

# Landeshauptstadt Magdeburg

## Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

| Stadtamt  | Stellungnahme-Nr. | Datum      |
|---|-------------------|------------|
| Dez.III/Abt.2.2   | S0264/19          | 28.05.2019 |
| zum/zur   |                   |            |
| F0147/19 der Fraktion DIE LINKE/future!      Stadtrat René Hempel |                   |            |
| Bezeichnung   |                   |            |
| Wasserstraßenkreuz Magdeburg und Schiffshebewerk Rothensee        |                   |            |
| Verteiler   |                   | Tag        |
| Der Oberbürgermeister   |                   | 18.06.2019 |

### Die Anfrage F0147/19 lautet:

„Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

das Bundesverkehrsministerium hat einen sogenannten „Masterplan Binnenschifffahrt“ vorgestellt, in dem Milliarden Euro für die Modernisierung der Wasserstraßen und Schleusen vorgesehen sind.

### In diesem Zusammenhang möchte ich fragen:

1. Sehen Sie nach den ersten Aussagen des Bundesministeriums Möglichkeiten für die LH Magdeburg weitere Gelder für die dringende Sanierung des Schiffshebewerkes Rothensee zu erhalten?
2. Welche weiteren Bereiche des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg müssen dringend saniert werden und kommen angesichts der vorgesehenen Rahmenbedingungen des Plans in Frage?
3. Angesichts der Hoffnungen des Verkehrsministeriums den Anteil der Binnenschifffahrt signifikant zu steigern ergeben sich Potentiale für den Hafen Magdeburg. Sind Freikapazitäten vorhanden, damit die LH Magdeburg ihren Beitrag an den Zielstellungen leisten kann? Wie groß sind diese Freikapazitäten?“

### Zu diesen Fragen nimmt die Stadtverwaltung wie folgt Stellung:

Vorausgeschickt sei, dass die Fragen 1 und 2 den Zuständigkeitsbereich der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes betreffen. Deshalb wurde dazu das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Magdeburg um eine Stellungnahme gebeten, die nachfolgend im Wortlaut unter Frage 1 und Frage 2 wiedergegeben wird.

#### Zur Frage 1:

Bei dieser Fragestellung ist die Bereitstellung einer bedarfsgerechten Infrastruktur betroffen. Der Masterplan Binnenschifffahrt nimmt hier Bezug auf die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030. Das Schiffshebewerk Rothensee ist nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans.

#### Zur Frage 2:

Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg wurde mit der Inbetriebnahme der Niedrigwasserschleuse am 12. Dezember 2013 fertiggestellt und gehört zu den modernsten Anlagen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Die Unterhaltung fällt in die Zuständigkeit des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Magdeburg.

### Zur Frage 3:

Der Magdeburger Hafen ist nach Hamburg der zweitgrößte Binnenhafen sowohl im Einzugsgebiet der Elbe als auch an den Kanälen zwischen Hannover und Berlin. Bundesweit liegt er auf Platz 10 der deutschen Binnenhäfen. Der Hafen erfüllt wichtige Umschlags- und Verteilfunktionen und fungiert als Hinterlanddrehscheibe für die Seehäfen an Nord- und Ostsee. Mit dem Wasserstraßenkreuz, das den Mittellandkanal und den Elbe-Havel-Kanal verbindet und über die Schleuse Rothensee eine Verbindung der Kanäle zur Elbe schafft, verfügt Magdeburg über den bedeutendsten Wasserstraßenknoten in Europa. Der Magdeburger Hafen ist über eine leistungsfähige Anbindung seiner eigenen Hafenbahn mit dem Schienennetz der DB verknüpft und über die Autobahnen A 2 und A 14 sowie ein dichtes Netz von Bundes- und Landesstraßen sehr gut an das überregionale Verkehrsnetz angebunden. Somit ist der Magdeburger Hafen optimal an den drei Verkehrsknotenpunkten Wasser, Schiene und Straße gelegen.

Durch die Inbetriebnahme der Niedrigwasserschleuse 2013 sind Teile des Hafens, der Rothenseer Verbindungskanal, der Hansehafen, der Kanalhafen und der Zweigkanal unabhängig vom Wasserstand der Elbe geworden. Der Magdeburger Hafen ist damit der einzige Binnenhafen an der Mittel- und Oberelbe, der diesen enormen Vorteil nutzen kann.

Die Bundesregierung betrachtet den Bau der Niedrigwasserschleuse als letzten Akt des Vollzugs des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 17 und wird – obwohl ein entsprechender Planfeststellungsbeschluss vorliegt – die danach vorgesehenen „Rest“-Maßnahmen nicht mehr umsetzen. Diese Umsetzung will die Landeshauptstadt Magdeburg im Zusammenwirken mit der TRANSPORTWERK Magdeburger Hafen GmbH (TMHG) vornehmen und damit das im VDE Nr. 17 verfolgte Ziel vollenden.

Vorgesehen ist, auch den letzten Hafenteil, den Industriefafen, wasserstandsunabhängig auszubauen, indem eine Verbindung zum Kanalhafen hergestellt und der Zugang zur Elbe geschlossen wird.

Das Gesamtprojekt umfasst im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

- Bau eines Fangedamms (bestehend aus zwei gegenseitig verankerten Spundwänden) zur Abschottung des Industriefafens von der Elbe
- Herstellung eines ca. 1 km langen Betriebsweges
- Rückbau des Trenndamms (Ziehen vorhandener Spundwände), der zurzeit den Zweigkanal vom Industriefafen trennt einschließlich einer Sohlangleichung
- Erneuerung der Böschungsbefestigungen nördlich des Trenndamms
- Bau / Erneuerung einer Kaimauer auf 700 m Länge, um im Industriefafen einen trimodalen Umschlag zu ermöglichen; Ertüchtigung der Schrägufer sowie
- Schaffung einer Sollsohle im Industriefafen, um eine ganzjährige Schiffbarkeit mit Europaschiffen (Tiefgang 2,80 m) zu gewährleisten.

Eine ausführliche Darstellung der Infrastrukturmaßnahme enthält die DS0270/16 „Reaktivierung von Hafensondergebietsflächen im Industriefafen durch ganzjährige vollschiffige Anbindung an das europäische Kanalnetz“.

Mit dem Erweiterungsvorhaben wasserstandsunabhängiger Flächen soll der Industriefafen auf einer Länge von 2 km ausgebaut und ertüchtigt werden. Das Erschließungsgebiet einschließlich anliegender Betriebe, die von dieser Maßnahme partizipieren, beträgt ca. 85 ha. Mit der Realisierung des Vorhabens werden die Umschlagskapazitäten des Magdeburger Hafens wesentlich erweitert.