

Redebeitrag der CDU-Ratsfraktion zur Aktuellen Debatte zum Erhalt des Schiffshebewerkes

am 5. Juli 2007 auf der 82(VI). Stadtratssitzung
vorgetragen von Wigbert Schwenke MdL, stellv. Fraktionsvorsitzender

(Es gilt das gesprochene Wort)

Sehr geehrte Damen und Herren,

vor ziemlich genau 2 Jahren überraschte uns die Information, dass das Bundesverkehrsministerium die Absicht hat, das Schiffshebewerk Rothensee zu schließen, ja nicht nur zu schließen, sondern es sogar durch zubetonieren der Schächte für immer vom Verkehrsnetz zu nehmen. Überraschend war das vor allem deshalb, weil ja im Planfeststellungsverfahren zum Bau der sogenannten Sparschleuse Magdeburg Rothensee im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben Wasserstraßenkreuz Magdeburg, also einem Schwerpunkt des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 17, der Weiterbetrieb des Schiffshebewerkes eine wichtige Rolle spielte. Ich zitiere aus einer Hochglanzbroschüre des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zum Wasserstraßenkreuz: „Das Schiffshebewerk Rothensee ist nach der Inbetriebnahme der neuen Schleuse auch weiterhin in Betrieb“. Gerade aus diesem Grund wurde beim Bau der Sparschleuse auf den Bau von Hilfseinrichtungen für den Sport- und Freizeitbootverkehr verzichtet.

Nun, wie gesagt, umso größer war die Überraschung, als aufgrund eines durchaus zweifelhaften Gutachtens des Bundesrechnungshofes, die Schließungsabsichten bekannt wurden. Dieses Vorhaben löste bekanntermaßen in Magdeburg, in der Region und sogar weit darüber hinaus einen beispiellosen Proteststurm aus. Hier funktioniert sogar die ansonsten meist eher problematische Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden und Umlandkreisen. Ich erinnere hier an in kurzer Zeit gesammelte 56000 Unterschriften, an die Fahrt nach Berlin, an diverse gut besuchte Aktionen am Schiffshebewerk, an den Besuch von Vertretern des Verkehrsausschusses des Bundestages, an Diskussionsrunden, Erstellung einer DVD usw. usf.. Hier gilt mein besonderer Dank den Herren des Architekten- und Ingenieurvereins unter der Führung von Herrn Riegg, Herrn Prottengeier und Herrn Garz, um mal 3 Namen besonders zu erwähnen, die von Anfang das Heft des Handelns in die Hand nahmen und maßgeblich die Gründung des Fördervereins technische Denkmale Sachsen-Anhalt initiierten.

ten. Dieser Förderverein bündelt neben der AG Schiffshebewerk der Stadtverwaltung die Aktivitäten aus der Region zur Rettung des Schiffshebewerks. Allerdings gilt es hier die Aktivitäten von AG Schiffshebewerk und Förderverein noch besser zu verzahnen.

Heute, hier, gilt es aber, so verstehe ich die Aktuelle Debatte, nochmals als Stadtrat ein eindeutiges Zeichen in die Öffentlichkeit zu senden, dass der Stadtrat geschlossen hinter der Forderung zum Weiterbetrieb des Schiffshebewerkes steht.

Und das nicht nur aus städtischen oder regionalen Interessen, sicherlich wären wir hier die Hauptbetroffenen, nein der Erhalt ist meines Erachtens durchaus auch im Bundesinteresse.

Deshalb hier nochmals kurz einige Argumente, die gegen die Stilllegung sprechen.

Das Schiffshebewerk ist ein großartiges Denkmal deutscher Ingenieurkunst und einzigartig in Deutschland.

Die touristische Attraktivität eines funktionierenden Schiffshebewerks ist nicht nur für die Magdeburger Weiße Flotte und ihre „Große Acht“ wesentliches Argument. Auch die Weiße Flotte Potsdam hat bei ihren Tagesfahrten nach Magdeburg immer mit der Fahrt durchs Schiffhebewerk geworben. Der Wassertourismus ist deutschlandweit und auch für ausländische Besucher ein geradezu dramatisch wachsender Markt. Man merkt es auch an der boomenden Magde-Boot. Und die Diskussion um in und um Magdeburg entstehende Marinas ist ebenfalls Beleg dafür. Mit einer Stilllegung des SHW entstehen für alle eben genannten zeitaufwendige Umwege. Über mögliche diesbezügliche Folgen will ich hier gar nicht erst spekulieren.

Zusätzlich behindert z. B. die Weiße Flotte den Binnenschiffverkehrsverkehr, wenn nur noch die Schleuse zur Verfügung steht.

Womit wir eindeutig bei Bundesinteressen sind. Elbe und Mittellandkanal sind nun mal Bundeswasserstraßen. Und, ich zitiere: „leistungsfähige Wasserstraßen sind nun mal eine Voraussetzung für den wettbewerbsfähigen Verkehr moderner Binnenschiffe“. Und zu den Wasserstraßen gehören funktionierende Schleusen und Hebewerke. Und wenn dann neueste Berechnungen sogar nachwiesen, dass eine Verteilung des Schiffsverkehrs entsprechend der Größe der Schiffe auf Schleuse und Hebewerk sogar finanzielle Entlastungen oder zumindest keine Mehrbelastungen hinsichtlich der gesamten Betriebskosten bedeuten, sollte doch nun endlich auch der Bund bereit sein, seine Entscheidung zu überdenken.

Für uns heißt das, die neuen Erkenntnisse schnellstmöglich nach Berlin an die Entscheidungsträger zu transportieren und dort Aufklärungsarbeit zu leisten. Ich weiß, dass mein Fraktionskollege Bernd Heynemann, der heute leider nicht hier sein kann, zurzeit schon versucht, über kleine Anfragen das Thema in Berlin am köcheln zu halten. Ich kenne leider die Antworten noch nicht im Detail, aber nach ersten Informationen sind wohl die Schiffsbewegungen an sich schon jetzt weit über dem zuletzt prognostizierten Stand. Für mich ein weiteres hoffnungsvolles Signal.

Die Stadt, das zeigt die Debatte heute und beweisen die diversen einstimmigen Beschlüsse zum Schiffshebewerk hier im Stadtrat, und das Land, es wird, da bin ich mir sicher, einen sogenannten Logistiktitel im Landeshaushalt geben, haben sich zum Schiffshebewerk bekannt. Allerdings sind die da möglichen finanziellen Unterstützungen eher symbolisch.

Die Lösung liegt beim Bund.

Betrachten wir also die heutige Debatte als erneutes klares Signal in Richtung Berlin. Ich für meinen Teil bin und bleibe optimistisch, dass eine dauerhafte Rettung des Schiffshebewerkes Rothensee gelingen kann und gelingen wird.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit