

Debatte Weiterbetrieb Schiffshebewerk Rothensee

Herr SR Klein

Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren, all das, was nicht immer wieder auf der politischen Tagesordnung auftaucht, findet auch nicht statt. Findet nicht statt in der politischen Diskussion und findet auch nicht statt in den Köpfen der Leute. Und deswegen ist es sicherlich ein dreiviertel Jahr nach der für uns alle nicht sehr positiven Schließung – vorläufigen Schließung muss man Gott sei Dank sagen – des Schiffshebewerkes in Magdeburg-Rothensee sicherlich richtig, dass wir hier eine Bestandsaufnahme machen, aber dass wir auch sehr deutlich sagen, dass dieses Schiffshebewerk, gerade angesichts der Entwicklungen – und das versuche ich ein bisschen nachzuweisen – ein enormes Zukunftspotenzial hat. Ich bin deswegen insbesondere dem Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses, Herrn Dr. Zimmer, sehr dankbar, dass er vor drei Sitzungen des Ausschusses – oder ich glaube im Mai – sehr deutlich gesagt hat, als wir uns das letzte Mal mit dem Schiffshebewerk beschäftigt haben, es wäre sehr sinnvoll – ich glaube, es gab auch eine entsprechende Anfrage der PDS-Fraktion – wir sollten hierzu mal eine aktuelle Debatte machen. Denn, meine sehr geehrten Damen und Herren, und das muss uns klar und deutlich und bewusst sein, wenn wir nicht in zwei bis drei Jahren eine Veränderung der Situation an diesem Schiffshebewerk haben, dann wird es einen Prozess des unwiederkehrlichen Verrottens geben. Und wenn Sie sich anschauen wollen, wo das bereits der Fall war, dann schauen Sie sich bitte den Fall „Henrichenburg“ an, das ist ein ähnliches Schiffshebewerk und das ist nach 13 Jahren dieses Prozesses des Verrottens vom Lande Nordrhein-Westfalen wieder damals als technisches Baudenkmal, was uns hoffentlich hier erspart bleibt, aufgebaut worden. Mit viel Geld und mit ganz erheblichem Einsatz und wie gesagt, nach 13 Jahren. Und da brauchte man es wieder, weil man natürlich gemerkt hat, dass es ein ganz erhebliches touristisches Potenzial birgt. Und, meine sehr geehrten Damen und Herren, wir müssen auch nüchtern feststellen, dass wir, trotz eines sehr, sehr klaren Votums in der Magdeburger Bevölkerung, trotz einer kontinuierlichen medialen Begleitung, im politischen Berlin ein quasi „Verhallen“ der ganzen Angelegenheit konstatieren müssen. Bedauerlich. Auch demokratisch muss ich Ihnen ganz ehrlich sagen, ausgesprochen bedauerlich. Ich erinnere mich daran, wie wir hier in einer ausgesprochen breiten interfraktionellen Fahr... sozusagen, unter Führung des Oberbürgermeisters, in Berlin diese Unterschriftenlisten abgegeben haben. Man hat sie zur Kenntnis genommen und seitdem ist quasi – lassen Sie es mich so sagen – zumindest nicht sonderlich viel passiert. Und man hat so ein bisschen den Eindruck – das will ich Ihnen schon ganz deutlich sagen – ,dass der Bundesverkehrsminister, der hier nun leider die Federführung hat, ein bisschen so nach dem Motto vorgeht „Naja, wir schauen mal, wie lange wir diesen Prozess hinauszögern können, möglichst bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag, und es ist sicherlich auch ordentlich, wenn man das mit den lästigen Magdeburgern ein bisschen aussitzt“. Ich muss Ihnen ganz ehrlich sagen, Herr Verkehrsminister, von hieraus, es ist bedauerlich, dass Sie diese Stellung offensichtlich deutlich einnehmen. Wir sind der Auffassung, Sie haben eine Verantwortung gegenüber der Region und Sie müssen vor allen Dingen auch das Votum der Bevölkerung sehr, sehr klar nachvollziehen. Lassen Sie mich ganz kurz auf diese Zukunftspotenziale, die wir sehen, die klar erkennbar sind und die in einer sehr klaren Stellungnahme von Herrn Gartz auch herausgearbeitet worden sind, noch mal eingehen. Es gibt, wie gesagt, zahlreiche positive Aspekte und Entwicklungen, insbesondere möchte ich hier hervorheben, dass es natürlich ein ausgesprochen hohes bürgerschaftliches Engagement weiterhin gibt, sich mit dieser Materie zu beschäftigen. Viele Ingenieure, die sicherlich in ihrer Freizeit auch was anderes tun könnten, beschäftigen sich mit dieser Angelegenheit, beschäftigen sich mit sehr, sehr viel Zeit- und auch Geldaufwand mit dieser Angelegenheit und versuchen hier diesen Kampf wirklich zu führen. Ich denke, diesen Leuten, die sicherlich auch im Laufe dieser Diskussion noch namentlich genannt werden, sollten wir von hier aus unseren Dank und auch unsere Anerkennung aussprechen. Das Schiffshebewerk

ist, wie gesagt, eines mit Potenzial, mit Zukunftspotenzial. Das liegt im Wesentlichen daran, dass die – im Gegensatz zu „Henrichenburg“ – wesentlichen Schiffe, also ca. 80 % der Binnenschiffe, nach wie vor über und durch das Schiffshebwerk geschleust werden können. Das wird auch – ich habe mich gerade gestern noch mal dazu mit dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt unterhalten – das wird auch in Zukunft so bleiben. 80 % des Schiffs-umfanges, das auf der Elbe und auf dem Mittellandkanal verkehrt, kann durch unser Schiffshebwerk nach wie vor geschleust werden. Nächster Punkt: Wenn man sich – und das hat Herr Gartz ganz deutlich nachgewiesen – eine volkswirtschaftliche Gesamtbilanz anschaut, dann muss man feststellen, dass in dieser volkswirtschaftlichen Gesamtbilanz eben ein ganz klares Energiepotenzial auf Seiten des Schiffshebwerkes liegt. Was sich daraus ergibt, dass die Pumpkosten im Schiffshebwerk erheblich geringer sind als in der Schleuse – erheblich geringer sind! – und Sie kennen alle sicherlich das Papier von Herrn Gartz, er hat es ja wirklich dezidiert mit einem zigtausendfachen Umfang von Euro nachgewiesen, wie viel hier gespart werden kann. Meine sehr geehrten Damen und Herren, lassen Sie mich nur ganz kurz sagen, wenn wir die Klimadiskussion, die ja mit der Energiebilanz grundsätzlich zusammenhängt, ein bisschen ernst nehmen, dann sollte sich auch das Bundesverkehrsministerium, dann sollten wir uns alle auch dieser Argumentation gegenüber nicht verschließen. Ich möchte jetzt noch einmal ganz kurz eingehen auf die maßgeblichen wirtschaftlichen Aspekte des Schiffshebwerkes. Warum die wirtschaftlichen Aspekte? Es gibt viele andere. Es gibt gesellschafts-politische, es gibt natürlich Imageangelegenheiten, aber die wirtschaftlichen Aspekte sollten jetzt, im jetzigen Stadium, deswegen im Vordergrund stehen, weil sie diejenige Messlatte sind, die das Verkehrsministerium – wir alle haben ja die Ausführungen von Frau Staatssekretärin Roth gehört – klar im Vordergrund stehen. Und es gibt ja auch diese, wie ich meine unselige Auffassung des Bundesrechnungshofes, auf die ich auch noch mal kurz eingehen werde, der ja gesagt hat „Das ist alles zu teuer. Schließt das. Am Besten packt das gleich in eine Sarkophaglösung hinein.“ und das wollen wir natürlich ganz und gar nicht. Für die Binnenschifffahrt als ersten Punkt bleibt das Schiffshebwerk, wie ich vorhin schon ausgeführt habe, ein wesentliches Element im Logistikkonzept. Ein wesentliches Element im Logistikkonzept und vor allen Dingen im Lichte des enormen Umschlages an Gütern, vor allen Dingen an Containern, die mittlerweile im Hamburger Hafen ankommen. Es ist eine wichtige Bypass-Variante für den gesamten mitteldeutschen Raum und es bedeutet natürlich dadurch einen unmittelbaren vorgeschalteten Effekt für den Magdeburger Hafen, den wir ja perspektivisch wieder ausbauen wollen, zu dem wichtigsten Binnenhafen, der er ja zu DDR-Zeiten immer war. Ich möchte nicht unbedingt gleich schon die Parallele zu Duisburg, mit über 700.000 Containern Umschlag pro Jahr, feststellen, aber wir sollten zumindest diesen Gedanken, diese Vision nicht aufgeben und dieser Vision, meine ich, darf sich auch das Bundesverkehrsministerium nicht verschließen. Zweiter Punkt: Freizeitschifffahrt. Gestern hat mir der Präsident des sachsen-anhaltinischen Landesverbandes für Motorsport, der ja dem Deutschen Motor-yachtverband angegliedert ist, noch mal klar gesagt: Wir haben einen erheblichen Bedarf von gerade auch ausländischen Touristen, mit kleinen Booten, die zunehmend von den so genannten „westlichen Wasserquartieren“ – Rhein, Main, Mosel – in den östlichen Bereich wollen. Das sind vor allen Dingen, was die Nationalitäten betrifft, Niederländer, die wir hier in Sachsen-Anhalt mit einem Zuwachs zu verzeichnen haben, das sind Österreicher und das sind Dänen. Aber auch übrigens, erstaunlicherweise Engländer. Und die, muss man ganz ehrlich sagen, kommen eben, wenn man das Schiffshebwerk außer Verkehr genommen hat, wie zurzeit der Fall, kommen die einfach nicht über die Schleusen. Das heißt, sie müssen ihre Boote – vor allem, wenn sie muskelbetrieben sind – aus dem Wasser herausnehmen, denn es gibt, im Gegensatz zu vielen anderen Bauarten dieser Art und Weise, keine Umtragemöglichkeit. Sie wissen, Umtragemöglichkeit, dann packt man das Schiff auf so eine Lore und zieht sie mehr oder minder muskelbetrieben bis zu einer Stelle, wo man das ganze Gefährt wieder zu Wasser lassen kann. Warum haben wir die nicht? Das weiß jeder, der sich mit dieser Materie beschäf-

tigt. Wir haben sie deswegen nicht, weil in dem Planfeststellungsverfahren für das Schiffshebewerk klar konstituiert war, es bleibt das Schiffshebewerk bestehen, trotz dem Bau der Schleuse, gerade weil man den Aspekt der Freizeitschiffahrt – wie gesagt, deutlich zunehmende Tendenz – wahrnehmen möchte über diese Art und Weise. Und, meine sehr geehrten Damen und Herren, wir sollten natürlich hier – obwohl Zahlen noch nicht fest vorliegen, wie mir Herr Fechner heute morgen gesagt hat – auch die Weiße Flotte nicht außer Acht lassen. Bei der Weißen Flotte gehört das Schiffshebewerk zu den wesentlichen Bausteinen, deren Produktpalette, wenn man so möchte, es gehört ganz klar, neben dem Dom und unserem Hundertwasserhaus zu den Anziehungspunkten für den Tourismus in der Region. Und das sollten wir uns alle – auch was die Entwicklung unserer kommunalen Weißen Flotte betrifft – auf der Zunge zergehen lassen. Das sind Fakten, meine sehr geehrten Damen und Herren, an denen nicht wir, an denen auch nicht das Land und auch nicht der Bund vorbeikommen kann, denn es gibt ja nicht nur die Weiße Flotte, sondern es gibt ja mit Kaiser und anderen noch eine ganz erhebliche andere Anzahl von Freizeitschiffsangeboten usw. Von den Flusskreuzfahrtschiffen, die natürlich das Schiffshebewerk, wie wir im letzten Jahr ja hier auch diskutiert haben, deutlich nutzen, ganz zu schweigen. Letzter Punkt: hafenaffines Gewerbe. Ich sagte bereits, wir sollten hier alle, gerade was sich aktuell im Bereich des Hafens tut, nicht außer Acht lassen. Unsere Vision, dass wir zumindest versuchen, perspektivisch Magdeburg zu dem wichtigsten logistischen Drehkreuz sozusagen an der Binnenwasserstraße weiterzuentwickeln. Das scheint mir wirklich ein entscheidender Punkt zu sein und das sollte, meine sehr geehrten Damen und Herren, bei einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung endlich – und bitte schön auch das Bundesverkehrsministerium – einsehen. Man muss davon ausgehen, dass z. B. am Hamburger Hafen – ich sagte es bereits – sich bis zum Jahre 2015 das Container-, das Gesamtfrachtaufkommen verdoppeln wird. Das führt heute schon, genauso wie im Hafen Antwerpen, zu Wartezeiten von Ozeanriesen – Stichwort ist hier insbesondere der Asienhandel – von fünf bis sieben Tagen. Fünf bis sieben Tage warten diese riesigen Containerschiffe draußen bis sie umgeschlagen werden können und es ist ja in der Tat so, dass bisher nur 2 – 3 % dieser Güter überhaupt auf das Binnenschiff gehen, hier in den Ostrevieren, also vor allen Dingen elbaufwärts. Und das ist eine Zahl, die sicherlich dann ausgebaut wird, meine sehr geehrten Damen und Herren, wenn vor allen Dingen bestimmte Engstellen an der Elbe aufgehoben werden und ich spreche da gar nicht von anderen Ausbaumaßnahmen, sondern ich spreche da ganz alleine von den sehr niedrigen – Stichwort Genthin – Eisenbahnbrücken, die dort einfach hängen und die einen zweilagigen oder mehrlagigen Containerverkehr zur jetzigen Zeit jedenfalls noch nicht zulassen. Aber, meine sehr geehrten Damen und Herren, Sie alle wissen – und das ergibt sich ja auch aus dem Landesverkehrskonzept sehr klar –, diese Engpässe, diese Engstellen werden aufgebrochen und das wird deutlich. Das wird deutlich dem Magdeburger Hafen, das wird auch dem Wasserstraßenkreuz zugute kommen in dem Gesamttonnageaufkommen und dafür brauchen wir eben auch, wie ich anfangs ausführte, unser Schiffshebewerk. Insofern glaube ich, muss man wirklich noch mal sagen, dass wir diesen Kampf nicht aufgeben sollten und erlauben Sie mir, dass wir Ihnen noch mal ganz kurz zwei bis drei Vorschläge zum weiteren Vorgehen. Der Oberbürgermeister verfolgt ja ein breites Gesamtbild von Maßnahmen. Ich möchte in aller Bescheidenheit noch zwei, drei in die Diskussion mit hineingeben. Ich denke, dass endlich – und das ist der wichtigste Punkt für mich – sich auch das Land und alle, die ja in der Diskussion waren, dass auch das Land sich endlich zu diesem Schiffshebewerk, angesichts der Entwicklung, die ich gerade skizziert habe, bekennen sollte. Sie sollten sich dazu bekennen – das wird schwierig, ich weiß das –, dass man zumindest – ich glaube es gibt entsprechend positive Signale aus dem Landesverkehrsministerium –, dass man einen bestimmten Betrag, ich skizziere mal 100.000 Euro pro Jahr, in den Landeshaushalt einstellt, der einen Betrieb, einen saisonalen Betrieb zumindest über die nächsten sieben bis zehn Jahre sichert. Wie komme ich auf diese Zahl 100.000? Sie wissen, Herr Gartz und auch andere haben ausgerechnet – das sind offizielle Zahlen der Wasserstra-

ßenverwaltung – ca. 400.000 Euro Betriebskosten. Von diesen 400.000 Euro gibt es ja eine Zusage des Bundes, der Geld einspart, wenn er das Schiffshebewerk nicht stilllegt. Das wären ca. 200.000 niedrig gerechnet, die er entsprechend jedes Jahr dort mit hineinnehmen könnte. Blieben 200.000, davon 100.000 für das Land, das wie gesagt Landesverkehrskonzept, gesamtwirtschaftliche Entwicklung des Landes, davon unmittelbar profitiert, übernehmen könnte und ich denke, meine sehr geehrten Damen und Herren, das werden wir ja sicherlich irgendwann noch mal diskutieren und möchte ganz herzlich dafür werben, dass auch wir in unserer Landeshauptstadt hier einen kleinen bescheidenen Anteil an der Finanzierung vornehmen. Denn ich bin der Auffassung, dass diese Finanzierung im Rücken, auch dem Oberbürgermeister die Gelegenheit geben wird, mit einem klaren Votum von uns hier ausgestattet, auch in Berlin noch mal seine Argumente weiter auszuführen. Ich glaube, meine sehr geehrten Damen und Herren, dass es angezeigt ist, dass sich auch der Landtag, angesichts, wie gesagt der Gesamtbedeutung für das Land, in einer Debatte mal mit der Angelegenheit beschäftigen würde. Ich weiß, dass das immer unter lokalen Gesichtspunkten gesehen wird, ich bedauere das ausgesprochen. Lassen Sie mich sagen, es ist sicherlich auch wünschenswert, soviel folgen die Konzepte der Zukunft, dass wir es weiterhin medial begleiten lassen das Projekt, das wäre sicherlich auch wünschenswert bei der sehr, sehr guten regionalen Begleitung, dass es uns auch einmal gelingt, mit diesem Bauwerk und mit dem Kampf, den vor allen Dingen unsere Bevölkerung hier führt, in ein überregionales Medium kommen. Und lassen Sie mich einen letzten Punkt – leider ist der Herr Kollege von der CDU-Fraktion nun nicht da, der ja Mitglied des Sportausschusses ist, Herr Heinemann – es wäre sicherlich eine, angesichts der Dimension für die Freizeitschiffahrt, für den Sporttourismus, für die Paddler, für die Segler, für die Ruderer, sicherlich auch mal angezeigt, wenn man sich im Sportausschuss des Deutschen Bundestages mit der Angelegenheit beschäftigt. Auf diesen Punkt hatte mich gerade gestern noch jemand gebracht, der gesagt hat, völlig zutreffend, wenn Herr Dankert – SPD-Fraktion, der ja aus einem Revier – helfen Sie mir, in der Nähe von Berlin, jedenfalls am Kanal sitzend mit seinem Wahlkreis – offensichtlich sehr freizeitschiffahrtsaffin ist, wenn man den noch mal gewinnen könnte, sich mit der Materie ebenso zu beschäftigen, dann könnte man sicherlich auch über diese Variante versuchen, die klare politische und auch die touristische Bedeutung hier noch einmal etwas zu verbreitern, weil wir ja leider sagen müssen, dass der Dialog mit dem Verkehrsausschuss, der Delegation des Verkehrsausschusses zurzeit zumindest noch nicht den Erfolg gezeigt hat, der brauchbar wäre. Lassen Sie mich, meine sehr geehrten Damen und Herren, damit zum Schluss kommen. Wir sollten den Kampf um unser Schiffshebewerk nicht aufgeben, denn wer nicht kämpft, der hat schon verloren und unser Schiffshebewerk muss erhalten bleiben. Jetzt und auch für die Zukunft. An Herrn Minister Tiefensee gerichtet möchte ich ganz klar sagen: „Sie sind der Bundesminister, der auch neben den Verkehrsaufgaben den Aufbau Ost in seinem Portfolio zu vertreten hat. Sie sind dafür verantwortlich, mit Verlaub, dass nicht nur in Sachsen sich mit Angelegenheiten der Waldschlösschenbrücke ausgiebig beschäftigt wird, sondern Sie sind dafür verantwortlich, dass Sie auch einstehen für dieses Schiffshebewerk.“ Und das möchte ich wirklich sagen, das man sicherlich, ohne zu übertreiben, als wahrhaft technisches Weltkulturerbe bezeichnen kann. Ein Weltkulturerbe mit Zukunft. Meine sehr verehrten Damen und Herren, vielen Dank!