Jahresbericht 2013
Schiffshebewerk Magdeburg – Rothensee

Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit der Landeshauptstadt Magdeburg

otto präsentiert otto stellt vor otto informiert otto gibt bekannt otto zeigt

Inhalt

- Fakten
- Geschäftsverlauf 2013
- Hochwasser 2013
- Tag der Wiedereröffnung
- Ausblick 2014
- Die touristische Erschließung des Schiffshebewerks

Fakten

Inbetriebnahme:	30.10.1938
Stilllegung:	01.01.2006
Wiederinbetriebnahme:	24.08.2013
bewegte Masse:	5400 Tonnen
Hebewerkart:	2-Schwimmer-Hebewerk (von Dipl. Ing. Mussaeus 1926 Patent angemeldet)
Besonderheit:	technisches Denkmal (somit geschützt)
Troggröße:	85 Meter x 12 Meter x 2,5 Meter
Nutzgröße:	82 Meter x 9,5 Meter x 2 Meter
Antrieb:	4 Gleichstrommotoren von 44 kW (der Gleichstrom wird durch 500 kW-Umformer zur Verfügung gestellt)

Geschäftsverlauf 2013

Die Wiederinbetriebnahme des Schiffshebewerks Magdeburg-Rothensee war das große Ziel des Jahres 2013. Voraussetzung für die geplante Inbetriebnahme war die zügige weitere Instandsetzung, um die Betriebsbereitschaft des Schiffshebewerkes zu erreichen. Dazu wurden bereits im September des Vorjahres drei Mitarbeiter eingestellt, die einen Großteil der notwendigen Reparaturen in Eigenregie übernahmen, was zur schnelleren Mängelbeseitigung beitrug und gleichzeitig die Kosten für die Instandsetzung reduzierte. Eine generelle Auftragsvergabe war bei der Instandsetzung dieses technischen Denkmales nicht möglich. Es waren sehr viele Kleinreparaturen erforderlich, die teilweise auch zur Vorbereitung auf größere Instandsetzungen dienten.

So stießen die Mitarbeiter während Reparaturen oftmals auf weitere, bis dahin nicht oder nicht in diesem Ausmaß festgestellte Mängel, die Auswirkungen auf den einwandfreien Betrieb des Schiffshebewerks hatten und zügig behoben werden mussten. Es handelte sich um Schäden, die erst im Zuge der Instandsetzung festgestellt werden konnten, weil die betroffenen Bauteile nur nach dem Ausbau und Auseinandernehmen genauer überprüft werden konnten. So konnte über den Zustand des Umformersatzes z. B. erst nach dessen Demontage, Reinigung und Prüfung der Einzelteile endgültig befunden werden. Bedingt durch den mehrjährigen Stillstand und die damit einhergehende Vernachlässigung der Materialpflege und des Bauwerks insgesamt, waren insbesondere Teile, die einer regelmäßigen Schmierung bedürfen, stark in Mitleidenschaft gezogen.

Auch mit Hinblick auf die geforderten Sicherheitsprüfungen durch den TÜV und des DMT und der geplanten Eröffnung im Sommer 2013 mussten die Mängel durch Ausbau, Reparatur oder Austausch der betroffenen Teile wie z. B. Leitungen, Rohre, Holzbohlen, Antriebe, Elektrik, Messtechnik und Steuermodule schnellstmöglich behoben werden.

Erschwert wurden die Arbeiten auch durch den Umstand, dass einige Bauteile stark verwinkelt und damit schwierig zu reinigen, zu schmieren bzw. zu ersetzen waren.

Die Instandsetzung bzw. der Austausch von mechanischen Teilen und Leitungen bildeten eine wesentliche Voraussetzung zur risikofreien Wiederinbetriebnahme des Schiffshebewerks. Von den Mitarbeitern des Schiffshebewerkes wurden weiterhin vorbereitende Maßnahmen zur Instandsetzung der Schleusentore (Seilwechsel, Auswechseln von Kleinteilen wie Schrauben, Muttern) erbracht.

Das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) hat das Team des Schiffhebewerkes auf den Weg zur Wiederinbetriebnahme begleitet. So wurde bei den Erhaltungsläufen, Funktionsprüfungen und technischen Problemen Hilfe gewährt. Die Mitarbeiter des Schiffshebewerks konnten vom Know-How der erfahrenen WSA-Mitarbeiter profitieren. Sie erhielten Unterstützung und wichtige Informationen zur Instandsetzung und zum Betrieb des Hebewerkes.

Dafür einen großen Dank an die Mitarbeiter des WSA.

Im Zuge der geplanten Eröffnung und des saisonalen Betriebes des Schiffshebewerks wurde weitere personelle Unterstützung notwendig. Es kristallisierte sich heraus, dass für die Bedienung des Hebewerkes mindestens zwei Arbeitskräfte erforderlich sind. Dieses Problem konnte mit Hilfe der GISE gelöst werden, die zwei Mitarbeiter zur Verfügung gestellt hat.

Ausgaben und Einnahmen

Neben den Aufwendungen für die Instandsetzung und Instandhaltung der Anlage, den gesetzlich geforderten Sicherheitsprüfungen und der Umsetzung von geforderten Maßnahmen zur Arbeitssicherheit entstanden weitere Kosten für die Bewirtschaftung des Schiffshebewerkes, wie beispielsweise Stromkosten für den Betrieb, Kosten für Wasser und Abwasser, Kosten für Heizgas, Telefon, Wartungs-

kosten, Kosten für die Pflege der Anlage und Personalkosten. Dabei bilden die Stromkosten einen hohen Kostenfaktor. Der tatsächliche jährliche Strombedarf und die daraus resultierenden Kosten für das Jahr 2014 und die Folgejahre werden sich erst nach dem durchgängigen saisonalen Betrieb 2014 ergeben.

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die im Jahr 2013 getätigten Ausgaben. Der Aufwand für das Jahr 2012 wird ergänzend dargestellt.

Maßnahme	**Aufwand in €**
Planung	**1.245,45**
Instandsetzung gesamt	**171.350,85**
davon Instandsetzung	165.777,35
davon lfd. Instandhaltung (Schmiersystem)	5.573,50
Bewirtschaftung gesamt	**204.768,78**
davon Wartung/Verwaltung	26.120,14
davon Strom	61.826,10
davon Personalkosten	116.822,54
Aufwand gesamt	**377.365,08**
Aufwand 2012 gesamt	147.185,65

Das weiterhin rege Interesse am Schiffshebewerk in der gesamten Region spiegelte sich auch in den Einnahmen wieder. Neben den umliegenden Landkreisen und Kommunen, welche wie schon im Vorjahr ihre finanzielle Unterstützung zur Verfügung stellten sowie den vom Land Sachsen-Anhalt gewährten Fördermitteln, kamen auch die durch den Verein Technische Denkmale in Sachsen-Anhalt e. V. gesammelten Spenden hinzu.

Allen Beteiligten vielen Dank für Ihr Engagement.

Die Erträge werden im Einzelnen in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Geldgeber	**Erträge in €**
Fördermittel des Landes Sachsen-Anhalt	**142.500,00**
Zuschüsse der Landkreise und Gemeinden	**45.000,00**
davon LK Jerichower Land	10.000,00
davon LK Börde	20.000,00
davon Gemeinde Barleben	15.000,00
Spenden	10.264,97
Erträge gesamt	**197.764,97**
Erträge 2012 gesamt	200.000,00

Die sich aus den Aufstellungen ergebende Differenz zwischen Erträgen und Aufwendung wurden als Eigenanteil von der Landeshauptstadt Magdeburg getragen.

Die Personalkosten und sächlichen Aufwendungen für die wirtschaftliche Führung und Leitung des Schiffshebewerkes wurden in der Darstellung des Aufwandes nicht berücksichtigt.

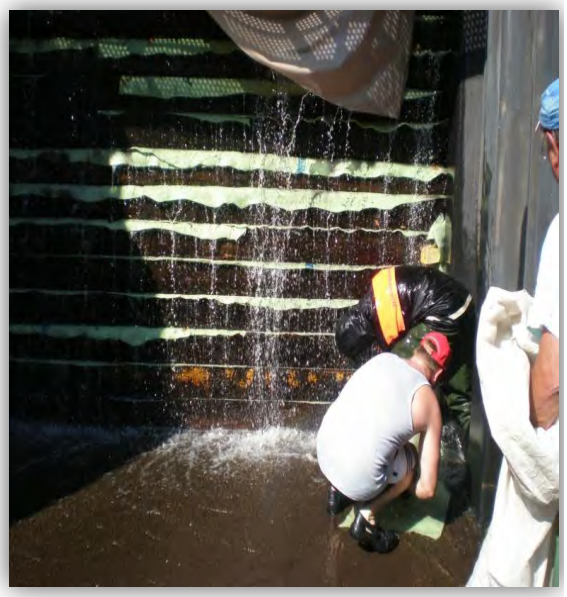
Hochwasser 2013

Vom Hochwasser 2013 war auch das Schiffshebewerk betroffen. Sämtliche laufenden Arbeiten sowie die Vorbereitungen weiterer geplanter Arbeiten mussten unterbrochen werden, um sich gegen das zu erwartende Hochwasser zu wappnen. Alle erforderlichen Maßnahmen zum Schutz des Schiffshebewerks wurden getroffen, wie beispielsweise das Aufstellen zusätzlicher Pumpen, das Abschalten markanter elektrischer Verteilungen und das Fluten der Stemmtorkammer. Mit steigendem Pegel des Elbeverbindungskanals wurde eine 24-stündige Überwachung erforderlich. Ebenso mussten die Pumpenleistungen der Spindelschachtpumpen unterstützt werden.

Bereits am 03.06.2013 wurde das Schildschütz vorsorglich in die höchstmögliche Position gefahren. Am 05.06.2013 wurde die Stemmtorkammer zum Zweck der statischen Entlastung zum Teil geflutet. Beide Maßnahmen erfolgten in Zusammenarbeit mit dem WSA. Ab dem 05.06.2013 wurde die 24 h Aufsicht notwendig, um ein Absinken des Wasserpegels in der Stemmtorkammer und ein Ausfallen der Pumpen zu verhindern. Ab dem 07.06.2013 wurde ein Wehr im Zugangsbereich der Kranfläche auf der Westseite errichtet. Auch hierbei half das WSA. Um 22:30 Uhr des gleichen Tages wurde Alarm seitens der Sparwasser-schleuse ausgelöst, da Wasser in den Bereich der Schauer auf der Westseite eindrang. Das errichtete Wehr konnte das Wasser aufhalten, musste allerdings in der Nacht und bei steigendem Pegel konstant überwacht und nachgedichtet werden.

Da dies nur zum Teil erfolgreich war, wurde am 08.06.2013 um 06:00 Uhr Hilfe beim Katastrophenstab erbeten, was dieser aber mangels Kapazitäten ablehnte.

Mit der Unterstützung von Pumptechnik, Material und Personal durch das WSA konnte das Wehr dann bis 07:00 Uhr akzeptabel abgedichtet werden. Im weiteren Verlauf wurde Wasseraustritt im unteren Bereich des Damms festgestellt. Auch hier stand das WSA mit Sandsäcken, Dichtmaterial und Personal zu Verfügung, um den Damm abzusichern, welcher ab diesem Zeitpunkt ebenfalls regelmäßig kontrolliert wurde. Vor dem Pegelhöchststand wurden sowohl Wehr als auch Stemmtor mit Sandsäcken erfolgreich erhöht, ein Wassereintritt konnte so verhindert werden.



Im weiteren Verlauf des Hochwassers kam es zu einem Pumpenausfall und Wassereintritt. Daraufhin wurden die Abläufe geöffnet und die bereit gestellten Pumpen hinzu geschaltet. Bedingt durch den erhöhten Grundwasserspiegel drang noch weiteres Wasser ein. Mit dem deutlichen Absinken des Pegels am 10.06.2013 wurde dann das Abpumpen des Grundwassers, Sickerwassers und des Wassers aus dem Bereich westlich des Damms erforderlich.

Eine Ganztagskontrolle blieb aufgrund des allgemein immer noch hohen Wasserstands aber weiterhin notwendig. Die erfolgreiche Sicherung des Schiffshebewerks gegen das Hochwasser war nur durch den persönlichen Einsatz der Mitarbeiter des Schiffshebewerkes und die Unterstützung des Wasserschifffahrtsamtes inkl. ABZ und Bauhof möglich.

Dafür allen Beteiligten vielen Dank.

Die durch das Wasser entstandenen Beschädigungen sowie die, bedingt durch einen Arbeitsunfall, angespannte personelle Lage, machten eine Verschiebung des Termins zur Wiedereröffnung notwendig.

Der ursprünglich auf den 05.07.2013 festgesetzte Termin konnte nicht aufrecht erhalten werden.

Wiedereröffnung

Mit der Wiedereröffnung am 24. August ging das Schiffshebewerk-Rothensee erstmalig seit 2006 wieder in Betrieb. Gefeiert wurde dies mit einem großen Familienfest am Tag der Wiedereröffnung. Tausende von Magdeburgern und Gästen feierten die Wiederinbetriebnahme.

Den ersten und viele nachfolgende Hebevorgänge konnten die Besucher von der Landseite und auch von Fahrgastschiffen sowie Privatbooten aus miterleben.

Der Oberbürgermeister, Herr Dr. Trümper und Bauminister Herr Webel nahmen das Schiffshebewerk per Knopfdruck in Betrieb.

Durch den Beigeordneten des Dezernates für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit wurde eine Spendentafel enthüllt.

Die Magdeburger und ihre Gäste feierten alle mit.

Ausblick 2014

Neben den alljährlich notwendigen Arbeiten zur Gewährleistung des einwandfreien Betriebs des Schiffshebewerks und der laufenden Instandhaltung stehen im Jahr 2014 mehrere größere Instandsetzungen an. Zunächst muss am Bauwerk der kathodische Korrosionsschutz vorgenommen werden. Mit den Vorbereitungen dafür wurde bereits Ende 2013 begonnen. Im Zuge der Erneuerung des Korrosions-schutzes werden ebenfalls die Anoden überprüft und gegebenenfalls erneuert. Ebenfalls notwendig ist die Entschlammung und Reinigung des Trogs. Die Schutzstromgeräte der Kanalbrücke sowie an der Nord- und Südseite des Trogs müssen erneuert werden. Angebote wurden bereits Ende 2013 eingeholt. Mit den Arbeiten wird 2014 begonnen.

Die bereits mit der Planung begonnene Betonsanierung wird im nächsten Jahr ebenfalls fortgesetzt und bildet den nächsten großen Posten bei der Instandsetzung des Schiffshebewerks. Im Zuge der Arbeitssicherheit und mit Hinblick auf geplante Besucherführungen müssen hier die Treppen saniert und teilweise erneuert werden. Ebenso der gesamte Rundumlauf des Hebewerks. Nach der im Jahr 2013 erfolgten Drahtseilprüfung steht die Entscheidung zum Austausch der Drahtseile noch aus, da der abschließende Bericht des TÜV-Unternehmens noch nicht vorliegt. Diese Arbeiten werden dann in Zusammenarbeit mit dem WSA durchgeführt werden. Da die Tore zu diesem Zweck hochgefahren werden, lassen sich gleichzeitig die Dichtungen mit überprüfen und bei Bedarf austauschen. Ein Teil der genannten Maßnahmen muss vor der Eröffnung der Saison 2014 abgeschlossen werden, da sie sich nicht mit dem Publikumsverkehr vereinbaren lassen. Darüber hinaus liegt eine gewisse Wetterabhängigkeit vor, so dass sich nicht mit Sicherheit sagen lassen kann, bis wann genau die Arbeiten beendet sein werden.

In der nachfolgenden Übersicht werden die voraussichtlichen Kosten der geplanten Instandsetzungs- und instandhaltungsmaßnahmen sowie der Aufwand für die Bewirtschaftung des Schiffshebewerkes 2014 dargestellt.

Maßnahme	Kostenschätzung in €
Kosten der Instandsetzung und Instandhaltung gesamt	**181.000,00**
davon Korrosionsschutz/Erneuerung der Anoden	16.000,00
davon Entschlammung und Reinigung des Trogs	20.000,00
davon Erneuerung Schutzstromgeräte	12.000,00
davon Betonsanierung	40.000,00
davon Austausch Drahtseile	5.000,00
davon Spindelmutter/Führungsrollen	5.000,00
davon Arbeiten an Kabel, Leitungen, Anzeigen, Steuerstand 1 und 2	5.000,00
davon Arbeiten an den Schleusentore	15.000,00
davon Entschlammung untere Stemmtorkammer	25.000,00
davon Rostschutzmaßnahmen	30.000,00
davon Arbeiten am Schmiersystem	8.000,00
Kosten der Bewirtschaftung	235.000,00
Gesamtkosten 2014	416.000,00

Die touristische Erschließung des Schiffshebewerks

Vorgestellt werden sollen die geplanten Maßnahmen zur touristischen Vermarktung des Schiffshebewerkes. Die Grundlage bildet das bereits ausgearbeitete Tourismuskonzept Wasserstraßenkreuz Magdeburg, der Firma Project M. Hierin wird analysiert, welche Bedingungen geschaffen werden müssen, um den Standort Schiffshebewerk attraktiver zu gestalten.

Ziel ist es, die Besonderheit des Schiffshebewerks als einmalige Attraktion – einem Denkmal der Industriekultur und Technikgeschichte mit hohem kulturhistorischem und touristischem Wert – in ein Gesamtkonzept einzubetten, in welchem Inhalte und Maßnahmen für ein attraktives Gesamterlebnis und dessen Vermarktung definiert werden. Dadurch sollen die für eine erfolgreiche Umsetzung erforderlichen Akteure/Institutionen zusammengeführt und für das Projekt motiviert werden.

Faktoren, die bei diesem Gesamtkonzept zu beachten sind:

- die Vernetzung mit der Stadt Magdeburg und dem Umland
- Angebote, Produkte und Events rund um das Schiffshebewerk
- eine Erlebniswelt „Technik“
- der landseitige Erlebnisraum
- der wasserseitige Erlebnisraum

Darüber hinaus sind auch die folgenden Rahmenbedingungen zu beachten:

- Der touristische Nutzungszeitraum für das Schiffshebewerk ist durch den Pachtvertrag mit dem Eigentümer Bund zunächst nur auf zehn Jahre ausgerichtet, dementsprechend besteht auch nur für diesen Zeitraum Planungssicherheit. Bei eventueller Rückgabe des Standortes an den Eigentümer muss der bauliche Zustand analog des Zeitpunktes der Übergabe sein, d. h. sämtliche Ausbaumaßnahmen müssen rückbaufähig sein.
- Die Entwicklungsmöglichkeiten müssen innerhalb des finanziell Machbaren liegen.
- Die Verkehrssicherheit für die Besucher muss gewährleistet sein (wasser- und landseitig), d. h. alle Inszenierungsüberlegungen für eine öffentliche Nutzung des Schiffshebewerks müssen mit den hohen Sicherheitsanforderungen korrespondieren.
- hohe Verträglichkeit mit der wasserverkehrslichen Funktion – keine Einschränkung der Binnenschifffahrt durch die touristische Nutzung

Insbesondere die Finanzierung betreffend muss sich an den zur Verfügung stehenden öffentlichen Mitteln der regionalen Partner orientiert werden. Eine substanzielle Erhöhung der Mittelausstattung für die Betreibung des Schiffshebewerks kann nicht erwartet werden. Größere investive Maßnahmen müssen daher entweder über eine Sonderfinanzierung aus den öffentlichen Haushalten und/oder über öffentliche Förderprogramme realisiert werden. Private Investitionen in die Angebotsstruktur können bei der Finanzierung ebenso eine Rolle spielen insofern sie zu mobilisieren sind.

Die verfügbaren Mittel sind begrenzt und müssen daher so effizient wie möglich eingesetzt werden. Dadurch können Synergien zwischen technischer Betreibung und touristischer Nutzung, privatwirtschaftlicher Betreibung (Gastronomie) und touristischer Nutzung sowie in Bezug auf Investitionen (Infrastruktur) für verschiedene Nutzergruppen (z.B. Radler) geschaffen werden. Vor dem Hintergrund der definierten Rahmenbedingungen, ist bei Ausbaumaßnahmen darauf zu achten, dass möglichst geringe Nachfolgekosten in der Betreibung entstehen. Zu beachten ist ebenfalls, dass öffentliche Fördermittel zumeist eine Zweckbindung von 15 Jahren beinhalten, woraus sich eine Verpflichtung ergibt, das geförderte Objekt auch über die zehnjährige Pachtlaufzeit hinaus zu betreiben. Blickt man auf andere Schiffshebewerke wie z.B. Niederfinow und deren Vermarktung, lassen sich für Magdeburg-Rothensee folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Die regionale Vernetzung ist unabdingbar. Eine Einbindung in die touristische Angebotsgestaltung der Region muss vorgenommen werden.
- Eine hohe Nachfrage nach Kurzfahrten mit der Fahrgastschifffahrt ist auch für das Hebewerk Rothensee zu vermuten.
- Ein Informationszentrum ist für eine erfolgreiche touristische Vermarktung unverzichtbar. Wichtig ist auch ein qualifiziertes Führungsangebot.
- Die Standortqualitäten in Bezug auf die Infrastruktur müssen stimmen. (Sanitäreinrichtungen, Parkraum, eindeutige und sichere Besucherführung)
- Ein attraktives gastronomisches Angebot ist gerade mit Blick auf Mehrfachbesucher ein wichtiger Erfolgsfaktor.

Die aktuelle Situation und mögliche Maßnahmen

Das Schiffshebewerk ist infrastrukturell bereits gut erschlossen, die Erreichbarkeit mittels PKW oder Bus ist gewährleistet. Auch für Radfahrer und Fußgänger sind entsprechende Wege eingerichtet, durch den Elberadweg besteht bereits jetzt eine attraktive ostelbische Radwegeanbindung. Negativ zu bewerten sind die fehlende westelbische Radwegeanbindung an Magdeburg sowie ein fehlender Shuttleservice zwischen der Stadt und dem Schiffshebewerk. Die vorhandene Wegestruktur muss daher optimiert und besser innerhalb des gesamten Areals sowie mit überregionalen touristischen Wegenetzwerken verknüpft werden.

Zu den Besucherzielgruppen gehören neben den Einwohnern aus dem unmittelbaren Einzugsgebiet Magdeburg und einem Einzugsgebiet von 60 bis zu maximal 90 Minuten Anfahrtszeit natürlich auch Touristen, die ihren Urlaub in der Region verbringen oder die sich auf der Durchreise per PKW/Bus, Fahrrad oder Boot befinden. Für diese Besucher fehlt vor Ort ein zentraler Anlaufpunkt, von dem aus sie gelenkt werden können. Das Areal mit seinen dezentralen Attraktionen ist relativ unübersichtlich und benötigt daher ein schlüssiges Informations- und Leitsystem. Bei konsequenter Vermarktung des Standorts als touristisches Ziel und dem damit zu erwartenden Anstieg der Besucherzahlen, ist ein zentraler Besucherservice in Form eines Info-Centers mit Service-, Shop- und Edutainment-Elementen notwendig, um einen „Welcome-Charakter“ zu schaffen. Die Aufenthaltsqualität muss gesteigert werden. Dies gilt auch für ansprechende Rastmöglichkeiten sowie sanitäre Einrichtungen. Damit wird klar, dass sich die Vermarktung des Schiffshebewerks als tagestouristisches Aushängeschild Magdeburgs, der Region und Sachsen-Anhalt auf drei Positionen festlegen lässt, welche die angesprochenen Besucherströme ansprechen:

- Positionierung als Reiseanlass für Zielverkehr
- Positionierung als Stop-over-Ziel für Durchgangsverkehr
- Positionierung als Ziel für Mehrfachbesucher

Optimistisch geschätzt lassen sich so Besucherzahlen von etwa 137.000 Menschen pro Jahr generieren. Momentan präsentiert sich das Hebewerk für Laien wenig spektakulär, es ist außerhalb der Führungen nur eingeschränkt zugänglich und es gibt für Individualbesucher kein aktuelles Informationsangebot. Mit der Einbindung in ein Gesamtkonzept kann sich das Schiffshebewerk zur zentralen Anlaufstelle auch für landseitige Besucher entwickeln, die von dort aus auch zu weiteren Attraktionen geleitet werden können. In einer Ausweitung dieser Konzeption auf das Wasserstraßenkreuz insgesamt lässt sich damit feststellen, dass ein wesentlicher Erfolgsfaktor in einem schlüssigen, marktfähigen Gesamtkonzept zur Vermittlung und Inszenierung des Wasserstraßenkreuzes liegt. Das Schiffshebewerk als eines der technischen Bauwerke des Wasserstraßenkreuzes ist ein wesentlicher Bestandteil des Gesamterlebnisses.

Magdeburg und die umliegenden Regionen haben eine langjährige Tradition als Technik- und Wissenschaftsstandort vorzuweisen und bieten vielfältige Ressourcen sowie fachkundige Partner wie beispielsweise die Urania oder das Technikmuseum, die in das Konzept eingebunden werden können. Für wasserseitige Besucher besteht jetzt bereits die Möglichkeit das Schiffshebewerk im Zuge einer Rundfahrt zu erleben. Allerdings sind sowohl Infra- als auch Angebotsstruktur ausbaufähig. So fehlt zum Beispiel die Möglichkeit einer Kurzzeittour wie es sie in anderen Schiffshebewerken (Niederfinow, Scharnebeck) gibt. Die momentan angebotenen Touren dauern 4,5 bzw. 3 Stunden. Geschaffen werden sollte die Möglichkeit mittels einer kurzen Schiffshebewerksfahrt auch Besucher anzusprechen, die weniger Zeit investieren wollen, möglicherweise gezielt nur das Hebewerk anfahren und eine entsprechend kürzere Verweildauer planen.

Um das Schiffshebewerk auch zu einem attraktiven Ausflugsziel für Bewohner aus Magdeburg und der umliegenden Region zu machen und diese auch zu mehrmaligen Besuchen zu animieren, sollte das bestehende Angebot weiter ausgebaut werden.

Mit dem jährlichen Tag des Schiffshebewerks und der 2009 erfolgreichen Produktion des Puppentheaters existieren bereits Beispiele, wie die guten Voraussetzungen für Kulturveranstaltungen mit Strahlkraft über die Stadtgrenzen hinaus genutzt werden können. Notwendig für eine generelle Verbesserung des touristischen Werts des Schiffshebewerks sind eine Bündelung der bis jetzt stattfindenden Marketingaktivitäten und das Formulieren einer schlüssigen Gesamtstrategie. Die bislang unternommenen Anstrengungen beinhalten das standortbezogene Tourismusmarketing durch Magdeburg und die Region, produktbezogenes Marketing einzelner Veranstalter (bspw. Reiseveranstalter, Weiße Flotte) sowie erste Ansätze eines Eventmarketings in Form des Tags des Schiffshebewerks. Mit einer besseren Abstimmung und Zusammenarbeit sind hier größere Synergien zu erreichen.

Es empfiehlt sich die vorhandenen Besucherpotentiale bestmöglich auszubauen. Dies betrifft einerseits die Einwohner der Region und Urlauber, aber auch den Durchgangsverkehr. Insbesondere der Elberadweg verspricht die höchsten Besucherpotentiale. Mit dem Augenmerk auf die begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen empfiehlt sich zunächst die Konzentration auf die Besuchergruppen, die den höchsten Erfolg versprechen, also Individualbesucher aus dem regionalen Einzugsgebiet (bis ca. 60 Autominuten Anfahrt mit PKW (90 Minuten nur bei sehr hoher Erlebnisinszenierung), Radausflügler, Ausflügler mit dem Fahrgastschiff vor allem aus Magdeburg, Busgruppen sowie Tourenradler auf dem Elberadweg und in abgeschwächter Form Sportbootfahrer. Zwar ist das Schiffshebewerk eine von 17 Stationen der Europäischen Route der Industriekultur „Mitteldeutsche Innovationsregion“ in Sachsen-Anhalt, allerdings ist die touristische Bedeutung der einzelnen Stationen unterschiedlich, eine erlebnisorientierte Aufbereitung mittels Aktionen oder Veranstaltungen findet kaum statt. Somit ist die Entwicklung einer neuen touristischen Route zu historischen Wasserbauwerken und Schiffen auch mit Hinblick auf finanzielle und personelle Ressourcen nicht zu empfehlen. Möglich wäre die Entwicklung des Wasserstraßenkreuzes als zentrales Angebot mit von dort ausgehenden Verweisen auf die anderen Standorte.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass folgende grundlegende Qualitäts-anforderungen erfüllt sein müssen, um das Schiffshebewerk Magdeburg-Rothensee als touristisches Angebot attraktiv zu gestalten:

- Erlebbarkeit vor Ort
- problemlose Orientierung zum und am Standort (Beschilderung)
- Anlaufpunkt mit Informationen zum Standort
- Verkehrsinfrastruktur (ausreichend Parkplätze, interne Standort-Wegerschließung)
- ansprechende Aufenthaltsqualität durch attraktive Geländegestaltung (Gebäude, Grünbereich), ausreichend Sitz- und Ausruhmöglichkeiten, Abfallbehälter, insgesamt gepflegter Geländezustand
- ausreichend öffentlich zugängliche Toiletten (behindertengerecht) in gepflegtem Zustand
-

Strategien zur touristischen Entwicklung des Schiffshebewerks

Ohne eine nachfragegerechte Besucherinfra- und Angebotsstruktur bleiben die Investitionen in die Wiederinbetriebnahme des Schiffshebewerks wirkungslos. Dementsprechend müssen Strategien entwickelt werden, wie das Schiffshebewerk touristisch aufgewertet werden kann. Dies beinhaltet wie bereits angesprochen die Aufwertung des Hebewerks und des Geländes sowie die Erlebbarkeit der Technik und des Hebevorgangs für Besucher (land- und wasserseitig). Das Schiffshebewerk sollte prominent im Rahmen der Beschilderung für Radfahrer, Boote und PKW ausgeschildert sein. Eine Einbindung in regionale Tourenangebote – beispielsweise als Anlaufstelle im Rahmen einer Tour rund um das Wasserstraßenkreuz – per Rad, zu Fuß, mit dem Schiff oder Bus empfiehlt sich. Vor Ort sollte sich das Hebewerk durch ein entsprechendes Informationssystem präsentieren und durch ein Besucherzentrum einen zentralen Anlaufpunkt bieten, über den die Besucher entsprechend gelenkt werden können.

Die Einrichtung einer attraktiven (Ausflugs-) Gastronomie bzw. einer attraktiven Rast-Pausensituation lädt Besucher zum Verweilen und häufigeren Besuchen ein. Darüber hinaus kann das Hebewerk wie bereits geschehen weiterhin für Veranstaltungen genutzt werden, die zusätzliche Anziehungskraft entfalten. Unerlässlich für den Erfolg des Projekts ist aber auch die aufeinander abgestimmte Vermarktung durch Stadt und Region, welche in bereits bestehende touristische Vermarktungsaktivitäten eingebunden werden sollte.

Schlüsselprojekte

Für den Erfolg einer angestrebten Etablierung des Schiffshebewerks als Top-Ausflugsziel in der Region lassen sich mehrere Schlüsselprojekte formulieren. Als einer der wichtigsten gilt die Einrichtung eines Besucherinformationszentrums als zentralen Anlauf- und Ankerpunkt für alle Besuchergruppen. Hier können sich die Besucher über das Schiffshebewerk informieren indem sie eine Dauerausstellung zum Schiffshebewerk und dem Wasserstraßenkreuz Standort besuchen, in der die Geschichte, Funktionen, Bedeutung u. a. erläutert wird. Im Weiteren bietet ein Besucherzentrum die Möglichkeit, alle erforderlichen Besucherservices gebündelt anzubieten. Es eignet sich als Sammelpunkt und für den Verkauf von Tickets für Führungen oder Fahrten, verleiht Audioguides, verkauft Andenken, bietet ggf. sogar einige Snacks an und bildet den Mittelpunkt eines ausgereiften Informations- und Leitsystems. Nicht zu vergessen sind Einrichtungen wie Toiletten oder Gepäckfächer, die für Besucher ebenso wichtig sind.

Ein weiteres Schlüsselprojekt bildet die touristische Inszenierung des Schiffshebewerks. Hierbei sollte das Hauptaugenmerk auf den landseitigen Besuchern lieg, da hier die größeren Besucherzahlen zu erwarten sind. Unerlässlich ist daher die Vermeidung von Gefahrenpotentialen. Am Trogrand muss eine Absperrung zum Wasser eingerichtet und auf dem Gelände insgesamt muss eine sichere Zuwegung gewährleistet werden. Das Hebewerk sollte für alle Besucher erlebbarer gestaltet werden, d. h. auch Individualtouristen, welche das Gros der Besucher bilden, müssen die Attraktion Schiffshebewerk erleben können.

Ein verlässlicher Fahrplan an den Wochenenden zur Hauptsaison kann z. B. gewährleisten, dass der Hebevorgang als Hauptattraktion hervorgehoben wird. Dass dies aktiv als Mitfahrer erfolgen kann oder auch passiv als Zuschauer, sollte in die Konzeption einfließen. Eingebunden werden kann die Fahrgastschifffahrt, die bereits Fahrten im Angebot hat. Der Erwerb eines eigenen Schiffs für Hebefahrten/ Kurzfahrten wird angestrebt. Ebenso wichtig sind aktuelle Informationen zum Standort und regelmäßig durchgeführte Führungen. Schlussendlich empfiehlt sich ebenfalls die Inszenierung des Baukörpers an sich. Zunächst bedeutet dies die Entfernung von Roststellen und das Erneuern der Farbe. In einem weiteren Schritt könnte dann das Schiffshebewerk mittels Lichtinstallationen in Szene gesetzt werden, die ggf. eine Strahlkraft bis zur nahegelegenen Autobahn 2 entwickeln und so werbliche Effekte mit sich bringen.

Die Erschließung der Besucherpotentiale über den Elberadweg sollte ebenfalls verwirklicht werden. Dazu gehören die Ausarbeitung und Kommunikation einer Alternativstrecke entlang des Westufers sowie Werbe-/Hinweistafeln am Elberadweg entlang. Auf dem Gelände sollte eine attraktive Rast- und Pausensituation für Radler beispielsweise mit überdachten Tisch-Bank-Kombinationen erzeugt werden.
Wichtig ist die Schaffung eines Anlasses für Mehrfachbesuche. Erreicht werden kann dies, wenn das Schiffshebewerk auch als Veranstaltungsort genutzt wird. Der Erfolg des 2009 durchgeführten Puppentheaterfestivals hat bereits gezeigt, dass eine kulturelle Bespielung des Areals grundsätzlich möglich ist und eine große Publikumsresonanz erzielen kann. Events mit Themenbezug wie der „Tag des Schiffshebewerks“ sollten daher weiter ausgebaut werden. Ebenso bietet es sich an, das Hebewerk selbst wieder als Kulisse für Veranstaltungen zu nutzen wie es bereits beim Puppentheaterfestival verwirklicht wurde. Inwieweit ein infrastruktureller Ausbau in diesem Zusammenhang sinnvoll wäre, muss geprüft werden. Eingedenk der Pachtsituation und der begrenzten finanziellen Mittel, liegt hier aber keine hohe Priorität vor.

Alle diese Maßnahmen müssen durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden, um ein hinreichendes Werbepotential zu entfalten.

Die Landeshauptstadt sowie die umliegenden Kommunen müssen sich kontinuierlich über eine gezielte und schlagkräftige Außenkommunikation abstimmen damit die Kernzielgruppen Elberad-wegradler, Busreisende, Ausflügler aus dem regionalen Umfeld bis 60 Minuten Anfahrt angesprochen und für das Schiffshebewerk interessiert werden. Denn nur so kann die touristische Erschließung des Schiffshebewerks Magdeburg-Rothensee zum Erfolg geführt werden.