

## Einladung / Tagesordnung

---

### **Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Tourismus**

**Sitzungstermin:** Mittwoch, 01.11.2023, 17:00 Uhr

**Sitzungsort:** Beratungsraum 1a/b, Rathausanbau, Neuer Markt 1, 18055 Rostock

---

#### **Öffentlicher Teil**

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung, der Anwesenheit und der Beschlussfähigkeit
- 2 Änderung der Tagesordnung
- 3 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 27.09.2023
- 4 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 04.10.2023
- 5 Anträge**
- 5.1 Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD) **2023/AN/4341**  
Keine Überplanung von Kleingärten für Wohn- und Gewerbegebiete
- 5.1.1 Keine Überplanung von Kleingärten für Wohn- und Gewerbegebiete **2023/AN/4341-01 (SN)**
- 5.2 Dr. Felix Winter für den Ortsbeirat Kröpeliner-Torvorstadt **2023/AN/4608**  
Erweiterung des Bewohnerparkens in der KTV
- 5.3 Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD) **2023/AN/4343**  
Straßenbahn zum Neuen Friedhof erhalten
- 5.3.1 Straßenbahn zum Neuen Friedhof erhalten **2023/AN/4343-01 (SN)**
- 6 Beschlussvorlagen**
- 6.1 Planungsbeschluss Streckennetzerweiterung Zoo - Reutershagen **2023/BV/4638**

- 6.2 Entwicklungskonzept für Industrie- und Großgewerbe-  
standorte in der Region Rostock **2023/BV/4679**
- 6.3 Beschluss über die Feststellung des Jahresabschlusses  
2022 für den kommunalen Eigenbetrieb Tourismuszentra-  
le Rostock & Warnemünde **2023/BV/4703**
- 7 Verschiedenes**
- 7.1 Informationen zum Bebauungsplan Nr. 15.MU.204 "War-  
now-Quartier, Dierkower Damm" sowie zum Gestaltungs-  
handbuch
- 7.2 Vorstellung des Geschäftsberichtes 2022 der Gesellschaft  
für Wirtschafts- und Technologieförderung Rostock mbH  
(Rostock Business) durch den Geschäftsführer Herrn  
Christian Weiß
- 8 Schließen der Sitzung

## **Nichtöffentlicher Teil**

- 9 Verschiedenes**
- 9.1 Informationen des Amtsleiters für Stadtentwicklung,  
Stadtplanung und Wirtschaft
- 9.2 Informationen der Ausschussvorsitzenden

gez. Anke Knitter  
Ausschussvorsitzende

## **Anlage zum Tagesordnungspunkt 7.2**

Da der Geschäftsbericht zu groß ist, finden Sie hier den Link.

Weiterhin kann er auf der Homepage von Rostock Business angesehen oder heruntergeladen werden.

[https://www.rostock-business.com/fileadmin/redaktion/dokumente/PDF\\_s\\_Download/Geschaeftsbericht/Geschaefstbericht\\_2022\\_online.pdf](https://www.rostock-business.com/fileadmin/redaktion/dokumente/PDF_s_Download/Geschaeftsbericht/Geschaefstbericht_2022_online.pdf)

Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>		
<b>Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD)</b>		
<b>Keine Überplanung von Kleingärten für Wohn- und Gewerbegebiete</b>		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
07.06.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, mit Blick auf die Kleingartenanlagen in dem Areal zwischen Reutershagen und der Gartenstadt, sowie im Umfeld des Westfriedhofs, die innerhalb der Verwaltung existierenden Planungen, Überlegungen, Prüfungen, Ideen etc. zu deren Überplanung für zukünftige Wohn- und Gewerbegebiete zu stoppen und auch in Zukunft nicht weiterzuverfolgen. Auch mit Blick auf die Erstellung des neuen Flächennutzungsplans sind die Kleingartenanlagen zwischen Reutershagen und der Gartenstadt, sowie im Umfeld des Westfriedhofs, von neuen Nutzungsplänen auszunehmen und auch zukünftig ausschließlich als Kleingartenanlagen einzuplanen.

**Sachverhalt:** Im Rahmen der Debatte um die Straßenbahnerweiterung wurden Befürchtungen artikuliert, dass es zu einem massiven Verlust von Kleingärten in Reutershagen und der Gartenstadt kommen könnte. Bis zu 1.500 Parzellen wären durch eine zusätzliche städtebauliche Entwicklung des Areals rund um die geplante neue Straßenbahntrasse bedroht. Die Stadtverwaltungsspitze hat ihrerseits betont und erklärt, dass eine solche Überplanung der Kleingartenanlagen nicht vorgesehen ist. Wesentliche Entscheidungen in dieser Angelegenheit müssen durch die Bürgerschaft getroffen werden. Ziel des Antrags ist es daher, Klarheit und Sicherheit für alle Beteiligten zu schaffen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

liegen nicht vor.

gez. Thoralf Sens  
SPD-Fraktion

**Anlagen**  
Keine

fed. Senator/-in: Oberbürgermeisterin  Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft	Beteiligt: Senatorin für Infrastruktur, Umwelt und Bau Referat Strategische Organisationsentwicklung und Fördermittelmanagement im Senatsbereich für Infrastruktur, Umwelt und Bau	
<b>Keine Überplanung von Kleingärten für Wohn- und Gewerbegebiete</b>		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
07.06.2023	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

**Sachverhalt:**

Die Verwaltung empfiehlt, den Beschlussvorschlag des Antrages abzulehnen.

Im wirksamen, von der Bürgerschaft beschlossenen Flächennutzungsplan der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in der Fassung der Neubekanntmachung vom 21.11.2020 werden die Kleingartenanlagen im Bereich zwischen Reutershagen und der Gartenstadt sowie im Umfeld des Westfriedhofs als Grünflächen mit der Zweckbestimmung Kleingärten dargestellt (KGA.7.1, KGA.7.2, KGA.7.4, KGA.7.7, KGA.8.1, KGA.8.2).

Der Flächennutzungsplan stellt für das ganze Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen dar (§ 5 Abs. 1 BauGB). Die Flächennutzungsplanung muss daher die Aufgaben einer flexiblen Stadtentwicklung unter sich ändernden Rahmenbedingungen und Bedarfen erfüllen können. Ein wesentliches Ziel ist es, eine langfristige Flächenvorsorge zu betreiben, um ausreichend Bauflächen entwickeln zu können, wenn die Nachfrage dies erfordert.

Da der gegenwärtig wirksame Flächennutzungsplan die zukünftig notwendige Entwicklung nur noch unzureichend abbildet, hat die Bürgerschaft am 12.07.2017 den Beschluss zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans gefasst (Vorlage Nr. 2017/BV/2735).

In diesem Zusammenhang wurde im Jahr 2018 eine umfangreiche öffentlich geführte Diskussion zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans (Stadtdialog zum Zukunftsplan) durchgeführt. Dabei wurden Potenzialflächen, auf denen eine Wohn-/Gewerbenutzung städtebaulich grundsätzlich denkbar wäre, vorgestellt und diskutiert. Es wurden zudem verschiedene Entwicklungsszenarien für die Stadt erarbeitet. Die Potenzialflächen im Stadtgebiet sowie die Dokumentation des bisherigen Prozesses können unter [www.zukunftsplan-rostock.de](http://www.zukunftsplan-rostock.de) eingesehen werden.

Weiterhin kommt die Aktualisierung der Haushalts- und Wohnungsnachfrageprognose der Hanse- und Universitätsstadt Rostock<sup>1</sup> bis 2035 zu dem Ergebnis, dass auf Grund des zukünftigen Einwohner\*innenzuwachses sowie einer geänderten Wohnflächeninanspruchnahme bis 2035 weitere Wohnungen – basierend auf der optimistischen Variante der Bevölkerungsprognose 2020 mit rund 221.000 Personen – benötigt werden. Die optimistische Variante der Bevölkerungsprognose wird herangezogen, da der FNP der langfristigen Flächenvorsorge der Stadt dient. Die Flächennutzungsplanung muss die Aufgaben einer flexiblen Stadtentwicklung unter sich ändernden Rahmenbedingungen und Bedarfen erfüllen können. Ein wesentliches Ziel ist es, ausreichend Bauflächen entwickeln zu können, wenn die Nachfrage dies erfordert. Dafür sind Flächenreserven im FNP vorzuhalten, denn auf Änderungen der Bevölkerungsentwicklung kann mit diesem Instrument ansonsten nicht kurzfristig reagiert werden. Die Aufstellung eines FNP erfolgt in einem sehr aufwendigen und langwierigen Verfahren.

Zur Deckung dieses gutachterlich ermittelten Bedarfs kann zum Teil auf bestehende Potenziale aus dem wirksamen Flächennutzungsplan zurückgegriffen werden. Neben Wohnungen, die bereits im Rahmen von rechtskräftigen bzw. in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen planungsrechtlich gesichert sind, wurde im Rahmen der Erfassung von Innenentwicklungspotenzialen ein mögliches Verdichtungspotenzial ermittelt. Das bestehende Potenzial wird fortlaufend aktualisiert. Entsprechend der gutachterlichen Empfehlung sind jedoch zusätzliche Wohnbauflächen auszuweisen, um den perspektivischen Wohnraumbedarf bis 2035 zu bedienen. Auch Themen wie Ersatzbedarf (Ersatz von Wohnraum durch baulich/technischen Verschleiß), Fluktuationsreserve (Funktionsfähigkeit des Wohnungsmarktes/Ermöglichung von Umzügen) sowie Nachholbedarf (insbesondere für Ein- und Zweifamilienhäuser sowie einfamilienhausähnliche Strukturen; Verhinderung von Umlandabwanderung) sind hierbei berücksichtigt. Allein die Darstellung von zusätzlichen Wohnbauflächen im Flächennutzungsplan entscheidet jedoch nicht darüber, ob die Fläche tatsächlich in Anspruch genommen wird oder nicht.

Die Verwaltung diskutiert zurzeit den Entwurf des sogenannten Zielszenario - das grundlegende Konzept für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans. Dieses wird nach Erstellung der Bürgerschaft als Beschlussvorschlag vorgelegt. Die Erarbeitung einer gesamtstädtischen Bauflächenkulisse für das Zielszenario bedarf eines intensiven Abwägungsprozesses aller Belange sowie der Potenzialflächen untereinander. Eine vorherige Herausnahme von Flächen zum aktuellen Zeitpunkt ohne das Vorliegen von fachlich fundierten Argumenten würde ein Ergebnis schon vorwegnehmen. Der Gesamtprozess zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans mit seiner ganzheitlichen und zusammenhängenden Betrachtung im Interesse der gesamten Stadt wird behindert und konterkariert damit möglicherweise eine langfristige Flächenvorsorge.

Eva-Maria Kröger

**Anlagen**  
Keine

---

<sup>1</sup> Aktualisierung der Haushalts- und Wohnungsnachfrageprognose der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bis 2035, Empirica, Berlin, 15. September 2021.

Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>			
<b>Dr. Felix Winter für den Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt</b>			
<b>Erweiterung des Bewohnerparkens in der KTV</b>			
Geplante Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
26.10.2023	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung	
01.11.2023	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung	
15.11.2023	Bürgerschaft	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt zu prüfen, wie eine deutliche Erweiterung des Bewohnerparkens in der KTV zu ermöglichen ist. Das Prüfergebnis ist bis Dezember 2023 vorzulegen.

**Sachverhalt:**

Die Parksituation in der KTV ist seit mehreren Jahren angespannt. Regelmäßig suchen Einwohnerinnen und Einwohner der KTV den Ortsbeirat auf und bitten um die Ausweitung des Bewohnerparkens zu prüfen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

keine

Dr. Felix Winter  
Ortsbeiratsvorsitzender

**Anlagen**

Keine

Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>		
<b>Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD)</b> <b>Straßenbahn zum Neuen Friedhof erhalten</b>		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
07.06.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, in Abstimmung mit der RSAG, der Bürgerschaft bis zur September-Sitzung Varianten vorzulegen, den Straßenbahnstreckenabschnitt Zoo-Neuer Friedhof auch bei einer Straßenbahnerweiterung Reutershagen-Zoo weiter zu nutzen.

**Sachverhalt:** Der Neue Friedhof ist Rostocks größte Begräbnisstätte. Viele Rostocker\*innen haben hier ihre letzte Ruhe gefunden. Der Neue Friedhof ist somit ein wichtiger Anlaufpunkt für viele Angehörige und Hinterbliebene der Verstorbenen. Die aktuellen Straßenbahnlinien 3 und 6, die am Neuen Friedhof enden, werden von vielen älteren Rostocker\*innen genutzt, um den Friedhof zu besuchen. Besonders diese Altersgruppe ist oftmals in ihrer Mobilität eingeschränkt und auf barrierefreie/barrierearme Mobilitätsangebote angewiesen. Die Straßenbahn wird daher gerne als bevorzugtes Transportmittel zum Erreichen des Neuen Friedhofs benutzt. Ein Wegfall der Straßenbahn zum Haltepunkt Neuer Friedhof im Zuge einer neuen Trasse Zoo-Reutershagen würde viele Rostocker\*innen vor große Herausforderungen stellen. Eine Benutzung/Umstieg auf den Bus ist nicht für alle Menschen körperlich leistbar. Von daher sollte geprüft werden, welche Varianten es gibt, im Zuge einer neuen Straßenbahntrasse nach Reutershagen, unabhängig von ihrem endgültigen Verlauf, die Straßenbahnanbindung des Neuen Friedhofs aufrechtzuerhalten.

**Finanzielle Auswirkungen:**

liegen nicht vor.

gez. Thoralf Sens  
SPD-Fraktion

**Anlagen**  
Keine



fed. Senator/-in: S 4 - Infrastruktur, Umwelt und Bau  Federführendes Amt: Amt für Mobilität	Beteiligt:	
<b>Straßenbahn zum Neuen Friedhof erhalten</b>		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum 07.06.2023	Gremium Bürgerschaft	Zuständigkeit Kenntnisnahme

**Anliegen:**

Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, in Abstimmung mit der RSAG, der Bürgerschaft bis zur September-Sitzung Varianten vorzulegen, den Straßenbahnstreckenabschnitt Zoo-Neuer Friedhof auch bei einer Straßenbahnerweiterung Reutershagen-Zoo weiter zu nutzen.

**Sachverhalt:****Die Verwaltung empfiehlt den Antrag abzulehnen.**

Den Streckenabschnitt der Straßenbahn zwischen den Haltestellen Zoo und Neuer Friedhof nutzten in den Jahren bis 2019 täglich nur 400 bis 600 Fahrgäste. Eine wesentliche Erhöhung der Fahrgastzahlen ist mit aktuellem Stand der städtebaulichen Entwicklung nicht zu erwarten. Die Infrastruktur des Streckenabschnitts müsste in den kommenden Jahren aufgrund seines desolaten Zustandes grundlegend saniert werden. Für die Grundsanierung einschließlich dem Neubau der Straßenbahnbrücke sind Kosten in Höhe von mindestens 5 Mio. EUR zu erwarten.

Eine langfristige Aufrechterhaltung des Straßenbahnverkehrs auf dem kurzen Abschnitt vom Zoo zum Neuen Friedhof ist somit vor dem Hintergrund der anstehenden Investitionen nicht geboten.

Da die Linien 3 und 6 zukünftig die Bedienung der neuen Strecke Zoo-Reutershagen übernehmen sollen, wäre bei einer Kombination aus Neubaustrecke und Beibehaltung des kurzen Streckenastes zwischen Zoo und Neuer Friedhof eine weitere Straßenbahnlinie erforderlich.

Nach Einschätzung des Gutachters ist in diesem Fall kein positives gesamtwirtschaftliches Ergebnis für die Straßenbahnneubaustrecke zu erwarten. Neben einem höheren Investitionsbedarf für Infrastruktur (Streckensanierung und Brückenneubau) und zusätzliche Straßenbahnfahrzeuge ist mit deutlich höheren Betriebskosten zu rechnen, da mehr Fahrpersonale benötigt werden. Dies widerspricht den im Straßenbahnnetzausbaukonzept (2021 durch die Bürgerschaft beschlossen) enthaltenen Planungsgrundsätzen für neue Straßenbahntrassen.

Geplant ist deshalb, zum Zeitpunkt der Sperrung der Brücke Rennbahnallee eine weitere Buslinie einzurichten, die zugleich den Ersatz für die Straßenbahn in hoher Qualität sicherstellt. Als langfristige Lösung nach Abschluss aller Baumaßnahmen werden drei

Buslinien (inkl. Stadt-Umlandlinie nach Kritzmow - Stäbelow) den Neuen Friedhof bedienen.

Derzeit wird die Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Korridore Ost und West aufgrund des neuen Berechnungsverfahrens für die standardisierte Bewertung überarbeitet und vertieft.

Ein erweiterter Untersuchungsumfang für den Streckenabschnitt Zoo-Neuer Friedhof würde für die RSAG zusätzliche Planungskosten in Höhe von ca. 25.000 Euro bedeuten.

**Finanzielle Auswirkungen:** keine

Dr. Ute Fischer-Gäde

**Anlagen**

Keine

<p>Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b></p> <p>fed. Senator/-in: S 4 - Infrastruktur, Umwelt und Bau</p> <p>Federführendes Amt: Amt für Mobilität</p>	<p>Beteiligt:</p> <p>Zentrale Steuerung Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Senator für Finanzen, Digitalisierung und Ordnung Kämmereiamt Tiefbauamt Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen Amt für Umwelt- und Klimaschutz</p>	
<b>Planungsbeschluss Streckennetzerweiterung Zoo - Reutershagen</b>		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
17.10.2023	Ortsbeirat Hansaviertel (9)	Empfehlung
24.10.2023	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
26.10.2023	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
01.11.2023	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
02.11.2023	Finanzausschuss	Empfehlung
02.11.2023	Ortsbeirat Gartenstadt/ Stadtweide (10)	Empfehlung
08.11.2023	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung
14.11.2023	Ortsbeirat Reutershagen (8)	Empfehlung
15.11.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

1. Die Bürgerschaft beauftragt die Oberbürgermeisterin, die RSAG über die RVV anzuweisen, die weitere Planung von Korridor West (gem. Anlage) bis zur Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4 HOAI) durchzuführen.
2. Parallel wird zusammen mit dem Fördermittelgeber das Verfahren der standardisierten Bewertung durchgeführt und die weitere Förderfähigkeit geklärt (die Hanse- und Universitätsstadt Rostock stellt den Kontakt zum Land Mecklenburg-Vorpommern her und informiert über das Vorhaben. Das Land stellt den Förderantrag beim Bund. Die Planung erfolgt durch die Rostocker Straßenbahn AG als Vorhabenträgerin).
3. Im Rahmen der Vorplanung findet eine informelle Bürger\*innenbeteiligung statt, um die Bedarfe der Anlieger\*innen bestmöglich zu ermitteln und damit einen tragfähigen Konsens zu ermöglichen.
4. Nach erfolgreichem Abschluss der Genehmigungsplanung und vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (hier erfolgt eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger der öffentlichen Belange mit Abwägung aller Interessen) wird der Planungsstand der Bürgerschaft für ein weiteres Votum vorgelegt.
5. In der Zwischenzeit wird die Bürgerschaft über den Planungsstand fortlaufend informiert.

6. Die Planung für den Ersatzneubau der Straßenbahnbrücke im Verlauf der Rennbahnallee ist in dieser Phase (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) zu beenden. Im Zuge des Abrisses der alten Brücke wird der Straßenbahnbetrieb zw. Zoo und Neuer Friedhof eingestellt. Es erfolgt kein Neubau einer Straßenbahnbrücke. Der Trassenkorridor Trotzenburg - Neuer Friedhof wird für eine mögliche, spätere Reaktivierung im Rahmen der Stadtentwicklung freigehalten.

Beschlussvorschriften:

§ 22 Abs. 3 Nr. 1 Kommunalverfassung M-V i.V.m. § 7 Abs. 7 ÖPNV-Gesetz M-V

bereits gefasste Beschlüsse: Nr. 2020/BV/1833 der Bürgerschaft vom 21.04.2021

### **Sachverhalt:**

Begründung der Dringlichkeit für den Ortsbeirat Hansaviertel:  
erfolgt mündlich

Mit dieser Beschlussvorlage soll die Planung eines konkreten ÖPNV-Vorhabens vorangetrieben werden, das dazu beitragen wird, die Mobilitätswende in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu beschleunigen und die Stadt somit klimagerechter und lebenswerter für alle zu machen. Die neue Straßenbahnstrecke soll städtebaulich sinnvoll, möglichst konfliktarm, platzsparend und synergetisch für das Stadtleben und unter Ausnutzung der maximalen Förderung geplant werden. Letztmalig wurde Mitte der 2000er Jahre mit der Spange Goetheplatz ein neuer Streckenabschnitt in Betrieb genommen. Diese Erweiterungen haben erheblich zur positiven Stadtentwicklung beigetragen und sind aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken. Um diesen erfolgreichen Weg fortzuführen, wurde die Verwaltung mit dem Beschluss der Bürgerschaft zur „Ausbaustrategie Straßenbahnnetzerweiterung“ beauftragt, zusammen mit der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für eine Straßenbahnstrecke durchzuführen, die ausgehend vom Zoo nach Reutershagen führt. Die Planung für die Straßenbahnnetzerweiterung ist ebenso Bestandteil des Mobilitätsplan Zukunft MOPZ als auch des Entwurfes zum Gemeinsamen Nahverkehrsplan der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und des Landkreises Rostock.

In den Jahren 2019 und 2020 wurde bereits eine technische Machbarkeitsstudie (MBS) zur Straßenbahnnetzerweiterung durchgeführt, die eine Grundlage bildete für die beschlossene Ausbaustrategie Straßenbahnnetzerweiterung. In dieser Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Dimensionen der neuen Strecke untersucht: Wirkung auf die Fahrgäste, auf den Betrieb, die Kommune und die Allgemeinheit. Dabei sind städtebauliche, umweltplanerische, verkehrlich und wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt worden.

In einer ersten NKU wurden bis März 2023 zwei mögliche Korridore untersucht, die sich in der Machbarkeitsuntersuchung als vorteilhaft erwiesen hatten. Korridor Ost würde Teile der Buslinie 25 ersetzen und vom Zoo über die Schwimmhalle nach Reutershagen zur bestehenden Straßenbahnachse führen. Korridor West führt vom Zoo über den P+R Platz „Groß Schwaßer Weg“, die Christophorus-Schule (CJD) und Reutershagen II zur bestehenden Trasse in Reutershagen.

Die NKU wurde bis September 2023 fortgeschrieben.

Grund dafür war einerseits die Einführung eines neuen Berechnungsverfahrens (2016+, Ende 2021 veröffentlicht) für die standardisierte Bewertung, dessen Berechnungsmethodik sich vom bisherigen Verfahren unterscheidet (z.B. komplexere Gewichtung des Kundennutzens, Berücksichtigung Primärenergie und Flächenverbrauch, Berücksichtigung P+R, höhere Gewichtung CO<sub>2</sub>-Einsparungen) und andererseits die Überarbeitung der Eingangsdaten für die Berechnung (genauere Strukturdaten, verbessertes Busangebot auf Basis der Hinweise aus Politik und Bevölkerung, Anpassungen im Straßenbahnnetz).

Die angedachte Linienführung im Korridor Ost würde eine gut ausgelastete Buslinie in dicht bebautem Gebiet teilweise ersetzen. Die Verbindung von der Schwimmhalle über die Schillingallee zur Parkstraße muss jedoch weiterhin mit Bussen erfolgen. Die Anbindung von P+R-Platz, CJD und die Erschließung von Reutershagen II wären allerdings nicht möglich. Die Eingriffe in die vorhandenen städtebaulichen Strukturen und Baumalleen wären erheblich (Händelstraße, Tschaikowskistraße). Die Straßenbahn würde hier in großem Umfang ohne eigenes Gleisbett im Mischverkehr geführt. Für die Förderfähigkeit ist ein umfangreicher Nachweis über die gute Verkehrsqualität der Straßenbahn in den Streckenabschnitten mit Mischverkehr zu erbringen. Dies kann nur mit einer umfassenden Bevorrechtigung der Straßenbahn gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, insbesondere an Lichtsignalanlagen geschehen.

Mit der neuen Straßenbahnstrecke im Korridor Ost werden bis zu 3.900 Personenfahrten je Werktag zusätzlich mit dem ÖPNV erfolgen. Das entspricht ca. 1,17 Mio. zusätzlichen Fahrgästen im ÖPNV. Zudem können jährlich 460 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden.

Im Vergleich zum Korridor Ost hat Korridor West große verkehrliche Vorteile, die wesentlich zu den erklärten städtischen Zielen Verkehrswende, Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 und Klimaneutralität beitragen und Rostock in eine lebenswerte Zukunft führen. Es werden bis zu 6.900 zusätzliche Personenfahrten je Werktag im ÖPNV durchgeführt. Das entspricht ca. 1,9 Mio. zusätzlichen Fahrgästen im ÖPNV. Zudem können jährlich 850 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden.

Es entstehen neue direkte Verbindungen: Vom Nordwesten in die Gartenstadt, mit dem CJD, zum Zoo, ins Hansaviertel und zum Universitätsklinikum, das in den nächsten Jahren deutlich ausgebaut werden soll. Die 7.000 Einwohner\*innen entlang der neuen Strecke in Reutershagen und der Gartenstadt erhalten Anschluss an das Straßenbahnnetz und direkte Verbindungen in die Innenstadt, zum neuen Landesbehördenzentrum und zum Hauptbahnhof. Der P+R-Parkplatz „Groß Schwaßer Weg“ mit seinen 720 Stellplätzen wird in seiner Funktion deutlich gestärkt und ermöglicht Pendler\*innen, die Innenstadt umsteigefrei und in dichtem Takt zu erreichen (Umsetzung P+R-Konzept). Dort soll ein Mobility-Hub mit einer Parkpalette und Mobilpunkt entstehen. Mit ca. 10.000 täglichen Pendler\*innen aus dem westlichen und südwestlichen Umland besteht hier ein erhebliches Potenzial. Das CJD ist mit ca. 1.400 Schüler\*innen die größte Schule in Rostock. Ein weiterer Ausbau ist dort geplant. Die attraktive Anbindung an den ÖPNV würde den täglichen Hol- und Bringverkehr an der Schule erheblich reduzieren.

Zu den positiven verkehrlichen Aspekten kommt hinzu, dass sich die jährlichen Betriebskosten für den ÖPNV um ca. 450.000 EUR u.a. durch Reduzierung von Bussen aufgrund einer klar auf die Mobilitätsbedürfnisse abgestimmten Gestaltung des Liniennetzes reduzieren. Korridor West weist zudem im Vergleich zum Korridor Ost eine um ca. 50% bessere Erlöswirksamkeit auf. Damit ist das Projekt nicht nur volkswirtschaftlich sinnvoll, sondern entlastet mittelfristig auch den städtischen Haushalt. Zudem wird das Streckennetz der RSAG resilienter und ermöglicht in Zukunft Umleitungen bei Havarien auf dem stärksten belasteten Streckenabschnitt zwischen Doberaner Platz und Reutershagen.

Es gibt im Korridor West verschiedene Aspekte, die im Rahmen der Vorplanung detailliert zu untersuchen sind. Zum Schutz der Kleingärten werden im Rahmen der Vorplanung verschiedene Streckenführungen untersucht, die das Ziel haben, die Eingriffe in die bestehenden Kleingartenanlagen sowie die Anzahl der für die Neubaustrecke der Straßenbahn in Anspruch zu nehmenden Gärten auf ein absolutes Minimum zu reduzieren. Je nach konkretem Trassenverlauf werden für den Bau der Straßenbahnstrecke im Korridor West etwa 30 bis maximal 150 Kleingärten betroffen sein. Im Gegensatz zum Korridor Ost, der sich weitgehend an bestehenden Straßen orientiert, ist die Flächeninanspruchnahme im Korridor West höher. Die vertiefende Betrachtung von Umweltschutzgütern wird in den zukünftigen Planungsphasen erfolgen. Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung parallel zum weiteren Planungsprozess ist die empfohlene Vorgehensweise.

Obwohl beide untersuchten Korridore in der Gesamtbewertung der Machbarkeit nahezu gleichwertig erscheinen, besitzen sie sehr unterschiedliche Charakteristika und verkehrliche Nutzen. Diese führen beim Korridor Ost zu der schlechteren Bewertung in der NKU. Wesentliche Gründe für die schlechtere Bewertung des Korridors Ost sind die im Vergleich zum westlichen Korridor deutlich geringere positive Nachfragewirkung im ÖPNV-Netz und die betriebswirtschaftliche Bewertung. Unter anderem aufgrund der geringeren Einsparungen im Busverkehr erhöhen sich die ÖPNV-Betriebskosten im Korridor Ost um ca. 350.000 Euro pro Jahr.

Mit einem Nutzen-Kosten-Index von 2,2 liegt der Korridor Ost trotz der genannten Defizite grundsätzlich im förderfähigen Bereich. Korridor West hingegen erbringt mit einem Nutzen-Kosten-Index von 3,88 einen deutlich höheren volkswirtschaftlichen Nutzen. Für jeden investierten Euro entsteht ein gesellschaftlicher Nutzen von 3,88 Euro, während es beim Korridor Ost nur 2,20 Euro sind.

Die Ergebnisse sowohl der Machbarkeitsstudie als auch der Nutzen-Kosten-Untersuchung werden beiliegenden Präsentation ausführlich dargestellt. Dabei wird auch auf Fragen zu Umweltauswirkungen, städtebaulichen Rahmenbedingungen und Neuordnung des Verkehrsraums eingegangen. Die Machbarkeitsstudie und die Nutzen-Kosten-Untersuchung können auf der Webseite der RSAG eingesehen werden.

#### Ausblick Finanzierung

Die Gesamtkosten des Projektes können durch den Bund mit einer Quote von bis zu 75% gefördert werden. Das Land Mecklenburg-Vorpommern kann die Förderung auf bis zu 90% erhöhen. Der verbleibende Eigenanteil der Planungs- und Baukosten für HRO/RSAG würde in Abhängigkeit der Förderquote zwischen 6 und 15 Mio. Euro liegen.

Der Förderantrag im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) kann nur durch das Land Mecklenburg-Vorpommern gestellt werden. Dieses wird zeitnah in das Projekt eingebunden.

Die aktuellen Kosten stellen sich wie folgt dar.

	Korridor West	Korridor Ost
	Ansätze in Mio. €	Ansätze in Mio. €
Investkosten entspr. standardisierte Bewertung	46,7	40,2
Aufschlag für Preissteigerungen (30 %)	14,0	12,1
Voraussichtlicher Finanzierungsbedarf	60,7	52,3
Förderung je nach Landeszuschuss	45,5 bis 54,6	39,2 bis 47,1
Eigenanteil HRO/RSAG je nach Landeszuschuss	6,1 bis 15,2	5,2 bis 13,1

Für die Bedienung der Neubaustrecke ist eine zusätzliche Straßenbahn notwendig. Diese ist in der standardisierten Bewertung berücksichtigt, jedoch besteht im Rahmen des GVFG derzeit keine Möglichkeit zur Förderung von Fahrzeugen. Damit ergeben sich zusätzliche Investitionskosten von ca. 4 Mio. Euro. Im Gegenzug können durch das optimierte Busangebot ca. 9 Busse (West) bzw. 6 Busse (Ost) eingespart werden.

#### Einstellung der Straßenbahn auf dem Streckenabschnitt Zoo – Neuer Friedhof

Bereits mit Beginn des Abrisses und Neubaus der Brücke über die Eisenbahn am Tannenweg werden ab ca. Herbst 2025 für einen Zeitraum von bis zu 2 Jahren die Straßenbahnlinien 3 und 6 am Platz der Jugend oder Zoo enden und für die ÖPNV-Anbindung des Neuen Friedhofs ein Ersatzkonzept entwickelt.

Mit Inbetriebnahme der neuen Strecke vom Zoo nach Reutershagen werden die Linien 3 und 6 die Bedienung dieser Strecke übernehmen. In Richtung Neuer Friedhof werden die Busse in einem attraktiven 10-min-Takt verkehren und mit Direktanbindungen in Richtung Doberaner Platz, Hauptbahnhof und Markt Reutershagen ein qualitativ und quantitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot sicherstellen. Mit der Bebauung des Wohngebietes Kiefernweg wird auch eine verbesserte Busanbindung durch weitere Direktverbindungen in Richtung Südstadt und die KTV umgesetzt. Im Zuge der Sanierung der Satower Straße erfolgt die Einrichtung zusätzlicher Bushaltestellen in Höhe Damerower Weg und Justus-von-Liebig-Weg.

Durch die Verknüpfung des Beschlusses für eine Fortsetzung der Planungen der Straßenbahnneubaustrecke mit einem gleichzeitigen Planungsstopp für die Straßenbahnbrücke in der Rennbahnallee können erhebliche finanzielle Ressourcen eingespart werden (bis zu ca. 5,6 Mio. Euro). Es erfolgt jedoch keine Entwidmung der Straßenbahnstrecke, so dass eine Wiederinbetriebnahme bei verkehrlichem Bedarf zu einem späteren Zeitraum grundsätzlich möglich ist. Eine entsprechende Trassenfreihaltung deckt sich auch mit den Überlegungen des Amtes für Raumordnung und Landesplanung im SPNV-Konzept für die Region Rostock für den Zeithorizont bis 2050 und dem Flächennutzungsplan der HRO. Sollte zukünftig im Großraum Biestow ein größeres Wohngebiet entstehen, könnte alternativ eine Streckenerweiterung auch von den TRAM-Endhaltestellen Campus Südstadt oder Südblick erfolgen. Eine ausführlichere Betrachtung ist in der beiliegenden Präsentation einsehbar.

Sollte seitens der Rostocker Bürgerschaft die Entscheidung zur Angelegenheit des eigentlichen Planungsbeschlusses für die Straßenbahnnetzerweiterung Zoo – Reutershagen vertagt werden, so wird die Verwaltung dennoch und unverzüglich eine Entscheidung zum Ersatzneubau der Straßenbahnbrücke im Verlauf der Rennbahnallee herbeiführen, da ansonsten die zeitliche Einordnung des Abrisses und Ersatzneubaus der Straßenbrücke gefährdet ist.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Die Finanzierung der Planungskosten bis zur Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4 HOAI) soll durch die RSAG als Vorhabensträgerin bzw. durch die RVV über den Verlustausgleich erfolgen. Da die Mittel der RVV nicht ausreichen, wurde seitens der RVV ein Antrag auf Übernahme der Planungskosten in Höhe von 900T Euro durch die HRO gestellt.

Die Planungskosten belaufen sich insgesamt auf ca. 1,2 Mio. Euro, Finanzierung über Haushalt HRO 2024/ 2025 und Eigenmittel RSAG.





	hinzugefügt am 12.10.2023)	
--	----------------------------	--



# Planungsbeschluss Streckennetzerweiterung Zoo – Reutershagen

Anlage zur Beschlussvorlage 2023/BV/4638

# Inhalt

- **Ausgangssituation**
- **Bisherige Untersuchungen**
  - technische Machbarkeitsstudie
  - Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)
    - Korridor West
    - Korridor Ost
    - Gemeinsame Aspekte
    - Vergleich
- **Ausblick**



# Ausgangssituation

## Vorliegende Beschlüsse und Planwerke:

- Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ)
- Verkehrspolitische Zielsetzung Nahverkehrsplan
- Bürgerschaftsbeschluss Netzausbaukonzept
- P+R-Konzept
- Ziel klimaneutrale Stadt

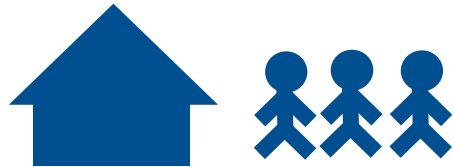


# Ausgangssituation



## Wachsende Stadt

- Rostock hat entgegen früherer Prognosen Einwohner dazugewonnen
- leichtes Wachstum setzt sich in den nächsten Jahren fort



## Gesellschaftlicher Wandel

- in der Diskussion über den Klimawandel spielen umweltfreundliche Verkehrsmittel eine große Rolle
- Wertewandel in den Städten, Auto verliert an Bedeutung, Wunsch nach weniger Verkehr und mehr Lebensqualität

## GVFG-Novelle

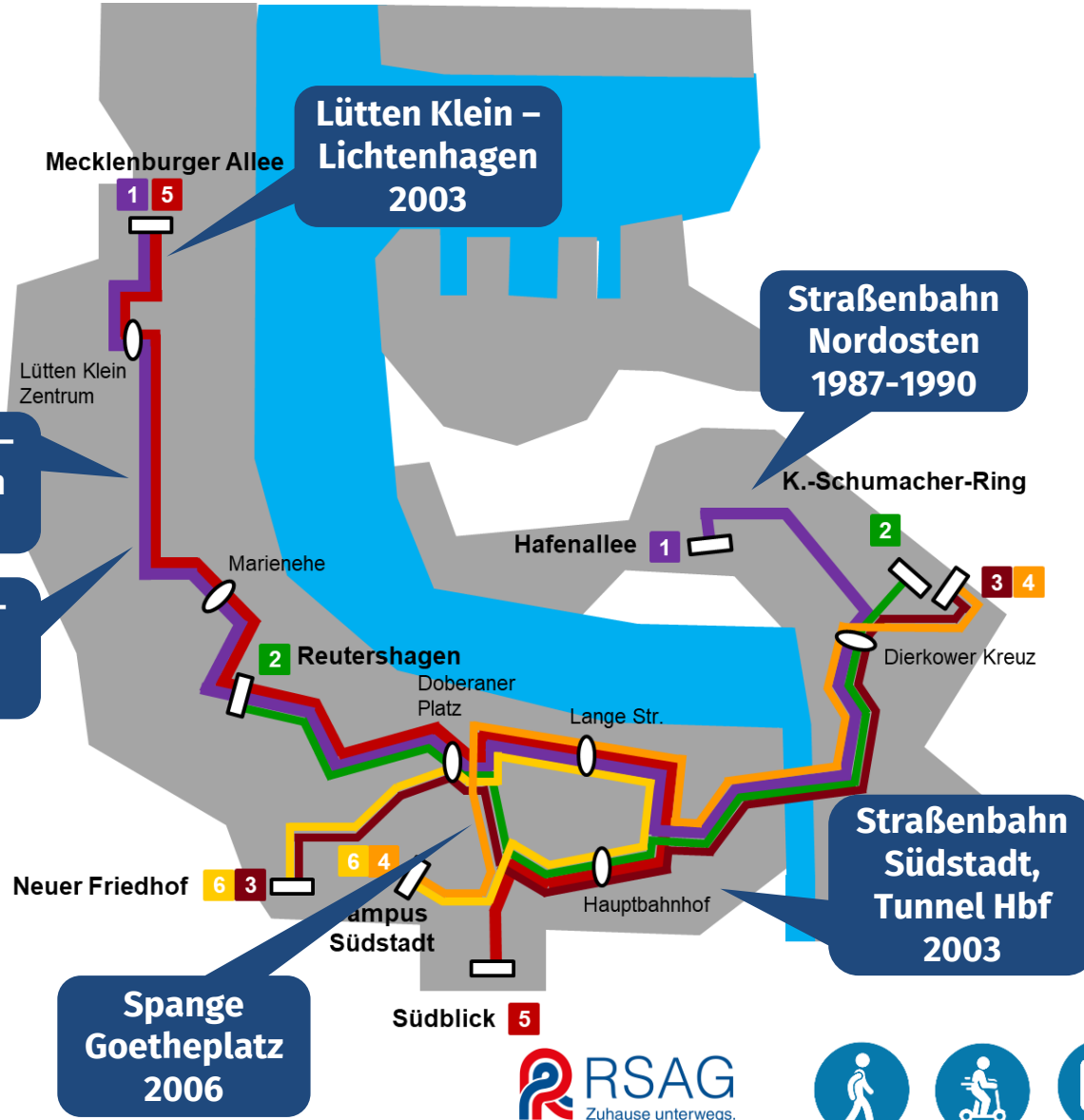
(Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)

- deutliche Aufstockung der Mittel in den nächsten Jahren
- Erhöhung des Fördersatzes auf 75%, wenn eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgt
- Vorhaben ab 30 Mio. Euro (in Einzelfällen 10 Mio.) werden gefördert
- *Ggf. weitere Erhöhung des Fördersatzes durch Landesmittel*

§§



# Ausgangssituation



## Das Rostocker Straßenbahnnetz

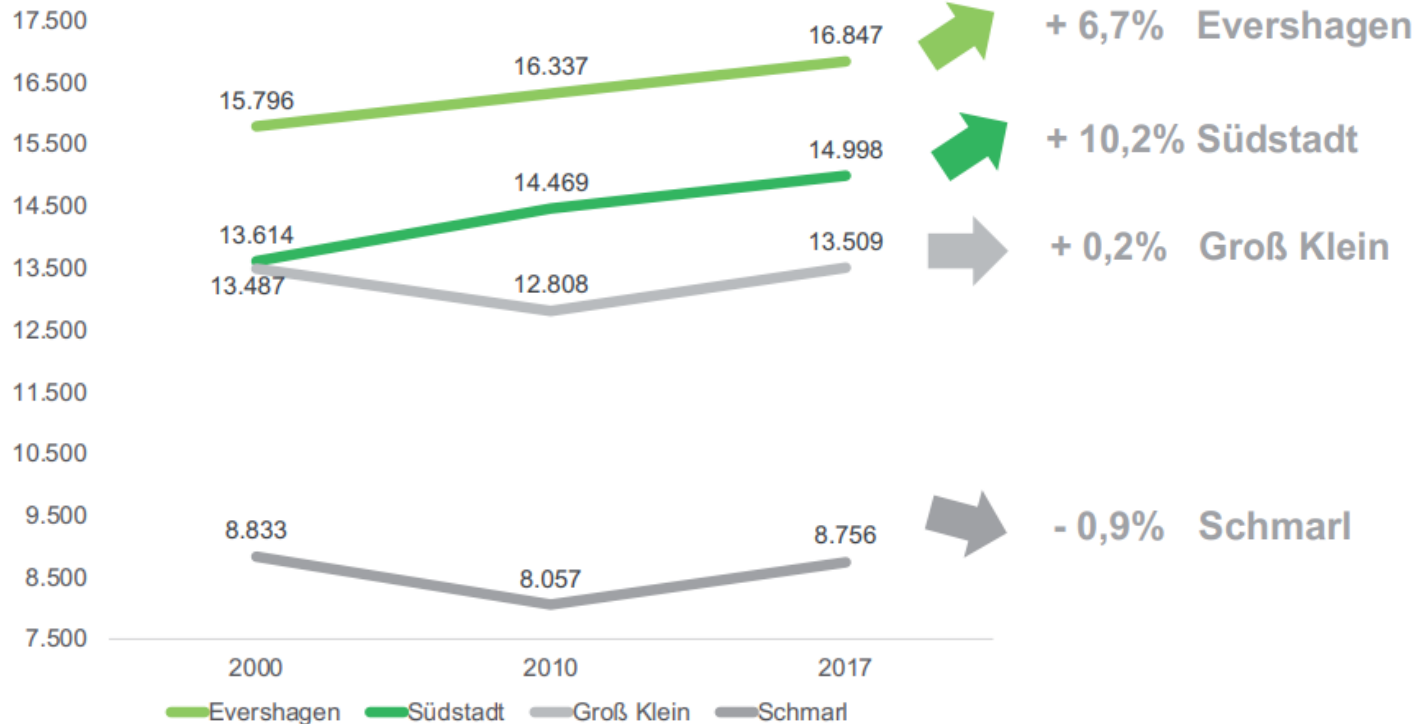
- größere Netzausbauten fanden Ende der 1980er (Nordosten) und bis 2006 (Nordwesten und Südstadt) statt
- seitdem keine weiteren Ausbauten erfolgt
- 75% der Einwohner haben einen direkten Zugang zur Straßenbahn
- Defizite in Reutershagen, Schmarl, Groß Klein, Gehlsdorf
- Untersuchung möglicher neuer Strecken im Rahmen der Netzausbaustrategie



# Ausgangssituation

## Straßenbahn als Motor der Stadtentwicklung

Einwohnerentwicklung 2000 - 2017 in Stadtteilen mit und ohne Straßenbahn



- Netzerweiterung in den 2000er Jahren brachte Entwicklungsschub für die betroffenen Stadtteile
- Anbindung hat sich deutlich verbessert (weniger Umsteigen, kürzere Reisezeit)
- Straßenbahn im Nordwesten oder in der Südstadt nicht mehr wegzudenken

# Ausgangssituation

## Was muss eine neue Straßenbahnstrecke in Rostock leisten?

### Anbindung aufkommensstarker Stadtteile

- Wohngebiete
- Stadtgebiete mit Mischnutzung (Arbeiten, Einkaufen, Freizeit, Dienstleistungen) → ausreichende Grundnachfrage im gesamten Tagesverlauf

### Kurze Neubaustrecken, die große Netzwirkung entfalten

- Verbindung bestehender Strecken sorgt für mehr Flexibilität im Netz (Linienbildung, Baustellen, Havarien)
- Strecken in den Nordwesten aufgrund der Stadtstruktur sehr lang → hoher Investitionsbedarf, Konkurrenz zur S-Bahn



### Sinnvolle und effiziente Linienbildung

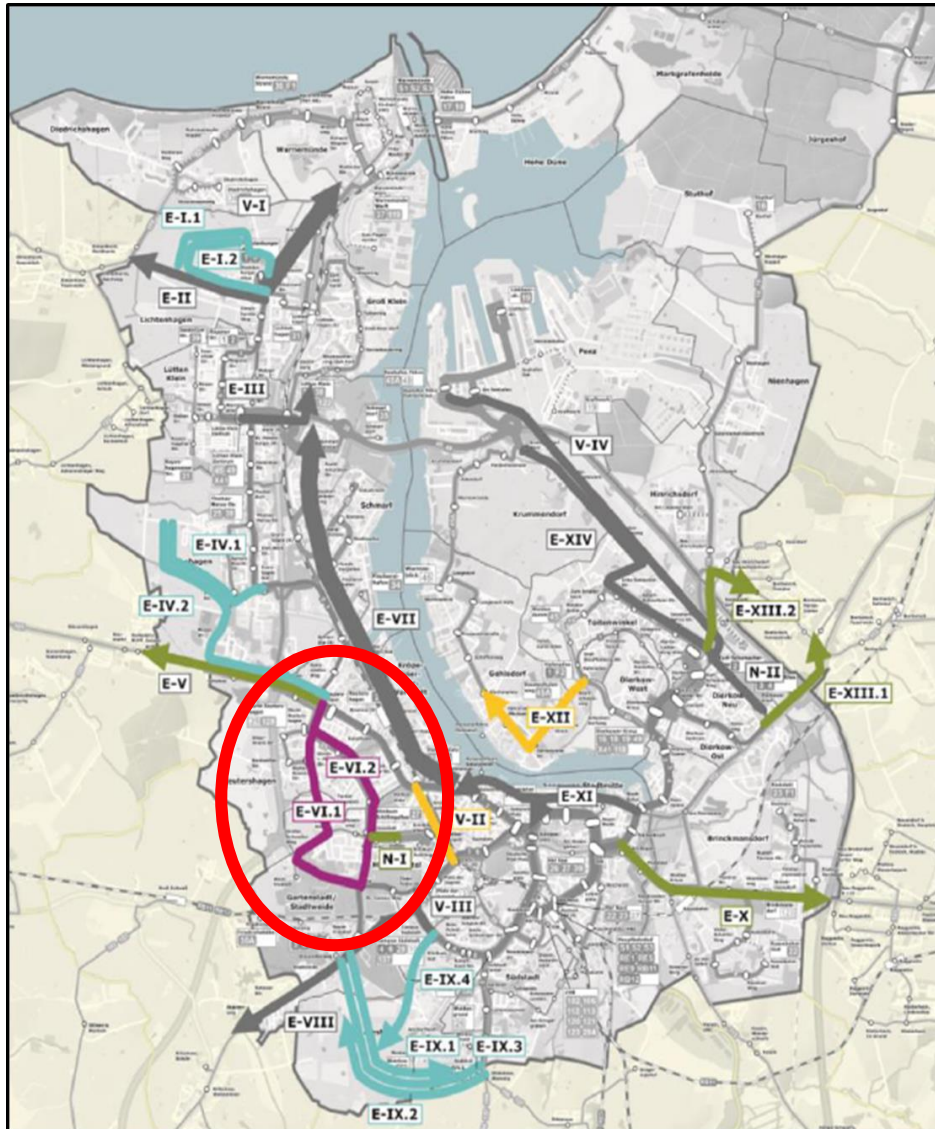
- möglichst Verlängerung bestehender Linien
- keine zusätzlichen Linien, die abseits der Neubaustrecke im Netz untergebracht werden müssen
- geringer Fahrzeugmehrbedarf

### Gleichgewicht im Straßenbahnnetz

- Streckenast Richtung Nordwesten betrieblich ausgelastet
- Kapazitätsprobleme nicht weiter verschärfen
- freie Kapazitäten besser auslasten und für Fahrgastwachstum nutzen



# Netzausbaustrategie



- anhand Prämissen (vgl. vorherige Folie) systematische Untersuchung, Bewertung und Priorisierung von Netzweiterungen
- Strecke Reutershagen – Zoo mit der höchsten Priorität
- Beschluss der Netzausbaustrategie erfolgte durch Bürgerschaft

## **Beschluss Nr. 2020/BV/1833**

- 1) Die Bürgerschaft beschließt die Ausbaustrategie Straßenbahnnetz. Diese fließt inhaltlich in den Gemeinsamen Nahverkehrsplan Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock ein.
- 2) Für die Strecke mit der höchsten Priorität – die Straßenbahnnetzerweiterung Zoo - Reutershagen – soll durch die Rostocker Straßenbahn AG in enger Abstimmung mit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) beauftragt werden.
- 3) Für die Streckenerweiterung Gehlsdorf und für die Querspange Holbeinplatz – Parkstraße ist in enger Zusammenarbeit mit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine technische Machbarkeitsstudie durchzuführen.



# Was soll die neue Strecke leisten?

## Planungsziele:

- Bessere Erschließung von Reutershagen (insbesondere Reutershagen II) mit der Straßenbahn
- Anbindung von großen Schulstandorten
- Anbindung P+R-Parkplatz Groß Schwaßer Weg an das Straßenbahnnetz
- Bessere Anbindung des Zoos mittels Straßenbahn in Richtung Nordwesten
- Bessere Anbindung des Uniklinikums in Richtung Nordwesten
- Redundanz im Straßenbahnnetz schaffen → Alternative zur hoch belasteten Doberaner Straße bei Bauarbeiten/Störungen
- **die genannten Planungsziele stehen im Einklang zu den auf Folie 3 genannten städtischen Konzepten**

# Inhalt

- Ausgangssituation
- **Bisherige Untersuchungen**
  - technische Machbarkeitsstudie
  - Nutzen-Kosten-Untersuchung
    - Korridor West
    - Korridor Ost
    - Gemeinsame Aspekte
    - Vergleich
- **Ausblick**

# technische Machbarkeitsstudie

- Untersuchung von vier Korridoren zwischen Zoo und Reutershagen
- Verkehrsconsult Dresden-Berlin (VCDB) als Auftragnehmer
- Ermittlung von Vorteilen und Widerständen
  - dafür wurden beispielhafte Trassen auf ihre Machbarkeit hin untersucht
  - diese Beispieltrassen sind jedoch keine Vorwegnahme der noch zu ermittelnden endgültigen Lage der Infrastruktur

## Fragestellungen:

- Welche Korridore sind umsetzbar?
- Welche verkehrlichen Aufgaben können die einzelnen Korridore erfüllen?
- Sind diese Aufgaben kongruent zu den Zielen und Prämissen?

→ zwei Korridore haben sich als ähnlich vorteilhaft erwiesen

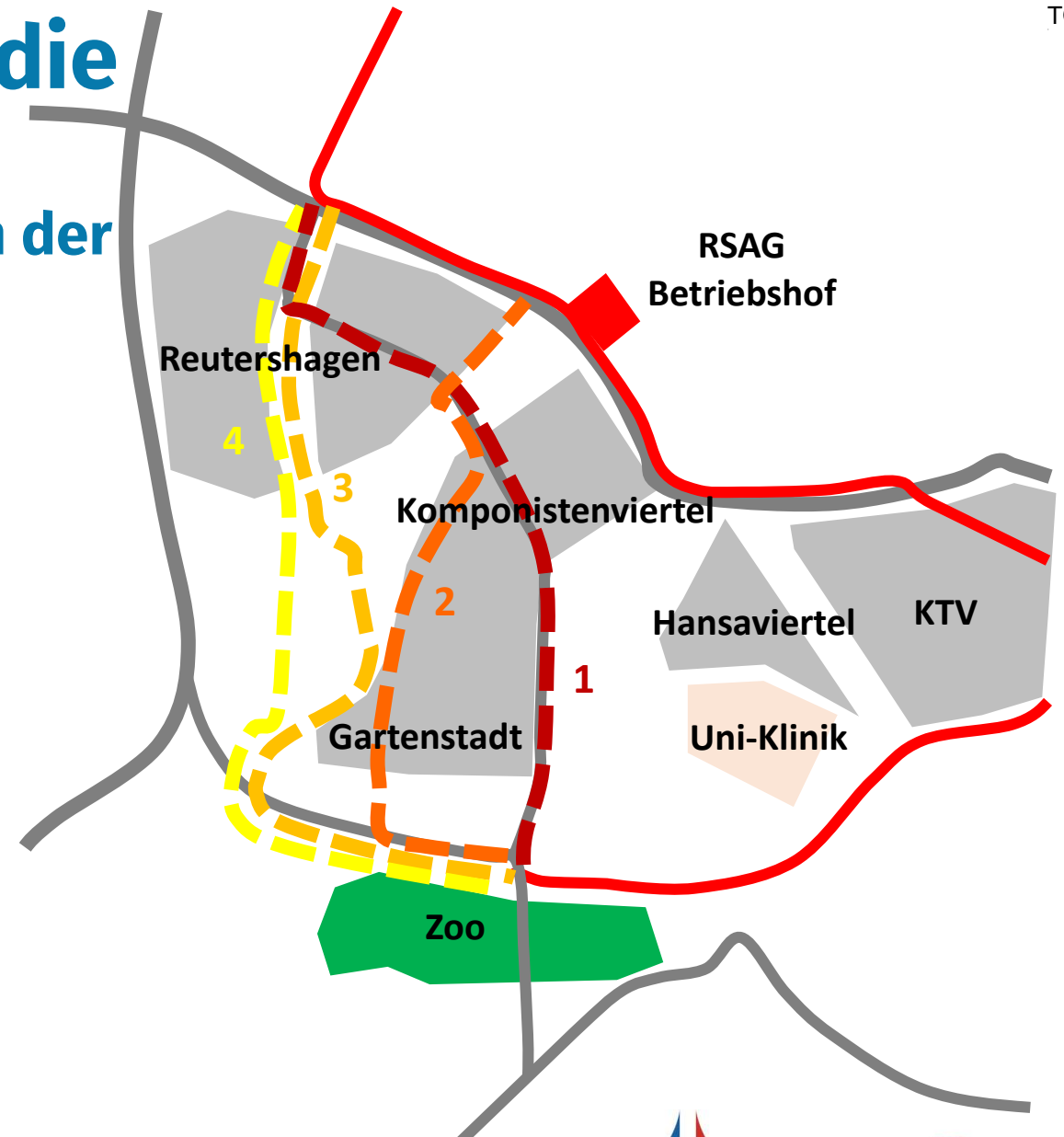


# technische Machbarkeitsstudie

## Vergleich der verschiedenen Korridore in der technischen Machbarkeitsuntersuchung

Bereich Reutershagen:

- Korridor 1 (Ost): Rennbahnallee - Trotzenburger Weg - Tschaikowskistraße - Händelstraße - Ulrich-von-Hutten-Straße - Goerdelerstraße
- Korridor 2: Barnstorfer Ring - Aternweg - Kuphalstraße - Ulrich-von-Hutten-Straße - Linzer Straße (- Hamburger Straße)
- Korridor 3 (West): Barnstorfer Ring - Groß Schwaßer Weg - Goerdelerstraße
- Korridor 4: Barnstorfer Ring - Kleingartenanlage - Goerdelerstraße



# technische Machbarkeitsstudie

## Untersuchte Parameter u.a.:

- verkehrliche und betriebliche Auswirkungen
- Wirkungen auf andere Verkehrsträger
- städtebauliche Auswirkungen
- Verkehrsemissionen
- Umweltauswirkungen / Streckensensitivität
  - Flächenbedarf, Trennwirkungen, Baumfällungen

# technische Machbarkeitsstudie

- im Vergleich schneiden die Korridore 1 (Ost) und 3 (West) am besten ab
- beide Korridore wurden im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung weiter untersucht
- verkehrliche Ziele werden am besten mit Korridor 3 erreicht
- Unterschiedliche ökologische Betroffenheiten in den Korridoren 1 und 3

## Bewertungskriterien



# technische Machbarkeitsstudie

## • Stärken und Schwächen der beiden Korridore

### Korridor 1 (Ost)

#### Stärken

- Trasse befindet sich auf bereits bestehender Straße, dadurch kaum zusätzliche Trennwirkung
- Hoch belastete Busachse kann auf Straßenbahn umgestellt werden
- Umgestaltung des bestehenden Straßenraums möglich

#### Schwächen

- Mischbetrieb mit Autoverkehr, Nachweis der sehr guten Verkehrsqualität für Tram schwer zu erbringen
- Wertvoller Bestand an Alleebäumen
- Anwohner im direkten Umfeld
- Nur teilweise Erfüllung der Planungsziele

### Korridor 3 (West)

#### Stärken

- Planungsziele werden erreicht (Erschließung Reutershagen II, CJD, P+R, Zoo)
- Weitgehend von anderen Verkehrsträgern unabhängige Gleise

#### Schwächen

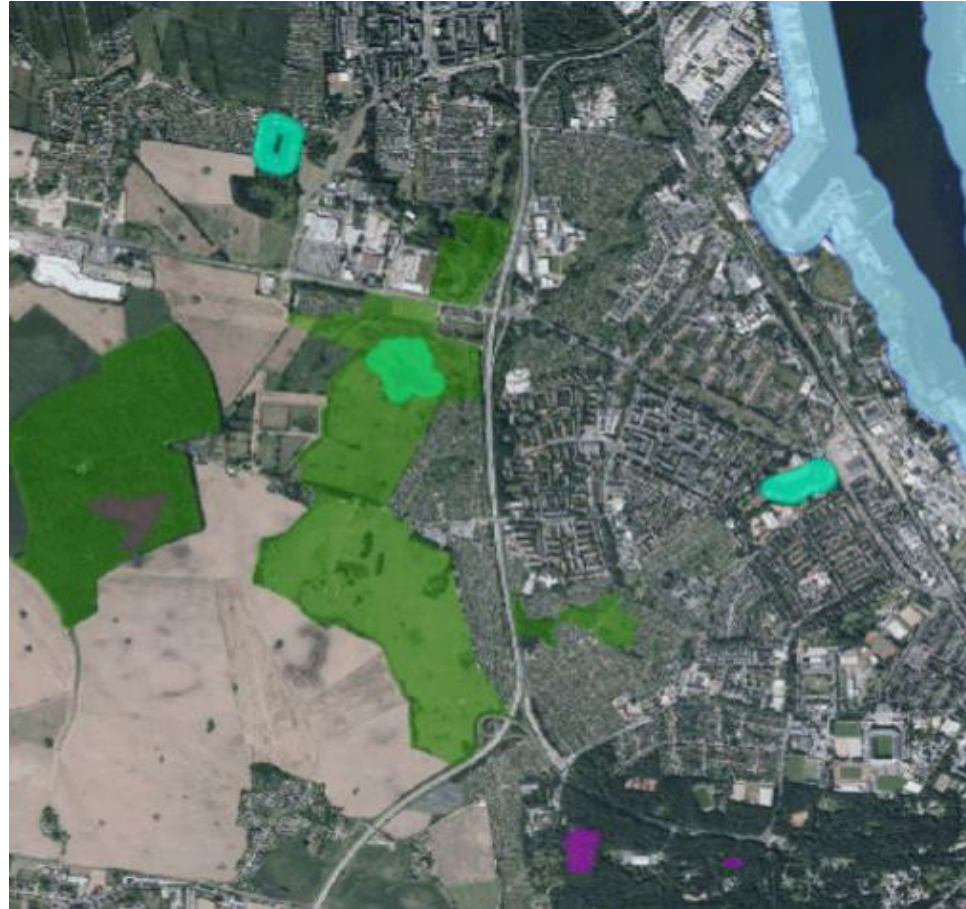
- Sensible Bereiche werden durch die Trasse berührt oder beeinträchtigt (Kleingartenanlagen, Landschaftsschutzgebiet)
- zusätzliche Flächeninanspruchnahme



# technische Machbarkeitsstudie

## Umwelt

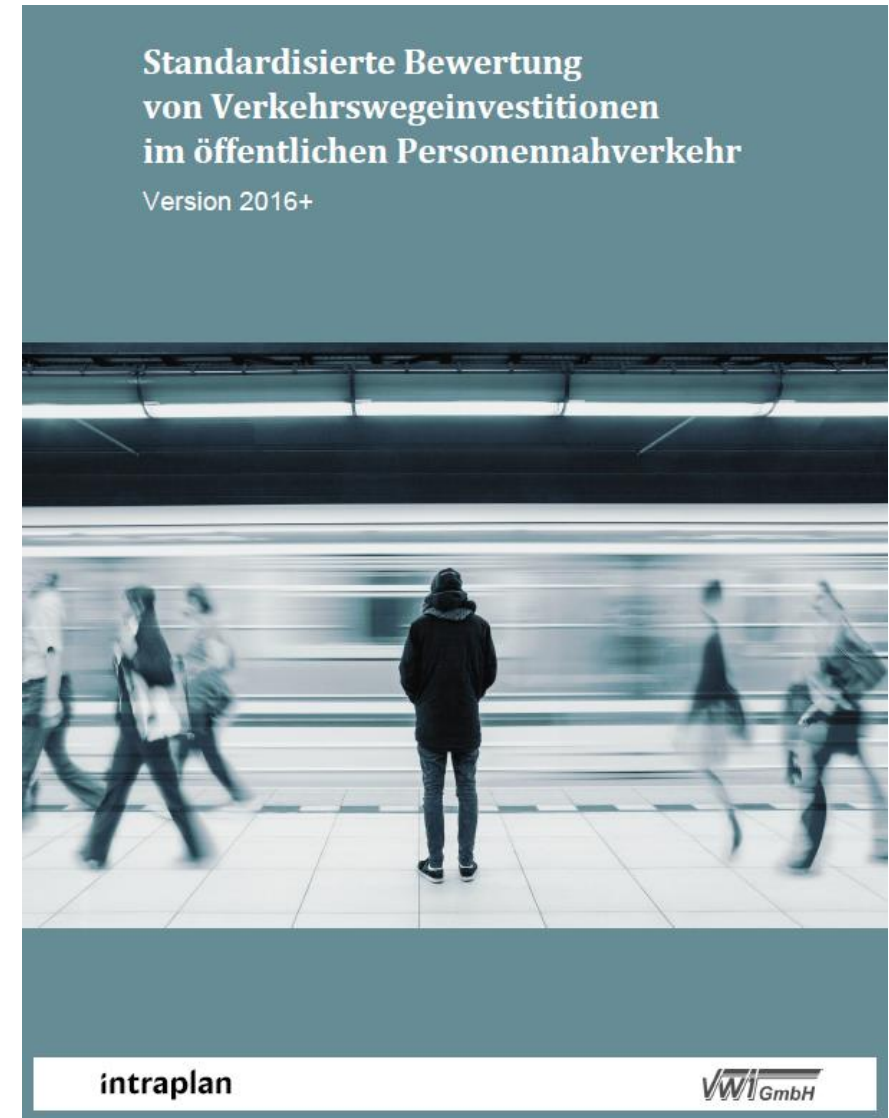
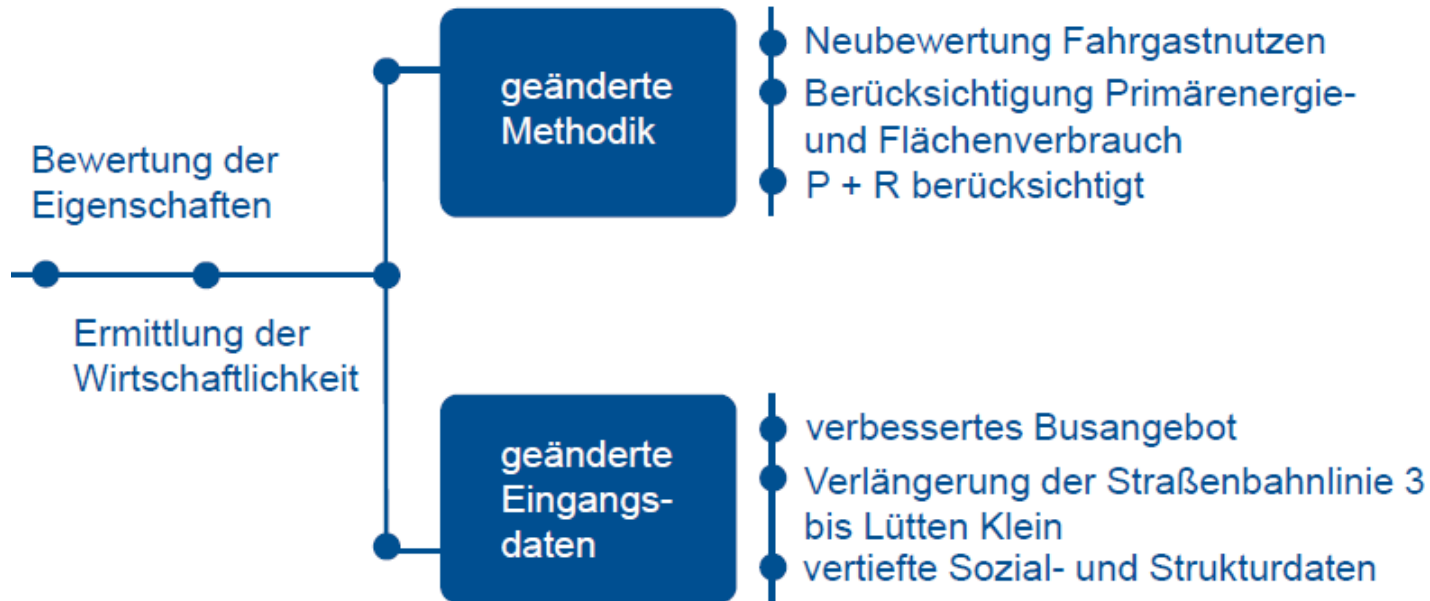
- untersuchte Aspekte:
  - Landschaftsschutzgebiete
  - Biotope
  - Straßenbäume
  - Waldflächen
  - Niststätten
- detaillierte Variantenfindung im weiteren Planungsverlauf notwendig



- Ausgleichsmaßnahme
- Landschaftsschutzgebiet
- Standgewässer
- Naturwald

# Überarbeitung NKU

- neues Verfahren für die standardisierte Bewertung mit geänderter Methodik → Version 2016+
- Anpassung Liniennetz nach Hinweisen von Bürger\*innen und Politik



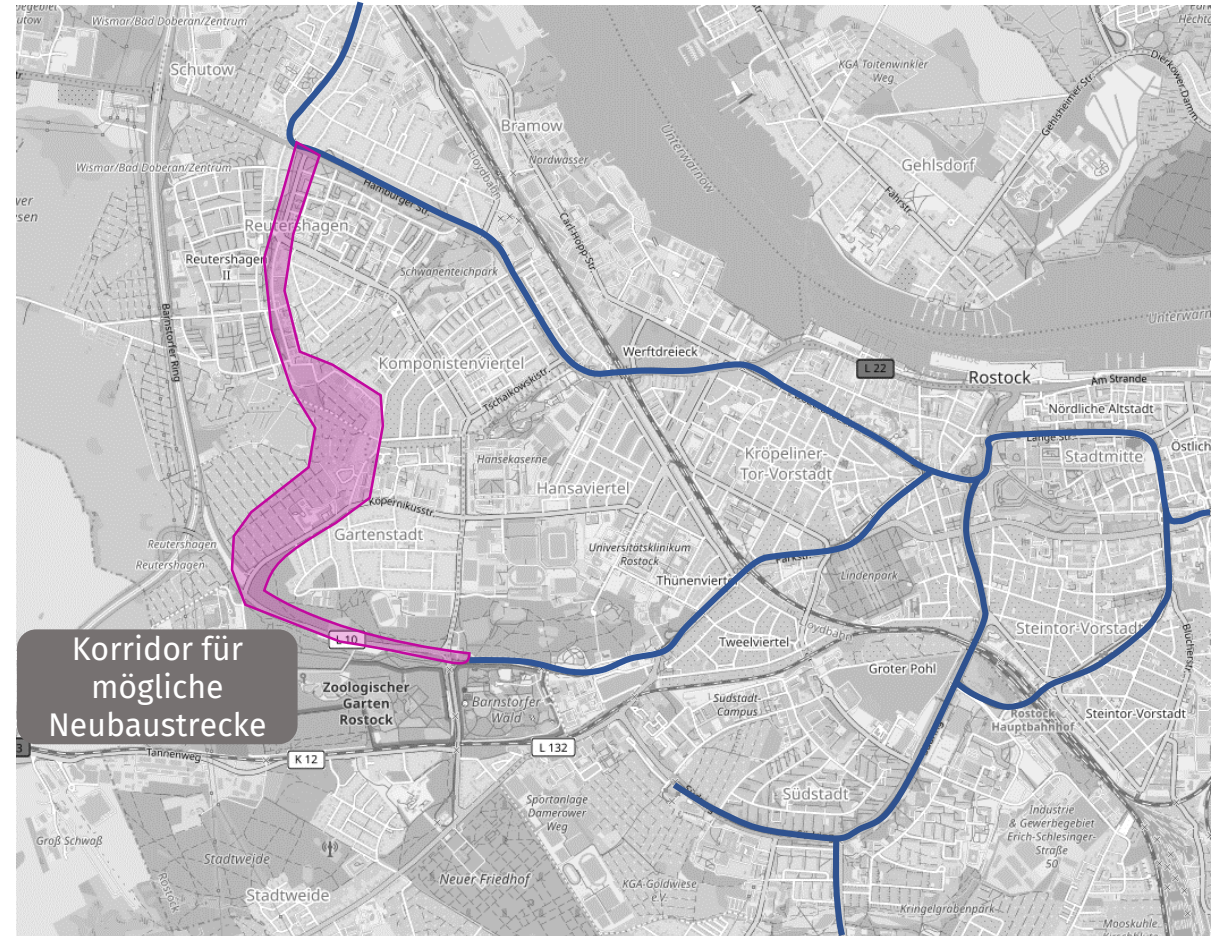
# Inhalt

- Ausgangssituation
- **Bisherige Untersuchungen**
  - Machbarkeitsstudie
  - **Nutzen-Kosten-Untersuchung**
    - Korridor West
    - Korridor Ost
    - Gemeinsame Aspekte
    - Vergleich
- **Ausblick**

# Nutzen-Kosten-Untersuchung Korridor West

## Überblick

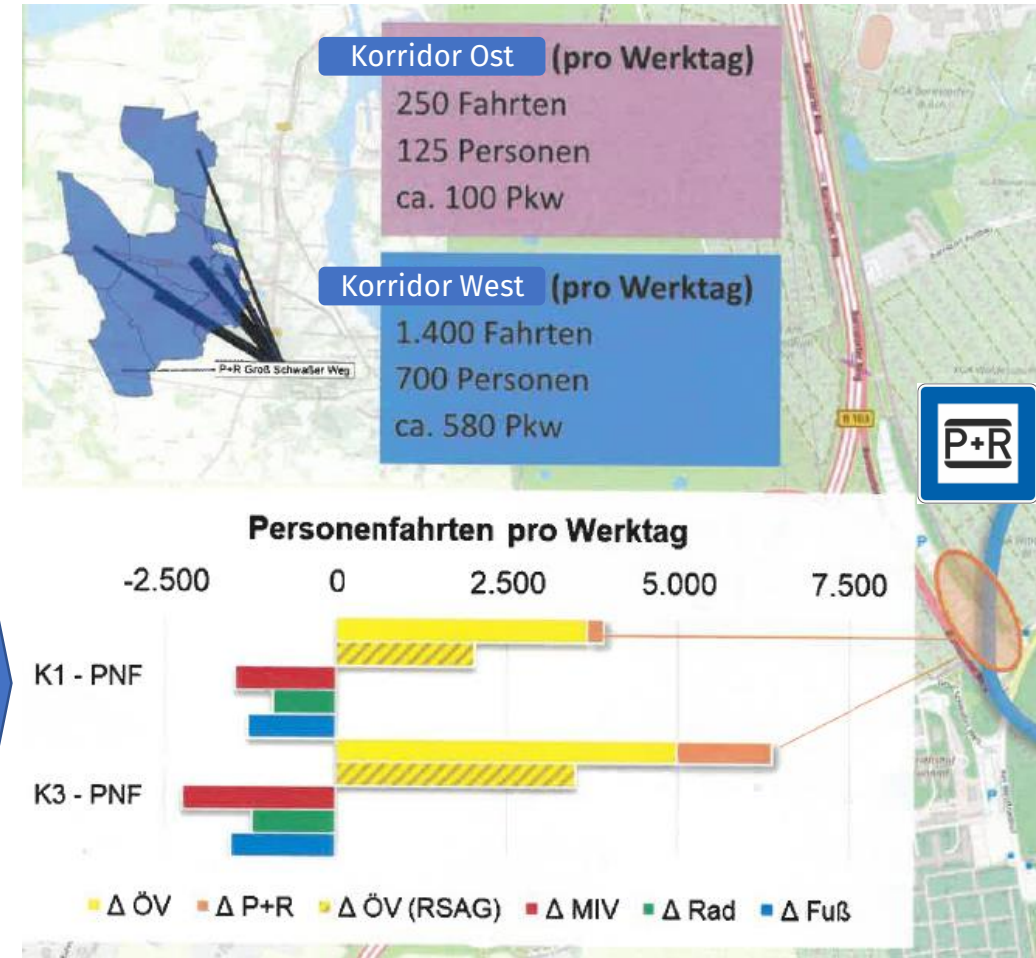
- Streckenverlauf vom Zoo über Barnstorfer Ring, P+R Groß Schwaßer Weg, CJD, Goerdelerstraße zum Braesigplatz
- Fläche in Pink → Korridor, in dem die Trasse liegen könnte
- Genauer Streckenverlauf wird erst im Rahmen der Vorplanung festgelegt
- **oberstes Ziel: Minimierung von negativen Eingriffen**
- Umfangreiche Untersuchung der Umweltschutzgüter im weiteren Planungsprozess notwendig





# Nutzen-Kosten-Untersuchung Korridor West

- Trassierung im Korridor West weitgehend unabhängig vom Kfz-Verkehr
- Anbindung wichtiger Aufkommensschwerpunkte (Reutershagen II, Zoo, Schulstandorte, P+R)
- Korridor West bindet den P+R-Parkplatz Groß Schwaßer Weg optimal an
- dadurch erhebliches zusätzliches Potenzial für Korridor West (bis zu 1.400 zusätzliche Fahrten/Tag)
- durch Vorhaben wie dem Landesbehördenzentrum direkt in der Innenstadt wird P+R immer wichtiger

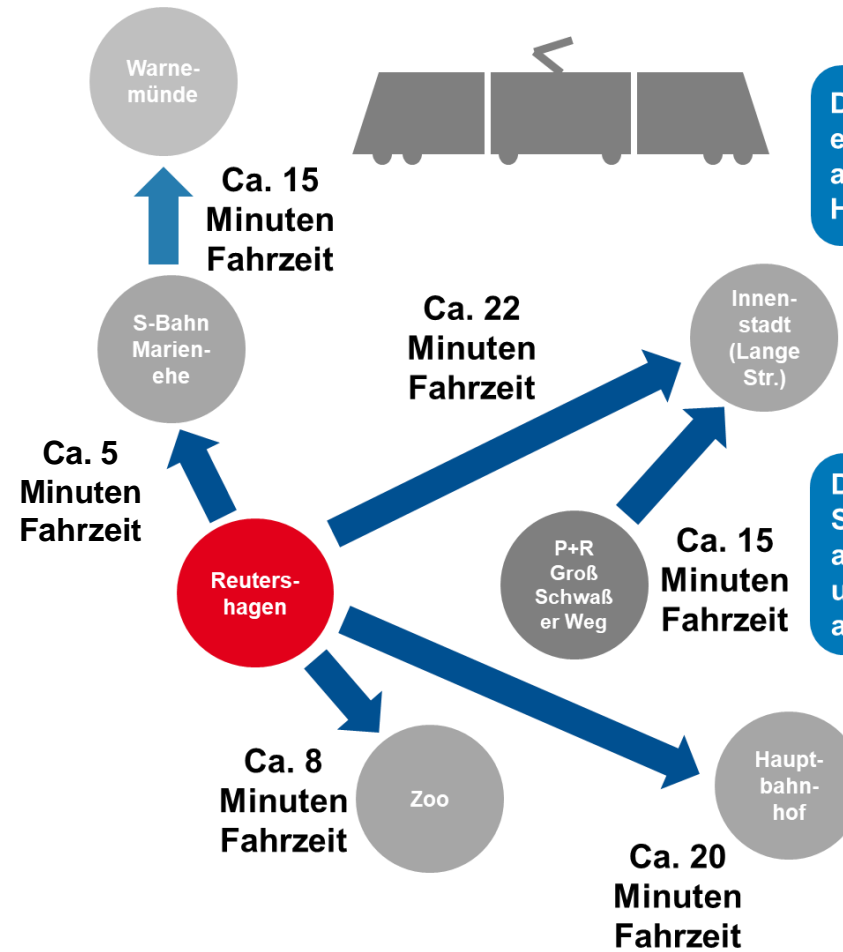


# Reisezeitvorteile

Fahrten in den Nordwesten Rostocks und weiter nach Warnemünde verkürzen sich u.a. durch den Anschluss an die S-Bahn erheblich

Fahrten von Reutershagen zum Zoo und zum Hauptbahnhof werden deutlich schneller und attraktiver

Über die Neubaustrecke zweite Anbindung des Innenstadtnetzes an den Betriebshof im Störfall oder bei Bauarbeiten



Das Zentrum von Reutershagen erhält eine direkte Anbindung an die Innenstadt und an den Hauptbahnhof

Der P+R-Parkplatz am Groß Schwaßer Weg ist umsteigefrei an die Innenstadt angebunden und gewinnt dadurch deutlich an Attraktivität

# Inhalt

- Ausgangssituation
- **Bisherige Untersuchungen**
  - Machbarkeitsstudie
  - **Nutzen-Kosten-Untersuchung**
    - Korridor West
    - **Korridor Ost**
    - Gemeinsame Aspekte
    - Vergleich
- **Ausblick**

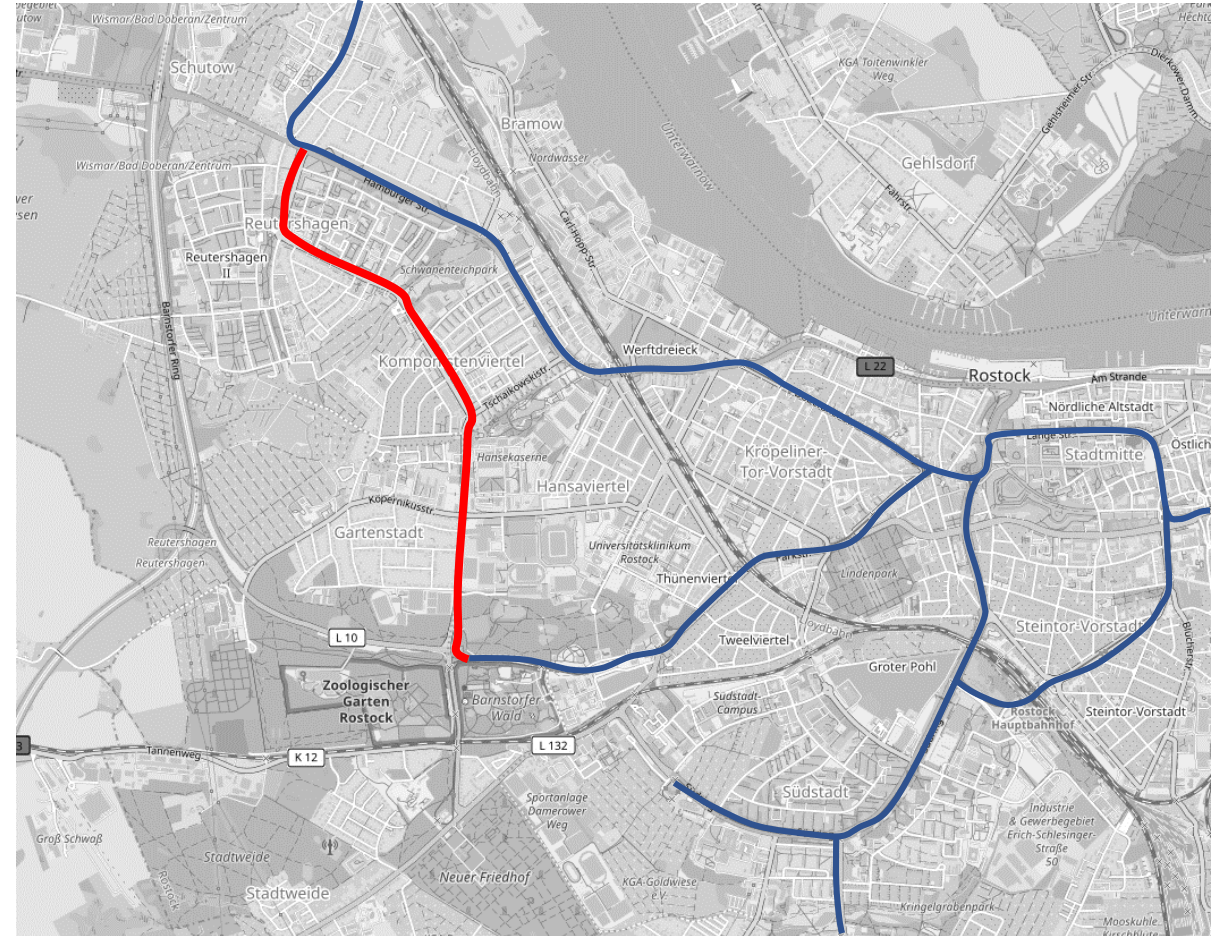




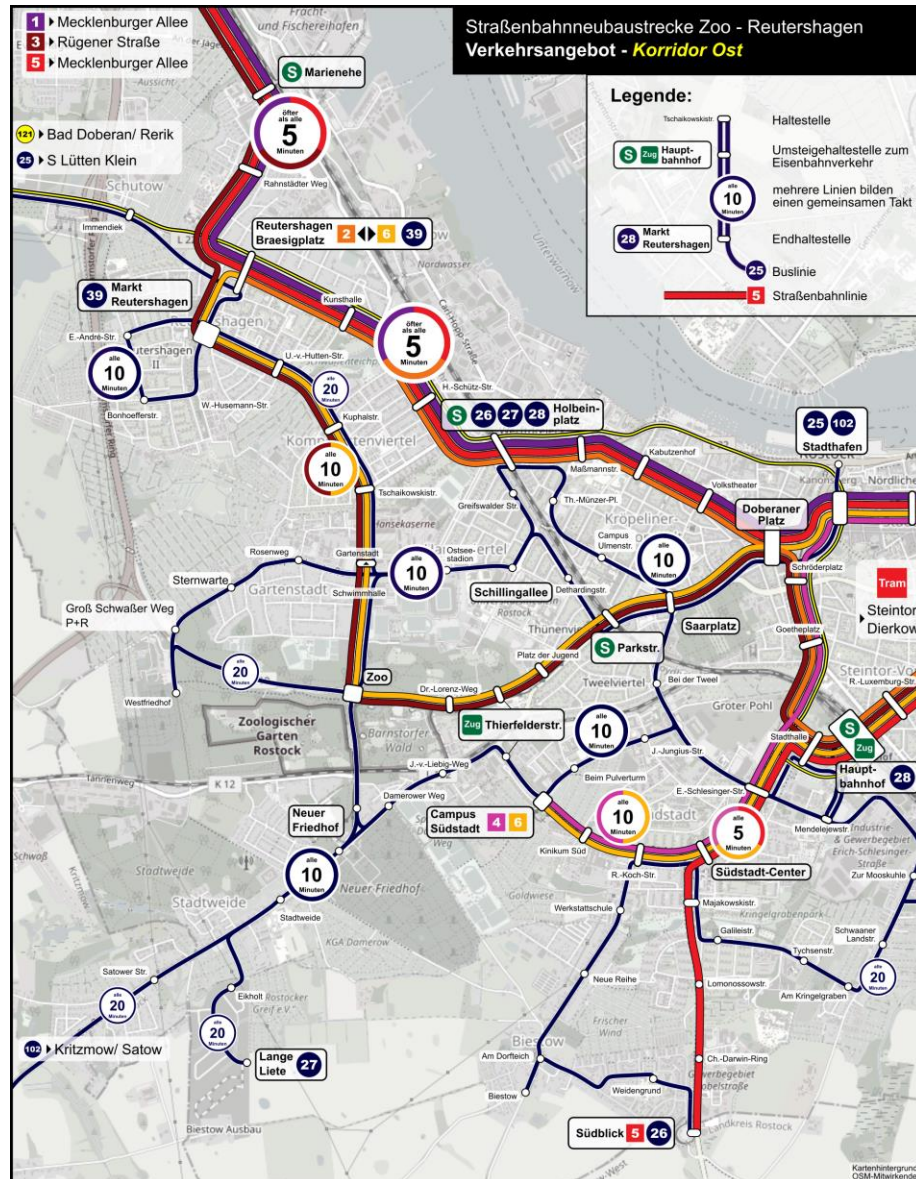
# Nutzen-Kosten-Untersuchung Korridor Ost

## Überblick

- Streckenverlauf vom Zoo über Trotzenburger Weg, Schwimmhalle, Tschaikowskistraße, Händelstraße, Ulrich-von-Hutten-Straße, Goerdelerstraße zum Braesigplatz
- teilweises Ersetzen der Buslinie 25



# Nutzen-Kosten-Untersuchung Korridor Ost



## Verkehrsangebot nach Bau der Strecke

- **Straßenbahnlinie 1 (alle 10 Min.):** alternierend Rügener Str./ S Marienehe – Hafenallee
- **Straßenbahnlinie 3 (alle 20 Min.):** Rügener Str. – Dierkower Allee
- **Verknüpfung Straßenbahnlinien 2 und 6 (alle 20 Min.),** Linie 6 über Neubaustrecke, ansonsten unverändert
- **Buslinie 20 (alle 20 Min.):** S Lütten Klein – Husemannstr. – Markt Reutershagen – Stadthafen
- **Buslinie 27 (alle 20 Min.):** Kiefernweg – Neuer Friedhof – Campus Südstadt – Saarplatz – Campus Ulmenstr. – S Holbeinplatz
- **Buslinie 28 (alle 20 Min.):** zwischen S Holbeinplatz und Campus Südstadt wie heute, Verlängerung über Einsteinstr. nach Hbf. Süd
- **Buslinie 39 (alle 20 Min.):** verkürzt auf den Abschnitt Reutershagen – Markt Reutershagen
- **Buslinie 121 (alle 20 Min.):** über Hamburger Str. – Kanonsberg – Hbf. Süd
- **Buslinie 102 (alle 20 Min.):** von Kritzmow über Neuer Friedhof, Rennbahnallee, Stadion, Klinikum, S Parkstr. zum Doberaner Platz



# Nutzen-Kosten-Untersuchung Korridor Ost

- Im Korridor Ost kann die im Busverkehr stark belastete Achse Tschaikowskistr. – Händelstr. – U.-v.-Hutten-Str. auf Straßenbahnbetrieb umgestellt werden
- wesentliche Teile der Strecke können aufgrund der Platzsituation nur im Mischbetrieb mit dem motorisierten Individualverkehr betrieben werden → förderfähig nur, wenn Nachweis einer sehr guten Verkehrsqualität für die Straßenbahn (**konsequente Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen**)
- Die wesentlichen Planungsziele werden jedoch nicht oder nur teilweise erfüllt:

- Bessere Erschließung Reutershagen II **X**
- Anbindung CJD **X**
- Bessere Anbindung Zoo teilweise
- Anbindung P+R Groß Schwaßer Weg **X**
- Redundanz im Straßenbahnnetz ✓

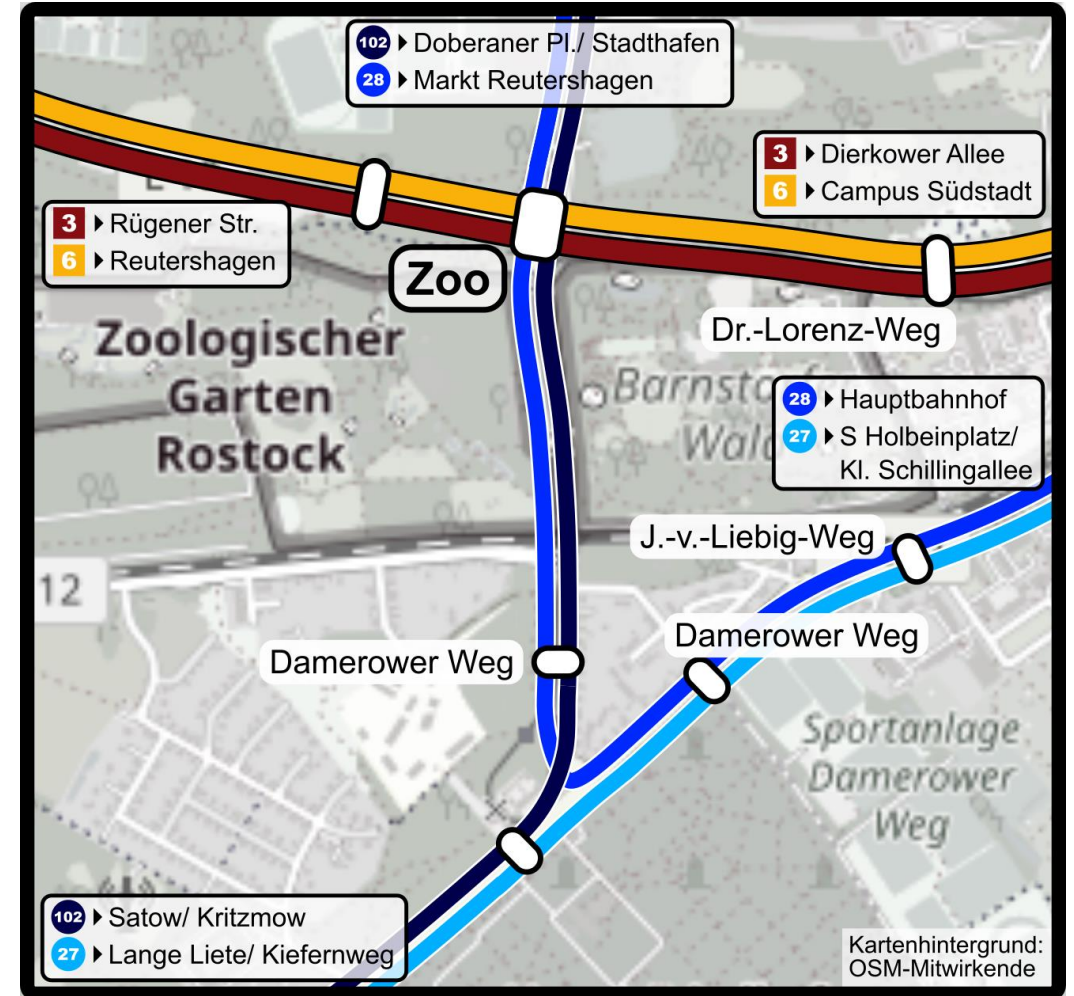


# Inhalt

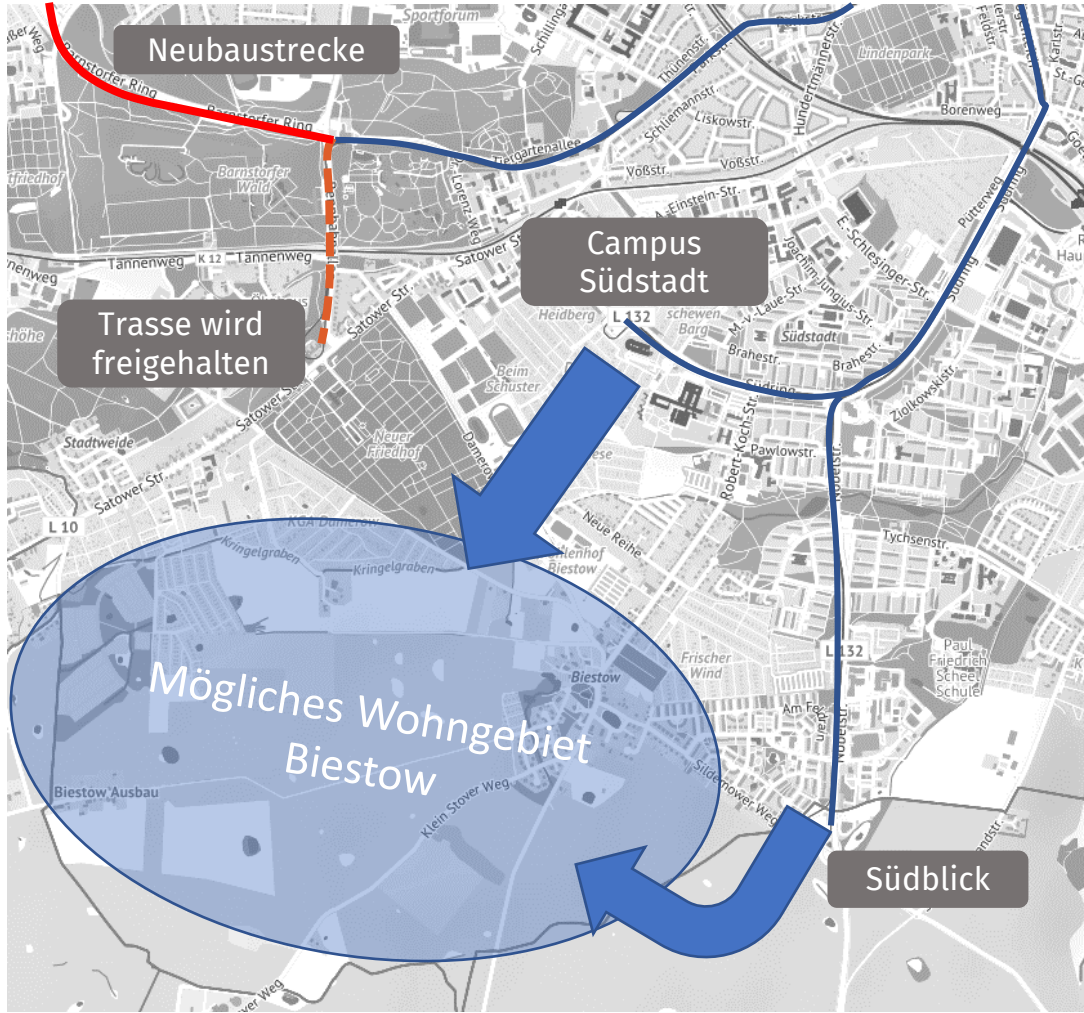
- Ausgangssituation
- **Bisherige Untersuchungen**
  - Machbarkeitsstudie
  - **Nutzen-Kosten-Untersuchung**
    - Korridor West
    - Korridor Ost
    - **Gemeinsame Aspekte**
    - Vergleich
- **Ausblick**

# Umstellung Neuer Friedhof auf attraktiven Busverkehr

- Streckenast zum Neuen Friedhof einer der schwächsten Streckenabschnitte im Netz mit **nur ca. 400 – 600 Fahrgästen am Tag**
- wirtschaftlicher Betrieb nur, wenn Abschnitt Zoo – Neuer Friedhof (ca. 800 m, keine Zwischenhaltestellen) nicht mehr mit Straßenbahn bedient wird
- **Linien 3 und 6 verkehren beide über die Neubaustrecke**
- vermiedene Investitionen für neue Brücke in Höhe von ca. 5,9 Mio. € und Sanierung der Strecke werden in NKU verrechnet
- **Planungsstopp für das neue Brückenbauwerk Rennbahnallee (Straßenbrücke davon nicht betroffen)**
- Trasse wird für zukünftige Entwicklungen freigehalten
- **attraktives Busangebot als Ersatz, durch Überlagerung von drei Buslinien am Neuen Friedhof**



# Alternative Anbindung Biestow



- wenn im Bereich Biestow ein größeres Wohngebiet entwickelt werden sollte, würde Priorität auf einer Straßenbahnanbindung über Südblick oder Campus Südstadt liegen
- Vorteil: direkte und schnelle Anbindung an Schulen und Einkaufsmöglichkeiten in der Südstadt und an den Hauptbahnhof

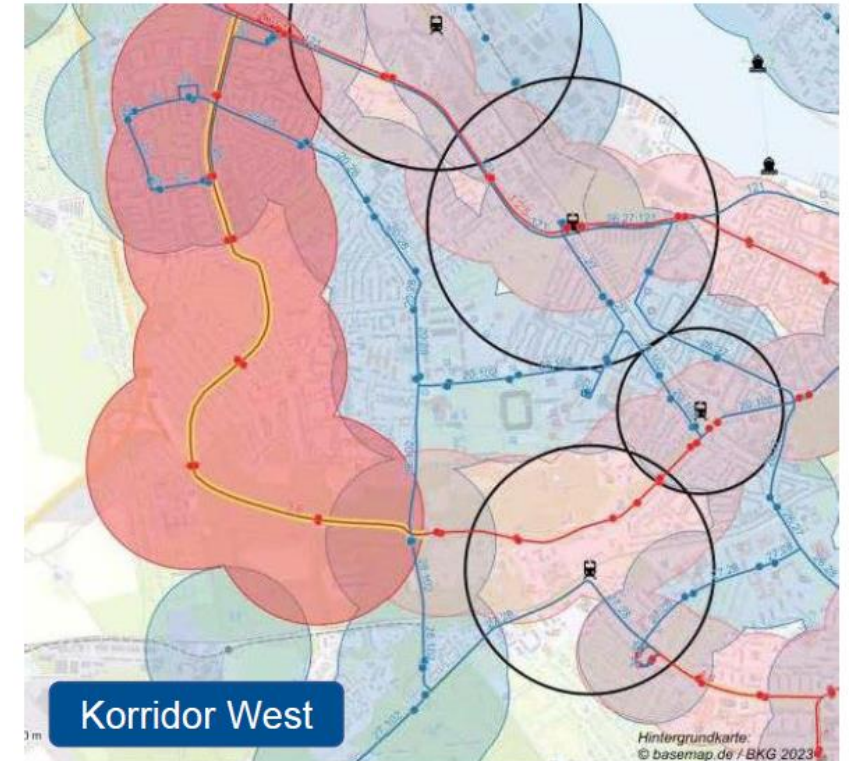
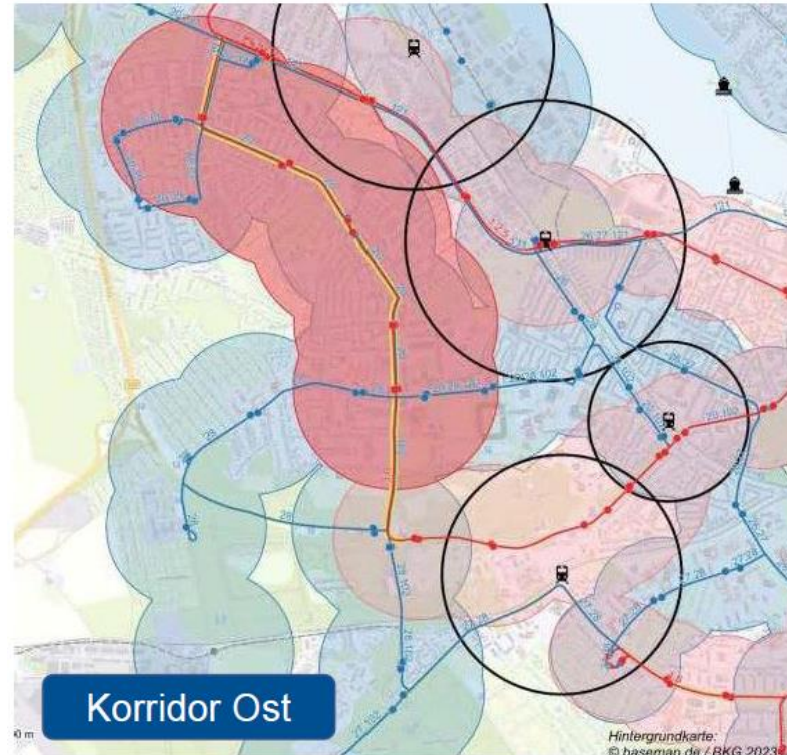
# Inhalt

- Ausgangssituation
- **Bisherige Untersuchungen**
  - Machbarkeitsstudie
  - **Nutzen-Kosten-Untersuchung**
    - Korridor West
    - Korridor Ost
    - Gemeinsame Aspekte
    - **Vergleich**
- **Ausblick**

# Vergleich Korridor Ost und West

## Erschließungswirkung

- Erschließungswirkung Einwohner im Korridor Ost durch Straßenbahn geringfügig besser, **insgesamt (gesamter ÖPNV) aber bessere Erschließungswirkung mit Korridor West**
- Korridor Ost verläuft teilweise parallel zur bestehenden Straßenbahnstrecke, Überlagerung der Erschließungsradien

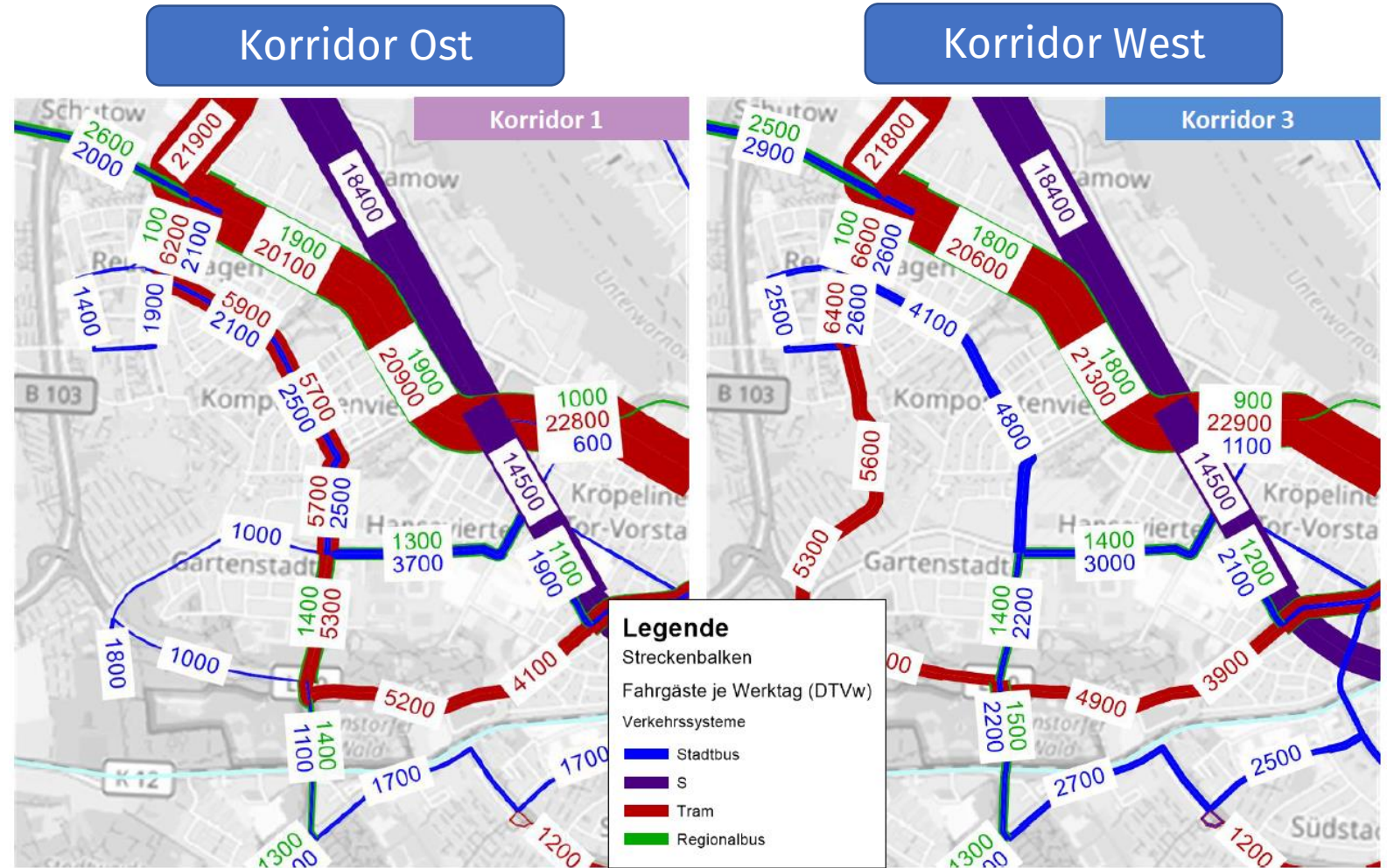




# Vergleich Korridor Ost und West

## Verkehrsnachfrage

- Im Korridor Ost sind abschnittsweise bis zu 6.200 Fahrgäste am Tag unterwegs
- Im Korridor West bis zu 6.600 Fahrgäste, zusätzlich weist die Busachse auf der U.-v.-Hutten-Str. eine deutlich stärkere Belegung auf
- in Summe sind bei Realisierung des Korridors West deutlich mehr Menschen im ÖPNV unterwegs (siehe nächste Folie)

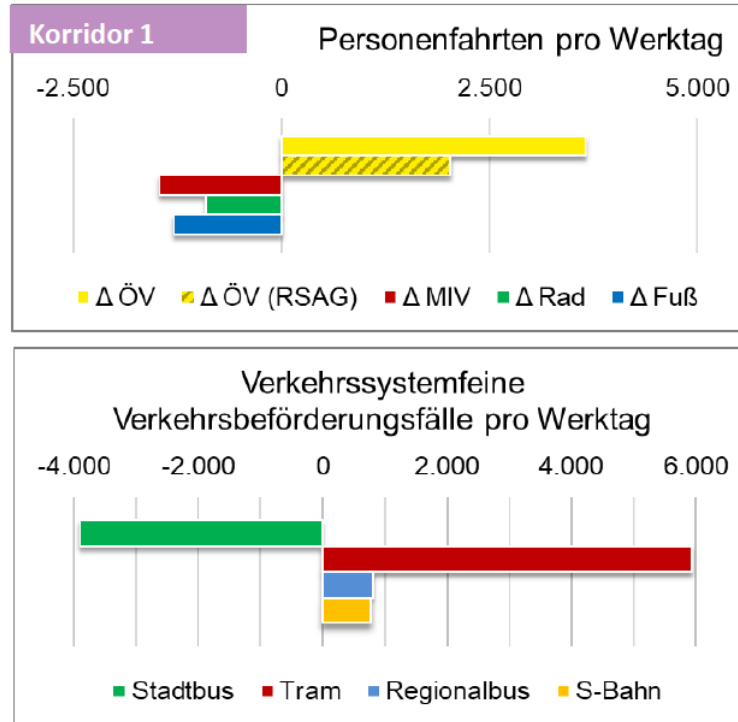


# Vergleich Korridor Ost und West

## Verkehrsnachfrage

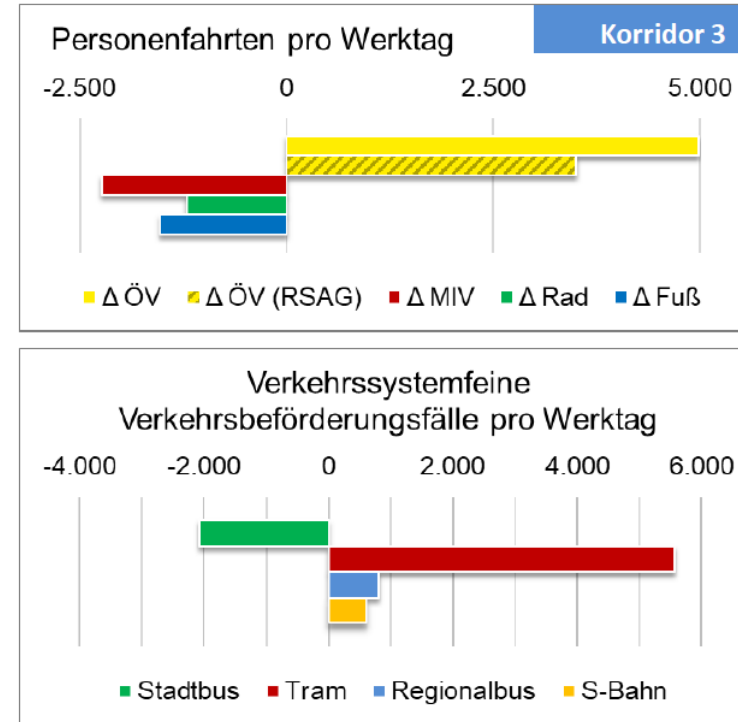
### Korridor Ost

- pro durchschnittlichem Werktag werden ca. 3.600 ÖPNV-Fahrgäste zusätzlich befördert
- ca. 1.450 Kfz-Fahrten werden täglich verlagert



### Korridor West

- pro durchschnittlichem Werktag werden ca. 5.000 ÖPNV-Fahrgäste zusätzlich befördert
- ca. 2.250 Kfz-Fahrten werden täglich verlagert



# Vergleich Korridor Ost und West

## betriebswirtschaftliche Bewertung

- nur der Korridor West weist neben einem positiven volkswirtschaftlichen Nutzen auch ein positives betriebswirtschaftliches Ergebnis auf
- Betriebskosten (Personal, Energie, Fahrzeuge) im Korridor West pro Jahr ca. 700 T€ niedriger als im Korridor Ost
- Korridor West weist eine um ca. 50% bessere Erlöswirksamkeit auf
- in Summe (Inkl. Kapitaldienst) erhöhen sich die Betriebskosten in Korridor Ost um ca. 350 T€ pro Jahr, im Korridor West Reduzierung um ca. 450 T€ pro Jahr

# Vergleich - Zusammenfassung

## Korridor Ost:



+ 1,17 Millionen Fahrgäste/Jahr



460 Tonnen CO<sub>2</sub>-Einsparung/Jahr



Reutershagen II nur peripher erschlossen  
/ CJD, P+R und Zoo-Haupteingang liegen  
nicht an der Strecke



Umstellung einer der am stärksten  
belasteten Busachsen auf Straßenbahn



jährliche Betriebskosten für den ÖPNV  
erhöhen sich um ca. 350T €



Baumfällungen geschützter Alleebestand

## Korridor West:



+ 1,9 Millionen Fahrgäste/Jahr



850 Tonnen CO<sub>2</sub>-Einsparung/Jahr



Erschließung Schwerpunkt  
Reutershagen, CJD, P+R, Zoo



neue Direktverbindungen und  
kürzere Reisezeiten



jährliche Einsparung  
Betriebskosten von ca. 450T €



Wegfall von ca. 30 bis 150 Gärten,  
Baumfällungen

# Vergleich - Fazit

## Korridor Ost

Nutzen-Kosten-Index (NKI)  
erreicht **Wert von 2,2**

förderfähig



## Korridor West

Nutzen-Kosten-Index (NKI)  
erreicht **Wert von 3,8**

förderfähig

**Korridor West soll als Vorzugsvariante weiter geplant werden, da er mit einem Nutzen-Kosten-Index von 3,88 einen deutlich höheren volkswirtschaftlichen Nutzen erbringt als Korridor Ost. Für jeden investierten Euro entsteht ein gesellschaftlicher Nutzen von 3,88 Euro, während es beim Korridor Ost nur 2,20 Euro sind. Auch die betriebswirtschaftlichen Vorteile und die damit mögliche langfristige Entlastung des Stadthaushaltes sprechen für den Korridor West.**

# Inhalt

- Ausgangssituation
- Bisherige Untersuchungen
  - Machbarkeitsstudie
  - Nutzen-Kosten-Untersuchung
    - Korridor West
    - Korridor Ost
    - Gemeinsame Aspekte
    - Vergleich
- **Ausblick**

# Projektstruktur

- Bewährte Struktur aus den vorherigen Netzerweiterungen wird beibehalten
- Vorhabenträger ist die RSAG
- RSAG beauftragt und koordiniert die weiteren Planungen unter Einbeziehung der jeweiligen Fachämter
- Regelmäßige Information der politischen Gremien bei Fertigstellung relevanter Planungsschritte
- Informelle Bürger\*innenbeteiligung von Beginn an

# Finanzierung der Planungen

- **Planungskosten bis zur Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4 HOAI) von ca. 1,2 Mio. Euro, Finanzierung über Eigenmittel der RSAG/RVV nicht möglich → 900 T EUR werden über den Stadthaushalt finanziert**
- **bei Bewilligung der Fördermittel für den Bau lassen sich 10% der Investitionssumme als Planungskosten fördern**

Jahr	HRO	RSAG	gesamt
2024	400 T EUR	175 T EUR	575 T EUR
2025	500 T EUR	0	500 T EUR
2026	0	100 T EUR	100 T EUR

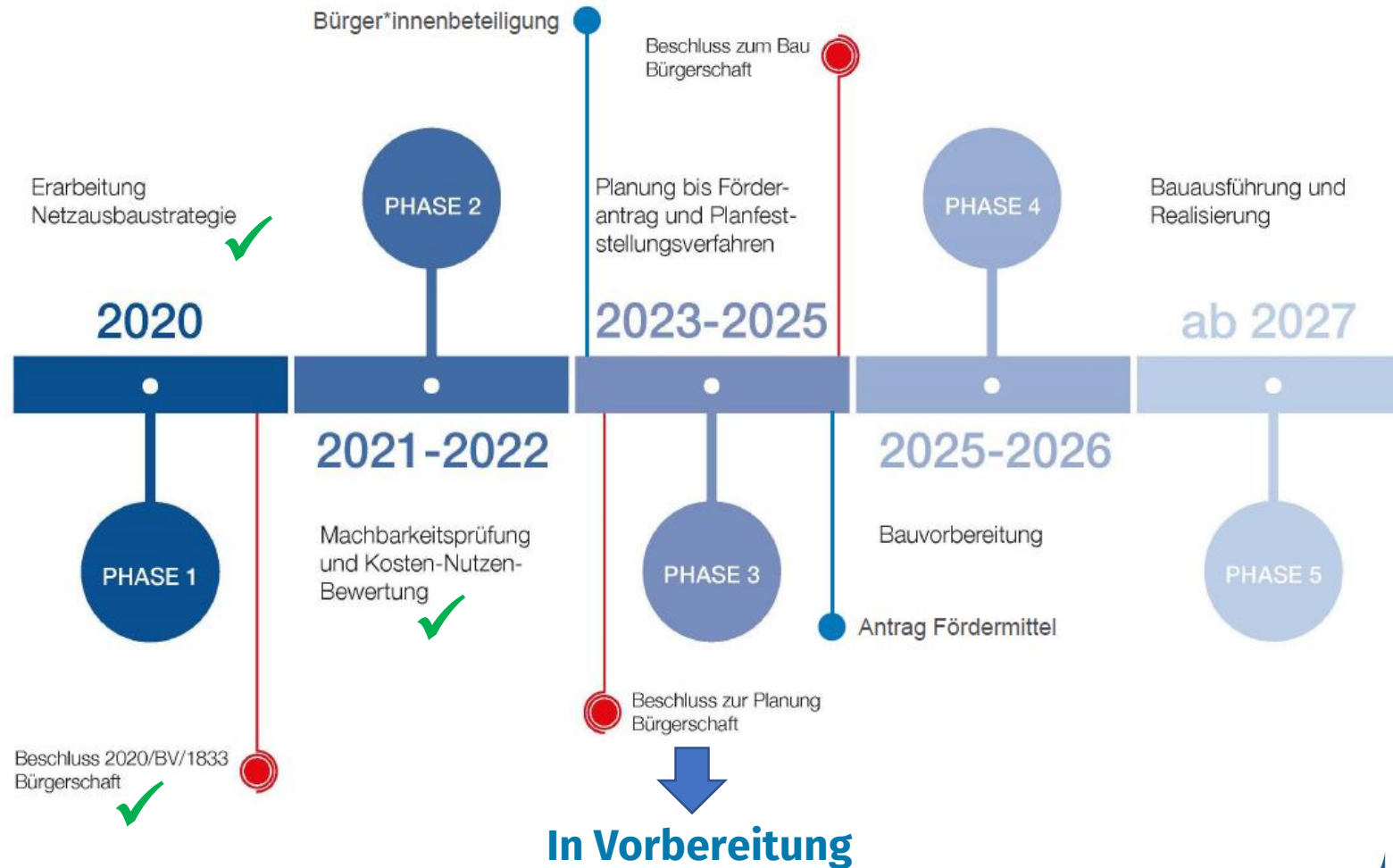


# Finanzierung des Bauvorhabens

- über GVFG-Mittel und eine mögliche Landesförderung können 75% - 90% der Investitionskosten gefördert werden

	Korridor West (Ansätze in Mio €)	Korridor Ost (Ansätze in Mio €)
Investkosten entsprechend standardisierter Bewertung	46,7	40,2
Aufschlag für Preissteigerungen (30 %)	14,0	12,1
Voraussichtlicher Finanzierungsbedarf	60,7	52,3
<b>Förderung je nach Landeszuschuss</b>	<b>45,5 bis 54,6</b>	<b>39,2 bis 47,1</b>
<b>Eigenanteil HRO/RSAG je nach Landeszuschuss</b>	<b>6,1 bis 15,2</b>	<b>5,2 bis 13,1</b>

# Aktueller Stand im Gesamtprozess



# Zusammenfassung

- Korridor West weist einen deutlich höheren Nutzen-Kosten-Index auf als Korridor Ost
- Korridor West bietet deutlich höhere Fahrgastgewinne als Korridor Ost
- Korridor West bietet zusätzlich deutliche betriebswirtschaftliche Vorteile
- Streckenabschnitt Zoo – Neuer Friedhof muss in Zusammenhang mit Realisierung der Neubaustrecke stillgelegt werden – damit Planungsstopp für Straßenbahnbrücke möglich

# Empfehlung

Die Bürgerschaft beauftragt die RSAG mit der weiteren Planung von Korridor West bis zur Genehmigungsplanung. Parallel wird zusammen mit dem Fördermittelgeber das Verfahren der standardisierten Bewertung durchgeführt.

Im Rahmen der Vorplanung findet eine informelle Bürger\*innenbeteiligung statt, um die Bedarfe der Anlieger\*innen bestmöglich zu ermitteln und damit einen tragfähigen Konsens zu ermöglichen.

Nach erfolgreichem Abschluss der Genehmigungsplanung und vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (hier erfolgt eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger der öffentlichen Belange mit Abwägung aller Interessen) wird der Planungsstand der Bürgerschaft für ein weiteres Votum vorgelegt. In der Zwischenzeit wird die Bürgerschaft über den Planungsstand fortlaufend informiert.



# Weitere Informationen

## Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Amt für Mobilität

FB Strateg. Verkehrsplanung und Mobilität

Steffen Nozon: [steffen.nozon@rostock.de](mailto:steffen.nozon@rostock.de)

Christian Geschonneck: [christian.geschonneck@rostock.de](mailto:christian.geschonneck@rostock.de)

## RSAG

Angebotsplanung

Andrej Kirschbaum: [a.kirschbaum@rsag-online.de](mailto:a.kirschbaum@rsag-online.de)



# **Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen**

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Abschlussbericht, September 2023

Auftraggeber:  
**Rostocker Straßenbahn AG**  
Hamburger Straße 115  
18069 Rostock

[www.rsag-online.de](http://www.rsag-online.de)

Auftragnehmer:  
**VCDB VerkehrsConsult  
Dresden-Berlin GmbH**  
**Standort Dresden**  
Könneritzstraße 31  
01067 Dresden

Tel.: +49 .351 .4 82 31-00  
Fax: +49 .351 .4 82 31-09  
E-Mail: [dresden@vcdb.de](mailto:dresden@vcdb.de)

Internet: [www.vcdb.de](http://www.vcdb.de)

Ansprechpartner:  
**Matthias Zöbisch**  
E-Mail: [m.zoebisch@vcdb.de](mailto:m.zoebisch@vcdb.de)



## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	9
1.1	Ausgangslage .....	9
1.2	Projektziele .....	10
1.3	Struktur .....	10
2	Standardisierte Bewertung 2016+ .....	11
2.1	Zentrale Merkmale des Verfahrens .....	11
2.2	Zentrale Ergebnisse des Verfahrens und Fördervoraussetzungen .....	12
2.3	Bewertungsstruktur für die Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen .....	13
2.4	Grundlage Verkehrsmodell .....	13
3	Einordnung .....	15
3.1	Linienführung innerhalb der Korridore .....	15
3.2	Grundsätzliches zur Verkehrsraumgestaltung .....	16
3.3	Planungsprozess .....	16
4	Straßenbahnneubaustrecke .....	18
4.1	Korridor 1 .....	18
4.2	Korridor 3 .....	18
4.3	Investitionskosten .....	18
5	Maßgebendes ÖPNV-Angebot .....	20
5.1	Grundsätzliches .....	20
5.2	Ohnefall .....	20
5.3	Mitfälle .....	21
5.3.1	Korridor 1 .....	22



**Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen**

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

## Inhaltsverzeichnis

5.3.2	Korridor 3 .....	23
5.4	Angebotskennziffern .....	25
6	Verkehrliche Wirksamkeit .....	28
6.1	Grundsätzliches .....	28
6.2	Erschließungswirkung – Grobebene.....	28
6.3	Erschließungswirkung – Feinebene.....	31
6.3.1	Hinweise zur Methodik .....	31
6.3.2	Korridore im Vergleich.....	33
6.4	Erreichbarkeiten .....	34
7	Betroffenheiten.....	38
8	Ohnefall.....	41
8.1	Infrastrukturkosten.....	42
8.2	Verkehrsnachfrage .....	43
9	Verkehrsnachfrageberechnungen Mitfälle.....	45
9.1	Streckenfeine Darstellungen .....	45
9.2	Netzbezogene Nachfrageauswertungen.....	47
9.3	P+R im Bereich Groß Schwaßer Weg .....	48
9.4	Zwischenfazit zur Verkehrsnachfragewirkung.....	51
10	Nutzen-Kosten-Untersuchung .....	52
10.1	Rahmenbedingungen .....	52
10.2	Teilindikatoren .....	52
10.3	Dimensionierungsprüfungen .....	54
10.4	Ergebnis der volkswirtschaftlichen Berechnungen.....	56
10.5	Ergebnis der betriebswirtschaftlichen Abschätzungen.....	57
10.6	Förderpotenziale .....	58
10.7	Klimawirkung.....	59
11	Korridorvergleich.....	61
11.1	Wirkungen auf die anderen Verkehrsarten.....	61
11.2	Erschließungswirkung .....	62

**Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen**

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

## Inhaltsverzeichnis

11.3	ÖPNV-Ressourcenverbrauch .....	64
11.4	Nachfragewirkungen .....	64
11.5	Umwelt- und Klimawirkungen .....	65
11.6	Investive Wirkungen .....	66
11.7	Konsumtive Wirkungen .....	67
12	Fazit .....	68
	Anhangsverzeichnis .....	70

**Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen**

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

## Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 2.1:	Nutzen-Kosten-Verhältnis .....	12
Abbildung 2.2:	Umgriff des Verkehrsmodells .....	14
Abbildung 3.1:	Korridordarstellung .....	15
Abbildung 3.2:	Erster Teil des Planungsprozesses.....	17
Abbildung 5.1:	ÖPNV-Angebot Ohnefall.....	21
Abbildung 5.2:	ÖPNV-Angebot Mitfall 1 .....	23
Abbildung 5.3:	ÖPNV-Angebot Mitfall 3.....	25
Abbildung 5.4:	Entwicklung der Fahrzeugbedarfe .....	26
Abbildung 5.5:	Entwicklung der Betriebskilometer.....	26
Abbildung 6.1:	Erschließungsradien gemäß NVP 2023 im Ohnefall.....	29
Abbildung 6.2:	Erschließungswirkungen Korridor 1 (oben) und Korridor 3 (unten) .....	30
Abbildung 6.3:	Bevölkerungsdichte im Bestand .....	31
Abbildung 6.4:	Erschließungswirkung Einwohner im Vergleich.....	33
Abbildung 6.5:	Erschließungswirkung Bildungseinrichtungen im Vergleich .....	34
Abbildung 6.6:	Erreichbarkeitsbeispiel Ulrich-von-Hutten-Straße .....	35
Abbildung 6.7:	Erreichbarkeitsbeispiel Schwimmhalle .....	36
Abbildung 6.8:	Erreichbarkeitsbeispiel Goerdelerstraße/Bonhoefferstraße.....	36
Abbildung 7.1:	Betroffenheitsprüfung Schutzgut Natur .....	39
Abbildung 7.2:	Betroffenheitsprüfung Schutzgut Mensch.....	40
Abbildung 8.1:	Durchschnitt tägliche Verkehrsnachfrage im Ohnefall .....	44
Abbildung 9.1:	Durchschnitt tägliche Verkehrsnachfrage im Mitfall 1 (absolut und im Vergleich zum Ohnefall) .....	45
Abbildung 9.2:	Durchschnitt tägliche Verkehrsnachfrage im Mitfall 3 (absolut und im Vergleich zum Ohnefall) .....	46
Abbildung 9.3:	Entwicklungen der Personenfahrten pro Werktag.....	47
Abbildung 9.4:	Entwicklungen der Personenfahrten pro Werktag.....	48
Abbildung 9.5:	P+R-Wirkung: Minimalwirkung.....	50
Abbildung 9.6:	P+R-Wirkung: Realwirkung .....	51
Abbildung 10.1:	Nutzen-Kosten-Indizes (im Vergleich zum Sachstand Oktober 2022) .....	56

**Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen**

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

## Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 10.2:	Nutzenbeiträge der Teilindikatoren (Links Korridor 1, rechts Korridor 3) .....	57
Abbildung 10.3:	Nutzen-Kosten-Indizes (im Vergleich zum Sachstand Oktober 2022) .....	58
Abbildung 10.4:	Klimawirkungen .....	60
Abbildung 11.1:	Systematik Korridorvergleich .....	61
Abbildung 11.2:	Wirkungen auf den Kfz-Verkehr im Vergleich .....	62
Abbildung 11.3:	Wirkungen auf Fuß- und Radverkehr im Vergleich .....	62
Abbildung 11.4:	Erschließungswirkung heute Struktur im Vergleich .....	63
Abbildung 11.5:	Erschließungswirkung zukünftige Struktur im Vergleich .....	64
Abbildung 11.6:	ÖPNV-Ressourcenverbrauch im Vergleich .....	64
Abbildung 11.7:	Nachfragewirkungen im Vergleich .....	65
Abbildung 11.8:	Umweltwirkungen im Vergleich .....	65
Abbildung 11.9:	Klimawirkungen im Vergleich .....	66
Abbildung 11.10:	Klimawirkungen im Vergleich .....	66
Abbildung 11.11:	Klimawirkungen im Vergleich .....	67
Abbildung 12.1:	Mögliche Finanzierungsstruktur .....	69

**Tabellenverzeichnis**

Tabelle 8.1:	Rahmenbedingungen des Prognosenußfalls .....	41
Tabelle 8.2:	Strukturdatenentwicklung 2020 bis 2030 für die Hansestadt Rostock .....	41
Tabelle 10.1:	Beispiel Dimensionierungsprüfung Verkehrssystem Straßenbahn im Mitfall 3 .....	55
Tabelle 10.2:	Beispiel Dimensionierungsprüfung Verkehrssystem Bus im Mitfall 3 .....	55

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

## Abkürzungsverzeichnis

BMDV	...	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMVI	...	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (frühere Bezeichnung des BMDV)
BE	...	Baustelleneinrichtung
DTV	...	Durchschnittlich täglicher Werktag
EP	...	Endpunkt
EW	...	Einwohner
Fzg	...	Fahrzeug
GFVG	...	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HRO	...	Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Hst	...	Haltestelle
LSA	...	Lichtsignalanlage
MIV	...	Motorisierter Individualverkehr
NKU/NKI	...	Nutzen-Kosten-Untersuchung / Nutzen-Kosten-Index
NVP	...	Nahverkehrsplan
RSAG	...	Rostocker Straßenbahn AG
ÖPNV	...	Öffentlicher Personennahverkehr
SEV	...	Schienenersatzverkehr
VCDB	...	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
VwdB	...	Verkehrsführung während der Bauzeit
WE	...	Wohneinheit

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde die technische und umweltseitige Machbarkeit einer Ergänzung des Straßenbahnnetzes in Reutershagen nachgewiesen.<sup>1</sup> Bestandteil dieser Untersuchungen waren Wirkungsbetrachtungen der neuen Straßenbahninfrastruktur, die im Bereich Reutershagen eine vergleichsweise hohe Nachfragewirkung und damit eine gute Ausgangslage für eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung erwarten lassen.

Im Oktober 2022 wurden die Ergebnisse einer darauf aufsetzenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung<sup>2</sup> vorgelegt, welche anschließend mit Politik und Bürgern diskutiert wurde. Die Berechnungen wurden mit dem damals aktuellen Verfahren der Standardisierten Bewertung durchgeführt.<sup>3</sup>

Das damals den Berechnungen zu Grunde gelegte ÖPNV-Angebot wurde mit der Zielstellung erarbeitet, die Straßenbahnneubaustrecke so in ein Gesamtangebot zu integrieren, welches ohne wesentliche Mehrleistungen auskommt.

Die Diskussion der Ergebnisse der damaligen Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen führten zu folgenden wesentlichen Erkenntnissen:

- ▶ Es ist sinnvoll ein Gesamtangebot zu entwickeln, welches den Mobilitätszielen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock dient (Steigerung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV von 17 auf 20 %).
- ▶ Mit den Anpassungen des ÖPNV-Angebotes soll dem parallelen Prozess der Nahverkehrsplanung entsprochen werden.
- ▶ Für einen umfassenden Vergleich der Korridore 1 (auch genannt Ostvariante) und 3 (auch genannt Westvariante) ist es zielführend, dass im Sommer 2022

<sup>1</sup> Quelle | Machbarkeitsstudie Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen – Schutow – Evershagen/Sievershagen; VCDB GmbH; Oktober 2019

<sup>2</sup> Quelle | Wirtschaftlichkeitsuntersuchung Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen; VCDB GmbH; Oktober 2022

<sup>3</sup> Quelle | Standardisierte Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs Version 2016; BMVI; März 2017

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Einleitung

veröffentlichte Verfahren der Standardisierten Bewertung 2016+<sup>4</sup> anzusetzen. Die räumliche Einordnung der Korridore 1 und 3 ist der Abbildung 3.1 zu entnehmen.

- ▶ Einem belastbaren Vergleich der beiden Korridore 1 und 3 ist es dienlich, wenn auf einer sehr feingliedrigen Ebene die Erschließungswirkung des ÖPNV-Angebotes betrachtet wird. Die Auswertung von disaggregiert vorliegenden GIS-Daten der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie des Landes Mecklenburg-Vorpommern ist der hierfür geeignete Ansatz.
- ▶ Neben der Erschließungsfunktion übernimmt der ÖPNV wichtige Verbindungsfunktionen in der Stadt. Zur Verdeutlichung der diesbezüglichen Wirkungen der Korridore 1 und 3 ist es daher sinnvoll, beispielhaft Erreichbarkeiten auszuwerten.

Auf der Grundlage der eingangs benannten Machbarkeitsuntersuchung (fortan benannt als Grundlagenuntersuchung) und den im Zuge der Diskussion der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen aus 2022 gewonnenen Erkenntnissen erfolgte daher mit der nun vorliegenden Untersuchung die Spezifizierung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unter Berücksichtigung der in der vorherigen Aufzählung aufgeführten Punkte.

## 1.2 Projektziele

Die zentralen Projektziele können wie folgt formuliert werden:

- ▶ vergleichende Darlegung der Eigenschaften einer Straßenbahnneubaustrecke in den Korridoren 1 und 3
- ▶ Ermittlung der Wirtschaftlichkeit gemäß dem aktuellen Verfahren „Standardisierte Bewertung 2016+“ und damit
- ▶ Beurteilung der volkswirtschaftlichen Sinnfälligkeit einer Straßenbahnneubaustrecke in den Korridoren 1 und 3

## 1.3 Struktur

Das für die Spezifizierung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung maßgebende Untersuchungsgebiet ist der Modellumgriff des Verkehrsmodells der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. (siehe Abbildung 2.2).

Das Kernuntersuchungsgebiet umfasst die Stadtteile Reutershagen, Hansaviertel, Gartenstadt / Stadtweite und Südstadt.

<sup>4</sup> Quelle | Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs Version 2016; BMVI; März 2017

## 2 Standardisierte Bewertung 2016+

### 2.1 Zentrale Merkmale des Verfahrens

Das Verfahren der Standardisierten Bewertung 2016+ ist ein deutschlandweit gültiges, formalisiertes Verfahren zur Nachweisführung der volkswirtschaftlichen Sinnfälligkeit von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Es soll den potenziellen Fördermittelgeber in die Lage versetzen, zur Förderung gemäß GVFG<sup>5</sup> angemeldete Vorhaben zu bewerten und untereinander in Bezug zu setzen.

Das Verfahren fußt auf dem Mit- und Ohnefall-Prinzip (Vergleich von zwei Zuständen im Prognosehorizont). Maßgebender Prognosezeitpunkt ist im aktuellen Verfahren das Jahr 2030.

Mit- und Ohnefall sind nahezu identisch. Sie weisen dieselbe Raum- und Infrastruktur, dieselbe Soziodemografie und die gleichen Verhaltensparameter der Menschen auf. Sie unterscheiden sich nur durch das zu bewertende Vorhaben an sich, im vorliegenden Fall die Straßenbahnneubaustrecke in Reutershagen.

Es gilt folgende Zuordnung:

- ▶ Der **Ohnefall** entspricht dem Prognosenullfall. Er ist die Prognosesituation, die sich einstellt, wenn das zu bewertende Vorhaben nicht umgesetzt wird. Der Ohnefall ist die Bezugsbasis. Aus dem Vergleich der Situation mit Realisierung des Vorhabens (Mitfall) und ohne Realisierung (Ohnefall) werden die Wirkungen des Vorhabens ermittelt.
- ▶ Der **Mitfall** entspricht dem Planfall. Er ist die Prognosesituation mit der Realisierung des zu bewertenden Vorhabens. Der Mitfall wird aus dem Ohnefall entwickelt und unterscheidet sich in den Verkehrsangeboten nur im ÖPNV im Hinblick auf die Bedienungsangebote, die mit Realisierung des Vorhabens ermöglicht werden.

Der Mitfall und der Ohnefall unterscheiden sich somit nur durch das zu bewertende Vorhaben und dessen unmittelbare Wirkungen. Beide Fälle weisen den gleichen Betrachtungshorizont 2030 auf.

Nicht standardisiert sind die Investitionskosten, da diese im hohen Maße von den örtlichen Rahmenbedingungen abhängig sind. Die für die Straßenbahnneubaustrecke maßgebenden Investitionskosten wurden auf der Grundlage rostockspezifischer

<sup>5</sup> Quelle | Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz: Gültige Fassung ist das rückwirkend zum 01.01.2020 in Kraft getretenen Dritte Gesetz zur Änderung des GVFG; BMDV



## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Standardisierte Bewertung 2016+

Kostenkennwerte (basierend auf Erfahrungswerten der RSAG und der VCDB) ermittelt. Alle Kostenkennwerte werden mit Hilfe von relevanten Indizes des Statistischen Bundesamtes der Bundesrepublik Deutschland auf das vom Verfahren für Investitionskosten vorgegebene Jahr 2016 umgerechnet.

## 2.2 Zentrale Ergebnisse des Verfahrens und Fördervoraussetzungen

Zentrales Ergebnis des Verfahrens der Standardisierten Bewertung ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis, welches sich durch den Nutzen-Kosten-Index (NKI) ausdrückt.

Er stellt das Ergebnis der volkswirtschaftlichen Berechnungen dar und bildet den Quotienten aus dem vorhabenbedingten Nutzen und des zu kompensierenden Kapitaldienstes einer Maßnahme ab.

$$\text{Nutzen-Kosten-Verhältnis} = \frac{\text{Summe monetär bewerteter Einzelnutzen}}{\text{Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur ÖPNV im Mitfall}}$$

Abbildung 2.1: Nutzen-Kosten-Verhältnis

Voraussetzung für die Förderung gemäß GVFG ist, dass das Vorhaben

- ▶ nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt,
- ▶ in einem Nahverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen ist,
- ▶ bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist
- ▶ Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht.
- ▶ die übrige Finanzierung des Vorhabens gewährleistet ist.

Ein Vorhaben ist förderfähig, wenn die Fördervoraussetzungen erfüllt sind und der NKI und somit das Verhältnis aus Nutzen und Kosten  $> 1,0$  ist.

Zwingende Voraussetzung für eine Förderung ist zudem für mindestens 50 % der Streckenlänge der Nachweis, dass der ÖPNV in einer sehr guten Betriebsqualität abgewickelt werden kann (bspw. durch besonderen Bahnkörper oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen).

## 2.3 Bewertungsstruktur für die Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Die Betrachtung der Linienführung in zwei unterschiedlichen Korridoren erfordert zwei standardisierte Bewertungen:

- ▶ Für die Linienführung im Korridor 1 wird der Mitfall 1 dem Ohnefall gegenübergestellt.
- ▶ Für die Linienführung im Korridor 3 wird der Mitfall 3 dem Ohnefall gegenübergestellt.

## 2.4 Grundlage Verkehrsmodell

Mit Hilfe des Verkehrsmodells Rostock<sup>6</sup> wurde die zukünftige Nachfrage ermittelt. Der Bezugszeitpunkt für die zukünftige Verkehrsnachfrage ist im Verkehrsmodell das Jahr 2030. Darin sind alle geplanten Strukturentwicklungen (Einwohnerentwicklungen, Entwicklung von Gewerbe- und Handelsstrukturen etc.) berücksichtigt.

Verwendung fand das von der Stadtverwaltung autorisierte Verkehrsmodell, welches durch die Hanse- und Universitätsstadt und die RSAG in zahlreichen strategischen Planungen zum Einsatz kommt, unter anderem auch in der unmittelbar vor dem Abschluss stehenden Nahverkehrsplanung.<sup>7</sup> Das Modell wurde zuletzt im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans im Jahr 2019 neu kalibriert.

Das Verkehrsmodell bildet die Raum- und Infrastruktur der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und der umgebenden Region ab (siehe Abbildung 2.2).

Für die Belange der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde es im Untersuchungsgebiet verfeinert und spezifiziert.

<sup>6</sup> Quelle | VISUM-Verkehrsmodell von Rostock und der Region, Stadt Rostock und RSAG, Stand 2020 (aktualisiert im Rahmen des NVP)

<sup>7</sup> Quelle | Bürgerschaftsbeschluss 2016/BV/1565 zur Fortschreibung des Nahverkehrsplan, der aktuelle Nahverkehrsplan soll als Ergebnis davon in 2023 beschlossen werden

**Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen**

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Standardisierte Bewertung 2016+



Abbildung 2.2: Umgriff des Verkehrsmodells

## 3 Einordnung

### 3.1 Linienführung innerhalb der Korridore

Die Betrachtung der möglichen Netzergänzungen erfolgt auf der Ebene der Korridore (siehe nachfolgende Abbildung), die genaue Linienführung einer möglichen Straßenbahnneubaustrecke ist in späteren Planungsphasen<sup>8</sup> herauszuarbeiten.

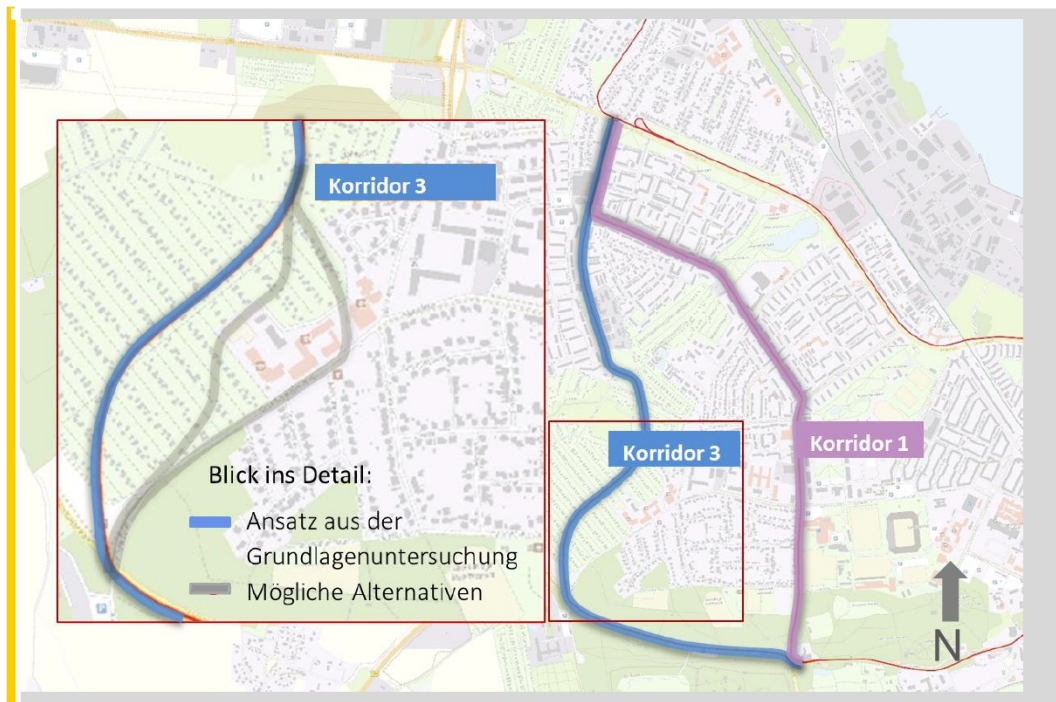


Abbildung 3.1: Korridordarstellung

Die beiden vergleichend gegenüberzustellenden Korridore beinhalten somit dem heutigen Wissensstand folgend die nachfolgend skizzierte Linienführung:

- ▶ Korridor 1 – Straßenbahnführung über den Straßenzug Rennbahnallee – Trotzenburger Weg – Tschaikowskistraße – Händelstraße – Ulrich-von-Hutten-Straße (auch genannt Ostvariante)
- ▶ Korridor 3 - Straßenbahnführung entlang des Barnstorfer Rings – Führung im Bereich Groß Schwaßer Weg (siehe Blick ins Detail in Abbildung 3.1) – Goerderstraße (auch genannt Westvariante)

<sup>8</sup> Der Vergleich von verschiedenen Varianten der Linienführung und die Ermittlung einer Vorzugsvariante ist Gegenstand der Leistungsphase 2 (Vorplanung), welche bei einer Fortführung des Planungsprozesses den ersten Schritt darstellt.

Die folgenden Ausführungen gelten grundsätzlich auch für innerhalb des Korridors 3 (Westvariante) abweichende Linienführungen, da die volkswirtschaftlichen Berechnungen auf der Ebene der Gesamtstadt bzw. der Region fußen und somit kleinräumigere Wirkungen vergleichsweise geringe Auswirkungen haben.

Die in der Abbildung 3.1 blau gekennzeichnete Linienführung ist daher explizit nicht als Planungsempfehlung oder Vorzugsvariante für spätere Planungsphasen sondern ausschließlich als Rechengrundlage für die Grundlagenuntersuchung aufzufassen.

### 3.2 Grundsätzliches zur Verkehrsraumgestaltung

Die Korridore 1 und 3 unterscheiden sich grundsätzlich in der Möglichkeit, Straßenbahn in den vorhandenen Raum einzuordnen.

Im Korridor 1 werden sich Straßenbahn und Kfz in weiten Teilen den Verkehrsraum teilen, ein straßenbündiger Bahnkörper wird hier das Mittel der Wahl sein.

Im Korridor 3 wird die Möglichkeit bestehen, Straßenbahn in signifikanten Anteilen separiert vom Kfz zu führen (bspw. in Form eines besonderen Bahnkörpers).

Während im Korridor 3 damit die Nachweisführung gemäß Kapitel 2.2 (letzter Absatz) über die Bauform erfolgt, muss dies im Korridor 1 über verkehrsorganisatorische Maßnahmen realisiert werden. Die Lichtsignalanlagen müssen folglich die Bevorrechtigung der Straßenbahn nahezu uneingeschränkt ermöglichen.

### 3.3 Planungsprozess

Die Planung von Verkehrsanlagen ist in Deutschland ein iterativer Prozess. Gemäß HOAI<sup>9</sup> wird der Planungsprozess beginnend von der Stufe 1 (Grundlagenermittlung) bis hin zur Phase 8/9 (die Umsetzung begleitende Bauüberwachung) durchlaufen.

In der nachfolgenden Abbildung 3.2 ist der erste Teil des Planungsprozesses bis hin zur Erlangung des Baurechts (im Zuge der Genehmigungsplanung durch ein Planfeststellungsverfahren) dokumentiert.

Die vorliegende Verkehrsanlagenplanung wurde im Zuge der Grundlagenermittlung als Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt.

Damit verbunden ist die Zielstellung, grundsätzlich machbare Führungsmöglichkeiten der Straßenbahn auf Korridorebene (mit der Unterstellung einer möglichen Linienführung) herauszuarbeiten.

Der Vergleich von Varianten der Linienführungen und das Herausarbeiten der Vorzugsvariante ist Gegenstand der folgenden Leistungsphase 2 (Vorplanung).

<sup>9</sup> Quelle | Honorarordnung für Architekten und Ingenieure; Rechtsverordnung der deutschen Bundesregierung; Letzte Fassung vom 01. Januar 2021

**Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen**

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Einordnung

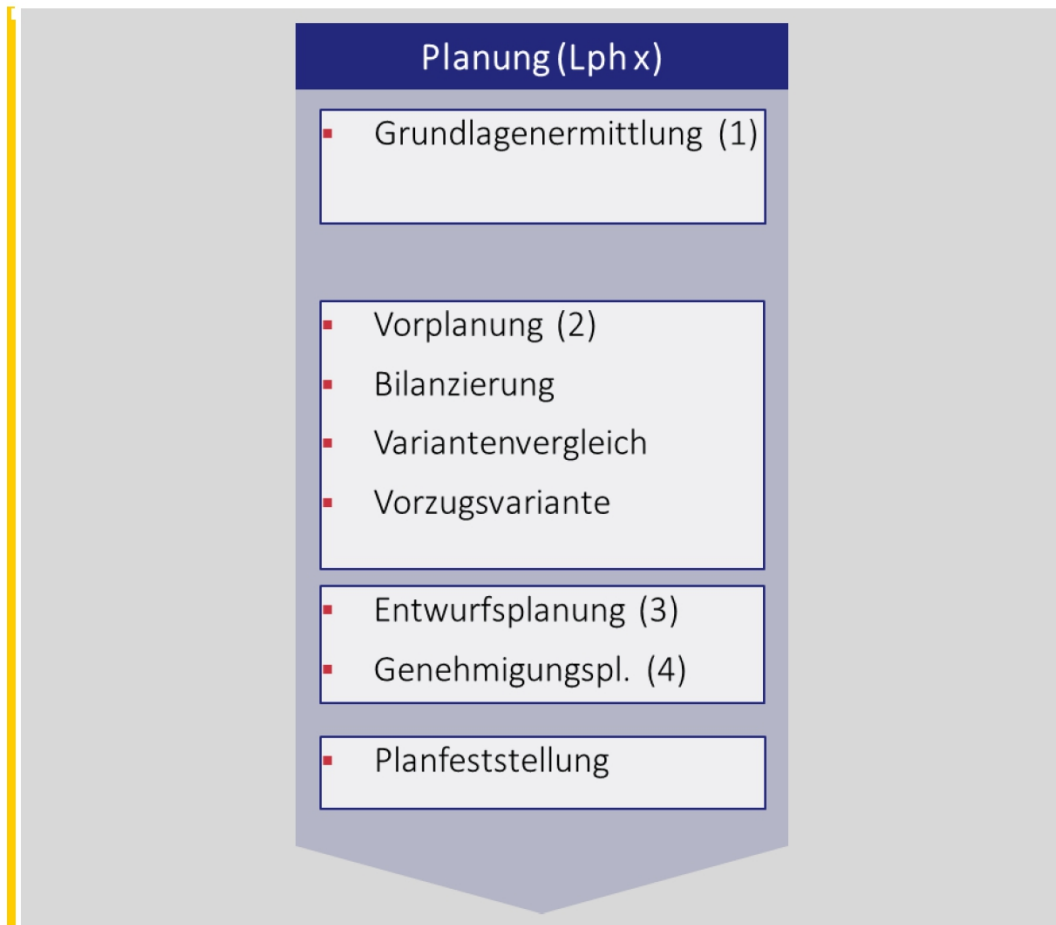


Abbildung 3.2: Erster Teil des Planungsprozesses

## 4 Straßenbahnneubaustrecke

### 4.1 Korridor 1

Die ca. 3,1 Kilometer lange Führung der Straßenbahnneubaustrecke aus der Grundlagenuntersuchung wurde in der vorangegangenen ersten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Bereich Ulrich-von-Hutten-Straße angepasst. Die vorgenommenen Anpassungen wurden in den entsprechenden Unterlagen beschrieben.

Zusätzlich dazu wurden im Kontext dieser Wirtschaftlichkeitsuntersuchung die Haltestellenlage der Straßenbahn im zentralen Bereich des Korridors 1 modifiziert. Ziel war es, nur Haltestellen einzurichten, die sowohl von der Straßenbahn als auch vom Bus bedient werden. Die ursprünglich angedachte Zusammenlegung der Haltestellen Kuphalstraße und Tschaikowskistraße wurde verworfen.

Folgende konkreten Auswirkungen haben diese Anpassungen:

- ▶ Haltestelle Tschaikowskistraße neu für die Straßenbahn
- ▶ Haltestelle Kuphalstraße neu für die Straßenbahn
- ▶ Entfall der Haltestelle in Höhe Heinrich-Schütz-Straße

### 4.2 Korridor 3

Die ca. 3,6 Kilometer lange Führung der Straßenbahnneubaustrecke aus der Grundlagenuntersuchung wurde in der vorangegangenen ersten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Bereich des Braesigplatzes und des Groß Schwaßer Weges modifiziert. Die vorgenommenen Anpassungen wurden in den entsprechenden Unterlagen beschrieben.

Gegenüber diesem Zustand gab es in der vorliegenden Spezifizierung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung keine Veränderungen.

### 4.3 Investitionskosten

Im Ergebnis der Verkehrsanlagenplanungen werden mit Kostenstand 2019 für die Führung der Straßenbahn ein Investitionskostenbedarf

- ▶ von ca. 40,2 Mio. Euro netto im Korridor 1 und
- ▶ von ca. 46,7 Mio. Euro netto im Korridor 3

ausgewiesen. Die Übersicht der ermittelten Kennwerte ist in der Anlage 1 hinterlegt.

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

---

### Straßenbahnneubaustrecke

Zur Berücksichtigung der unstetigen Entwicklungen der vergangenen Jahre (geopolitische Einflüsse, Pandemie etc.) wurde bei beiden Korridoren ein Aufschlag von 30% auf die ermittelten Kosten berücksichtigt und somit

- ▶ ca. 52,3 Mio. Euro netto im Korridor 1 und
- ▶ ca. 60,7 Mio. Euro netto im Korridor 3

als maßgebende Investitionskosten angesetzt.

Die ermittelten Investitionskosten sind die in den Mitfällen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (siehe auch Kapitel 10.4) integrierten Kosten (dort referenziert auf das maßgebende Bezugsjahr 2016), die es durch Nutzen zu kompensieren gilt.



## 5 Maßgebendes ÖPNV-Angebot

### 5.1 Grundsätzliches

Die in der Diskussion der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung Stand Oktober 2022 aus Politik und Bürgerschaft eingegangenen Hinweise zum ÖPNV wurden bei der Neukonzipierung des für die Spezifizierung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung maßgebenden ÖPNV-Angebotes berücksichtigt.

Wesentliches Ziel war die Zugrundelegung eines in den Grundzügen vergleichbaren ÖPNV-Angebotes in den Korridoren 1 und 3 sowie die Ausgestaltung eines ÖPNV-Angebotes, welches den Mobilitätszielen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock Rechnung trägt.

Die nachfolgend beschriebene ÖPNV-Angebote stellen einen möglichen Zustand dar, der mit dem jetzigen Kenntnisstand im Prognosehorizont etabliert werden kann.

### 5.2 Ohnefall

Im Ohnefall (Vergleichsfall oder auch Prognosenullfall) werden alle ÖPNV-Planungen berücksichtigt, die nicht im Zusammenhang mit der Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen stehen.

Folgende Maßnahmen sind im Ohnefall gemäß den Anforderungen der Rostocker Nahverkehrsplanung umgesetzt und stellen Veränderungen gegenüber dem heutigen Zustand dar (die angegebene Taktzeit ist maßgebend für den Tagesverkehr an einem Werktag Montag bis Freitag):

- ▶ Linie 2                   verkehrt häufiger  
(Betriebsprogramm analog der Linien 3, 4 und 6)
- ▶ Linie 121               über Hamburger Straße– Kanonsberg – Hbf Süd  
alle 20 Minuten
- ▶ Linie 20               (bisher Linie 25, verlängert bis Stadthafen),  
alle 20 Minuten Th.-Morus-Str – Markt Reutershagen,  
alle 10 Minuten bis Doberaner Platz
- ▶ Linie 26               S Holbeinplatz über Ulmenstr., Bei der Tweel,  
Schlesingerstraße, Stadthalle zum Hbf Süd, alle 20 Minuten
- ▶ Linie 27               S Holbeinplatz über Ulmenstr., Bei der Tweel und  
Einsteinstr. zum Wohngebiet Kiefernweg, alle 20 Minuten
- ▶ Linie 102              von Kritzmow über S Parkstraße zum Doberaner Platz,  
alle 20 Minuten ca.

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Maßgebendes ÖPNV-Angebot

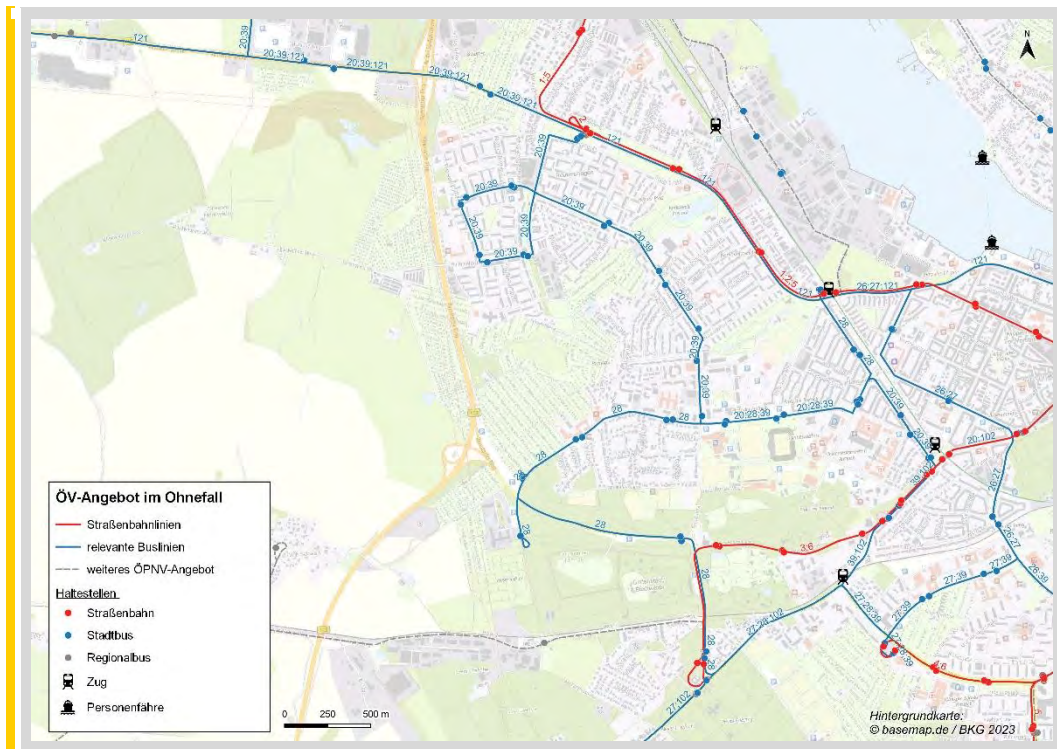


Abbildung 5.1: ÖPNV-Angebot Ohnefall

## 5.3 Mitfälle

Verbunden mit den allgemeinen Zielstellungen dieses Projektes sind insbesondere konkrete Anforderungen an das ÖPNV-Angebot im Kernuntersuchungsgebiet:

- ▶ Bedienung der Busschleife in Reutershagen und Beibehaltung der Haltestellenbedienungen E.-André-Straße, Bonhoefferstraße und W.-Husemann-Straße
- ▶ attraktive Angebotsdichte auf der zentralen Achse Ulrich-von-Hutten-Straße bis Rennbahnallee (10-Minuten-Takt im werktäglichen Tagesverkehr) und
- ▶ die Anbindung des Bereiches Uniklinikum an die S-Bahn via Holbeinplatz.

Nachfolgend ist dargelegt, wie diese Forderungen in den Mitfällen 1 (Korridor 1) und 3 (Korridor 3) umgesetzt sind.

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Maßgebendes ÖPNV-Angebot

#### 5.3.1 Korridor 1

Das ÖPNV-Angebot im Korridor 1 weist für die das Kernuntersuchungsgebiet prägenden Linien folgende Struktur auf (die angegebene Taktzeit ist maßgebend für den Tagesverkehr an einem Werktag Montag bis Freitag):

- ▶ **Linie 1**                    **alternierend Rügener Straße / S Marienehe – Hafenallee alle 10' (einzelne Fahrten bis Mecklenburger Allee)**
- ▶ **Linie 3**                    **Rügener Straße – Dierkower Allee alle 20'**
- ▶ **Verbindung der Linien 2 und 6 (eine Linie alle 20' verkehrend)**
- ▶ Linie 121                über Hamburger Straße – Kanonsberg – Hbf Süd alle 20'
- ▶ **Linie 20**                **von S Lütten Klein über Reutershagen/Markt bis Stadthafen alle 20'**
- ▶ Linie 26                S Holbeinplatz über Ulmenstr., Bei der Tweel, Schlesingerstraße, Stadthalle zum Hbf Süd alle 20'
- ▶ Linie 27                S Holbeinplatz über Ulmenstr., Bei der Tweel und Campus Südstadt zum Kiefernweg alle 20'
- ▶ **Linie 28**                **verlängert von Campus Südstadt über Einsteinstraße nach Hbf Süd alle 20'**
- ▶ **Linie 39**                **verkürzt auf den Abschnitt Reutershagen – Markt Reutershagen über Walter-Husemann-Straße alle 20'**
- ▶ **Linie 102**              **von Kritzmow über Neuer Friedhof, Stadion, Klinikum, S Parkstraße zum Doberaner Platz alle 20'**

Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit sind alle Linien, die eine zwischen Mit- und Ohnefall veränderte Linienführung aufweisen fett hervorgehoben.

Folgende Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge prägen das ÖPNV-Angebot:

- ▶ Die Führung der Straßenbahn ermöglicht eine Reduzierung des Busangebotes auf der zentralen Achse Ulrich-von-Hutten-Straße bis Rennbahnallee, daher
  - ▶▶ Einkürzung der Linie 39
  - ▶▶ stattdessen Verlängerung der Linie 20 über Schmarl nach Lütten-Klein
  - ▶▶ stattdessen Verlängerung der Linie 28 über die Einsteinstraße zum Hauptbahnhof Süd
- ▶ Die Rücknahme der Straßenbahn vom Neuen Friedhof (Auflassen der gleichnamigen Haltestelle) erfordert eine Anpassung des Busangebotes, daher
  - ▶▶ Veränderung der Linie 102 im Linienlauf, sodass weiterhin eine Bedienung der Relation Neuer Friedhof – Zoo (fortführend in Richtung S Parkstraße etc.) besteht.

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Maßgebendes ÖPNV-Angebot

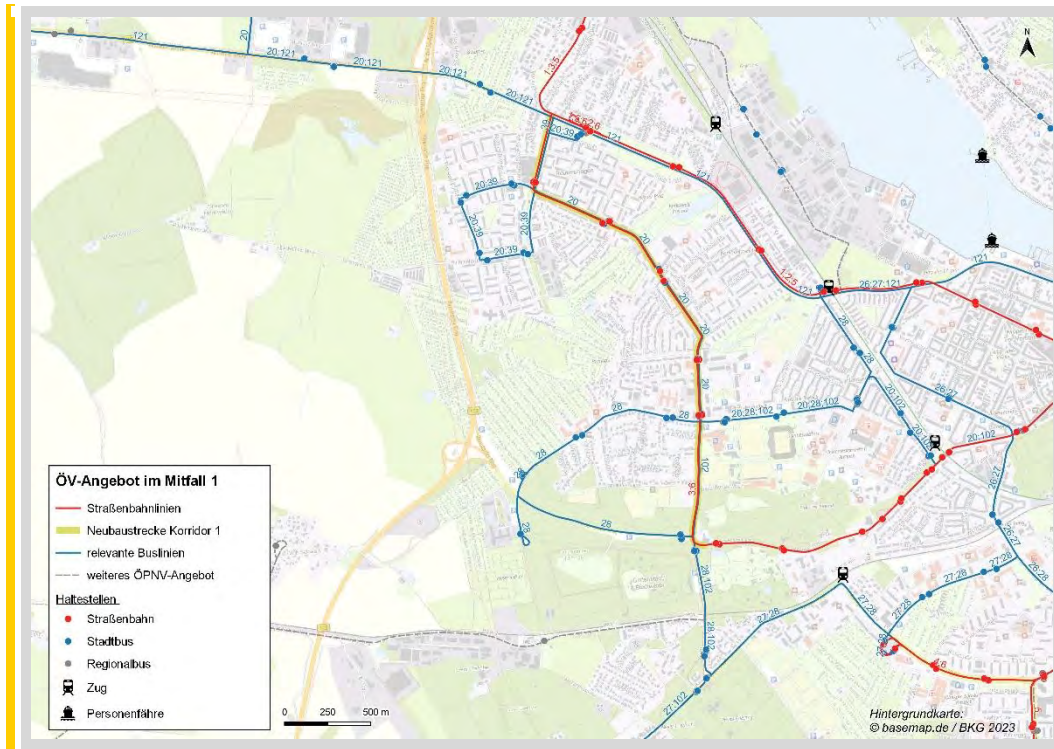


Abbildung 5.2: ÖPNV-Angebot Mitfall 1

### 5.3.2 Korridor 3

Das ÖPNV-Angebot im Korridor 3 weist für die das Kernuntersuchungsgebiet prägenden Linien folgende Struktur auf (die angegebene Taktzeit ist maßgebend für den Tagesverkehr an einem Werktag Montag bis Freitag):

- ▶ Linie 1                    alternierend Rügener Straße / S Marienehe – Hafenallee alle 10' (einzelne Fahrten bis Mecklenburger Allee)
- ▶ Linie 3                    Rügener Straße – Dierkower Allee alle 20'
- ▶ Verbindung der Linien 2 und 6 (eine Linie alle 20')
- ▶ Linie 121                über Hamburger Straße – Kanonsberg – Hbf Süd alle 20'
- ▶ Linie 20                von S Lütten Klein über Reutershagen/Markt bis Stadthafen alle 20'
- ▶ Linie 26                S Holbeinplatz über Ulmenstr., Bei der Tweel, Schlesingerstraße, Stadthalle zum Hbf Süd alle 20'
- ▶ Linie 27                Klinikum Schillingallee über Ulmenstr., Bei der Tweel und Campus Südstadt zum Kiefernweg alle 20'

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Maßgebendes ÖPNV-Angebot

- ▶ **Linie 28**                    **Markt Reutershagen über Tschaikowskistr., Rennbahnallee, Campus Südstadt, Einsteinstraße nach Hbf Süd alle 20'**
- ▶ **Linie 102**                   **von Kritzmow über Neuer Friedhof, Rennbahnallee, Stadion, Klinikum S Parkstraße zum Doberaner Platz alle 20'**

Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit sind wiederum alle Linien, die eine zwischen Mit- und Ohnefall veränderte Linienführung aufweisen fett hervorgehoben.

Folgende Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge prägen das ÖPNV-Angebot:

- ▶ Die Führung der Straßenbahn ermöglicht eine Reduzierung des Busangebotes auf der Busschleife in Reutershagen (fortan Linie 20 alle 20'), daher
  - ▶▶ Einkürzung der Linie 39
  - ▶▶ stattdessen Verlängerung der Linie 20 über Schmarl nach Lütten-Klein
  - ▶▶ stattdessen Verlängerung der Linie 28 über die Einsteinstraße zum Hauptbahnhof Süd
- ▶ Etablierung eines dichten Busangebotes auf der zentralen Achse Ulrich-von-Hutten-Straße bis Rennbahnallee, da
  - ▶▶ Linie 28 zukünftig von Reutershagen Markt über diese Achse in Richtung Hauptbahnhof Süd verkehrt und
  - ▶▶ in Überlagerung mit der Linie 20 werktäglich in jede Richtung aller 10 Minuten ein Bus verkehrt
- ▶ Die Rücknahme der Straßenbahn vom Neuen Friedhof (Auflassen der gleichnamigen Haltestelle) erfordert eine Anpassung des Busangebotes, daher
  - ▶▶ wird die Linie 102 so im Linienlauf verändert, dass weiterhin eine Bedienung der Relation Neuer Friedhof – Zoo (fortführend in Richtung S Parkstraße etc.) besteht.
- ▶ Durch die veränderte Linienführung der Linie 28 entfällt die Anbindung des Gebietes um das Klinikum an die S-Bahn an der Station Holbeinplatz, daher
  - ▶▶ erfolgt die Verlängerung der Linie 27, um einen gleichwertigen Ersatz anbieten zu können.

Für das Busnetz im Kernuntersuchungsgebiet entstehen zwei zentrale Knotenpunkte:

- ▶ Schwimmhalle – auf jeder zulaufenden Strecke verkehrt der Bus aller 10 Minuten, es werden alle Relationen am Knotenpunkt bedient
- ▶ Neuer Friedhof – auf jeder zulaufenden Strecke verkehrt der Bus aller 10 Minuten, es werden alle Relationen am Knotenpunkt bedient

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Maßgebendes ÖPNV-Angebot

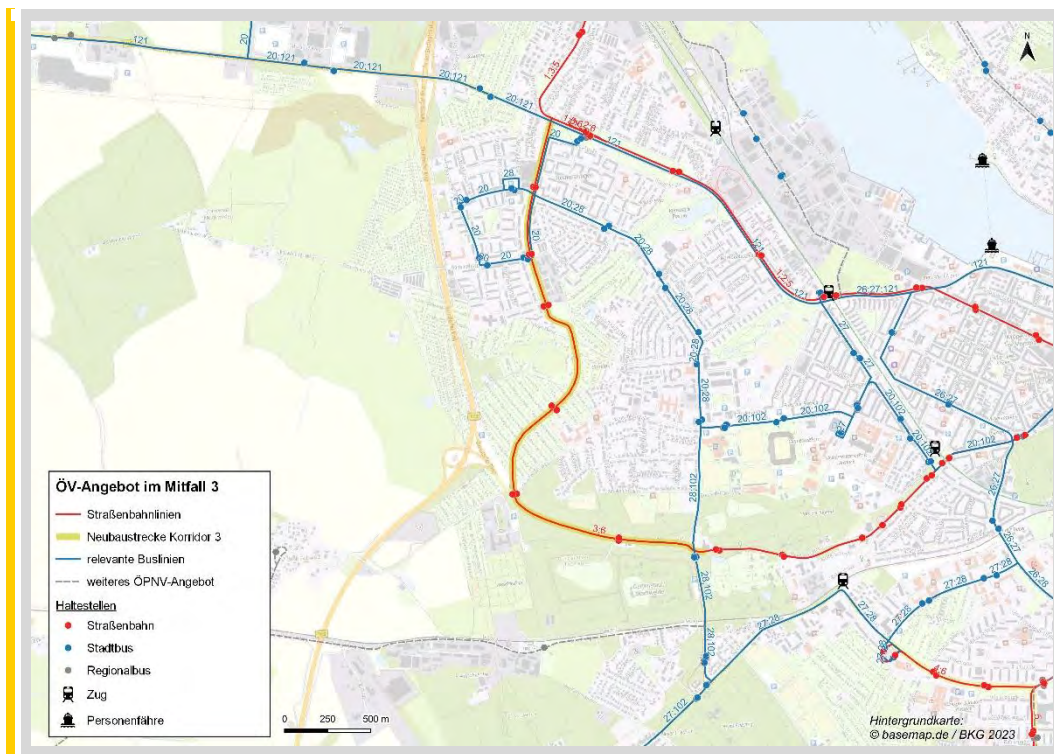


Abbildung 5.3: ÖPNV-Angebot Mitfall 3

## 5.4 Angebotskennziffern

Die für die Angebotserbringung erforderlichen Ressourcen (Fahrzeugbedarfe, Fahrzeugkilometer und Personenstunden) determinieren wesentlich die betriebswirtschaftlichen Effekte der erörterten Straßenbahnnetzergänzung und haben zudem einen signifikanten Einfluss auf das volkswirtschaftliche Ergebnis.

Auf der Basis der im Hause RSAG vorliegenden Längen (Haltestellenabstände) und Fahrzeiten wurden die Berechnungen gemäß dem Verfahren der Standardisierten Bewertung durchgeführt.

Für die Korridore wurden in Abstimmung mit der RSAG Fahrzeiten zwischen den Haltestellen zu Grunde gelegt, die im Ergebnis folgende mittleren Geschwindigkeiten zwischen Doberaner Platz und Rahnstädter Weg möglich werden lassen:

- ▶ Korridor 1: 22,5 km/h
- ▶ Korridor 3: 23,7 km/h

Die Geschwindigkeitsdifferenz zu Gunsten des Korridors 3 ergibt sich aus dem wesentlich geringen Anteil straßenbündigen Bahnkörpers und damit wesentlich weniger Wechselwirkungen mit dem Kfz-Verkehr (gleichbedeutend mit weniger Störeinflüssen).

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Maßgebendes ÖPNV-Angebot

In der Abbildung 5.4 ist die linienfeine Entwicklung des Fahrzeugbedarfs dargestellt. Der Fahrzeugbedarf der Linienkombination 2/6 ist in den Mitfällen (Korridor 1 und 3) der Straßenbahnlinie 6 zugeordnet.

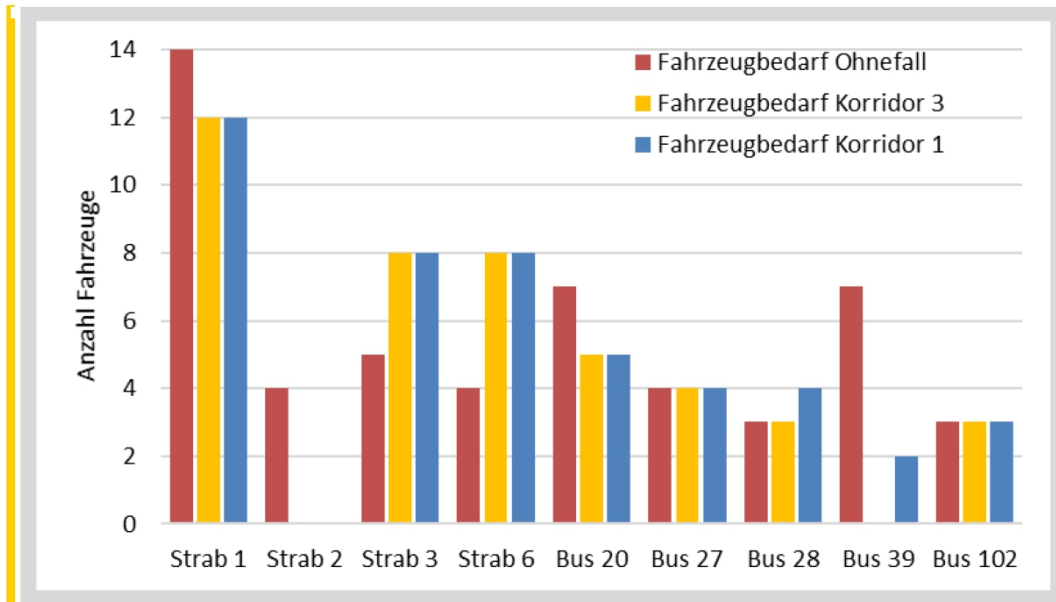


Abbildung 5.4: Entwicklung der Fahrzeugbedarfe

Vor dem Hintergrund des Fahrzeugeinsatzes im Busbereich (Gelenkbusse auf der Linie 20 und auf der Linie 28 im Ohnefall sowie Standardlinienbusse auf der Linie 28 im Mitfall und auf allen anderen relevanten Buslinien) ergeben sich im Vergleich zum Ohnefall folgende Fahrzeugbilanzen:

- ▶ Korridor 1: + 1 Straßenbahn | - 5 Gelenkbusse | - 1 Standardbus
- ▶ Korridor 3: + 1 Straßenbahn | - 5 Gelenkbusse | - 4 Standardbusse

Die folgende Abbildung verdeutlicht die Entwicklung der für die Angebotserbringung jährlich erforderlichen Betriebskilometer.

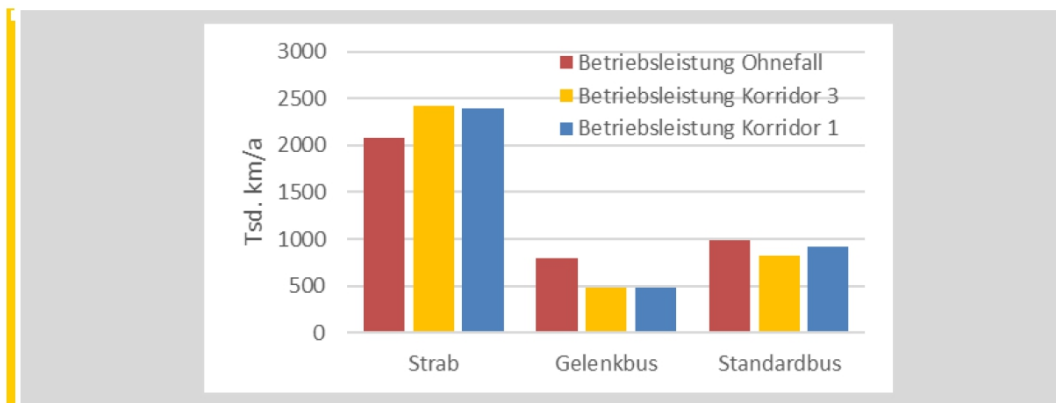


Abbildung 5.5: Entwicklung der Betriebskilometer

**Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen**

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

## Maßgebendes ÖPNV-Angebot

Folgendes Saldo zum Ohnefall kann für den Korridor 1 ausgewiesen werden:

- ▶ + 309 Tkm bei der Straßenbahn
- ▶ - 315 Tkm bei den Gelenkbussen
- ▶ - 70 Tkm bei den Standardbussen

Für den Korridor 3 schlagen folgenden Auswirkungen zu Buche:

- ▶ + 342 Tkm bei der Straßenbahn
- ▶ - 315 Tkm bei den Gelenkbussen
- ▶ - 155 Tkm bei den Standardbussen

Im Korridor 1 muss eine geringere zusätzliche Straßenbahnleistung erbracht werden, was in der kürzeren Neubaustrecke begründet ist.

Im Korridor 3 fällt die Einsparung an Buskilometern größer aus, was aus der besseren Netzwirkung (Zusammenwirken von Straßenbahn und Bus) resultiert.

Der Aufwandsentwicklung für das Fahrpersonal korrespondiert mit den Laufleistungen der Fahrzeuge.



## 6 Verkehrliche Wirksamkeit

### 6.1 Grundsätzliches

Die verkehrliche Wirksamkeit des ÖPNV und damit auch einer Straßenbahnneubaustrecke setzt sich zusammen aus

- ▶ der Erschließungswirkung und der
- ▶ der Verbindungswirkung.

Die Erschließungswirkung gibt an, wie gut ein Gebiet durch den ÖPNV erschlossen wird, die Verbindungswirkung bringt zum Ausdruck, welche Erreichbarkeiten mit dem ÖPNV realisierbar sind.

Während die Erschließungswirkung im Kontext der Straßenbahnneubaustrecke unmittelbar das Kernuntersuchungsgebiet betrifft, strahlt die Verbindungswirkung des Netzes inklusive der Straßenbahnneubaustrecke in die gesamte Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie die umgebende Region aus.

Nachfolgend werden Erschließungs- und Verbindungswirkung der Straßenbahnneubaustrecke detailliert betrachtet. Die Erschließungswirkung wird hierbei auf zwei Ebenen beleuchtet:

- ▶ Grobebene auf der Basis von Isochronen (Linien gleicher Zeit)
- ▶ Feinebene auf der Basis von Isochronen und der tatsächlichen Raumstrukturen

### 6.2 Erschließungswirkung – Grobebene

Die Wirksamkeit der Erschließung des ÖPNV ergibt sich aus den Vorgaben

- ▶ des zur Beschlussfassung anstehenden gemeinsamen Nahverkehrsplans der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und des Landkreises Rostock und
- ▶ der Standardisierten Bewertung 2016+ für die Straßenbahnneubaustrecke.

Erstere Grundlage liefert die Basis für die gebietsabhängig anzusetzenden Erschließungsradien für die ÖPNV-Verkehrssysteme (für Straßenbahn und Bus je nach Zuordnung zum Verkehrsgebiet 300, 400 oder 500 m). Die zweite Grundlage führt aus, dass bei Neubaumaßnahmen mindestens ein Radius von 500 m anzusetzen ist, dieser Mindestwert ist auch in den vorliegenden Auswertungen zur Erschließungswirkung verankert.

In der folgenden Abbildung ist zunächst die Erschließung im Ohnefall dargestellt, was grundsätzlich der gegenwärtigen Situation entspricht.

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Verkehrliche Wirksamkeit

Erkennbar ist, dass weite Teile des Kernuntersuchungsgebietes ausschließlich durch Busse erschlossen werden und ein kleiner Teil von Reutershagen II als nicht erschlossen zu betrachten ist.

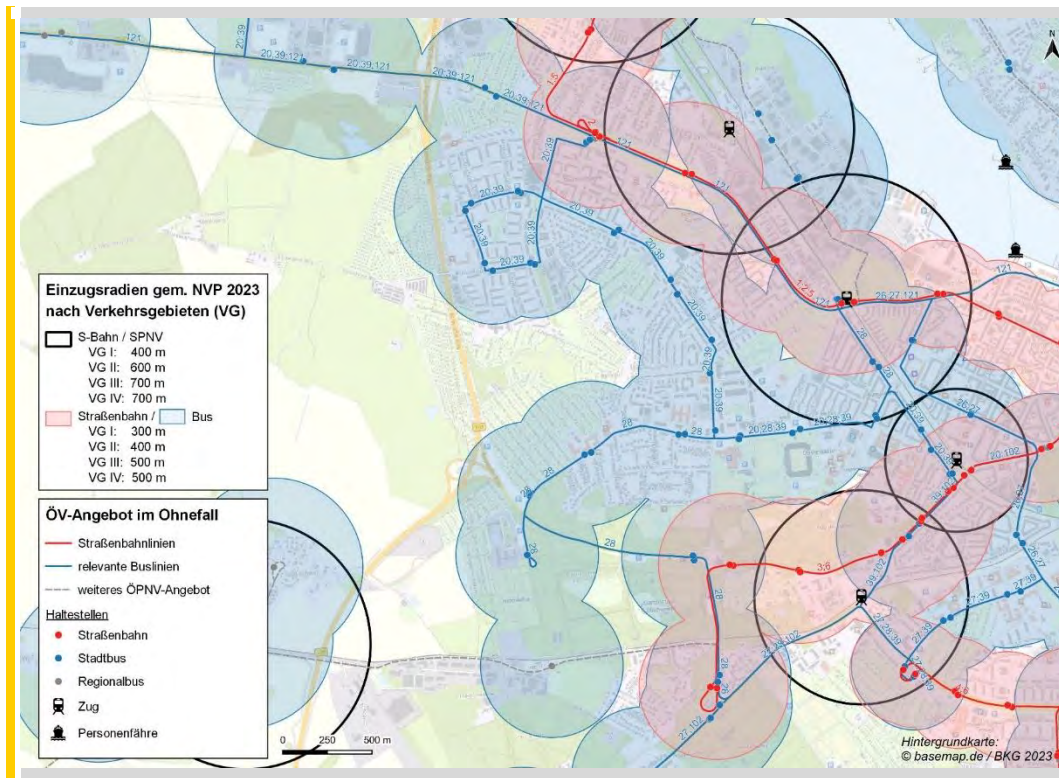


Abbildung 6.1: Erschließungsradien gemäß NVP 2023 im Ohnefall<sup>10</sup>

Mit der Führung der Straßenbahn in den beiden Korridoren verändert sich die Situation grundsätzlich.

Beim Korridor 1 ergibt sich eine Überlagerung der Erschließungswirkung der neuen Straßenbahnstrecke mit der Bestandsstrecke entlang der Hamburger Straße, zudem weisen Straßenbahn- und Busangebot im Kernuntersuchungsgebiet eine (wirtschaftlich ungünstige) hohe Überschneidung auf.

<sup>10</sup> Hinweise: Alle Haltestellen außerhalb der Stadtgrenze werden dem Verkehrsgebiet IV zugeordnet. Haltestellen im Grenzbereich zwischen zwei Verkehrsgebieten werden dem Gebiet mit dem größeren Einzugsradius zugeordnet.

# Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

## Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Verkehrliche Wirksamkeit

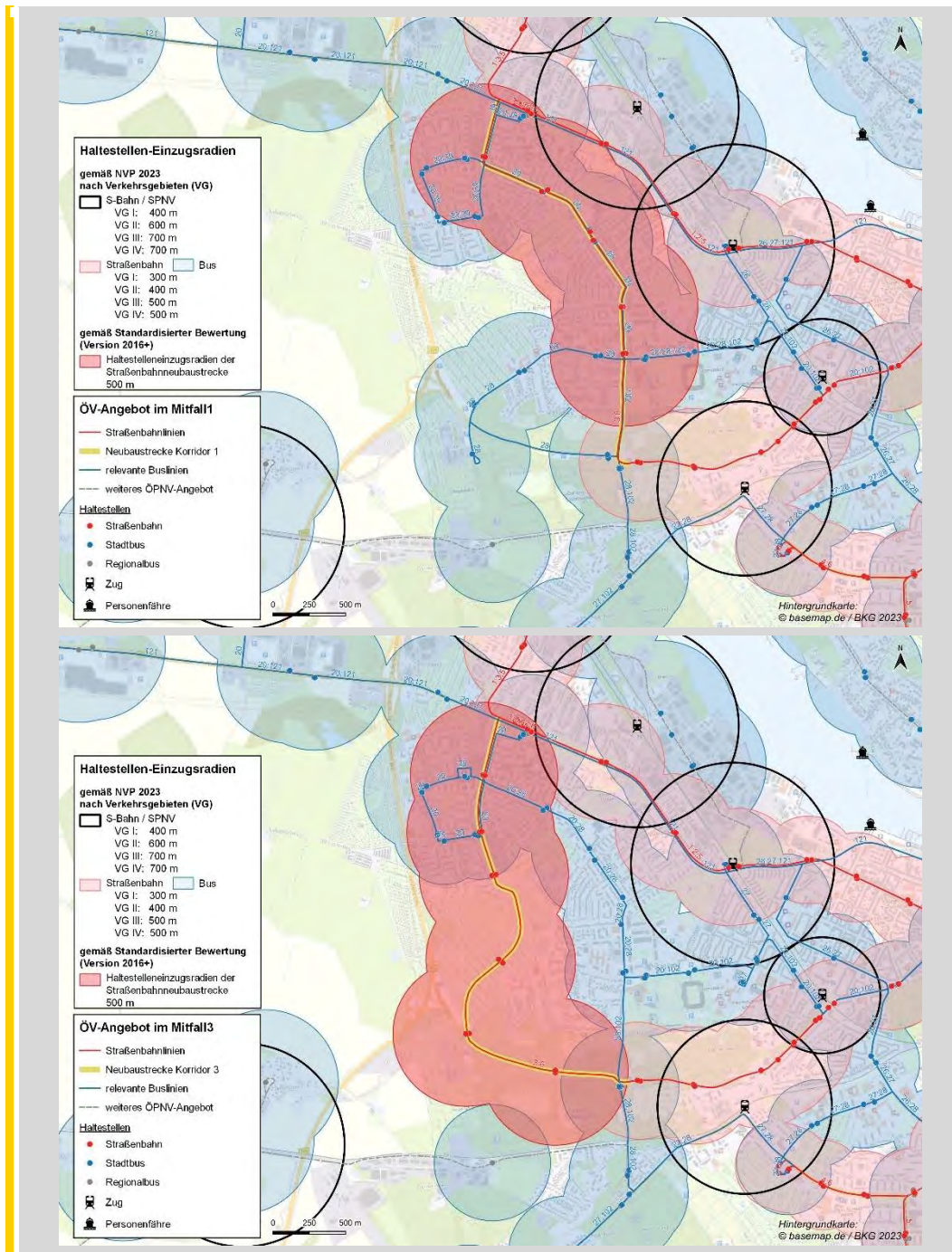


Abbildung 6.2: Erschließungswirkungen Korridor 1 (oben) und Korridor 3 (unten)<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Hinweise: Alle Haltestellen außerhalb der Stadtgrenze werden dem Verkehrsgebiet IV zugeordnet. Haltestellen im Grenzbereich zwischen zwei Verkehrsgebieten werden dem Gebiet mit dem größeren Einzugsradius zugeordnet.

Mit dem Korridor 3 kann ein ÖPNV-Angebot offeriert werden, was eine wesentlich bessere Netzwirkung erwarten lässt.

- ▶ weniger Überschneidungen von Straßenbahn und Bus und
- ▶ drei starke ÖPNV-Achsen in Nord-Süd-Relation sind diesbezügliche Erschließungsmerkmale.

## 6.3 Erschließungswirkung – Feinebene

### 6.3.1 Hinweise zur Methodik

Die vergleichende Betrachtung der Erschließungswirkung der Korridore 1 und 3 erfolgte mit Hilfe von offiziellen Raum- und Strukturdaten (GIS-Daten) der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und des Landes Mecklenburg-Vorpommern, wenn möglich auf der Ebene der statistischen Blöcke. Nachfolgend ist beispielhaft die Einwohnerdichte dargestellt, um die Disaggregationsebene zu verdeutlichen.

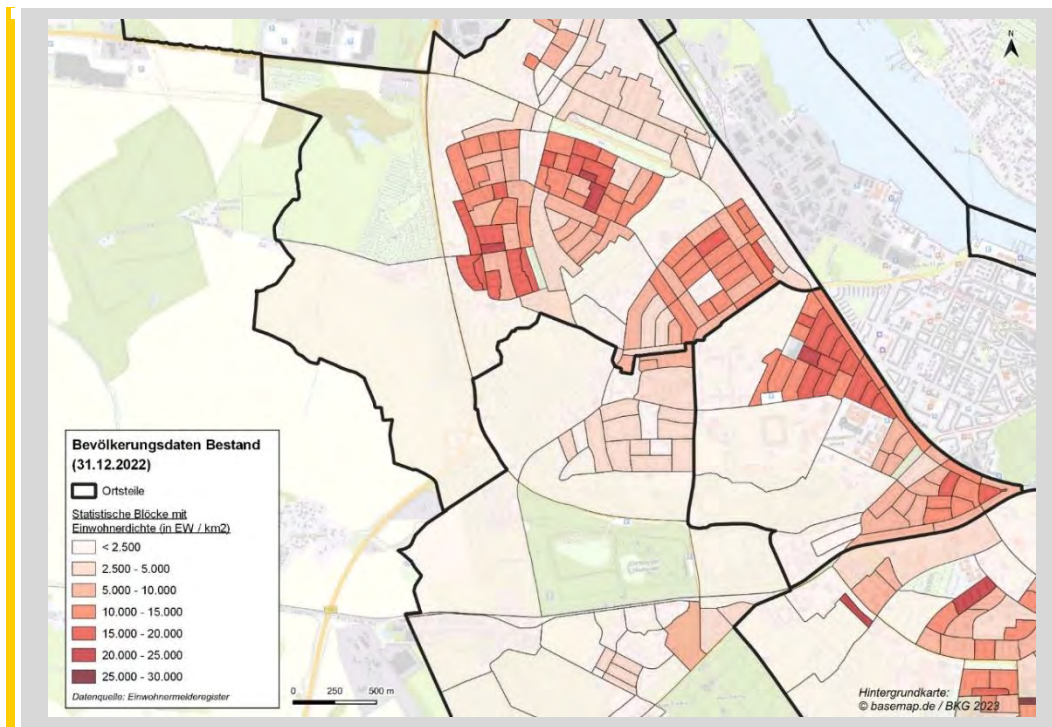


Abbildung 6.3: Bevölkerungsdichte im Bestand<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Hinweise: Bevölkerung mit Haupt- und Nebenwohnung der Ortsteile Reutershagen, Hansaviertel, Gartenstadt/Stadtweide und Südstadt am 31.12.2022 nach statistischen Blöcken. In Blöcken ohne farbliche Hinterlegung ist die Einwohnerdichte = 0 oder nicht bekannt (außerhalb des Betrachtungsraums).

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Verkehrliche Wirksamkeit

Folgende Auswertungen sind in der Anlage 2 zu diesem Dokument hinterlegt:

- ▶ Altersverteilung der heutigen Bevölkerung im Kernuntersuchungsgebiet
- ▶ Beschäftigte am Wohnort und Beschäftigungsquote im Bestand
- ▶ Beschäftigte am Arbeitsort
- ▶ Bildungseinrichtungen und Lernende im Bestand (Schulen mit Schülerinnen und Schülern, Universitäten mit Studierenden)
- ▶ Kindertageseinrichtungen und Pflegeeinrichtung mit der Anzahl der betreuten Kinder respektive Menschen
- ▶ Weitere raumstrukturelle Schwerpunkte im Bestand
- ▶ Bevölkerung im Prognosehorizont 2030
- ▶ Beschäftigte am Arbeitsort im Prognosehorizont 2030

Folgende Anmerkungen zur Methodik sind für das Verständnis der Ergebnisse wesentlich:

- ▶ Die Beschäftigungsquote gibt den Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort an den Einwohner\*innen mit Hauptwohnung im Alter von 15 bis unter 65 Jahren (in Prozent) wieder. Die Bevölkerungsdaten liegen auf der Ebene der statischen Blöcke nur mit Haupt- und Nebenwohnsitz und in größeren Altersklassen vor.  
Daher mussten zur Herleitung feingliederiger Strukturdaten die Beschäftigten am Wohnort nach statistischen Blöcken unter Annahme einer Gleichverteilung der Altersstruktur in den größeren Klassen und unter Zuhilfenahme des interaktiven Stadtbereichskataloges (Angabe der Einwohner mit Hauptwohnsitz auf Ortsteilebene) ermittelt werden.
- ▶ Für die Beschäftigten am Arbeitsort liegen keine GIS-Daten bei der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vor. Quelle für diese Informationen sind die im VISUM-Verkehrsmodell der Hanse- und Universitätsstadt Rostock auf Verkehrsbezirksebene hinterlegte Strukturkenngroße Arbeitsplätze, welche mit der Realnutzungskartierung verschnitten wurde.<sup>13</sup>
- ▶ Prognosedaten liegen auf der Ebene der Verkehrsbezirke im VISUM-Verkehrsmodell der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vor. Unter Annahme einer konstanten prozentualen Verteilung der Einwohner (statistische Blöcke innerhalb der Verkehrsbezirke) wurde die Hochrechnung durchgeführt. Dabei mussten teilweise Datenverschnitte durchgeführt werden, da die Grenzen von statistischen Bezirken und Verkehrsbezirken nicht in jedem Fall identisch sind.

<sup>13</sup> Quelle | OpenData.HRO (Realnutzungskartierung 2014)

### 6.3.2 Korridore im Vergleich

Die Erschließungswirkung der Korridore wurde im Vergleich zueinander ausgewertet. Informativ erfolgte eine Gegenüberstellung der Erschließungswirkung des Ohnefalls. Ausgewertet wurde

- ▶ die Erschließungswirkung des gesamten ÖPNV-Angebotes (Straßenbahn- und Bus sowie SPNV) sowie
- ▶ die Erschließungswirkung der Straßenbahn.

Nachfolgende Abbildung verdeutlicht die Auswertungen, die vollständig in der Anlage 3 dokumentiert sind.

Die Wirkungsvergleiche beruhen dabei auf die Erschließungswirkung ausgehend vom Nahverkehrsplan 2023 (feingliedrige Unterteilung des Stadtgebietes in Verkehrsgebiete mit entsprechenden Einzugsradien) mit Berücksichtigung der Standardisierten Bewertung 2016+ (Haltestelleneinzugsradien der Straßenbahnneubaustrecke von 500 m).

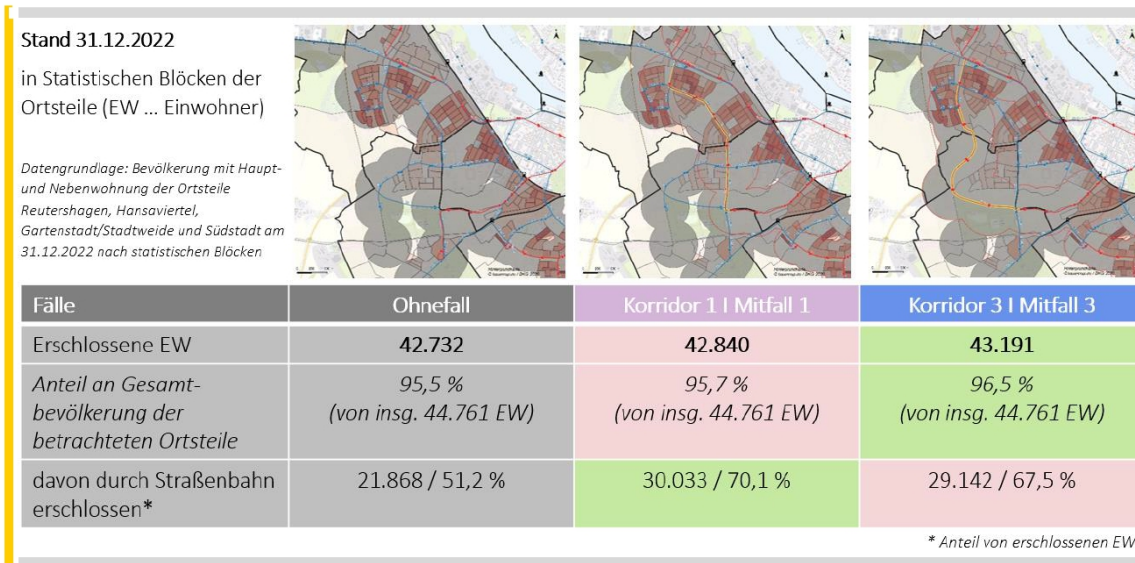


Abbildung 6.4: Erschließungswirkung Einwohner im Vergleich

Maßgebend ist mit Datenstand 31.12.2022 eine Grundgesamtheit der Einwohner im Kernuntersuchungsgebiet von 44.761, die sich wie folgt verteilen

- ▶ Reutershagen: 17.604
- ▶ Hansaviertel: 8.297
- ▶ Gartenstadt/Stadtweide: 3.345
- ▶ Südstadt: 15.515

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Verkehrliche Wirksamkeit

Folgende zentrale Aussagen lassen sich aus den Auswertungen ableiten:

- ▶ Die Gesamterschließung beider Korridore ist geringfügig besser als im Ohnefall. Dies ist eine naheliegende Entwicklung. Wäre eine deutliche Verbesserung zu verzeichnen, wäre dies ein Rückschluss auf heute vorzufindende erhebliche Erschließungsdefizite. Diese wären aber gemäß Nahverkehrsplan der Hanse- und Universitätsstadt Rostock nicht zulässig.
- ▶ Die Gesamterschließungswirkung (Wirkung des Gesamtangebotes von Straßenbahn und Bus sowie SPNV) ist im Korridor 3 geringfügig besser. Dies gilt tendenziell für alle ausgewerteten Strukturdaten.
- ▶ Im unmittelbaren Einzugsbereich der Straßenbahn wohnen und arbeiten im Korridor 1 geringfügig mehr Menschen. Bei Bildungseinrichtungen ergeben sich hierbei Vorteile für den Korridor 3 (siehe Abbildung 6.5).

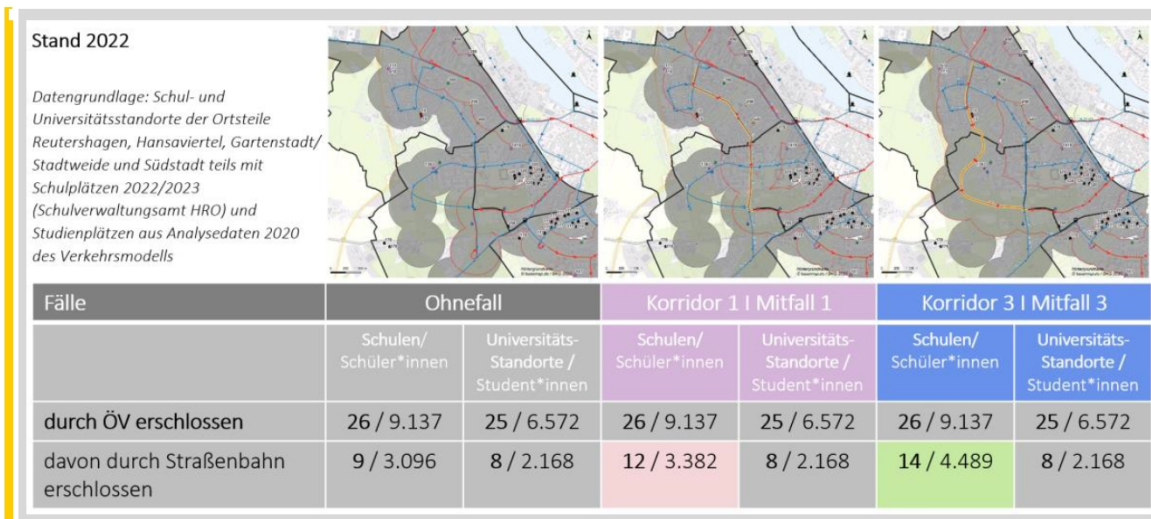


Abbildung 6.5: Erschließungswirkung Bildungseinrichtungen im Vergleich

## 6.4 Erreichbarkeiten

Erreichbarkeiten sind ein Maß der Verbindungsqualität, welche durch das gesamte ÖPNV-Angebot (inklusive der Straßenbahnneubaustrecke) ermöglicht wird. Im Gegensatz zur Erschließungswirkung profitiert hierbei nicht durch das Kernuntersuchungsgebiet, sondern die gesamte Hanse- und Universitätsstadt.

Im VISUM-Verkehrsmodell sind für jede Relation die Erreichbarkeiten in Form von Zeitwiderständen (Fahrzeiten etc.) hinterlegt. Dennoch ist es auch möglich, Erreichbarkeiten mit Hilfe von beispielhaften Haltestellenauswertungen kleinräumig zu verdeutlichen.

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Verkehrliche Wirksamkeit

Letztendlich ist die sich einstellende Verkehrsnachfragewirkung vereinfacht die Summe aller Wirkungen, die an den einzelnen Haltestellen im Stadtgebiet zu verzeichnen ist.

Am nachfolgenden Beispiel Ulrich-von-Hutten-Straße werden die durchgeführten Auswertungen erläutert.

- ▶ Maßgebend ist jede Relation im Verkehrsmodell, auf welcher Wege mit im ÖPNV zurückgelegt werden.
- ▶ In Summe aller Relationen ergeben sich im Korridor 3 ca. 90% erforderliche Reisezeitaufwendungen gegenüber dem Korridor 1. Auch wenn die Haltestelle im Korridor 1 direkt im Einzugsgebiet der Straßenbahn liegt, führt die bessere Netzwerkwirkung des ÖPNV (Gesamtwirkung aus Straßenbahn und Bus) zu diesem Effekt.
- ▶ Keine Unterschiede sind bei den Parametern Umsteigewartezeit und Umsteigehäufigkeit zu verzeichnen.
- ▶ Die Zeitvorteile im Korridor 1 (ausgedrückt durch die Farbe der Isochronen) in Richtung Norden resultieren aus der direkten Straßenbahnführung, im Korridor 3 durchfährt der Bus zunächst die Schleife Reutershagen.

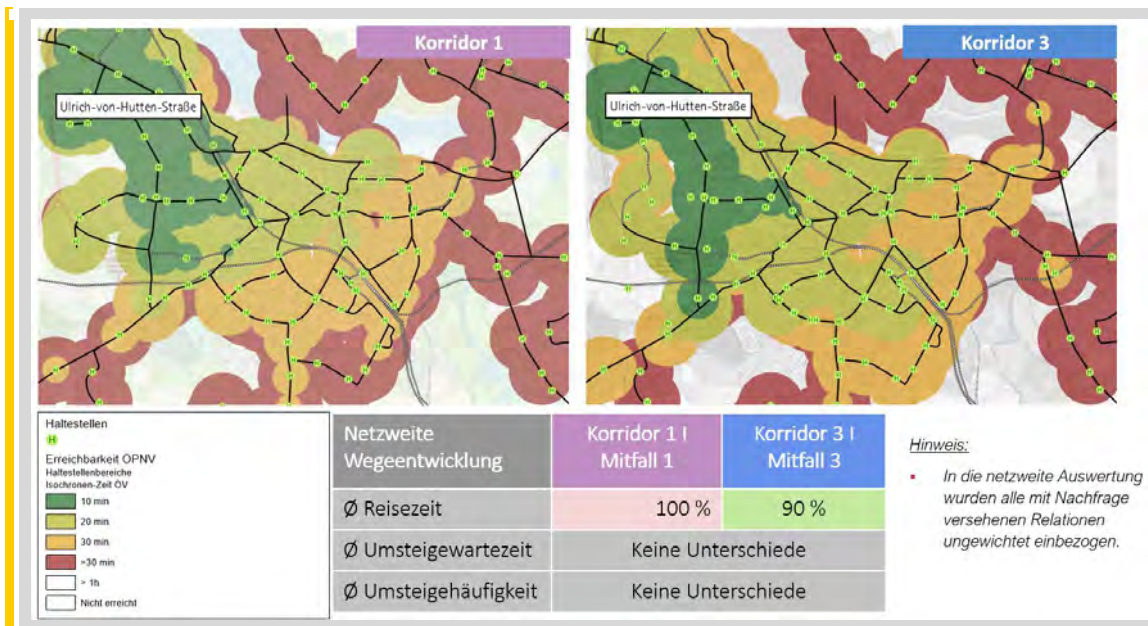


Abbildung 6.6: Erreichbarkeitsbeispiel Ulrich-von-Hutten-Straße

Ein indifferentes Bild ergibt sich für den Bereich Schwimmhalle. Leichten Reisezeitvorteilen im Korridor 3 stehen Vorteile bezüglich der Umsteigewartezeit (Warten auf



## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Verkehrliche Wirksamkeit

das nächste ÖPNV-Fahrzeug bei einem Umstieg) im Korridor 1 gegenüber. Ursächlich hierfür ist die Wirkung der Straßenbahnlinien (längerer Linienweg als Buslinien und damit mehr Möglichkeiten des Umstiegs im Netz).

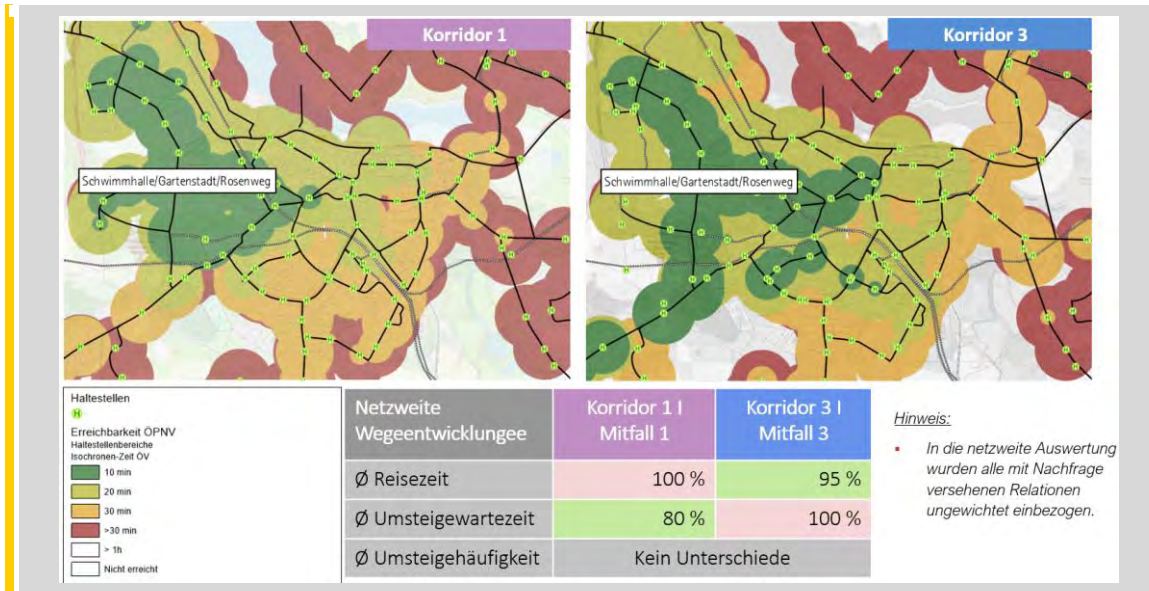


Abbildung 6.7: Erreichbarkeitsbeispiel Schwimmhalle

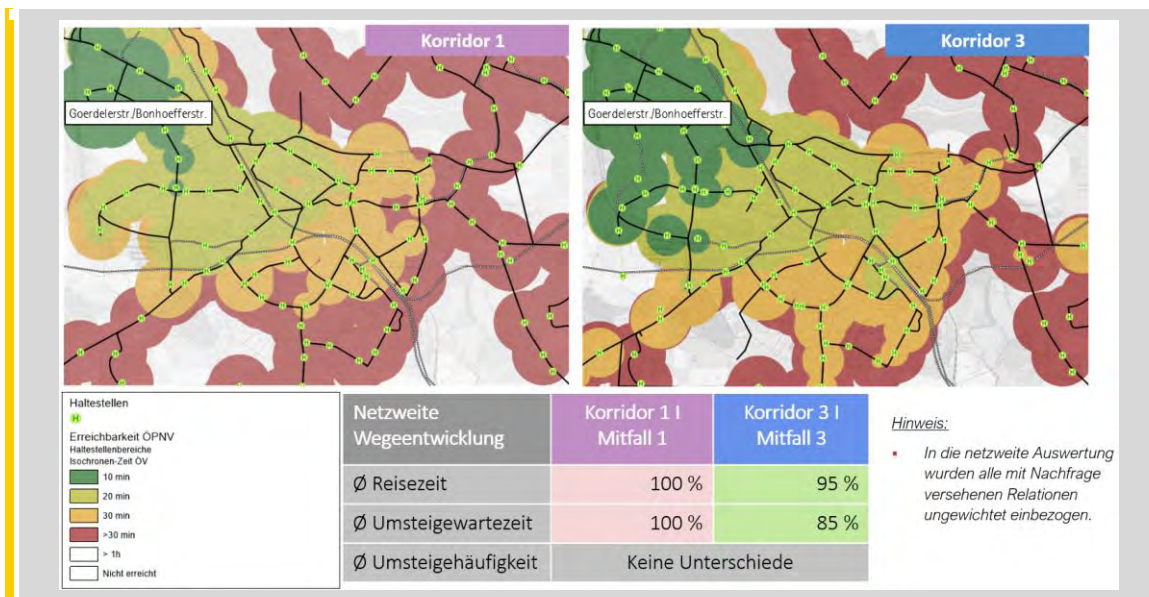


Abbildung 6.8: Erreichbarkeitsbeispiel Goerdelerstraße/Bonhoefferstraße

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

---

### Verkehrliche Wirksamkeit

Das dritte Erreichbarkeitsbeispiel beinhaltet eine Haltestelle, die beim Korridor 3 im Straßenbahneinzugsbereich liegt. Sowohl bei der Reisezeit als auch bei der Umsteigewartezeit sind Vorteile für den Korridor 3 zu verzeichnen, die zuvor beschriebenen Ursachen gelten dem Grunde nach für dieses Beispiel gleichermaßen.

## 7 Betroffenheiten

Umweltbelange spielen bereits in dieser Planungsphase eine zentrale Rolle. In der Grundlagenuntersuchung wurde durch eine an eine Umweltverträglichkeitsstudie angelehnte Methodik<sup>14</sup> dargelegt, dass für keinen der beiden Korridore Ausschlussgründe aus umweltplanerischer Sicht vorliegen.

Allerdings gibt es in beiden Korridoren Raumwiderstände, die es in weiteren Planungsphasen zu minimieren gilt. Wesentliche umweltplanerische Nachteile ergeben sich

- ▶ für den Korridor 1 durch den erheblichen Eingriff in den geschützten Alleebaumbestand (insbesondere Händelallee) sowie den größeren Betroffenheiten im Hinblick auf Lärm und Erschütterung und
- ▶ für den Korridor 3 durch die signifikant ungünstigere Flächenbilanz sowie den Eingriff in die Kleingartenanlage.

In der nachfolgenden Abbildung ist eine mit Hilfe von GIS-Daten<sup>15</sup> des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern erzeugte Betroffenheitsanalyse des Schutzgutes Natur dargestellt. Relevant sind hierbei diverse Schutzkategorien von hoher Bedeutung auf nationaler, internationaler und lokaler Ebene (Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Biosphärenreservate, Europäische Vogelschutzgebiete, Naturdenkmale etc.).

Erkennbar ist, dass weder im Korridor 1 noch im Korridor 3 ein solcher Konflikt zu verzeichnen ist. Der Korridor 3 kann ohne Eingriff in das LSG Reutershäger Wiesen geführt werden. Dies ist als maßgebende Rahmenbedingung bei einer Variantenfindung im Korridor 3 so fortzuführen.

<sup>14</sup> Bestandteil waren umfassende Schutzgutbetrachtungen, die in das Ausweisen einer Vorzugslösung einfließen. Die Methodik wurde vom Land Berlin in Anlehnung an das Formalisierte Abwägungs- und Rangordnungsverfahren (FAR) der FGSV entwickelt. Die VCDB hat dieses Verfahren unter anderem für die Verlängerung der Straßenbahn in Richtung Turmstraße angewendet, für welche auch Bau-recht erlangt werden konnte.

<sup>15</sup> Quelle | <http://www.umweltdaten.mv-regierung.de/altlas>, Juli 2023 und opendata.hro

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Betroffenheiten

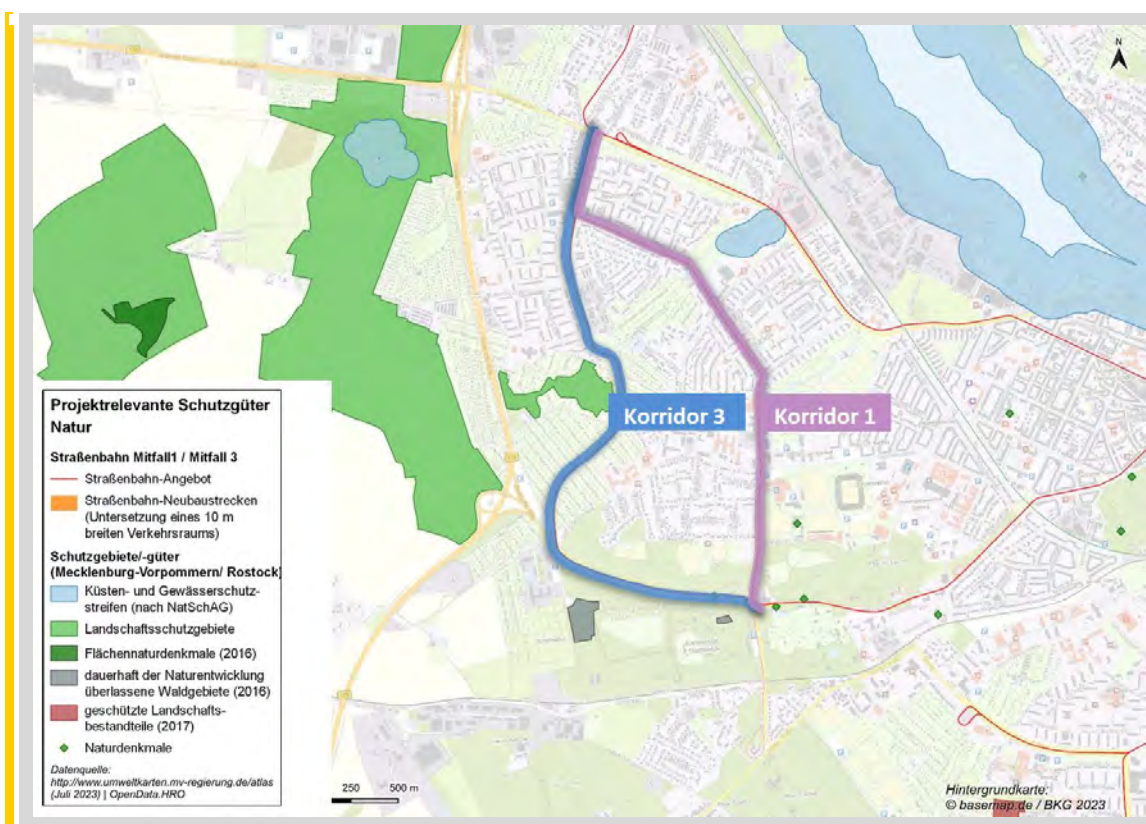


Abbildung 7.1: Betroffenheitsprüfung Schutzgut Natur

Hinsichtlich des Artenschutzes sind beginnend mit der nächsten Planungsphase artenschutzrechtliche Prüfungen für die in Frage kommenden Linienführungen (Varianten innerhalb eines Korridors) durchzuführen.

Die Notwendigkeit einer artenschutzrechtlichen Prüfung bei Planungsvorhaben ergibt sich aus dem § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit Abs. 5 und 6 sowie § 45 Abs. 7 BNatSchG.

Des Weiteren erfolgte mit Hilfe von GIS-Daten<sup>16</sup> der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine Betroffenheitsanalyse des Schutzgutes Mensch. Einen Einblick bietet die folgende Abbildung. Erkennlich sind die Betroffenheiten durch erforderliche Eingriffe in die Kleingartenanlagen sowie die Feldsportanlage (Fußballplatz) im Bereich Reutershäger Weg im Korridor 3.

<sup>16</sup> Quelle | OpenData.HRO

# Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

## Betroffenheiten

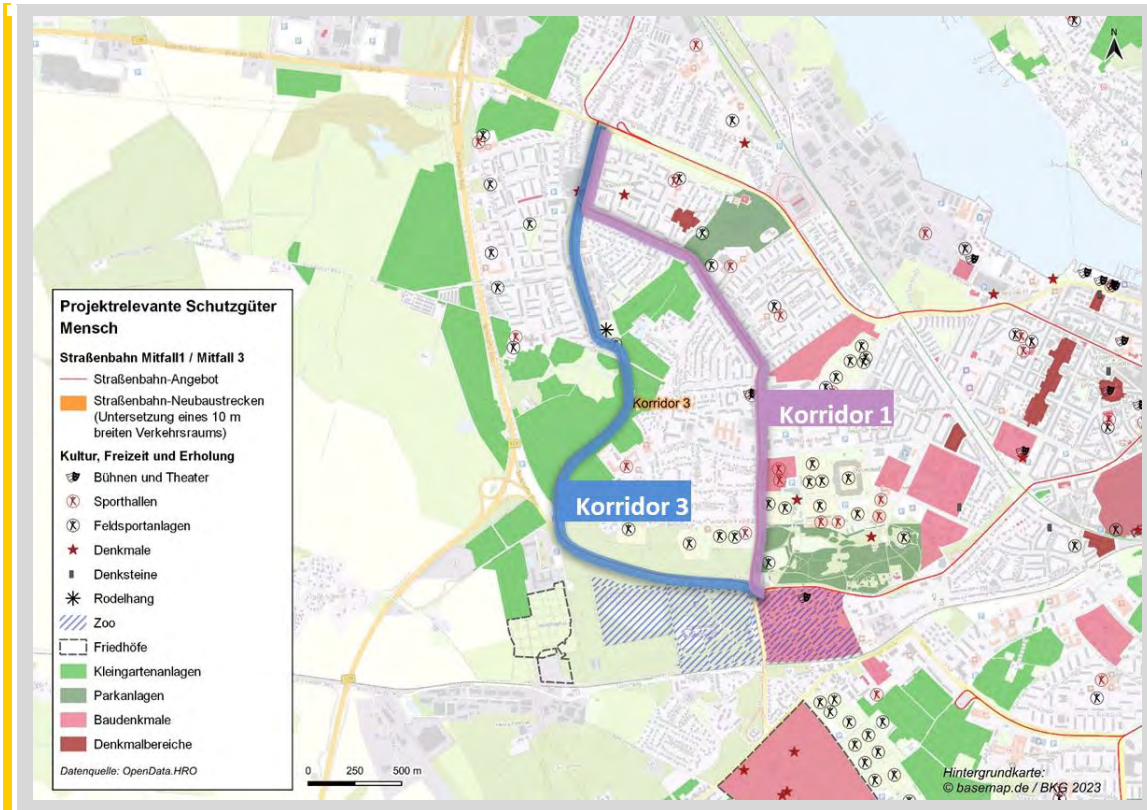


Abbildung 7.2: Betroffenheitsprüfung Schutzgut Mensch

## 8 Ohnefall

Der Ohnefall (oder auch Prognose-Nullfall) referenziert auf den Prognosehorizont 2030. Er umfasst alle raum- und infrastrukturellen Entwicklungen bis zu diesem Zeitpunkt, die durch Beschlusslagen oder strategische Rahmendokumente untersetzt sind.

Zentraler Bestandteil des Ohnefalls ist das Prognoseszenario Zielszenario 2030+, des Mobilitätsplans Zukunft der Hansestadt Rostock, welches primär durch eine aktualisierte Bevölkerungsprognose charakterisiert ist. Zur Information über alle beinhaltenden Maßnahmen dieses Szenarios wird an dieser Stelle auf den Mobilitätsplan Zukunft<sup>17</sup> verwiesen. Das ÖPNV-Angebot basiert auf den Vorgaben der Nahverkehrsplanung auf und stellt den für 2030 ohne eine Straßenbahnneubaustrecke in Reutershagen gemäß jetzigem Erkenntnisstand realistischen Vergleichszustand dar.

Prognosehorizont	2030
Strukturdaten des Jahres	2030
Fahrplanstand	2030

Tabelle 8.1: Rahmenbedingungen des Prognosenullfalls

Die Strukturdatenentwicklung ist eine wesentliche Rahmenbedingung für die Entwicklung der Verkehrsströme bzw. für die Ableitung von Potenzialen als Eingangsgröße der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen. Zur Übersicht werden nachfolgend bedeutende Strukturgrößen der Hansestadt Rostock für den Prognosenullfall 2030 und die Entwicklung im Vergleich zum Analysefall 2020 aufgelistet.

Strukturgröße	Analyse 2020	Prognose 2030	Entwicklung 2030 - 2020
Einwohner	213.500	221.300	+ 7.800
Arbeitsplätze	110.000	120.000	+ 10.000
Verkaufsfläche (in m <sup>2</sup> )	125.200	130.400	+ 5.200

Tabelle 8.2: Strukturdatenentwicklung 2020 bis 2030 für die Hansestadt Rostock

<sup>17</sup> Quelle | Hansestadt Rostock: Mobilitätsplan Zukunft, Stand 2017

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Ohnefall

### 8.1 Infrastrukturkosten

Investitionskosten im Ohnefall sind eine zentrale Eingangsgröße der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, die allerdings nur angesetzt werden können, wenn diese in den Mitfallbetrachtungen obsolet sind und damit als vermiedene Investitionskosten auf der Nutzenseite integriert werden können.

Beispiele für derartige Investitionen sind:

- ▶ Einrichtung oder barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen, die im Mitfall nicht mehr durch den Bus bedient werden.
- ▶ Sanierungskosten für Straßen, die im Mitfall im Zuge der Einordnung der Straßenbahn grundhaft ausgebaut werden und dies damit die Sanierung ersetzt.
- ▶ Sanierungskosten für die Verkehrsanlagen der Straßenbahn, die im Mitfall nicht mehr in Betrieb sind.

Im Kontext der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Straßenneubaustrecke Reutershagen ist nur die letzte Rubrik von Relevanz.

Der Streckenabschnitt Zoo (Beginn der Neubaustrecke) – derzeitiger Endpunkt Neuer Friedhof soll nicht mehr mit der Straßenbahn bedient werden. Da die verkehrlichen Rahmenbedingungen (ca. 1.000 Fahrgäste pro durchschnittlichen Werktag, betroffen ist lediglich eine Straßenbahnhaltestelle, paralleler Busbetrieb) und der Zustand der Infrastruktur (Erfordernis eines Ersatzneubaus für die Brücke über die Eisenbahnstrecke Rostock – Wismar) gegen einen Fortbestand des ca. 850 m langen Abschnitts der Straßenbahnstrecke sprechen, wird von einer Einstellung des Straßenbahnbetriebs und dem Rückbau der Verkehrsanlage ausgegangen. Die Fläche soll weiterhin als Verkehrsfläche vorgehalten werden, um ggf. perspektivische Bedarfe einer Straßenbahnstrecke zu ermöglichen.

Investitionskosten, die für die Sanierung der Strecke im Ohnefall anfallen, sind somit im Sinne der Mitfälle (die Ausführungen gelten für beide Korridore gleichermaßen) vermiedene Kosten. Seitens der Hansestadt Rostock und der RSAG wurden folgende Kosten zugearbeitet<sup>18</sup>:

▶ Neuaufbau der Gleisanlage inkl. Busspur:	3,2 Mio. €
▶ Neubau der Brücke inkl. Rückbau:	1,1 Mio. €
▶ Zuschläge für Kleinleistungen, VwdB, BE:	1,3 Mio. €
▶ Gesamtsumme mit Kostenstand 2019/2020	5,6 Mio. €

<sup>18</sup> Quelle: E-Mails Tiefbauamt der Hansestadt Rostock vom 07. Dezember 2021 und vom 13. Januar 2022; E-Mail der RSAG vom 07. Juni 2022

Referenziert auf den Kostenstand 2016 ergibt sich somit ein Investitionserfordernis von 5,1 Mio. €, welches inklusive der gemäß Verfahren mit 10 % anzusetzenden Planungskosten mit 5,61 Mio. € zu veranschlagen ist.

Der zeitliche Anfall der Investitionskosten im Ohnefall wird mit 2025 festgesetzt, Eingang finden auch diese Kosten in die Berechnungen referenziert auf das Jahr 2016.

## 8.2 Verkehrsnachfrage

Die Berechnung der Verkehrsnachfrage des Ohnefalls erfolgte mittels des Verkehrsmodells der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Die Nachfragestruktur des Kernuntersuchungsgebietes wird gekennzeichnet von den in Nordost-Südwest-Relation verlaufenden starken Achsen:

- ▶ S-Bahn
- ▶ Straßenbahnlinien 1, 2 und 5 sowie abgestuft dazu
- ▶ Buslinien 25 (neu 20) und 39.

Im südöstlichen Teil des Kernuntersuchungsgebietes ist die Nachfrage des ÖPNV im Ohnefall sowohl auf den Bus als auch auf den Straßenbahnlinien überschaubar.



## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Ohnefall

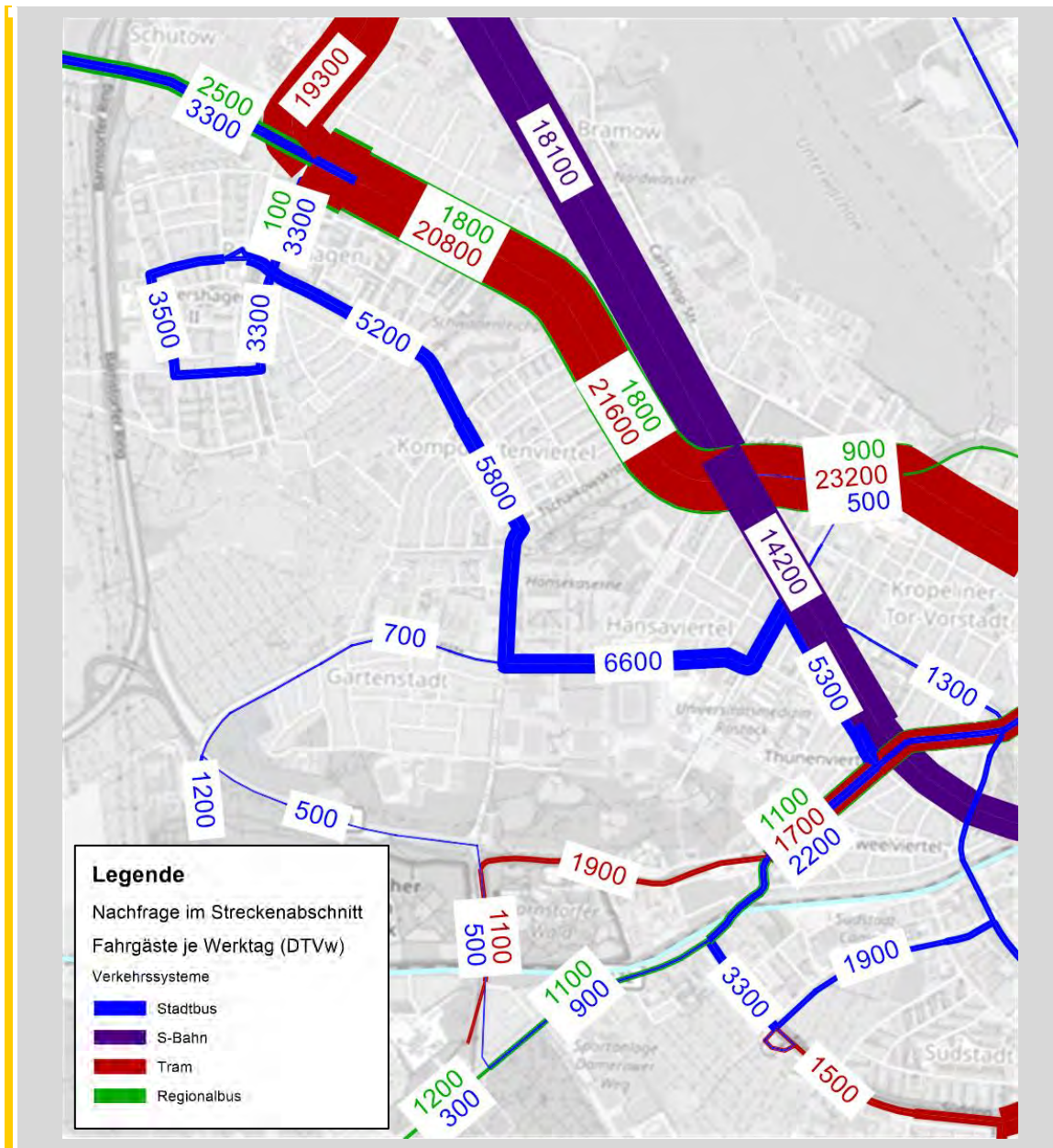


Abbildung 8.1: Durchschnitt tägliche Verkehrsnachfrage im Ohnefall

## Verkehrsnachfrageberechnungen Mitfälle

## 9 Verkehrsnachfrageberechnungen Mitfälle

### 9.1 Streckenfeine Darstellungen

Die Verkehrsnachfrageberechnungen für den Mitfall erfolgten wiederum mit dem Verkehrsmodell Rostocks und damit unter Einbezug der gesamten Hanse- und Universitätsstadt Rostock und der umgebenden Region (vgl. Abbildung 2.2).

Die beschriebenen Anpassungen im Angebot des ÖPNV wurden umgesetzt, alle anderen Einstellungen und Rahmenbedingungen verblieben gegenüber dem Ohnefall identisch.

Die Ausführungen dieses Kapitels befassen sich mit den Ergebnissen der Verkehrsnachfrageberechnungen für das Kernuntersuchungsgebiet.

Die Nachfragewirkung des P+R im Bereich des Groß Schwaßer Weges sind in den Darstellungen der Kapitel 9.1 und 9.2 nicht berücksichtigt. Die diesbezügliche Wirkungsbestimmung erfolgt aufsetzend gemäß den Vorgaben der Standardisierten Bewertung 2016+. Die entsprechenden Ausführungen sind dem Kapitel 9.3 zu entnehmen.

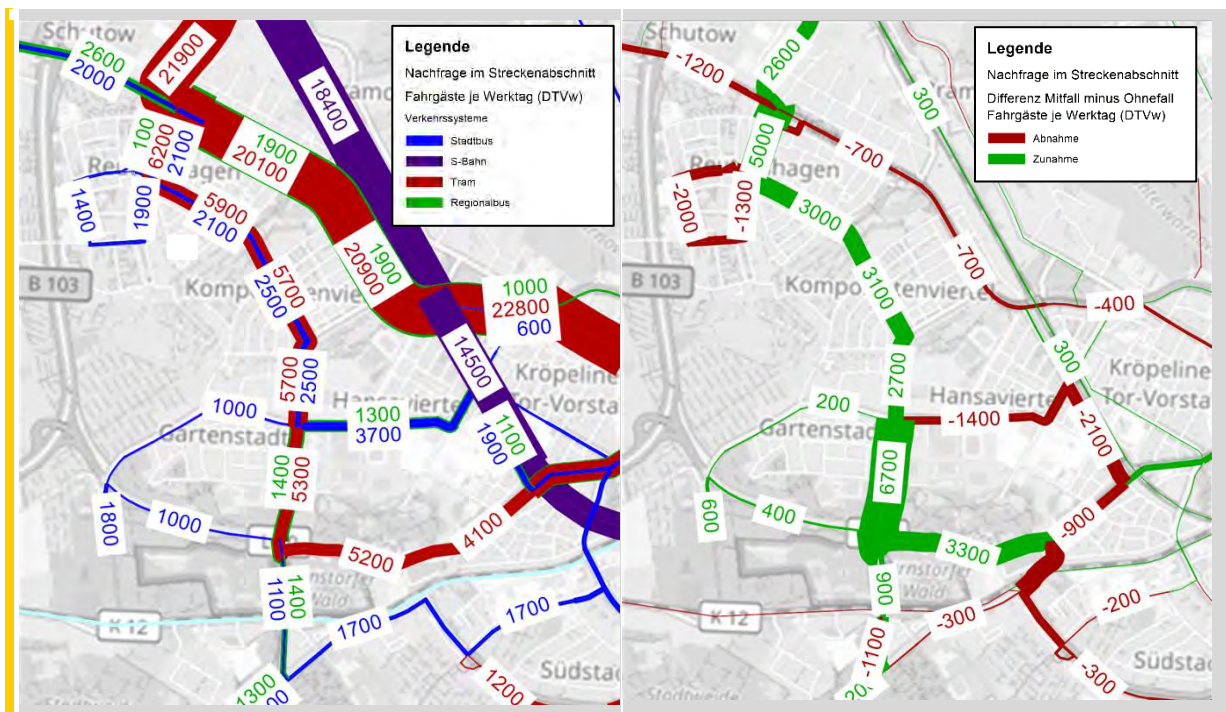


Abbildung 9.1: Durchschnitt tägliche Verkehrsnachfrage im Mitfall 1 (absolut und im Vergleich zum Ohnefall)

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Verkehrsnachfrageberechnungen Mitfälle

Die Nachfrageberechnungen wurden für den Mitfall 1 (Korridor 1) und den Mitfall 3 (Korridor 3) mit identischen Parametern durchgeführt. Da auch sämtlich anderen Rahmenbedingungen identisch sind (Raumstruktur, soziodemografischen Daten etc.), sind die Unterschiede in den Verkehrsnachfrageberechnungen zwischen den Korridoren 1 und 3 (vgl. Abbildung 9.1 und Abbildung 9.2) ausschließlich in der Wirkung des veränderten ÖPNV-Angebotes und damit in den Folgewirkungen der neuen Straßenbahnstrecke begründet.

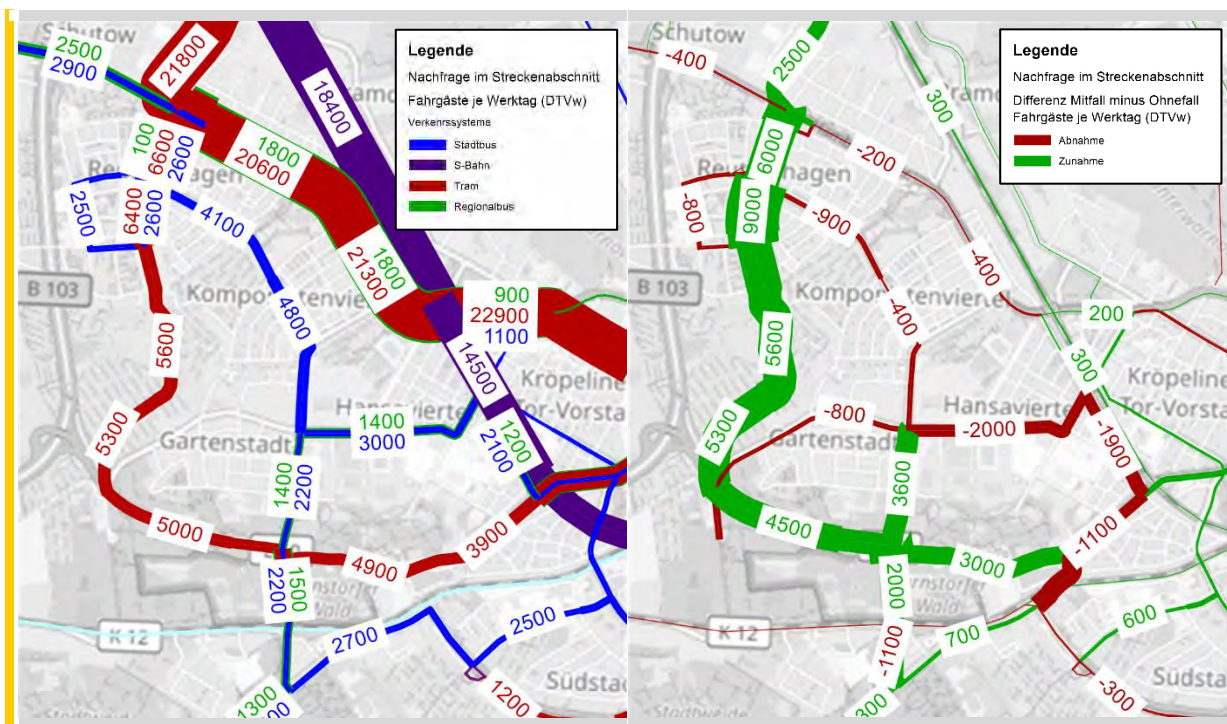


Abbildung 9.2: Durchschnitt tägliche Verkehrsnachfrage im Mitfall 3 (absolut und im Vergleich zum Ohnefall)

Im Vergleich der Nachfragebilder wird folgendes deutlich:

- ▶ Die absolute durchschnittlich tägliche Nachfrage auf der Straßenbahnneubaustrecke beläuft sich auf eine Größenordnung von 5.300 bis 6.200 Fahrgästen im Querschnitt des Korridors 1 sowie 5.000 bis 6.600 Fahrgästen im Querschnitt des Korridors 3.
- ▶ Die Busnachfrage auf der zentralen Achse Ulrich-von Hutten Straße bis hin in Richtung Rennbahnallee ist im Korridor 3 fast doppelt so hoch wie im Korridor 1, die Verlagerungswirkungen vom Bus auf die Straßenbahn sind in diesem Korridor (aufgrund des fehlenden Parallelverkehrs) somit wesentlich geringer.
- ▶ Die Nachfrage auf dem bestehenden Straßenbahnzug entlang der Hamburger Straße ist im Korridor 3 größer als im Korridor 1, wirtschaftlich nicht relevante

## Verkehrsnachfrageberechnungen Mitfälle

Verlagerungen zwischen den Straßenbahnachsen finden somit in diesem Korridor im wesentlich geringeren Maße statt.

Auf der Ebene der Streckenbetrachtungen lassen sich überschlägige Mengenbetrachtungen zur Verdeutlichung der Nachfragewirkung durchführen, die nachfolgend skizziert sind:

- ▶ Die Summe der Nachfrage auf den Nord-Süd-Achsen des Kernuntersuchungsgebietes beträgt exklusive der S-Bahn im Korridor 1 ca. 31.000 Fahrgäste, im Korridor 3 ca. 33.200 Fahrgäste.
- ▶ Die Summe der Nachfrage auf den Ost-West-Achsen des Kernuntersuchungsgebietes beträgt im Korridor 1 ca. 11.900 Fahrgäste, im Korridor 3 ca. 12.000 Fahrgäste.
- ▶ Im Bereich Reutershagen (Querschnitt nördliche Goerdelerstraße) stehen 8.400 Fahrgästen im Korridor 1 9.300 Fahrgäste im Korridor 3 gegenüber.

## 9.2 Netzbezogene Nachfrageauswertungen

Anhand der Auswertung zu den netzweiten Personenfahrten pro Werktag wird deutlich, dass die Nachfragewirksamkeit des Korridors 3 für den ÖPNV deutlich größer ist. Ca. 5.000 Personenfahrten im Korridor 3 stehen ca. 3.600 zusätzliche Personenfahrten (jeweils pro durchschnittlichen Werktag) im Korridor 1 gegenüber. Auch die Entwicklungen für die RSAG weisen diese Tendenz auf, das Delta zur Gesamtnachfrage im ÖPNV sind jeweils die zusätzliche Nachfrage im Regionalbusverkehr und auf der S-Bahn.

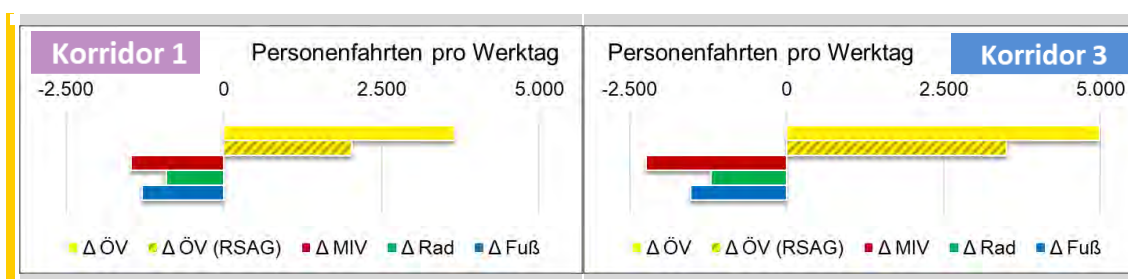


Abbildung 9.3: Entwicklungen der Personenfahrten pro Werktag

Erkennbar werden die Verkehrslagerungen von allen anderen Verkehrsarten. Hervorzuheben ist die angestrebte Verlagerungswirkung vom MIV, diese unterscheidet sich deutlich zwischen den Korridoren 1 und 3 (ca. 1.450 weniger tägliche Personenfahrten im MIV im Korridor 1 vs. ca. 2.250 weniger tägliche Personenfahrten im MIV im Korridor 3).

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Verkehrsnachfrageberechnungen Mitfälle

Mit Blick auf die Verlagerungswirkungen zwischen den einzelnen ÖPNV-Systemen erklären sich diese Unterschiede (vgl. Abbildung 9.4).

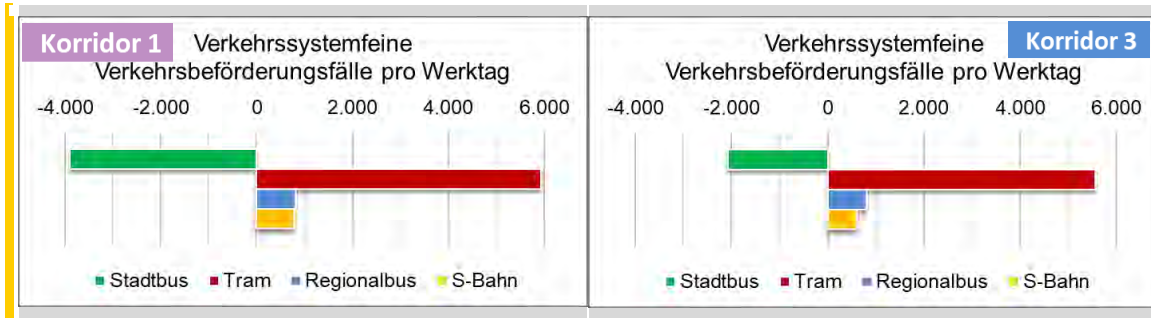


Abbildung 9.4: Entwicklungen der Personenfahrten pro Werktag

Die Nachfragewirkung ist im System Straßenbahn im Korridor 1 geringfügig günstiger als im Korridor 3, was gut mit der festgestellten Erschließungswirkung korrespondiert (vgl. Kapitel 6.3.2). Deutliche Unterschiede gibt es hingegen bei der Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Stadtbusverkehr. Wesentlich mehr interne Verlagerungen vom Bus zur Straßenbahn führen im Korridor 1 zu einem geringeren Nachfragesaldo für den ÖPNV.

### 9.3 P+R im Bereich Groß Schwaßer Weg

Zentraler Bestandteil des P+R Konzeptes der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist der P+R im Bereich des Großer Weges. Er verfügt derzeit über eine Kapazität von 720 Plätzen, seine Auslastung beträgt niedrige 8 %.<sup>19</sup>

Seine Standorteigenschaften werden wie folgt beschrieben:

- ▶ Vorteil: kurze Zufahrt von der B 103 aus den Richtungen Warnemünde und von der BAB 20 AS Rostock-West,
- ▶ Vorteil: Auffangparkplatz für Stadion- und Zoobesucher Bus
- ▶ Nachteil: Bus nur alle 20 Min. mit Umsteigen in Richtung Stadtzentrum in die Straßenbahn am Holbeinplatz oder am Zoo,
- ▶ Nachteil: damit unattraktive Reisezeit im ÖPNV

Da der P+R Groß Schwaßer Weg die einzig sinnvolle Möglichkeit eines P+R Parkplatzes für Pendler aus/in Richtung Westen ist, fußt das P+R-Konzept der Hanse-

<sup>19</sup> Quelle: siehe [https://rathaus.rostock.de/media/rostock\\_01.a.4984.de/datei/mopz\\_P%20R-Konzept%20Rostock\\_Teil%201-Analyse\\_2021\\_03\\_24.pdf](https://rathaus.rostock.de/media/rostock_01.a.4984.de/datei/mopz_P%20R-Konzept%20Rostock_Teil%201-Analyse_2021_03_24.pdf)

## Verkehrsnachfrageberechnungen Mitfälle

und Universitätsstadt auf einer Verbesserung der Lagegunst dieses Parkplatzes, was durch die Anbindung an das Straßenbahnnetz erreicht werden soll.

*(Zitat aus dem P+R-Konzept: „... Die Zielstellung muss sein, Pendler bereits in der Nähe ihres Startpunktes auf öffentliche Beförderungsangebote zu orientieren. Da aus Gründen der territorialen Lage von individuellen Wohnorten und den Arbeitsorten für einige der Wegebeziehungen in der Fläche keine nachfragegerechten Beförderungsangebote bereitgestellt werden können, wird auch weiterhin ein erheblicher Teil der Pendler mit dem Kfz das Stadtgebiet von Rostock erreichen.*

*Um das P+R-System in Rostock darauf einstellen zu können, sind die Zufahrtsrichtungen und die zu erwartende Größe der Zufahrtsströme von Interesse. ... Zwei Achsen sind aber nur über die Straße angebunden. Aus*

- ▶ *Richtung Südwesten (Satow) über die BAB 20 und*
- ▶ *aus dem Nordwesten über Landstraßen (Nienhagen, Elmenhorst u. a.).*

*Und genau aus diesen Zufahrtsrichtungen stehen gegenwärtig keine attraktiven P+R-Möglichkeiten am Stadtrand von Rostock zur Verfügung. Deshalb ist bei dem geplanten Netzausbau des spurgeführten ÖPNV in Rostock unbedingt zu berücksichtigen, dass im Westen und Südwesten der Stadt parallel zum Trassenneubau ausreichend große P+R-Angebote vorgesehen werden, die auch Erweiterungsoptionen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung umfassen.“)*

In der nachfolgenden Abbildung wird der Minimalansatz der P+R Nutzung verdeutlicht. Die heutige Auslastung (8 % von 720 Stellplätzen) wird für den Korridor 1 fortgeschrieben, da sich bezüglich des ÖPNV-Angebotes keine Veränderungen ergeben.

Derselbe Parametersatz ergibt in den Berechnungen bei Umsetzung des Korridors 3 eine Ausnutzung von 280 Pkw und damit eine Verlagerung von ca. 560 Teilwegen in Richtung Innenstadt.

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Verkehrsnachfrageberechnungen Mitfälle

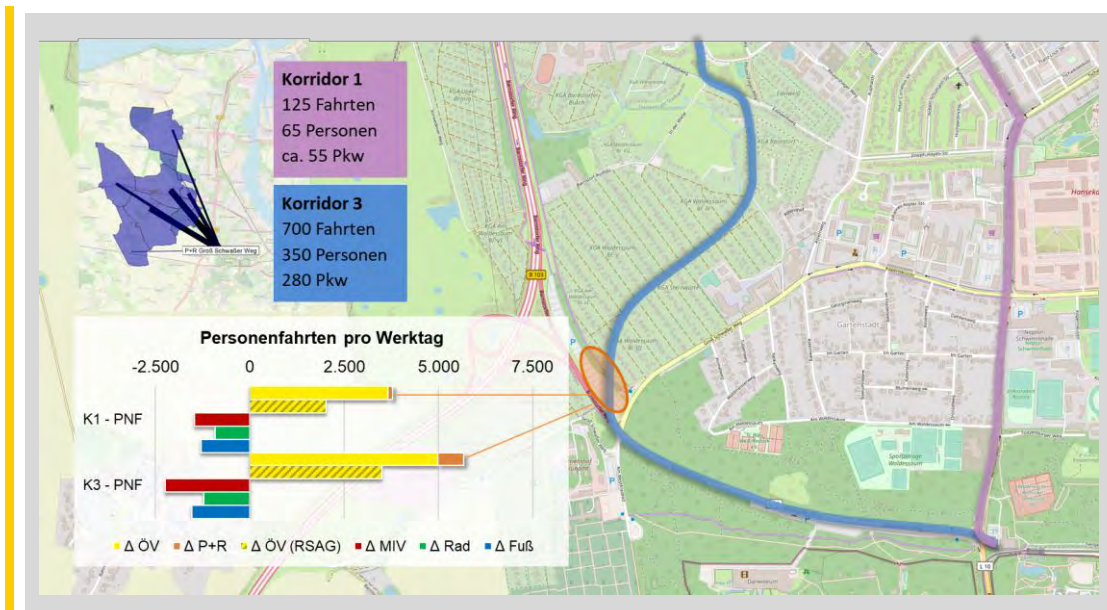


Abbildung 9.5: P+R-Wirkung: Minimalwirkung

Der Minimalansatz unterstellt keine Verknappung der Parkmöglichkeiten in der Innenstadt bzw. konstante Preise in der Parkraumnutzung.

Dies ist ein unrealistischer Ansatz, beispielsweise wird beim neuen Landesbehördenzentrum in der Blücherstraße kein Stellplatznachweis ohne P+R-Verkehre gelingen können.

Daher wurde ein Realansatz betrachtet, der sich an der gegenwärtigen Kapazität des P+R-Ansatzes bzw. an der in Fachkreisen anerkannten sinnvollen Auslastungsquelle von 80 % (vgl. Quelle [15]) orientiert, da jeder potenzielle Nutzer mit Sicherheit einen Platz findet. Der sich ergebende Wert von ca. 580 Pkw korrespondiert sehr gut mit dem Ergebnis von Verkehrsnachfrageberechnungen zum P+R mittels des Verfahrens der Standardisierten Bewertung.

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Verkehrsnachfrageberechnungen Mitfälle

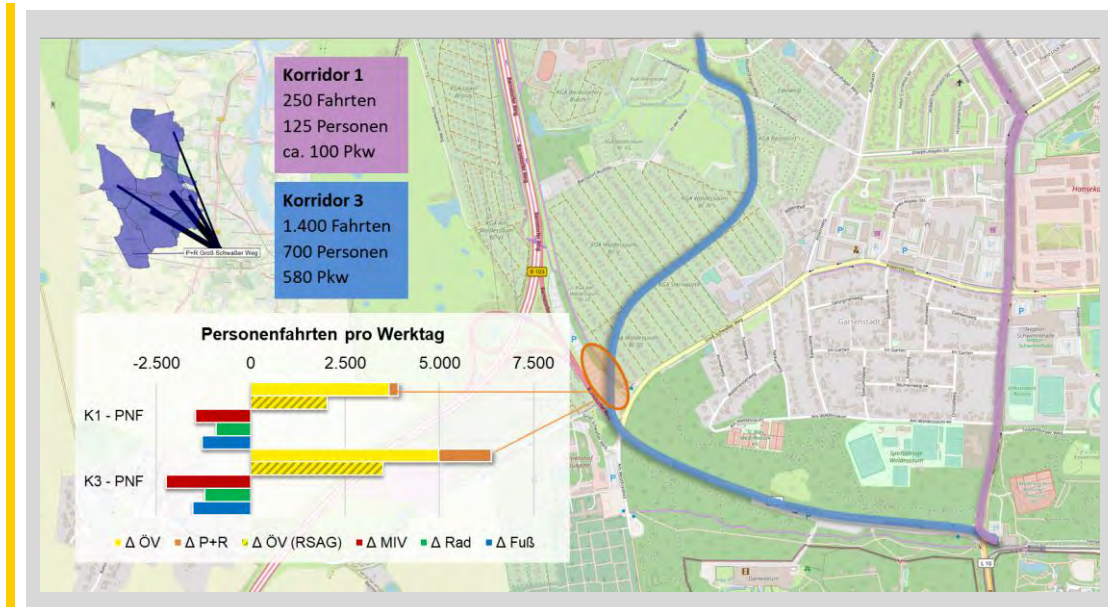


Abbildung 9.6: P+R-Wirkung: Realwirkung

Die dargelegte Herleitung begründet, dass die für en P+R ermittelte Realwirkung in den volkswirtschaftlichen Berechnungen und betriebswirtschaftlichen Abschätzungen integriert ist.

## 9.4 Zwischenfazit zur Verkehrsnachfragewirkung

Mit dem Korridor 3 kann mehr Nachfrage für den ÖPNV gewonnen werden. Sowohl die Wirkung des P&R als auch die sonstige Verkehrsnachfrage tragen dazu bei.

Bezüglich der Nachfragewirkung ist zu konstatieren,

- ▶ dass im Korridor 1 zu den 3.600 zusätzlichen Personenfahrten im ÖPNV noch 250 weitere bedingt durch den P+R Groß Schwaßer Weg hinzukommen und
- ▶ dass im Korridor 3 diese Zahl von 5.000 um 1.400 auf 6.400 zusätzliche Personenfahrten an einem durchschnittlichen Werktag steigt.

Die Nachfragewirksamkeit des Korridors 3 übersteigt bezogen auf die Personenfahrten des ÖPNV an einem durchschnittlichen Werktag die Nachfragewirksamkeit des Korridors 1 um 66 %.



## 10 Nutzen-Kosten-Untersuchung

### 10.1 Rahmenbedingungen

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung 2016+ durchgeführt.<sup>20</sup>

Folgende Rostock- bzw. projektspezifischen Eingangsgrößen bildeten die Grundlage der Berechnungen:

- ▶ Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugpreise (gerundete Preise auf Basis RSAG-Angaben, Reserve jeweils 10 %):
  - ▶▶ Tram 6N2, Preis 3,5 Mio. Euro
  - ▶▶ Standardbus Diesel, Preis 300 Tsd. Euro
  - ▶▶ Gelenkbus Diesel, Preis 400 Tsd. Euro
- ▶ Es erfolgt eine linienreine Betrachtung der Umläufe mit Berechnung der Umlaufzeiten aus Fahrzeiten des Verkehrsmodells sowie 1/6-Regel.
- ▶ Die Anzahl der Umläufe der Verkehrstage (MF, Sa, So) wurde aus Informationen der RSAG und auf der Grundlage des im Verkehrsmodell modellierten Angebots ermittelt.
- ▶ Annahmen für Zeitpunkte / -räume
  - ▶▶ Kostenstand Investitionskosten: 2019
  - ▶▶ Baubeginn: 2027
  - ▶▶ Inbetriebnahme: 2029
  - ▶▶ Zeitlicher Anfall der Ohnefallkosten: 2027<sup>21</sup>

### 10.2 Teilindikatoren

Folgende Elemente (zusammengefasst zu Teilindikatoren) fließen in die Summation der Einzelnutzen ein:

- ▶ Fahrgastnutzen ÖPNV

<sup>20</sup> Quelle | Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Standardisierte Bewertung von Verkehrsweegeinvestitionen in den schienegebundenen öffentlichen Personennahverkehr; Version 2016+

<sup>21</sup> vereinfacht mit dem Baubeginn im Mitfall gleichgesetzt, der Ansatz zeitlicher Anfall 2025 führt zu vernachlässigbaren Auswirkungen auf die NKU

## Nutzen-Kosten-Untersuchung

- ▶▶ Widerstandsdifferenz der maßgebenden ÖPNV-Fahrten (alle Fahrten des Ohnefalls sowie die Hälfte der zusätzlichen Fahrten im Mitfall), differenziert nach Erwachsenen und Schülern
- ▶▶ Maßgebend sind neben mittlere Umsteigehäufigkeit, Zu- und Abgangszeit, Beförderungszeit, Zeitbedarfe beim Umsteigen
- ▶▶ Wirksamkeit des Schienenbonus
- ▶ ÖPNV-Fahrgeld
  - ▶▶ Mehr- und Minderverkehre im ÖPNV werden berücksichtigt
  - ▶▶ Die Änderung der Beförderungsleistung wird mit einem kilometerabhängigen Fahrgeld bewertet.
- ▶ Umweltfolgen MIV
  - ▶▶ bezogen auf die die Änderung der MIV-Fahrleistung
  - ▶▶ als Umweltfolgen werden CO<sub>2</sub>-Emissionen, Treibhausgasemissionen bei der Fahrzeugherstellung, Emissionen von Luftschadstoffen und Primärenergieverbräuche berücksichtigt
- ▶ ÖPNV-Betriebskosten
  - ▶▶ Unterhaltungskosten für die Fahrzeuge (inklusive Abstellungs- und Werkstattkosten)
  - ▶▶ Energiekosten
  - ▶▶ Personalkosten
- ▶ Kapitaldienst & Unterhaltungskosten im Ohnefall
  - ▶▶ notwendige (Re-)Investitionen und jährliche Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur
- ▶ Unterhaltungskosten Mitfall
  - ▶▶ jährliche Unterhaltungskosten im Mitfall
  - ▶▶ im Regelfall negativ, da die neue Infrastruktur zusätzliche Infrastruktur darstellt, die es zu unterhalten gilt
- ▶ Unfallfolgekosten
  - ▶▶ bezogen auf Betriebsleistung und Unfallkostenrate
- ▶ Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen
  - ▶▶ Fahrzeugbetrieb beim MIV und ÖPNV (beim MIV bezogen auf die Fahrleistung, beim ÖPNV bezogen auf den Strom- bzw. Dieserverbrauch)
  - ▶▶ aus der Herstellung der Fahrzeuge beim MIV und ÖPNV
  - ▶▶ für die Herstellung der Infrastruktur (Lebenszykluskosten)
- ▶ Geräuschbelastung

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Nutzen-Kosten-Untersuchung

- ▶▶ Es wird unterstellt, dass im Mitfall alle erforderlichen Maßnahmen durchgeführt und in den Investitionen inbegriffen sind, die zur Einhaltung von zulässigen Grenzwerten erforderlich sind.
- ▶▶ Theoretisch könnten ggf. erforderliche Investitionen im Ohnefall ermittelt werden. Erfahrungen zeigen, dass diese im Gesamtkontext zu vernachlässigen sind.
- ▶ Gesellschaftlich auferlegte Investitionen
  - ▶▶ Barrierefreiheit und Brandschutz sind gesellschaftlich auferlegte Pflichten
  - ▶▶ Den damit verbundenen Kosten können Nutzen in gleicher Höhe gegenübergestellt werden.
  - ▶▶ Bedarf der Abstimmung mit dem Fördermittelgeber
- ▶ Nutzen anderer Netznutzer
  - ▶▶ Nicht relevant im städtischen ÖPNV
- ▶ Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme / Flächenverbrauch
  - ▶▶ Fakultativer Baustein
  - ▶▶ Vorhabenbedingte Verkehrsverlagerungen schaffen Kapazitätsreserven im Straßenverkehrsraum für Nachverdichtungen, Staureduzierung und Umwidmungen
- ▶ Primärenergieverbrauch
  - ▶▶ Fakultativer Baustein
- ▶ Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte
  - ▶▶ Fakultativer Baustein
  - ▶▶ Nicht relevant im städtischen ÖPNV
- ▶ Resilienz von Schienennetzen
  - ▶▶ Fakultativer Baustein
  - ▶▶ Berücksichtigt die Reduzierung der Störanfälligkeit von Netzen
  - ▶▶ Bedarf der Abstimmung mit dem Fördermittelgeber

## 10.3 Dimensionierungsprüfungen

Wesentliche Prämisse der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen ist die Passfähigkeit des Angebotes zur erwarteten Verkehrsnachfrage. Gemäß Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung darf die Auslastung in städtischen Netzen auch in der Spitzenstunde 65 % der Gesamtkapazität im Regelfall nicht überschreiten. Dies ist an maßgebenden Abschnitten im Netz zu überprüfen und wurde auch in diesem Projekt so umgesetzt.

In den nachfolgenden Tabellen sind Auszüge der Dimensionierungsprüfung dargestellt, welche für den Ohnefall sowie beide Mitfallbetrachtungen durchgeführt wurden.

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Nutzen-Kosten-Untersuchung

		Linie 1	Linie 2/6	Linie 3	Linie 4
stärkster Querschnitt der Linie	(DTV in Fahrgäste pro WT)	10.600	5.900	4.800	2.800
Anteil an der Spitzenstunde pro Richtung	Annahme 12%	636	354	288	168
durchschnittliche Kapazität eines Fahrzeuges	neue Fahrzeuge (6N2)	Sitz: 71 Ges: 210	Sitz: 71 Ges: 210	Sitz: 71 Ges: 210	Sitz: 71 Ges: 210
verfügbare Kapazität in der Spitzenstunde	Kapazität je Stunde und Richtung ( * Anz. Fzg.)	1.260	630	630	630
Auslastung in der Spitzenstunde	Richtwert für die zulässige Auslastung (Gesamtplätze = 65 %) <sup>22</sup>	51 %	56 %	46 %	27 %

Tabelle 10.1: Beispiel Dimensionierungsprüfung Verkehrssystem Straßenbahn im Mitfall 3

		Linie 20	Linie 28	Linie 102
stärkster Querschnitt der Linie	(DTV in Fahrgäste pro WT)	3.000	2.200	1.500
Anteil an der Spitzenstunde pro Richtung	Annahme 12%	180	132	90
durchschnittliche Kapazität eines Fahrzeuges	Gelenkbus (Linie 20) oder Standardbus (Linien 28 und 102)	Sitz: 46 Ges: 110	Sitz: 31 Ges: 65	Sitz: 31 Ges: 65
verfügbare Kapazität in der Spitzenstunde	Kapazität je Stunde und Richtung ( * Anz. Fzg.)	330	195	195
Auslastung in der Spitzenstunde	max. zulässig laut NVP in der HVZ (Gesamtplätze = 65%) <sup>21</sup>	55 %	68 %	46 %

Tabelle 10.2: Beispiel Dimensionierungsprüfung Verkehrssystem Bus im Mitfall 3

<sup>22</sup> Gemäß Standardisierter Bewertung 2016+ ist der Richtwert der zulässigen Auslastung 65 % der Gesamtkapazität, wenn die mittlere Reisezeit kleiner als 30 Minuten ist. Geringfügige Überschreitungen in kurzen Abschnitten sind möglich.

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Nutzen-Kosten-Untersuchung

Es lässt sich konstatieren, dass auslastungsbedingt in keinem betrachteten Fall eine Notwendigkeit zur Anpassung des Angebotes besteht.

## 10.4 Ergebnis der volkswirtschaftlichen Berechnungen

In der nachfolgenden Abbildung sind die zentralen Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen dokumentiert. Dargestellt ist der Nutzen-Kosten-Index ausgehend vom Ergebnisstand Oktober 2022 hin zum aktuellen Ergebnis.

Zu konstatieren ist, dass für beide Korridore ein NKI  $> 1,0$  ausgewiesen werden kann.

Damit ist eine zwar zentrale Voraussetzung der Förderfähigkeit erfüllt, verwiesen sei an dieser Stelle an die anderen Anforderungen gemäß GVFG (siehe Kapitel 2.2).

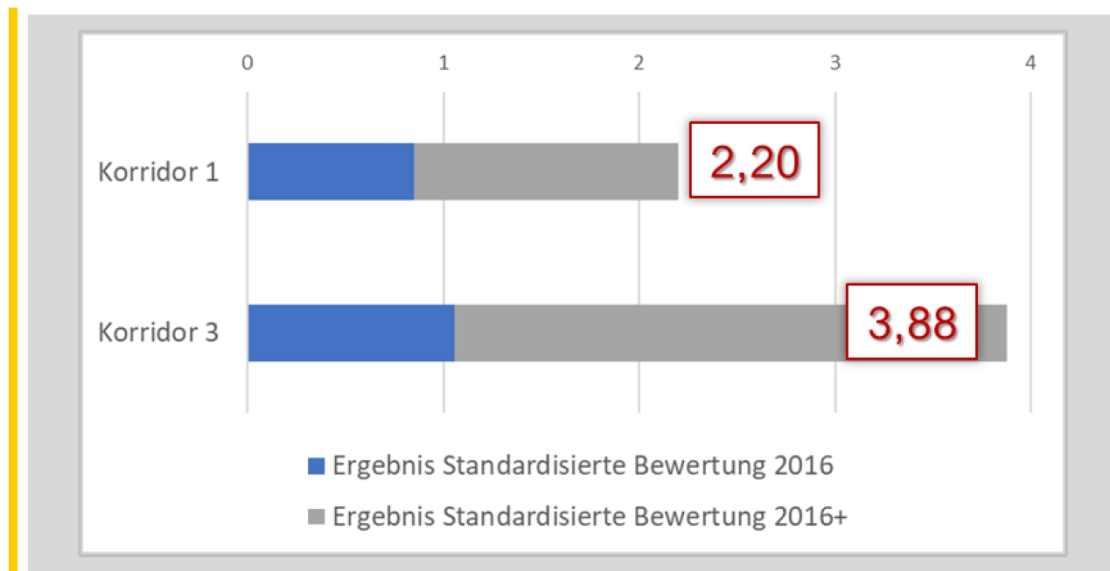


Abbildung 10.1: Nutzen-Kosten-Indizes (im Vergleich zum Sachstand Oktober 2022)

Der Anstieg des NKI ist einerseits durch das veränderte ÖPNV-Angebot und dessen Wirkungen zu begründen, andererseits führt das aktualisierte Verfahren der Standardisierten Bewertung 2016+ in Kombination mit dem veränderten ÖPNV-Angebot zu einer signifikanten Nutzensteigerung.

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

### Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

## Nutzen-Kosten-Untersuchung

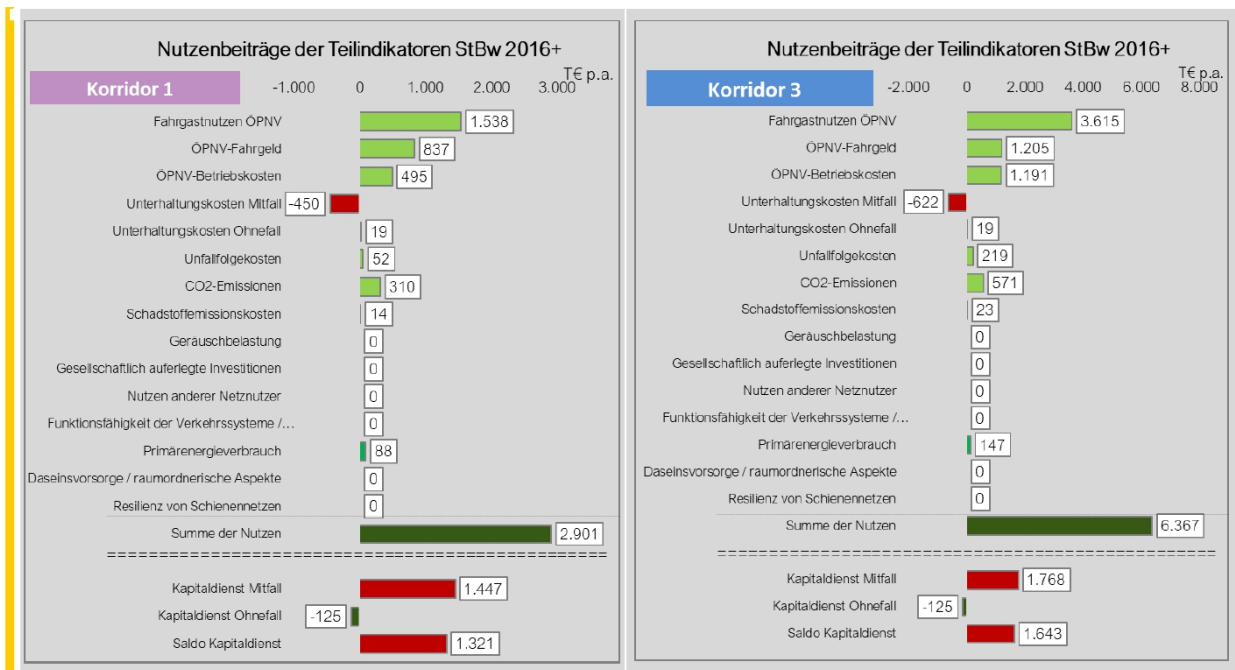


Abbildung 10.2: Nutzenbeiträge der Teilindikatoren (Links Korridor 1, rechts Korridor 3)

Der Beitrag des P&R am Nutzen-Kosten-Indikator beträgt 0,01 (Korridor 1) bzw. 0,04 (Korridor 3).

Zusammenfassend kann ausgeführt werden, dass aus der volkswirtschaftlichen Perspektive pro 1 Euro Investitionen bei einer Straßenbahnführung im Korridor 1 ein gesellschaftlicher Nutzen von 2,20 Euro entsteht, bei einer Führung im Korridor 3 sind es 3,88 Euro und damit ca. 76 % mehr.

Die vollständigen Formblätter der Standardisierten Bewertung für die Korridore sind als Anlage 4 und 5 dem Bericht angefügt.

## 10.5 Ergebnis der betriebswirtschaftlichen Abschätzungen

Die in diesem Kapitel skizzierten betriebswirtschaftlichen Effekte sind das Ergebnis verfahrenskonformer und somit verallgemeinerter Abschätzungen mit deutschlandweit gültigen Kostensätzen. Die Abschätzungen liefern eine belastbare Ergebnistendenz.

In der nachfolgenden Abbildung sind die zentralen Ergebnisse der Abschätzungen dargestellt.

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Nutzen-Kosten-Untersuchung

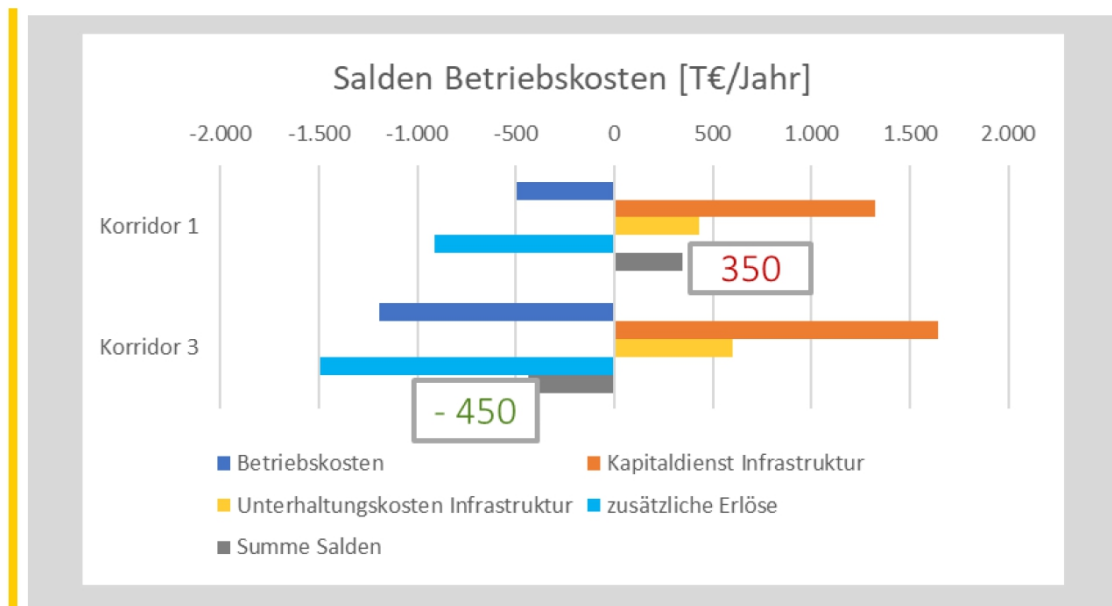


Abbildung 10.3: Nutzen-Kosten-Indizes (im Vergleich zum Sachstand Oktober 2022)

Die Kosten der Betriebsdurchführung (dunkelblaue Balken), bestehend aus

- ▶ Personalkosten
- ▶ Energiekosten
- ▶ Fahrzeugkosten

sind im Korridor 3 jährlich ca. 700 T€ niedriger als im Korridor 1.

Der Korridor 3 weist eine um ca. 50 % bessere Erlöswirksamkeit auf.

Bereinigt um die Unterschiede in den Unterhaltungskosten der Infrastruktur und dem Kapiteldienst (Zins und Tilgung) weist der Korridor 3 ein um ca. 700 T€ bis 800 T€ besseres Betriebsergebnis auf.

Einsparungen gegenüber den Kostenentwicklungen im Ohnefall oder Potenziale für andere ÖPNV-Entwicklungen können nur mit dem Korridor 3 erreicht werden

## 10.6 Förderpotenziale

Im Rahmen des offiziellen Verfahrensdurchlaufs mit den potenziellen Fördermittelgebern Bund und Land Mecklenburg-Vorpommern kann besprochen werden, ob die Maßnahme „Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen“ dergestalt erweitert werden

## Nutzen-Kosten-Untersuchung

kann, dass der Ausbau angrenzender oder in einem verkehrlichen Zusammenhang stehender Infrastruktur in das Förderprogramm einbezogen werden kann.<sup>23</sup>

Das Förderpotenzial bringt zum Ausdruck, welcher Investitionsumfang im Mitfall zusätzlich integriert werden kann, ohne dass der NKI in einem kritischen Bereich abrutscht.

Das Förderpotenzial beträgt

- ▶ Ca. 30 Millionen Euro im Korridor 1 und
- ▶ Ca. 100 Millionen Euro im Korridor 3.

## 10.7 Klimawirkung

Beide Korridore zahlen wesentlich auf die Klimaziele der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ein.

Dies ist wesentlich, da auch in Rostock konstatiert werden muss, dass die Klimaziele gegenwärtig noch nicht erreicht werden. *(Zitat: Im Vergleich zum Basisjahr 1990 sind die auf Einwohner bezogenen Emissionen aus dem Rostocker Energiemix weiter auf ca. 39,9 % in 2020 gesunken. Der Pro-Kopf-Anteil an CO<sub>2</sub>-Emissionen konnte gleichfalls gesenkt werden, erreicht jedoch noch nicht den Zielwert. Das Erreichen der Ziele bleibt eine langfristige Aufgabe.)*<sup>24</sup>

Können im Korridor 1 pro Jahr ca. 460 t CO<sub>2</sub> eingespart werden beträgt das Reduktionspotenzial im Korridor 3 ca. 850 t CO<sub>2</sub>, was einem zusätzlichen Einsparpotenzial von über 80 % gleichkommt.

Damit kann ein Beitrag geleistet werden, dass der CO<sub>2</sub>-Verbrauch pro Kopf von derzeit 3,31 t CO<sub>2</sub> auf unter 2,5 t CO<sub>2</sub> reduziert werden kann und damit das langfristige Klimaziel der Hanse- und Universitätsstadt Rostock erreicht werden kann.

Auch bei sonstigen Luftschadstoffen

- ▶ Stickoxide
- ▶ Schwefeldioxid
- ▶ Partikel
- ▶ Kohlenwasserstoffe

<sup>23</sup> Über die Linien 3 und 6 bzw. deren Linienweg ist beispielsweise der Einbezug des Ausbaus der Infrastruktur zwischen den Haltestellen Zoo und Doberaner Platz denkbar.

<sup>24</sup> Quelle | Umweltqualitätsziele Rostock 8. Umsetzungsbericht; Amt für Umwelt- und Klimaschutz unter Mitwirkung von: Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen Stadtforstamt; Juni 2023



## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Nutzen-Kosten-Untersuchung

► Kohlenmonoxid

ist die Wirkung des Korridors 3 um ca. 65 % besser als die des Korridors 1.

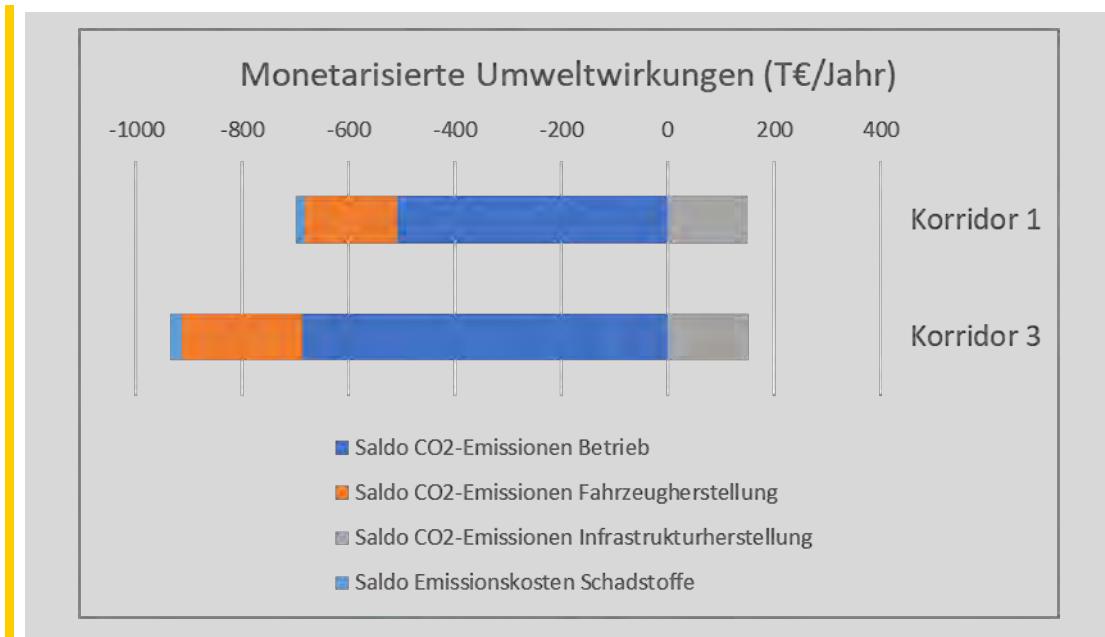


Abbildung 10.4: Klimawirkungen

## 11 Korridorvergleich

Der in diesem Kapitel dargelegte Korridorvergleich stellt die Klammer von

- ▶ Grundlagenuntersuchung und
- ▶ der Spezifizierung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

dar.

Merkmale der Korridore 1 und 3 wurden mit ihren Wirkungen vergleichend gegenübergestellt und bewertet, ob einer der beiden Korridore Vorteile gegenüber dem anderen Korridor entfaltet. Bestandteil des Vergleiches waren sowohl kardinal als auch ordinal fassbare Merkmale.

Zusammenfassend kann ausgeführt werden, dass 35 vorteilhafte Bewertungen für den Korridor 3 gegenüber 14 vorteilhaften Bewertungen für den Korridor 1 zu verzeichnen sind und zu dem abschließenden Fazit geführt haben.

Hinsichtlich der Farbgebung ist folgende Systematik in diesem Kapitel maßgebend.

Ausprägung	Farbgebung
Vorteile gegenüber dem anderen Korridor	
Nachteile gegenüber dem anderen Korridor	
Keine bewertbaren Unterschiede zwischen den Korridoren	

Abbildung 11.1: Systematik Korridorvergleich

Prozentangaben beziehen sich stets auf die maßgebende Grundgesamtheit des Kernuntersuchungsgebietes (Reutershagen, Hansaviertel, Gartenstadt/Stadtweide, Südstadt).

### 11.1 Wirkungen auf die anderen Verkehrsarten

Die in diesem Abschnitt dargestellten Bewertungen fußen auf Erkenntnissen der Grundlagenuntersuchung. Sie begründen sich in der Linienführung innerhalb des jeweiligen Korridors bzw. in dessen Grundcharakteristik des (Verkehrs-)Raums.

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Korridorvergleich

Merkmal   Korridor	Korridor 1	Korridor 3
Behinderungen an Haltestellen	Umfangreich, da Straßenbahn und Kfz sich die Fläche teilen	Keine, da Straßenbahn auf besonderem Bahnkörper
Stellplatzbilanz	Geringe Inanspruchnahme von Stellplätzen	Höhere Inanspruchnahme von Stellplätzen
Restriktionen durch Maßgabe der sehr guten ÖPNV-Qualität	Hoch	Sehr gering

Abbildung 11.2: Wirkungen auf den Kfz-Verkehr im Vergleich

Merkmal   Korridor	Korridor 1	Korridor 3
Länge der Gehwege mit Verbesserungen	Geringe Verbesserungen wahrscheinlich	Stärkere Verbesserungen wahrscheinlich
Länge der Gehwege mit Verschlechterungen	Mehr Verschlechterungen wahrscheinlich	Sehr geringe Verschlechterungen wahrscheinlich
Länge der Infrastruktur für Radfahrende mit Verbesserungen	Wesentliche Verbesserungen wahrscheinlich	Wesentliche Verbesserungen wahrscheinlich
Länge der Infrastruktur für Radfahrende mit Verschlechterungen	Geringe Verschlechterungen erwartbar	Keine Verschlechterungen zu erwarten

Abbildung 11.3: Wirkungen auf Fuß- und Radverkehr im Vergleich

## 11.2 Erschließungswirkung

Die nachfolgend dargestellte Übersicht stellt die Gesamtbewertung der im Kapitel 6.3 beschriebenen Aspekte dar.

Wie dargelegt, weist der Korridor 3 Vorteile hinsichtlich der Gesamterschließungswirkung auf.

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Korridorvergleich

Im Korridor 1 wohnen und arbeiten mehr Menschen im unmittelbaren Einzugsgebiet der Straßenbahn. Hinsichtlich der für Kinder, Studierende und pflegebedürftige Menschen (und deren Angehörige) relevanten Merkmale ist entweder der Korridor 3 vorteilhaft (erschlossene Schulen) oder es sind keine bewertungsrelevanten Unterschiede zu verzeichnen.

Merkmal   Korridor	Korridor 1	Korridor 3
Erschlossene Einwohner	42.840 (95,7 %)	43.191 (96,5 %)
Durch die Straßenbahn erschlossene Einwohner	30.033 (70,1 %)	29.142 (67,5 %)
Erschlossene Beschäftigte am Wohnort	16.497 (96,2 %)	16.601 (96,8 %)
Durch die Straßenbahn erschlossene Beschäftigte am Wohnort	11.553 (70,0 %)	11.105 (66,9 %)
Erschlossene Beschäftigte am Arbeitsort	20.348 (94,2 %)	20.427 (94,6 %)
Durch die Straßenbahn erschlossene Beschäftigte am Arbeitsort	13.623 (67,0 %)	11.469 (56,1 %)
Erschlossene Schulen   Schüler*Innen	26   9.137	26   9.137
Durch die Straßenbahn erschlossene Schulen   Schüler*Innen	12   3.382	14   4.489
Erschlossene Hochschulstandorte   Student*Innen	25   6.572	25   6.572
Durch die Straßenbahn erschlossene Hochschulstandorte   Student*Innen	8   2.168	8   2.168
Erschlossene KiTa   Betreute Kinder	54   3.887	54   3.887
Durch die Straßenbahn erschlossene KiTa   Betreute Kinder	33   2.227	29   2.129
Erschlossene Pflegeeinrichtungen   Plätze	30   690	31   714
Durch die Straßenbahn erschlossene Pflegeeinrichtungen   Plätze	20   266	21   263

Abbildung 11.4: Erschließungswirkung heute Struktur im Vergleich

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Korridorvergleich

Bezüglich der zukünftigen Raumstruktur sind weniger Merkmale in die Auswertung eingeflossen, da die meisten Strukturen derart feingliedrig nicht prognostiziert werden.

Merkmal   Korridor	Korridor 1	Korridor 3
Erschlossene Einwohner 2030	44.643 (95,2 %)	44.971 (95,9 %)
Durch die Straßenbahn erschlossene Einwohner 2030	31.092 (69,6 %)	30.093 (66,9 %)
Erschlossene Beschäftigte am Arbeitsplatz 2030	23.429 (94,6 %)	23.516 (95,0 %)
Durch die Straßenbahn erschlossene Beschäftigte am Arbeitsplatz 2030	15.871 (67,7 %)	13.534 (57,6 %)

Abbildung 11.5: Erschließungswirkung zukünftige Struktur im Vergleich

### 11.3 ÖPNV-Ressourcenverbrauch

Die nachfolgend dargestellte Gegenüberstellung basiert auf den Ausführungen des Kapitels 5.4.

Merkmal   Korridor	Korridor 1	Korridor 3
Entwicklung des Fahrzeugbedarfs Straßenbahn   Gelenkbus   Bus	+1   -5   -1	+1   -5   -4
Entwicklung werktägl. Betriebskilometer Straßenbahn   Bus (jeweils Tkm)	+309   -385	+ 342   - 470

Abbildung 11.6: ÖPNV-Ressourcenverbrauch im Vergleich

### 11.4 Nachfragewirkungen

Die nachfolgend dargestellte Gegenüberstellung basiert auf den Ausführungen des Kapitels 9.

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Korridorvergleich

Merkmal   Korridor	Korridor 1	Korridor 3
Zusätzliche ÖPNV-Verkehrsnachfrage (Personenfahrten/Werktag)	Ca. 3.900	Ca. 6.400
Vom MIV verlagerte Kfz-Fahrten an einem durchschnittlichen Werktag	Ca. 1.500	Ca. 2.300
Durch den ÖPNV verkürzte Kfz-Fahrten (P&R) an einem durchschnittlichen Werktag	Ca. 200	Ca. 1.200

Abbildung 11.7: Nachfragewirkungen im Vergleich

## 11.5 Umwelt- und Klimawirkungen

Aspekte aus der Grundlagenuntersuchung sowie Berechnungsergebnisse der vorliegenden Spezifizierung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (siehe Kapitel 10.7) sind maßgebend für die folgenden Darstellungen.

Merkmal   Korridor	Korridor 1	Korridor 3
Gesamtlänge betroffene Wohnbebauung (Lärm und Erschütterung)	Vergleichsweise hoch	Vergleichsweise gering
Flächenbedarf außerhalb des Straßenlandes	Vergleichsweise gering	Vergleichsweise sehr hoch
Auswirkungen auf Artenschutz	Vergleichsweise gering	Vergleichsweise hoch
Gesicherte Baumfällungen	Geringere Anzahl	Höhere Anzahl
Baumfällungen geschützter Alleebestand	Hohe Anzahl	keine
Risiko zusätzlicher Baumfällungen	höher	niedriger

Abbildung 11.8: Umweltwirkungen im Vergleich

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Korridorvergleich

Merkmal   Korridor	Korridor 1	Korridor 3
Pro Jahr eingesparte Tonnen CO <sub>2</sub>	460	850
Saldo Emissionskosten Luftschadstoffe (T€/Jahr)	- 13,8	- 22,7

Abbildung 11.9: Klimawirkungen im Vergleich

## 11.6 Investive Wirkungen

Die mit dem Vorhaben verbundenen investiven Auswirkungen und Förderpotenziale sind im Kapitel 4.3 bzw. 10.6 beschrieben und werden nachfolgend nochmals vergleichend gegenübergestellt.

Merkmal   Korridor	Korridor 1	Korridor 3
Investitionskosten (Mio. Euro netto)	ca. 52,3	ca. 60,7
Zusätzliches Förderpotenzial (Mio. Euro netto)	Ca. 30	Ca. 100

Abbildung 11.10: Klimawirkungen im Vergleich

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Korridorvergleich

## 11.7 Konsumtive Wirkungen

Die mit dem Vorhaben verbundenen konsumtiven Wirkungen sind im Kapitel 10.5 beschrieben und werden nachfolgend nochmals vergleichend gegenübergestellt.

Merkmal   Korridor	Korridor 1	Korridor 3
Saldo Personalkosten (T€/Jahr)	- 367	- 897
Saldo Energiekosten (T€/Jahr)	- 19	- 37
Saldo Kapitaldienst Fahrzeuge (T€/Jahr)	- 70	- 162
Saldo Unterhaltungskosten Fahrzeuge (T€/Jahr)	- 38	- 95
Saldo Kapitaldienst Infrastruktur (T€/Jahr)*	1.322	1.643
Saldo Unterhaltungskosten Infrastruktur (T€/Jahr)	431	603
Saldo zusätzlich Erlöse durch Fahrgastnachfrage (T€/Jahr)	915	1.493
Vereinfachter Gesamtsaldo (T€/Jahr)	343	- 438

Abbildung 11.11: Klimawirkungen im Vergleich



## 12 Fazit

Die untersuchte Straßenbahnneubaustrecke ist mit dem zu Grunde gelegten Rahmenbedingungen (Busbetrieb im Abschnitt Neuer Friedhof – Zoo) eine volkswirtschaftlich sehr sinnvolle Maßnahme, eine Weiterverfolgung wird empfohlen.

Der Korridor 3 bietet die deutlich besseren Voraussetzungen für eine Straßenbahnneubaustrecke, dies verdeutlicht die vergleichende Gegenüberstellung der beiden Korridore.

Das Wesen von Infrastrukturmaßnahmen ist, dass eine Variante davon nie nur Vorteile oder nur Nachteile mit sich bringt. Auch für die Führung der Straßenbahn in Reutershagen ist dies so. Dennoch bleibt zu konstatieren, dass der Korridor 3 wesentlich mehr Vorteile als der Korridor 1 bringt.

Der Korridor 3 ist gegenüber dem Korridor 1 die bevorzugte Lösung, da:

- ▶ er aufgrund der wesentlich besseren Netzwirkung des ÖPNV
  - ▶▶ mehr Nachfrage für den ÖPNV generiert
  - ▶▶ mehr Verkehrsverlagerungen vom Kfz-Verkehr ermöglicht und damit einen wesentlich größeren Klimabeitrag erreicht
  - ▶▶ auf das bessere volkswirtschaftliche Ergebnis einzahlt und mehr Förderpotenziale eröffnet
- ▶ ein attraktiveres ÖPNV-Angebot mit weniger Ressourcen ausgestaltet werden kann, was wiederum
  - ▶▶ zu den zuvor genannten Nachfrage- und Umweltaspekten beiträgt
  - ▶▶ das betriebswirtschaftliche Ergebnis wesentlich stärkt und auch
  - ▶▶ auf das bessere volkswirtschaftliche Ergebnis einzahlt und mehr Förderpotenziale eröffnet
- ▶ nur mit ihm
  - ▶▶ der Beschlusslage zum P+R-Konzept der Hanse- und Universitätsstadt entsprochen werden kann
  - ▶▶ ein wesentlicher Beitrag gemäß Masterplan 100 % Klimaschutz der Hanse- und Universitätsstadt Rostock erreicht werden kann

Ziel muss es daher sein, im Zuge der Vorplanung eine Linienführung der Straßenbahn innerhalb des Korridors 3 zu finden, die die Nachteile

- ▶ Flächenversiegelung
- ▶ Auswirkungen auf den Artenschutz und

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Fazit

- ▶ Eingriffe in die Kleingärten

minimiert.

Es ergibt sich mit der Umsetzung der volkswirtschaftlich sinnvollen Maßnahme „Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen“ die nachfolgend dargestellte Finanzierungsstruktur hinsichtlich der zuwendungsfähigen Kosten:



Abbildung 12.1: Mögliche Finanzierungsstruktur

Der Finanzierungsanteil des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Komplementärfinanzierung) kann noch nicht endgültig benannt werden, aus Erfahrungen in anderen Bundesländern ist ein Anteil zwischen 10 und 15 % eine realistische Größenordnung.

Zusätzlich zum Gesamtförderanteil von 85 bis 90 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten werden pauschal 10 % davon als Planungskosten gefördert.

## Anhangsverzeichnis

- Anhang 1: Kostenschätzung
- Anhang 2: Raumstruktureller Bezug
- Anhang 3: Wirkungsvergleiche der Korridore
- Anhang 4: Formblätter Standardisierte Bewertung Korridor 1
- Anhang 5: Formblätter Standardisierte Bewertung Korridor 3

## **Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen**

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

---

Anlage 1

# **Anlage 1**

Kostenschätzungen

**Kostenschätzung (Kostenstand 2019)**

**Korridor 1**

	ME	Einheitspreis	Menge	Gesamtpreis
<b>Baukosten Gleisbau</b>				
Doppelgleis ohne Eindeckung, einschl. Randeinfassung, Tiefbau und Entwässerung	m	980 €	1.285	3.854.000 €
Doppelgleis (mit Eindeckung) einschl. Tiefbau und Entwässerung	m	1.370 €	2.148	7.088.000 €
Einfachgleis ohne Eindeckung, einschl. Randeinfassung, Tiefbau und Entwässerung	m	474 €	62	91.000 €
Einfachgleis (mit Eindeckung) einschl. Tiefbau und Entwässerung	m	727 €	62	109.000 €
Rückbau Doppelgleis	m	215 €	0	0 €
Bord für besonderen Bahnkörper	m	155 €	0	258.000 €
einfache Kreuzung (inkl. Einbau)	St	84.000 €	0	300.000 €
Weiche (inkl. Einbau)	St	115.000 €	1.430	1.080.000 €
Stellvorrichtung normal	St	0 €	3	24.000 €
Stellvorrichtung elektrisch (spitzbefahrene Weichen)	St	15.000 €	6	39.000 €
Sanitär-/Sozialgebäude	St	103.000 €	3	0 €
<b>Weitere Baukosten Gleisanlagen</b>				
Fahrleitung (Ketten-FI, zweigleisige Strecke, inkl. Maste, inkl. Bahnstromkabel & dessen Verlegung im Bauschatten)	m	800 €	3.432	2.746.000 €
Fahrleitung (Ketten-FI, eingleisige Strecke, inkl. Maste, inkl. Bahnstromkabel & dessen Verlegung im Bauschatten)	m	650 €	124	81.000 €
Gleichrichterwerk	St	1.400.000 €	0	1.400.000 €
elektr. Ausrüstung für spitzbefahrene Weichen (inkl. Kabeltiefbau)	St	115.000 €	0	300.000 €
<b>Baukosten Straßenbau (inkl. Rückbau)</b>				
Herstellen Fahrbahn (Asphalt-Deckenschluss)	m <sup>2</sup>	150 €	9.980	1.547.000 €
Herstellen Stellflächen	m <sup>2</sup>	120 €	54	7.000 €
Herstellen Gehweg Betonpflaster (ohne Haltestellenflächen)	m <sup>2</sup>	40 €	3.035	243.000 €
Herstellen Grünfläche (Rasen + Mutterboden)	m <sup>2</sup>	22 €	3.483	46.000 €
Herstellen Breitbord	m	35 €	4.681	258.000 €
Herstellen Natursteinbord/Kantenstein	m	35 €	1.228	68.000 €
Herst. Straßenentwässerung einseitig (einschl. Betongerinne)	m	0 €	293	62.000 €
Herst. Straßenentwässerung beidseitig (einschl. Betongerinne)	m	0 €	305	86.000 €
<b>Baukosten Haltestellen</b>				
Herstellen Bahnsteigkante (ggf. Busbord, Blindenleitsystem)	m	400 €	500	200.000 €
Herstellen restliche Bahnsteigfläche	m <sup>2</sup>	80 €	1.679	135.000 €
Haltestellenausstattung + elektrotechn. Ausstattung einschl. Tiefbau	m131	80.000 €	10	800.000 €
Rückbau Haltestelleneinrichtung (verschiedenes) und Befestigung	St	8.465 €	0	0 €
<b>Weitere Ausrüstungskosten</b>				
Neubau große Knoten-LSA inkl. KP-Markierung	psch	450.000 €	4	1.800.000 €
Neubau kleine Knoten-LSA inkl. KP-Markierung	psch	250.000 €	3	750.000 €
Neubau Haltlichtanlage abbiegende Straßenbahn und Fußgängerquerung	psch	150.000 €	0	0 €
Neubau Fahrsignalanlage eingleisige Abschnitte	psch	150.000 €	0	0 €
<b>Weitere Baukosten</b>				
Kosten Umbau Beleuchtung (Ansatz: 5 % des Straßenbaus)				116.000 €
Stützmauer herstellen	m <sup>2</sup>	650 €	0	0 €
Bodenabtrag	m <sup>3</sup>	15 €	0	0 €
<b>Sonstiges</b>				
Grunderwerb	m <sup>2</sup>		0	0 €
<b>Zwischensumme</b>				<b>23.566.000 €</b>
zuzüglich 15 % Kleinleistungen und Unvorhersehbares				3.534.900 €
zuzüglich 10 % Verkehrsführung während der Bauzeit				2.042.300 €
zuzüglich 5 % Baustelleneinrichtung				1.021.150 €
zuzüglich 5 % Bauüberwachung, Abrechnung, Vermessung				1.178.300 €
zuzüglich 10 % Planungskosten				3.391.490 €
<b>Zwischensumme (netto)</b>				<b>37.306.393 €</b>
zuzüglich Umbau P+R				-
zuzüglich GUW				1.000.000 €
				1.942.845 €
<b>Gesamtsumme (netto)</b>				<b>40.249.238 €</b>

<b>Kostenschätzung (Kostenstand 2019)</b>	ME	Einheitspreis	<b>Korridor 3</b>	
			Menge	Gesamtpreis
<b>Baukosten Gleisbau</b>				
Doppelgleis ohne Eindeckung, einschl. Randeinfassung, Tiefbau und Entwässerung	m	980 €	3.778	11.335.000 €
Doppelgleis (mit Eindeckung) einschl. Tiefbau und Entwässerung	m	1.370 €	326	1.078.000 €
Einfachgleis ohne Eindeckung, einschl. Randeinfassung, Tiefbau und Entwässerung	m	474 €	0	0 €
Einfachgleis (mit Eindeckung) einschl. Tiefbau und Entwässerung	m	727 €	0	0 €
Rückbau Doppelgleis	m	215 €	0	0 €
Bord für besonderen Bahnkörper	m	155 €	4.535	817.000 €
einfache Kreuzung (inkl. Einbau)	St	84.000 €	3	300.000 €
Weiche (inkl. Einbau)	St	115.000 €	6	1.080.000 €
Stellvorrichtung normal	St	0 €	3	24.000 €
Stellvorrichtung elektrisch (spitzbefahrene Weichen)	St	15.000 €	3	39.000 €
Sanitär-/Sozialgebäude	St	103.000 €	0	0 €
<b>Weitere Baukosten Gleisanlagen</b>				
Fahrleitung (Ketten-FI, zweigleisige Strecke, inkl. Maste, inkl. Bahnstromkabel & dessen Verlegung im Bauschatten)	m	800 €	4.105	3.284.000 €
Fahrleitung (Ketten-FI, eingleisige Strecke, inkl. Maste, inkl. Bahnstromkabel & dessen Verlegung im Bauschatten)	m	650 €	0	0 €
Gleichrichterwerk	St	1.400.000 €	1	1.400.000 €
elektr. Ausrüstung für spitzbefahrene Weichen (inkl. Kabeltiefbau)	St	115.000 €	3	300.000 €
<b>Baukosten Straßenbau (inkl. Rückbau)</b>				
Herstellen Fahrbahn (Asphalt-Deckenschluss)	m <sup>2</sup>	150 €	11.615	1.801.000 €
Herstellen Stellflächen	m <sup>2</sup>	120 €	0	0 €
Herstellen Gehweg Betonpflaster (ohne Haltestellenflächen)	m <sup>2</sup>	40 €	12.053	965.000 €
Herstellen Grünfläche (Rasen + Mutterboden)	m <sup>2</sup>	22 €	2.378	31.000 €
Herstellen Breitbord	m	35 €	2.188	121.000 €
Herstellen Natursteinbord/Kantenstein	m	35 €	2.601	144.000 €
Herst. Straßenentwässerung einseitig (einschl. Betongerinne)	m	0 €	1.000	210.000 €
Herst. Straßenentwässerung beidseitig (einschl. Betongerinne)	m	0 €	387	109.000 €
<b>Baukosten Haltestellen</b>				
Herstellen Bahnsteigkante (ggf. Busbord, Blindenleitsystem)	m	400 €	600	241.000 €
Herstellen restliche Bahnsteigfläche	m <sup>2</sup>	80 €	1.954	157.000 €
Haltestellenausstattung + elektrotechn. Ausstattung einschl. Tiefbau	m131	80.000 €	12	960.000 €
Rückbau Haltestelleneinrichtung (verschiedenes) und Befestigung	St	8.465 €	0	0 €
<b>Weitere Ausrüstungskosten</b>				
Neubau große Knoten-LSA inkl. KP-Markierung	psch	450.000 €	4	1.800.000 €
Neubau kleine Knoten-LSA inkl. KP-Markierung	psch	250.000 €	3	750.000 €
Neubau Haltlichtanlage abbiegende Straßenbahn und Fußgängerquerung	psch	150.000 €	2	300.000 €
Neubau Fahrsignalanlage eingleisige Abschnitte	psch	150.000 €	0	0 €
<b>Weitere Baukosten</b>				
Kosten Umbau Beleuchtung (Ansatz: 5 % des Straßenbaus)				170.000 €
Stützmauer herstellen	m <sup>2</sup>	650 €	65	43.000 €
Bodenabtrag	m <sup>3</sup>	15 €	2.244	34.000 €
<b>Sonstiges</b>				
Grunderwerb	m <sup>2</sup>		3.474	600.000 €
<b>Zwischensumme</b>				<b>28.277.000 €</b>
zuzüglich 15 % Kleinleistungen und Unvorhersehbares				4.241.550 €
zuzüglich 10 % Verkehrsführung während der Bauzeit				2.445.700 €
zuzüglich 5 % Baustelleneinrichtung				1.222.850 €
zuzüglich 5 % Bauüberwachung, Abrechnung, Vermessung				1.413.850 €
zuzüglich 10 % Planungskosten				3.920.139 €
<b>Zwischensumme (netto)</b>				<b>43.121.527 €</b>
zuzüglich Umbau P+R				670.923 €
zuzüglich GUW				1.000.000 €
				1.942.845 €
<b>Gesamtsumme (netto)</b>				<b>46.735.295 €</b>

## **Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen**

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

---

Anlage 2

## **Anlage 2**

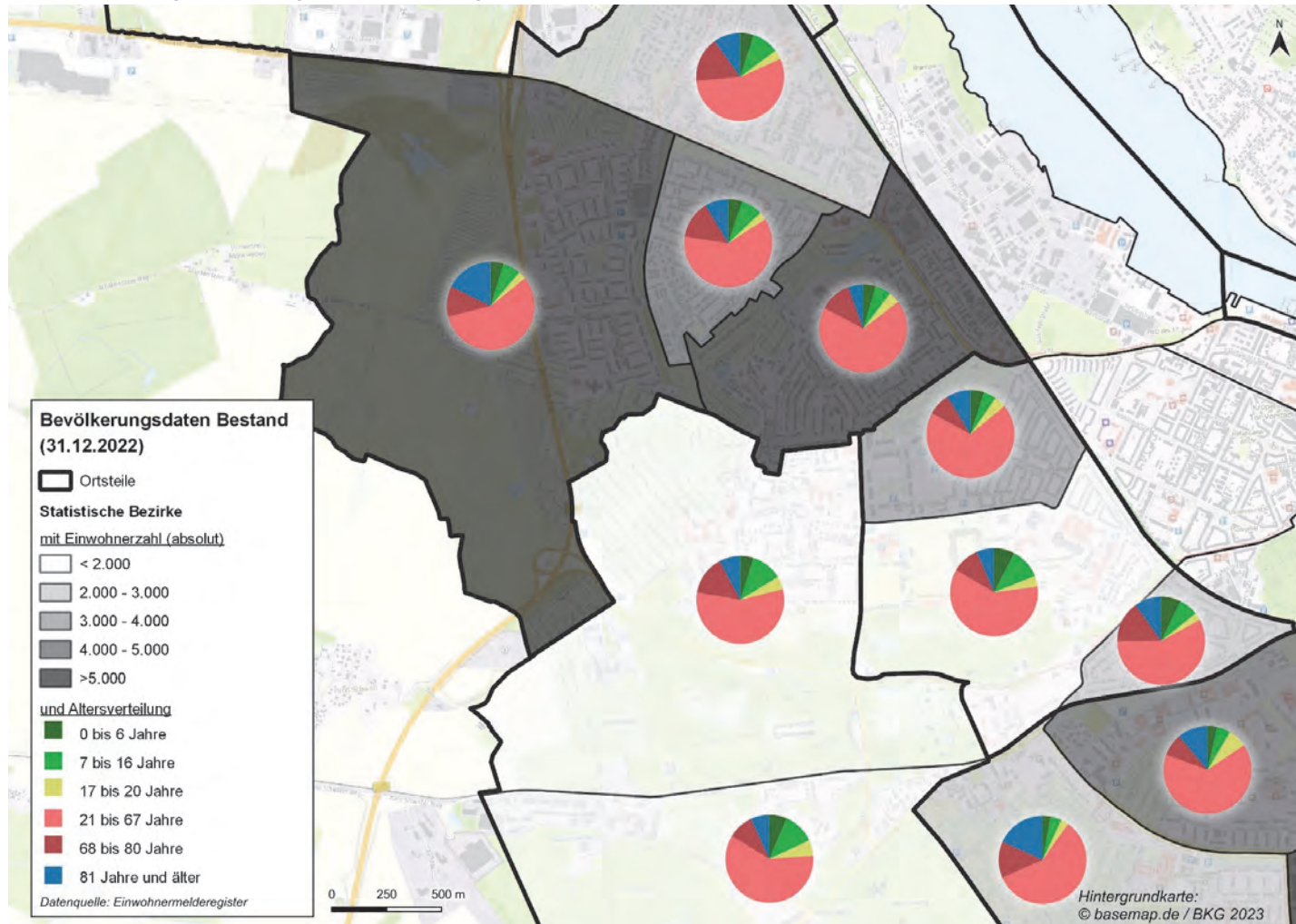
Raumstruktureller Bezug (Kernuntersuchungsgebiet)

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

## Anlage 2

## Altersverteilung der heutigen Bevölkerung (nach statistischen Bezirken)

Hinweise:

Bevölkerung mit Haupt- und Nebenwohnung der Ortsteile Reutershagen, Hansaviertel, Gartenstadt/ Stadtweide und Südstadt am 31.12.2022 nach statistischen Bezirken

In Bezirken ohne farbliche Hinterlegung ist die Einwohnerzahl nicht bekannt (außerhalb des Betrachtungsraums).

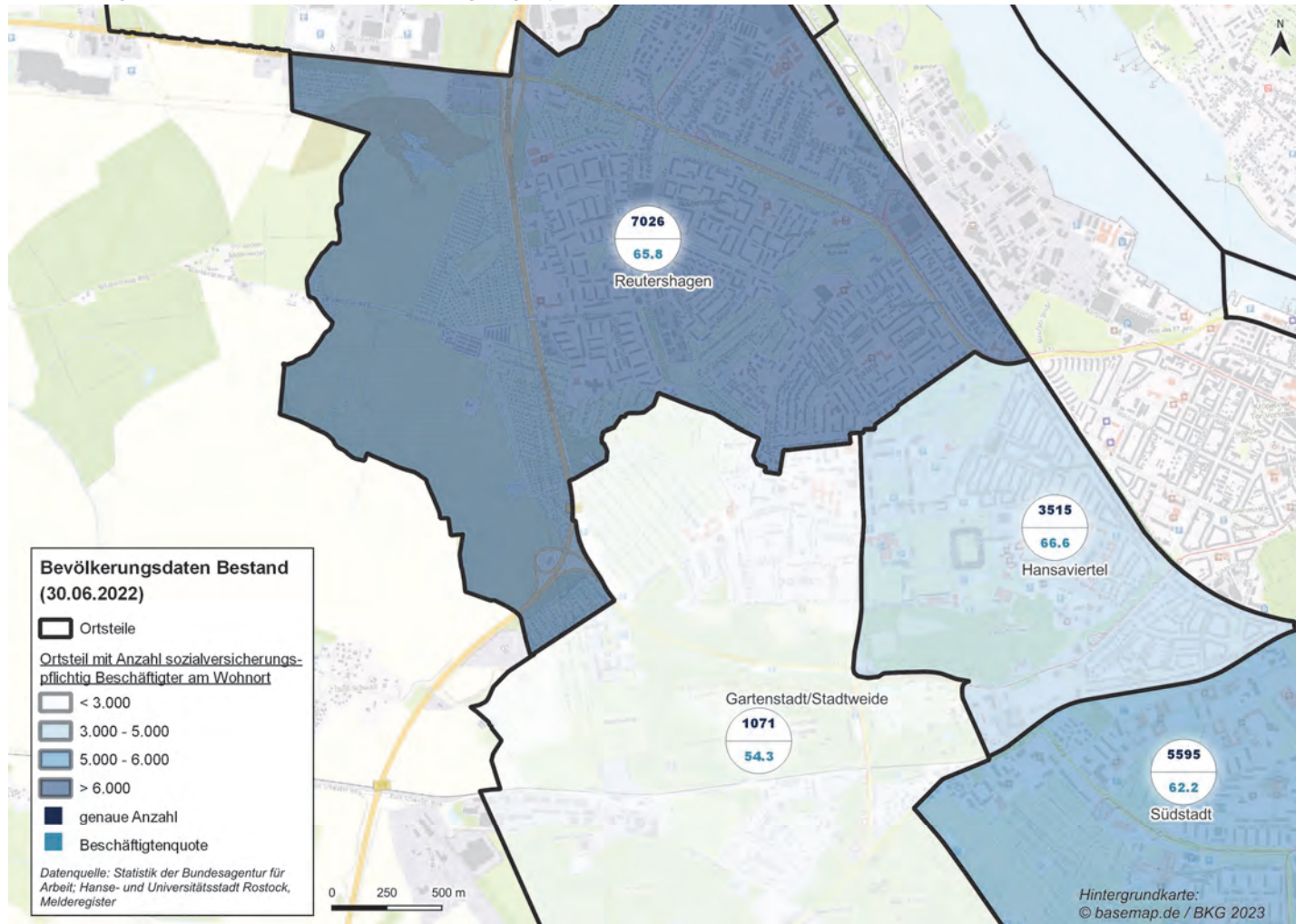


## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

## Anlage 2

Beschäftigte am Wohnort und Beschäftigungsquote im Bestand (nach Ortsteilen)

Hinweise:

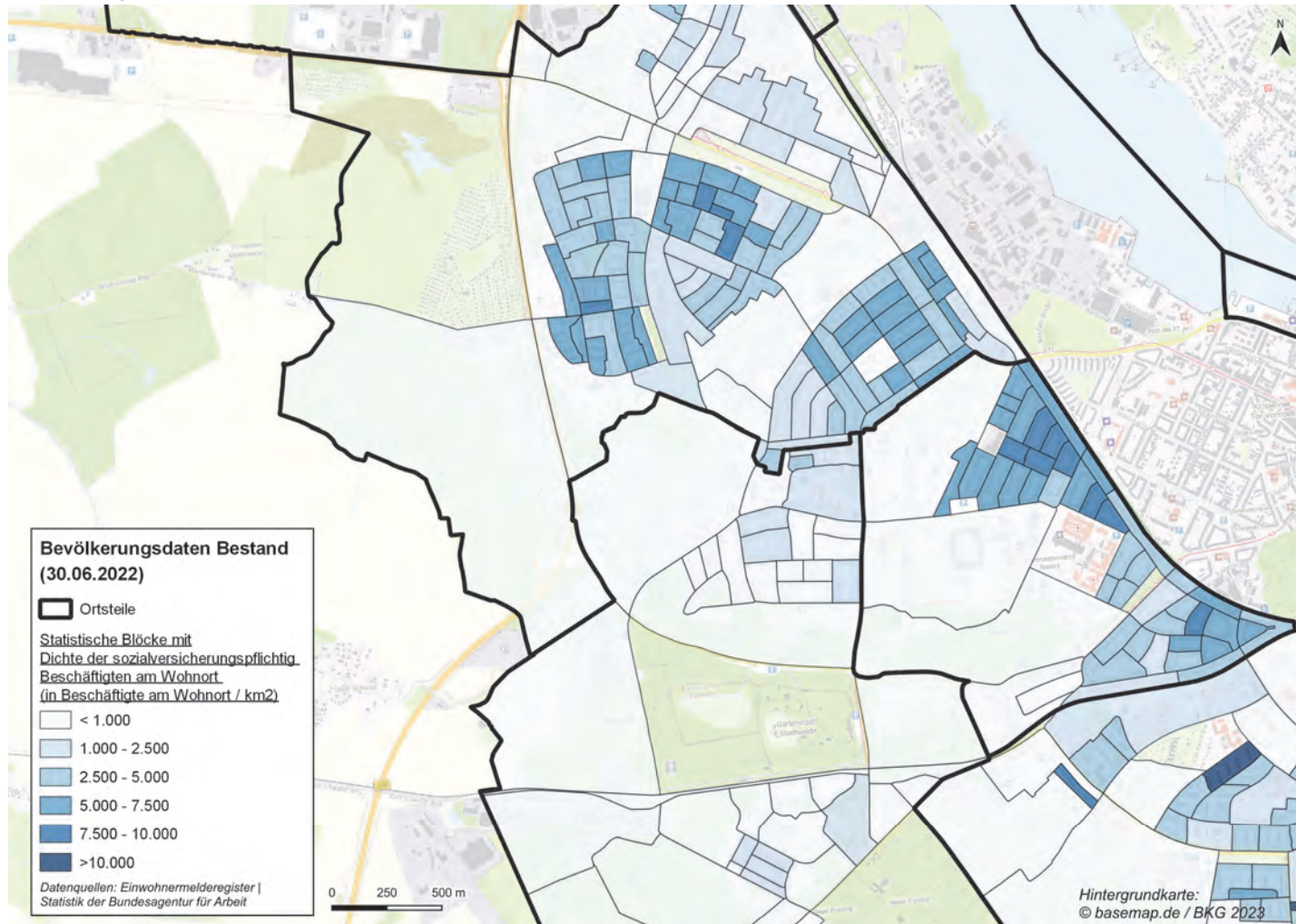
Beschäftigungsquote: Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort an den Einwohner\*innen mit Hauptwohnung im Alter von 15 bis unter 65 Jahren (in %)

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Anlage 2

#### Beschäftigte am Wohnort im Bestand (nach statistischen Blöcken)



#### Hinweise:

Blockfeine Herleitung über Beschäftigungsquote der Ortsteile Reutershagen, Hansaviertel, Gartenstadt/ Stadtweide und Südstadt i. V. m. Bevölkerungsdaten der statistischen Blöcke

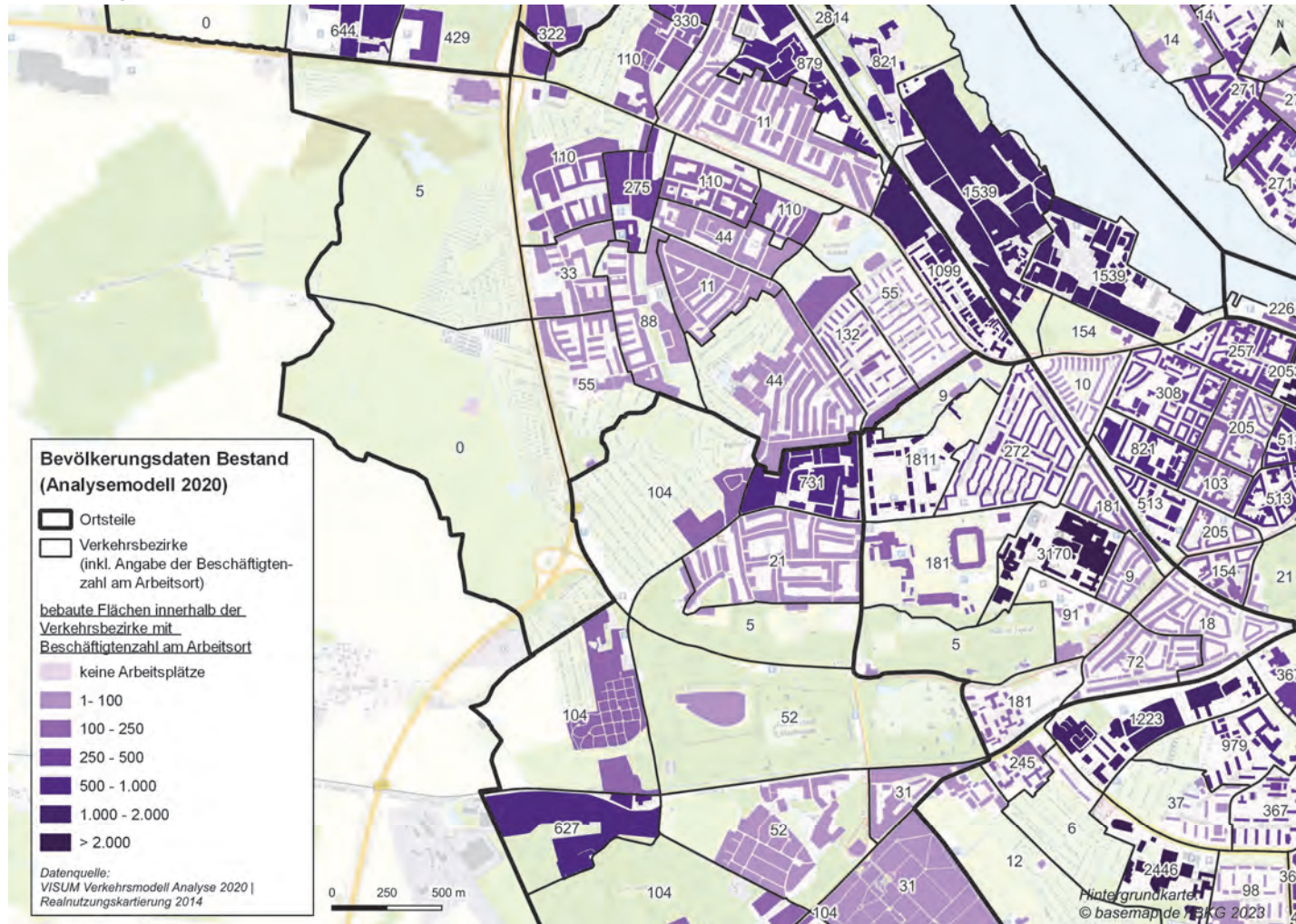
In Blöcken ohne farbliche Hinterlegung ist die Beschäftigtendichte = 0 oder nicht bekannt (außerhalb des Betrachtungsraums).

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

## Anlage 2

## Beschäftigte am Arbeitsplatz (nach bebauten Gebieten innerhalb der Verkehrsbezirke)

Hinweise:

Da keine statistischen Werte zu Beschäftigten am Arbeitsplatz vorhanden sind, werden Analysedaten des Verkehrsmodells (VISUM) angewendet.

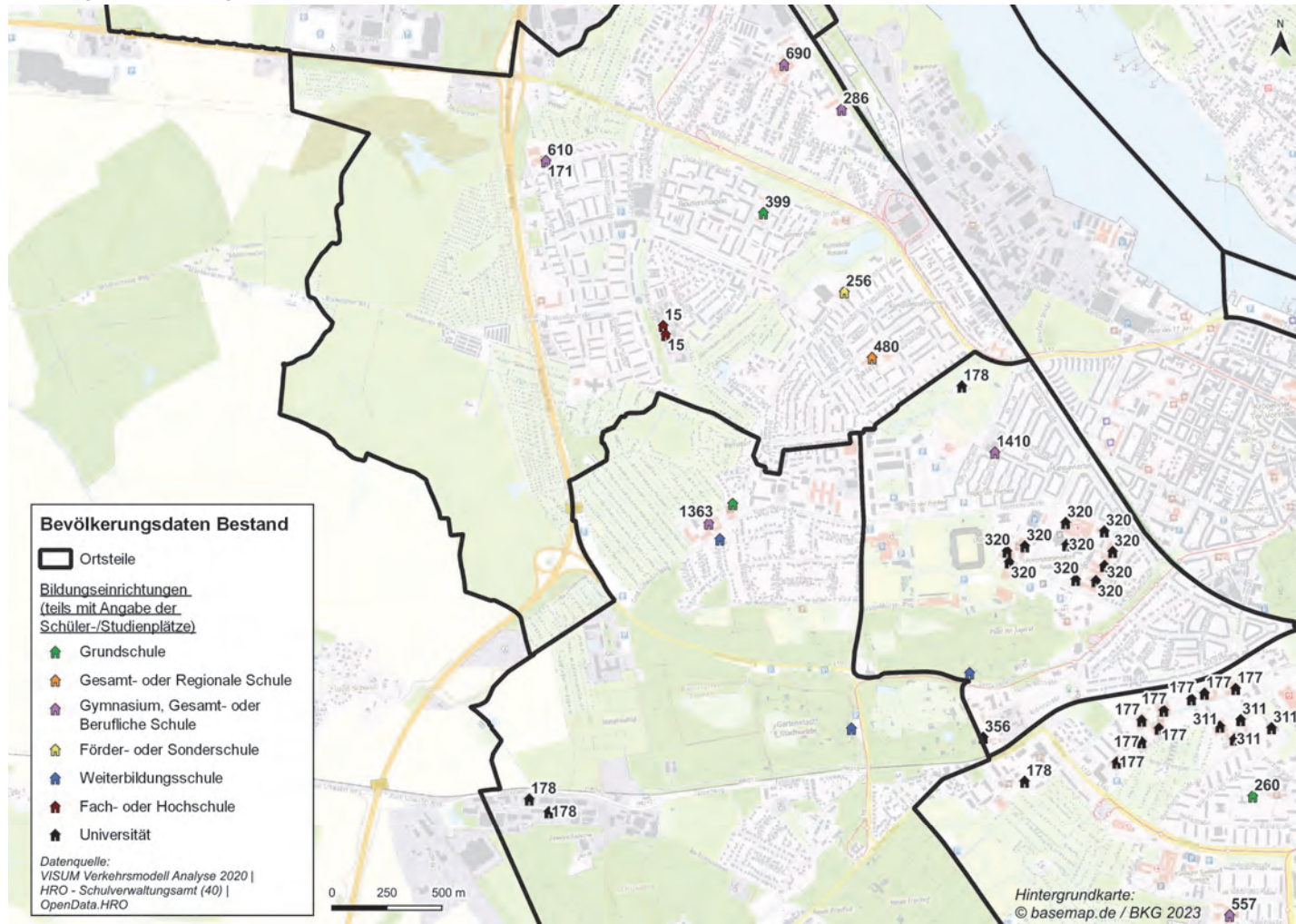
Ableitung der bebauten Gebiete aus der Realnutzungskartierung 2014

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

### Anlage 2

#### Bildungseinrichtungen und Lernende im Bestand



#### Hinweise:

Schul- und Universitätsstandorte aus OpenData.HRO der Ortsteile Reutershagen, Hansviertel, Gartenstadt/ Stadtweide und Südstadt

Schulplätze des Schuljahrs 2022/2023 (nicht für alle Standorte verfügbar) vom Schulverwaltungsamt HRO

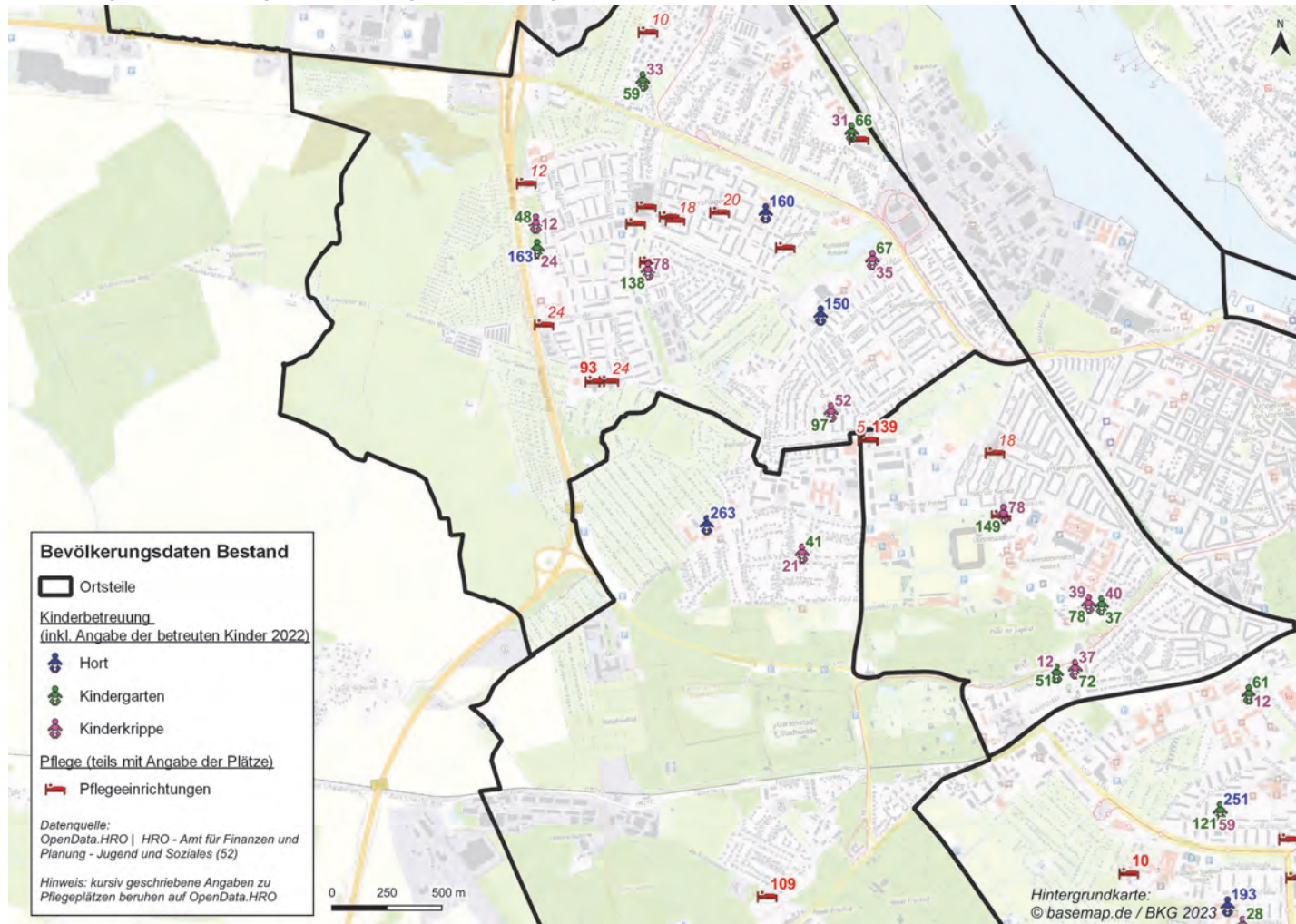
Studienplätze der Universität aus Analysedaten 2020 des Verkehrsmodells (Annahme: Gleichverteilung auf Standorte innerhalb eines Verkehrsbezirks)

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

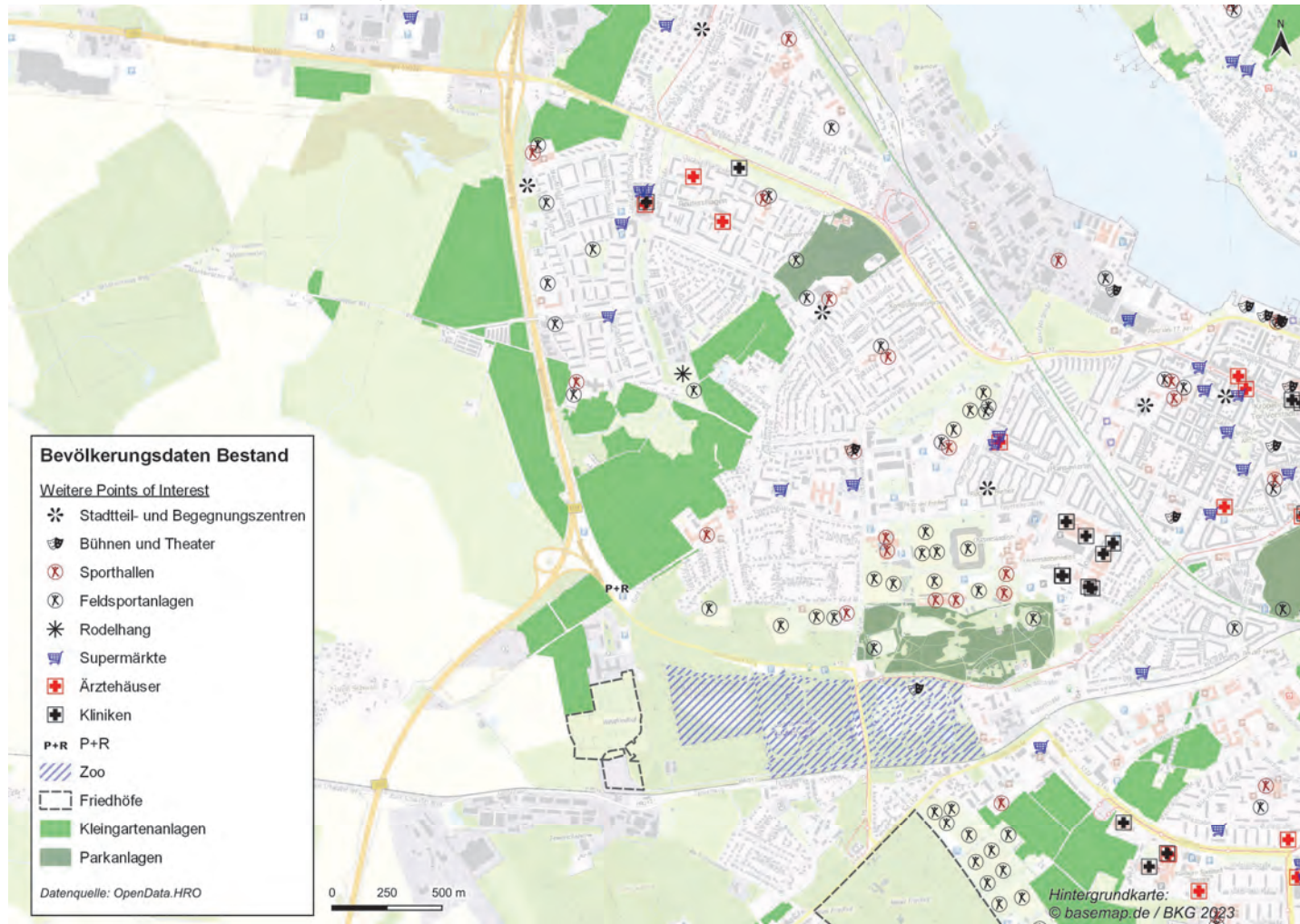
## Anlage 2

## Kindertageseinrichtungen und Pflegeeinrichtungen im Bestand

Hinweise:

Standorte aus OpenData.HRO der Ortsteile Reutershagen, Hansaviertel, Gartenstadt/ Stadtweide und Südstadt  
Betreute Kinder/Plätze der Einrichtungen 2022 (nicht für alle Standorte verfügbar) vom Amt für Finanzen und Planung - Jugend und Soziales (52) bzw. OpenData.HRO (kursive Angaben)

## Weitere raumstrukturelle Schwerpunkte im Bestand

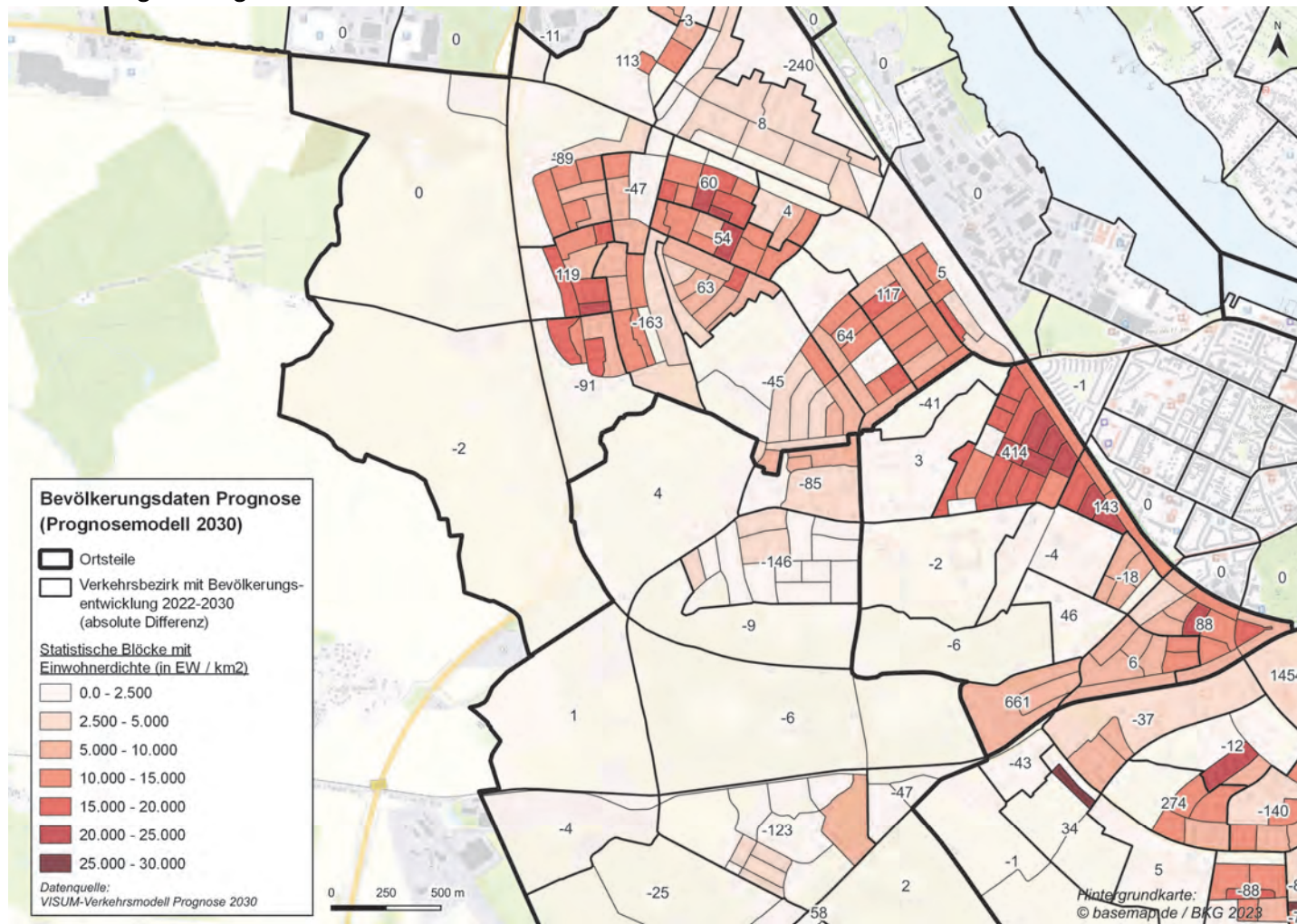


## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

## Anlage 2

## Bevölkerung im Prognosehorizont 2030

Hinweise:

Ableitung feingliederiger Prognosedaten (nach statistischen Blöcken) unter Annahme der absoluten Prognosewerte für die Verkehrsbezirke aus dem Verkehrsmodell i. V. m. der prozentualen Verteilung der Einwohner aus den Bestandsdaten 2022 (stat. Blöcke) im Verkehrsbezirk

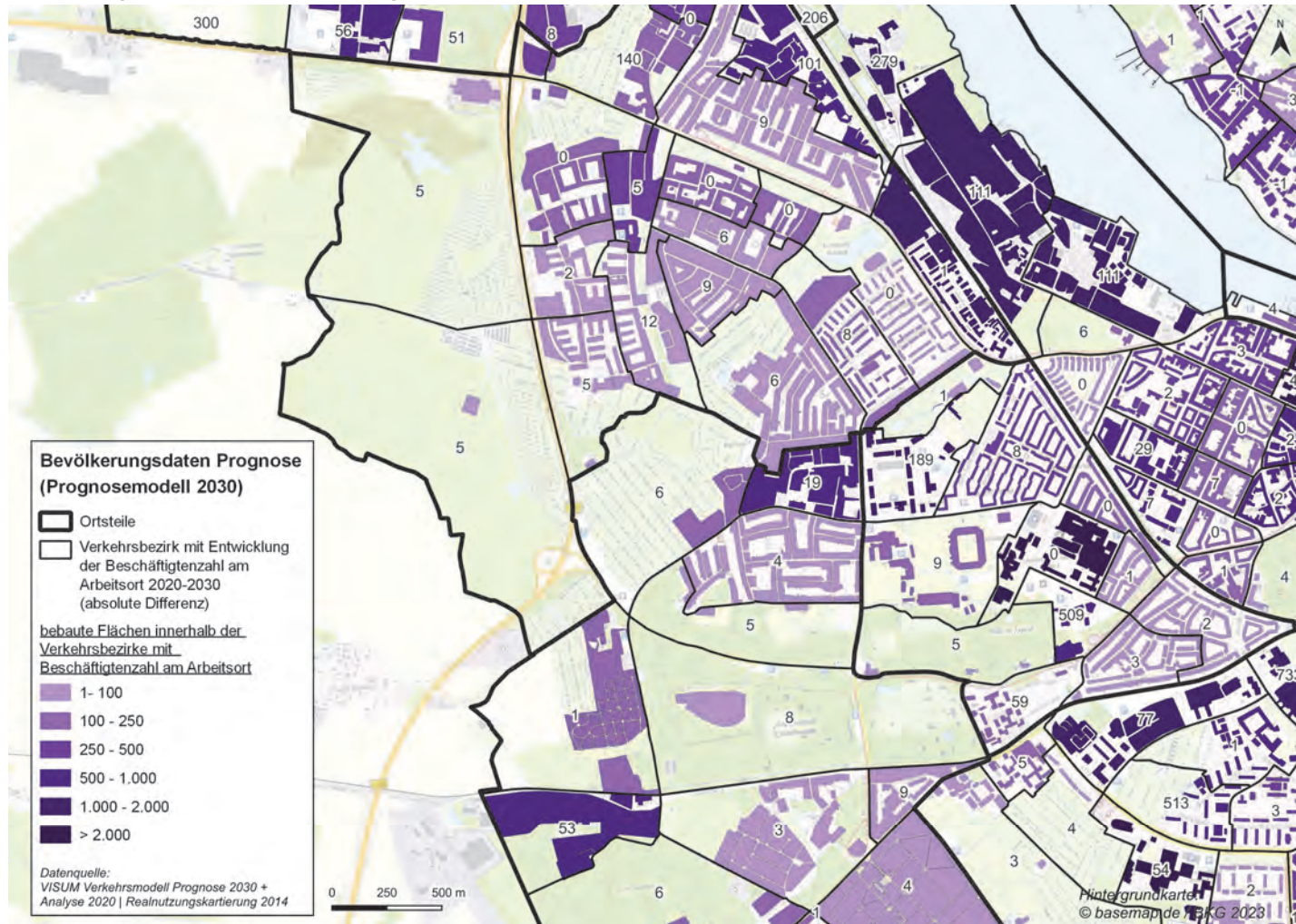
Betrachtung der Ortsteile Reutershagen, Hansaviertel, Gartenstadt/Stadtweide und Südstadt

## Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

## Anlage 2

Beschäftigte am Arbeitsort im Prognosehorizont 2030 (nach bebauten Gebieten innerhalb der Verkehrsbezirke)

Hinweise:

Ableitung der Arbeitsplätze am Arbeitsort sowie der Entwicklung aus den Daten des Verkehrsmodells (VISUM Prognose 2030 und Analyse 2020)

Ableitung der bebauten Gebiete aus der Realnutzungskartierung 2014



## **Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen**

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

---

Anlage 3

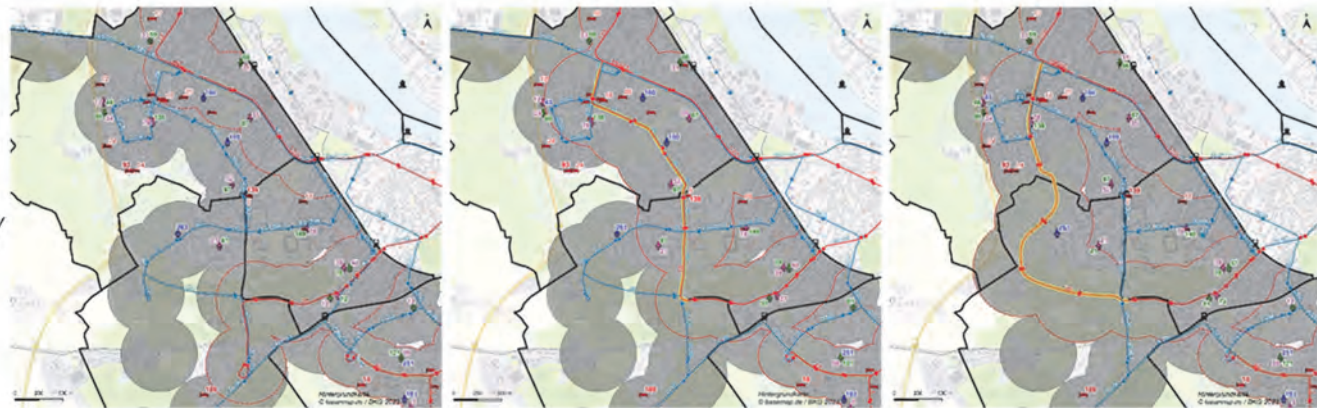
### **Anlage 3**

Wirkungsvergleiche der Korridore (Kernuntersuchungsgebiet)

## Erschließungswirkung Kindertages- und Pflegeeinrichtungen im Vergleich

Stand 2022

Datengrundlage: Erschlossene Kinderbetreuungs- und Pflegeeinrichtungen 2022 der Ortsteile Reutershagen, Hansaviertel, Gartenstadt/Stadtweide und Südstadt



Fälle	Ohnefall		Korridor 1   Mitfall 1		Korridor 3   Mitfall 3	
	Kita/ Betreute Kinder	Pflege/ Plätze	Kita/ Betreute Kinder	Pflege/ Plätze	Kita/ Betreute Kinder	Pflege/ Plätze
durch ÖV erschlossen	54 / 3.887	30 / 690	54 / 3.887	30 / 690	54 / 3.887	31 / 714
davon durch Straßenbahn erschlossen	26 / 1.650	15 / 122	33 / 2.227	20 / 266	29 / 2.129	21 / 263

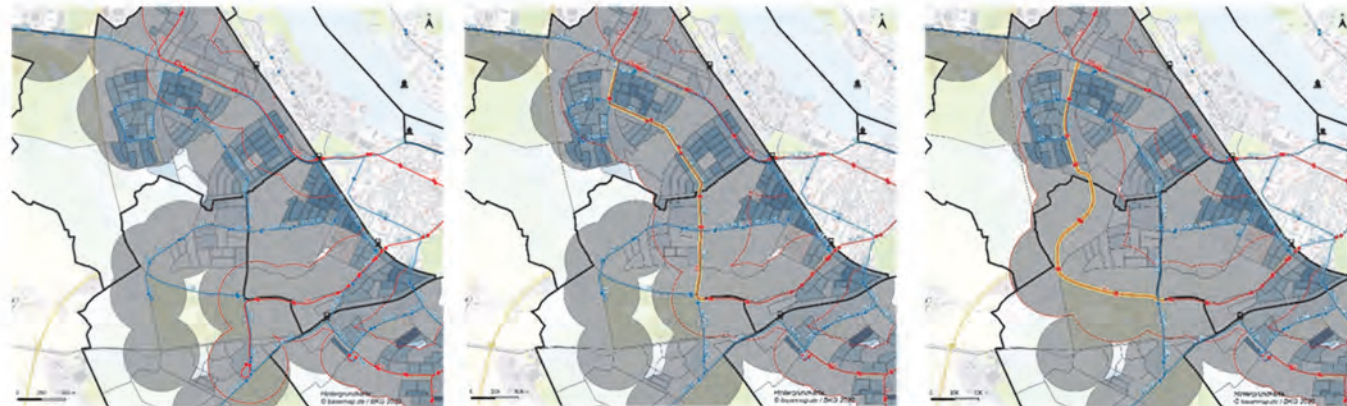
Hinweise: Standorte aus OpenData.HRO der Ortsteile Reutershagen, Hansaviertel, Gartenstadt/Stadtweide und Südstadt; Betreute Kinder/Plätze der Einrichtungen 2022 (nicht für alle Standorte verfügbar) vom Amt für Finanzen und Planung - Jugend und Soziales (52) bzw. OpenData.HRO (kursive Angaben)

## Erschließungswirkung Beschäftigte am Wohnort im Vergleich

## Stand 2022

Datengrundlage: blockfeine Herleitung über Beschäftigungsquote der Ortsteile Reutershagen, Hansaviertel, Gartenstadt/Stadtweide und Südstadt i. V. m. Bevölkerungsdaten der statischen Blöcke

BES am WO ... Beschäftigte am Wohnort



Fälle	Ohnefall	Korridor 1   Mitfall 1	Korridor 3   Mitfall 3
Erschlossene BES am WO	16.454	16.497	16.601
Anteil an Gesamtbeschäftigtenzahl der betrachteten Ortsteile	95,9 % (von insg. 17.151 BES am WO)	96,2 % (von insg. 17.151 BES am WO)	96,8 % (von insg. 17.151 BES am WO)
davon durch Straßenbahn erschlossen*	8.410 / 51,1%	11.553 / 70,0 %	11.105 / 66,9 %

\* Anteil von erschlossenen BES am WO

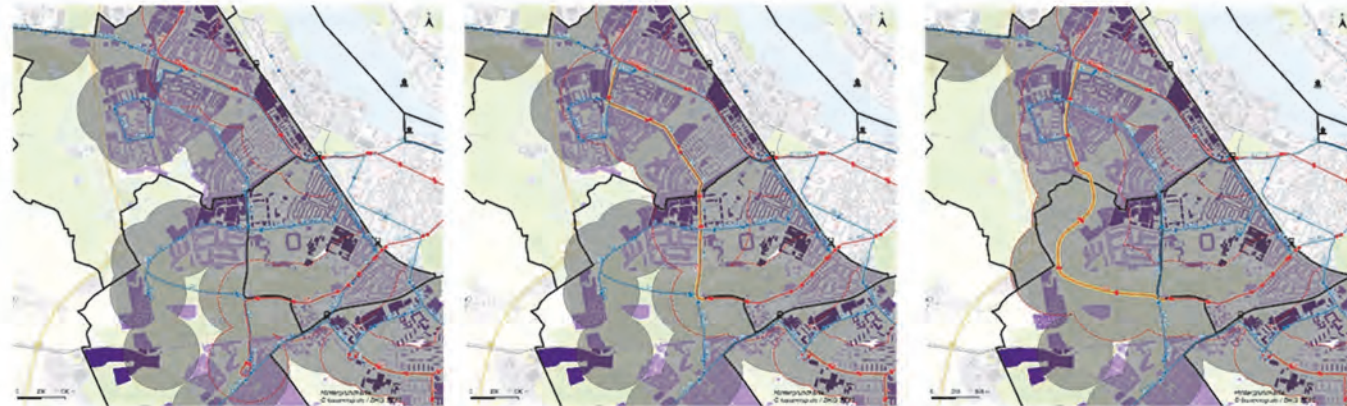
Hinweise: In Blöcken ohne farbliche Hinterlegung ist die Beschäftigtendichte = 0 oder nicht bekannt (außerhalb des Betrachtungsraums).

## Erschließungswirkung Beschäftigte am Arbeitsort im Vergleich

## Stand Analysemodell 2020

Datengrundlage: Analysedaten 2020 des Verkehrsmodells (VISUM) der Ortsteile Reutershagen, Hansaviertel, Gartenstadt/Stadtweide und Südstadt bezogen auf bebaute Gebiete aus der Realnutzungskartierung 2014

BES am AO ... Beschäftigte am Arbeitsort



Fälle	Ohnefall	Korridor 1   Mitfall 1	Korridor 3   Mitfall 3
Erschlossene BES am AO	20.334	20.348	20.427
Anteil an Gesamtbeschäftigtenzahl der betrachteten Ortsteile	94,1 % (von insg. 21.596 BES am AO)	94,2 % (von insg. 21.596 BES am AO)	94,6 % (von insg. 21.596 BES am AO)
davon durch Straßenbahn erschlossen*	10.636 / 52,3 %	13.623 / 67,0%	11.469 / 56,1 %

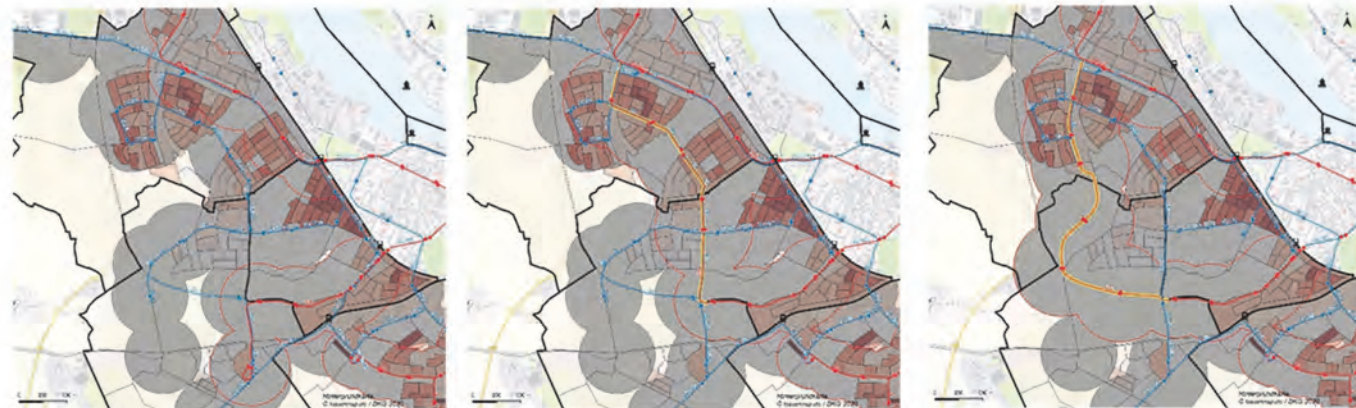
\* Anteil von erschlossenen BES am AO

## Erschließungswirkung Einwohner 2030 im Vergleich

## Stand Prognosemodell 2030

Datengrundlage: Ableitung feingliederiger Prognosedaten (nach statistischen Blöcken) unter Annahme der absoluten Prognosewerte für die Verkehrsbezirke aus dem Verkehrsmodell i. V. m. der prozentualen Verteilung der Einwohner aus den Bestandsdaten 2022 (stat. Blöcke) im Verkehrsbezirk

EW ... Einwohner



Fälle	Ohnefall	Korridor 1   Mitfall 1	Korridor 3   Mitfall 3
Erschlossene EW	44.536	44.643	44.971
Anteil an Gesamtbevölkerung der betrachteten Ortsteile	95,0 % (von insg. 46.891 EW)	95,2 % (von insg. 46.891 EW)	95,9 % (von insg. 46.891 EW)
davon durch Straßenbahn erschlossen*	22.993 / 51,6 %	31.092 / 69,6 %	30.093 / 66,9 %

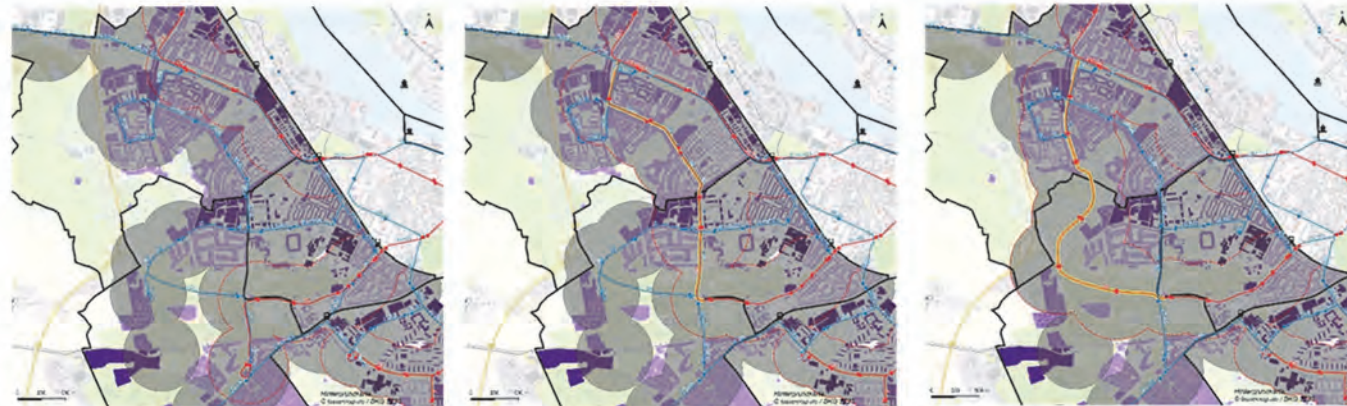
\* Anteil von erschlossenen EW

## Erschließungswirkung Beschäftigte am Arbeitsort 2030 im Vergleich

## Stand Prognosemodell 2030

Datengrundlage: Prognosedaten 2030 des Verkehrsmodells (VISUM) der Ortsteile Reutershagen, Hansaviertel, Gartenstadt/Stadtweide und Südstadt bezogen auf bebaute Gebiete aus der Realnutzungskartierung 2014

BES am AO ... Beschäftigte am Arbeitsort



Fälle	Ohnefall	Korridor 1   Mitfall 1	Korridor 3   Mitfall 3
Erschlossene BES am AO	23.415	23.429	23.516
Anteil an Gesamtbeschäftigtenzahl der betrachteten Ortsteile	94,6 % (von insg. 24.763 BES am AO)	94,6 % (von insg. 24.763 BES am AO)	95,0 % (von insg. 24.763 BES am AO)
davon durch Straßenbahn erschlossen*	12.650 / 54,0 %	15.871 / 67,7 %	13.534 / 57,6 %

\* Anteil von erschlossenen BES am AO

## **Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen**

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

---

### Anhang 4: Formblätter Standardisierte Bewertung Korridor 1

# Standardisierten Bewertung nach dem Regelverfahren

für das Vorhaben

Straßenbahn Rostock

Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Korridor 1

Antragsteller

RSAG

Hamburger Straße 115

18069 Rostock

Vorgesehener Baubeginn

2027

Vorgesehene Inbetriebnahme

2029

Planungsstand

2023

Preisstand der Investitionsermittlung

2020

Aufsteller

VCDB GmbH

Dresden

Datum der Aufstellung

29. September 2023



## Inhaltsverzeichnis

<b>Blatt</b>		<b>beiliegend</b>
1-1	Allgemeine Informationen über das Investitionsvorhaben	<input type="checkbox"/>
1-2	Voraussichtliche Investitionen für die ortsfeste Infrastruktur	<input type="checkbox"/>
1-3	Vorläufige Finanzierungsübersicht	<input type="checkbox"/>
2-1	Aggregierte Verkehrsbeziehungen mit Bezug zum engeren Untersuchungsgebiet in der Analyse	<input type="checkbox"/>
3-1	Strukturdatenvergleich Analyse / Prognose	<input type="checkbox"/>
3-2	Aggregierte Verkehrsbeziehungen mit Bezug zum engeren Untersuchungsgebiet im Ohnefall	<input type="checkbox"/>
3-3	Eckdaten aus den Matrizen der Verkehrsbeziehungen und den Widerstandsmatrizen im Ohnefall und in der Analyse	<input type="checkbox"/>
3-4	Verkehrsnachfrage in der Spitzenstunde in Lastrichtung an maßgebenden Querschnitten im Ohnefall	<input type="checkbox"/>
3-5	Dimensionierungsprüfung der angebotenen Platzkapazitäten im Ohnefall	<input type="checkbox"/>
4-1	Verkehrsnachfrage in der Spitzenstunde in Lastrichtung an maßgebenden Querschnitten im Mitfall	<input type="checkbox"/>
4-2	Dimensionierungsprüfung der angebotenen Platzkapazitäten im Mitfall	<input type="checkbox"/>
4-3	Aggregierte Verkehrsbeziehungen mit Bezug zum engeren Untersuchungsgebiet im Mitfall	<input type="checkbox"/>
4-4	Gegenüberstellung von Kenndaten der Verkehrsnachfrage im Mit- und im Ohnefall auf betroffenen Verkehrsbeziehungen	<input checked="" type="checkbox"/>
5-1	Widerstandsdifferenzen maßgebender Fahrten im ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>
5-2	Gegenüberstellung ausgewählter Einflussgrößen auf die ÖPNV-Widerstände	<input type="checkbox"/>
6	CO <sub>2</sub> -Emissionen für Betrieb und Herstellung Pkw, und Schadstoffemissionskosten und Primärenergieverbrauch MIV	<input checked="" type="checkbox"/>
7-1	Fahrzeugtypen Schiene	<input checked="" type="checkbox"/>
7-2	Fahrzeugtypen Bus	<input checked="" type="checkbox"/>
7-3	Fahrzeugtypen / Fahrzeugkonfigurationen Seilbahn	<input type="checkbox"/>
7-4	Fahrzeugkonfigurationen Schiene/Bus	<input checked="" type="checkbox"/>
8-1	Bedienungsangebote auf betroffenen Linien Schiene/Bus	<input checked="" type="checkbox"/>
8-2	Umlaufzeiten und Anzahl Kurse Schiene/Bus	<input checked="" type="checkbox"/>
8-3	Linienbezogene Leistungskennzahlen Schiene/Bus	<input checked="" type="checkbox"/>
8-4	Linienbezogener Energieverbrauch und lauleistungsabhängige Unterhaltungskosten Schiene/Bus	<input type="checkbox"/>
8-5	Linienbezogene Auflösung Fahrzeugkonfigurationen Schiene/Bus	<input checked="" type="checkbox"/>
8-6	Linienbezogene Kennwerte und Leistungsdaten für Seilbahnen	<input type="checkbox"/>
8-7	Vergleich Angebotskennwerte auf Ebene Verkehrssystem	<input checked="" type="checkbox"/>
8-8	Vergleich von Angebotskennwerten im Mitfall bzw. Ohnefall auf Ebene Fahrzeugkonfiguration	<input checked="" type="checkbox"/>

## Inhaltsverzeichnis

Blatt		beiliegend
8-9	Vergleich Angebotskennwerte zwischen Mit- und Ohnefall auf Ebene Fahrzeugtyp	<input checked="" type="checkbox"/>
9-1	Kapitaldienst, zeitabhängige Unterhaltungskosten für Fahrzeuge und Treibhausgasemissionen der Fahrzeugherstellung im Mit- und im Ohnefall	<input checked="" type="checkbox"/>
9-2	Laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten für Fahrzeuge im Mit- und im Ohnefall	<input checked="" type="checkbox"/>
9-3	Energieverbrauch, Energiekosten, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Schadstoffemissionskosten und Primärenergieverbrauch ÖPNV im Mit- und im Ohnefall	<input checked="" type="checkbox"/>
9-4	Personalkosten ÖPNV im Mit- und im Ohnefall	<input checked="" type="checkbox"/>
9-5	Zusammenstellung Betriebskosten ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>
10-1	Rahmendaten und Preisindizes für die Infrastrukturinvestitionen	<input checked="" type="checkbox"/>
10-2	Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall	<input checked="" type="checkbox"/>
10-3	(Re-)Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall	<input checked="" type="checkbox"/>
11	Unfallfolgekosten	<input checked="" type="checkbox"/>
12-1	Treibhausgasemissionen für die Streckeninfrastruktur im Mitfall für Kunstbauwerke nach Massenermittlung	<input type="checkbox"/>
12-2	Treibhausgasemissionen für die Streckeninfrastruktur im Mitfall für Strecken ohne maßgebliche Kunstbauten und Anlagen	<input type="checkbox"/>
12-3	Umweltfolgen	<input checked="" type="checkbox"/>
13-1	Saldo Geräuschbelastung zwischen Mit- und Ohnefall	<input type="checkbox"/>
13-2	Eckwertabgleich Einwohner Geräuschbelastung	<input type="checkbox"/>
13-3	Nutzengegenwerte investiver Lärmschutzmaßnahmen	<input type="checkbox"/>
13-2	Saldo Geräuschbelastung	<input type="checkbox"/>
14	Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für gesellschaftlich auferlegte Investitionen im Mitfall	<input checked="" type="checkbox"/>
15	Nutzen anderer Netznutzer	<input type="checkbox"/>
16	Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme / Flächenverbrauch	<input type="checkbox"/>
17	Primärenergieverbrauch	<input checked="" type="checkbox"/>
18	Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte	<input type="checkbox"/>
19	Resilienz von Schienennetzen	<input type="checkbox"/>
20	Nutzen-Kosten-Indikator	<input checked="" type="checkbox"/>

<b>Blatt 4-4</b>	<b>Gegenüberstellung von Kenndaten der Verkehrsnachfrage im Mit- und im Ohnefall auf betroffenen Verkehrsbeziehungen</b>
------------------	--

betrachteter Fall	(1)	(2)	Mitfall	Ohnefall	Saldo Mitfall - Ohnefall	
motorisierte Fahrten gesamt [Personenfahrten/ Werktag]	(0)	(2)	880.845	878.590	2.255	
Fahrten MIV [Personenfahrten/ Werktag]	(0)	(3)	708.011	709.478	- 1.467	
Fahrten ÖPNV (ohne induziertem Verkehr) [Personenfahrten/ Werktag]	(0)	(4)	170.641	169.112	1.529	
ÖPNV-Anteil (ohne induziertem Verkehr) [%]	(1)	(5)	19,4	19,4	- 0,0	$*(5) = (4) / ((3) + (4)) \times 100$
Fahrten ÖPNV (mit induziertem Verkehr) [Personenfahrten/ Werktag]	(0)	(6)	172.834	169.112	3.722	
ÖPNV-Anteil (mit induziertem Verkehr) [%]	(1)	(7)	19,6	19,2	0,4	$*(7) = (6) / (2) \times 100$
induzierter Verkehr ÖPNV im Mitfall [Personenfahrten/ Werktag]	(0)	(8)	2.193			$*(8) = (6) - (4)$
induzierte Beförderungsleistung ÖPNV im Mitfall [Personen-km/ Werktag]	(0)	(9)	14.474			
Verkehrsleistung MIV [Personen-km/ Werktag]	(0)	(10)	7.771.047	7.783.456	- 12.409	
mittlere Reisezeit MIV [Minuten]	(1)	(11)	19,8	19,8	- 0,0	
mittlere Reiseweite MIV [km]	(1)	(12)	11,0	11,0	0,0	$*(12) = (10) / (3)$
werktägliche Beförderungsleistung ÖPNV Erwachsene [Personen-km/ Werktag]	(0)	(13)	984.741	962.909	21.831	
werktägliche Beförderungsleistung ÖPNV Schüler [Personen-km/ Werktag]	(0)	(14)	156.077	151.850	4.228	
werktägliche Beförderungsleistung ÖPNV gesamt [Personen-km/ Werktag]	(0)	(15)	1.140.818	1.114.759	26.059	$*(15) = (13) + (14)$
mittlere Beförderungsweite ÖPNV [km]	(1)	(16)	6,6	6,6	0,0	$*(16) = (15) / (6)$
mittlere Beförderungszeit ÖPNV [Minuten]	(1)	(17)	16	16	0,2	
jährliche Beförderungsleistung ÖPNV [Mio. Personen-km/Jahr]	(1)	(18)	334,4	326,8	7,6	$*(18) = ((13) \times 300 + (14) \times 250) \times 10^{-6}$
angebotene Platz-km [Mio. Platz-km/Jahr]	(1)	(19)	599,9	568,5	31,4	$*(19) = (\text{Blatt 8-8, Spalte 11, 12 bzw. 13}) \times 10^{-3}$
Auslastungsgrad der zusätzlichen ÖPNV- Angebote [%]	(1)	(20)			24,2	$*(20) = (18) / (19) \times 100$

**Blatt 5-1 Widerstandsdifferenzen maßgebender Fahrten im ÖPNV**

Klasse der Einzelwiderstands-differenz ÖPNV [Minuten]	Anzahl ÖPNV-Fahrten Erwachsene				Anzahl ÖPNV-Fahrten Schüler maßgebende Fahrten [Personen-fahrten/ Werktag]	Widerstandsdifferenzen maßgebender ÖPNV-Fahrten			mittlere Widerstands-differenz maßgebender ÖPNV-Fahrten		Beförderungsleistungs-änderung aufgrund Mehr-/Minderverkehr ÖPNV	
	Mitfall [Personenfahrten/ Werktag]	Ohnefall	Saldo	maßgebende Fahrten		Er-wachsene [Stunden/ Werktag]	Schüler [Stunden/ Werktag]	Gesamt [1.000 Stunden/ Jahr]	Er-wachsene [Minuten/ Personenfahrt]	Schüler	Er-wachsene [Pkm/Werkta g]	Er-wachsene [1.000 Pkm/Jahr]
(0)	(2)	(3)	(4) = (2) - (3)	(5) = ((2) + (3)) / 2	(6)	(7) Ber. gemäß Formel 47	(8) Ber. gemäß Formel 47	(9) = ((7) x 300 + (8) x 250) x 0,001	(10) = (7) / (5) x 60	(11) = (8) / (6) x 60	(12)	(13) = (12) x 300 x 0,001
<b>Summe</b>	<b>146.703</b>	<b>143.737</b>	<b>2.966</b>	<b>145.220</b>	<b>25.375</b>	- <b>553,9</b>	- <b>267,2</b>	- <b>233</b>	- <b>0,2</b>	- <b>0,6</b>	<b>21.473</b>	<b>6.442</b>
≥ 20	216	1.008	- 791	612	42	270,8	10,8	84	26,5	15,3	- 4.320	- 1.296
10 bis < 20	797	1.925	- 1.127	1.361	165	325,6	29,4	105	14,4	10,7	- 5.067	- 1.520
5 bis < 10	2.362	2.864	- 502	2.613	448	293,4	45,5	99	6,7	6,1	- 4.124	- 1.237
2 bis < 5	6.792	7.015	- 223	6.903	869	354,1	43,5	117	3,1	3,0	- 2.301	- 690
0 bis < 2	47.030	47.062	- 32	47.046	7.928	350,0	50,2	118	0,4	0,4	- 501	- 150
0 bis > -2	74.141	74.060	80	74.101	13.942	- 241,8	- 32,0	- 81	- 0,2	- 0,1	1.927	578
-2 bis > -5	5.118	4.671	447	4.895	831	- 265,5	- 51,4	- 93	- 3,3	- 3,7	3.860	1.158
-5 bis > -10	4.168	2.752	1.416	3.460	455	- 411,6	- 71,3	- 141	- 7,1	- 9,4	9.382	2.815
-10 bis > -20	4.252	1.952	2.300	3.102	557	- 716,7	- 188,9	- 262	- 13,9	- 20,3	13.213	3.964
≤ -20	1.827	427	1.400	1.127	137	- 512,0	- 103,1	- 179	- 27,3	- 45,2	9.403	2.821

<b>Blatt 6</b>	<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen für Betrieb und Herstellung Pkw, und Schadstoffemissionskosten und Primärenergieverbrauch MIV</b>
----------------	--

Fall		(1)	Mitfall	Ohnefall	Saldo Mitfall- Ohnefall	
<b>MIV-Verkehrsleistung</b>	[Personen- km/Werktag]	(1)	<b>(2)*</b>	7.771.047,3	7.783.456,1	-12.408,8
<b>Pkw-Fahrleistung</b>	[1.000 Pkw- km /Jahr]	(0)	<b>(3)*</b>	1.793.319	1.796.182	-2.864
<b>spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen MIV - PKW-Betrieb</b>	[g/Pkw-km]	(0)	<b>(4)*</b>	127	127	
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen MIV - PKW-Betrieb</b>	[t/Jahr]	(0)	<b>(5)*</b>	227.751	228.115	-364
<b>spezifische THG-Emissionen MIV - PKW-Herstellung</b>	[g/Pkw-km]	(0)	<b>(6)*</b>	41	41	
<b>THG-Emissionen MIV - PKW-Herstellung</b>	[t/Jahr]	(0)	<b>(7)*</b>	73.526	73.643	-117
<b>spezifische Schadstoff- emissionskosten MIV</b>	[ct/Pkw-km]	(1)	<b>(8)*</b>	0,4	0,4	
<b>Schadstoff- emissionskosten MIV</b>	[T€/Jahr]	(1)	<b>(9)*</b>	7.173,3	7.184,7	-11,5
<b>spezifischer Primärenergie- verbrauchs faktor MIV</b>	[MJ/Pkw-km]	(1)	<b>(10)*</b>	1,8	1,8	
<b>Primärenergieverbrauch MIV</b>	[GJ/Jahr]	(0)	<b>(11)*</b>	3.227.973	3.233.128	-5.154

\*(2) gemäß Blatt 4-4, Zeile 10

\*(3) = (2) / 1,3 x 300 x 10<sup>-3</sup>

\*(4) gemäß Anhang 1, Tabelle B-10, Zeile 1

\*(5) = (3) x (4) x 10<sup>-3</sup>

\*(6) gemäß Anhang 1, Tabelle B-10, Zeile 2

\*(7) = (3) x (6) x 10<sup>-3</sup>

\*(8) gemäß Anhang 1, Tabelle B-10, Zeile 3

\*(9) = (3) x (8) x 10<sup>-2</sup>

\*(10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-10, Zeile 5

\*(11) = (3) x (10)

**Blatt 7-1 Fahrzeugtypen Schiene (1)**

Fahrzeugtyp	Fahrzeugart	Verkehrssystem	Anzahl Plätze		Anschaffungskosten	Leermasse	Anteil Reserve	Annuitätsfaktor	Kapitaldienst	spezifische Unterhaltungskosten	
			Sitzplätze	Sitz- und Stehplätze						zeitabhängig	laufleistungsabhängig
			[-]	[-]	[T€]	[t]	[%]	[-]	[T€/Jahr]	[€/Fahrzeug x Jahr]	[€/Fahrzeug-km]
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
6N2	Straßen-/Stadtbahn	ÖSPV-Schiene	71	210	3.500	30,0	10	0,0428	149,8	19.500	0,57

\*(2) Zuordnung des Fahrzeugtyps zu einer Fahrzeugart gemäß Anhang 1, Tabelle B-11

\*(3) gemäß Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 2

\*(9) gemäß Anhang 1, Tabelle B-15, Spalte 3

\*(10) = (6) x (9)

\*(11) = (Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 3) x (7)

\*(12) = (Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 4) x (7) x 10<sup>-3</sup>

**Blatt 7-1 Fahrzeugtypen Schiene (2)**

Fahrzeugtyp	max. Tages- fahrleistung [km/Tag] (0)	Energiever- brauchs- einheit [-]	Faktoren haltbezogener Energieverbrauch		Zuschlag fahrdrahtloser Betrieb		spezifischer Energiever- brauch Strecke Verbrauchs- einheiten/Fahr- zeug-km] (2)	spez. THG- Emissionen Herstellung [kg CO <sub>2</sub> /(Fahrzeug x Jahr)] (0)
			a	b	Energie- verbrauch [-] (2)	laufleistungs- abhängige Unterhal- tungskosten [-] (2)		
(1)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
6N2	9.999	kWh	--	--	-	-	2,74	2.820

\*(2) Zuordnung c  
 gemäß Anh  
 \*(3) gemäß Anh  
 \*(9) gemäß Anh  
 \*(13) gemäß Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 5  
 \*(14) gemäß Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 6  
 \*(15) gemäß Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 8  
 \*(16) gemäß Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 9

\*(17) gemäß Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 10  
 \*(18) gemäß Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 11  
 \*(19) = (Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 7) x (7) x 10<sup>-3</sup>  
 \*(20) = (Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 12) x (7)

**Blatt 7-2 Fahrzeugtypen Bus (1)**

Fahrzeugtyp	Fahrzeugart	Verkehrssystem	Anzahl Plätze		Anschaffungskosten	Anteil Reserve	Annuitätsfaktor	Kapitaldienst	spezifische Unterhaltungskosten	
			Sitzplätze	Sitz- und Stehplätze					zeitabhängig	laufleistungsabhängig
			[-]	[-]					[€/Fahrzeug x Jahr]	[€/Fahrzeug-km]
(0)	(0)	(0)	(0)	(4)	(1)	(0)	(2)			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Standardbus	Standardbus	ÖSPV-Bus	31	96	300	10	0,0928	27,8	8.400	0,39
Gelenkbus	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	46	65	400	10	0,0928	37,1	9.600	0,45

- \*(2) Zuordnung des Fahrzeugtyps zu einer Fahrzeugart gemäß Anhang 1, Tabelle B-12  
 \*(3) gemäß Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 2  
 \*(8) gemäß Anhang 1, Tabelle B-15, Spalte 3

- \*(9) = (6) x (8)  
 \*(10) = (Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 3)  
 \*(11) = (Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 4)



**Blatt 7-2 Fahrzeugtypen Bus (2)**

Fahrzeugtyp	max. Tages- fahrleistung  [km/Tag]  (0)	Energie- verbrauchs- einheit  [-]  (13)	Zuschlag fahrdrahtloser Betrieb		spezifischer Energie- verbrauch Strecke  [Verbrauchseinheiten/Fa- hrzeug-km]  (2)	spez. THG-Emissionen Herstellung  [kg CO <sub>2</sub> /(Fahrzeug x Jahr)]  (0)
			Energieverbrauch  [-]  (14)	laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten  [-]  (15)		
(1)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
Standardbus	9.999	I Diesel	-	-	0,32	4.700
Gelenkbus	9.999	I Diesel	-	-	0,44	6.800

\*(12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 5      \*(15) gemäß Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 9  
 \*(13) gemäß Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 6      \*(16) = (Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 7)  
 \*(14) gemäß Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 8      \*(17) = (Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 10)

**Blatt 7-4 Fahrzeugkonfigurationen Schiene/Bus (1)**

Fahrzeug-konfiguration	Verkehrssystem	Fahrzeugtyp 1	Anzahl Fahrzeuge Typ 1	Fahrzeugtyp 2	Anzahl Fahrzeuge Typ 2	spezifische Unterhaltungskosten laufleistungsabhängig
			[-] (0)		[-] (0)	[€/km] (2)
<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>	<b>(6)</b>	<b>(7)</b>
6N2	ÖSPV-Schiene	6N2	1		-	0,57
Standardbus	ÖSPV-Bus	Standardbus	1		-	0,39
Gelenkbus	ÖSPV-Bus	Gelenkbus	1		-	0,45

\*(2) Zuordnung des Verkehrssystems der Fahrzeugkonfiguration

\*(3) Auswahl des Fahrzeugtyps gemäß

- Formblatt 7-1, Spalte 1 für Schienenfahrzeuge
- Formblatt 7-2, Spalte 1 für Busse

\*(5) Auswahl des Fahrzeugtyps gemäß Formblatt 7-1, Spalte 1

\*(7) = (spez. Unterhaltungskostensatz Fahrzeugtyp 1) x (4) + (spez. Unterhaltungskostensatz Fahrzeugtyp 2) x (6)

Die spezifischen Unterhaltungskostensätze ergeben sich aus:

- Formblatt 7-1, Spalte 12 für Schienenfahrzeuge
- Formblatt 7-2, Spalte 11 für Busse

\*(8)  
Di  
für  
\*(9)

\*(1

\*(1

\*(1

\*(1

**Blatt 7-4 Fahrzeugkonfigurationen Schiene/Bus (2)**

Fahrzeug-konfiguration	Leermasse [t] (1)	Energiever- brauchseinheit [-]	Faktoren haltbezogener Energieverbrauch		Zuschlag fahrdrahtloser Betrieb		spezifischer Energieverbrauch Strecke [Verbrauchseinheiten/ km] (2)	Anzahl Sitz- und Stehplätze [-] (0)
			a [-]	b [-]	Energie- verbrauch [-] (2)	laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten [-] (2)		
(1)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
6N2	30,0	kWh	--	--	-	-	2,74	210
Standardbus	-	I Diesel	-	-	-	-	0,32	96
Gelenkbus	-	I Diesel	-	-	-	-	0,44	65

- $(3) = (\text{Leermasse Fahrzeugtyp 1}) \times (4) + (\text{Leermasse Fahrzeugtyp 2}) \times (6)$   
 Die Leermasse der Fahrzeugtypen ergibt sich aus Formblatt 7-1, Spalte 7  
 Busse nicht relevant  
 \***(2)** Zuordnung Busse nicht relevant  
 \***(3)** Auswahl gemäß Formblatt 7-1, Spalte 14 für Schienenfahrzeuge  
 ▪ Formblatt 7-1, Spalte 14 für Schienenfahrzeuge  
 ▪ Formblatt 7-2, Spalte 13 für Busse  
 \***(5)** Auswahl gemäß Formblatt 7-1, Spalte 15  
 \***(7)** = (spez. U) gemäß Formblatt 7-1, Spalte 16  
 Die spezifischen U gemäß Formblatt 7-1, Spalte 17 (für Schienenfahrzeuge)  
 ▪ Formblatt 7-2, Spalte 14 (für Busse)  
 \***(13)** gemäß Formblatt 7-1, Spalte 18 (für Schienenfahrzeuge)  
 ▪ Formblatt 7-2, Spalte 15 (für Busse)
- $* (14) = (\text{spez. Energieverbrauch Strecke Fahrzeugtyp 1}) \times (4) + (\text{spez. Energieverbrauch Strecke Fahrzeugtyp 2}) \times (6)$   
 Die spez. Energieverbrauchssätze ergeben sich aus:  
 ▪ Formblatt 7-1, Spalte 19 für Schienenfahrzeuge  
 ▪ Formblatt 7-2, Spalte 16 für Busse  
 $* (15) = (\text{Anzahl Sitz- und Stehplätze Fahrzeugtyp 1}) \times (4) + (\text{Anzahl Sitz- und Stehplätze Fahrzeugtyp 2}) \times (6)$   
 Die Anzahl Sitz- und Stehplätze ergibt sich aus:  
 ▪ Formblatt 7-1, Spalte 5 für Schienenfahrzeuge  
 ▪ Formblatt 7-2, Spalte 5 für Busse

**Blatt 8-1 Bedinungsangebote auf betroffenen Linien Schiene/Bus (1)**

Fall	Linie	Linie Fahrplan	Linienverlauf	Fahrzeug-konfiguration	Verkehrssystem	Energie-verbrauchs-einheit	Herkunft Energie [konv-/regen.]	Linienlänge [m] (0)	Linienlänge unabhängig [m] (0)	Linienlänge (gekoppelt) [m] (0)	Linienlänge (gekoppelt) unabhängig [m] (0)	Linienlänge fahrdrahtlos [m] (0)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) Zuordnung einer Fahrzeug-konfig. aus Blatt 7-4, Spalte 1	(6) gemäß Blatt 7-4, Spalte 2	(7) gemäß Blatt 7-4, Spalte 9	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
Ohnefall	1	1	Hafenallee - Mecklenburger Allee	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	17.497	-	-	-	-
Ohnefall	2	2	Reutershagen - Hbf. - Kurt-Schumacher-	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	10.002	-	-	-	-
Ohnefall	3_1	3	Neuer Friedhof - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	10.626	-	-	-	-
Ohnefall	3_2	3	Platz der Jugend - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	8.778	-	-	-	-
Ohnefall	6	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt -	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	8.617	-	-	-	-
Ohnefall	20_1	20	Stadthafen - Reutershagen Markt -	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	I Diesel	konv.	12.275	-	-	-	-
Ohnefall	20_2	20	Stadthafen - Reutershagen Markt	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	I Diesel	konv.	5.742	-	-	-	-
Ohnefall	27	27	Wohngebiet Kiefernweg -	Standardbus	ÖSPV-Bus	I Diesel	konv.	6.758	-	-	-	-
Ohnefall	28	28	S Holbeinplatz - Campus Süd	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	I Diesel	konv.	6.739	-	-	-	-
Ohnefall	39_1	39	S Lütten Klein - Hauptbahnhof Süd	Standardbus	ÖSPV-Bus	I Diesel	konv.	19.418	-	-	-	-
Ohnefall	39_2	39	S Lütten Klein - Markt Reutershagen (Sa)	Standardbus	ÖSPV-Bus	I Diesel	konv.	10.702	-	-	-	-
Ohnefall	102	102	Rostock, ZOB - Stäbelow - Satow -	Standardbus	ÖSPV-Bus	I Diesel	konv.	17.770	-	-	-	-
Mitfall	1_1	1	Hafenallee - Mecklenburger Allee	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	17.497	-	-	-	-
Mitfall	1_2	1	Hafenallee - Marienehe	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	11.294	-	-	-	-
Mitfall	3	3	Mecklenburger Str. (Rügener Straße) -	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	20.814	-	-	-	-
Mitfall	2/6	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt -	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	21.224	-	-	-	-
Mitfall	6 NVZ	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt -	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	12.570	-	-	-	-
Mitfall	20	20	Stadthafen - Reutershagen Markt - S-	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	I Diesel	konv.	15.054	-	-	-	-
Mitfall	27	27	Wohngebiet Kiefernweg -	Standardbus	ÖSPV-Bus	I Diesel	konv.	6.758	-	-	-	-
Mitfall	28	28	S Holbeinplatz - Campus Süd (ohne	Standardbus	ÖSPV-Bus	I Diesel	konv.	9.300	-	-	-	-
Mitfall	39	39	Reutershagen Ortsteilbus	Standardbus	ÖSPV-Bus	I Diesel	konv.	2.020	-	-	-	-
Mitfall	102	102	Rostock, ZOB - Stäbelow - Satow -	Standardbus	ÖSPV-Bus	I Diesel	konv.	19.225	-	-	-	-

**Blatt 8-1** | **Bedienungsangebote auf betroffenen Linien Schiene/Bus (2)**

Fall	Linie	Fahrzeit	Fahrzeit (gekoppelt)	Fahrten- folgezeit	HVZ- Bedien- ung	Anzahl Fahrtenpaare			Umlaufzeit (gesetzt)	Anzahl Kurse (gesetzt)	Summe Haltezeiten	Anzahl Haltestellen	Bezugs- geschwin- digkeit
		[Minuten] (1)	[Minuten] (1)	[Minuten] (2)	[0/1]	WT5 [-] (0)	Sa [-] (0)	So [-] (0)	[Minuten]	[-]	[Minuten]	[-] (0)	[km/h] (0)
(1)	(2)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)	(22)	(23)	(24)	(25)
Ohnefall	1	56,0	-	10,00	1	92	59	45					
Ohnefall	2	31,6	-	20,00	1	43	24	-					
Ohnefall	3_1	36,3	-	20,00	1	24	35	45					
Ohnefall	3_2	31,1	-	20,00	0	26	-	-					
Ohnefall	6	29,4	-	20,00	1	50	35	45					
Ohnefall	20_1	33,8	-	20,00	1	46	30	29					
Ohnefall	20_2	16,2	-	20,00	1	46	30	29					
Ohnefall	27	25,1	-	20,00	1	50	35	32					
Ohnefall	28	18,9	-	20,00	1	50	35	32					
Ohnefall	39_1	52,1	-	20,00	1	43	-	-					
Ohnefall	39_2	28,5	-	20,00	0	-	24	-					
Ohnefall	102	35,0	-	20,00	1	50	35	32					
Mitfall	1_1	56,0	-	20,00	1	46	30	23					
Mitfall	1_2	36,3	-	20,00	1	46	30	23					
Mitfall	3	60,5	-	20,00	1	50	32	32					
Mitfall	2/6	68,3	-	20,00	1	43	24	-					
Mitfall	6 NVZ	40,3	-	30,00	0	7	11	45					
Mitfall	20	37,5	-	20,00	1	50	29	29					
Mitfall	27	25,1	-	20,00	1	50	35	32					
Mitfall	28	27,3	-	20,00	1	50	35	32					
Mitfall	39	6,7	-	20,00	1	43	24	-					
Mitfall	102	35,2	-	20,00	1	50	35	32					

**Blatt 8-2 Umlaufzeiten und Anzahl Kurse Schiene/Bus**

Fall	Linie	Linien Fahrplan	Linienverlauf	Fahrzeug-konfiguration	Fahrzeit Gesamt-laufweg [Minuten] (1)	Fahrten-folgezeit [Minuten] (-)	Umlaufzeit Gesamt-laufweg [Minuten] (-)	Wendezeit Gesamt-laufweg [Minuten] (-)	Anzahl Kurse [-] (0)	Fahrzeit (eigener Laufweg) [Minuten] (1)	Umlaufzeit (eigener Laufweg) [Minuten] (-)
(1) aus Blatt 8-1, Spalte 1	(2) aus Blatt 8-1, Spalte 2	(3) aus Blatt 8-1, Spalte 3	(4) aus Blatt 8-1, Spalte 4	(5) aus Blatt 8-1, Spalte 5	(6) aus Blatt 8-1, Spalte 14	(7) aus Blatt 8-1, Spalte 16	(8) siehe Erläuterungen zu Formblatt 8-2 in der Anleitung	(9) = (8) - 2 x (6)	(10) siehe Erläuterungen zu Formblatt 8-2 in der Anleitung	(11) = (6) - (Blatt 8-1, Spalte 15)	(12) siehe Erläuterungen zu Formblatt 8-2 in der Anleitung
Ohnefall	1	1	Hafenallee - Mecklenburger Allee (Rügener Straße)	6N2	56,0	10	140	28	14	56,0	140
Ohnefall	2	2	Reutershagen - Hbf. - Kurt-Schumacher-Ring	6N2	31,6	20	80	17	4	31,6	80
Ohnefall	3_1	3	Neuer Friedhof - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	36,3	20	100	28	5	36,3	100
Ohnefall	3_2	3	Platz der Jugend - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	31,1	20	80	18	-	31,1	80
Ohnefall	6	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Neuer Friedhof	6N2	29,4	20	80	21	4	29,4	80
Ohnefall	20_1	20	Stadthafen - Reutershagen Markt - Thomas-Morus-Straße	Gelenkbus	33,8	20	80	12	4	33,8	80
Ohnefall	20_2	20	Stadthafen - Reutershagen Markt	Gelenkbus	16,2	20	60	28	3	16,2	60
Ohnefall	27	27	Wohngebiet Kiefernweg - Holbeinplatz	Standardbus	25,1	20	80	30	4	25,1	80
Ohnefall	28	28	S Holbeinplatz - Campus Süd	Gelenkbus	18,9	20	60	22	3	18,9	60
Ohnefall	39_1	39	S Lütten Klein - Hauptbahnhof Süd	Standardbus	52,1	20	140	36	7	52,1	140
Ohnefall	39_2	39	S Lütten Klein - Markt Reutershagen (Sa)	Standardbus	28,5	20	80	23	-	28,5	80
Ohnefall	102	102	Rostock, ZOB - Stäbelow - Satow - Pustohl / Jürgenshagen	Standardbus	35,0	20	100	30	5	35,0	100
Mitfall	1_1	1	Hafenallee - Mecklenburger Allee (Rügener Straße)	6N2	56,0	20	140	28	7	56,0	140
Mitfall	1_2	1	Hafenallee - Marienehe	6N2	36,3	20	100	27	5	36,3	100
Mitfall	3	3	Mecklenburger Str. (Rügener Straße) - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	60,5	20	160	39	8	60,5	160
Mitfall	2/6	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Reutershagen - Hbf. - Kurt-Schumacher-Ring	6N2	68,3	20	160	23	8	68,3	160
Mitfall	6 NVZ	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Marienehe	6N2	40,3	30	120	39	-	40,3	120
Mitfall	20	20	Stadthafen - Reutershagen Markt - S-Lütten Klein	Gelenkbus	37,5	20	100	25	5	37,5	100
Mitfall	27	27	Wohngebiet Kiefernweg - Holbeinplatz	Standardbus	25,1	20	80	30	4	25,1	80
Mitfall	28	28	S Holbeinplatz - Campus Süd (ohne CJD)	Standardbus	27,3	20	80	25	4	27,3	80
Mitfall	39	39	Reutershagen Ortsteilbus	Standardbus	6,7	20	40	27	2	6,7	40

**Blatt 8-3 Linienbezogene Leistungskennzahlen Schiene/Bus (1)**

Fall	Linie	Linie Fahrplan	Linienverlauf	Fahrzeug-konfiguration	Verkehrssystem	Anzahl Fahrtenpaare je Jahr	Linienlänge (Gesamtlaufweg)	Linienlänge (eigener Laufweg)	Linienlänge unabhängig (eigener Laufweg)
						[-] (0)	[m] (0)	[m] (0)	[m] (0)
(1) aus Blatt 8-1, Spalte 1	(2) aus Blatt 8-1, Spalte 2	(3) aus Blatt 8-1, Spalte 3	(4) aus Blatt 8-1, Spalte 4	(5) aus Blatt 8-1, Spalte 5	(6) aus Blatt 8-1, Spalte 6	(7) = (Blatt 8-1, Spalte 18) x 254 + (Blatt 8-1, Spalte 19) x 52 + (Blatt 8-1, Spalte 20) x 59	(8) gemäß Blatt 8-1, Spalte 9	(9) = (8) - (Blatt 8-1, Spalte 11)	*(10) = (Blatt 8-1, Spalte 10) - (Blatt 8-1, Spalte 12)
Ohnefall	1	1	Hafenallee - Mecklenburger Allee (Rügener Straße)	6N2	ÖSPV-Schiene	29.091	17.497	17.497	-
Ohnefall	2	2	Reutershagen - Hbf. - Kurt-Schumacher-Ring	6N2	ÖSPV-Schiene	12.170	10.002	10.002	-
Ohnefall	3_1	3	Neuer Friedhof - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	ÖSPV-Schiene	10.571	10.626	10.626	-
Ohnefall	3_2	3	Platz der Jugend - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	ÖSPV-Schiene	6.604	8.778	8.778	-
Ohnefall	6	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Neuer Friedhof	6N2	ÖSPV-Schiene	17.175	8.617	8.617	-
Ohnefall	20_1	20	Stadthafen - Reutershagen Markt - Thomas-Morus-Straße	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	14.929	12.275	12.275	-
Ohnefall	20_2	20	Stadthafen - Reutershagen Markt	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	14.929	5.742	5.742	-
Ohnefall	27	27	Wohngebiet Kiefernweg - Holbeinplatz	Standardbus	ÖSPV-Bus	16.408	6.758	6.758	-
Ohnefall	28	28	S Holbeinplatz - Campus Süd	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	16.408	6.739	6.739	-
Ohnefall	39_1	39	S Lütten Klein - Hauptbahnhof Süd	Standardbus	ÖSPV-Bus	10.922	19.418	19.418	-
Ohnefall	39_2	39	S Lütten Klein - Markt Reutershagen (Sa)	Standardbus	ÖSPV-Bus	1.248	10.702	10.702	-
Ohnefall	102	102	Rostock, ZOB - Stäbelow - Satow - Pustohl / Jürgenshagen	Standardbus	ÖSPV-Bus	16.408	17.770	17.770	-
Mitfall	1_1	1	Hafenallee - Mecklenburger Allee (Rügener Straße)	6N2	ÖSPV-Schiene	14.546	17.497	17.497	-
Mitfall	1_2	1	Hafenallee - Marienehe	6N2	ÖSPV-Schiene	14.546	11.294	11.294	-
Mitfall	3	3	Mecklenburger Str. (Rügener Straße) - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	ÖSPV-Schiene	16.252	20.814	20.814	-
Mitfall	2/6	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Reutershagen -	6N2	ÖSPV-Schiene	12.170	21.224	21.224	-
Mitfall	6 NVZ	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Marienehe	6N2	ÖSPV-Schiene	5.005	12.570	12.570	-
Mitfall	20	20	Stadthafen - Reutershagen Markt - S-Lütten Klein	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	15.919	15.054	15.054	-
Mitfall	27	27	Wohngebiet Kiefernweg - Holbeinplatz	Standardbus	ÖSPV-Bus	16.408	6.758	6.758	-
Mitfall	28	28	S Holbeinplatz - Campus Süd (ohne CJD)	Standardbus	ÖSPV-Bus	16.408	9.300	9.300	-
Mitfall	39,00	39	Reutershagen Ortsteilbus	Standardbus	ÖSPV-Bus	12.170	2.020	2.020	-

**Blatt 8-3 Linienbezogene Leistungskennzahlen Schiene/Bus (2)**

Fall	Linie	Anteil Linienlänge fahrtrahtlos [-] (2)	Laufleistung Fahrzeug- konfiguration [1.000 km/Jahr] (1)	Fahrplanleistung [1.000 km/Jahr] (1)	Fahrplanleistung unabhängig [1.000 km/Jahr] (1)	Fahrplanleistung abhängig [1.000 km/Jahr] (1)	Platz-km-Leistung [1.000 km/Jahr] (1)	Umlaufstunden (eigener Laufweg) [1.000 h/Jahr] (1)	Anzahl Halte [1.000/Jahr] (1)
(1) aus Blatt 8-1, Spalte 1	(2) aus Blatt 8-1, Spalte 2	(11) = (Blatt 8-1, Spalte 13) / (Formblatt 8-1, Spalte 9)	(12) = 2 x (7) x (8) x 10 <sup>-6</sup>	(13) = 2 x (7) x (9) x 10 <sup>-6</sup>	(14) = 2 x (7) x (10) x 10 <sup>-6</sup>	(15) = (13) - (14)	(16) = (Blatt 7-4, Spalte 15) x (12)	(17) = (Blatt 8-2, Spalte 12) / 60 x (7) x 10 <sup>-3</sup>	(18) = 2 x (7) x ( (Blatt 8-1, Spalte 24) - 1) x 10 <sup>-3</sup>
Ohnefall	1	-	1.018,0	1.018,0	-	1.018,0	213.782,2	67,9	
Ohnefall	2	-	243,4	243,4	-	243,4	51.124,2	16,2	
Ohnefall	3_1	-	224,7	224,7	-	224,7	47.177,5	17,6	
Ohnefall	3_2	-	115,9	115,9	-	115,9	24.347,4	8,8	
Ohnefall	6	-	296,0	296,0	-	296,0	62.158,7	22,9	
Ohnefall	20_1	-	366,5	366,5	-	366,5	23.823,0	19,9	
Ohnefall	20_2	-	171,4	171,4	-	171,4	11.143,9	14,9	
Ohnefall	27	-	221,8	221,8	-	221,8	21.290,0	21,9	
Ohnefall	28	-	221,1	221,1	-	221,1	14.374,6	16,4	
Ohnefall	39_1	-	424,2	424,2	-	424,2	40.720,0	25,5	
Ohnefall	39_2	-	26,7	26,7	-	26,7	2.564,3	1,7	
Ohnefall	102	-	583,1	583,1	-	583,1	55.981,5	27,3	
Mitfall	1_1	-	509,0	509,0	-	509,0	106.891,1	33,9	
Mitfall	1_2	-	328,6	328,6	-	328,6	68.996,3	24,2	
Mitfall	3	-	676,5	676,5	-	676,5	142.073,0	43,3	
Mitfall	2/6	-	516,6	516,6	-	516,6	108.484,4	32,5	
Mitfall	6 NVZ	-	125,8	125,8	-	125,8	26.423,4	10,0	
Mitfall	20	-	479,3	479,3	-	479,3	31.153,8	26,5	
Mitfall	27	-	221,8	221,8	-	221,8	21.290,0	21,9	
Mitfall	28	-	305,2	305,2	-	305,2	29.298,1	21,9	
Mitfall	39,00	-	49,2	49,2	-	49,2	4.720,0	8,1	



**Blatt 8-5 Linienbezogene Auflösung Fahrzeugkonfiguration Schiene/Bus**

Fall	Linie	Linie Fahrplan	Linienverlauf	Fahrzeug-konfiguration	Fahrzeug-typ 1	Anzahl Fahrzeuge Typ 1 [-] (0)	tägliche Laufleistung Typ 1 [Fahrzeug-km/Werktag] (1)	Fahrzeug-typ 2	Anzahl Fahrzeuge Typ 2 [-] (0)	tägliche Laufleistung Typ 2 [Fahrzeug-km/Werktag] (1)
(1) aus Blatt 8-1, Spalte 1	(2) aus Blatt 8-1, Spalte 2	(3) aus Blatt 8-1, Spalte 3	(4) aus Blatt 8-1, Spalte 4	(5) aus Blatt 8-1, Spalte 5	(6) gemäß Blatt 7-4, Spalte 3	(7) = (Blatt 7-4, Spalte 4) x (Blatt 8-2, Spalte 10)	(8) = (Blatt 7-4, Spalte 4) x (Blatt 8-1, Spalte 9) x (Blatt 8-1, Spalte 18) x 2 x 10 <sup>3</sup>	(9) gemäß Blatt 7-4, Spalte 5	(10) = (Blatt 7-4, Spalte 6 x (Blatt 8-2, Spalte 10)	(11) = (Blatt 7-4, Spalte 6) x (Blatt 8-1, Spalte 9) x (Blatt 8-1, Spalte 18) x 2 x 10 <sup>3</sup>
Ohnefall	1	1	Hafenallee - Mecklenburger Allee (Rügener Straße)	6N2	6N2	14	3.219,4	-	-	-
Ohnefall	2	2	Reutershagen - Hbf. - Kurt-Schumacher-Ring	6N2	6N2	4	860,2	-	-	-
Ohnefall	3_1	3	Neuer Friedhof - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	6N2	5	510,0	-	-	-
Ohnefall	3_2	3	Platz der Jugend - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	6N2	-	456,5	-	-	-
Ohnefall	6	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Neuer	6N2	6N2	4	861,7	-	-	-
Ohnefall	20_1	20	Stadthafen - Reutershagen Markt - Thomas-Morus-	Gelenkbus	Gelenkbus	4	1.129,3	-	-	-
Ohnefall	20_2	20	Stadthafen - Reutershagen Markt	Gelenkbus	Gelenkbus	3	528,3	-	-	-
Ohnefall	27	27	Wohngebiet Kiefernweg - Holbeinplatz	Standardbus	Standardbus	4	675,8	-	-	-
Ohnefall	28	28	S Holbeinplatz - Campus Süd	Gelenkbus	Gelenkbus	3	673,9	-	-	-
Ohnefall	39_1	39	S Lütten Klein - Hauptbahnhof Süd	Standardbus	Standardbus	7	1.669,9	-	-	-
Ohnefall	39_2	39	S Lütten Klein - Markt Reutershagen (Sa)	Standardbus	Standardbus	-	-	-	-	-
Ohnefall	102	102	Rostock, ZOB - Stäbelow - Satow - Pustohl /	Standardbus	Standardbus	5	1.777,0	-	-	-
Mitfall	1_1	1	Hafenallee - Mecklenburger Allee (Rügener Straße)	6N2	6N2	7	1.609,7	-	-	-
Mitfall	1_2	1	Hafenallee - Marienehe	6N2	6N2	5	1.039,0	-	-	-
Mitfall	3	3	Mecklenburger Str. (Rügener Straße) - Hbf. -	6N2	6N2	8	2.081,4	-	-	-
Mitfall	2/6	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt -	6N2	6N2	8	1.825,3	-	-	-
Mitfall	6 NVZ	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Marienehe	6N2	6N2	-	176,0	-	-	-
Mitfall	20	20	Stadthafen - Reutershagen Markt - S-Lütten Klein	Gelenkbus	Gelenkbus	5	1.505,4	-	-	-
Mitfall	27	27	Wohngebiet Kiefernweg - Holbeinplatz	Standardbus	Standardbus	4	675,8	-	-	-
Mitfall	28	28	S Holbeinplatz - Campus Süd (ohne CJD)	Standardbus	Standardbus	4	930,0	-	-	-
Mitfall	39	39	Reutershagen Ortsteilbus	Standardbus	Standardbus	2	173,7	-	-	-

**Blatt 8-7 Vergleich Angebotskennwerte auf Ebene Verkehrssystem**

Kennwert			Mitfall a	Ohnefall b	Saldo c = a - b		
Fahrplanleistung SPNV	[1.000 km/Jahr]	(1)	(1)*	0,0	0,0	0,0	*(1) aus Formblatt 8-3, Spalte 13
Fahrplanleistung ÖSPV-Schiene	[1.000 km/Jahr]	(1)	(2)*	2.156,5	1.898,0	258,5	*(2) aus Formblatt 8-3, Spalte 13
Fahrplanleistung ÖSPV-Bus	[1.000 km/Jahr]	(1)	(3)*	1.686,3	2.014,9	-328,6	*(3) aus Formblatt 8-3, Spalte 13
Fahrplanleistung Seilbahn	[1.000 km/Jahr]	(1)	(4)*	0,0	0,0	0,0	*(4) aus Formblatt 8-6, Spalte 19
<b>Summe Fahrplanleistung</b>	[1.000 km/Jahr]	(1)	(5)*	3.842,8	3.912,9	-70,1	*(5) = (1) + (2) + (3) + (4)
Fahrplanleistung ÖSPV-Schiene unabh.	[1.000 km/Jahr]	(1)	(6)*	0,0	0,0	0,0	*(6) aus Formblatt 8-3, Spalte 14
Fahrplanleistung ÖSPV-Schiene sonst.	[1.000 km/Jahr]	(1)	(7)*	2.156,5	1.898,0	258,5	*(7) aus Formblatt 8-3, Spalte 15
Personalstunden SPNV	[1.000 Stunden/Jahr]	(1)	(8)*	0,0	0,0	0,0	*(8) aus Formblatt 8-3, Spalte 17
Personalstunden ÖSPV-Schiene	[1.000 Stunden/Jahr]	(1)	(9)*	144,0	133,4	10,6	*(9) aus Formblatt 8-3, Spalte 17
Personalstunden ÖSPV-Bus	[1.000 Stunden/Jahr]	(1)	(10)*	105,7	127,6	-21,9	*(10) aus Formblatt 8-3, Spalte 17
Personalstunden Seilbahn	[1.000 Stunden/Jahr]	(1)	(11)*	0,0	0,0	0,0	*(11) aus Formblatt 8-6, Spalte 22
<b>Summe Personalstunden</b>	[1.000 Stunden/Jahr]	(1)	(12)*	2.406,2	2.159,1	247,2	*(12) = (8) + (9) + (10) + (11)
SPNV Stromverbrauch konv.	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(13)*	0,0	0,0	0,0	*(13) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
SPNV Stromverbrauch regen.	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(14)*	0,0	0,0	0,0	*(14) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
SPNV Dieselverbrauch	[1.000 l /Jahr]	(1)	(15)*	0,0	0,0	0,0	*(15) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
SPNV eFuel-Verbrauch	[1.000 l /Jahr]	(1)	(16)*	0,0	0,0	0,0	*(16) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
SPNV Verbrauch H2	[1.000 kg /Jahr]	(1)	(17)*	0,0	0,0	0,0	*(17) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
ÖSPV-Schiene Stromverbrauch konv.	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(18)*	5.913,2	5.204,4	708,7	*(18) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
ÖSPV-Schiene Stromverbrauch regen.	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(19)*	0,0	0,0	0,0	*(19) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
ÖSPV-Bus Stromverbrauch konv.	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(20)*	0,0	0,0	0,0	*(20) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
ÖSPV-Bus Stromverbrauch regen.	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(21)*	0,0	0,0	0,0	*(21) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
ÖSPV-Bus Dieselverbrauch	[1.000 l /Jahr]	(1)	(22)*	597,1	735,9	-138,7	*(22) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
ÖSPV-Bus eFuel-Verbrauch	[1.000 l /Jahr]	(1)	(23)*	0,0	0,0	0,0	*(23) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
ÖSPV-Bus Verbrauch H2	[1.000 kg /Jahr]	(1)	(24)*	0,0	0,0	0,0	*(24) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
Seilbahn Stromverbrauch konv.	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(25)*	0,0	0,0	0,0	*(25) aus Formblatt 8-6, Spalte 26
Seilbahn Stromverbrauch regen.	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(26)*	0,0	0,0	0,0	*(26) aus Formblatt 8-6, Spalte 26
<b>Summe Stromverbrauch konv.</b>	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(27)*	5.913,2	5.204,4	708,7	*(27) = (13) + (18) + (20) + (25)
<b>Summe Stromverbrauch regen.</b>	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(28)*	0,0	0,0	0,0	*(28) = (14) + (19) + (21) + (26)
<b>Summe Dieselverbrauch</b>	[1.000 l /Jahr]	(1)	(29)*	597,1	735,9	-138,7	*(29) = (15) + (22)
<b>Summe eFuel-Verbrauch</b>	[1.000 l /Jahr]	(1)	(30)*	0,0	0,0	0,0	*(30) = (16) + (23)
<b>Summe Verbrauch H2</b>	[1.000 kg /Jahr]	(1)	(31)*	0,0	0,0	0,0	*(31) = (17) + (24)

<b>Blatt 8-8</b>	<b>Vergleich von Angebotskennwerten im Mitfall bzw. Ohnefall auf Ebene Fahrzeugkonfiguration</b>
------------------	--

Fahrzeugkonfiguration	Laufleistung			Anzahl Kurse			Unterhaltungskosten laufleistungsabhängig			Platz-km-Leistung		
	Mitfall	Ohnefall	Saldo	Mitfall	Ohnefall	Saldo	Mitfall	Ohnefall	Saldo	Mitfall	Ohnefall	Saldo
	[1.000 km/Jahr]			[-]			[1.000 €/Jahr]			[1.000 km/Jahr]		
	(1)			(0)			(1)			(1)		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
<b>Summe Fahrzeugkonfigurationen</b>	<b>3.842,8</b>	<b>3.912,9</b>	<b>- 70,1</b>	<b>48</b>	<b>53</b>	<b>- 5</b>	<b>1.915,6</b>	<b>1.913,2</b>	<b>2,4</b>	<b>599.895</b>	<b>568.487</b>	<b>31.408</b>
6N2	2.156,5	1.898,0	258,5	28	27	1	1.229	1.082	147,3	452.868	398.590	54.278
Standardbus	1.207,0	1.255,8	- 48,8	15	16	- 1	471	490	- 19,0	115.873	120.556	- 4.682
Gelenkbus	479,3	759,1	- 279,8	5	10	- 5	216	342	- 125,9	31.154	49.341	- 18.188

**Blatt 8-9 Vergleich Angebotskennwerte zwischen Mit- und Ohnefall auf Ebene Fahrzeugtyp (1)**

Fahrzeugtyp			Mitfall				
	anteilige Betriebs- und Werkstattreserve	maximale Fahrzeuglaufleistung je Tag	benötigte Einheiten für Umläufe	tägliche Laufleistung	theoretische mittlere Tageslaufleistung für Umläufe	Anteil Ladereserve	Anzahl Fahrzeugeinheiten mit Reserve
	[%] (0)	[Fahrzeug-km/Werktag] (0)	[-] (0)	[Fahrzeug-km/Werktag] (0)	[km/Werktag] (0)	[%] (0)	[-] (1)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
6N2	10	9.999	28	6.731	240	-	30,8
Standardbus	10	9.999	15	3.702	247	-	16,5
Gelenkbus	10	9.999	5	1.505	301	-	5,5
<p>* (1) aus Formblatt 7-1, 7-2 und 7-3, Spalte 1</p> <p>* (2) aus den Formblättern</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>7-1, Spalte 8 für Schienenfahrzeuge</li> <li>7-2, Spalte 7 für Busse</li> <li>7-3, Spalte 6 für Seilbahnen</li> </ul> <p>* (3) aus den Formblättern</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>7-1, Spalte 13 für Schienenfahrzeuge</li> <li>7-2, Spalte 12 für Busse</li> <li>7-3, Spalte 13 für Seilbahnen</li> </ul> <p>* (4) aus Formblatt 8-5, Spalte 7 und 10 aggregiert über die Fahrzeugtypen 1 und 2 im Mitfall für Schiene/Bus</p> <p>Formblatt 8-6, Spalte 20 aggregiert über den Fahrzeugtyp im Mitfall für Seilbahnen</p> <p>* (5) aus Formblatt 8-5, Spalte 8 und 11 aggregiert über die Fahrzeugtypen 1 und 2 im Mitfall für Schiene/Bus</p> <p>0 für Seilbahnen</p> <p>* (6) = (5) / (4)</p> <p>* (7) = 0 wenn (3) = 9999                  Min( 37 ; Max( 0 ; - 37 / ( 350 - (3) ) x (3) + 37 / ( 350 - (3) ) x (6) ) )</p> <p>* (8) = ( 100 + (2) + (7) ) x (4) x 0,01</p>							

**Blatt 8-9 Vergleich Angebotskennwerte zwischen Mit- und Ohnefall auf Ebene Fahrzeugtyp (2)**

Fahrzeugtyp	Ohnefall					Saldo Mitfall-Ohnefall
	<b>benötigte Einheiten für Umläufe</b>	<b>tägliche Laufleistung</b>	<b>theoretische mittlere Tageslaufleistung für Umläufe</b>	<b>Anteil Ladereserve</b>	<b>Anzahl Fahrzeugeinheiten mit Reserve</b>	<b>Anzahl Fahrzeugeinheiten mit Reserve</b>
	[-] (0)	[Fahrzeug-km/Werktag]	[km/Werktag] (0)	[%] (0)	[-] (1)	[-] (1)
<b>(1)</b>	<b>(9)</b>	<b>(10)</b>	<b>(11)</b>	<b>(12)</b>	<b>(13)</b>	<b>(14)</b>
6N2	27	5.908	219	-	29,7	1,1
Standardbus	16	4.123	258	-	17,6	- 1,1
Gelenkbus	10	2.331	233	-	11,0	- 5,5
* <b>(1)</b> aus Formblatt 7- * <b>(2)</b> aus den Formblättern 7- • 7- • 7- • 7- * <b>(3)</b> aus den Formblättern 7- • 7- • 7- • 7- * <b>(4)</b> aus Formblatt 7- und 2 im Mitfall für Seilbahnen * <b>(5)</b> aus Formblatt 7- • 0 * <b>(6)</b> = <b>(5)</b> / <b>(4)</b>	* <b>(9)</b> aus den Formblättern 7- die Schiene/Bus * <b>(10)</b> aus den Formblättern 7- die Schiene/Bus * <b>(11)</b> = <b>(10)</b> / <b>(9)</b> * <b>(12)</b> = ( Min( 37 ; Max( 0 ; - 37 / ( 350 - <b>(3)</b> ) x <b>(3)</b> + 37 / 350 - <b>(3)</b> ) x <b>(11)</b> ) ) * <b>(13)</b> = ( 100 + <b>(2)</b> + <b>(12)</b> ) x <b>(9)</b> x 0,01 * <b>(14)</b> = <b>(8)</b> - <b>(13)</b>	• Formblatt 8-5, Spalte 7 und 10 aggregiert über Fahrzeugtypen 1 und 2 im Ohnefall für • Formblatt 8-6 Spalte 19 aggregiert über den Fahrzeugtyp im Ohnefall für Seilbahnen • Formblatt 8-5, Spalte 8 und 11 aggregiert über Fahrzeugtypen 1 und 2 im Ohnefall für Seilbahnen (da irrelevant) • 0 für Seilbahnen (da irrelevant)				

**Blatt 9-1 Kapitaldienst und zeitabhängige Unterhaltungskosten für Fahrzeuge im Mit- und im Ohnefall**

Fahrzeugtyp	Anzahl Fahrzeug-einheiten		spezifischer Kapitaldienst	Kapitaldienst		Unterhaltungs-kostensatz zeitabhängig	zeitabhängige Unterhaltungskosten		spez. THG-Emissionen Herstellung	THG-Emissionen Herstellung		
	Mitfall	Ohnefall		Mitfall	Ohnefall		Mitfall	Ohnefall		Mitfall	Ohnefall	Saldo Mitfall-Ohnefall
	[-]		[T€/Jahr]	[T€/Jahr]		[€/Fahrzeug x Jahr]	[T€/Jahr]		[kg CO <sub>2</sub> /(Fzg. x Jahr)]	[t CO <sub>2</sub> /Jahr]		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
<b>Summe Fahrzeugtypen</b>				<b>5.277,4</b>	<b>5.347,4</b>		<b>792,0</b>	<b>832,6</b>		<b>202</b>	<b>241</b>	<b>- 39</b>
6N2	30,8	29,7	149,8	4.613,8	4.449,1	19.500	600,6	579,2	2.820	87	84	3
Standardbus	16,5	17,6	27,8	459,4	490,0	8.400	138,6	147,8	4.700	78	83	- 5
Gelenkbus	5,5	11,0	37,1	204,2	408,3	9.600	52,8	105,6	6.800	37	75	- 37

\*(1) aus Formblatt 7-1, 7-2 und 7-3, Spalte 1  
 \*(2) gemäß Formblatt 8-9, Spalte 8  
 \*(3) gemäß Formblatt 8-9, Spalte 13  
 \*(4) gemäß
 

- Formblatt 7-1, Spalte 10 für Schienenfahrzeuge
- Formblatt 7-2, Spalte 9 für Busse
- Formblatt 7-3, Spalte 11 für Seilbahnen

 \*(5) = (2) x (4)  
 \*(6) = (3) x (4)  
 \*(7) gemäß
 

- Formblatt 7-1, Spalte 11 für Schienenfahrzeuge
- Formblatt 7-2, Spalte 10 für Busse
- Formblatt 7-3, Spalte 12 für Seilbahnen

 \*(8) = (2) x (7) x 10<sup>-3</sup>  
 \*(9) = (3) x (7) x 10<sup>-3</sup>  
 \*(10) gemäß
 

- Formblatt 7-1, Spalte 20 für Schienenfahrzeuge
- Formblatt 7-2, Spalte 17 für Busse
- Formblatt 7-3, Spalte 14 für Seilbahnen

 \*(11) = (2) x (10) x 10<sup>-3</sup>  
 \*(12) = (3) x (10) x 10<sup>-3</sup>  
 \*(13) = (11) - (12)

<b>Blatt 9-2</b>	<b>Laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten für Fahrzeuge im Mit- und im Ohnefall</b>
------------------	---

Fahrzeugtyp	laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten	
	Mitfall [T€/Jahr] (1)	Ohnefall [T€/Jahr] (1)
(1) aus Blatt 7-3 und 7-4, Spalte 1	(2) aus Blatt 8-8, Spalte 8	(3) aus Blatt 8-8, Spalte 9
<b>Summe</b>	<b>1.915,6</b>	<b>1.913,2</b>
<b>Fahrzeugkonfiguration</b>		
6N2	1.229,2	1.081,9
Standardbus	470,7	489,8
Gelenkbus	215,7	341,6

**Blatt 9-3 Energieverbrauch, Energiekosten, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Schadstoffemissionskosten und Primärenergieverbrauch ÖPNV im Mit- und Ohnefall (1)**

Energieart	Energieverbrauchs- einheit	Energieverbrauch		Energiepreis	Energiekosten		Emissionsfaktor CO <sub>2</sub>	CO <sub>2</sub> -Emissionen		
		Mitfall	Ohnefall		Mitfall	Ohnefall		Mitfall	Ohnefall	Saldo Mitfall- Ohnefall
		[1.000 kWh/Jahr]		[€/Verbrauchs- seinheit]	[1.000 €/Jahr]		[g CO <sub>2</sub> /Ver- brauchseinheit]	[t CO <sub>2</sub> /Jahr]		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
<b>Summe</b>					<b>1.157,4</b>	<b>1.176,4</b>		<b>4.104</b>	<b>4.196</b>	<b>- 91</b>
Strom konv.	kWh	5.913,2	5.204,4	0,12	709,6	624,5	414,00	2.448	2.155	293
Strom regen.	kWh	-	-	0,14	-	-	21,00	-	-	-
Diesel	l Kraftstoff	597,1	735,9	0,75	447,8	551,9	2.774,00	1.656	2.041	- 385
eFuel	l Kraftstoff	-	-	2,50	-	-	370,00	-	-	-
Wasserstoff	kg H <sub>2</sub>	-	-	5,00	-	-	938,00	-	-	-

\*(3) gemäß Blatt 8-7, Spalte a, Zeilen 27-31

\*(4) gemäß Blatt 8-7, Spalte b, Zeilen 27-31

\*(5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-18, Spalte 3

\*(6) = (3) x (5)

\*(7) = (4) x (5)

\*(8) gemäß Anhang 1, Tabelle B-18, Spalte 4

\*(9) = (3) x (8) x 10<sub>-3</sub>\*(10) = (4) x (8) x 10<sub>-3</sub>

\*(11) = (9) – (10)



<b>Blatt 9-3 Energieverbrauch, Energiekosten, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Schadstoffemissionskosten und Primärenergieverbrauch ÖPNV im Mit- und Ohnefall (2)</b>
---

Energieart	Emissionskostensatz Schadstoffe [ct/Verbrauchseinheit] (2)	Schadstoffemissionskosten [T€/Jahr]			Primärenergiefaktor [MJ/Verbrauchseinheit] (0)	Primärenergieverbrauch [GJ/Jahr]		
		Mitfall (1)	Ohnefall (14)	Saldo Mitfall-Ohnefall (15)		Mitfall (17)	Ohnefall (18)	Saldo Mitfall-Ohnefall (19)
(1)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)
<b>Summe</b>		<b>96,0</b>	<b>98,3</b>	<b>- 2,3</b>		<b>58.707,4</b>	<b>59.851,5</b>	<b>- 1.144,1</b>
Strom konv.	0,96	56,8	50,0	6,8	6,00	35.479,0	31.226,7	4.252,3
Strom regen.	0,05	-	-	-	4,50	-	-	-
Diesel	6,57	39,2	48,3	- 9,1	38,90	23.228,4	28.624,8	- 5.396,4
eFuel	6,57	-	-	-	78,20	-	-	-
Wasserstoff	2,18	-	-	-	198,70	-	-	-

\*(12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-18, Spalte 5

\*(13) = (3) x (12) x 10<sub>-2</sub>

\*(14) = (4) x (12) x 10<sub>-2</sub>

\*(15) = (13) – (14)

\*(16) gemäß Anhang 1, Tabelle B-18, Spalte 6

\*(17) = (3) x (16)

\*(18) = (4) x (16)

\*(19) = (17) – (18)

**Blatt 9-4 Personalkosten ÖPNV im Mit- und im Ohnefall**

Verkehrssystem	Personalstunden		Personalkostensatz [€/h] (0)	Personalkosten	
	Mitfall [1000 h/Jahr] (1)	Ohnefall [1000 h/Jahr] (1)		Mitfall [T€/Jahr] (1)	Ohnefall [T€/Jahr] (1)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
<b>Summe Verkehrssysteme</b>	<b>249,7</b>	<b>261,0</b>		<b>10.747,4</b>	<b>11.114,7</b>
SPNV	-	-	46	-	-
ÖSPV-Schiene	144,0	133,4	46	6.623,3	6.137,7
ÖSPV-Bus	105,7	127,6	39	4.124,1	4.977,0
Seilbahn	-	-	39	-	-

\*(2) gemäß Formblatt 8-7, Spalte a Zeilen 8 bis 11

\*(3) gemäß Formblatt 8-7, Spalte b Zeilen 8 bis 11

\*(4) gemäß Anhang 1, Tabelle B-15, Spalte 4

\*(5) = (2) x (4)

\*(6) = (3) x (4)

**Blatt 9-5 Zusammenstellung Betriebskosten ÖPNV**

			Mitfall	Ohnefall	Saldo Mitfall- Ohnefall	
<b>Fahrzeugkosten</b>	[T€/Jahr] (1)	<b>(1)</b>	7.985,0	8.093,2	- 108,2	<b>(1) = (2) + (3)</b>
<b>Kapitaldienst Fahrzeuge</b>	[T€/Jahr] (1)	<b>(2)</b>	5.277,4	5.347,4	- 70,0	<b>(2)</b> gemäß Blatt 9-1, Spalte 5 für den Mitfall gemäß Blatt 9-1, Spalte 6 für den Ohnefall gemäß Blatt 9-1, Spalte 5 – Spalte 6 für den Saldo Mitfall- Ohnefall
<b>Unterhaltungskosten Fahrzeuge</b>	[T€/Jahr] (1)	<b>(3)</b>	2.707,6	2.745,8	- 38,2	<b>(3) = (4) + (5)</b>
zeitabhängige Unterhaltungskosten Fahrzeuge	[T€/Jahr] (1)	<b>(4)</b>	792,0	832,6	- 40,6	<b>(4)</b> gemäß Blatt 9-1, Spalte 8 für den Mitfall gemäß Blatt 9-1, Spalte 9 für den Ohnefall gemäß Blatt 9-1, Spalte 8 – Spalte 9 für den Saldo Mitfall- Ohnefall
laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten Fahrzeuge	[T€/Jahr] (1)	<b>(5)</b>	1.915,6	1.913,2	2,4	<b>(5)</b> gemäß Blatt 9-2, Spalte 2 für den Mitfall gemäß Blatt 9-2, Spalte 3 für den Ohnefall gemäß Blatt 9-2, Spalte 2 – Spalte 3 für den Saldo Mitfall- Ohnefall
<b>Energiekosten ÖPNV</b>	[T€/Jahr] (1)	<b>(6)</b>	1.157,4	1.176,4	- 19,0	<b>(6)</b> gemäß Blatt 9-3, Spalte 6 für den Mitfall gemäß Blatt 9-3, Spalte 7 für den Ohnefall gemäß Blatt 9-3, Spalte 6 – Spalte 7 für den Saldo Mitfall- Ohnefall
<b>Personalkosten ÖPNV</b>	[T€/Jahr] (1)	<b>(7)</b>	10.747,4	11.114,7	- 367,4	<b>(7)</b> gemäß Blatt 9-4, Spalte 5 für den Mitfall gemäß Blatt 9-4, Spalte 6 für den Ohnefall gemäß Blatt 9-4, Spalte 5 – Spalte 6 für den Saldo Mitfall- Ohnefall
<b>Summe Betriebskosten ÖPNV</b>	[T€/Jahr] (1)	<b>(8)</b>	<b>19.889,8</b>	<b>20.384,4</b>	- <b>494,6</b>	<b>(8) = (1) + (6) + (7)</b>

<b>Blatt 10-1</b>	<b>Rahmendaten und Preisindizes für die Infrastrukturinvestitionen</b>
-------------------	--

<b>Preisstand der Investitionsermittlung</b>	[Jahr]	<b>(1)</b>	2020
<b>voraussichtliches Jahr der Inbetriebnahme</b>	[Jahr]	<b>(2)</b>	2029
<b>Bauzeit</b>	[Jahre]	<b>(3)</b>	2
<b>Aufzinsungsfaktor Bauzeit</b>	[-]	<b>(4)</b> gemäß Anhang 1, Tabelle A 1-18, Spalte 2	1,0085

Index	Wert 2016	Wert im Jahr der Investitionsermittlung	Index bezogen auf 2016
	[-] (1)	[-] (1)	[-] (1)
<b>(5)</b>	<b>(6)</b>	<b>(7)</b>	<b>(8) = (7) / (6) x 100</b>
Straßenbau	100,9	118,9	117,8
Brücken im Straßenbau	101,1	117,9	116,6
Elektrische Ausrüstungen	100,7	105,2	104,5

**Blatt 10-2 Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall**

Kostenposition	Anlagen- teil Nr.	Ersatz von Bestands- anlagen  [J/N] (-)	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand  [T€] (1)	Preisindex	Index- wert  [-] (1)	Investition Preisstand 2016  [T€] (1)	Auf- zinsungs- faktor Bauzeit  [-] (4)	Annuitäts- faktor  [1/Jahr] (4)	Kapital- dienst  [T€/Jahr] (1)	Unter- haltungs- kosten- satz  [%] (1)	Unter- haltungs- kosten  [T€/Jahr] (1)
(1)	(2) Zuordnung aus Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 1	(3) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 2	(4)	(5)	(6) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	(7) gemäß Blatt 10- 1, Spalte 8	(8) = (5) / (7) x 100	(9) aus Blatt 10-1, Zeile 4	(10) gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 4	(11) = (8) x (9) x (10)	(12) Wenn, Spalte 4 = J, dann 0 ansonsten gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 5	(13) = (4) x (8) x (12) x 10 <sup>3</sup>
<b>Summe gesamt</b>				52.159,0			46.023,6			1.447,4		450,5
Planungskosten	400		Planungsleistungen	4.741,7			4.184,0	1,0085	0,0170	71,7	0,0	-
<b>Zwischensumme</b>				47.417,3			41.839,6			1.375,7		450,5
Grunderwerb	10	N	Grunderwerb	-	Straßenbau	117,8	-	1,0085	0,0170	-	0,0	-
einmalige Aufwendungen	20	N	einmalige Aufwendungen	12.007,2	Straßenbau	117,8	10.189,5	1,0085	0,0170	174,7	0,0	-
Trassen (Unterbau Bahnen und Straßen, Erdbauwerke, Dämme, Einschnitte, Entwässerung)	30	N	Trassen (Unterbau Bahnen und Straßen1, Erdbauwerke, Dämme, Einschnitte, Entwässerung)	-	Straßenbau	117,8	-	1,0085	0,0237	-	0,5	-
Stützbauwerke	40	N	Stützbauwerke	-	Straßenbau	117,8	-	1,0085	0,0237	-	0,5	-
Tunnel	50	N	Tunnel	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	1,0085	0,0237	-	0,5	-
Brücken inkl. Bahnsteigunter-/- überführungen	60	N	Brücken inkl. Bahnsteigunter-/- überführungen	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	1,0085	0,0237	-	2,0	-

**Blatt 10-2 Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall**

Kostenposition	Anlagen- teil Nr.	Ersatz von Bestands- anlagen  [J/N] (-)	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand  [T€] (1)	Preisindex	Index- wert  [-] (1)	Investition Preisstand 2016  [T€] (1)	Auf- zinsungs- faktor Bauzeit  [-] (4)	Annuitäts- faktor  [1/Jahr] (4)	Kapital- dienst  [T€/Jahr] (1)	Unter- haltungs- kosten- satz  [%] (1)	Unter- haltungs- kosten  [T€/Jahr] (1)
(1)	(2)	(3) gemäß	(4)	(5)	(6) gemäß	(7)	(8) = (5) / (7)	(9) aus	(10) gemäß	(11) = (8) x	(12) Wenn,	(13) = (4) x
	Zuordnung aus Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 1	Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 2			Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	gemäß Blatt 10- 1, Spalte 8	x 100	Blatt 10-1, Zeile 4	Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 4	(9) x (10)	Spalte 4 = J, dann 0 ansonsten gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 5	(8) x (12) x 10 <sup>3</sup>
Gleise: Schotteroberbau	71	N	Gleise: Schotteroberbau	5.089,8	Straßenbau	117,8	4.319,3	1,0085	0,0428	186,4	30,0	129,6
Gleise: Feste Fahrbahn	72	N	Gleise: Feste Fahrbahn	9.285,6	Straßenbau	117,8	7.879,8	1,0085	0,0298	236,8	15,0	118,2
Weichen inkl. Heizungen und Antriebe	73	N	Weichen inkl. Heizungen und Antriebe	2.248,8	Straßenbau	117,8	1.908,4	1,0085	0,0594	114,3	30,0	57,3
Oberbau Straßen und Wege inkl. Busspuren	74	N	Oberbau Straßen und Wege inkl. Busspuren und P+R-Parkplätze	332,9	Straßenbau	117,8	282,5	1,0085	0,0494	14,1	10,0	2,8
Betriebs-, Verkehrs- und Sozialgebäude (oberirdisch)	81	N	Betriebs-, Verkehrs- und Sozialgebäude (oberirdisch)	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	1,0085	0,0267	-	9,0	-
unterirdische Haltestellenbauwerke inkl. Zwischen- und Verteilerebenen sowie Zugangsbauwerken	82	N	unterirdische Haltestellenbauwerke inkl. Zwischen- und Verteilerebenen sowie Zugangsbauwerken	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	1,0085	0,0267	-	9,0	-

**Blatt 10-2 Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall**

Kostenposition	Anlagen- teil Nr.	Ersatz von Bestands- anlagen  [J/N] (-)	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand  [T€] (1)	Preisindex	Index- wert  [-] (1)	Investition Preisstand 2016  [T€] (1)	Auf- zinsungs- faktor Bauzeit  [-] (4)	Annuitäts- faktor  [1/Jahr] (4)	Kapital- dienst  [T€/Jahr] (1)	Unter- haltungs- kosten- satz  [%o] (1)	Unter- haltungs- kosten  [T€/Jahr] (1)
(1)	(2)	(3) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 2	(4)	(5)	(6) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	(7) gemäß Blatt 10- 1, Spalte 8	(8) = (5) / (7) x 100	(9) aus Blatt 10-1, Zeile 4	(10) gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 4	(11) = (8) x (9) x (10)	(12) Wenn, Spalte 4 = J, dann 0 ansonsten gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 5	(13) = (4) x (8) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Haltestellenausstattung und Zubehör	90	N	Haltestellenausstattun g und Zubehör inkl. B+R-Ausstattung	1.032,2	Elektrische Ausrüstunge n	104,5	988,0	1,0085	0,0594	59,2	18,0	17,8
Bahnsteige und Rampen (inkl. Überdachungen)	100	N	Bahnsteige und Rampen (inkl. Überdachungen)	432,2	Straßenbau	117,8	366,8	1,0085	0,0298	11,0	7,0	2,6
Zugsicherungs- und Signalanlagen inkl. BU- Sicherungsanlagen	110	N	Zugsicherungs- und Signalanlagen inkl. BU- Sicherungsanlagen	3.290,0	Elektrische Ausrüstunge n	104,5	3.149,3	1,0085	0,0594	188,7	9,0	28,3
Fernmeldeanlagen, Leitsysteme, Telekommunikationsanl agen, DFI	120	N	Fernmeldeanlagen, Leitsysteme, Telekommunikationsan lagen, DFI	-	Elektrische Ausrüstunge n	104,5	-	1,0085	0,0928	-	18,0	-
Fahr- und Speiseleitungen (inkl. Masten), Stromschienen	131	N	Fahr- und Speiseleitungen (inkl. Masten), Stromschienen	3.647,4	Elektrische Ausrüstunge n	104,5	3.491,4	1,0085	0,0428	150,7	14,0	48,9

**Blatt 10-2 Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall**

Kostenposition	Anlagen- teil Nr.	Ersatz von Bestands- anlagen  [J/N] (-)	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand  [T€] (1)	Preisindex	Index- wert  [-] (1)	Investition Preisstand 2016  [T€] (1)	Auf- zinsungs- faktor Bauzeit  [-] (4)	Annuitäts- faktor  [1/Jahr] (4)	Kapital- dienst  [T€/Jahr] (1)	Unter- haltungs- kosten- satz  [%] (1)	Unter- haltungs- kosten  [T€/Jahr] (1)
(1)	(2)	(3) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 2	(4)	(5)	(6) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	(7) gemäß Blatt 10- 1, Spalte 8	(8) = (5) / (7) x 100	(9) aus Blatt 10-1, Zeile 4	(10) gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 4	(11) = (8) x (9) x (10)	(12) Wenn, Spalte 4 = J, dann 0 ansonsten gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 5	(13) = (4) x (8) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Umformerwerke, Unterwerke (elektrischer und maschineller Teil)	132	N	Umformerwerke, Unterwerke (elektrischer und maschineller Teil)	3.096,5	Elektrische Ausrüstunge n	104,5	2.964,0	1,0085	0,0428	127,9	14,0	41,5
Lichtversorgungsnetz Außenbeleuchtung	140	N	Lichtversorgungsnetz Außenbeleuchtung	149,7	Elektrische Ausrüstunge n	104,5	143,3	1,0085	0,0428	6,2	21,0	3,0
technische Gebäudeausstattung (Maschinenartige Anlagen wie Rolltreppen, Aufzüge, Lüftung, Entrauchung, Brandbekämpfung, Pumpwerke usw.)	150	N	technische Gebäudeausstattung (Maschinenartige Anlagen wie Rolltreppen, Aufzüge, Lüftung, Entrauchung, Brandbekämpfung, Pumpwerke usw.)	-	Elektrische Ausrüstunge n	104,5	-	1,0085	0,0761	-	31,0	-
Lärmschutzwände und -fenster	160	N	Lärmschutzwände und -fenster	-	Straßenbau	117,8	-	1,0085	0,0494	-	0,5	-
Landschaftsbau, Bepflanzungen	170	N	Landschaftsbau, Bepflanzungen	12,9	Straßenbau	117,8	10,9	1,0085	0,0230	0,3	50,0	0,5
Straßen und Wege inkl. Ausstattung	300	N	Straßen und Wege inkl. Ausstattung	2.942,9	Straßenbau	117,8	2.497,4	1,0085	0,0170	42,8	0,0	-



**Blatt 10-2 Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall**

Kostenposition	Anlagen- teil Nr.	Ersatz von Bestands- anlagen  [J/N] (-)	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand  [T€] (1)	Preisindex	Index- wert  [-] (1)	Investition Preisstand 2016  [T€] (1)	Auf- zinsungs- faktor Bauzeit  [-] (4)	Annuitäts- faktor  [1/Jahr] (4)	Kapital- dienst  [T€/Jahr] (1)	Unter- haltungs- kosten- satz  [%] (1)	Unter- haltungs- kosten  [T€/Jahr] (1)
(1)	(2)	(3) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 2	(4)	(5)	(6) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	(7) gemäß Blatt 10- 1, Spalte 8	(8) = (5) / (7) x 100	(9) aus Blatt 10-1, Zeile 4	(10) gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 4	(11) = (8) x (9) x (10)	(12) Wenn, Spalte 4 = J, dann 0 ansonsten gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 5	(13) = (4) x (8) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Stützmauern	310	N	Stützmauern	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	1,0085	0,0170	-	0,0	-
Tunnel	320	N	Tunnel	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	1,0085	0,0170	-	0,0	-
Brücken	330	N	Brücken	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	1,0085	0,0170	-	0,0	-
Leitungen für Strom, Telekom, Gas, Öl, Wasser, Abwasser, Fernwärme	340	N	Leitungen für Strom, Telekom, Gas, Öl, Wasser, Abwasser, Fernwärme	3.493,1	Elektrische Ausrüstunge n	104,5	3.343,7	1,0085	0,0170	57,3	0,0	-
Gewässer	350	N	Gewässer	-	Straßenbau	117,8	-	1,0085	0,0170	-	0,0	-
Gebäude/ Bewuchs/ Sonstiges	360	N	Gebäude/ Bewuchs/ Sonstiges	356,1	Brücken im Straßenbau	116,6	305,4	1,0085	0,0170	5,2	0,0	-

**Blatt 10-3 (Re-)Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall**

Kostenposition	Anlagenteil Nr.	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand [T€] (1)	Preisindex	Indexwert [-] (1)	Investition Preisstand 2016 [T€] (1)	Jahr des zeitlichen Anfalls [-]	Diskon- tierungsfaktor [-] (4)	Annuitäts- faktor [1/Jahr] (4)	Kapital- dienst [T€/Jahr] (1)	Unter- haltungs- kostensatz [%] (1)	Unter- haltungs- kosten [T€/Jahr] (1)
(1)	(2) Zuordnung einer Anlagenteilnr. aus Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 1	(3) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 2	(4)	(5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	(6) gemäß Blatt 10-1, Spalte 8	(7) = (4) / (6) x 100	(8)	(9) aus Anhang 1, Tabelle B-21, Spalte 2	(10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 4	(11) = (7) x (9) x (10)	(12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 5	(13) = (7) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Summe gesamt			7.237,5			6.202,1				125,5		18,6
Planungskosten	400	Planungsleistungen	658,0			563,8	2027	1,0343	0,0170	9,9	0,0	-
Zwischensumme			6.579,6			5.638,3				115,6		18,6
Grunderwerb	10	Grunderwerb	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0170	-	0,0	-
einmalige Aufwendungen	20	einmalige Aufwendungen	2.489,6	Straßenbau	117,8	2.112,7	2027	1,0343	0,0170	37,1	0,0	-
Trassen (Unterbau Bahnen und Straßen, Erdbauwerke, Dämme, Einschnitte, Entwässerung)	30	Trassen (Unterbau Bahnen und Straßen1, Erdbauwerke, Dämme, Einschnitte, Entwässerung)	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0237	-	0,5	-
Stützbauwerke	40	Stützbauwerke	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0237	-	0,5	-

**Blatt 10-3 (Re-)Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall**

Kostenposition	Anlagenteil Nr.	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand [T€] (1)	Preisindex (5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	Indexwert [-] (6)	Investition Preisstand 2016 [T€] (7) = (4) / (6) x 100	Jahr des zeitlichen Anfalls [-] (8)	Diskontierungsfaktor [-] (9) aus Anhang 1, Tabelle B-21, Spalte 2	Annuitätsfaktor [1/Jahr] (10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 4	Kapitaldienst [T€/Jahr] (11) = (7) x (9) x (10)	Unterhaltungskostensatz [%] (12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 5	Unterhaltungskosten [T€/Jahr] (13) = (7) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Tunnel	50	Tunnel	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	2027	1,0343	0,0237	-	0,5	-
Brücken inkl. Bahnsteigunter-/überführungen	60	Brücken inkl. Bahnsteigunter-/überführungen	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	2027	1,0343	0,0237	-	2,0	-
Gleise: Schotteroberbau	71	Gleise: Schotteroberbau	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0428	-	30,0	-
Gleise: Feste Fahrbahn	72	Gleise: Feste Fahrbahn	1.462,5	Straßenbau	117,8	1.241,1	2027	1,0343	0,0298	38,3	15,0	18,6
Weichen inkl. Heizungen und Antriebe	73	Weichen inkl. Heizungen und Antriebe	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0594	-	30,0	-
Oberbau Straßen und Wege inkl. Busspuren	74	Oberbau Straßen und Wege inkl. Busspuren und P+R-Parkplätze	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0494	-	10,0	-

**Blatt 10-3 (Re-)Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall**

Kostenposition	Anlagenteil Nr.	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand [T€] (1)	Preisindex (5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	Indexwert [-] (6)	Investition Preisstand 2016 [T€] (7) = (4) / (6) x 100	Jahr des zeitlichen Anfalls [-] (8)	Diskon- tierungsfaktor [-] (9) aus Anhang 1, Tabelle B-21, Spalte 2	Annuitätsfaktor [1/Jahr] (10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 4	Kapitaldienst [T€/Jahr] (11) = (7) x (9) x (10)	Unterhaltungskosten [%] (12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 5	Unterhaltungskosten [T€/Jahr] (13) = (7) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Betriebs-, Verkehrs- und Sozialgebäude (oberirdisch)	81	Betriebs-, Verkehrs- und Sozialgebäude (oberirdisch)	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	2027	1,0343	0,0267	-	9,0	-
unterirdische Haltestellenbauwerke inkl. Zwischen- und Verteilerebenen sowie Zugangsbauwerken	82	unterirdische Haltestellenbauwerke inkl. Zwischen- und Verteilerebenen sowie Zugangsbauwerken	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	2027	1,0343	0,0267	-	9,0	-
Haltestellenausstattung und Zubehör	90	Haltestellenausstattung und Zubehör inkl. B+R-Ausstattung	-	Elektrische Ausrüstungen	104,5	-	2027	1,0343	0,0594	-	18,0	-

**Blatt 10-3 (Re-)Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall**

Kostenposition	Anlagenteil Nr.	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand [T€] (1)	Preisindex (5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	Indexwert [-] (6)	Investition Preisstand 2016 [T€] (7) = (4) / (6) x 100	Jahr des zeitlichen Anfalls [-] (8)	Diskon- tierungs- faktor [-] (9) aus Anhang 1, Tabelle B-21, Spalte 2	Annuitäts- faktor [1/Jahr] (10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 4	Kapital- dienst [T€/Jahr] (11) = (7) x (9) x (10)	Unter- haltungs- kostensatz [%] (12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 5	Unter- haltungs- kosten [T€/Jahr] (13) = (7) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Bahnsteige und Rampen (inkl. Überdachungen)	100	Bahnsteige und Rampen (inkl. Überdachungen)	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0298	-	7,0	-
Zugsicherungs- und Signalanlagen inkl. BU-Sicherungsanlagen	110	Zugsicherungs- und Signalanlagen inkl. BU-Sicherungsanlagen	-	Elektrische Ausrüstungen	104,5	-	2027	1,0343	0,0594	-	9,0	-
Fernmeldeanlagen, Leitsysteme, Telekommunikationsanlagen, DFI	120	Fernmeldeanlagen, Leitsysteme, Telekommunikationsanlagen, DFI	-	Elektrische Ausrüstungen	104,5	-	2027	1,0343	0,0928	-	18,0	-

**Blatt 10-3 (Re-)Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall**

Kostenposition	Anlagenteil Nr.	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand [T€] (1)	Preisindex (5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	Indexwert [-] (6)	Investition Preisstand 2016 [T€] (7) = (4) / (6) x 100	Jahr des zeitlichen Anfalls [-] (8)	Diskon- tierungsfaktor [-] (9) aus Anhang 1, Tabelle B-21, Spalte 2	Annuitätsfaktor [1/Jahr] (10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 4	Kapitaldienst [T€/Jahr] (11) = (7) x (9) x (10)	Unterhaltungskosten [%] (12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 5	Unterhaltungskosten [T€/Jahr] (13) = (7) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Fahr- und Speiseleitungen (inkl. Masten), Stromschienen	131	Fahr- und Speiseleitungen (inkl. Masten), Stromschienen	-	Elektrische Ausrüstungen	104,5	-	2027	1,0343	0,0428	-	14,0	-
Umformerwerke, Unterwerke (elektrischer und maschineller Teil)	132	Umformerwerke, Unterwerke (elektrischer und maschineller Teil)	-	Elektrische Ausrüstungen	104,5	-	2027	1,0343	0,0428	-	14,0	-
Lichtversorgungsnetz Außenbeleuchtung	140	Lichtversorgungsnetz Außenbeleuchtung	-	Elektrische Ausrüstungen	104,5	-	2027	1,0343	0,0428	-	21,0	-

**Blatt 10-3 (Re-)Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall**

Kostenposition	Anlagenteil Nr.	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand [T€] (1)	Preisindex (5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	Indexwert [-] (6)	Investition Preisstand 2016 [T€] (7) = (4) / (6) x 100	Jahr des zeitlichen Anfalls [-] (8)	Diskon- tierungs- faktor [-] (9) aus Anhang 1, Tabelle B-21, Spalte 2	Annuitäts- faktor [1/Jahr] (10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 4	Kapital- dienst [T€/Jahr] (11) = (7) x (9) x (10)	Unter- haltungs- kostensatz [%] (12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 5	Unter- haltungs- kosten [T€/Jahr] (13) = (7) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
technische Gebäudeausstattung (Maschinenartige Anlagen wie Rolltreppen, Aufzüge, Lüftung, Entrauchung, Brandbekämpfung, Pumpwerke usw.)	150	technische Gebäudeausstattung (Maschinenartige Anlagen wie Rolltreppen, Aufzüge, Lüftung, Entrauchung, Brandbekämpfung, Pumpwerke usw.)	-	Elektrische Ausrüstungen	104,5	-	2027	1,0343	0,0761	-	31,0	-
Lärmschutzwände und -fenster	160	Lärmschutzwände und -fenster	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0494	-	0,5	-
Landschaftsbau, Bepflanzungen	170	Landschaftsbau, Bepflanzungen	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0230	-	50,0	-

**Blatt 10-3 (Re-)Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall**

Kostenposition	Anlagenteil Nr.	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand [T€] (1)	Preisindex (5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	Indexwert [-] (6)	Investition Preisstand 2016 [T€] (7) = (4) / (6) x 100	Jahr des zeitlichen Anfalls [-] (8)	Diskon- tierungsfaktor [-] (9) aus Anhang 1, Tabelle B-21, Spalte 2	Annuitätsfaktor [1/Jahr] (10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 4	Kapitaldienst [T€/Jahr] (11) = (7) x (9) x (10)	Unterhaltungskosten [%] (12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 5	Unterhaltungskosten [T€/Jahr] (13) = (7) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Straßen und Wege inkl. Ausstattung	300	Straßen und Wege inkl. Ausstattung	975,0	Straßenbau	117,8	827,4	2027	1,0343	0,0170	14,5	0,0	-
Stützmauern	310	Stützmauern	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	2027	1,0343	0,0170	-	0,0	-
Tunnel	320	Tunnel	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	2027	1,0343	0,0170	-	0,0	-
Brücken	330	Brücken	1.250,1	Brücken im Straßenbau	116,6	1.072,0	2027	1,0343	0,0170	18,8	0,0	-
Leitungen für Strom, Telekom, Gas, Öl, Wasser, Abwasser, Fernwärme	340	Leitungen für Strom, Telekom, Gas, Öl, Wasser, Abwasser, Fernwärme	402,4	Elektrische Ausrüstungen	104,5	385,1	2027	1,0343	0,0170	6,8	0,0	-
Gewässer	350	Gewässer	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0170	-	0,0	-
Gebäude/ Bewuchs/ Sonstiges	360	Gebäude/ Bewuchs/ Sonstiges	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	2027	1,0343	0,0170	-	0,0	-



**Blatt 11 Unfallfolgekosten**

Verkehrsmittel/ Verkehrssystem	Saldo Betriebsleistung	Unfallkostenrate	Saldo Unfallkosten
	[1.000 Fahrzeug-km/Jahr] bzw. [1.000 Fahrplan-km/Jahr]	[ct/Pkw-km] bzw. [ct/Fahrplan-km]	[T€/Jahr]
(1)	(1)	(1)	(1)
(1)	(2)	(3)	(4)
<b>Summe Verkehrsmittel/ Verkehrssysteme</b>			- <b>51,8</b>
MIV	- 2.863,6	8,5	- 243,4
SPNV	-	36,4	-
ÖSPV-Schiene auf unabhängig geführten Abschnitten	-	19,8	-
ÖSPV-Schiene auf sonstigen Abschnitten	258,5	101,2	261,6
ÖSPV-Bus	- 328,6	21,3	- 70,0
Seilbahn	-	1,6	-

\*(2) im MIV aus Blatt 6, Zeile 3

im ÖPNV aus Blatt 8-7,

- Zeile 1 für das Verkehrssystem SPNV
- Zeile 6 für das Verkehrssystem ÖSPV-Schiene auf Streckenabschnitten mit unabhängigem Bahnkörper
- Zeile 7 für das Verkehrssystem ÖSPV-Schiene auf sonstigen Streckenabschnitten
- Zeile 3 für das Verkehrssystem ÖSPV-Bus
- Zeile 4 für das Verkehrssystem Seilbahn

\*(3) für den MIV gemäß Anhang 1, Tabelle B-10, Zeile 4

für den ÖPNV gemäß Anhang 1, Tabelle B-22, Zeilen 1-5

\*(4) = (2) x (3) x 10<sup>-2</sup>

<b>Blatt 12-3 Umweltfolgen</b>
--------------------------------

Verkehrsmittel	(1)	MIV	ÖPNV	Summe
<b>Saldo CO<sub>2</sub>-Emissionen Betrieb</b> [t CO <sub>2</sub> /Jahr] (0)	<b>(2)</b>	- 364	- 91	- <b>455</b>
<b>Saldo CO<sub>2</sub>-Emissionen Fahrzeugherstellung</b> [t CO <sub>2</sub> /Jahr] (0)	<b>(3)</b>	- 117	- 39	- <b>157</b>
<b>Saldo CO<sub>2</sub>-Emissionen Infrastrukturherstellung</b> [t CO <sub>2</sub> /Jahr] (0)	<b>(4)</b>		150	<b>150</b>
<b>Saldo CO<sub>2</sub>-Emissionen gesamt</b> [t CO <sub>2</sub> /Jahr] (0)	<b>(5)</b>	- 481	19	- <b>462</b>
<b>Saldo Emissionskosten Schadstoffe</b> [T€/Jahr] (1)	<b>(6)</b>	- 11,5	- 2,3	- <b>13,8</b>

\*(2) für den MIV gemäß Blatt 6, Zeile 5, für den ÖPNV gemäß Blatt 9-3, Spalte 11

\*(3) für den MIV gemäß Blatt 6, Zeile 7, für den ÖPNV gemäß Blatt 9-1, Spalte 13

\*(4) gemäß Blatt 12-2, Spalte 7

\*(5) = (2) + (3) + (4)

\*(6) für den MIV gemäß Blatt 6, Zeile 9; für den ÖPNV gemäß Blatt 9-3, Spalte 15

**Blatt 14 Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für gesellschaftlich auferlegte Investitionen im Mitfall**

Kostenposition	Anlagenteil Nr.	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand [T€] (1)	Preisindex	Indexwert [-] (1)	Investition Preisstand 2016 [T€] (1)	Aufzinsungsfaktor Bauzeit [-] (4)	Annuitätsfaktor [1/Jahr] (4)	Unterhaltungskostensatz [%o] (1)	Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen [T€/Jahr] (1)
(1)	(2) Zuordnung einer Anlagenteilnr. aus Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 1	(3) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 2	(4)	(5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	(6) gemäß Blatt 10-1, Spalte 8	(7) = (4) / (6) x 100	(8) aus Blatt 10-1, Zeile 4	(9) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 4	(10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 5	(11) = ( (7) x (8) x (9) ) + ( (7) x (10) x 10 <sup>-3</sup> )
<b>Summe gesamt</b>			-			-				-
Planungskosten	400	Planungsleistungen	-			-	1,0085	0,0170	0,0	-
<b>Zwischensumme</b>			-			-				-

<b>Blatt 17</b>	<b>Primärenergieverbrauch</b>
-----------------	-------------------------------

Verkehrsmittel	Saldo Primärenergieverbrauch [GJ/Jahr] (0)	Punktwert [Punkte/ (GJ/Jahr)] (1)	Nutzwertpunkte [1.000 Punkte] (1)
(1)	(2)	(3)	(4)
<b>Summe</b>	- 6.298,5	- 0,9	5,7
ÖPNV	- 1.144,1		
MIV	- 5.154,4		

\*(2) für den MIV aus Formblatt 6, Zeile 11, für den ÖPNV aus Formblatt 9-3, Spalte 19

\*(3) aus Anhang 1, Tabelle B-27, Zeile 1

\*(4) = (2) x (3) x 10<sup>-3</sup>

<b>Blatt 20 Nutzen-Kosten-Indikator</b>							
Teilindikator			Dimension der originären Messgröße	Wert der originären Messgröße	Bewertungsansatz	monetäre Bewertung	
			(a)	(b)	(c)	[T€/Jahr]	(1)
monetarisierbar	Saldo Fahrgastnutzen ÖPNV	(1)*	[1.000 h/Jahr] (0)	- 233	-6,6 €/h		<b>1.537,6</b>
	Saldo ÖPNV-Fahrgeld	(2)*	[1.000 Pkm/Jahr]	6.442	0,13 €/Pkm		<b>837,4</b>
	Saldo der ÖPNV-Betriebskosten	(3)*	[T€/Jahr] (1)	- 494,6	-1		<b>494,6</b>
	Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall	(4)*	[T€/Jahr] (1)	450,5	-1	-	<b>450,5</b>
	Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall	(5)*	[T€/Jahr] (1)	18,6	1		<b>18,6</b>
	Saldo der Unfallfolgekosten	(6)*	[T€/Jahr] (1)	- 51,8	-1		<b>51,8</b>
	Saldo der CO <sub>2</sub> -Emissionen	(7)*	[t CO <sub>2</sub> /Jahr] (0)	- 462	-670 €/t CO <sub>2</sub>		<b>309,5</b>
	Saldo der Schadstoffemissionskosten	(8)*	[T€/Jahr] (1)	- 13,8	-1		<b>13,8</b>
	Saldo der Geräuschbelastung	(9)*	[T€/Jahr] (0)	-	1		-
	Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen	(10)*	[T€/Jahr] (1)	-	1		-
	Nutzen anderer Netznutzer	(11)*	[T€/Jahr] (1)	-	1		-
nutzwert-analytisch	Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme / Flächenverbrauch	(12)*	[1.000 Punkte] (1)	-	15,5 €/(Punkt x Jahr)		-
	Primärenergieverbrauch	(13)*	[1.000 Punkte] (1)	5,7	15,5 €/(Punkt x Jahr)		<b>87,9</b>
	Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte	(14)*	[1.000 Punkte] (1)	-	15,5 €/(Punkt x Jahr)		-
	Resilienz von Schienennetzen	(15)*	[1.000 Punkte] (1)	-	15,5 €/(Punkt x Jahr)		-
Summe monetär bewerteter Einzelnutzen		(16)*	[T€/Jahr]				<b>2.900,7</b>
Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur ÖPNV im Mitfall		(17)*	[T€/Jahr] (1)	1.447,4	1		<b>1.447,4</b>
Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur ÖPNV im Ohnefall		(18)*	[T€/Jahr] (1)	125,5	-1	-	<b>125,5</b>
Saldo Kapitaldienst für die Ortsfeste Infrastruktur		(19)*	[T€/Jahr]				<b>1.321,9</b>
<b>Nutzen-Kosten-Indikatoren</b>							
Nutzen-Kosten-Differenz		(20)*	[T€/Jahr]				<b>1.578,8</b>
Nutzen-Kosten-Verhältnis		(21)*	[-]				<b>2,20</b>

<b>*(1)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 5-1, Spalte 9	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(2)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 5-1, Spalte 13	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(3)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 9-5, Zeile 8	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(4)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 10-2, Spalte 13	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(5)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 10-3, Spalte 13	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(6)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 11, Spalte 4	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(7)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 12-3, Zeile 5	<b>(d) = (b) x (c) x 10<sup>-3</sup></b>
<b>*(8)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 12-3, Zeile 6	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(9)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 13-4, Zeile 3	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(10)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 14, Spalte 11	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(11)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 15, Spalte 4	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(12)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 16, Spalte 7	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(13)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 17, Spalte 4	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(14)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 18, Spalte 9	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(15)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 19, Spalte 7	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(16)</b>	<b>= (1) + (2) + ..... + (15)</b>		
<b>*(17)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 10-2, Spalte 11	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(18)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 10-3, Spalte 11	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(19)</b>	<b>= (17) + (18)</b>		
<b>*(20)</b>	<b>= (16) – (19)</b>		
<b>*(21)</b>	<b>= (16) / (19)</b>		

## **Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen**

Spezifizierung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

---

### Anhang 5: Formblätter Standardisierte Bewertung Korridor 3

# Standardisierten Bewertung nach dem Regelverfahren

für das Vorhaben

Straßenbahn Rostock

Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Korridor 3

Antragsteller

RSAG

Hamburger Straße 115

18069 Rostock

Vorgesehener Baubeginn

2027

Vorgesehene Inbetriebnahme

2029

Planungsstand

2023

Preisstand der Investitionsermittlung

2020

Aufsteller

VCDB GmbH

Dresden

Datum der Aufstellung

29. September 2023



## Inhaltsverzeichnis

<b>Blatt</b>		<b>beiliegend</b>
1-1	Allgemeine Informationen über das Investitionsvorhaben	<input type="checkbox"/>
1-2	Voraussichtliche Investitionen für die ortsfeste Infrastruktur	<input type="checkbox"/>
1-3	Vorläufige Finanzierungsübersicht	<input type="checkbox"/>
2-1	Aggregierte Verkehrsbeziehungen mit Bezug zum engeren Untersuchungsgebiet in der Analyse	<input type="checkbox"/>
3-1	Strukturdatenvergleich Analyse / Prognose	<input type="checkbox"/>
3-2	Aggregierte Verkehrsbeziehungen mit Bezug zum engeren Untersuchungsgebiet im Ohnefall	<input type="checkbox"/>
3-3	Eckdaten aus den Matrizen der Verkehrsbeziehungen und den Widerstandsmatrizen im Ohnefall und in der Analyse	<input type="checkbox"/>
3-4	Verkehrsnachfrage in der Spitzenstunde in Lastrichtung an maßgebenden Querschnitten im Ohnefall	<input type="checkbox"/>
3-5	Dimensionierungsprüfung der angebotenen Platzkapazitäten im Ohnefall	<input type="checkbox"/>
4-1	Verkehrsnachfrage in der Spitzenstunde in Lastrichtung an maßgebenden Querschnitten im Mitfall	<input type="checkbox"/>
4-2	Dimensionierungsprüfung der angebotenen Platzkapazitäten im Mitfall	<input type="checkbox"/>
4-3	Aggregierte Verkehrsbeziehungen mit Bezug zum engeren Untersuchungsgebiet im Mitfall	<input type="checkbox"/>
4-4	Gegenüberstellung von Kenndaten der Verkehrsnachfrage im Mit- und im Ohnefall auf betroffenen Verkehrsbeziehungen	<input checked="" type="checkbox"/>
5-1	Widerstandsdifferenzen maßgebender Fahrten im ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>
5-2	Gegenüberstellung ausgewählter Einflussgrößen auf die ÖPNV-Widerstände	<input type="checkbox"/>
6	CO <sub>2</sub> -Emissionen für Betrieb und Herstellung Pkw, und Schadstoffemissionskosten und Primärenergieverbrauch MIV	<input checked="" type="checkbox"/>
7-1	Fahrzeugtypen Schiene	<input checked="" type="checkbox"/>
7-2	Fahrzeugtypen Bus	<input checked="" type="checkbox"/>
7-3	Fahrzeugtypen / Fahrzeugkonfigurationen Seilbahn	<input type="checkbox"/>
7-4	Fahrzeugkonfigurationen Schiene/Bus	<input checked="" type="checkbox"/>
8-1	Bedienungsangebote auf betroffenen Linien Schiene/Bus	<input checked="" type="checkbox"/>
8-2	Umlaufzeiten und Anzahl Kurse Schiene/Bus	<input checked="" type="checkbox"/>
8-3	Linienbezogene Leistungskennzahlen Schiene/Bus	<input checked="" type="checkbox"/>
8-4	Linienbezogener Energieverbrauch und lauleistungsabhängige Unterhaltungskosten Schiene/Bus	<input type="checkbox"/>
8-5	Linienbezogene Auflösung Fahrzeugkonfigurationen Schiene/Bus	<input checked="" type="checkbox"/>
8-6	Linienbezogene Kennwerte und Leistungsdaten für Seilbahnen	<input type="checkbox"/>
8-7	Vergleich Angebotskennwerte auf Ebene Verkehrssystem	<input checked="" type="checkbox"/>
8-8	Vergleich von Angebotskennwerten im Mitfall bzw. Ohnefall auf Ebene Fahrzeugkonfiguration	<input checked="" type="checkbox"/>

## Inhaltsverzeichnis

Blatt		beiliegend
8-9	Vergleich Angebotskennwerte zwischen Mit- und Ohnefall auf Ebene Fahrzeugtyp	<input checked="" type="checkbox"/>
9-1	Kapitaldienst, zeitabhängige Unterhaltungskosten für Fahrzeuge und Treibhausgasemissionen der Fahrzeugherstellung im Mit- und im Ohnefall	<input checked="" type="checkbox"/>
9-2	Laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten für Fahrzeuge im Mit- und im Ohnefall	<input checked="" type="checkbox"/>
9-3	Energieverbrauch, Energiekosten, CO <sub>2</sub> -Emissionen, Schadstoffemissionskosten und Primärenergieverbrauch ÖPNV im Mit- und im Ohnefall	<input checked="" type="checkbox"/>
9-4	Personalkosten ÖPNV im Mit- und im Ohnefall	<input checked="" type="checkbox"/>
9-5	Zusammenstellung Betriebskosten ÖPNV	<input checked="" type="checkbox"/>
10-1	Rahmendaten und Preisindizes für die Infrastrukturinvestitionen	<input checked="" type="checkbox"/>
10-2	Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall	<input checked="" type="checkbox"/>
10-3	(Re-)Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall	<input checked="" type="checkbox"/>
11	Unfallfolgekosten	<input checked="" type="checkbox"/>
12-1	Treibhausgasemissionen für die Streckeninfrastruktur im Mitfall für Kunstbauwerke nach Massenermittlung	<input type="checkbox"/>
12-2	Treibhausgasemissionen für die Streckeninfrastruktur im Mitfall für Strecken ohne maßgebliche Kunstbauten und Anlagen	<input type="checkbox"/>
12-3	Umweltfolgen	<input checked="" type="checkbox"/>
13-1	Saldo Geräuschbelastung zwischen Mit- und Ohnefall	<input type="checkbox"/>
13-2	Eckwertabgleich Einwohner Geräuschbelastung	<input type="checkbox"/>
13-3	Nutzengegenwerte investiver Lärmschutzmaßnahmen	<input type="checkbox"/>
13-2	Saldo Geräuschbelastung	<input type="checkbox"/>
14	Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für gesellschaftlich auferlegte Investitionen im Mitfall	<input checked="" type="checkbox"/>
15	Nutzen anderer Netznutzer	<input type="checkbox"/>
16	Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme / Flächenverbrauch	<input type="checkbox"/>
17	Primärenergieverbrauch	<input checked="" type="checkbox"/>
18	Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte	<input type="checkbox"/>
19	Resilienz von Schienennetzen	<input type="checkbox"/>
20	Nutzen-Kosten-Indikator	<input checked="" type="checkbox"/>

<b>Blatt 4-4</b>	<b>Gegenüberstellung von Kenndaten der Verkehrsnachfrage im Mit- und im Ohnefall auf betroffenen Verkehrsbeziehungen</b>
------------------	--

betrachteter Fall	(1)	(2)	Mitfall	Ohnefall	Saldo Mitfall - Ohnefall	
motorisierte Fahrten gesamt [Personenfahrten/ Werktag]	(0)	(2)	882.026	878.590	3.436	
Fahrten MIV [Personenfahrten/ Werktag]	(0)	(3)	707.235	709.478	- 2.243	
Fahrten ÖPNV (ohne induziertem Verkehr) [Personenfahrten/ Werktag]	(0)	(4)	172.055	169.112	2.944	
ÖPNV-Anteil (ohne induziertem Verkehr) [%]	(1)	(5)	19,5	19,6	- 0,1	$*(5) = (4) / ((3) + (4)) \times 100$
Fahrten ÖPNV (mit induziertem Verkehr) [Personenfahrten/ Werktag]	(0)	(6)	174.790	169.112	5.679	
ÖPNV-Anteil (mit induziertem Verkehr) [%]	(1)	(7)	19,8	19,2	0,6	$*(7) = (6) / (2) \times 100$
induzierter Verkehr ÖPNV im Mitfall [Personenfahrten/ Werktag]	(0)	(8)	2.735			$*(8) = (6) - (4)$
induzierte Beförderungsleistung ÖPNV im Mitfall [Personen-km/ Werktag]	(0)	(9)	18.037			
Verkehrsleistung MIV [Personen-km/ Werktag]	(0)	(10)	7.763.041	7.783.456	- 20.415	
mittlere Reisezeit MIV [Minuten]	(1)	(11)	19,8	19,8	- 0,0	
mittlere Reiseweite MIV [km]	(1)	(12)	11,0	11,0	0,0	$*(12) = (10) / (3)$
werktägliche Beförderungsleistung ÖPNV Erwachsene [Personen-km/ Werktag]	(0)	(13)	996.124	962.909	33.215	
werktägliche Beförderungsleistung ÖPNV Schüler [Personen-km/ Werktag]	(0)	(14)	156.616	151.850	4.766	
werktägliche Beförderungsleistung ÖPNV gesamt [Personen-km/ Werktag]	(0)	(15)	1.152.740	1.114.759	37.981	$*(15) = (13) + (14)$
mittlere Beförderungsweite ÖPNV [km]	(1)	(16)	6,6	6,6	0,0	$*(16) = (15) / (6)$
mittlere Beförderungszeit ÖPNV [Minuten]	(1)	(17)	16	16	- 0,1	
jährliche Beförderungsleistung ÖPNV [Mio. Personen-km/Jahr]	(1)	(18)	338,0	326,8	11,2	$*(18) = ((13) \times 300 + (14) \times 250) \times 10^{-6}$
angebotene Platz-km [Mio. Platz-km/Jahr]	(1)	(19)	593,3	568,5	24,9	$*(19) = (\text{Blatt 8-8, Spalte 11, 12 bzw. 13}) \times 10^{-3}$
Auslastungsgrad der zusätzlichen ÖPNV- Angebote [%]	(1)	(20)			44,9	$*(20) = (18) / (19) \times 100$

**Blatt 5-1 Widerstandsdifferenzen maßgebender Fahrten im ÖPNV**

Klasse der Einzelwiderstands-differenz ÖPNV [Minuten]	Anzahl ÖPNV-Fahrten Erwachsene				Anzahl ÖPNV-Fahrten Schüler maßgebende Fahrten [Personen-fahrten/ Werktag]	Widerstandsdifferenzen maßgebender ÖPNV-Fahrten			mittlere Widerstands-differenz maßgebender ÖPNV-Fahrten		Beförderungsleistungs-änderung aufgrund Mehr-/Minderverkehr ÖPNV	
	Mitfall [Personenfahrten/ Werktag]	Ohnefall	Saldo	maßgebende Fahrten		Er-wachsene [Stunden/ Werktag]	Schüler [Stunden/ Werktag]	Gesamt [1.000 Stunden/ Jahr]	Er-wachsene [Minuten/ Personenfahrt]	Schüler	Er-wachsene [Pkm/Werkta g]	Er-wachsene [1.000 Pkm/Jahr]
(0)	(2)	(3)	(4) = (2) - (3)	(5) = ((2) + (3)) / 2	(6)	(7) Ber. gemäß Formel 47	(8) Ber. gemäß Formel 47	(9) = ((7) x 300 + (8) x 250) x 0,001	(10) = (7) / (5) x 60	(11) = (8) / (6) x 60	(12)	(13) = (12) x 300 x 0,001
<b>Summe</b>	<b>147.896</b>	<b>143.737</b>	<b>4.160</b>	<b>145.816</b>	<b>25.375</b>	<b>- 1.420,0</b>	<b>- 486,7</b>	<b>- 548</b>	<b>- 0,6</b>	<b>- 1,2</b>	<b>30.888</b>	<b>9.266</b>
≥ 20	157	661	- 505	409	134	162,9	42,1	59	23,9	18,8	- 2.062	- 618
10 bis < 20	590	1.795	- 1.205	1.192	159	287,2	29,2	93	14,5	11,0	- 6.424	- 1.927
5 bis < 10	2.353	2.809	- 456	2.581	446	281,1	44,6	95	6,5	6,0	- 3.408	- 1.022
2 bis < 5	4.235	4.481	- 247	4.358	547	236,0	28,8	78	3,2	3,2	- 2.920	- 876
0 bis < 2	42.618	42.652	- 34	42.635	6.882	272,3	33,3	90	0,4	0,3	- 766	- 230
0 bis > -2	80.319	80.215	104	80.267	15.095	- 238,1	- 29,3	- 79	- 0,2	- 0,1	4.515	1.355
-2 bis > -5	5.655	5.108	547	5.381	653	- 291,1	- 38,4	- 97	- 3,2	- 3,5	5.114	1.534
-5 bis > -10	4.092	3.184	909	3.638	495	- 434,8	- 65,4	- 147	- 7,2	- 7,9	7.746	2.324
-10 bis > -20	4.475	2.298	2.177	3.386	601	- 788,3	- 179,0	- 281	- 14,0	- 17,9	13.420	4.026
≤ -20	3.404	535	2.869	1.969	362	- 907,2	- 352,6	- 360	- 27,6	- 58,5	15.672	4.702

<b>Blatt 6</b>	<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen für Betrieb und Herstellung Pkw, und Schadstoffemissionskosten und Primärenergieverbrauch MIV</b>
----------------	--

Fall		(1)	Mitfall	Ohnefall	Saldo Mitfall- Ohnefall	
<b>MIV-Verkehrsleistung</b>	[Personen- km/Werktag]	(1)	<b>(2)*</b>	7.763.040,9	7.783.456,1	-20.415,2
<b>Pkw-Fahrleistung</b>	[1.000 Pkw- km /Jahr]	(0)	<b>(3)*</b>	1.791.471	1.796.182	-4.711
<b>spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen MIV - PKW-Betrieb</b>	[g/Pkw-km]	(0)	<b>(4)*</b>	127	127	
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen MIV - PKW-Betrieb</b>	[t/Jahr]	(0)	<b>(5)*</b>	227.517	228.115	-598
<b>spezifische THG-Emissionen MIV - PKW-Herstellung</b>	[g/Pkw-km]	(0)	<b>(6)*</b>	41	41	
<b>THG-Emissionen MIV - PKW-Herstellung</b>	[t/Jahr]	(0)	<b>(7)*</b>	73.450	73.643	-193
<b>spezifische Schadstoff- emissionskosten MIV</b>	[ct/Pkw-km]	(1)	<b>(8)*</b>	0,4	0,4	
<b>Schadstoff- emissionskosten MIV</b>	[T€/Jahr]	(1)	<b>(9)*</b>	7.165,9	7.184,7	-18,8
<b>spezifischer Primärenergie- verbrauchs faktor MIV</b>	[MJ/Pkw-km]	(1)	<b>(10)*</b>	1,8	1,8	
<b>Primärenergieverbrauch MIV</b>	[GJ/Jahr]	(0)	<b>(11)*</b>	3.224.648	3.233.128	-8.480

\*(2) gemäß Blatt 4-4, Zeile 10

\*(3) = (2) / 1,3 x 300 x 10<sup>-3</sup>

\*(4) gemäß Anhang 1, Tabelle B-10, Zeile 1

\*(5) = (3) x (4) x 10<sup>-3</sup>

\*(6) gemäß Anhang 1, Tabelle B-10, Zeile 2

\*(7) = (3) x (6) x 10<sup>-3</sup>

\*(8) gemäß Anhang 1, Tabelle B-10, Zeile 3

\*(9) = (3) x (8) x 10<sup>-2</sup>

\*(10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-10, Zeile 5

\*(11) = (3) x (10)

**Blatt 7-1 Fahrzeugtypen Schiene (1)**

Fahrzeugtyp	Fahrzeugart	Verkehrssystem	Anzahl Plätze		Anschaffungskosten	Leermasse	Anteil Reserve	Annuitätsfaktor	Kapitaldienst	spezifische Unterhaltungskosten	
			Sitzplätze	Sitz- und Stehplätze						zeitabhängig	laufleistungsabhängig
			[-]	[-]	[T€]	[t]	[%]	[-]	[T€/Jahr]	[€/Fahrzeug x Jahr]	[€/Fahrzeug-km]
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
6N2	Straßen-/Stadtbahn	ÖSPV-Schiene	71	210	3.500	30,0	10	0,0428	149,8	19.500	0,57

\*(2) Zuordnung des Fahrzeugtyps zu einer Fahrzeugart gemäß Anhang 1, Tabelle B-11

\*(3) gemäß Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 2

\*(9) gemäß Anhang 1, Tabelle B-15, Spalte 3

\*(10) = (6) x (9)

\*(11) = (Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 3) x (7)

\*(12) = (Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 4) x (7) x 10<sup>-3</sup>

**Blatt 7-1 Fahrzeugtypen Schiene (2)**

Fahrzeugtyp	max. Tages- fahrleistung [km/Tag] (0)	Energiever- brauchs- einheit [-]	Faktoren haltbezogener Energieverbrauch		Zuschlag fahrdrahtloser Betrieb		spezifischer Energiever- brauch Strecke Verbrauchs- einheiten/Fahr- zeug-km] (2)	spez. THG- Emissionen Herstellung [kg CO <sub>2</sub> /(Fahrzeug x Jahr)] (0)
			a	b	Energie- verbrauch [-] (2)	laufleistungs- abhängige Unterhal- tungskosten [-] (2)		
(1)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
6N2	9.999	kWh	--	--	-	-	2,74	2.820

\*(2) Zuordnung c  
 gemäß Anh  
 \*(3) gemäß Anh  
 \*(9) gemäß Anh  
 \*(13) gemäß Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 5  
 \*(14) gemäß Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 6  
 \*(15) gemäß Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 8  
 \*(16) gemäß Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 9

\*(17) gemäß Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 10  
 \*(18) gemäß Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 11  
 \*(19) = (Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 7) x (7) x 10<sup>-3</sup>  
 \*(20) = (Anhang 1, Tabelle B-11, Spalte 12) x (7)

**Blatt 7-2 Fahrzeugtypen Bus (1)**

Fahrzeugtyp	Fahrzeugart	Verkehrssystem	Anzahl Plätze		Anschaffungskosten	Anteil Reserve	Annuitätsfaktor	Kapitaldienst	spezifische Unterhaltungskosten	
			Sitzplätze	Sitz- und Stehplätze					zeitabhängig	laufleistungsabhängig
			[-]	[-]					[€/Fahrzeug x Jahr]	[€/Fahrzeug-km]
(0)	(0)	(0)	(0)	(4)	(1)	(0)	(2)			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Standardbus	Standardbus	ÖSPV-Bus	31	96	300	10	0,0928	27,8	8.400	0,39
Gelenkbus	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	46	65	400	10	0,0928	37,1	9.600	0,45

- \*(2) Zuordnung des Fahrzeugtyps zu einer Fahrzeugart gemäß Anhang 1, Tabelle B-12  
 \*(3) gemäß Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 2  
 \*(8) gemäß Anhang 1, Tabelle B-15, Spalte 3

- \*(9) = (6) x (8)  
 \*(10) = (Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 3)  
 \*(11) = (Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 4)



<b>Blatt 7-2</b>	<b>Fahrzeugtypen Bus (2)</b>
------------------	------------------------------

Fahrzeugtyp	max. Tages- fahrleistung	Energie- verbrauchs- einheit	Zuschlag fahrdrahtloser Betrieb		spezifischer Energie- verbrauch Strecke	spez. THG-Emissionen Herstellung
			Energieverbrauch	laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten		
	[km/Tag]	[-]	[-]	[-]	[Verbrauchseinheiten/Fa- hrzeug-km]	[kg CO <sub>2</sub> /(Fahrzeug x Jahr)]
	(0)		(2)	(2)	(2)	(0)
<b>(1)</b>	<b>(12)</b>	<b>(13)</b>	<b>(14)</b>	<b>(15)</b>	<b>(16)</b>	<b>(17)</b>
Standardbus	9.999	I Diesel	-	-	0,32	4.700
Gelenkbus	9.999	I Diesel	-	-	0,44	6.800

\*(12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 5      \*(15) gemäß Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 9  
 \*(13) gemäß Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 6      \*(16) = (Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 7)  
 \*(14) gemäß Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 8      \*(17) = (Anhang 1, Tabelle B-12, Spalte 10)

**Blatt 7-4 Fahrzeugkonfigurationen Schiene/Bus (1)**

Fahrzeug-konfiguration	Verkehrssystem	Fahrzeugtyp 1	Anzahl Fahrzeuge Typ 1	Fahrzeugtyp 2	Anzahl Fahrzeuge Typ 2	spezifische Unterhaltungskosten laufeleistungsabhängig
			[-] (0)		[-] (0)	[€/km] (2)
<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>	<b>(6)</b>	<b>(7)</b>
6N2	ÖSPV-Schiene	6N2	1		-	0,57
Standardbus	ÖSPV-Bus	Standardbus	1		-	0,39
Gelenkbus	ÖSPV-Bus	Gelenkbus	1		-	0,45

\*(2) Zuordnung des Verkehrssystems der Fahrzeugkonfiguration

\*(3) Auswahl des Fahrzeugtyps gemäß

- Formblatt 7-1, Spalte 1 für Schienenfahrzeuge
- Formblatt 7-2, Spalte 1 für Busse

\*(5) Auswahl des Fahrzeugtyps gemäß Formblatt 7-1, Spalte 1

\*(7) = (spez. Unterhaltungskostensatz Fahrzeugtyp 1) x (4) + (spez. Unterhaltungskostensatz Fahrzeugtyp 2) x (6)

Die spezifischen Unterhaltungskostensätze ergeben sich aus:

- Formblatt 7-1, Spalte 12 für Schienenfahrzeuge
- Formblatt 7-2, Spalte 11 für Busse

\*(8)  
Di  
für  
\*(9)

\*(1)  
\*(1)  
\*(1)

\*(1)

**Blatt 7-4 Fahrzeugkonfigurationen Schiene/Bus (2)**

Fahrzeug-konfiguration	Leermasse [t] (1)	Energiever- brauchseinheit [-]	Faktoren haltbezogener Energieverbrauch		Zuschlag fahrdrahtloser Betrieb		spezifischer Energieverbrauch Strecke [Verbrauchseinheiten/ km] (2)	Anzahl Sitz- und Stehplätze [-] (0)
			a [-]	b [-]	Energie- verbrauch [-] (2)	laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten [-] (2)		
(1)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
6N2	30,0	kWh	--	--	-	-	2,74	210
Standardbus	-	I Diesel	-	-	-	-	0,32	96
Gelenkbus	-	I Diesel	-	-	-	-	0,44	65

- $(3) = (\text{Leermasse Fahrzeugtyp 1}) \times (4) + (\text{Leermasse Fahrzeugtyp 2}) \times (6)$   
 Die Leermasse der Fahrzeugtypen ergibt sich aus Formblatt 7-1, Spalte 7  
 Busse nicht relevant  
 \***(2)** Zuordnung Busse nicht relevant  
 \***(3)** Auswahl gemäß Formblatt 7-1, Spalte 14 für Schienenfahrzeuge  
 ▪ Formblatt 7-2, Spalte 13 für Busse  
 \***(5)** Auswahl gemäß Formblatt 7-1, Spalte 15  
 \***(7)** = (spez. U) gemäß Formblatt 7-1, Spalte 16  
 Die spezifischen U gemäß Formblatt 7-1, Spalte 17 (für Schienenfahrzeuge)  
 ▪ Formblatt 7-2, Spalte 14 (für Busse)  
 \***(13)** gemäß Formblatt 7-1, Spalte 18 (für Schienenfahrzeuge)  
 ▪ Formblatt 7-2, Spalte 15 (für Busse)
- $*(14) = (\text{spez. Energieverbrauch Strecke Fahrzeugtyp 1}) \times (4) + (\text{spez. Energieverbrauch Strecke Fahrzeugtyp 2}) \times (6)$   
 Die spez. Energieverbrauchssätze ergeben sich aus:  
 ▪ Formblatt 7-1, Spalte 19 für Schienenfahrzeuge  
 ▪ Formblatt 7-2, Spalte 16 für Busse  
 $*(15) = (\text{Anzahl Sitz- und Stehplätze Fahrzeugtyp 1}) \times (4) + (\text{Anzahl Sitz- und Stehplätze Fahrzeugtyp 2}) \times (6)$   
 Die Anzahl Sitz- und Stehplätze ergibt sich aus:  
 ▪ Formblatt 7-1, Spalte 5 für Schienenfahrzeuge  
 ▪ Formblatt 7-2, Spalte 5 für Busse

**Blatt 8-1 Bedienstungsangebote auf betroffenen Linien Schiene/Bus (1)**

Fall	Linie	Linie Fahrplan	Linienverlauf	Fahrzeug-konfiguration	Verkehrssystem	Energie-verbrauchs-einheit	Herkunft Energie [konv- /regen.]	Linienlänge [m] (0)	Linienlänge unabhängig [m] (0)	Linienlänge (gekoppelt) [m] (0)	Linienlänge (gekoppelt) unabhängig [m] (0)	Linienlänge fahrdrahtlos [m] (0)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) Zuordnung einer Fahrzeug- konfig. aus Blatt 7- 4, Spalte 1	(6) gemäß Blatt 7-4, Spalte 2	(7) gemäß Blatt 7-4, Spalte 9	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
Ohnefall	1	1	Hafenallee - Mecklenburger Allee (Rügener Straße)	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	17.497	-	-	-	-
Ohnefall	2	2	Reutershagen - Hbf. - Kurt-Schumacher-Ring	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	10.002	-	-	-	-
Ohnefall	3_1	3	Neuer Friedhof - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	10.626	-	-	-	-
Ohnefall	3_2	3	Platz der Jugend - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	8.778	-	-	-	-
Ohnefall	6	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Neuer Friedhof	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	8.617	-	-	-	-
Ohnefall	20_1	20	Stadthafen - Reutershagen Markt - Thomas-Morus-Straße	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	l Diesel	konv.	12.275	-	-	-	-
Ohnefall	20_2	20	Stadthafen - Reutershagen Markt	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	l Diesel	konv.	5.742	-	-	-	-
Ohnefall	27	27	Wohngebiet Kiefernweg - Holbeinplatz	Standardbus	ÖSPV-Bus	l Diesel	konv.	6.758	-	-	-	-
Ohnefall	28	28	S Holbeinplatz - Campus Süd	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	l Diesel	konv.	6.739	-	-	-	-
Ohnefall	39_1	39	S Lütten Klein - Hauptbahnhof Süd	Standardbus	ÖSPV-Bus	l Diesel	konv.	19.418	-	-	-	-
Ohnefall	39_2	39	S Lütten Klein - Markt Reutershagen (Sa)	Standardbus	ÖSPV-Bus	l Diesel	konv.	10.702	-	-	-	-
Ohnefall	102	102	Rostock, ZOB - Stäbelow - Satow - Pustohl / Jürgenshagen	Standardbus	ÖSPV-Bus	l Diesel	konv.	17.770	-	-	-	-
Mitfall	1_1	1	Hafenallee - Mecklenburger Allee (Rügener Straße)	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	17.497	-	-	-	-
Mitfall	1_2	1	Hafenallee - Marienehe	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	11.294	-	-	-	-
Mitfall	3	3	Mecklenburger Str. (Rügener Straße) - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	20.814	-	-	-	-
Mitfall	2/6	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Reutershagen - Hbf. -	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	21.678	-	-	-	-
Mitfall	6 NVZ	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Marienehe	6N2	ÖSPV-Schiene	kWh	konv.	12.250	-	-	-	-
Mitfall	20	20	Stadthafen - Reutershagen Markt - S-Lütten Klein	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	l Diesel	konv.	15.054	-	-	-	-
Mitfall	27	27	Wohngebiet Kiefernweg - Klinikum Schillingallee	Standardbus	ÖSPV-Bus	l Diesel	konv.	7.543	-	-	-	-
Mitfall	28	28	S Holbeinplatz - Campus Süd (ohne CJD)	Standardbus	ÖSPV-Bus	l Diesel	konv.	7.409	-	-	-	-
Mitfall	102	102	Rostock, ZOB - Stäbelow - Satow - Pustohl / Jürgenshagen	Standardbus	ÖSPV-Bus	l Diesel	konv.	19.225	-	-	-	-

**Blatt 8-1** | **Bedienungsangebote auf betroffenen Linien Schiene/Bus (2)**

Fall	Linie	Fahrzeit	Fahrzeit (gekoppelt)	Fahrten- folgezeit	HVZ- Bedienu- ng	Anzahl Fahrtenpaare			Umlaufzeit (gesetzt)	Anzahl Kurse (gesetzt)	Summe Haltezeiten	Anzahl Haltestellen	Bezugs- geschwin- digkeit
		[Minuten] (1)	[Minuten] (1)	[Minuten] (2)	[0/1]	WT5 [-] (0)	Sa [-] (0)	So [-] (0)	[Minuten]	[-]	[Minuten]	[-] (0)	[km/h] (0)
(1)	(2)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)	(22)	(23)	(24)	(25)
Ohnefall	1	56,0	-	10,00	1	92	59	45					
Ohnefall	2	31,6	-	20,00	1	43	24	-					
Ohnefall	3_1	36,3	-	20,00	1	24	35	45					
Ohnefall	3_2	31,1	-	20,00	0	26	-	-					
Ohnefall	6	29,4	-	20,00	1	50	35	45					
Ohnefall	20_1	33,8	-	20,00	1	46	30	29					
Ohnefall	20_2	16,2	-	20,00	1	46	30	29					
Ohnefall	27	25,1	-	20,00	1	50	35	32					
Ohnefall	28	18,9	-	20,00	1	50	35	32					
Ohnefall	39_1	52,1	-	20,00	1	43	-	-					
Ohnefall	39_2	28,5	-	20,00	0	-	24	-					
Ohnefall	102	35,0	-	20,00	1	50	35	32					
Mitfall	1_1	56,0	-	20,00	1	46	30	23					
Mitfall	1_2	36,3	-	20,00	1	46	30	23					
Mitfall	3	61,2	-	20,00	1	50	32	32					
Mitfall	2/6	68,5	-	20,00	1	43	24	-					
Mitfall	6 NVZ	40,5	-	30,00	0	7	11	45					
Mitfall	20	37,5	-	20,00	1	50	29	29					
Mitfall	27	26,6	-	20,00	1	50	35	32					
Mitfall	28	19,4	-	20,00	1	50	35	32					
Mitfall	102	35,2	-	20,00	1	50	35	32					

**Blatt 8-2 Umlaufzeiten und Anzahl Kurse Schiene/Bus**

Fall	Linie	Linien Fahrplan	Linienverlauf	Fahrzeug-konfiguration	Fahrzeit Gesamt-laufweg [Minuten] (1)	Fahrten-folgezeit [Minuten] (-)	Umlaufzeit Gesamt-laufweg [Minuten] (-)	Wendezeit Gesamt-laufweg [Minuten] (-)	Anzahl Kurse [-] (0)	Fahrzeit (eigener Laufweg) [Minuten] (1)	Umlaufzeit (eigener Laufweg) [Minuten] (-)
(1) aus Blatt 8-1, Spalte 1	(2) aus Blatt 8-1, Spalte 2	(3) aus Blatt 8-1, Spalte 3	(4) aus Blatt 8-1, Spalte 4	(5) aus Blatt 8-1, Spalte 5	(6) aus Blatt 8-1, Spalte 14	(7) aus Blatt 8-1, Spalte 16	(8) siehe Erläuterungen zu Formblatt 8-2 in der Anleitung	(9) = (8) - 2 x (6)	(10) siehe Erläuterungen zu Formblatt 8-2 in der Anleitung	(11) = (6) - (Blatt 8-1, Spalte 15)	(12) siehe Erläuterungen zu Formblatt 8-2 in der Anleitung
Ohnefall	1	1	Hafenallee - Mecklenburger Allee (Rügener Straße)	6N2	56,0	10	140	28	14	56,0	140
Ohnefall	2	2	Reutershagen - Hbf. - Kurt-Schumacher-Ring	6N2	31,6	20	80	17	4	31,6	80
Ohnefall	3_1	3	Neuer Friedhof - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	36,3	20	100	28	5	36,3	100
Ohnefall	3_2	3	Platz der Jugend - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	31,1	20	80	18	-	31,1	80
Ohnefall	6	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Neuer Friedhof	6N2	29,4	20	80	21	4	29,4	80
Ohnefall	20_1	20	Stadthafen - Reutershagen Markt - Thomas-Morus-Straße	Gelenkbus	33,8	20	80	12	4	33,8	80
Ohnefall	20_2	20	Stadthafen - Reutershagen Markt	Gelenkbus	16,2	20	60	28	3	16,2	60
Ohnefall	27	27	Wohngebiet Kiefernweg - Holbeinplatz	Standardbus	25,1	20	80	30	4	25,1	80
Ohnefall	28	28	S Holbeinplatz - Campus Süd	Gelenkbus	18,9	20	60	22	3	18,9	60
Ohnefall	39_1	39	S Lütten Klein - Hauptbahnhof Süd	Standardbus	52,1	20	140	36	7	52,1	140
Ohnefall	39_2	39	S Lütten Klein - Markt Reutershagen (Sa)	Standardbus	28,5	20	80	23	-	28,5	80
Ohnefall	102	102	Rostock, ZOB - Stäbelow - Satow - Pustohl / Jürgenshagen	Standardbus	35,0	20	100	30	5	35,0	100
Mitfall	1_1	1	Hafenallee - Mecklenburger Allee (Rügener Straße)	6N2	56,0	20	140	28	7	56,0	140
Mitfall	1_2	1	Hafenallee - Marienehe	6N2	36,3	20	100	27	5	36,3	100
Mitfall	3	3	Mecklenburger Str. (Rügener Straße) - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	61,2	20	160	38	8	61,2	160
Mitfall	2/6	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Reutershagen - Hbf. - Kurt-Schumacher-Ring	6N2	68,5	20	160	23	8	68,5	160
Mitfall	6 NVZ	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Marienehe	6N2	40,5	30	120	39	-	40,5	120
Mitfall	20	20	Stadthafen - Reutershagen Markt - S-Lütten Klein	Gelenkbus	37,5	20	100	25	5	37,5	100
Mitfall	27	27	Wohngebiet Kiefernweg - Klinikum Schillingallee	Standardbus	26,6	20	80	27	4	26,6	80
Mitfall	28	28	S Holbeinplatz - Campus Süd (ohne CJD)	Standardbus	19,4	20	60	21	3	19,4	60
Mitfall	102	102	Rostock, ZOB - Stäbelow - Satow - Pustohl / Jürgenshagen	Standardbus	35,2	20	100	30	5	35,2	100

**Blatt 8-3 Linienbezogene Leistungskennzahlen Schiene/Bus (1)**

Fall	Linie	Linie Fahrplan	Linienverlauf	Fahrzeug-konfiguration	Verkehrssystem	Anzahl Fahrtenpaare je Jahr	Linienlänge (Gesamtlaufweg)	Linienlänge (eigener Laufweg)	Linienlänge unabhängig (eigener Laufweg)
						[-] (0)	[m] (0)	[m] (0)	[m] (0)
(1) aus Blatt 8-1, Spalte 1	(2) aus Blatt 8-1, Spalte 2	(3) aus Blatt 8-1, Spalte 3	(4) aus Blatt 8-1, Spalte 4	(5) aus Blatt 8-1, Spalte 5	(6) aus Blatt 8-1, Spalte 6	(7) = (Blatt 8-1, Spalte 18) x 254 + (Blatt 8-1, Spalte 19) x 52 + (Blatt 8-1, Spalte 20) x 59	(8) gemäß Blatt 8-1, Spalte 9	(9) = (8) - (Blatt 8-1, Spalte 11)	*(10) = (Blatt 8-1, Spalte 10) - (Blatt 8-1, Spalte 12)
Ohnefall	1	1	Hafenallee - Mecklenburger Allee (Rügener Straße)	6N2	ÖSPV-Schiene	29.091	17.497	17.497	-
Ohnefall	2	2	Reuthersshagen - Hbf. - Kurt-Schumacher-Ring	6N2	ÖSPV-Schiene	12.170	10.002	10.002	-
Ohnefall	3_1	3	Neuer Friedhof - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	ÖSPV-Schiene	10.571	10.626	10.626	-
Ohnefall	3_2	3	Platz der Jugend - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	ÖSPV-Schiene	6.604	8.778	8.778	-
Ohnefall	6	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Neuer Friedhof	6N2	ÖSPV-Schiene	17.175	8.617	8.617	-
Ohnefall	20_1	20	Stadthafen - Reuthersshagen Markt - Thomas-Morus-Straße	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	14.929	12.275	12.275	-
Ohnefall	20_2	20	Stadthafen - Reuthersshagen Markt	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	14.929	5.742	5.742	-
Ohnefall	27	27	Wohngebiet Kiefernweg - Holbeinplatz	Standardbus	ÖSPV-Bus	16.408	6.758	6.758	-
Ohnefall	28	28	S Holbeinplatz - Campus Süd	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	16.408	6.739	6.739	-
Ohnefall	39_1	39	S Lütten Klein - Hauptbahnhof Süd	Standardbus	ÖSPV-Bus	10.922	19.418	19.418	-
Ohnefall	39_2	39	S Lütten Klein - Markt Reuthersshagen (Sa)	Standardbus	ÖSPV-Bus	1.248	10.702	10.702	-
Ohnefall	102	102	Rostock, ZOB - Stäbelow - Satow - Pustohl / Jürgensshagen	Standardbus	ÖSPV-Bus	16.408	17.770	17.770	-
Mitfall	1_1	1	Hafenallee - Mecklenburger Allee (Rügener Straße)	6N2	ÖSPV-Schiene	14.546	17.497	17.497	-
Mitfall	1_2	1	Hafenallee - Marienehe	6N2	ÖSPV-Schiene	14.546	11.294	11.294	-
Mitfall	3	3	Mecklenburger Str. (Rügener Straße) - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	ÖSPV-Schiene	16.252	20.814	20.814	-
Mitfall	2/6	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Reuthersshagen - Hbf. -	6N2	ÖSPV-Schiene	12.170	21.678	21.678	-
Mitfall	6 NVZ	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Marienehe	6N2	ÖSPV-Schiene	5.005	12.250	12.250	-
Mitfall	20	20	Stadthafen - Reuthersshagen Markt - S-Lütten Klein	Gelenkbus	ÖSPV-Bus	15.919	15.054	15.054	-
Mitfall	27	27	Wohngebiet Kiefernweg - Klinikum Schillingallee	Standardbus	ÖSPV-Bus	16.408	7.543	7.543	-
Mitfall	28	28	S Holbeinplatz - Campus Süd (ohne CJD)	Standardbus	ÖSPV-Bus	16.408	7.409	7.409	-
Mitfall	102	102	Rostock, ZOB - Stäbelow - Satow - Pustohl / Jürgensshagen	Standardbus	ÖSPV-Bus	16.408	19.225	19.225	-

**Blatt 8-3 Linienbezogene Leistungskennzahlen Schiene/Bus (2)**

Fall	Linie	Anteil Linienlänge fahrtrahtlos [-] (2)	Laufleistung Fahrzeug- konfiguration [1.000 km/Jahr] (1)	Fahrplanleistung [1.000 km/Jahr] (1)	Fahrplanleistung unabhängig [1.000 km/Jahr] (1)	Fahrplanleistung abhängig [1.000 km/Jahr] (1)	Platz-km-Leistung [1.000 km/Jahr] (1)	Umlaufstunden (eigener Laufweg) [1.000 h/Jahr] (1)	Anzahl Halte [1.000/Jahr] (1)
(1) aus Blatt 8-1, Spalte 1	(2) aus Blatt 8-1, Spalte 2	(11) = (Blatt 8-1, Spalte 13) / (Formblatt 8-1, Spalte 9)	(12) = 2 x (7) x (8) x 10 <sup>-6</sup>	(13) = 2 x (7) x (9) x 10 <sup>-6</sup>	(14) = 2 x (7) x (10) x 10 <sup>-6</sup>	(15) = (13) - (14)	(16) = (Blatt 7-4, Spalte 15) x (12)	(17) = (Blatt 8-2, Spalte 12) / 60 x (7) x 10 <sup>-3</sup>	(18) = 2 x (7) x ( (Blatt 8-1, Spalte 24) - 1) x 10 <sup>-3</sup>
Ohnefall	1	-	1.018,0	1.018,0	-	1.018,0	213.782,2	67,9	
Ohnefall	2	-	243,4	243,4	-	243,4	51.124,2	16,2	
Ohnefall	3_1	-	224,7	224,7	-	224,7	47.177,5	17,6	
Ohnefall	3_2	-	115,9	115,9	-	115,9	24.347,4	8,8	
Ohnefall	6	-	296,0	296,0	-	296,0	62.158,7	22,9	
Ohnefall	20_1	-	366,5	366,5	-	366,5	23.823,0	19,9	
Ohnefall	20_2	-	171,4	171,4	-	171,4	11.143,9	14,9	
Ohnefall	27	-	221,8	221,8	-	221,8	21.290,0	21,9	
Ohnefall	28	-	221,1	221,1	-	221,1	14.374,6	16,4	
Ohnefall	39_1	-	424,2	424,2	-	424,2	40.720,0	25,5	
Ohnefall	39_2	-	26,7	26,7	-	26,7	2.564,3	1,7	
Ohnefall	102	-	583,1	583,1	-	583,1	55.981,5	27,3	
Mitfall	1_1	-	509,0	509,0	-	509,0	106.891,1	33,9	
Mitfall	1_2	-	328,6	328,6	-	328,6	68.996,3	24,2	
Mitfall	3	-	676,5	676,5	-	676,5	142.073,0	43,3	
Mitfall	2/6	-	527,6	527,6	-	527,6	110.804,9	32,5	
Mitfall	6 NVZ	-	122,6	122,6	-	122,6	25.750,7	10,0	
Mitfall	20	-	479,3	479,3	-	479,3	31.153,8	26,5	
Mitfall	27	-	247,5	247,5	-	247,5	23.763,0	21,9	
Mitfall	28	-	243,1	243,1	-	243,1	23.340,8	16,4	
Mitfall	102	-	630,9	630,9	-	630,9	60.565,2	27,3	



**Blatt 8-5 Linienbezogene Auflösung Fahrzeugkonfiguration Schiene/Bus**

Fall	Linie	Linie Fahrplan	Linienverlauf	Fahrzeug-konfiguration	Fahrzeug-typ 1	Anzahl Fahrzeuge Typ 1 [-] (0)	tägliche Laufleistung Typ 1 [Fahrzeug-km/Werktag] (1)	Fahrzeug-typ 2	Anzahl Fahrzeuge Typ 2 [-] (0)	tägliche Laufleistung Typ 2 [Fahrzeug-km/Werktag] (1)
(1) aus Blatt 8-1, Spalte 1	(2) aus Blatt 8-1, Spalte 2	(3) aus Blatt 8-1, Spalte 3	(4) aus Blatt 8-1, Spalte 4	(5) aus Blatt 8-1, Spalte 5	(6) gemäß Blatt 7-4, Spalte 3	(7) = (Blatt 7-4, Spalte 4) x (Blatt 8-2, Spalte 10)	(8) = (Blatt 7-4, Spalte 4) x (Blatt 8-1, Spalte 9) x (Blatt 8-1, Spalte 18) x 2 x 10 <sup>3</sup>	(9) gemäß Blatt 7-4, Spalte 5	(10) = (Blatt 7-4, Spalte 6 x (Blatt 8-2, Spalte 10)	(11) = (Blatt 7-4, Spalte 6) x (Blatt 8-1, Spalte 9) x (Blatt 8-1, Spalte 18) x 2 x 10 <sup>3</sup>
Ohnefall	1	1	Hafenallee - Mecklenburger Allee (Rügener Straße)	6N2	6N2	14	3.219,4	-	-	-
Ohnefall	2	2	Reutershagen - Hbf. - Kurt-Schumacher-Ring	6N2	6N2	4	860,2	-	-	-
Ohnefall	3_1	3	Neuer Friedhof - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	6N2	5	510,0	-	-	-
Ohnefall	3_2	3	Platz der Jugend - Hbf. - Dierkower Allee	6N2	6N2	-	456,5	-	-	-
Ohnefall	6	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Neuer	6N2	6N2	4	861,7	-	-	-
Ohnefall	20_1	20	Stadthafen - Reutershagen Markt - Thomas-Morus-	Gelenkbus	Gelenkbus	4	1.129,3	-	-	-
Ohnefall	20_2	20	Stadthafen - Reutershagen Markt	Gelenkbus	Gelenkbus	3	528,3	-	-	-
Ohnefall	27	27	Wohngebiet Kiefernweg - Holbeinplatz	Standardbus	Standardbus	4	675,8	-	-	-
Ohnefall	28	28	S Holbeinplatz - Campus Süd	Gelenkbus	Gelenkbus	3	673,9	-	-	-
Ohnefall	39_1	39	S Lütten Klein - Hauptbahnhof Süd	Standardbus	Standardbus	7	1.669,9	-	-	-
Ohnefall	39_2	39	S Lütten Klein - Markt Reutershagen (Sa)	Standardbus	Standardbus	-	-	-	-	-
Ohnefall	102	102	Rostock, ZOB - Stäbelow - Satow - Pustohl /	Standardbus	Standardbus	5	1.777,0	-	-	-
Mitfall	1_1	1	Hafenallee - Mecklenburger Allee (Rügener Straße)	6N2	6N2	7	1.609,7	-	-	-
Mitfall	1_2	1	Hafenallee - Marienehe	6N2	6N2	5	1.039,0	-	-	-
Mitfall	3	3	Mecklenburger Str. (Rügener Straße) - Hbf. -	6N2	6N2	8	2.081,4	-	-	-
Mitfall	2/6	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Reutershagen	6N2	6N2	8	1.864,3	-	-	-
Mitfall	6 NVZ	6	Campus Südstadt - Hbf. - Neuer Markt - Marienehe	6N2	6N2	-	171,5	-	-	-
Mitfall	20	20	Stadthafen - Reutershagen Markt - S-Lütten Klein	Gelenkbus	Gelenkbus	5	1.505,4	-	-	-
Mitfall	27	27	Wohngebiet Kiefernweg - Klinikum Schillingallee	Standardbus	Standardbus	4	754,3	-	-	-
Mitfall	28	28	S Holbeinplatz - Campus Süd (ohne CJD)	Standardbus	Standardbus	3	740,9	-	-	-
Mitfall	102	102	Rostock, ZOB - Stäbelow - Satow - Pustohl /	Standardbus	Standardbus	5	1.922,5	-	-	-

**Blatt 8-7 Vergleich Angebotskennwerte auf Ebene Verkehrssystem**

Kennwert			Mitfall a	Ohnefall b	Saldo c = a - b		
Fahrplanleistung SPNV	[1.000 km/Jahr]	(1)	(1)*	0,0	0,0	0,0	*(1) aus Formblatt 8-3, Spalte 13
Fahrplanleistung ÖSPV-Schiene	[1.000 km/Jahr]	(1)	(2)*	2.164,4	1.898,0	266,3	*(2) aus Formblatt 8-3, Spalte 13
Fahrplanleistung ÖSPV-Bus	[1.000 km/Jahr]	(1)	(3)*	1.600,8	2.014,9	-414,0	*(3) aus Formblatt 8-3, Spalte 13
Fahrplanleistung Seilbahn	[1.000 km/Jahr]	(1)	(4)*	0,0	0,0	0,0	*(4) aus Formblatt 8-6, Spalte 19
<b>Summe Fahrplanleistung</b>	[1.000 km/Jahr]	(1)	(5)*	3.765,2	3.912,9	-147,7	*(5) = (1) + (2) + (3) + (4)
Fahrplanleistung ÖSPV-Schiene unabh.	[1.000 km/Jahr]	(1)	(6)*	0,0	0,0	0,0	*(6) aus Formblatt 8-3, Spalte 14
Fahrplanleistung ÖSPV-Schiene sonst.	[1.000 km/Jahr]	(1)	(7)*	2.164,4	1.898,0	266,3	*(7) aus Formblatt 8-3, Spalte 15
Personalstunden SPNV	[1.000 Stunden/Jahr]	(1)	(8)*	0,0	0,0	0,0	*(8) aus Formblatt 8-3, Spalte 17
Personalstunden ÖSPV-Schiene	[1.000 Stunden/Jahr]	(1)	(9)*	144,0	133,4	10,6	*(9) aus Formblatt 8-3, Spalte 17
Personalstunden ÖSPV-Bus	[1.000 Stunden/Jahr]	(1)	(10)*	92,2	127,6	-35,5	*(10) aus Formblatt 8-3, Spalte 17
Personalstunden Seilbahn	[1.000 Stunden/Jahr]	(1)	(11)*	0,0	0,0	0,0	*(11) aus Formblatt 8-6, Spalte 22
<b>Summe Personalstunden</b>	[1.000 Stunden/Jahr]	(1)	(12)*	2.400,5	2.159,1	241,4	*(12) = (8) + (9) + (10) + (11)
SPNV Stromverbrauch konv.	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(13)*	0,0	0,0	0,0	*(13) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
SPNV Stromverbrauch regen.	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(14)*	0,0	0,0	0,0	*(14) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
SPNV Dieselverbrauch	[1.000 l /Jahr]	(1)	(15)*	0,0	0,0	0,0	*(15) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
SPNV eFuel-Verbrauch	[1.000 l /Jahr]	(1)	(16)*	0,0	0,0	0,0	*(16) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
SPNV Verbrauch H2	[1.000 kg /Jahr]	(1)	(17)*	0,0	0,0	0,0	*(17) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
ÖSPV-Schiene Stromverbrauch konv.	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(18)*	5.934,7	5.204,4	730,2	*(18) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
ÖSPV-Schiene Stromverbrauch regen.	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(19)*	0,0	0,0	0,0	*(19) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
ÖSPV-Bus Stromverbrauch konv.	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(20)*	0,0	0,0	0,0	*(20) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
ÖSPV-Bus Stromverbrauch regen.	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(21)*	0,0	0,0	0,0	*(21) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
ÖSPV-Bus Dieselverbrauch	[1.000 l /Jahr]	(1)	(22)*	569,8	735,9	-166,1	*(22) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
ÖSPV-Bus eFuel-Verbrauch	[1.000 l /Jahr]	(1)	(23)*	0,0	0,0	0,0	*(23) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
ÖSPV-Bus Verbrauch H2	[1.000 kg /Jahr]	(1)	(24)*	0,0	0,0	0,0	*(24) aus Formblatt 8-4, Spalte 23
Seilbahn Stromverbrauch konv.	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(25)*	0,0	0,0	0,0	*(25) aus Formblatt 8-6, Spalte 26
Seilbahn Stromverbrauch regen.	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(26)*	0,0	0,0	0,0	*(26) aus Formblatt 8-6, Spalte 26
<b>Summe Stromverbrauch konv.</b>	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(27)*	5.934,7	5.204,4	730,2	*(27) = (13) + (18) + (20) + (25)
<b>Summe Stromverbrauch regen.</b>	[1.000 kWh/Jahr]	(1)	(28)*	0,0	0,0	0,0	*(28) = (14) + (19) + (21) + (26)
<b>Summe Dieselverbrauch</b>	[1.000 l /Jahr]	(1)	(29)*	569,8	735,9	-166,1	*(29) = (15) + (22)
<b>Summe eFuel-Verbrauch</b>	[1.000 l /Jahr]	(1)	(30)*	0,0	0,0	0,0	*(30) = (16) + (23)
<b>Summe Verbrauch H2</b>	[1.000 kg /Jahr]	(1)	(31)*	0,0	0,0	0,0	*(31) = (17) + (24)

<b>Blatt 8-8</b>	<b>Vergleich von Angebotskennwerten im Mitfall bzw. Ohnefall auf Ebene Fahrzeugkonfiguration</b>
------------------	--

Fahrzeugkonfiguration	Laufleistung			Anzahl Kurse			Unterhaltungskosten laufleistungsabhängig			Platz-km-Leistung		
	Mitfall	Ohnefall	Saldo	Mitfall	Ohnefall	Saldo	Mitfall	Ohnefall	Saldo	Mitfall	Ohnefall	Saldo
	[1.000 km/Jahr]			[-]			[1.000 €/Jahr]			[1.000 km/Jahr]		
	(1)			(0)			(1)			(1)		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
<b>Summe Fahrzeugkonfigurationen</b>	<b>3.765,2</b>	<b>3.912,9</b>	<b>- 147,7</b>	<b>45</b>	<b>53</b>	<b>- 8</b>	<b>1.886,8</b>	<b>1.913,2</b>	<b>- 26,5</b>	<b>593.339</b>	<b>568.487</b>	<b>24.852</b>
6N2	2.164,4	1.898,0	266,3	28	27	1	1.234	1.082	151,8	454.516	398.590	55.926
Standardbus	1.121,6	1.255,8	- 134,2	12	16	- 4	437	490	- 52,4	107.669	120.556	- 12.887
Gelenkbus	479,3	759,1	- 279,8	5	10	- 5	216	342	- 125,9	31.154	49.341	- 18.188

**Blatt 8-9 Vergleich Angebotskennwerte zwischen Mit- und Ohnefall auf Ebene Fahrzeugtyp (1)**

Fahrzeugtyp	anteilige Betriebs- und Werkstattreserve	maximale Fahrzeuglaufleistung je Tag	benötigte Einheiten für Umläufe	tägliche Laufleistung	theoretische mittlere Tageslaufleistung für Umläufe	Anteil Ladereserve	Anzahl Fahrzeugeinheiten mit Reserve
	[%] (0)	[Fahrzeug-km/Werktag] (0)	[-] (0)	[Fahrzeug-km/Werktag] (0)	[km/Werktag] (0)	[%] (0)	[-] (1)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
6N2	10	9.999	28	6.766	242	-	30,8
Standardbus	10	9.999	12	3.418	285	-	13,2
Gelenkbus	10	9.999	5	1.505	301	-	5,5
<p>* (1) aus Formblatt 7-1, 7-2 und 7-3, Spalte 1</p> <p>* (2) aus den Formblättern</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>7-1, Spalte 8 für Schienenfahrzeuge</li> <li>7-2, Spalte 7 für Busse</li> <li>7-3, Spalte 6 für Seilbahnen</li> </ul> <p>* (3) aus den Formblättern</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>7-1, Spalte 13 für Schienenfahrzeuge</li> <li>7-2, Spalte 12 für Busse</li> <li>7-3, Spalte 13 für Seilbahnen</li> </ul> <p>* (4) aus Formblatt 8-5, Spalte 7 und 10 aggregiert über die Fahrzeugtypen 1 und 2 im Mitfall für Schiene/Bus</p> <p>Formblatt 8-6, Spalte 20 aggregiert über den Fahrzeugtyp im Mitfall für Seilbahnen</p> <p>* (5) aus Formblatt 8-5, Spalte 8 und 11 aggregiert über die Fahrzeugtypen 1 und 2 im Mitfall für Schiene/Bus</p> <p>0 für Seilbahnen</p> <p>* (6) = (5) / (4)</p> <p>* (7) = 0 wenn (3) = 9999                  Min( 37 ; Max( 0 ; - 37 / ( 350 - (3) ) x (3) + 37 / ( 350 - (3) ) x (6) ) )</p> <p>* (8) = ( 100 + (2) + (7) ) x (4) x 0,01</p>							

**Blatt 8-9 Vergleich Angebotskennwerte zwischen Mit- und Ohnefall auf Ebene Fahrzeugtyp (2)**

Fahrzeugtyp	Ohnefall					Saldo Mitfall-Ohnefall
	<b>benötigte Einheiten für Umläufe</b>	<b>tägliche Laufleistung</b>	<b>theoretische mittlere Tageslaufleistung für Umläufe</b>	<b>Anteil Ladereserve</b>	<b>Anzahl Fahrzeugeinheiten mit Reserve</b>	<b>Anzahl Fahrzeugeinheiten mit Reserve</b>
	[-] (0)	[Fahrzeug-km/Werktag]	[km/Werktag] (0)	[%] (0)	[-] (1)	[-] (1)
<b>(1)</b>	<b>(9)</b>	<b>(10)</b>	<b>(11)</b>	<b>(12)</b>	<b>(13)</b>	<b>(14)</b>
6N2	27	5.908	219	-	29,7	1,1
Standardbus	16	4.123	258	-	17,6	- 4,4
Gelenkbus	10	2.331	233	-	11,0	- 5,5
* <b>(1)</b> aus Formblatt 7- * <b>(2)</b> aus den Formblättern 7- 7- 7- * <b>(3)</b> aus den Formblättern 7- 7- 7- 7- * <b>(4)</b> aus Formblatt 7- und 2 im Mitfall für Seilbahnen * <b>(5)</b> aus Formblatt 7- 7- 7- * <b>(6)</b> = <b>(5)</b> / <b>(4)</b>	* <b>(9)</b> aus den Formblättern 7- 7- 7- * <b>(10)</b> aus den Formblättern 7- 7- 7- 7- * <b>(11)</b> = <b>(10)</b> / <b>(9)</b> * <b>(12)</b> = 0, wenn <b>(3)</b> = 9999 Min( 37 ; Max( 0 ; - 37 / ( 350 - <b>(3)</b> ) x <b>(3)</b> + 37 / ( 350 - <b>(3)</b> ) x <b>(11)</b> ) ) * <b>(13)</b> = ( 100 + <b>(2)</b> + <b>(12)</b> ) x <b>(9)</b> x 0,01 * <b>(14)</b> = <b>(8)</b> - <b>(13)</b>	• Formblatt 8-5, Spalte 7 und 10 aggregiert über Fahrzeugtypen 1 und 2 im Ohnefall für Schiene/Bus • Formblatt 8-6 Spalte 19 aggregiert über den Fahrzeugtyp im Ohnefall für Seilbahnen • Formblatt 8-5, Spalte 8 und 11 aggregiert über Fahrzeugtypen 1 und 2 im Ohnefall für Schiene/Bus • 0 für Seilbahnen (da irrelevant)				

**Blatt 9-1 Kapitaldienst und zeitabhängige Unterhaltungskosten für Fahrzeuge im Mit- und im Ohnefall**

Fahrzeugtyp	Anzahl Fahrzeug-einheiten		spezifischer Kapitaldienst	Kapitaldienst		Unterhaltungs-kostensatz zeitabhängig	zeitabhängige Unterhaltungskosten		spez. THG-Emissionen Herstellung	THG-Emissionen Herstellung		
	Mitfall	Ohnefall		Mitfall	Ohnefall		Mitfall	Ohnefall		Mitfall	Ohnefall	Saldo Mitfall-Ohnefall
	[-]		[T€/Jahr]	[T€/Jahr]		[€/(Fahrzeug x Jahr)]	[T€/Jahr]		[kg CO <sub>2</sub> /(Fzg. x Jahr)]	[t CO <sub>2</sub> /Jahr]		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
<b>Summe Fahrzeugtypen</b>				<b>5.185,5</b>	<b>5.347,4</b>		<b>764,3</b>	<b>832,6</b>		<b>186</b>	<b>241</b>	<b>- 55</b>
6N2	30,8	29,7	149,8	4.613,8	4.449,1	19.500	600,6	579,2	2.820	87	84	3
Standardbus	13,2	17,6	27,8	367,5	490,0	8.400	110,9	147,8	4.700	62	83	- 21
Gelenkbus	5,5	11,0	37,1	204,2	408,3	9.600	52,8	105,6	6.800	37	75	- 37

\*(1) aus Formblatt 7-1, 7-2 und 7-3, Spalte 1

\*(2) gemäß Formblatt 8-9, Spalte 8

\*(3) gemäß Formblatt 8-9, Spalte 13

\*(4) gemäß

- Formblatt 7-1, Spalte 10 für Schienenfahrzeuge
- Formblatt 7-2, Spalte 9 für Busse
- Formblatt 7-3, Spalte 11 für Seilbahnen

\*(5) = (2) x (4)

\*(6) = (3) x (4)

\*(7) gemäß

- Formblatt 7-1, Spalte 11 für Schienenfahrzeuge
- Formblatt 7-2, Spalte 10 für Busse
- Formblatt 7-3, Spalte 12 für Seilbahnen

\*(8) = (2) x (7) x 10<sup>-3</sup>

\*(9) = (3) x (7) x 10<sup>-3</sup>

\*(10) gemäß

- Formblatt 7-1, Spalte 20 für Schienenfahrzeuge
- Formblatt 7-2, Spalte 17 für Busse
- Formblatt 7-3, Spalte 14 für Seilbahnen

\*(11) = (2) x (10) x 10<sup>-3</sup>

\*(12) = (3) x (10) x 10<sup>-3</sup>

\*(13) = (11) - (12)

<b>Blatt 9-2</b>	<b>Laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten für Fahrzeuge im Mit- und im Ohnefall</b>
------------------	---

Fahrzeugtyp	laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten	
	Mitfall [T€/Jahr] (1)	Ohnefall [T€/Jahr] (1)
(1) aus Blatt 7-3 und 7-4, Spalte 1	(2) aus Blatt 8-8, Spalte 8	(3) aus Blatt 8-8, Spalte 9
<b>Summe</b>	<b>1.886,8</b>	<b>1.913,2</b>
<b>Fahrzeugkonfiguration</b>		
6N2	1.233,7	1.081,9
Standardbus	437,4	489,8
Gelenkbus	215,7	341,6

**Blatt 9-3 Energieverbrauch, Energiekosten, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Schadstoffemissionskosten und Primärenergieverbrauch ÖPNV im Mit- und Ohnefall (1)**

Energieart	Energieverbrauchs- einheit	Energieverbrauch		Energiepreis	Energiekosten		Emissionsfaktor CO <sub>2</sub>	CO <sub>2</sub> -Emissionen		
		Mitfall	Ohnefall		Mitfall	Ohnefall		Mitfall	Ohnefall	Saldo Mitfall- Ohnefall
		[1.000 kWh/Jahr]		[€/Verbrauchs- seinheit]	[1.000 €/Jahr]		[g CO <sub>2</sub> /Ver- brauchseinheit]	[t CO <sub>2</sub> /Jahr]		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
<b>Summe</b>					<b>1.139,5</b>	<b>1.176,4</b>		<b>4.038</b>	<b>4.196</b>	<b>- 158</b>
Strom konv.	kWh	5.934,7	5.204,4	0,12	712,2	624,5	414,00	2.457	2.155	302
Strom regen.	kWh	-	-	0,14	-	-	21,00	-	-	-
Diesel	l Kraftstoff	569,8	735,9	0,75	427,3	551,9	2.774,00	1.581	2.041	- 461
eFuel	l Kraftstoff	-	-	2,50	-	-	370,00	-	-	-
Wasserstoff	kg H <sub>2</sub>	-	-	5,00	-	-	938,00	-	-	-

\*(3) gemäß Blatt 8-7, Spalte a, Zeilen 27-31

\*(4) gemäß Blatt 8-7, Spalte b, Zeilen 27-31

\*(5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-18, Spalte 3

\*(6) = (3) x (5)

\*(7) = (4) x (5)

\*(8) gemäß Anhang 1, Tabelle B-18, Spalte 4

\*(9) = (3) x (8) x 10<sub>-3</sub>\*(10) = (4) x (8) x 10<sub>-3</sub>

\*(11) = (9) – (10)



**Blatt 9-3 Energieverbrauch, Energiekosten, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Schadstoffemissionskosten und Primärenergieverbrauch ÖPNV im Mit- und Ohnefall (2)**

Energieart	Emissionskosten- satz Schadstoffe  [ct/Verbrauchs- einheit] (2)	Schadstoffemissionskosten			Primärenergie- faktor  [MJ/Verbrauchs- einheit] (0)	Primärenergieverbrauch		
		Mitfall [T€/Jahr] (1)	Ohnefall	Saldo Mitfall- Ohnefall		Mitfall [GJ/Jahr] (0)	Ohnefall	Saldo Mitfall- Ohnefall
(1)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)
<b>Summe</b>		<b>94,4</b>	<b>98,3</b>	<b>- 3,9</b>		<b>57.772,7</b>	<b>59.851,5</b>	<b>- 2.078,8</b>
Strom konv.	0,96	57,0	50,0	7,0	6,00	35.608,1	31.226,7	4.381,4
Strom regen.	0,05	-	-	-	4,50	-	-	-
Diesel	6,57	37,4	48,3	- 10,9	38,90	22.164,6	28.624,8	- 6.460,2
eFuel	6,57	-	-	-	78,20	-	-	-
Wasserstoff	2,18	-	-	-	198,70	-	-	-

\*(12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-18, Spalte 5

\*(13) = (3) x (12) x 10<sub>-2</sub>

\*(14) = (4) x (12) x 10<sub>-2</sub>

\*(15) = (13) – (14)

\*(16) gemäß Anhang 1, Tabelle B-18, Spalte 6

\*(17) = (3) x (16)

\*(18) = (4) x (16)

\*(19) = (17) – (18)

**Blatt 9-4 Personalkosten ÖPNV im Mit- und im Ohnefall**

Verkehrssystem	Personalstunden		Personalkostensatz [€/h] (0)	Personalkosten	
	Mitfall [1000 h/Jahr] (1)	Ohnefall [1000 h/Jahr] (1)		Mitfall [T€/Jahr] (1)	Ohnefall [T€/Jahr] (1)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
<b>Summe Verkehrssysteme</b>	<b>236,1</b>	<b>261,0</b>		<b>10.217,6</b>	<b>11.114,7</b>
SPNV	-	-	46	-	-
ÖSPV-Schiene	144,0	133,4	46	6.623,3	6.137,7
ÖSPV-Bus	92,2	127,6	39	3.594,4	4.977,0
Seilbahn	-	-	39	-	-

\*(2) gemäß Formblatt 8-7, Spalte a Zeilen 8 bis 11

\*(3) gemäß Formblatt 8-7, Spalte b Zeilen 8 bis 11

\*(4) gemäß Anhang 1, Tabelle B-15, Spalte 4

\*(5) = (2) x (4)

\*(6) = (3) x (4)

**Blatt 9-5 Zusammenstellung Betriebskosten ÖPNV**

			Mitfall	Ohnefall	Saldo Mitfall- Ohnefall	
<b>Fahrzeugkosten</b>	[T€/Jahr] (1)	<b>(1)</b>	7.836,5	8.093,2	- 256,7	<b>(1) = (2) + (3)</b>
<b>Kapitaldienst Fahrzeuge</b>	[T€/Jahr] (1)	<b>(2)</b>	5.185,5	5.347,4	- 161,9	<b>(2)</b> gemäß Blatt 9-1, Spalte 5 für den Mitfall gemäß Blatt 9-1, Spalte 6 für den Ohnefall gemäß Blatt 9-1, Spalte 5 – Spalte 6 für den Saldo Mitfall- Ohnefall
<b>Unterhaltungskosten Fahrzeuge</b>	[T€/Jahr] (1)	<b>(3)</b>	2.651,1	2.745,8	- 94,8	<b>(3) = (4) + (5)</b>
zeitabhängige Unterhaltungskosten Fahrzeuge	[T€/Jahr] (1)	<b>(4)</b>	764,3	832,6	- 68,3	<b>(4)</b> gemäß Blatt 9-1, Spalte 8 für den Mitfall gemäß Blatt 9-1, Spalte 9 für den Ohnefall gemäß Blatt 9-1, Spalte 8 – Spalte 9 für den Saldo Mitfall- Ohnefall
laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten Fahrzeuge	[T€/Jahr] (1)	<b>(5)</b>	1.886,8	1.913,2	- 26,5	<b>(5)</b> gemäß Blatt 9-2, Spalte 2 für den Mitfall gemäß Blatt 9-2, Spalte 3 für den Ohnefall gemäß Blatt 9-2, Spalte 2 – Spalte 3 für den Saldo Mitfall- Ohnefall
<b>Energiekosten ÖPNV</b>	[T€/Jahr] (1)	<b>(6)</b>	1.139,5	1.176,4	- 36,9	<b>(6)</b> gemäß Blatt 9-3, Spalte 6 für den Mitfall gemäß Blatt 9-3, Spalte 7 für den Ohnefall gemäß Blatt 9-3, Spalte 6 – Spalte 7 für den Saldo Mitfall- Ohnefall
<b>Personalkosten ÖPNV</b>	[T€/Jahr] (1)	<b>(7)</b>	10.217,6	11.114,7	- 897,1	<b>(7)</b> gemäß Blatt 9-4, Spalte 5 für den Mitfall gemäß Blatt 9-4, Spalte 6 für den Ohnefall gemäß Blatt 9-4, Spalte 5 – Spalte 6 für den Saldo Mitfall- Ohnefall
<b>Summe Betriebskosten ÖPNV</b>	[T€/Jahr] (1)	<b>(8)</b>	<b>19.193,7</b>	<b>20.384,4</b>	- <b>1.190,7</b>	<b>(8) = (1) + (6) + (7)</b>

<b>Blatt 10-1</b>	<b>Rahmendaten und Preisindizes für die Infrastrukturinvestitionen</b>
-------------------	--

<b>Preisstand der Investitionsermittlung</b>	[Jahr]	<b>(1)</b>	2020
<b>voraussichtliches Jahr der Inbetriebnahme</b>	[Jahr]	<b>(2)</b>	2029
<b>Bauzeit</b>	[Jahre]	<b>(3)</b>	2
<b>Aufzinsungsfaktor Bauzeit</b>	[-]	<b>(4)</b> gemäß Anhang 1, Tabelle A 1-18, Spalte 2	1,0085

Index	Wert 2016	Wert im Jahr der Investitionsermittlung	Index bezogen auf 2016
	[-] (1)	[-] (1)	[-] (1)
<b>(5)</b>	<b>(6)</b>	<b>(7)</b>	<b>(8) = (7) / (6) x 100</b>
Straßenbau	100,9	118,9	117,8
Brücken im Straßenbau	101,1	117,9	116,6
Elektrische Ausrüstungen	100,7	105,2	104,5

**Blatt 10-2 Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall**

Kostenposition	Anlagen- teil Nr.	Ersatz von Bestands- anlagen  [J/N] (-)	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand  [T€] (1)	Preisindex	Index- wert  [-] (1)	Investition Preisstand 2016  [T€] (1)	Auf- zinsungs- faktor Bauzeit  [-] (4)	Annuitäts- faktor  [1/Jahr] (4)	Kapital- dienst  [T€/Jahr] (1)	Unter- haltungs- kosten- satz [%] (1)	Unter- haltungs- kosten  [T€/Jahr] (1)
(1)	(2)	(3) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 2	(4)	(5)	(6) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	(7) gemäß Blatt 10- 1, Spalte 8	(8) = (5) / (7) x 100	(9) aus Blatt 10-1, Zeile 4	(10) gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 4	(11) = (8) x (9) x (10)	(12) Wenn, Spalte 4 = J, dann 0 ansonsten gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 5	(13) = (4) x (8) x (12) x 10 <sup>3</sup>
<b>Summe gesamt</b>				60.940,1			53.490,4			1.768,0		621,7
Planungskosten	400		Planungsleistungen	5.540,0			4.862,8	1,0085	0,0170	83,4	0,0	-
<b>Zwischensumme</b>				55.400,1			48.627,7			1.684,6		621,7
Grunderwerb	10	N	Grunderwerb	779,4	Straßenbau	117,8	661,4	1,0085	0,0170	11,3	0,0	-
einmalige Aufwendungen	20	N	einmalige Aufwendungen	14.435,7	Straßenbau	117,8	12.250,3	1,0085	0,0170	210,0	0,0	-
Trassen (Unterbau Bahnen und Straßen, Erdbauwerke, Dämme, Einschnitte, Entwässerung)	30	N	Trassen (Unterbau Bahnen und Straßen1, Erdbauwerke, Dämme, Einschnitte, Entwässerung)	-	Straßenbau	117,8	-	1,0085	0,0237	-	0,5	-
Stützbauwerke	40	N	Stützbauwerke	55,9	Straßenbau	117,8	47,4	1,0085	0,0237	1,1	0,5	0,0
Tunnel	50	N	Tunnel	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	1,0085	0,0237	-	0,5	-
Brücken inkl. Bahnsteigunter-/- überführungen	60	N	Brücken inkl. Bahnsteigunter-/- überführungen	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	1,0085	0,0237	-	2,0	-

**Blatt 10-2 Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall**

Kostenposition	Anlagen- teil Nr.	Ersatz von Bestands- anlagen  [J/N] (-)	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand  [T€] (1)	Preisindex	Index- wert  [-] (1)	Investition Preisstand 2016  [T€] (1)	Auf- zinsungs- faktor Bauzeit  [-] (4)	Annuitäts- faktor  [1/Jahr] (4)	Kapital- dienst  [T€/Jahr] (1)	Unter- haltungs- kosten- satz  [%] (1)	Unter- haltungs- kosten  [T€/Jahr] (1)
(1)	(2)	(3) gemäß	(4)	(5)	(6) gemäß	(7)	(8) = (5) / (7)	(9) aus	(10) gemäß	(11) = (8) x	(12) Wenn,	(13) = (4) x
	Zuordnung aus Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 1	Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 2			Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	gemäß Blatt 10- 1, Spalte 8	x 100	Blatt 10-1, Zeile 4	Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 4	(9) x (10)	Spalte 4 = J, dann 0 ansonsten gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 5	(8) x (12) x 10 <sup>3</sup>
Gleise: Schotteroberbau	71	N	Gleise: Schotteroberbau	14.724,2	Straßenbau	117,8	12.495,1	1,0085	0,0428	539,3	30,0	374,9
Gleise: Feste Fahrbahn	72	N	Gleise: Feste Fahrbahn	1.400,3	Straßenbau	117,8	1.188,3	1,0085	0,0298	35,7	15,0	17,8
Weichen inkl. Heizungen und Antriebe	73	N	Weichen inkl. Heizungen und Antriebe	2.264,2	Straßenbau	117,8	1.921,4	1,0085	0,0594	115,1	30,0	57,6
Oberbau Straßen und Wege inkl. Busspuren	74	N	Oberbau Straßen und Wege inkl. Busspuren und P+R-Parkplätze	1.061,3	Straßenbau	117,8	900,6	1,0085	0,0494	44,9	10,0	9,0
Betriebs-, Verkehrs- und Sozialgebäude (oberirdisch)	81	N	Betriebs-, Verkehrs- und Sozialgebäude (oberirdisch)	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	1,0085	0,0267	-	9,0	-
unterirdische Haltestellenbauwerke inkl. Zwischen- und Verteilerebenen sowie Zugangsbauwerken	82	N	unterirdische Haltestellenbauwerke inkl. Zwischen- und Verteilerebenen sowie Zugangsbauwerken	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	1,0085	0,0267	-	9,0	-

**Blatt 10-2 Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall**

Kostenposition	Anlagen- teil Nr.	Ersatz von Bestands- anlagen  [J/N] (-)	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand  [T€] (1)	Preisindex	Index- wert  [-] (1)	Investition Preisstand 2016  [T€] (1)	Auf- zinsungs- faktor Bauzeit  [-] (4)	Annuitäts- faktor  [1/Jahr] (4)	Kapital- dienst  [T€/Jahr] (1)	Unter- haltungs- kosten- satz  [%o] (1)	Unter- haltungs- kosten  [T€/Jahr] (1)
(1)	(2)	(3) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 2	(4)	(5)	(6) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	(7) gemäß Blatt 10- 1, Spalte 8	(8) = (5) / (7) x 100	(9) aus Blatt 10-1, Zeile 4	(10) gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 4	(11) = (8) x (9) x (10)	(12) Wenn, Spalte 4 = J, dann 0 ansonsten gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 5	(13) = (4) x (8) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Haltestellenausstattung und Zubehör	90	N	Haltestellenausstattung und Zubehör inkl. B+R-Ausstattung	1.247,0	Elektrische Ausrüstunge n	104,5	1.193,7	1,0085	0,0594	71,5	18,0	21,5
Bahnsteige und Rampen (inkl. Überdachungen)	100	N	Bahnsteige und Rampen (inkl. Überdachungen)	517,0	Straßenbau	117,8	438,7	1,0085	0,0298	13,2	7,0	3,1
Zugsicherungs- und Signalanlagen inkl. BU- Sicherungsanlagen	110	N	Zugsicherungs- und Signalanlagen inkl. BU- Sicherungsanlagen	3.702,2	Elektrische Ausrüstunge n	104,5	3.543,8	1,0085	0,0594	212,3	9,0	31,9
Fernmeldeanlagen, Leitsysteme, Telekommunikationsanl agen, DFI	120	N	Fernmeldeanlagen, Leitsysteme, Telekommunikationsan lagen, DFI	-	Elektrische Ausrüstunge n	104,5	-	1,0085	0,0928	-	18,0	-
Fahr- und Speiseleitungen (inkl. Masten), Stromschienen	131	N	Fahr- und Speiseleitungen (inkl. Masten), Stromschienen	4.265,9	Elektrische Ausrüstunge n	104,5	4.083,4	1,0085	0,0428	176,3	14,0	57,2

**Blatt 10-2 Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall**

Kostenposition	Anlagen- teil Nr.	Ersatz von Bestands- anlagen  [J/N] (-)	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand  [T€] (1)	Preisindex	Index- wert  [-] (1)	Investition Preisstand 2016  [T€] (1)	Auf- zinsungs- faktor Bauzeit  [-] (4)	Annuitäts- faktor  [1/Jahr] (4)	Kapital- dienst  [T€/Jahr] (1)	Unter- haltungs- kosten- satz  [%] (1)	Unter- haltungs- kosten  [T€/Jahr] (1)
(1)	(2)	(3) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 2	(4)	(5)	(6) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	(7) gemäß Blatt 10- 1, Spalte 8	(8) = (5) / (7) x 100	(9) aus Blatt 10-1, Zeile 4	(10) gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 4	(11) = (8) x (9) x (10)	(12) Wenn, Spalte 4 = J, dann 0 ansonsten gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 5	(13) = (4) x (8) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Umformerwerke, Unterwerke (elektrischer und maschineller Teil)	132	N	Umformerwerke, Unterwerke (elektrischer und maschineller Teil)	3.117,6	Elektrische Ausrüstunge n	104,5	2.984,2	1,0085	0,0428	128,8	14,0	41,8
Lichtversorgungsnetz Außenbeleuchtung	140	N	Lichtversorgungsnetz Außenbeleuchtung	249,4	Elektrische Ausrüstunge n	104,5	238,7	1,0085	0,0428	10,3	21,0	5,0
technische Gebäudeausstattung (Maschinenartige Anlagen wie Rolltreppen, Aufzüge, Lüftung, Entrauchung, Brandbekämpfung, Pumpwerke usw.)	150	N	technische Gebäudeausstattung (Maschinenartige Anlagen wie Rolltreppen, Aufzüge, Lüftung, Entrauchung, Brandbekämpfung, Pumpwerke usw.)	-	Elektrische Ausrüstunge n	104,5	-	1,0085	0,0761	-	31,0	-
Lärmschutzwände und -fenster	160	N	Lärmschutzwände und -fenster	-	Straßenbau	117,8	-	1,0085	0,0494	-	0,5	-
Landschaftsbau, Bepflanzungen	170	N	Landschaftsbau, Bepflanzungen	46,8	Straßenbau	117,8	39,7	1,0085	0,0230	0,9	50,0	2,0
Straßen und Wege inkl. Ausstattung	300	N	Straßen und Wege inkl. Ausstattung	4.939,8	Straßenbau	117,8	4.192,0	1,0085	0,0170	71,9	0,0	-



**Blatt 10-2 Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall**

Kostenposition	Anlagen- teil Nr.	Ersatz von Bestands- anlagen  [J/N] (-)	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand  [T€] (1)	Preisindex	Index- wert  [-] (1)	Investition Preisstand 2016  [T€] (1)	Auf- zinsungs- faktor Bauzeit  [-] (4)	Annuitäts- faktor  [1/Jahr] (4)	Kapital- dienst  [T€/Jahr] (1)	Unter- haltungs- kosten- satz  [%] (1)	Unter- haltungs- kosten  [T€/Jahr] (1)
(1)	(2)	(3) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 2	(4)	(5)	(6) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	(7) gemäß Blatt 10- 1, Spalte 8	(8) = (5) / (7) x 100	(9) aus Blatt 10-1, Zeile 4	(10) gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 4	(11) = (8) x (9) x (10)	(12) Wenn, Spalte 4 = J, dann 0 ansonsten gemäß Anhang 1, Tabelle B- 19, Spalte 5	(13) = (4) x (8) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Stützmauern	310	N	Stützmauern	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	1,0085	0,0170	-	0,0	-
Tunnel	320	N	Tunnel	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	1,0085	0,0170	-	0,0	-
Brücken	330	N	Brücken	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	1,0085	0,0170	-	0,0	-
Leitungen für Strom, Telekom, Gas, Öl, Wasser, Abwasser, Fernwärme	340	N	Leitungen für Strom, Telekom, Gas, Öl, Wasser, Abwasser, Fernwärme	2.254,5	Elektrische Ausrüstunge n	104,5	2.158,1	1,0085	0,0170	37,0	0,0	-
Gewässer	350	N	Gewässer	-	Straßenbau	117,8	-	1,0085	0,0170	-	0,0	-
Gebäude/ Bewuchs/ Sonstiges	360	N	Gebäude/ Bewuchs/ Sonstiges	339,0	Brücken im Straßenbau	116,6	290,7	1,0085	0,0170	5,0	0,0	-

**Blatt 10-3 (Re-)Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall**

Kostenposition	Anlagenteil Nr.	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand [T€] (1)	Preisindex	Indexwert [-] (1)	Investition Preisstand 2016 [T€] (1)	Jahr des zeitlichen Anfalls [-]	Diskon- tierungsfaktor [-] (4)	Annuitätsfaktor [1/Jahr] (4)	Kapitaldienst [T€/Jahr] (1)	Unterhaltungskosten satz [%] (1)	Unterhaltungskosten [T€/Jahr] (1)
(1)	(2) Zuordnung einer Anlagenteilnr. aus Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 1	(3) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 2	(4)	(5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	(6) gemäß Blatt 10-1, Spalte 8	(7) = (4) / (6) x 100	(8)	(9) aus Anhang 1, Tabelle B-21, Spalte 2	(10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 4	(11) = (7) x (9) x (10)	(12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 5	(13) = (7) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Summe gesamt			7.237,5			6.202,1				125,5		18,6
Planungskosten	400	Planungsleistungen	658,0			563,8	2027	1,0343	0,0170	9,9	0,0	-
Zwischensumme			6.579,6			5.638,3				115,6		18,6
Grunderwerb	10	Grunderwerb	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0170	-	0,0	-
einmalige Aufwendungen	20	einmalige Aufwendungen	2.489,6	Straßenbau	117,8	2.112,7	2027	1,0343	0,0170	37,1	0,0	-
Trassen (Unterbau Bahnen und Straßen, Erdbauwerke, Dämme, Einschnitte, Entwässerung)	30	Trassen (Unterbau Bahnen und Straßen1, Erdbauwerke, Dämme, Einschnitte, Entwässerung)	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0237	-	0,5	-

**Blatt 10-3 (Re-)Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall**

Kostenposition	Anlagenteil Nr.	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand [T€] (1)	Preisindex (5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	Indexwert [-] (6)	Investition Preisstand 2016 [T€] (7) = (4) / (6) x 100	Jahr des zeitlichen Anfalls [-] (8)	Diskon- tierungs- faktor [-] (9) aus Anhang 1, Tabelle B-21, Spalte 2	Annuitäts- faktor [1/Jahr] (10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 4	Kapital- dienst [T€/Jahr] (11) = (7) x (9) x (10)	Unter- haltungs- kostensatz [%] (12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 5	Unter- haltungs- kosten [T€/Jahr] (13) = (7) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Stützbauwerke	40	Stützbauwerke	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0237	-	0,5	-
Tunnel	50	Tunnel	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	2027	1,0343	0,0237	-	0,5	-
Brücken inkl. Bahnsteigunter-/überführungen	60	Brücken inkl. Bahnsteigunter-/überführungen	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	2027	1,0343	0,0237	-	2,0	-
Gleise: Schotteroberbau	71	Gleise: Schotteroberbau	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0428	-	30,0	-
Gleise: Feste Fahrbahn	72	Gleise: Feste Fahrbahn	1.462,5	Straßenbau	117,8	1.241,1	2027	1,0343	0,0298	38,3	15,0	18,6
Weichen inkl. Heizungen und Antriebe	73	Weichen inkl. Heizungen und Antriebe	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0594	-	30,0	-
Oberbau Straßen und Wege inkl. Busspuren	74	Oberbau Straßen und Wege inkl. Busspuren und P+R-Parkplätze	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0494	-	10,0	-

**Blatt 10-3 (Re-)Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall**

Kostenposition	Anlagenteil Nr.	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand [T€] (1)	Preisindex (5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	Indexwert [-] (6)	Investition Preisstand 2016 [T€] (7) = (4) / (6) x 100	Jahr des zeitlichen Anfalls [-] (8)	Diskon- tierungsfaktor [-] (9) aus Anhang 1, Tabelle B-21, Spalte 2	Annuitätsfaktor [1/Jahr] (10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 4	Kapitaldienst [T€/Jahr] (11) = (7) x (9) x (10)	Unterhaltungskosten [%] (12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 5	Unterhaltungskosten [T€/Jahr] (13) = (7) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Betriebs-, Verkehrs- und Sozialgebäude (oberirdisch)	81	Betriebs-, Verkehrs- und Sozialgebäude (oberirdisch)	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	2027	1,0343	0,0267	-	9,0	-
unterirdische Haltestellenbauwerke inkl. Zwischen- und Verteilerebenen sowie Zugangsbauwerken	82	unterirdische Haltestellenbauwerke inkl. Zwischen- und Verteilerebenen sowie Zugangsbauwerken	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	2027	1,0343	0,0267	-	9,0	-
Haltestellenausstattung und Zubehör	90	Haltestellenausstattung und Zubehör inkl. B+R-Ausstattung	-	Elektrische Ausrüstungen	104,5	-	2027	1,0343	0,0594	-	18,0	-

**Blatt 10-3 (Re-)Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall**

Kostenposition	Anlagenteil Nr.	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand [T€] (1)	Preisindex	Indexwert [-] (1)	Investition Preisstand 2016 [T€] (1)	Jahr des zeitlichen Anfalls [-]	Diskon- tierungs- faktor [-] (4)	Annuitäts- faktor [1/Jahr] (4)	Kapital- dienst [T€/Jahr] (1)	Unter- haltungs- kostensatz [%] (1)	Unter- haltungs- kosten [T€/Jahr] (1)
(1)	(2) Zuordnung einer Anlagenteilnr. aus Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 1	(3) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 2	(4)	(5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	(6) gemäß Blatt 10-1, Spalte 8	(7) = (4) / (6) x 100	(8)	(9) aus Anhang 1, Tabelle B-21, Spalte 2	(10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 4	(11) = (7) x (9) x (10)	(12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 5	(13) = (7) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Bahnsteige und Rampen (inkl. Überdachungen)	100	Bahnsteige und Rampen (inkl. Überdachungen)	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0298	-	7,0	-
Zugsicherungs- und Signalanlagen inkl. BU-Sicherungsanlagen	110	Zugsicherungs- und Signalanlagen inkl. BU-Sicherungsanlagen	-	Elektrische Ausrüstungen	104,5	-	2027	1,0343	0,0594	-	9,0	-
Fernmeldeanlagen, Leitsysteme, Telekommunikationsanlagen, DFI	120	Fernmeldeanlagen, Leitsysteme, Telekommunikationsanlagen, DFI	-	Elektrische Ausrüstungen	104,5	-	2027	1,0343	0,0928	-	18,0	-

**Blatt 10-3 (Re-)Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall**

Kostenposition	Anlagenteil Nr.	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand [T€] (1)	Preisindex (5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	Indexwert [-] (6)	Investition Preisstand 2016 [T€] (7) = (4) / (6) x 100	Jahr des zeitlichen Anfalls [-] (8)	Diskon- tierungs- faktor [-] (9) aus Anhang 1, Tabelle B-21, Spalte 2	Annuitäts- faktor [1/Jahr] (10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 4	Kapital- dienst [T€/Jahr] (11) = (7) x (9) x (10)	Unter- haltungs- kostensatz [%] (12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 5	Unter- haltungs- kosten [T€/Jahr] (13) = (7) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Fahr- und Speiseleitungen (inkl. Masten), Stromschienen	131	Fahr- und Speiseleitungen (inkl. Masten), Stromschienen	-	Elektrische Ausrüstungen	104,5	-	2027	1,0343	0,0428	-	14,0	-
Umformerwerke, Unterwerke (elektrischer und maschineller Teil)	132	Umformerwerke, Unterwerke (elektrischer und maschineller Teil)	-	Elektrische Ausrüstungen	104,5	-	2027	1,0343	0,0428	-	14,0	-
Lichtversorgungsnetz Außenbeleuchtung	140	Lichtversorgungsnetz Außenbeleuchtung	-	Elektrische Ausrüstungen	104,5	-	2027	1,0343	0,0428	-	21,0	-

**Blatt 10-3 (Re-)Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall**

Kostenposition	Anlagenteil Nr.	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand [T€] (1)	Preisindex (5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	Indexwert [-] (6)	Investition Preisstand 2016 [T€] (7) = (4) / (6) x 100	Jahr des zeitlichen Anfalls [-] (8)	Diskon- tierungs- faktor [-] (9) aus Anhang 1, Tabelle B-21, Spalte 2	Annuitäts- faktor [1/Jahr] (10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 4	Kapital- dienst [T€/Jahr] (11) = (7) x (9) x (10)	Unter- haltungs- kostensatz [%] (12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 5	Unter- haltungs- kosten [T€/Jahr] (13) = (7) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
technische Gebäudeausstattung (Maschinenartige Anlagen wie Rolltreppen, Aufzüge, Lüftung, Entrauchung, Brandbekämpfung, Pumpwerke usw.)	150	technische Gebäudeausstattung (Maschinenartige Anlagen wie Rolltreppen, Aufzüge, Lüftung, Entrauchung, Brandbekämpfung, Pumpwerke usw.)	-	Elektrische Ausrüstungen	104,5	-	2027	1,0343	0,0761	-	31,0	-
Lärmschutzwände und -fenster	160	Lärmschutzwände und -fenster	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0494	-	0,5	-
Landschaftsbau, Bepflanzungen	170	Landschaftsbau, Bepflanzungen	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0230	-	50,0	-

**Blatt 10-3 (Re-)Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall**

Kostenposition	Anlagenteil Nr.	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand [T€] (1)	Preisindex (5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	Indexwert [-] (6)	Investition Preisstand 2016 [T€] (7) = (4) / (6) x 100	Jahr des zeitlichen Anfalls [-] (8)	Diskon- tierungs- faktor [-] (9) aus Anhang 1, Tabelle B-21, Spalte 2	Annuitäts- faktor [1/Jahr] (10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 4	Kapital- dienst [T€/Jahr] (11) = (7) x (9) x (10)	Unter- haltungs- kostensatz [%] (12) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 5	Unter- haltungs- kosten [T€/Jahr] (13) = (7) x (12) x 10 <sup>-3</sup>
Straßen und Wege inkl. Ausstattung	300	Straßen und Wege inkl. Ausstattung	975,0	Straßenbau	117,8	827,4	2027	1,0343	0,0170	14,5	0,0	-
Stützmauern	310	Stützmauern	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	2027	1,0343	0,0170	-	0,0	-
Tunnel	320	Tunnel	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	2027	1,0343	0,0170	-	0,0	-
Brücken	330	Brücken	1.250,1	Brücken im Straßenbau	116,6	1.072,0	2027	1,0343	0,0170	18,8	0,0	-
Leitungen für Strom, Telekom, Gas, Öl, Wasser, Abwasser, Fernwärme	340	Leitungen für Strom, Telekom, Gas, Öl, Wasser, Abwasser, Fernwärme	402,4	Elektrische Ausrüstungen	104,5	385,1	2027	1,0343	0,0170	6,8	0,0	-
Gewässer	350	Gewässer	-	Straßenbau	117,8	-	2027	1,0343	0,0170	-	0,0	-
Gebäude/ Bewuchs/ Sonstiges	360	Gebäude/ Bewuchs/ Sonstiges	-	Brücken im Straßenbau	116,6	-	2027	1,0343	0,0170	-	0,0	-



<b>Blatt 11 Unfallfolgekosten</b>
-----------------------------------

Verkehrsmittel/ Verkehrssystem	Saldo Betriebsleistung	Unfallkostenrate	Saldo Unfallkosten
	[1.000 Fahrzeug-km/Jahr] bzw. [1.000 Fahrplan-km/Jahr]	[ct/Pkw-km] bzw. [ct/Fahrplan-km]	[T€/Jahr]
(1)	(1)	(1)	(1)
(1)	(2)	(3)	(4)
<b>Summe Verkehrsmittel/ Verkehrssysteme</b>			<b>- 219,1</b>
MIV	- 4.711,2	8,5	- 400,5
SPNV	-	36,4	-
ÖSPV-Schiene auf unabhängig geführten Abschnitten	-	19,8	-
ÖSPV-Schiene auf sonstigen Abschnitten	266,3	101,2	269,5
ÖSPV-Bus	- 414,0	21,3	- 88,2
Seilbahn	-	1,6	-

\*(2) im MIV aus Blatt 6, Zeile 3

im ÖPNV aus Blatt 8-7,

- Zeile 1 für das Verkehrssystem SPNV
- Zeile 6 für das Verkehrssystem ÖSPV-Schiene auf Streckenabschnitten mit unabhängigem Bahnkörper
- Zeile 7 für das Verkehrssystem ÖSPV-Schiene auf sonstigen Streckenabschnitten
- Zeile 3 für das Verkehrssystem ÖSPV-Bus
- Zeile 4 für das Verkehrssystem Seilbahn

\*(3) für den MIV gemäß Anhang 1, Tabelle B-10, Zeile 4

für den ÖPNV gemäß Anhang 1, Tabelle B-22, Zeilen 1-5

\*(4) = (2) x (3) x 10<sup>-2</sup>

**Blatt 12-3 Umweltfolgen**

Verkehrsmittel	(1)	MIV	ÖPNV	Summe
<b>Saldo CO<sub>2</sub>-Emissionen Betrieb</b> [t CO <sub>2</sub> /Jahr] (0)	<b>(2)</b>	- 598	- 158	- <b>757</b>
<b>Saldo CO<sub>2</sub>-Emissionen Fahrzeugherstellung</b> [t CO <sub>2</sub> /Jahr] (0)	<b>(3)</b>	- 193	- 55	- <b>248</b>
<b>Saldo CO<sub>2</sub>-Emissionen Infrastrukturherstellung</b> [t CO <sub>2</sub> /Jahr] (0)	<b>(4)</b>		153	<b>153</b>
<b>Saldo CO<sub>2</sub>-Emissionen gesamt</b> [t CO <sub>2</sub> /Jahr] (0)	<b>(5)</b>	- 791	- 61	- <b>852</b>
<b>Saldo Emissionskosten Schadstoffe</b> [T€/Jahr] (1)	<b>(6)</b>	- 18,8	- 3,9	- <b>22,7</b>

\*(2) für den MIV gemäß Blatt 6, Zeile 5, für den ÖPNV gemäß Blatt 9-3, Spalte 11

\*(3) für den MIV gemäß Blatt 6, Zeile 7, für den ÖPNV gemäß Blatt 9-1, Spalte 13

\*(4) gemäß Blatt 12-2, Spalte 7

\*(5) = (2) + (3) + (4)

\*(6) für den MIV gemäß Blatt 6, Zeile 9; für den ÖPNV gemäß Blatt 9-3, Spalte 15

**Blatt 14 Investitionen, Kapitaldienst und Unterhaltungskosten für gesellschaftlich auferlegte Investitionen im Mitfall**

Kostenposition	Anlagenteil Nr.	Anlagenteil Bezeichnung	Investitionen jeweiliger Preisstand [T€] (1)	Preisindex	Indexwert [-] (1)	Investition Preisstand 2016 [T€] (1)	Aufzinsungsfaktor Bauzeit [-] (4)	Annuitätsfaktor [1/Jahr] (4)	Unterhaltungskostensatz [%o] (1)	Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen [T€/Jahr] (1)
(1)	(2) Zuordnung einer Anlagenteilnr. aus Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 1	(3) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 2	(4)	(5) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 6	(6) gemäß Blatt 10-1, Spalte 8	(7) = (4) / (6) x 100	(8) aus Blatt 10-1, Zeile 4	(9) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 4	(10) gemäß Anhang 1, Tabelle B-19, Spalte 5	(11) = ( (7) x (8) x (9) ) + ( (7) x (10) x 10 <sup>-3</sup> )
<b>Summe gesamt</b>			-			-				-
Planungskosten	400	Planungsleistungen	-			-	1,0085	0,0170	0,0	-
<b>Zwischensumme</b>			-			-				-

<b>Blatt 17</b>	<b>Primärenergieverbrauch</b>
-----------------	-------------------------------

Verkehrsmittel	Saldo Primärenergieverbrauch [GJ/Jahr] (0)	Punktwert [Punkte/ (GJ/Jahr)] (1)	Nutzwertpunkte [1.000 Punkte] (1)
(1)	(2)	(3)	(4)
<b>Summe</b>	- 10.558,9	- 0,9	9,5
ÖPNV	- 2.078,8		
MIV	- 8.480,1		

\*(2) für den MIV aus Formblatt 6, Zeile 11, für den ÖPNV aus Formblatt 9-3, Spalte 19

\*(3) aus Anhang 1, Tabelle B-27, Zeile 1

\*(4) = (2) x (3) x 10<sup>-3</sup>

<b>Blatt 20 Nutzen-Kosten-Indikator</b>							
Teilindikator			Dimension der originären Messgröße	Wert der originären Messgröße	Bewertungsansatz	monetäre Bewertung	
			(a)	(b)	(c)	[T€/Jahr]	(1)
monetarisierbar	Saldo Fahrgastnutzen ÖPNV	(1)*	[1.000 h/Jahr] (0)	- 548	-6,6 €/h		<b>3.614,6</b>
	Saldo ÖPNV-Fahrgeld	(2)*	[1.000 Pkm/Jahr]	9.266	0,13 €/Pkm		<b>1.204,6</b>
	Saldo der ÖPNV-Betriebskosten	(3)*	[T€/Jahr] (1)	- 1.190,7	-1		<b>1.190,7</b>
	Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall	(4)*	[T€/Jahr] (1)	621,7	-1	-	<b>621,7</b>
	Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall	(5)*	[T€/Jahr] (1)	18,6	1		<b>18,6</b>
	Saldo der Unfallfolgekosten	(6)*	[T€/Jahr] (1)	- 219,1	-1		<b>219,1</b>
	Saldo der CO <sub>2</sub> -Emissionen	(7)*	[t CO <sub>2</sub> /Jahr] (0)	- 852	-670 €/t CO <sub>2</sub>		<b>571,0</b>
	Saldo der Schadstoffemissionskosten	(8)*	[T€/Jahr] (1)	- 22,7	-1		<b>22,7</b>
	Saldo der Geräuschbelastung	(9)*	[T€/Jahr] (0)	-	1		-
	Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen	(10)*	[T€/Jahr] (1)	-	1		-
	Nutzen anderer Netznutzer	(11)*	[T€/Jahr] (1)	-	1		-
nutzwert-analytisch	Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme / Flächenverbrauch	(12)*	[1.000 Punkte] (1)	-	15,5 €/(Punkt x Jahr)		-
	Primärenergieverbrauch	(13)*	[1.000 Punkte] (1)	9,5	15,5 €/(Punkt x Jahr)		<b>147,3</b>
	Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte	(14)*	[1.000 Punkte] (1)	-	15,5 €/(Punkt x Jahr)		-
	Resilienz von Schienennetzen	(15)*	[1.000 Punkte] (1)	-	15,5 €/(Punkt x Jahr)		-
Summe monetär bewerteter Einzelnutzen		(16)*	[T€/Jahr]				<b>6.367,0</b>
Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur ÖPNV im Mitfall		(17)*	[T€/Jahr] (1)	1.768,0	1		<b>1.768,0</b>
Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur ÖPNV im Ohnefall		(18)*	[T€/Jahr] (1)	125,5	-1	-	<b>125,5</b>
Saldo Kapitaldienst für die Ortsfeste Infrastruktur		(19)*	[T€/Jahr]				<b>1.642,5</b>
<b>Nutzen-Kosten-Indikatoren</b>							
Nutzen-Kosten-Differenz		(20)*	[T€/Jahr]				<b>4.724,4</b>
Nutzen-Kosten-Verhältnis		(21)*	[-]				<b>3,88</b>

<b>*(1)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 5-1, Spalte 9	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(2)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 5-1, Spalte 13	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(3)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 9-5, Zeile 8	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(4)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 10-2, Spalte 13	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(5)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 10-3, Spalte 13	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(6)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 11, Spalte 4	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(7)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 12-3, Zeile 5	<b>(d) = (b) x (c) x 10<sup>-3</sup></b>
<b>*(8)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 12-3, Zeile 6	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(9)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 13-4, Zeile 3	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(10)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 14, Spalte 11	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(11)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 15, Spalte 4	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(12)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 16, Spalte 7	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(13)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 17, Spalte 4	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(14)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 18, Spalte 9	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(15)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 19, Spalte 7	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(16)</b>	<b>= (1) + (2) + ..... + (15)</b>		
<b>*(17)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 10-2, Spalte 11	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(18)</b>	<b>(b)</b>	aus Blatt 10-3, Spalte 11	<b>(d) = (b) x (c)</b>
<b>*(19)</b>	<b>= (17) + (18)</b>		
<b>*(20)</b>	<b>= (16) – (19)</b>		
<b>*(21)</b>	<b>= (16) / (19)</b>		

<p>Entscheidendes Gremium:  <b>Bürgerschaft</b></p> <p>fed. Senator/-in:          Oberbürgermeisterin</p> <p>Federführendes Amt:          Amt für Stadtentwicklung,          Stadtplanung und Wirtschaft</p>	<p>Beteiligt:          Zentrale Steuerung          Kämmereiamt          Amt für Mobilität          Amt für Umwelt- und Klimaschutz</p>																		
<p><b>Entwicklungskonzept für Industrie- und Großgewerbstandorte in der Region Rostock</b></p>																			
<p>Geplante Beratungsfolge:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Datum</th> <th style="text-align: left;">Gremium</th> <th style="text-align: left;">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>24.10.2023</td> <td>Bau- und Planungsausschuss</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>01.11.2023</td> <td>Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>02.11.2023</td> <td>Finanzausschuss</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>09.11.2023</td> <td>Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>15.11.2023</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	24.10.2023	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung	01.11.2023	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung	02.11.2023	Finanzausschuss	Empfehlung	09.11.2023	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung	15.11.2023	Bürgerschaft	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit																	
24.10.2023	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung																	
01.11.2023	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung																	
02.11.2023	Finanzausschuss	Empfehlung																	
09.11.2023	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung																	
15.11.2023	Bürgerschaft	Entscheidung																	

### Beschlussvorschlag:

1. Die Bürgerschaft beschließt die Beauftragung eines Entwicklungskonzeptes für Industrie- und Großgewerbstandorte in der Region Rostock.
2. Die Bürgerschaft beauftragt die Oberbürgermeisterin mit der Unterzeichnung der Finanzierungs- und Organisationsvereinbarung (Anlage 2) zur zuvor beschlossenen Beauftragung.

Beschlussvorschriften: § 22 Abs. 2 Kommunalverfassung M-V  
 bereits gefasste Beschlüsse: keine

### Sachverhalt:

Dank ihrer Lagegunst und ihrer modernen Infrastruktur entwickelt sich die Region Rostock zur Drehscheibe des Nordostens. Befördert durch die positive Konjunktur der letzten Jahre war und ist insbesondere im Hinterland des Seehafens Rostock eine deutlich erhöhte Nachfrage überwiegend nach großen zusammenhängenden Gewerbeflächen festzustellen, die gegenwärtig nicht befriedigt werden kann. Derzeit wächst bspw. die Nachfrage von internationalen Unternehmen nach großen zusammenhängenden, möglichst baurechtlich gesicherten GI/GE-Flächen bis zu 400 ha und mehr, auf die die Region und das Land Mecklenburg-Vorpommern trotz der 21 im Landesraumentwicklungsprogramm (LEP) 2016 festgelegten Gewerbegroßstandorte mit insgesamt 4.600 ha Fläche nicht adäquat reagieren kann. Die Region Rostock ist bestrebt, sich auch künftig als attraktiver Wirtschaftsstandort auf nationaler und internationaler Ebene zu profilieren. Dazu ist die Verfügbarkeit von sowohl in quantitativer als auch qualitativer Hinsicht marktfähigen gewerblichen Bauflächen ein wesentlicher Faktor für die Fortsetzung einer dynamischen Wirtschaftsentwicklung.

Der hohen Attraktivität speziell des Standorts Rostock mit seinem unmittelbaren Umfeld für industriell-gewerbliche Ansiedlungen stehen gleichzeitig im Wesentlichen die folgenden Hemmnisse bei der Flächenentwicklung gegenüber:

1. Die Stadt Rostock verfügt selbst nur noch über wenige, begrenzte Flächenpotenziale für Neuansiedlungen. Eine abgestimmte Entwicklung mit den Umlandgemeinden wird durch kommunale Eigeninteressen zum Teil gehemmt.
2. Die meisten Gemeinden des Rostocker Umlandes verstehen sich in erster Linie als Wohnorte. Die extensive Entwicklung von Wohnbauland und die allmähliche Umwandlung früherer Dorfgebiete zu Gebieten mit vorherrschender Wohnnutzung hat dazu geführt, dass die von diesen Gebieten ausgehenden Immissionsschutzansprüche die Möglichkeiten der gewerblichen Entwicklung zunehmend einschränken.
3. Betriebe mit hohem Wasserbedarf können ohne erhebliche Aufwendungen für die Wasserver- und Abwasserentsorgung kaum angesiedelt werden.

Aus Sicht des Landes Mecklenburg-Vorpommern und der Region Rostock besteht insoweit Handlungsbedarf, als in dem seit August 2011 verbindlichen Regionalen Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock (RREP MMR-LVO M-V vom 22. August 2011) zwar quantitativ noch in erheblichem Umfang gewerbliche Flächenreserven vorhanden sind, diese auf den ersten Blick gut geeigneten Flächen zum Teil nur eingeschränkt und nur mit hohen Aufwendungen genutzt werden könnten. Erschwerend kommt hinzu, dass für die Region bisher nur teilweise differenzierte Kenntnisse hinsichtlich der Abschätzung des Industrie- und Gewerbeflächenbedarfs sowie der aktuell verfügbaren Flächenpotenziale vorliegen. Zudem ist die Regionalplanung immer wieder mit Einwänden bezüglich des sehr großen Umfangs der Flächenvorsorge konfrontiert, deren Begründung durch Bedarfsprognosen angezweifelt wird. Wenn sich die Ausbauplanung für öffentliche Infrastrukturen an den Flächenfestlegungen der Regionalplanung ausrichten soll, gewinnt die Frage der Planrechtfertigung umso mehr an Bedeutung. Vor diesem Hintergrund müssen die bisherigen Planungen überprüft und in den Kontext einer gesamträumlichen Bedarfsschätzung und Potenzialermittlung gestellt werden.

Wesentliche Ziele der Untersuchung sind:

1. Abschätzung des Flächenbedarfes für mittlere und vor allem große Industrie- und Gewerbeansiedlungen im Planungszeitraum des Regionalen Raumentwicklungsprogramms,
2. Identifizierung der am besten geeigneten Flächen für mittlere und große Industrie- und Gewerbeansiedlungen im Stadt-Umland-Raum Rostock und darüber hinaus mit dem Fokus auf Industrieflächen und
3. dies unter besonderer Betrachtung der Problemfelder Immissionsschutz, Wasserver- und Abwasserentsorgung, Energieversorgung und Verkehrsanbindung/-erschließung.



**Finanzielle Auswirkungen:**

Die Finanzierung soll gemäß Finanzierungs- und Organisationsvereinbarung zur Absicherung des Eigenanteils für das vom Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern geförderte Vorhaben "Konzept zur Ausweisung von potentiellen Industrie- und Gewerbeflächen und Machbarkeitsstudie zur modularen Entwicklung der gesamten Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für vorhandene und zukünftige Industrie- und Großgewerbstandorte in der Region Rostock" (Industrie- und Gewerbeflächenkonzept/ Machbarkeitsstudie) zwischen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, der Wirtschaftsförderung des Landkreises Rostock und dem Planungsverband Region Rostock erfolgen. Die Finanzierungs- und Projektpartner beteiligen sich mit 25 % Eigenmitteln (voraussichtlich 200.000 €) an den Gesamtkosten. Der Anteil der Hanse- und Universitätsstadt Rostock soll 100.000 € (je 50.000 € in 2024 und 2025) betragen.

**Teilhaushalt:** 61**Produkt:** 51102**Bezeichnung:**Stadtentwicklung und  
städtebauliche Planung

Haushalts- jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnishaushalt		Finanzhaushalt	
		Erträge	Aufwunde n	Einzahlung en	Auszahlungen
<b>2024</b>	54144000 Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke an Zweckverbände und dergl.		50.000 €		
	74144000 Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke an Zweckverbände und dergl.				50.000 €
<b>2025</b>	54144000 Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke an Zweckverbände und dergl.		50.000 €		
	74144000 Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke an Zweckverbände und dergl.				50.000 €

Die finanziellen Mittel in 2024 und 2025 sind Bestandteil der Anmeldung der Doppelhaushaltsplanung 2024/2025, vorbehaltlich des Beschlusses der Haushaltssatzung durch die Bürgerschaft, sowie der Genehmigung durch die Rechtsaufsicht.

Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit der Vorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

liegen nicht vor.

werden nachfolgend angegeben:

Bezug zum zuletzt beschlossenen Haushaltssicherungskonzept:

- Die Vorlage hat keine Auswirkungen.
- Die Vorlage hat folgende Auswirkungen:

in Vertretung

Dr. Chris von Wrycz Rekowski  
Erster Stellvertreter der Oberbürgermeisterin und  
Senator für Finanzen, Digitalisierung und Ordnung

### Anlagen

1	Aufgabenstellung Entwicklungskonzept Industrie- und Großgewerbestandorte	öffentlich
2	Finanzierungsvereinbarung	öffentlich



# Entwicklungskonzept für Industrie- und Großgewerbstandorte in der Region Rostock“ – Aufgabenstellung (Entwurf)

## 1. Ausgangssituation

Die Region Rostock befindet sich im nordöstlichen Bundesgebiet, eingebettet zwischen den Metropolregionen Hamburg, Berlin, Stettin und der Öresundregion und liegt unmittelbar an der Ostsee. Die Region ist die wirtschaftsstärkste Mecklenburg-Vorpommerns, erstreckt sich auf einer Fläche von ca. 3.600 km<sup>2</sup> und umfasst die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und den Landkreis Rostock. In der Region leben über 425.000 Einwohner, rund 60 % in den drei Städten Rostock, Güstrow und Bad Doberan. Aufgrund der metropolitenen Eigenschaften bildet Rostock, als größte Stadt Mecklenburg-Vorpommerns, zusammen mit dem Landkreis Rostock und dem Mittelbereich Ribnitz-Damgarten die Regiopolregion Rostock.

Die Verkehrsinfrastruktur bietet mit den Bundesautobahnen BAB A 19 (Nord-Süd-) und BAB A 20 (Ost-West-Richtung) sowie den Bahndirektverbindungen nach Hamburg und Berlin beste Möglichkeiten, die Region zu erreichen. Die nationale und internationale Anbindung wird durch den Rostocker Überseehafen als größter Universalhafen an der deutschen Ostseeküste sowie bedeuteter Kreuzfahrthafen und den Flughafen Rostock Airport ergänzt.

Die Entwicklung der vergangenen Jahrzehnte hat gezeigt, dass Rostock als einzige Großstadt des Landes und größter Ostseehafen eine hohe Attraktivität für industriell-gewerbliche Ansiedlungen hat. Traditionsreiche und viele neu hinzugekommene Unternehmen sorgen für wichtige wirtschaftliche Impulse mit Strahlkraft über die Region hinaus. Rund ein Drittel der größten Unternehmen des Bundeslandes befinden sich in Rostock, davon ein Großteil der umsatzstärksten. Unternehmen wie AIDA Cruises, Liebherr, Neptun Werft und EEW SPC zählen zu den größten Arbeitgebern der Region. Neben dem Schwerpunkt maritime Wirtschaft stehen in der Region auch die Landwirtschaft, die Medizin und der Tourismus im Fokus. Von ebenso nationaler Bedeutung präsentiert sich Rostock seit 2012 mit dem Marinekommando der Bundeswehr als „Marinehauptstadt“ Deutschlands, was mit dem Erwerb der MV Werft am Standort Rostock Warnemünde durch den Bund und deren Aufbau als zusätzliche Betriebsstätte für das Marinarsenal noch unterstrichen wird.

Die Verfügbarkeit von Energie aus nachhaltig nutzbaren Quellen hat heute eine zunehmende Bedeutung als Standortfaktor. Auch diesbezüglich weist Rostock nicht nur als wichtiger Anschlusspunkt vorhandener und geplanter Offshore-Energieleitungen sehr gute Bedingungen auf. Nach Unternehmensangaben ist *„die Produktion in Rostock ... das Leitwerk der Gondelfertigung im weltweiten Produktionsverbund der Nordex Group. Hier werden über 50 % der Nordex-Maschinenhäuser produziert.“*

Dank ihrer Lagegunst und ihrer modernen Infrastruktur entwickelt sich die Region Rostock zur Drehscheibe des Nordostens, liegt sie doch im Schnittpunkt der o. g. bedeutenden Wirtschaftszentren. Befördert durch die positive Konjunktur der letzten Jahre war und ist insbesondere im Hinterland des Seehafens Rostock eine deutlich erhöhte Nachfrage überwiegend nach großen zusammenhängenden Gewerbeflächen festzustellen, die ungeachtet der vor über 20 Jahren von der Landesregierung begonnenen Initiative zur Entwicklung industriell-gewerblicher Großstandorte gegenwärtig nicht befriedigt werden kann. Derzeit wächst bspw. die Nachfrage von internationalen Unternehmen nach großen zusammenhängenden, möglichst baurechtlich gesicherten GI/GE-Flächen bis zu 400 ha und mehr, auf die die Region und das Land Mecklenburg-Vorpommern trotz der 21 im Landesraumentwicklungsprogramm (LEP) 2016 festgelegten Gewerbergroßstandorte mit insgesamt 4.600 ha Fläche nicht adäquat reagieren kann.

Die Region Rostock ist bestrebt, sich auch künftig als attraktiver Wirtschaftsstandort auf nationaler und internationaler Ebene zu profilieren. Dazu ist die Verfügbarkeit von sowohl in quantitativer als auch qualitativer Hinsicht marktfähigen gewerblichen Bauflächen ein wesentlicher Faktor für die Fortsetzung einer dynamischen Wirtschaftsentwicklung. Der hohen Attraktivität speziell des Standorts Rostock mit seinem unmittelbaren Umfeld für industriell-gewerbliche Ansiedlungen stehen gleichzeitig im Wesentlichen die folgenden Hemmnisse bei der Flächenentwicklung gegenüber:

1. Die Stadt Rostock verfügt selbst nur noch über wenige, begrenzte Flächenpotenziale für Neuansiedlungen. Eine abgestimmte Entwicklung mit den Umlandgemeinden wird durch kommunale Eigeninteressen zum Teil gehemmt.
2. Die meisten Gemeinden des Rostocker Umlandes verstehen sich in erster Linie als Wohnorte. Die extensive Entwicklung von Wohnbauland und die allmähliche Umwandlung früherer Dorfgebiete zu Gebieten mit vorherrschender Wohnnutzung hat dazu geführt, dass die von diesen Gebieten ausgehenden Immissionsschutzansprüche die Möglichkeiten der gewerblichen Entwicklung zunehmend einschränken.

3. Betriebe mit hohem Wasserbedarf können ohne erhebliche Aufwendungen für die Wasserver- und Abwasserentsorgung kaum angesiedelt werden.

Aus Sicht des Landes Mecklenburg-Vorpommern und der Region Rostock besteht insoweit Handlungsbedarf, als in dem seit August 2011 verbindlichen Regionalen Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock (RREP MMR-LVO M-V vom 22. August 2011) zwar quantitativ noch in erheblichem Umfang gewerbliche Flächenreserven vorhanden sind, diese auf den ersten Blick gut geeigneten Flächen zum Teil nur eingeschränkt und nur mit hohen Aufwendungen genutzt werden könnten. Erschwerend kommt hinzu, dass für die Region bisher nur teilweise differenzierte Kenntnisse hinsichtlich der Abschätzung des Industrie- und Gewerbeflächenbedarfs sowie der aktuell verfügbaren Flächenpotentiale vorliegen. Die planerisch-konzeptionellen Grundlagen für das Fachkapitel 4.3, Standortanforderungen und -vorsorge für die wirtschaftliche Entwicklung, des seit 2011 verbindlichen RREP liegen schon ca. 15 Jahre zurück. Zudem ist die Regionalplanung immer wieder mit Einwänden bezüglich des sehr großen Umfangs der Flächenvorsorge konfrontiert, deren Begründung durch Bedarfsprognosen angezweifelt wird. Wenn sich die Ausbauplanung für öffentliche Infrastrukturen an den Flächenfestlegungen der Regionalplanung ausrichten soll, gewinnt die Frage der Planrechtfertigung umso mehr an Bedeutung. Vor diesem Hintergrund müssen die bisherigen Planungen überprüft und in den Kontext einer gesamträumlichen Bedarfsschätzung und Potenzialermittlung gestellt werden.

## 2. Zielsetzung

Um der gestiegenen Nachfrage mit dem Fokus auf Flächen im prosperierenden Seehafenumfeld Rechnung zu tragen und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes zu sichern, soll ein Gewerbeflächenkonzept für die Region Rostock die fachliche Grundlage zur Festlegung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für Gewerbe und Industrie im neuen Regionalen Raumentwicklungsprogramm sowie von regional bedeutsamen Gewerbeflächenpotenzialen im Rahmenplan für den Stadt-Umland-Raum (SUR) Rostock bilden.

Das Hauptaugenmerk muss dabei auf der Entwicklung größerer Flächen ab 20 ha liegen. Engeres Untersuchungsgebiet ist der SUR Rostock. Dieser umfasst die Kernstadt Rostock mit den Umlandgemeinden in einem Umkreis von etwa 10 bis 15 km, die besonders eng mit der Stadt verflochten sind. Darüber hinaus sind in einem erweiterten Untersuchungsraum, der die ge-

samte übrige Planungsregion umfasst, die im LEP-Fachkapitel 4.3.1, Flächenvorsorge für Industrie- und Gewerbeansiedlungen mit landesweiter Bedeutung, festgelegten Standorte für die Ansiedlung klassischer bzw. hafenaaffiner Industrie- und Gewerbeunternehmen in die Betrachtung mit einzubeziehen. Der Planungsmaßstab für die Flächenermittlung soll 1 : 25.000 betragen.

Wesentliche Ziele der Untersuchung sind:

1. Abschätzung des Flächenbedarfes für mittlere und vor allem große Industrie- und Gewerbeansiedlungen im Planungszeitraum des Regionalen Raumentwicklungsprogramms,
2. Identifizierung der am besten geeigneten Flächen für mittlere und große Industrie- und Gewerbeansiedlungen im Stadt-Umland-Raum Rostock und darüber hinaus mit dem Fokus auf Industrieflächen und
3. dies unter besonderer Betrachtung der Problemfelder Immissionsschutz, Wasserver- und Abwasserentsorgung, Energieversorgung und Verkehrsanbindung/-erschließung.

Für die unter 3. genannte Wasserver- und Abwasserentsorgungsproblematik hat die Nordwasser GmbH Vorbetrachtungen zur deren Lösung angestellt und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass einerseits eine Meerwasserentsalzungsanlage als Vorzugsvariante für die Brauchwasserversorgung einen modularen Aufbau erlaubt, der sich an die realen Bedarfe anpassen lässt. Andererseits stellt eine Abwasserbehandlung im Gemeindegebiet Dummerstorf mit anschließender Überleitung zur Vorflut Ostsee eine mögliche Vorzugslösung dar, die einen maximalen Schutz der Trinkwasserressource Warnow verspricht.

Integraler Bestandteil des regionalen Industrie- und Gewerbeflächenkonzepts soll deshalb eine Machbarkeitsstudie, die diese Ideenskizze zu einem technisch soliden, rechtlich möglichen, wirtschaftlich tragfähigen und nachhaltigen Umsetzungskonzept entwickelt, das für regionalplanerische und kommunale Entscheidungen bzw. sich anschließende weitere Planungs- und Genehmigungsphasen das Fundament bildet. Dabei sollen konkrete Fragestellungen zur möglichen Trassenführungen und damit im Zusammenhang stehend zur Überwindung von Raumwiderständen, zum Umgang mit Trinkwasserschutz-zonen, dem Niederschlagswasser in Industrie- und Gewerbeparks sowie dem bei der Meerwasserentsalzung anfallenden Retentat und zur Prognose des Abwasseranfalls inklusive Frachten u. a. m. beantwortet werden. Zu den wesentli-

chen Inhalten der Machbarkeitsstudie gehört darüber hinaus die Ausarbeitung eines nachhaltigen Energie- und Wärmekonzepts für die Industrie- und Gewerbestandorte und die Anlagen der Wasserver- und Abwasserentsorgung.

### 3. Inhalte der gutachterlichen Leistungen

Der Planungshorizont des Raumentwicklungsprogramms reicht bis 2035. Für diesen Zeitraum sind der voraussichtliche Flächenbedarf für Neuansiedlungen und dafür geeignete Potenzialflächen zu ermitteln. Maßstab soll die Vorhaltung einer ausreichenden Angebotsreserve sein. Die Abarbeitung des Auftrags soll im Wesentlichen in den folgenden Leistungsbausteinen erfolgen.

#### 3.1. Baustein I: Bedarfsermittlung, Flächenbewertung und -auswahl

Es wird erwartet, dass dazu zunächst eine sozioökonomische Analyse des Stadt-Umland-Raums unter Berücksichtigung der Verflechtungen mit der gesamten Region Rostock erfolgt, um besondere Stärken und Schwächen zu identifizieren (Teilbaustein I).

— In der Analyse sind verschiedene Indikatoren bzw. Themenfelder, die für die weiteren Leistungsbausteine des Konzepts von Relevanz sind, näher zu untersuchen. Von Seiten des Auftragnehmers werden Vorschläge erwartet, welche Indikatoren konkret in die Analyse einbezogen werden sollen.

Zur besseren Einschätzung und Bewertung der Analysen wird möglichst ein Vergleich mit den Strukturen und Entwicklungen anderer ausgewählter Regionen in Deutschland erwartet. Die Auswahl der Vergleichsregionen soll in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber erfolgen.

Im Ergebnis sollen detaillierte und aktuelle Informationen bzw. Erkenntnisse zur Wirtschaftsstruktur und -entwicklung in der Region Rostock vorliegen. Die Ergebnisse müssen in Form von Abbildungen, Tabellen und Karten anschaulich aufbereitet werden.

Die Kernstadt soll gemeinsam mit ihren Umlandgemeinden jederzeit angebotsfähig sein und auf Ansiedlungsbegehren kurzfristig reagieren können. Bei der Bedarfs-ermittlung an Industrie- und Gewerbeflächen im Stadt-Umland-Raum und der Region (Teilbaustein II) soll eine Methodik zur Anwendung kommen, die Kenntnisse der realen Flächennachfrage mit einem mathematischen Prognosemodell kombiniert.

Bisherige Prognosen (s. Abschnitt Vorhandene Planungsgrundlagen) sind dabei sach- und fachgerecht einzuordnen. Neue Marktbedingungen und Standortpräferenzen, die sich mit dem begonnenen Umbau der Energiewirtschaft ergeben, sind zu berücksichtigen.

Die Bedarfsermittlung soll mit einem angemessenen Reservezuschlag versehen werden. Sie muss sich jedoch zugleich am übergeordneten Ziel der Begrenzung des Flächenverbrauches messen lassen. Potenziale der Wiedernutzung aufgelassener Flächen sind in die Abschätzung einzubeziehen.

Für die Ermittlung des Bedarfs an zusätzlichen Industrie- und Gewerbeflächen bedarf es neben der Abschätzung der Nachfrage auch Kenntnisse hinsichtlich der Angebotssituation im SUR und in der Region. Ziel ist es daher, auf Basis einer detaillierten Analyse der regional bedeutsamen Standorte das tatsächlich verfügbare Angebot an gewerblichen Bauflächen zu ermitteln (Teilbaustein III).

Es wird als zielführend angesehen, dass der Auftragnehmer für die Bedarfsermittlung realistische Referenzbetriebe, z. B. einen fiktiven Großbetrieb der Energiebranche (Stichworte: Wind- und Wasserstofftechnologie, Energieumwandlung, Batterietechnologie u. ä.), Unternehmen mutmaßlicher Zukunftsbranchen, wie Biotechnologie, Pharmazie, Medizintechnik, Robotik/Automation, E-Mobilität/Alternative Antriebe u. a. m. bestimmt. An diesen Referenzbetrieben können in typisierter Form Referenzwerte für Flächengröße, Energie- und Wasserbedarf, Emissionen, Verkehrsaufkommen und Anforderungen an die äußere Erschließung festgemacht werden, die für einen großen Industriestandort maßgebend sein können. Damit sollen einerseits Beispiele gegeben werden, welche Betriebe sich u. a. in der Region ansiedeln könnten. Andererseits ergeben sich notwendige Bemessungsgrößen, die für die Vorplanung erforderlicher Infrastrukturen gebraucht werden.

Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus den vorgenannten Leistungsbausteinen II und III ist eine Bilanzierung von Flächenangebot und -bedarf für den Stadt-Umland-Raum und die Region Rostock für den Zeitraum bis 2035 vorzunehmen (Teilbaustein IV). Die im Rahmen der Nachfrageabschätzung ermittelten Bedarfe sollen dem kurz- bis mittelfristig verfügbaren Flächenangebot gegenübergestellt werden.

Im Ergebnis werden Erkenntnisse erwartet, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang sowie für welche Branchen vorrangig zusätzliche industriell-gewerbliche Bauflächen benötigt werden.



Aufbauend auf den Ergebnissen aus den vorangegangenen Analysen sollen neben strategischen Leitlinien für die künftige Gewerbeflächenplanung im Stadt-Umland-Raum und in der Region Rostock vor allem auch konkrete Handlungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge für die qualitative und quantitative Entwicklung bzw. Ausgestaltung bestehender und erforderlichenfalls neuer, möglichst nachhaltiger, klimaneutraler Gewerbestandorte abgeleitet werden (Teilbaustein V).

Bei den regional bedeutsamen Gewerbestandorten (Vorrang-/Vorbehaltsgebiete Gewerbe und Industrie sowie Schwerpunkte für die gewerbliche Entwicklung entsprechend Kapitel II.A2, Gewerbeentwicklung, des Entwicklungsrahmens für den Stadt-Umland-Raum Rostock) bestehende bzw. sich abzeichnende Konfliktpotentiale (z. B. zwischen Wohnen und Gewerbe), Nutzungskonkurrenzen (z. B. schleichende Verdrängung von Gewerbe durch Wohnen oder Einzelhandel) oder auch offensichtliche Fehlentwicklungen sollen aufgezeigt und für diese Fallkonstellationen konkrete Handlungsempfehlungen formuliert werden.

Darüber hinaus sind weitere potenziell geeignete Flächen für mittlere und große Industrie- und Gewerbeansiedlungen im Stadt-Umland-Raum und erforderlichenfalls der Region zu ermitteln (Teilbaustein VI) und den bislang festgelegten Vorrang- und Vorbehaltsgebieten vergleichend gegenüberzustellen. Dabei ist eine flächendeckende Bewertung der Raumpotenziale (unter Einschluss der vorhandenen Industrie- und Gewerbegebiete sowie der Altstandorte und Brachflächen) zugrunde zu legen.

Die besonders geeigneten Flächen sind nach einem einheitlichen Bewertungsschema zu ermitteln, in das wesentliche Kennwerte des Raumwiderstandes, der Lagegunst und des Erschließungsaufwandes einfließen sollen. Stadt- und Gemeindegrenzen finden dabei keine Beachtung.

Die als besonders geeignet identifizierten Flächen sind insoweit zu untersuchen, dass eine gesicherte Einschätzung der tatsächlichen Nutzbarkeit für Industrie und/oder Gewerbe möglich ist. Der äußere Erschließungsaufwand soll in seiner Größenordnung beziffert werden. Es soll unterschieden werden, welche Standorte kurzfristig in wenigen Jahren erschlossen werden könnten sowie welche einen höheren Aufwand erfordern und eher mittelfristig verfügbar wären. Als mittlere Frist wird hier der Planungszeitraum des neuen Raumentwicklungsprogrammes bis etwa 2035 angesehen. Eine weitere Kategorie können aktuell nicht verfügbare Flächen bilden, die gleichwohl langfristig für eine Um- oder Wiedernutzung als Gewerbestandort in Betracht kommen.

Darüber hinaus werden Vorschläge zum Aufbau eines einheitlichen Gewerbeflächen-Monitorings als Instrument für eine regelmäßige Evaluierung der flächenbezogenen Wirtschaftsentwicklung sowie des Flächenbedarfs erwartet (Teilbau-stein VII).

Im Hinblick auf die Förderung der Akzeptanz eines Gewerbeflächenkonzepts für den Stadt-Umland-Raum Rostock ist die intensive Einbindung der planungsrelevanten Akteure in der Region eine unabdingbare Voraussetzung (Teilbau-stein VIII). Die Akteure aus dem Planungsverband, den Stadt-Umland-Kommunen sowie der Wirtschaft sind im Rahmen geeigneter Beteiligungsformate frühzeitig und regelmäßig in das Projekt einzubinden. Ergebnisse des Beteiligungsprozesses sollen in die jeweiligen Leistungsbausteine des Konzepts einfließen. Neben der Gewinnung zusätzlicher Informationen und Anregungen soll der Beteiligungsprozess vorrangig dazu dienen, die Akzeptanz für die Ergebnisse und Empfehlungen des Konzepts zu erhöhen, so dass die Fortschreibung des Raumentwicklungsprogramms im entsprechenden Fachkapitel effizient durchgeführt werden kann.

Zwischenergebnisse sowie der Endbericht des Konzeptes bzw. auch der Machbarkeitsstudie sollen in den Gremien des Planungsverbands (Planungsausschuss, Vorstand, Stadt-Umland-Forum, Verbandsversammlung) sowie bei Bedarf auch Dritten vorgestellt werden.

### 3.2. Baustein II: Immissionsschutz

Stark einschränkend auf die Entwicklung zukünftiger Industrie- und Gewerbestandorte wirken sich im Ergebnis verschiedener Voruntersuchung vorhandene Vorbelastungen und bereits vergebenen Lärmkontingente aus. Um dennoch eine akzeptable Nutzung auf potenziellen Ansiedlungsflächen zu erreichen, sollen immissionsschutztechnische Vorbetrachtungen es ermöglichen, ohne Kenntnis konkreter Ansiedlungsvorhaben mittels verschiedener realistischer Szenarien (Referenzbetriebe wie o. g.) deren Eignung für Unternehmensansiedlungen einschätzen zu können.

Nach Möglichkeit sollen unkontingentierte GI-Fläche ohne Emissionsbeschränkungen im Tag- und Nachtzeitraum, ggf. mit angrenzend kontingentierte GI- bzw. GE-Flächen, identifiziert werden. Die Ergebnisse der Betrachtungen sollen in den Endbericht des regionalen Industrie- und Gewerbeflächenkonzepts einfließen.

### 3.3. Baustein III: Analyse und Bewertung der technischen Erschließungsbedingungen sowie Darstellung erforderlicher Maßnahmen

Gesonderte Aufgabenstellung (s. Anlage „Aufgabenstellung Machbarkeitsstudie zur modularen Entwicklung der gesamten Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für vorhandene und zukünftige Großgewerbe- und Industriestandorte in der Region Rostock).

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sollen in den Endbericht des regionalen Industrie- und Gewerbeflächenkonzepts einfließen.

### 3.4. Baustein IV: Verkehr

Entsprechend LEP (Programmsatz 4.3.1 (7)) soll „die Erreichbarkeit der landesweit bedeutsamen industriellen und gewerblichen Großstandorte ... über leistungsfähige Verkehrsstrassen sichergestellt werden.“

Ziel ist es deshalb, eine variantenspezifizierte Verkehrsbetrachtung für vorhandene und zukünftige Großgewerbe- und Industriestandorte im Gesamttraum durchzuführen. Der Schwerpunkt besteht darin, zu analysieren und zu bewerten, ob zum einen die Konstellation des vorhandenen Straßennetzes den derzeitigen verkehrlichen Ansprüchen gerecht wird, und ob diese zum anderen auch zukünftig vor dem Hintergrund der erwarteten regionalen Gewerbe- und Industrieentwicklung sowohl im Stadt-Umland-Raum als auch der übrigen Region bestehen kann bzw. welche ergänzenden Maßnahmen erforderlich sind, um dies zu gewährleisten.

In diesem Kontext ist auch die Einordnung einer neuen Verbindungstrasse Poppendorf - Seehafen verkehrlich-funktional zu beurteilen. Gemäß dem vorgenannten LEP-Programmsatz sind *„die hafenauffinen Großstandorte Rostock-Mönchhagen und Rostock-Poppendorf ... über eine Verkehrsstrasse bedarfsgerecht an den Seehafen Rostock anzubinden. (Z)“*

Eine mögliche Trassenführung von der Bundesstraße B 105 bis Poppendorf wird bereits durch die Straßenbauverwaltung bearbeitet, so dass sich jetzt noch die kommunale Ebene des fehlenden Teilstücks zwischen dem Seehafen und der B 105 annehmen muss. Alle diesbezüglichen Planfälle sollen die Seehafenerweiterungsflächen, den Großgewerbebestandort Mönchhagen und den Industrie- und Gewerbebestandort Poppendorf Nord als entwickelt annehmen und großvolumige Schwerlasttransporte zwischen dem Seehafen und den nächstgelegenen Industriegebieten berücksichtigen.

Um die vorgenannten Fragen beantworten zu können, ist das regionale Hauptverkehrsstraßennetz hinsichtlich seiner Leistungsfähigkeit und Entwicklungsmöglichkeiten zu bewerten.

Aufgabe wird es also sein, für ein harmonisiertes Gesamtkonzept Verkehrsmodelle - ggf. in Varianten - zu entwickeln, die dem zu erwartenden Verkehrsbedarf gerecht werden. Industriell-gewerbliche Großstandorte mit verkehrlicher Lagegunst sind dabei besonders herauszustellen. Bei Flächen mit schwierigen Erschließungsbedingungen sind die Defizite darzustellen und mögliche Lösungsansätze aufzuzeigen. Dabei ist schwerpunktmäßig auf vorhandene Daten, vorliegende Untersuchungen/Planungen und Verkehrszählungen zu den Teilräumen des Untersuchungsgebietes zurückzugreifen.

Die Ergebnisse der Betrachtungen sollen in den Endbericht des regionalen Industrie- und Gewerbeflächenkonzepts einfließen.

#### 4. Besondere Anforderungen

Die Größe und Komplexität des beschriebenen Gesamtvorhabens machen deutlich, welche Anforderungen an die kommunikative und koordinative Leistungsfähigkeit des Auftragnehmers gestellt werden. Die Unterschiedlichkeit der Bearbeitungszeit für das Gewerbeflächenkonzept und die Machbarkeitsstudie sowie vielschichtige, in unterschiedlichen Wechselbeziehungen zu einanderstehende und voneinander abhängige Betrachtungen behindern eine lineare Planungsleistung. Seitens des Auftraggebers wird deshalb ein iterativer Prozess erwartet, in dem bereits getroffene Annahmen sowie in der Bearbeitung gewonnene Erkenntnisse kontinuierlich hinterfragt und auch rückwirkend aktualisiert werden müssen. Ein solch kontinuierlicher Anpassungs- und Optimierungsprozess könnte bis ins letzte Detail getrieben werden, was den Rahmen der Aufgabenstellung sprengen würde. Seitens des Auftraggebers besteht dennoch der Anspruch an diese strategische Planung, nicht das erstbeste machbare Konzept zu erhalten, sondern das Beste, was unter Berücksichtigung der Optimierung auf der makroskopischen Ebene zu erreichen ist. Dieser Prozess ist immer in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber zu führen. Er entscheidet letztendlich über vorgeschlagene Anpassungen. Das gilt sowohl für den Gesamtauftrag, als auch insbesondere für den Projektteil der Machbarkeitsstudie, in deren Aufgabenstellung (s. Anlage) die besonderen Anforderungen noch weiter spezifiziert werden.

Regelmäßige Absprachen und Termine zum Informationsaustausch werden als zwingend erforderlich angesehen. Sämtliche Terminorganisationen sowie Protokolle, Gesprächsnotizen etc. liegen in der Verantwortung des Auftragnehmers.

Bei einer so großmaßstäblichen Betrachtung von Flächen, Anlagen und deren Verbindungen zueinander im georeferenzierten Raum wird die planerische Darstellung und Umsetzung dieser makroskopischen Ebene in einem Geoinformationssystem erwartet.

Bei einem so komplexen und weitreichenden Projekt ist es aus Sicht des Auftragsgebers zwingend erforderlich, die erarbeiteten Lösungen, zu visualisieren und damit jedem die Möglichkeit zu geben, die komplexen Sachverhalte visuell aufzunehmen und zu verstehen sowie eine Vorstellung davon zu bekommen, wie die Lösungen in Zukunft aussehen können. Daher erwartet der Auftraggeber nicht nur übersichtliche Tabellen, Grafiken und Darstellungen, sondern auch entsprechende Visualisierung zur optimalen Präsentation vor Ämtern, Behörden und Entscheidungsträgern.

## 5. Vorhandene Planungsgrundlagen

Von Seiten des Auftraggebers werden dem Auftragnehmer die folgenden Planungsgrundlagen zur Verfügung gestellt:

1. Regionales Flächenkonzept hafenauffine Wirtschaft Rostock (RFK 1, 2008-2010)
2. Aktualisierung und Konkretisierung des regionalen Flächenkonzepts hafenauffine Wirtschaft Rostock (RFK 2, 2012-2013)
3. Gutachten zu den Vorbehaltsgebieten Gewerbe und Industrie Rostock-Seehafen Ost und Rostock-Seehafen West (Seehafengutachten; 2015-2017 und 2019-2020)
4. GEWERBEMonitor Regiopoleregion Rostock, Ergebnisbericht; L Q M Marktforschung, Oktober 2016
5. Tabellarische Übersicht zum Stand der Gewerbeflächen im Landkreis Rostock (2020/21)
6. Anpassung und Fortschreibung des Gewerbeflächenkonzeptes der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Abschlussbericht; CIMA im Auftrag des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Rostock, März 2021

7. Bauleitplanerische Voruntersuchung für den Industrie- und Gewerbestandort Poppendorf Nord (2010)
8. Bauleitplanerische Voruntersuchung für den Industrie- und Gewerbestandort Bentwisch (2013)
9. Bauleitplanerische Voruntersuchung für den Industrie- und Gewerbestandort Dummerstorf (Entwurf, Dezember 2022)
10. Schallschutztechnisches Gutachten Mönchhagen und Poppendorf Nord (in Erarbeitung)

## Projektorganisation und Zeitplan

Auftakt des Projektes soll eine bilaterale Kick-Off-Sitzung zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer bilden, bei der auf Basis eines durch den Auftragnehmer erarbeiteten Projektzeitplans die genauen Arbeitsphasen/-schritte sowie die Sitzungs-termine, Workshops und andere Termine mit dem Auftraggeber abgestimmt und festgelegt werden.

Zielsetzung soll es sein, einen vorläufigen Endbericht des Gewerbeflächenkonzepts bis zum Sommer 2024 vorzulegen. Ein abschließender Endbericht wird im unmittelbaren Nachgang der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie (Leistungsbau-stein III), deren Erarbeitung auf 18 Monate ausgelegt ist, 2025 erwartet.

Die Projektorganisation betreffend ist eine projektbegleitende Arbeitsgruppe vorgesehen, mit der in regelmäßigen Abständen Zwischenergebnisse diskutiert sowie die weiteren Projekt-schritte abgestimmt werden. Der Auftraggeber wird für die Zusammensetzung der Arbeitsgruppe Personen vorschlagen. Es sollten von Seiten des Auftragnehmers mehrere Sitzungen der Arbeitsgruppe inkl. Vor- und Nachbereitung für die Präsentation und Diskussion der Zwischenergebnisse aus den jeweiligen Leistungsbausteinen sowie ein weiterer Termin für den Endbericht eingeplant werden.

Darüber hinaus sind – wie unter Baustein VIII bereits näher ausgeführt – zur Förderung der Akzeptanz des Konzepts weitere Veranstaltungen vorzusehen und diese im Angebot zu berücksichtigen. Die jeweiligen Kosten für die Durchführung der Sitzungen der projektbegleitenden Arbeitsgruppe, weiteren Veranstaltungen sowie die Teilnahme an Gremiensitzungen des Verbandes und anderen Veranstaltungen sind im Honorarangebot explizit auszuweisen.

## **Finanzierungs- und Organisationsvereinbarung**

zur Absicherung des Eigenanteils für das vom Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern geförderte Vorhaben  
 “Konzept zur Ausweisung von potentiellen Industrie- und Gewerbeflächen und Machbarkeitsstudie zur modularen Entwicklung der gesamten Ver- und Entsorgungsinfrastruktur für vorhandene und zukünftige Industrie- und Großgewerbestandorte in der Region Rostock“  
 (Industrie- und Gewerbeflächenkonzept/Machbarkeitsstudie)

zwischen

- der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (HRO),
- der Wirtschaftsförderung des Landkreises Rostock (WLR) und
- dem Planungsverband Region Rostock (PVRR),

als Finanzierungs- und Projektpartner.

### Präambel

- (1) Seitens des Planungsverbands Region Rostock besteht die Absicht, in einem regionalen Industrie- und Gewerbeflächenkonzept die am besten geeigneten Flächen für mittlere und große Industrie- und Gewerbeansiedlungen im Stadt-Umland-Raum Rostock und der Region zu identifizieren. Dabei sollen die Problemfelder Immissionsschutz, Wasser-, Energie- und Wärmeversorgung sowie Abwasserentsorgung und Verkehrsanbindung/-erschließung besonders berücksichtigt werden.
- (2) Deshalb soll eine Machbarkeitsstudie, die auf bereits angestellten Vorbetrachtungen der Nordwasser GmbH zur Wasser- und Abwasserentsorgungsproblematik aufbaut, diese Ideenskizzen zu einem technisch soliden, rechtlich möglichen, wirtschaftlich tragfähigen und nachhaltigen Umsetzungskonzept weiterentwickeln. Wesentlicher Inhalt ist dabei ein nachhaltiges Energie- und Wärmekonzept für die Industrie- und Gewerbebestandorte und die Anlagen der Wasserver- und Abwasserentsorgung.
- (3) Flächenkonzept und Machbarkeitsstudie sollen für den PVRR die fachliche Grundlage zur Festlegung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für Gewerbe und Industrie im Regionalen Raumentwicklungsprogramm für den Planungshorizont bis 2035 sowie von regional bedeutsamen Gewerbeflächenpotenzialen im Rahmenplan für den Stadt-Umland-Raum (SUR) Rostock bilden.
- (4) Industrie- und Gewerbeflächenkonzept und Machbarkeitsstudie sind Gegenstand der Beauftragung externer Planungs- und Beratungsleistungen. Die dafür absehbar anfallenden Gutachterkosten überschreiten die finanziellen Möglichkeiten des PVRR erheblich. Deshalb wurde am 20.06.2023 ein Antrag auf Gewährung einer Zuwendung des Landes für Investitionen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Infrastruktur beim Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern (LFI) gestellt. Ein Fördersatz in Höhe von 75 % wurde zwischenzeitlich bestätigt, so dass 25 % der Gesamtkosten als Eigenanteil aufzubringen sind, für dessen Bereitstellung die o. g. Finanzierungs- und Projektpartner diese Vereinbarung abschließen.

## § 1

### Ziel der Finanzierungs- und Organisationsvereinbarung

- (1) Ziel dieser Vereinbarung ist die Regelung der Finanzierung des zu erbringenden Eigenanteils für das vom Land Mecklenburg-Vorpommern über das LFI mit einer Quote von 75 % geförderte o. g. Vorhaben sowie die Organisation der diesbezüglichen Zusammenarbeit der Finanzierungs- und Projektpartner.
- (2) Ausschreibung, Vergabevorbereitung und Steuerung der Planungs- und Beratungsleistungen, für die ein Bearbeitungszeitraum von 18 Monaten mit Fertigstellung zum Ende des 2. Quartals 2025 vorgesehen ist, sollen extern durch einen Projektsteuerer geleistet werden. Die Finanzierung der Projektsteuerung wird vom Land Mecklenburg-Vorpommern übernommen und ist nicht Teil dieser Vereinbarung.

## § 2

### Auftragnehmer

Der/die Auftragnehmer (AN) der Planungs- und Beratungsleistungen wird/werden in einem (voraussichtlich EU-weiten,) vom Projektsteuerer in Abstimmung mit der Geschäftsstelle des PVRP vorbereiteten und durchgeführten Vergabeverfahren für einen Umsetzungszeitraum von 18 Monaten nach Beauftragung, d. h. bis voraussichtlich Ende des 2. Quartals 2025, vertraglich gebunden. Die Auftragsvergabe erfolgt in Abstimmung mit den Finanzierungs- und Projektpartnern.

## § 3

### Auftraggeber

- (1) Auftraggeber (AG) für die externen Planungs- und Beratungsleistungen (Industrie- und Gewerbeflächenkonzept/Machbarkeitsstudie) ist der PVRP. Er trägt die inhaltliche Hauptverantwortung für die Projektabwicklung und die Abstimmungen mit dem/den AN.
- (2) Zentraler Ansprechpartner für den/die AN ist die Projektsteuerung (in enger Abstimmung mit der Geschäftsstelle des PVRP), welche zur Kommunikation und zum Informationsaustausch in regelmäßigen Abständen Abstimmungsrunden mit den Projektbeteiligten organisiert.

## § 4

### Zusammenarbeit

- (1) Die Finanzierungs- und Projektpartner verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit. Alle Beteiligten sollen einen transparenten Einblick in den aktuellen Sachstand erhalten können. Dies beinhaltet die rechtzeitige und umfassende gegenseitige Information der jeweiligen Finanzierungs- und Projektpartner über solche Umstände, die für diese von Bedeutung sind, sowie die erforderliche Koordination und Abstimmung während der Zusammenarbeit.
- (2) Der Auftraggeber erwartet von dem/den AN ein Projektdashboard. Dieses soll einen regelmäßig aktuell gehaltenen Projektplan mit den wichtigsten Sachständen, Informationen und anstehenden Terminen erhalten.
- (3) Über dieses Dashboard sind auch der Austausch und die Bereitstellung von Daten und Informationen mit der Projektsteuerung und über diese mit dem AG und den Projektpartnern zu organisieren.



- (4) Die Finanzierungs- und Projektpartner werden im Planungsprozess beteiligt und über Sachstände auf dem Laufenden gehalten. Der PVRR verpflichtet sich deshalb, regelmäßig über den Projektfortschritt und Ergebnisse zu informieren. Dafür werden in angemessenen Abständen Termine zur Kommunikation und zum Informationsaustausch angeboten, bei denen über wesentliche Festlegungen gemeinsam abgestimmt werden kann.

## § 5 Kosten, Zeitplanung

- (1) Diese Vereinbarung wird vorbehaltlich der Bewilligung der beim Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern beantragten Fördermittel für den Zeitraum der Projektdauer einschließlich der Endabrechnung mit dem LFI, d. h. von 2023 bis voraussichtlich 2026, geschlossen.
- (2) Die Brutto-Kosten für die gutachterlichen Leistungen betragen nach vorläufiger Einschätzung über die gesamte Laufzeit 800.000 €.
- (3) Die Finanzierungs- und Projektpartner beteiligen sich mit 25 % Eigenmitteln (voraussichtlich 200.000 €) an den Gesamtkosten. Diese sind gemäß der folgenden Tabelle aufgeteilt:

Finanzierungs- und Projektpartner	2023 (Q4)	2024	2025 (Q1/Q2)	Gesamt
HRO	- €	50.000,00 €	50.000,00 €	100.000,00 €
WLR	30.000,00 €	30.000,00 €	- €	60.000,00 €
PVRR	20.000,00 €	20.000,00 €	- €	40.000,00 €
Summe	50.000,00 €	100.000,00 €	50.000,00 €	200.000,00 €

- (4) Für den Fall, dass die Honorarkosten des/der ausgewählten AN im Ergebnis der Ausschreibung geringer ausfallen sollten als geschätzt, erfolgt eine proportionale Anpassung der Finanzierungsanteile. Gehen die Kosten über den obigen Rahmen hinaus, sind die Finanzierungspartner frühzeitig zu informieren, und verständigen sich einvernehmlich über die Kostenübernahme.
- (5) Die Bereitstellung der Finanzierungsanteile durch die Finanzierungs- und Projektpartner erfolgt auf Anforderung durch die Geschäftsstelle des PVRR in der Regel einmal jährlich zum Quartalsbeginn mit einer Zahlungsfrist von 14 Tagen.
- (6) Sofern die Finanzmittel nicht vollständig ausgeschöpft werden, erfolgt eine jeweils anteilige Rückzahlung bzw. Verrechnung an die Finanzierungspartner spätestens nach Beendigung des Vertrages mit dem/den AN und Endabrechnung mit dem Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern.
- (7) Der/die AN rechnet/rechnen gegenüber dem AG ab. Die haushaltstechnische Abwicklung der Verträge erfolgt durch die Geschäftsstelle des PVRR.
- (8) Die Vergütung des/der AN erfolgt unregelmäßig in Abhängigkeit der Durchführung der vereinbarten Leistung, sofern diese fristgerecht oder ohne schuldhaftes Verzögerung erbracht wurden.

- (9) Der AG entscheidet über die erfolgreiche Durchführung der gutachterlichen Leistungen. Die Fristen ergeben sich aus dem Ablauf- und Zahlungsplan des noch abzuschließenden Vertrags mit dem/den AN.

## § 6 Nebenabreden

Die Finanzierungs- und Projektpartner versichern übereinstimmend, dass außerhalb der Finanzierungs- und Organisationsvereinbarung keine Nebenabreden getroffen worden sind. Sollten aus den bisherigen Verhandlungen Nebenabreden abgeleitet werden können, verlieren diese mit dieser Vereinbarung ihre Gültigkeit. Die Änderung, Ergänzung, Aufhebung oder Übertragung dieser Vereinbarung bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform.

## § 7 Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen und Verpflichtungen aus dieser Finanzierungs- und Organisationsvereinbarung unzulässig oder undurchführbar sein, so berührt dies nicht die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen der Vereinbarung. In diesem Falle verpflichten sich die Finanzierungs- und Projektpartner, die Bestimmungen unverzüglich durch wirksame Regelungen zu ersetzen, die dem Sinn der ursprünglichen Bestimmungen möglichst nahekommen. Entsprechendes gilt auch für etwaige Lücken dieser Vereinbarung.

Rostock, ..... 2023

\_\_\_\_\_  
Eva-Maria Kröger  
Oberbürgermeisterin  
Hanse- und Universitätsstadt Rostock



Rostock, ..... 2023

\_\_\_\_\_  
Dr. Chris von Wrycz Rekowski  
Finanzsenator  
Hanse- und Universitätsstadt Rostock



Rostock, ..... 2023

\_\_\_\_\_  
Christian Fink  
Geschäftsführer  
Wirtschaftsförderung Landkreis Rostock GmbH



Rostock, ..... 2023

\_\_\_\_\_  
Sebastian Constien  
Vorsitzender  
Planungsverband Region Rostock



Rostock, ..... 2023

\_\_\_\_\_  
Arne Schuldt  
2. Stellv. Vorsitzender  
Planungsverband Region Rostock



<p>Entscheidendes Gremium:  <b>Bürgerschaft</b></p> <p>fed. Senator/-in:          Oberbürgermeisterin</p> <p>Federführendes Amt:          Eigenbetrieb TZR &amp; W</p>	<p>Beteiligt:          Rechnungsprüfungsamt          Zentrale Steuerung          Senator für Finanzen, Digitalisierung und Ordnung          Kämmeriamt</p>															
<p><b>Beschluss über die Feststellung des Jahresabschlusses 2022 für den kommunalen Eigenbetrieb Tourismuszentrale Rostock &amp; Warnemünde</b></p>																
<p>Geplante Beratungsfolge:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Datum</th> <th style="text-align: left;">Gremium</th> <th style="text-align: left;">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>25.10.2023</td> <td>Rechnungsprüfungsausschuss</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>02.11.2023</td> <td>Finanzausschuss</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>01.11.2023</td> <td>Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>15.11.2023</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	25.10.2023	Rechnungsprüfungsausschuss	Empfehlung	02.11.2023	Finanzausschuss	Empfehlung	01.11.2023	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung	15.11.2023	Bürgerschaft	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit														
25.10.2023	Rechnungsprüfungsausschuss	Empfehlung														
02.11.2023	Finanzausschuss	Empfehlung														
01.11.2023	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung														
15.11.2023	Bürgerschaft	Entscheidung														

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Jahresabschluss zum Bilanzstichtag 31.12.2022 des kommunalen Eigenbetriebes Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde ist in der von der Möhrle Happ Luther GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüften Fassung (Anlage 1) mit einer Bilanzsumme in Höhe von 14.251.940,49 EUR und einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 1.934.925,50 EUR festgestellt.
2. Der Jahresfehlbetrag in Höhe von 1.934.925,50 EUR wird durch den Kernhaushalt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ausgeglichen. Hierzu hat eine Verrechnung mit den bereits im Jahr 2022 zum Verlustausgleich geleisteten Abschlagszahlungen zu erfolgen. Nach Saldierung des Jahresfehlbetrages mit den geleisteten Abschlagszahlungen verbleibt ein Betrag in Höhe von 230.074,50 EUR als Verbindlichkeit aus Abschlagszahlungen des Jahres 2022 gegenüber dem Kernhaushalt der Stadt bestehen.
3. Es wird festgelegt, dass die verbleibenden Abschlagszahlungen des Jahres 2022 in Höhe von 230.074,50 EUR als Abschlagszahlung zum Verlustausgleich des Jahres 2023 in dem Eigenbetrieb verbleiben.
4. Dem Tourismusdirektor des Eigenbetriebes Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde wird für das Geschäftsjahr 2022 Entlastung erteilt.

**Beschlussvorschriften:**

§ 22 (3) Nr. 1 Kommunalverfassung M-V i.V.m. § 6 (2) Nr. 3 EigVO M-V

bereits gefasste Beschlüsse:  
 keine

**Sachverhalt:**

Der Jahresabschluss 2022 wurde durch den kommunalen Eigenbetrieb Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde erstellt und durch die Möhrle Happ Luther GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk mit Datum vom 20.09.2023 versehen.

Der für das Wirtschaftsjahr 2022 vorgesehene Ausgleichbedarf belief sich auf 2.165.000,00 EUR. Im Geschäftsjahr ergab sich ein Jahresfehlbetrag in Höhe von 1.934.925,50 EUR. Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat Vorauszahlungen auf diesen Verlust in Höhe von 2.165.000,00 EUR geleistet. Diese wurden zum Bilanzstichtag als Verbindlichkeit bilanziert. Der Ausgleich erfolgt erst mit der Beschlussfassung der Bürgerschaft. Nach Saldierung des Ausgleichsbedarfes und der Vorauszahlungen durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock ergibt sich eine Ausgleichsüberzahlung in Höhe von 230.074,50 EUR, welche als Abschlagszahlung zum Verlustausgleich des Jahres 2023 in dem Eigenbetrieb verbleiben. Der zusätzliche Bedarf in 2023 resultiert aus dem verspäteten Inkrafttreten der Kurabgabensatzung zum 01.09.2023 statt 01.06.2023.

Der Prüfungsbericht zum Jahresabschluss 2022 gibt im Einzelnen Aufschluss über die wirtschaftliche Betätigung der Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Es besteht eine Verbindlichkeit der Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde gegenüber dem Kernhaushalt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock per 31.12.2022 in Höhe von 230.074,50 EUR.

in Vertretung

Dr. Chris von Wrycz Rekowski  
Erster Stellvertreter der Oberbürgermeisterin  
und Senator für Finanzen, Digitalisierung und Ordnung

Hinweis: Der Prüfbericht liegt aufgrund seines Umfangs ausschließlich in ALLRIS zur Einsichtnahme vor.

**Anlagen**

1	Anlage Prüfbericht TZRW 31.12.2022	öffentlich
---	------------------------------------	------------

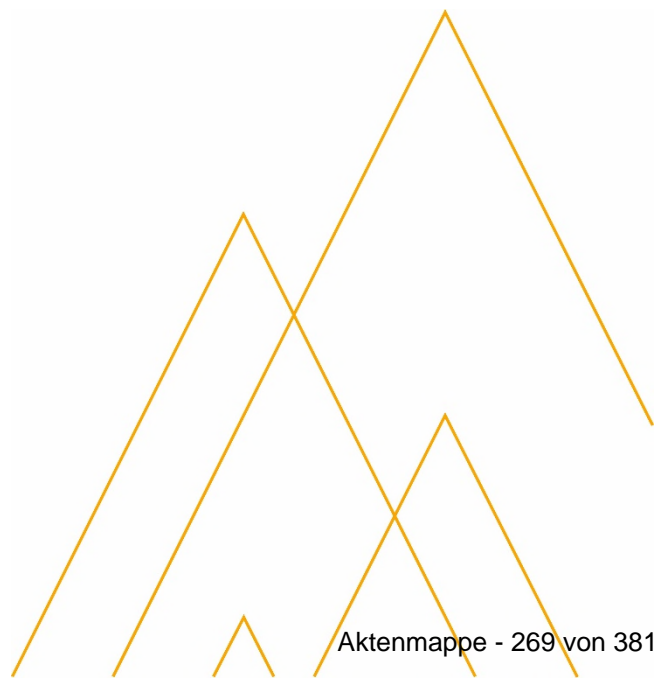


## **Bericht**

über die Prüfung des Jahresabschlusses  
zum 31. Dezember 2022 und des Lageberichts  
für das Wirtschaftsjahr 2022

des Eigenbetriebs

**Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde,  
Rostock**





## INHALTSVERZEICHNIS

1.	Prüfungsauftrag	1
2.	Grundsätzliche Feststellungen	2
2.1	Stellungnahme zur Lagebeurteilung des Tourismusdirektors	2
2.2	Feststellungen gemäß § 321 Abs. 1 Satz 3 HGB i. V. m. § 14 Abs. 2 KPG	5
2.2.1	Entwicklungsbeeinträchtigende Tatsachen oder Tatsachen, die wesentliche Stützungsmaßnahmen des Einrichtungsträgers erfordern können	5
2.2.2	Unrichtigkeiten in der Rechnungslegung und sonstige Unregelmäßigkeiten	5
3.	Rechtliche und wirtschaftliche Grundlagen	5
4.	Gegenstand, Art und Umfang der Prüfung	6
4.1	Gegenstand der Prüfung	6
4.2	Art und Umfang der Prüfungsdurchführung	7
5.	Feststellungen und Erläuterungen zur Rechnungslegung	10
5.1	Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung	10
5.1.1	Buchführung und zugehörige Unterlagen	10
5.1.2	Vorjahresabschluss	10
5.1.3	Jahresabschluss	11
5.1.4	Lagebericht	11
5.2	Gesamtaussage des Jahresabschlusses	11
5.2.1	Wesentliche Bewertungsgrundlagen und deren Änderungen	11
5.2.2	Sachverhaltsgestaltende Maßnahmen	11
5.2.3	Feststellungen zur Gesamtaussage des Jahresabschlusses	12
6.	Wirtschaftliche Verhältnisse	13
6.1	Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Eigenbetriebs	13
6.1.1	Ertragslage	13
6.1.2	Vermögenslage	14
6.1.3	Finanzlage	16
6.2	Wirtschaftsplan	17



7.	Feststellungen aus Erweiterungen des Prüfungsauftrags um die Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Tourismusdirektion und der wirtschaftlichen Verhältnisse gemäß § 13 Abs. 3 Kommunalprüfungsgesetz M-V i. V. m. § 53 HGrG	17
8.	Sonstige Feststellungen	17
8.1	Sachverhalte mit einigem Gewicht	17
8.2	Überschuldung und drohende Zahlungsunfähigkeit	18
8.3	Bereichsrechnungen	18
8.4	Bürgschaften, Garantien und sonstige Gewährleistungen	18
8.5	Eigenkapital	18
8.6	Verbindlichkeiten	19
8.7	Derivative Geschäfte	19
8.8	Beihilfen	19
8.9	Vergaberecht und Ausschreibungsverfahren	19
8.10	Betriebsführungs- und Geschäftsbesorgungsverträge	20
8.11	Geschäftsführerbezüge	20
8.12	Erklärungen der Mitglieder des Aufsichtsorgans zu Geschäftsbeziehungen mit der prüfungspflichtigen Einrichtung	20
9.	Wiedergabe des Bestätigungsvermerks	21
10.	Schlussbemerkung	28



## ANLAGEN

1. Bilanz sowie Bereichsbilanzen Betrieb gewerblicher Art und Vermögensverwaltung zum 31. Dezember 2022
2. Gewinn- und Verlustrechnung sowie Bereichsgewinn- und Verlustrechnungen für die Bereiche Betrieb gewerblicher Art und Vermögensverwaltung für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022
3. Finanzrechnung sowie Bereichsfinanzrechnungen für die Bereiche Betrieb gewerblicher Art und Vermögensverwaltung für das Geschäftsjahr 2022
4. Anhang für das Wirtschaftsjahr 2022
5. Lagebericht für das Wirtschaftsjahr 2022
6. Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
7. Rechtliche und wirtschaftliche Verhältnisse
8. Aufgliederungen und Erläuterungen der Posten des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2022
9. Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und der wirtschaftlichen Verhältnisse - Fragenkatalog zur Prüfung nach § 53 HGrG (nach IDW 720)
10. Soll-/ Ist-Vergleich zum Wirtschaftsplan bzw. Erfolgs- und Vermögensplan für das Wirtschaftsjahr 2022
11. Übersicht über die Entwicklung der Kredite 2022
12. Erfolgsübersicht für das Jahr 2022
13. Allgemeine Auftragsbedingungen





## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AO	Abgabenordnung
BgA	Betriebe gewerblicher Art
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
CRM	Customer Relationship Management
DRK	Deutsches Rotes Kreuz e.V.
D&O	Directors-and-Officers
DZT	Deutsche Zentrale für Tourismus
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EigVO M-V	Verordnung über die Eigenbetriebe der Gemeinden (Eigenbetriebsverordnung EigVO M-V vom 14. Juli 2017)
EigVOVV M-V	Verwaltungsvorschrift zur Eigenbetriebsverordnung M-V
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HGB	Handelsgesetzbuch
HGrG	Haushaltsgrundsätzegesetz
HRA	Handelsregister Abteilung A
IDW	Institut der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e.V., Düsseldorf
InsO	Insolvenzordnung
KAG	Kommunalabgabengesetz Mecklenburg-Vorpommern



KPG	Kommunalprüfungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern
KurortG MV	Kurortgesetz Mecklenburg-Vorpommern
LFI	Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
ÖPNV	Öffentlicher Personen Nahverkehr
PH	Prüfungshinweis des IDW
PS	Prüfungsstandard des IDW
RGTM	Rostocker Gesellschaft für Tourismus und Marketing mbH, Rostock
TMV	Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.
TZR&W	Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde, Rostock
VOB	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen
VOF	Vergabeordnung für freiberufliche Leistungen
VOL	Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen
VVW	Vermögensverwaltung
WiMi	Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit M-V



An die Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde, Rostock:

## **1. Prüfungsauftrag**

Der Landesrechnungshof Mecklenburg-Vorpommern erteilte uns gemäß § 13 Abs. 2 Kommunalprüfungsgesetz im Namen und für Rechnung des Eigenbetriebs

### **Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde, Rostock,**

-im Folgenden auch kurz "TZR&W" oder "Eigenbetrieb" genannt-

mit Vertrag vom 28. März 2022 den Auftrag, den Jahresabschluss des Eigenbetriebs zum 31. Dezember 2022 unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht zu prüfen.

Bei der Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde handelt es sich um einen Eigenbetrieb, für dessen Jahresabschluss nach der EigVO M-V die Vorschriften für große Kapitalgesellschaften im Sinne von § 267 Abs. 3 HGB Anwendung finden. Die Prüfungspflicht ergibt sich aus § 11 Abs. 1 KPG.

Im Rahmen der Prüfung des Jahresabschlusses wurden wir beauftragt, weitergehende, gesetzlich nicht geforderte Aufgliederungen und Erläuterungen zu einzelnen Posten des Jahresabschlusses abzugeben. Wir haben diese ergänzenden Aufgliederungen und Erläuterungen in der Anlage 8 dieses Prüfungsberichts dargestellt.

Ergänzend wurden wir damit beauftragt, in diesen Prüfungsbericht eine betriebswirtschaftliche Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Eigenbetriebs aufzunehmen. Diese Analyse haben wir in Abschnitt 6 dieses Berichts (Wirtschaftliche Verhältnisse) dargestellt.

Gemäß § 13 Abs. 3 KPG erstreckt sich die Prüfung auch auf die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und der wirtschaftlichen Verhältnisse nach § 53 Abs. 1 Nr. 1 und 2 Haushaltsgrundsatzgesetz (HGrG). Wir verweisen auf unsere Berichterstattung im Abschnitt 7 bzw. auf Anlage 9 unseres Berichts.



Dieser Prüfungsbericht wurde nach den Grundsätzen des IDW Prüfungsstandards 450 n. F. und denen der Berichterstattung über die Prüfung öffentlicher Unternehmen (IDW PH 9.450.1) sowie unter Beachtung des § 14 Abs. 2 KPG erstellt. Außerdem haben wir das Grundwerk des Landesrechnungshofs M-V in der Fassung vom 14. Dezember 2022 beachtet.

Wir bestätigen gemäß § 321 Abs. 4a HGB, dass wir bei unserer Abschlussprüfung die anwendbaren Vorschriften zur Unabhängigkeit beachtet haben.

Dem Auftrag liegen die als Anlage 13 beigefügten Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in der Fassung vom 1. Januar 2017 zugrunde, soweit sich aus den gesetzlichen Bestimmungen für die Jahresabschlussprüfung nach dem KPG und dem Grundwerk des Landesrechnungshofs nichts anderes ergibt. Unsere Haftung richtet sich nach Nr. 9 der Allgemeinen Auftragsbedingungen. Im Verhältnis zu Dritten sind Nr. 1 Abs. 2 und Nr. 9 der Allgemeinen Auftragsbedingungen maßgebend.

Dieser Bericht wurde nur zur Dokumentation der durchgeführten Prüfung gegenüber dem Landesrechnungshof und dem Eigenbetrieb und nicht für Zwecke Dritter erstellt, denen gegenüber wir nach der im Regelungsbereich des § 323 HGB geltenden Rechtslage keine Haftung übernehmen.

## **2. Grundsätzliche Feststellungen**

### **2.1 Stellungnahme zur Lagebeurteilung des Tourismusdirektors**

Zu den Kernaussagen zur wirtschaftlichen Lage und zum Geschäftsverlauf sowie zur zukünftigen Entwicklung des Eigenbetriebs mit ihren wesentlichen Chancen und Risiken im Lagebericht des Tourismusdirektors geben wir folgende Erläuterungen:

#### **Jahresfehlbetrag von TEUR 1.935**

Im Berichtsjahr 2022 ist ein Jahresfehlbetrag von TEUR 1.935 entstanden. Der Fehlbetrag ist darauf zurückzuführen, dass die Ausgleichszahlungen der Trägerkommune, die Hanse- und Universitätsstadt Rostock, nicht ertragswirksam, sondern ohne Berührung der Gewinn- und Verlustrechnung als Verbindlichkeit gegenüber der Hanse- und Universitätsstadt gebucht wurden.



Nach den Ausführungen der Tourismusdirektion ist im Rahmen der Feststellung des Jahresabschlusses vorgesehen, die bisher geleisteten Ausgleichzahlungen qua Beschluss der Bürgerschaft dem Eigenkapital zuzuführen.

### **Steigerung der Geschäftsaktivitäten nach Auslaufen der Corona-Pandemie-Maßnahmen**

Nach Angaben des Tourismusdirektors blickt die Tourismusbranche Rostock insgesamt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2022 zurück. Die Maßnahmen und Aktivitäten der TZR&W konnten nach und nach wieder im gewohnten Umfang durchgeführt werden. So waren zum Beispiel die Tourist-Informationen der TZR&W wieder durchgängig geöffnet und auch die durchgeführten Veranstaltungen konnten ohne größere Einschränkungen stattfinden. Dies führte dazu, dass sowohl die Umsatzerlöse als auch die Aufwendungen im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesteigert wurden.

### **Steigerung der Einnahmen aus der Kurabgabe**

Die Einnahmen aus der Kurabgabe wurden im Vergleich zum Vorjahr um 43 % gesteigert. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr erst ab Juni kurabgabepflichtig vermietet werden durfte und die Anzahl der Übernachtungen in 2022 höher als im Vorjahr ausfiel.

### **Höhere Aufwendungen für Veranstaltungen und Instandhaltungen**

Die Aufwendungen der TZR&W sind gegenüber dem Vorjahr erneut angestiegen, da die beiden Großveranstaltungen Warnemünder Woche und Hanse Sail sowie die Veranstaltungen im Seebadbereich wieder unter nahezu normalen Bedingungen durchgeführt werden konnten.

Des Weiteren sind auch die Instandhaltungen und Reparaturen gegenüber dem Vorjahr angestiegen. Nach Angaben des Tourismusdirektors ist dies u.a. dadurch begründet, dass in den Lockdown-Phasen in 2021 diverse Projekte in den Bereichen Technik, Vertrieb und Marketing verschoben wurden bzw. erst in 2022 umgesetzt wurden.

### **Steigenden Kosten aufgrund hoher Inflation**

Aufgrund der derzeit hohen Inflation erwartet der Tourismusdirektor auch steigende Kosten. Dies wird voraussichtlich die Bereiche Dienstleistungen und Personal betreffen. Die TZR&W ist mit Hilfe von Kosteneinsparungen bemüht, die Mehraufwendungen zu kompensieren.



Jedoch lassen sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt die tatsächlichen Kostensteigerungen gegenüber den Vorjahren bzw. den Planungen nicht zuverlässig abschätzen.

Nach Einschätzung des Tourismusdirektors werden die Veränderungen des Klimas zu steigenden Kosten und Risiken führen, welche sich jedoch immer schwieriger prognostizieren lassen. Für die TZR&W könnten dabei außerplanmäßige Aufwendungen für die Beseitigung von Sturm- und Flutschäden entstehen.

### **Erweiterung des Erhebungsgebietes für die Kurabgabe**

Der Tourismusdirektor führt aus, dass im Geschäftsjahr 2023 die Kurabgabepflicht zukünftig auf die gesamte Stadt Rostock ausgeweitet wird. Es werden deshalb Chancen der Weiterentwicklung für die TZR&W gesehen. Hierzu wird u.a. eine Fortschreibung der Tourismuskonzeption vorgenommen. Sie bildet künftig die zentrale Grundlage für eine zielgerichtete Arbeit und strategische Ausrichtung der Tourismusbranche und Stadtverwaltung für die nächsten Jahre.

Durch die Erweiterung des Erhebungsgebietes werden neben den Einnahmen aus der Kurabgabe voraussichtlich auch die Aufwendungen der TZR&W weiter steigen. In dem Zusammenhang ist u.a. vorgesehen, die Nutzung des ÖPNV's für Übernachtungsgäste in die Kurabgabe einzupreisen sowie die Nutzung aller kommunalen Toilettenanlagen für Gäste und Einheimische kostenlos anzubieten.

### **Erwarteter Jahresfehlbetrag für 2023**

Laut Wirtschaftsplan 2023 wird ein aus einem Jahresfehlbetrag stammender Ausgleichsbedarf von TEUR 2.525 entstehen.

Dabei wird die wirtschaftliche Entwicklung der TZR&W auch künftig von den politischen Rahmenbedingungen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und damit einhergehend von der Bereitstellung finanzieller Mittel für die Erfüllung der satzungsgemäßen Aufgaben abhängig sein.



Wir stellen fest, dass die Lagebeurteilung durch die Tourismuskonferenz, insbesondere die Annahme der Fortführung der Unternehmenstätigkeit und die Beurteilung der wesentlichen Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung, wie sie im Jahresabschluss und im Lagebericht für das Wirtschaftsjahr ihren Ausdruck gefunden haben, plausibel und folgerichtig abgeleitet ist.

## **2.2 Feststellungen gemäß § 321 Abs. 1 Satz 3 HGB i. V. m. § 14 Abs. 2 KPG**

### **2.2.1 Entwicklungsbeeinträchtigende Tatsachen oder Tatsachen, die wesentliche Stützungsmaßnahmen des Einrichtungsträgers erfordern können**

Wir weisen darauf hin, dass eine Abhängigkeit der TZR&W von erheblichen Stützungsmaßnahmen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock besteht. Ohne entsprechende Zahlungen durch die Hansestadt kann der Eigenbetrieb die ihm übertragenden Aufgaben aus der Betriebssatzung nicht wahrnehmen.

Der Wirtschaftsplan für 2023 sieht einen Ausgleichsbedarf von TEUR 2.525 vor, welcher durch entsprechende Ausgleichszahlungen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock gedeckt wird.

### **2.2.2 Unrichtigkeiten in der Rechnungslegung und sonstige Unregelmäßigkeiten**

Bei der Durchführung der Abschlussprüfung haben wir keine Unrichtigkeiten oder Verstöße gegen Rechnungslegungsvorschriften oder Tatsachen festgestellt, die schwerwiegende Verstöße der gesetzlichen Vertreter oder von Arbeitnehmern gegen Gesetz und die ergänzenden Regelungen in der Eigenbetriebssatzung darstellen.

## **3. Rechtliche und wirtschaftliche Grundlagen**

Zu den rechtlichen und wirtschaftlichen Grundlagen des Eigenbetriebs verweisen wir auf die Anlage 7.



## **4. Gegenstand, Art und Umfang der Prüfung**

### **4.1 Gegenstand der Prüfung**

Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht sowie die Bereichsrechnungen der Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde für das zum 31. Dezember 2022 endende Wirtschaftsjahr geprüft. Der Tourismusedirektor des Eigenbetriebs ist verantwortlich für die Buchführung, die Aufstellung des Jahresabschlusses nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung, die eingerichteten internen Kontrollen sowie die uns erteilten Aufklärungen und Nachweise.

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil über den Jahresabschluss abzugeben.

Gemäß § 14 Abs. 2 KPG sind im Prüfungsbericht insbesondere darzustellen:

- die Entwicklung der Vermögens- und Ertragslage sowie die Liquidität und Rentabilität der geprüften Einrichtung,
- verlustbringende Geschäfte und deren Ursachen, wenn diese für die Vermögens- und Ertragslage von Bedeutung waren und
- die Ursachen eines in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Fehlbetrags.

Die Prüfung der Einhaltung anderer gesetzlicher Vorschriften gehört nur insoweit zu den Aufgaben der Abschlussprüfung, als sich aus diesen anderen Vorschriften üblicherweise Rückwirkungen auf den Jahresabschluss ergeben.

Die Prüfung erstreckte sich ferner gemäß § 53 Abs. 1 Nr. 1 und 2 HGrG auf die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung der Tourismusedirektion und der wirtschaftlichen Verhältnisse.





## 4.2 Art und Umfang der Prüfungsdurchführung

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB und den vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Ziel unseres risikoorientierten Prüfungsansatzes ist es, sicherzustellen, dass die Aussagen im Jahresabschluss der Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde zutreffend sind.

Unsere Prüfung hat sich nicht darauf erstreckt, ob der Fortbestand des Eigenbetriebs oder die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Geschäftsführung zugesichert werden kann.

Die Grundlage unserer Prüfung ist das Verständnis für das Geschäft unseres Mandanten. Wir haben uns

- mit dem Umfeld und der Branche sowie der wirtschaftlichen Entwicklung des Unternehmens befasst,
- mit dem Rechnungslegungssystem und den Rechnungslegungsmethoden im Unternehmen vertraut gemacht und
- ein Verständnis des internen Kontrollsystems, dessen Qualität und Funktionsfähigkeit von grundlegender Bedeutung für unser Prüfungsvorgehen ist, verschafft.

Auf dieser Basis haben wir die Risiken für die Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde eingeschätzt und unter Berücksichtigung des Wesentlichkeitsgrundsatzes die Auswirkungen auf Jahresabschluss beurteilt. Unsere Risikoeinschätzung basierte auf einem kontinuierlichen Austausch mit dem Eigenbetrieb und spiegelt unsere Analyse der wesentlichen Risiken der TZR&W wider. Dabei wurden auch die Feststellungen aus der vorangegangenen Jahresabschlussprüfung berücksichtigt.

Branchenkenntnis, Geschäftsverständnis und Risikoeinschätzung bildeten die Basis für die detaillierte Planung und Schwerpunktsetzung unserer Prüfung.



Auf diese Weise haben wir unsere Abschlussprüfung, insbesondere auf die folgenden Schwerpunkte ausgerichtet:

- Bereichsrechnung
- Ausweis des Eigenkapitals
- Umsatzrealisation.

Im Rahmen unserer Prüfungsplanung wählten wir das Prüfungsteam aus. Zudem bestimmten wir die Strategie und den zeitlichen Ablauf der Prüfung, sodass sich ein strukturierter risikoorientierter Prüfungsplan ergab.

Aufgrund unserer Risikobeurteilung und der Kenntnis der Geschäftsprozesse und Systeme der Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde haben wir eingeschätzt, welche Prüfungsgebiete auf Basis kontrollbasierter Prüfungshandlungen beurteilt werden sollten. Dies umfasste die Beurteilung der Ausgestaltung sowie der Wirksamkeit der von uns zur Prüfung ausgewählten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmaßnahmen. In den Bereichen, in denen wir die Kontrollmaßnahmen als verlässlich einschätzten, konnte die stichprobenartige Prüfung von Belegen und Einzelsachverhalten reduziert werden.

Neben kontrollbasierten Prüfungshandlungen führten wir stichprobenweise Einzelfallprüfungen und analytische Prüfungen von Abschlussposten durch, um insgesamt eine hinreichende Prüfungssicherheit zu erlangen. In dieser Phase beschäftigten wir uns schwerpunktmäßig mit Einzelsachverhalten und mit den im Abschluss abgebildeten Beträgen und Angaben unter Berücksichtigung der Ausübung von Bilanzierungswahlrechten und der Nutzung von Ermessensspielräumen. Im Rahmen unserer Einzelfallprüfungen haben wir auch Bestätigungen der für den Eigenbetrieb tätigen Kreditinstitute eingeholt. Analytische Prüfungshandlungen bei Abschlussposten wurden beispielsweise mithilfe der Kennzahlenanalyse durchgeführt, um festzustellen, ob sich bestimmte Trends wie erwartet entwickelt haben.

Gegenstand unserer Prüfungshandlungen im Rahmen der Prüfung des Lageberichts war, ob insbesondere die Aussagen über den Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und der Lage sowie die Angaben zu den bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren mit dem Jah-



resabschluss in Einklang stehen. Wir haben eine Plausibilitäts- und Übereinstimmungsprüfung mit den im Rahmen der Jahresabschlussprüfung gewonnenen Erkenntnissen bezüglich wertender und prognostischer Angaben durchgeführt. Dies gilt vor allem für die Angaben zu den nichtfinanziellen Leistungsindikatoren sowie für die Beurteilung und Erläuterung der voraussichtlichen Entwicklung mit ihren wesentlichen Chancen und Risiken. Bei der Beurteilung der zukunftsorientierten Angaben haben wir die Plausibilität der zugrundeliegenden Annahmen und die Realitätsnähe der Prognosen eingeschätzt.

Der Prüfung gemäß § 53 HGrG liegt der IDW Prüfungsstandard "Berichterstattung über die Erweiterung der Abschlussprüfung nach § 53 HGrG (IDW PS 720) zugrunde. Wir verweisen auf unsere Berichterstattung in Abschnitt 7. bzw. auf die Anlage 9.

Abschließend haben wir eine Gesamtbeurteilung der Prüfungsergebnisse sowie des Jahresabschlusses vorgenommen. Aufgrund dieser Gesamtbeurteilung bildeten wir unser Prüfungsurteil, den Bestätigungsvermerk. Dieser ist neben dem Prüfungsbericht Bestandteil unserer Berichterstattung über die durchgeführte Prüfung.

An der - mit Unterbrechungen - im März bis Juli 2023 durchgeführten Prüfung waren maßgeblich Herr Rechtsanwalt/Steuerberater/Wirtschaftsprüfer Kai Voige, als verantwortlicher Wirtschaftsprüfer, und Herr Steuerberater Simon Grabbert, als Prüfungsleiter, beteiligt.

Eine Schlussbesprechung hat als Video-Konferenz am 20. September 2023 stattgefunden.

Alle von uns erbetenen Aufklärungen und Nachweise sind erteilt worden. Der Tourismusdirektor hat uns die Vollständigkeit der Buchführung, des Jahresabschlusses schriftlich bestätigt.



## **5. Feststellungen und Erläuterungen zur Rechnungslegung**

### **5.1 Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung**

#### **5.1.1 Buchführung und zugehörige Unterlagen**

Die Bücher des Eigenbetriebs sind ordnungsmäßig geführt. Die Belegfunktion ist erfüllt. Die Buchführung und die zugehörigen Unterlagen entsprechen nach unseren Feststellungen in allen wesentlichen Belangen den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir festgestellt, dass die von dem Eigenbetrieb getroffenen organisatorischen und technischen Maßnahmen geeignet sind, die Sicherheit der verarbeiteten rechnungslegungsrelevanten Daten und IT-Systeme zu gewährleisten.

#### **5.1.2 Vorjahresabschluss**

Der von uns geprüfte und am 24. Oktober 2022 mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021 nebst Lagebericht wurde von der Rostocker Bürgerschaft am 7. Dezember 2022 festgestellt. Des Weiteren wurde in dem Beschluss die Verrechnung der bereits geleisteten Abschlagszahlungen von TEUR 2.019 mit dem Jahresfehlbetrag beschlossen. Der Betrag von TEUR 2.019 wurde dem Eigenkapital zugeführt. Siehe hierzu auch Abschnitt 6. "Feststellungen zur Gesamtaussage des Jahresabschlusses" unseres Berichtes.

Dem Tourismusdirektor wurde für das Wirtschaftsjahr 2021 Entlastung erteilt.

Die gemäß § 14 Abs. 5 KPG geforderte Bekanntmachung des testierten und festgestellten Jahresabschlusses 2021 erfolgte am 24. Dezember 2022 im Städtischen Anzeiger. Der Jahresabschluss und Lagebericht 2021 wurde vom 9. bis 13. Januar 2023 in der Vogtei öffentlich ausgelegt.



### **5.1.3 Jahresabschluss**

Der uns zur Prüfung vorgelegte Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022 ist ordnungsmäßig aus den Büchern und den weiteren geprüften Unterlagen des Eigenbetriebs entwickelt worden. Die Eröffnungsbilanzwerte wurden ordnungsgemäß aus dem Vorjahresabschluss übernommen. Die gesetzlichen Vorschriften zu Ansatz, Ausweis und Bewertung sind in allen wesentlichen Belangen beachtet worden.

Erstmalig hat der Eigenbetrieb in 2021 einen Jahresabschluss mit Bereichsrechnungen gemäß § 32 Abs. 2 Nr. 4 i.V.m. § 36 EigVO M-V aufgestellt. Der Eigenbetrieb hat demnach in Abstimmung mit dem Ministerium für Inneres und Europa Mecklenburg-Vorpommern die Bereiche "Betrieb gewerblicher Art (BgA)" und "Vermögensverwaltung (VWV)" eingeführt. Eine Verankerung in der Betriebssatzung gemäß § 1 Abs. 3 EigVO M-V ist zum Zeitpunkt der Prüfung noch nicht erfolgt. Nach uns erteilten Informationen soll dies jedoch zeitnah erfolgen.

### **5.1.4 Lagebericht**

Der Lagebericht des Tourismusdirektors entspricht in allen wesentlichen Belangen den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung.

## **5.2 Gesamtaussage des Jahresabschlusses**

### **5.2.1 Wesentliche Bewertungsgrundlagen und deren Änderungen**

Die allgemeinen Bewertungsgrundlagen sind im Anhang (vgl. Anlage 4) dargestellt.

Wesentliche Änderungen in den Bewertungsgrundlagen haben wir nicht festgestellt. Änderungen der Ausübung der Bilanzierungs- und Bewertungswahlrechte haben sich nicht ergeben.

### **5.2.2 Sachverhaltsgestaltende Maßnahmen**

Eine Ausnutzung von Ermessensspielräumen und sachverhaltsgestaltender Maßnahmen hat sich nicht ergeben.



### **5.2.3 Feststellungen zur Gesamtaussage des Jahresabschlusses**

Der Jahresabschluss entspricht in allen wesentlichen Belangen den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt insgesamt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Eigenbetriebs.

Wir weisen im Rahmen der Gesamtaussage des Jahresabschlusses darauf hin, dass der Eigenbetrieb die in 2021 erhaltenen Ausgleichszahlungen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock von TEUR 2.019 nach entsprechendem Beschluss der Bürgerschaft vom 7. Dezember 2022 als Kapitalzuschuss dem Eigenkapital zugeführt und eine Verrechnung mit den in 2021 geleisteten Abschlagszahlungen vorgenommen hat.



## 6. Wirtschaftliche Verhältnisse

### 6.1 Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Eigenbetriebs

#### 6.1.1 Ertragslage

	2022		2021		+/-	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
Umsatzerlöse	6.162	100,0	4.556	100,0	1.606	35,3
<b>Betriebsleistung</b>	6.162	100,0	4.556	100,0	1.606	35,3
Materialaufwand	-2.551	-41,4	-1.913	-42,0	-638	-33,4
Personalaufwand	-3.552	-57,6	-3.162	-69,4	-390	-12,3
Abschreibungen	-277	-4,5	-274	-6,0	-3	-1,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.036	-33,0	-1.415	-31,1	-621	-43,9
Sonstige Steuern	-7	-0,1	-7	-0,2	0	0,0
<b>Betriebsaufwand</b>	-8.423	-136,6	-6.771	-148,7	-1.652	-24,4
Sonstige betriebliche Erträge	337	5,5	419	9,2	-82	-19,6
<b>Betriebsergebnis</b>	-1.924	-31,1	-1.796	-39,5	-128	-7,1
Finanzergebnis	80	1,3	-10	-0,2	90	>100,0
Neutrales Ergebnis	-91	-1,5	-213	-4,7	122	57,3
<b>Jahresergebnis</b>	-1.935	-31,3	-2.019	-44,4	84	4,2

Aufgrund der Corona-Virus-Pandemie ist die Ertragslage nicht mit der des Vorjahres vergleichbar. Durch den Wegfall einer Vielzahl von pandemiebedingten Beschränkungen konnte die TZR&W in 2022 wieder deutlich mehr Gäste begrüßen und dementsprechend ein Einnahmeplus generieren. Hierdurch konnte gegenüber dem Vorjahr eine deutliche Umsatzsteigerung erzielt werden.

Der **Jahresfehlbetrag** des Eigenbetriebs ist systembedingt: Der erfolgswirksame Aufwandsausgleich im Wege von Zuschüssen der Hansestadt Rostock zur Finanzierung der satzungsbedingten Aufgaben (vor allem für das Destinationsmarketing) erfolgt buchhalterisch regelmäßig erst nach Feststellung des Jahresabschlusses durch die Bürgerschaft.

Der **Materialaufwand** steht nicht im direkten Zusammenhang mit den in den Umsatzerlösen ausgewiesenen Erlösen, welche im Wesentlichen aus Kurbeiträgen und Pachteinahmen bestehen. Der Materialaufwand ist hingegen durch Aufwendungen für Veranstaltungen sowie die Bewirtschaftung der Strände bestimmt. Der Anstieg der Position ist darin begründet, dass in 2022 wieder deutlich mehr Veranstaltungen durchgeführt wurden als im Vorjahr.



Die Zunahme der **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** ist ebenfalls auf die gestiegene Anzahl von Veranstaltungen zurückzuführen. Dies ist insbesondere auf erhöhte Aufwendungen für Reinigung sowie auf gestiegene Instandhaltungsaufwendungen zurückzuführen.

## 6.1.2 Vermögenslage

### Vermögensstruktur

	31.12.2022		31.12.2021		+/-	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
Immaterielle Vermögensgegenstände	29	0,2	0	0,0	29	0,0
Sachanlagen	11.625	81,6	11.640	85,5	-15	-0,1
<b>Langfristig gebundenes Vermögen</b>	<b>11.654</b>	<b>81,8</b>	<b>11.640</b>	<b>85,5</b>	<b>14</b>	<b>0,1</b>
Vorräte	29	0,2	24	0,2	5	20,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	325	2,3	412	3,0	-87	-21,1
Forderungen im Verbundbereich	44	0,3	29	0,2	15	51,7
Sonstige Vermögensgegenstände	224	1,6	28	0,2	196	>100,0
Rechnungsabgrenzungsposten	36	0,3	14	0,1	22	>100,0
Liquide Mittel	1.940	13,5	1.473	10,8	467	31,7
<b>Kurzfristig gebundenes Vermögen</b>	<b>2.598</b>	<b>18,2</b>	<b>1.980</b>	<b>14,5</b>	<b>618</b>	<b>31,2</b>
	<b>14.252</b>	<b>100,0</b>	<b>13.620</b>	<b>100,0</b>	<b>632</b>	<b>4,6</b>

Die Verringerungen der **Forderungen aus Lieferungen aus Leistungen** ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr aufgrund eines EDV-Programm-Austausches Rechnungen bzw. Gebührenforderungen erst zeitversetzt versandt werden konnten. Entsprechende Effekte waren zum Jahresabschluss 2022 nicht zu verzeichnen.

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** sind im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen durch unterwegs befindliche Gelder angestiegen.

Zu der Entwicklung der **liquiden Mittel** verweisen wir auf den Abschnitt 7.1.3 "Finanzlage".





## Kapitalstruktur

	31.12.2022		31.12.2021		+/-	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
Stammkapital	5.000	35,1	5.000	36,7	0	0,0
Kapitalrücklage	6.437	45,2	6.437	47,3	0	0,0
Gewinnrücklage	81	0,6	81	0,6	0	0,0
Jahresfehlbetrag	-1.935	-13,6	-2.019	-14,8	84	4,2
<b>Eigenkapital</b>	<b>9.583</b>	<b>67,3</b>	<b>9.499</b>	<b>69,8</b>	<b>84</b>	<b>0,9</b>
Sonderposten für Zuwendungen	273	1,9	360	2,6	-87	-24,2
Langfristige Sonstige Rückstellungen	15	0,1	15	0,1	0	0,0
Langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	70	0,5	176	1,3	-106	-60,2
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>	<b>358</b>	<b>2,5</b>	<b>551</b>	<b>4,0</b>	<b>-193</b>	<b>-35,0</b>
Steuerrückstellungen	589	4,1	498	3,7	91	18,3
Kurzfristige Sonstige Rückstellungen	730	5,1	505	3,7	225	44,6
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	106	0,7	66	0,5	40	60,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	311	2,2	200	1,5	111	55,5
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber der Hansestadt Rostock	2.316	16,3	2.202	16,1	114	5,2
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	135	0,9	0	0,0	135	0,0
Übrige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	124	0,9	99	0,7	25	25,3
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>4.311</b>	<b>30,2</b>	<b>3.570</b>	<b>26,2</b>	<b>741</b>	<b>20,8</b>
	<b>14.252</b>	<b>100,0</b>	<b>13.620</b>	<b>100,0</b>	<b>632</b>	<b>4,6</b>

Der Anstieg des **Eigenkapitals** beruht auf einem geringeren Jahresfehlbetrag als im Vorjahr.

Die Zunahme der **Steuerrückstellungen** betrifft mögliche Nachforderungen des Finanzamtes für Umsatzsteuerrisiken aus dem Geschäftsjahr 2022.

Die Zunahme der kurzfristigen **sonstigen Rückstellungen** ist im Wesentlichen auf die in 2022 höher ausgefallene Rückstellung für ausstehende Rechnungen zurückzuführen.

Die kurzfristigen **Verbindlichkeiten gegenüber der Hansestadt Rostock** haben sich im Wesentlichen aufgrund der in 2022 höher ausgefallenen Abschlagszahlungen zum Verlustausgleich erhöht.

Die **erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen** haben sich im Wesentlichen aufgrund erhaltener Zahlungen von Kunden für Leistungen in 2023 erhöht.



### 6.1.3 Finanzlage

#### Cashflow

Einen Überblick über die Herkunft und Verwendung finanzieller Mittel gibt die in Anlage 3 unseres Berichts beigefügte Finanzrechnung, die die Zahlungsmittelflüsse nach der indirekten Methode darstellt.

#### Liquiditätslage

	<u>31.12.2022</u> TEUR	<u>31.12.2021</u> TEUR	<u>+/-</u> TEUR
Liquide Mittel	1.940	1.473	467
Kurzfristige Forderungen und Abgrenzungen	628	364	264
Vorräte	<u>29</u>	<u>24</u>	<u>5</u>
Kurzfristig gebundenes Vermögen	2.597	1.861	736
abzüglich kurzfristiges Fremdkapital	-4.176	-3.570	-606
Working Capital	<u><u>-1.579</u></u>	<u><u>-1.709</u></u>	<u><u>130</u></u>

#### Kennzahlen zur Finanzlage

		<u>2022</u>	<u>2021</u>
<b>Liquidität 1. Grades</b> <b>(Cash Ratio)</b>	$\frac{\text{Liquide Mittel}}{\text{kurzfristiges Fremdkapital}}$	0,46	0,41
<b>Liquidität 2. Grades</b>	$\frac{\text{Liquide Mittel} + \text{kurzfristige Forderungen}}{\text{kurzfristiges Fremdkapital}}$	0,61	0,51
<b>Liquidität 3. Grades</b> <b>(Current ratio)</b>	$\frac{\text{kurzfristig gebundenes Vermögen}}{\text{kurzfristiges Fremdkapital}}$	0,62	0,52

Ein Liquiditätsgrad von unter 1 bedeutet, dass das kurzfristige Fremdkapital nicht gedeckt ist.

Wir weisen darauf hin, dass die von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock erhaltenen Abschlagszahlungen zum Verlustausgleich (TEUR 2.165) in dem kurzfristigen Fremdkapital enthalten sind.



## **6.2 Wirtschaftsplan**

Der Soll-/ Ist-Vergleich zum Wirtschaftsplan ist der Anlage 10 zu entnehmen.

## **7. Feststellungen aus Erweiterungen des Prüfungsauftrags um die Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Tourismusedirektion und der wirtschaftlichen Verhältnisse gemäß § 13 Abs. 3 Kommunalprüfungsgesetz M-V i. V. m. § 53 HGrG**

Wir haben bei unserer Prüfung auftragsgemäß die Vorschriften des § 53 Abs. 1 Nr. 1 und 2 HGrG sowie IDW PS 720 (Berichterstattung über die Erweiterung der Abschlussprüfung nach § 53 HGrG) beachtet.

Dementsprechend haben wir auch geprüft, ob die Geschäfte ordnungsgemäß, d.h. mit der erforderlichen Sorgfalt und in Übereinstimmung mit den einschlägigen handelsrechtlichen Vorschriften und den Bestimmungen der Satzung, geführt worden sind.

Die im Gesetz und in den Prüfungsgrundsätzen geforderten Angaben haben wir in der Anlage 9 zusammengestellt. In diesem Zusammenhang wiesen wir auf folgende Sachverhalte und Feststellungen hin:

Im Fragenkatalog zu § 53 HGrG (Anlage 9 unseres Berichts), Fragenkreise 11 bis 16 sowie in unseren Ausführungen unter Punkt 2.2.1 "Entwicklungsbeeinträchtigende Tatsachen oder Tatsachen, die wesentliche Stützungsmaßnahmen des Einrichtungsträgers erfordern können", heben wir die Abhängigkeit des Eigenbetriebs bzw. seines Fortbestands von der weiteren Gewährung kostendeckender Zuschüsse, hervor.

## **8. Sonstige Feststellungen**

### **8.1 Sachverhalte mit einigem Gewicht**

Derartige Sachverhalte waren in 2022 nicht zu verzeichnen.



## **8.2 Überschuldung und drohende Zahlungsunfähigkeit**

Der Eigenbetrieb kann als juristisch unselbständiger Teil der Gebietskörperschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock nicht von einer Insolvenz im Sinne des § 19 InsO bedroht sein. Allerdings weisen wir darauf hin, dass die Abschlagszahlungen des Einrichtungsträgers, der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, für die TZR&W notwendig sind, um die satzungsgemäße Geschäftstätigkeit wahrnehmen zu können.

Hierzu weisen wir auch auf den Abschnitt 2.2.1 "Entwicklungsbeeinträchtigende Tatsachen oder Tatsachen, die wesentliche Stützungsmaßnahmen des Einrichtungsträgers erfordern können" unseres Prüfungsberichts hin.

## **8.3 Bereichsrechnungen**

Erstmalig hat der Eigenbetrieb in 2021 einen Jahresabschluss mit Bereichsrechnungen gemäß § 32 Abs. 2 Nr. 4 i.V.m. § 36 EigVO M-V aufgestellt. Der Eigenbetrieb hat demnach in Abstimmung mit dem Ministerium für Inneres und Europa Mecklenburg-Vorpommern, die Bereiche Betrieb gewerblicher Art (BgA) und Vermögensverwaltung (VWV) eingeführt. Eine Verankerung in der Betriebssatzung gemäß § 1 Abs. 3 EigVO M-V ist zum Zeitpunkt der Prüfung noch nicht erfolgt. Nach uns erteilten Informationen soll dies jedoch in 2023 erfolgen.

## **8.4 Bürgschaften, Garantien und sonstige Gewährleistungen**

Bürgschaften, Garantien und sonstige Gewährleistungen wurden durch den Eigenbetrieb nicht ausgereicht.

## **8.5 Eigenkapital**

Der Eigenbetrieb weist zum 31. Dezember 2022 ein Eigenkapital von TEUR 9.583 aus. Die Eigenkapitalquote beträgt damit 67 %. Diese übersteigt damit deutlich die gemäß Nr. 11.3 EigVOVV M-V anzustrebende Eigenkapitalquote von 30 %.



## **8.6 Verbindlichkeiten**

Ein Verbindlichkeitspiegel im Anhang sowie ein Kreditnachweis ist als Anlage 11 diesem Prüfungsbericht beigelegt.

## **8.7 Derivative Geschäfte**

Derivative Geschäfte wurden im Berichtsjahr weder beansprucht noch empfangen.

## **8.8 Beihilfen**

Der Eigenbetrieb hat von seiner Trägerkommune, der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, im Berichtsjahr 2022 durch die Verrechnung des Jahresfehlbetrags 2021 mit den erhaltenen Abschlagszahlungen zum Verlustausgleich (TEUR 2.019) eine Stärkung des Eigenkapitals verzeichnen können.

Zudem hat die Hanse- und Universitätsstadt Rostock im Berichtsjahr 2022 Abschlagszahlungen zum Verlustausgleich in Höhe von TEUR 2.165 geleistet, welche sich jedoch nicht ertragswirksam ausgewirkt haben. Es ist vorgesehen, nach einem entsprechenden Beschluss der Rostocker Bürgerschaft auf die Rückzahlung der Abschlagszahlungen in Höhe des Jahresfehlbetrags zu verzichten und diesen Betrag dem Eigenkapital in 2023 zuzuführen.

Außerdem erhielt die TZR&W im Rahmen der Projektförderung "Modellregion" eine Zuwendung in 2021, wovon in 2022 TEUR 105 ertragswirksam geworden sind.

Aufgrund unserer rechtlichen Einschätzung - der Eigenbetrieb ist ein rechtlich unselbständiger Teil der Trägerkommune - und der Tatsache, dass wir weder durch eigene Prüfungshandlungen noch durch Angaben der TZR&W Anhaltspunkte für die Einleitung eines Prüfungsverfahrens der EU-Kommission oder eine Konkurrentenklage haben konstatieren können, die eine Rückzahlungsverpflichtung der TZR&W wahrscheinlich werden lassen könnten, ist der von uns geprüfte Jahresabschluss hinsichtlich der Berücksichtigung beihilferechtlicher Risiken nicht zu beanstanden.

## **8.9 Vergaberecht und Ausschreibungsverfahren**

Im Rahmen unserer Prüfung ergaben sich keine Anhaltspunkte für offenkundige Verstöße gegen Vergaberegelungen.



### **8.10 Betriebsführungs- und Geschäftsbesorgungsverträge**

Der Eigenbetrieb hat im Berichtsjahr keinen Betriebsführungs- oder Geschäftsbesorgungsvertrag abgeschlossen.

### **8.11 Geschäftsführerbezüge**

Die Geschäftsführerbezüge sind im Anhang (Anlage 4) vollständig und zutreffend angegeben.

### **8.12 Erklärungen der Mitglieder des Aufsichtsorgans zu Geschäftsbeziehungen mit der prüfungspflichtigen Einrichtung**

Entsprechend der Anlage 2 des Grundwerks des Landesrechnungshofs vom 14. Dezember 2022 ist von den Mitgliedern des Aufsichtsorgans eine Erklärung zu Geschäftsbeziehungen mit der prüfungspflichtigen Einrichtung einzuholen.

Da gemäß § 4 der Satzung der Tourismusdirektor den Eigenbetrieb selbständig leitet und Entscheidungen treffen kann und kein Aufsichtsorgan benannt ist, wurden keine Erklärungen zu den Geschäftsbeziehungen eingeholt.

Die TZR&W unterliegt gemäß § 4 Abs. 5 der Satzung direkt der Aufsicht des Oberbürgermeisters, welcher rechtzeitig über alle wichtigen Angelegenheiten des Eigenbetriebs durch den Tourismusdirektor zu unterrichten ist und der auf Verlangen jede Auskunft zu erteilen hat.



## 9. Wiedergabe des Bestätigungsvermerks

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir mit Datum vom 22. September 2023 den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

### "BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde, Rostock:

#### VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS

##### Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss des Eigenbetriebs Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde, Rostock, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022, der Gewinn- und Verlustrechnung, Finanzrechnung, Bereichsrechnungen sowie Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 – geprüft. Die in Abschnitt 1 des Lageberichts enthaltenen Erklärungen zu Veranstaltungen sowie allgemeine Informationen haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den Vorschriften der EigVO M-V i.V.m. den einschlägigen deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Eigenbetriebs zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 und



- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Eigenbetriebs. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den Vorschriften der EigVO M-V und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

### **Grundlage für die Prüfungsurteile**

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und § 13 Abs. 3 KPG M-V unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

### **Sonstige Informationen**

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Abschnitt „Prüfungsurteile“ genannten, nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.





Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, den inhaltlich geprüften Bestandteilen des Lageberichts oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und der Stadtvertretung für den Jahresabschluss und den Lagebericht**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den Vorschriften der EigVO M-V in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Eigenbetriebs vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Eigenbetriebs zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Eigenbetriebs vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den Vorschriften der EigVO M-V entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt.



Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden Vorschriften der EigVO M-V zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Die Stadtvertretung ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Eigenbetriebs zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Eigenbetriebs vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den Vorschriften der EigVO M-V entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.



Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme des Eigenbetriebs abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Eigenbetriebs zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben



unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Eigenbetrieb seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Eigenbetriebs vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Eigenbetriebs.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.



## **SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN**

### **Erweiterung der Jahresabschlussprüfung gemäß § 13 Abs. 3 KPG M-V**

#### **Aussage zu den wirtschaftlichen Verhältnissen**

Wir haben uns mit den wirtschaftlichen Verhältnissen des Eigenbetriebs i.S.v. § 53 Abs. 1 Nr. 2 HGrG im Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 befasst. Gemäß § 14 Abs. 2 Satz 3 KPG M-V haben wir in dem Bestätigungsvermerk auf unsere Tätigkeit einzugehen.

Auf Basis unserer durchgeführten Tätigkeiten sind wir zu der Auffassung gelangt, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die zu wesentlichen Beanstandungen der wirtschaftlichen Verhältnisse des Eigenbetriebs im Berichtsjahr Anlass geben.

Wir weisen jedoch auf die Abhängigkeit des Eigenbetriebs von Verlustausgleichsmaßnahmen der Trägerkommune Hansestadt Rostock hin.

#### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die wirtschaftlichen Verhältnisse des Eigenbetriebs sowie für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie dafür als notwendig erachtet haben.

#### **Verantwortung des Abschlussprüfers**

Unsere Tätigkeit haben wir entsprechend dem IDW Prüfungsstandard: Berichterstattung über die Erweiterung der Abschlussprüfung nach § 53 HGrG (IDW PS 720), Fragenkreise 11 bis 16, durchgeführt.



Unsere Verantwortung nach diesen Grundsätzen ist es, anhand der Beantwortung der Fragen der Fragenkreise 11 bis 16 zu würdigen, ob die wirtschaftlichen Verhältnisse zu wesentlichen Beanstandungen Anlass geben. Dabei ist es nicht Aufgabe des Abschlussprüfers, die sachliche Zweckmäßigkeit der Entscheidungen der gesetzlichen Vertreter und die Geschäftspolitik zu beurteilen."

## 10. Schlussbemerkung

Den vorstehenden Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses der Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde, Rostock, für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 erstatten wir in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Grundsätzen ordnungsmäßiger Berichterstattung bei Abschlussprüfungen (IDW PS 450 n. F.).

Schwerin, den 22. September 2023

MÖHRLE HAPP LUTHER GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Singbartl  
Wirtschaftsprüfer

Voige  
Wirtschaftsprüfer



Anlage 1

**Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde, Rostock**  
**- Eigenbetrieb der Hanse- und Universitätsstadt Rostock -**

**Bilanz zum 31. Dezember 2022**

**AKTIVA**

	EUR	Vorjahr EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>		
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>		
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	29.350,00	19,00
<b>II. Sachanlagen</b>		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	11.279.538,82	11.420.266,82
2. Technische Anlagen und Maschinen	18,00	146,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	345.153,00	219.928,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	15,09	0,00
	<u>11.624.724,91</u>	<u>11.640.340,82</u>
	<u>11.654.074,91</u>	<u>11.640.359,82</u>
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
<b>I. Vorräte</b>		
Waren	29.480,80	24.404,24
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	324.898,25	411.564,14
2. Forderungen gegen die Hansestadt Rostock	43.908,31	29.076,64
3. Sonstige Vermögensgegenstände	224.185,60	27.637,67
	592.992,16	468.278,45
<b>III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</b>	1.939.639,05	1.473.101,80
	<u>2.562.112,01</u>	<u>1.965.784,49</u>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	35.753,57	14.177,73
	<u>14.251.940,49</u>	<u>13.620.322,04</u>

**PASSIVA**

	EUR	Vorjahr EUR
<b>A. Eigenkapital</b>		
<b>I. Stammkapital</b>	5.000.000,00	5.000.000,00
<b>II. Kapitalrücklage</b>	6.437.334,58	6.437.334,58
<b>III. Gewinnrücklage</b>	80.579,60	80.579,60
<b>IV. Gewinn-/Verlustvortrag</b>	0,00	0,00
<b>V. Jahresfehlbetrag</b>	-1.934.925,50	-2.019.072,36
	<u>9.582.988,68</u>	<u>9.498.841,82</u>
<b>B. Sonderposten zum Anlagevermögen</b>	273.410,91	359.798,38
<b>C. Rückstellungen</b>		
1. Steuerrückstellungen	589.000,00	498.000,00
2. Sonstige Rückstellungen	744.497,20	519.950,00
	1.333.497,20	1.017.950,00
<b>D. Verbindlichkeiten</b>		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	176.235,08	241.920,25
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	134.559,97	0,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	311.063,08	200.260,89
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Hansestadt Rostock	2.316.269,21	2.202.426,80
5. Sonstige Verbindlichkeiten davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 0,00 (i.V. EUR 1.618,17)	105.889,29	92.714,55
	<u>3.044.016,63</u>	<u>2.737.322,49</u>
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	18.027,07	6.409,35
	<u>14.251.940,49</u>	<u>13.620.322,04</u>

## Bilanz zum 31. Dezember 2022

## Bereich BgA

Anlage 1



<b>AKTIVA</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<b>A. Anlagevermögen</b>		
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	29.350,00	19
Summe immaterielle Werte	29.350,00	19
<b>II. Sachanlagen</b>		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.754.255,31	2.894.983,31
2. Technische Anlagen und Maschinen	18,00	146,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	345.153,00	219.928,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	15,09	0,00
Summe Sachanlagen	3.099.441,40	3.115.057,31
<b>III. Finanzanlagen</b>		
Summe Finanzanlagen	0,00	0,00
Summe Anlagevermögen	3.128.791,40	3.115.076,31
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
<b>I. Vorräte</b>		
1. fertige Erzeugnisse und Waren	29.480,80	24.404,24
2. geleistete Anzahlungen	0,00	0,00
Summe Vorräte	29.480,80	24.404,24
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	288.383,34	397.424,58
2. Forderungen gegen die Hanse- und Universitäts-Stadt Rostock	43.908,31	29.076,64
3. Forderungen gegen andere Bereiche (Vermögensverwaltung)	31.023,93	52.068,47
4. sonstige Vermögensgegenstände	224.185,60	27.637,67



## Bilanz zum 31. Dezember 2022

## Bereich BgA

Anlage 1



Summe Forderungen	587.501,18	506.207,36
III. Wertpapiere		
Summe Wertpapiere	0,00	0,00
IV. Schecks, Kassenbestand, Bundesbank- und Postgiroguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	1.139.838,89	645.607,82
Summe Umlaufvermögen	1.756.820,87	1.176.219,42
C. Rechnungsabgrenzungsposten	35.753,57	14.177,73
<b>SUMME AKTIVA</b>	<b>4.921.365,84</b>	<b>4.305.473,46</b>
<b>PASSIVA</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	1.233.454,55	1.233.454,55
II. Kapitalrücklage	1.588.031,93	1.588.031,93
III. Gewinnrücklage	80.579,60	80.579,60
IV. Verlustvortrag	-697.237,58	0
V. Jahresfehlbetrag	-2.649.221,50	-2.715.599,94
Summe Eigenkapital	-444.393,00	186.466,14
B. Sonderposten für Investitionsrücklagen und- zuschüsse	273.410,91	359.798,38
C. Rückstellungen		
1. Steuerrückstellungen	589.000,00	498.000,00
2. sonstige Rückstellungen	744.497,20	519.950,00
Summe Rückstellungen	1.333.497,20	1.017.950,00
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	176.235,08	241.920,25
1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	134.559,97	0,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	311.063,08	200.260,89
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.317.810,14	2.202.426,80
5. Verbindlichkeiten gg. andere Bereiche	697.237,58	0,00
6. sonstige Verbindlichkeiten	103.917,81	90.241,65
Summe Verbindlichkeiten	3.740.823,66	2.734.849,59
E. Rechnungsabgrenzungsposten	18.027,07	6.409,35
<b>SUMME PASSIVA</b>	<b>4.921.365,84</b>	<b>4.305.473,46</b>

**Bilanz zum 31. Dezember 2022****Vermögensverwaltung**

Anlage 1

**AKTIVA****A. Anlagevermögen****I. Immaterielle Vermögensgegenstände**

1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0,00	0,00
--	------	------

Summe immaterielle Werte	0,00	0,00
--------------------------	------	------

**II. Sachanlagen**

1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	8.525.283,51	8.525.283,51
2. Technische Anlagen und Maschinen	0,00	0,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,00	0,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00

Summe Sachanlagen	8.525.283,51	8.525.283,51
-------------------	--------------	--------------

**III. Finanzanlagen**

Summe Finanzanlagen	0,00	0,00
---------------------	------	------

Summe Anlagevermögen	8.525.283,51	8.525.283,51
----------------------	--------------	--------------

**B. Umlaufvermögen****I. Vorräte**

1. fertige Erzeugnisse und Waren	0,00	0,00
----------------------------------	------	------

Summe Vorräte	0,00	0,00
---------------	------	------

**II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände**

1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	38.055,84	14.139,56
2. Forderungen gegen die Hanse- und Universitäts-Stadt Rostock	0,00	0,00
3. Forderungen gegen andere Bereiche	697.237,58	710,00
4. sonstige Vermögensgegenstände	0,00	0,00

**Bilanz zum 31. Dezember 2022****Vermögensverwaltung**

Anlage 1



Summe Forderungen	735.293,42	14.849,56
III. Wertpapiere		
Summe Wertpapiere	0	0
IV. Schecks, Kassenbestand, Bundesbank- und Postgiroguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	799.800,16	827.493,98
Summe Umlaufvermögen	1.535.093,58	842.343,54
C. Rechnungsabgrenzungsposten	0,00	0,00
<b>SUMME AKTIVA</b>	<b>10.060.377,09</b>	<b>9.367.627,05</b>
<b>PASSIVA</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	3.766.545,45	3.766.545,45
II. Kapitalrücklage	4.849.302,65	4.849.302,65
III. Gewinnrücklage	0,00	0,00
IV. Gewinnvortrag / Verlustvortrag	697.237,58	0,00
V. Jahresüberschuß	714.296,00	697.237,58
Summe Eigenkapital	10.027.381,68	9.313.085,68
B. Sonderposten für Investitionsrücklagen und- zuschüsse	0,00	0,00
C. Rückstellungen		
1. Steuerrückstellungen	0,00	0,00
2. sonstige Rückstellungen	0,00	0,00
Summe Rückstellungen	0,00	0,00
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0,00	0,00
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0,00	0,00
3. Verbindlichkeiten gegenüber anderen Bereichen (BgA)	31.023,93	52.068,47
4. sonstige Verbindlichkeiten	1.971,48	2.472,90
Summe Verbindlichkeiten	32.995,41	54.541,37
E. Rechnungsabgrenzungsposten	0,00	0,00
<b>SUMME PASSIVA</b>	<b>10.060.377,09</b>	<b>9.367.627,05</b>

## Anlage 2

**Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde, Rostock**  
 - Eigenbetrieb der Hanse- und Universitätsstadt Rostock -

**Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit**  
**vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022**

	EUR	Vorjahr EUR
1. Umsatzerlöse	6.161.797,64	4.555.629,30
2. Sonstige betriebliche Erträge	337.238,72	332.284,41
3. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-43.780,47	-30.753,02
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>-2.507.129,99</u>	<u>-1.882.569,96</u>
	-2.550.910,46	-1.913.322,98
4. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	-2.863.588,32	-2.561.541,48
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-688.478,12	-600.094,99
davon für Altersversorgung: EUR 107.019,58 (i.V. EUR 102.761,77)		
	<u>-3.552.066,44</u>	<u>-3.161.636,47</u>
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-276.990,03	-274.380,82
6. Erträge aus der Auflösung von Sonderposten nach § 33 Absatz 4 bis 6 EigVO M-V	86.387,47	86.387,72
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.036.478,36	-1.415.329,02
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.725,60	724,21
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	<u>-7.699,73</u>	<u>-10.366,01</u>
10. Finanzergebnis	<u>-5.974,13</u>	<u>-9.641,80</u>
11. Ergebnis nach Steuern	-1.836.995,59	-1.800.009,66
12. Sonstige Steuern	<u>-97.929,91</u>	<u>-219.062,70</u>
13. Jahresfehlbetrag	<u><u>-1.934.925,50</u></u>	<u><u>-2.019.072,36</u></u>

**Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022**

	2022 EUR	2021 EUR
1. Umsatzerlöse	5.403.844,77	3.818.247,60
2. sonstige betriebliche Erträge	339.470,33	333.756,90
3. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs-, und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	43.780,47	30.753,02
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.507.279,99	1.882.569,96
Roherlös	3.192.254,64	2.238.681,52
4. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	2.840.730,63	2.537.539,65
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	683.020,25	594.226,10
5. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Vermögensgegen- stände des Anlagevermögens und Sachanlagen sowie auf aktivierte Aufw. f.d. Inangsetzung d.Betr.	276.990,03	274.380,82
6. sonstige betriebliche Aufwendungen	1.882.405,79	1.406.528,11
a) dav. Betriebsaufwendungen	1.151.101,88	872.890,45
aa) Raumkosten	505.449,45	482.780,78
ab) Versicher. Beiträge und Abgaben	40.235,02	34.587,44
ac) Fahrzeugkosten	135.770,96	97.245,99
ad) Instandhaltung	319.799,11	173.396,14
af) verschiedene betriebliche Kosten	149.847,34	84.880,10
b) dav. Vertriebsaufwendungen	402.808,07	309.524,23
c) dav. Verwaltungsaufwendungen	210.815,59	179.486,65
d) dav. Periodenfremde Aufwendungen	117.680,25	44.626,78
7. Erträge aus der Auflösung von Sonderposten nach § 33 Absatz 4 bis 6 EIGVO M-V	-86.387,47	-86.387,72
Ordentliches Betriebsergebnis	2.404.504,59	2.487.605,44
8. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	-2.587,28	724,21
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	7.699,72	10.366,01
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-2.414.791,59	-2.497.247,24
11. Ergebnis vor Steuern	-2.414.791,59	-2.497.247,24
12. Sonstige Steuern	234.429,91	219.062,70
<b>13. Jahresfehlbetrag</b>	<b>-2.649.221,50</b>	<b>-2.716.309,94</b>

## Vermögensverwaltung

Anlage 2



## Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

	2022 EUR	2021 EUR
1. Umsatzerlöse	757.952,87	737.381,70
2. sonstige betriebliche Erträge	476,84	1.161,81
3. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs-, und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	0,00	0,00
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	0,00	0,00
Roherlös	758.429,71	738.543,51
4. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	22.857,69	24.001,83
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	5.457,87	5.868,89
5. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Vermögensgegen- stände des Anlagevermögens und Sachanlagen sowie auf aktivierte Aufw. f.d. Inangsetzung d.Betr.	0,00	0,00
6. sonstige betriebliche Aufwendungen	15.831,02	11.435,21
a) dav. Betriebsaufwendungen	0,00	0,00
aa) Raumkosten	0,00	0,00
ab) Versicher. Beiträge und Abgaben	0,00	0,00
ac) Fahrzeugkosten	0,00	0,00
ad) Instandhaltung	0,00	0,00
af) verschiedene betriebliche Kosten	0,00	0,00
b) dav. Vertriebsaufwendungen	0,00	0,00
c) dav. Verwaltungsaufwendungen	4.102,37	3.115,73
d) dav. Periodenfremde Aufwendungen	11.728,65	8.319,48
7. Erträge aus der Auflösung von Sonderposten nach § 33 Absatz 4 bis 6 EIGVO M-V	0,00	0,00
Ordentliches Betriebsergebnis	-714.283,13	-697.237,58
8. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	12,88	0,00
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0,01	0,00
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	714.296,00	697.237,58
11. Ergebnis vor Steuern	714.296,00	697.237,58
12. Sonstige Steuern	0,00	0,00
<b>13. Jahresüberschuss</b>	<b>714.296,00</b>	<b>697.237,58</b>

**Finanzrechnung für das Wirtschaftsjahr 2022**

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
	<b>TEUR</b>	<b>TEUR</b>
1. Periodenergebnis vor Verlustausgleich	-1.935	-2.019
2. Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (-) auf Gegenstände des Anlagevermögens	277	274
3. Auflösung (-) / Zuschreibungen (+) auf Sonderposten des Anlagevermögens	-86	-86
4. Zunahme (+) / Abnahme (-) der Rückstellungen	225	-80
5. sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) und Erträge (-)	0	0
6. Zunahme (-) / Abnahme (+) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-132	-121
7. Zunahme (+) / Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	259	-30
8. Verlust (+) / Gewinn (-) aus Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-20	0
9. Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)	6	10
10. Ertragsteueraufwand (+) / -ertrag (-)	91	212
11. Ertragsteuerzahlungen (-/+)	0	0
<b>12. Mittelzu- /Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>-1.316</b>	<b>-1.840</b>
13. Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens / immateriellen Anlagevermögens	20	0
14. Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-33	-2
15. Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-258	-85
16. Erhaltene Zinsen (+)	2	1
<b>17. Mittelzu- /Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-269</b>	<b>-86</b>
18. Zahlungen an(-)/von(+) anderen Bereichen	0	
19. Einzahlung (+) aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen (Ausgleichszahlungen der Hansestadt Rostock)	2.165	2.060
20. Auszahlungen (-) an die Gemeinde (Rückzahlung Ausgleichsüberzahlung Vorjahr der Hansestadt Rostock)	-40	0
21. Auszahlungen (-) aus der Tilgung von Finanzkrediten	-66	-63
22. gezahlte Zinsen (-)	-8	-10
<b>23. Mittelzu- /Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>2.051</b>	<b>1.987</b>
24. Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes (Summe aus den Ziffern 12, 17 und 22)	467	61
25. Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	1.473	1.412
<b>26. Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>1.940</b>	<b>1.473</b>

**Bereichsfinanzrechnung BgA für das Wirtschaftsjahr 2022**

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
	<b>TEUR</b>	<b>TEUR</b>
1. Periodenergebnis vor Verlustausgleich	-2.649	-2.716
2. Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (-) auf Gegenstände des Anlagevermögens	277	274
3. Auflösung (-) / Zuschreibungen (+) auf Sonderposten des Anlagevermögens	-86	-86
4. Zunahme (+) / Abnahme (-) der Rückstellungen	225	-80
5. sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)	0	0
6. Zunahme (-) / Abnahme (+) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-108	-216,6
7. Zunahme (+) / Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	281	-84
8. Verlust (+) / Gewinn (-) aus Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-20	0
9. Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)	6	10
10. Ertragsteueraufwand (+) / -ertrag (-)	91	212
11. Ertragsteuerzahlungen (-/+)	0	0
<b>12. Mittelzu- /Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>-1.984</b>	<b>-2.687</b>
13. Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens / immateriellen Anlagevermögens	20	0
14. Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle	-33	-2
15. Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-258	-85
16. Erhaltene Zinsen (+)	2	1
<b>17. Mittelzu- /Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-269</b>	<b>-86</b>
18. Zahlungen an(-)/von(+) anderen Bereichen	695	0
19. Einzahlung (+) aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen (Ausgleichszahlungen der Hansestadt Rostock)	2.165	2.060
20. Auszahlungen (-) an die Gemeinde (Rückzahlung Ausgleichsüberzahlung Vorjahr der Hansestadt Rostock)	-40	20
21. Auszahlungen (-) aus der Tilgung von Finanzkrediten	-66	-63
22. gezahlte Zinsen (-)	-8	-10
<b>23. Mittelzu- /Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>2.746</b>	<b>2.007</b>
24. Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes (Summe aus den Ziffern 12, 17 und 22)	494	-766
25. Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	646	1.412
<b>26. Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>1.140</b>	<b>646</b>



**Bereichsfinanzrechnung VVW für das Wirtschaftsjahr 2022**

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
	<b>TEUR</b>	<b>TEUR</b>
1. Periodenergebnis vor Verlustausgleich	714	697
2. Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (-) auf Gegenstände des Anlagevermögens	0	0
3. Auflösung (-) / Zuschreibungen (+) auf Sonderposten des Anlagevermögens	0	0
4. Zunahme (+) / Abnahme (-) der Rückstellungen	0	0
5. sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)	0	0
6. Zunahme (-) / Abnahme (+) der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-24	96
7. Zunahme (+) / Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva	-22	54
8. Verlust (+) / Gewinn (-) aus Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0	0
9. Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (-)	0	0
10. Ertragsteueraufwand (+) / -ertrag (-)	0	0
11. Ertragsteuerzahlungen (-/+)	0	0
<b>12. Mittelzu- / Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>668</b>	<b>847</b>
13. Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens / immateriellen Anlagevermögens	0	0
14. Auszahlungen (-) für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	0	0
15. Auszahlungen (-) für Investitionen in das Sachanlagevermögen	0	0
16. Erhaltene Zinsen (+)	0	0
<b>17. Mittelzu- / Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
18. Zahlungen an(-)/von(+) anderen Bereichen	-695	0
19. Einzahlung (+) aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen (Ausgleichszahlungen der Hansestadt Rostock)	0	0
20. Auszahlungen (-) an die Gemeinde (Rückzahlung Ausgleichsüberzahlung Vorjahr der Hansestadt Rostock)	0	-20
21. Auszahlungen (-) aus der Tilgung von Finanzkrediten	0	0
22. gezahlte Zinsen (-)	0	0
<b>23. Mittelzu- / Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-695</b>	<b>-20</b>
24. Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestandes (Summe aus den Ziffern 12, 17 und 22)	-27	827
25. Finanzmittelbestand am Anfang der Periode	827	0
<b>26. Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>800</b>	<b>827</b>

# **Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde**

## **Anhang für das Wirtschaftsjahr 2022**

### **1. Allgemeine Angaben**

Die Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde mit Sitz in Rostock ist als Eigenbetrieb im Handelsregister Rostock unter HRA 1853 eingetragen.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022 des Eigenbetriebes „Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde“ ist in analoger Anwendung der für große Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches sowie der besonderen Vorschriften der Eigenbetriebsverordnung des Landes Mecklenburg-Vorpommern (EigVO M-V) aufgestellt.

Bei der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren nach § 275 Abs. 2 HGB angewendet.

Seit dem Wirtschaftsjahr 2021 besteht eine Bereichsrechnung. Gemäß § 1 Abs. 3 EigVO M-V bestehen die Bereiche Vermögensverwaltung und Betrieb gewerblicher Art. Die Bereiche sind derzeit noch nicht in der Betriebsatzung vorhanden, eine Aufnahme ist jedoch für das Wirtschaftsjahr 2023 in vorgesehen.

### **2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden**

Bei Aufstellung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung wurden unverändert folgende Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angewandt:

Entgeltlich von Dritten erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten angesetzt und linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Das Anlagevermögen wurde zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten vermindert um die planmäßigen linearen Abschreibungen bilanziert. Die Abschreibungen erfolgen linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer.

Geringwertige Anlagegüter im Wert von 251,00 EUR bis 800,00 EUR wurden im Anschaffungsjahr in voller Höhe abgeschrieben und gleichzeitig als Abgang gezeigt.

Die Vorräte wurden zu Anschaffungskosten bewertet und soweit erforderlich auf einen niedrigeren, am Abschlussstichtag beizulegenden Wert abgeschrieben.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zu Nennwerten bilanziert. Das individuelle bzw. allgemeine Kreditrisiko wurde jeweils durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen berücksichtigt.

Die liquiden Mittel sind zu Nominalwerten bewertet.

Der unsaldierte Ausweis des Sonderpostens für Investitionszuschüsse erfolgt zur besseren Darstellung der Vermögens- und Finanzlage. Die Nutzungsdauer der geförderten Vermögensgegenstände bestimmt die Auflösung des Sonderpostens.

## Anlage 4

Rückstellungen wurden in Höhe des Betrages bilanziert, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung zur Erfüllung notwendig ist.

Die Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

### 3. Erläuterungen zu einzelnen Posten des Jahresabschlusses

#### Anlagevermögen

Die Entwicklung und Gliederung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist aus dem Anlagespiegel ersichtlich (siehe Anlage zum Anhang).

#### Umlaufvermögen

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben sämtlich eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

#### Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals zum 31.12.2022 stellt sich wie folgt dar:

Die Veränderungen betreffen den Gewinnvortrag:

01. Januar 2022	0,00
Vortrag des Jahresfehlbetrages 2021	+2.019.072,36
Zugang aufgrund des Beschlusses zum Verlustausgleich 2021 der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	-2.019.072,36
31. Dezember 2022	0,00

Durch Beschluss der Bürgerschaft Rostock vom 07.12.2022 zur Verrechnung der aus bereits geleisteten Abschlagszahlungen entstandenen Verbindlichkeit zum 31.12.2021 i.H.v. EUR 2.060.000,00 zuzüglich einer Forderung von EUR 232,33 verbleibt eine Rückerstattung i.H.v. EUR 40.695,31. Es wurden insgesamt EUR 2.019.072,36 dem Eigenkapital zugeführt.

Durch den ausgewiesenen Jahresfehlbetrag i.H.v. EUR 1.934.925,50 des Wirtschaftsjahres 2022 hat sich das Eigenkapital per Saldo um EUR 84.146,86 reduziert.

Insgesamt beträgt das Eigenkapital zum Stichtag 31.12.2022 damit TEUR 9.583.

#### Sonderposten für Investitionszuschüsse

Im Sonderposten werden neben Investitionszulagen für Gegenstände des Sachanlagevermögens Zuschüsse für den Umbau der Alten Vogtei in das Haus des Gastes und die Errichtung einer öffentlichen Toilette im Gebäude ausgewiesen.

## Anlage 4

Hinzu kommt seit August 2014 eine zweckgebundene Investitionszuwendung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock für die Sanierung der WC-Anlage am Strandaufgang 6 (Höhe Heinrich-Heine-Straße), die entsprechend der Abschreibungsraten jährlich aufgelöst wird.

Seit 2018 ist eine neue WC-Anlage mit einer Ausleihstation am Strandaufgang 10 in Warnemünde im Betrieb. Hierfür erhielt die TZR&W eine Investitionszuwendung vom Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern. Der Zuwendungsbescheid erging im März 2019. Die Zuwendung wird entsprechend der jährlichen Abschreibungsraten aufgelöst.

Der sonstige betriebliche Ertrag aus der Auflösung des Sonderpostens beträgt im Wirtschaftsjahr 86.387,47 EUR.

Der Sonderposten entwickelte sich wie folgt (in EUR):

	<u>Investitionszuschüsse</u>
01. Januar 2022	359.798,38
Auflösung	86.387,47
31. Dezember 2022	273.410,91

### **Rückstellungen**

Die sonstigen Rückstellungen wurden im Wesentlichen gebildet für Aufwendungen für unterlassene Instandhaltung (205 TEUR), für eine mögliche Nachzahlung von Gesamtsozialversicherungsbeiträgen (TEUR 200), für Urlaub, Überstunden und Leistungsentgeltzahlungen (107 TEUR), die Unfallumlage (27 TEUR), Abschluss- und Prüfungskosten (48 TEUR), ausstehende Rechnungen (63 TEUR), Altersteilzeit (69 TEUR) und Archivierungskosten (15 TEUR).

Die Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung betreffen Maßnahmen, die bis zum 31. März des Folgejahres realisiert werden. Im Vordergrund stehen dabei durch Stürme und Hochwasser verursachte Reparatur- und Ausgleichsmaßnahmen am Strand sowie die umfangreiche Instandhaltung der schweren Technik (Traktoren etc.) im Betriebshof der Tourismuszentrale. Hinzu kommen Renovierungsarbeiten in den Finnhütten und in den Rettungstürmen in Warnemünde und Markgrafeneheide.

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock befindet sich derzeit in einer Umsatzsteuerprüfung durch das Finanzamt für die Jahre 2016 bis 2018. Dies betrifft auch den städtischen Eigenbetrieb TZR&W. Ein endgültiges Ergebnis dieser Prüfung liegt noch nicht vor. Allerdings wurde durch die Betriebsprüfer ein vorläufiger Prüfvermerk an die TZR&W als Diskussionsgrundlage übergeben. Die in 2020 gebildete und in 2021 erhöhte Steuerrückstellung in Höhe von 498 TEUR wurde 2022 um weitere 91 TEUR erhöht, da das Finanzamt in verschiedenen Gesprächen eine Prüfung der Folgejahre 2019 bis 2022 bereits angekündigt hat. Mit den erfolgten Rückstellungen wird das gegenwärtig erkennbare Risiko einer Vorsteuer-Rückerstattung an das Finanzamt abgebildet.

## Anlage 4

Die TZR&W hat in 2020 eine Rückstellung für die einer Nachzahlung von Gesamtsozialversicherungsbeiträgen über 123 TEUR gebildet. Diese nach Risikoabschätzung eines Rechtsanwaltsbüros in 2022 auf 200 TEUR erhöht.

### Verbindlichkeiten

Zusammensetzung und Fristigkeit sind im nachfolgenden Verbindlichkeitspiegel dargestellt (in EUR):

	Gesamtbetrag 31.12.2022	Davon mit einer Restlaufzeit		
		bis zu 1 Jahr	zwischen 2 und 5 Jahren	über 5 Jahre
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	176.235,08	106.200,21	52.527,72	17.507,15
2. Erhaltene Anzahlungen	134.559,97	134.559,97	0,00	0,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	311.063,08	311.063,08	0,00	0,00
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Hansestadt Rostock	2.316.269,21	2.316.269,21	0,00	0,00
5. Sonstige Verbindlichkeiten	105.889,29	105.889,29	0,00	0,00
	<u>3.044.016,63</u>	<u>2.973.981,76</u>	<u>52.527,72</u>	<u>17.507,15</u>

### 4. Angaben zur Bereichsrechnung

Die Bereichsrechnung besteht gemäß EigVO M-V aus den Bereichsbilanzen, den Bereichsgewinn- und Verlustrechnungen und den Bereichsfinanzrechnungen für die Bereiche Vermögensverwaltung und Betrieb gewerblicher Art.

Für eine bessere Übersichtlichkeit wurden die jeweiligen Bereichsangaben hinter den Angaben für das Gesamtunternehmen eingeordnet (z.B. Bereichsbilanzen hinter der Gesamtbilanz).

Die Aufteilung des Eigenkapitals erfolgte für die erstmalige Einführung der Bereichsrechnung anhand einer rechnerischen Verteilung der erwirtschafteten Einnahmen für die Kapitalrücklage und für das Stammkapital gemäß den zukünftig vorgesehenen Beträgen laut Satzung.

Die Zuordnung zu den Bereichen erfolgt grundsätzlich direkt. Aufwendungen und Erträge, welche nicht vollständig einem Bereich zugeordnet werden können, werden anhand einer Umlage berechnet. Die Umlage orientiert sich an den Einsatzzeiten der Mitarbeiter für die entsprechenden Bereiche.

Der Bereich der Vermögensverwaltung gewährte dem Bereich des Betrieb gewerblicher Art zum Ende des Geschäftsjahres 2022 ein Darlehen. Dieses wird ab Beginn des nächsten Geschäftsjahres verzinst.

## Anlage 4

Abweichend zum Vorjahr wird das Jahresergebnis im Eigenkapital des Bereiches Vermögensverwaltung mit EUR 697.237,58 angegeben. Dies Korrektur wurde entsprechend in einer Verbindlichkeit dargestellt. Es handelt sich hierbei um eine Darstellung innerhalb des Bereiches. Das Jahresergebnis des gesamten Eigenbetrieb ist dadurch nicht berührt.

## 5. Sonstige Angaben

Es bestehen keine angabepflichtigen Haftungsverhältnisse. Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beläuft sich auf 615 TEUR.

### Entwicklung des Personals

Im Jahresdurchschnitt waren im Eigenbetrieb 53 (im VJ 47) Arbeitnehmer (ohne Tourismusdirektor) sowie vier Auszubildende (im VJ 4) beschäftigt.

Bereiche	Mitarbeiter*innen Jahr 2022	Mitarbeiter*innen Jahr 2021
Betriebsleitung/Zentrale Steuerung	8,5	6,5
Seebad und Kurwesen	5,5	6
Betriebshof/Technik	10	10
Büro Warnemünder Woche	2,5	2,5
Marketing/PR	5,5	4
Projekt Modellregion	1,5	1,5
Tourist-Informationen	14	12,5
Büro Hanse Sail	5,5	4
<b>Gesamt</b>	<b>53</b>	<b>47</b>

### Einmalige Erträge und Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten Zuschüsse des LFI für die Implementierung einer Gesundheitslotsin in der Tourismuszentrale in Höhe von 63 TEUR und das Projekt Modellregion in Höhe von 105 TEUR sowie aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 1 TEUR. Durch Abordnungen von Mitarbeitern innerhalb der Hansestadt Rostock in das Gesundheitsamt, zum Bürgertelefon und in das Rathaus ergaben sich Erstattungen für Personalaufwand in Höhe von 29 TEUR. Einmalige besondere Aufwendungen gab es 2022 nicht. Periodenfremde Erträge wurden in Höhe von 4 TEUR erzielt.

### Ereignisse nach dem Bilanzstichtag (Nachtragsbericht)

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, über die zu berichten wäre, ergeben sich nicht.

### Honorar des Wirtschaftsprüfers

Für das Honorar des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses 2022 wurde eine Rückstellung in Höhe von 9 TEUR gebildet.

### Leitung des Eigenbetriebes

Herr Matthias Fromm steht als Tourismusdirektor seit dem 1. Dezember 2010 der Leitung des Eigenbetriebes vor. Die Gesamtbezüge belaufen sich im laufenden Geschäftsjahr 2022 auf 92,6 TEUR. Für seine Geschäftsführtätigkeit bei Rostock Marketing hat Herr Fromm im Jahr 2022 von der Tourismuszentrale keine Aufwandsentschädigung erhalten.

**Verwendung des Jahresergebnisses**

Im Geschäftsjahr ergibt sich ein Ausgleichsbedarf in Höhe von 1.934.925,50 EUR. Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat Vorauszahlungen auf diesen Ausgleichsbedarf in Höhe von 2.165.000,00 EUR geleistet. Die Zahlungen in Höhe von 2.165.000,00 EUR werden zum Bilanzstichtag als Verbindlichkeit bilanziert. Der Verlustausgleich erfolgt erst mit der Beschlussfassung der Bürgerschaft zum Jahresabschluss 2022 in 2023. Nach Saldierung des Ausgleichsbedarfs und der Vorauszahlungen durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock ergibt sich eine Rückerstattung in Höhe von 230.074,50 EUR.

Rostock, den 7. Juli 2023

Tourismuszentrale  
Rostock & Warnemünde

Matthias Fromm  
Tourismudirektor

## Anlage zum Anhang

## Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2022

	Historische Anschaffungs- und Herstellungskosten				Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte			
	Stand am 1.1.2022 EUR	Zugang EUR	Umbuchungen EUR	Abgang EUR	Stand am 31.12.2022 EUR	Stand am 1.1.2022 EUR	Zugang EUR	Umbuchungen EUR	Abgang EUR	Stand am 31.12.2022 EUR	Stand am 31.12.2021 EUR	Stand am 31.12.2021 EUR
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>												
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	52.788,69	33.352,17	0,00	12.108,01	74.032,85	52.769,69	4.017,17	0,00	12.104,01	44.682,85	29.350,00	19,00
<b>II. Sachanlagen</b>												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	15.230.988,65	39.406,50	0,00	0,00	15.270.395,15	3.810.721,83	180.134,50	0,00	0,00	3.990.856,33	11.279.538,82	11.420.266,82
2. Technische Anlagen und Maschinen	33.101,51	0,00	0,00	0,00	33.101,51	32.955,51	128,00	0,00	0,00	33.083,51	18,00	146,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.488.585,17	218.271,36	0,00	87.709,01	1.619.147,52	1.268.657,17	92.710,36	0,00	87.373,01	1.273.994,52	345.153,00	219.928,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	15,09	0,00	0,00	15,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,09	0,00
	<u>16.752.675,33</u>	<u>257.692,95</u>	<u>0,00</u>	<u>87.709,01</u>	<u>16.922.659,27</u>	<u>5.112.334,51</u>	<u>272.972,86</u>	<u>0,00</u>	<u>87.373,01</u>	<u>5.297.934,36</u>	<u>11.624.724,91</u>	<u>11.640.340,82</u>
	<u>16.805.464,02</u>	<u>291.045,12</u>	<u>0,00</u>	<u>99.817,02</u>	<u>16.996.692,12</u>	<u>5.165.104,20</u>	<u>276.990,03</u>	<u>0,00</u>	<u>99.477,02</u>	<u>5.342.617,21</u>	<u>11.654.074,91</u>	<u>11.640.359,82</u>



# Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde

## Lagebericht für das Wirtschaftsjahr 2022

### Gegenstand

Geschäftsgegenstand der Tourismuszentrale Rostock&Warnemünde (im folgenden TZR&W genannt) ist die Planung, Koordinierung und Durchführung von Leistungen, die im Interesse der Hanse- und Universitätsstadt Rostock liegen und mit dem öffentlichen Zweck verbunden sind, für die weitere Entwicklung des Städte- und Seebädertourismus die bestmöglichen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Die TZR&W hat ihre Strukturen unter Berücksichtigung kommunalrechtlicher Aspekte so auf die satzungsgemäßen Aufgaben ausgerichtet, dass betriebswirtschaftliche Aussagen für folgende Geschäftsfelder möglich sind:

1. Seebad & Kurwesen
2. Büro Warnemünder Woche
3. Maritimer Tourismus/Büro Hanse Sail
4. Marketing/Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
5. Tourist-Informationen
6. Grundstücke/Flächen/Vermögensverwaltung

### 1. Geschäftsverlauf

Die Tourismusbranche Rostocks blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück. Die Maßnahmen und Aktivitäten der TZR&W konnten nach und nach wieder im gewohnten Umfang durchgeführt werden. So waren zum Beispiel die Tourist-Informationen der TZR&W wieder durchgängig geöffnet und auch die durchgeführten Veranstaltungen konnten ohne größere Einschränkungen stattfinden.

Die Zahl der Übernachtungen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist im Vorjahresvergleich um +44,4 % auf 2.069.986 (Vj. 1.433.896) gestiegen. Die darin enthaltenen Übernachtungen aus dem Ausland waren mit 144.537 (Vj. 61.948) um +133,3 % höher als im Jahr 2021.

Bei den Ankünften lag Rostock bei 746.427 (Vj. 466.228) und konnte damit einen Anstieg von +60,1% verzeichnen. Im Vergleich zu den vom Statistischen Landesamt gemeldeten Zahlen für Mecklenburg-Vorpommern weist die Hanse- und Universitätsstadt Rostock die positivste Entwicklung auf. Die Übernachtungszahlen in MV stiegen in 2022 um +19,6%. Im Bundesvergleich liegt Rostock leicht unter dem Durchschnitt. So konnten in Deutschland in 2022 insgesamt 450,8 Mio. Übernachtungen und damit ein Anstieg von +45,3% verbucht werden.

Auch im Seebadbereich entwickelten sich die Buchungszahlen positiv. Die Übernachtungen stiegen um +42,1% auf 1.174.524 (Vj. 826.419) bzw. bei den Ankünften um +57,2% auf 356.489 (Vj. 226.822).

Die im Wirtschaftsjahr 2022 im Seebad entrichtete Kurabgabe in Höhe von rund 2.819 TEUR wurde ausschließlich für die Wahrnehmung der satzungsgemäßen Aufgaben auf Grundlage des Kommunalen Abgabegesetzes (KAG MV) verwendet. Dies betrifft sowohl die kontinuierliche Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur als auch die strategische Weiterentwicklung der in der Tourismuskonzeption festgelegten Ziele. In diesem Zusammenhang wurde die Tourismuskonzeption unter breiter Beteiligung aus Tourismuswirtschaft, Politik und Verwaltung weiter fortgeschrieben. Nach Abschluss der Branchenworkshops wurden im Sommer die Profilt Themen, Handlungsfelder sowie Maßnahmen für die zukünftige touristische Ausrichtung erarbeitet. Die Textfassung konnte zum Jahresende 2022 fertig gestellt werden.

Die Beschäftigten im **Geschäftsfeld Seebad&Kurwesen** sind für die Bewirtschaftung des Strandes, das Veranstaltungs-, Grundstücks- und Umweltmanagement sowie für die Etablierung des Gesundheitstourismus im Ostseebad verantwortlich.

Zu Beginn des Jahres 2022 standen die touristischen Veranstaltungen noch unter Einfluss der Corona-Pandemie. Ausnahmeregelungen sowie Ausweichtermine waren zwingend erforderlich, um die Durchführung und den Erfolg von Veranstaltungen zu garantieren. So gelang es der TZR&W in 2022 im Schulterschluss mit örtlichen Agenturen und Vereinen eine Vielzahl an abwechslungsreichen Veranstaltungen den Urlaubern und Einheimischen zu bieten. Highlights wie z.B. das Warnemünder Turmleuchten im April, die Warnemünder Freitage, KulTour im Vorbeigehen (Walking Acts durch den Ort) sowie Konzerte im Kurhausgarten sorgten für Abwechslung im Veranstaltungskalender.

Das Seebad Warnemünde erneuert seit 2005 regelmäßig alle drei Jahre seine Zertifizierung als familienfreundlicher Urlaubsort und trägt derzeit das Qualitätssiegel zum 6. Mal in Folge. Stetes Ziel ist es, das touristische Angebot und den Service noch gezielter auf die Bedürfnisse der Familien auszurichten und ihnen einen wunderbaren Aufenthalt zu bereiten. Die ausgezeichnete Strand- und Wasserqualität wurde zum 26. Mal in Folge durch Auszeichnung mit der „Blauen Flagge“ durch die internationale Jury im Auftrag der Deutschen Gesellschaft für Umwelterziehung e.V. verliehen. Vor diesem Hintergrund und um eine der größten Herausforderungen der Küstenregion, dem Schutz der Natur, Folge zu leisten, engagiert sich die TZR&W mit einem nachhaltigen Umweltmanagement unter dem Kampagnendach „Kein Plastik bei die Fische“. Mit Unterzeichnung der Flächennutzungsverträge sind die Strandbewirtschafter vertraglich verpflichtet, u.a. ausschließlich nur noch biologisch abbaubares Geschirr oder Mehrweggeschirr einzusetzen. Außerdem wurden durch den Bauhof insgesamt ca. 200 Tonnen Müll getrennt aus dafür vorgesehenen Behältern am Strand entsorgt. Das Aufstellen von Abfallbehältern leistet somit einen nennenswerten Beitrag zur Vermeidung vom Müll am Strand und im Wasser.

Auf zwei stationären und zehn mobilen Rettungstürmen sicherte die DRK-Wasserwacht den reibungslosen Badebetrieb ab und konnte somit die Sicherheit unserer Badegäste stets gewährleisten. Zusätzlich beauftragte die TZR&W einen Sicherheitsdienst zur Unterstützung des kommunalen Ordnungsdienstes, der vorwiegend in den Abend- und Nachtstunden sowie an den Wochenenden für Ordnung und Sicherheit sowohl auf der Promenade als auch am Strand von Warnemünde und Markgrafenheide sorgte.

Ferner oblag diesem Dienstleister auch die Durchsetzung der Kurabgabepflicht auf den von der TZR&W bewirtschafteten Parkplätzen.

16 Strandkorbvermieter haben ihren Gästen ca. 2.250 Strandkörbe im Bereich Warnemünde und Markgrafenheide angeboten und auch ca. 550 Privatbesitzer nutzten die Möglichkeit zur Aufstellung ihrer Strandkörbe in den ausgewiesenen Abschnitten. Das Angebot der barrierefreien Strandkörbe konnte 2022 weiter ausgeweitet werden. In Zusammenarbeit mit dem Modellprojekt "Kommune Inklusiv Rostock" und dem Landestourismusverband wurden im Zeitraum von Juni bis September 2022 in Warnemünde erstmals zwei barrierefreie 3-Sitzer-Strandkörbe für die Vermietung an Tagesgäste und Urlauber realisiert. Zur Bewirtschaftung der Strandkörbe konnten zwei erfahrene Strandkorbvermieter für eine zweijährige Kooperation gewonnen werden. Ziel ist es, das Angebot langfristig zu verstetigen und Rostocks Bekanntheit als barrierefreies Reiseziel national weiter zu stärken.

Bedingt durch den noch immer nicht abgeschlossenen Prozess zum B-Planverfahren für den Strandbereich, wurden mit den Strandkorbvermietern im Jahr 2020 Dreijahresverträge geschlossen, die am 31.12.2022 fristgemäß endeten. Die Neuausstellung der Verträge ist rechtzeitig zum Saisonstart 2023 auf 2 Jahre befristet vorgesehen. Die Vertragsgestaltung nach Erstellung des B-Planes bleibt weiterhin zu prüfen.

Die TZR&W arbeitet weiterhin daran das Seebad Warnemünde als attraktives Reiseziel für den gesunden Urlaub am Meer zu positionieren und hierbei die gesundheitstouristischen Angebote und Kompetenzen stärker mit dem Lagevorteil eines Küstenortes und seinen natürlichen Voraussetzungen (Meer, Sonne, Luft, Wald) zu verbinden. Hierzu trug maßgeblich das Förderprojekt „Der Gesundheitslotse“ bei, das zum 31.08.2022 erfolgreich beendet wurde. Der Fokus bis Projektende lag auf der unabhängigen Gästeberatung, der gesundheitstouristischen Angebotsgestaltung mit Veröffentlichung eines attraktiven Bewegungskalenders sowie der Durchführung des „2. Thalasso Aktiv Tages“ zum Saisonstart. Im März fand ferner der Workshop zur Weiterentwicklung der gesundheitstouristischen Positionierung Warnemündes als Thalasso-Seebad zusammen mit den Netzwerkpartnern statt. Wichtige Impulse zur Verankerung des Profils im Seebadbereich wurden dabei im intensiven Austausch gesetzt und Maßnahmen zur Umsetzung erarbeitet. Ein weiteres gemeinsames Netzwerktreffen fand im November statt, in dem insbesondere aktuelle Trends und Erkenntnisse des 1. Deutschen Thalasso-Kongresses auf Norderney (3.11.2022) diskutiert und ausgewertet wurden. Die TZR&W ist weiterhin ein aktiver Partner des Landestourismusverbandes („Gesundes MV“) wie auch des Bäderverbandes Mecklenburg-Vorpommern und arbeitet in Letzterem im Präsidium mit. Darüber hinaus untermauert die aktive Mitarbeit der TZR&W in der Arbeitsgruppe Thalasso des Deutschen Heilbäderverbandes, die Bestrebungen, Thalasso als wesentlichen Baustein im Gesundheitstourismus für Seebäder zu etablieren. Besonders erwähnenswert ist, dass das Seebad Warnemünde in der FOCUS Liste der besonders empfohlenen Heilbäder und Kurorte in der Veröffentlichung Herbst 2022 einen Platz einnimmt.

Die 84. Auflage der Warnemünder Woche ist durch das Organisationsteam **Büro Warnemünder Woche** erfolgreich und ohne Einschränkungen durchgeführt worden. Nach zwei Corona-geprägten Jahren war jedoch noch eine zurückhaltende Resonanz auf vielen Seiten spürbar, z.B. bei den Meldezahlen der Segelnden, den Teilnehmenden des Niege Ümgangs oder den Sponsoren. Diese sind mit den Planungsunsicherheiten zu begründen, die Anfang des Jahres noch bestanden. Highlights des seglerischen Programms waren die Weltmeisterschaft der H-Boote, die Europa Cups der 505er und der ILCA-Klasse (ehemals

Lasert) sowie die Internationale Deutsche Meisterschaft im Seesegeln. Die Wettbewerbe waren damit wieder internationaler als im Vorjahr, jedoch ist die Anzahl der aktiven Segler noch nicht auf das Vor-Pandemie-Niveau zurückgekehrt. Auch 2022 stellte sich das Organisationsteam wieder den Herausforderungen der umfangreichen Bauarbeiten an der Landessportschule auf der Mittelmole. Es mussten wie im Vorjahr mobile Ersatzlösungen für verschiedenste Funktionsräume geschaffen werden, die zusätzliche finanzielle Aufwendungen nach sich zogen. Für das Kultur- und Bühnenprogramm wurde auch in diesem Jahr die repräsentative Location „Kurhausgarten“ genutzt. Diese Veränderung, die ursprünglich aus den Corona-Einschränkungen resultierte, wurde beibehalten, da die TZR&W einen Beitrag zur Belebung dieses schönen Veranstaltungsortes leisten möchte und hier eine gute Infrastruktur gegeben ist. Erstmals seit 2019 konnte die Warnemünder Woche wieder mit dem traditionellen „Niede Umgang“ eröffnet werden. Auch die Sportturniere am Strand sowie das bei Teilnehmenden und Zuschauenden äußerst beliebte Drachenbootrennen konnten nach zweijähriger Pause wieder stattfinden. Trotz vieler Herausforderungen ist es dem Organisationsteam in Zusammenarbeit mit den ehrenamtlichen Vereinen gelungen, eine erfolgreiche Veranstaltung umzusetzen, die zwar noch nicht zur Größe von 2019, aber zumindest zu deren Vielfalt zurückkehren konnte.

Auch die SportBeachArena konnte 2022 wieder in vollem Umfang über die gesamten Sommermonate am Warnemünder Strandaufgang 1 aufgebaut und betrieben werden. Hier wurden viele verschiedene Strandsporevents durchgeführt, von vergleichsweise unbekannteren Sportarten wie Jucker bis hin zu großen und reichweitenstarken Veranstaltungen wie der Deutschen Beachsoccer Meisterschaft des DFB sowie der Crossfit-Veranstaltung „Battle the Beach“. Auch ein Elektro-Festival u.a. mit Star-DJ Sven Väth war eines der Angebote. Die Arena deckt damit ein sehr breites Zielgruppenspektrum ab. Eine gute qualitative Entwicklung nahm die SportBeachArena auch durch eine neue Kooperation mit dem ortsansässigen Hostel DOCK INN. Dies hat unter Einbeziehung weiterer Partner mit der WAL-Bar nicht nur die gastronomische Verpflegung der Sportler sichergestellt, sondern mit einer gemütlichen Atmosphäre und regelmäßiger Livemusik einen attraktiven Anziehungspunkt am Strandaufgang 1 geschaffen.

Das Handlungskonzept 2021+ mit den darin abgeleiteten Handlungsempfehlungen bildete weiterführend die Basis für die Planungen, Vorbereitung und Durchführung der Hanse Sail im **Bereich Maritimer Tourismus/ Büro Hanse Sail**. Die größte maritime Veranstaltung MVs konnte wieder im größeren Rahmen auf Veranstaltungsflächen im Stadthafen und in Warnemünde stattfinden. Das Konzept mit der Schaffung von 33 thematischen Erlebnisbereichen wurde auf alle Veranstaltungsorte ausgedehnt. Die Fokussierung auf mehrere kleinere Bühnen mit einem individuellen Tagesvollprogramm hat sich positiv auf die Besucherfrequenz ausgewirkt. Dabei setzte das Büro Hanse Sail mit der Bespielung zweier Bühnen unter eigener Regie einen neuen Maßstab für die Hanse Sail als Familienfest.

Der Rückgang der Marktteilnehmer als Nachwirkung der Corona-Pandemie bot die Möglichkeit der Neugestaltung des Veranstaltungsgeländes Stadthafen mit einer besseren Übersichtlichkeit. Durch die Gewinnung von Partnern, die eigenständig Erlebnisbereiche gestalteten, konnte die Hanse Sail ein abwechslungsreiches, individuelleres Programm bieten. Mit der Durchführung von Platzkonzerten verschiedener Orchester auf dem Universitätsplatz wurden zahlreiche Zuschauer angelockt und die Hanse Sail wurde endlich wieder in der Innenstadt wahrgenommen. Der Kurhausgarten konnte über die offizielle Eröffnungsveranstaltung hinaus mit der Durchführung eines eintrittspflichtigen Konzertes

erfolgreich in das Konzept der Hanse Sail integriert werden. Die 1. Auflage des Strandkinos mit der Ausstrahlung maritimer Filme am Strand von Warnemünde ist ein neuer, durch Sponsoren finanzierter Veranstaltungsbaustein. Mit der Einbeziehung dieser neuen Themen und Veranstaltungsareale in die Hanse Sail konnten weitere Zielgruppen für das Event begeistert werden.

Als ein Erfolg ist die in 2022 erfolgte Aufnahme des Aufgabenfeldes Akquise, Logistik und Vermarktung von Mitsegelangeboten auf Traditionsseglern in die TZR&W zu werten. Auch wenn die Anzahl der Teilnehmerschiffe nicht die von 2019 erreicht hat, war schon vor Start der Hanse Sail eine fast 100%ige Auslastung an zu vermarktenden Mitsegelangeboten zu verzeichnen, so dass auch die Eigner der teilnehmenden Schiffe die Hanse Sail 2022 in guter Erinnerung behalten werden. Trotz der vielfältigen herausfordernden Bedingungen in der Planungsphase wurde die Veranstaltung auch überregional erneut als ein Leuchtturm maritimer Events in Mecklenburg-Vorpommern wahrgenommen und sowohl die Gäste als auch die Marktteilnehmer, Sponsoren, Schiffseigner zeigten sich zufrieden.

Die Arbeit im internationalen Netzwerk Baltic Sail wurde in 2022 während der Hanse Sail durch eine erfolgte Vertragserneuerung für weitere vier Jahre wieder aktiviert. Ebenfalls wurden die vertraglichen Beziehungen zu den Mitgliedsstädten des Städtebundes „Die Hanse“ intensiviert und gemeinsame Aktivitäten im Rahmen der Organisation „Internationaler Hansetag“ durchgeführt.

Im Geschäftsfeld **Marketing, Presse und Öffentlichkeitsarbeit** der TZR&W wurde der Fokus auf die Umsetzung zielgerichteter Marketingaktivitäten im Bereich Freizeittourismus zur Vermarktung der Destination Rostock & Warnemünde gelegt. Dabei konnte die Vermarktung mit dem bewährten Marketingmix bestehend aus Printmedien, Online-Marketing und reichweitenstarken Kampagnen fortgesetzt werden. Mit der Herausgabe der neuen Broschüre „Erlebnistipps – Rostock, Warnemünde und Rostocker Heide“ zum Jahresende wurden neben dem Urlaubsmagazin „Mein Urlaub“ kompakt und informativ viele weitere Inspirationen für Urlaubs- und Freizeitaktivitäten präsentiert. Mit einer Auflage von 50.000 Exemplaren in der Sprachversion Deutsch wird es das neue Informationsmedium für die Beratung am Counter in den Tourist-Informationen sein. Eine englische Ausgabe für die Beratung der internationalen Gäste wird im Januar 2023 in einer Auflage von 10.000 Stück gedruckt.

Auf dem Stadtportal [www.rostock.de](http://www.rostock.de) konnten in 2022 mit insgesamt 745.944 Sitzungen (Vj. 679.370) ein Anstieg von +9,8% verzeichnet werden. Die Seitenaufrufe lagen bei 2,0 Millionen und die Absprungrate betrug 23,79%. Die Social-Media-Kanäle der TZR&W wurden weiterhin mit interessanten Beiträgen, emotionalen Bildern und Videos intensiv bespielt. Der Facebook-Account „Rostock & Warnemünde Erleben“ verzeichnete Ende 2022 66.226 Fans (Vj. 65.179) und damit einen leichten Anstieg von +1,6% (vgl. Vj.), während die Instagram-Seite „rostock.warnemuende“ von ca. 12.900 Personen (Vj. 10.699) abonniert wurde. Die Nutzerzahlen konnten durch eine gezielte Ausspielung kurzweiliger Foto- und Video-Beiträge wie beispielsweise in Form von Fotoaufrufen, Reposts, Partner-Interviews, Drohnenaufnahmen und Veranstaltungshighlights erneut gesteigert werden.

Nach der erfolgreichen Einführung und Umsetzung einzelner Online-Kampagnen in 2021 wurde von der TZR&W in Kooperation mit der Rostocker Gesellschaft für Tourismus und Marketing mbH und zwei unterstützenden Agenturen eine ganzheitliche Online-Marketingkampagne für 2022 umgesetzt. Hier wurde der kreative Kampagnenansatz mit

neuen, emotionalen Werbemitteln unter dem Motto „Zu Wasser, Zu Land“ weiterentwickelt. Ziel war es, eine reichweitenstarke Ansprache von potentiellen und wiederkehrenden Urlaubsgästen in den Zielgruppen der „Familien“ und „Aktiven“ und den bewährten Zielmärkten Berlin, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern sowie den neuen Märkten Bayern, Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen zu erzielen. Von April bis Dezember 2022 wurden mit der Awareness-Kampagne auf Social Media (Facebook und Instagram) mehr als 25 Mio. Einblendungen über 4,8 Mio. Personen erreicht sowie via Google Ads rund 5,7 Mio. Einblendungen mit ca. 13.500 Klicks auf Anzeigen. Vom 7. September bis zum 31. Oktober 2022 konnten mit der aufbauenden Traffic-Kampagne weitere ca. 868.000 Einblendungen mit ca. 3.438 Landingpage-Aufrufen über Social Media erzielt werden.

Die Bearbeitung ausgewählter ausländischer Zielmärkte (Österreich, Schweiz, USA, China) erfolgte über die Werbegemeinschaft Historic Highlights of Germany e. V. (HHoG), die Städtekooperation Mecklenburg-Vorpommern, den Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e. V. (TMV) sowie der Deutschen Zentrale für Tourismus e. V. (DZT). Neben der Umsetzung von crossmedialen Kampagnen, Presse- und Inforeisen stand in 2022 die Bewerbung und Auspielung der neu produzierten Imagefilme über verschiedene Onlinemarketingkanäle im Vordergrund. Die TZR&W präsentierte sich zudem auf dem erstmals wieder in Präsenz stattfindenden 48. GTM Germany Travel Mart der DZT vom 1. bis 4. Mai 2022 in Oberammergau/Bayern.

Im Bereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit wurden 2022 insgesamt 109 Pressemitteilungen veröffentlicht und an den nationalen Verteiler versandt. Es wurden acht Pressekonferenzen durchgeführt und neun Pressereisen – zum Teil in Kooperation mit dem Landestourismusverband, dem Partnernetzwerk von Rostock Marketing und der Deutschen Zentrale für Tourismus – organisiert und koordiniert. In diesem Rahmen erhielten touristische Angebote wie der AOK Active Beach oder die SportBeachArena und Events wie das Warnemünder Turmleuchten, die Hanse Sail, die Warnemünder Woche oder der DFB-Beachsoccer-Cup deutschlandweit umfangreiche Beachtung in Print-, Online- und Bewegtbildmedien. Journalisten wurden bei Pressekonferenzen, dem Pressestammtisch, Jahresempfang, Tourismusfrühstück oder Pressereisen fachlich betreut. Ihnen wurden bedarfsgerecht Informationen und Gesprächspartner vermittelt.

Ein weiterer Schwerpunkt wurde auf die Umsetzung des durch das Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit MV unterstützte Förderprojekts „Modellregion Rostock“ gelegt. Ziel des Projekts in Kooperation mit den Städten Güstrow, Teterow und Schwaan war und ist es, unter Einbeziehung aller Akteure zukunftsfähige Konzepte mit langfristigen Perspektiven für die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung attraktiver touristischer Angebote und touristischer Infrastruktur zu schaffen. Der Fokus lag dabei auf der Entwicklung eines Finanzierungsmodells, das den Gast über die Erhebung zweckgebundener Gästebeiträge in die Finanzierung der touristischen Aufgaben einbindet. Durch die zusätzlichen Einnahmen wird die TZR&W in die Lage versetzt, die künftigen Herausforderungen im Tourismus zu bewältigen, ohne den städtischen Haushalt weiter zu belasten. Mit der durch die Modellregionen angestoßenen Novellierung des Kurortgesetzes MV (KurortG MV) und des Kommunalabgabengesetzes MV (KAG MV) im Juli 2021 wurden gesetzliche Voraussetzungen geschaffen, um die bisher nicht prädikatisierten Stadtteile der Hanse- und Universitätsstadt Rostock als Tourismusort zu zertifizieren. Im Rahmen des Jahresempfangs der Rostocker Touristiker am 31.05.2022 wurde durch den

Wirtschaftsminister Reinhard Meyer die Anerkennungsurkunde übergeben. Diese bildet die notwendige Voraussetzung, um zweckgebundene Gästebeiträge in Form der Kurabgabe im gesamten Stadtgebiet Rostock erheben zu dürfen. Im Juni wurde die Kubus Kommunalberatung mit der Kalkulation der Kurabgabe und der Erstellung einer rechtskonformen Kurabgabesatzung beauftragt. Während des Prozesses erfolgte eine verwaltungsinterne Abstimmung. Seitens des Wirtschaftsministeriums MV wurden parallel Verhandlungen mit dem Verkehrsverbund Warnow geführt, um einen Gästetarif zur Nutzung des ÖPNVs in die Kurabgabe einzupreisen. Der Beschluss durch die Bürgerschaft wird im März 2023, die technische Umsetzung im April/Mai und die Einführung der Kurabgabe im gesamten Stadtgebiet zum 01.06.2023 angestrebt. Alle erforderlichen Maßnahmen werden innerhalb des durch das Wirtschaftsministerium MV mit 400 TEUR geförderten Projekts umgesetzt. In 2022 wurden 100 TEUR für Projektmanagement sowie ca. 25 TEUR Sachkosten abgerufen. Die Laufzeit des Förderprojekts wurde auf Ende 2023 verlängert. Das Wirtschaftsministerium MV hat darüber hinaus zusätzliche Gelder für bisher nicht im Projektplan enthaltene Maßnahmen avisiert, darunter auch einen Zuschuss für Personalkosten in Höhe von 42 TEUR und Sachkosten bis ca. 50 TEUR. Der Abruf erfolgt in 2023.

Die Saison- und Öffnungszeiten der **Tourist-Informationen** konnten 2022 erstmals wieder nahezu vollumfänglich angeboten werden. Zutrittsbeschränkungen (u.a. 3G-Regel) im Rahmen der Corona-Schutzmaßnahmen liefen im ersten Quartal des Jahres aus. In dieser Form waren die Tourist-Informationen in Rostock und Warnemünde wieder zentrale Anlaufpunkte für eine Vielzahl von Gästen. Allein in den Monaten der Hauptsaison nutzten über 60.000 Besucher in Warnemünde und über 70.000 in Rostock die Services in den Räumlichkeiten. Im Gesamtjahr konnten insgesamt über 170.000 Gäste begrüßt werden. Somit stiegen die Gästezahlen um 52% im Vergleich zum Vorjahr, erreichen jedoch nur zwei Drittel des Besucheraufkommens aus 2019. Zudem öffneten saisonal auch die Informationsstellen in Markgrafenheide und am Pier 7 für die Kreuzfahrtgäste.

Durch die Integration der Online-Buchungsplattform bookingkit konnte der Absatz online buchbarer Leistungen der Tourist-Information (z.B. Stadtführungen) gesteigert werden. Bookingkit ermöglichte auch die Ausweitung der Angebotsreichweite über Vertriebskanäle wie getyourguide, Tripadvisor und viator. Zur digitalen Weiterentwicklung der Tourist-Info-Services wurde eine digitale Stele beschafft. Eine dafür notwendige Landingpage mit angepasstem Content befindet sich in der Entwicklung. Aufgrund der veränderten Gästeerwartungen an eine zeitgemäße Tourist-Information wurden mit Hilfe eines „Ladencoaches“ gestalterische Maßnahmen zur optischen und einrichtungsstrukturellen Attraktivität der Räumlichkeiten ergriffen. Das überarbeitete Farbkonzept sowie dekorative maritime Elemente fördern durch gesteigerte Aufenthaltsqualität das Konsumverhalten der Gäste. Ein Schwerpunkt der Einrichtungsberatung lag auch auf der aufgewerteten und neuarrangierten Präsentation der Verkaufsware zu Zwecken der Verkaufssteigerung.

Das Geschäftsfeld **Grundstücke/Flächen/Vermögensverwaltung** wurde aus Gründen der Transparenz zu steuerrechtlich und betriebswirtschaftlich notwendigen Aussagen separat dargestellt. Hier wird insbesondere das von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eingelegte Sondervermögen, wie die Grundstücke der Campingplätze Graal-Müritz und Markgrafenheide sowie die Parkplätze und eigene Gebäude, abstrahiert von Aufgabenzuordnungen, betriebswirtschaftlich gesondert abgebildet.

## 2. Vermögenslage

Das Vermögen des Eigenbetriebes ist mit Beschluss der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock Nr. 169/6/1994 als Sacheinlage in diesen eingebracht worden.

Die Sachanlagenintensität beträgt 81,8% und die Eigenkapitalquote (unter Berücksichtigung von 70% der Sonderposten) 71,8%.

## 3. Finanzlage

Der Finanzmittelbestand zum Bilanzstichtag betrug 1.939 TEUR (1.473 TEUR Vorjahr) und beinhaltet im Wesentlichen Guthaben bei Kreditinstituten. Die Liquidität des Eigenbetriebes war durch die planmäßigen Ausgleichszahlungen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock gegeben.

Die Liquidität 2. Grades beträgt zum Bilanzstichtag 60 %.

## 4. Ertragslage

### Entwicklung der Umsatzerlöse

Umsatzerlöse aus	PLAN 2022 in TEUR	IST 2022 in TEUR	IST 2021 in TEUR
Kurabgabe	2.787	2.820	1.995
Mieten, Pachten, Erbbauzinsen	1.590	1.682	1.395
Werbeleistungen	500	391	249
Parkplatzentgelte	673	587	665
Provisionen	156	140	38
Broschüren und Souvenirs	90	86	62
Pauschalangebote	9	7	17
Eintrittsgelder	116	75	22
Erlöse Charter	186	0	0
Übrige Umsatzerlöse	306	373	113
<b>Gesamt</b>	<b>6.413</b>	<b>6.162</b>	<b>4.556</b>

Die Umsatzerlöse per 31.12.2022 bewegen sich leicht unter dem geplanten Wert (-4%), liegen nach wie vor aber deutlich über dem Vorjahreswert (+35%). Der Zuwachs erstreckt sich über nahezu alle Bereiche.

Der Anstieg der Kurabgabe (+41%) ist darauf zurückzuführen, dass einerseits im Vorjahreszeitraum erst ab Juni pandemiebedingt kurabgabepflichtig vermietet werden durfte und andererseits darauf, dass die Übernachtungszahl im Seebadbereich gestiegen ist. Daneben konnten auch die Umsätze aus Werbeleistungen zum Vorjahreszeitraum wieder erhöht werden (+57%), jedoch liegen sie noch unter dem Planwert (-22%). Die Einnahmen aus Mieten, Pachten und Erbbauzinsen liegen ebenfalls deutlich über dem Vorjahresniveau (+21%) und haben in 2022 wieder den Stand aus den Jahren „vor Corona“ erreicht.



Einige Schlecht-Wetter-Phasen im Frühjahr und der geringfügige Rückgang von Tagesgästen führten zu geringeren Einnahmen aus Parkplatzvermietung (i. Vgl. zum Plan - 13%/ i. Vgl. zum VJ. -11%) Die Einnahmen aus Eintrittsgeldern insgesamt liegen 35% unter dem Planansatz, begründet aus nicht realisierten Einnahmen aus der Veranstaltung „Turmleuchten“ im April. In Folge der weltpolitischen Lage konnten in 2022 keine russischen Großsegler an der Hanse Sail teilnehmen. Die geplanten Charterumsätze in Höhe von 186TEUR sind in Folge dessen ausgeblieben.

Insgesamt verzeichnet die TZR&W im Haushaltsjahr 2022 ca. 251 TEUR weniger Umsatzerlöse als geplant. Im Vergleich zum Vorjahr erzielte die TZR&W 1.606 TEUR mehr Erlöse .**Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge**

<b>betriebliche Erträge aus</b>	<b>PLAN 2022</b> in TEUR	<b>IST 2022</b> in TEUR	<b>IST 2021</b> in TEUR
Herabsetzung von Einzelwertberichtigungen	50	57	28
Auflösung von Rückstellungen	0	1	29
Auflösung von Sonderposten für Investitionszulagen und Zuschüsse*	86	86	86
Zinsen u. ä. Erträge**	2	2	1
Erstattung Personalaufwand	0	29	132
Sonstiges	309	252	146
<b>Gesamt</b>	<b>456</b>	<b>28</b>	<b>422</b>

\*= Die Auflösung des Sonderpostens stellt in der Gewinn- und Verlustrechnung eine separate Position gemäß § 41 EigVO M-V dar.

\*\*= Stellt in der Gewinn- und Verlustrechnung eine separate Position gemäß § 275 HGB dar.

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten Fördermittel des Landesförderinstitutes für die Implementierung einer Gesundheitslotsin in der Tourismuszentrale (63 TEUR) und des Förderprojekts Modellregion Rostock (105 TEUR). Aus der Herabsetzung der Einzelwertberichtigungen ergeben sich Erträge in Höhe von 57 TEUR. Die Auflösung der Sonderposten für Investitionszulagen und Zuschüsse enthält 54 TEUR für die Sanierung der Vogtei, 13 TEUR für die Sanierung der WC-Anlage Höhe Heinrich-Heine-Straße am Strandaufgang 6 in Warnemünde und 19 TEUR für den Neubau der WC-Anlage am Strandaufgang 10. Die Erstattung des Personalaufwandes erfolgte im Zusammenhang mit der Abordnung von Mitarbeitern aus dem Bereich Tourist-information in das Rathaus. Die Zinserträge bleiben auf dem geplanten Niveau.

Für die satzungsgemäß verankerten Aufgaben der Hanse- und Universitätsstadt Rostock erhielt die TZR&W einen Zuschuss ihrer Trägerkommune als Ausgleichsbedarf in Höhe von 1.934.925,50 EUR. Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat Vorauszahlungen auf diesen Ausgleichsbedarf in Höhe von 2.165.000,00 EUR geleistet. Diese Zahlungen werden zum Bilanzstichtag als Verbindlichkeit bilanziert. Der Ausgleich erfolgt erst mit der Beschlussfassung der Bürgerschaft zum Jahresabschluss 2022 in 2023. Nach Saldierung des Ausgleichsbedarfs und der Vorauszahlungen durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock ergibt sich eine Überzahlung in Höhe von 230.074,50 EUR.

## Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen

Aufwendungen aus	PLAN 2022 in TEUR	IST 2022 in TEUR	IST 2021 in TEUR
Materialaufwand/Aufwand aus bezogenen Leistungen	2.668	2.551	1.913
Personalaufwand	3.938	3.552	3.162
Abschreibungen	358	277	274
Sonst. betrieblicher Aufwand	2.055	2.130	1.630
Zinsen u. ä. Aufwendungen	8	8	10
Steuern	7	7	7
<b>Gesamt</b>	<b>9.034</b>	<b>8.525</b>	<b>6.997</b>

Der Betriebsaufwand insgesamt ist um rund 22% gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Bemerkenswert ist jedoch, dass die Betriebsaufwandsquote etwa 10 Prozentpunkte unter dem Vorjahr liegt. Durch die Lockdown-Phasen in den Vorjahren verschobene Reparaturen und Instandhaltungen und Projekte in den Bereichen Technik, Vertrieb und Marketing wurden jetzt wieder aufgenommen. Auch die beiden Großveranstaltungen Warnemünder Woche und Hanse Sail sowie die Veranstaltungen im Seebadbereich wurden wieder unter nahezu normalen Bedingungen durchgeführt. Der Materialaufwand liegt um 33% über dem Vorjahr. Der sonstige betriebliche Aufwand liegt um 31% über dem Vorjahreswert. Insgesamt bewegt sich der Betriebsaufwand aber 6% unter dem geplanten Niveau, da aufgrund der aktuellen Krisen Sparmaßnahmen eingeleitet wurden. Daneben mussten die geplanten Aufwendungen für Corona Schutzmaßnahmen mit Auslaufen der pandemischen Bestimmungen nicht realisiert werden. Die Abschreibungen belaufen sich auf 277 TEUR (-81 TEUR zum Plan). Die vorgesehene Anschaffung mobiler Rettungstürme konnte aufgrund fehlender Angebote aus der Bauwirtschaft nicht realisiert werden.

Die Personalkosten sind im Vergleich zum Vorjahr nur um 12% gestiegen, liegen aber 386 TEUR unter dem Planansatz (-9,8 %). Hier machen sich die Langzeiterkrankungen mehrerer Mitarbeiter sowie die verzögerte Besetzung von 3,5 Planstellen bemerkbar. Der Ausgleich erfolgte mittels Inanspruchnahme von Honorarkräften.

Der Ausgleichsbedarf liegt mit 1.935 TEUR um 4,2 % unter dem Vorjahreswert und um 10,6 % unter dem ursprünglichen Planwert in Höhe von 2.165 TEUR.

## Liquiditätsentwicklung

Der Forderungsbestand am 31.12. ist im Vergleich zum Vorjahr (+12%) leicht erhöht. Seitens der Hanse- und Universitätsstadt wurden bis Dezember Vorauszahlungen in Höhe von 2.165 TEUR auf den Ausgleich an die TZR&W geleistet. Der Bestand an liquiden Mitteln liegt zum Ende des Jahres bei 1.939 TEUR.

## Personalentwicklung

Im Jahresdurchschnitt waren im Eigenbetrieb 53 (im VJ 47) Arbeitnehmer (ohne Tourismusdirektor) sowie zwei Auszubildende (im VJ 4) beschäftigt.

## **Investitionen**

Im Jahr 2022 wurden insgesamt Investitionen in Höhe von 291 TEUR realisiert. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Investitionen in Gebäude auf fremden Grundstücken (39 TEUR), Software (33 TEUR), Betriebs- und Geschäftsausstattung (35 TEUR), Büroausstattung (38 TEUR), Fahrzeuge (132 TEUR) sowie weitere geringwertige Wirtschaftsgüter (14 TEUR).

## **Gesamtaussage**

Die Erlöse konnten um 35,3 % zum Vorjahr gesteigert werden, während die Aufwendungen um rund 21,8 % stiegen. Dies führte insgesamt zu einem um 4,2 % geringeren Ausgleichsbedarf im Vergleich zum Vorjahr.

## **5. Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung**

### **Chancen und Ausblick**

Durch die Verlängerung des Projekts „Modellregion“ steht das Jahr 2023 zum Erreichen der Projektziele zur Verfügung. Die Finalisierung der Kurabgabekalkulation unter Berücksichtigung des ÖPNV-Anteils für Übernachtungsgäste und der kostenfreien Nutzung der ÖBA sowie die Erstellung einer rechtskonformen Kurabgabebesatzung sind dabei die Grundlage für den Beschluss der Bürgerschaft zur Erhebung einer Kurabgabe im gesamten Stadtgebiet. Durch die verpflichtende Nutzung des elektronischen Meldescheins steht für alle Gastgeber künftig ein modernes Meldescheinsystem mit automatischer Berechnung der Kurabgabe zur Verfügung. Dazu sind Schulungsveranstaltungen mit dem Dienstleister AVS, Einzelschulungen durch die TZR&W und die Einrichtung eines Gastgeberbereichs auf rostock.de geplant, um den Gastgebern alle erforderliche Unterstützung bei der Umsetzung zur Verfügung zu stellen.

Im Rahmen der weiteren Digitalisierung wird ab Juli 2023 die digitale GästeCard eingeführt. Die manuelle Kurkarte wird durch den elektronischen Versand direkt an den Gast abgelöst. Eine einfachere Handhabung sowohl für Gastgeber als auch für Gäste wird ermöglicht und wird einer erhöhten Nachhaltigkeit gerecht. Die inkludierten Leistungen ÖPNV-Nutzung, kostenfreie Nutzung der kommunalen WCs sowie über 50 Vorteilsangebote bei regionalen Partnern führen zu einer Aufwertung des Urlaubserlebnisses für den Gast und bieten einen attraktiven Mehrwert im Urlaub. Perspektivisch erfolgt die Nutzungserfassung der Vorteile in einem Gästekartensystem und die GästeCard wird in die Erlebniswelt eines digitalen Reiseführers (PWA) eingebunden. Zur Einführung der Kurabgabe wird darüber hinaus eine Marketing- und Kommunikationskampagne geplant, um sowohl Gäste als auch Gastgeber und Leistungspartner über die Vorteile der GästeCard zu informieren und den Prozess positiv zu begleiten. Mit den zusätzlichen zweckgebundenen Einnahmen aus der Kurabgabe wird die TZR&W in die Lage versetzt, ihre touristischen Aufwendungen zur Erfüllung der satzungsgemäßen Aufgaben und vor dem Hintergrund aktueller touristischer Trends und Herausforderungen zu refinanzieren.

Da es noch keine finale Entscheidung zur Erhebung einer Kurabgabe bei den Projektpartnern Teterow, Güstrow und Schwaan gibt, wird für 2023 die Einführung des elektronischen Meldescheins in den Orten als realistisch angesehen. Damit wird die Grundlage für einen späteren Zusammenschluss zu einer Tourismusregion, die regionale Nutzung der digitalen GästeCard sowie die gegenseitige Anerkennung geschaffen.

2023 ist die Einführung eines Customer Relationship Management Systems (CRM) geplant. Die CRM-Software ermöglicht zukünftig das Sammeln, Analysieren und Segmentieren von Daten, unterstützt durch modernste, lernende Technologien (künstliche Intelligenz - KI). Damit werden die Ziele verfolgt, Gästezahlen, Gäste- und Partnerbindung weiter zu steigern sowie die Kommunikation zu professionalisieren. Durch das gezielte Zusammenführen aller vorhandener Informationen und einer qualifizierten Datenanreicherung entsteht eine zentrale Gäste- sowie Partnerdatenbank, die die individuelle Zielgruppenansprache z.B. segmentiert nach Interessen für Newsletter, Kampagnen, Werbeanzeigen in den Bereichen B2C sowie B2B möglich macht. Die Analyse der Daten ermöglicht ein zielgerichtetes Marketing und einen effizienten Vertrieb ohne Streuverlust und mit hoher Conversionrate.

Die digitale Transformation wird auch im Bereich Betriebswirtschaft/Controlling weiter vorangetrieben. Basierend auf dem in 2022 eingeführten und im Rahmen des innerbetrieblichen Rechnungsdurchlaufes erfolgreich eingesetzten Dokumentenmanagementsystems (DMS) werden in Folge weitere innerbetriebliche Arbeitsabläufe dem Prozess der Digitalisierung und damit Automatisierung unterliegen.

Das Geschäftsfeld Seebad und Kurwesen stellt im Jahr 2023 erneut ein vielseitiges, attraktives und erlebnisreiches Angebot, u.a. im Kurhausgarten, am Leuchtturm, am Strand, am Piratennest, auf dem Campingplatz und vor der Touristinfo „Tor zur Heide“ zusammen. Der Kulturboden in der Vogtei und das Strandresort in Markgrafeneide haben sich als Veranstaltungsräume insbesondere in der Nebensaison bewährt. Zusätzlich zu den bestehenden traditionellen Events wie das Warnemünder Turmleuchten, dem Frühlings-Landgang, den Port Partys sowie verschiedenen Märkten und dem Brückenfest im Herbst, werden auch neue Formate in das Veranstaltungsprogramm integriert. Entsprechend dem Konzept ... ist die Schaffung barrierefreundlicher Wasserzugänge an den Strandaufgängen 18 und 23 in Warnemünde vorgesehen.

Seit mehr als 30 Jahren sichern die Rettungskräfte der DRK Wasserwacht Rostock den Badebetrieb an den Rostocker Stränden ab und ermöglichen unseren Gästen ein sorgenfreies Urlaubserlebnis. Dieses Engagement ist nicht hoch genug wertzuschätzen und eine adäquate Unterbringung der ehrenamtlichen Rettungsschwimmer selbstverständlich. Die Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde sucht seit Jahren mit Hochdruck nach einer geeigneten langfristigen Lösung für die Unterbringung der externen Rettungsschwimmer\*innen. Dafür standen die Fachbereiche der TZR&W stets im engen Austausch mit dem DRK Kreisverband Rostock e.V. und den Fachämtern der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Mit gebündelten Kräften zielt die TZR&W nun auf eine im Eigentum der Stadt befindlichen Fläche in Markgrafeneide (Flurstück 11/5) ab, auf der ein modernes Mehrzweckgebäude für die Rettungsschwimmer\*innen gebaut werden soll. In Abstimmung mit dem Planungsbüro B3 - Architekten & Ingenieure erarbeitet die Tourismuszentrale einen Entwurf und legt diesen den Fachämtern der Hanse- und

Universitätsstadt zur Prüfung vor. Ziel ist es, die Rettungskräfte ab der Wachsaison 2025 dauerhaft auf der o.g. Fläche angemessen unterzubringen.

Die TZR&W begrüßt die Erstellung des Bebauungsplans Nr. 01.SO.160 "Strandbereich Warnemünde". Dieser schafft Planungs- und Investitionssicherheit, um Besuchenden des Strandes von April bis Oktober ein attraktives Strandangebot vorzuhalten. Die Pandemie, die weltpolitische Lage, die Inflation sowie viele soziodemografische Faktoren bewirken ein sich ständig änderndes Reiseverhalten. Komplexe Herausforderungen wie der steigende Qualitätsanspruch und der demografische Wandel müssen in der Ausrichtung der touristischen Angebote Berücksichtigung finden, um dem internationalen Wettbewerb standzuhalten. Die Qualität des Strandaufenthaltes ist ein wesentlicher Baustein für einen Aufenthalt in Rostocks Seebädern. Somit ist es für die TZR&W von essentieller Bedeutung, mit dem Bebauungsplan Nr. 01.SO.160 "Strandbereich Warnemünde" adäquate Rahmenbedingungen für den Strand zu schaffen, um den steigenden Ansprüchen der Gäste gerecht zu werden und um ein modernes, nachhaltiges Angebot zu gewährleisten. Aufgrund der beschriebenen Dynamik ist es zudem wichtig, dass dieser Rahmen der Hansestadt die Möglichkeit gibt, im Hinblick auf die Gestaltung des Strandbereichs flexibel auf aktuelle technische, wirtschaftliche und soziale Entwicklungen sowie touristische Trends reagieren zu können.

Der Betriebshof der TZR&W ist auch im Jahr 2023 für die Absicherung eines ordnungsgemäßen Badebetriebes und die Aufrechterhaltung von Ordnung und Sauberkeit am 16 Kilometer langen Strand von Diedrichshagen über Warnemünde und Hohe Düne bis nach Markgrafenheide verantwortlich. Auf einer der beiden Hallen im Weidenweg ist die Installation einer Photovoltaikanlage geplant. Hiermit möchte die TZR&W sich unabhängiger von schwankenden Strompreisen machen und einen Beitrag zur Umstellung auf nachhaltige Energieformen leisten.

Im Jahr 2023 findet die 85. Auflage der Warnemünder Woche statt. Ziel ist es, wieder hochkarätige Segelwettbewerbe auszutragen sowie Einheimischen und Gästen ein attraktives Programm an Land und auf dem Wasser zu bieten. Besondere Herausforderung wird dabei erneut der Umgang mit der Baustelle auf der Mittelmole. Der Abschluss der umfangreichen Baumaßnahmen an der Landessportschule ist für Ende 2023 vorgesehen. Somit stehen viele der notwendigen Flächen und Räumlichkeiten für die Durchführung der Segelwettbewerbe auch 2023 nicht zur Verfügung. Dafür müssen mobile Ausweichlösungen geschaffen werden.

Der Bereich Maritimer Tourismus / Büro Hanse Sail plant im Zusammenwirken mit dem Verein Hanse Sail e.V. und Kooperationspartnern die 32. Ausgabe der maritimen Großveranstaltung Hanse Sail Rostock vom 10. bis 13. August 2023. Das durch die Bürgerschaft verabschiedete Handlungskonzept 2021+ mit den darin enthaltenen Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Hanse Sail ist nach wie vor maßgebend. Um die Möglichkeiten der digitalen Kommunikationskanäle intensiver auszuschöpfen, ist die Erarbeitung eines maritimen Marketing- und Kommunikationskonzeptes für die Hanse Sail geplant. Die innovative Vermarktung im Vorfeld der Veranstaltung und die Modifizierung der Besucherkommunikation und -lenkung durch die digitalen Kanäle sind die zentralen Themen.

Veränderungen im Anspruch sowie im Informationsverhalten unserer Gäste beeinflussen auch den Beratungsservice der einzelnen Tourist-Informationen. Die hierfür begonnene Optimierung der Präsentationsmöglichkeiten an den Standorten in Rostock und Warnemünde werden auch in den Folgejahren fortgesetzt. Dies wird die Attraktivität der Tourist-Information Rostock deutlich erhöhen und die Verkäufe von Souvenirs und Vermittlung von Erlebnisangeboten erhöhen und damit die Erlössituation der Tourist-Information positiv beeinflussen. Zudem soll die Tourist-Information in Markgrafenheide optisch aufgewertet und mit zusätzlichen Informationen zu Ausflugszielen in der Rostocker Heide versehen werden. Zur besseren Ansprache der Tagesgäste von den Kreuzfahrtschiffsanläufen soll eine mobile Tourist-Info in Form eines Lastenfahrrads (Pedelec) angeschafft werden.

### **Risiken**

Das sicherheitspolitische Umfeld Deutschlands und Europas ist in den letzten Jahren noch komplexer und volatiler geworden. Sicherheitspolitische Entwicklungen gewinnen zunehmend an Dynamik und sind immer schwieriger vorhersehbar. Von daher können diese Entwicklungen auch einen erheblichen Einfluss auf den Geschäftsbetrieb der TZR&W im Geschäftsjahr 2023 nehmen.

Die Liquidität des kommunalen Eigenbetriebs ist durch die Genehmigung eines Kassenkredits jederzeit gegeben. Auch durch den stetigen Austausch mit der Zentralen Steuerung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und einer validen Liquiditätsplanung wird die TZR&W auch im Geschäftsjahr 2023 ihre Liquidität sichern.

Der Wirtschaftsplan sieht für das Geschäftsjahr 2023 ein ausgeglichenes betriebswirtschaftliches Ergebnis vor.

Aufgrund der derzeit sehr hohen Inflation werden auch steigende Kosten in allen anderen Bereichen der TZR&W erwartet. Dies wird voraussichtlich die Bereiche Dienstleistungen und Personal betreffen. Die TZR&W ist durch Kosteneinsparungen bemüht die Mehraufwendungen zu kompensieren. Jedoch lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschätzen, wie hoch die tatsächlichen Kostensteigerungen gegenüber den Vorjahren bzw. den Planungen sind.

Zudem bergen auch die Veränderungen des Klimas künftig noch weitere größere Risiken. Die Intensität von Sturm- und Flutereignissen lässt sich immer schwerer prognostizieren, sodass zusätzliche und somit ungeplante Aufwendungen für die Beseitigung derartiger Schäden künftig nicht ausgeschlossen werden können.

Die wirtschaftliche Entwicklung der TZR&W wird auch künftig von den politischen Rahmenbedingungen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und damit einhergehend von der Bereitstellung finanzieller Mittel für die Erfüllung der satzungsgemäßen Aufgaben abhängig sein.

**Gesamtaussage**

Die TZR&W geht für das Wirtschaftsjahr 2023 davon aus, dass für die satzungsgemäß verankerten Aufgaben der Hanse- und Universitätsstadt Rostock die TZR&W einen Ausgleichsbedarf ihrer Trägerkommune in Höhe 2.525.045,00 EUR erhalten wird.

Rostock, 7. Juli 2023

Tourismuszentrale  
Rostock & Warnemünde

Matthias Fromm  
Tourismusdirektor



Anlage 6

## **BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS**

An die Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde, Rostock:

### **VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS**

#### **Prüfungsurteile**

Wir haben den Jahresabschluss des Eigenbetriebs Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde, Rostock, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022, der Gewinn- und Verlustrechnung, Finanzrechnung, Bereichsrechnungen sowie Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 – geprüft. Die in Abschnitt 1 des Lageberichts enthaltenen Erklärungen zu Veranstaltungen sowie allgemeine Informationen haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den Vorschriften der EigVO M-V i.V.m. den einschlägigen deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Eigenbetriebs zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 und





## Anlage 6

- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Eigenbetriebs. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den Vorschriften der EigVO M-V und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

**Grundlage für die Prüfungsurteile**

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und § 13 Abs. 3 KPG M-V unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

**Sonstige Informationen**

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Abschnitt „Prüfungsurteile“ genannten, nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.



## Anlage 6

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, den inhaltlich geprüften Bestandteilen des Lageberichts oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und der Stadtvertretung für den Jahresabschluss und den Lagebericht**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den Vorschriften der EigVO M-V in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Eigenbetriebs vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Eigenbetriebs zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Eigenbetriebs vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den Vorschriften der EigVO M-V entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt.



## Anlage 6

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden Vorschriften der EigVO M-V zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Die Stadtvertretung ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Eigenbetriebs zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Eigenbetriebs vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den Vorschriften der EigVO M-V entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.



## Anlage 6

Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme des Eigenbetriebs abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Eigenbetriebs zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben



## Anlage 6

unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Eigenbetrieb seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Eigenbetriebs vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Eigenbetriebs.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.



Anlage 6

## **SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN**

### **Erweiterung der Jahresabschlussprüfung gemäß § 13 Abs. 3 KPG M-V**

#### **Aussage zu den wirtschaftlichen Verhältnissen**

Wir haben uns mit den wirtschaftlichen Verhältnissen des Eigenbetriebs i.S.v. § 53 Abs. 1 Nr. 2 HGrG im Wirtschaftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 befasst. Gemäß § 14 Abs. 2 Satz 3 KPG M-V haben wir in dem Bestätigungsvermerk auf unsere Tätigkeit einzugehen.

Auf Basis unserer durchgeführten Tätigkeiten sind wir zu der Auffassung gelangt, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die zu wesentlichen Beanstandungen der wirtschaftlichen Verhältnisse des Eigenbetriebs im Berichtsjahr Anlass geben.

Wir weisen jedoch auf die Abhängigkeit des Eigenbetriebs von Verlustausgleichsmaßnahmen der Trägerkommune Hansestadt Rostock hin.

#### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die wirtschaftlichen Verhältnisse des Eigenbetriebs sowie für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie dafür als notwendig erachtet haben.

#### **Verantwortung des Abschlussprüfers**

Unsere Tätigkeit haben wir entsprechend dem IDW Prüfungsstandard: Berichterstattung über die Erweiterung der Abschlussprüfung nach § 53 HGrG (IDW PS 720), Fragenkreise 11 bis 16, durchgeführt.



## Anlage 6

Unsere Verantwortung nach diesen Grundsätzen ist es, anhand der Beantwortung der Fragen der Fragenkreise 11 bis 16 zu würdigen, ob die wirtschaftlichen Verhältnisse zu wesentlichen Beanstandungen Anlass geben. Dabei ist es nicht Aufgabe des Abschlussprüfers, die sachliche Zweckmäßigkeit der Entscheidungen der gesetzlichen Vertreter und die Geschäftspolitik zu beurteilen.

Schwerin, den 22. September 2023

MÖHRLE HAPP LUTHER GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Singbartl  
Wirtschaftsprüfer

Voige  
Wirtschaftsprüfer



Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2022 des Eigenbetriebs Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde, Rostock.

Bei Veröffentlichungen oder Weitergabe des Jahresabschlusses in einer von der bestätigten Fassung abweichenden Form (einschließlich der Übersetzung in andere Sprachen) bedarf es zuvor unserer erneuten Stellungnahme, sofern hierbei unser Bestätigungsvermerk zitiert oder auf unsere Prüfung hingewiesen wird; wir weisen insbesondere auf § 328 HGB hin.



Anlage 7

## RECHTLICHE UND WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE

### A. Rechtliche Verhältnisse

#### A.1. Rechtliche Grundlagen

<b>Firma:</b>	Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde
<b>Rechts- bzw. Organisationsform:</b>	Eigenbetrieb gemäß § 1 EigVO M-V der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
<b>Sitz:</b>	Rostock
<b>Gründung:</b>	am 13. Oktober 1993
<b>Satzung:</b>	in der Fassung vom 19. Februar 2003
<b>Handelsregister:</b>	Amtsgericht Rostock, HRA 1853 Auszug vom 16. Juni 2023 letzte Eintragung am 8. Juli 2014
<b>Gegenstand des Eigenbetriebs:</b>	Planung, Koordinierung und Durchführung von Leistungen, die im Interesse der Hansestadt Rostock liegen und mit dem öffentlichen Zweck verbunden sind, für die weitere Entwicklung des Städte- und Seebädertourismus die bestmöglichen Rahmenbedingungen zu schaffen mit dem Ziel die Hansestadt Rostock als attraktives Ziel für den Städte-, Erholungs-, Tages- /Kongress- und Messtourismus und als Anlaufpunkt für die internationale Kreuzschiffahrt am nationalen und internationalen Markt zu platzieren, für die Ortsteile Warnemünde, Diedrichshagen, Hohe





## Anlage 7

Düne und Markgrafenheide das Prädikat "Seebad" im Sinne des Kurortgesetzes zu bewahren sowie einen attraktiven Seebäderbetrieb mit Wassersport- und Kurkomponente zu gewährleisten. Zur Unterstützung aller Marketingmaßnahmen und geplanten touristischen Aktionen sind attraktive und aussagekräftige Publikationen, Angebote und Werbemittel zu entwickeln, herauszugeben und zu vertreiben sowie durch eine wirksame Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und die Mitarbeit in regionalen, nationalen und internationalen touristischen Vereinen und Verbänden ist der Bekanntheitsgrad der Hansestadt Rostock mit dem Seebad Warnemünde weiter zu erhöhen und damit der Standortfaktor Tourismus auszubauen.

**Geschäftsjahr:**

Kalenderjahr

**Dauer:**

unbestimmt

**Vorjahresabschluss:**

Die Bürgerschaft Rostock hat mit Beschluss vom 7. Dezember 2022 den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021 festgestellt sowie u.a. eine Verrechnung der bereits geleisteten Abschlagszahlungen mit dem Jahresfehlbetrag beschlossen.

**Entlastung:**

Der Tourismusedirektion wurde für das Geschäftsjahr 2021 ohne Gegenstimme Entlastung erteilt.



Anlage 7

**A.2. Stammkapital**

Das Stammkapital des Eigenbetriebs beträgt EUR 5.000.000,00.

Die Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde ist ein Eigenbetrieb der Hansestadt Rostock ohne eigene Rechtspersönlichkeit.

**A.3. Tourismusdirektor**

Der Tourismusdirektor ist im Anhang namentlich aufgeführt.

Der Tourismusdirektor ist allein zur Vertretung des Eigenbetriebs berechtigt, sofern er entscheidungsbefugt ist.

**B. Steuerliche Verhältnisse**

Der Eigenbetrieb unterhält einen Betrieb gewerblicher Arbeit und wird bei dem Finanzamt Rostock unter der Steuernummer 079/133/80597 geführt.

Der Betrieb gewerblicher Art ist umsatzsteuer- und körperschaftsteuerpflichtig.

Die letzte Veranlagung erfolgt für das Jahr 2019 unter dem Vorbehalt der Nachprüfung gemäß § 164 Abs. 1 AO.

Derzeit findet eine Betriebsprüfung für die Wirtschaftsjahre 2015 bis 2018 bei der Hansestadt Rostock statt, welche auch die TZR&W miteinschließt. Prüfungsergebnisse lagen zum Zeitpunkt unserer Prüfung noch nicht vor.



Anlage 8

## AUFGLIEDERUNGEN UND ERLÄUTERUNGEN DER POSTEN DES JAHRESABSCHLUSSES ZUM 31. DEZEMBER 2022

### 1. Bilanz

#### 1.1 Aktiva

I. Immaterielle Vermögensgegenstände	<u>EUR 29.350,00</u> (i.V. EUR 19,00)
II. Sachanlagen	<u>EUR 11.624.724,91</u> (i.V. EUR 11.640.340,82)
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	<u>EUR 11.279.538,82</u> (i.V. EUR 11.420.266,82)

	<u>31.12.2022</u> EUR	<u>Vorjahr</u> EUR
Grund und Boden	10.681.587,82	10.681.587,82
Gebäude	597.945,00	738.673,00
Außenanlagen	6,00	6,00
	<u>11.279.538,82</u>	<u>11.420.266,82</u>

Der Posten **Grund und Boden** setzt sich im Wesentlichen aus den dem Eigenbetrieb gewidmeten Grundstücken zusammen. Dies betrifft unter anderem die Campingplätze in Markgrafeneheide, Graal-Müritz, Strandläufer sowie verschiedene Parkplätze in und um Warnemünde.

Die Position **Gebäude** beinhaltet im Wesentlichen die Vogtei.



## Anlage 8

<b>2. Technische Anlagen und Maschinen</b>	<b><u>EUR 18,00</u></b> <b>(i.V. EUR 146,00)</b>
<b>3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung</b>	<b><u>EUR 345.153,00</u></b> <b>(i.V. EUR 219.928,00)</b>

Die Entwicklung der Position ermittelt sich wie folgt:

	<u>EUR</u>
Stand am 1. Januar 2022	219.928,00
Zugang	218.271,36
Umbuchung (Buchwert)	0,00
Abschreibung	-92.710,36
Abgang (Buchwert)	<u>-336,00</u>
Stand am 31. Dezember 2022	<u><u>345.153,00</u></u>

Die Zugänge betreffen im Wesentlichen die Anschaffung eines Traktors, einer Telefonanlage in der Vogtei, EDV-Ausstattung sowie technische Ausstattungen.



## Anlage 8

<b>B. Umlaufvermögen</b>	<b><u>EUR 2.562.112,01</u></b> <b>(i.V. EUR 1.965.784,49)</b>
<b>I. Vorräte</b>	<b><u>EUR 29.480,80</u></b> <b>(i.V. EUR 24.404,24)</b>
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>	<b><u>EUR 592.992,16</u></b> <b>(i.V. EUR 468.278,45)</b>
<b>1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b><u>EUR 324.898,25</u></b> <b>(i.V. EUR 411.564,14)</b>

	<u>31.12.2022</u> EUR	<u>Vorjahr</u> EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	382.181,42	507.264,89
Pauschalwertberichtigung	-6.000,00	-9.100,00
Einzelwertberichtigungen	<u>-51.283,17</u>	<u>-86.600,75</u>
	<u><u>324.898,25</u></u>	<u><u>411.564,14</u></u>

Die Forderungen bestehen im Wesentlichen gegen Hotelbetreiber und betreffen noch ausstehende Zahlungen aus der Kurabgabe.

<b>2. Forderungen gegen die Hansestadt Rostock</b>	<b><u>EUR 43.908,31</u></b> <b>(i.V. EUR 29.076,64)</b>	
	<u>31.12.2022</u> EUR	<u>Vorjahr</u> EUR
Steuererstattungen	43.908,31	28.844,31
Nachforderung zum Verlustausgleich 2020	0,00	232,33
	<u><u>43.908,31</u></u>	<u><u>29.076,64</u></u>



## Anlage 8

**3. Sonstige Vermögensgegenstände**

**EUR 224.185,60**  
**(i.V. EUR 27.637,67)**

	<b>31.12.2022</b>	<b>Vorjahr</b>
	<u>EUR</u>	<u>EUR</u>
Unterwegs befindliche Gelder	163.456,69	7.244,05
Mittelabforderung LFI	32.131,59	0,00
Vorsteuererstattungsansprüche Abziehbar im Folgejahr	8.541,94	0,00
Debitorische Kreditoren	6.334,18	18.498,34
Forderungen gegen Personal	3.184,90	56,76
Kartenumsätze	0,00	477,53
Sonstige	<u>10.536,30</u>	<u>1.360,99</u>
	<u><u>224.185,60</u></u>	<u><u>27.637,67</u></u>

Die **unterwegs befindlichen Gelder** betreffen eine Forderung gegen den Zahlungsdienstleister "Mangopay". Der Zahlungsausgleich erfolgt kurz nach dem Bilanzstichtag per Bankeingang.

**III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten**

**EUR 1.939.639,05**  
**(i.V. EUR 1.473.101,80)**

	<b>31.12.2022</b>	<b>Vorjahr</b>
	<u>EUR</u>	<u>EUR</u>
Deutsche Kreditbank AG	1.857.628,70	1.271.947,28
Ostseesparkasse Rostock	79.583,36	198.138,55
Kassenbestand	<u>2.426,99</u>	<u>3.015,97</u>
	<u><u>1.939.639,05</u></u>	<u><u>1.473.101,80</u></u>

**C. Rechnungsabgrenzungsposten**

**EUR 35.753,57**  
**(i.V. EUR 14.177,73)**



## Anlage 8

**PASSIVA**

**A. Eigenkapital** **EUR 9.582.988,68**  
**(i.V. EUR 9.498.841,82)**

**I. Stammkapital** **EUR 5.000.000,00**  
**(i.V. EUR 5.000.000,00)**

Das Stammkapital entspricht dem in der Betriebssatzung festgeschriebenen Betrag und wurde durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock als Sacheinlage geleistet.

**II. Kapitalrücklage** **EUR 6.437.334,58**  
**(i.V. EUR 6.437.334,58)**

Die Kapitalrücklage wurde neben dem Stammkapital als Sacheinlage bei Gründung des Eigenbetriebs durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock geleistet.

**III. Gewinnrücklage** **EUR 80.579,60**  
**(i.V. EUR 80.579,60)**

**IV. Gewinn-/Verlustvortrag** **EUR 0,00**  
**(i.V. EUR 0,00)**

**V. Jahresfehlbetrag** **EUR -1.934.925,50**  
**(i.V. EUR -2.019.072,36)**

Der Jahresfehlbetrag des Vorjahres wurde zunächst auf neue Rechnung vorgetragen und gemäß Beschluss der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom 7. Dezember 2022 mit der Verbindlichkeit aus den Abschlagszahlungen für 2021 verrechnet. Mit dem Jahresfehlbetrag des Berichtsjahres soll nach entsprechender Beschlussfassung der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in gleicher Weise verfahren werden.

Im Übrigen weisen wir hinsichtlich der Behandlung eines Jahresfehlbetrags auf § 13 Abs. 3 bis 5 EigVO M-V hin.



## Anlage 8

**B. Sonderposten zum Anlagevermögen**

**EUR 273.410,91**  
**(i.V. EUR 359.798,38)**

Der Sonderposten beinhaltet verschiedene Investitionszuschüsse, welche durch das Land Mecklenburg-Vorpommern, die Hansestadt Rostock und die Europäische Union gewährt wurden. Die Auflösung erfolgt entsprechend der Nutzungsdauer der geförderten Vermögensgegenstände.

Die Entwicklung des Sonderposten stellt sich die folgt dar:

	EUR
Stand am 1. Januar 2022	359.798,38
Zugang	0,00
Auflösung	-86.387,47
Stand am 31. Dezember 2022	273.410,91

**C. Rückstellungen**

**EUR 1.333.497,20**  
**(i.V. EUR 1.017.950,00)**

**1. Steuerrückstellungen**

**EUR 589.000,00**  
**(i.V. EUR 498.000,00)**

Derzeit findet eine Betriebsprüfung bei der Hansestadt Rostock statt, welche auch die TZR&W einschließt. Geprüft werden die Veranlagungsjahre 2016 bis 2018.

Die Rückstellung wurde für eine mögliche Rückzahlung von Vorsteuererstattungen gebildet und umfasst sowohl die Rückzahlung von Vorsteuern aus dem Prüfungszeitraum 2016 bis 2018 als auch mögliche Rückzahlung von Vorsteuern aus den nachfolgenden Jahren von 2019 bis 2022.

Ein Ergebnis der Prüfung lag zum Zeitpunkt unserer Prüfung noch nicht vor, da die Betriebsprüfung bisher nicht abgeschlossen wurde.





## Anlage 8

**2. Sonstige Rückstellungen**

**EUR 744.497,20**  
**(i.V. EUR 519.950,00)**

	<b>01.01.2022</b>	<b>Inanspruch-</b>	<b>Auflösung</b>	<b>Zuführung</b>	<b>31.12.2022</b>
	<b>EUR</b>	<b>nahme</b>	<b>EUR</b>	<b>EUR</b>	<b>EUR</b>
		<b>EUR</b>			
Instandhaltung	80.450,00	79.168,22	1.281,78	204.520,55	204.520,55
Nachzahlungen					
Sozialversicherung	122.500,00	0,00	0,00	77.500,00	200.000,00
Altersteilzeit	80.900,00	80.900,00	0,00	68.450,00	68.450,00
Ausstehende Rechnungen	14.500,00	0,00	0,00	48.376,65	62.876,65
Urlaub	87.400,00	87.400,00	0,00	54.100,00	54.100,00
Vergütung Überstunden	31.500,00	31.500,00	0,00	36.350,00	36.350,00
Jahresabschlusserstellung	29.650,00	29.650,00	0,00	29.950,00	29.950,00
Unfallumlage	22.550,00	22.550,00	0,00	27.350,00	27.350,00
Jahresabschlussprüfung	8.500,00	8.500,00	0,00	18.500,00	18.500,00
Leistungsentgelt	16.500,00	16.500,00	0,00	16.900,00	16.900,00
Archivierung	14.500,00	0,00	0,00	0,00	14.500,00
Sonstige	11.000,00	1.000,00	0,00	1.000,00	11.000,00
	<u>519.950,00</u>	<u>357.168,22</u>	<u>1.281,78</u>	<u>582.997,20</u>	<u>744.497,20</u>

Die Rückstellung für unterlassene **Instandhaltungen** betrifft im Wesentlichen Maßnahmen für den Strand, welche bis zum Ende des März 2023 abgeschlossen wurden.

Die **Nachzahlung Sozialversicherung** betrifft das Risiko einer rückwirkenden Einstufung eines Beschäftigungsverhältnisses als sozialversicherungspflichtig für die Jahre 2004 bis 2020. Der betreffende Mitarbeiter ist seit dem Wirtschaftsjahr 2020 fest bei der TZR&W angestellt.

**D. Verbindlichkeiten**

**EUR 3.044.016,63**  
**(i.V. EUR 2.737.322,49)**

**1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten**

**EUR 176.235,08**  
**(i.V. EUR 241.920,25)**

Die Zusammenstellung der Darlehen ist in der Kreditübersicht (Anlage 11) dargestellt.

**2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen**

**EUR 134.559,97**  
**(i.V. EUR 0,00)**

Die Verbindlichkeiten aus **erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen** betreffen bereits erhaltene Zahlungen von Kunden für Tickets, welche Veranstaltungen des folgenden Geschäftsjahres 2023 betreffen.



## Anlage 8

3. **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** **EUR 311.063,08**  
(i.V. EUR 200.260,89)

4. **Verbindlichkeiten gegenüber der Hansestadt Rostock** **EUR 2.316.269,21**  
(i.V. EUR 2.202.426,80)

	<u>31.12.2022</u> EUR	<u>Vorjahr</u> EUR
Verbindlichkeiten aus Abschlagszahlungen zum Verlustausgleich	2.165.000,00	2.060.000,00
Zuschuss GTM Germany Travel Mart	100.000,00	100.000,00
Zuschuss Sicherheitskonzept	41.750,00	41.750,00
Sonstige	<u>9.519,21</u>	<u>676,80</u>
	<u>2.316.269,21</u>	<u>2.202.426,80</u>

Bis zum Beschluss der Bürgerschaft zum Verzicht bzw. der Verrechnung der Abschlagszahlungen mit dem Jahresfehlbetrag werden diese Zahlungen als **Verbindlichkeit aus Abschlagszahlungen zum Verlustausgleich** ausgewiesen.

Die Verbindlichkeit aus dem erhaltenen **Zuschuss GTM Germany Travel Mart** der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wurde im Vorjahr vereinnahmt.

Die Verbindlichkeit besteht aus dem in 2018 erhaltenen **Zuschuss Sicherheitskonzept** von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Es erfolgte im Berichtsjahr keine Auflösung, da dem Eigenbetrieb keine entsprechenden laufenden Aufwendungen entstanden sind.



## Anlage 8

**5. Sonstige Verbindlichkeiten**

**EUR 105.889,29**  
**(i.V. EUR 92.714,55)**

	<b>31.12.2022</b>	<b>Vorjahr</b>
	<u>EUR</u>	<u>EUR</u>
Verbindlichkeiten aus Lohn- und Kirchensteuer	45.433,12	39.559,21
Kreditorische Debitoren	43.457,70	16.911,01
Erhaltene Kautionen	13.875,00	13.875,00
Übrige Verbindlichkeiten	2.084,22	830,90
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	1.039,25	1.618,17
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen	0,00	19.920,26
	<u><u>105.889,29</u></u>	<u><u>92.714,55</u></u>

**E. Rechnungsabgrenzungsposten**

**EUR 18.027,07**  
**(i.V. EUR 6.409,35)**



## Anlage 8

**GEWINN & VERLUSTRECHNUNG****1. Umsatzerlöse**

**EUR 6.161.797,64**  
(i.V. EUR 4.555.629,30)

	<b>2022</b>	<b>Vorjahr</b>
	<u>EUR</u>	<u>EUR</u>
Kurabgabe	2.830.908,93	1.995.383,27
Mieten und Pachten einschließlich Erbbauzinsen	1.683.330,88	1.396.456,66
Parkplatzentgelte	586.665,16	665.342,42
Werbeleistungen	398.088,41	256.855,26
Broschüren und Souvenirs	79.072,68	61.908,64
Provisionen	71.362,55	37.792,01
Eintrittsgelder	24.801,93	21.592,27
Pauschalangebote	10.594,61	20.520,80
Sonstige	476.972,49	99.777,97
	<u>6.161.797,64</u>	<u>4.555.629,30</u>

**2. Sonstige betriebliche Erträge**

**EUR 337.238,72**  
(i.V. EUR 332.284,41)

	<b>2022</b>	<b>Vorjahr</b>
	<u>EUR</u>	<u>EUR</u>
Fördermittel vom LFI	167.266,59	99.932,11
Erträge abgeschriebene Forderungen	57.341,25	27.774,54
Erstattungen Lohnaufwendungen	28.817,78	132.370,34
Gewinne aus Anlagenabgängen	19.999,00	0,00
Periodenfremde Erträge	3.845,28	5.567,10
Erlöse aus der Auflösung von Rückstellungen	1.281,78	29.020,00
Kassen- / Zahlungsplusdifferenzen	1.154,72	1.438,70
Fördermittel LFI Gesundheitslotse	0,00	36.181,62
Sonstige	57.532,32	0,00
	<u>337.238,72</u>	<u>332.284,41</u>

Die **Erstattungen für Lohnaufwendungen** betreffen Mitarbeiter der Tourismusinformatoren, welche an das Rathaus abgeordnet waren. Die Lohnaufwendungen für die Mitarbeiter wurden durch die Stadt Rostock erstattet.



## Anlage 8

Die erhaltenen **Fördermittel vom LFI** betreffen die Förderung des Projektes "Projektmanagement in der Modellregion Rostock/Güstrow/Schwaan/Teterow". Insgesamt erhielt die TZR&W eine Förderzusage von TEUR 200 über einen Zeitraum vom November 2020 bis Januar 2023.

### 3. Materialaufwand

**EUR 2.550.910,46**  
**(i.V. EUR 1.913.322,98)**

	<u>2022</u> EUR	<u>Vorjahr</u> EUR
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	43.780,47	30.753,02
Aufwendungen für bezogene Leistungen		
- Ausgaben für Dienstleitungen und Wartungen	436.106,68	162.478,03
- Personalaufwendungen für Dritte	339.307,66	265.910,67
- Kultur	293.150,04	232.449,36
- Aufwendungen für Veranstaltungen	275.526,88	158.818,83
- Aufwendungen für Wasserrettungsdienst	269.992,24	316.259,29
- Veranstaltungssicherheit	254.673,97	261.136,13
- Strandreinigung	149.675,38	134.703,37
- Aufwandsentschädigung Kurabgabe	75.173,15	50.069,82
- Müllberäumung	62.876,25	51.384,45
- Strandbewachung	60.044,00	62.020,80
- Provisionen Parkplatz	47.062,10	49.231,50
- Parkplatzbewirtschaftung	46.241,87	38.613,90
- GEMA-Gebühren	46.161,42	7.717,44
- Strom	34.092,88	29.726,96
- Wasser	30.423,74	20.148,47
- Transport und Frachtkosten	17.755,29	3.292,89
- Fernwärme und Gas	16.221,28	7.544,78
- Aufwendungen für Stadtführer	15.084,60	11.328,63
- Kosten für Pauschalen	977,62	1.711,20
- Sonstige	36.582,94	18.023,44
	<u>2.507.129,99</u>	<u>1.882.569,96</u>
	<u>2.550.910,46</u>	<u>1.913.322,98</u>

Die Aufwendungen für die **Aufwandsentschädigung Kurabgabe** sind entstanden, da die TZR&W für die Umstellung auf eine digital gemeldete Kurabgabe eine Entschädigung für den entstandenen Mehraufwand an die Vermieter gezahlt hat.



## Anlage 8

**4. Personalaufwand**

**EUR 3.552.066,44**  
(i.V. EUR 3.161.636,47)

	<b>2022</b>	<b>Vorjahr</b>
	EUR	EUR
Löhne und Gehälter		
- Gehälter	2.808.966,82	2.504.332,18
- Aushilfslöhne	74.586,07	56.465,07
- Vermögenswirksame Leistungen	835,43	744,23
- Altersteilzeit	-20.800,00	0,00
	<u>2.863.588,32</u>	<u>2.561.541,48</u>
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
- Soziale Aufwendungen	553.631,63	474.333,22
- Versorgungskassen	107.019,58	102.761,77
- Berufsgenossenschaft	27.826,91	23.000,00
	<u>688.478,12</u>	<u>600.094,99</u>
	<u>3.552.066,44</u>	<u>3.161.636,47</u>

**5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen**

**EUR 276.990,03**  
(i.V. EUR 274.380,82)

	<b>2022</b>	<b>Vorjahr</b>
	EUR	EUR
Sachanlagen	259.340,71	255.955,20
GWG	13.632,15	16.878,26
Immaterielle Vermögensgegenstände	4.017,17	1.547,36
	<u>276.990,03</u>	<u>274.380,82</u>

**6. Erträge aus der Auflösung von Sonderposten nach § 33 Absatz 4 bis 6 EigVO M-V**

**EUR 86.387,47**  
(i.V. EUR 86.387,72)



## Anlage 8

**7. Sonstige betriebliche Aufwendungen**

**EUR 2.036.478,36**  
**(i.V. EUR 1.415.329,02)**

	<b>2022</b>	<b>Vorjahr</b>
	<b>EUR</b>	<b>EUR</b>
Mieten und Pachten	431.924,29	315.264,95
Werbung	331.582,65	267.008,44
Instandhaltungen	319.799,11	173.396,14
Aufbau Convention Bureaus	150.000,00	0,00
Fahrzeugkosten	142.870,36	97.245,99
Gebäudereinigung	80.892,63	176.353,33
Zuführung Rückstellung Nachzahlung Sozialabgaben	77.500,00	0,00
Gutachten	76.317,02	22.245,25
Rechts- und Beratungskosten	67.145,83	79.692,41
Beiträge und Gebühren	59.965,20	52.324,74
Kleinmaterialien	36.941,51	33.643,69
Veranstaltungen/Messen	36.704,59	7.329,38
Telefon/Internet	31.115,82	32.183,78
Betriebsbedarf/Vordrucke	29.098,21	7.974,81
Geschäftsausgaben	24.289,38	9.864,67
Forderungsverluste	19.481,23	7.195,12
Einzelwert- / Pauschalwertberichtigung	18.923,67	45.751,14
Kassen Zahlendifferenz	9.740,98	955,90
Bewirtung	13.361,28	13.642,68
Bürobedarf	12.882,67	9.866,41
Kosten Geldverkehr	12.179,31	10.319,32
Fortbildungskosten	11.103,95	5.199,60
Porto	10.312,38	8.861,38
Versicherungen	9.316,82	15.824,90
Reisekosten	6.775,07	1.391,54
Zeitschriften, Bücher	5.591,94	6.099,40
Fahrtkosten	3.193,77	3.268,84
Mietleasing	3.011,25	1.278,60
Buchwertabgänge	339,00	42,00
Sonstige	4.118,44	11.104,61
	<b><u>2.036.478,36</u></b>	<b><u>1.415.329,02</u></b>



## Anlage 8

<b>8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge</b>	<b><u>EUR 1.725,60</u></b> <b>(i.V. EUR 724,21)</b>	
<b>9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen</b>	<b><u>EUR 7.699,73</u></b> <b>(i.V. EUR 10.366,01)</b>	
<b>10. Finanzergebnis</b>	<b><u>EUR -5.974,13</u></b> <b>(i.V. EUR -9.641,80)</b>	
<b>11. Ergebnis nach Steuern</b>	<b><u>EUR -1.836.995,59</u></b> <b>(i.V. EUR -1.800.009,66)</b>	
<b>12. Sonstige Steuern</b>	<b><u>EUR 97.929,91</u></b> <b>(i.V. EUR 219.062,70)</b>	
	<b>2022</b>	<b>Vorjahr</b>
	<b>EUR</b>	<b>EUR</b>
Rückerstattung Vorsteuer	91.000,00	212.000,00
Grundsteuer	3.764,00	3.734,64
Kraftfahrzeugsteuer	3.165,91	3.235,91
Sonstige	<u>0,00</u>	<u>92,15</u>
	<u><u>97.929,91</u></u>	<u><u>219.062,70</u></u>
<b>13. Jahresfehlbetrag</b>	<b><u>EUR -1.934.925,50</u></b> <b>(i.V. EUR -2.019.072,36)</b>	

Die Position **Rückerstattung Vorsteuern** betrifft die Zuführung zu einer Rückstellung wegen möglichen Rückzahlung von Vorsteuererstattungen für das Veranlagungsjahr 2022.





Anlage 9

## **PRÜFUNG DER ORDNUNGSMÄSSIGKEIT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG UND DER WIRTSCHAFTLICHEN VERHÄLTNISSE**

### **Fragenkatalog zur Prüfung nach § 53 HGrG (nach IDW PS 720)**

**Fragenkreis 1:** Tätigkeit von Überwachungsorganen und Geschäftsleitung sowie individualisierte Offenlegung der Organbezüge

- a) Gibt es Geschäftsordnungen für die Organe und einen Geschäftsverteilungsplan für die Geschäftsleitung sowie ggf. für die Konzernleitung? Gibt es darüber hinaus schriftliche Weisungen des Überwachungsorgans zur Organisation für die Geschäfts- sowie ggf. für die Konzernleitung (Geschäftsanweisung)? Entsprechen diese Regelungen den Bedürfnissen des Unternehmens bzw. des Konzerns?**

Der Eigenbetrieb wird durch die Betriebsleitung vertreten, die die Bezeichnung „Tourismusdirektorin“ oder „Tourismusdirektor“ führt. Diese Aufgabe hat seit dem 1. Dezember 2010 Herr Matthias Fromm inne.

Die Aufgaben der Betriebsleitung ergeben sich aus § 4 der Betriebssatzung in der Fassung der Zweiten Satzung zur Änderung der Satzung für den kommunalen Eigenbetrieb „Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde“. Danach leitet die Betriebsleitung den Eigenbetrieb selbständig und entscheidet in allen Angelegenheiten des Betriebes, soweit nicht durch die Kommunalverfassung, die EigVO M-V, die Hauptsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock oder die Betriebssatzung etwas anderes bestimmt ist. Bei Zuständigkeit des Oberbürgermeisters bereitet die Betriebsleitung Vorschläge zur Entscheidung vor. Insbesondere gehört zu den Aufgaben der Betriebsleitung die Planung, Organisation und Führung eines betriebswirtschaftlich orientierten, regionalspezifischen Tourismusbetriebes der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Darüber hinaus ergeben sich die Zuständigkeits- und Weisungsbefugnisse aus den Stellenbeschreibungen und aus der Kompetenz- und Verantwortungsverteilung innerhalb der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Insoweit halten wir die zusätzliche Einrichtung eines Geschäftsverteilungsplans bzw. einer Geschäftsordnung für nicht notwendig.

Die Befugnisse und Aufgaben der Betriebsleitung sind in der Satzung geregelt.

Der von den Beschränkungen des § 181 BGB befreite Tourismusdirektor ist auch Geschäftsführer der Rostocker Gesellschaft für Tourismus und Marketing mbH, Rostock (kurz: RGTM), die auskunftsgemäß ebenso wie die TZR&W für Marketing in Rostock und Warnemünde zuständig ist. Auf eine Abgrenzung der Aufgaben wurde geachtet.

Ein für den Eigenbetrieb zuständiges Aufsichtsorgan ist nach der Betriebssatzung nicht vorgesehen. Die Aufsicht obliegt der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.



## Anlage 9

Darüber hinaus werden bestimmte Kontrollfunktionen vom Beteiligungscontrolling der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (u. a. Überwachung Einhaltung von Beschlüssen der Bürgerschaft und des Wirtschaftsplans) wahrgenommen. Die Regelungen entsprechen den Bedürfnissen des Eigenbetriebes.

**b) Wie viele Sitzungen der Organe und ihrer Ausschüsse haben stattgefunden und wurden Niederschriften hierüber erstellt?**

Ausschüsse der Bürgerschaft bzw. die Bürgerschaft selbst haben im Berichtsjahr sechs Beschlüsse in Angelegenheiten des Eigenbetriebs gefasst. Niederschriften hierüber wurden erstellt.

**c) In welchen Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien i. S. d. § 125 Abs. 1 Satz 5 AktG sind die einzelnen Mitglieder der Geschäftsleitung tätig?**

Herr Fromm als Tourismusdirektor war im Wirtschaftsjahr 2022 in keinen weiteren Kontrollgremien tätig.

**d) Wird die Vergütung der Organmitglieder (Geschäftsleitung, Überwachungsorgan) individualisiert im Anhang des Jahresabschlusses/Konzernabschlusses aufgeteilt nach Fixum, erfolgsbezogenen Komponenten und Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung ausgewiesen? Falls nein, wie wird dies begründet?**

Die Gesamtvergütung der Betriebsleitung ist im Anhang angegeben. Sie enthält weder erfolgsbezogene Komponenten noch Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung. Eine Unterteilung der Vergütung ist daher unterblieben.

**Fragenkreis 2: Aufbau- und ablauforganisatorische Grundlagen**

**a) Gibt es einen den Bedürfnissen des Unternehmens entsprechenden Organisationsplan, aus dem Organisationsaufbau, Arbeitsbereiche und Zuständigkeiten/Weisungsbefugnisse ersichtlich sind? Erfolgt dessen regelmäßige Überprüfung?**

Es liegt ein Organisationsplan für den Eigenbetrieb vor, aus dem der Organisationsaufbau und die Arbeitsbereiche ersichtlich sind. Dieser Organisationsplan wird regelmäßig überprüft. Darüber hinaus liegen Stellenbeschreibungen vor, die die Zuständigkeits- und Weisungsbefugnisse der einzelnen Stellen definieren. Im Übrigen sind die von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock erlassenen allgemeinen Geschäftsanweisungen für Mitarbeiter der Stadt, soweit zutreffend, ebenfalls für die Mitarbeiter des Eigenbetriebs verbindlich.



## Anlage 9

**b) Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass nicht nach dem Organisationsplan verfahren wird?**

Es haben sich keine Anhaltspunkte ergeben, die darauf hinweisen, dass nicht entsprechend dem Organisationsplan, den in der Satzung, in der Anweisung zu Vollmachten und Befugnissen und in den Stellenbeschreibungen festgelegten Zuständigkeiten und Weisungsbefugnissen verfahren wird.

**c) Hat die Geschäftsleitung Vorkehrungen zur Korruptionsprävention ergriffen und dokumentiert?**

Durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock wurde eine Dienstanweisung „Zum Verbot der Annahme von Belohnungen und Geschenken“ erlassen; letztmalig aktualisiert am 13. Dezember 2006. Der Eigenbetrieb hat aktenkundig im Jahr 2021 seine Mitarbeiter letztmalig über diese Dienstanweisung belehrt.

Korruptionsprävention wird durch die Einhaltung des Vier-Augen-Prinzips ergriffen. Durch das interne Kontrollsystem des Eigenbetriebes sind notwendige Überwachungs- und Kontrollfunktionen gewährleistet.

**d) Gibt es geeignete Richtlinien bzw. Arbeitsanweisungen für wesentliche Entscheidungsprozesse (insbesondere Auftragsvergabe und Auftragsabwicklung, Personalwesen, Kreditaufnahme und -gewährung)? Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass diese nicht eingehalten werden?**

Die Rechtsgeschäfte und Maßnahmen, die der Zustimmung der Bürgerschaft bedürfen, sind in der EigVO M-V sowie der Betriebssatzung aufgeführt.

Durch den Eigenbetrieb erfolgen Freihändige Vergaben entsprechend „Wertgrenzenerlass“. Dabei werden mindestens drei Angebote eingeholt.

Darüber hinaus werden die Vergaberichtlinien der Hanse- und Universitätsstadt Rostock herangezogen. Hierbei werden die Ausschreibungsunterlagen durch den Eigenbetrieb vorbereitet; die eigentliche Ausschreibung und die anschließenden Vergaben werden durch die Vergabestellen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock abgewickelt.

Im Rahmen unserer Prüfung sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die auf Verstöße gegen diese Regelungen hindeuten würden.



## Anlage 9

**e) Besteht eine ordnungsmäßige Dokumentation von Verträgen (z. B. Grundstücksverwaltung, EDV)?**

Die Verträge z.B. Grundstücksverträge und Mietverträge sind durch eine zentrale Ablage der Originalverträge ordnungsgemäß dokumentiert. Es werden Vertragsübersichten geführt.

**Fragenkreis 3: Planungswesen, Rechnungswesen, Informationssystem und Controlling****a) Entspricht das Planungswesen – auch im Hinblick auf Planungshorizont und Fortschreibung der Daten sowie auf sachliche und zeitliche Zusammenhänge von Projekten – den Bedürfnissen des Unternehmens?**

Der Wirtschaftsplan wird nach den Vorschriften der Eigenbetriebsverordnung erstellt. Die Planung des Eigenbetriebes basiert zunächst auf Erfahrungswerten und darüber hinaus erfolgte im Rahmen der Planungerstellung eine Bedarfsermittlung in den einzelnen Bereichen, die im Weiteren mit der erwarteten Einnahmesituation in Einklang gebracht wird. Soweit sachliche Zusammenhänge von Einzelprojekten (insbesondere Investitionen) gegeben sind, werden diese bei der Planung berücksichtigt. Die Planungsrechnungen des Eigenbetriebes entsprechen den Bedürfnissen des Unternehmens.

**b) Werden Planabweichungen systematisch untersucht?**

Planabweichungen werden anhand von entsprechenden Auswertungen untersucht und ausgewertet. Der Plan-Ist-Vergleich wird an das Beteiligungscontrolling der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Auswertung übergeben.

**c) Entspricht das Rechnungswesen einschließlich der Kostenrechnung der Größe und den besonderen Anforderungen des Unternehmens?**

Die Organisation der Datenverarbeitung im Rechnungswesen entspricht den gesetzlichen Vorschriften und anerkannten Regeln. Der Lohn und Gehaltsbuchhaltung erfolgt über die Stadtverwaltung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock auf Basis eines Dienstleistungsvertrages.

Erstmalig hat der Eigenbetrieb einen Jahresabschluss in 2021 mit Bereichsrechnungen gemäß § 32 Abs. 2 Nr. 4 i.V.m. § 36 EigVO M-V aufgestellt. Demnach hat der Eigenbetrieb in Abstimmung mit dem Prüfungsamt der Hansestadt Rostock die Bereiche Betrieb gewerblicher Art (BgA) und Vermögensverwaltung (VVM) eingeführt. Eine Verankerung in der Betriebssatzung gemäß § 1 Abs. 3 EigVO M-V ist zum Zeitpunkt der Prüfung noch nicht erfolgt. Nach uns erteilten Informationen soll dies jedoch in 2023 erfolgen.

Der Eigenbetrieb verfügt weiter über eine Kostenstellen- und Kostenträgerrechnung. Diese liefern verwertbare Ergebnisse über die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Geschäftsfelder bzw. bestimmter Projekte.



## Anlage 9

Das Rechnungswesen einschließlich der Kostenrechnung ist im Hinblick auf die Größe des Betriebes zweckmäßig eingerichtet.

**d) Besteht ein funktionierendes Finanzmanagement, welches u. a. eine laufende Liquiditätskontrolle und eine Kreditüberwachung gewährleistet?**

Die Konten des Eigenbetriebs werden täglich überwacht. Durch Betriebswirtschaft / Controlling wird monatlich ein Liquiditätsstatus erstellt, der die Grundlage für die Mittelabforderung gegenüber der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bildet. Bestehende Zahlungsverpflichtungen konnten jederzeit erfüllt werden.

**e) Gehört zu dem Finanzmanagement auch ein zentrales Cash-Management und haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass die hierfür geltenden Regelungen nicht eingehalten worden sind?**

Entfällt.

**f) Ist sichergestellt, dass Entgelte vollständig und zeitnah in Rechnung gestellt werden? Ist durch das bestehende Mahnwesen gewährleistet, dass ausstehende Forderungen zeitnah und effektiv eingezogen werden?**

Die TZR&W überprüft regelmäßig die Umsetzung von Wertsicherungsklauseln bei Erbpachtverträgen.

Es ergaben sich keine Anhaltspunkte, dass sämtliche Entgelte im Berichtsjahr nicht vollständig und zeitnah in Rechnung gestellt und eingezogen werden; vgl. aber auch Antwort zu Frage 15.b).

**g) Entspricht das Controlling den Anforderungen des Unternehmens/Konzerns und umfasst es alle wesentlichen Unternehmens-/ Konzernbereiche?**

Der Eigenbetrieb verfügt über ein eigenständiges Controlling, das alle wesentlichen Bereiche des Eigenbetriebs umfasst und durch die Zentrale Steuerung der TZR&W wahrgenommen wird. Auf Basis der monatlichen Soll-Ist-Vergleiche kann möglichen Planabweichungen gezielt entgegengesteuert werden.

**h) Ermöglichen das Rechnungs- und Berichtswesen eine Steuerung und/oder Überwachung der Tochterunternehmen und der Unternehmen, an denen eine wesentliche Beteiligung besteht?**

Entfällt.



#### Fragenkreis 4: Risikofrüherkennungssystem

- a) Hat die Geschäfts-/Konzernleitung nach Art und Umfang Frühwarnsignale definiert und Maßnahmen ergriffen, mit deren Hilfe bestandsgefährdende Risiken rechtzeitig erkannt werden können?**

Der Eigenbetrieb verfügt über ein funktionierendes Controlling. Plan-Ist-Vergleiche werden laufend durchgeführt. Bei Planabweichungen werden unverzüglich Gegenmaßnahmen eingeleitet. Damit ist der Eigenbetrieb in der Lage, eventuell entstehende wesentliche Risiken rechtzeitig zu erkennen.

- b) Reichen diese Maßnahmen aus und sind sie geeignet, ihren Zweck zu erfüllen? Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass die Maßnahmen nicht durchgeführt werden?**

Es wird auf a) verwiesen.

- c) Sind diese Maßnahmen ausreichend dokumentiert?**

Es wird auf a) verwiesen.

- d) Werden die Frühwarnsignale und Maßnahmen kontinuierlich und systematisch mit dem aktuellen Geschäftsumfeld sowie mit den Geschäftsprozessen und Funktionen abgestimmt und angepasst?**

Die Abläufe der TZR&W sind aufgrund der Größe überschaubar. Sie werden kontinuierlich und systematisch mit dem aktuellen Geschäftsumfeld abgestimmt und angepasst. Änderungen wurden im Berichtsjahr 2022 nicht vorgenommen.

#### Fragenkreis 5: Finanzinstrumente, andere Termingeschäfte, Optionen und Derivate

- a) Hat die Geschäfts-/Konzernleitung den Geschäftsumfang zum Einsatz von Finanzinstrumenten sowie von anderen Termingeschäften, Optionen und Derivaten schriftlich festgelegt? Dazu gehört:**

- Welche Produkte/Instrumente dürfen eingesetzt werden?
- Mit welchen Partnern dürfen die Produkte/Instrumente bis zu welchen Beträgen eingesetzt werden?
- Wie werden die Bewertungseinheiten definiert und dokumentiert und in welchem Umfang dürfen offene Posten entstehen?
- Sind die Hedge-Strategien beschrieben, z. B. ob bestimmte Strategien ausschließlich zulässig sind bzw. bestimmte Strategien nicht durchgeführt werden dürfen (z. B. antizipatives Hedging)?



## Anlage 9

- b) Werden Derivate zu anderen Zwecken eingesetzt als zur Optimierung von Kreditkonditionen und zur Risikobegrenzung?
- c) Hat die Geschäfts-/Konzernleitung ein dem Geschäftsumfang entsprechendes Instrumentarium zur Verfügung gestellt insbesondere in Bezug auf
- Erfassung der Geschäfte
  - Beurteilung der Geschäfte zum Zweck der Risikoanalyse
  - Bewertung der Geschäfte zum Zweck der Rechnungslegung
  - Kontrolle der Geschäfte?
- d) Gibt es eine Erfolgskontrolle für nicht der Risikoabsicherung (Hedging) dienende Derivatgeschäfte und werden Konsequenzen aufgrund der Risikoentwicklung gezogen?
- e) Hat die Geschäfts-/Konzernleitung angemessene Arbeitsanweisungen erlassen?
- f) Ist die unterjährige Unterrichtung der Geschäfts-/Konzernleitung im Hinblick auf die offenen Positionen, die Risikolage und die ggf. zu bildenden Vorsorgen geregelt?

Zu a) bis f): Finanzinstrumente werden nach den uns erteilten Auskünften nicht genutzt; insofern entfallen entsprechende Feststellungen zu diesem Fragekreis.

**Fragenkreis 6: Interne Revision**

- a) Gibt es eine den Bedürfnissen des Unternehmens/Konzerns entsprechende Interne Revision/Konzernrevision? Besteht diese als eigenständige Stelle oder wird diese Funktion durch eine andere Stelle (ggf. welche?) wahrgenommen?
- b) Wie ist die Anbindung der Internen Revision/Konzernrevision im Unternehmen/Konzern? Besteht bei ihrer Tätigkeit die Gefahr von Interessenkonflikten?
- c) Welches waren die wesentlichen Tätigkeitsschwerpunkte der Internen Revision/Konzernrevision im Geschäftsjahr? Wurde auch geprüft, ob wesentlich miteinander unvereinbare Funktionen (z. B. Trennung von Anweisung und Vollzug) organisatorisch getrennt sind? Wann hat die Interne Revision das letzte Mal über Korruptionsprävention berichtet? Liegen hierüber schriftliche Revisionsberichte vor?
- d) Hat die Interne Revision ihre Prüfungsschwerpunkte mit dem Abschlussprüfer abgestimmt?



Anlage 9

- e) **Hat die Interne Revision/Konzernrevision bemerkenswerte Mängel aufgedeckt und um welche handelt es sich?**
- f) **Welche Konsequenzen werden aus den Feststellungen und Empfehlungen der Internen Revision/Konzernrevision gezogen und wie kontrolliert die Interne Revision/Konzernrevision die Umsetzung ihrer Empfehlungen?**

Zu a) bis f): Die Beantwortung dieses Fragekreises entfällt, da bei der TZR&W eine gesondert eingerichtete Interne Revision nicht besteht. Überwachungsaufgaben werden von der Betriebsleitung direkt wahrgenommen. Darüber hinaus erfolgen regelmäßig Kassen- und Vergabeprüfungen durch das Rechnungsprüfungsamt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

**Fragekreis 7: Übereinstimmung der Rechtsgeschäfte und Maßnahmen mit Gesetz, Satzung, Geschäftsordnung, Geschäftsanweisung und bindenden Beschlüssen des Überwachungsorgans**

- a) **Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass die vorherige Zustimmung des Überwachungsorgans zu zustimmungspflichtigen Rechtsgeschäften und Maßnahmen nicht eingeholt worden ist?**

Gemäß § 5 Abs. 1 der Satzung führt der Tourismusedirektor den Betrieb selbständig und entscheidet in allen Angelegenheiten des Eigenbetriebes, soweit nicht durch die Kommunalverfassung, die EigVO M-V, die Hauptsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock oder die Satzung des Eigenbetriebes etwas anderes bestimmt ist.

Nach § 5 Abs. 1 der Satzung vertritt der Tourismusedirektor die Hanse- und Universitätsstadt Rostock in Angelegenheiten des Eigenbetriebes, sofern er entscheidungsbefugt ist. Erklärungen, durch die die Hanse- und Universitätsstadt Rostock verpflichtet werden soll, bedürfen der Schriftform. Verpflichtungserklärungen bis zu einer Wertgrenze von EUR 50.000,00 bei einmaligen und EUR 5.000,00 bei wiederkehrenden Leistungen können von dem Tourismusedirektor in einfacher Schriftform ausgefertigt werden. Im Fall einer Abwesenheit erfolgt die Zeichnung der Verpflichtungserklärung durch die Stellvertreterin oder den Stellvertreter.

Im Rahmen unserer Prüfung haben sich keine Anhaltspunkte ergeben, dass die vorherige Zustimmung der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu zustimmungspflichtigen Rechtsgeschäften und Maßnahmen nicht eingeholt worden ist.

- b) **Wurde vor der Kreditgewährung an Mitglieder der Geschäftsleitung oder des Überwachungsorgans die Zustimmung des Überwachungsorgans eingeholt?**

An Mitglieder der Betriebsleitung wurden keine Kredite gewährt.





## Anlage 9

- c) Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass anstelle zustimmungsbedürftiger Maßnahmen ähnliche, aber nicht als zustimmungsbedürftig behandelte Maßnahmen vorgenommen worden sind (z. B. Zerlegung in Teilmaßnahmen)?**

Wir haben im Rahmen unserer Prüfung nicht festgestellt, dass anstelle zustimmungsbedürftiger Maßnahmen ähnliche, aber nicht als zustimmungsbedürftig behandelte Maßnahmen vorgenommen worden sind.

- d) Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass die Geschäfte und Maßnahmen nicht mit Gesetz, Satzung, Geschäftsordnung, Geschäftsanweisung und bindenden Beschlüssen des Überwachungsorgans übereinstimmen?**

Derartige Anhaltspunkte haben sich nicht ergeben.

**Fragenkreis 8: Durchführung von Investitionen**

- a) Werden Investitionen (in Sachanlagen, Beteiligungen, sonstige Finanzanlagen, immaterielle Anlagewerte und Vorräte) angemessen geplant und vor Realisierung auf Rentabilität/Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit und Risiken geprüft?**

Investitionen werden im Rahmen der Aufstellung des Wirtschaftsplans auf Rentabilität/ Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit und Risiken geprüft.

- b) Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass die Unterlagen/Erhebungen zur Preisermittlung nicht ausreichend waren, um ein Urteil über die Angemessenheit des Preises zu ermöglichen (z. B. bei Erwerb bzw. Veräußerung von Grundstücken oder Beteiligungen)?**

Die Unterlagen waren jeweils ausreichend, um zu einem Urteil über die Angemessenheit des Preises zu gelangen. Größere Investitionsmaßnahmen werden ausgeschrieben. Erwerbe und Veräußerungen von Grundstücken und/oder Beteiligungen von wesentlicher Bedeutung lagen im Berichtsjahr nicht vor.

- c) Werden Durchführung, Budgetierung und Veränderungen von Investitionen laufend überwacht und Abweichungen untersucht?**

Im Berichtsjahr wurden Investitionen in Höhe von TEUR 291 durchgeführt. Die Überwachung der Investitionen erfolgt kontinuierlich. Bei der Feststellung von Abweichungen werden diese analysiert und erklärt.



## Anlage 9

**d) Haben sich bei abgeschlossenen Investitionen wesentliche Überschreitungen ergeben? Wenn ja, in welcher Höhe und aus welchen Gründen?**

Das Investitionsbudget in Höhe von TEUR 555 wurde nicht vollständig ausgeschöpft. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir bei abgeschlossenen Investitionen keine wesentlichen Überschreitungen festgestellt.

**e) Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass Leasing- oder vergleichbare Verträge nach Ausschöpfung der Kreditlinien abgeschlossen wurden?**

Derartige Anhaltspunkte haben sich im Rahmen unserer Prüfung nicht ergeben.

**Fragenkreis 9: Vergaberegulungen****a) Haben sich Anhaltspunkte für eindeutige Verstöße gegen Vergaberegulungen (z. B. VOB, VOL, VOF, EU-Regelungen) ergeben?**

Derartige Anhaltspunkte haben sich im Rahmen unserer Prüfung nicht ergeben.

**b) Werden für Geschäfte, die nicht den Vergaberegulungen unterliegen, Konkurrenzangebote (z. B. auch für Kapitalaufnahmen und Geldanlagen) eingeholt?**

Ja, diese werden eingeholt und berücksichtigt. In 2022 erfolgten keine Kapitalaufnahmen oder Geldanlagen.

**Fragenkreis 10: Berichterstattung an das Überwachungsorgan****a) Wird dem Überwachungsorgan regelmäßig Bericht erstattet?**

Ein Überwachungsorgan besteht innerhalb des Eigenbetriebs nicht. Wir verweisen auf den Fragenkreis 1.a). Es erfolgt quartalsweise eine Berichterstattung an das Beteiligungscontrolling der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Als beratende Instanz fungiert der Ausschuss für „Wirtschaft und Tourismus“ der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, dem ebenfalls quartalsweise berichtet wird.



## Anlage 9

- b) Vermitteln die Berichte einen zutreffenden Einblick in die wirtschaftliche Lage des Unternehmens/Konzerns und in die wichtigsten Unternehmens-/Konzernbereiche?**

Anhaltspunkte für eine nicht ordnungsgemäße Berichterstattung haben wir im Rahmen unserer Prüfung nicht festgestellt.

- c) Wurde das Überwachungsorgan über wesentliche Vorgänge angemessen und zeitnah unterrichtet? Liegen insbesondere ungewöhnliche, risikoreiche oder nicht ordnungsgemäß abgewickelte Geschäftsvorfälle sowie erkennbare Fehldispositionen oder wesentliche Unterlassungen vor und wurde hierüber berichtet?**

Hinweise auf eine nicht ausreichende Unterrichtung des Überwachungsorgans auf ungewöhnliche, risikoreiche oder nicht ordnungsgemäß abgewickelte Geschäftsvorfälle sowie erkennbare Fehldispositionen oder wesentliche Unterlassungen haben wir während der Prüfung nicht festgestellt.

- d) Zu welchen Themen hat die Geschäfts-/Konzernleitung dem Überwachungsorgan auf dessen besonderen Wunsch berichtet (§ 90 Abs. 3 AktG)?**

Entfällt.

- e) Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass die Berichterstattung (z. B. nach § 90 AktG oder unternehmensinternen Vorschriften) nicht in allen Fällen ausreichend war?**

Derartige Anhaltspunkte haben sich im Rahmen unserer Prüfung nicht ergeben.

- f) Gibt es eine D&O-Versicherung? Wurde ein angemessener Selbstbehalt vereinbart? Wurden Inhalt und Konditionen der D&O-Versicherung mit dem Überwachungsorgan erörtert?**

Die TZR&W hat keine D&O-Versicherung abgeschlossen.

- g) Sofern Interessenkonflikte der Mitglieder der Geschäftsleitung oder des Überwachungsorgans gemeldet wurden, ist dies unverzüglich dem Überwachungsorgan offen gelegt worden?**

Es ergaben sich keine entsprechenden Hinweise.

**Fragenkreis 11: Ungewöhnliche Bilanzposten und stille Reserven****a) Besteht in wesentlichem Umfang offenkundig nicht betriebsnotwendiges Vermögen?**

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir kein offenkundig nicht betriebsnotwendiges Betriebsvermögen festgestellt.

**b) Sind Bestände auffallend hoch oder niedrig?**

Es wurden keine derartigen Feststellungen während der Prüfung getroffen.

**c) Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass die Vermögenslage durch im Vergleich zu den bilanziellen Werten erheblich höhere oder niedrigere Verkehrswerte der Vermögensgegenstände wesentlich beeinflusst wird?**

Stille Reserven könnten bei den Grundstücken bestehen. In welchem Umfang dies der Fall ist, konnten wir im Rahmen unserer Prüfung nicht feststellen.

Weitere Anhaltspunkte für im Vergleich zu den bilanziellen Werten erheblich höhere oder niedrigere Verkehrswerte liegen uns nicht vor.

**Fragenkreis 12: Finanzierung****a) Wie setzt sich die Kapitalstruktur nach internen und externen Finanzierungsquellen zusammen? Wie sollen die am Abschlussstichtag bestehenden wesentlichen Investitionsverpflichtungen finanziert werden?**

Das Eigenkapital (ohne Sonderposten) beträgt zum Bilanzstichtag TEUR 9.583 und hat damit einen Anteil von 67,2 % an der Bilanzsumme.

Die in 2022 unterjährig geleisteten Ausgleichszahlungen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zum Ausgleich des Jahresfehlbetrags wurden als Verbindlichkeit gegenüber der Hanse- und Universitätsstadt Rostock per 31. Dezember 2022 ausgewiesen. Mit noch zu fassendem Beschluss der Bürgerschaft im Jahr 2023 zum Jahresabschluss 2022 ist eine Verrechnung der Verbindlichkeit mit dem Bilanzverlust vorgesehen. Die somit für 2021 erlassene Verbindlichkeit wurde gemäß § 33 Abs. 3 Satz 5 EigVO M-V i.V.m. § 13 EigVO M-V dem Eigenkapital zugeführt.

Zum Stichtag bestehen keine wesentlichen Investitionsverpflichtungen.



## Anlage 9

**b) Wie ist die Finanzlage des Konzerns zu beurteilen, insbesondere hinsichtlich der Kreditaufnahmen wesentlicher Konzerngesellschaften?**

Entfällt, da kein Konzern vorliegt.

**c) In welchem Umfang hat das Unternehmen Finanz-/Fördermittel einschließlich Garantien der öffentlichen Hand erhalten? Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass die damit verbundenen Verpflichtungen und Auflagen des Mittelgebers nicht beachtet wurden?**

Die TZR&W hat im Berichtsjahr Ausgleichszahlungen in Höhe von TEUR 2.165 der Hanse- und Universitätsstadt Rostock erhalten.

Anhaltspunkte dafür, dass die mit den Ausgleichszahlungen verbundenen Verpflichtungen und Auflagen des Mittelgebers nicht beachtet wurden, haben sich im Rahmen unserer Prüfung nicht ergeben.

**Fragenkreis 13: Eigenkapitalausstattung und Gewinnverwendung****a) Bestehen Finanzierungsprobleme aufgrund einer evtl. zu niedrigen Eigenkapitalausstattung?**

Die Eigenkapitalquote des Eigenbetriebs beträgt zum Bilanzstichtag 67,2 % gegenüber 69,7 % im Vorjahr.

Es ergeben sich aus der Eigenkapitalausstattung des Eigenbetriebs keine Finanzprobleme. Wir weisen jedoch darauf hin, dass die Zahlungsfähigkeit außerhalb der Saison von Zuschüssen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock abhängt.

**b) Ist der Gewinnverwendungsvorschlag (Ausschüttungspolitik, Rücklagenbildung) mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens vereinbar?**

Es ist vorgesehen, den Jahresfehlbetrag auf neue Rechnung vorzutragen und im Laufe des Jahres 2023 durch entsprechenden Beschluss der Bürgerschaft mit den Verbindlichkeiten aus bereits geleisteten Abschlagszahlungen für den Verlustausgleich 2022 zu verrechnen.

Der Verlustvortrag des Wirtschaftsjahres 2021 wurde in 2022 durch Verrechnung der Ausgleichszahlungen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ausgeglichen.

Wir halten dies mit der wirtschaftlichen Lage des Eigenbetriebs vereinbar.

**Fragenkreis 14: Rentabilität/Wirtschaftlichkeit**

- a) Wie setzt sich das Betriebsergebnis des Unternehmens/Konzerns nach Segmenten/Konzernunternehmen zusammen?**

Der Eigenbetrieb hat im Berichtsjahr ausweisslich der Bereichsrechnung folgende Betriebsergebnisse erzielt. Der Bereich Vermögensverwaltung hat einen Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 714 und der Bereich Betrieb gewerblicher Art einen Jahresfehlbetrag von in Höhe von TEUR 2.649 erzielt. Die bereits erhaltenen Ausgleichszahlungen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in 2021 in Höhe von TEUR 2.165 sind nicht in den Betriebsergebnissen enthalten.

- b) Ist das Jahresergebnis entscheidend von einmaligen Vorgängen geprägt?**

Nein.

- c) Haben sich Anhaltspunkte ergeben, dass wesentliche Kredit- oder andere Leistungsbeziehungen zwischen Konzerngesellschaften bzw. mit den Gesellschaftern eindeutig zu unangemessenen Konditionen vorgenommen werden?**

Unangemessene Leistungsbeziehungen zwischen dem Eigenbetrieb und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock haben wir im Rahmen unserer Jahresabschlussprüfung nicht festgestellt.

- d) Wurde die Konzessionsabgabe steuer- und preisrechtlich erwirtschaftet?**

Entfällt.

**Fragenkreis 15: Verlustbringende Geschäfte und ihre Ursachen**

- a) Gab es verlustbringende Geschäfte, die für die Vermögens- und Ertragslage von Bedeutung waren, und was waren die Ursachen der Verluste?**

Soweit die von der TZR&W betriebenen Geschäftsfelder Verluste erwirtschaften, ist dies aus Sicht des Eigenbetriebes im Wesentlichen durch Aufgabenzuordnungen des Destinationsmarketings bedingt. Die erwirtschafteten Verluste bewegen sich im Rahmen der Planungen und werden jährlich durch Ausgleichszahlungen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ausgeglichen.



## Anlage 9

**b) Wurden Maßnahmen zeitnah ergriffen, um die Verluste zu begrenzen, und um welche Maßnahmen handelt es sich?**

Aus Sicht des Eigenbetriebs können die ihr übertragenen Aufgaben teilweise nicht kostendeckend erbracht werden. Die TZR&W geht – bei unveränderter Aufgabenzuordnung – daher auch für die Zukunft von einer Notwendigkeit des Ausgleichs von Jahresfehlbeträgen aus.

**Fragenkreis 16:** Ursachen des Jahresfehlbetrages und Maßnahmen zur Verbesserung der Ertragslage**a) Was sind die Ursachen des Jahresfehlbetrages?**

Die Ursachen des Jahresverlustes sind im Fragenkreis 15a) beschrieben.

Zudem weisen wir darauf hin, dass der Fehlbetrag darauf zurückzuführen ist, dass die Ausgleichszahlungen der Trägerkommune, die Hanse- und Universitätsstadt Rostock, nicht ertragswirksam, sondern ohne Berührung der Gewinn- und Verlustrechnung als Verbindlichkeit gegenüber der Hanse- und Universitätsstadt gebucht wurden. Nach den Ausführungen der Tourismusdirektion im Lagebericht ist im Rahmen der Feststellung des Jahresabschlusses 2022 vorgesehen, die bisher geleisteten Ausgleichszahlungen qua Beschluss der Bürgerschaft dem Eigenkapital zuzuführen.

**b) Welche Maßnahmen wurden eingeleitet bzw. sind beabsichtigt, um die Ertragslage des Unternehmens zu verbessern?**

Mit den Auslaufen der Beschränkungen aus der Corona-Virus-Pandemie wird die TZR&W voraussichtlich auch in 2023 deutlich mehr Besucher verzeichnen. Zudem wurde durch die Neufassung der Kurabgabebesatzung eine Erweiterung Erhebungsgebietes umgesetzt. Beides führt zu einer Verbesserung der Einnahmesituation des Eigenbetriebs.



## Anlage 10

## Soll-/ Ist-Vergleich zum Wirtschaftsplan bzw. Erfolgs- und Vermögensplan für das Wirtschaftsjahr 2022

### 1. Erfolgsplan 2022

Die Abweichungen des Erfolgsplans 2022 von der entsprechenden Gewinn- und Verlustrechnung sind der folgenden Gegenüberstellung zu entnehmen:

	<b>Plan- Zahlen*</b>	<b>Ist-Zahlen</b>	<b>+/-</b>
	<u>TEUR</u>	<u>TEUR</u>	<u>TEUR</u>
Umsatzerlöse	6.353	6.162	-191
Sonstige betriebliche Erträge	370	337	-33
Materialaufwand	-2.532	-2.551	-19
Personalaufwand	-3.938	-3.552	386
Abschreibungen	-358	-277	81
Erträge Auflösung Sonderposten	86	86	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.132	-2.036	96
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2	2	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-8	-8	0
Sonstige Steuern	-7	-98	-91
<b>Jahresergebnis</b>	<b>-2.165</b>	<b>-1.935</b>	<b>230</b>

\*= Die Planzahlen entsprechend dem Wirtschaftsplan 2022

#### Zu Umsatzerlösen:

Im Wesentlichen sind die Umsatzerlöse geringer ausgefallen als im Wirtschaftsplan dargestellt, da aufgrund der Corona-Pandemie noch nicht ganz die Zahlen des Vor-Corona-Niveaus erreicht werden konnte.





## Anlage 10

**Zu Personalaufwand:**

Aufgrund dessen, dass mehrere im Wirtschaftsplan vorgesehene Stellen im Wirtschaftsjahr 2022 unbesetzt waren, wurden die geplanten Aufwendungen unterschritten.

**Zu Sonstigen Steuern:**

Derzeit findet eine Betriebsprüfung bei der Hansestadt Rostock statt, welche auch die TZR&W mit einschließt. Geprüft werden die Veranlagungsjahre 2016 bis 2028. Es wurde Rückstellung für eine mögliche Rückzahlung von Vorsteuererstattungen für das Jahr 2022 ergänzt.

Ein Ergebnis der Prüfung lag zum Zeitpunkt unserer Prüfung noch nicht vor, da die Betriebsprüfung bisher nicht abgeschlossen wurde.

**2. Finanzplan 2022**

Der Finanzplan soll alle voraussehbaren Einnahmen und Ausgaben des Wirtschaftsjahres enthalten. Nachfolgend werden die Zahlen des Wirtschaftsplans 2022 mit den entsprechenden Zahlen des Jahresabschlusses 2022 verglichen.

	Plan 2022 TEUR	Ist 2022 TEUR	+ / - TEUR
Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	-1.893	-1.316	577
Mittelzufluss aus der Investitionstätigkeit	-555	-269	286
Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit	2.099	2.051	-48
Veränderung des Finanzmittelfonds	<u>-349</u>	<u>466</u>	<u>815</u>

Im Wesentlichen bedingt durch die höheren Einnahmen aus der laufenden Geschäftstätigkeit und der tatsächlich geringeren durchgeführten Investitionen, fällt die Veränderung des Finanzmittelfonds höher aus, als im Wirtschaftsplan angenommen wurde.

## Übersicht Kredite

## Jahresabschluss 2022

Anlage 11



Konto/Bank	Darlehen	Ursprungs- betrag	Zinssatz	Stand	Zugänge	Tilgung	Abgänge	Stand	Zinsen	bis 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	ab 5 Jahre	Gesamt
				01.01.2022				31.12.2022					
HypoVereinsbank	780154212	265.000,00	4,640	44.694,18	0,00	21.861,44	0,00	22.832,74	1.697,08	22.832,74	0,00	0,00	22.832,74
Helaba (vormals Dexia)	800098805	410.000,00	4,739	102.376,16	0,00	31.533,19	0,00	70.842,97	4.296,73	70.842,97	0,00	0,00	70.842,97
DZ HYP AG	3307958300	180.000,00	1,890	94.849,91	0,00	12.290,54	0,00	82.559,37	1.705,90	12.524,50	52.527,72	17.507,15	82.559,37
<b>Gesamt</b>		<b>855.000,00</b>		<b>241.920,25</b>	<b>0,00</b>	<b>65.685,17</b>	<b>0,00</b>	<b>176.235,08</b>	<b>7.699,71</b>	<b>106.200,21</b>	<b>52.527,72</b>	<b>17.507,15</b>	<b>176.235,08</b>
Zinsabgrenzung				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		<b>855.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>241.920,25</b>	<b>0,00</b>	<b>65.685,17</b>	<b>0,00</b>	<b>176.235,08</b>	<b>7.699,71</b>	<b>106.200,21</b>	<b>52.527,72</b>	<b>17.507,15</b>	<b>176.235,08</b>

## Erfolgsübersicht für das Jahr 2022

	Gesamt in EUR	Bereich I						Bereich II
		Allgemeine Betriebsleitung in EUR	Seebad und Kurwesen in EUR	Tourist-Info in EUR	Marketing in EUR	Grundstücke/Flächen in EUR	Hanse Sail Büro in EUR	Vermögensverwaltung/Sondernutzung in EUR
1. Materialaufwand	-2.551.060	-35.784	-1.071.564	-82.215	-95.271	-315.314	-950.912	0
2. Löhne und Gehälter	-2.863.588	-653.871	-847.168	-587.373	-417.390	0	-334.928	-22.858
3. soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	-581.459	-113.848	-176.966	-139.685	-85.439	0	-60.976	-4.545
4. Aufwendungen für Altersversorgung	-107.020	-23.194	-31.375	-25.217	-16.236	0	-10.084	-913
5. Abschreibungen	-276.990	-11.857	-72.826	-19.758	-9.255	-157.182	-6.112	0
6. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-7.700	-7.700	0	0	0	0	0	0
7. Steuern	-6.930	-18	-5.027	0	54	-1.313	-627	0
8. Andere betriebliche Aufwendungen	-2.130.038	-118.401	-781.275	-121.086	-464.159	-204.879	-424.407	-15.831
9. Summe Aufwendungen 1-8	-8.524.784	-964.673	-2.986.200	-975.334	-1.087.697	-678.688	-1.788.045	-44.147
<b>10. Betriebserträge</b>	<b>6.589.859</b>	<b>66.707</b>	<b>3.413.733</b>	<b>185.529</b>	<b>289.513</b>	<b>1.174.395</b>	<b>701.540</b>	<b>758.443</b>
11. Finanzergebnis	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>12. Betriebsergebnis</b>	<b>-1.934.926</b>	<b>-897.965</b>	<b>427.533</b>	<b>-789.806</b>	<b>-798.184</b>	<b>495.706</b>	<b>-1.086.506</b>	<b>714.296</b>
13. Umlage			-314.288	-179.593	-89.797	-44.898	-179.593	-89.797
<b>14. Jahresergebnis</b>	<b>-1.934.926</b>		<b>113.245</b>	<b>-969.399</b>	<b>-887.980</b>	<b>450.808</b>	<b>-1.266.099</b>	<b>624.499</b>

# Allgemeine Auftragsbedingungen

## für

### Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften

vom 1. Januar 2017

DokID: 254836 2HC48T0

Alle Rechte vorbehalten. Ohne Genehmigung des Verlages ist es nicht gestattet, die Vordrucke ganz oder teilweise nachzudrucken bzw. auf fotomechanischem oder elektronischem Wege zu vervielfältigen und/oder zu verbreiten.  
© IDW Verlag GmbH · Tersteegenstraße 14 · 40474 Düsseldorf

#### 1. Geltungsbereich

(1) Die Auftragsbedingungen gelten für Verträge zwischen Wirtschaftsprüfern oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften (im Nachstehenden zusammenfassend „Wirtschaftsprüfer“ genannt) und ihren Auftraggebern über Prüfungen, Steuerberatung, Beratungen in wirtschaftlichen Angelegenheiten und sonstige Aufträge, soweit nicht etwas anderes ausdrücklich schriftlich vereinbart oder gesetzlich zwingend vorgeschrieben ist.

(2) Dritte können nur dann Ansprüche aus dem Vertrag zwischen Wirtschaftsprüfer und Auftraggeber herleiten, wenn dies ausdrücklich vereinbart ist oder sich aus zwingenden gesetzlichen Regelungen ergibt. Im Hinblick auf solche Ansprüche gelten diese Auftragsbedingungen auch diesen Dritten gegenüber.

#### 2. Umfang und Ausführung des Auftrags

(1) Gegenstand des Auftrags ist die vereinbarte Leistung, nicht ein bestimmter wirtschaftlicher Erfolg. Der Auftrag wird nach den Grundsätzen ordnungsmäßiger Berufsausübung ausgeführt. Der Wirtschaftsprüfer übernimmt im Zusammenhang mit seinen Leistungen keine Aufgaben der Geschäftsführung. Der Wirtschaftsprüfer ist für die Nutzung oder Umsetzung der Ergebnisse seiner Leistungen nicht verantwortlich. Der Wirtschaftsprüfer ist berechtigt, sich zur Durchführung des Auftrags sachverständiger Personen zu bedienen.

(2) Die Berücksichtigung ausländischen Rechts bedarf – außer bei betriebswirtschaftlichen Prüfungen – der ausdrücklichen schriftlichen Vereinbarung.

(3) Ändert sich die Sach- oder Rechtslage nach Abgabe der abschließenden beruflichen Äußerung, so ist der Wirtschaftsprüfer nicht verpflichtet, den Auftraggeber auf Änderungen oder sich daraus ergebende Folgerungen hinzuweisen.

#### 3. Mitwirkungspflichten des Auftraggebers

(1) Der Auftraggeber hat dafür zu sorgen, dass dem Wirtschaftsprüfer alle für die Ausführung des Auftrags notwendigen Unterlagen und weiteren Informationen rechtzeitig übermittelt werden und ihm von allen Vorgängen und Umständen Kenntnis gegeben wird, die für die Ausführung des Auftrags von Bedeutung sein können. Dies gilt auch für die Unterlagen und weiteren Informationen, Vorgänge und Umstände, die erst während der Tätigkeit des Wirtschaftsprüfers bekannt werden. Der Auftraggeber wird dem Wirtschaftsprüfer geeignete Auskunftspersonen benennen.

(2) Auf Verlangen des Wirtschaftsprüfers hat der Auftraggeber die Vollständigkeit der vorgelegten Unterlagen und der weiteren Informationen sowie der gegebenen Auskünfte und Erklärungen in einer vom Wirtschaftsprüfer formulierten schriftlichen Erklärung zu bestätigen.

#### 4. Sicherung der Unabhängigkeit

(1) Der Auftraggeber hat alles zu unterlassen, was die Unabhängigkeit der Mitarbeiter des Wirtschaftsprüfers gefährdet. Dies gilt für die Dauer des Auftragsverhältnisses insbesondere für Angebote auf Anstellung oder Übernahme von Organfunktionen und für Angebote, Aufträge auf eigene Rechnung zu übernehmen.

(2) Sollte die Durchführung des Auftrags die Unabhängigkeit des Wirtschaftsprüfers, die der mit ihm verbundenen Unternehmen, seiner Netzwerkunternehmen oder solcher mit ihm assoziierten Unternehmen, auf die die Unabhängigkeitsvorschriften in gleicher Weise Anwendung finden wie auf den Wirtschaftsprüfer, in anderen Auftragsverhältnissen beeinträchtigen, ist der Wirtschaftsprüfer zur außerordentlichen Kündigung des Auftrags berechtigt.

#### 5. Berichterstattung und mündliche Auskünfte

Soweit der Wirtschaftsprüfer Ergebnisse im Rahmen der Bearbeitung des Auftrags schriftlich darzustellen hat, ist alleine diese schriftliche Darstellung maßgebend. Entwürfe schriftlicher Darstellungen sind unverbindlich. Sofern nicht anders vereinbart, sind mündliche Erklärungen und Auskünfte des Wirtschaftsprüfers nur dann verbindlich, wenn sie schriftlich bestätigt werden. Erklärungen und Auskünfte des Wirtschaftsprüfers außerhalb des erteilten Auftrags sind stets unverbindlich.

#### 6. Weitergabe einer beruflichen Äußerung des Wirtschaftsprüfers

(1) Die Weitergabe beruflicher Äußerungen des Wirtschaftsprüfers (Arbeitsergebnisse oder Auszüge von Arbeitsergebnissen – sei es im Entwurf oder in der Endfassung) oder die Information über das Tätigwerden des Wirtschaftsprüfers für den Auftraggeber an einen Dritten bedarf der schriftlichen Zustimmung des Wirtschaftsprüfers, es sei denn, der Auftraggeber ist zur Weitergabe oder Information aufgrund eines Gesetzes oder einer behördlichen Anordnung verpflichtet.

(2) Die Verwendung beruflicher Äußerungen des Wirtschaftsprüfers und die Information über das Tätigwerden des Wirtschaftsprüfers für den Auftraggeber zu Werbezwecken durch den Auftraggeber sind unzulässig.

#### 7. Mängelbeseitigung

(1) Bei etwaigen Mängeln hat der Auftraggeber Anspruch auf Nacherfüllung durch den Wirtschaftsprüfer. Nur bei Fehlschlagen, Unterlassen bzw. unrechtmäßiger Verweigerung, Unzumutbarkeit oder Unmöglichkeit der Nacherfüllung kann er die Vergütung mindern oder vom Vertrag zurücktreten; ist der Auftrag nicht von einem Verbraucher erteilt worden, so kann der Auftraggeber wegen eines Mangels nur dann vom Vertrag zurücktreten, wenn die erbrachte Leistung wegen Fehlschlagens, Unterlassung, Unzumutbarkeit oder Unmöglichkeit der Nacherfüllung für ihn ohne Interesse ist. Soweit darüber hinaus Schadensersatzansprüche bestehen, gilt Nr. 9.

(2) Der Anspruch auf Beseitigung von Mängeln muss vom Auftraggeber unverzüglich in Textform geltend gemacht werden. Ansprüche nach Abs. 1, die nicht auf einer vorsätzlichen Handlung beruhen, verjähren nach Ablauf eines Jahres ab dem gesetzlichen Verjährungsbeginn.

(3) Offenbare Unrichtigkeiten, wie z.B. Schreibfehler, Rechenfehler und formelle Mängel, die in einer beruflichen Äußerung (Bericht, Gutachten und dgl.) des Wirtschaftsprüfers enthalten sind, können jederzeit vom Wirtschaftsprüfer auch Dritten gegenüber berichtet werden. Unrichtigkeiten, die geeignet sind, in der beruflichen Äußerung des Wirtschaftsprüfers enthaltene Ergebnisse infrage zu stellen, berechtigen diesen, die Äußerung auch Dritten gegenüber zurückzunehmen. In den vorgenannten Fällen ist der Auftraggeber vom Wirtschaftsprüfer tunlichst vorher zu hören.

#### 8. Schweigepflicht gegenüber Dritten, Datenschutz

(1) Der Wirtschaftsprüfer ist nach Maßgabe der Gesetze (§ 323 Abs. 1 HGB, § 43 WPO, § 203 StGB) verpflichtet, über Tatsachen und Umstände, die ihm bei seiner Berufstätigkeit anvertraut oder bekannt werden, Stillschweigen zu bewahren, es sei denn, dass der Auftraggeber ihn von dieser Schweigepflicht entbindet.

(2) Der Wirtschaftsprüfer wird bei der Verarbeitung von personenbezogenen Daten die nationalen und europarechtlichen Regelungen zum Datenschutz beachten.

#### 9. Haftung

(1) Für gesetzlich vorgeschriebene Leistungen des Wirtschaftsprüfers, insbesondere Prüfungen, gelten die jeweils anzuwendenden gesetzlichen Haftungsbeschränkungen, insbesondere die Haftungsbeschränkung des § 323 Abs. 2 HGB.

(2) Sofern weder eine gesetzliche Haftungsbeschränkung Anwendung findet noch eine einzelvertragliche Haftungsbeschränkung besteht, ist die Haftung des Wirtschaftsprüfers für Schadensersatzansprüche jeder Art, mit Ausnahme von Schäden aus der Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit, sowie von Schäden, die eine Ersatzpflicht des Herstellers nach § 1 ProdHaftG begründen, bei einem fahrlässig verursachten einzelnen Schadensfall gemäß § 54a Abs. 1 Nr. 2 WPO auf 4 Mio. € beschränkt.

(3) Einreden und Einwendungen aus dem Vertragsverhältnis mit dem Auftraggeber stehen dem Wirtschaftsprüfer auch gegenüber Dritten zu.

(4) Leiten mehrere Anspruchsteller aus dem mit dem Wirtschaftsprüfer bestehenden Vertragsverhältnis Ansprüche aus einer fahrlässigen Pflichtverletzung des Wirtschaftsprüfers her, gilt der in Abs. 2 genannte Höchstbetrag für die betreffenden Ansprüche aller Anspruchsteller insgesamt.

(5) Ein einzelner Schadensfall im Sinne von Abs. 2 ist auch bezüglich eines aus mehreren Pflichtverletzungen stammenden einheitlichen Schadens gegeben. Der einzelne Schadensfall umfasst sämtliche Folgen einer Pflichtverletzung ohne Rücksicht darauf, ob Schäden in einem oder in mehreren aufeinanderfolgenden Jahren entstanden sind. Dabei gilt mehrfaches auf gleicher oder gleichartiger Fehlerquelle beruhendes Tun oder Unterlassen als einheitliche Pflichtverletzung, wenn die betreffenden Angelegenheiten miteinander in rechtllichem oder wirtschaftlichem Zusammenhang stehen. In diesem Fall kann der Wirtschaftsprüfer nur bis zur Höhe von 5 Mio. € in Anspruch genommen werden. Die Begrenzung auf das Fünffache der Mindestversicherungssumme gilt nicht bei gesetzlich vorgeschriebenen Pflichtprüfungen.

(6) Ein Schadensersatzanspruch erlischt, wenn nicht innerhalb von sechs Monaten nach der schriftlichen Ablehnung der Ersatzleistung Klage erhoben wird und der Auftraggeber auf diese Folge hingewiesen wurde. Dies gilt nicht für Schadensersatzansprüche, die auf vorsätzliches Verhalten zurückzuführen sind, sowie bei einer schuldhaften Verletzung von Leben, Körper oder Gesundheit sowie bei Schäden, die eine Ersatzpflicht des Herstellers nach § 1 ProdHaftG begründen. Das Recht, die Einrede der Verjährung geltend zu machen, bleibt unberührt.

#### 10. Ergänzende Bestimmungen für Prüfungsaufträge

(1) Ändert der Auftraggeber nachträglich den durch den Wirtschaftsprüfer geprüften und mit einem Bestätigungsvermerk versehenen Abschluss oder Lagebericht, darf er diesen Bestätigungsvermerk nicht weiterverwenden.

Hat der Wirtschaftsprüfer einen Bestätigungsvermerk nicht erteilt, so ist ein Hinweis auf die durch den Wirtschaftsprüfer durchgeführte Prüfung im Lagebericht oder an anderer für die Öffentlichkeit bestimmter Stelle nur mit schriftlicher Einwilligung des Wirtschaftsprüfers und mit dem von ihm genehmigten Wortlaut zulässig.

(2) Widerruft der Wirtschaftsprüfer den Bestätigungsvermerk, so darf der Bestätigungsvermerk nicht weiterverwendet werden. Hat der Auftraggeber den Bestätigungsvermerk bereits verwendet, so hat er auf Verlangen des Wirtschaftsprüfers den Widerruf bekanntzugeben.

(3) Der Auftraggeber hat Anspruch auf fünf Berichtsausfertigungen. Weitere Ausfertigungen werden besonders in Rechnung gestellt.

#### 11. Ergänzende Bestimmungen für Hilfeleistung in Steuersachen

(1) Der Wirtschaftsprüfer ist berechtigt, sowohl bei der Beratung in steuerlichen Einzelfragen als auch im Falle der Dauerberatung die vom Auftraggeber genannten Tatsachen, insbesondere Zahlenangaben, als richtig und vollständig zugrunde zu legen; dies gilt auch für Buchführungsaufträge. Er hat jedoch den Auftraggeber auf von ihm festgestellte Unrichtigkeiten hinzuweisen.

(2) Der Steuerberatungsauftrag umfasst nicht die zur Wahrung von Fristen erforderlichen Handlungen, es sei denn, dass der Wirtschaftsprüfer hierzu ausdrücklich den Auftrag übernommen hat. In diesem Fall hat der Auftraggeber dem Wirtschaftsprüfer alle für die Wahrung von Fristen wesentlichen Unterlagen, insbesondere Steuerbescheide, so rechtzeitig vorzulegen, dass dem Wirtschaftsprüfer eine angemessene Bearbeitungszeit zur Verfügung steht.

(3) Mangels einer anderweitigen schriftlichen Vereinbarung umfasst die laufende Steuerberatung folgende, in die Vertragsdauer fallenden Tätigkeiten:

- a) Ausarbeitung der Jahressteuererklärungen für die Einkommensteuer, Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer sowie der Vermögensteuererklärungen, und zwar auf Grund der vom Auftraggeber vorzulegenden Jahresabschlüsse und sonstiger für die Besteuerung erforderlicher Aufstellungen und Nachweise
- b) Nachprüfung von Steuerbescheiden zu den unter a) genannten Steuern
- c) Verhandlungen mit den Finanzbehörden im Zusammenhang mit den unter a) und b) genannten Erklärungen und Bescheiden
- d) Mitwirkung bei Betriebsprüfungen und Auswertung der Ergebnisse von Betriebsprüfungen hinsichtlich der unter a) genannten Steuern
- e) Mitwirkung in Einspruchs- und Beschwerdeverfahren hinsichtlich der unter a) genannten Steuern.

Der Wirtschaftsprüfer berücksichtigt bei den vorgenannten Aufgaben die wesentliche veröffentlichte Rechtsprechung und Verwaltungsauffassung.

(4) Erhält der Wirtschaftsprüfer für die laufende Steuerberatung ein Pauschalhonorar, so sind mangels anderweitiger schriftlicher Vereinbarungen die unter Abs. 3 Buchst. d) und e) genannten Tätigkeiten gesondert zu honorieren.

(5) Sofern der Wirtschaftsprüfer auch Steuerberater ist und die Steuerberatervergütungsverordnung für die Bemessung der Vergütung anzuwenden ist, kann eine höhere oder niedrigere als die gesetzliche Vergütung in Textform vereinbart werden.

(6) Die Bearbeitung besonderer Einzelfragen der Einkommensteuer, Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Einheitsbewertung und Vermögensteuer sowie aller Fragen der Umsatzsteuer, Lohnsteuer, sonstigen Steuern und Abgaben erfolgt auf Grund eines besonderen Auftrags. Dies gilt auch für

- a) die Bearbeitung einmalig anfallender Steuerangelegenheiten, z.B. auf dem Gebiet der Erbschaftsteuer, Kapitalverkehrssteuer, Grunderwerbsteuer,
- b) die Mitwirkung und Vertretung in Verfahren vor den Gerichten der Finanz- und der Verwaltungsgerichtsbarkeit sowie in Steuerstrafsachen,
- c) die beratende und gutachtliche Tätigkeit im Zusammenhang mit Umwandlungen, Kapitalerhöhung und -herabsetzung, Sanierung, Eintritt und Ausscheiden eines Gesellschafters, Betriebsveräußerung, Liquidation und dergleichen und
- d) die Unterstützung bei der Erfüllung von Anzeige- und Dokumentationspflichten.

(7) Soweit auch die Ausarbeitung der Umsatzsteuerjahreserklärung als zusätzliche Tätigkeit übernommen wird, gehört dazu nicht die Überprüfung etwaiger besonderer buchmäßiger Voraussetzungen sowie die Frage, ob alle in Betracht kommenden umsatzsteuerrechtlichen Vergünstigungen wahrgenommen worden sind. Eine Gewähr für die vollständige Erfassung der Unterlagen zur Geltendmachung des Vorsteuerabzugs wird nicht übernommen.

#### 12. Elektronische Kommunikation

Die Kommunikation zwischen dem Wirtschaftsprüfer und dem Auftraggeber kann auch per E-Mail erfolgen. Soweit der Auftraggeber eine Kommunikation per E-Mail nicht wünscht oder besondere Sicherheitsanforderungen stellt, wie etwa die Verschlüsselung von E-Mails, wird der Auftraggeber den Wirtschaftsprüfer entsprechend in Textform informieren.

#### 13. Vergütung

(1) Der Wirtschaftsprüfer hat neben seiner Gebühren- oder Honorarforderung Anspruch auf Erstattung seiner Auslagen; die Umsatzsteuer wird zusätzlich berechnet. Er kann angemessene Vorschüsse auf Vergütung und Auslagenersatz verlangen und die Auslieferung seiner Leistung von der vollen Befriedigung seiner Ansprüche abhängig machen. Mehrere Auftraggeber haften als Gesamtschuldner.

(2) Ist der Auftraggeber kein Verbraucher, so ist eine Aufrechnung gegen Forderungen des Wirtschaftsprüfers auf Vergütung und Auslagenersatz nur mit unbestrittenen oder rechtskräftig festgestellten Forderungen zulässig.

#### 14. Streitschlichtungen

Der Wirtschaftsprüfer ist nicht bereit, an Streitbeilegungsverfahren vor einer Verbraucherschlichtungsstelle im Sinne des § 2 des Verbraucherstreitbeilegungsgesetzes teilzunehmen.

#### 15. Anzuwendendes Recht

Für den Auftrag, seine Durchführung und die sich hieraus ergebenden Ansprüche gilt nur deutsches Recht.