



Im Juni 2013 stand der August-Bebel-Damm zu großen Teilen unter Wasser. Das Elbehochwasser hatte sich seinen Weg bis nach Rothensee gesucht. In diesem Jahr sollen nun die Schäden, die damals an den Straßenbahngleisen entstanden waren, durch eine Komplettsanierung beseitigt werden. Archivfoto: Matthias Fricke

# Gleisreparatur im Jahr 7 nach der Flut

MVB wollen 2020 die Trasse auf dem August-Bebel-Damm sanieren / Abstimmung läuft noch

Sieben Jahre nach dem Elbehochwasser wollen die MVB die damals beschädigte Gleistrasse am August-Bebel-Damm sanieren. Die Abstimmungen für das im zweiten Halbjahr geplante Bauvorhaben laufen derzeit noch.

Von Stefan Harter  
Rothensee • Tagelang standen die Straßenbahnschienen im Juni 2013 unter Wasser. Als die Elbefluten wieder zurückgegangen waren, wurde das Ausmaß der Schäden an den Gleisen sichtbar. Zwar wurden sie provisorisch repariert, doch

schnell war klar: Nur ein Neubau der Trasse hilft dauerhaft. Nach einem Planfeststellungsverfahren soll in diesem Jahr nun die Gleisreparatur beginnen.

Nach Angaben von MVB-Sprecher Tim Stein ist der Start im zweiten Halbjahr geplant. Einen konkreten Termin gibt es aber noch nicht. „Die Streckenführung während der Bauzeit ist derzeit in der Feinabstimmung. Wir stehen dazu im Austausch mit dem durch uns beauftragten Ingenieurbüro und dem Tiefbauamt der Stadt“, erklärt er.

Geplant sei aber, dass während der gesamten Bauzeit der Straßenbahnbetrieb aufrechterhalten bleibt. „Dazu muss

abschnittsweise, wie derzeit in der Schönebecker Straße,

**„Es muss abschnittsweise ein eingleisiger Straßenbahnverkehr an der Baustelle vorbei eingerichtet werden.“**

ein eingleisiger Straßenbahnverkehr an der Baustelle vorbei eingerichtet werden“, kündigt Tim Stein an. Der Autoverkehr soll trotz Baumaßnahme in beiden Richtungen fließen können.

Im Zuge des Trassenbaus werden die Haltestellenpaare Grundschule Rothensee, Ho-

henwarther Straße, Betriebshof Nord und Burger Straße nach dem Magdeburger Standard barrierefrei ausgebaut. Außerdem sollen die neuen Gleisanlagen besser vor künftigen Hochwasserereignissen geschützt sein. Entlang der Strecke müssen im Rahmen der Arbeiten 33 Bäume gefällt werden, dafür wurden Ersatzpflanzungen von 39 neuen Bäumen festgeschrieben.

Am Streckenverlauf wird sich nichts wesentlich ändern. Nur zwischen Korbwerder und Betriebshof Nord sollen die Bahnen künftig auf einem eigenen Gleiskörper in der Mitte der Straße fahren. Bislang kann dieser Bereich auch von Autos genutzt werden.



Die Karte zeigt den Abschnitt, der saniert werden soll.





In der Magdeburger Innenstadt sind immer wieder Tatrabahnen aus der Wendezeit im Einsatz. Diese sind nicht barrierefrei und verbrauchen viel Strom. Fahren müssen sie trotzdem, weil den Magdeburger Verkehrsbetrieben Fahrzeuge fehlen.

# MVB müssen auf die Bahn warten

Magdeburger Verkehrsbetriebe setzen auf neue und mehr Fahrzeuge in ihrer Flotte

Deutlich gestiegen ist die Zahl der Unfälle, bei denen Straßenbahnen beschädigt werden. Dies entwickelt sich zu einer Herausforderung für die Verkehrsbetriebe.

Von Martin Rieß

**Magdeburg** • Immer wieder sind auf den Gleisen der Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) alte Tatrabahnen der Baureihe T6 unterwegs. Die ersten eckigen Fahrzeuge dieser Baureihe hatten am 2. Mai 1990 ihren Betrieb in der Stadt aufgenommen. „Wir benötigen die Fahrzeuge derzeit, damit es zu keinen Ausfällen in unserem Fahrplan kommt“, erläutert Frank Rath sack, der die Abteilung Fahrzeugtechnik bei den MVB leitet.

Der Bedarf entspricht dem, was auch in anderen deutschen Städten üblich ist. Frank Rath sack berichtet: „Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen hat eine Formel aufgestellt. Diese ermöglicht es zu ermitteln, wie viele Fahrzeuge ein Verkehrsunternehmen abhängig von den gefahrenen Kilometern und dem Alter der Fahrzeuge benötigt.“ Das Ergebnis für Magdeburg lautet 86. Die Verkehrsbetriebe verfügen aber nur über 83 Niederflurfahrzeuge. Zwar sind nur 72 Fahrzeuge in Spitzenzeiten im Einsatz. Doch es muss auch einen Puffer für Reparaturen und Instandsetzungen in der Werkstatt geben.

Neben dem Verschleiß von Fahrzeugteilen spielen insbesondere Unfälle eine große Rolle. Frank Rath sack meint: „Trotz der von uns eingeleiteten Maßnahmen hat sich die Zahl der Unfälle in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht.



Am 22. März 2018 hatte ein Tieflader eine Straßenbahn der Magdeburger Verkehrsbetriebe gerammt. Jetzt erst kehrt die Bahn nach der Reparatur nach Magdeburg zurück. Archivfoto: Viktoria Kühne



Tim Stein nimmt die aktuelle Unfallkarte der Magdeburger Innenstadt in Augenschein. Fotos (2): Martin Rieß

In einem Raum in der Betriebszentrale in der Otto-von-Guericke-Straße hängen Stadtpläne für jedes Jahr seit 2015. Mit Nadeln sind die Unfälle markiert. 2015 waren es 83, 2016 waren es 94, im Jahr 2017 95 und im Jahr 2018 dann 106. Das ist eine Steigerung auf 127 Prozent.

## Fehlende Bahnen sind in Rothensee zu spüren

Frank Rath sack sagt: „Zwar haben wir versucht, mit Maßnahmen wie dem Linksabbiegeverbot an einigen Stellen auf der Otto-von-Guericke-Straße gegenzusteuern.“ Doch offenbar sehen immer mehr Ver-

kehrsteilnehmer die Regeln als Anlass, diese zu brechen, so das bittere Fazit des Leiters der MVB-Fahrzeugtechnik.

Dass die Magdeburger Verkehrsbetriebe keine Reserven bei der Technik mehr haben, zeigt das Beispiel Rothensee. Obwohl die 2013 durch das Hochwasser beschädigte Stromversorgung am August-Bebel-Damm inzwischen ersetzt ist, rollen die Straßenbahnen zwischen der Neuen Neustadt und dem Barleber See in der Hauptverkehrszeit nur im 20-Minuten-Takt. MVB-Sprecher Tim Stein sagt: „Wenn wir mehr Fahrzeuge hätten, könnten wir den 10-Minuten-

## Bahn mit Panne

Die Pannenanfälligkeit bei den Straßenbahnen steigt mit dem Alter ebenso wie bei Autos. Frank Rath sack berichtet: „Unsere erste Serie von Niederflurfahrzeugen stammt aus den Jahren 1994 bis 1996. Diese haben auch bald ihr Limit erreicht.“ Zu vergleichen seien die Fahrzeuge aufgrund ihrer Leichtbauweise jedenfalls nicht mit den alten Tatrabahnen der Reihe T4, die es in Magdeburg auf 40 Jahre im Linieneinsatz gebracht hatten. „Dies ist dem geschuldet, dass in diesen Fahrzeugen beispielsweise dickere Bleche verbaut wurden, die halten naturgemäß länger“, erläutert der Chef der Fahrzeugtechnik. Aber sie machen eben die Fahrzeuge auch schwerer und sorgen für einen hohen Energieverbrauch. (ri)

Betrieb wieder aufnehmen. Solange dies aber nicht der Fall ist, müssten wir den Verkehr auf einer anderen Strecke einschränken.“

Ins Kontor schlägt bei den Magdeburger Verkehrsbetrieben, dass sie in den vergangenen Jahren von vier schweren Unfällen heimgesucht wurden. Frank Rath sack sagt: „Deren Häufigkeit kann man schlecht planen. In diesem Jahr hatten wir noch keinen entsprechenden Vorfall. Doch ein Fahrzeug, das im Jahr 2018 beim Unfall mit einem Lkw schwer beschädigt wurde, ist immer noch nicht wieder im Einsatz.“

Um genau zu sein: Es ist nicht einmal in Magdeburg, sondern in einer Werkstatt in Bautzen zur Reparatur. In

diesen Wochen soll der Niederflurzug 1320 repariert in die sachsen-anhaltische Landeshauptstadt zurückkehren. Die Rede ist von Ende Januar oder Anfang Februar.

Ein Grund für die lange Reparaturdauer: Eine Straßenbahn ist nicht wie ein Auto ein Fahrzeug von der Stange. Straßenbahnen werden in Handarbeit produziert. Entsprechend aufwendig sind die Reparaturen. „Was den Unfall von 1320 angeht – hier hatte sich der Rahmen stark verzogen. Das ist eine Aufgabe, für die unsere Werkstatt nicht ausgelegt ist“, berichtet Frank Rath sack.

## Nur wenige Unternehmen können Aufgaben erfüllen

Einen passenden Auftragnehmer zu finden, ist darüber hinaus nicht einfach: „Es gibt nicht viele Unternehmen, die derartige Arbeiten ausführen können und die dafür zertifiziert sind.“ Und: Die Firmen, die als Auftragnehmer infrage kommen, sind aufgrund einer sinkenden Zahl an verfügbaren Arbeitskräften oft an ihrer Grenze.

Das bekommen die Magdeburger Verkehrsbetriebe auch zu spüren, wenn die MVB-Werkstatt selbst Hand anlegen kann. „Auch bei einer Achse oder einem Getriebeteil liegen die Lieferzeiten inzwischen bei bis zu acht Monaten“, berichtet der Leiter der Fahrzeugtechnik bei den MVB.

Die Hoffnung der Verkehrsbetriebe, um den Fahrbetrieb nicht wegen fehlender Fahrzeuge einschränken zu müssen: dass die Beschaffung der neuen Straßenbahnen wie geplant läuft. Und dass das Unternehmen möglichst von Unfällen verschont bleibt.



# Meldungen

## Infos zu neuen Käferfällungen

Rothensee (vs) • Die AG Gemeinwesenarbeit (GWA) Rothensee lädt am Dienstag, 28. Januar, zu ihrer ersten Sitzung in diesem Jahr ein. Neben der Wahl zum Sprecherrat und der Veranstaltungsplanung für 2020 geht es dabei ein weiteres Mal um den Asiatischen Laubholzbockkäfer (ALB). Mitarbeiter der Landesanstalt für Landwirtschaft und Gartenbau werden über die bevorstehenden Fällungen im Bereich S-Bahn-Haltpunkt Rothensee/Neustädter See informieren. Beginn ist um 17 Uhr in der Begegnungsstätte „Jung & Alt“, Forsthausstraße 26. Interessierte Anwohner sind willkommen.



# A 2 wird erneut zur Staufalle

Von Juni bis November wird die Autobahn bei Magdeburg neu betoniert

Das Bundesverkehrsministerium gibt grünes Licht für die Sanierung der A 2. Dieses Jahr wird die Fahrtrichtung Hannover repariert. Tausende Pendler und Urlauber müssen sich auf Staus gefasst machen. Magdeburgs Innenstadt droht Chaos.

Von Jens Schmidt  
**Magdeburg** • Der Grundsatzbeschluss fiel im letzten Herbst, jetzt hat das Bundesverkehrsministerium die Gelder freigegeben. 19 Millionen Euro liegen bereit, um die A 2 bei Magdeburg gründlich zu sanieren. Dieses Jahr kommt die Fahrtrichtung Hannover an die Reihe. Die Baustelle wird mit 12 Kilometern sehr lang: Sie beginnt an der Elbebrücke Hohenwarthe und geht bis zum Autobahnkreuz Magdeburg. Das heißt: engere Fahrspuren, Unfallgefahr, Staus.

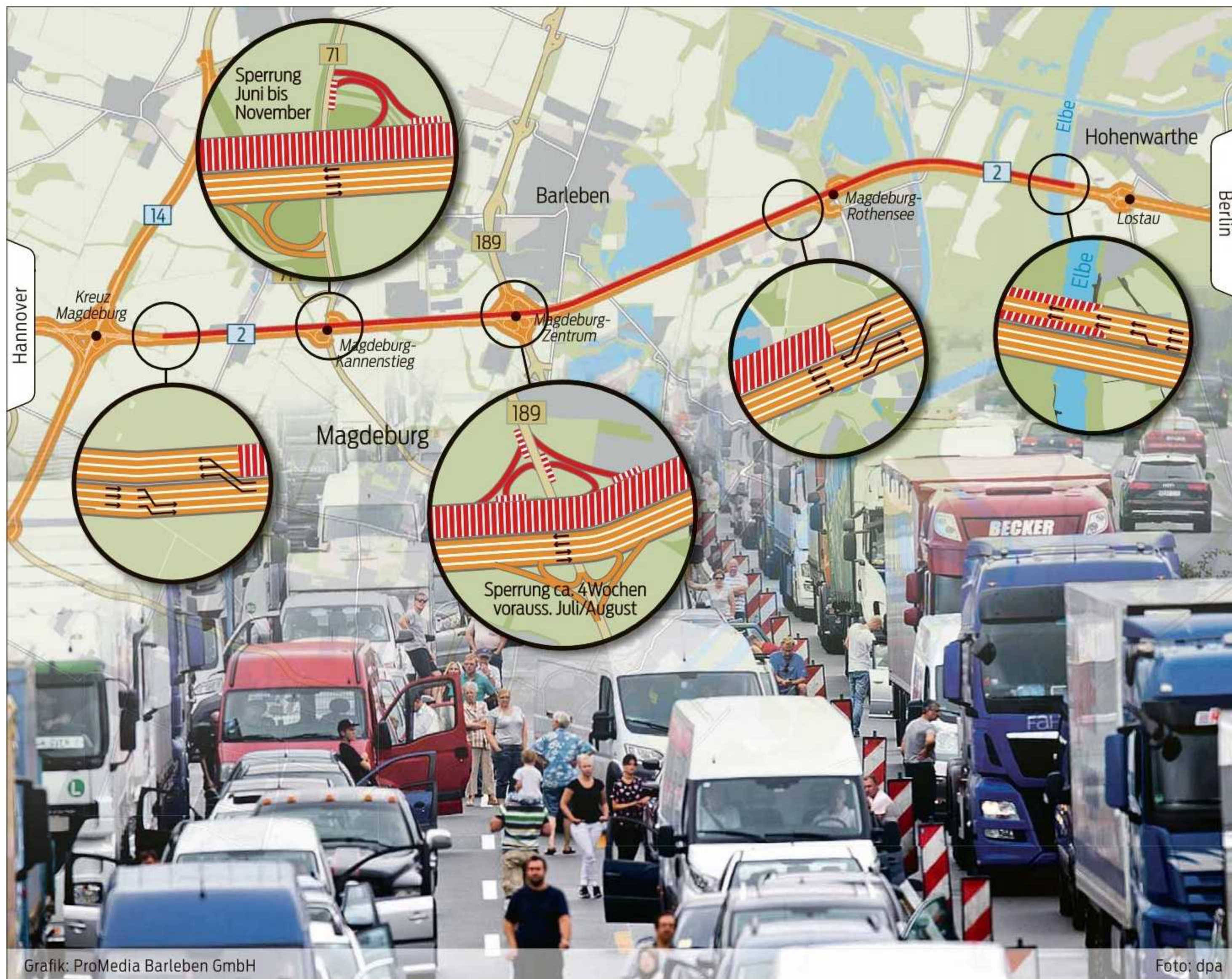
In den Monaten April und Mai wird die Baustelle eingerichtet. Ab Juni wird es dann eng. Bis November zieht sich der Bau hin. Das Vorhaben besteht aus zwei Teilen.

## Die Brücke

Der Stahl im Innern des Kolosses ist an mehr als 300 Stellen gerissen. Schweißen hilft nicht. Nun werden an diese Stelle Stahlgelenke geschraubt. Davon bekommen die Autofahrer nicht viel mit; die Arbeiter stecken im Bauch der Brücke unter der Fahrbahn. Oben wird die Piste von drei auf zwei Fahrspuren verengt. Das ist nötig, um die zu reparierenden Stellen zu entlasten.

## Die Fahrbahn

Nach der Brücke schwenkt der gesamte Verkehr auf die andere Seite der Autobahn. Dort gibt es dann zwei Spuren für die Richtung Hannover, zwei verbleiben für die Fahrer in Richtung Berlin. Das heißt: Es wird eng. Die Fahrbahn in Richtung Hannover wird gesperrt und komplett saniert. Alter Beton runter, neuer Beton drauf. „Nach fast 25 Jahren ist das nö-



Grafik: ProMedia Barleben GmbH

Foto: dpa

tig“, sagt Uwe Langkammer, Chef der Straßenbaubehörde.

## Anschluss-Stellen

Wer in Richtung Westen will, muss bei den Anschluss-Stellen aufpassen. Magdeburg-Kannenstieg bleibt für die gesamte Bauzeit bis in den Herbst gesperrt. Für den Anschluss Magdeburg-Zentrum gibt es Not-Auffahrten. Aber: Im Sommer (Juli oder August) wird dann auch die große Anschluss-Stelle Zentrum (in Richtung Hannover) dichtgemacht. Für mindestens vier Wochen. „Wenn der Betonierer die Stelle passiert, geht das nicht anders“, sagt Langkammer. Zudem muss der Beton vier Wochen aushärten. Für Autofahrer heißt das: Wer in Richtung Hannover auf die Autobahn will, muss entweder in Magdeburg-Rothensee auffah-

ren oder bis zum Autobahnkreuz (A 14/A 2) fahren.

## Stadtverkehr

Passiert in der Baustelle ein Unfall – was trotz Vorwarnschilder bei Engstellen immer wieder vorkommt – wälzen sich Autos und Laster durch die Innenstadt. 50 000 Pkw und 15 000 Lkw rollen täglich auf der A 2. Für sie gibt es im Falle des Staus nur einen Ausweg: Die Bundesstraße 1. Sie quert die gesamte Stadt von Ost nach West.

Die B 1 ist aber jetzt schon stark belastet, da in dieser Richtung täglich 35 000 Pendler unterwegs sind. Das heißt: Auch auf Magdeburgs Innenstadt kommen enorme Staus zu. Eine innerstädtische Alternative (etwa über Reuter-Allee und Damaschkeplatz) gibt es nicht, da die zweite wichtige

Ost-West-Querung wegen des Tunnelbaus am Bahnhof bis 2022 dicht ist.

## Abfahrverbote

Österreich sperrt in Stoßzeiten bestimmte Autobahn-Abfahrten in die Anrainer-Gemeinden. Das hat Oberbürgermeister Lutz Trümper auch für Magdeburg verlangt. Sein Brief ging an Sachsen-Anhalts Verkehrsminister. Doch Thomas Webel hat das abgelehnt. Er sieht hier keine rechtliche Handhabe dafür.

## Nato rollt über A 2

Die Landesstraßenbaubehörde will die Baustelle in den Monaten April und Mai einrichten. Von Juni bis November soll die Piste erneuert werden. Doch ob der Zeitplan exakt eingehalten werden kann, ist noch fraglich. Denn: Die Nato plant

mit „Defender“ 2020 eine Großübung mit 37 000 Soldaten in Osteuropa. Im Frühjahr werden Hunderte Fahrzeuge gen Osten rollen – auch über die A 2. Die Clausewitz-Kaserne in Burg dient als ein Zwischenstopp. Verstopfen auch noch Armee-Laster die Engstelle? „Das wird nicht passieren“, sagt Straßenbauchef Langkammer. „Die Baustelle wird erst dann scharf geschaltet, wenn der Nato-Konvoi durch ist.“

Ist die Piste in Richtung Hannover tipp-top, kommt die „Berliner Seite“ an die Reihe. Ob das 2021 oder 2022 passiert, ist noch offen. Möglicherweise kommt erst der Abschnitt von Lostau bis Burg dran.

**Eine gute Nachricht** gibt es auch: Die A 14 von Magdeburg nach Halle ist vom Betonkrebs geheilt. 2020 gibt es keine Großbaustellen. **Seiten 3 und 4**



# Nur in neun Nächten gab es Frost

Der Dezember war zu warm und hatte überdurchschnittlich viele Sonnenstunden

Magdeburg (vs) • Der Dezember 2019 fiel deutlich zu mild und sonnenscheinreich aus. Zu Monatsbeginn sorgte Hoch „Sarena“ noch für ruhiges und größtenteils trockenes Wetter. Ab dem 6. Dezember zogen wiederholt Tiefdruckgebiete und ihre Ausläufer vorüber. Dabei

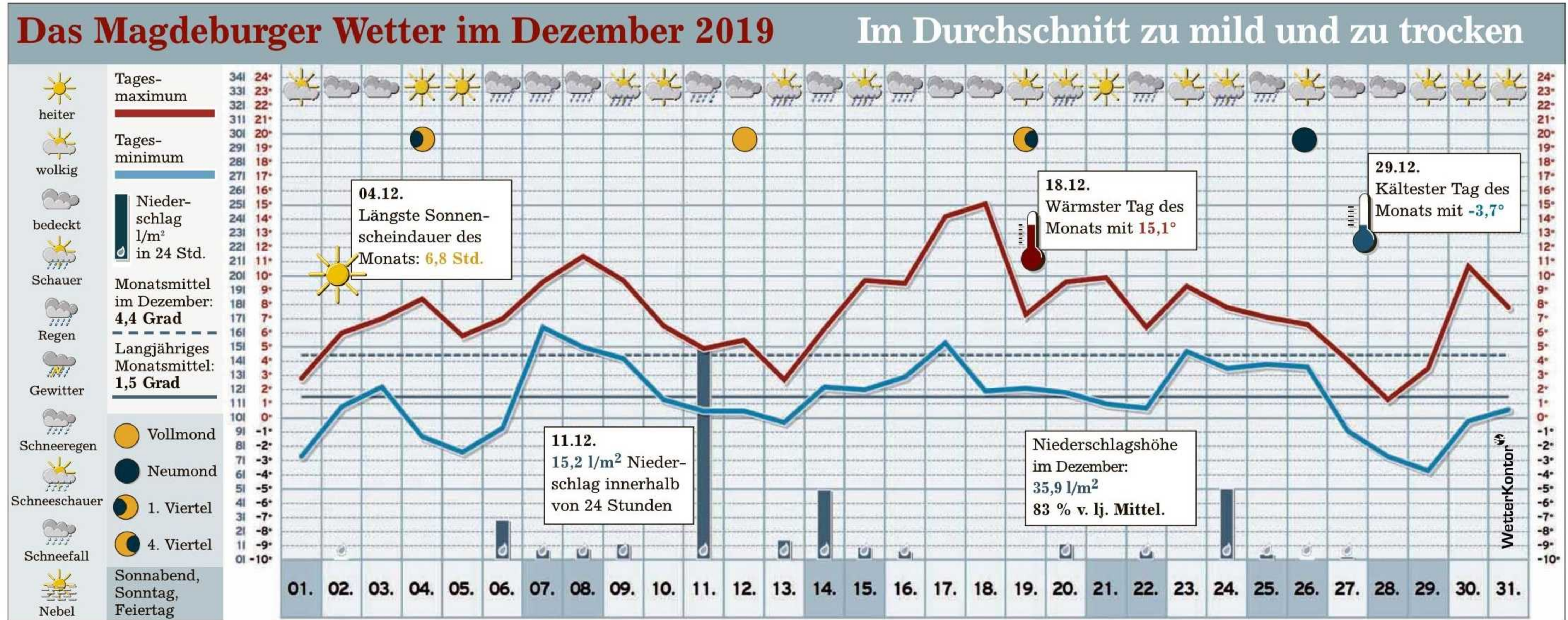
gelangte oft milde, teilweise auch sehr milde Luft zu uns, und immer mal wieder fiel auch Regen. Lediglich am 11. Dezember mischte sich vorübergehend auch mal Schnee ins Wettergeschehen ein. Diese wechselhafte Witterung sollte sich im Großen und Ganzen bis

Weihnachten halten. Auch an Heiligabend zog ein Tief („Cedric“) rasch über Deutschland hinweg und brachte zeitweise Regen. Erst in den letzten Tagen des Jahres dominierte schließlich wieder Hochdruckeinfluss. Frost gab es nur in 9 Nächten und vor allem am

Monatsanfang und -ende. Ein Eistag, an dem die Temperaturen den ganzen Tag unter dem Gefrierpunkt blieben, wurde nicht registriert. Mit einer mittleren Temperatur von 4,4 Grad lag der Dezember am Ende 2,9 Grad über dem langjährigen Mittel der Jahre 1981 bis

2010. Der Höchstwert des Monats wurde mit 15,1 Grad am 18. Dezember gemessen, am kältesten wurde es mit minus 3,7 Grad in der Nacht zum 29. Dezember. Der Niederschlag summierte sich auf 35,9 Liter pro Quadratmeter. Damit erreichte der Dezember 83 Pro-

zent des Klimamittels. Am meisten Niederschlag fiel mit 15,2 Litern am 11. Dezember. Die Sonne zeigte sich häufig, und so konnte ein deutliches Plus verzeichnet werden. Mit 62,8 Stunden lag die Sonnenscheindauer 28 Prozent über dem Soll.





## Meldungen

### **Vollsperrung im August-Bebel-Damm**

Rothensee (vs) • Ein Teilabschnitt des August-Bebel-Damms ist am 25. und 26. Januar stadteinwärts für den Kfz-Verkehr gesperrt. Betroffen ist der Bereich zwischen den Einmündungen Korbwerder und Altenhäuser Straße. Grund seien Arbeiten im Auftrag der Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) in Höhe der Grundschule, informierte gestern das Rathaus. Eine Umleitung wird über die Saalestraße ausgeschildert.



# Neustart nach Großbrand in Autohaus

Zwei Jahre nach verheerendem Feuer normalisiert sich der Betrieb an altem Standort der Rothenseer Werkstatt

Zwei Jahre nach dem verheerenden Großbrand im Rothenseer Autohaus ist die zerstörte Werkstatthalle wieder aufgebaut. Der Betrieb hat sich nach langer Zeit der Improvisation wieder normalisiert.

Von Stefan Harter  
Gewerbegebiet Nord • Joachim Fanger kann sich noch gut erinnern, wie er vor fast zwei Jahren am Morgen nach dem Feuer auf dem Gelände seines Autohauses am August-Bebel-Damm stand. Die Werkstatthalle mit ihren 22 Hebebühnen war vollständig niedergebrannt. 20 Kundenfahrzeuge, die dort zur Reparatur abgestellt waren, wurden ebenfalls ein Opfer der Flammen. Auch in den Verkaufsräumen gab es zahlreiche Schäden, Neuwagen waren mit einer

„Wenn wir gesagt hätten, wir schließen bis alles wieder aufgebaut ist, wären danach alle Kunden weg gewesen.“

Rußschicht bedeckt. Und dennoch sagte er im ersten Instinkt: „Wir machen weiter.“

Und der Geschäftsführer des Autohauses für Volkswagen, Audi und Skoda behielt recht. Fast zwei Jahre lang wurde der Werkstattservice als Provisorium angeboten. „Wenn wir gesagt hätten, wir schließen bis alles wieder aufgebaut ist, wären danach alle Kunden weg gewesen“, gibt sich Fanger realistisch. „Das kann man sich in unserem Geschäft nicht erlauben“, sagt er. Gemeinsam mit



Auf gut 1600 Quadratmetern wurde eine neue Werkstatthalle am Rothenseer Autohaus errichtet. Vor zwei Jahren war die alte Halle bei einem Großbrand völlig zerstört worden. Foto: Stefan Harter



Mehrere Wehren der Stadt waren in der Nacht vom 26. zum 27. Januar 2018 bei den Löscharbeiten im Einsatz gewesen. Foto: Martin Rieß



20 Kundenfahrzeuge wurden ein Opfer der Flammen, darunter auch dieser T6, der auf einer Hebebühne stand. Foto: Autohaus

seinen Mitarbeitern entwickelte er deshalb innerhalb kurzer Zeit eine „Riesenlogistik“, wie er es nennt.

Über eine Whatsapp-Gruppenamens „Wir stehen wieder

auf“ tauschten sich die Kollegen aus, ein Schichtsystem wurde eingeführt, Schreibtische wurden geteilt. Wegen des Verlustes der Werkstatt wurde ein „Shuttle-Service“ zum

zweiten Autohaus des Unternehmens in Burg eingerichtet, wohin die Fahrzeuge zur Reparatur oder Durchsicht gebracht wurden. Außerdem wurde als zweiter Ausweichstandort in

der Spielhagenstraße in Stadtfeld eine Behelfswerkstatt angemietet und übergangsweise eingerichtet.

Beides ist mittlerweile Geschichte, seitdem im Novem-

ber die neue Werkstatthalle in Betrieb genommen wurde, die als Ersatz für den zerstörten Vorgängerbau errichtet worden war. „Auf 1600 Quadratmetern können wir jetzt mit modernster Technik Autos reparieren“, sagt Joachim Fanger. 18 Hebebühnen und 24 Arbeitsplätze, darunter welche für E-Mobile, gibt es jetzt.

Kurz vor Weihnachten gab es die Prüfung durch den Her-

„Auf 1600 Quadratmeter können wir jetzt mit modernster Technik Autos reparieren.“

steller aus Wolfsburg, so dass wieder nach dessen Standards gearbeitet werden kann. „Das Bestehen der Prüfung war ein verfrühtes Weihnachtsgeschenk“, sagt der Autohaus-Chef. Trotz der schwierigen Zeit und der Abgänge einiger Kollegen gibt es heute wieder einen festen Stamm von 98 Mitarbeitern. „Das ist die gleiche Zahl wie vor dem Brand“, erklärt Joachim Fanger.

Finanziell war der Schaden immens. Mit Leistungsausfall, zerstörten Kundenfahrzeugen, Verlust der Werkstatthalle und den Kosten für den Wiederaufbau rechnet Fanger mit einer Gesamtsumme zwischen 6 und 10 Millionen Euro.

Zusätzlicher Wermutstropfen für ihn: Obwohl die Polizei zwei Verdächtige ermittelt hatte, die mit dem Brand in Verbindung gebracht werden konnten, ist es zu keiner Anklage gekommen. „Mangels ausreichender Beweise konnte keiner von ihnen als Täter sicher überführt werden“, hatte die Staatsanwaltschaft diese Entscheidung begründet.



# Warum bei Glencore gestreikt wurde

## Nach Monaten der Funkstille hatten Mitarbeiter des Biodiesel-Produzenten Arbeit niedergelegt

Über Stunden ist in der vergangenen Woche bei Glencore Magdeburg nicht produziert worden. Mit einem Warnstreik möchten Mitarbeiter Gespräche erzwingen. Themen sind der Flächentarifvertrag und die Rolle der Gewerkschaft.

Von Martin Rieß  
**Magdeburg** • Mitarbeiter von Glencore haben für einen Warnstreik in Magdeburg die Produktion im etwa 100 Mitarbeiter zählenden Biodieselwerk im Gewerbegebiet Nord stillgelegt. Am Donnerstag haben Chemikanten die Produktion heruntergefahren, am Freitagnachmittag wurde die Arbeit wieder aufgenommen.

### Letzte Gespräche fanden im April 2019 statt

Den Warnstreik hat der Betriebsrat gemeinsam mit der Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie (IG BCE) auf die Beine gestellt. Die Kernforderung ist, dass das Unternehmen dem Flächentarifvertrag beiträgt. In den vergangenen Jahren hatte es dazu mehrere Verhandlungsrunden gegeben. Die letzten Gespräche seien von der Glencore-Ge-

### Konflikt um den Tarif in der Fläche

**Kritiker:** Der Flächentarifvertrag, der regional für ganze Branchen gilt, ist ein Instrument, das von vielen Arbeitgebern kritisch gesehen wird. Sie argumentieren, dass mit ihm die wirtschaftliche Lage einzelner Unternehmen nicht berücksichtigt werden könne. Hagen Lesch und Dennis Byrski verweisen in ihrer vom Institut der Wirtschaft in Köln herausgegebenen Schrift „Flächentarifvertrag und Tarifpartnerschaft in Deutschland“ darauf, dass mit der Globalisierung auch die Verlagerung von Produktionsstandorten vereinfacht werde. Mit Öffnungsklauseln sei seit rund 30 Jahren auch bezüglich von Löhnen ein Mittel geschaf-

fen worden, um Unternehmen in schwieriger Situation zu helfen und so Arbeitsplätze zu erhalten. Es stellt sich aber die Frage, inwiefern dies das Wesen von Flächentarifverträgen aushöhlt.

**Befürworter des Flächentarifvertrags** halten volkswirtschaftliche Aspekte, zum Beispiel die Stärkung von Kaufkraft in einer Region, dagegen. In der Regel liegen die Löhne in den Flächentarifverträgen über anderen Vereinbarungen. Ein weiteres Argument für den Flächentarifvertrag ist, dass mit ihm ein Lohndumping innerhalb des Geltungsgebiets in einer Branche entgegengewirkt wird. (ri)

schäftsführung im April 2019 abgebrochen worden, heißt es seitens der IG BCE.

Der Betriebsratsvorsitzende Matthias Stickl sagte: „Wir möchten die Geschäftsführung dazu bringen, die Gespräche mit uns wieder aufzunehmen.“ Falls es weiterhin kein Umdenken gebe, seien weitere Streikmaßnahmen erforderlich.

Jan Melzer ist Gewerkschaftssekretär bei der IG BCE und erläutert: „Wir haben in den vergangenen Monaten einige Unternehmen auf den Weg gebracht, dem Flächen-

tarifvertrag beizutreten.“ Im Rahmen dieser Verträge verhandeln Gewerkschaften und tarifschließende Arbeitgeberverbände für eine Region die Verträge aus, in denen unter anderem die Löhne und Arbeitszeiten festgelegt werden und die für die Mitglieder des verhandelnden Arbeitgeberverbands verbindlich sind.

Unter anderem seien in Richtung Flächentarifvertrag in den vergangenen Monaten Erfolge bei Glasproduzenten im Landkreis Börde erzielt worden, so der Gewerkschafts-



Warnstreik vor dem Tor zum Betriebsgelände von Glencore Magdeburg im Hansehafen der Landeshauptstadt. Foto: Martin Rieß

sekretär. Dabei sieht er nicht allein Vorteile für die Mitarbeiter, die dann nach Tarif bezahlt werden. Für Glencore würde das bedeuten, dass in absehbarer Zukunft statt der teilweise jetzt gezahlten 12 bis 12,50 Euro die 21 Euro gezahlt werden, die im Tarifvertrag für die Chemieindustrie im Osten vereinbart sind.

### IG BCE sieht Tariflöhne als Pluspunkt für Firmen

Jan Melzer: „Im Werben um Mitarbeiter ist dies in Zeiten

des Fachkräftemangels ein wichtiges Argument.“ Matthias Stickl berichtet, dass der Fachkräftemangel auf die Kollegen in dem Betrieb erhebliche Auswirkungen hat: „Natürlich ist es eine große Belastung, wenn kurzfristig Dienstpläne umgestellt werden, um Schichten besetzen zu können. Oder wenn man mit Mitarbeitern aus der Zeitarbeit zusammenarbeitet, denen manchmal die Routine für unseren Betrieb und auch das Wissen über Details in unserem Arbeitsalltag fehlen.“

In den Verhandlungen, die bereits stattgefunden haben, habe das Unternehmen zwar einen Tarifvertrag angeboten. Dies allerdings ohne Beteiligung der Gewerkschaft IG BCE. Die Position des Betriebsrats ist hier eindeutig: „Die Tarifhoheit liegt bei den Gewerkschaften, woran wir nicht rütteln wollen“, erläutert Matthias Stickl.

Die Geschäftsführung des Unternehmens im Gewerbegebiet Nord wollte sich auf Nachfrage der Magdeburger Volksstimme nicht zu der Auseinandersetzung mit ihren Mitarbeitern äußern.

### Schweizer Konzern verarbeitet Raps

Der Schweizer Konzern ist weltweit einer der größten Rohstoffhändler. Er hat sich nach eigenen Angaben auf die Herstellung und Vermarktung von über 90 Verbrauchsgütern spezialisiert. Zusätzlich zu landwirtschaftlichen Produkten betreibt Glencore weltweit die Produktion, die Veredelung, die Verarbeitung, Lagerung sowie den Transport und den Handel von Metallen, Mineralien und Energieprodukten.

In Magdeburg wird aus Raps Biodiesel hergestellt, der dem an den Tankstellen erhältlichen beigemischt wird. Reiner Biodiesel ist inzwischen kaum noch an Tankstellen erhältlich.





Ein Verkehrszeichen zur Autobahn 2. Ab Juni drohen wegen Bauarbeiten wieder massive Staus, die viele Autos und Lkw über Magdeburg umfahren wollen.

Foto: Martin Rieß

# Weiter Streit um A2-Arbeiten

## Trümpers Abfahrverbots-Forderung ist heute Thema im Petitionsausschuss

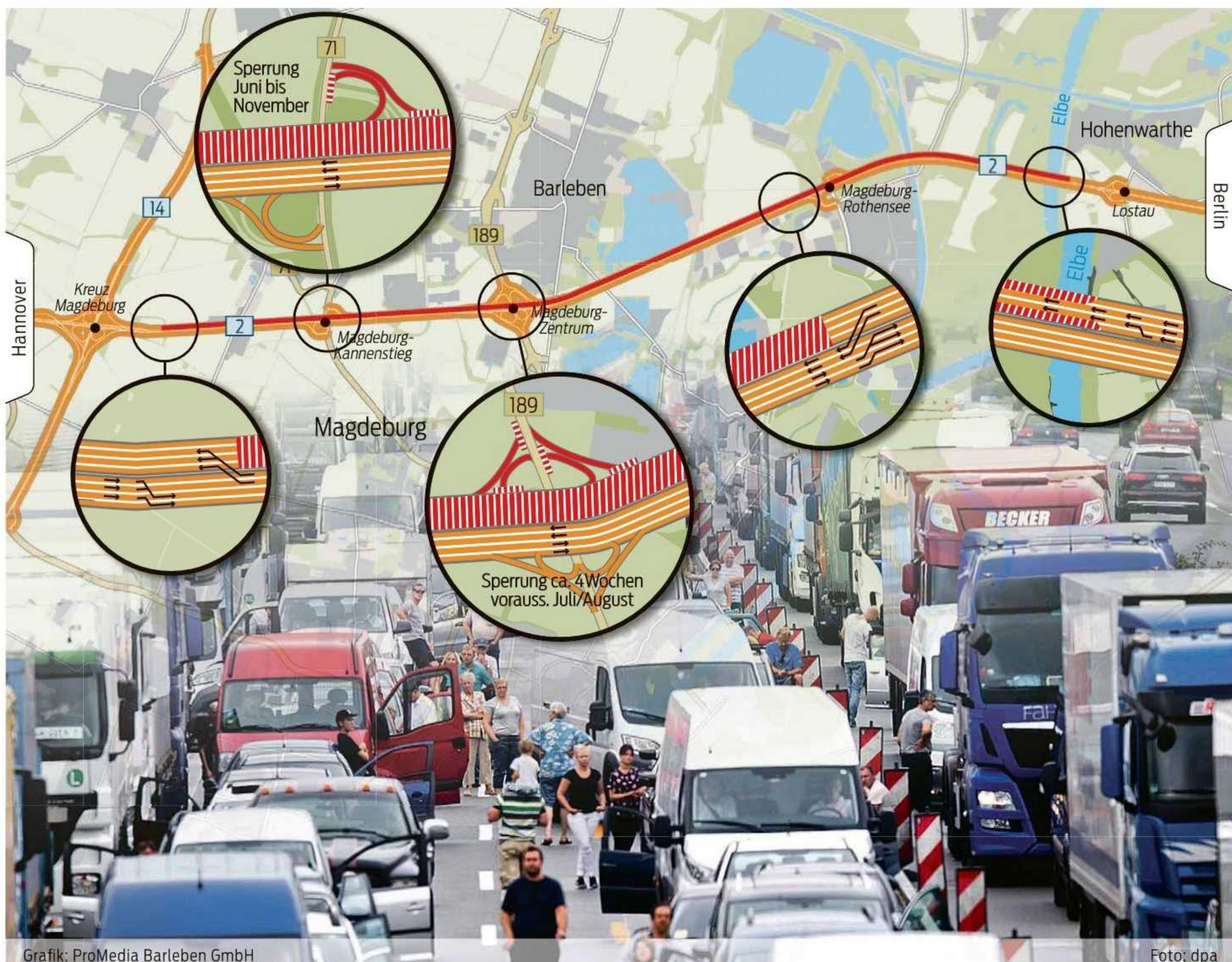
Das von Magdeburgs Oberbürgermeister geforderte Abfahrverbot während der bevorstehenden Bauarbeiten auf der A2 ist heute Thema im Petitionsausschuss des Landtags. Das Verkehrsministerium bleibt bei seiner Ablehnung.

Von Ivar Lütke

**Magdeburg** • Von Juni bis November 2020 soll die Autobahn 2 bei Magdeburg saniert werden. Die Fahrtrichtung Hannover bekommt eine neue Fahrbahndecke. Die Baustelle wird zwölf Kilometer lang sein und von der Elbebrücke Hohenwarthe bis zum Autobahnkreuz Magdeburg reichen. Im April und Mai soll die Baustelle eingerichtet werden. Das bedeutet dann engere Fahrspuren, Unfallgefahr und Staus.

Kommt es in der Zeit zu Unfällen, was schon bei den letzten A2-Arbeiten zwischen Burg und Lostau des Öfteren der Fall gewesen ist, dann rollt auf die ohnehin von Baustellen und Staus geplagte Landeshauptstadt eine zusätzliche Blechlawine zu, befürchtet Magdeburgs Oberbürgermeister Lutz Trümper (SPD). Denn die Bundesstraße 1 quer durch Magdeburg wäre dann eine der Umleitungen. Trümper sprach bereits von einer „Katastrophe“, die der Stadt drohe. Darum hat er sich an Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Thomas Webel (CDU) gewandt. Seine Forderung: ein Abfahrverbot für Lkw und Durchgangsverkehr. Doch Webel lehnte ab. Er sehe keine rechtliche Grundlage für solch ein Verbot.

Nun ist das Thema im Petitionsausschuss des Landtages angekommen, der sich auf seiner 57. Sitzung am heutigen Donnerstag damit beschäftigen wird. Christina Buchheim, Vorsitzende des Petitionsausschusses, bestätigte der Volksstimme eine entsprechende, vorliegende Petition. Diese liege anonymisiert vor und sei eine Beschwerde gegen die Ablehnung des Vorschlags von OB Trümper durch Minister We-



Grafik: ProMedia Barleben GmbH

Foto: dpa

bel. Zweck der Petition: Verhinderung einer erheblichen Überbelastung des Verkehrs auf dem B1-Abschnitt in der Magdeburger Innenstadt durch die Abfahrsperrung für Lkw und Durchreisende, so Christina Buchheim auf Nachfrage.

### Ministerium bleibt hart

Das Verkehrsministerium bleibt indes bei seiner ablehnenden Haltung, wie Ministeriumssprecher Peter Mennicke auf Nachfrage erklärte. Ein solches Abfahrverbot werde von der Unteren Straßenverkehrsbehörde für Autobahnen der Landesstraßenbaubehörde und von der Autobahnpolizei abgelehnt. Das Verbot für den Durchgangsverkehr, das auch nur temporär bei Staus greifen würde, sei in der Straßenverkehrsordnung nicht vorgesehen. Zudem könnte die Einhaltung des

Verbots auch nicht kontrolliert werden. Das Verkehrsministerium sieht zudem auch keine Notwendigkeit für ein solches Verbot. Die geplanten Arbeiten ließen in Bezug auf Umfang und Durchführung keine erhöhte Stauwahrscheinlichkeit erwarten, heißt es aus dem Ministerium.

Wenn an der Elbebrücke Hohenwarthe gearbeitet wird, dann werde lediglich die Fahrtrichtung Hannover auf einer Länge von einem Kilometer von drei auf zwei Fahrspuren eingeengt. Die Fahrtrichtung Berlin bleibt unberührt. Bei der zweiten Baustelle schwenkt der gesamte Verkehr auf die andere Seite der Autobahn. Dort gibt es dann zwei Spuren für die Richtung Hannover, zwei bleiben für die Fahrer in Richtung Berlin. Die Fahrbahn in Richtung Hannover wird gesperrt und komplett saniert.

Die Anschlussstelle Magde-

burg-Kannenstieg bleibt für die gesamte Bauzeit bis in den Herbst gesperrt. Für den Anschluss Magdeburg-Zentrum gibt es Not-Auffahrten. Aber: Im Juli oder August wird dann auch die große Anschlussstelle Zentrum (in Richtung Hannover) dichtgemacht. Für mindestens vier Wochen.

Die Vollsperrung der Anschlussstelle Magdeburg-Kannenstieg wird laut Verkehrsministerium keine erheblichen Auswirkungen haben. Das Ministerium schätzt das Verkehrsaufkommen hier als eher gering ein. Zudem gebe es über die B 189, die L 48, B 71 und die A 14 eine kurze Umleitungsstrecke, die auch entsprechend ausgewiesen werde. Also über Barleben und Ebendorf auf die A 14 und wieder auf die A2.

Ein Ausweichen des Autobahnverkehrs durch Magdeburg sieht das Verkehrsministerium nur, wenn es zwischen der El-

bebrücke Hohenwarthe und der Anschlussstelle Magdeburg-Zentrum zu längeren Staus kommt.

In den kommenden Tagen soll es ein Treffen zwischen dem Verkehrsministerium, der Landeshauptstadt und den benachbarten Landkreisen Jerichower Land und Börde geben. Hier soll unter anderem abgestimmt werden, dass es während der Zeit der Doppelbaustelle auf der A2 keine Sperrungen auf der B1 beziehungsweise den anderen Bedarfsumleitungsstrecken nördlich der Landeshauptstadt geben wird.

Selbst wenn der Petitionsausschuss auf seiner heutigen Sitzung dem Petenten recht geben sollte, heißt dies nicht, dass ein Abfahrverbot kommt. Denn der Ausschuss hat gegenüber Behörden kein Weisungsrecht. Er kann ihnen nur empfehlen, bestimmte Entscheidungen zu treffen oder zu unterlassen.



# A2-Umleitungsgipfel im Februar

## Petitionsausschuss des Landtags will sich intensiver mit dem geforderten Abfahrtsverbot für Magdeburg beschäftigen

Von Ivar Lütke

**Magdeburg** • Im Streit um ein Abfahrtsverbot bei Staus während der geplanten Sanierungsarbeiten auf der Autobahn 2 soll es im Februar einen Umleitungsgipfel geben. Darauf hat sich der Petitionsausschuss des Landtages gestern verständigt. Hintergrund ist die Forderung von Magdeburgs Oberbürgermeister Lutz Trümper (SPD) nach einem Abfahrtsverbot für die Lkw und Durchgangsverkehr. Er befürchtet eine „Katastrophe“, wenn bei Staus sich der Autobahnverkehr über die Bundesstraße 1 durch Magdeburg zwängen muss.

Solch ein Verbot lehnt Ver-



„Es sollen alle an einen Tisch. Vielleicht

findet sich ja doch noch eine Lösung.“

Christina Buchheim, Vorsitzende des Petitionsausschusses des Landtags

kehrsminister Thomas Webel (CDU) ab. Er sieht keine rechtliche Grundlage dafür. Gegen diese Ablehnung ist eine Petition eingereicht worden. Ihr Ziel: Verhinderung einer erheblichen Überbelastung des Verkehrs auf dem B1-Abschnitt in der Mag-

deburger Innenstadt durch die Abfahrtsperre für Lkw und Durchreisende.

Der Petitionsausschuss hat dazu am Donnerstag getagt und sich auch mit der Stellungnahme des Verkehrsministeriums beschäftigt. „Die Stellungnahme des Verkehrsministeriums ist relativ kurz. Darum hat der Ausschuss beschlossen, auf einer der nächsten Sitzungen im Februar das Thema erneut zu beraten. Anhand von Plänen soll konkret erörtert werden, welche Arbeiten geplant sind und wie die Umleitung erfolgen soll“, sagte Christina Buchheim (Die Linke), Vorsitzende des Petitionsausschusses, nach

der Sitzung. Zu dem Umleitungsgipfel sollen dann ein Vertreter des Verkehrsministeriums sowie ein Vertreter der Landeshauptstadt eingeladen werden, um ihre Argumente vorzubringen. „Es sollen alle an einen Tisch. Vielleicht findet sich ja doch noch eine Lösung“, so Christina Buchheim.

Von Juni bis November 2020 soll die A2 bei Magdeburg saniert werden. Die Fahrtrichtung Hannover bekommt eine neue Fahrbahndecke. Außerdem sind Arbeiten an der Elbebrücke Hohenwarthe geplant. Die Baustelle wird zwölf Kilometer lang sein und bis zum Autobahnkreuz Magdeburg rei-

chen. Im April und Mai soll die Baustelle eingerichtet werden. Während der gesamten Bauarbeiten bleibt die Anschlussstelle Magdeburg Kannenstieg (Richtung Hannover) gesperrt. Im Juli oder August soll zudem die Anschlussstelle Zentrum für vier Wochen gesperrt werden.

Mögliche Umleitungen bei Staus soll es nördlich von Magdeburg durch die Börde sowie über die Bundesstraße 1 geben. Neben der Februarsitzung des Petitionsausschusses ist zudem ein Treffen von Verkehrsministerium, Landeshauptstadt sowie den betroffenen Landkreisen Börde und Jerichower Land geplant.



## Kommentar

# Wie der Wutbürger wächst



Katja Tessnow  
zur Bahn  
nach Rothensee

Erst kam das Wasser und dann kamen die Magdeburger Verkehrsbetriebe mit einer Ausrede nach der anderen. Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen. Als Opfer im Sinne dieser alten Volksweisheit fühlen sich viele Rothenseer zu Recht. Sie warten seit nunmehr sechs-einhalb Jahren auf die Rückkehr des gewohnten Straßenbahnverkehrs in ihre nicht eben zentral gelegene Siedlung.

Natürlich waren da zunächst die Schäden, die eine Reduzierung des Verkehrs von und nach Rothensee nötig machten. Dann gingen Jahre ins Land. Erst hieß es die Gleise, dann die Elektrik, dann 2017 und dann spätestens Anfang 2018 ... Es folgten Protestbriefe, Bürgerversammlungen, Krisentreffen und sogar eine Spendensammlung unter ortsansässigen Unternehmen haben die Rothenseer erwogen, um für die MVB ein Trafohäuschen für die Wiederaufnahme des Zehn-Minuten-Taktes vorzufinanzieren. Doch ach! Nun mangelt es an Bahnen, Bussen und Personal.

Zuletzt verlautbarten die Verkehrsbetriebe frühestens nach Abschluss des noch gar nicht sichtbar begonnenen Elbebrückenbaus wieder öfter als alle 20 Minuten in die Ortslage touren zu können. 2023 sind zehn Jahre nach dem Hochwasser vergangen. Bis dahin hat eine ganze Schüलगeneration viel Zeit an Haltestellen verschwendet; es soll auch dann und wann mal eine Bahn ausfallen, was den Takt auf 40 Minuten weitet.

Der beschriebene Umgang der Stadt und der stadteigenen MVB mit den Rothenseern ist ein Lehrstück auf darauf, wie man sich Wutbürger erzieht. Ein Fakt, der schwindelerregend gut ins fatale Bild passt: Mit 30 Prozent der Wählerstimmen holte die AfD zur Kommunalwahl 2019 ihr stadtweites Spitzenenergebnis in einem



# Keine zehn Minuten nach Rothensee

## Ratsmehrheit erachtet Forderung nach besserer Bahnanbindung für den Stadtteil als unrealistisch

Erst kam das Hochwasser und dann die Bahn nicht mehr alle zehn Minuten, so wie im Rest der Stadt. Seit die Elbe 2013 stark wie nie zuvor über die Ufer trat, warten die Rothenseer doppelt so lange auf die Bahn. Ein Ratsbeschluss macht wenig Hoffnung auf absehbare Änderung.

Von Katja Tessnow

**Altstadt/Rothensee** • „So geht es nicht“, schimpft Gartenpartei-Rat Roland Zander und erachtet ein weiteres Vertrösten der Rothenseer als nicht hinnehmbar. Zanders Fraktion Gartenpartei/Tierschutzallianz forderte zunächst die umgehende Wiedereinführung des Zehn-Minuten-Taktes der Straßenbahn von und nach Rothensee und lockerte die Forderung ein paar Ausschussdebatten später zumindest leicht. Spätestens wenn die Bahnen wieder über die neue Tunneldecke zwischen Damaschkeplatz und dem Stadtzentrum ein Durchkommen hätten und sich damit ein Teil



Ausgerechnet die Straßenbahnlinie 10 tourt von und nach Rothensee – allerdings nicht, wie üblich im Rest der Stadt, im Zehn-Minuten-Takt, sondern seit 2013 nur alle 20 Minuten. Die Rothenseer kämpfen seit Jahren vergeblich um Änderung.

Foto: Martin Rieß

des Umleitungsverkehrs erübrige, müsse Rothensee seine vor dem Hochwasser 2013 gewohnte Anbinde wiederbekommen, so Zander.

Obwohl die Forderung nur recht und billig erscheint, sieht eine Ratsmehrheit – sozusagen als Echo der Argumentation der Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) – keine Chance zur mittelfristigen Abhilfe. „Es fehlen dafür schlicht die Straßenbahnen“, steuerte der Vorsitzende

des Ratsausschusses für Bauen und Verkehr, Mirko Stage (future!), bei. Zwar werde die Wiedereröffnung der Bahnhofsbrücken-Passage am Stadtzentrum die Lage etwas entspannen, weswegen eine Prüfung zum Zeitpunkt sinnvoll sei. Deren Ergebnis könne aber nicht per Beschluss vorweggenommen werden.

Für die SPD stellte deren Fraktionsvize Christian Hausmann einen Änderungsvor-

schlag zur Güte vor. „Es fahren tatsächlich eine ganze Menge Schüler vom Stadtteil aus zu weiterführenden Schulen im ganzen Stadtgebiet. Wenigstens für die Stoßzeiten dieser Schülerverkehre sollte der Takt alternativ mit Bussen verkürzt werden.“ Schon die Gartenpartei hatte in ihrem Ursprungsantrag einen Schienenersatzverkehr mit Bussen als Alternative ins Spiel gebracht.

Stage verwies auf ein Rechenexempel der MVB-Geschäftsführerin Birgit Münster-Rendel. „Sie hat gesagt, für eine Belegung der Strecke mit Bussen benötige ihr Unternehmen zwei Busse und zwölf Fahrer zusätzlich. Die hat sie aber nicht.“

AfD-Mann Ronny Kumpf platzt im Angesicht des Dauerproblems ähnlich wie Zander der Kragen: „Das ist das Ergebnis einer schlampigen Planung von Stadt und MVB. Und die Bürger müssen es ausbaden.“

„Das ist ein Thema, bei dem sich wirklich alle Stadträte mit Wahlkreisen in Nord absolut einig sind“, sagte Julia Brandt (SPD), „ein Dauerbrenner“. Tatsächlich müsse schnellstens etwas geschehen. „Wir können

hier aber beschließen, was wir wollen, es wird nicht kommen, wenn unsere Forderungen unrealistisch sind“, konterte René Hempel für die Linke. Tatsächlich bliebe aktuell nur die Chance, wenigstens zu Stoßzeiten der Schüler- und Berufsverkehre den 20-Minuten-Takt der Bahn mit Bussen zu verengen.

Abstimmung, Aufruf Änderungsanträge: Die abgemilderte Forderung von Gartenpartei/Tierschutzallianz, nach Wiederaufnahme des Zehn-Minuten-Verkehrs von und nach Rothensee nach Wiedereröffnung der Bahnpassage überm Tunnel floppt – Ablehnung. Beschlossen wird der Alternativantrag aus dem Bau-/Verkehrsausschuss auf „Prüfung“ eines solchen Vorgehens. Eine Mehrheit bekommt auch die SPD für ihre Anregung, den ergänzenden Einsatz von Bussen zu Stoßzeiten zu prüfen. Am Schluss stimmt der Rat dem durch die Änderungsvoten weich gespülten Ursprungsantrag der Gärtnerfraktion zu. Die Rothenseer dürften fast sieben Jahre nach dem Hochwasser mehr erwartet haben.

**Kommentar**



# Meldung

## Treffen der GWA Rothensee

Rothensee (vs) • Die Gemeinwesenarbeitsgruppe (GWA) Rothensee lädt zu einem Treffen ein, das heute ab 17 Uhr in der Begegnungsstätte „Jung und Alt“, Forsthausstraße 27, stattfinden wird. Es werden unter anderem Veranstaltungen für dieses Jahr geplant und Zuwendungsanträge an den Initiativfonds beschlossen. Als weiteres Thema stehen die aktuellen Maßnahmen zur Bekämpfung des Asiatischen Laubholzbockkäfers auf der Tagesordnung. Hierfür hat der Sprecherrat der GWA Rothensee Vertreter der Landesanstalt für Landwirtschaft und Gartenbau in Bernburg eingeladen.



# 550 Tote werden nicht vergessen

## Gedenkveranstaltung am Mahnmal „Magda“ erinnert an die Opfer des KZ-Außenlagers in Magdeburg

Von Julia Irrling

**Rothensee** • Weltweit wurde gestern der Opfer des Nationalsozialismus gedacht. Am Mahnmal „Magda“ in Rothensee trafen sich Magdeburger, Vertreter politischer Parteien sowie der Synagogengemeinde Magdeburg, der evangelischen und katholischen Kirche, um gemeinsam an die Opfer der Gräueltaten zu erinnern. Auch Oberbürgermeister Lutz Trümper legte gemeinsam mit Landtagspräsidentin Gabriele Brakebusch und Ministerpräsident Reiner Haseloff einen Kranz nieder.

„Gerade in Zeiten, in denen sogenannte Fakenews zur Normalität und Lügen für den ein oder anderen zur Realität werden, in denen es immer noch entschiedene Leugner des Holocaust gibt, müssen wir gemeinsam und engagiert dafür eintreten, dass nicht vergessen wird, was wir nicht vergessen dürfen“, mahnte Lutz Trümper in seiner gestrigen Ansprache.

Das Mahnmal „Magda“ in der Havelstraße, Ecke Heinrichsberger Straße wurde 2001 von dem Metallplastiker Peter Hinz und dem Schriftsteller



Gemeinsam mit Landtagspräsidentin Gabriele Brakebusch und Ministerpräsident Reiner Haseloff legte Oberbürgermeister Lutz Trümper einen Kranz an dem Mahnmal „Magda“ nieder. Foto: Julia Irrling

Jürgen Rennert geschaffen. Es erinnert an das KZ-Außenlager „Magda“, das sich 1944/45 in unmittelbarer Nachbarschaft befand. Ab Juni 1944 waren 2170 zumeist ungarische Ju-

den des Konzentrationslagers Buchenwald in das KZ-Außenlager in Magdeburg-Rothensee überführt und zur Schwerstarbeit für die Braunkohle-Benzin AG (Brabag) gezwungen wor-

den. Die Gefangenen mussten unter anderem Baumaterialien transportieren, Straßen und Gleise reparieren, Blindgänger entschärfen und Luftschutzbunker bauen. „Und

das selbst bei tosendem Fliegeralarm, dem Bombenregen schutzlos ausgeliefert“, sagte Trümper.

Bis zur Auflösung des Lagers im Februar 1945 kamen hier 550 Häftlinge ums Leben.

### Erinnerung wachhalten

In Deutschland wurde der 27. Januar bereits 1996 zum nationalen Gedenktag für die Opfer des Holocaust bestimmt. Die Vereinten Nationen erklärten diesen Tag 2006 zum Internationalen Tag des Gedenkens. „Dem Vergessen entgegenzuwirken, dafür sind Tage wie der heutige unabdingbar“, erklärte Trümper. Es brauche jedoch noch weitere Aktionen und Maßnahmen, um die Erinnerung an die Opfer des Nationalsozialismus wachzuhalten. „Die Geschehnisse sollten in unserem Gedächtnis und dem der nachfolgenden Generationen fest verankert bleiben“, so der Rathauschef.

Gestern vor genau 75 Jahren wurden die wenigen Überlebenden des Vernichtungslagers Auschwitz durch die Rote Armee befreit.



# Windkraft dauerhaft am Boden

Bau neuer Anlagen auf niedrigstem Stand seit zwanzig Jahren / Jeder vierte Job bedroht

Klagen, Genehmigungsverfahren, zu wenige Flächen: In Deutschland gehen immer weniger Windräder ans Netz. Verbände fordern von der Politik Maßnahmen. Entlassungen wie bei Enercon in Magdeburg könnten nur ein Anfang sein. Jeder vierte Arbeitsplatz ist gefährdet.

Von Massimo Rogacki  
**Magdeburg** • Die Ausbaukrise bei der Windkraft an Land verschärft sich. Lediglich 325 neue Anlagen mit 1078 Megawatt (MW) kamen im vergangenen Jahr hinzu. Gegenüber 2018 ein Einbruch von 55 Prozent, im Vergleich zu 2017 gingen gar 80 Prozent weniger Anlagen ans Netz. Der niedrigste Stand seit Einführung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) im Jahr 2000.

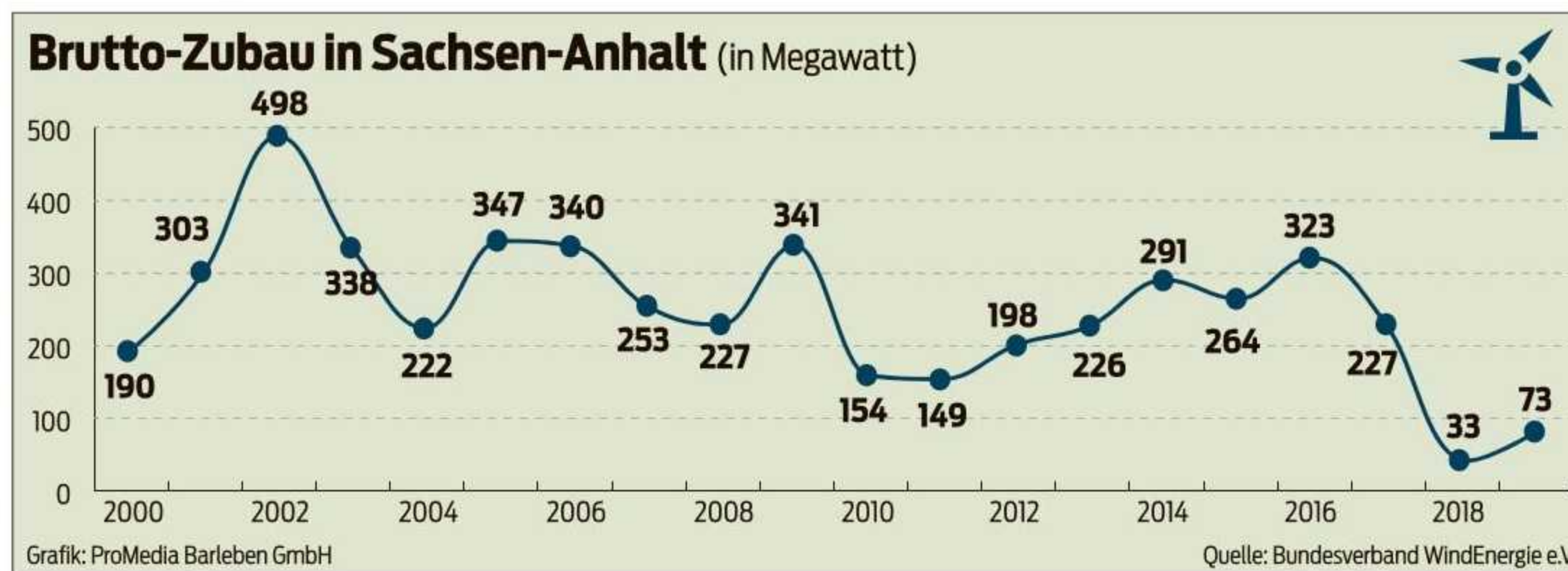
Auch in Sachsen-Anhalt kommen immer weniger Anlagen hinzu. 2019 wurden 23 Windräder (73 MW) errichtet. Platz sechs im Ländervergleich. 2016 etwa waren noch 113 neue Anlagen in Betrieb genommen worden. Den größten Zubau gab es in Brandenburg (73 Anlagen/240 MW). An zweiter und dritter Stelle folgen Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Nur sechs neue Windräder wurden in Bayern und in Hessen errichtet, zwei im Saarland.

Die Branchenverbände BWE und VDMA rufen die Politik zum Handeln auf. Der Anteil der erneuerbaren Energien am Stromverbrauch soll bis 2030 auf 65 Prozent klettern. Bei steigendem Energiebedarf wäre somit ein Zubau von 5000 MW pro Jahr erforderlich. Appell an Bund und Länder: Sofortmaßnahmen für mehr Genehmigungen und Flächen. Es brauche eine Abkehr von pauschalen Abstandsregeln, sagt der Präsident des Bundes-



Windkraftanlagen in Egel (Salzlandkreis) – auch in Sachsen-Anhalt herrscht Flaute beim Windkraftausbau.

Foto: dpa



verbands Windenergie (BWE), Hermann Albers. Sonst droht der Verlust von 40 Prozent der potenziellen Windflächen in Deutschland.

Die Bundesregierung plant einen pauschalen Mindestabstand von Windrädern zu Wohnbebauung von 1000 Metern – gelten soll der auch für einzelne Häuser. Sachsen-

Anhalts Energieministerin Claudia Dalbert (Grüne) will die geltenden Abstandsregeln im Land beibehalten. Die Regel sind 1000 Meter, bei kleineren Ansiedlungen kann der Abstand unterschritten werden. „Wir brauchen keine starren Vorgaben aus Berlin“, sagt sie. Wichtiger sei „eine Gewinnbeteiligung der Kommunen um die

Windräder stehen“. Nur so ließe sich die Akzeptanz für die Energiewende steigern. Die Flaute beim Zubau – sie gefährde nicht zuletzt Arbeitsplätze, warnt Matthias Zelinger, Geschäftsführer VDMA Power Systems. Beispiel Enercon: Der Windanlagenbauer begann Ende 2019 mit dem Abbau Hunderter Jobs in Magdeburg. 3000 Beschäftigte

sind deutschlandweit betroffen. Das Unternehmen begründete die Maßnahmen mit dem Einbruch des Windenergiemarktes. Die Rotorblattfertigung wird künftig im Ausland stattfinden. Verbandschef Zelinger warnt vor der abnehmenden Produktion für den Heimatmarkt. Sollte der Markt weiter stagnieren, drohen allein durch den Wegfall der heimischen Nachfrage weitere 25 Prozent der Jobs wegzubrechen.

Schwacher Trost: Für 2020 rechnen die Verbände mit einem sanften Plus beim Zubau. Um die Klimaziele zu erreichen, genügte die prognostizierten 1400 bis 1800 Megawatt aber bei weitem nicht. Ende 2020 fallen rund 4000 Megawatt Windleistung aus der EEG-Förderung. Bis dahin müssten Hürden fallen, damit etwa mehr Anlagen rewert werden können.





Der Gebäudeteil der ehemaligen August-Bebel-Schule (Bildmitte) soll einem Neubau für den Hort der Rothenseer Grundschule weichen.

Foto: Stefan Harter

# Neubau für Rothenseer Hort

## Stadt stellt Pläne für Schulgelände an der Windmühlenstraße vor / Fertigstellung frühestens 2022

Der Hort in Rothensee soll ab 2022 in einen Neubau umziehen. Hierfür wird der Gebäudeteil der ehemaligen Sekundarschule neben dem Jugendclub vermutlich in den Sommerferien abgerissen. Der Stadtrat muss das Vorhaben noch beschließen.

Von Julia Irrling

Rothensee • Ein neues Gebäude soll für die Rothenseer Hortkinder gebaut werden – das verkündete Bürgermeister Klaus

Zimmermann bei dem Treffen der Gemeinwesenarbeitsgruppe (GWA) Rothensee am Mittwoch. Der Neubau soll an der Stelle der ehemaligen Sekundarschule entstehen. Auf den östlichen Gebäudeteil, in dem sich der Jugendtreff der Jungen Humanisten seit mehr als zwei Jahren befindet, soll das Bauvorhaben keine Auswirkungen haben, wie Zimmermann versicherte.

### Stadtrat muss zustimmen

Frühestens im Sommer 2022 rechnet er mit der Fertigstel-

lung des neuen Hortes. Eine entsprechende Beschlussvorlage werde voraussichtlich innerhalb der nächsten zwei Wochen dem Stadtrat vorgelegt. Auch die steigenden Kinderzahlen sollen der Stadt zufolge in der Bauplanung berücksichtigt werden.

Über die gute Nachricht aus der Stadtverwaltung freute sich Hortleiter Steve Hassenberg sehr. „Wir haben uns mit dem aktuellen Gebäude arrangiert und kommen gut zurecht, aber wir freuen uns natürlich auf das neue Gebäude. Das ist ein schönes Geschenk, vielen

Dank dafür“, sagte er bei der GWA-Sitzung.

### Keine Sanierung der Schule

Seit August des vergangenen Jahres ist der Hort in den Räumen des ehemaligen Asylbewerberheims untergebracht. Aufgrund der gestiegenen Schülerzahlen musste die Einrichtung damals in der Rothenseer Grundschule Platz machen. Auf der Suche nach einer dauerhaften Lösung, prüfte der Eigenbetrieb Kommunales Gebäudemanagement Ende letzten Jahres, ob die nahegelegene

ehemalige Sekundarschule für den Hort genutzt werden kann. Diese war 2003 mangels Schülern geschlossen worden. Ein kürzlich erstelltes Gutachten ergab aber, dass dieses Gebäude nicht sanierungsfähig ist. Der Abriss soll nach Planung der Stadt in den kommenden Sommerferien erfolgen.

Bis zum Umzug in den Neubau kann der Hort im ehemaligen Asylbewerberheim bleiben. Die Betriebserlaubnis des ursprünglich für Büro Zwecke genutzten Hauses ist nämlich laut Klaus Zimmermann bereits verlängert worden.



# Weiter Staus für den Osten in Sicht

## B1 bei Möser soll saniert werden

Von Anke Reppin

**Magdeburg** • Durch die für dieses Jahr geplanten Bauarbeiten zwischen Magdeburg-Rothensee und Kreuz Magdeburg wird es auf den Umleitungsstrecken im Osten der Stadt zu Staus kommen. Nun kommt noch eine weitere Baustelle dazu. Denn auch die Bundesstraße 1 (B 1) wird im Bereich der Gemeinde Möser in diesem Frühjahr saniert. Von März bis Mai 2020 sind hier zwei Baumaßnahmen geplant. Zum einen die Fahrbahnsanierung der Bundesstraße 1 zwischen Burg und Schermen und zum anderen die Sanierung der Fahrbahn zwischen der Körbelitzer Kreuzung und Möser.

Für die Zeit der Bauarbeiten wird die Bundesstraße in diesen Bereichen halbseitig gesperrt sein. Es wird Ampeln geben, die den Verkehr regeln, sagte der Pressesprecher des Landesverkehrsministeriums, Peter Mennicke.

## Eine gute und eine schlechte Nachricht

Die gute Nachricht ist: Das Verkehrsministerium rechnet „nicht mit besonders großen Einschränkungen“.

Die schlechte Nachricht ist: Bei Staus oder einer Vollsperrung auf der Autobahn 2 wird die B 1 durch die weitere Baumaßnahme noch mehr zum Nadelöhr als ohnehin schon. Es ist wahrscheinlich, dass sich der Verkehr in solchen Fällen wieder durch von den Navis als Umleitungen angezeigte Straßen der Ortschaft Möser quält.

Allerdings: „Die Bauarbeiten sollen erledigt sein, wenn die Sanierung der A 2 zwischen Magdeburg-Rothensee und Kreuz Magdeburg beginnt“, sagte der Sprecher des Verkehrsministeriums. Er sagte aber auch: „Die Arbeiten an der Elbebrücke, mit der Reduzierung um einen Fahrstreifen in Richtung Hannover, werden parallel beginnen.“ Hier werde die baustellenbedingte Stauwahrscheinlichkeit vom Ministerium jedoch als gering eingestuft, sagte Peter Mennicke.



# **GWA-Gelder für Rothenseer Stadtteilstädte**

Rothensee (ja) • Auch in diesem Jahr werden wieder einige Stadtteilstädte von der Gemeinwesenarbeitsgruppe (GWA) Rothensee unterstützt. So wurde am Dienstag während des GWA-Treffens die Veranstaltungsplanung für 2020 besprochen und die Verteilung der Geldmittel aus dem GWA-Initiativfonds der Stadt beschlossen.

Berücksichtigt wird in diesem Jahr das Spielplatzfest der Interessengemeinschaft Rothenseer Bürger mit 500 Euro. Dieses wird zum neunten Mal auf dem Spielplatz zwischen Jersleber und Lindhorster Straße mit vielen Attraktionen für die kleinen Gäste aufwarten.

## **Oktoberfest der Feuerwehr wird wieder unterstützt**

Sowohl der Lampionumzug als auch das Oktoberfest der Freiwilligen Feuerwehr Rothensee wird mit insgesamt 800 Euro aus dem Initiativfonds bedacht. Das erste Oktoberfest veranstaltete die Feuerwehr vor drei Jahren. Der Lampionumzug ist seit vielen Jahren fest im Stadtteil etabliert. Im vergangenen Jahr besuchten rund 1000 Menschen den Umzug.

Die restlichen Mittel aus der GWA-Förderung werden in den alljährlichen Weihnachtsmarkt fließen. Auch dieser wird von der IG Rothenseer Bürger organisiert, in diesem Jahr bereits in 16. Auflage.

Die GWA Rothensee kann, wie jede andere Arbeitsgruppe, auch für 2020 über ein Budget von 2327,27 Euro verfügen. Insgesamt stellt der Magdeburger Stadtrat zur Förderung von Stadtteilprojekten jedes Jahr 51200 Euro bereit. Dieses Geld wird auf die insgesamt 22 Gemeinwesenarbeitsgruppen der Stadt aufgeteilt.



# Bäume am Neustädter See müssen bis März gefällt werden

## Erstmals eine Esche vom Laubholzbockkäfer befallen

Von Julia Irrling

**Rothensee** • Der Kampf gegen den Asiatischen Laubholzbockkäfer geht weiter: Bis Mitte März sollen in einem Gebiet nördlich des Neustädter Sees sämtliche Laubgehölze gefällt werden. „Das Problem in dieser Zone ist, dass der Bereich extrem zugewachsen und nicht zugänglich ist“, erklärte Jens Geffert von der Landesanstalt für Landwirtschaft und Gartenbau (LLG) bei der vergangenen Sitzung der Gemeinwesenarbeitsgruppe Rothensee am Dienstag.

Eine Fläche von 1,16 Hektar müsse komplett gerodet werden. „Wenn ich nur die spezifizierten Wirtspflanzen fällen würde, könnte ich nach der

Fällung nicht mit Sicherheit sagen, alle von ihnen gefunden zu haben. Der Bewuchs ist so dicht, dass man das nicht sehen kann“, erläuterte Jens Geffert. Spezifizierte Wirtspflanzen sind jene Baumarten, die erwiesenermaßen von dem Käfer befallen werden könnten.

Bei vier Bäumen in diesem Bereich konnte ein sehr starker Befall des Asiatischen Laubholzbockkäfers sicher nachgewiesen werden.

Bei einem der befallenen Bäume handelt es sich um eine

Esche. „Das ist das erste Mal in Deutschland, dass eine Esche befallen ist“, so der Mitarbeiter des LLG weiter. Hinweise auf die betroffenen Bäume in

der Fällzone lieferten zwei Käferfunde in den aufgestellten Lockstofffallen östlich des Neustädter Sees.

Nach der Fällung soll der Bereich an der Oebisfelder Straße jedoch nicht brach gelassen werden. So werde die Landeshauptstadt eine Wurzelrodung vornehmen lassen, um eine Neuanpflanzung vorzubereiten. Entsprechende Vorabsprachen seien bereits getroffen worden, wie Geffert mitteilte.

### 62 Fundorte seit 2014

2014 wurde der Asiatische Laubholzbockkäfer das erste Mal in Magdeburg nachgewiesen. Bislang gibt es 62 Fundorte, um die jeweils in einem Radius von zwei Kilometern eine Quarantänezone eingerichtet wurde. Das komplette Quarantänegebiet umfasst mittlerweile 6080 Hektar. Allein im vergangenen Jahr wurden 16 Bäume entdeckt, die von dem aus Asien eingeschleppten Schädling befallen waren.

Nach den geltenden Bestimmungen müssen im Umkreis von 100 Metern um jeden befallenen Baum alle weiteren Laubbäume gefällt werden, die von dem Käfer befallen werden könnten. Eine andere Möglichkeit gebe es leider nicht, so Geffert. „Die Fällung ist eine notwendige Maßnahme, es gibt auch keine zugelassenen Pflanzenschutzmittel, die gegen die Larven des Käfers wirken“, sagte er.



Nördlich des Neustädter Sees müssen in einem Bereich an der Oebisfelder Straße sämtliche Laubgehölze gefällt werden.



# MVB stellen Pläne für neue Trasse in Rothensee vor

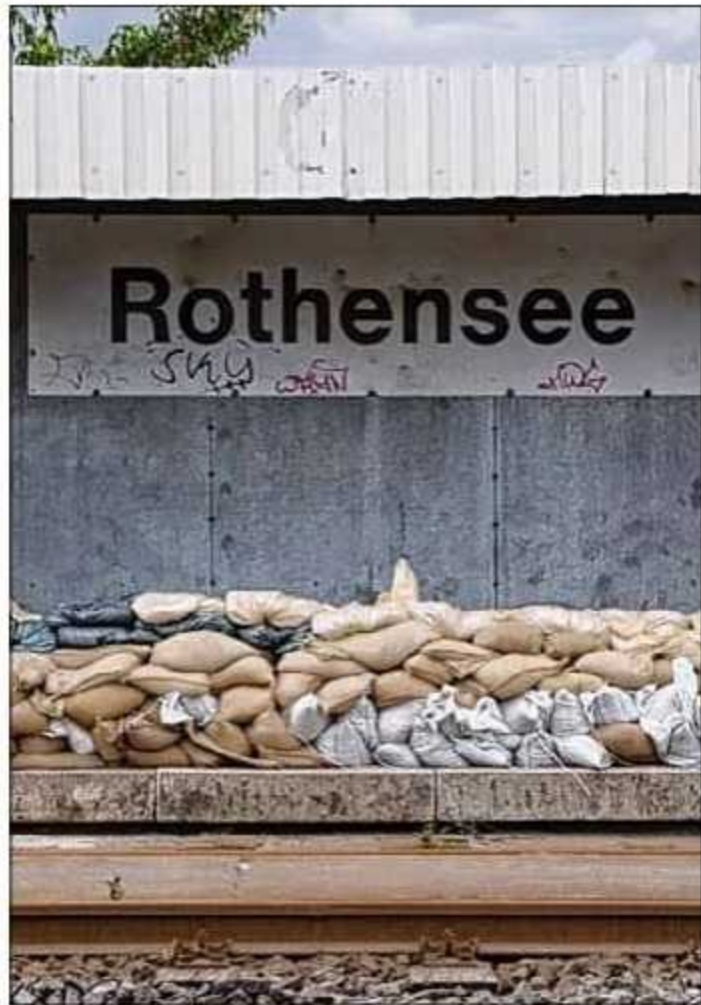
## Infoveranstaltung am Donnerstag

Rothensee (ha) • Auf einer Bürgerversammlung stellen Vertreter der Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) und des beauftragten Planungsbüros die geplanten Bauarbeiten für den Neubau der Straßenbahntrasse der Linie 10 im Stadtteil Rothensee vor. Dieser soll voraussichtlich im kommenden August zwischen der Haltestelle Schule Rothensee und der Wendeschleife Rothensee beginnen.

Auf der Infoveranstaltung werden das Bauprojekt und die damit verbundenen Einschränkungen während der Bauzeit vorgestellt. Sie beginnt am kommenden Donnerstag, 6. Februar, um 18 Uhr und soll bis maximal 20 Uhr dauern. Veranstaltungsort ist die Aula der Grundschule Rothensee, Windmühlenstraße 30.

Zum Hintergrund der Baumaßnahme: Beim Elbehochwasser im Juni 2013 wurden weite Teile Rothensees überflutet. Dabei waren auch an den Straßenbahnanlagen der MVB im August-Bebel-Damm im Abschnitt Korbwerder bis Burger Straße erhebliche Schäden entstanden. Erst nach notwendigen technischen Überprüfungen und Notreparaturen konnte der Straßenbahnverkehr im Mai 2014 wieder aufgenommen werden. Doch nur eine grundlegende Sanierung kann alle Schäden von damals beseitigen.

Deshalb ist ein nachhaltiger Ersatzbau der beschädigten Anlagen einschließlich des Gleisdreiecks am Betriebshof



Beim Elbehochwasser 2013 wurden die Gleise in Rothensee schwer beschädigt. Foto: Harter

Nord geplant. Dabei werden „zukunftsfähige Verkehrslösungen und Bauweisen genutzt, die bei zukünftigen Hochwasserereignissen weniger Schäden erwarten lassen“, teilen die MVB vorab mit.

Das Projekt wird vollständig mit Mitteln des Bundes aus dem Sondervermögen Ausbauhilfe finanziert. Veranschlagt sind Kosten von über 15 Millionen Euro.

Spannend sind die Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr. So soll es nur noch eine Spur pro Fahrtrichtung geben. Im Falle eines Staus auf der Autobahn A2 und einer Umleitung durch das Stadtgebiet „wird das den Verkehrsfluss erheblich einschränken“, hatte kürzlich Magdeburgs Verkehrsbeigeordneter Dieter Scheidemann erklärt. Ein Umleitungsgipfel ist deshalb geplant.