

Schiffshebewerk der Börde

Eine Region zittert um ihr technisches Denkmal: das 1938 in Betrieb gesetzte Schiffshebewerk Rothensee am Magdeburger Wasserkreuz.

Das Besondere daran: Es geht überhaupt nicht um den Erhalt. Der scheint für alle Zeiten gesichert, obwohl der gigantische Schiffsfahrstuhl vor wenigen Tagen außer Dienst gestellt worden ist. Aber der Bund will den Koloß auch noch einbetonieren.

Dagegen laufen Parteien, Regionalbehörden, Vereine und Bürger des Bördelandes Sturm. Am 7. Juli überreichten sie im Bundesverkehrsministerium 57 000 Unterschriften. Ihnen schaudert vor einem eisernen "Sarkophag". Sie fordern die Erhaltung der Betriebsfähigkeit des Giganten. Doch bisher zeigte ihnen Bundesbauminister Tiefensee die kalte Schulter.

In der Geschichte des Denkmalschutzes ist es ein Sonderfall. Aus dem Verkehr gezogene Bauwerke werden entweder wie in Spiritus konserviert oder aber "umgenutzt". Der Variante einer Weiternutzung trotz (scheinbarer) Entbehrlichkeit haftet ein Hauch von Aberwitz an. Aber das wollen die Fürsprecher eines "lebendigen Denkmals" nicht gelten lassen.

Der erst vor fünf Jahren eingeweihte 70 Millionen Euro teure Ersatzbau, die 210 Meter lange und 12,5 Meter breite neue Schiffsschleuse von Rothensee, erweist sich nämlich als störanfällig. Unlängst mußte sie für Wochen aus dem Verkehr gezogen werden, damit Korrosionsschutz und Farbanstrich erneuert werden konnten. Als "Aushilfe" trat wie selbstverständlich wieder der 70 Jahre alte Veteran in Funktion. Seit 24. April tat er täglich 16 Stunden getreulich und zuverlässig wie in alten Zeiten seinen Dienst. Bis zu 35 Schiffe am Tag konnten die kürzeste und schnellste Umgehung der Schleuse nutzen.

Es war Wasser auf die Mühlen der Schiffshebewerkfraktion. Denn kann ein solcher "Notstand" nicht jederzeit wieder eintreten? Außerdem sei die große Schleuse mit ihr Strudeln ohnehin für den ständig wachsenden Sportboottourismus nicht geeignet. Werde das historische Hebewerk dagegen weiterbetrieben, bleibe ein Wahrzeichen und eine Touristenattraktion erhalten, für die es wenig Vergleichbares in Deutschland gibt.

Eine "Wimpelverkaufsaktion" wurde gestartet, ein "Schiffshebewerkkaffee" kreiert. Bei Aktionstagen sind Vertreter des Landes und der Stadt auf den Beinen, der Shantychor des Seglervereins, die Tanzgruppe "Sweet Devils" und das "Topsi Twist Rock'n Roll Orchester" treten auf.

Mit dem FDP-Politiker Karl-Heinz Paqué wurde ein leibhaftiger ehemaliger Finanzminister an die Spitze des federführenden Vereins Technische Denkmale Sachsen-Anhalt gewählt, um zu zeigen: Auch wir können rechnen, und ein Weiterbetrieb des Denkmals ist ein Gewinn.

Der Finanzaspekt zählt, weil der Bundesrechnungshof den Einsparungseffekt bei Stilllegung allen Einwänden der Hebewerksfreunde zum Trotz auf neun Millionen Euro schätzt. Dem kontert nun ein Gutachten, das diese Zahl nicht nur zweifelhaft erscheinen läßt, sondern eine Gegenrechnung aufmacht: Jürgen Schwark von der Fachhochschule Gelsenkirchen und das Westfälische Industriemuseum Dortmund rechnen darin vor, daß dem Magdeburger Raum durch Stilllegung des technischen Wunderwerks erhebliche Einnahmen entgehen: "Insgesamt belaufen sich die Verluste bei Schließung des Schiffshebewerks auf mindestens 823 000 Euro Nettowertschöpfung. Der Weiterbetrieb hätte positive Effekte von 1 314 000 Euro Nettowertschöpfung." Nicht zuletzt gingen 27 Arbeitsplätze verloren, während umgekehrt 43 gesichert werden könnten.

Noch zählt die Attraktion jährlich 100 000 Besucher. Umgekehrt rechnet die Weiße Flotte bei Stilllegung mit 30 Prozent Umsatzverlust - für die Lokalpresse eine Einbuße die einem "Genickschlag" gleichkommt.