

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 16.11.2005 Öffentlichkeitsstatus öffentlich
Dezernat III	Amt Team 5	

I N F O R M A T I O N

I0336/05

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	29.11.2005	nicht öffentlich
Ausschuss für Regionalentwicklung, Wirtschaftsförderung und kommunale Beschäftigungspolitik	14.12.2005	öffentlich
Stadtrat	12.01.2006	öffentlich

Thema: Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) zum Schiffshebewerk

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost hat in einer Informationsveranstaltung am 21. Oktober 2005 Vertretern der Landeshauptstadt Magdeburg, der Magdeburger Weiße Flotte GmbH, der Oberen Denkmalschutzbehörde, der IHK Magdeburg und anderer Institutionen erstmals die wesentlichen Inhalte einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum Schiffshebewerk Rothensee vorgestellt. Auf diese Untersuchung stützt sich das Bundesverkehrsministerium bei seiner Entscheidung für die Stilllegung des Schiffshebewerkes.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung waren auch Gegenstand eines Gespräches, zu dem der Minister für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Herr Dr. Daehre am 10.11.2005 Vertreter der Landeshauptstadt Magdeburg, des Wasser- und Schifffahrtsamtes Magdeburg, der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost und der Magdeburger Weiße Flotte GmbH eingeladen hatte.

Weil auch bei den weiteren Diskussionen und Bemühungen zum Erhalt des Schiffshebewerkes diese Studie stets ein wichtiger Bezugspunkt sein wird, werden im Folgenden die wichtigsten Aussagen zusammenfassend dargestellt.

1. Ausgangslage

1995 war auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplanes 1992 und der entsprechenden Verkehrsprognose 2010 für das Schiffshebewerk Rothensee eine Haushaltsunterlage mit Investitionsmaßnahmen für eine Restnutzungsdauer von 30 Jahren aufgestellt und genehmigt worden.

Die Fortschreibung der Verkehrsprognose in 2001 wies nach Darstellung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) eine erhebliche Verringerung des Transportaufkommens in 2010 aus.

Aufgrund dieser veränderten Situation hielt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung eine wirtschaftliche Betrachtung des Parallelbetriebes von Schleuse Rothensee (Eröffnung im Mai 2001) und Schiffshebewerk für geboten. Zur Erstellung der Studie wurde eine Arbeitsgruppe aus Mitarbeitern der WSD Ost und des WSA Magdeburg gebildet.

Die Arbeitsgruppe begann ihre Arbeit in 2001 und schloss die Untersuchung 2003 ab.

2. Methodik

Die „Betrachtung der künftigen Nutzung des Schiffshebewerkes Rothensee“ wurde unter rein betriebswirtschaftlichen Aspekten für die Anlage durchgeführt. „Kostenbetrachtungen hinsichtlich der Wartezeiten, Fahren von Umwegen über das Wasserstraßenkreuz, Bedeutung für die Region (Tourismus) etc. waren untergeordnet.“

Grundvoraussetzung der Kostenermittlung war die Schaffung einer Systematik für die Anlagenteile. Das Schiffshebewerk wurde hierfür kostenmäßig in seine Einzelteile aufgesplittet. Daraus entstand eine umfangreiche Datensammlung, die als Grundlage für die Einschätzung der künftig zu erwartenden Kosten diente.

Kostenbasis ist eine Variante 0, die jenen 16-h-Schichtbetrieb darstellt, wie er bis zur Eröffnung der Schleuse Rothensee im Mai 2001 gefahren wurde. Diese Ausgangsvariante enthält alle Kosten für den reinen Betrieb, Energiekosten, Kosten für Hilfsmittel, auch die planmäßige Unterhaltung (PU) sowie alle für einen normalen Weiterbetrieb bis etwa 2028 erforderlichen Investitionen.

Aus dieser Variante 0 wurden in den weiteren Bearbeitungsschritten die Kosten der anderen untersuchten Varianten abgeleitet:

3. Varianten und Variantenvergleich

Kostenbetrachtungen wurden für folgende „Betriebszustände“ (= Varianten) des Schiffshebewerkes angestellt:

Variante I	Ganzjähriger einschichtiger Betrieb (8-10 h) des SHW (seit Eröffnung Schleuse Rothensee bis 2004) Verkehrssteuerung über Schichtleiter Schleuse Rothensee
Variante II	Saisonaler Weiterbetrieb (15.03. – 15.10.) Stand by – Betrieb („Betriebszustand“ in 2005)
Variante IIa	Übergang von Variante II zu III Betrieb des Schiffshebewerkes ohne Investitionen („auf Verschleiß fahren“)
Variante III	Qualifizierte Außerbetriebnahme für eine endgültige Stilllegung unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Vorgaben (Funktion erkennbar und erlebbar, jedoch Schiffsverkehr nicht mehr möglich)

Variante III(1)	Außerbetriebnahme (Verzicht auf den Erhalt der Funktionsfähigkeit der Anlage, Erhalt nur als Anschauungsobjekt, keine Betriebsfunktion der Anlagenteile, Investitionen für Erhaltung des äußeren Bildes der Anlage: Mindestkonservierung für einige Bauteile, Feste Absperreinrichtung im Ober- und Unterwasser, Verfüllen der Schwimmerschächte)
-----------------	---

Die absoluten jährlichen Kosten (Betrieb + Invest) betragen für die einzelnen Varianten jeweils:

Variante 0	(16 h-Schichtbetrieb)	1.345.000 €
Variante I	(ganzjähriger 1-schichtiger Weiterbetrieb)	925.000 €
Variante II	(saisonaler Weiterbetrieb)	594.000 €
Variante IIa	(„auf-Verschleiß-fahren“)	220.000 €
Variante III	(qualifizierte Außerbetriebnahme)	574.000 €
Variante III (1)	(Außerbetriebnahme)	226.000 €

4. Konsequenzen

Die Ergebnisse wurden dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen übergeben. Dieses ordnete im August 2004 per Erlass an:

„Im Lichte der Haushaltsgrundsätze der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit und aufgrund der jetzigen und der künftig zu erwartenden Mittelknappheit ist die qualifizierte Stilllegung des Hebewerks ‚Rothensee‘ zu veranlassen. Im Hinblick auf die bereits erfolgte Einstufung des Hebewerkes als technisches Baudenkmal durch das Stadtplanungsamt der Stadt Magdeburg sind die finanziellen Belastungen für eine qualifizierte Stilllegung als Baudenkmal auf ein unumgängliches Maß, d.h. kein Erhalt der Funktionsfähigkeit des Bauwerkes seitens der WSV, zu beschränken.“

Falls es bei dieser Entscheidung des Bundesverkehrsministerium bleibt, erfolgen in den nächsten Jahren die vorbereitenden technischen und baulichen Maßnahmen für die endgültige Stilllegung. Etwa im Jahr 2010 würde dann das Schiffshebewerk auf halber Hubhöhe fixiert und die Schwimmerschächte mit Beton verfüllt werden.

Um eine solche Entwicklung zu verhindern, engagieren sich Landeshauptstadt und Land für alternative Lösungen. Die Variante II, also der saisonale Weiterbetrieb, steht dabei obenan. Abseits der rein betriebswirtschaftlichen Betrachtungsweise gibt es zahlreiche Gründe, die für einen Weiterbetrieb in der bisherigen Form sprechen, u.a. die Einzigartigkeit dieses noch voll funktionsfähigen technischen Denkmals, die Bedeutung für die regionale Tourismuswirtschaft oder die alternative Schleusungsmöglichkeit bei Ausfall der Sparschleuse.

In Schreiben an den Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Herrn Dr. Stolpe, hat der Oberbürgermeister deshalb darum gebeten, alle Möglichkeiten zum Erhalt des Denkmals in einem möglichst betriebsfähigen Zustand zu prüfen.

Von Minister Herrn Dr. Daehre wurde in der eingangs erwähnten Gesprächsrunde angeregt, sich beim Bund für die Durchführung der Variante IIa einzusetzen. Der Betrieb würde dabei saisonal

weitergeführt, es erfolgen allerdings keine Investitionen mehr. Ein solcher Betrieb wäre lt. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung über einen Zeitraum von ca. 5 Jahren möglich. Die dabei entstehenden jährlichen Kosten von ca. 220.000 € müssten aufgebracht werden. Mit dieser Zielstellung wird Herr Dr. Daehre das Gespräch mit dem Bundesverkehrsminister suchen.

Auch ein gezieltes Marketing kann dazu beitragen, die zahlreichen Bemühungen um den Weiterbetrieb des Schiffshebwerkes zu unterstützen. Im Kontext mit der Bewerbung des gesamten Wasserstraßenkreuzes soll deshalb die Bedeutung des Schiffshebwerkes in diesem Ensemble von sehenswerten technischen Bauwerken noch stärker herausgestellt werden.

Dr. Puchta