ab. Die aufgezeigten Themenbereiche bieten Chancen für Unternehmen, sich in ihren Kompetenzfeldern zu präsentieren. Neben einem Sponsoring in Form von investiven Zuschüssen ist es auch denkbar, dass Unternehmen als

Paten für einzelne Ausstellungsbereiche fungieren. Belastbare Aussagen werden auch im Bereich des Sponsorings erst möglich sein, wenn mit der vorliegenden Studie ein Überzeugungsprozess in Gang gesetzt wurde.

Stiftungen sind eine weitere Finanzierungsquelle. Zum einen können Stiftungen mit regionalem Fokus (z.B. OSPA-Stiftung, Stiftung der OstseeSparkasse Rostock), zum anderen Stiftungen mit Fokus auf die Förderung der Kultur, Bildung und Wissenschaft angesprochen werden. Einige Stiftungen haben die MINT-Förderung für sich entdeckt (z.B. Deutsche Telekom Stiftung), die womöglich für das Projekt MEZ anwendbar ist.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Für das Projekt MEZ müssen die Investitionskosten vollständig (Standort IGA Park) oder in hohem Maße (Standort Stadthafen) über nicht zu refinanzierende Drittmittel bereitgestellt werden. An dieser Hürde scheitern viele Projekte. Und dies, obwohl derartige Projekte nachweislich bedeutende sekundärwirtschaftliche (kommunalwirtschaftliche) Effekte auslösen, die jedoch in der Gesamtbewertung oftmals vernachlässigt werden. So wird auch für das Projekt MEZ die Finanzierung eine große Herausforderung darstellen.

Insgesamt gelangen die Gutachter zu der Einschätzung, dass der öffentlichen Förderung die größte Bedeutung zukommt. Sollte auf diesem Weg eine belastbare Finanzierung mit hoher Förderquote in Aussicht stehen, so könnte diese durch weitere Mittel aus den Bereichen Unternehmenssponsoring, Stiftungsgelder und Fremdkapital komplettiert werden. Erfahrungsgemäß kommt es in Deutschland meist nur dann zu einer Finanzierungsbereitschaft seitens der Privatwirtschaft, wenn diese durch gleichzeitiges Engagement der öffentlichen Hand stimuliert und begleitet wird.

Konkrete Ansätze der Fördermittelakquisition sehen wir in den Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW-Mittel) und den Mittel zur Städtebauförderung. Konkrete Förderquoten können erst auf Grundlage der vorliegenden Studie abgefragt werden. Wir empfehlen eine ergänzende

Erhebung zur Quantifizierung der kommunalwirtschaftlichen Effekte, die durch das Projekt MEZ zu erwarten sind.

Die Bedeutung des Projektes für die Hansestadt Rostock (Stichwort Tourismusförderung und Standortentwicklung) und die Region einerseits sowie die Fokussierung auf das den Standort prägende maritime Leitthema, verbunden mit einer historisch-kulturellen und zugleich modernen, in die Zukunft gerichteten Präsentation (unter Einbezug der maritimen Wissenschaft und Industrie) andererseits bilden aus unserer Sicht positive Rahmenbedingungen.

Vergleichende Standortbewertung

Die vergleichende Standortbewertung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht auf Grundlage von in Aussicht gestellter Finanzierungen oder Förderquoten erfolgen. Die bisherigen Untersuchungsergebnisse liefern jedoch ausreichend Anhaltspunkte für eine durch die Gutachter vorgenommene Einschätzung. Der nachfolgenden Bewertung des Kriteriums „Finanzierung und Förderrahmenbedingungen“ liegen die folgenden Aspekte zugrunde:

- Besuchsaufkommen je Standort gemäß Besuchsprognose
- Höhe und Anteil der Urlauber am Besuchsaufkommen, damit verbunden die touristische Zugkraft und Ausstrahlung
- Tragfähigkeit gemäß Wirtschaftlichkeitsvorausschau
- Überschlägige Einschätzung der zu erwartenden Sekundäreffekte (kommunalwirtschaftliche Effekte)

Grundsätzlich erachten wir dieses Kriterium als enorm wichtig, was für eine doppelte Gewichtung sprechen würde. Da zum jetzigen Zeitpunkt lediglich eine erste Einschätzung vorgenommen werden kann und die abschließende Bewertung auf Grundlage von Gesprächen mit Fördermittelgebern erfolgen muss, wird eine einfache Gewichtung (Gewichtungsfaktor 1) gewählt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Bewertung der Gutachter.

Bewertungskriterium FINANZIERUNG/FÖRDERRAHMENBEDINGUNGEN - Gewichtungsfaktor 1 -	
IGA Park	Stadthafen
- Besuche in einem betriebstypischen Jahr: 113.100, davon 61.900 (55 %) aus dem touristischen Marktsegment; begrenzte touristische Zugkraft - Tragfähiger Betrieb ist nicht zu erwarten, auch nicht auf Grundlage der optimistischen Besuchsprognose - Ausgangsparameter sprechen für deutlich geringere kommunalwirtschaftliche Effekte im Vergleich zum Stadthafen (u.a. niedrigeres Besuchsaufkommen, geringere Umsatz- und Beschäftigungswirkung)	- Besuche in einem betriebstypischen Jahr: 201.700, davon 130.300 (65 %) aus dem touristischen Marktsegment; hohe touristische Zugkraft - Tragfähiger Betrieb ist zu erwarten, auch bei pessimistischer Besuchsprognose - Ausgangsparameter sprechen für deutlich stärkere kommunalwirtschaftliche Effekte im Vergleich zum Standort IGA Park (u.a. höheres Besuchsaufkommen, höhere Umsatz- und Beschäftigungswirkung)
Punkte: 1 Gewichtet (1 x 1 =) 1	Punkte: 3 Gewichtet (1 x 3 =) 3
Begründung	
Die für die Fördermittelvergabe relevanten Aspekte sind am Standort IGA Park deutlich schwächer ausgeprägt. Dies rechtfertigt eine Punktedifferenz von zwei Punkten im Vergleich zum Stadthafen.	Die für die Fördermittelvergabe relevanten Aspekte sind im Stadthafen positiv und deutlich besser im Vergleich zum IGA Park ausgeprägt. Hieraus folgt die Vergabe von drei Punkten.

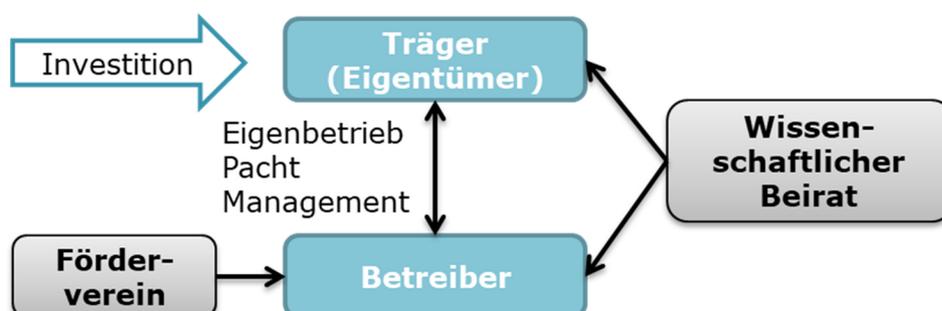
6.5 Mögliche Organisationsform

Im Freizeitanlagenmarkt sind im Wesentlichen die folgenden drei Träger-Betreiber-Modelle vorzufinden:

- Eigenbetrieb (Träger = Betreiber)
- Betrieb basierend auf einem Managementvertrag (zwischen Träger und Betreiber)
- Pachtmodell (Betreiber trägt die betrieblichen Risiken als sog. „Risikobetreiber“)

Die Unterschiede liegen in der Gestaltung und Aufteilung der Einflussnahme einerseits sowie der mit dem Betrieb verbundenen Risiken andererseits. Die drei Modelle sind in der nachfolgenden Grafik zusammenfassend abgebildet und werden in Anschluss mit ihren Vor- und Nachteilen sowie ihrer Eignung für das vorliegende Projekt betrachtet.

Träger-Betreiber-Modelle im Freizeitanlagenmarkt



Grafik: eigene Darstellung

Eigenbetrieb

In der überschlägigen Betrachtung bilden beim Eigenbetrieb der Träger (Eigentümer) der Anlage und der Betreiber eine Einheit. Der Träger hat demnach uneingeschränkten Einfluss auf den Betrieb und verantwortet somit auch das betriebsbedingte Ergebnis. In der Praxis finden sich auch Ausprägungen, bei denen Trägerschaft und Betrieb formal getrennt werden (durch unterschiedliche Unternehmen und Rechtsformen), tatsächlich jedoch von einer Organisationseinheit gesprochen werden kann. Ein Beispiel: Eine von der öffentlichen Hand getragene und geführte Anlage wird eigentumsrechtlich in einer kommunalen Gesellschaft angesiedelt, die als Besitzgesellschaft fungiert (z.B. Stadtwerke). Eine andere kommunale Gesellschaft fungiert als Betriebsgesellschaft. Diese Organisationsform findet sich auch in anderen Anlagebereichen wider, z.B. bei öffentlichen Bädern. Beispiele für dieses Organisationsmodell im Bereich

von Freizeitattraktionen sind das Mathematikum in Gießen oder das Dynamikum in Pirmasens.

Managementvertrag

In diesem Modell engagiert der Träger ein Unternehmen, welches für ihn die Anlage sozusagen als Dienstleister betreibt. Rechte und Pflichten zwischen beiden Parteien – Träger und Betreiber – werden im Managementvertrag geregelt. Die wirtschaftlichen Risiken verbleiben weitgehend beim Träger. Ein privatwirtschaftlicher Betreiber erwartet für seine Leistung eine angemessene Vergütung. Da diese bei Projekten wie dem MEZ meist nicht aus dem laufenden Betrieb erwirtschaftet wird, findet dieses Modell kaum Anwendung. Als einziges Beispiel kann das Odysseum in Köln angeführt werden. Dort fungiert eine Stiftung als Träger, ein privatwirtschaftliches Unternehmen führt die Anlage im Auftrag des Trägers als Managementgesellschaft. Voraussichtlich erfolgt jedoch auch hier die Umstellung auf ein Pachtmodell.

Pachtmodell

Im Unterschied zum Managementvertrag werden beim Pachtmodell die betrieblichen Risiken auf den Pächter und Betreiber der Anlage übertragen. Dieser muss somit die Möglichkeit haben, den Betrieb eigenständig und eigenverantwortlich zu organisieren, wodurch die Einflussmöglichkeiten durch den Träger – in Abhängigkeit der vertraglichen Regelungen zwischen beiden Parteien – deutlich eingeschränkt sind. Letztendlich liegt das Risiko dennoch beim Träger. Ein privatwirtschaftlicher Pächter wird den Betrieb nur aufrechterhalten, wenn dieser für ihn profitabel ist. Im Falle einer Insolvenz haftet der Betreiber mit seiner Einlage, die Anlage fällt auf den Träger zurück. Da bei Freizeitanlagen wie dem MEZ meist öffentliche Fördermittel zur Bereitstellung der Investition herangezogen werden, müssten diese Fördermittel im Falle einer Schließung zurückgezahlt werden, was meist keine reale Handlungsoption darstellt. Beispielsweise zeigen die Erfahrungswerte mit dem Anlagentyp Science Center, dass ein dauerhaft profitabler Betrieb in der Regel nicht möglich ist. Daher ist das Pachtmodell nur von theoretischer Bedeutung. Die jünger-

ten Entwicklungen verdeutlichen vielmehr, dass dieses Modell weitgehend gescheitert ist. So sind die Anlagen in Bremen (Universum), Bad Hersfeld (wortreich) und im österreichischen Wels (Welios) an die Standortkommunen zurückgefallen, nachdem die prognostizierten Ergebnisse nicht eintraten und der privatwirtschaftliche Betreiber zur Aufgabe gezwungen war.

Allen drei Modellen ist zu konstatieren, dass das Risiko letztendlich beim Träger der Einrichtung verbleibt, wodurch sich alleine vor diesem Hintergrund zeigt, dass der Eigenbetrieb für das MEZ ein nahe liegendes Organisationskonstrukt darstellt.

Ableitung einer ersten Empfehlung

Eine endgültige Empfehlung ist zum jetzigen Zeitpunkt kaum möglich, da Aspekte wie Finanzierung und Projektpartnerschaften noch offen sind. Es können jedoch erste Überlegungen angestellt werden, die eine Annäherung an ein für dieses Projekt geeignetes Modell ermöglichen.

Trägerschaft

Die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsvorausschau zeigen, dass die Erstinvestition nicht bzw. in hohem Maße nicht refinanzierbar ist und daher aus Drittmitteln bereitgestellt werden muss. Daraus kann sich ableiten, dass die Mittelherkunft Einfluss auf die Trägerschaft der Anlage hat. Andersrum formuliert sollte die Trägerschaft das Akquirieren von Zuschüssen begünstigen (Stichwort förderfähige Trägerschaft). Wie bereits vorab ausgeführt, kann ein privatwirtschaftlich ausgerichteter Betrieb grundsätzlich die gleiche Förderquote erhalten wie ein Kommunalbetrieb. Für das MEZ gehen wir davon aus, dass die Förderrahmenbedingungen im Falle einer kommunalen Trägerschaft vorteilhafter sind.

Alle potenziellen Mittelgeber (Fördermittelgeber wie EU, Bund, Land, Kommune sowie Stiftungen und Industrie) werden ein Interesse daran haben, dass die gewährten Mittel zweckgebunden und für den bestimmungsgemäßen Betrieb eingesetzt werden. In diesem Kontext sind gemeinnützige und zweckgebundene Organisationsformen, wie beispielweise Stiftungen, ein geeignetes Modell. Auch ein Verein oder eine gemeinnützige GmbH sind gängige Rechtsfor-

men bei Trägern derartiger Freizeitanlagen. Komplexere Konstrukte können hierbei die Vorteile mehrere Rechtsformen verbinden. So fungiert beim phaeno Science Center in Wolfsburg eine Stiftung als Gesellschafterin einer gemeinnützigen GmbH.

Im Falle des MEZ ist eine Trägerschaft durch die Hansestadt Rostock, z.B. durch den Eigenbetrieb „Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung der Hansestadt Rostock (KOE)“ möglich und vermutlich auch die wahrscheinlichste Option.

Betrieb

Auch wenn, wie vorab erläutert, der Eigenbetrieb als geeignete Organisationsform heraussticht, so sind dennoch die Vorteile einer gesellschaftsrechtlichen Trennung zwischen Träger und Betreiber zu erwähnen. Sollte der Betreiber in Schwierigkeiten geraten oder gar Insolvenz anmelden müssen, so würde der Träger der Einrichtung hiervon nicht infiziert, der Eigentum an der Anlage und somit auch die getätigten Investitionen in die Anlage blieben hiervon unberührt. Da die im Markt vorhanden gewesenen Modelle mit privatwirtschaftlich agierenden Unternehmen – in Form von Management- oder Pachtverträgen – weitgehend gescheitert sind, empfiehlt sich auch auf Betreiberseite eine non-profit Organisation, die dem Zweck der Einrichtung verpflichtet ist. Auch hier sind der e.V. oder die gGmbH naheliegende Rechtsformen.

Der Betrieb des MEZ sollte eigenständig organisiert sein. Es gilt zu prüfen, welche vorhandenen kommunalen Betriebe oder gemeinnützigen Einrichtungen hierfür in Frage kommen. Eine Handlungsoption besteht in der Gründung einer kommunalen Betreiber-gesellschaft, verbunden mit dem Anwerben von Fachpersonal wie u.a. einem erfahrenen Betriebsleiter. In jeden Fall sollte der vor Ort vorhandene Sachverstand in Form von Akteuren in bestehenden Freizeit- und Kulturbetrieben eingebunden werden.

Wie in der vorab dargestellten Grafik verdeutlicht, gibt es neben Träger und Betreiber weitere Organisationseinheiten, die abschließende Erwähnung finden sollen:

- **Förderverein:** Unterstützt den Betreiber durch das Einwerben von Mitteln (z.B. Sponsoring), durch ehrenamtliches Engagement (z.B. bei den betrieblichen Aufgaben wie u.a. Gästebetreuung) oder auch Öffentlichkeitsarbeit in der Region. Durch

den Förderverein haben Interessierte die Möglichkeit, einen Beitrag zum Erfolg der Einrichtung zu leisten.

- **(Wissenschaftlicher) Beirat:** Im Beirat sind Experten anzusiedeln, die sowohl dem Träger als auch dem Betreiber mit Rat und Tat zur Seite stehen. Für die inhaltliche Ausrichtung könnten sowohl Wissenschaftler wie auch Kulturbeauftragte berücksichtigt werden, für den betriebswirtschaftlichen Erfolg zudem Branchenexperten (z.B. aus der Freizeit- und Tourismuswirtschaft). Auch Geldgeber können über den Beirat einen gewissen Einfluss auf die Geschicke der Anlage ausüben.

Fazit

Die Gutachter empfehlen den Betrieb der Einrichtung eigenständig zu organisieren. Hierbei sollte eine gesellschaftsrechtliche Trennung zwischen Trägerschaft und Betrieb erfolgen. Für beide Organisationseinheiten bieten sich kommunale Betriebe und/oder Betriebe, die einen gemeinnützigen Unternehmenszweck verfolgen, an. So könnte die Trägerschaft z.B. beim kommunalen Eigenbetrieb KOE oder in einer Stiftung angesiedelt werden und der Betrieb durch einen Verein, eine gemeinnützige GmbH oder ebenfalls durch einen Kommunalbetrieb organisiert werden. Die damit verbundenen juristischen und steuerrechtlichen Aspekte sind durch Experten der jeweiligen Disziplinen zu beleuchten.³²

Eine derartige Organisationsform ermöglicht im Umsetzungsprozess, wie auch im späteren Betrieb, die breite Beteiligung unterschiedlicher Akteure. Als erster Schritt wäre zu empfehlen, diejenigen Akteure, die Ressourcen in die weitere Projektentwicklung einbringen können, in einem zweckgebundenen Konstrukt zu vereinen (z.B. Verein zur Förderung des MEZ in Rostock). Aus diesem Konstrukt kann ggf. der spätere Träger oder Betreiber erwachsen oder die Funktion als Förderverein bleibt dauerhaft erhalten.

³² Die Wahl der Rechtsform ist auch im Kontext steuerrechtlicher Aspekte zu sehen. Hierbei gilt: spezifische Abschreibungs- oder Steuermodelle sind mit Steuerberatern oder Wirtschaftsprüfern zu entwickeln.

Zusammenfassung der Wirtschaftlichkeit

Für die vergleichende Standortbewertung wurden im Kapitel Wirtschaftlichkeit die folgenden vier Bewertungskriterien herangezogen:

- Besuchsaufkommen
- Investive Zusatzkosten
- Wirtschaftlichkeitsvorausschau (Kosten-Erlös-Rechnung)
- Finanzierung und Förderrahmenbedingungen

Die Kapazitäts- und Flächenbedarfe wie auch die mögliche Organisationsform sind ebenfalls Gegenstand dieses Kapitels. Sie eignen sich jedoch nicht für die vergleichende Standortbewertung.

Die Bewertung anhand der Wirtschaftlichkeitskriterien führt zu folgendem Ergebnis (grün markiert sind besonders positive Ausprägungen im Sinne von Stärken, hellrot/apricot markiert sind Kriterien mit reduzierter Bewertung im Sinne von Schwächen):

Kriterium	Gewichtung	Max. Punkte	IGA Park		Stadthafen	
			Punkte	Punkte gew.	Punkte	Punkte gew.
Besuchsaufkommen	2	6	1	2	3	6
Investive Zusatzkosten	2	6	3	6	1	2
Wirtschaftlichkeitsvorausschau	2	6	1	2	3	6
Finanzierung und Förderrahmenbed.	1	3	1	1	3	3
Gesamt	-	21	6	11	10	17
Gesamt (%)	-	100%	-	52%	-	81%

Die Gewichtung der vier Kriterien begründet sich wie folgt:

- Direkt erfolgswirksame Kriterien sind die Besuchsprognose und die Wirtschaftlichkeitsvorausschau in Form einer Kosten-Erlös-Rechnung. Beide Kriterien haben eine komplexe Grundlage, auf der die Ergebnisse beruhen (Beispiel Wirtschaftlich-

keit: verschiedene Erlös- und Kostenpositionen, die je Standort unterschiedlich ausgeprägt sind). Diese beiden Kriterien wurden doppelt gewichtet (Gewichtungsfaktor 2).

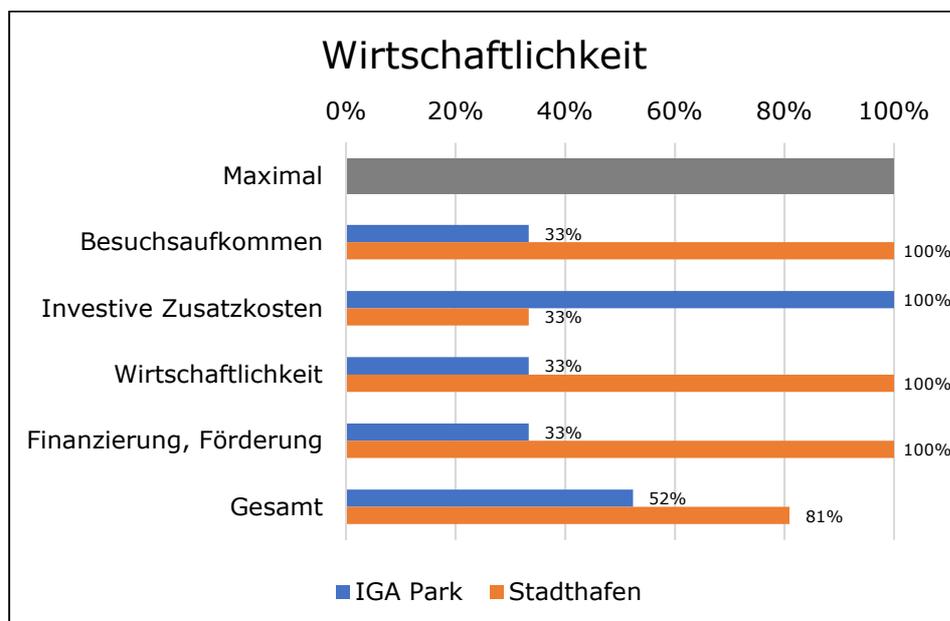
- Die Investitionskosten sind eine resultierende Planungskennzahl, die sich für die Standortbewertung weniger eignet. Über das MEZ hinaus ist je Standort jedoch mit unterschiedlichen zusätzlichen Kosten (investive Zusatzkosten) zu rechnen. Diese ergeben sich aus den divergierenden Standortvoraussetzungen zur Umsetzung eines Maritimen Erlebnisparks, bestehend aus MEZ, landseitig gestaltetem Außengelände und einem Museumshafen. Da dieser Aspekt in der öffentlichen Diskussion von hoher Bedeutung ist, wurde das diesbezügliche Kriterium ebenfalls doppelt gewichtet.
- Die Finanzierungsmöglichkeiten und Förderrahmenbedingungen können zum jetzigen Zeitpunkt nur grob überschlägig und auf Grundlage von Erfahrungswerten bezüglich der für die Förderung maßgeblichen Kriterien eingeschätzt werden. Als Kriterium für die Umsetzung des MEZ ist die Bedeutung hoch einzustufen und wäre doppelt zu gewichten. Da derzeit nur eine erste Grobeinschätzung vorgenommen werden kann, ist das Kriterium mit einfacher Gewichtung in die Bewertung eingeflossen (Gewichtungsfaktor 1).

Die Wirtschaftlichkeit fußt auf den standort- und marktbezogenen Erfolgsfaktoren. Hierbei gilt: je besser die Mikrostandortqualität und je besser die Marktrahmenbedingungen, desto besser sind auch die Erfolgskennzahlen der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Der Standort Stadthafen profitiert in diesem Zusammenhang von seinen Lagequalitäten und den hervorragenden Voraussetzungen, auf das für Rostock so wichtige touristische Nachfragepotenzial zuzugreifen. Dies begründet die deutlich höheren Besuchszahlen, vor allem aus dem Urlaubersmarkt, und das deutlich bessere operative Betriebsergebnis.

Die Eigenwirtschaftlichkeit des Projektes MEZ wurde anhand einer Kosten-Erlös-Rechnung prognostiziert. Aufgrund der höheren Besuchszahl und deutlich günstigeren Voraussetzungen für Zusatzangebote wie Shop und Gastronomie ist die Ertragskraft am Standort Stadthafen deutlich stärker als im IGA Park. Auch können im Stadthafen aufgrund der Größe und der damit verbundenen Attraktivität höhere Eintrittspreise durchgesetzt werden.

Am Standort Stadthafen kann das MEZ die laufenden Betriebskosten decken und erwirtschaftet einen zusätzlichen Deckungsbeitrag von rund 700.000 Euro pro (durchschnittlichem) Betriebsjahr. Im IGA Park ergibt sich aus dem laufenden Betrieb heraus ein (mittlerer) jährlicher Fehlbetrag in Höhe von 100.000 Euro. Insofern erreicht der Stadthafen bei den direkt erfolgsbezogenen Kriterien Besuchsaufkommen und Wirtschaftlichkeit die Höchstpunktzahl, die Bewertung des IGA Parks fällt aufgrund der deutlich schwächeren Ergebnisse entsprechend niedriger aus.

Die Grafik zeigt in der Zusammenfassung, welche prozentualen Anteile die beiden Standorte an der jeweils möglichen Gesamtpunktzahl erreichen.



Grafik: fwi hamburg 2017

Bezogen auf die Investitionskosten weist der Standort IGA Park Vorteile auf, da dort eine maritime Infrastruktur vorhanden ist. Im Stadthafen muss diese noch geschaffen werden, inklusive der damit verbundenen technischen Voraussetzungen für einen Museumshafen. Zudem müssen schwimmende Großexponate erst noch in den Stadthafen verholt werden, was wiederum Kosten verursacht. Am Standort Stadthafen ist dem Projekt MEZ zugute zu halten, dass es Bestandteil der Gesamtentwicklung Maritime Meile ist. Insofern ist

zu hinterfragen, ob die Kosten für die Gestaltung eines Maritimen Erlebnisparks allein dem Projekt MEZ angelastet werden dürfen. Die Bewertung des Kriteriums Investitionskosten fokussierte auf die investiven Zusatzkosten für das land- und wasserseitige Umfeld um das MEZ. Die infrastrukturellen und somit investitionsmindernden Gegebenheiten im IGA Park wurden entsprechend positiv gewertet.

Die Kosten für das Verholen des Traditionsschiffs werden derzeit grob überschlägig mit 3,7 Mio. Euro brutto beziffert. In der öffentlichen Diskussion ist dies ein gewichtiges Argument für den Verbleib des Traditionsschiffs im IGA Park und der damit verbundenen Ansiedlung des MEZ zur Stärkung und Weiterentwicklung dieses Standortes. Da das Projekt MEZ der Nukleus eines Maritimen Erlebnisparks sein wird (mit deutlich stärkerer Zugkraft und höheren Besuchszahlen als das Traditionsschiff), sollte die Betrachtungsweise vielmehr umgekehrt sein. D.h., es gilt den für das MEZ bestmöglichen Standort, mit den größten Effekten für Rostock und die Region, zu identifizieren. In der Konsequenz daraus ist zu empfehlen, diesen Standort als Maritimes Zentrum (Erlebnispark) zu entwickeln mit Außengelände und Museumshafen. Nicht der derzeitige Standort des Traditionsschiffs sollte Ausgangspunkt der Überlegungen sein, sondern der Standort, der für eine maritim-touristische Attraktion am besten geeignet ist.

Die öffentliche Diskussion wird insofern politisch und ideologisch geführt. Mit der vorliegenden Studie ist eine sachliche Diskussionsgrundlage geschaffen. Ein Blick auf die Erfolgsprognose zeigt, dass die Ertragskraft je Standort deutliche Unterschiede aufweist. Einem jährlichen Fehlbetrag von rund 100.000 Euro im IGA Park steht ein positives Betriebsergebnis von gut 700.000 Euro im Stadthafen gegenüber. D.h. alleine aus dem operativen Betrieb heraus resultiert eine Differenz von 800.000 Euro pro Jahr. In Relation zu 3,7 Mio. Euro Zusatzkosten für das Verholen des Traditionsschiffs inklusive Infrastruktur im Anlegebereich bedeutet dies, dass sich die Mehrkosten im fünften Betriebsjahr amortisieren. Bisher nicht quantifiziert sind die zusätzlichen regionalökonomischen Effekte. Deren Umfang wird u.a. bestimmt durch das Besuchsaufkommen, die Umsatz- und Beschäftigungswirkung wie auch der Bezug von Waren und Dienstleistungen in Zusammenhang mit dem Betrieb des MEZ. Hier ist davon auszugehen, dass die Effekte im Vergleich zur Eigenwirtschaftlichkeit um ein Vielfaches höher liegen werden, was die wirtschaftli-

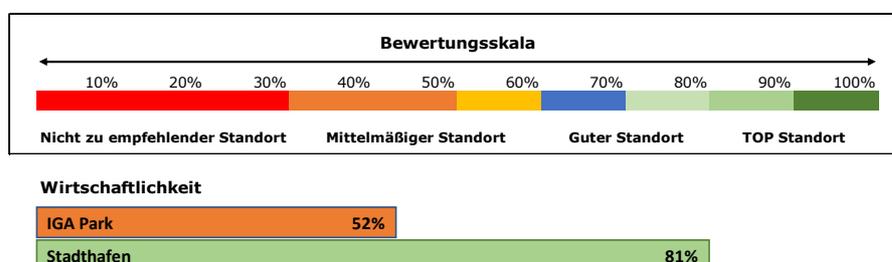
che Gesamtbewertung beider Standorte noch deutlicher voneinander abgrenzen wird.

Aus unserer Sicht werden sich die investiven Zusatzkosten für die Verlagerung des Traditionsschiffs bereits nach ein bis zwei Jahren amortisieren, wenn die regionalökonomischen Effekte in der Gesamtbewertung berücksichtigt werden.

An beiden Standorten wird die Erstinvestition zur Herstellung des MEZ vollständig (IGA Park) oder überwiegend (Stadthafen) aus öffentlichen Fördermitteln bereitgestellt werden müssen. Aufgrund der unterschiedlichen Standortvoraussetzungen ergibt sich für den IGA Park eine kleinere Anlagenkonfiguration mit einem empfohlenen Investitionsvolumen von ca. 13,8 Mio. Euro. Am Standort Stadthafen können die Marktpotenziale mit einer größeren Attraktion deutlich besser genutzt werden. Dafür bedarf es einer Investition von rund 28,0 Mio. Euro. Trotz des höheren Investitionsbedarfes erachten wir die Förderrahmenbedingungen am Standort Stadthafen für besser, da die relevanten Kriterien einer Fördermittelzuwendung (wie u.a. Effekte für Stadt und Region, Tragfähigkeit) dafürsprechen.

In der Standortdiskussion sollte daher berücksichtigt werden, dass das Projekt MEZ von einer hohen Förderquote abhängt. Die Ergebnisse der vorliegenden Studie sprechen dafür, dass die Voraussetzungen hierfür am Standort Stadthafen deutlich besser sind. Mit einer Standortentscheidung für den IGA Park wäre die Umsetzungswahrscheinlichkeit niedriger.

In Summe erreicht der Standort IGA Park 52 %, der Standort Stadthafen 81 % der möglichen Punkte.



Grafik: fwi hamburg 2017

7. Konzeptrelevante Standortbewertung

Das Konzept ist in unmittelbarem Zusammenhang zu den Mikro- und Makrostandortgegebenheiten zu sehen. So werden Konzepte oftmals aus dem Standort heraus („Genius Loci“ – Geist des Ortes), d.h. aus der Standorthistorie und dem Standortcharakter, entwickelt. Dieser Aspekt wurde im Rahmen der Mikrostandortbewertung durch das Kriterium Glaubwürdigkeit/Authentizität berücksichtigt.

Die Gegebenheiten des Makrostandortes sind ebenfalls zu beachten. Bezogen auf das Marktgebiet des MEZ zeigte sich, dass dem touristischen Markt eine hohe Bedeutung beizumessen ist. Insofern muss das Konzept auf die direkte Ansprache des Quellmarktes Touristen ausgerichtet sein.

Im Rahmen eines iterativen Prozesses war es Gegenstand der vorliegenden Studie, die Machbarkeit des Projektes MEZ in Verbindung mit einer vergleichenden Bewertung der beiden potenziellen Projektstandorte IGA Park und Stadthafen zu analysieren. Begleitend hierzu wurde das inhaltliche Konzept für das MEZ konkretisiert. Die fortlaufende Konzeptausarbeitung wurde, wie alle Arbeitsschritte dieser Machbarkeitsstudie, in regelmäßigen Treffen mit der Lenkungsgruppe des Auftraggebers abgestimmt. U.a. wurde in der Anlaufphase der Beratung ein Konzept-Workshop durchgeführt, um die konzeptionellen Leitlinien (siehe hierzu Kapitel 3) festzulegen. Auch die Auswahl von nationalen und internationalen Benchmarks war Gegenstand dieses Konzept-Workshops.

Wir verweisen an dieser Stelle auf das durch Impuls-Design entwickelte Konzept, das in einem separaten Berichtsband (Teil 2 der Machbarkeitsstudie) dokumentiert ist. Dieses Konzept wird anhand der folgenden Kriterien an beiden potenziellen Projektstandorten gespiegelt, um analog zur bisherigen Vorgehensweise eine vergleichende und konzeptbezogene Standortbewertung durchzuführen:

- Standort-Konzept-Bezug – Alleinstellung
- Wirkung des Gesamtensembles (unter Einbindung des Umfelds) als maritimes Kompetenzzentrum
- Städtebauliche Relevanz – Strahlkraft

- Rahmenbedingungen für Zusatzangebote wie Gastronomie und Shop
- Best Practice Vergleich

Standort-Konzept-Bezug – Alleinstellung (Gewichtungsfaktor 2)

Die Profilbildung mit hoher Alleinstellung (und die damit verbundene notwendige Glaubwürdigkeit im Standort-Konzept-Kontext) ist für die Entwicklung einer erfolgreichen Erlebnispositionierung von immenser Bedeutung. Dabei erweisen sich Themen als überlegen, die aus dem Standort der geplanten Freizeitanlage heraus entwickelt werden. Der „Genius Loci“ (Geist des Ortes) ist daher eine wesentliche Basis für die Erlebniskompetenz des MEZ.

Die Frage muss also lauten: Welcher Standort kann das maritime Erbe (historisch betrachtet), aber auch die aktuellen und zukünftigen maritimen Bezüge und Kompetenzen der Hansestadt Rostock am besten präsentieren? Diese Fragestellung liegt der Bewertung des Kriteriums „Standort-Konzept-Bezug (Alleinstellung)“ zugrunde. Hierzu ein kurzer Exkurs, der den Bewertungsansatz verdeutlicht:

- Rostock feiert im kommenden Jahr 2018 sein 800jähriges Stadtjubiläum. Die Siedlungsgründung steht in direktem Zusammenhang mit der Lage an der Warnow und der dort gegebenen günstigen Situation, einen schiffbaren Hafen anzulegen. Noch im selben Jahrhundert der Stadtgründung wurde Rostock Mitglied im Städtebund der Hanse, was die weitere Entwicklung Rostocks maßgeblich prägte.
- Handel, Hafen und Seefahrt sind untrennbar mit der Stadtentwicklung und -geschichte verbunden. Der zum historischen Stadtkern zugehörige Hafen beförderte die Entwicklung der Hansestadt Rostock zum Wirtschaftszentrum Mecklenburg-Vorpommerns.
- Die maritime Wirtschaft ist auch heute und zukünftig von enormer Bedeutung: Rostock als bedeutender Ostseehafen für Fähr- und Kreuzfahrtschiffe sowie maritimer Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort.

Dieser Spannungsbogen stellt den Hintergrund für die Anlagenpositionierung, das Besucherlebnis sowie das verbindende Element der

Ausstellungspräsentation dar. Der Bezug zur breiten Palette maritimer, standortbezogener Themen- und Kompetenzfelder ist hierbei Prämisse für sämtliche Erlebnisstationen.

Der konsequente Standort-Konzept-Bezug ist ein wichtiger Erfolgsfaktor, dem mit der nachfolgenden Bewertung Rechnung getragen wird. Er sorgt für ein markantes Profil mit hoher Alleinstellung, wodurch das MEZ nur am gewählten Standort in Rostock authentisch – und somit einmalig und schwer kopierbar – ist.

Bewertungskriterium STANDORT-KONZEPT-BEZUG – ALLEINSTELLUNG - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Seit 1970 Liegeplatz des Traditionsschiffs mit Schiffbaumuseum, seit 2003 einzig verbliebender Standort des Schiffbau-/Schiffahrtsmuseums - Aufwertung durch IGA 2003 mit Schaffung des Bereiches Pier - Nähe zu Warnemünde und Überseehafen, Blickbeziehungen zum Überseehafen vorhanden - Im Kontext der Stadthistorie und in Bezug auf den Genius Loci relativ kurze maritime Vergangenheit 	<ul style="list-style-type: none"> - Der Stadthafen ist untrennbar mit der Gründung und Entwicklung Rostocks als Hanse- und Hafenstadt verbunden. Er ist der geschichtsträchtigste maritime und somit gleichzeitig logische Standort für eine Attraktion, die das maritime Erbe präsentieren soll - Altstadt und Stadthafen als historisches Gesamtensemble - Aus dem Standort heraus können Themen, Inhalte und Geschichten entwickelt werden
Punkte: 1 Gewichtet (2 x 1 =) 2	Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6
Begründung	
<p>Der maritim-historische Bezug ist festzumachen an der Verholung des Traditionsschiffs und dessen Nutzung als Museumsschiff seit dem Jahr 1970. Durch die IGA wurde der Standort aufgewertet. Im direkten Vergleich mit dem Stadthafen ist der Standort deutlich weniger geschichtsträchtig und ermöglicht keine umfangreiche Verknüpfung des Konzeptes mit (mikro-)standortspezifischen Themen.</p>	<p>Die gesamte Stadtentwicklung und die damit verbundenen maritimen Themen sind untrennbar mit dem Standort verbunden. An keinem anderen Standort können das maritime Erbe und die maritimen, standortbezogenen Themen glaubwürdiger präsentiert werden. Stadthafen als der Standort mit konsequentem Standort-Konzept-Bezug, aus dem heraus spezifische Themen generiert werden können.</p>

Wirkung des Gesamtensembles (unter Einbindung des Umfelds) als maritimes Kompetenzzentrum (Gewichtungsfaktor 2)

Im Spektrum der maritimen Museen und Attraktionen wird mit dem MEZ der Anspruch verbunden, die am Standort Rostock glaubwürdigen – weil authentischen – Themen umfassend zu präsentieren. Durch die konsequente Abdeckung des Leitthemas, die Darstellung aller für Rostock relevanten maritimen Bezüge, wird das MEZ zum Kompetenzzentrum bezogen auf sein Leitthema.

Das Konzept sieht diesbezüglich eine Kombination aus landseitiger Attraktion (MEZ) und maritim gestalteten Umfeld/Außenbereich vor. Das Umfeld soll im Wesentlichen geprägt sein durch maritime Großexponate, land- und wasserseitig (z.B. Kräne und schwimmende Exponate). In diesem Kontext sind auch die vorhandenen Museumschiffe, wie insbesondere das Traditionsschiff, zu erwähnen. Erst durch die Schaffung eines land- und wasserseitigen Gesamtensembles mit historischen Schiffen und Großexponaten wird sich das MEZ als maritimes Kompetenzzentrum etablieren können.

Der zukünftige Standort des Traditionsschiffs und weiterer maritimer Großexponate wird im September 2017 durch einen Bürgerentscheid geklärt. Aus heutiger Sicht können diese Exponate somit keinem der beiden Standorte als gegeben zugeordnet werden. Aus konzeptioneller Sicht gelten die folgenden Anforderungen:

- Nur durch einen Standortverbund aus gebäudegebundener Präsentation und der für Rostock wesentlichen Großexponate (insb. Traditionsschiff) kann die maritime Geschichte umfassend, attraktiv und mit den notwendigen inhaltlichen Bezügen präsentiert werden.³³
- Die Etablierung eines maritimen Kompetenzzentrums bedingt ein Gesamtensemble bestehend aus dem MEZ und maritimen Umfeld/Außengelände. Museumsschiffen ist hier eine besonders hohe Bedeutung beizumessen.

³³ Bereits im Jahr 1990 beschloss die Rostocker Bürgerschaft, die damals bestehenden maritimen Museen – Schiffbaumuseum im IGA Park und Schifffahrtsmuseum in der Innenstadt, an einem gemeinsamen Standort am Wasser zusammenzuführen. Dies erfolgte im Zuge der IGA 2003. Es ist somit auch der politische Wille, dass die maritime Präsentation an einem Standort konzentriert wird.

- Die mit dem Projekt MEZ beabsichtigte Strahl- und Zugkraft kann nur durch eine Konzentration der maritimen Attraktion bestmöglich erreicht werden.

Die vergleichende Standortbewertung zielt darauf ab, die Wirkung eines Gesamtensembles standortbezogen zu bewerten, d.h. zu bewerten, an welchem Standort die Gesamtpräsentation die größte Wirkung entfalten kann. Im Fokus stehen somit die Effekte für die Hansestadt Rostock/die Region und nicht die Auswirkungen auf einen der beiden potenziellen Projektstandorte.

Bewertungskriterium WIRKUNG DES GESAMTENSEMBLES (UNTER EINBINDUNG DES UMFELDS) ALS MARITIMES KOMPETENZZENTRUM - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Sehr gute infrastrukturelle Voraussetzungen für eine land- und wasserseitige Gesamtpräsentation - Limitierende Mikrostandorteseigenschaften (vgl. hierzu Kapitel 4) - Im Vergleich geringere überregionale Strahlkraft (vgl. hierzu Kapitel 5 und 6) - Im Vergleich geringerer touristischer Etablierungsgrad und geringere touristische Zugkraft - Reduzierte Wirkung als Kompetenzzentrum und somit geringere Effekte für die Hansestadt Rostock und die Region 	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastrukturelle Aufwertung und Ertüchtigung erforderlich, grundsätzliche Rahmenbedingungen sind vorhanden (vgl. hierzu nachfolgende Anmerkungen) - Sehr gute Mikrostandortqualität (vgl. hierzu Kapitel 4) - Gesamtensemble kann am Standort hohe Strahl-/Zugkraft entfalten - Touristischer Standort mit Potenzial zum touristischen Hot Spot Rostocks - Beste Voraussetzungen zur Etablierung eines maritimen Kompetenzzentrums mit hoher Wirkungskraft für Rostock und die Region
Punkte: 2 Gewichtet (2 x 2 =) 4	Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6
Begründung	
<p>Der IGA Park punktet vor allem durch seine hervorragenden infrastrukturellen Konditionen. Das MEZ kann in das bestehende Gesamtensemble integriert werden. Aufgrund der limitierenden Standortfaktoren ist das Konzept in seiner Wirkung begrenzt.</p>	<p>Die infrastrukturellen Voraussetzungen müssen noch geschaffen werden, was ein Kostenfaktor ist, der in der Wirtschaftlichkeit berücksichtigt wurde. Im Kontext dieses Kriteriums kann der Standort für Rostock und die Region die größtmögliche Wirkung entfalten.</p>

Anmerkung

Im Rahmen unserer Erhebungen vor Ort (wie u.a. Expertengespräche) wurden widersprüchliche Aussagen getroffen, was die Aufnahmefähigkeit des Stadthafens für schwimmende Großexponate betrifft. Bei kritischer Betrachtung wird davon ausgegangen, dass am Standort Stadthafen keine Möglichkeit besteht, sämtliche Groß- und Freiluftexponate, die heute im IGA Park präsentiert werden, aufzunehmen. Folglich könnte eine Verlegung des Traditionsschiffes in den Stadthafen dazu führen, dass die heute in ihrer Gesamtheit im IGA Park gezeigten Ausstellungsstücke getrennt würden. In dem Fall wäre der weitere Umgang mit den Exponaten zu klären. Insgesamt fehlt derzeit eine belastbare Bewertungsgrundlage.

In diesem Zusammenhang zu beachten ist die planerische Zielstellung der Hansestadt Rostock, im Stadthafen zukünftig einen Anlegeplatz mit Terminal für kleine Kreuzfahrtschiffe zu schaffen. Dies steht der Entwicklung des MEZ nicht entgegen, hat aber Einfluss auf die Entwicklung im zentralen Stadthafenbereich.

In der Bewertung gehen wir davon aus, dass die wesentlichen Großexponate, wie insbesondere das Traditionsschiff, in den Stadthafen verholt werden können. Sollte die weitere Projektentwicklung zeigen, dass dies nicht möglich ist, so wäre dieses Kriterium neu zu bewerten. Unstrittig ist aus Sicht der Gutachter, dass am Standort Stadthafen eine deutlich größere Wirkung des Gesamtensembles für die Hansestadt Rostock und die Region erreicht wird, was maßgeblich ist für die Bewertung.

Städtebauliche Relevanz – Strahlkraft (Gewichtungsfaktor 2)

Ziel ist es, das MEZ als überregional wirksame Top-Attraktion mit hoher Strahlkraft und Leuchtturmfunktion für die Hansestadt Rostock, die Region und das Land Mecklenburg-Vorpommern zu etablieren. Dies bedingt eine enorme Attraktionswirkung, zu der auch die Architektur des Gebäudes und das gesamte Design zählen.

Standorte sind grundsätzlich von unterschiedlicher städtebaulicher Relevanz. Je sichtbarer und stadtbildprägender ein Standort ist, desto größer ist seine städtebauliche Relevanz.

Mit dem MEZ ist für die Hansestadt Rostock die Chance verbunden, ein neues, Aufsehen erregendes und stadtbildprägendes Gebäude zu realisieren. Architektur ist in diesem Kontext eine eigene und nicht unwesentliche Besuchsmotivation. Vor allem im Bereich der Freizeitanlagen kann über die Architektur eine hohe Außenwirkung mit positiven Effekten für das Stadtmarketing erreicht werden. Ein international bekanntes Beispiel hierfür sind die Guggenheim Museen, bei denen Hülle und Inneres zu einem Gesamtkunstwerk verschmelzen. Die diesbezüglichen Effekte werden daher auch als „Guggenheim-Effekt“ bezeichnet. Als singuläres Beispiel kann auf das Guggenheim Museum in Bilbao verwiesen werden.

Gegenstand dieses Kriteriums ist es daher, die städtebauliche Relevanz in der Gegenüberstellung der beiden potenziellen Projektstandorte zu bewerten.

Bewertungskriterium STÄDTEBAULICHE RELEVANZ – STRAHLKRAFT - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Dezentraler Standort mit geringer Sichtbarkeit und Wahrnehmung im städtebaulichen Kontext - Hohe gestalterische Freiheiten können unterstellt werden; Bedarf eines von weitem sichtbaren Landmark, z.B. in Form eines Turmes - Geringe städtebauliche Relevanz 	<ul style="list-style-type: none"> - Zentraler Standort mit hoher Sichtbarkeit und Wahrnehmung - MEZ würde fester Bestandteil des historischen Stadtbildes; damit verbunden ist zugleich der Bedarf einer harmonischen Einbettung - Städtebauliche Vorgaben könnten stärkeren Einfluss auf die Gestaltungsfreiheit nehmen - Hohe Bedeutung für die Stadtentwicklung und den Städtebau
Punkte: 1 Gewichtet (2 x 1 =) 2	Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6
Begründung	
<p>Mit der geringeren städtebaulichen Relevanz ist zugleich die Chance verbunden, gestalterische Freiheiten zu nutzen, um über eine spektakuläre Architektur Zugkraft zu entfalten. Hiermit wäre der Bedarf verbunden, einen von weitem sichtbaren Landmark zu schaffen, wie z.B. einen begehbaren Aussichts-</p>	<p>Standort mit sehr hoher städtebaulicher Relevanz. Hierbei bietet die Attraktion bestmögliche Voraussetzungen, um positive Akzente für das Stadtmarketing zu setzen. Auf jeder zukünftigen Ansicht des historischen Stadtbildes würde das MEZ als herausragendes Element</p>

<p>turm, der als Schiffsschornstein ausgeprägt sein könnte. Die standortgegebene städtebauliche Relevanz ist im Vergleich zum Stadthafen deutlich reduziert.</p>	<p>sichtbar sein. Für die städtebauliche Entwicklung ist das MEZ als touristisches Zentrum im Stadthafen von besonderer Relevanz.</p>
--	---

Rahmenbedingungen für Zusatzangebote wie Gastronomie und Shop (Gewichtungsfaktor 2)

Das Konzept für das MEZ sieht neben den Ausstellungsbereichen diverse Zusatzangebote vor, wie sie für derartige Anlagen typisch sind. Hierzu zählen Veranstaltungsbereich, Gastronomie und Shop.

Alle drei Zusatzangebote können als eigene Profitcenter betrieben werden. Somit bietet sich neben dem Eigenbetrieb auch die Möglichkeit eines Fremdbetriebes durch einen Pächter. Für einen wirtschaftlichen Betrieb ist es erforderlich, dass Shop und Gastronomie frei zugänglich sind, d.h. diese auch durch Gäste, die keinen Eintritt bezahlen, zugänglich sind. Die Frequenz am Standort ist daher für die Angebote ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Gastronomie in Freizeitanlagen ist längst nicht mehr nur auf die Bedarfe der Ausstellungsbesucher reduziert. Zahlreiche Beispiele (wie u.a. das Restaurant Nord im Europäischen Hansemuseum) belegen, dass sich die Gastronomie eigenständig positionieren und auch nach Schließung der Ausstellung als Szene-Gastronomie funktionieren kann.

Auch für das Veranstaltungswesen und das Vermieten von Räumen für Tagungen und Seminare ist ein attraktiver und zentral gelegener Standort vorteilhaft.

Gegenstand dieses Kriteriums ist somit die vergleichende Standortbewertung bezogen auf die frei zugänglichen Angebotsbestandteile (Shop und Gastronomie) und das Veranstaltungswesen.

Bewertungskriterium RAHMENBEDINGUNGEN FÜR ZUSATZANGEBOTE WIE GASTRONOMIE UND SHOP - Gewichtungsfaktor 2 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Dezentraler Standort mit mäßigem Frequenzaufkommen - Fokus auf endogenen Frequenzen, d.h. Frequenzen, die das MEZ selbst (aus sich heraus) generiert - Geringes Potenzial an Spontanbesuchern 	<ul style="list-style-type: none"> - Zentraler Standort mit hohen Frequenzen im Standortumfeld - Auf exogene Frequenzen kann in hohem Maße zugegriffen werden - Hohes Potenzial an Spontanbesuchern
Punkte: 1 Gewichtet (2 x 1 =) 2	Punkte: 3 Gewichtet (2 x 3 =) 6
Begründung	
<p>Die frei zugänglichen Angebote müssten primär an den Gästen des MEZ partizipieren.</p> <p>Die Verpachtung der Gastronomie ist somit schwieriger bzw. müsste zu günstigen Konditionen erfolgen, um einen Pächter für den Standort zu gewinnen.</p> <p>Als Special Location bietet eine herausragende Attraktion verbunden mit den Standortqualitäten Potenzial. Zu beachten sind zugleich die restriktiven Standortfaktoren wie u.a. dezentrale Lage.</p>	<p>Frei zugängliche Angebote können neben den Besuchern des MEZ auf die hohen Frequenzen im Standortumfeld zugreifen.</p> <p>Attraktiver Standort für Pächter, sowohl für den Shop als auch die Gastronomie.</p> <p>Gute Voraussetzungen zur Etablierung eines umfassenden Veranstaltungswesens inklusive der Vermietung von Räumen an Privat- und Firmengruppen für Feiern, Feste, Seminare, Tagungen, etc.</p>

Best Practice Vergleich (Gewichtungsfaktor 1)

Gegenstand der Grobkonzeption ist eine Benchmark- und Best Practice Analyse. Hierbei wurden nationale und internationale Referenzanlagen beleuchtet, um Erfolgsfaktoren für das MEZ abzuleiten (vgl. hierzu Teil 2 der vorliegenden Studie von Impuls-Design).

Das Benchmarking lieferte folgende wesentlichen Anforderungen an eine maritime Attraktion:

- Einen Standort, der in ein attraktives touristisches Angebot eingebettet ist
- Eine strikte authentische Geschichte (Ausstellungsdrehbuch) mit starkem Standortbezug
- Eine passende Mischung aus historischen Exponaten, interaktiven Erlebnissen und spannenden Inszenierungen
- Ein gelungenes Zusammenspiel von Innen und Außen – Schiffe, Großexponate, Spaß und Spannung, Plaza, Aussichtsplattform o.ä.
- Überschneidungen aus frei zugängiger „Plaza“ (mit öffentlichen Bereichen wie z.B. Gastronomie und Shop) und entgeltpflichtigen Bereichen (Attraktionsbereich, Ausstellung)

Die Bewertung zielt darauf ab, die Standorte mit den nationalen und internationalen Best Practice Beispielen und deren standortbezogenen Erfolgsfaktoren abzugleichen.

Bewertungskriterium BEST PRACTICE VERGLEICH - Gewichtungsfaktor 1 -	
IGA Park	Stadthafen
<ul style="list-style-type: none"> - Wenig touristisches Angebot - Kein Standort mit authentischer thematischer Geschichte - Bereits bestehende Infrastruktur für ein Zusammenspiel von Innen und Außen – Schiffe, Großexponate, Spaß und Spannung, Plaza, Aussichtsplattform o.ä. - Plaza-Bereich durch geringes sonstiges touristisches Angebot schwer realisierbar - Aussichtsplattform o.ä., um Strahlkraft zu entwickeln 	<ul style="list-style-type: none"> - Hohes touristisches Potenzial - Sich entwickelnder historischer Hafenstandort - Authentische thematische Standortbezüge sind vorhanden - Entwicklung des Areals bietet Chancen für attraktives Gesamtensemble - Zusammenspiel aus Innen und Außen, aus frei zugängigen und Zahlbereichen umsetzbar
Punkte: 2 Gewichtet (1 x 2 =) 2	Punkte: 3 Gewichtet (1 x 3 =) 3

Begründung	
<p>Standort verfügt über keinen authentischen historisch-thematischen Bezug. Eine strikte authentische Geschichte mit starkem Standortbezug wird hier schwer zu realisieren sein.</p> <p>Für eine gelungene Mischung aus historischen Exponaten, interaktiven Erlebnissen und spannenden Inszenierungen bietet das IGA-Gelände gute Bedingungen.</p> <p>Das bereits genutzte Areal für Schiffe und Großexponate kann ausgebaut und reattraktiviert werden.</p> <p>Flächen für Angebote, die Spaß und Spannung versprechen, sind verfügbar. Eine Aussichtsplattform o.ä. müsste neu geplant werden.</p>	<p>Standort entspricht den Best Practice-Standorten, die Teil von sich neu entwickelnden, historischen Hafenbereichen waren.</p> <p>Strikte authentische Geschichte mit starkem Standortbezug umsetzbar.</p> <p>Planung des Gesamtensembles MEZ im Stadthafen kann sowohl für die Präsentation historischer Exponate erfolgen, als auch für attraktive interaktive Erlebnisse. Spannende Inszenierungen und attraktive Aussichtspunkte können Einfluss auf die Entwicklung des Areals und die Architektur nehmen.</p> <p>Insgesamt wäre das Zusammenspiel aus Innen und Außen, aus freizugängigen und Zahlbereichen, eine Anforderung an die stadtplanerische Entwicklung des Areals.</p>

Zusammenfassung der konzeptrelevanten Standortbewertung

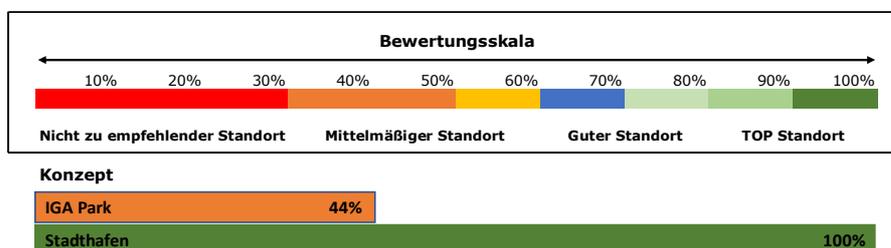
Das MEZ soll das maritime Erbe (historische Betrachtung), aber auch die aktuellen und zukünftigen maritimen Bezüge und Kompetenzen der Hansestadt Rostock einem breiten Publikum präsentieren. Es soll ein Besuchermagnet mit Strahlkraft über Rostock hinaus werden. Ein wichtiger Erfolgsfaktor hierfür ist die Authentizität des Standortes. Ein erfolgreiches Zentrum braucht eine starke und glaubwürdige Geschichte mit Alleinstellungscharakter an einem eben solchen Standort.

Das IGA-Gelände verfügt über Blickbeziehungen zum Überseehafen, der Neptunwerft und dem Fähranleger, allerdings steht es in keinem direkten Bezug zu diesen Orten. Der Stadthafen liegt in der Bewertung vor dem IGA-Gelände, weil Touristen und Nicht-Rostocker dort leichter thematisch-historische Bezüge zum maritimen Erbe der Hansestadt Rostock herstellen können. Gegenüber dem IGA Park wirkt der Stadthafen insgesamt authentischer und glaubwürdiger.

Die Bewertung anhand der konzeptrelevanten Kriterien führt zu folgendem Ergebnis (grün markiert sind besonders positive Ausprägungen im Sinne von Stärken, hellrot/apricot markiert sind Kriterien mit reduzierter Bewertung im Sinne von Schwächen):

Kriterium	Gewichtung	Max. Punkte	IGA Park		Stadthafen	
			Punkte	Punkte gew.	Punkte	Punkte gew.
Standort-Konzept-Bezug – Alleinstellung	2	6	1	2	3	6
Wirkung d. Gesamtensembles als maritimes Kompetenzz.	2	6	2	4	3	6
Städtebauliche Relevanz – Strahlkraft	2	6	1	2	3	6
Rahmenbedingungen für Zusatzangebote (wie z.B. Shop)	2	6	1	2	3	6
Best Practice Vergleich	1	3	2	2	3	3
Gesamt	-	27	7	12	15	27
Gesamt (%)	-	100%	-	44%	-	100%

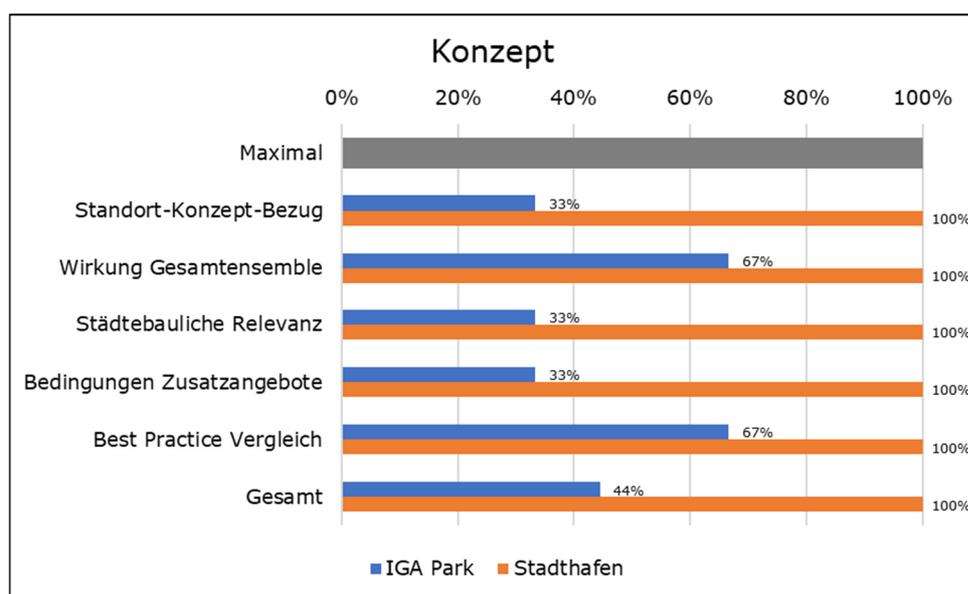
In Summe erreicht der Standort IGA Park 44 %, der Standort Stadthafen 100 % der möglichen Punkte.



Grafik: fwi hamburg, 2017

Alle in der Benchmark-Analyse betrachteten Anlagen haben eines gemein: sie sind Teil einer stadtplanerischen und touristischen Belebung eines vormals wenig entwickelten Hafensareals. Zwar setzen die Projekte sehr unterschiedliche Schwerpunkte (vgl. hierzu Benchmark-Analyse von Impuls-Design), aber sie sind zumeist eingebunden in eine umfangreiche Entwicklung von Freizeit- und Tourismusangeboten im Umfeld.

Die Grafik fasst die Bewertung der fünf konzeptrelevanten Standortkriterien zusammen.



Grafik: fwi hamburg, 2017

8. Zusammenfassung der Ergebnisse, Standortempfehlung und weiteres Vorgehen

Für die vergleichende Standortbewertung wurden in Summe 36 Kriterien in den folgenden vier Kriterienblöcken herangezogen:

- Mikrostandort (20 Einzelkriterien; Gewichtung 40 %)
- Makrostandort (7 Einzelkriterien; Gewichtung 20 %)
- Wirtschaftlichkeit (4 Einzelkriterien; Gewichtung 20 %)
- Konzept (5 Einzelkriterien; Gewichtung 20 %)

Aufgrund der unterschiedlichen Anzahl an Einzelkriterien je Kriterienblock (z.B. Mikrostandort mit 20 von 36 Einzelkriterien), wurden die einzelnen Blöcke wie oben angegeben gewichtet. So wird die Dominanz eines Kriterienblocks aufgrund einer hohen Anzahl an Einzelkriterien und umgekehrt ausgeglichen. Dies ist sinnvoll, da beispielsweise die Wirtschaftlichkeit nicht geringer einzuschätzen ist als die Mikrostandortqualität. Ins Gesamtergebnis würde die Wirtschaftlichkeit jedoch nur mit vier von 36 Einzelkriterien (ca. 11 % Anteil) einfließen. Durch die Gewichtung dieses Kriterienblocks mit 20 % wird der Einfluss auf die Gesamtbewertung angepasst.

Die vergleichende Standortbewertung führt zu folgendem Ergebnis:

Standort IGA Park

- 111 der möglichen 183 Punkte (= 100 %) werden erreicht. Dies entspricht einer Quote von 60,7 %
- Bei Gewichtung der vier Kriterienblöcke verschlechtert sich das Ergebnis auf 58,6 %

Standort Stadthafen

- 153 der möglichen 183 Punkte (= 100 %) werden erreicht. Dies entspricht einer Quote von 83,6 %
- Bei Gewichtung der vier Kriterienblöcke verändert sich das Ergebnis nur marginal auf 83,4 %

Die nachfolgende Tabelle zeigt das nicht gewichtete wie auch das gewichtete Gesamtergebnis.

Ergebnis der vergleichenden Standortbewertung (prozentualer Anteil an der möglichen Gesamtpunktzahl = 100 %)					
Kriterien- block	Gewich- tung	IGA Park		Stadthafen	
		Ergebnis <u>ohne</u> Gewich- tung	Ergebnis <u>mit</u> Ge- wichtung	Ergebnis <u>ohne</u> Gewich- tung	Ergebnis <u>mit</u> Ge- wichtung
Mikro- standort	40 %	65 %	26 %	85 %	34 %
Makro- standort	20 %	67 %	+ 13 %	67 %	+ 13 %
Wirtschaft- lichkeit	20 %	52 %	+ 11%	81 %	+ 16 %
Konzept	20 %	44 %	+ 9 %	100 %	+ 20 %
Gesamt	100 %	61 %	= 59 %	84 %	= 83 %

Quelle: eigene Bewertungen und Berechnungen

Die vergleichende Standortbewertung basiert auf einem umfassenden Ansatz mit 36 Einzelkriterien. Dadurch zeichnet sich ein feingliedriges Stärken-Schwächen-Profil ab. In Summe erreicht der Standort Stadthafen ein deutlich besseres Ergebnis, mit einem Unterschied von 23 bzw. 24 Prozentpunkten im Vergleich zum Stadthafen.

Die Gutachter empfehlen daher den Standort Stadthafen zur Umsetzung des Projektes MEZ. Er erreicht eine deutlich bessere Gesamtbewertung als der Standort IGA Park, sodass die Standortempfehlung als eindeutig zu bezeichnen ist.

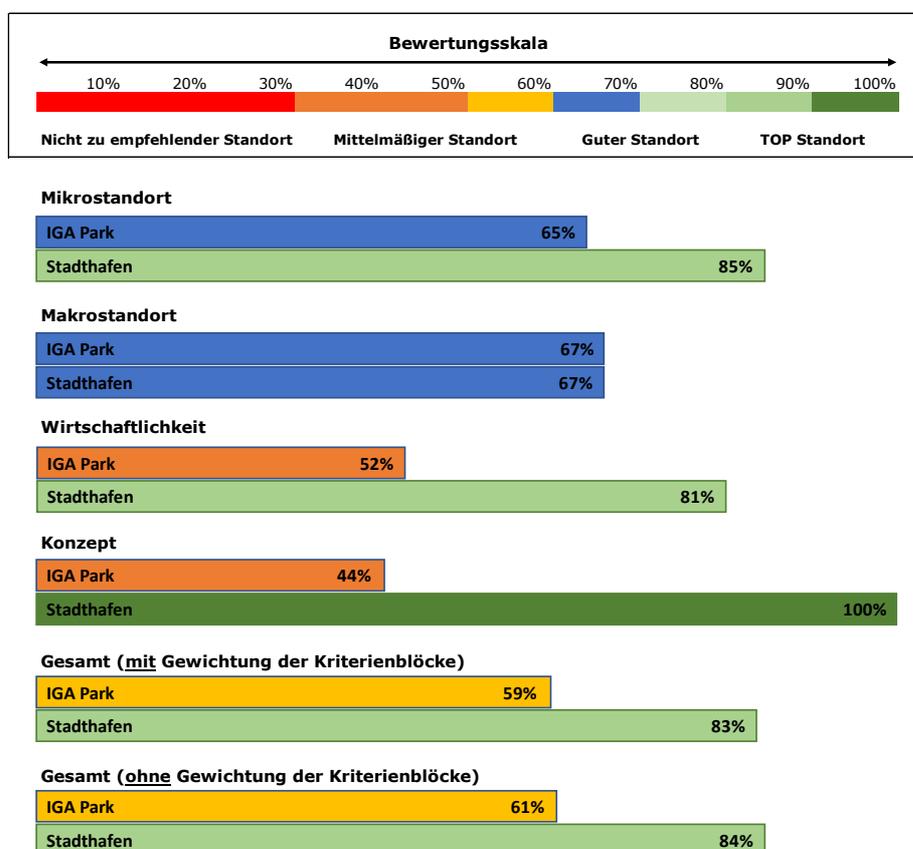
Mit der Standortempfehlung sind die folgenden Feststellungen verbunden:

- Die angewandten Kriterien sind als allgemeine Erfolgsfaktoren für Freizeitanlagen zu verstehen. Die Standortempfehlung ist somit unabhängig von der letztendlichen Detailkonzeption wie auch der letztendlich gewählten Anlagenform.

Auch für ein klassisches Museum ist der Stadthafen der besser geeignete Standort. Wir empfehlen die Umsetzung einer modernen und erlebnisorientierten Freizeitattraktion, wie sie Gegenstand der vorliegenden Studie ist.

- Die Standortempfehlung zielt zunächst auf die Umsetzung des MEZ als Nukleus eines maritimen Gesamtensembles, zu dem auch ein gestalteter Außenbereich und ein Museumshafen zählen. Die Standortqualitäten im Stadthafen gelten auch für das Umfeld und einen Maritimen Erlebnispark. In der Konsequenz der Standortempfehlung sollte die maritime Präsentation im Stadthafen konzentriert werden. Somit umfasst die Standortempfehlung auch die Verholung des Traditionsschiffs und weiterer maritimer Exponate in den Stadthafen.

Der Stadthafen ist als Top-Standort zu bezeichnen. Die vorhandenen Marktpotenziale können dort in hohem Maße genutzt werden. Die wirtschaftlichen und konzeptionellen Ziele können im IGA Park nicht oder nur deutlich eingeschränkt erreicht werden. Das Ergebnis ist in der folgenden Grafik zusammenfassend abgebildet.



Grafik: eigene Darstellung

Bezogen auf die wirtschaftliche Machbarkeit des Projektes ergeben sich je Standort folgende Ergebnisse:

Standort	IGA Park	Stadthafen
Ø Besuche p.a. MEZ	113.100	201.700
Ø Besuche p.a. MEZ und Traditionsschiff	ca. 170.000	ca. 290.000
Fläche	2.700 m ² NRF 3.200 m ² BGF	5.350 m ² NRF 6.300 m ² BGF
Investitionskosten	rund 13,8 Mio. Euro	rund 28,0 Mio. Euro
Ø Umsatzerlöse p.a.	1,18 Mio. Euro	3,44 Mio. Euro
Personalstellen	15 Vollzeitstellen	28 Vollzeitstellen
Ø Betriebsergebnis	-97.100 Euro	+708.600 Euro

Alle Angaben beziehen sich auf ein repräsentatives Betriebsjahr (z.B. drittes volles Betriebsjahr), alle Beträge sind rein netto angegeben.

Am Standort IGA Park wird das Projektziel eines tragfähigen Betriebes nicht erreicht. Es ist mit einem jährlichen Fehlbetrag in Höhe von rund 100.000 Euro aus dem laufenden Betrieb heraus zu rechnen. Somit kann aus der Ertragskraft der Anlage kein Fremdkapital bedient werden, Abschreibungen und Folgeinvestitionen können nicht erwirtschaftet werden.

Am Standort Stadthafen ist der laufende Betrieb dauerhaft tragfähig. Es werden Deckungsbeiträge für Finanzierungs- und anlagebedingte Kosten erwirtschaftet. Es ist dennoch davon auszugehen, dass auch hier im Zeitablauf zusätzliche Mittel von außen bereitgestellt werden müssen, um das Gebäude und die Attraktion dauerhaft auf einem hohen Qualitätsniveau zu halten.

Die Investitionskosten für die Herstellung des MEZ können aus der Ertragskraft nicht (IGA Park) oder nur zu einem geringen Anteil (Stadthafen) refinanziert werden. Dadurch ergibt sich der Bedarf einer vollen oder weitgehenden Finanzierung durch öffentliche Fördermittel und ggf. weiterer Zuwendungen (z.B. Spenden, Sponsoring oder Stiftungsgelder).

Die Ergebnisse der Studie sprechen dafür, dass die Förderrahmenbedingungen am Standort Stadthafen besser einzuschätzen sind als am Standort IGA Park. Gründe hierfür sind:

- Die zu erwartende Tragfähigkeit im laufenden Betrieb
- Die höhere touristische Relevanz
- Die zu erwartenden kommunalwirtschaftlichen Effekte für die Hansestadt Rostock und die Region

Neben dem rein betriebsbezogenen Ergebnis wird das MEZ erhebliche Sekundäreffekte für die Stadt und die Region auslösen. Diese wurden im Rahmen der vorliegenden Studie nicht quantifiziert. Die dafür entscheidenden Parameter, wie u.a. Besuchsaufkommen, Umsatz- und Beschäftigungswirkung oder auch der Bezug von Waren und Dienstleistungen zum Betrieb der Anlagen, sind in den Ergebnissen enthalten. Sie geben einen ersten, sehr belastbaren Anhaltspunkt dafür, dass das MEZ am Standort Stadthafen ein Vielfaches an wirtschaftlichen Effekten auslösen wird, als dies am Standort IGA Park erwartet werden darf. Dies wird aus unserer Sicht ausschlaggebend sein für die Entscheidung einer Fördermittelzuwendung, ohne die das Projekt nicht realisiert werden kann.

Entsprechend wird die Machbarkeit des Projektes MEZ am Standort Stadthafen deutlich positiver und realistischer bewertet als am Standort IGA Park. Die mit dem Projekt verbundenen Zielsetzungen, wie u.a. Tragfähigkeit, Tourismusförderung und Stadtentwicklung, können im direkten Vergleich nur am Standort Stadthafen erreicht werden.

Zusätzliche Kosten, die mit dem Standort Stadthafen verbunden sind (Herrichten der Liegeplätze und Verholen von Großexponaten wie dem Traditionsschiff), rechtfertigen sich über die größeren wirtschaftlichen Effekte. Kosten in der bisher bekannten Höhe werden sich aller Voraussicht nach bereits innerhalb der ersten ein bis zwei Betriebsjahre amortisieren, wenn die Sekundäreffekte in die Bewertung mit einfließen.

In Kenntnis der Ergebnisse ergibt sich für das Vorhaben und die Standortentscheidung die folgende Logik:

- Das Projekt kann nur durch öffentliche Fördermittel umgesetzt werden. An die Fördermittelzuwendung sind Kriterien

gebunden, die im weitesten Sinne mit einer nachhaltigen Wirtschaftsförderung einhergehen.

- Um die damit verbundenen Effekte zu erzielen, muss das MEZ in hohem Maße Besucher aus dem touristischen Marktsegment generieren. Der Standort muss somit den bestmöglichen Zugriff auf den Urlaubermarkt sicherstellen. Dass dies am Standort IGA Park schwierig ist, hat sich in der Zeit nach der IGA 2003 gezeigt. Die Rostocker Innenstadt, mit dem Stadthafen, ist neben Warnemünde der bereits etablierte touristische Fokussierungspunkt. Hier ist der Zugriff auf den touristischen Markt sehr gut möglich.
- Diese Marktrahmenbedingungen bestimmen die Erfolgskennzahlen wie Besuchsaufkommen, laufende Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit und die mit dem Projekt verbundenen Effekte.

Sollte die Standortentscheidung gemäß unserer Empfehlung für den Stadthafen ausfallen, so stellt sich die Frage, welche Auswirkungen dies auf den nicht berücksichtigten Standort IGA Park hat. Es ist das erklärte Ziel der Stadt Rostock, beide Standorte weiterzuentwickeln.

Für den IGA Park sehen wir im Wesentlichen die folgenden beiden Entwicklungsoptionen:

1. Neuausrichtung des maritim-touristischen Angebots

Die vorhandene Infrastruktur im Bereich Pier könnte auch im Falle einer Verlegung des Traditionsschiffs und ggf. weiterer Freiluftexponate in den Stadthafen für ein maritim-touristisches Angebot genutzt werden. Grundlage hierfür wäre eine gesamttouristische Strategie der Hansestadt Rostock, mit der Etablierung einer „Perlenkette“ entlang der Warnow. Eck- und Hauptanziehungspunkte wären hierbei Warnemünde und die Innenstadt. Dazwischen könnte sich der IGA Park als einer von weiteren ergänzenden Anlaufpunkten positionieren. Für diese Variante spricht die vorhandene maritime Infrastruktur, die für Museumsschiffe und andere Exponate genutzt werden kann. Dagegen spricht, dass sich der IGA Park bisher nicht als maritim-touristischer Standort etablieren konnte und im Falle des Abzugs von Exponaten, insbesondere dem Traditionsschiff, an Attraktivität und Anziehungskraft verlieren würde.

2. **Konsequente Neupositionierung als moderner Freizeit- und Erholungspark**

Der Blick auf Parkanlagen, die aus einer Gartenschau hervorgingen, zeigt, dass es nur wenig Beispiele für eine sehr erfolgreiche Nachnutzung gibt. Die wenigen positiven Beispiele wiederum zeigen, dass eine konsequente Ausrichtung auf den Einwohnermarkt erfolgsversprechend ist (z.B. Norderstedt oder Wolfsburg). Hierbei sind Anlagenkonzepte, die auf den Einwohnermarkt fokussieren, durch eine höhere Wiederholbarkeit der Nutzung gekennzeichnet, wie dies für diverse Sport- und Aktivangebote zutrifft. Zu nennen sind beispielsweise Kletterangebote wie Hochseilgarten, Kletterfelsen oder Kletterhalle, Skateanlage, Spiel- und Bolzplätze, Eislaufbahn oder auch die bereits für den Standort angedachte Option einer Wasserskiseilbahn. Konzeptansätze für einen Sport- und Erlebnispark als konsequent ausgerichteter Bürgerpark sind vorhanden und spiegeln unsere Empfehlung wider.

In der Regel bedarf es zunächst öffentlicher Investitionen, um privatwirtschaftliche Folgeinvestitionen zu stimulieren. Für die zweitgenannte Handlungsoption könnte ein Gesamtkonzept entwickelt werden, auf dessen Grundlage eine Entscheidung zur Umsetzung erfolgen sollte.

Empfehlungen zum weiteren Vorgehen, den nächsten Schritten

1. Schritt

Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie in den kommunalen Gremien. Herbeiführung einer Standortentscheidung und der damit verbundenen Umsetzung des Projektes am favorisierten Standort.

Die Standortentscheidung sollte zunächst für das MEZ erfolgen, unabhängig vom Traditionsschiff und den weiteren Großexponaten, die sich derzeit im IGA Park befinden. Auch ohne die Kombination aus MEZ und Traditionsschiff ist der Stadthafen der besser geeignete Standort für das MEZ.

Mit der Standortentscheidung für den Stadthafen sollten folgende Untersuchungen und Konzeptentwicklungen eingeleitet werden:

- Parkraumkonzept für die Innenstadt
- Verkehrsgutachten zur Bewertung der Verträglichkeit des MEZ
- Kommunalwirtschaftliche Effekte des MEZ, ggf. auch als zusätzlicher Aspekt im direkten Standortvergleich zwischen IGA Park und Stadthafen

Beginn bzw. Einleitung einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit (Vorhaben MEZ, Maritime Meile und Ergebnisse der Studie der Öffentlichkeit vorstellen).

Grundsätzliche Prüfung der Fördermöglichkeiten für beide Standorte. Im Ergebnis Abgleich mit den ersten Einschätzungen in der vorliegenden Studie.

Aufstellung und Verabschiedung eines ersten Maßnahmen- und Finanzierungsplans (inklusive Finanzierung der weiteren Projektentwicklungsschritte).

Grundsatzentscheidung zur Weiterverfolgung des Projektes MEZ.

2. Schritt:

Installation eines Gremiums (z.B. Förderverein) zur Umsetzungsbegleitung. Einbindung wesentlicher Akteure und Förderer des Projektes. Aus dem Gremium kann der spätere Beirat für das MEZ erwachsen oder die dauerhafte Funktion als Förderverein bleibt erhalten.

Prüfung der Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Optimierungsempfehlungen der Wirtschaftlichkeit.

Aufstellung und Verabschiedung eines Finanzierungskonzeptes. Konkretisierung der Organisationsstruktur.

Prüfung möglicher Finanzierungsquellen, auch in Form von Sponsoring, Spenden und Stiftungen.

Fortlaufende begleitende Öffentlichkeitsarbeit in Form von Informations- und Diskussionsveranstaltungen.

Feststellung Status quo der Finanzierbarkeit und Entscheidung über die weitere Projektentwicklung.

3. Schritt:

Freizeitanlagen werden von innen nach außen entwickelt, d.h. zunächst bedarf es eines inhaltlichen Konzeptes, das in ein Raumbuch überführt wird. Erst nach Abschluss des Raumkonzeptes folgt die Gebäudehülle einschließlich Architektur. Zur weiteren Konzeptentwicklung könnte ein Ideenwettbewerb oder Designer-Workshop durchgeführt werden. Aus dem Ergebnis des Ideenwettbewerbs kann die Konzeptentwicklung an eine Designagentur vergeben werden.

Alternativ: Durchführung eines Designwettbewerbs zur Gestaltung der Ausstellung und der Räume (ggf. Designer-Workshop im Vorfeld, siehe oben).

Vergabe und Umsetzung der Baumaßnahmen.

ENDBERICHT MACHBARKEITSSTUDIE

MARITIMES ERLEBNISZENTRUM
IN DER HANSESTADT ROSTOCK

TEIL 2
GROBKONZEPTION, BENCHMARK, ERLEBNISPOSITIONIERUNG

	Seite
1. Benchmark.....	4
1.1 Herangehensweise.....	4
1.2 Nationale Auswahl.....	6
1.2.1 Erlebniszentrum Naturgewalten Sylt.....	7
1.2.2 Internationales Maritimes Museum Hamburg.....	10
1.2.3 Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven.....	13
1.3 Internationale Auswahl.....	16
1.3.1 Dänisches Schifffahrtsmuseum Helsingor.....	17
1.3.2 Nationales Maritimes Museum London.....	20
1.3.3 Museum am Strom Antwerpen.....	23
1.4 Positionierung.....	26
1.5 Trends in Ausstellungen.....	27
1.6 Zusammenfassung.....	29
2. Alleinstellung und Erlebnispositionierung.....	30
2.1 Konzeptbestandteile.....	31
2.2 Dramaturgie.....	32
2.3 Architektur.....	34
3. Themen und Inhalte.....	36
3.1 Vermittlungsansatz.....	36
3.2 Räumliche Verteilung der Themen.....	39
Impressum.....	45

WO GEHT'S HIN?

Erlebniszentrum

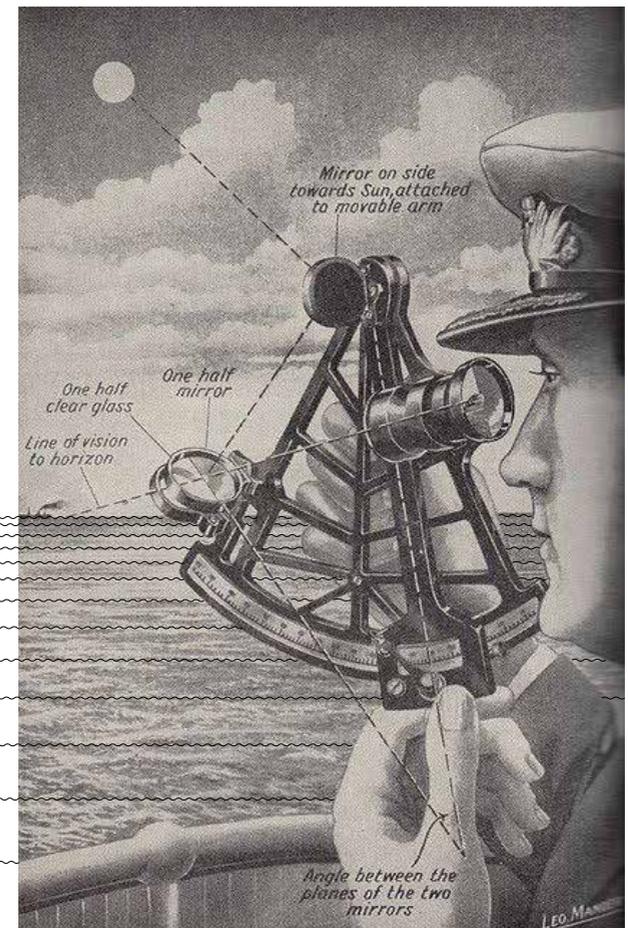
Schiffahrtsmuseum

Aquarium

Mensch und Meer

Maritimes Museum

Schiffbaumuseum



1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.1. HERANGEHENSWEISE

Die Benchmark-Analyse basiert auf einer Recherche zu nationalen und internationalen Zentren und Museen mit maritimem Bezug. Dabei spielten die jeweiligen Standortbedingungen ebenso eine Rolle wie die konzeptionelle Ausrichtung.

Zu unterscheiden war zwischen Museen und Erlebniszentren. Die untersuchten Museen verfügen jeweils über eine umfangreiche historische Sammlung. Die betrachteten Erlebniszentren beschäftigten sich mit Meeresforschung und maritimen Lebensräumen und präsentieren auch lebende Tiere - zum Teil in großem Umfang, zum Teil nur in speziellen Bereichen des Hauses.

Das Vorgehen:

- Online-Recherche nach Zentren mit maritimem Bezug
- Untersuchung der Profile und Anforderungen an Erlebniszentren und Museen
- Ermittlung von Trends in Ausstellungen
- Auswahl von je drei nationalen und internationalen vergleichbaren Einrichtungen
- Bewertung der ausgewählten Benchmarks

Das Benchmarking betrachtete folgende Komponenten:

- Standort
- Konzeptionelle Aufrichtung / Positionierung
- Zielgruppen
- Besuchszahlen
- Öffnungszeiten
- Organisationsstruktur
- Wirtschaftliche Kennzahlen
- Kooperationen
- Sonstiges

Die Positionierung der Benchmarks erfolgt anhand der vier Komponenten:

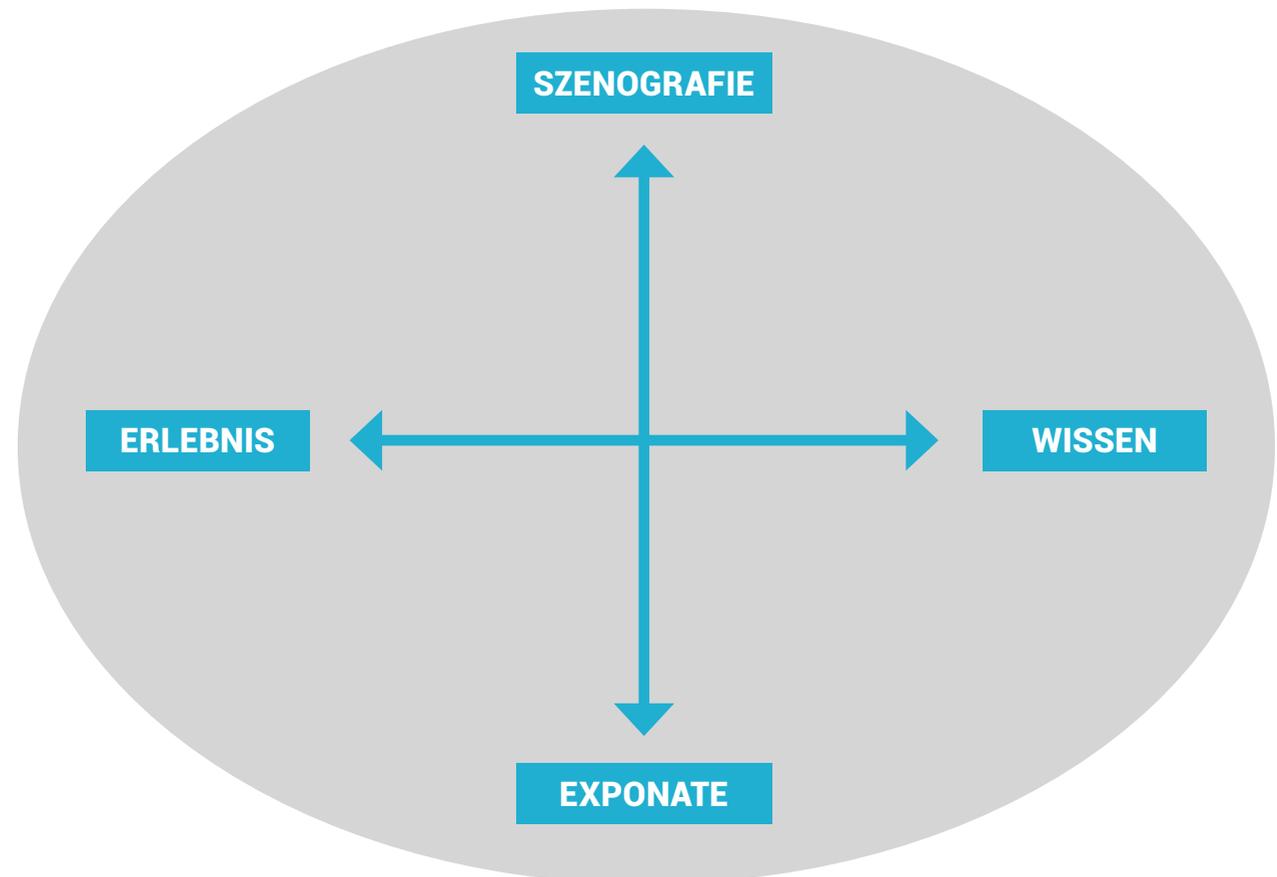
- Szenografische Inszenierungen
- Präsentation von Objekten und Exponaten
- Wissensvermittlung
- Emotionales Erleben

Dabei werden jeweils emotionales Erleben und Wissensvermittlung sowie szenografische Inszenierungen und

das Ausstellen von Original-Objekten und Exponaten einander gegenüber gestellt.

Der Mittelpunkt des Positionskreuzes bedeutet, Original-Exponate werden in eine Inszenierung eingebettet und es wird gleichermaßen Wissen vermittelt und ein emotionales Erlebnis erzeugt.

Erlebniszentren, die keine Objekte ausstellen, positionieren sich folglich automatisch am oberen Ende der Szenografie-Achse.



1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

RECHERCHE NATIONALER BENCHMARKS

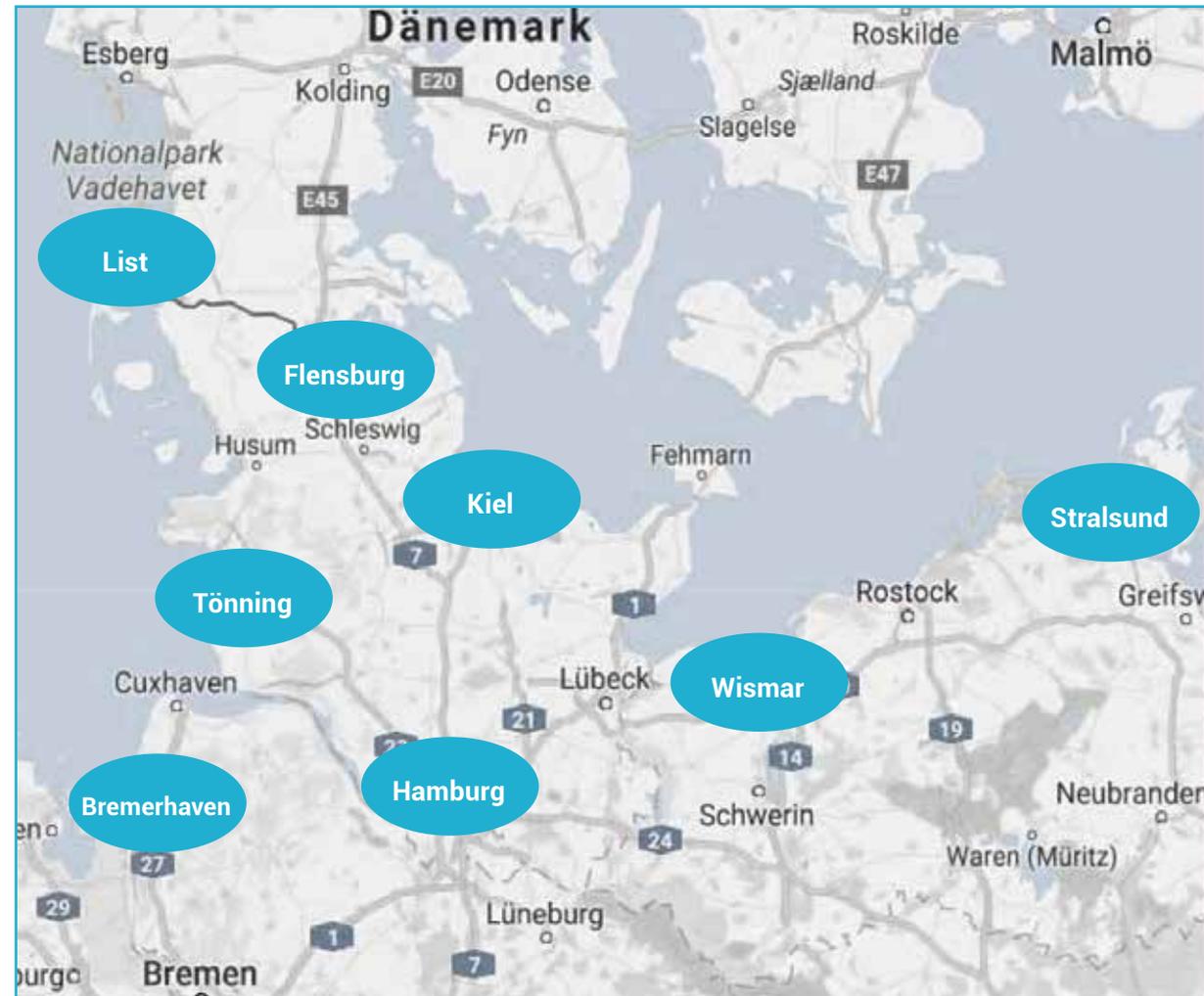
Folgendes Ergebnis relevanter Zentren und Museen:

Erlebniszentren:

- List/Sylt: Erlebniszentrum Naturgewalten
- Tönning: Multimar Wattforum
- Stralsund: Ozeaneum / Meeresmuseum
- Bremerhaven: Klimahaus

Museen:

- Flensburg: Schifffahrtsmuseum
- Kiel: Schifffahrtsmuseum Fischhalle
- Wismar: Phantechnikum
- Hamburg: Internationales Maritimes Museum
- Bremerhaven: Schifffahrtsmuseum



1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.2 NATIONALE AUSWAHL

- List/Sylt: Erlebniszentrum Naturgewalten
- Hamburg: Internationales Maritimes Museum
- Bremerhaven: Schiffahrtsmuseum

Die drei ausgewählten Benchmarks haben einen gemeinsamen Aspekt: den Standort. Sie liegen alle in einem sich entwickelnden Hafenviertel und leisten einen Beitrag dazu, die Quartiere zu beleben und die Attraktivität des Standortes zu erhöhen.

Der Lister Hafen im Norden von Sylt war bis in die Jahre 2003/2004 wenig attraktiv und wurde wegen der Fischbuden und Souvenirstände spöttisch nur „List Vegas“ genannt. Ab 2003 wurde der Hafen durch die Gemeinde List und die Hafenanlieger komplett neu gestaltet. Jahr für Jahr kamen neue Restaurants, Geschäfte und Cafés dazu. 2006 begann der Bau des Erlebniszentrums Naturgewalten, das inzwischen ein weiterer Besuchermagnet ist. Heute verbinden Besucher mit List nicht mehr „List Vegas“ oder Marine-Kasernen, sondern das schicke und lebendige Zentrum am Hafen.

Das Internationale Maritime Museum Hamburg befindet sich in der neuen, aufstrebenden HafenCity. Dafür wurde in der Hamburger Speicherstadt der Kaispeicher B mit großem Aufwand um- und neugebaut. Die Eröffnung fand am 25. Juni 2008 im Beisein des Bundespräsidenten Horst Köhler und des Hamburger Bürgermeisters Ole von Beust statt. Das Museum gilt als ein Schiffahrtsmuseum von Weltrang.

In Bremerhaven erstrecken sich entlang des alten Hafenbeckens inzwischen zahlreiche touristische Anziehungspunkte, zu denen neben der Hauptattraktion, dem Klimahaus® Bremerhaven 8° Ost und den Einkaufswelten im südländischen Flair, dem Mediterraneo, auch das Deutsche Schiffahrtsmuseum mit dem

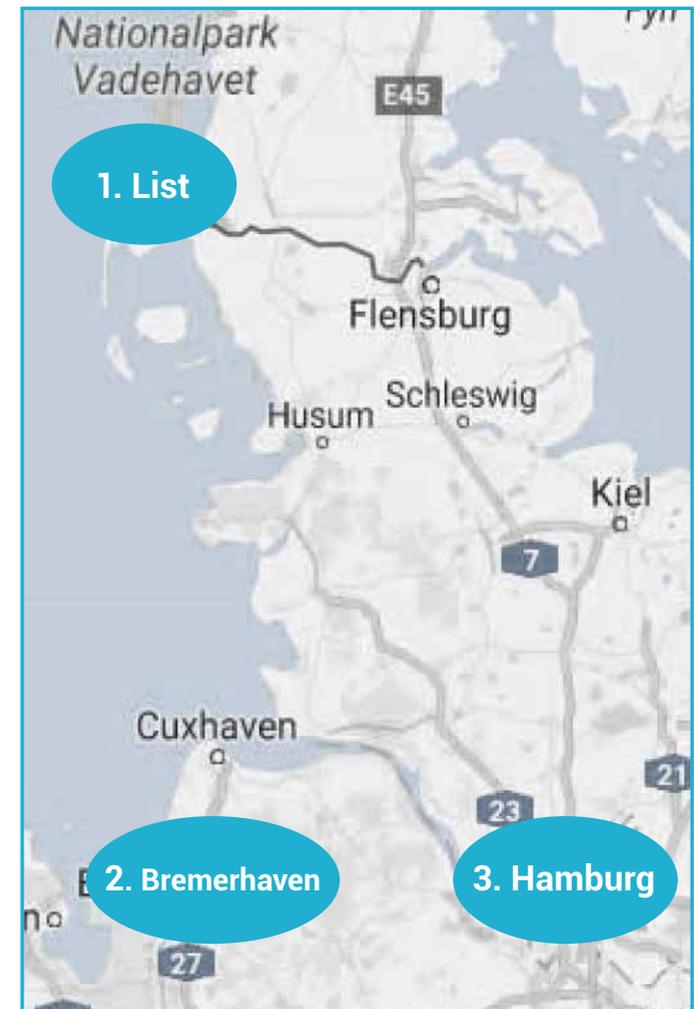
Museumshafen, der Seuten Deern und dem U-Boot „Wilhelm Bauer“ gehören.

Die konzeptionellen Ausrichtungen der drei ausgewählten Benchmarks entsprechen jeweils nur in Teilen der des MEZ. Das MEZ soll weder ein reines Erlebniszentrum noch ein reines Museum sein, so dass hier jeweils nur positive Teilaspekte der drei Vergleichsobjekte beurteilt wurden.

Das Maritime Museum in Hamburg zeichnet sich durch die große Zahl an Schiffsmodellen aus. Diese sind zwar in ihrer Fülle erschlagend aber in einigen besonderen Bereichen auch sehr ansprechend inszeniert. Immer dann, wenn die Objekte in historische Zusammenhänge oder packende Geschichten eingebettet sind, entsteht aus dem oberflächlichen, passiven Betrachten eine intensive Auseinandersetzung mit dem Objekt. Dies trifft beispielsweise auf die Sammlung der Knochenschiffe zu.

Das Erlebniszentrum Naturgewalten auf Sylt verbindet auf ansprechende Weise emotionales Erleben mit Wissensvermittlung. Ein in dieser Form bislang einzigartiger Wind-Wellen-Kanal erklärt beispielsweise die Entstehung von Wellen auf dem Meer. Die Besucher erfahren zudem, warum man auf Wellen surfen kann, wie gefährlich Monsterwellen sind und wovor die Rettungsschwimmer von Sylt warnen. Die vielen erklärenden interaktiven Exponate sind stets eingebunden in faszinierende Naturaufnahmen mit eigens komponierter Musik.

Auch das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven steht unter dem Motto Leben und Lernen. Die Ausstellung und der Museumshafen präsentieren Schiffahrtsgeschichte zum Anfassen, Erleben und Mitmachen – von der Römerzeit bis heute. Vergleichbar mit dem MEZ ist die Verbindung aus Schiffen im Museumshafen und Museum, wie beim MEZ mit Gebäude an Land und Traditionsschiff im Wasser.



Derzeit wird die Dauerausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum unter dem Motto »Mensch und Meer« grundlegend überarbeitet. Vor allem auch jüngere Menschen sollen für die Forschung mit Schiffen und über Schiffe interessiert und begeistert werden.

1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.2.1 ERLEBNISZENTRUM NATURGEWALTEN SYLT

Klimawandel und Meer **Eine Ausstellung für jedes Alter**

- Wissenschaft und Forschung
- Spaß und Spannung
- Interaktion und Spiel
- Faszinierende Filmaufnahmen
- Emotionales Erleben durch Kopfhörer mit Stereo-Sound
- Hoher Anspruch an Unterhaltung und Vertiefung
- Durchgehende Kinder und Jugendebene
- Windwellenkanal
- Sturmraum
- Ausstellungsfläche ca. 2.500 qm
- Jährliche Besucher ca. 150.000



1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.2.1 ERLEBNISZENTRUM NATURGEWALTEN SYLT

Standort:

Hafen von List/Sylt

Der Lister Hafen war bis in die Jahre 2003/2004 wenig attraktiv und wurde wegen der Fischbuden und Souvenirstände spöttisch nur „List Vegas“ genannt. Ab 2003 wurde der Hafen durch die Gemeinde List und die Hafenanlieger komplett neu gestaltet. Die alten Buden machten einem geschmackvollen Ensemble skandinavisch anmutender Holzhäuser Platz. Die Wege wurden neu gepflastert, ein neuer Kinderspielplatz angelegt und die „Alte Tonnenhalle“ umgebaut.

Jahr für Jahr kamen neue Restaurants, Geschäfte und Cafés dazu. 2006 begann der Bau des Erlebniszentrum Naturgewalten, das inzwischen ein weiterer Besuchermagnet ist. Heute verbinden Besucher mit List nicht mehr „List Vegas“ oder Marine-Kasernen, sondern das schmucke und lebendige Zentrum am Hafen.

Konzeption / Positionierung

Die Botschaft: Das Wattenmeer ist einzigartig und die Naturgewalten faszinierend. Wissenschaft und Forschung machen Spaß und sind spannend.

Die Themenbereiche:

- „Kräfte der Nordsee“,
- „Leben mit Naturgewalten“
- „Wetter und Klima“

Trotz des hohen Unterhaltungsanspruchs kommen auch umfangreiche wissenschaftlich fundierte Informationen nicht zu kurz.

In Shows, inszenierten Räumen und über interaktive Exponate können die Besucher beispielsweise Wellen erzeugen, in einem Windkanal Windstärken erleben und aus der Astronautenperspektive das Klimageschehen der Erde verfolgen.

Ausstellungsfläche: 2.500qm

Eintrittspreise

Erwachsene: 14 €

Ermäßigt: 12 €

Kinder von 4 bis 15 Jahren: 8,50 €

Familienkarte (2 Erwachsene mit eigenen Kindern/Enkelkindern (von 4 bis 15 Jahren): 35 €

Jahreskarte Erwachsene: 80 €

Jahreskarte Kinder: 50 €

Jahreskarte Familien: 150 €

Gruppenpreise

Erwachsene (ab 15 Personen) 11 €

Ermäßigte (ab 15 Personen, inkl. Arbeitsbögen): 8 €

Öffnungszeiten:

Täglich von 10 bis 18 Uhr, im Juli und August bis 19 Uhr

Organisationsstrukturen, Investoren-/ Betreibermodell

Erlebniszentrum Naturgewalten gGmbH

- Gemeinnützige Gesellschaft, gegründet von der Gemeinde List (Stammkapital)
- Initiatoren: Alfred-Wegener-Institut, Naturschutzverbände, Gemeinde List.
- Geschäftsführer: Matthias Strasser
- Aufsichtsrat mit neun Mitgliedern: Gemeinde List 5, Gesellschafterversammlung 2, Alfred-Wegener-Institut 1, Freundeskreis MUEZ e.V. 1 Mitglied.

Besucherkzahlen

Jährlich ca. 150.000

Wirtschaftliche Kennzahlen

Finanzierung:

Stammkapital / Grundstück der Gemeinde List, Förderzuwendungen von der EU, DBU, Partnern, privaten Spenden (auch Großspenden Gosch, Adler Schiffe...). Jahresabschlüsse im Handelsregister

Zielgruppen

Urlauber jeden Alters. Sylter Familien, Schulen, Jugendgruppen und Teilnehmer an Veranstaltungen, Führungen und Initiativen. Gezielte Ansprache von Kindern und Jugendlichen. Partizipativ entstandene Jugend-Ebene (Filmbeiträge, Quiz). Erwachsene Laien ohne Vorkenntnisse werden über einfache Erklärungen, emotionale Filme, Bilder und Hörbeiträge angesprochen. Experten und interessierte Laien erhalten vertiefende Informationen. Großer Außenbereich mit Spielplatz.

Kooperationen / Partnerschaften

AWI, DGzRS Seenotrettung, NABU, WWF, Schutzstation Wattenmeer, Michael-Otto-Stiftung, Landeszweckverband Sylt, Kirchengemeinde, Nationalparkamt...

Sonstiges:

Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrer im ganzen Zentrum (großzügige Wegeführung)

1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.2.1 ERLEBNISZENTRUM NATURGEWALTEN SYLT



IMPRESSIONEN AUS
DEM ZENTRUM



1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.2.2 INTERNATIONALES MARITIMES MUSEUM HAMBURG

Weltweit große maritime Sammlung

- Neun Stockwerke - Decks
- Große Schiffsmodell-Sammlung, von ganz klein bis riesig groß
- Erleben, wie die Natur den Menschen herausfordert und ihm immer wieder seine Grenzen aufzeigt
- Erkennen, wie Neugier und Machtstreben die Entwicklung der Seefahrt vorantreiben
- Wenig Interaktion
- Im Bereich Tiefseeforschung mediale Stationen - ansonsten wenige digitale Medien
- Wenig Geschichten zu den Modellen
- Jährliche Besucherzahlen ca. 125.000



1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.2.2 INTERNATIONALES MARITIMES MUSEUM HAMBURG

Standort:

HafenCity Hamburg

Für das Internationale Maritime Museum Hamburg wurde in der Hamburger Speicherstadt der Kaispeicher B mit großem Aufwand um- und neugebaut. Die Eröffnung fand am 25. Juni 2008 im Beisein des Bundespräsidenten Horst Köhler und des Hamburger Bürgermeisters Ole von Beust statt. Das Museum gilt als ein Schifffahrtsmuseum von Weltrang.

Konzeption / Positionierung

Das Internationale Maritime Museum im denkmalgeschützten Kaispeicher B zeigt auf neun Ausstellungsdecks 3.000 Jahre Schifffahrtsgeschichte mit wertvollen Exponaten, Schiffsmodellen und Gemälden. Der Meeresforschung ist ein eigenes Deck gewidmet. Im August 2013 wurde ein von der Reederei Hapag-Lloyd gespendeter Schiffssimulator eingeweiht.

Auf neun Decks erleben die Besucher, wie die Natur den Menschen herausfordert und ihm immer wieder seine Grenzen aufzeigt. Die Besucher sollen erkennen, wie Neugier und Machtstreben die Entwicklung der Seefahrt vorantreibt/getrieben hat.

Themenbereiche:

Die Entdeckung der Welt: Navigation und Kommunikation

Mit dem Wind um die Welt: Schiffe unter Segeln

Geschichte des Schiffbaus: Vom Handwerk zur Wissenschaft

Dienst an Bord: Im Zeughaus der Geschichte

Krieg und Frieden: Marinen der Welt seit 1815

Moderne Seefahrt: Handels- und Passagierschifffahrt

Expedition Meer: Das letzte Geheimnis der Erde

Kunstsammlung: Marinemalerei und Schatzkammer

Modelle: Die große Welt der kleinen Schiffe

Die Ausstellungskonzeption setzt auf die Wirkung der

großen Zahl von Schiffsmodellen. Der Erlebnischarakter ist aufgrund der sparsam eingesetzten Szenografie und Fülle an Modellen gering.

Eintrittspreise

Erwachsene (ab 17 Jahre) € 13,00

Kleinfamilie (1 Erwachsener + max. 4 Kinder 6 – 16 Jahre) € 15,00

Familie (2 Erwachsene + max. 4 Kinder 6 – 16 Jahre) € 25,00

Schüler, Studenten, Rentner, Schwerbehinderte, Erwerbslose € 9,50

Inhaber von HamburgCard € 9,00

Inhaber des Hamburg City Pass: Eintritt enthalten
Gruppen, pro Person € 9,50

Schulklassen, pro Schüler € 3,00

Kindertagesstätten, pro Kind € 1,50

Jahresbeitrag Freundeskreis € 72,00

Störtebeker Ticket (ab 16.30 Uhr) € 6,00

Audio-Guide € 3,50

Öffnungszeiten:

Täglich (außer an angekündigten Schließungstagen)

10.00 - 18.00 Uhr

Organisationsstrukturen, Investoren-/Betreibermodell

Die Peter Tamm Sen. Stiftung wurde am 10. Dezember 2002 gegründet und betreibt das Internationale Maritime Museum. Dank der Unterstützung zahlreicher Stifter und Förderer konnte das Internationale Maritime Museum Hamburg gegründet werden. Die Arbeit der privaten Stiftung wird zusätzlich von den Mitgliedern des Freundeskreises ideell und mit einem Jahresbeitrag finanziell unterstützt.

Besucherzahlen

2016: 125.000 zahlenden Besuchern

1.200 Besuchergruppen nahmen an Führungen teil. Der Anteil an ausländischen Gästen ist im IMMH mit mehr als 30% überdurchschnittlich hoch.

Zielgruppen

Sonderausstellungen, Vorträge und spezielle Angebote für Kinder und Jugendliche sollen gefördert werden.

Denn neben dem gemeinsamen Austausch möchte der „Freundeskreis“ vor allem auch junge Generationen für maritime Themen begeistern.

Nationale und internationale Touristen, (siehe auch Besucherzahlen)

Schulklassen: Klassenstufen 5 bis 10, das für den Biologie- bzw. Geographieunterricht oder für die Aufgabengebiete: Globales Lernen und Umwelterziehung geeignet

Kooperationen / Partnerschaften

Hamburg Card, Hamburg CityPass

Aktuell: Sonderausstellung „Ich sehe Wasser was du nicht siehst“ gefördert von der DBU.

Nachhaltigkeitsprojekte des IMM, bspw. Umrüstung auf LED-Beleuchtung gefördert durch Freundeskreises und durch Förderung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit; Klimatechnik durch DBU gefördert; Behörde für Stadtentwicklung Förderung der Fassadenbeleuchtung (klimafreundliche LED-Technik)

Sonstiges:

„Barrierefreiheit geprüft“

Barrierefrei für Menschen mit Gehbehinderung.

Teilweise barrierefrei für Menschen im Rollstuhl.

1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.2.2 INTERNATIONALES MARITIMES MUSEUM HAMBURG



IMPRESSIONEN AUS
DEM MUSEUM



1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.2.3 DEUTSCHES SCHIFFFAHRTSMUSEUM BREMERHAVEN

Erleben und Lernen

- Forschungsmuseum der Leibniz-Gemeinschaft
- Geschichte der deutschen Schifffahrt im globalen Kontext
- Sammeln und bewahren Sach-, Schrift-, Bild- und Tonquellen
- Außenbereich mit imposanten Schiffen
- Früheres und gegenwärtiges Leben auf Schiffen und in den Häfen
- Wissenschaftlich-technische Entwicklungen in den vielen Bereichen der Schifffahrt
- Jährliche Besucherzahlen ca. 100.000 (inkl. Sonderveranstaltungen)



1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.2.3 DEUTSCHES SCHIFFFAHRTSMUSEUM BREMERHAVEN

Standort:

Entlang des alten Hafenbeckens erstrecken sich touristische Anziehungspunkte wie das Deutsche Schiffahrtsmuseum mit dem Museumshafen, der Seuten Deern und dem U-Boot „Wilhelm Bauer“. Hier trifft Historie auf Moderne, mit dem Klimahaus® Bremerhaven 8° Ost und den Einkaufswelten im südländischen Flair, dem Mediterraneo, der Aussichtsplattform SAIL City in 90 Meter Höhe und dem modernen Conference Center.

Konzeption / Positionierung

Schiffahrtsgeschichte zum Anfassen, Erleben und Mitmachen - in Ausstellungen und im Museumshafen. Auf fast 8.000 Quadratmetern bieten die hier präsentierten Exponate und Ausstellungen Einblicke in die vielschichtigen und spannenden Aspekte der Schiffahrtsgeschichte – von der Römerzeit bis heute. Das frühere und gegenwärtige Leben auf Schiffen und in den Häfen werden im Deutschen Schiffahrtsmuseum ebenso lebendig wie die spannenden wissenschaftlich-technischen Entwicklungen in den vielen Bereichen der Schiffahrt. Sonderausstellungen vertiefen die maritimen Themen zusätzlich.

Derzeit wird die Dauerausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum unter dem Motto »Mensch und Meer« grundlegend überarbeitet. Vor allem auch jüngere Menschen sollen für die Forschung mit Schiffen und über Schiffe interessiert und begeistert werden.

Eintrittspreise

Erwachsene 6,00 €
Familien (2 Erwachsene, Kindern bis 14 Jahre) 12,50 €
Kinder von 6-14 Jahren 4,00 €
Schüler, Studenten, Rentner, Erwerbslose, Behinderte mit amtl. Ausweis 4,00 €

Öffnungszeiten:

Saison März bis Oktober: täglich 10-18 Uhr geöffnet
Außerhalb der Saison können die Museumsschiffe leider nicht besichtigt werden.

Organisationsstrukturen, Investoren-/Betreibermodell
Das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) wurde 1971 als nationales Schiffahrtsmuseum der Bundesrepublik Deutschland gegründet.

2012 wurden strukturelle und organisatorische Veränderungen herbeigeführt und in der Satzung verankert. Das DSM trägt seitdem die zusätzliche Bezeichnung Leibniz-Institut für deutsche Schiffahrtsgeschichte. Dadurch wurde ein derzeit noch andauernder Neuausrichtungsprozess eingeleitet. Im Rahmen eines Bau- und Sanierungsvorhabens stehen 42 Mio. EUR zur Verfügung, die zur Weiterentwicklung des Hauses eingesetzt werden.

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum wird unterstützt von dem Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V., dem Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V. und dem Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V.

Das DSM arbeitet darüber hinaus mit einem ausgewählten Expert/innen-Kreis von externen Wissenschaftler/innen zusammen, sog. DSM-Fellows/Senior Experts. Diese stimulieren das DSM wissenschaftlich und begleiten es konzeptionell und inhaltlich im Sinne eines wissenschaftlichen Unterstützer- und Freundeskreises.

Besucherzahlen

104.214 im Jahr 2015
Anzahl von Nutzerinnen und Nutzern von Serviceangeboten: 1.800

Wirtschaftliche Kennzahlen

Aus Gesch.Ber. 2015:

ERTRÄGE 2014

Zuwendungen der Stifter 5.068.142 €
Eigenerträge einschl. Spenden 506.395 €
Drittmittel für Projekte 343.241 €
Gesamt 5.917.778 €

ERTRÄGE 2015

Zuwendungen der Stifter 5.237.176 €
Eigenerträge einschl. Spenden 720.090 €
Drittmittel für Projekte 216.685 €
Gesamt 6.173.951 €

Aus Gesch.Ber. 2009:

Der Grundhaushalt für das Jahr 2009 betrug 4 092 308,00 Euro. Für die Projekte »Knappschaft« und »Com. Pakt«, die im Rahmen des Paktes für Forschung und Innovation gefördert werden, wurden dem Deutschen Schiffahrts - museum vom Land Bremen und dem Bund zusätzlich 356 025,00 Euro bewilligt. Dringend notwendige Maßnahmen zur Gebäudesanierung konnten mit zusätzlichen Mitteln des Landes Bremen und mit Bundesmitteln aus dem Konjunkturprogramm I durchgeführt werden. Dabei entfielen auf Dach Scharounbau: 639 385,00 Euro; DSM-Masterplan: 568 622,00 Euro; Energetische Sanierung: 1 705 213,00 Euro.

Zielgruppen

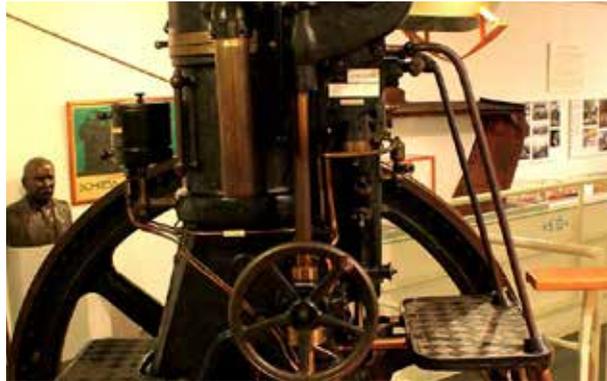
Touristen, Schüler, Studenten, Familien, Interessierte Laien

Sonstiges:

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum ist von der Service-Qualität Deutschland (Stufe1) zertifiziert.
TOTAL-E-QUALITY-Prädikat 2013
Museumsgütesiegel 2015

1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.2.3 DEUTSCHES SCHIFFFAHRTSMUSEUM BREMERHAVEN



IMPRESSIONEN AUS
DEM MUSEUM



1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.3 INTERNATIONALE MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

Die drei ausgewählten Häuser haben jeweils sehr spezifisch herausragende Qualitäten.

- Helsingør: Dänisches Schifffahrtsmuseum

Das Dänische Schifffahrtsmuseum wurde in die unterirdischen Dockanlagen einer ehemaligen Schiffswerft gebaut. Der authentische Standort und die ungewöhnliche unterirdische Architektur erzeugen ein dramatisches Umfeld.

- Antwerpen: Museum aan de Stroom

Das Museum aan de Stroom verbindet auf vorbildliche Weise öffentlichen Raum, inkl. einer Aussichtsplattform, mit der Ausstellung.

- London, Greenwich: National Maritime Museum

Das Nationale Maritime Museum in London präsentiert seine umfangreiche Sammlung und bietet gleichzeitig viel Interaktion, Spiel, Spaß und inszenierte Räume. Das Zusammenspiel aus Szenografie und Objekten gelingt vorbildlich.



1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.3.1 DÄNISCHES SCHIFFFAHRTSMUEUM HELSINGØR

M/S Museet for Søfart

- Faszinierende Architektur in einem ehemaligen Trockendock (preisgekrönt)
- Subterrane Galerie als Ausstellungsraum
- Themen: Seeleute, Leben an Bord, Hafen, Navigation
- Modern, interaktiv und medial
- Persönliche und berührende Geschichten
- Eröffnung 2013
- Größe insgesamt ca. 7.000 qm
- Jährlich ca. 150.000 Besucher



1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.3.1 DÄNISCHES SCHIFFFAHRTSMUEUM HELSINGØR

Standort:

Das Museum liegt im Hafen von Helsingør (Helsingør Havn), in der ehemaligen Helsingør Skibsværft und der heutigen Kulturværftet, 40 km nördlich von Kopenhagen, in Sichtweite zum Weltkulturerbe Schloss Kronborg. Mit seiner unterirdischen Lage um ein ehemaliges Trockendock erscheint es zunächst für den Besucher unsichtbar.

Das M/S Maritime Museum Dänemark liegt im UNESCO Weltkulturerbe in einer einzigartigen historischen Umgebung gegenüber des geschichtlich bedeutendsten Schlosses Dänemarks – dem Kronborg Castle, Schauplatz von Shakespeare's Hamlet. Das beeindruckende Museum ist um ein ehemaliges 150m langes Trockendock gebaut. Drei Brücken umfassen das Trockendock und bieten den Besuchern Abkürzungen zu den unterschiedlichen Ausstellungen. Das Auditorium des Museums dient ebenfalls als Brücke und verbindet die angrenzende Kulturwerft mit dem imposanten Kronborg Castle. Die Brücke lässt damit ein dynamisches Spannungsfeld zwischen Altem und Neuem entstehen, indem sie den Besuchern einen majestätischen Ausblick auf das Schloss und die unten gelegene Museumsfläche bietet.

Konzeption / Positionierung

Das Besondere des Museums: die Ausstellungen befinden sich unter der Erde und verlaufen in einer Schleife um die Wände des Trockendocks herum. Dies lässt die Besucher die Dimension eines Schiffes erahnen. Die Geschichte jeder Ausstellung ist kraftvoll in einer atmosphärischen und dramatischen Umgebung mit großflächigen Filmprojektionen und bewegenden Klanglandschaften inszeniert. Die Ausstellungen werden zudem durch digitale interaktive Installationen und Spiele bereichert. Die permanenten Ausstellun-

gen werden durch thematisch wechselnde Projekte für Schulkinder und Besucher ergänzt, die mehr über Schifffahrt und Navigation erfahren wollen.

Die Themen:

Hafen - Tor zur Welt, Geschichte einer Seefahrerfamilie, An Bord, auf See - das Leben auf einem Schiff, Navigation und Weltsicht.

Eintrittspreise

Erwachsene: 110 DKK (14,80 €)

Kinder unter 18 Jahren: Kostenlos

Studenten und Senioren: 90 DKK (12,11 €)

Öffnungszeiten:

Dienstag-Sonntag: 11-17 Uhr

Juli und August: Täglich 10-17 Uhr

Organisationsstrukturen, Investoren-/Betreibermodell

Der Vorstand der M/S Museum of Maritime besteht aus einer Reihe von Personen, die von privaten und öffentlichen Einrichtungen in das Amt berufen wurden.

Ein Berufungsgremium wählt den Vorstand.

Aktuell benannte Institutionen und Vertreter:

Helsingør: Henrik Møller

DMA: Henriette Bytoft Flügge

Dänischer Reederverband: Bjørn Clausen

Autofähre Shipowners: John Steen-Mikkelsen

Danish Maritime: Jenny N. Brecher

Danish Shipbrokers Verband: Morten D. Jacobsen

European Maritime Entwicklung, Maritime Promotion und Marine Engineering Firma: Mikkel Hansen Brønnum

Maritime Officers, Fritz Ganzhorn

Ingenieure Verband: Bertel Johansen (alternate Museum Board)

CO-Maritime: Jens Fage-Pedersen

3F Segler: Poul Erik Jensen

Holzschiff Verband: Ole Vistrup

Verband der Führer der dänischen Seeschifffahrtsbehörde:

Erik Andreassen

Der Bau wurde von der Maritime Museum Foundation mit Unterstützung von einer Reihe von Fonds und Spenden abgeschlossen. Bauherr: Maritime Museum.

Zielgruppen

„Egal, ob Erwachsener, Kind, Schiffskapitän oder unverbesserliche Landratte. Mithilfe von interaktiven Installationen, Filmprojektionen und Spielen werden Besucher aller Altersgruppen in die Geschichte einbezogen. Im Museum kann man die maritime Welt sehen, hören und aktiv erleben.“ (website)

Kooperationen / Partnerschaften

M/S Club+ (auch in Verbindung mit einer Dauerkarte): Kooperation mit (regionalen) Partnern, vergünstigte Konditionen für Museumsbesuch/Jahrbuch und Rabatte bei ausländischen maritimen Museen; auch als Firmenmitgliedschaft möglich.

Sonstiges:

2015 wurde M/S Museet for Søfart für den bedeutendsten Architekturpreis der Welt nominiert – den Mies van der Rohe Award.

Die New York Times hat das Museum als hochmodernen kulturellen Standort bezeichnet, während es nach Einschätzung von National Geographic „eins der zehn erstaunlichsten Museen, die einen Besuch wert sind“ ist.

1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.3.1 DÄNISCHES SCHIFFFAHRTSMUEUM HELSINGØR



IMPRESSIONEN AUS
DEM MUSEUM



1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.3.2 NATIONALES MARITIMES MUSEUM LONDON

Größtes Museum für Schiffahrtsgeschichte

- Große Sammlung mit ca. 2 Mio Objekten
- Gebäude von 1934
- Diverse Modernisierungen
- Historische Objekte kombiniert mit digitalen Medien und interaktiven Stationen
- Jährliche Besucherzahlen ca. 2,4 Mio



1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.3.2 NATIONALES MARITIMES MUSEUM LONDON

Standort:

Royal Borough of Greenwich, ein Stadtbezirk von London innerhalb des Greenwich Park.

Konzeption / Positionierung

Das National Maritime Museum in Greenwich, London beherbergt etwa zwei Millionen Exponate aus dem Bereich der Seefahrt und gilt somit als größtes Museum für Seefahrtsgeschichte der Welt.

Das Museum wurde 1934 gegründet und 1937 eröffnet. Es beherbergt seitdem ein umfangreiches Archiv von Gegenständen und Dokumenten aus dem Bereich der Seefahrt. Neben den Dauerausstellungen finden regelmäßig Sonderausstellungen statt. Eine Außenstelle des Museums befindet sich in Falmouth (Cornwall), wo neben Sonderausstellungen und allgemeinen, die See und Nautik erklärenden Inhalten, die Geschichte und Bedeutung der Seefahrt und Fischerei für Cornwall dargestellt werden. Ein Großteil der Museumssammlung ist online abrufbar.

Durch eine Reihe von Themengalerien können Besucher die Romantik der großen Ozeankreuzer erleben, die Eleganz der goldenen Barkasse von Prinz Frederick bestaunen, tief in die Traditionen des maritimen London eintauchen und die Geschichte des Handels über den Atlantik studieren.

Kinder haben in der All Hands-Galerie ihre helle Freude, während Jugendliche sich am professionellen Schiffssimulator an der Brücke versuchen oder mehr über die Auswirkungen achtlosen Verhaltens auf die Meeresumwelt erfahren können.

Das Museum bietet ein umfassendes Programm von kostenlosen Familienveranstaltungen, Vorträgen sowie eine bedeutende Bibliothek mit Büchern und Manuskripten zu maritimen Themen und eine elektronische Bibliothek für persönliche Recherchen. Das National

Maritime Museum ist ein riesiges Museum, wobei viele Ausstellungsgegenstände für Meeresspezialisten und Modellbauer von besonderem Interesse sind.

Eintrittspreise

Ganzjährig freier Eintritt

Eintrittsgebühren sind zu zahlen für die Cutty Sark, den Nullmeridian und das Historic Royal Observatory sowie das Planetarium. Eintrittskarten können online oder an den Eintrittskassen vor Ort erworben werden.

Öffnungszeiten:

Täglich 10:00Uhr – 17:00Uhr. Geschlossen 24–26 Dezember.

Organisationsstrukturen, Investoren-/Betreibermodell

Staatliches Museum

Besucherzahlen

2013–/2014	2.488.801 £
2014–2015	2.343.372 £

Wirtschaftliche Kennzahlen

Einnahmen durch Besucher:

2013–/2014	3.371.618 £
2014–2015	3.174.399 £

Einnahmen durch Handel:

2013–/2014	781.906 £
2014–2015	1.295.275 £

Zielgruppen

Alle - Kinder, Jugendliche, Familien, Touristen, Senioren...

Kooperationen / Partnerschaften

RMG-Mitgliedschaft

Die Vorteile der RMG-Mitgliedschaft umfassen:

- Freier Eintritt zu den wichtigsten Ausstellungen im National Maritime Museum - Kostenlose Shows im Peter Harrison Planetarium
- Freier Eintritt in Cutty Sark - Freier Eintritt in das Königliche Observatorium
- 10% Rabatt in unseren Geschäften und Cafes
- Rabatte und Prioritätsbuchungen auf unserem Veranstaltungsprogramm - Nutzung des Mitglieder- raums im National Maritime Museum

Mitglieds-kategorie Preis / Lastschrift

Individuelle Mitgliedschaft (ein Erwachsener)
£ 44 (51,27€) / £ 39 (45,44€)

Gemeinsame Mitgliedschaft (zwei Erwachsene)
£ 65 (75,74€) / £ 60 (69,91€)

Familienmitgliedschaft (ein Erwachsener + bis zu vier Kinder)
£ 60 (69,91€) / £ 55 (64,09€)

Familienmitgliedschaft (zwei Erwachsene + bis zu vier Kinder)
£ 75 (87,39€) / £ 70 (81,56€)

Sonstiges

Spezielle (kostenfreie) Kinderangebote

1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.3.2 NATIONALES MARITIMES MUSEUM LONDON



IMPRESSIONEN AUS
DEM MUSEUM



1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.3.3 DAS MUSEUM AAN DE STROOM ANTWERPEN

Speicherhaus mitten im pulsierenden Viertel „Het Eilandje“

- Das MAS fungiert wie ein Katalysator für die gesamte Umgebung.
- 1998 Beschluss, ein neues Museumsgebäude im ehemaligen Hafenviertel von Antwerpen zu errichten. Eröffnung: Mai 2011
- Die Ausstellungsräume des 62 Meter hohen Museumsturms sind über zehn Etagen in Containern oder „Boxen“ gestapelt
- Jede Ebene um 90 Grad gedreht
- 5.700 qm Ausstellungsräume
- 650.000 Besucher jährlich
- 470.000 wechselnde Sammlungsstücke



1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.3.3 DAS MUSEUM AAN DE STROOM ANTWERPEN

Standort:

Das Museum aan de Stroom (MAS) ist ein imposantes Speicherhaus mitten im pulsierenden Viertel „Het Eilandje“. Im schicken Stadtteil Eilandje im Antwerpener Hafenviertel steht seit 2011 das MAS, Museum am Strom. An diesem Ort treffen die Stadt und der Hafen – übrigens der zweitgrößte Europas – aufeinander. Prächtige Beispiele dieser wunderbaren Verbindung sind sowohl die Architektur, als auch die Sammlung des Museums.

Ein mit meterhohen Glaswänden verkleideter Boulevard führt 60 Meter nach oben. In jeder Etage entdecken die Besucher eine neue Geschichte über Antwerpen, den Hafen und seine Jahrhunderte währenden Verbindungen mit der ganzen Welt. Oben auf dem Panoramadach (10.Etage) besteht ein überwältigender Ausblick über die Stadt, den Hafen und die Schelde. Besonders interessant: im MAS kann man nach Belieben ein- und ausgehen, nur für die Besichtigung der Museumssäle brauchen man eine Eintrittskarte.

Konzeption / Positionierung

Da die Stadt schon seit Jahrhunderten wertvolle Objekte und Kunstwerke aufbewahrt, enthält die Sammlung des MAS inzwischen bereits über 500 000 Objekte. Zu viel, um alles auf einmal zu zeigen oder es sich anzusehen. Deshalb stellt das MAS in den Museumssälen nur eine Auswahl aus. Alle anderen Objekte werden in verschiedenen Depots aufbewahrt. Im Schaudapot in der 2. Etage des MAS gewähren wir Ihnen einen Blick hinter die Kulissen. Sie finden dort über 180 000 Sammlungsstücke in meterhohen Regalen. Familienveranstaltungen, Vorträgen sowie eine bedeutende Bibliothek mit Büchern und Manuskripten zu maritimen Themen und eine elektronische

Bibliothek für persönliche Recherchen. Das National Maritime Museum ist ein riesiges Museum, wobei viele Ausstellungsgegenstände für Meeresspezialisten und Modellbauer von besonderem Interesse sind.

Eintrittspreise

Besucher älter als 25 Jahre: 10 €
Besucher von 12 bis 25 Jahren: 8 €
Besucher älter als 65 Jahre: 8€
Gruppen ab 12 Personen (Der Gruppentarif für Gruppen ab 12 Personen ist nicht kombinierbar mit anderen Ermäßigungen.): 8€
Karteneinhaber: bei einer zeitlich begrenzten Ausstellungs-A-Karte erhältlich für einen digitalen Ermäßigungsgutschein: 8€
Etage des Monats: € 2

Öffnungszeiten Museum:

Dienstag bis Freitag: von 10.00 bis 17.00 Uhr
Samstag und Sonntag: von 10.00 bis 18.00 Uhr
An jedem letzten Mittwoch des Monats ist eine Etage bis 19.00Uhr geöffnet (letzte Karten um 18.00 Uhr).

Öffnungszeiten Boulevard und Panorama:

Dienstag bis Sonntag von 9.30 bis 24.00 Uhr
Ostermontag und Pfingstmontag

Organisationsstrukturen, Investoren-/Betreibermodell

Museum der Stadt Antwerpen

Besucherzahlen

650.000 Besucher /Jahr

Wirtschaftliche Kennzahlen

Städtischer Betrieb

Founder: Umicore, KBC Bank- und Versicherung, der Städtische Hafenbetrieb Antwerpen und SD Worx waren die ersten vier Founder des MAS mit jeweils einem substanziellen, strukturellen Beitrag für fünf Jahre. Zwei Founders sind auch Konzessionsinhaber eines MAS-Pavillons: des „Silberpavillons“ (Umicore) und des „Hafenvavillons“ (Port of Antwerp). Umicore hat außerdem die Herstellung der über 3000 Händchen finanziert, die die Fassade des MAS zieren.
Hauptsponsoren: EANDIS, ELIA (noch ca. 10)
Spender
Ehrenamtliche Mitarbeit

Zielgruppen

Alle - Kinder, Jugendliche, Familien, Touristen, Senioren...

Kooperationen / Partnerschaften

140 ehrenamtliche Mitarbeiter

1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

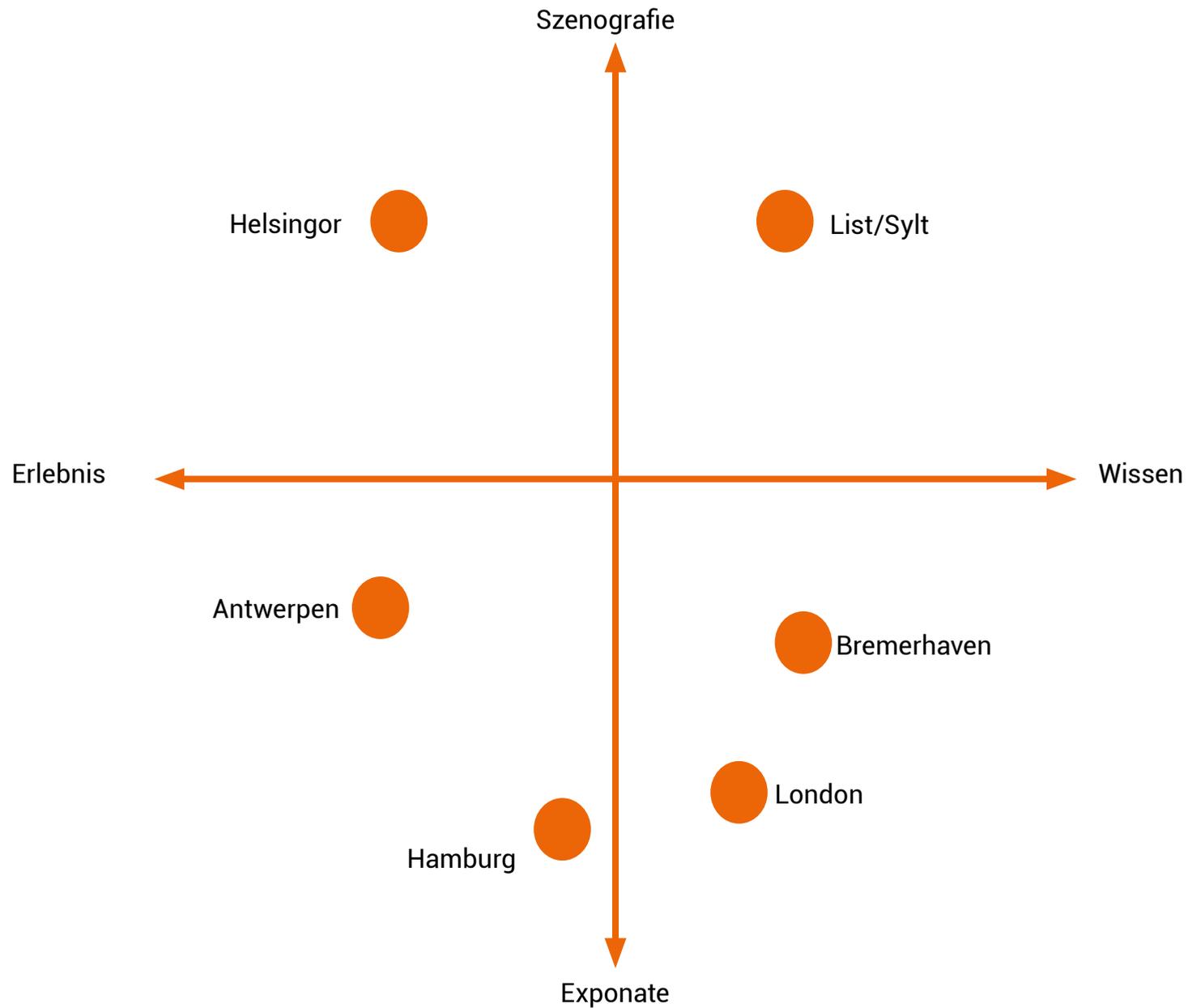
1.3.3 DAS MUSEUM AAN DE STROOM ANTWERPEN



IMPRESSIONEN AUS
DEM MUSEUM



1.4 POSITIONIERUNGEN



1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.5 TRENDS IN AUSSTELLUNGEN



Individuelle Erlebnisse



Partizipation



Storytelling



Gamification

1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.5 TRENDS IN AUSSTELLUNGEN

Ausstellungen in Erlebniszentren und Museen entwickeln sich mehr und mehr zu einem (Frei-)Raum für selbstbestimmte, kognitive und emotionale Erfahrungen. Zeitgemäße Ausstellungen erkennen den Besucher als aktiven, mündigen Menschen an und unterbreiten ihm ein Informations-, Erlebnis- und Handlungsangebot. Der Nutzer ist willkommen, sein vorhandenes Wissen, seine Gefühle und Sichtweisen einzubringen und weiterzuentwickeln.

In der heutigen Zeit verändert sich das Besucherverhalten und in der Folge auch die Anforderungen an Ausstellungsprojekte rasant. Information, Kommunikation und Vernetzung über Endgeräte wie Smartphones und Pads sind nicht mehr nur für jüngere Generationen Standard. Informationen werden „on demand“ und zielgerichtet angefragt. Kommunikation erfolgt unmittelbar und ständig. Dieser Anspruch wird auch zunehmend an Ausstellungs- und Veranstaltungsbereiche, Museen und den öffentlichen Raum im Allgemeinen gestellt.

Ausstellungen, Museen und ähnliche Projekte bieten bislang ein zwar breites Spektrum an Informationen, der Nutzer solcher Einrichtungen muss sich aber in aller Regel selbst durch das Informationsangebot „arbeiten“. Er muss seinen individuellen Interessensweg finden und stets aufs Neue entscheiden, welche Inhalte ihn persönlich interessieren könnten. Die Möglichkeit einer individualisierten Information und Kommunikation in Ausstellungen wird ein zentraler Anspruch werden.

Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Vernetzung mit anderen Menschen. Mobile Geräte in Ausstellungen werden mittelfristig zum Standard gehören. Besucher möchten ihre Erlebnisse und erworbenes Wissen jeder-

zeit teilen – am liebsten live. Auch hier besteht seitens der Betreiber von Ausstellungshäusern und Museen dringender Nachholbedarf - sowohl Indoor, als auch in Außenbereichen.

Künstlerische Gesamtinszenierung:

Ästhetische und hochwertige raumgreifende Szenografie, die emotional anspricht, anregt und inspiriert; Einzigartigkeit der Gestaltung; Authentische Materialität, bewusste Farbwahl, stimmiges Beleuchtungskonzept.

Minds On:

Inhalte, die zum Mitdenken motivieren, Assoziationen ermöglichen, Zusammenhänge erkennbar machen, Komplexität der Realität widerspiegeln und gleichzeitig Orientierung ermöglichen; Selbstbestimmtes Handeln und Lernen, Entscheidungen treffen; individuell abrufbare Informationen anbieten; Forscherlabore mit offenen Ergebnissen.

Gamification:

Spielebenen, Edutainment, Spaß und Spannung über einen Spielstein, Armband o.ä. (Chip). Nutzer wird Teil der Ausstellung, handelnd experimentierend, spielerisch. Er/sie sammelt Punkte, setzt sein Wissen ein, gestaltet das Spiel mit. Rätsel und Aufgaben z.B. über Mobile Apps, Integration von Augmented Reality, spielerische Erkundungstouren, Rollenspiele.

Storytelling:

Eine fiktive Geschichte begleitet den Nutzer, ein roter Faden führt durch die Ausstellung. Hörspiel-Figuren, Comic-Maskottchen für Kinder bieten Möglichkeiten zur Identifikation. Für Erwachsene ist eine hohe literarische Qualität und Poesie gewünscht.

Lokalität:

Das Einbeziehen der realen örtlichen Umgebung ist wichtig. Die Attraktion geht draußen weiter, Originalschauplätze kann sich der Nutzer z.B. mit Apps auf dem eigenen Smartphone oder einem Ausleih-Tablet erschließen. Dezentrale Ansätze, Erlebnisketten verbinden Innen- und Außenbereiche.

Mediale Installationen:

Medien existieren nicht um ihrer selbst willen, sondern um die positiven Eigenschaften der jeweiligen Anwendung zu nutzen. Nutzer kann selbst interaktiv Inhalte abrufen. Die Verbindung von Virtualität und Haptik in interaktiven Exponaten ist wichtig.

Originalexponate:

Der Anspruch: Authentizität und Aura, den Bezug zur Realität liefern („Ja, das gibt/gab es wirklich.“). So entstehen historische Bezüge.

Partizipation:

Teilhabe bei der Konzeption von Ausstellungen aber vor allem auch während der Laufzeit. Besucher hinterlassen Spuren, können sich zum Ausdruck bringen. Ausstellungen werden lebendig und verändern sich im Laufe der Zeit.

Individualität in Gemeinschaft:

Ein individuelles Erlebnis ist wichtig. Jeder hat seine eigene „Take Home“-Message. Aber ein Gemeinschaftserlebnis mit der Familie, Schulklasse oder auch der virtuellen Gruppe ist ebenso wichtig. Interaktionen zwischen den Besuchern und darüber hinaus bereichern das Erlebnis.

1. BENCHMARK-ANALYSE FÜR ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN MIT MARITIMEM BEZUG

1.6 ZUSAMMENFASSUNG

Trends in Ausstellungen...

Aktionen und Programm:

Zeitlich begrenzte Sonderausstellungen, Aktionen, Märkte, Events, Highlight-Exponate wirken als Besuchermagnete. Workshops, Vorträge, Tagungen, Vermittlungsprogramm, Schulklassen, Kindergeburtstage u.ä. sind Teil des Ausstellungsbetriebs - innen und außen.

Servicegedanke:

Die Ausstellung ist für den Menschen da und nicht umgekehrt. Den Bedürfnissen der verschiedenen Zielgruppen wird spezifisch begegnet. Barrierefreiheit, Ruhe- und Rückzugszonen, Gastro, Shop, Bewegungsmöglichkeit für Kinder sind notwendig.

BEWERTUNG

Die Bewertung zielt darauf ab, die Standorte mit den nationalen und internationalen Best Practice-Beispielen und deren standortbezogenen Erfolgsfaktoren abzugleichen.

Das Benchmarking lieferte folgende wesentlichen Anforderungen an eine maritime Attraktion:

- Einen Standort, der in ein attraktives touristisches Angebot eingebettet ist
- Eine starke authentische Geschichte (Ausstellungsdrehbuch), mit starkem Standortbezug
- Eine passende Mischung aus historischen Exponaten, interaktiven Erlebnissen und spannenden Inszenierungen
- Ein gelungenes Zusammenspiel von Innen und Außen – Schiffe, Großexponate, Spaß und Spannung, Plaza, Aussichtsplattform o.ä.
- Überschneidungen aus frei zugängiger „Plaza“ (mit Gastronomie, Shop u.ä.) und Zahlbereich

2. ALLEINSTELLUNG UND ERLEBNISPOSITIONIERUNG

Das MEZ soll das maritime Erbe (historische Betrachtung) aber auch die aktuellen und zukünftigen maritimen Bezüge und Kompetenzen der Hansestadt Rostock einem breiten Publikum präsentieren. Als Ergebnis des ersten Workshops mit der Lenkungsgruppe bestand Einigkeit in folgender Ausrichtung des MEZ:

- Kein klassisches Museum, vielmehr ein Edutainment-Center mit dem Prinzip einer unterhaltsamen Wissensvermittlung; hierbei gilt: primäres Besuchsmotiv ist Unterhaltung. Bildung und Wissensvermittlung sind hingegen Besuchseffekte
- Wissenschaftlich fundiert mit Bildungsanspruch
- Moderne, zeitgemäße, zukunftsgerichtete, unterhaltsame, erlebnisreiche und experimentelle Präsentation der Inhalte
- Ernsthafte touristische Attraktion mit Erlebnisorientierung

Leitthema

Das Leitthema des Maritimen Erlebniszentrums lautet: Von Rostock in die Welt – Schiffsbau, Schifffahrt, weltweiter Handel, Innovationen in Industrie und Forschung. Diese Themen werden mit authentischem Bezug zu Rostock aufbereitet und auf erlebnisreiche Weise inszeniert. Bestehende andere Freizeitanlagen befassen sich jeweils nur mit Teilaspekten dieser Themen, mit spezifischer Technik (z.B. „phanTECHNIKUM“ in Wismar) oder Naturphänomenen (z.B. „Ozeaneum“ in Stralsund) oder spezifischen aquatischen Themen (z.B. „Müritzeum“ in Waren). Im MEZ wird ein umfassender Bogen gespannt, aufgehängt an realen historischen und aktuellen Bezügen.

Standortbezug

Die dargestellten Grundlagen zur Entwicklung einer erfolgreichen Erlebnispositionierung stellen die Bedeutung der Alleinstellung und Glaubwürdigkeit in den Vordergrund. Dabei erweisen sich Themen als überle-

gen, die aus dem Standort der geplanten Freizeitanlage heraus entwickelt werden.

Der „Genius Loci“ (Geist des Ortes) des geplanten Maritimen Erlebniszentrums, mit seinem besonderen Standort in der Hansestadt Rostock, ist daher eine wesentliche Basis für die Erlebniskompetenz des Erlebniszentrums.

Rostock steht wie nur wenige andere Standorte aufgrund seiner Historie für Schiffbau, Schifffahrt und Handel. Dem Erfolgsfaktor „konsequenter Standortbezug“ wird Rechnung getragen, indem nur die für Rostock relevanten Aspekte thematisiert werden, diese jedoch umfassend. Dadurch ist die Anlage nur für Rostock authentisch, sie ist einmalig und nicht kopierbar.

Kompetenzzentrum

Während andere Museen und Freizeitanlagen entweder die Sammlung oder Technik- bzw. Naturphänomene in den Mittelpunkt stellen, hat das MEZ den Anspruch, die am Standort Rostock glaubwürdigen – weil authentischen – Themen Schifffahrt und Schiffbau umfassend zu präsentieren. Durch die konsequente Abdeckung des Leitthemas, die Darstellung aller für Rostock relevanten Aspekte, wird die Anlage zum Kompetenzzentrum bezogen auf ihr Leitthema.

Erlebnisorientierung

Das Leitthema bietet sehr gute Voraussetzungen für eine attraktive und erlebnis-intensive Umsetzung. Die lokalen (Rostocker) Themen werden aufgegriffen und stellen eine einzigartige und unverwechselbare Verbindung zum Standort her (Standortbezug, Glaubwürdigkeit, Authentizität). Das Edutainment-Prinzip findet konsequente Anwendung, d.h. der Gast wird auf spannende und unterhaltsame Art und Weise informiert. Die Anlage ist lebendig, greift aktuelle Themen auf, erneuert und reattraktiviert sich. Dies wird durch Wechsel- und Sonderausstellungen unter-

stützt. Modernste Präsentationstechniken werden zur Umsetzung verwendet (Multimedia). Hierbei hat der Gast Interaktionsmöglichkeiten (durch sog. Hands-on Exponate) und wird mit möglichst vielen Sinnen angesprochen (Multisensualität). Innen- und Außenbereich werden attraktiv miteinander verbunden und gehen nahtlos ineinander über.

Zusammenfassend stellen sich die wesentlichen Alleinstellungsmerkmale wie folgt dar:

- Fokussierung auf ein noch nicht besetztes Leitthema / auf ein Rostock-spezifisches maritimes Leitthema
- Hoher Standortbezug
- Kompetenzzentrum zum Leitthema (besondere Tiefe der Darstellung, konsequente Umsetzung)
- Hohe Attraktivität und Erlebniskompetenz („Edutainment“, Interaktivität, Multisensualität, Lebendigkeit und Aktualität, Indoor und Outdoor)

Fazit Alleinstellung und Abgrenzung zu anderen Anlagen

Mit der Positionierung „Von Rostock in die Welt – Schiffbau, Schifffahrt, Handel“ erreicht das MEZ ein markantes Profil, eine Alleinstellung und klare Abgrenzung zu anderen Anlagen. Rostock gilt als bedeutender Ostseehafen für Fähr- und Kreuzfahrtschiffe sowie maritimer Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort. Durch den Schwerpunkt Schiffbau kann das MEZ zudem als Kompetenzzentrum bezeichnet werden. Thematische Überschneidungen mit anderen Freizeitanlagen beziehen sich auf einzelne Aspekte z.B. in den Themen Schifffahrt, Meeresforschung oder Antriebstechniken. Diese Überschneidungen gibt es auch innerhalb der oben dargestellten bestehenden Freizeitattraktionen und haben keinen Einfluss auf den Markterfolg.

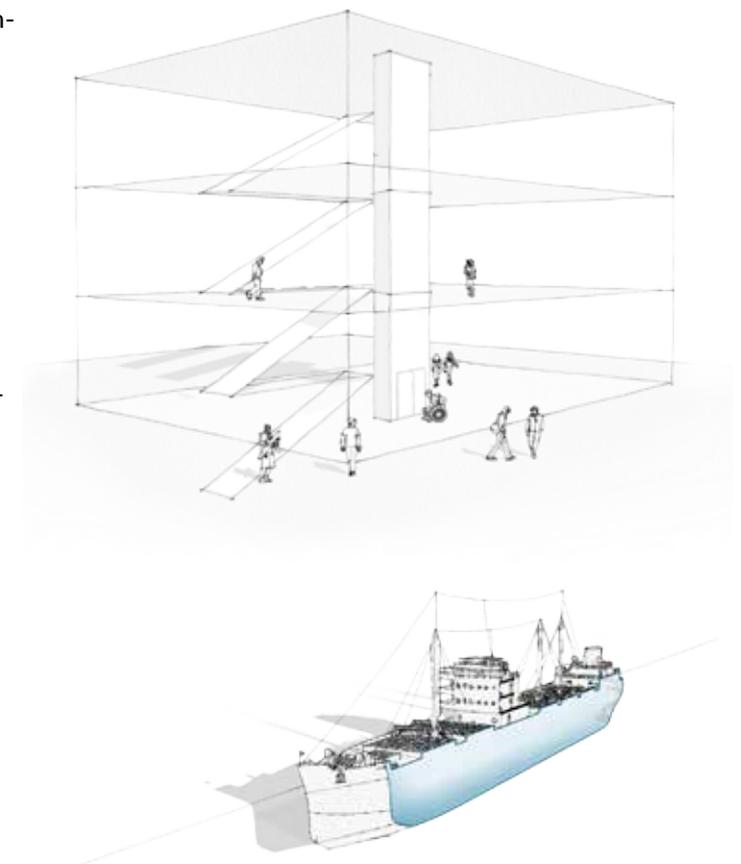
2. ALLEINSTELLUNG UND ERLEBNISPOSITIONIERUNG

2.1 KONZEPTBESTANDTEILE

Das geplante MEZ ist ein modernes Edutainment-Center, das sich zeitgemäßer, neuester Präsentationstechniken bedient und spannende, faszinierende Themen in den Fokus stellt. Zum Erlangen hoher Besuchszahlen soll es eine touristische Attraktion verkörpern, die das bestehende Freizeit- und Tourismusangebot der Hansestadt Rostock ergänzt und verstärkt. Eine Vielzahl an Besucherbefragungen haben ergeben, dass zu einem gelungenen Ausstellungsbesuch neben einer emotionalen, erlebnisorientierten Ansprache und interessanten Inhalte auch eine ansprechende Umgebung, gastronomische Angebote und Geschäfte gehören. Wiederholungsbesuche sind wiederum nur mit Sonderausstellungen und Events zu erzielen.

Vor diesem Hintergrund werden folgende Konzeptbausteine als notwendig erachtet:

- Dauerausstellung: Forschung – Abenteuer – Historie
- Erlebnis-Einheit aus Traditionsschiff land- und wasserseitigen Großexponaten (z.B. Kräne und schwimmende Exponate) und Gebäude
- Sonder-/Wechselausstellungen
- Museums- bzw. Erlebnispädagogik
- Gastronomie
- Shop/Merchandising
- Veranstaltungsbereich
- Tagungs- und Seminarräume
- Räume für Feste und Feierlichkeiten, Eventfläche
- Fachbibliothek
- Außengelände als zusätzlicher Spiel- und Erlebnisbereich



2. ALLEINSTELLUNG UND ERLEBNISPOSITIONIERUNG

2.2 DRAMATURGIE

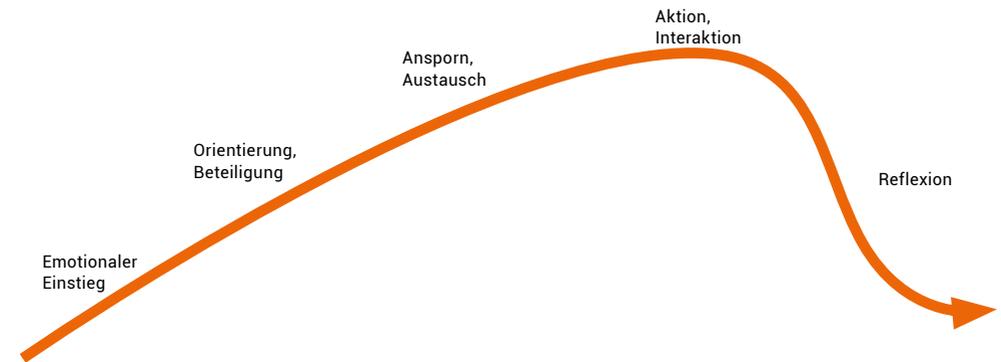
Das MEZ orientiert sich primär an maritimen Themen mit direktem Bezug zur Hansestadt Rostock.

Grundlage ist eine starke Geschichte mit...

- authentischem Inhalt,
- Alleinstellungscharakter,
- historischen Bezügen zu Rostock,
- aktuellen Bezügen zu Rostock.

Die Dramaturgie des MEZ beinhaltet Angebote für verschiedene Zielgruppen und vereint drei Ebenen:

- Abenteuer und Spannung,
- Forschung und Innovation,
- Historie und Sammlung.



2. ALLEINSTELLUNG UND ERLEBNISPOSITIONIERUNG

2.2 DRAMATURGIE

EINE REISE

Eine spannende, authentische Geschichte – eine Reise – führt durch das Erlebniszentrum. Historische und aktuelle Bezüge zu Rostock bestehen und werden aus thematisch unterschiedlichen Blickwinkeln aufgegriffen.

Beispielhafter Ansatz:

Die Besucher gehen auf eine Schiffsreise der besonderen Art. Sie nehmen die Spur eines Schiffes auf - vom Bau in Rostock bis zu seinem „Ende“.

Die Bari II

- 1962-1964 in Rostock erbaut
- Verkauf an Reederei Sven Ferman Meyers in Oslo
- Wechselhafte Geschichte von den 1960er bis 2008
- Am 9. Januar 2008 geht das Schiff von Sues auf die Reise nach Port Sudan und wird seitdem ebenso wie die 14 Mann Besatzung vermisst

(Andere Schiffe als Beispiele denkbar. Muss in der Konzeptphase entschieden werden)



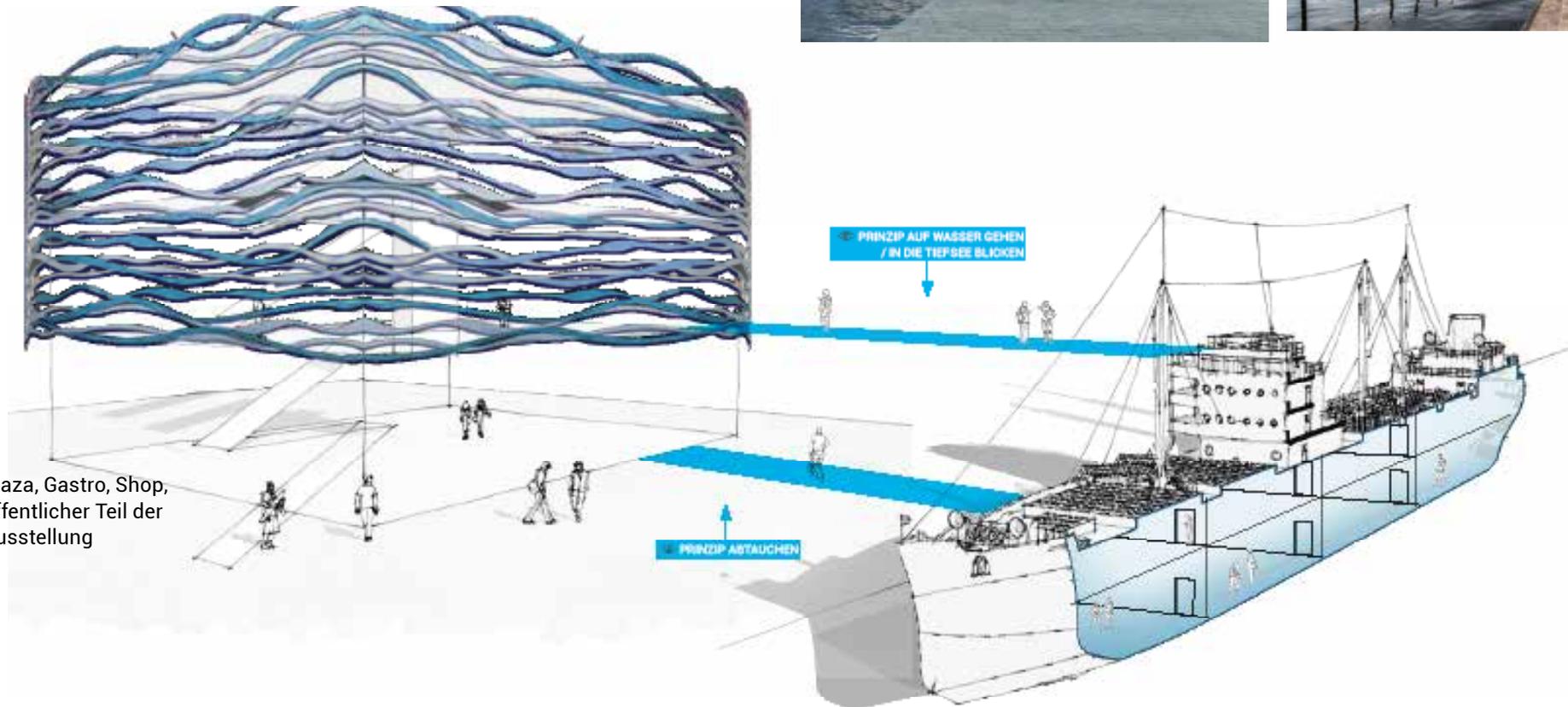
2. ALLEINSTELLUNG UND ERLEBNISPOSITIONIERUNG

2.3 ARCHITEKTUR

STRAHLKRAFT

- AUSSEN UND INNEN BILDEN EINE EINHEIT

Das MEZ folgt vom Gebäude, über die Raumgestaltung, Grafik- und Screen-design einer Formensprache mit hohem Wiedererkennungswert. Das Gebäude kündigt bereits das Thema an.



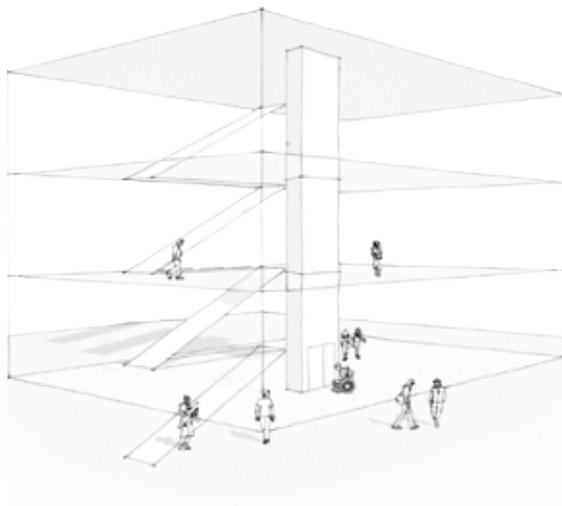
Plaza, Gastro, Shop,
öffentlicher Teil der
Ausstellung

2. ALLEINSTELLUNG UND ERLEBNISPOSITIONIERUNG

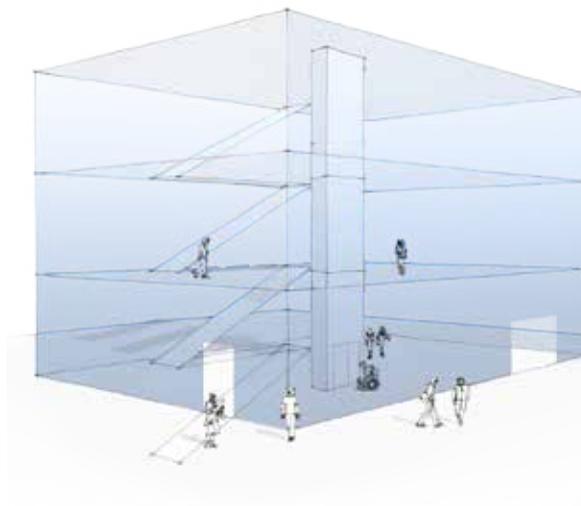
2.3 ARCHITEKTUR

STRAHLKRAFT DURCH EINE VISUELLE KOMMUNIKATION IM ÖFFENTLICHEN RAUM

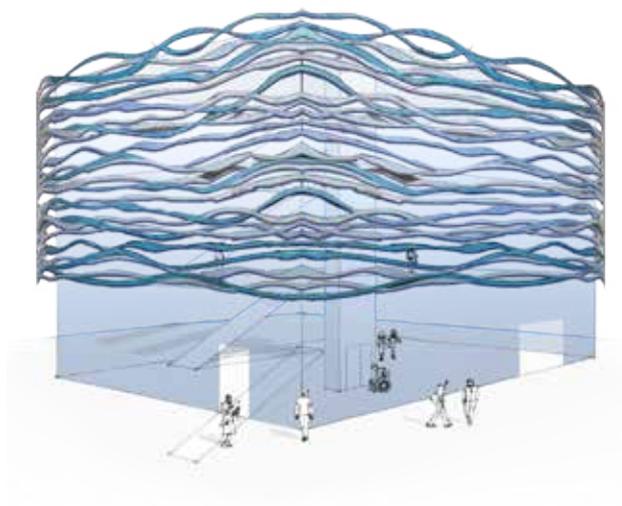
**Eine auf die Anforderungen
der Ausstellung angepasste
Architektur**



**Eine einladende Architektur
transparente Fassade
offene Ein- und Ausblicke**



**Eine repräsentative Architektur
sinnstiftende
Fassadenverkleidung**



3. THEMEN UND INHALTE

3.1 VERMITTLUNGSANSATZ

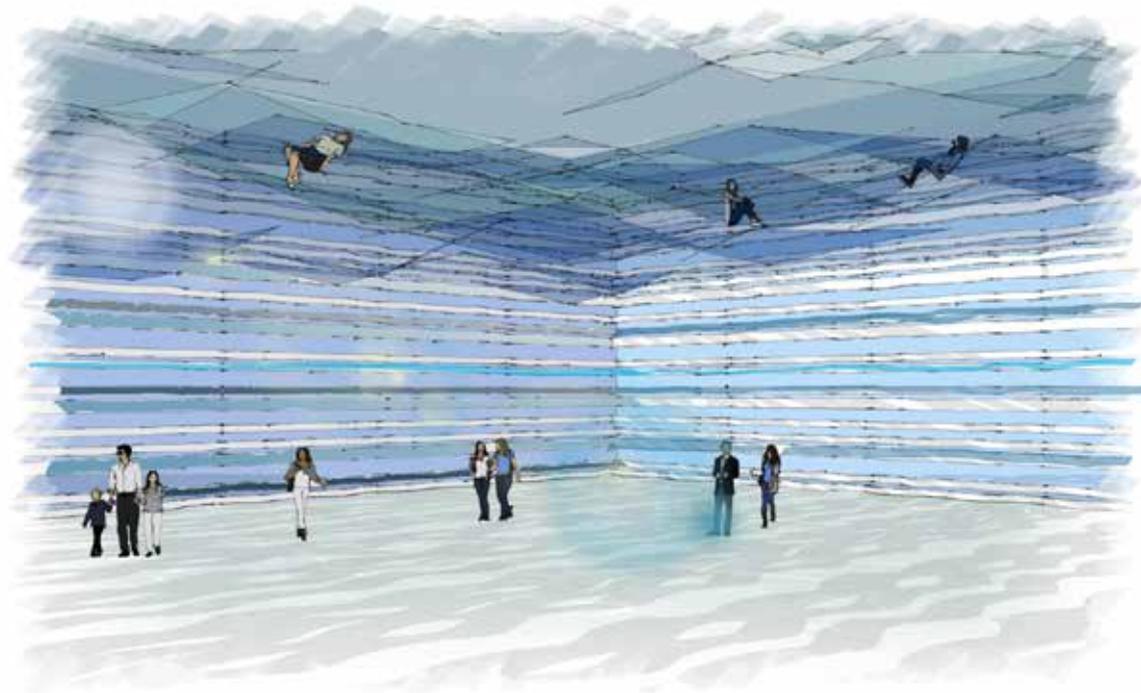
ABENTEUER UND SPANNUNG

Bereits von außen wird deutlich: hier gibt es viel zu erleben! Insbesondere für die Zielgruppe Kinder und Familien, Jugendliche und aktive Erwachsene bietet die Ausstellungsgestaltung spannende Erlebniselemente mit Alleinstellungscharakter. Installationen, auf denen die BesucherInnen über Wellen gleiten, gespannte Netze erklimmen oder in Unterwasserwelten eintauchen können, bieten Spaß und Abenteuer mit maritimem Bezug.

Die Eingangshalle oder eine öffentliche Plaza wird zum ersten überraschenden und faszinierenden Erlebnis.

Es entsteht der Eindruck, sich im Wasser, in einer Unterwasserwelt zu befinden. Der Blick nach oben wirkt wie der Blick von unten auf die Wasseroberfläche.

Die BesucherInnen sehen, wie Menschen über ihnen scheinbar übers Wasser laufen.



3. THEMEN UND INHALTE

3.1 VERMITTLUNGSANSATZ

FORSCHUNG UND INNOVATION

Die Dauerausstellung oder auch Sonderausstellungen führen insbesondere Schüler und Lehrer aber auch neugierige Erwachsene an aktuelle Forschungsthemen des konsortiums Deutsche Meeresforschung mit Schwerpunkt der Arbeiten an der Uni Rostock heran. Für interessierte und technikbegeisterte Laien werden zudem neueste Innovationen im Bereich Schiffbau präsentiert.

Experimentierstationen zu Meeresforschung und Strömungsphysik bieten abwechslungsreiche und spannende Wissensvermittlung.

Die Schiffbaustationen sind in eine Werft-Inszenierung integriert.



3. THEMEN UND INHALTE

3.1 VERMITTLUNGSANSATZ

HISTORIE UND SAMMLUNG

Die historischen Objekte der rostocker Sammlung sind in Raumin szenierungen eingebettet.

- Zielgruppen sind Familien und Erwachsene mit großem Interesse für maritime Geschichte und die Geschichte von Rostock.
- Die Exponate und Objekte aus der Sammlung erzählen Geschichten aus der Geschichte.
- Mediale Inszenierungen wecken Emotionen.



3. THEMEN UND INHALTE

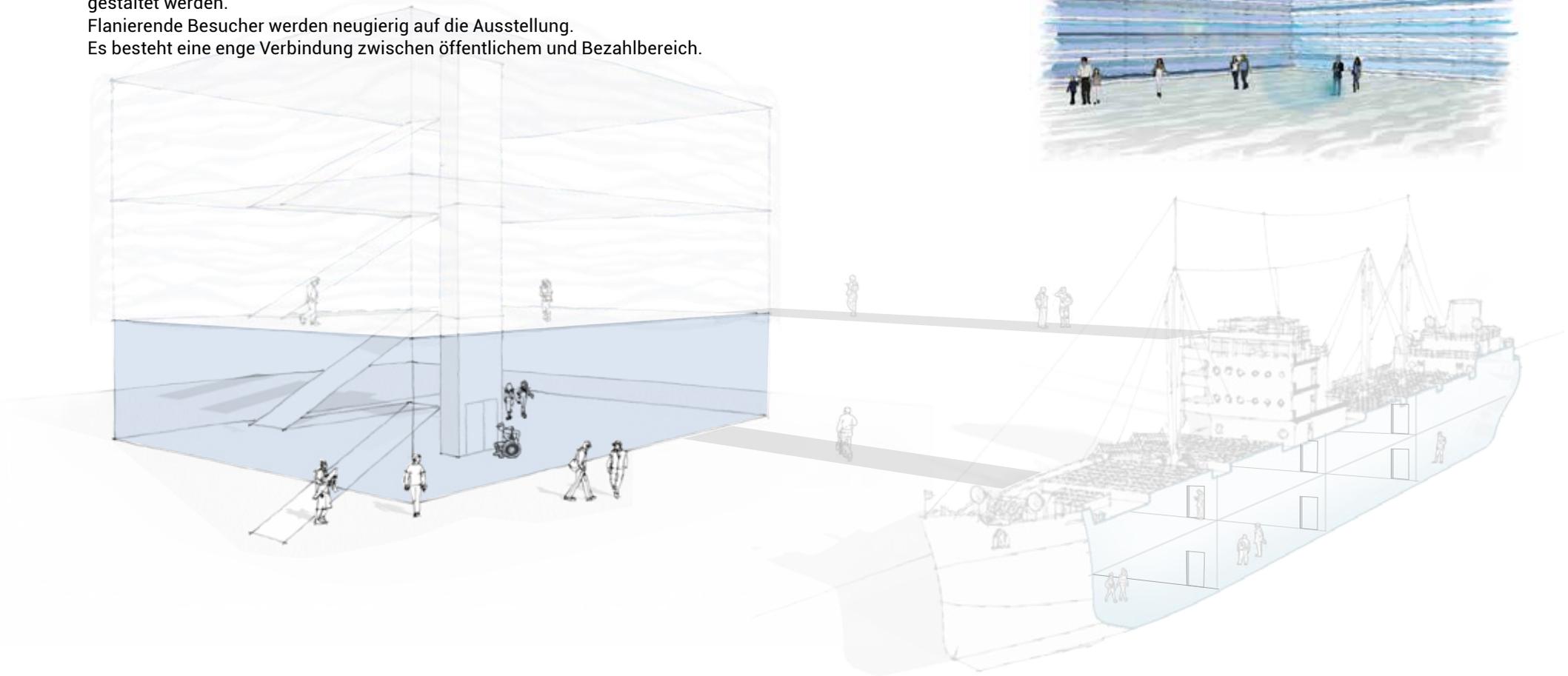
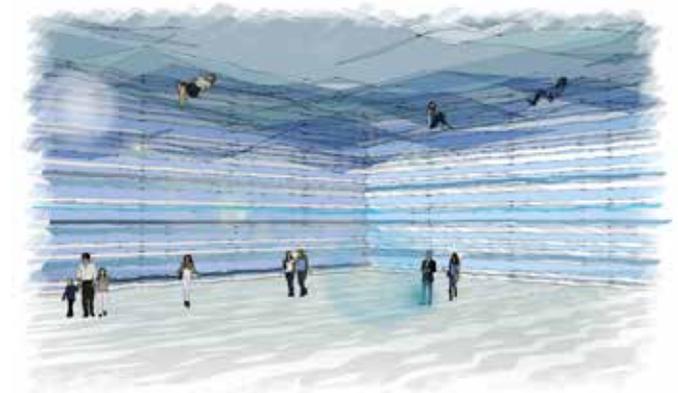
3.2 RÄUMLICHE VERTEILUNG DER THEMEN

PLAZA

Der Empfangsbereich sollte als offene Plaza mit Gastro, Shop & Merchandising gestaltet werden.

Flanierende Besucher werden neugierig auf die Ausstellung.

Es besteht eine enge Verbindung zwischen öffentlichem und Bezahlbereich.

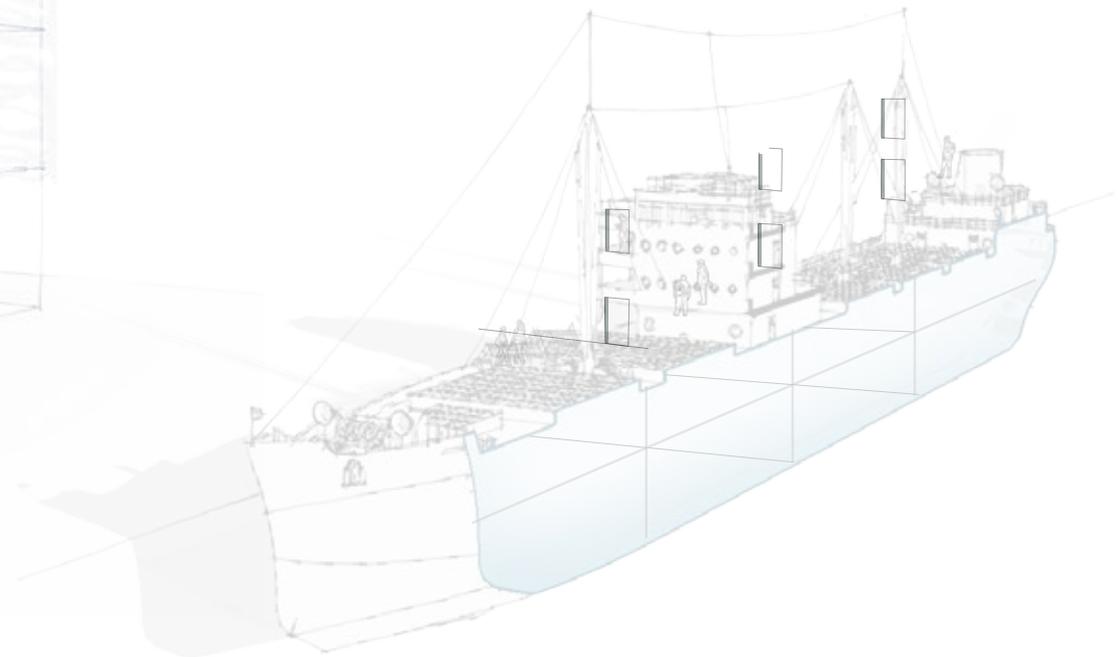
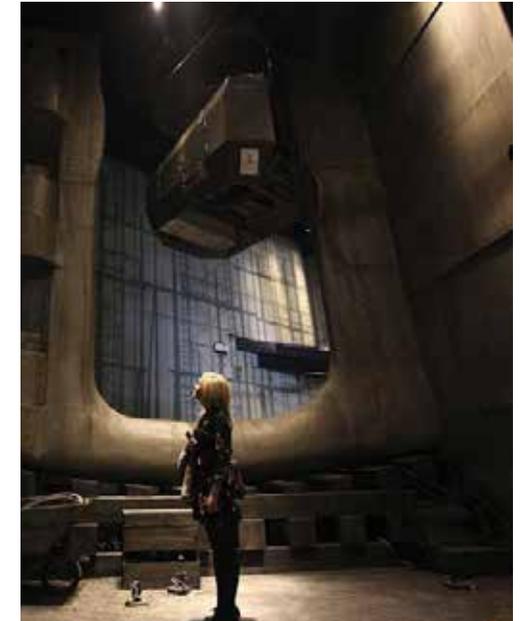
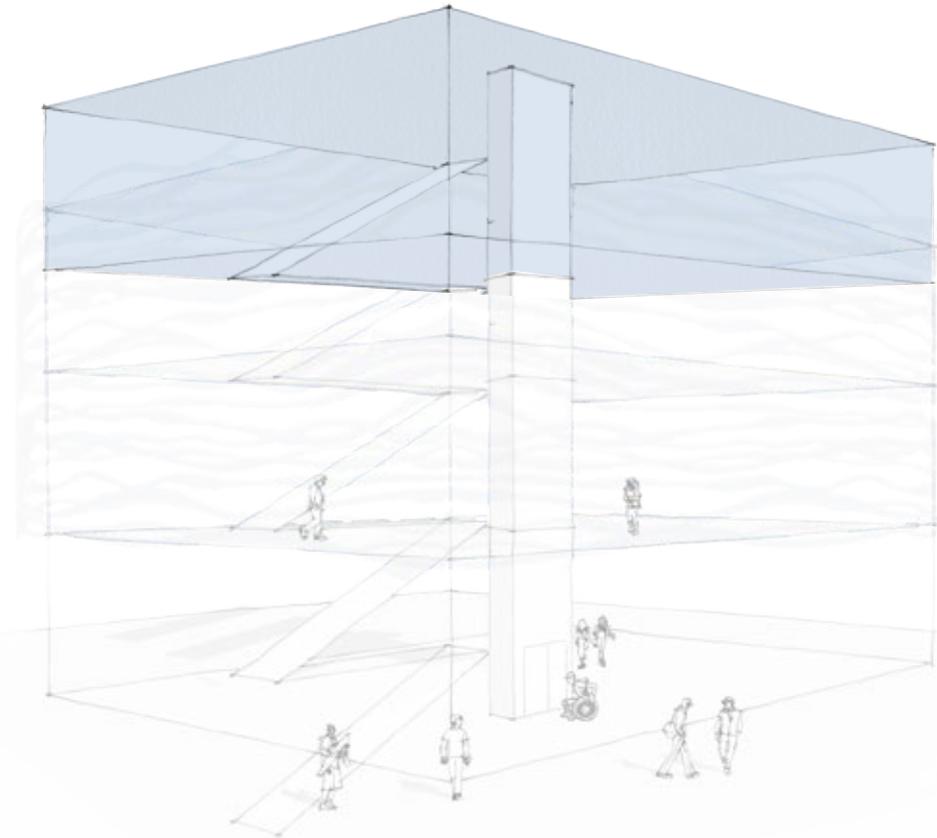


3. THEMEN UND INHALTE

3.2 RÄUMLICHE VERTEILUNG DER THEMEN

AUF DER WERFT

- Schiffsbaugeschichte in Rostock und darüber hinaus – gestern und heute.
- Forschung, Strömungswiderstand, Antriebstechnik
- Luxusliner statt Frachter – heute Flusskreuzfahrtschiffe
- Dimensionen in einer Werft nachempfinden

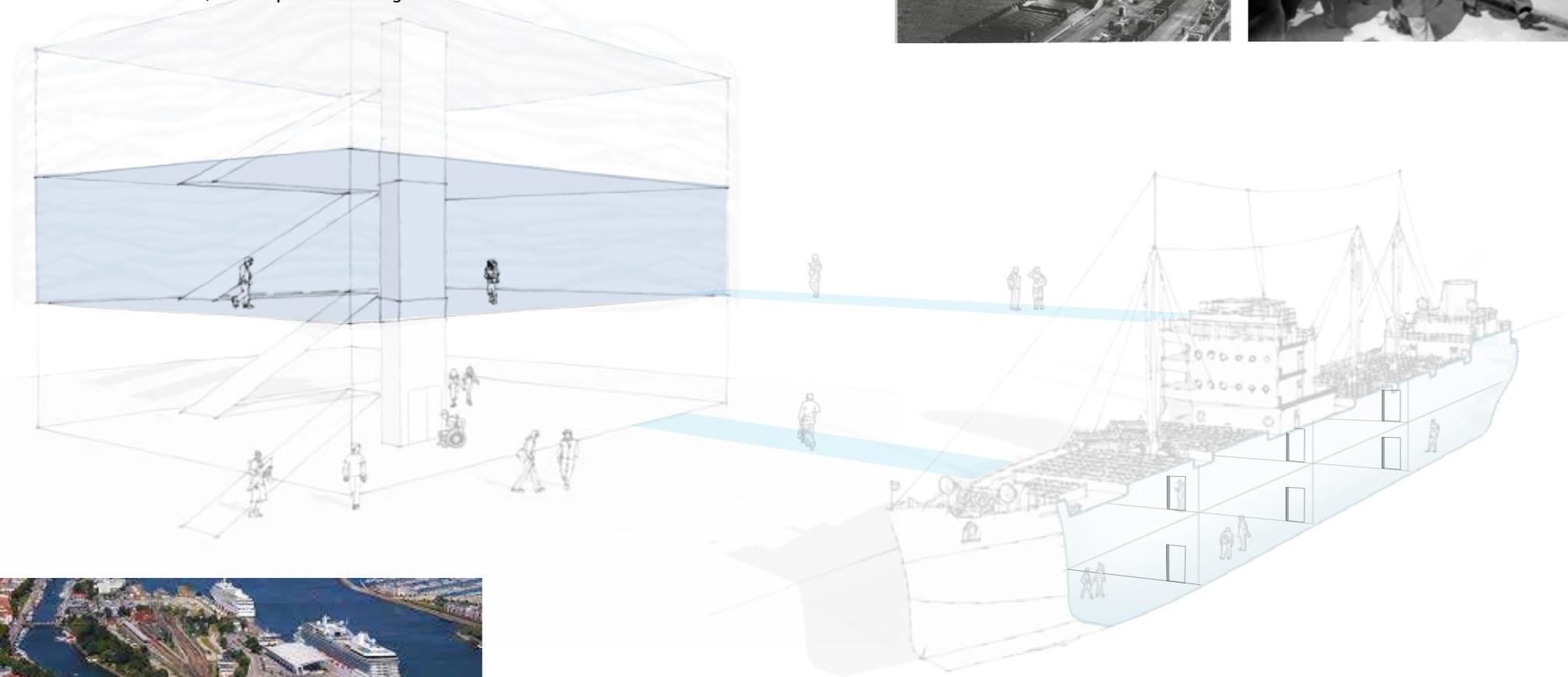


3. THEMEN UND INHALTE

3.2 RÄUMLICHE VERTEILUNG DER THEMEN

IM HAFEN

- Geschichte Handel von der Hanse bis heute
- Rostock zu DDR-Zeiten - Hafen, Grenze und Flucht
- Wirtschaftsstandort, Arbeitsplatz Hafen - gestern und heute

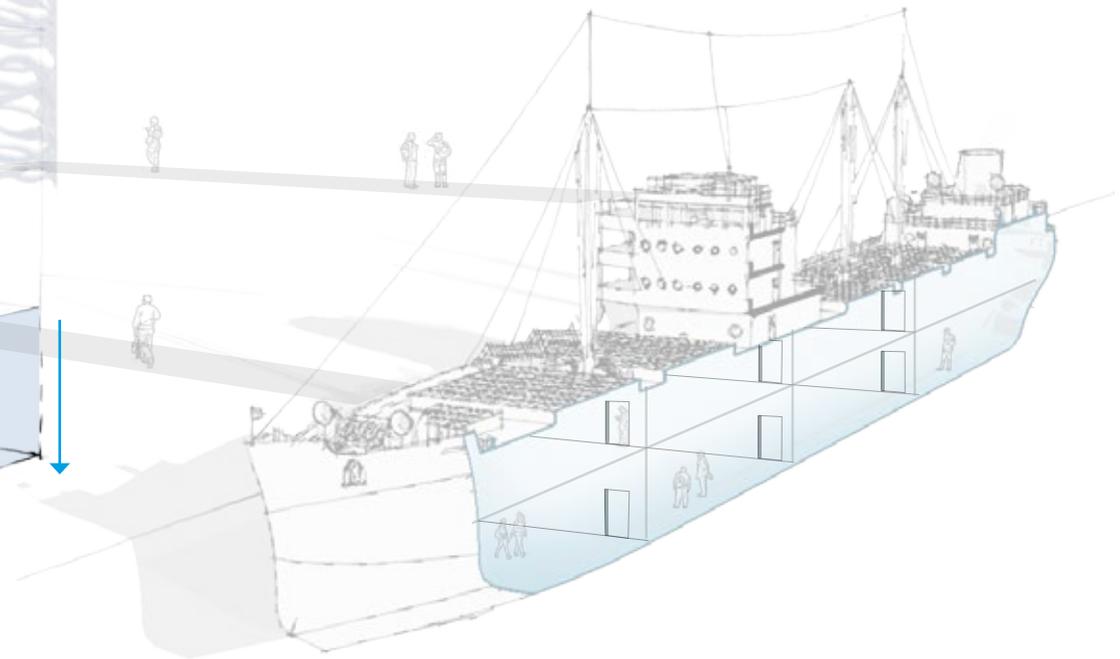
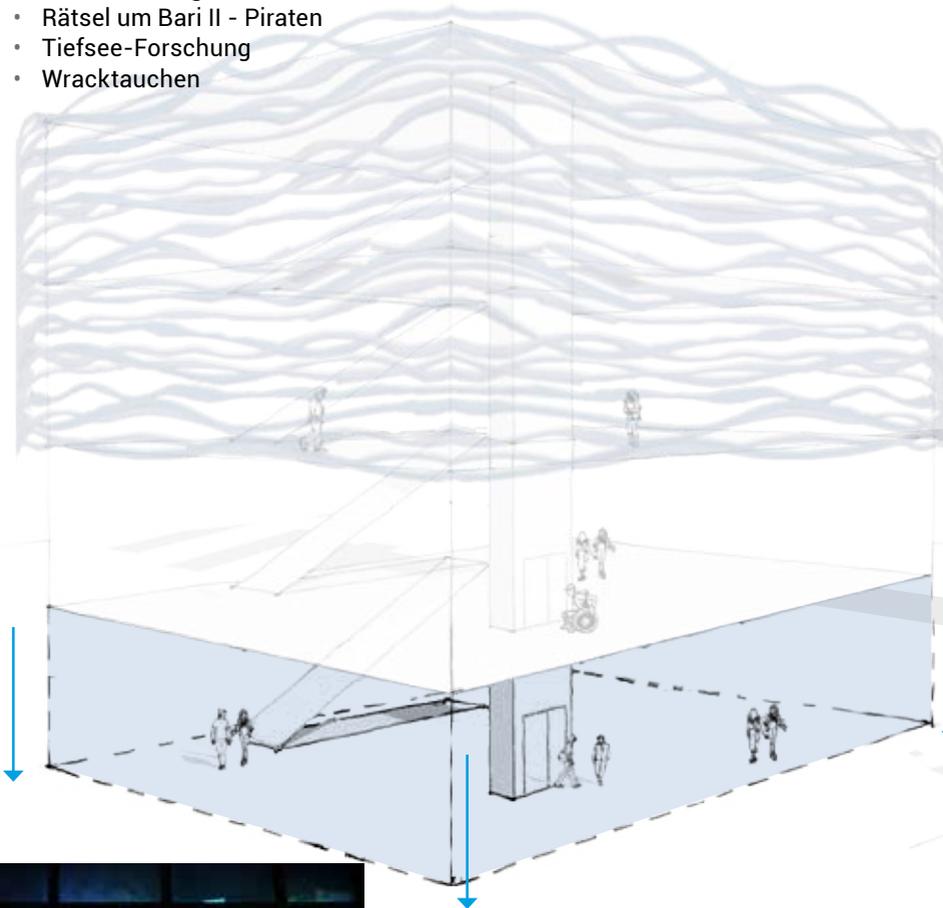


3. THEMEN UND INHALTE

3.2 RÄUMLICHE VERTEILUNG DER THEMEN

AUF HOHER SEE UND IM TIEFEN OZEAN

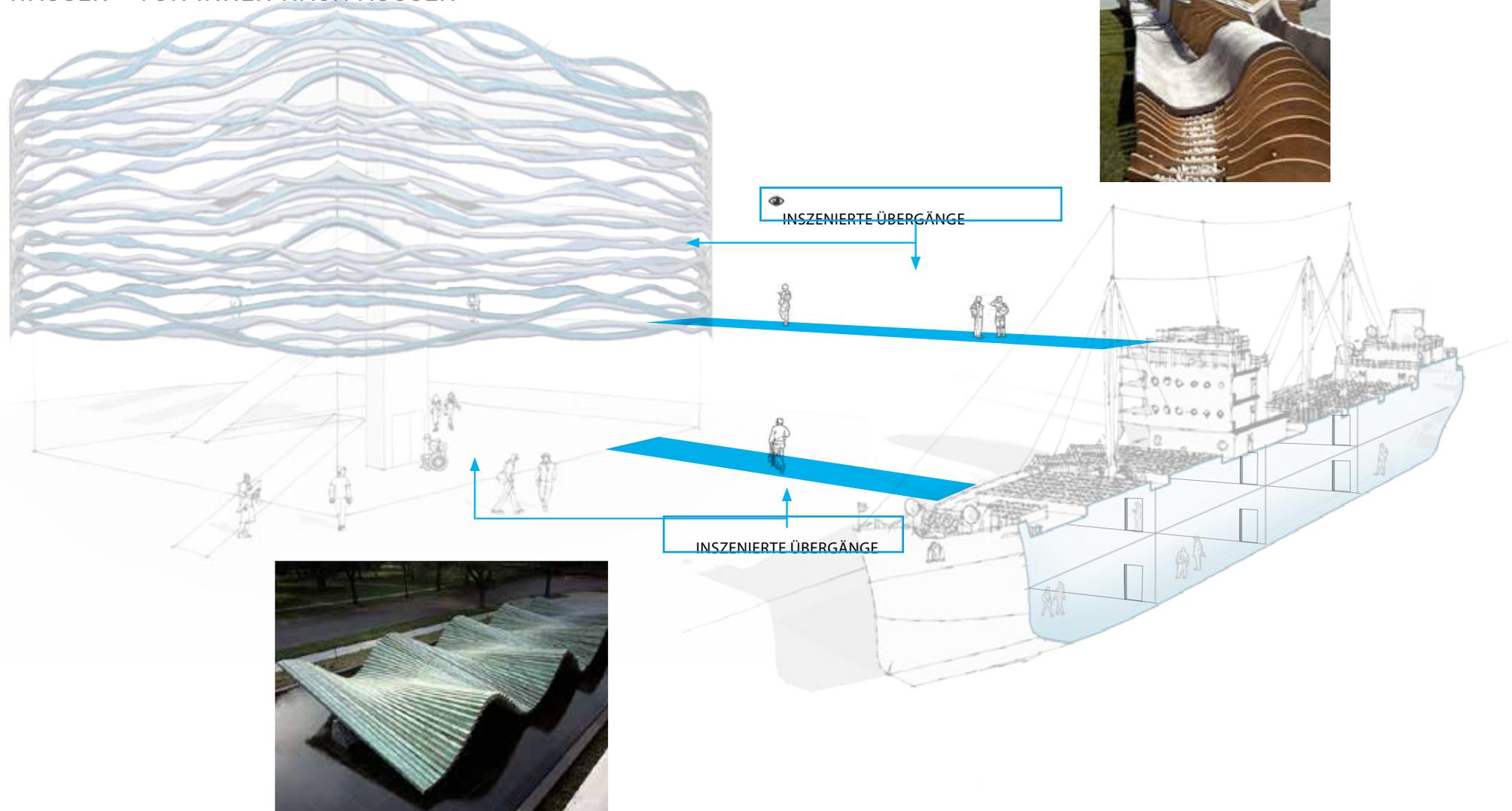
- Vesseltrecking
- Rätsel um Bari II - Piraten
- Tiefsee-Forschung
- Wracktauchen



3. THEMEN UND INHALTE

3.2 RÄUMLICHE VERTEILUNG DER THEMEN

INSZENIERTE ÜBERGÄNGE VOM LAND ZUM WASSER - VON INNEN NACH AUSSEN

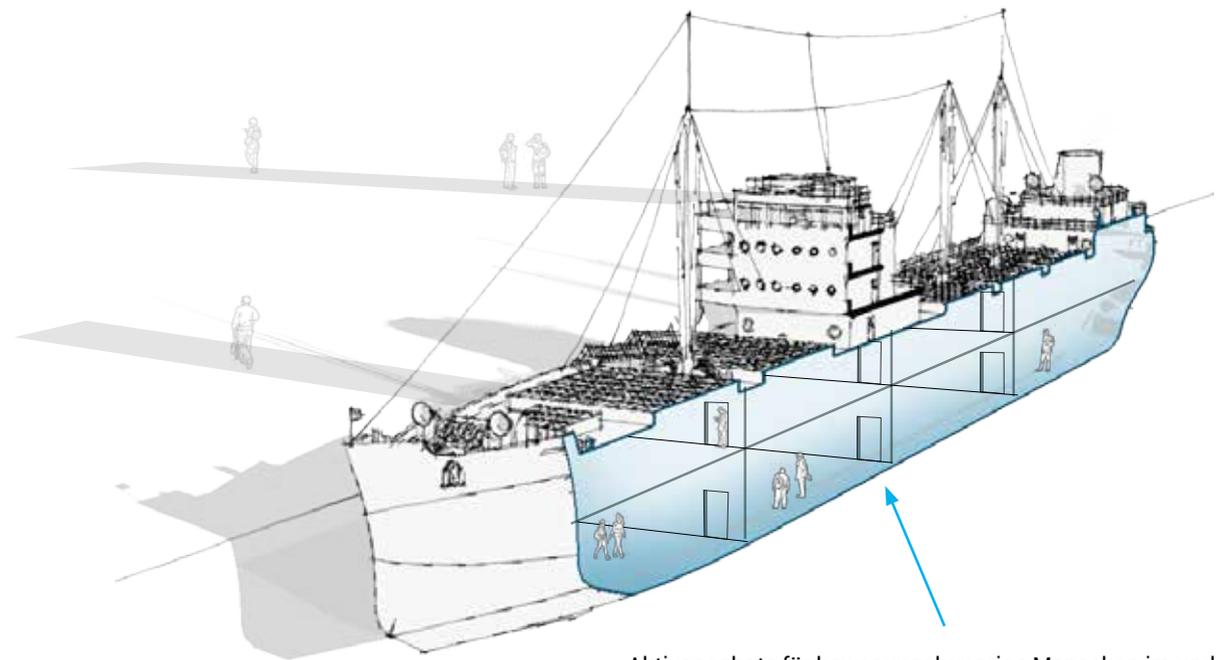


3. THEMEN UND INHALTE

3.2 RÄUMLICHE VERTEILUNG DER THEMEN

TRADITIONSSCHIFF: AN BORD

- Leben und Arbeiten an Bord
- Navigation, Kurs halten
- Stürme, Wellen, Strömung (auch Monsterwellen)
- Kreuzfahrt-Tourismus



Aktivangebote für bewegungshungrige Menschen im und auf dem Schiff, z.B. in Takelage klettern, über Hängebrücken laufen, in Schaumstoffräumen toben.

Copyright

Die hier vorgestellten Entwurfsvorlagen, Ausarbeitungen und Zeichnungen fallen unter Abs. 2 des Gesetzes zum Schutze der Urheberrechte. Sie sind dem Empfänger nur zum eigenen Gebrauch für die vorliegende Aufgabe vertraut. Weitergabe, Vervielfältigen (auch auszugsweise) nur mit ausdrücklicher und schriftlicher Genehmigung der Impuls-Design GmbH & Co. KG. Alle Rechte bleiben bei der Impuls-Design GmbH & Co. KG.

Kontakt

Impuls-Design GmbH & Co. KG
Gerberei 19
91054 Erlangen

Tel +49 9131 81295-0
Fax +49 9131 81295-30

info@impuls-design.de
www.impuls-design.de

Ansprechpartner

Annette Hasselmann

Gesellschafterin
Leitung Dramaturgie, Didaktik

Tel +49 9131 81295-26
Fax +49 9131 81295-46
hasselmann@impuls-design.de

Sven Klomp

Künstlerische Leitung

Tel +49 9131 81295-14
Fax +49 9131 81295-34
kutsch@impuls-design.de

Impuls-Design GmbH & Co. KG
Sitz der Gesellschaft: Erlangen
Registergericht: Amtsgericht Fürth
Handelsregisternummer: HRA 9246
USt-IdNr.: DE265130722
Komplementär:
Impuls-Design Managementgesellschaft mbH
Sitz der Gesellschaft: Erlangen
Registergericht: Amtsgericht Fürth
Handelsregisternummer: HRB 11921

Gesellschafter:
Annette Hasselmann
Matthias Kutsch
Peter Zeiss (Geschäftsführer)

Kurzfassung Machbarkeitsstudie

Maritimes Erlebniszentrum
in der Hansestadt Rostock

im Auftrag der Hansestadt Rostock

Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft

Neuer Markt 3 in 18055 Rostock

Hamburg, Juni 2017



Inhalt



	Seite
Vorbemerkung	3
I Vergleichende Standortbewertung	5
II Machbarkeitsprüfung	18
III Fazit	34

Alle Bestandteile dieses Dokuments sind urheberrechtlich geschützt: © fwi hamburg 2017

Projektziele

- Umsetzung eines Maritimen Erlebnis zentrums (kurz: MEZ) zur Präsentation des maritimen Erbes
- Schaffung eines neuen touristischen Highlights in Form einer modernen und erlebnisorientierten Attraktion (d.h. kein klassisches Museum)
- Hoher Grad an Eigenwirtschaftlichkeit und größtmögliche Effekte (qualitativ und monetär) für die Hansestadt Rostock und die Region
- Berücksichtigung der vorhandenen maritimen Sammlung*

* Ausgangslage und Fokus der Projektbearbeitung ist nicht die vorhandene maritime Sammlung, sondern die Schaffung eines neuen touristischen Highlights in Form eines Erlebnis zentrums (Arbeitstitel: Maritimes Erlebniszentrum). Konkret bedeutet dies: die maßgebliche konzeptionelle Leitlinie ist es nicht, eine Hülle für die vorhandene Sammlung zu schaffen, sondern vielmehr eine markt- und bedarfsgerechte maritime Attraktion zu entwickeln, die für die Hansestadt Rostock und die Region die größtmöglichen Effekte erzeugt, sowohl in ökonomischer Weise (wie u.a. Besuchszahlen, Eigen- und Kommunalwirtschaftlichkeit) wie auch in Bezug auf ihre Ausstrahlung (Leuchtturmfunktion).

Aufgabenstellung

1. **Vergleichenden Standortbewertung**

Gegenüberstellung und Bewertung der beiden potenziellen Projektstandorte IGA Park und Stadthafen zur Identifikation des am besten geeigneten Standortes für eine maritime Präsentation und zur Vorbereitung einer Standortentscheidung. Die Bewertungskriterien sind als Erfolgsfaktoren für ein maritimes Ausstellungshaus zu verstehen, unabhängig von der konzeptionellen Ausrichtung (wie z.B. Museum oder Erlebniszentrum).

2. **Entwicklung eines wirtschaftlich tragfähigen** (im Sinne eines möglichst hohen Grades an Eigenwirtschaftlichkeit) **und erlebnisorientierten Konzeptes.**

3. **Machbarkeitsanalyse** als Entscheidungsgrundlage zur Umsetzung und Bewertung der mit dem Projekt verbundenen Zielsetzungen.

Kapitel I

VERGLEICHENDE STANDORTBEWERTUNG

36 Kriterien in 4 Kriterienblöcken

1. Mikrostandortkriterien
 - 20 Einzelkriterien
 - Gewichtung 40 %
2. Makrostandortkriterien
 - 7 Einzelkriterien
 - Gewichtung 20 %
3. Wirtschaftlichkeitskriterien
 - 4 Einzelkriterien
 - Gewichtung 20 %
4. Konzeptrelevante Kriterien
 - 5 Einzelkriterien
 - Gewichtung 20 %

Bewertungsmethodik

- Gewichtung der Einzelkriterien gemäß ihrer Bedeutung:
 - Einfache Gewichtung (Faktor 1)
 - Doppelte Gewichtung (Faktor 2)
- Punktevergabe von 0 bis 3:
 - 0 = Kriterium wird nicht erfüllt oder ist als schlecht zu bewerten
 - 1 = Mindestanforderungen werden erfüllt bzw. eine ausreichende Eignung ist festzustellen
 - 2 = gute Eignung
 - 3 = sehr gute Eignung

1. Mikrostandortkriterien

Lage

Kriterium	Gewichtung	Max. Punkte	IGA Park		Stadthafen	
			Punkte	Punkte gew.	Punkte	Punkte gew.
Zentralität	2	6	1	2	3	6
Sichtbarkeit	2	6	0	0	3	6
Standortimage/ Bekanntheit	2	6	2	4	2	4
Vorhandene Frequenzen	2	6	1	2	3	6
Umfeldsituation/ -qualität	2	6	3	6	2	4
Externe Einflüsse	1	3	3	3	1	1
Gesamt	-	33	10	17	14	27
Gesamt (%)	-	100%	-	52%	-	82%

Stärken

Schwächen

1. Mikrostandortkriterien

Konditionen und Restriktionen

Kriterium	Gewichtung	Max. Punkte	IGA Park		Stadthafen	
			Punkte	Punkte gew.	Punkte	Punkte gew.
Flächenverfügbarkeit	2	6	3	6	3	6
Flächeneignung	2	6	3	6	3	6
Eigentumsverhältnisse	1	3	3	3	3	3
Planungsrecht	1	3	3	3	2	2
Nutzungskonflikte	2	6	3	6	2	4
Technische Erschließung/Altlasten	1	3	3	3	3	3
Gesamt	-	27	18	27	16	24
Gesamt (%)	-	100%	-	100%	-	89%

Stärken

Schwächen

1. Mikrostandortkriterien

Erreichbarkeit und Stellplatzsituation

Kriterium	Gewichtung	Max. Punkte	IGA Park		Stadthafen	
			Punkte	Punkte gew.	Punkte	Punkte gew.
Pkw-Anbindung	2	6	3	6	3	6
ÖPNV-Anbindung	2	6	1	2	2	6
Fußläufige Anbindung	1	3	0	0	2	2
Stellplatzsituation	2	6	2	4	2	4
Gesamt	-	21	6	12	9	18
Gesamt (%)	-	100%	-	57%	-	86%

Stärken

Schwächen

1. Mikrostandortkriterien

Freizeitwert

Kriterium	Gewichtung	Max. Punkte	IGA Park		Stadthafen	
			Punkte	Punkte gew.	Punkte	Punkte gew.
Freizeit-/ Verweilqualität	2	6	2	4	2	4
Touristische Attraktivität	2	6	1	2	2	4
Komplementärangebote	2	6	1	2	3	6
Glaubwürdigkeit/ Authentizität	2	6	2	4	3	6
Gesamt	-	24	6	12	10	20
Gesamt (%)	-	100%	-	50%	-	83%

Stärken

Schwächen

2. Makrostandortkriterien

Kriterium	Gewichtung	Max. Punkte	IGA Park		Stadthafen	
			Punkte	Punkte gew.	Punkte	Punkte gew.
Einwohnerpotenzial im Kerneinzugsgebiet	2	6	1	2	1	2
Einwohnerpotenzial im erweiterten Einzugsg.	1	3	2	2	2	2
Ökonomische Rahmenbedingungen	1	3	1	1	1	1
Urlauberpotenzial im Einzugsbereich	2	6	3	6	3	6
Urlauberpotenzial im erweiterten Einzugsb.	1	3	2	2	2	2
Zusatzpotenziale	1	3	3	3	3	3
Wettbewerbssituation	2	6	2	4	2	4
Gesamt	-	30	14	20	14	20
Gesamt (%)	-	100%	-	67%	-	67%

Stärken

Schwächen

3. Wirtschaftlichkeitskriterien

Kriterium	Gewichtung	Max. Punkte	IGA Park		Stadthafen	
			Punkte	Punkte gew.	Punkte	Punkte gew.
Besuchsaufkommen	2	6	1	2	3	6
Investive Zusatzkosten	2	6	3	6	1	2
Wirtschaftlichkeitsvorausschau	2	6	1	2	3	6
Finanzierung und Förderrahmenbed.	1	3	1	1	3	3
Gesamt	-	21	6	11	10	17
Gesamt (%)	-	100%	-	52%	-	81%

Stärken

Schwächen

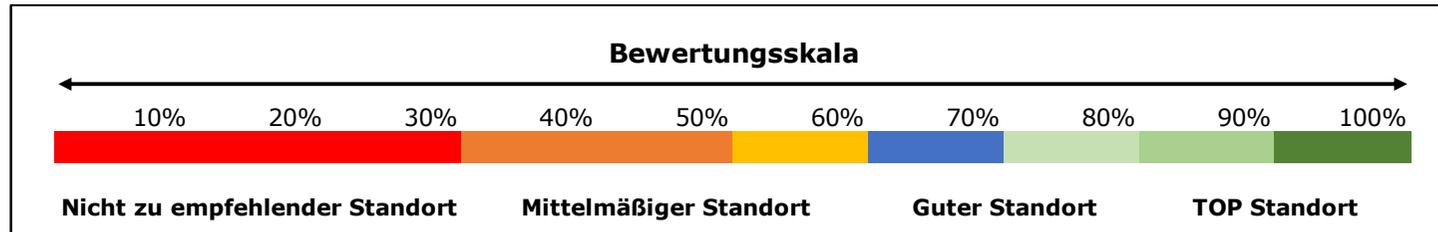
4. Konzeptrelevante Kriterien

Kriterium	Gewichtung	Max. Punkte	IGA Park		Stadthafen	
			Punkte	Punkte gew.	Punkte	Punkte gew.
Standort-Konzept-Bezug – Alleinstellung	2	6	1	2	3	6
Wirkung d. Gesamtensembles als maritimes Kompetenzzent.	2	6	2	4	3	6
Städtebauliche Relevanz - Strahlkraft	2	6	1	2	3	6
Rahmenbedingungen für Zusatzangebote (wie z.B. Shop)	2	6	1	2	3	6
Best Practice Vergleich	1	3	2	2	3	3
Gesamt	-	27	7	12	15	27
Gesamt (%)	-	100%	-	44%	-	100%

Stärken

Schwächen

Ergebnis der Standortbewertung



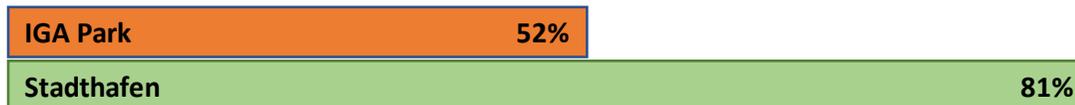
Mikrostandort



Makrostandort



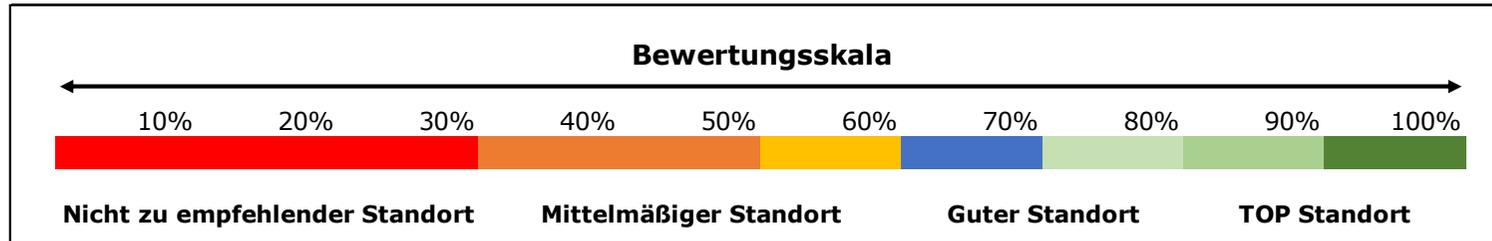
Wirtschaftlichkeit



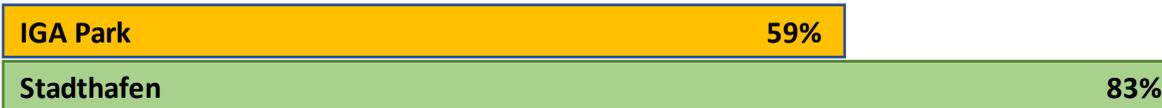
Konzept



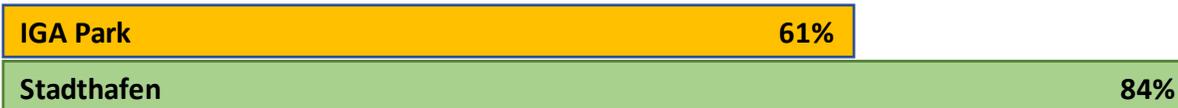
Ergebnis der Standortbewertung



Gesamt (mit Gewichtung der Kriterienblöcke)



Gesamt (ohne Gewichtung der Kriterienblöcke)



IGA Park

- 111 von 183 Punkten = **60,7 %**
- bzw. **58,6 %** bei Gewichtung der Kriterienblöcke

Stadthafen

- 153 von 183 Punkten = **83,6 %**
- bzw. **83,4 %** bei Gewichtung der Kriterienblöcke

Standortempfehlung

- Stadthafen erreicht eine deutlich bessere Bewertung als IGA Park. Die Standortempfehlung ist eindeutig.
- In Kenntnis aller untersuchten Erfolgsfaktoren hat dieses Ergebnis eine innere Logik:
 - Ungünstige Konditionen im Einwohnermarkt
 - Extrem hohe Bedeutung des Urlaubersmarktes
 - Standort muss massiv touristische Strahlkraft entfalten, um hohe Besuchszahlen erreichen zu können (IGA Park konnte sich touristisch nicht etablieren)
 - Stadthafen liegt im touristischen Fokus und wird mit Umsetzung der Maritimen Meile der zentrale touristische Hot Spot werden
- Stadthafen erreicht die Qualität eines Top-Standortes. Vorhandene Marktpotenziale können dort in hohem Maße genutzt werden. Projektziele können im IGA Park nicht oder nur deutlich eingeschränkt erreicht werden.

**Standort-
empfehlung:
Stadthafen**

Anmerkungen zur Standortempfehlung

- Die 36 angewandten Kriterien sind allgemeine Erfolgsfaktoren für Freizeitanlagen. Die Standortempfehlung ist somit unabhängig von der letztendlichen Detailkonzeption wie auch der letztendlich gewählten Anlagenform. Auch für ein klassisches Museum ist der Stadthafen der besser geeignete Standort. Wir empfehlen die Umsetzung einer modernen und erlebnisorientierten Freizeitattraktion, wie sie Gegenstand der vorliegenden Studie ist.
- Die Standortempfehlung zielt zunächst auf die Umsetzung des MEZ als Nukleus eines maritimen Gesamtensembles, zu dem auch ein gestalteter Außenbereich und ein Museumshafen zählen. Die Standortqualitäten im Stadthafen gelten auch für das Umfeld und einen Maritimen Erlebnispark. In der Konsequenz der Standortempfehlung sollte die maritime Präsentation im Stadthafen konzentriert werden. Somit umfasst die Standortempfehlung auch die Verholung des Traditionsschiffs und weiterer maritimer Exponate in den Stadthafen.

Kapitel II

MACHBARKEITSPRÜFUNG

Besuchsprognose – MEZ als Solitär

Standortspezifische Besuchsprognose MEZ Rostock - repräsentatives Betriebsjahr -			
Quellmarkt	Szenario	IGA Park	Stadthafen
Einwohner	optimistisch	59.800	82.600
	realistisch	51.200	71.400
	pessimistisch	42.400	60.500
Urlauber	optimistisch	72.400	152.100
	realistisch	61.900	130.300
	pessimistisch	51.400	108.600
Gesamt	optimistisch	132.200	234.700
	realistisch	113.100	201.700
	pessimistisch	93.800	169.100

**Anteil
Urlauber
an den
Gesamt-
besuchen:
IGA Park
55 %
Stadthafen
65 %**

**Besuchsprognose – Maritimer Erlebnispark
Einschätzung der Gesamtbesuchszahl bei einem
Standortverbund von MEZ und Traditionsschiff**

IGA Park

- MEZ Prognose: 113.100
- Traditionsschiff derzeit knapp 40.000
- Koppelungsquote 15 % der Besuche MEZ = 17.000
- Standortverbund MEZ und „Tradi“ im IGA Park = rund 170.000

Stadthafen

- MEZ Prognose: 201.700
- Traditionsschiff derzeit knapp 40.000; Steigerung auf geschätzte 60.000 bei Verlegung in Stadthafen
- Koppelungsquote 15 % der Besuche MEZ = 30.000
- Standortverbund MEZ und „Tradi“ im Stadthafen = rund 290.000

Bei einem Standortverbund von MEZ und „Tradi“ gehen wir von ca. 170.000 Besuchen p.a. im IGA Park und rund 290.000 Besuchen p.a. im Stadthafen aus (jeweils bezogen auf ein durchschnittliches Betriebsjahr).

Überschlägiges Flächenprogramm MEZ Rostock				
Fläche/ Nutzung	IGA Park		Stadthafen	
	m ² NRF	in %	m ² NRF	in %
Dauerausstellung	1.500	56 %	3.300	62 %
Sonderausstellung	300	11 %	400	7 %
Eingang, Foyer, Kasse	60	2 %	100	2 %
Gastronomie	90	3 %	250	5 %
Shop	50	2 %	150	3 %
Sanitäranlagen	60	2 %	100	2 %
Veranstaltung, davon	260	10 %	400	8 %
- Tagung/Seminar	60	2 %	150	3 %
- Eventfläche	200	7 %	250	5 %
Technik	150	6 %	200	4 %
Lager	80	3 %	200	4 %
Verwaltung	150	6 %	250	5 %
GESAMT	2.700	100 %	5.350	100 %

Überschlägiges Flächenprogramm
(Grundflächenbedarfe) je Standort

- IGA Park:
 - 2.700 m² NRF
 - 3.200 m² BGF
- Stadthafen:
 - 5.350 m² NRF
 - 6.300 m² BGF

Das Flächenprogramm ist die Grundlage für eine erste Schätzung der Investitionskosten.

NRF = Netto-Raumfläche
BGF = Brutto-Grundfläche

Investitionskostenschätzung MEZ Rostock				
Position	IGA Park		Stadthafen	
	Euro	in %	Euro	in %
Innenausbau	4.939.000	44 %	10.390.000	45 %
Hochbau	6.400.000	56 %	12.600.000	55 %
Herstellungskosten gesamt	11.339.000	100 %	22.990.000	100 %
Baunebenkosten	2.000.000	18 %	4.000.000	17 %
Pre-Opening	500.000	4 %	1.000.000	4 %
Investition netto	13.839.000	122 % 100 %	27.990.000	122 % 100 %
Investition brutto	16.468.410	119 %	33.308.100	119 %

**Investitionskosten-
schätzung je Standort**

- IGA Park: 13,8 Mio. Euro
 - Stadthafen: 28,0 Mio. Euro
- jeweils netto

Ohne:

- Grundstück
(Kauf, Kaufnebenkosten)
- Herrichten und Erschließen
- Außenanlagen
(zzgl. 0,8 bis 1,2 Mio. Euro, IGA Park ggf. weniger)

Investive Zusatzkosten

- Die Aufgabenstellung fokussiert auf die Konkretisierung des Konzeptes für das MEZ, die Machbarkeit dieses Projektes und die Empfehlung des dafür am besten geeigneten Standortes.
- In der Konsequenz der Standortempfehlung ist es das politisch gewollte Ziel, wie auch die Empfehlung der Gutachter, den favorisierten Standort als Maritimes Zentrum (Erlebnispark) zu etablieren, indem die vorhandenen Exponate gebündelt werden.
- Die Empfehlung der Gutachter stützt sich hierbei auf die hier erarbeiteten Ergebnisse, die aufzeigen, dass der am besten geeignete Standort die größtmöglichen Effekte für die Hansestadt Rostock und die Region erzielen kann. Dies gilt sowohl für das MEZ als Solitär, wie auch für einen Maritimen Park mit dem MEZ als Nukleus. Auch kann das maritime Erbe nur dann in einen inhaltlichen Kontext gestellt werden, wenn die dazugehörigen Exponate im Standortverbund präsentiert werden.

Investive Zusatzkosten

- Die Schaffung der notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen für die Umsetzung eines Maritimen Parks (mit land- und wasserseitiger Präsentation) im Stadthafen und die damit verbundene Verholung maritimer Großexponate ist mit zusätzlichen Kosten in beträchtlichem Umfang verbunden.
- Eine überschlägige Grobkalkulation, die es zu verifizieren gilt, geht für die Verlegung des Traditionsschiffs in den Stadthafen von Kosten in Höhe von rund 3,7 Mio. Euro aus.*
- Diese Zusatzkosten stellen die Standortempfehlung Stadthafen nicht in Frage, vielmehr können sie über die größeren wirtschaftlichen Effekte gerechtfertigt werden.

* Kostenschätzung des Marinesachverständigen Herrn Andreas Hallier mit folgenden, in Szenarien angegebenen Paketpreisen (jeweils brutto):

2,76 Mio. Euro (best case), 3,75 Mio. Euro (wahrscheinlich), 4,53 Mio. Euro (worst case)

Investive Zusatzkosten

- Diese mit dem Standort Stadthafen verbundenen Zusatzkosten sind ein gewichtiger Faktor der in Rostock kontrovers geführten Standortdiskussion. Entsprechend wurde dieser Aspekt in der Studie berücksichtigt.
- Die Zusatzkosten sind ein Argument für den Verbleib des Traditionsschiffs im IGA Park und der damit verbundenen Ansiedlung des MEZ zur Stärkung und Weiterentwicklung dieses Standortes.
- Da das Projekt MEZ der Nukleus eines Maritimen Parks sein wird (mit deutlich stärkerer Zugkraft und höheren Besuchszahlen als das Traditionsschiffs), sollte die Betrachtungsweise vielmehr umgekehrt sein. D.h., es gilt den für das MEZ bestmöglichen Standort, mit den größten Effekten für Rostock und Region, zu identifizieren. In der Konsequenz daraus ist zu empfehlen, diesen Standort als Maritimes Zentrum zu entwickeln mit Außengelände und Museumshafen. Nicht der derzeitige Standort des Traditionsschiffs sollte Ausgangspunkt der Überlegungen sein, sondern der Standort, der für eine maritim-touristische Attraktion am besten geeignet ist.

Wirtschaftlichkeitsvorausschau

Umsatzerlöse

- Eintrittsentgelt
- Shop (Eigenbetrieb)
- Gastronomie (Eigenbetrieb)
- Veranstaltungswesen
- Sonstiges
- Zuwendungen – kein Ansatz
- Zinsen – kein Ansatz

$$\begin{aligned} & \text{Umsatzerlöse} \\ & \quad - \text{Kosten} \\ & = \text{Betriebsergebnis} \\ & \quad \text{(EBITDA)} \end{aligned}$$

Kosten

- Wareneinsatz Shop & Gastro.
- Personalkosten
- Fremdleistungen
- Ver-/Entsorgung
- Wartung, Reparatur, Instandhalt.
- Verwaltung
- Marketing
- Abgaben, Gebühren, Versicherungen, Beiträge
- Lizenzen/Rechte, Programme
- Sonstiges
- Miete/Pacht – kein Ansatz

Betriebsergebnis Standort IGA Park

Kosten-Erlös-Rechnung Ø Betriebsjahr – Standort IGA-Park (heutiges Preisniveau, alle Angaben rein netto)			
Szenario	pessimistisch	realistisch	optimistisch
Besuche p.a.	93.800	113.100	132.200
Umsatzerlöse	987.300	1.182.300	1.375.200
Wareneinstand	-112.900	-136.600	-158.700
Rohhertrag	874.400	1.045.700	1.216.500
Betriebskosten	-1.030.200	-1.142.800	-1.258.300
Betriebsergebnis I (EBIDTA)	-155.800	-97.100	-41.800

Betriebsergebnis Standort Stadthafen

Kosten-Erlös-Rechnung Ø Betriebsjahr – Standort Stadthafen (heutiges Preisniveau, alle Angaben rein netto)			
Szenario	pessimistisch	realistisch	optimistisch
Besuche p.a.	169.100	201.700	234.700
Umsatzerlöse	2.895.400	3.438.200	3.987.700
Wareneinstand	-406.100	-484.700	-563.300
Rohertrag	2.489.300	2.953.500	3.424.400
Betriebskosten	-2.024.400	-2.244.900	-2.466.900
Betriebsergebnis I (EBIDTA)	464.900	708.600	957.500

IGA Park

BE = -97.100 Euro

- AfA ca. 276.000 Euro p.a.
- Reattraktivierungsmaßnahmen ca. 180.000 Euro p.a.
- Zins & Tilgung: können nicht bedient werden

Jahresfehlbetrag ca. 556.000 Euro

Ansätze:

- AfA: Volumen = 50 % des Invests netto, Nutzungsdauer 25 Jahre
- Reattraktivierung = 5 % des Invests für den Attraktionsbereich
- Zins & Tilgung (Stadthafen): 2 % Zins, 20 Jahre Laufzeit

Stadthafen

BE = 708.600 Euro

- AfA ca. 560.000 Euro p.a.
- Reattraktivierungsmaßnahmen ca. 400.000 Euro p.a.
- Zins & Tilgung: können in geringem Umfang bedient werden (z.B. 10 % Fremdkapital = ca. 170.000 Euro p.a.)

Folgeinvestitionen können zum Großteil aus der Ertragskraft heraus bedient werden

Hinweis zu Kosten für den Erhalt und die Pflege der maritimen Sammlung der Hansestadt Rostock

- Das Konzept sieht vor, die vorhandene maritime Sammlung der Hansestadt Rostock einzubeziehen. Zugleich soll es sich nicht um einen klassischen Museumsbetrieb, sondern um ein modernes Erlebniszentrum handeln.
- Mit einem klassischen Museumsbetrieb sind Kosten, z.B. für das Depot, die Pflege und Erhaltungskosten der Sammlungsstücke, verbunden. Diese Kosten sind in der Machbarkeitsstudie nicht abgebildet.
- Es handelt sich unabhängig von der letztendlichen Form der Ausstellung (klassisches Museum versus Erlebniszentrum) um eine städtische Aufgabe, die maritime Sammlung weiterhin zu erhalten und die dazu notwendigen finanziellen Mittel bereitzustellen.

Finanzierungsmöglichkeiten

Primär: Öffentliche Fördermittel

- EU-Mittel: lfd. Förderperiode 2014-2020; MV Förderstufe II
- Bund: Förderung von Projekten nationaler Bedeutung
- Land: u.a. Mittel der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW-Mittel)
- Hansestadt Rostock: u.a. Städtebauförderung

Ergänzende Mittel über...

- Spenden: untergeordnete Bedeutung, ggf. Crowdfunding
- Sponsoring: Unternehmenssponsoring, auch in Form von Patenschaften für Ausstellungsbereiche/-inhalte
 - Aus dem Bereich der Wissenschaftsgemeinschaften
 - Unternehmenssponsoring
- Stiftungen (lokale, regionale, aber auch nationale)

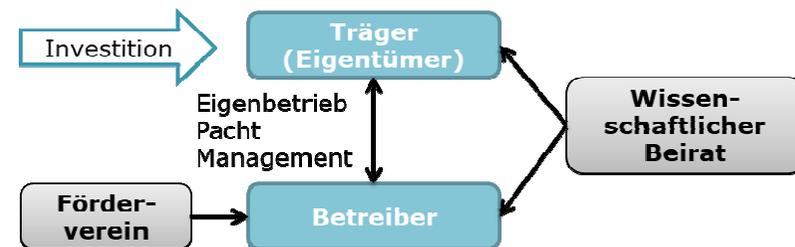
Förderfähigkeit und mögliche Förderquoten müssen auf Grundlage der Machbarkeitsstudie konkret abgefragt werden. Der Fokus liegt hierbei auf öffentlichen Fördermitteln des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

Finanzierungsmöglichkeiten

- Relevante Aspekte einer Fördermittelzuwendung sind u.a. Tragfähigkeit, touristische und regionalökonomische Wirkung. Vor diesem Hintergrund sind Förderwahrscheinlichkeit und Höhe der Förderquote am Standort Stadthafen deutlich positiver zu bewerten.
- Wir empfehlen eine ergänzende Erhebung zur Quantifizierung der kommunalwirtschaftlichen Effekte, die durch das Projekt MEZ zu erwarten sind.
- Konkrete Ansätze sehen wir in den Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW-Mittel) und den Mitteln zur Städtebauförderung.
- Die Bedeutung des Projektes für Rostock (Stichwort Tourismusförderung und Standortentwicklung) und die Region sowie die Fokussierung auf das den Standort prägende maritime Leitthema, verbunden mit einer historisch-kulturellen und zugleich modernen, in die Zukunft gerichteten Präsentation (unter Einbezug der maritimen Wissenschaft und Industrie) bilden positive Rahmenbedingungen.

Organisationsform

- Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und Organisationsform stehen in einem wechselseitigen Verhältnis. Empfehlungen zum jetzigen Zeitpunkt sind:
 - Gesellschaftsrechtliche Trennung zwischen Träger (Eigentümer) und Betreiber
 - Kommunale Trägerschaft, z.B. durch den Eigenbetrieb „Kommunale Objektbewirtschaftung und -entwicklung der Hansestadt Rostock (KOE)“ oder durch einen Zweckverband im Sinne einer interkommunalen Kooperation (alternativ gemeinnützige Trägerschaft, z.B. in Form einer Stiftung)
 - Eigenständige Organisation einer professionellen Betriebsgesellschaft; gemeinnützige Organisationsformen sind hierbei zu beachten (Stichwort Spendenberechtigung)
 - Berücksichtigung lokaler/regionaler Akteure und Experten in der Projektentwicklung und dem späteren Betrieb (z.B. Förderverein und Beirat)



Kapitel III

FAZIT

Standortempfehlung

- Die vergleichende Standortbewertung erfolgte auf Grundlage eines Scoring-Modells (Punktebewertungsmodell) unter Berücksichtigung von 36 Einzelkriterien (Erfolgsfaktoren). Die Standorteignung/-qualität wird im Ergebnis durch den prozentualen Anteil an der möglichen Gesamtpunktzahl (= 100 %) beschrieben.
 - IGA Park: **59 bis 61 %** = mittlere bis gute Eignung
 - Stadthafen: **83 bis 84 %** = sehr gute Eignung
- Die Standortqualität bestimmt den Erfolg, die damit verbundenen Kennzahlen und die Machbarkeit des Projektes.

Der Stadthafen ist der deutlich besser geeignete Standort für das MEZ. Die Standortempfehlung erfolgt eindeutig für den Stadthafen.

Machbarkeitsprüfung

- Die vorhandenen Marktpotenziale können am Standort Stadthafen in hohem Maße genutzt werden. Am Standort IGA Park können die wirtschaftlichen und konzeptionellen Ziele nicht oder nur deutlich eingeschränkt erreicht werden.
 - Stadthafen: rund 200.000 Besuche p.a., Kostenüberdeckung von gut 0,7 Mio. Euro = Tragfähigkeit im laufenden Betrieb
 - IGA Park: gut 110.000 Besuche p.a., Kostenunterdeckung von knapp 0,1 Mio. Euro = keine Tragfähigkeit im laufenden Betrieb

**Die Projektziele (hohe Besuchszahlen, Tragfähigkeit und größtmögliche touristische/regionalökonomische Effekte) können nur am Standort Stadthafen erreicht werden.
Die Projektmachbarkeit wird am Standort Stadthafen deutlich positiver und realistischer bewertet.**

Logik der Standortempfehlung und Machbarkeitsbewertung

- Das Projekt MEZ kann nur durch öffentliche Fördermittel umgesetzt werden. An die Fördermittelzuwendung sind Kriterien gebunden, die im weitesten Sinne mit einer nachhaltigen Wirtschaftsförderung einhergehen.
- Das Einzugsgebiet zeigt deutliche Restriktionen im Einwohnermarkt (Bevölkerungsdichte, Sozioökonomie, Küstenlage) und zugleich enorme Potenziale im Urlaubermarkt.
- Um die Projektziele und die förderrelevanten Effekte zu erreichen, muss das MEZ in hohem Maße Besucher aus dem touristischen Marktsegment generieren. Der Standort muss den bestmöglichen Zugriff auf den Urlaubermarkt sicherstellen. Am Standort IGA Park ist dies nachweislich schwieriger. Die Rostocker Innenstadt, mit dem Stadthafen, ist neben Warnemünde der bereits etablierte touristische Fokussierungspunkt. Hier ist der Zugriff auf den touristischen Markt in hohem Maße sichergestellt.

Ansprechpartner: Andreas Konrath

fwi hamburg
Andreas Konrath
Gellertstraße 32
22301 Hamburg

Tel. (040) 22 94 40 02

info@fwi-hamburg.de
www.fwi-hamburg.de

in Kooperation mit:

IMPULS-DESIGN
Exhibition · Experience · Interaction

Impuls-Design GmbH & Co. KG
Annette Hasselmann
Rödingsmarkt 14 in 20459 Hamburg

FUTURE Tourismusberatung
Dr. Peter Zimmer
Sedanstraße 35 in 50668 Köln



BENCHMARK

ERLEBNISZENTREN UND MUSEEN
MIT MARITIMEM BEZUG

WO GEHT'S HIN?

Erlebniszentrum

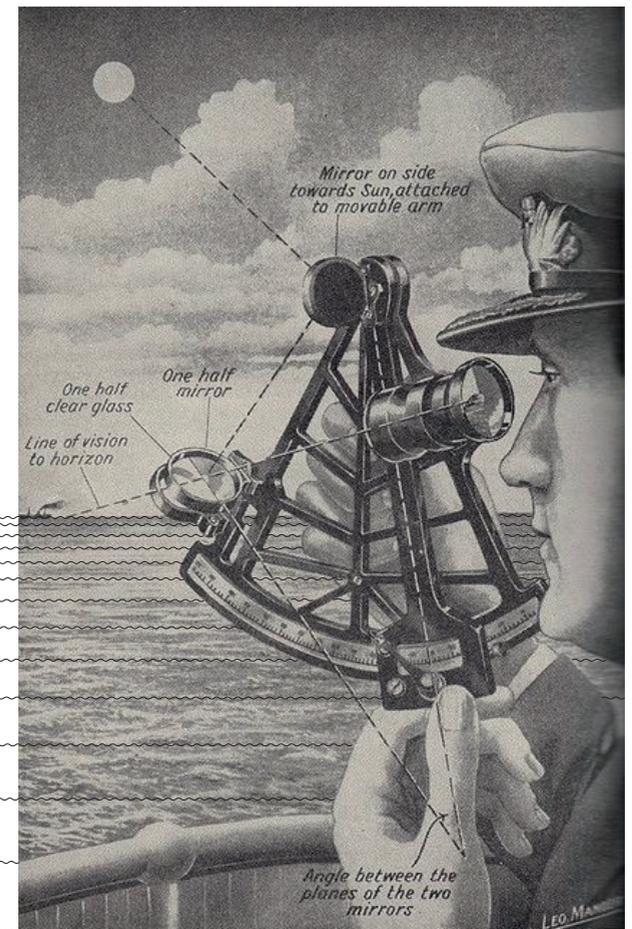
Schiffahrtsmuseum

Aquarium

Mensch und Meer

Maritimes Museum

Schiffbaumuseum



BENCHMARKS

Herangehensweise

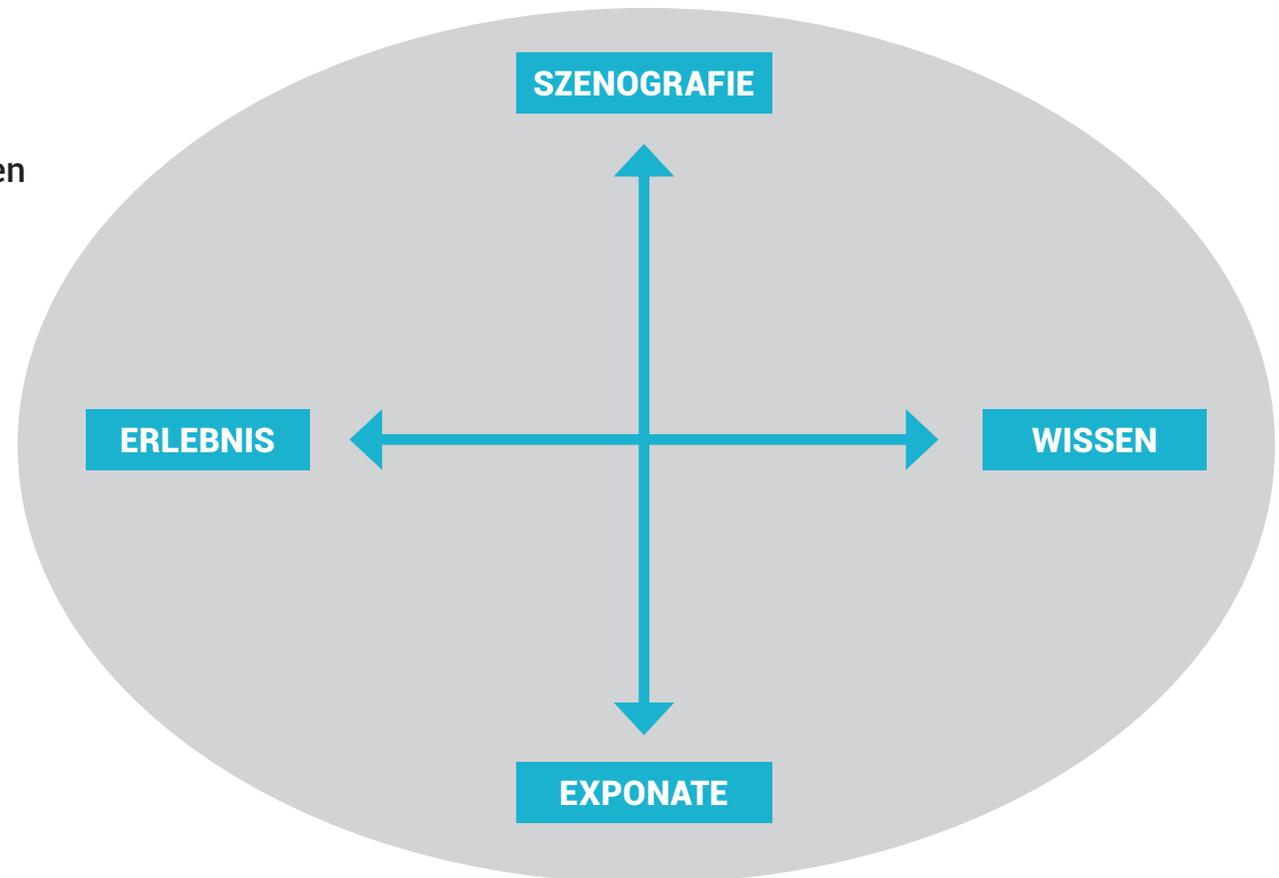
- Online-Recherche nach Zentren mit maritimem Bezug
- Untersuchung der Profile und Anforderungen an Erlebniszentren und Museen
- Ermittlung von Trends in Ausstellungen
- Auswahl von je drei nationalen und internationalen vergleichbaren Einrichtungen
- Bewertung der ausgewählten Benchmarks

Bewertung

- Standort
- Konzeptionelle Aufrichtung / Positionierung
- Zielgruppen
- Besuchszahlen
- Öffnungszeiten
- Organisationsstruktur
- Wirtschaftliche Kennzahlen
- Kooperationen
- Sonstiges

Die konzeptionelle Positionierung

- Szenografische Inszenierungen
- Präsentation von Objekten und Exponaten
- Wissenvermittlung
- Emotionales Erlebnis



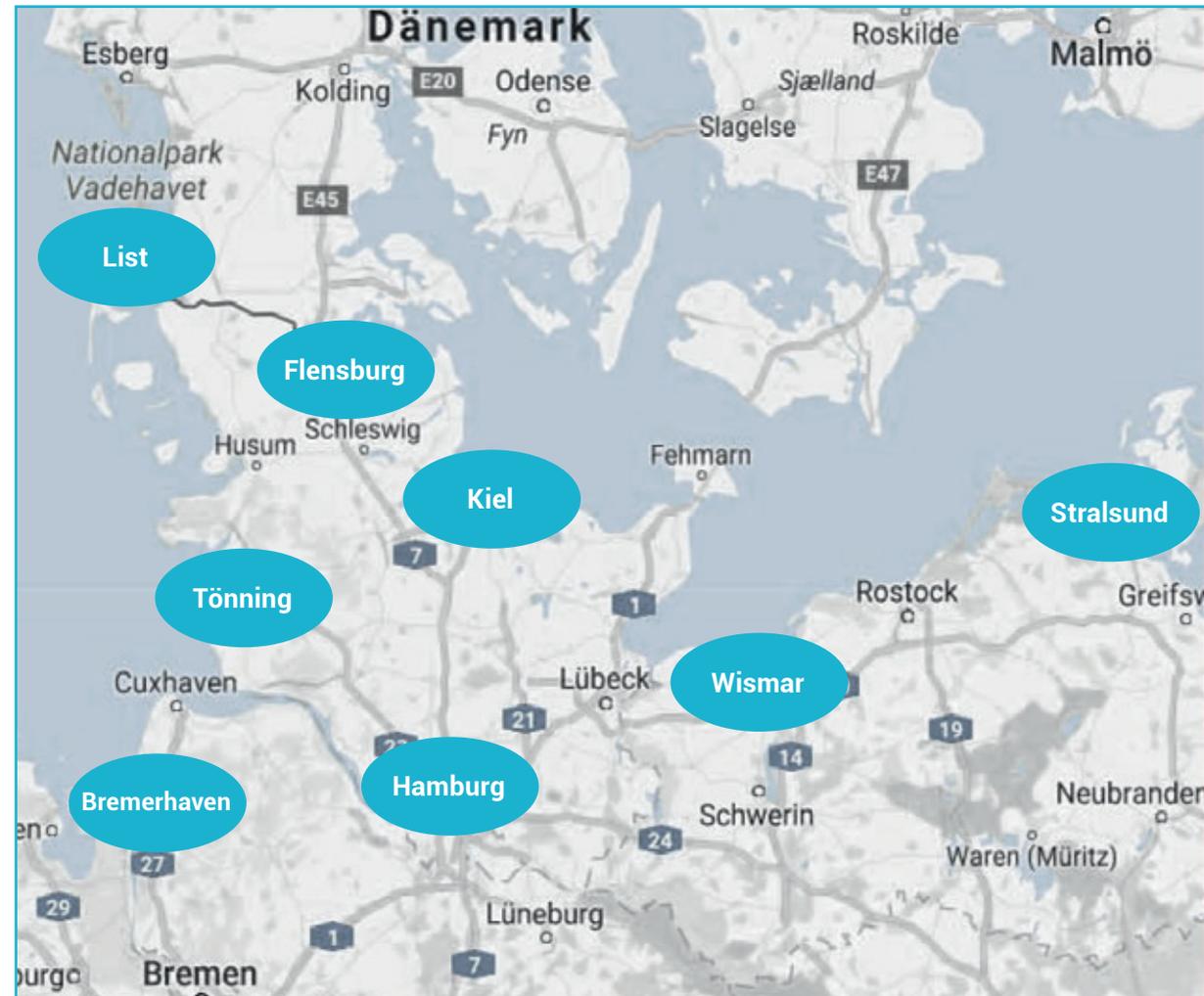
RELEVANTE ZENTREN UND MUSEEN

Erlebniszentren

- List/Sylt: Erlebniszentrum Naturgewalten
- Tönning: Multimar Wattforum
- Stralsund: Ozeaneum
- Bremerhaven: Klimahaus

Museen

- Flensburg: Schifffahrtsmuseum
- Kiel: Schifffahrtsmuseum Fischhalle
- Wismar: Phantechnikum
- Hamburg: Internationales Maritimes Museum
- Bremerhaven: Schifffahrtsmuseum
- Stralsund: Meeresmuseum



DIE AUSWAHL

1. Erlebniszentrum Naturgewalten (Sylt)

- Lister Hafen bis 2003/2004 wenig attraktiv
- spöttisch nur „List Vegas“

2. Deutsches Schifffahrts- museum (Bremerhaven)

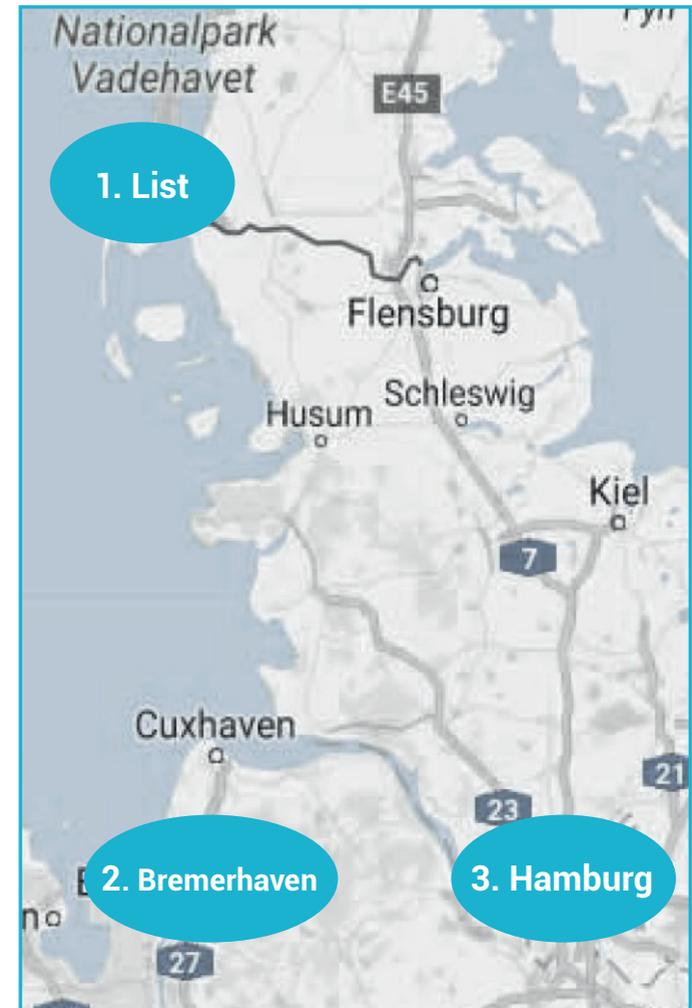
- Altes Hafenbecken inzwischen touristischer Anziehungspunkt
- Klimahaus®
- Mediterraneo
- Deutsches Schifffahrtsmuseum, Museumshafen, Seute Deern und U-Boot „Wilhelm Bauer“

3. Internationales Maritimes Museum (Hamburg)

- aufstrebende HafenCity

Gemeinsame Aspekte

- Standort
- Hafenquartiere in Entwicklung
- Belebung der Quartiere
- Attraktivitätssteigerung des Standorts



ERLEBNISZENTRUM NATURGEWALTEN SYLT

Klimawandel und Meer

- Wissenschaft und Forschung
- Spaß und Spannung
- Interaktion und Spiel
- Faszinierende Filmaufnahmen
- Emotionales Erleben durch Kopfhörer mit Stereo-Sound
- Hoher Anspruch an Unterhaltung und Vertiefung
- Durchgehende Kinder und Jugendebene
- Windwellenkanal
- Sturmraum
- Ausstellungsfläche ca. 2.500 qm
- Jährliche Besucher ca. 150.000



ERLEBNISZENTRUM NATURGEWALTEN SYLT



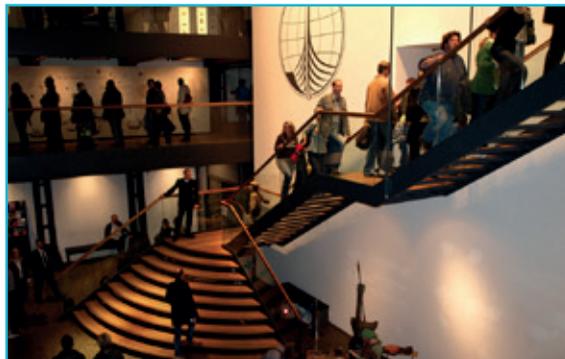
INTERNATIONALES MARITIMES MUSEUM HAMBURG

Weltweit große maritime Sammlung

- Beeindruckende Architektur, neun Stockwerke / Decks
- Große Schiffsmodell-Sammlung, von ganz klein bis riesig groß
- Erleben, wie die Natur den Menschen herausfordert und ihm immer wieder seine Grenzen aufzeigt
- Erkennen, wie Neugier und Machtstreben die Entwicklung der Seefahrt vorantreiben
- Wenig Interaktion
- Im Bereich Tiefseeforschung mediale Stationen - ansonsten kaum digitale Medien
- Zum Teil Geschichten zu den Modellen
- Jährliche Besucherzahlen ca. 125.000



INTERNATIONALES MARITIMES MUSEUM HAMBURG



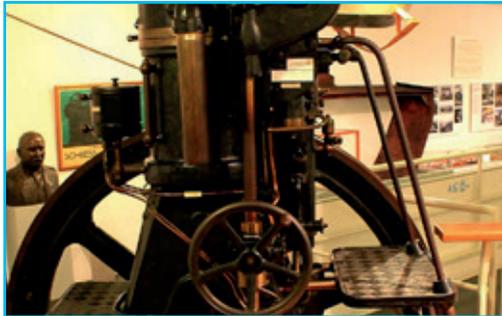
DEUTSCHES SCHIFFFAHRTSMUSEUM BREMERHAVEN

Erleben und Lernen

- Forschungsmuseum der Leibniz-Gemeinschaft
- Geschichte der deutschen Schifffahrt im globalen Kontext
- Sammeln und bewahren Sach-, Schrift-, Bild- und Tonquellen
- Außenbereich mit imposanten Schiffen
- Früheres und gegenwärtiges Leben auf Schiffen und in den Häfen
- Wissenschaftlich-technische Entwicklungen in den vielen Bereichen der Schifffahrt
- Jährliche Besucherzahlen ca. 100.000 (inkl. Sonderveranstaltungen)
- Ausstellung wird derzeit stufenweise neu gestaltet



DEUTSCHES SCHIFFFAHRTSMUSEUM BREMERHAVEN



INTERNATIONALE BENCHMARKS MIT SPEZIFISCHEN QUALITÄTEN

Helsingør: Dänisches Schifffahrtsmuseum
Authentischer Standort, ungewöhnliche unterirdische Architektur

Antwerpen: Museum aan de Stroom
Verbindung öffentlicher Raum, inkl. Aussichtsplattform, mit Ausstellung

London, Greenwich: National Maritime Museum
Präsentiert umfangreiche Sammlung und bietet gleichzeitig viel Interaktion, Spiel, Spaß und inszenierte Räume. Das Zusammenspiel aus Szenografie und Objekten gelingt vorbildlich

DÄNISCHES SCHIFFFAHRTSMUEUM HELSINGØR

M/S Museet for Søfart

- Faszinierende Architektur in einem ehemaligen Trocken-dock (preisgekrönt)
- Subterrane Galerie als Ausstellungsraum
- Themen: Seeleute, Leben an Bord, Hafen, Navigation
- Modern, interaktiv und medial
- Persönliche und berührende Geschichten
- Eröffnung 2013
- Größe insgesamt ca. 7.000 qm
- Jährlich ca. 150.000 Besucher



DÄNISCHES SCHIFFFAHRTSMUEUM HELSINGØR



NATIONALES MARITIMES MUSEUM LONDON

Größtes Museum für Schifffahrtsgeschichte

- Große Sammlung mit ca. 2 Mio Objekten
- Gebäude von 1934
- Diverse Modernisierungen
- Historische Objekte kombiniert mit digitalen Medien und interaktiven Stationen
- Angebote für Zielgruppe Kinder und Jugendliche
- Jährliche Besucherzahlen ca. 2,4 Mio



NATIONALES MARITIMES MUSEUM LONDON



DAS MUSEUM AAN DE STROOM ANTWERPEN

Speicherhaus mitten im pulsierenden Viertel „Het Eilandje“

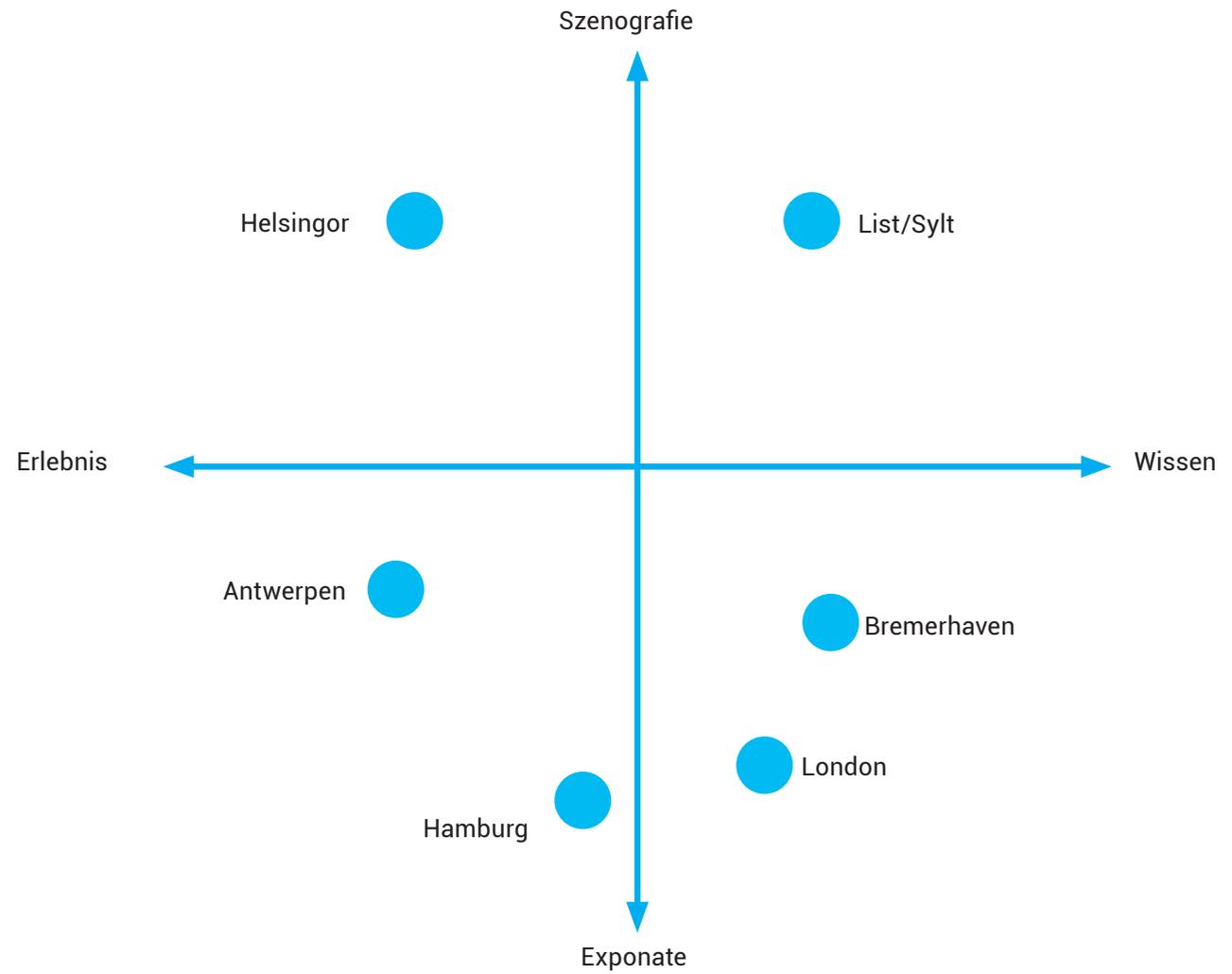
- Das MAS fungiert wie ein Katalysator für die gesamte Umgebung.
- 1998 Beschluss, ein neues Museumsgebäude im ehemaligen Hafenviertel von Antwerpen zu errichten.
Im Mai 2011 eröffnet
- Die Ausstellungsräume des 62 Meter hohen Museumsturms sind über zehn Etagen in Containern oder „Boxen“ gestapelt
- Jede Ebene um 90 Grad gedreht
- 5.700 qm Ausstellungsräume
- 650.000 Besucher jährlich
- 470.000 wechselnde Sammlungsstücke



DAS MUSEUM AAN DE STROOM ANTWERPEN



POSITIONIERUNGEN



TRENDS IN AUSSTELLUNGEN



Individuelle
Erlebnisse



Partizipation



Storytelling



Gamification

TRENDS IN AUSSTELLUNGEN

Ausstellungen sollen (Frei-)Raum für selbstbestimmte, kognitive und emotionale Erfahrungen bieten.

Besucher sind aktive, mündige Menschen.

Kommunikation erfolgt unmittelbar und ständig.

Besucher wollen ihren individuellen Interessensweg finden und stets aufs Neue entscheiden, welche Inhalte sie persönlich interessieren.

Künstlerische Gesamtinszenierung

Ästhetisch hochwertige, raumgreifende Szenografie
emotional ansprechend
einzigartige Gestaltung
authentische Materialität
bewusste Farbwahl

Minds On

Zum Mitdenken motivieren,
Assoziationen ermöglichen,
Zusammenhänge erklären,
Komplexität aufzeigen,
Orientierung ermöglichen,
Selbstbestimmtes Handeln fördern,
Entscheidungen begleiten,
Forscherlabore anbieten.

Gamification

Spielebenen, Edutainment, Spaß und Spannung.

Storytelling

Eine starke Geschichte und roter Faden sind wichtig;
Hörspiel-Figuren, Comics oder Maskottchen für Kinder sind beliebt;
Möglichkeit zur Identifikation bieten;
Hohe literarische Qualität, Poesie.

Lokalität

Einbeziehen der realen örtlichen Umgebung;
Attraktion geht draußen weiter;
Dezentrale Ansätze, Erlebnisketten die Innen- und Außenbereiche verbinden.

Mediale Installationen

Verbindung von Virtualität und Haptik in interaktiven Exponaten;
Mediale Rauminszenierungen - auch interaktiv

Originalexponate

Authentizität und Aura;
Wahrhaftigkeit;
Historische Bezüge.

TRENDS IN AUSSTELLUNGEN

Partizipation

- Teilhabe bei Konzeption und während der Laufzeit
- Besucher hinterlassen Spuren, können sich einbringen
- Ausstellung ist lebendig und verändert sich im Laufe der Zeit

Aktionen und Programm

- Zeitlich begrenzte Sonderausstellungen
- Aktionen
- Märkte
- Events
- Highlight-Exponate als Besuchermagnete
- Workshops
- Vorträge
- Tagungen
- Vermittlungsprogramme
- Schulklassen
- Kindergeburtstage

Servicegedanke

- Die Ausstellung ist für den Menschen da und nicht umgekehrt
- Barrierefreiheit
- Ruhe- und Rückzugszonen
- Gastro
- Shop
- Bewegungsmöglichkeit für Kinder

BEWERTUNG

Die Bewertung zielt darauf ab, die Standorte mit den nationalen und internationalen Best Practice-Beispielen und deren standortbezogenen Erfolgsfaktoren abzugleichen.

Anforderungen an eine maritime Attraktion:

- **Einen Standort, der in ein attraktives touristisches Angebot eingebettet ist**
- **Eine starke authentische Geschichte mit starkem Standortbezug**
- **Eine passende Mischung aus historischen Exponaten, interaktiven Erlebnissen und spannenden Inszenierungen**
- **Ein gelungenes Zusammenspiel von Innen und Außen – Schiffe, Großexponate, Spaß und Spannung, Plaza, Aussichtsplattform o.ä.**
- **Überschneidungen aus frei zugängiger „Plaza“ (Gastronomie, Shop u.ä.) und Zahlbereich**

KONZEPTION

MARITIMES ERLEBNISZENTRUM

ROSTOCK



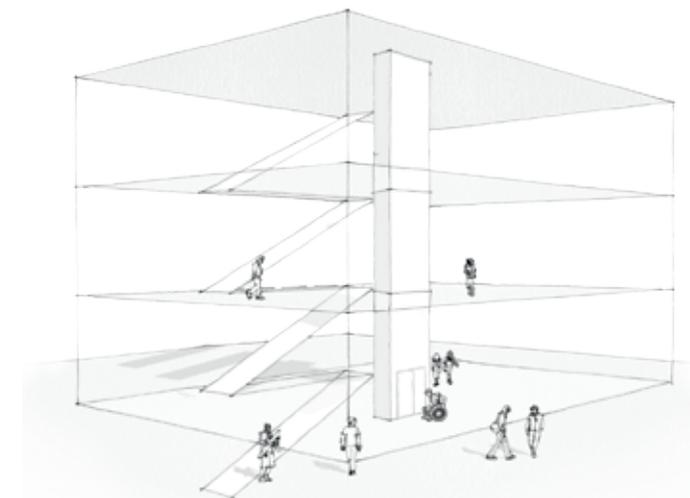
KONZEPTBESTANDTEILE

MEZ

- modernes Edutainment-Center
- zeitgemäße, neue Präsentationstechniken
- spannende, faszinierende Themen
- touristische Attraktion
- Ergänzung bestehender Freizeit- und Tourismusangebote Rostocks
- emotionale, erlebnisorientierte Ansprache und interessante Inhalte
- ansprechende Umgebung
- gastronomische Angebote
- Geschäfte
- Sonderausstellungen und Events

Konzeptbausteine

- Dauerausstellung:
Forschung – Abenteuer – Historie
- Erlebnis-Einheit aus Traditionsschiff
land- und wasserseitigen Großexponaten (z.B. Kräne und schwimmende Exponate) und Gebäude
- Sonder-/Wechselausstellungen
- Museums- bzw. Erlebnispädagogik
- Gastronomie
- Shop/Merchandising
- Veranstaltungsbereich



Ausrichtung des MEZ:

- Kein klassisches Museum, vielmehr ein Edutainment-Center mit dem Prinzip einer unterhaltsamen Wissensvermittlung;
- primäres Besuchsmotiv ist Unterhaltung. Bildung und Wissensvermittlung sind nur Besuchseffekte
- Wissenschaftlich fundiert mit Bildungsanspruch
- Moderne, zeitgemäße, zukunftsgerichtete, unterhaltsame, erlebnisreiche und experimentelle Präsentation der Inhalte
- Ernsthafte touristische Attraktion mit Erlebnisorientierung

Leitthemen

- Von Rostock in die Welt - von der Werft, zur Hohen See, an Bord und im Hafen
- Schiffsbau, Schifffahrt, weltweiter Handel
- Innovationen in Industrie und Forschung

Standortbezug

- Fokussierung auf ein noch nicht besetztes Leitthema / auf ein Rostock-spezifisches maritimes Leitthema
- Hoher Standortbezug
- Kompetenzzentrum zum Leitthema (besondere Tiefe der Darstellung, konsequente Umsetzung)
- Hohe Attraktivität und Erlebniskompetenz („Edutainment“, Interaktivität, Multisensualität, Lebendigkeit und Aktualität, Indoor und Outdoor)

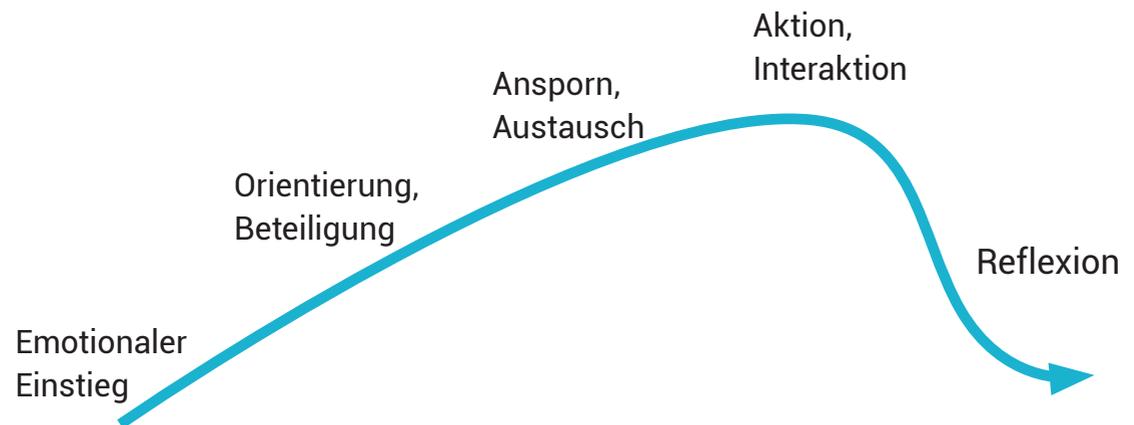
Alleinstellung und Abgrenzung zu anderen Anlagen

- „Von Rostock in die Welt – Schiffbau, Schifffahrt, Handel“, eine Alleinstellung und klare Abgrenzung zu anderen Anlagen
- Rostock gilt als bedeutender Ostseehafen für Fähr- und Kreuzfahrtschiffe sowie maritimer als Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort
- Durch den Schwerpunkt Schiffbau kann das MEZ zudem als Kompetenzzentrum bezeichnet werden
- Thematische Überschneidungen mit anderen Freizeitanlagen beziehen sich nur auf einzelne Aspekte

MARITIME THEMEN MIT DIREKTEM BEZUG ZUR HANSESTADT ROSTOCK

Grundlage ist eine starke Geschichte mit...

- authentischem Inhalt
- Alleinstellungscharakter
- historischen Bezügen zu Rostock
- aktuellen Bezügen zu Rostock
- Angebote für verschiedene Zielgruppen
- Drei Ebenen: Abenteuer und Spannung, Forschung und Innovation, Historie und Sammlung.



EINE REISE

Eine spannende, authentische Geschichte führt durch das Erlebniszentrum

Beispielhafter Ansatz

Die Besucher gehen auf eine Schiffsreise der besonderen Art. Sie nehmen die Spur eines Schiffes auf - vom Bau in Rostock bis zu seinem „Ende“.

Beispiel: Die Bari II

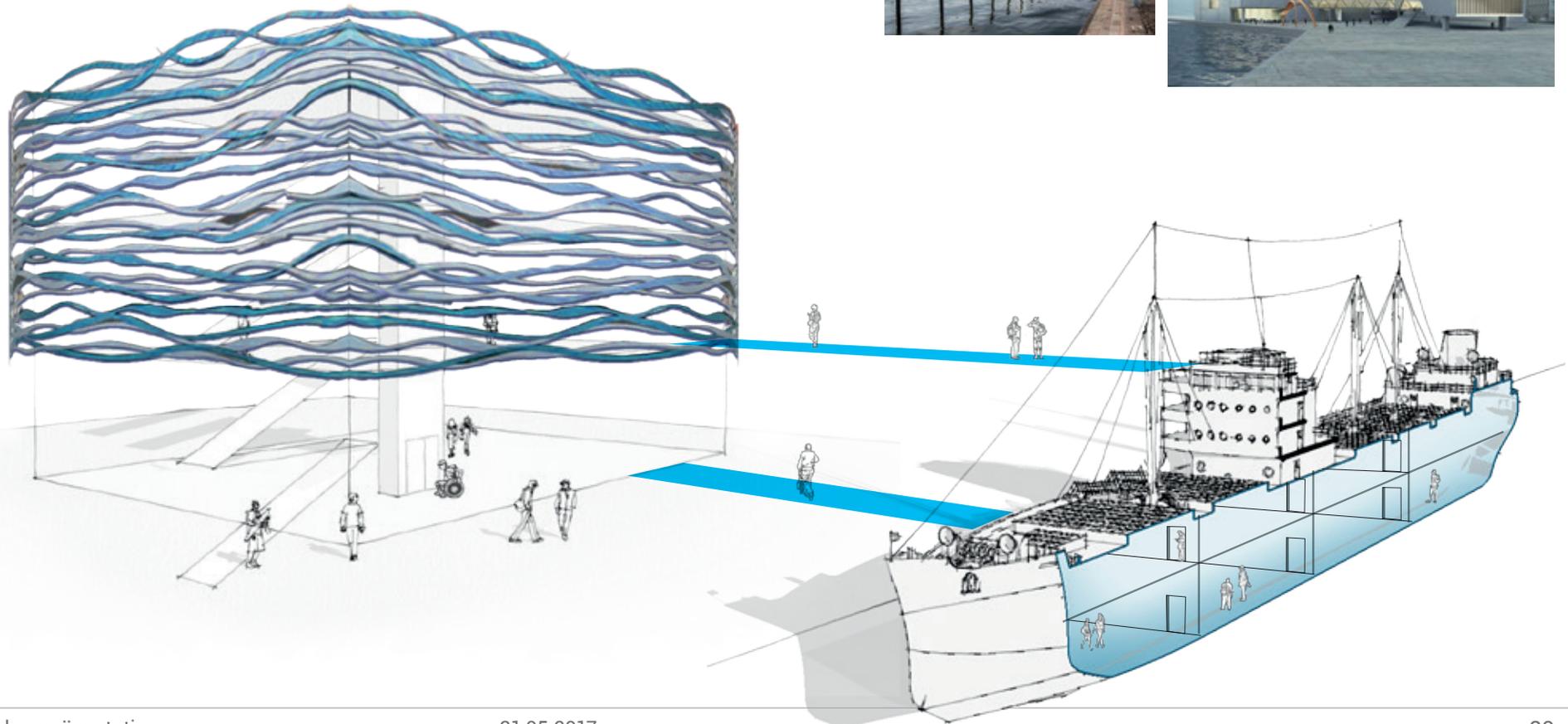
- 1962-1964 in Rostock erbaut
- Verkauf an Reederei Sven Ferman Meyers in Oslo
- Wechselhafte Geschichte von den 1960er bis 2008
- Am 9. Januar 2008 geht das Schiff von Sues auf die Reise nach Port Sudan und wird seitdem ebenso wie die 14 Mann Besatzung vermisst



ARCHITEKTUR MIT STRAHLKRAFT

Außen und Innen bilden eine Einheit

Das MEZ sollte vom Gebäude, über die Raumgestaltung, Grafik- und Screendesign einer Formensprache mit hohem Wiedererkennungswert folgen. Das Gebäude kündigt bereits das Thema an.



GESTALTUNG DER ARCHITEKTUR

Strahlkraft durch eine visuelle Kommunikation im öffentlichen Raum

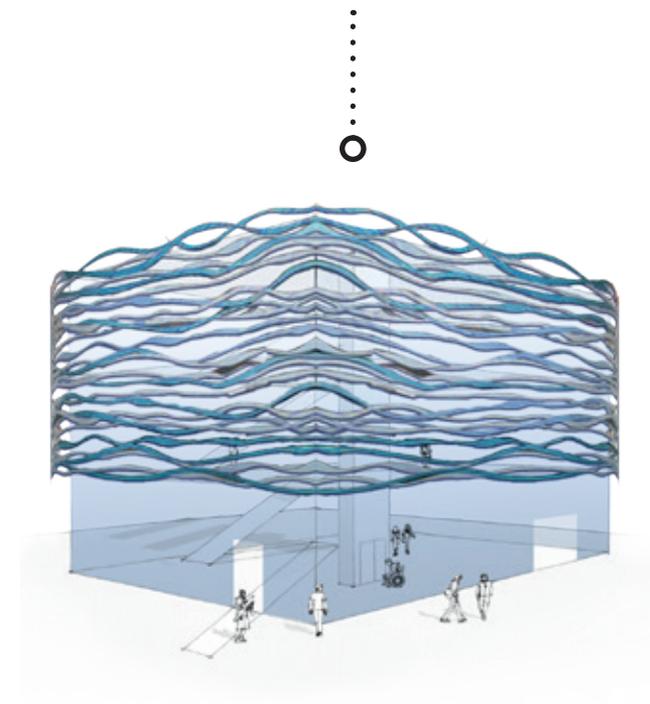
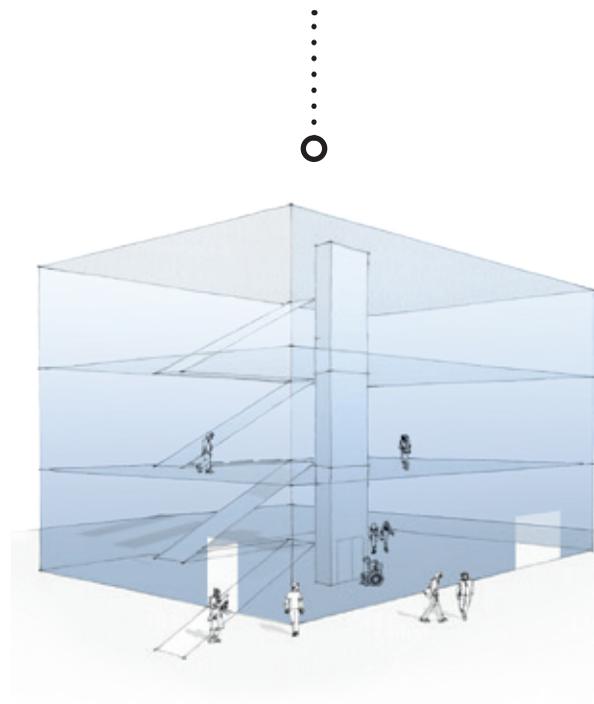
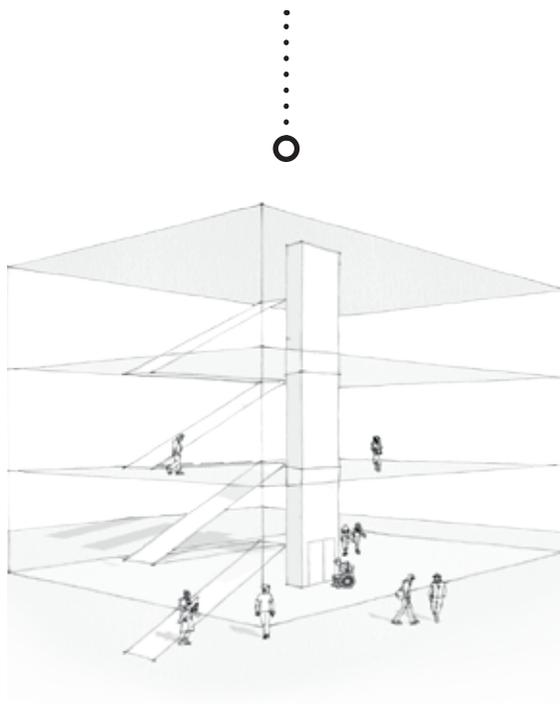
auf die Anforderungen
der Ausstellung angepasste
Architektur



„einladende Architektur“
transparente Fassade
offene Ein- und Ausblicke

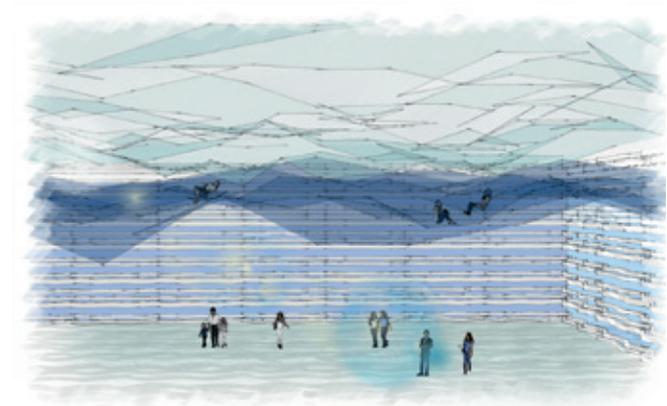


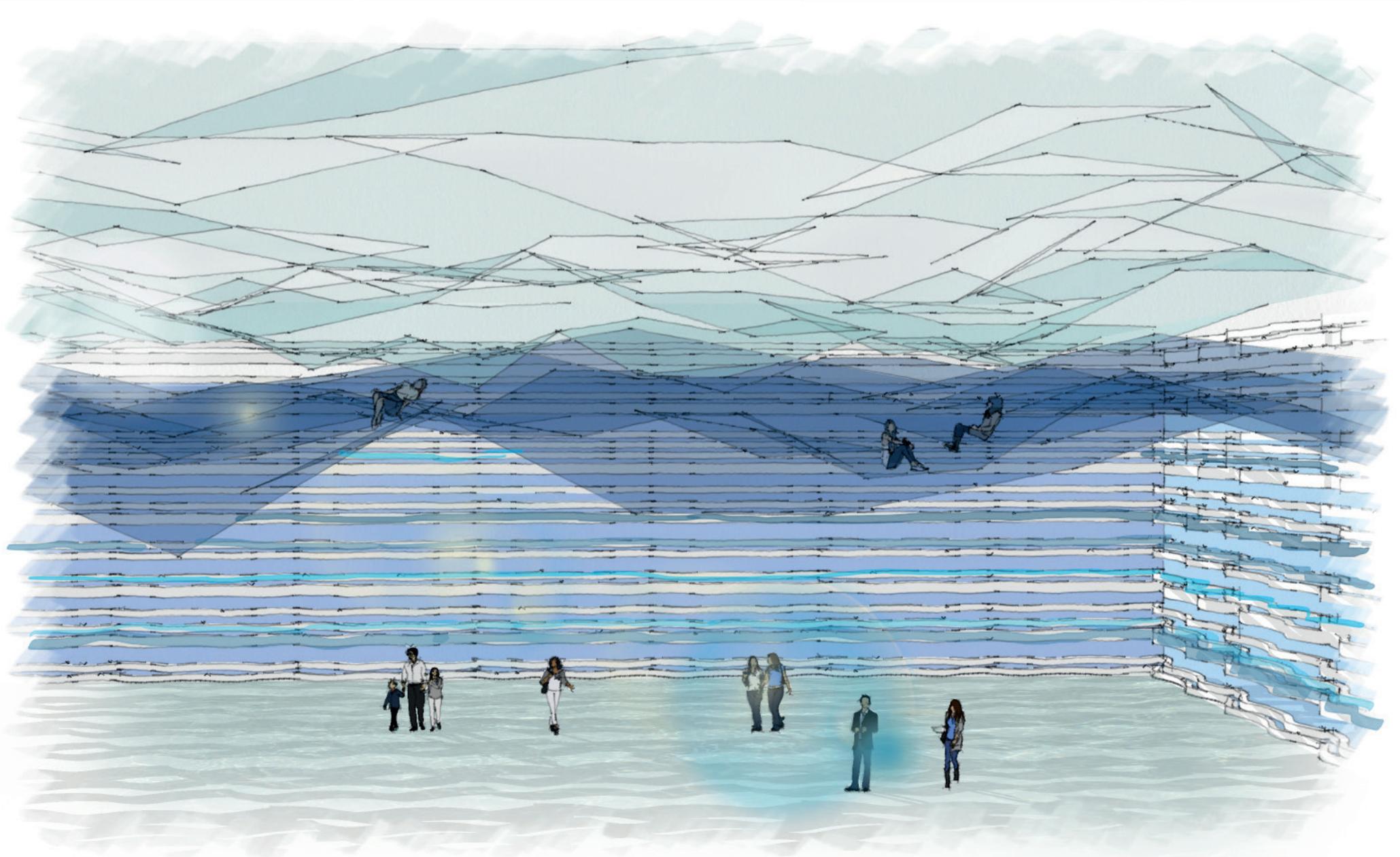
repräsentative Architektur
sinnstiftende
Fassadenverkleidung

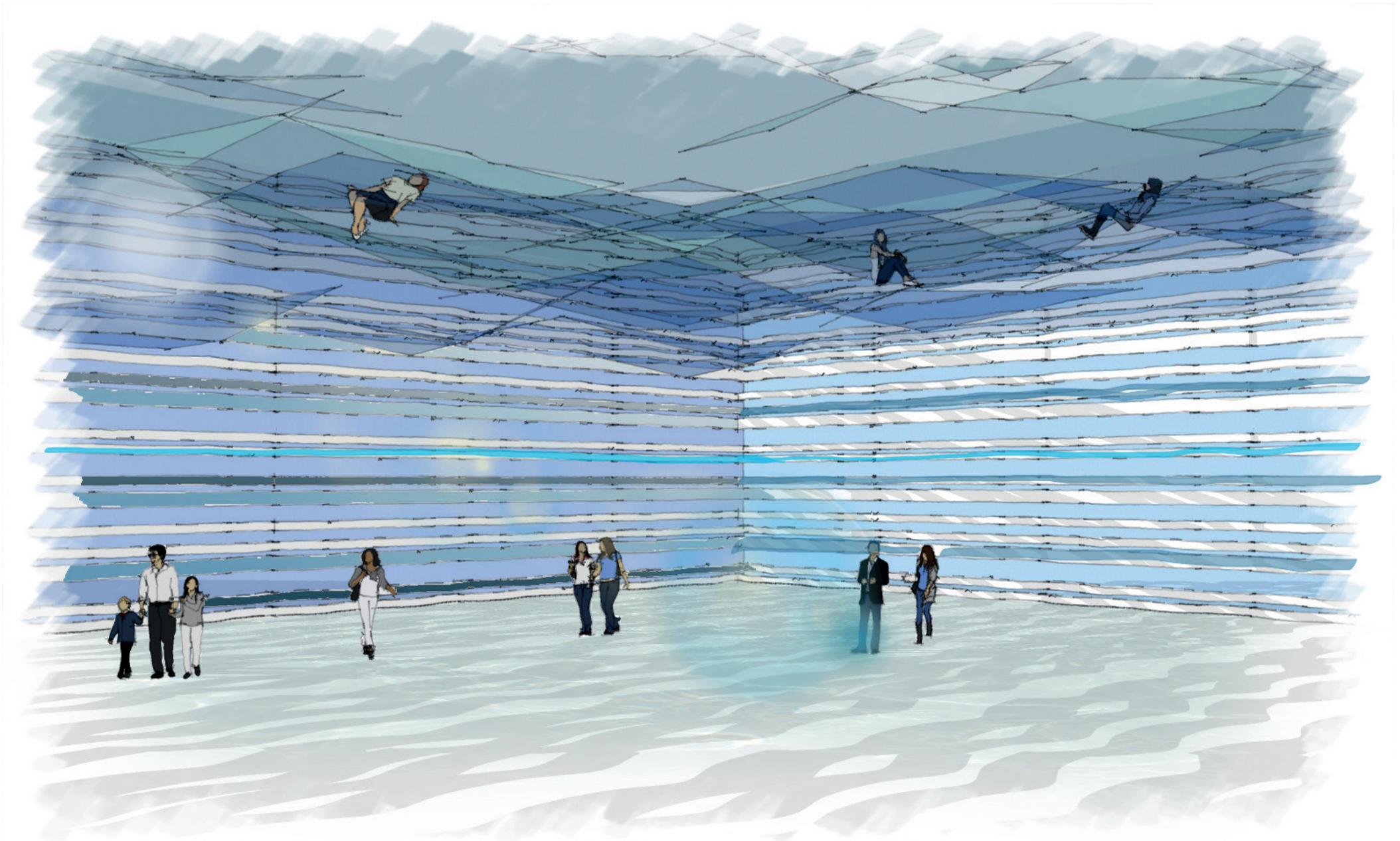


ABENTEUER UND SPANNUNG

- Von außen wird deutlich: hier gibt es viel zu erleben!
- Zielgruppe Kinder, Familien, Jugendliche und aktive Erwachsene
- Spannende Erlebniselemente mit Alleinstellungscharakter
- Installationen, auf denen die BesucherInnen über Wellen gleiten, gespannte Netze erklimmen oder in Unterwasserwelten eintauchen
- Spaß und Abenteuer mit maritimem Bezug
- Die Eingangshalle oder eine öffentliche Plaza wird zum ersten überraschenden und faszinierenden Erlebnis
- Inszenierte Unterwasserwelt
- Blick von unten auf die Wasseroberfläche
- Die BesucherInnen sehen, wie Menschen über ihnen scheinbar übers Wasser laufen







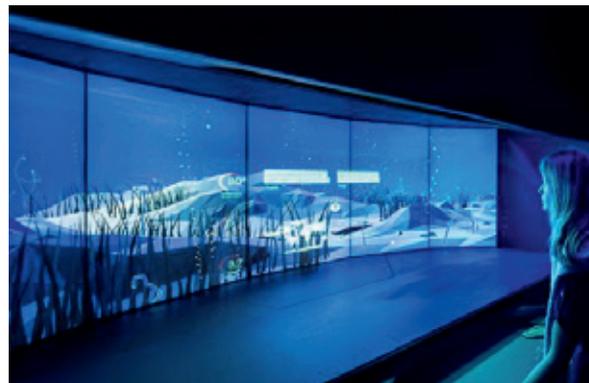
FORSCHUNG UND INNOVATION

- Aktuelle Forschungsthemen des konsortiums Deutsche Meeresforschung mit Schwerpunkt der Arbeiten an der Uni Rostock
- Für interessierte und technikbegeisterte Laien neueste Innovationen im Bereich Schiffbau
- Experimentierstationen zu Meeresforschung und Strömungsphysik bieten abwechslungsreiche und spannende Wissensvermittlung
- Die Schiffbaustationen sind in eine Werft-Inszenierung integriert



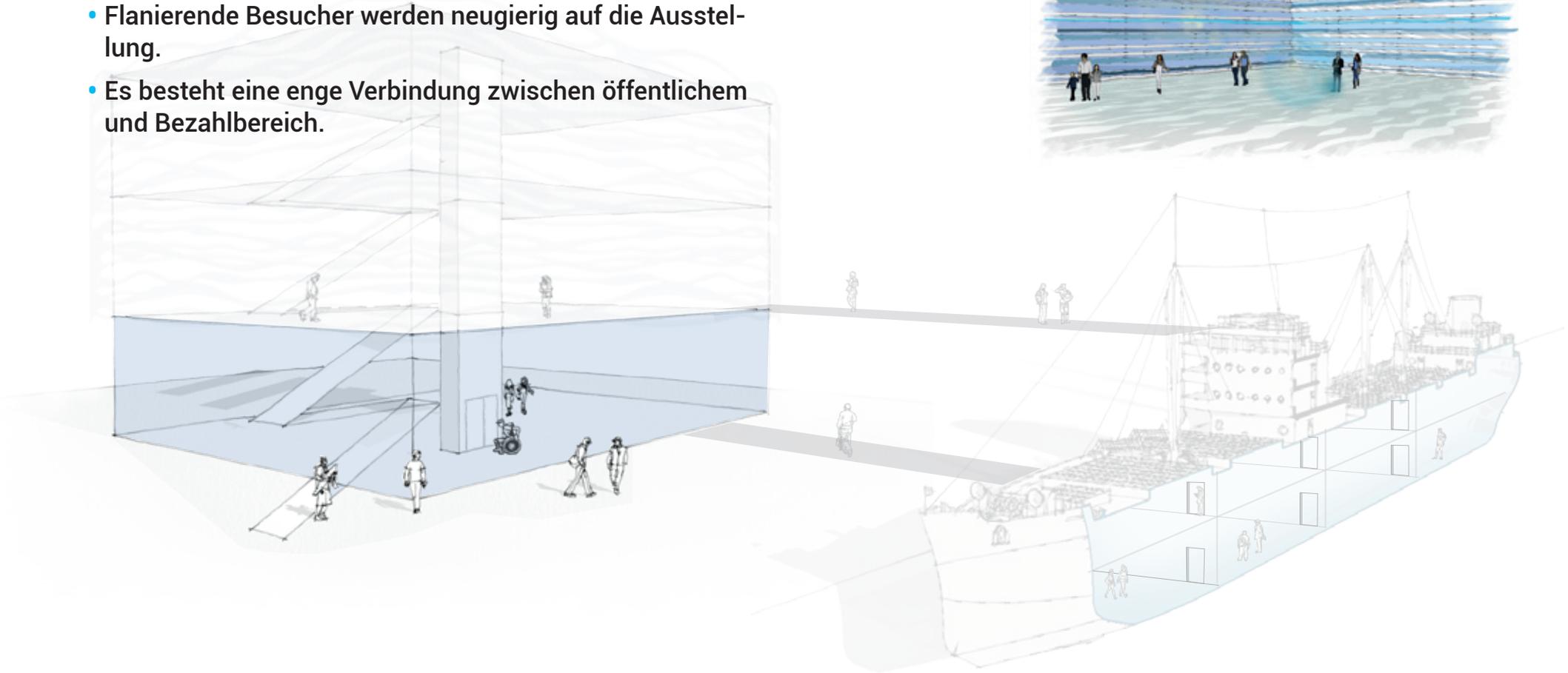
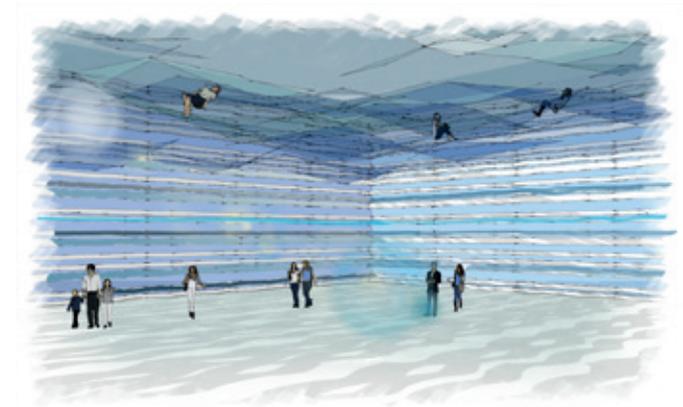
HISTORIE UND SAMMLUNG

- Die historischen Objekte der rostocker Sammlung sind in Rauminszenierungen eingebettet
- Zielgruppen: Familien und Erwachsene mit großem Interesse für maritime Geschichte und die Geschichte von Rostock
- Die Exponate und Objekte aus der Sammlung erzählen Geschichten aus der Geschichte
- Mediale Inszenierungen wecken Emotionen



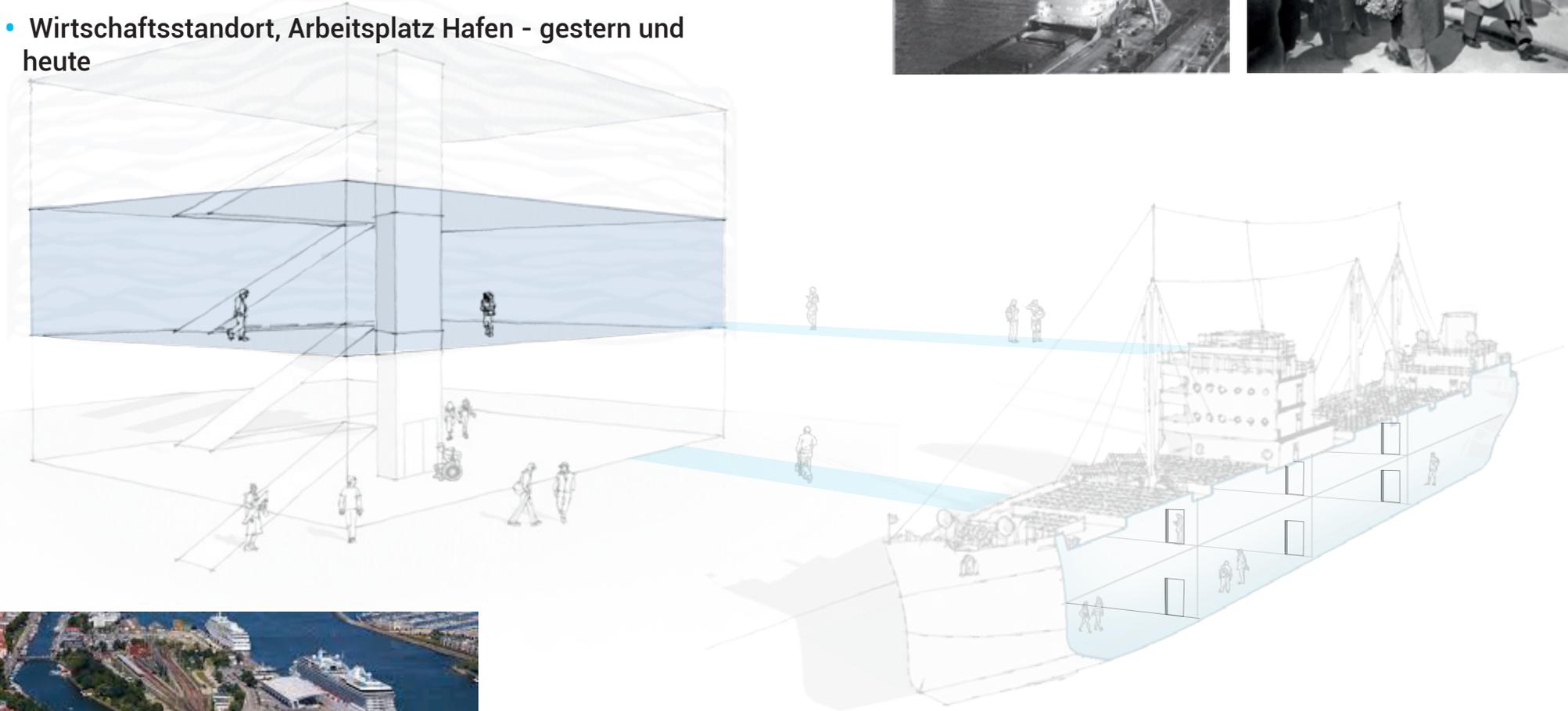
RÄUMLICHE VERTEILUNG DER THEMEN

- Der Empfangsbereich sollte als offene Plaza mit Gastro, Shop & Merchandising gestaltet werden.
- Flanierende Besucher werden neugierig auf die Ausstellung.
- Es besteht eine enge Verbindung zwischen öffentlichem und Bezahlbereich.



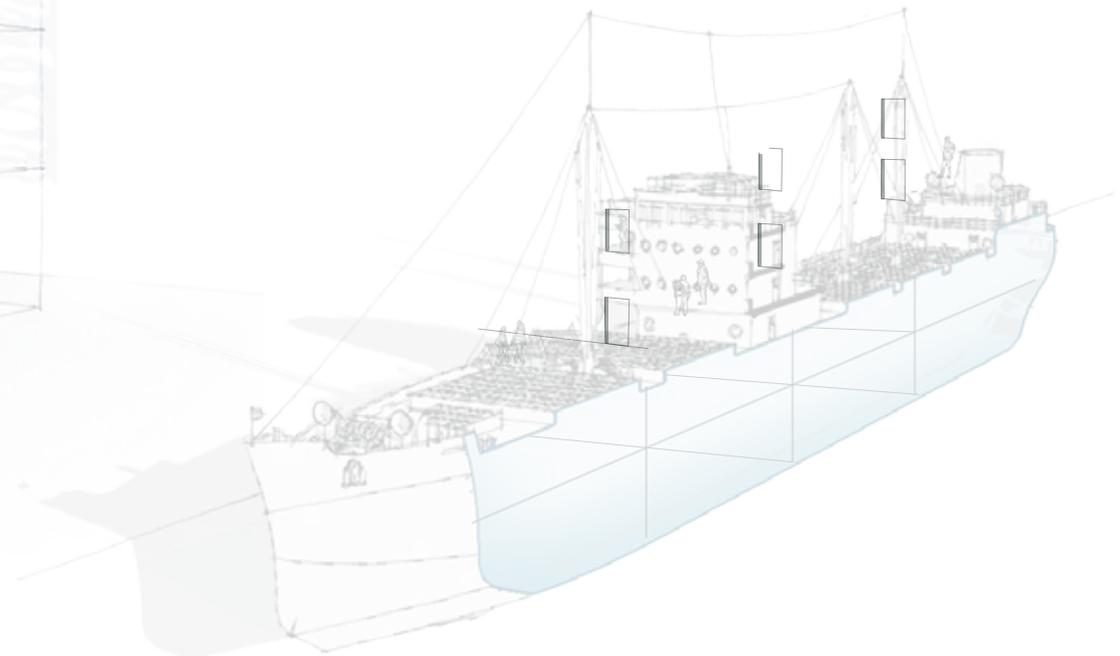
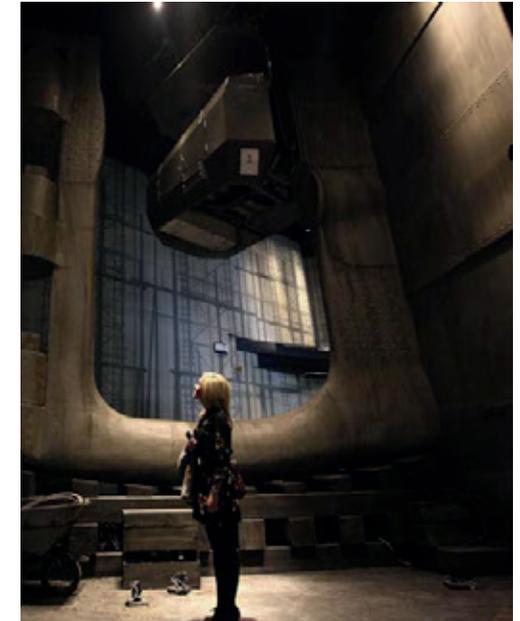
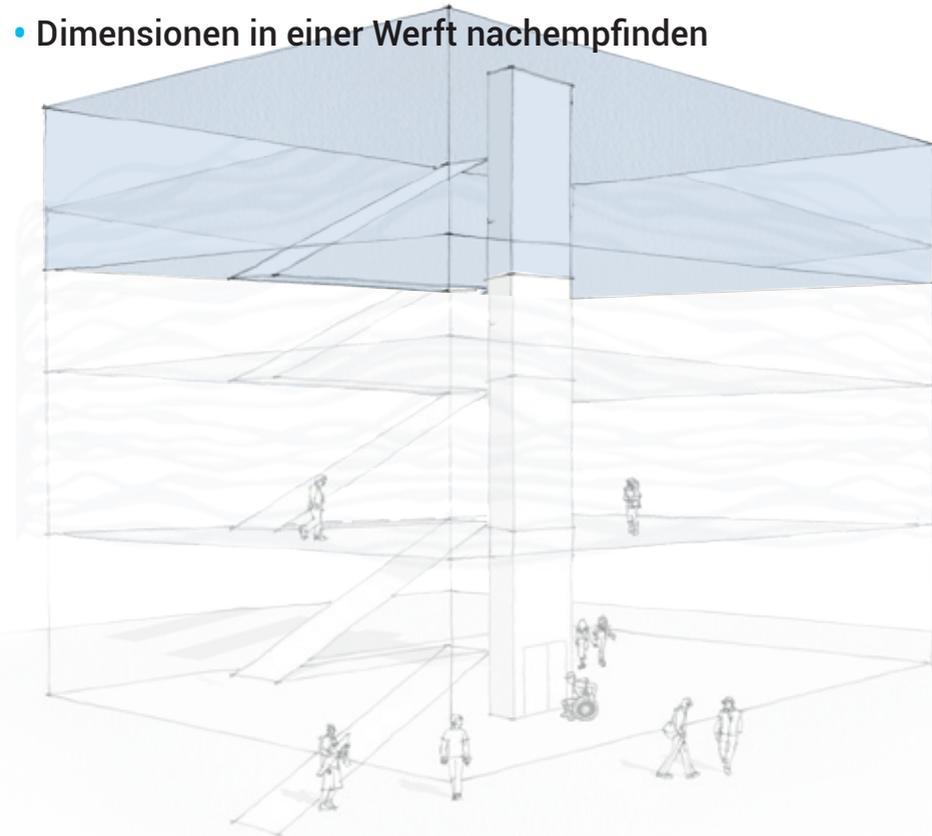
IM HAFEN

- Geschichte Handel von der Hanse bis heute
- Rostock zu DDR-Zeiten - Grenze und Flucht
- Wirtschaftsstandort, Arbeitsplatz Hafen - gestern und heute



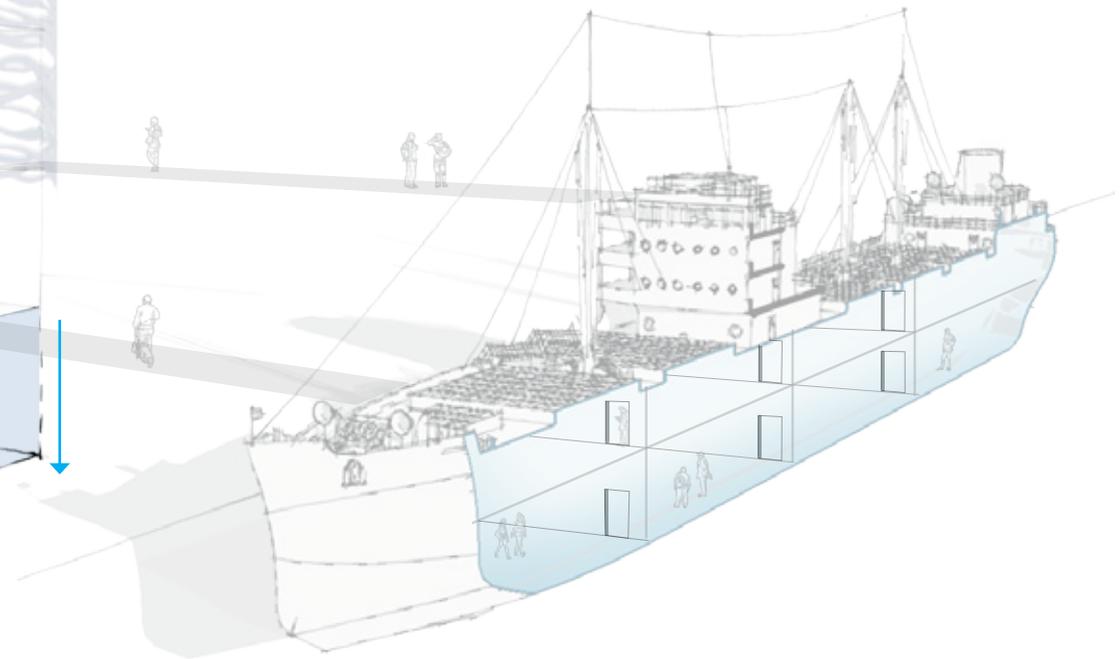
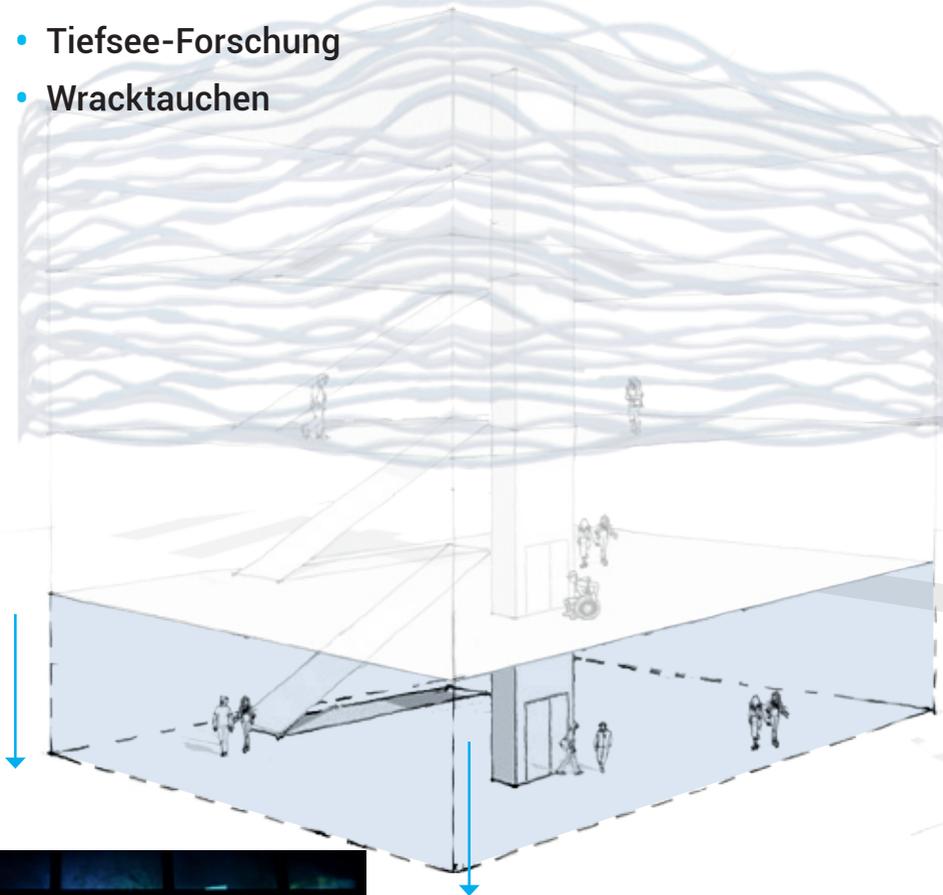
AUF DER WERFT

- Schiffsbaugeschichte in Rostock und darüber hinaus – gestern und heute
- Forschung, Strömungswiderstand, Antriebstechnik
- Luxusliner statt Frachter – heute Flusskreuzfahrtschiffe
- Dimensionen in einer Werft nachempfinden

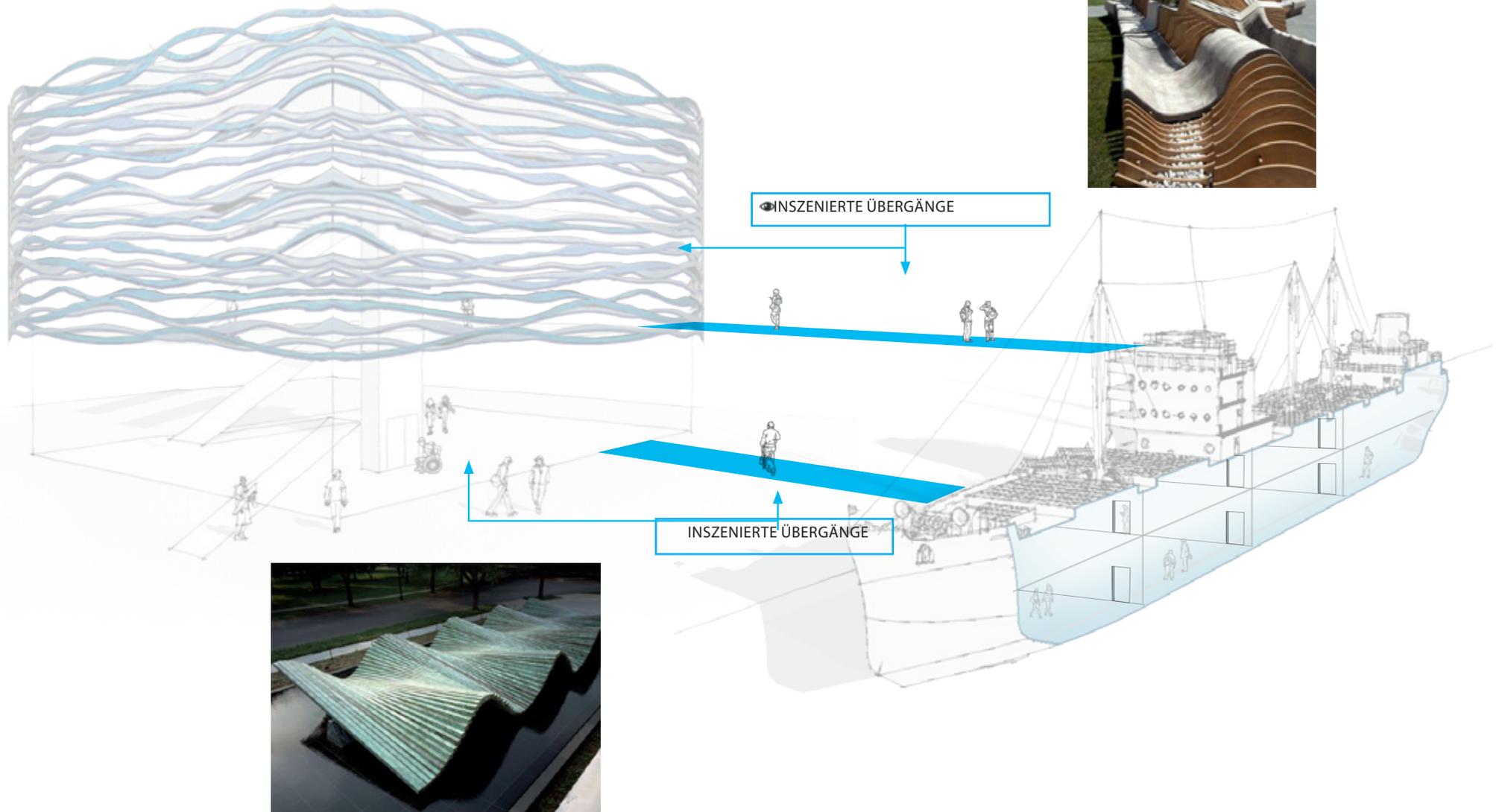


AUF HOHER SEE UND IM TIEFEN OZEAN

- Vesseltrecking
- Rätsel um Bari II - Piraten
- Tiefsee-Forschung
- Wracktauchen

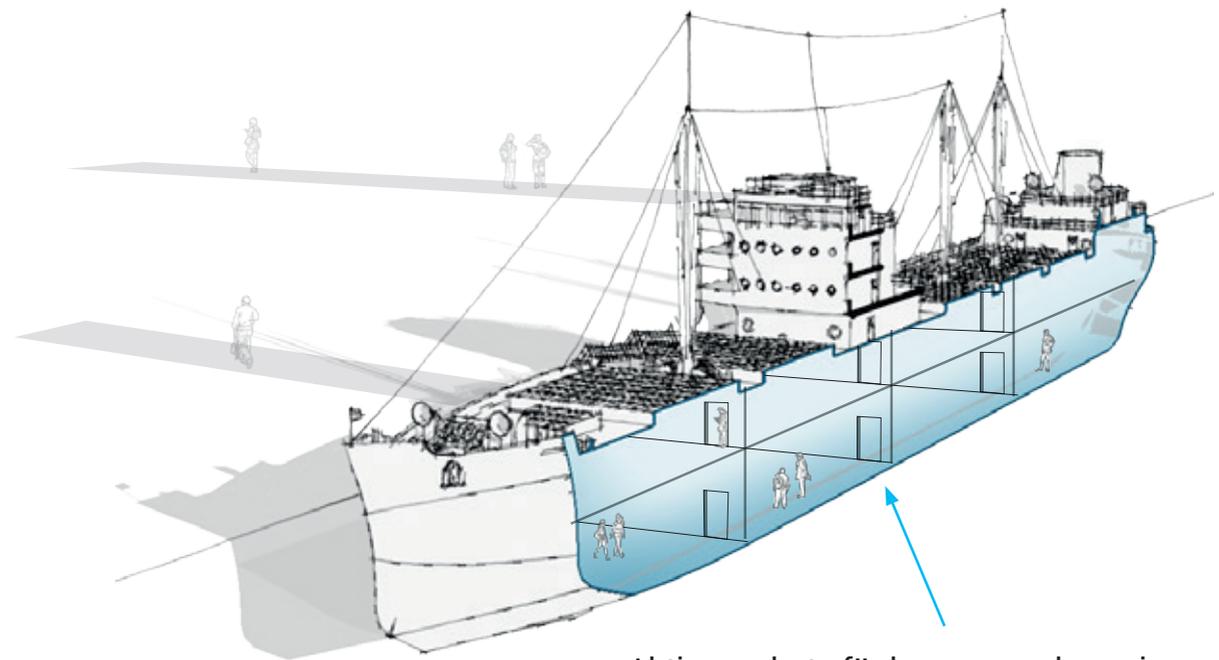


INSZENIERTE ÜBERGÄNGE VOM LAND ZUM WASSER - VON INNEN NACH AUSSEN



TRADITIONSSCHIFF: AN BORD

- Leben und Arbeiten an Bord
- Navigation, Kurs halten
- Stürme, Wellen, Strömung
(Naturgewalten an Bord erleben)
- Kreuzfahrt-Tourismus



Aktivangebote für bewegungshungrige Menschen im und auf dem Schiff, z.B. in Takelage klettern, über Hängebrücken laufen, in Schaumstoffräumen toben.

Kontakt

Impuls-Design GmbH & Co. KG
Gerberei 19
91054 Erlangen

Tel +49 9131 81295-0
Fax +49 9131 81295-30

Impuls-Design GmbH & Co. KG
Rödingsmarkt 14
20459 Hamburg

Tel +49 40 22866-267
Tel +49 9131 81295-0

info@impuls-design.de
www.impuls-design.de

Impuls-Design GmbH & Co. KG
Sitz der Gesellschaft: Erlangen
Registergericht: Amtsgericht Fürth
Handelsregisternummer: HRA 9246
USt-IdNr.: DE265130722
Komplementär:
Impuls-Design Managementgesellschaft mbH
Sitz der Gesellschaft: Erlangen
Registergericht: Amtsgericht Fürth
Handelsregisternummer: HRB 11921

Gesellschafter/in:
Annette Hasselmann
Matthias Kutsch
Peter Zeiss (Geschäftsführer)

Ansprechpartner

Annette Hasselmann

Leitung Dramaturgie, Didaktik

Tel +49 40 22 866 - 267
hasselmann@impuls-design.de

Sven Klomp

Künstlerischer Leiter Szenografie

Tel +49 40 22866-341
klomp@impuls-design.de