

Leserbriefe

Altes Hebewerk unschlagbar

Zum Beitrag „Debatte um eine Rückgabe des Hebewerkes“ vom 23. September:

Die Debatte über die Kostenbereitstellung für den Betrieb des Schiffshebewerkes Magdeburg (SHW) ist für den Magdeburger Stadtrat wichtig und auch alle dabei genannten Optionen außer der Rückgabe der Trägerschaft an den Bund, was den Tod des SHW bedeuten würde.

Was aber völlig unbeachtet blieb, ist die Tatsache, dass das SHW im Betrieb einen einzigartigen minimalen Energieverbrauch hat. Während die parallel vorhandene Sparschleuse zum Heben eines Schubverbandes mindestens 1000 Kilowattstunden Energie verbraucht, benötigt das SHW zum Heben und Senken lediglich 1,5 Prozent dessen, nämlich vernachlässigbare 15 Kilowattstunden bei gleichem Resultat. Eine solche drastische Möglichkeit der Energieeinsparung schreit gerade in heutiger Zeit dazu, den Dauerbetrieb des SHW zu sichern, auch für die gewerbliche Schifffahrt. Das bedeutet, alles, was in den Trog des SHW hineinpasst, sollte dort auch bedient werden. Dieser Riesen-Bonus sollte auch bei einer Entscheidung des SHW zu Unesco-Welterbestätten eine wesentliche Rolle spielen. Mit dieser spektakulären Energieeinsparung des SHW sollte der Stadtrat mit dem Bund eine Lösung finden für die Instandhaltung und den Dauerbetrieb des SHW!

**Peter Kersten,
39128 Magdeburg**

27-Jähriger flüchtet vor Polizeikontrolle

Industriehafen (vs) • Bei einer Verkehrskontrolle in der Saa-lestraße hat die Magdeburger Polizei am Mittwoch mehr als 300 Gramm Marihuana ent-deckt. Der Besitzer der Drogen hatte noch versucht zu flüch-ten, konnte der Festnahme je-doch nicht entgehen.

Der Radfahrer fiel einer Polizeistreife gegen 1.15 Uhr auf. Kurz nachdem der Rad-fahrer abgestiegen war, rann-te er jedoch davon. Die Beam-ten nahmen die Verfolgung auf und konnten den 27-Jähri-gen kurz darauf stellen und festnehmen. Beim Durchsu-chen des Mannes fanden die Beamten in seinem Rucksack über 300 Gramm Marihuana in einer Plastiktüte sowie Pfefferspray. Der 27-jährige Mann wurde daraufhin abge-führt. Aufgrund des Verdachts des illegalen Handels mit Be-täubungsmitteln wurde der 27-Jährige noch in der Nacht in eine JVA eingewiesen.

Rothenseer reden über nächste Projekte

Rothensee (vs) • Die Arbeitsgruppe für Gemeinwesenarbeit Rothensee trifft sich am 17. Oktober um 16.30 Uhr in der Grundschule Rothensee zu ihrer nächsten öffentlichen Sitzung. Dabei will der neugewählte Beigeordnete für Soziales, Jugend und Gesundheit, Ingo Gottschalk, sich und sein Dezernat vorstellen. Außerdem ist die Mobile Krankenpflege Magdeburg GmbH und ihr Projekt des altersgerechten und betreuten Wohnens in der Heinrichsberger Straße Thema. Vertreter des Unternehmens in Kooperation mit der Strehlow GmbH wollen die neue Einrichtung den Rothenseern präsentieren. Außerdem geht es auf der Sitzung der Arbeitsgruppe für Gemeinwesenarbeit um die Ideenfindung Rothenseer Bürger für Veranstaltungen, die in Rothensee im kommenden Jahr stattfinden könnten.

20 Jahre Wasserstraßenkreuz

Tag der offenen Tür zum Jubiläum mit Führungen und Schiff-Shuttle

Magdeburg (il) • Das Wasserstraßenkreuz kann ein Jubiläum feiern: Am 10. Oktober 2003 wurde das Wasserstraßenkreuz Magdeburg eingeweiht. Zur Würdigung dieses Ereignisses sowie zur Feier des 20-jährigen Bestehens dieser bedeutenden Verbindung findet am Sonnabend, 14. Oktober, ein Tag der offenen Tür von 10 bis 16 Uhr an der Schleuse Rothensee, der Kanalbrücke sowie der Doppelschleuse Hohenwarthe statt, teilt das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe mit.

Im Rahmen von Führungen können die Schleusen Rothensee und Hohenwarthe erkundet werden. Startpunkt ist an den jeweiligen Betriebstürmen der Schleusen. Auch die Kanalbrücke wird genauer betrachtet und deren Bau und Funktion er-



Das Wasserstraßenkreuz, hier die Trogbücke, feiert Geburtstag.

Foto: Imago/imagobroker

läutert. Beginn dieser Führung ist am östlichen Widerlager auf dem südlichen Parkplatz am Landhotel „Zur Trogbücke“ in Hohenwarthe.

Für den Transport zwischen den Anlagen wird ein kostenloser Shuttle-Service mit Schiffen

der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eingerichtet. Für die Verpflegung ist auch gesorgt.

Mittelpunkt des Wasserstraßenkreuzes ist die Kanalbrücke Magdeburg. Sie führt den Mittellandkanal über die Elbe hinweg. Östlich der Elbe geht der Mittellandkanal in den Elbe-Havel-Kanal über. Weiterhin gibt es als Abstiegsbauwerke das Schiffshebewerk Rothensee und die parallel gebaute Sparschleuse Rothensee, über die die Schiffe vom Mittellandkanal zur Elbe wechseln können. Auf der östlichen Elbseite gehören noch die Schleuse Niegripp und die Schleuse Hohenwarthe, zum Ausgleich des Höhenunterschieds zwischen den beiden Kanälen, zum Wasserstraßenkreuz.

Hochsommer im September

Magdeburg hatte im ersten Herbstmonat mehr Sommertage und viel weniger Regen als im August

Magdeburg (vs/pa) • Und wieder beginnt der Rückblick auf einen Monat mit einem „zu“. Sieben von neun Monaten dieses Jahres waren bisher zu trocken, nass, warm oder kühl. Dieses Mal nun war der zurückliegende Monat zu trocken und zu warm. Das haben die Meteorologen von Wetterkontor, die das Wetter in Magdeburg für die Volksstimme beob-

achten, festgestellt. Der September ist zwar der erste Monat des meteorologischen Herbstes, bescherte uns aber über weite Strecken hochsommerliches Wetter mit viel Sonnenschein, schreiben sie. Dabei sei es außergewöhnlich warm gewesen. Die mittlere Temperatur lag am Ende bei 18,4 Grad und damit 3,6 Grad über dem langjährigen Klima-

mittel der Jahre 1991 bis 2020. In den ersten zehn Septembertagen bescherte eine stabile Hochdrucklage Magdeburg viele sonnige und trockene Tage. Dabei wurde an sechs Tagen sogar die 30-Grad-Marke überschritten. Am 11. September stiegen die Temperaturen auf den Höchstwert des Monats von 31,3 Grad. Am 12. und 13.

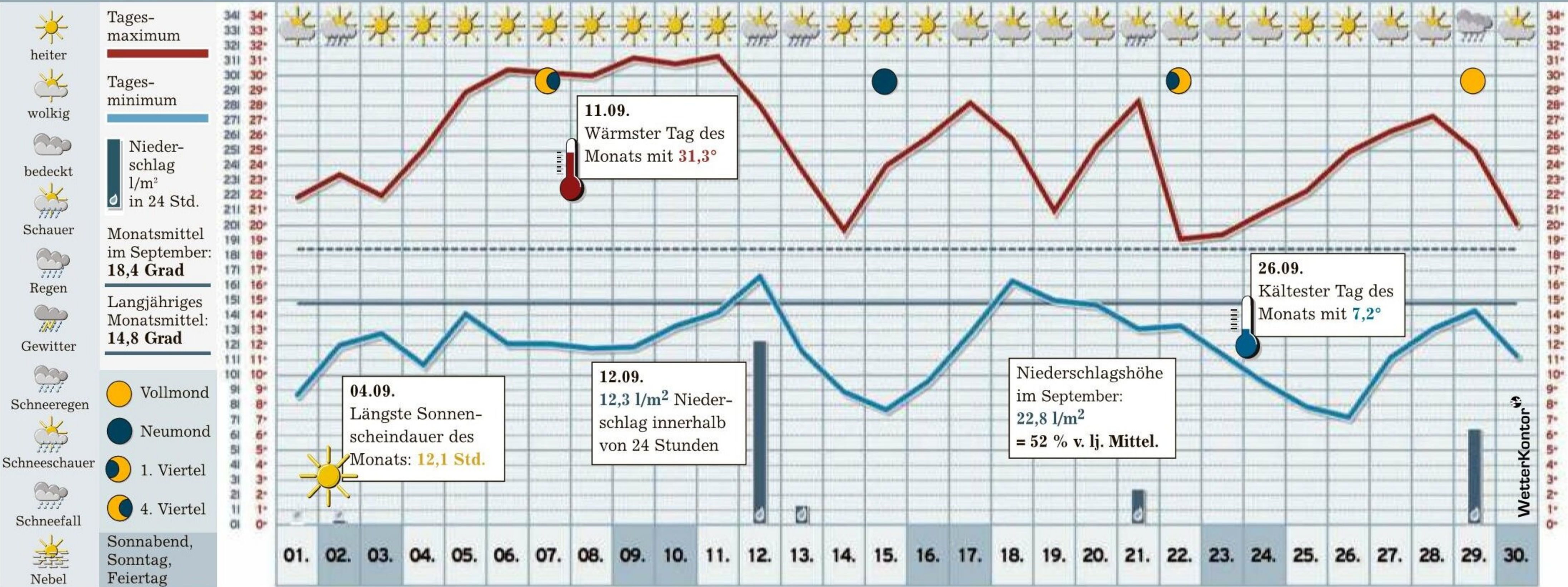
September gab es einen markanten Temperatursturz, es folgte aber erneut eine sommerlich warme Phase unter Hochdruckeinfluss. Auch in der dritten Dekade bestimmte ein Hoch das Wetter. Bis zum Monatsende lagen die Temperaturen oft über der 20-Grad-Marke. Insgesamt wurden 17 Sommertage mit Temperaturen

über 25 Grad registriert. Der kälteste Tag war mit einem Tageshöchstwert von 19,1 Grad der 22. September. Die tiefste Temperatur wurde mit 7,2 Grad in der Nacht zum 26. September gemessen. Der September brachte mit 22,8 Litern pro Quadratmeter auch recht wenig Niederschlag. Im Vergleich zum Klimamittel gingen nur 52 Pro-

zent der üblichen Menge nieder. Ein großer Teil des Niederschlags (12,3 Liter) fiel dabei am 12. September. Die Zahl der Sonnenstunden war im September aufgrund des vorherrschenden Hochdrucks ungewöhnlich hoch. Insgesamt schien die Sonne knapp 247 Stunden und damit 52 Prozent mehr als im langjährigen Mittel.

Das Magdeburger Wetter im September 2023

Viel Sonne, zu trocken und zu warm



Hinweis: Der unten zitierte Originalbeitrag enthält gravierende Fehler.

Diese sind gelb hervorgehoben und daneben sind in grün die korrigierten Angaben eingefügt. Die Richtigstellung erfolgte auf Nachfragen von Herrn Tölle durch den Autor des Beitrages selbst in einer Mail vom 16.10.2023, die der IG vorliegt.

„Sehr geehrter Herr Tölle, sehr geehrter Herr Ortlepp,

vielen Dank für ihre Zuschrift. Wie sie schon erkannt haben, bin ich bei diesem Thema nicht vom Fach. Deshalb schleichen sich solche unschönen Fehler ein.

Ich habe das Thema relativ kurzfristig übernommen, weshalb ich mich bei den Kosten des Projekts an dem alten Skript eines Kollegen orientiert hatte & offensichtlich den Fehler reproduziert habe. Die 23(0).000 Tonnen waren wohl ein Tippfehler, der sich dann leider verselbstständig hat.

Woher die Verwechslung mit den rd. 160 t/m² bzw. 160 t/lfd m kommt, kann ich leider nicht nachvollziehen. Sie stammt zumindest nicht von mir.

Das tiefergreifende Thema der Verkehrsverlagerung hätte zum Thema Wasserstraßenkreuz den Rahmen gesprengt. Ist aber weiter in Planung. Dann hoffentlich mit weniger Fehlern.

In jedem Fall danke Ich ihnen sehr für ihre Zuschrift & Hinweise und bin ebenfalls für Sie erreichbar, sollten sie weitere Probleme entdecken. Ich werde die Fehler jetzt korrigieren.

Vielen Dank & Beste Grüße!

Max Hensch

Freier Mitarbeiter

Studio Magdeburg / Nachrichtenredaktion

MITTELDEUTSCHER RUNDFUNK

Anstalt des öffentlichen Rechts

Landesfunkhaus Sachsen-Anhalt

Stadtparkstraße 8

39114 Magdeburg“

Eröffnung vor 20 Jahren Längste Kanalbrücke der Welt erfüllt wirtschaftliche Erwartungen nicht

- [MDR.DE](https://www.mdr.de)
- [Nachrichten](#)
- [Sachsen-Anhalt](#)
- [Magdeburg](#)

von [Max Hensch, MDR SACHSEN-ANHALT](#)

Stand: 11. Oktober 2023, 12:33 Uhr

Die Trogbrücke bei Hohenwarthe ist ein Jahrhundertbauwerk, das in ganz Europa einmalig ist. Vor genau 20 Jahren wurde es das entscheidende Puzzle-Stück, das den Mittellandkanal mit dem Elbe-Havel-Kanal verbunden hat. Als Projekt der Deutschen Einheit mit Prestigecharakter sollte sie mehr Frachtverkehr auf das Wasser bringen. Über 120 Spezialisten waren beteiligt am Bau der längsten Kanalbrücke des Kontinents. MDR SACHSEN-ANHALT hat mit einem der Macher gesprochen.

Die längste Kanalbrücke bzw. Trogbrücke der Welt wurde vor 20 Jahren bei Magdeburg in Hohenwarthe gebaut. So entstand das Wasserstraßenkreuz, das den Elbe-Havel-Kanal über die Elbe führt. Bildrechte: dpa

Aktuelle Nachrichten des Mitteldeutschen Rundfunks finden Sie jederzeit auf [mdr.de](https://www.mdr.de) und in der [MDR Aktuell](#)



[App](#).

- Der Bau des Wasserstraßenkreuzes war ein [schwieriges und einzigartiges Unterfangen](#).
- Der [Magdeburger Hafen](#) profitiert maßgeblich vom Wasserstraßenkreuz.
- Verkehrstechnisch ist das Wasserstraßenkreuz [nicht ausgelastet](#).

Thomas Menzel ist Wahl-Hohenwarther. Für den Bau der [Trogbrücke](#) lebte er bereits von 1998 bis 2004 in

Hohenwarthe, nach einem kurzem Intermezzo im Süden der Republik kehrte er wieder hierher zurück, quasi in Sichtweite eines seiner größten Projekte. Per Paddelboot ist Menzel heute gerne unterwegs auf dem kolosalen Bauwerk, das er damals als Leiter des [Wasserstraßenneubauamts Magdeburg](#) mit zu verantworten hatte. In rund fünf Jahren wurden **230.000 Tonnen Stahl** (Korrektur: 23.000 Tonnen Stahl) in zwei Brücken verbaut, die gemeinsam die sogenannte Trogbücke bilden.

3 min

Video [20 Jahre Wasserstraßenkreuz Magdeburg](#)



Pläne gab es in Teilen schon zu Kaiserzeiten

Die Ost-West-Achse per Kanal war in kleinerer Form schon zu Kaiserzeiten geplant. Der in den [30er Jahren begonnene Bau](#) musste mit Kriegsbeginn gestoppt werden, sodass das Projekt erst nach der Wende wieder Schwung bekam. Die Dimensionen der alten Brücke waren aber zu klein für die moderne Schifffahrt. Nach den nicht ganz reibungslosen Sprengungen der alten Bauteile wurde die Kanalbrücke um den Jahrtausendwechsel mit einer Fahrtiefe von 4,25 Metern errichtet – rund eineinhalb Meter tiefer als die ursprüngliche Planung.



Die Kanalbrücke wurde tiefer gebaut als ursprünglich geplant. Bildrechte: MDR/Max Hensch

Testen und Bangen auf der Baustelle

"Jeder Pfeiler muss das Gewicht von 30 Lokomotiven halten. Und die Lager müssen sich in alle Richtungen bewegen können. Und die sind nicht genormt", erinnert sich Menzel an viele Tests und Modelle, ehe die maßgeschneiderten Brückenteile verbaut werden konnten.

1 min

Sachsen-Anhalt [Zum Nachhören: 20 Jahre Wasserstraßenkreuz](#)

Auf der Baustelle des gigantischen Bauwerks sei es auch zur ein oder anderen Schrecksekunde gekommen: "Wir haben die Brücke Stück für Stück nach Westen über die Elbe geschoben. Damit die Brücke nicht ins Wasser fiel,



musste sie mit einem Ponton gestützt werden", so Menzel. Obwohl die Elbe gesperrt gewesen sei, sei Nachts plötzlich ein Kabinenschiff gekommen. "Unsere Crew lies dann an einer Seite des Pontons geistesgegenwärtig die Seile ins Wasser fallen. Zum Glück hat es die Brücke trotzdem gehalten. Das war ein ganz schlimmer Moment."

Thomas Menzel erinnert sich an den Bau des Wasserstraßenkreuzes. Bildrechte: MDR/Max Hensch



Jeder Pfeiler muss das Gewicht von 30 Lokomotiven halten.

Thomas Menzel ehemaliger Leiter des Wasserstraßenneubauamts Magdeburg
Einweihung am 10. Oktober 2003

Mit der offiziellen Einweihung am 10. Oktober 2003 war es dann für Schiffe möglich, unabhängig vom Wasserstand der Elbe in Richtung Berlin zu fahren. Die Ost-Westverbindung wurde ganzjährig verlässlicher und effektiver. Zudem wurden durch die neuen Schleusen in Rothensee und Hohenwarthe, die ebenso zu den größten Europas gehören, Umwege auf dem Weg zum Magdeburger Hafen ausgemerzt. Der Geschäftsführer der [Magdeburger Hafen GmbH](#), Heiko Maly, sagte MDR SACHSEN-ANHALT, der Hafen habe sich seit der Eröffnung des größten Wasserstraßenkreuzes der Welt vor 20 Jahren stark weiterentwickelt.

Heiko Maly ist Geschäftsführer des Magdeburger Hafens. Bildrechte: MDR/Max Hensch

"Allerdings sollte diese ingenieurtechnische Meisterleistung nicht allein für die positiven Zukunftsaussichten stehen, sondern auch die umgebenen Bauwerke in Gänze. Wie beispielsweise die Sparschleuse Rothensee, welche den Mittellandkanal mit dem [Magdeburger Hafen](#) und der Elbe über den Rothenseer Verbindungskanal verbindet", so Maly weiter. Langfristige Ansiedlungen sowie neue Niederlassungen im direktem Umfeld zeugten von großem Interesse am Logistikknoten Hafen Magdeburg.

Hafen Magdeburg Gegenwärtig werden bis zu 3.500 Binnenschiffe, etwa 80.000 Eisenbahnwagen und eine Vielzahl Lkw jährlich abgefertigt. Mit rund 700 Hektar Fläche auf einer Länge von rund 10 Kilometern ist der



Binnenhafen Magdeburg der mit Abstand größte Binnenhafen der neuen Bundesländer.

Wirtschaftlich hinter Erwartungen geblieben

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass der gewünschte Effekt des Wasserstraßenkreuzes, mehr Fracht auf das Wasser und weg von der Straße zu bekommen, nur bedingt funktioniert hat. Die Nutzungsprognose wurde von 20 auf 6 Millionen Tonnen jährlich heruntergerechnet. Zahlen der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt zeigen, auch dieses Ziel kann seit 2018 nicht mehr erreicht werden.



Viele Schiffe sind gerade nicht in Sicht. Bildrechte: MDR/Max Hensch

Der ehemalige Leiter des Wasserstraßenneubauamtes, Thomas Menzel, meint: "Ich hätte gerne mehr Verkehr hier. Aber auch mit den reduzierten Nutzungen hat sich das Bauvorhaben gerechnet. Es waren ja auch viele Brücken am Elbe-Havel-Kanal, die neu gebaut werden mussten. Und da war es genau der richtige Zeitpunkt beides zu koordinieren." Ohnehin sei das Wasserstraßenkreuz heute zumindest auch ein touristischer Wirtschaftsfaktor der Region, der auch viele überregionale Touristen anziehe.

Baukosten lagen bei rund 2,3 Milliarden Euro

Der Bau des gesamten Wasserstraßenkreuzes kostete rund **2,3 Milliarden Euro** (Korrektur: Nicht das Wasserstraßenkreuz hat diese Kosten verursacht, sondern das gesamte Verkehrsprojekt VDE Nr. 17), **allein die Trogbrücke etwa eine halbe Milliarde**. Ein so gewaltiges Bauwerk unter heutigen Bedingungen noch einmal in fünf Jahren bauen? "Mit dem richtigen Team geht das", sagt Menzel mit einem Schmunzeln.

Er erinnert sich: "Es war eine Euphorie damals, eine Zeit, die aus heutiger Sicht fast rosa-rot gemalt war. Was bemerkenswert war: Damals gab es keine Klagen gegen des Planfeststellungsverfahren. Das zeigt schon, wie sehr die Leute das hier auch wollten". Menzel ist stolz, dass auch 20 Jahre nach der Eröffnung für den Verkehr die Brücke kaum Problemstellen offenbart. Ausgelegt sei sie für 60 weitere Betriebsjahre.

Meldungen

Mobile Krankenpflege ist Thema bei GWA

ROTHENSEE/VS. Die Arbeitsgruppe für Gemeinwesenarbeit (GWA) Rothensee trifft sich an diesem Dienstag um 16.30 Uhr in der Grundschule Rothensee zu ihrer nächsten öffentlichen Sitzung. Dabei will der neugewählte Beigeordnete für Soziales, Jugend und Gesundheit, Ingo Gottschalk, sich und sein Dezernat vorstellen. Außerdem ist die Mobile Krankenpflege Magdeburg und ihr Projekt des altersgerechten und betreuten Wohnens in der Heinrichsberger Straße Thema der Veranstaltung.

Außerdem geht es auf der Sitzung auch um die Ideenfindung Rothenseer Bürger für verschiedene Veranstaltungen, die in Rothensee im kommenden Jahr stattfinden könnten.

Mega-Kabel an der Hafenkante

Magdeburg wird in dieser Woche Umschlagplatz für Technik des neuen Süd-Ost-Links zwischen Wolmirstedt und einem Kraftwerk im bayerischen Landshut.

VON RAINER SCHWEINGEL

ROTHENSEE. Der Magdeburger Hafen erwartet Ende dieser Woche eine ganz besondere Fracht. Er ist Umschlagplatz für tonnenschwere Kabeltrommeln, die mit-helfen sollen, die Stromversorgung in Deutschland zu verbessern. Die auf den Trommeln befindlichen Kabel sollen später einmal im Norden erzeugten Windstrom in den Süden Deutschlands leiten, wo er dringend in der Industrie benötigt wird.

Dafür wird derzeit das sogenannte Projekt Süd-Ost-Link gebaut. Dabei handelt es sich um eine rund 540 Kilometer lange Stromleitung, die von Wolmirstedt bis zum Standort Isar bei Landshut in Bayern reicht.

Verlegung unter der Erde

Im dem Süd-Ost-Link sollen zwei Gleichstromverbindungen realisiert werden: Eine Verbindung soll Strom von Wolmirstedt nach Isar bringen. Sie wird im Bundesbedarfsplangesetz als Vorhaben Nummer 5 geführt.

Eine weitere Verbindung transportiert Strom vom Gebiet Klein Rogahn westlich von Schwerin bis nach Isar; teilte der Vorhabenträger für den nördlichen Teil des Süd-Ost-Links 50 Hertz mit.

Diese Leitung soll im Landkreis Börde auf den Süd-Ost-Link stoßen. Den südlichen, bayeri-

Der Süd-Ost-Link

Zielort: Der Süd-Ost-Link soll Wolmirstedt bei Magdeburg mit dem Kraftwerksstandort Isar bei Landshut verbinden. Er ist als Gleichstromverbindung geplant. Diese Technik eignet sich besonders für die Stromübertragung über große Entfernungen. Die Stromtrasse wird grundsätzlich als Erdkabel geplant.

Betreiber: 50 Hertz ist verantwortlich für die Planungen in Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen. Vorhabenträger in Bayern ist Netzbetreiber Tennet.

Netzausbau: Der Netzausbau ist notwendig, um die im Norden erzeugten, steigenden Strommengen aus erneuerbaren Energien sicher und effizient allen Verbrauchern in Deutschland zur Verfügung zu stellen.

Technologie: Die Kabel werden in offener Bauweise verlegt. Hierbei wird ein Graben ausgehoben. Darin werden die Kabel entweder in Kunststoffrohren oder direkt im Boden verlegt. (VS)



Ähnliche Kabel wie diese hier auf einer Modellbaustelle für den Süd-Ost-Link werden im Magdeburger Hafen erwartet.

FOTO: DPA

schen Teil, verantwortet dann Übertragungsnetzbetreiber Tennet. Beide Verbindungen sollen mit 525 Kilovolt Spannung jeweils 2000 Megawatt Strom transpor-

tieren, hieß es weiter von 50 Hertz. Die Stromkabel verlaufen dabei größtenteils unter der Erde. Dafür werden nun die Kabel über den Magdeburger Hafen angelie-

fert. Nach mehreren Hundert Kilometern Reise kommen die vom Hersteller NKT in Köln produzierten Kabel am Freitag an ihrem Zwischenziel in der Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt an.

Mit dem Eintreffen der jeweils bis zu 100 Tonnen schweren Kabeltrommeln feiere Vorhabenträger 50 Hertz einen wichtigen Meilenstein im Projekt Süd-Ost-Link, hieß es in einer Mitteilung weiter. Denn die Erdkabel seien – neben den an den Endpunkten der Leitung erforderlichen Stromrichtern – zentrales Element der Höchstspannungs-Gleichstromübertragung (HGÜ).

2000 Kilometer Strecke

Die Übertragungsnetzbetreiber 50 Hertz und Tennet hatten im Frühjahr 2020 den Zuschlag für die Erdkabel für das gemeinsame Projekt Süd-Ost-Link an den Kabelhersteller NKT und Prysmian PowerLink S.r.l. erteilt. Der Auftrag umfasse neben der Herstellung und der Verlegung der Erdkabel auch die Anlieferung. Für den Süd-Ost-Link werden rund 2000 Kilometer der kunststoffisolierten Erdkabel für 525 Kilovolt (kV) Spannung benötigt.

Die Verbindung wird eine Übertragungskapazität von vier Gigawatt haben, was der Leistung von rund 1400 Windkraftanlagen entspreche, hieß es weiter.

Per Schubschiff über den Kanal

Zum Jubiläum 20 Jahre Wasserstraßenkreuz gab es ganz besondere Angebote.

MAGDEBURG/IL. Vor 20 Jahren ist das Wasserstraßenkreuz Magdeburg eingeweiht worden. Das Jubiläum ist dieser Tage mit einem Tag der offenen Tür in den Anlagen gefeiert worden. Als ein ganz besonderes Highlight wurde ein Schiffshuttle mit Schubbooten angeboten. Los ging es an der Sparschleuse Rothensee. Hier hatten die zahlreichen Besucher zunächst die Möglichkeit, sich durch das Bauwerk führen zu lassen und viel Wissenswertes zu erfahren.

Auf dem Mittellandkanal ging es dann im Pendelverkehr mit zwei Schubbooten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes von der Schleuse Rothensee zur Kanalbrücke über der Elbe. Hier konnten die Besucher aussteigen und sich das Bauwerk und seine Funktion bei Führungen erklären lassen. Letzter Stopp der außergewöhnlichen Schiffstour



Auf einem Schubschiff konnten Besucher des Tages der offenen Tür zum Jubiläum 20 Jahre Wasserstraßenkreuz die Bauwerke erkunden.

FOTO: IVAR LÜTHE

war die Doppelschleuse Hohenwarthe, die ebenso bei Führungen erkundet werden konnte. Anschließend ging es per Schubschiff wieder zurück nach Rothensee. Zahlreiche Gäste nahmen das besondere Angebot des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Elbe an.

Mittelpunkt des Wasserstraßenkreuzes ist die Kanalbrücke Magdeburg. Sie führt den Mittellandkanal über die Elbe hinweg. Östlich der Elbe geht der Mittellandkanal

in den Elbe-Havel-Kanal über. Weiterhin gibt es als Abstiegsbauwerke das Schiffshebewerk Rothensee und die parallel gebaute Sparschleuse Rothensee, über die die Schiffe vom Mittellandkanal zur Elbe wechseln können. Auf der östlichen Elbseite gehören noch die Schleuse Niegripp und die Schleuse Hohenwarthe, zum Ausgleich des Höhenunterschieds zwischen den beiden Kanälen, zum Wasserstraßenkreuz.

Das erste Kabel kommt

Ab 2027 soll Windstrom aus Sachsen-Anhalt bis nach Bayern fließen.

VON JENS SCHMIDT

MAGDEBURG. 92 Tonnen hängen am Haken – und mit ihnen ein Wert von mehr als einer Million Euro. Der Kran hievt die kostbare Fracht vom Binnenschiff auf einen Hubwagen im Magdeburger Industriehafen. Unter der blauen Plane verbergen sich 2000 Meter Kupferkabel – aufgerollt auf einer acht Meter breiten und gut vier Meter hohen Spule. Möglichst bis 2027 wollen die Netzbetreiber 50Hertz und Tennet mit dem Südost-Link eine Stromtrasse von Sachsen-Anhalt bis nach Bayern ziehen, damit Windenergie vom Norden in den Süden fließen kann – gestern kamen die ersten 13 von mehr als 300 Kabelspulen an.

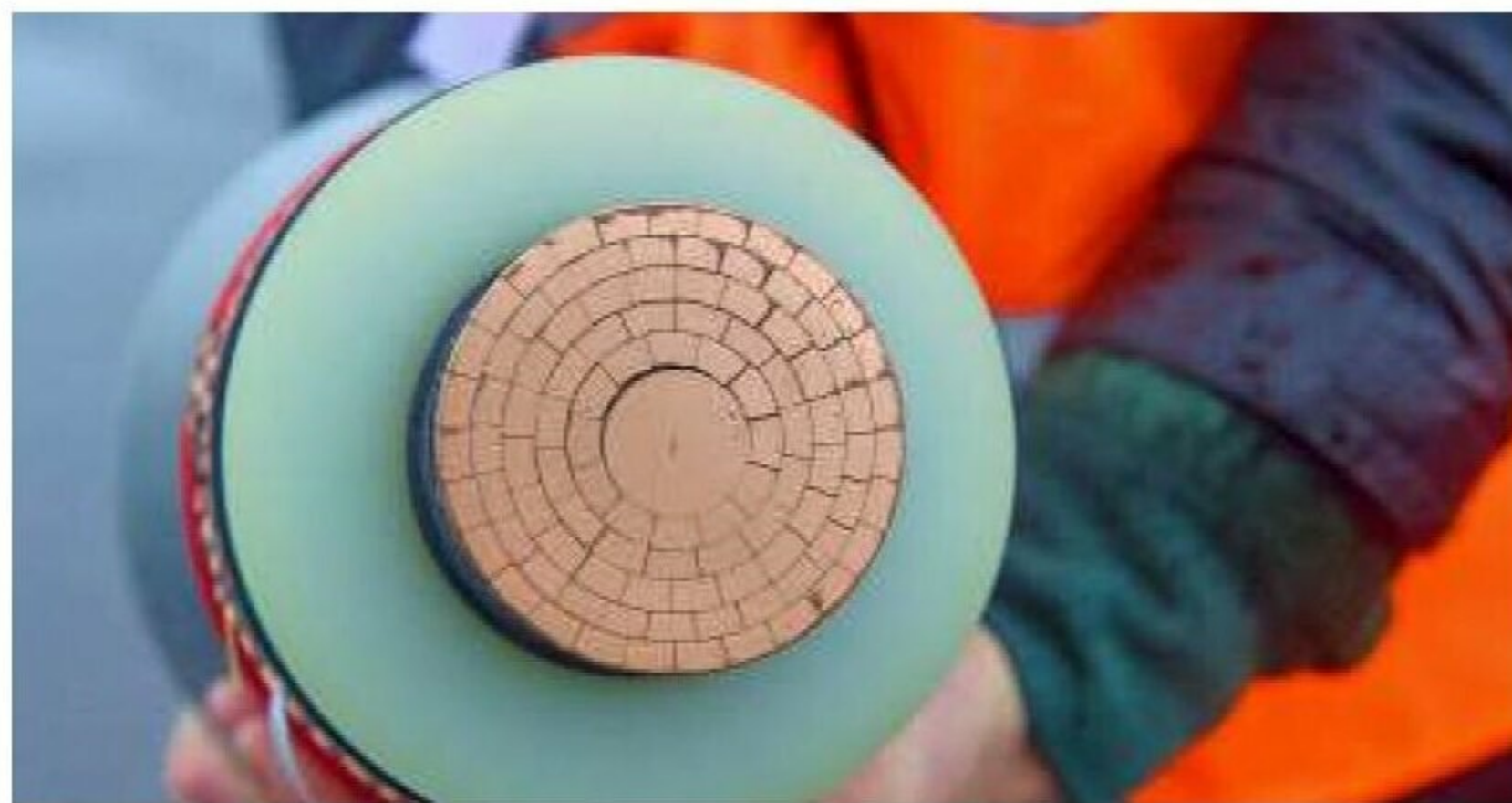
Empfänger sind die „Energieanlagen Ramonat“. Der Betrieb aus Schönebeck hat den Zuschlag erhalten, das Kabel auf einem Großteil der Strecke zu verlegen. Hier am Hafen wird ein Teil der Spulen gelagert. Gerade ist die Firma dabei, neue Betriebsgebäude zu errichten – ein großes Büro sowie eine Halle. „Anfang nächsten Jahres werden wir unseren Hauptsitz nach Magdeburg verlagern“, sagt Unternehmenschef Stefan Ramonat. Mit der Energiewende und dem Entschluss der Bundesregierung, vor allem auf Erdkabel zu setzen, ist das Unternehmen auf 130 Mitarbeiter gewachsen. Die Mannschaft müsse noch größer werden, sagt Ramonat mit Blick auf die Arbeit der nächsten Jahre.

Hergestellt werden die angelieferten Kabel in Köln. Dort unterhält das dänische Unternehmen NKT ein Werk mit 900 Mitarbeitern. „Wir sind froh, dass wir die Wasserstraße haben“, sagt Projektleiter Patrick Komischke. Denn der Transport per Lkw wäre wesentlich aufwändiger: Auf einen Tieflader passt gerade mal eine Spule. Ein Binnenschiff schafft bis zu 18 dieser riesigen Kabeltrommeln auf einmal weg. Der Mittellandkanal bietet immer genügend Wasser unterm Kiel, auch der Magdeburger Hafen ist dank der 2014 fertiggestellten Niedrigwasserschleuse sicher. Einen Wermutstropfen gibt es noch: NKT, obgleich nahe am Rhein gelegen, hat keinen Hafenzugang. Daher musste die Fracht mit dem Lkw zum Kanalhafen nach Wesel gebracht und dort umgeladen werden. Doch das soll sich künftig bessern, sagt Komischke. Man suche



Eine Spule mit Gleichstromkabel wird am Hafen Magdeburg angeliefert.

FOTO: DPA



Blick in das Kabel mit dem Kern aus Kupfer. Ein Meter wiegt 42 Kilo. FOTO: DPA

eine Möglichkeit, die Spulen aus dem Werk direkt an den nahe gelegenen Rheinhafen zu fahren.

Der Südost-Link ist Teil des geplanten Netzausbaus in Deutschland. Seit März wird in Wolmirstedt ein Konverter errichtet, der Wechselstrom aus der Region künftig einsammelt und in Gleichstrom wandelt. Bis Dezember will 50Hertz die Unterlagen für die Baugenehmigung aller Abschnitte von Wolmirstedt bis zur Landesgrenze nach Bayern bei der Bundesnetzagentur eingereicht haben.

Ein Baustart ist 2025 vorgesehen. „Mit ersten Erdarbeiten wollen wir vorzeitig beginnen“, sagt Torben Müller von 50Hertz – also vor Planfeststellungsbeschluss, sofern die Bundesnetzagentur dies zulässt.

Die Zeit drängt. Die Stromtrasse sollte längst in Betrieb sein, zumal Deutschlands letzte Kernkraftwerke bereits in diesem Frühjahr vom Netz gehen mussten. Doch die Planung geriet stark in Verzug, nachdem Bayerns damaliger Ministerpräsident Horst See-

Kommentare S. 4

Ausstieg ohne Einstieg

Jens Schmidt
über Stromtrasse und
Energiewende



Zunächst zwei gute Nachrichten: Beim Bau der Stromtrasse Südostlink hat ein heimischer Kabelverleger einen Großauftrag an Land gezogen. Das sichert der Region Arbeit und Kaufkraft. Und: Die Kabel kommen per Binnenschiff nach Magdeburg. Dies zeigt, dass es trotz mancher Unkenrufe richtig war, Wasserstraßen wie den Mittellandkanal auszubauen und den Magdeburger Hafen zu ertüchtigen. Das Binnenschiff hat Zukunft.

Weniger Freude bereitet der Blick auf Deutschlands Energiewende. Zwölf Jahre nach dem (zweiten) Beschluss zum Ausstieg aus der Kernkraft liegt noch nicht ein Meter Kabel, um Windstrom aus dem Nordosten in die Industriezentren nach Bayern zu liefern. Die für 2027 angepeilte Fertigstellung erscheint in Kenntnis deutscher Genehmigungsverfahren zudem mutig. Aber idealerweise – wie es heißt – steigen wir schon mal 2030 auch aus der Kohle aus. Wer aussteigt, ohne pünktlich einzusteigen, verteuert Energie und gefährdet die Wirtschaft. **Seite 1**

hofer (CSU) es durchgesetzt hatte, den Strom quasi unter die Erde zu bringen: Nun werden vorwiegend Erdkabel verlegt statt Freileitungen gezogen. Die Kabel stören optisch nicht, sind aber etwa siebenmal teurer – und nicht überall beliebt. Da sich das Erdreich auf bis zu 50 Grad erwärmt, wenn Gleichstrom mit einer Spannung von 525 000 Volt durch die Kabel fließt, fürchten Bauern um die Qualität ihrer Böden. Nun hat die Uni Halle in Tests zwar festgestellt, dass die Auswirkungen nicht gravierend seien – dennoch haben einige Gemeinden für die Überland-Variante optiert. 50Hertz beantragt für den Abschnitt von Wolmirstedt bis Niederndodeleben daher eine Freileitung. Allerdings kommt es dort zu einer eigentümlichen Kollision: Für die parallel geplante Trasse Südost-Link plus (diese geht von Schwerin über Wolmirstedt bis Isar/Bayern) ist laut Gesetz nur Erdkabel vorgesehen. Im besagten, 19 Kilometer langen Abschnitt würde neben der Freileitung dann auch ein Erdkabel liegen. Ob es zu diesem Mix kommt, wird 2024 im Planfeststellungsverfahren ausgefochten. **Seite 4**

Nord

Barleber See, Gewerbegebiet Nord, Großer Silberberg, Industriehafen, Kannenstieg, Neustädter Feld, Neue Neustadt, Neustädter See, Rothensee, Sülzegrund

Stefan Harter (ha)
Tel.: 59 99-5 47, Fax: 59 99-4 82
Stefan.Harter@volksstimme.de

Baustellenende verzögert sich

Freigabe an Oebisfelder Straße durch unerwarteten Fund um mindestens drei Monate verschoben. Bessere Beleuchtung für Treppen-Provisorium ist geplant.

VON LENA BELLON

ROTHENSEE. Seit Mai wird an der Brücke an der Oebisfelder Straße gearbeitet und hat seitdem schon reichlich Kritik geerntet. Nicht etwa die Baustelle oder Brücke selbst, vielmehr die Übergangskonstruktion für Fußgänger und Radfahrer. Eine steile Treppe, die bei Nässe rutschig wird, wurde stark kritisiert. Radfahrer hingegen haben ihre Last mit der steilen Rampe, die ihre Räder nach oben und unten bringen soll. Auf Volksstimme-Nachfrage hieß es vonseiten der Stadt im Juni, dass das vorhandene Provisorium „grundsätzlich angemessen“ sei. Eine andere Lösung sei aufgrund der Haushaltssituation nicht möglich.

Nun ist die Baustelle erneut Thema bei den Anwohnern. Denn: Dass die Baustelle, wie ursprünglich geplant, Ende 2023 fertig wird, scheint den Rothenseern unrealistisch. „Ich war dort und es klappt noch eine riesige Lücke. Ich glaube nicht, dass die Baustelle bis Ende des Jahres fertig wird“, sagt Wolfgang Ortlepp. Er ist Sprecher der Arbeitsgruppe Gemeinwesenarbeit (GWA) Rothensee.

Stadt räumt Zeitverzug ein

Dass das Ende der Baumaßnahmen noch länger auf sich warten lässt, bestätigt auch Stadtpressesprecher Michael Reif auf Volksstimme-Nachfrage: „Beim Bauablauf liegen wir durch einige unerwartete Zusatzleistungen, die erst während der Baudurchführung erkennbar waren, etwas im zeitlichen Rückstand.“ Grund dafür sei unter anderem der Fund einer zuvor unbekanntem Spundwand gewesen, die nicht in den Planungsunterlagen verzeichnet war und abgetragen werden musste.

Aktuell sei Ende März 2024 mit der Fertigstellung der gesamten Baustelle zu rechnen, der Fußweg über die Brücke könnte schon etwas früher fertig sein. Um den



Ein Fuß- und Radweg führt an der Baustelle vorbei. Das Foto zeigt den aktuellen Stand der Baustelle an der Oebisfelder Straße.

FOTO: LENA BELLON

Plan einhalten zu können, müsste jedoch auch das Wetter mitspielen: „Für den noch notwendigen Einbau einer Asphaltdeckschicht im Straßenbaubereich sind beispielsweise eine frostfreie Witterung sowie bestimmte Temperaturen notwendig.“ Grundsätzlich würde der Fußgänger- und Radfahrerverkehr neben allen Bautätigkeiten stets garantiert werden, wie der Pressesprecher erklärt.

Lichter und Kennzeichnung

Bei seinem Besuch an der Baustelle habe Wolfgang Ortlepp auch festgestellt, dass die Beleuchtung zu wünschen übrig lasse. Besonders in den Wintermonaten, wo es früh dunkel wird, sei das gefährlich. Dieser Hinweis sei auch bei der Stadtverwaltung schon eingegangen: „Wir haben deshalb kürz-

lich einen entsprechenden Auftrag für die provisorische Beleuchtung der Behelfstreppe erteilt. Die Umsetzung durch den Auftragnehmer erfolgt schnellstmöglich.“ Die Straßenbeleuchtung der Oebisfelder Brücke sei nachts nach wie vor in Betrieb. Außerdem seien für die Beleuchtung des Weges zur Behelfstreppe drei weitere Lichtpunkte als Provisorium geplant.

Zusätzlich würde an Möglichkeiten für eine bessere Kennzeichnung der Treppenstufen gearbeitet werden. „So ist beispielsweise vorgesehen, die Treppenstufen, wie gewünscht, farblich und lichtreflektierend in rot und weiß zu kennzeichnen. Eine Kennzeichnung durch das Auftragen einer entsprechenden Farbe wurde verworfen, da hierbei erhebliche zusätz-

Steile Treppe steht in der Kritik

Ungenügende Ausweichmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer an der Oebisfelder Straße

Die Treppe, die für Fußgänger und Radfahrer an der Brückenbaustelle in der Oebisfelder Straße aufgestellt wurde, wird von Kritikern kritisiert. Das sagt die Stadtverwaltung zu dem Problem.

Von Stefan Harter
Rothensee: Seit gut vier Wochen wird an der Brücke über die Oebisfelder Straße an einer Baustelle gearbeitet. Von der Rampe, die den Übergang über die Brücke ermöglicht, führt ein steiler Treppenaufbau zum Bauwerk. Der Anbau ist ein Problem für Fußgänger und Radfahrer.

Die Treppe, die für Fußgänger und Radfahrer an der Brückenbaustelle in der Oebisfelder Straße aufgestellt wurde, wird von Kritikern kritisiert. Das sagt die Stadtverwaltung zu dem Problem.

Von „manche Kritik“ schreibt er dazu: „Selbst körperlich trainierte Personen haben Probleme beim Betreten der Treppe mit Fahrrädern, insbesondere E-Bikes, die nur unter großen körperlichen Anstrengungen einsteigen können.“, erklärt er unter anderem. Straßenwagen, Kfz-Hilfskräfte und Mitarbeiterinnen seien ebenfalls ausgeschlossen. Außerdem werde von vielen das Risiko von Unfällen zum Beispiel



Die Volksstimme berichtete über die Kritik an der steilen Treppe.

liche Kosten entstünden, welche nicht zur Verfügung stehen“, erklärt Reif. Zudem wäre für den Farbauftrag eine Sperrung der Behelfstreppe von mindestens zwei bis drei Tagen notwendig. Beide

Maßnahmen, sowohl die zusätzliche Beleuchtung als auch die Kennzeichnung der Treppe, würden „aus mehreren Gründen“ noch zwei bis drei Wochen dauern.

Name für Brücke gesucht

Die Gleisüberquerung in der Oebisfelder Straße soll benannt werden.

VON STEFAN HARTER

ROTHENSEE. Die Brücke, die entlang der Oebisfelder Straße den Stadtteil Rothensee mit der Siedlung an den Barro-Seen und im weiteren Verlauf Barleben verbindet, ist bislang namenlos. Geht es nach dem Willen der SPD-Fraktion im Stadtrat, soll sich das aber ändern. Aktuell steht die Überquerung über die Gleise der Deut-

schen Bahn besonders im Fokus, weil dort umfangreiche Bauarbeiten durchgeführt werden. Das westliche Widerlager der Brücke war jahrelang nur ein Provisorium und wird nun dauerhaft angelegt.

Zuletzt spielte die Brücke in der Gemeinwesenarbeitsgruppe (GWA) Rothensee eine Rolle, weil es weiterhin Kritik am Treppenturm gibt, der Fußgängern und Radfahrern die weitere Nutzung der Verbindung über die Bahngleise ermöglicht. Dabei geht es unter anderem um Sicherheitsfragen und die Dauer der Arbeiten. Für den Autoverkehr ist sie derzeit gesperrt. In der jüngsten Stadtratssitzung hatte nun die SPD-Fraktion einen Antrag für einen Brückenna-

men eingebracht. „Die Benennung von Brücken schafft Identifikationspunkte innerhalb von Stadtteilen, da sie diese mit anderen Stadtteilen oder Gemeinden verbinden. Dies ist auch bei der Brücke entlang der Oebisfelder Straße der Fall, da sie den Stadtteil Rothensee mit der Gemeinde Barleben verbindet“, erklärt Stadträtin Julia Brandt dazu.

Die Namenssuche soll in Abstimmung mit der GWA Rothensee und weiteren Akteuren des Stadtteils erfolgen. Zunächst sollen Vorschläge gesammelt werden. Anschließend sollen die Rothenseer Bürger einen Namen aussuchen können, so die Idee des Antrags.