Jürgen Canehl

Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg

Rede zur Aktuellen Debatte zum Schiffshebewerk Rothensee
Ratssaal des Alten Rathauses der Landeshauptstadt Magdeburg
Magdeburg, 05. Juli 2007

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren Stadträte,
sehr geehrte Beigeordnete,
sehr geehrte Mitarbeiter der Stadtverwaltung,
liebe Gäste und Medienvertreter,

beginnen möchte ich etwas unüblich, mit einem herzlichen Dank an zwei außergewöhnliche Ingenieure und Persönlichkeiten, bei denen es wirklich zutrifft, dass sie sich nicht im Ruhestand sondern im sogenannten Unruhezustand befinden.

Ohne das ständige Wirken der letzten 18 Monate unseres
- ehemaligen Baubeigeordneten Herrn Heinz-Karl Prottengeier und des
- ehemaligen Leiters des Wasser- und Schifffahrtsamtes Herrn Hans Garz

wären wir im Kampf um den Erhalt des Schiffhebewerkes Rothensee heute nicht soweit, wie wir immerhin gekommen sind.

Heinz-Karl Prottengeier hat um die Jahreswende 2005/2006 mit dem von ihm geführten Architekten- und Ingenieurverein eine Vielzahl von Menschen und Institutionen zusammengeführt, die sich entschlossen haben, gemeinsam gegen die Betriebsstilllegung unseres Schiffshebewerkes zu agieren. Letztendlich entstand daraus u.a. der Verein Technische Denkmale Sachsen-Anhalt e.V., in dem ich selbst auch Vorstandmitglied bin.

Herr Hans Garz hat mit seinen in 20 Jahren gewonnenen Praxiserfahrungen immer wieder Argumente auch der Gegenseite überprüft und unseren fachlichen Standpunkt in fachlich überzeugender Weise formuliert. Vor wenigen Wochen hatte er eine schlüssige Argumentation aufgebaut, die verdeutlichte, dass man mit dem Weiterbetrieb dieses einmaligen technischen Denkmales nicht nur

- das historische Erbe sichert
- den für Sachsen-Anhalt sehr wichtigen Tourismus unterstützt
- sondern auch Geld sparen kann.

Sie haben richtig gehört - Geld einsparen!
Eine Zielsetzung, die auch der Bundesrechnungshof im Blick hatte, als er dem Ministerium 2005 die Betriebstilllegung des Schiffshebewerkes empfahl.

Bevor ich nun versuche diese Berechnung kurz darzustellen, bin ich der Meinung, dass das Engagement dieser beiden älteren Herren einen Beifall von uns verdient hat.

Sehr geehrte Damen und Herren,
auch in meiner Fraktion gibt es sicherlich noch den Einen oder Anderen, der sich fragt, warum es vom Abstiegskanal Rothensee - aus Richtung Magdeburg – zum Mittellandkanal zwei Aufstiegsbauwerke geben soll, die beide finanziert werden müssen.

Zunächst eine Fragestellung, die natürlich auf der Hand liegt.

Natürlich brauchen wir die Doppel-Spar-Schleuse für die ganz großen Schiffe, dass ist auch für unseren neuen Hafen wichtig. Aber, meine Damen und Herren, bis zu 50 Prozent allein der Berufschifffahrt kann mit dem Schiffshebewerk bedient werden.

Herr Garz hat auf der Grundlage der vom Wasser- und Schifffahrtsamt vorgelegten Statistiken und Zahlen die Angelegenheit durchgerechnet.

Sie erinnern sich, 2006 wurde das Schiffshebewerk wegen der Instandsetzung der Sparschleuse noch einmal 77 Tage in Betrieb genommen. In dieser Zeit wurden im Mittel 13,8 Hebevorgänge pro Tag ausgeführt. Würde man nun in dem von uns allen angestrebten saisonalen Betrieb vom 15. April bis zum 15. Oktober immer dann das Hebewerk betätigen, wenn die Schiffe in den 12 m breiten und 81 m langen Schiffsfahrstuhl passen, dann könnte man die Betriebskosten für das Schiffshebewerk allein aus der Vermeidung der Rückpumpkosten der Doppelsparschleuse nicht nur bestreiten sondern man hätte sogar die jährlichen Instandhaltungskosten voll finanziert.

Dieses erstaunliche Ergebnis begründet sich darin, dass für den Hebewerkvorgang ungleich viel weniger Energie verbraucht wird, als für das Zurückpumpen des Wassers bei der Doppel-Spar-Schleuse. Für einen Schleusungsvorgang werden auf der Preisbasis von knapp 21 ct./pro kWh allein 306,- Euro für Stromkosten verbraucht. Und meine Damen und Herren, wir wissen alle, das die Strompreise weiter steigen. Die Bilanz zugunsten des Schiffshebewerkes wird also zukünftig noch besser.

Diese erstaunliche Berechnung mit den Zahlen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung macht – für jeden überprüfbar – deutlich, dass der Bund m i t der Wiederaufnahme des Schiffshebewerkes Geld sparen könnte.

Die vom Bundesministerium transportierte und vom Bundesrechnungshof aufgestellte Behauptung, man könne durch eine Schließung des Schiffshebewerkes 9 Mio. Euro einsparen, ist bis heute nicht nachgewiesen, ich unterstelle daher, dass sie nur falsch sein kann.

Der Förderverein Technische Denkmale hat diesen neuen von Herrn Garz aufgezeigten Standpunkt am 12. Juni 2006 dem Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee zugesandt. Eine Antwort steht noch aus.

Namens meiner Fraktion fordere ich unseren Minister - soweit damit noch nicht begonnen wurde auf, eine zeitnahe Prüfung dieser Berechnungen vornehmen zu lassen und um Einbeziehung dieser Argumente in die Diskussion zum Weiterbetrieb des Schiffshebewerkes.

Besonders schade finde ich, dass die von der Staatssekretärin Frau Roth, anlässlich des Besuches einiger Bundestagsabgeordneten am 19. März 2007 - also vor immerhin 11 Wochen - zugesagten Verhandlungen zwischen dem Bundesministerium und der Stadt bzw. dem Land

Sachsen-Anhalt zum Weiterbetrieb des Schiffshebewerkes offenbar noch nicht einmal in Gang gekommen sind.

Ich appelliere an alle Stadtratskolleginnen und Stadtratskollegen, den in der Beschlussvorlage der Verwaltung vorgeschlagenen jährlichen Zuschuss von lediglich 50.000 Euro tatsächlich zu bestätigen. Nur dann würde das Land wahrscheinlich die von Herrn Minister Dr. Daehre in Aussicht gestellten 100.000 Euro zur Verfügung stellen und auch die Umlandgemeinden sowie die Landkreise und der Förderverein könnten sich nicht mehr zurückhalten einen angemessenen Anteil zu erbringen. Ein jährlicher Beitrag der Region in Höhe von 200.000 Euro würde sicherlich die Verhandlungen mit dem Bund erleichtern.

Abschließend möchte ich noch etwas zur gegenwärtigen Rechtssituation erwähnen:

Im Planfeststellungsbeschluss für die Doppel-Spar-Schleuse war der Weiterbetrieb des Schiffshebewerkes ausdrücklich vorgesehen: „Das Schiffshebewerk steht auch weiterhin für die gesamte Kleinschifffahrt zur Verfügung. Aufgrund dieser Absichtserklärung haben verschiedene Verbände z.B. der einflussreiche Deutsche Motoryachtverband und die Verbände der muskelbetriebenen Freizeitschifffahrt auf Einwendungen gegen das Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit“ Nr. 17 Wasserstraßenkreuz damals verzichtet.

Die derzeitige Außerbetriebnahme des Schiffshebewerkes ist rechtlich daher nicht „sauber“. Des Weiteren möchte ich anfügen, dass die 56.000 Unterschriften aus der Region zur Rettung des Schiffshebewerkes für uns alle eine Verpflichtung darstellen, alles zu tun, damit das Schiffshebewerk wieder in Betrieb geht und langfristig erhalten bleibt..

Die Unterschriften machen auch deutlich, dass sich die Bevölkerung der Magdeburger Region mit dem Schiffshebewerk identifiziert. Das Schiffshebewerk ist ein unverzichtbares Zeugnis der Leistungsfähigkeit der Ingenieurkunst und des hiesigen Schwermaschinenbaus. Es sei noch einmal erwähnt, dass es sich um das letzte betriebsfähige 2-Schwimmer-Hebewerk in Europa handelt.

Das 1926 in Deutschland gesicherte Patent haben die Chinesen aufgegriffen und bauen nun nach dem selben Prinzip mehrere Schiffshebewerke am Jangtsekiang. Also muss doch etwas daran sein.

Unsere Hoffnung ist, dass das Schiffshebewerk, das 68 Jahre ohne größere Störungen prima gelaufen ist, spätestens 2008 wieder in Betrieb gehen kann. Mit diesem Optimismus, den wir auch angesichts der von mir ansatzweise vorgetragenen Berechnungen des Fördervereins haben können, möchte ich anregen, dass wir zum 70. Jahrestag der Einweihung des Schiffshebewerkes im Oktober 2008 das Jubiläum feierlich ausgestalten.

Als besonderen Gast und Redner würden wir dann natürlich auch Herrn Minister Wolfgang Tiefensee einladen. Politiker sollten auch die Courage haben einen Fehler zuzugeben. Es wird ihm sicher dann verziehen.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

[Es gilt das gesprochene Wort.]