

Landeshauptstadt Magdeburg – Der Oberbürgermeister –		Drucksache DS0163/12	Datum 03.05.2012
Dezernat: III	Team 5	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Der Oberbürgermeister	15.05.2012	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Finanz- und Grundstücksausschuss	23.05.2012	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Regionalentwicklung, Wirtschaftsförderung und kommunale Beschäftigungspolitik	24.05.2012	öffentlich	Beratung
Stadtrat	31.05.2012	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen I,II	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		
	KFP		
	BFP		

Kurztitel

Wiederinbetriebnahme Schiffshebewerk

Beschlussvorschlag:

1. Die Landeshauptstadt Magdeburg betreibt das Schiffshebewerk Magdeburg-Rothensee auf Verschleiß für Fahrgastschiffahrt, Kleinfahrzeuge und Sportfahrzeuge saisonal bis zum 31. Oktober 2022 auf der Grundlage des Nutzungsvertrages (Entwurf) gemäß Anlage 1.
2. Ab 2013 bis 2022 werden jährlich 50 T€ für den laufenden Betrieb eingeplant.
3. Für den laufenden Betrieb des Schiffshebewerks werden drei Stellen ab dem Jahr 2012 bereitgestellt:
 1. Eine Stelle – leitender Ingenieur Schiffshebewerk (vorl. Bew. EG 10)
 2. Eine Stelle – Elektriker (vorl. Bew. EG 6)
 3. Eine Stelle – Schlosser (vorl. Bew. EG 6)

Ab dem Jahr 2013 werden die Stellen in den Stellenplan der Landeshauptstadt Magdeburg aufgenommen. Sie erhalten eine Befristung bis zum Jahr 2022.

Die Personalkosten werden aus dem Budget des Dezernates III zur Verfügung gestellt.

4. Für den laufenden Betrieb des Schiffshebewerks wird eine Anlagenordnung erarbeitet. Die Anlagenordnung steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Bund.

Das gemäß Stadtratsbeschluss Nr. 1038-39(V)11 zu erarbeitende Gesamtkonzept für die touristische Vermarktung der alten und neuen Bauwerke des Wasserstraßenkreuzes wird bis zum 31.12.2012 vorgelegt.

5. Die vorgenannten Festlegungen stehen unter dem Vorbehalt, dass die Einnahmen für den laufenden Betrieb gemäß Tabelle 1 der Begründung tatsächlich erzielt werden, dass die jährlichen Ausgaben gemäß Tabelle 2 nicht überschritten werden und dass der Kostenrahmen für das Jahr der Inbetriebnahme einschließlich der Instandsetzung gemäß Tabelle 3 eingehalten wird.

Finanzielle Auswirkungen

Organisationseinheit	3000	Pflichtaufgabe		ja	X	nein
Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme					
54803000		ja, Nr.		X		nein
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt					
2012	JA	X	NEIN			

A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

TB 3000

I. Aufwand (inkl. Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2012	80.000	30000100	53183200	80.000	
2012	137.500	30000100	52551000	20.000	117.500
2012	31.700	30000100	54554100		31.700
2013	140.000	30000100	53183200	50.000	90.000
2013	5.500	30000100	52551000		5.500
2013	31.700	30000100	53183200		31.700
2014-2022/je Jahr	177.200	30000100		50.000	127.200
Summe:	2.021.200				

II. Ertrag (inkl. Sopo Auflösung)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2012	150.000	30000100	41411000		150.000
2012	55.000	30000100	41421000		55.000
2012	5.000	30000100	41481000		5.000
2013	150.000	30000100	41411000		150.000
2013	35.000	30000100	41421000		35.000
2013	5.000	30000100	41481000		5.000
2014-2022 /je Jahr	190.000	30000100			190.000
Summe:	2.110.000				

B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

Investitionsgruppe:

I. Zugänge zum Anlagevermögen (Auszahlungen - gesamt)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					

20...					
20...					
Summe:					

II. Zuwendungen Investitionen (Einzahlungen - Fördermittel und Drittmittel)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

III. Eigenanteil / Saldo					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

IV. Verpflichtungsermächtigungen (VE)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
gesamt:					
20...					
für					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

V. Erheblichkeitsgrenze (DS0178/09) Gesamtwert	
☐ bis 60 Tsd. € (Sammelposten)	
☐ > 500 Tsd. € (Einzelveranschlagung)	
	☐ Anlage Grundsatzbeschluss Nr.
	☐ Anlage Kostenberechnung
☐ > 1,5 Mio. € (erhebliche finanzielle Bedeutung)	
	☐ Anlage Wirtschaftlichkeitsvergleich
	☐ Anlage Folgekostenberechnung

C. Anlagevermögen

Investitionsnummer:

Buchwert in €:

Datum Inbetriebnahme:

Anlage neu
JA

Auswirkungen auf das Anlagevermögen					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	bitte ankreuzen	
				Zugang	Abgang
20...					

federführendes(r) Amt/Fachbereich	Sachbearbeiter Gerd Grensemann	
--------------------------------------	-----------------------------------	--

Verantwortliche(r) Beigeordnete(r) Rainer Nitsche	Unterschrift
--	--------------

Termin für die Beschlusskontrolle	31.12.2012
-----------------------------------	------------

Begründung:

Die langjährigen Bemühungen der Landeshauptstadt Magdeburg, der Region, des Landes Sachsen-Anhalt, des Fördervereins und anderer Akteure zur Wiederinbetriebnahme des Schiffshebewerks in Magdeburg-Rothensee widerspiegeln sich in den zahlreichen einschlägigen Beschlussvorlagen, Informationen, Stellungnahmen etc., mit denen sich die politischen Gremien der Landeshauptstadt in diesem Zeitraum intensiv befasst haben. Insoweit wird an dieser Stelle, auf eine ausführliche Darstellung der bisherigen Entwicklung verzichtet.

Beginnend mit der 2006 seitens des Bundes verfügten Stilllegung des Schiffshebewerks wurde seitens der Stadt gemeinsam mit den genannten Partnern an tragfähigen Lösungen für einen Weiterbetrieb gearbeitet. In Gesprächen mit dem Bundesverkehrsministerium und den nachgeordneten Einrichtungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) wurde mit unterschiedlichsten Modellen für dieses Ziel geworben. Bis zum Sommer 2011 deutete sich kein Erfolg dieser Aktivitäten an. Alle bis dahin diskutierten Modelle gingen davon aus, dass der Bund das Schiffshebewerk betreibt und Stadt, Region und Land ihm die Betriebskosten erstatten.

Nach einem Gespräch des Oberbürgermeisters und der Beigeordneten I und III am 22. August 2011 im Bundesverkehrsministerium mit Staatssekretär Prof. Scheurle ergab sich eine grundsätzlich neue Sachlage:

Das nun vom Bundesverkehrsministerium vorgeschlagene Modell sieht vor, dass der Bund das Schiffshebewerk unentgeltlich an die Stadt Magdeburg verpachtet. Der Bund bleibt Eigentümer des Schiffshebewerks, die Stadt Magdeburg würde die Anlage in eigener Verantwortung und Regie betreiben. Das Bundesverkehrsministerium signalisierte zugleich, dass dies die letzte Möglichkeit einer Inbetriebnahme darstellt und bei Nichtannahme die endgültige Stilllegung des Schiffshebewerks eingeleitet wird.

Nach intensiven Abstimmungen zu den Chancen und Risiken dieses Modells hat der Oberbürgermeister mit Schreiben vom 25. Januar 2012 dem Bundesverkehrsministerium mitgeteilt, dass die Stadt sich nunmehr entschlossen hat, einen Pachtvertrag mit dem Bund abzuschließen. Staatssekretär Prof. Scheurle antwortete mit Schreiben vom 1. März 2012, dass das WSA Magdeburg ein Vertragsangebot unterbreiten wird. Der Nutzungsvertragsentwurf wurde dann in seinen Details zwischen dem WSA Magdeburg und dem Bundesverkehrsministerium abgestimmt und am 13. April 2012 der Stadt zugeleitet.

I. Nutzungsvertrag

Der Entwurf des Nutzungsvertrages einschließlich Lageplan ist im Entwurf als Anlage 1 dieser Beschlussvorlage beigelegt.

Anzumerken ist, dass es auf der Grundlage des Vertragsentwurfs zu den Vertragsinhalten und insbesondere auch zu den technischen Aussagen am 23. April 2012 einen konstruktiven fachlichen Austausch mit dem WSA Magdeburg gegeben hat. Es wurde vereinbart, dass - soweit dies zwingend erforderlich ist - klarstellende Erläuterungen in einer Protokollnotiz zum Vertrag berücksichtigt werden sollen. Änderungen des Vertragstextes selbst sind aus Sicht der Stadt nicht erforderlich, sie würden umfangreiche und zeitraubende Rücksprachen mit dem Bundesministerium und den Fachebenen erforderlich machen.

Wie später noch näher ausgeführt, ist das WSA Magdeburg bereit, die in den Paragraphen 2 und 19 verwendete Formulierung „Betriebserlaubnis des Landes Sachsen-Anhalt“ durch die Formulierung „Betriebserlaubnis durch die regional zuständige Behörde“ zu ersetzen.

Die abschließenden Verhandlungen über noch offene technische Details sollen bis Ende Mai 2012 abgeschlossen sein, so dass der Vertrag bis dahin – die positive Beschlussfassung durch den Stadtrat am 31.05.12 vorausgesetzt – unterzeichnet werden kann.

Die jeweiligen Kündigungsmöglichkeiten der Vertragspartner sind im § 16 geregelt. Wichtig im Sinne einer Ausstiegsklausel für den künftigen Betreiber sind hier die Regelungen unter § 16 Absatz 1 Ziffer 2.

Aufgrund der großen Bedeutung der Haftungsfragen wurde der zuständige Kommunale Schadensausgleich (KSA) von Beginn an in das Projekt einbezogen. Vertreter des KSA nahmen auch an dem Gespräch des Oberbürgermeisters im Bundesverkehrsministerium am 22. August 2011 teil. Zum vorliegenden Vertragsentwurf hat der KSA einige Formulierungshinweise gegeben, die der Klarstellung dienen. Bedenken grundsätzlicher Art bestehen seitens des KSA nicht, so dass das Haftungsrisiko der Stadt im Rahmen der Betreuung des Schiffshebewerks durch den KSA abgedeckt ist.

Parallel zum Abschluss des Nutzungsvertrages ist beim WSA Magdeburg eine sog. „Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung“ zu beantragen (vgl. hierzu die Ausführungen unter V.)

II. Finanzen

Neben der Landeshauptstadt Magdeburg spielen die Region Magdeburg und das Land Sachsen-Anhalt bei der Finanzierung der Wiederinbetriebnahme und des laufenden Betriebes des Schiffshebewerks eine entscheidende Rolle.

In zwei Regionalkonferenzen im November 2007 und im Mai 2011 in Magdeburg wurde deshalb mit dem Ziel eines saisonalen touristischen Weiterbetriebes des Schiffshebewerks auf Verschleiß bei den genannten Partnern für ein finanzielles Engagement geworben.

Ebenso wurde Anfang 2012 in persönlichen Gesprächen vor Ort den Landräten des Bördekreises, des Jerichower Landes und des Salzlandkreises das neue Betriebsmodell und die finanziellen Eckdaten vorgestellt. In gleicher Weise wurde den Bürgermeistern wichtiger Gemeinden und Städte des Umlandes der aktuelle Projektstand erläutert.

Schließlich wurde in Kontakten mit der Leitungsebene des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt um eine Bekräftigung bereits früher gemachter Finanzausagen gebeten.

Im Ergebnis dieser Aktivitäten ist hinsichtlich einer tragfähigen Projektfinanzierung aktuell von folgenden jährlichen Einnahmen für den laufenden Betrieb auszugehen:

Tab.1

Landeshauptstadt Magdeburg	50.000 €
Land Sachsen-Anhalt	150.000 €
Landkreis Bördekreis	20.000 €
Landkreis Jerichower Land	<i>[z.Z. Zusage f. Instandsetzung 20 T€ Zuschuss lfd. Betrieb wird geprüft]</i>
Stadt Wolmirstedt	5.000 €
Gemeinde Barleben	10.000 €
Förderverein Technische Denkmale	5.000 €
Summe Einnahmen / Jahr	240.000 €

Dem stehen jährliche Ausgaben in folgender Größenordnung gegenüber:

Tab. 2

Personalkosten	140.000 €
Schmiermittel	5.500 €
Energiekosten	22.700 €
Nebenkosten (gem. §5 Nutzungsvertrag)	9.000 €

Summe Ausgaben / Jahr	177.200 €
------------------------------	------------------

Die o.g. Angaben hinsichtlich Schmiermitteln und Energiekosten beruhen auf Kostenschätzungen des Technischen Beirates des Fördervereins Technische Denkmale Sachsen-Anhalt e.V., die Angaben zu den Nebenkosten auf mdl. Auskunft des Leiters WSA

Im Saldo von Einnahmen und Ausgaben ergibt sich ein fiktiver Überschuss in einer Größenordnung von ca. 60 T€. Dieser Betrag wird unbedingt benötigt zum Aufbau eines Sicherheitspolsters für mögliche Kostenrisiken im laufenden Betrieb. Der Technische Beirat des Fördervereins Technische Denkmale Sachsen-Anhalt e.V. geht in seiner Ausarbeitung „Kostenschätzung und Vorbereitung zum Probetrieb“ vom Dezember 2011 davon aus, dass ein Betrag von ca. 250 T€ als Reservebedarf benötigt wird. Diese Reserve ist „mindestens erforderlich, wenn nicht die erste Störung das Aus bedeuten soll“, so der ausdrückliche Hinweis des Expertenteams.

Das Jahr der Wiederinbetriebnahme 2012 ist, abweichend von den o.g. Eckdaten, auf der Ausgabenseite durch folgende Besonderheiten gekennzeichnet:

- Da es sich um ein Rumpfgeschäftsjahr handelt, sind nicht die vollen jährlichen Kosten für den laufenden Betrieb zu veranschlagen, sondern die anteiligen Kosten. Dies ist vom Volumen her insbesondere bei den Personalkosten von Belang. Die Auswirkungen auf die Positionen Schmiermittel, Energiekosten und Nebenkosten können hier nicht prognostiziert werden, es wird deshalb zur Sicherheit der Jahresverbrauch zum Ansatz gebracht.
- Andererseits sind 2012 als Voraussetzung für die Wiederinbetriebnahme des Schiffshebewerks umfangreiche Instandsetzungsarbeiten an der Anlage vorzunehmen. Entsprechend der bereits erwähnten Ausarbeitung des Technischen Beirates des Fördervereins Technische Denkmale Sachsen-Anhalt e.V. belaufen sich diese Reparaturkosten auf geschätzte 132 T€. Berücksichtigt ist dabei nur das, was für den Betrieb sicherheitsrelevant ist, was gerade defekt ist oder, im Betrieb erkennbar, bald ausfällt.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat die Kosten für eine Wiederinbetriebnahme pauschal mit 700 T€ beziffert. Auch bei Berücksichtigung einer unterschiedlichen Herangehensweise ist die Diskrepanz zwischen beiden Kostenschätzungen eklatant.

Die unten näher erläuterten Untersuchungen des TÜV dienen deshalb auch dazu, mögliche Kostenrisiken auszuschalten und weitere Erkenntnisse zum tatsächlichen Investitionsbedarf für die Wiederinbetriebnahme als Voraussetzung für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung zu erhalten.

Die nachfolgend verwendeten Eckdaten für das Jahr der Wiederinbetriebnahme 2012 richten sich bezüglich der Instandsetzungskosten an der Kostenabschätzung des Fördervereins aus. Zusammen mit den anderen Kostenpositionen ergeben sich demnach folgende Ausgaben:

Tab. 3

Personalkosten (anteilig für Juni – Dezember 2012)	80.000 €
Instandsetzung zur Wiederinbetriebnahme	132.000 €
Schmiermittel	5.500 €
Energiekosten	22.700 €
Nebenkosten (gem. §5 Nutzungsvertrag)	9.000 €
Summe Ausgaben / Jahr	249.200 €

Die genannte Ausgabensumme von 249.200 € kann derzeit nur als Orientierung dienen. Größter Unsicherheitsfaktor ist der tatsächliche Finanzbedarf für die durchzuführenden Instandsetzungsarbeiten.

Unter der Voraussetzung, dass die hier getroffenen Annahmen bezüglich der

Instandsetzungskosten zutreffen und auch die Einnahmen wie in Tab. 1 dargestellt zufließen, wäre eine Durchfinanzierung des Vorhabens gegeben, denn den Ausgaben 2012 in Höhe von ca. 249.200 € stünden Einnahmen gegenüber in Höhe von ca. 290.000 T€ (240 T€ und zusätzlich 50 T€ der Landeshauptstadt für die Wiederinbetriebnahme aus der Übertragung von HH-Mitteln aus 2011).

Der nach dieser Kalkulation entstehende rechnerische Überschuss in Höhe von ca. 41 T€ ist als Reserve zur Abdeckung der o.g. Kostenrisiken dringend erforderlich.

Wie bereits dargestellt, wäre unter den getroffenen Annahmen auch der laufende Betrieb in den Folgejahren finanzierbar. Restrisiken bleiben dennoch, denn frühere Kostenschätzungen, die seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auch für den laufenden Betrieb angestellt wurden, liegen mit jährlich ca. 420 T€ deutlich über den in Tabelle 2 dargestellten Ausgaben.

III. Personal

Grundlage der Personalplanung ist ein täglicher einschichtiger Betrieb des Schiffshebewerks in der Zeit von 10 – 16 Uhr. Die Betriebssaison ist auf 6 Monate ausgelegt für den Zeitraum 01. Mai bis 31. Oktober. Dazu kommen zweimal wöchentlich durchzuführende Bewegungsfahrten außerhalb der Saison sowie ebenfalls außerhalb der Saison auszuführende Wartungs- und Instandsetzungsaufgaben.

Aus den Gesprächen, die mit zahlreichen Experten des Fördervereins Technische Denkmale und dem Wasser- und Schifffahrtamt Magdeburg geführt wurden, wurde deutlich, dass für einen ordnungsgemäßen Betrieb des Schiffshebewerks folgender Personalbedarf gegeben ist:

1. Eine Stelle – leitender Ingenieur Schiffshebewerk (vorl. Bew. EG 10)
2. Eine Stelle – Elektriker (vorl. Bew. EG 6)
3. Eine Stelle – Schlosser (vorl. Bew. EG 6)

Die externe Ausschreibung dieser Stellen ist mit einer Fristsetzung zum erfolgt.

Insbesondere der Ingenieur muss über ein sehr hohes Qualifikationsniveau verfügen angesichts der besonderen Herausforderungen, die dieser Arbeitsplatz stellt. Zu berücksichtigen ist, dass dieser Ingenieur vielfältige Aufgaben eigenständig wahrnehmen muss, die vorher von diversen Stellen der WSA-Verwaltung außerhalb des SHW miterledigt wurden. Ihm obliegt die selbständige und eigenverantwortliche Betriebsleitung und Organisation des Schiffshebewerks.

Zur Finanzierung der Personalkosten sollen jährlich 140 T€ aus dem Budget des Dez. III zur Verfügung gestellt werden.

Für den Betrieb des Schiffshebewerks 2012 wird die sofortige Bereitstellung und Besetzung der vorgenannten Stellen erforderlich. Dafür sollen 80 T€ aus dem Budget des Dezernates III zur Verfügung gestellt werden

Dem o.g. noch zu rekrutierenden Fachpersonal stehen bei Bedarf und ehrenamtlich jene Mitglieder des Fördervereins zur Seite, die über langjährige Erfahrungen im Umgang mit dem SHW und spezielle Kenntnisse verfügen. Deren Unterstützung wird sich in der Regel auf die Weitergabe von Know-how beschränken.

Zur handwerklichen und sonstigen Unterstützung im Sinne von Hilfsarbeiten sollen zusätzlich arbeitsförderliche Maßnahmen in das Personalkonzept einbezogen werden. Die GISE GmbH hat dazu in Zusammenarbeit mit dem Jobcenter Magdeburg die Zuweisung von vier bis fünf 1-€-Jobbern beantragt. Voraussetzung für eine Bewilligung der Maßnahme ist die Vorlage eines Eigentumsnachweises (Pachtvertrag) und eines Nutzungskonzeptes.

Zudem ist vorgesehen, zur Koordinierung in der Vorbereitungsphase der Wiederinbetriebnahme

des Schiffshebewerks und zur Einweisung und Anleitung der übrigen Arbeitskräfte einen technischen Insider der komplexen Anlage Schiffshebewerk als Berater einzubeziehen.

Was die Überlegungen zur zweckmäßigen organisatorischen Zuordnung des Schiffshebewerks betrifft, war zunächst der Umstand bestimmend, dass es sich bei dem Schiffshebewerk um ein einzigartiges technisches Bauwerk zur Beförderung von Personen und Schiffen handelt. Es erschien deshalb naheliegend, städtische Betriebe mit dem Betrieb des Schiffshebewerks zu betrauen. Die hierzu angefragten Unternehmen Magdeburger Weiße Flotte GmbH, Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH und Magdeburger Hafen GmbH sahen indes keine Möglichkeiten zur Übernahme dieser Aufgabe, so dass im Ergebnis eine Zuordnung zum Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit vorgesehen ist.

IV. Marketing / Tourismuskonzept

Das Schiffshebewerk Magdeburg stellt als Teil des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg mit seinen imposanten einzelnen Bauwerken einen wichtigen touristischen Anziehungspunkt in Magdeburg dar. Diese Feststellung zur touristischen Bedeutung gilt ebenso aus Sicht der Region. In zahlreichen Informationen wurde der Stadtrat kontinuierlich zum Stand der touristischen Entwicklung des Wasserstraßenkreuzes informiert.

Je nach Entscheidung über die Wiederinbetriebnahme des Schiffshebewerks bieten sich unterschiedliche Möglichkeiten zur Optimierung der touristischen Infrastruktur und der touristischen Vermarktung an.

Der Stadtrat hat deshalb in seiner Sitzung am 22. September 2011 mit Beschluss-Nr. 1038-39(V)¹¹ den Oberbürgermeister beauftragt, nach Abschluss der Verhandlungen über die Wiederaufnahme des Betriebes ein Gesamtkonzept für die touristische Vermarktung der alten und neuen Bauwerke des Wasserstraßenkreuzes zu erarbeiten. Das Gesamtkonzept soll entsprechend dem Stadtratsbeschluss „unter der Federführung der Landeshauptstadt Magdeburg gemeinsam mit den Partnern aus der Region, der Wasserstraßenverwaltung, der MMKT, der Weißen Flotte, der MVB, dem Blauen Band, den Wassersportvereinen, dem Tourismusverband Elbe-Börde-Heide und dem Förderverein Technische Denkmale Sachsen-Anhalt e.V.“ erarbeitet werden.

Das Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit schätzt ein, dass dieses Konzept Ende 2012 vorgelegt werden kann.

V. Betriebserlaubnis sowie Prüfung des baulichen und technischen Zustandes des Schiffshebewerks

Wegen der entscheidenden Bedeutung für den weiteren Projektfortgang muss den Aspekten Betriebserlaubnis und damit im Zusammenhang stehend der Prüfung des baulichen und technischen Zustandes des Schiffshebewerks besondere Aufmerksamkeit gelten.

Zu den Bedingungen, die das Bundesverkehrsministerium an den künftigen Betreiber des Schiffshebewerks stellt und die es zum Bestandteil des abzuschließenden Nutzungsvertrages macht, zählt die Vorlage einer Betriebserlaubnis für das seit nunmehr sechs Jahren stillgelegte Schiffshebewerk. Ebenso ist eine Bedingung für die Erteilung einer Strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung, dass für wichtige Anlagenteile wie Stoßbalken, Sperrtor sowie das oberwasserseitige Haltungs- und Trogtor durch Bauwerksprüfungen die Betriebs- und Verkehrssicherheit zu dokumentieren ist. Dies ist vor der erstmaligen Wiederinbetriebnahme vorzulegen.

Der Bund ging entsprechend einer Formulierung im ursprünglichen Nutzungsvertragsentwurf davon aus, dass das Land Sachsen-Anhalt die fachliche Zuständigkeit für die Genehmigung der Inbetriebnahme sowie eine sich hieran anschließende aufsichtliche Tätigkeit wahrnimmt. Dazu war das Land nicht bereit. Auch ein auf Einladung der Landeshauptstadt stattgefundener Ortstermin am 12. März 2012 mit dem Vizepräsidenten des Landesverwaltungsamtes, Vertretern des

Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr, der WSD Ost und des WSA Magdeburg erbrachte keine Einigung in dieser Frage.

Um in diesem für den weiteren Projektfortschritt mitentscheidenden Punkt voranzukommen und das Land zu unterstützen, hat sich die Landeshauptstadt gegenüber dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt mit Schreiben vom 26. März 2012 bereit erklärt, mit der für die Erteilung der Betriebserlaubnis erforderlichen baulichen und technischen Prüfung des Schiffshebewerks ein externes unabhängiges Unternehmen mit amtlich anerkannten Sachverständigen zu beauftragen. Auf diese Weise würde das Land in die Lage versetzt, auf fundierter fachlicher Grundlage über die Erteilung einer Betriebserlaubnis zu entscheiden.

DEKRA und TÜV wurden zwischenzeitlich seitens der Stadt um Abgabe eines Angebotes zunächst für die Prüfung der Elektrotechnik des Schiffshebewerks gebeten. Beide Institutionen sind dieser Bitte gefolgt, so dass nach erfolgter Bewertung der Angebote dem TÜV der Zuschlag erteilt wurde. Der TÜV beginnt seine Prüfungen mit einem Vor-Ort-Termin am 14. Mai 2012. Das WSA Magdeburg wird die Durchführung der Elektrotechnik-Prüfung unterstützen und bei Bedarf Unterlagen mit früheren Messungen zur Verfügung stellen.

Ebenfalls wurde der TÜV um Abgabe eines Angebotes für die Prüfung der maschinenbaulichen Anlagenteile des Schiffshebewerks gebeten. Der TÜV informierte dazu, dass vor Erstellung eines aussagefähigen Angebotes eine Besichtigung der Anlage erforderlich ist, um die zu prüfenden Komponenten zu bestimmen und die jeweils adäquate Prüfmethode festzulegen.

Die eigentliche Prüfung setzt aus Sicht des TÜV zwingend voraus, dass die Bewegungsfähigkeit der Anlage gegeben ist. Das ist derzeit nicht der Fall. Wie das WSA Magdeburg informierte, lässt sich der Trog aufgrund technischer Defekte gegenwärtig nicht in seine übliche Ausgangs- bzw. Endstellung bewegen. Das WSA lässt zurzeit seitens einer Fachfirma ein Angebot zur Reparatur dieses essenziellen Antriebsteils erstellen. Kosten innerhalb einer bestimmten Größenordnung wäre das WSA ausnahmsweise noch bereit zu übernehmen. Nähere Erkenntnisse zur Problemlösung sollen bis zum 14. Mai 2012 vorliegen.

In der oben bereits skizzierten Zuständigkeitsfrage hat es jüngst eine neue Entwicklung gegeben. In seinem Antwortschreiben vom 18. April 2012 (Eingang bei der Stadt 26. April 2012) an den Oberbürgermeister vertritt Minister Webel dazu folgenden Standpunkt:

„Auf der Grundlage der vorgesehenen pachtweisen Überlassung kann allerdings die Wiederinbetriebnahme durch die Stadt Magdeburg selbst im Wege des Anstaltsrechtes vollzogen werden. Eine landesrechtliche Betriebsgenehmigung ist hierfür nicht erforderlich.“

Das Schiffshebewerk als Anlage bedürfte einer Anlagenordnung, die Anlagengewalt und Anlagezweck festlegt. Daraus ergäben sich auch die Benutzungsbedingungen für Schiffsführer und andere Nutzer“.

Die Meinungsbildung der Stadt zu dieser jetzt vom Land vertretenen Rechtsauffassung ist noch nicht abgeschlossen.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zeigt sich in diesem Punkt flexibel und hat sich bereit erklärt, im Nutzungsvertrag statt der Formulierung „Betriebserlaubnis des Landes Sachsen-Anhalt“ auch die Formulierung „Betriebserlaubnis durch die regional zuständige Behörde“ zu akzeptieren.

Unabhängig von der Zuständigkeitsfrage für die Betriebsgenehmigung bedarf es für den Betrieb des Schiffshebewerks der von Minister Webel erwähnten Anlagenordnung. Sie soll nähere Regelungen u.a. zu den Betriebszeiten und zu den zur Nutzung des Schiffshebewerks berechtigten Fahrzeugen (Fahrgastschiffe, Kleinfahrzeuge, Sportfahrzeuge) treffen sowie Verhaltenshinweise und -vorschriften beinhalten.

Nitsche

Anlagen:

Anlage 1: Entwurf Nutzungsvertrag mit Lageplan