

Bundesministerium für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung
Bundesminister
Herrn Wolfgang Tiefensee
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

Dez.III

14. SEP. 2006

Schiffshebewerk Magdeburg

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

am 14.07.2006 habe ich in Berlin mit Herrn Parlamentarischen Staatssekretär Kasparick die weitere Zukunft des Schiffshebewerkes in Magdeburg-Rothensee erörtert. Herr Kasparick teilte mir mit, dass eine Weiterbetrieung des Hebewerkes bis Oktober 2006 definitiv ausgeschlossen wird. Er bekräftigte die Auffassung des Bundes, dass das Schiffshebewerk nicht dauerhaft privat betrieben werden kann und für den Binnenschiffverkehrsverkehr auch keine Notwendigkeit zur weiteren Betreuung 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 mein Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit 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 Ihr Haus nicht möglich ist:

1. Der Bundesrechnungshof hatte in seinen Prüfanmerkungen zum Schiffshebewerk in Magdeburg-Rothensee festgestellt, dass die Stilllegung beim Bund zu Einspa-

rungen 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 Betreuung 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.

Vor diesem Hintergrund schlägt die Arbeitsgruppe nun vor, dass der Bund anstelle der zu erwartenden Stilllegungskosten die Restmittel der "HU zur Grundinstandsetzung für eine Restnutzungsdauer von 30 Jahren" für den Erhalt der Betriebsfähigkeit des Schiffshebewerkes einsetzt. Der Betrieb erfolgt weiterhin durch das WSA Magdeburg. Auf dieser Basis kann dann ein Konzept erarbeitet werden, wie aus der Region die notwendigen Betriebs- sowie Personalkosten aufgebracht werden. Die Arbeitsgruppe schlägt vor, über dieses Modell mit einem entscheidungsbefugten Vertreter Ihres Hauses zu verhandeln mit der Zielstellung der Wiederaufnahme des Hebewerkbetriebes zum 01.04.2007.

Sehr geehrter Herr Minister, lassen Sie mich abschließend noch auf ein aktuelles Ereignis eingehen, das meines Erachtens die Notwendigkeit eines Weiterbetriebes des Schiffshebewerkes eindrucksvoll 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. Damit zeigt sich einmal mehr, dass das Schiffshebwerk als Bypass für die Binnenschifffahrt unverzichtbar und sein Weiterbetrieb ökonomisch sinnvoll ist. Ohne ein funktionsfähiges und zumindest saisonal betriebenes Schiffshebwerk drohen angesichts der mangelnden Zuverlässigkeit der Schleuse erhebliche Planungsunsicherheit für den Schiffsverkehr und damit Schäden für das hafenauffine Gewerbe und für die Logistikbranche.

Ihre jüngste Entscheidung zum zeitweisen Betrieb des Schiffshebwerkes begrüße ich deshalb sehr und bitte Sie, diese sinnvolle Bypass-Lösung aufrechtzuerhalten.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Trümper

SB
12/06/09
TT. 
SB
13/09

1) das III.0.2.2.

2) FL5