

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister –		Drucksache DS0399/06	Datum 13.09.2006
Dezernat: III	Team 5	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Der Oberbürgermeister	26.09.2006	nicht öffentlich	Genehmigung (OB)
Ausschuss für Regionalentwicklung, Wirtschaftsförderung und kommunale Beschäftigungspolitik	28.09.2006	öffentlich	Beratung
Stadtrat	12.10.2006	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		
	KFP		
	BFP		

Kurztitel

Weiterbetrieb des Schiffshebewerkes Magdeburg-Rothensee

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in den Verhandlungen mit dem Bundesverkehrsministerium zum Weiterbetrieb des Schiffshebewerkes ein Nutzungskonzept zu vertreten, das von folgenden Eckpunkten ausgeht:

1. Der Bund bleibt weiterhin Eigentümer und Betreiber der Anlage.
2. Der Bund setzt die Restmittel der „HU zur Grundinstandsetzung für eine Restnutzungsdauer von 30 Jahren“ in Höhe von ca. 3,5 Mio. € für den Erhalt der Betriebsfähigkeit des Schiffshebewerkes ein.
3. Die im saisonalen Betrieb anfallenden Kosten in Höhe von monatlich ca. 59 T€ werden dem Bund erstattet. Der Förderverein „Technische Denkmale in Sachsen-Anhalt“ e.V. bündelt die zu diesem Zweck bereitgestellten finanziellen Unterstützungen Dritter.

Pflichtaufgaben	freiwillige Aufgaben	Maßnahmenbeginn/ Jahr	finanzielle Auswirkungen			
	X		JA		NEIN	X

Gesamtkosten/Gesamtein- nahmen der Maßnahmen		jährliche Folgekosten/ Folgekosten	Finanzierung Eigenanteil (i.d.R. = Kreditbedarf)	Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/ Fördermittel, Beiträge)	Jahr der Kassenwirk- samkeit
(Beschaffungs-/ Herstellungskosten)	ab Jahr				
	keine				
Euro		Euro		Euro	

Haushalt				Verpflichtungs- ermächtigung				Finanzplan / Invest. Programm			
veranschlagt:		Bedarf:		veranschlagt:		Bedarf:		veranschlagt:		Bedarf:	
Mehreinn.:				Mehreinn.:				Mehreinn.:			
				Jahr		Euro		Jahr		Euro	
davon Verwaltungs- haushalt im Jahr				davon Vermögens- haushalt im Jahr							
mit		Euro		mit		Euro					
Haushaltsstellen				Haushaltsstellen							
				Prioritäten-Nr.:							

federführendes/r Amt/FB Dez. III, T5	Sachbearbeiter Herr Grensemann	Unterschrift AL/FBL Frau Marxmeier
---	-----------------------------------	---------------------------------------

verantwortlicher Beigeordneter	Unterschrift	Dr. Puchta
-----------------------------------	--------------	------------

Begründung:**Ausgangslage**

Nach den öffentlichkeitswirksamen Protesten gegen die Stilllegung des Schiffshebewerkes in Magdeburg-Rothensee und der Übergabe von 56.000 Unterschriften im Bundesverkehrsministerium fand am 14.07.2006 in Berlin zwischen dem Oberbürgermeister und dem Parlamentarischen Staatssekretär Kasparick ein Gespräch über die weitere Zukunft des Schiffshebewerkes in Magdeburg-Rothensee statt.

Herr Kasparick teilte dabei mit, dass eine Weiterbetreibung des Hebewerkes bis Oktober 2006 definitiv ausgeschlossen wird. Er bekräftigte zugleich die Auffassung des Bundes, dass das Schiffshebewerk nicht dauerhaft privat betrieben werden kann und für den Binnenschiffverkehrsverkehr auch keine Notwendigkeit zur weiteren Betreibung des Schiffshebewerkes besteht. Gleichwohl sei der Bund grundsätzlich bereit, bei Nachweis eines schlüssigen Konzeptes die finanziellen Aufwendungen für die Schließung in das Projekt einfließen zu lassen.

Vor diesem Hintergrund hat das Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit am 17.08.2006 Vertreter des Stadtrates, der Magdeburger Weiße Flotte GmbH, des Fördervereins „Technische Denkmale in Sachsen-Anhalt“ e.V., der Magdeburger URANIA e.V. sowie betroffener Unternehmen zu einer Arbeitsgruppensitzung eingeladen, um ein tragfähiges Konzept für den Weiterbetrieb des Schiffshebewerkes zu entwickeln. An der Sitzung nahm als Ansprechpartner der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) der Leiter des WSA Magdeburg, Herr Hildebrandt teil.

Im Ergebnis der Sitzung ist festzuhalten, dass die Erarbeitung eines Konzeptes ohne vorherige Klärung bzw. Beantwortung grundlegender Sachfragen durch das Bundesverkehrsministerium nicht möglich ist. Mit Schreiben vom 14.09.2006 hat der Oberbürgermeister deshalb Minister Tiefensee um Stellungnahme zu den folgenden Punkten gebeten:

1. Der Bundesrechnungshof hatte in seinen Prüfanmerkungen zum Schiffshebewerk in Magdeburg-Rothensee festgestellt, dass die Stilllegung beim Bund zu Einsparungen in Höhe von ca. 9 Mio. € führt. Bisher ist die Untersuchung des Bundesrechnungshofes Außenstehenden nicht zugänglich gemacht worden. Das Berechnungsverfahren bleibt somit sehr intransparent und das Ergebnis ist nicht nachvollziehbar.

Für die Bewertung der finanziellen Situation ist es unerlässlich, den Mitgliedern der Arbeitsgruppe die Untersuchung des Bundesrechnungshofes zur Verfügung zu stellen.

2. Die Lage des Schiffshebewerkes an einer Dammstrecke und der eigentliche Betrieb der Anlage erfordern Vorkehrungen zur Sicherheit. Dazu zählt auch, dass von der Anlage ausgehende Risiken durch entsprechende Versicherungen abgedeckt sind. Solange der Bund der Betreiber der Anlage ist, sind diese Risiken im Rahmen der Staatshaftung abgedeckt. Daran wird deutlich, dass eine rein private Betreibung nicht umsetzbar ist. Die Lösung dieser Frage ist für eine Konzepterstellung grundlegende Voraussetzung.
3. Bis zur Erstellung der Haushaltsunterlagen zur qualifizierten Stilllegung des Schiffshebewerkes können seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des

Bundes (WSV) keine konkreten Zahlen über die Höhe der Kosten genannt werden. Seitens des WSA Magdeburg wurde in diesem Zusammenhang der Hinweis gegeben, dass bei der Stilllegung des Schiffshebewerkes in Henrichenburg Kosten in der Größenordnung von ca. 1,6 Mio. € im Gespräch sind.

Das Angebot des Bundes, in Magdeburg-Rothensee die vermiedenen Kosten für die Stilllegung einem Betreiber zur Verfügung zu stellen, ist als Grundlage für einen Weiterbetrieb nicht ausreichend, legt man eine ähnliche finanzielle Größenordnung wie in Henrichenburg zugrunde. In Erwägung gezogene Betreibermodelle wie z.B. Stiftungen haben bei diesem im Verhältnis zu den Aufwendungen geringen Kapitalstock kaum Aussicht auf Realisierung.

Bei allen finanziellen Betrachtungen ist zudem zu berücksichtigen, dass der Betreiber auch die Kosten für eine von ihm durchzuführende eventuelle spätere Stilllegung zurücklegen muss.

Neben den o.g. Punkten wird in dem Schreiben an Bundesminister Tiefensee auch die aktuelle Entwicklung an der Schleuse Rothensee thematisiert, die eindrucksvoll die Notwendigkeit eines Weiterbetriebes des Schiffshebewerkes unterstreicht. Weil dringende außerplanmäßige Reparaturarbeiten die Sperrung der Schleuse Rothensee erforderlich machen, wird das Schiffshebewerk Rothensee vom 25.09.2006 bis 29.09.2006 wieder in Betrieb genommen. Dies zeigt einmal mehr, dass das Schiffshebewerk als Bypass für die Binnenschifffahrt unverzichtbar und sein Weiterbetrieb ökonomisch sinnvoll ist. Ohne ein funktionsfähiges und zumindest saisonal betriebenes Schiffshebewerk drohen angesichts der mangelnden Zuverlässigkeit der Schleuse erhebliche Planungsunsicherheiten für den Schiffsverkehr und damit Schäden für das hafenaffine Gewerbe und für die Logistikbranche.

Diese Argumentation wird auch in dem Klageverfahren der Magdeburger Weiße Flotte GmbH gegen den Bund, das derzeit von einer Berliner Kanzlei vorbereitet wird, eine gewichtige Rolle spielen.

Auch der Förderverein „Technische Denkmale in Sachsen-Anhalt“ e.V. ist im Kampf für den Weiterbetrieb des Schiffshebewerkes nach wie vor sehr aktiv.

Vor dem Hintergrund von aussichtsreich erscheinenden Gesprächen mit dem Wirtschaftsminister und dem Verkehrsminister des Landes Sachsen-Anhalt hat der 2. Vorsitzende des Fördervereins, Herr Reiner Riegg, mit Schreiben vom 25. August 2006 an das WSA Magdeburg einen weiteren Vorstoß für den Weiterbetrieb des Schiffshebewerkes unternommen. Der Förderverein bekundete gegenüber dem WSA zunächst sein großes Interesse an einem saisonalen Weiterbetrieb des Schiffshebewerkes und bat dann um

„Einverständnis und ein Angebot, das die Übernahme der zusätzlich entstehenden Kosten für einen saisonalen Weiterbetrieb bis zum 31. Oktober 2006 täglich in der Zeit von 09.00 Uhr bis 12.00 Uhr und 14.00 Uhr bis 18.00 Uhr durch unseren Verein vorsieht. Da das Schiffshebewerk in einem betriebsfähigen Zustand ist und unseres Wissens auch nach wie vor durch Ihre Mitarbeiter betreut wird, sind wir zuversichtlich, dass diese Kosten in einem Rahmen liegen, der durch unseren Verein erbracht werden kann.“

Das WSA nimmt zu dieser Anfrage mit Schreiben vom 30.08.2006 Stellung. Auf der Grundlage der Wirtschaftlichkeitsberechnungen, welche im Vorfeld der Stilllegung des

Schiffshebewerkes erarbeitet wurden, leitet das WSA den Betrag für die monatlichen Gesamtkosten wie folgt ab:

„Die in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung abgehandelte Variante II beinhaltet den saisonalen Betrieb im Einschichtbetrieb und erstreckt sich auf den Zeitraum vom 15.03. bis zum 15.10 eines jeden Jahres . An jährlichen Betriebskosten sind dort 386.037,74 € - bei fahren des Schiffshebewerkes auf Verschleiß – ausgewiesen zzgl. der Kosten für 1,5 Beschäftigte als Bedienpersonal (3750€/Monat). Daraus errechnen sich die monatlichen Gesamtkosten im saisonalen Betrieb bei Verschleißfahrt auf 58.898,25 €.

Ihrer Bitte nach einem Angebot, das die Übernahme der zusätzlich entstehenden Kosten für einen saisonalen Weiterbetrieb bis zum 31. Oktober 2006 durch Ihren Verein vorsieht, kann ich jedoch nicht entsprechen. Das BMVBS hat es in dem Gespräch zwischen Herrn PSts Kasparick und Herrn OB Dr. Trümper am 14.07.2006 abgelehnt, das Schiffshebewerk noch bis zum Ende der laufenden Saison weiter zu betreiben.“

Schlussfolgerungen für ein künftiges Nutzungskonzept

Zu den o.g. Überlegungen und Fragestellungen der Arbeitsgruppe liegt noch keine abschließende Stellungnahme aus dem Bundesverkehrsministerium vor. In Bewertung der bisherigen Sachlage schlagen die Mitglieder der Arbeitsgruppe für die Verhandlungen mit dem Bundesverkehrsminister nun ein Nutzungskonzept vor, das von folgenden Eckpunkten ausgeht:

1. Der Bund bleibt weiterhin Eigentümer und Betreiber der Anlage.
2. Der Bund setzt die Restmittel der „HU zur Grundinstandsetzung für eine Restnutzungsdauer von 30 Jahren“ in Höhe von ca. 3,5 Mio. € für den Erhalt der Betriebsfähigkeit des Schiffshebewerkes ein (die Gesamtkosten für die Grundinstandsetzung betragen ca. 8,889 Mio. € , umgesetzt wurden bisher Maßnahmen im Wert von ca. 5,389 Mio. €).
3. Die im saisonalen Betrieb anfallenden Kosten in Höhe von monatlich ca. 59 T€ werden dem Bund erstattet. Der Förderverein „Technische Denkmale in Sachsen-Anhalt“ e.V bündelt die zu diesem Zweck bereitgestellten finanziellen Unterstützungen Dritter.

Über dieses Modell soll mit einem entscheidungsbefugten Vertreter des Bundesverkehrsministeriums verhandelt werden. Zielstellung der Wiederaufnahme des Hebewerkbetriebes ist der 01.04.2007.