

Experten finden erneut ALB-Käfer im Wiesenpark

Die Bekämpfung des Baumschädlings geht weiter. Daher bittet die Landesanstalt um Hinweise.

MAGDEBURG/VS. Bei den Monitoringarbeiten zur Überwachung des Asiatischen Laubholzbockkäfers (ALB) in Magdeburg wurde erneut ein männlicher Käfer in einer Pheromonfalle im Wiesenpark im östlichen Bereich der eingerichteten Quarantänezone gefunden. Der Fallenstandort befindet sich unweit der letzten Fallenfänge in diesem Gebiet aus den vergangenen Jahren, wie die Landesanstalt für Landwirtschaft und Gartenbau (LLG) mitteilt.

Nach dem Fund wurden zusätzliche intensive Monitoringmaßnahmen durch Mitarbeiter der LLG und des Eigenbetriebs Stadtgarten und Friedhöfe der Landeshauptstadt Magdeburg im betreffenden Gebiet durchgeführt.

Unterstützt wurde die Suche durch einen ALB-Spürhund. Ein befallener Baum konnte bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht ermittelt werden. Derzeit werden mit Nachdruck weitere befallsverdächtige Bäume untersucht.

Aufgrund der anhaltenden warmen Witterung in diesem Jahr hielt die potenzielle Flugphase des ALB verhältnismäßig lange an. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass eine weitere Verbreitung stattgefunden hat, so eine Sprecherin der LLG. In den genannten Gebieten wird in den folgenden Wochen weiter intensiv durch Einsatz von Seilkletter- und Hubsteigertechnik nach möglichen Befallsherden gesucht. In den schlecht zugänglichen Berei-

chen kommt ein speziell ausgebildeter Spürhund zum Einsatz. Vorgesehen ist die Unterstützung durch weitere Spürhunde.

Die Bekämpfung des ALB läuft weiter. Die wenigen Funde der letzten Jahre weisen auf gute Erfolge der bisher durchgeführten Maßnahmen hin. Die LLG bittet weiterhin um die Unterstützung der Bürgerinnen und Bürger. Jede Verdachtsmeldung wird umgehend vor Ort geprüft. Hinweise nimmt die LLG per Telefon unter 03471/334 25 3 oder über Mail an alb@llg.mule.sachsen-anhalt.de entgegen. Weitere Informationen zum ALB gibt es im Internet unter llg.sachsen-anhalt.de/themen/pflanzenschutz/asiatischer-laubholzbockkaefer.



Ein Asiatischer Laubholzbockkäfer.

FOTO: DANIEL KARMANN/DPA

Neue Wege im Norden

Stadt plant weiter an Verbindungsstraße, die einmal das Gewerbegebiet in Rothensee an den Ring anschließen soll.

VON STEFAN HARTER

GEWERBEGBIET NORD/ROTHEN-SEE. Die Idee des sogenannten Nordverbinders gibt es bereits seit den 1990er Jahren. Er soll das Rothenseer Gewerbegebiet direkt mit dem Magdeburger Ring verbinden und den viel befahrenen August-Bebel-Damm und damit die Ortslage Rothensee entlasten. Durch die Ansiedlung vieler großer Logistikunternehmen, unter anderem das Rewe-Zentrallager, ist die Strecke verstärkt in den Fokus der Verwaltung gerückt. „Es ist dringend auszubauen“, heißt es dazu. 2020 hatte der Stadtrat mehrheitlich beschlossen, das Projekt voranzutreiben.

Mit einer neuen Drucksache soll nun ein Teilstück dieser Strecke auf den Weg gebracht werden. Dabei geht es konkret um einen Anschluss der Burger Straße an die Brücke in der Oebisfelder Straße über die Bahnleihe. An dieser wird derzeit gerade gebaut. Das Widerlager wird befestigt. Im Rahmen dieser Maßnahme werden bereits die Voraussetzungen dafür

geschaffen, dass eine weitere Rampe von der Burger Straße aus kommend dort einmal andocken kann.

Die Vorplanung für diesen gut 500 Meter langen Abschnitt soll der Stadtrat jetzt auf den Weg bringen. Auch wenn die Verwaltung die Wichtigkeit des Nordverbinders sieht – er ist im Verkehrsentwicklungsplan 2030plus als Maßnahme aufgeführt – soll nichts überstürzt werden, wohl auch aufgrund der aktuellen Haushaltslage. Daher sollen nun nur die ersten Planungsschritte eingeleitet werden, um zunächst eine konkrete Kostenschätzung zu erhalten. Grob schätzt die Stadt mit 3,6 Millionen Euro (netto) für den Anschluss der Burger Straße. Für die Vorplanung sollen nun zunächst 343.000 Euro für 2024/25 freigegeben werden.

Da allerdings ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss, wird weitere Zeit vergehen. Die Einleitung des langwierigen Verfahrens wird derzeit erst für 2027 geplant. Inwieweit Grundstücke erworben werden müssen, werde ebenfalls im Rah-

men der Vorplanung geprüft. Auch Fördermöglichkeiten zur Finanzierung des Projekts sollen dabei untersucht werden. Eine Verbindung zur Lindenstraße soll zudem mitgeplant werden.

Wird der Anschluss gebaut, ist der Nordverbinder aber noch lange nicht fertig. Dann gibt es zwar eine Verbindung nach Barleben. Der Magdeburger Ring ist aber weiter nur über Schleichwege erreichbar. Deshalb gibt es bereits eine Idee für eine mögliche Streckenführung, die südlich des Neustädter Sees 2 entlangführt. Dies ist aber noch absolute Zukunftsmusik. Die Planung für die Strecke von der Barleber Chaussee bis zur Oebisfelder Brücke mit mehreren Varianten sollte aber parallel zur Burger Straße vorangetrieben werden, erklärt die Verwaltung, um nach deren Herstellung direkt fortfahren zu können.

Ebenfalls in Planung sind bereits der Ausbau und die Verlängerung der Büdener Straße, die Verlängerung der Stegelitzer Straße bis Büdener Straße sowie die Verlängerung des Schroteradweges.



Wasserstraßenkreuz weniger genutzt

HOHENWARTHE/IR. Die Frachtmengen, die seit 2003 über das Wasserstraßenkreuz verschifft wurden, erreichten 2015 ihren Höhepunkt mit 8.332.286 Tonnen. Seitdem sinken sie. 2022 waren es 5.096.593 Tonnen. Und bis einschließlich September 2023 sind es bisher 3.937.990 Tonnen. Im Gespräch mit der Volksstimme kritisiert BUND-Sprecherin Iris Brunar deshalb das Bauwerk. Die erhoffte Verkehrsverlagerung von der Straße auf das Wasser habe nicht stattgefunden, sagt sie.

85 Jahre Schiffshebewerk Rothensee

Mit ihrem Schiffsfahrstuhl als Verbindung zwischen der Elbe und dem Mittellandkanal verfügt die sachsen-anhaltische Landeshauptstadt über ein technisches Denkmal erster Güte. Bei seiner Eröffnung im Jahr 1938 sorgte das Bauwerk über die Grenzen hinaus für Aufmerksamkeit.

VON MARTIN RIEB

BARLEBER SEE. Das Schiffshebewerk Rothensee ganz im Norden der Landeshauptstadt ist 85 Jahre alt. Am 30. Oktober 1938 wurde es gleichzeitig mit der Schleuse Niegripp eröffnet. Damit war mit dem Elbe-Havelkanal und dem Mittellandkanal eine leistungsfähige Schiffsfahrtsstraße zwischen den Industriezentren im Westen Deutschlands und der Hauptstadt Berlin frei. Selbst wenn freilich das Wasserstraßenkreuz Magdeburg mit der Trogbücke, einem Stück der Kanalverbindung in Richtung Osten bis einschließlich der Doppelsparschleuse Hohenwarthe noch fehlten – eine völlig neue Qualität der Schifffahrt samt über Jahrzehnte notwendiger Fahrt durch Magdeburger Häfen war damit erreicht. Dies und der Umstand, dass mit dem Schiffshebewerk völlig neue Technologien und neue Technik zum Einsatz kamen, sorgte für ein Interesse weit über die Grenzen der Stadt hinaus, wie ein Blick in die Zeitungen jener Tage beweist.

Größe, die begeistert

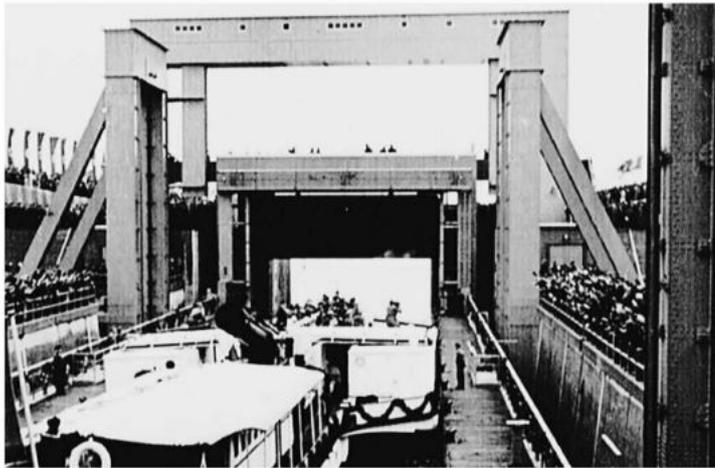
„Die Glocke“, eine seit dem Jahr 1880 bis heute in Westfalen erscheinende Tageszeitung, berichtete so am Tag der Eröffnung. Von dem Umfang des Riesenbauwerks macht man sich erst den richtigen Begriff, wenn man es von innen betrachtet. Das ist deshalb gut möglich, weil die Hauptanlagen sich unterhalb der Erdoberfläche befinden und nur zum Teil darüber hinausragen. So erst gewinnt man auch eine Vorstellung davon, dass das ganze bewegte System einschließlich der Wasserfüllung des Troges nicht weniger als 5400 Tonnen wiegt.“

Hintergrund: Die beiden Schwimmer auf denen der Trog im Grundwasser schwebt, haben einen Durchmesser von jeweils zehn Metern und sind 36 Meter hoch. Jedoch sind sie zu einem großen Teil in den 60 Meter tiefen Tauchschichten verborgen.

Der beste Kanal Deutschlands

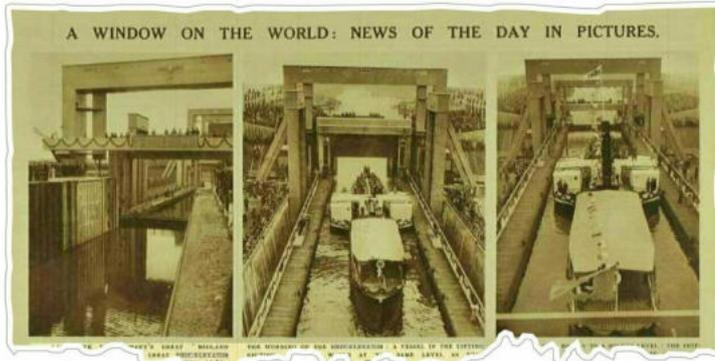
Die „Rhein- und Ruhrzeitung“, die sich auch als „Blatt der westdeutschen Binnenschifffahrt“ sah, berichtete am 31. Oktober 1938, einen Tag nach der Eröffnung über den nun vollendeten Mittellandkanal. „Er ist Deutschlands bester Kanal, denn zwischen Rothensee und dem Ruhrrevier besitzt er nur drei Stufen, also lange Schifffahrtsstrecken. Die westliche Industrie wird sich seiner ebenso bedienen, wie der Osten seine Lebensmittel auf ihm verfrachten wird. Durch seine Verbindung mit den von Süden nach Norden ziehenden deutschen Strömen werden die Nord- und Ostseehäfen in ihrer Ausfuhr nach Übersee und ihrer Einfuhr nach Deutschland gestärkt.“

Auch die Region wurde profitieren, so die in Duisburg verlegte Zeitung in ihrem Bericht zur Eröffnung des Schiffshebewerks: „Vor uns liegen die Magdeburger Industriewerke, die im letzten Jahrzehnt errichtet sind, und warten auf den



Eröffnung des Schiffshebewerks im Jahr 1938.

FOTOS (2): ARCHIV HANS-JOACHIM WOLFF



Eröffnung des Schiffshebewerks Rothensee in Magdeburg in einem Bericht der „The Illustrated London News“.

heutigen Tag, um sich der billigen Frachten auf diesem neuen Schifffahrtswege zu bedienen“, wurde aus einer Festrede zitiert.

Nie verwirklicht worden ist die in der Zeitung angekündigte Anbindung Leipzigs über einen Kanal und die Saale. Die Arbeiten dazu waren wegen des Zweiten Weltkriegs abgebrochen und nie wieder aufgenommen worden.

Die „Sächsische Volkszeitung“ aus Dresden verwies auf die Chance für Magdeburg als Handelsstadt zu wachsen. Magdeburg könne dank der Anbindung an den Mittellandkanal an seine Tradition als Hansestadt anknüpfen.

Feststimmung an Kaimauer

Vom Erscheinungsbild des Neubaus berichten die „Dresdner Neuesten Nachrichten“: „Erst in der Nähe sieht man auf den Wasserspiegel des Seitenkanals und auf den zwischen den Toren hängenden Trog, der mit seinen bullaugenartigen Fenstern dem Leib eines Ozeandampfers gleicht. Der Mittellandkanal, der hinter dem oberen

Hubtor beginnt, scheint von hier ein ungeheurer Wall.“

Die „Hallischen Nachrichten“ hatten am 31. Oktober 1938 ihre gesamte erste Seite der Eröffnung des Schiffshebewerks am Tag zuvor in Magdeburg gewidmet. Berichtete wurde hier auch von der festlichen Stimmung zur Eröffnung in Magdeburg. „Schon früh am Morgen zogen mit Gesang und Musik die Formationen durch die fahnen- und girlandengeschmückten Straßen Magdeburgs zur Spalierbildung bis zu dem weit draußen liegenden Schiffshebewerk.“ Die Zeitung bezeichnete den Tag der Eröffnung des neuen Schiffshebewerks unter anderem als eine „Manifestation des nationalen Bewusstseins.“

Überhaupt wurde in der Berichterstattung in Deutschland ein großes Gewicht auf die Symbole und Vertreter des Nationalsozialismus gelegt.

Kritik an der Inszenierung

Einen kritischen Punkt thematisierte derweil die „Pariser Tageszeitung“. Sie war die wichtigste

deutschsprachige Exilzeitung in Frankreich von 1936 bis 1940, und in ihr hieß es: „Wieder einmal schmückt sich das Dritte Reich mit dem Ruhm für die Vollendung eines Werkes, das von der Republik begonnen worden ist.“ Die Geschichte des Kanalbaus umfasste nämlich mehrere Jahrzehnte. „Lange Zeit hindurch gehörte die Kanal-Vorlage“ zu den immer wieder auftauchenden Schlagworten der deutschen Innenpolitik.“ Die „Pariser Tageszeitung“ erläuterte weiter: „Nach der Demobilisierung 1918 wurde das Kanalprojekt neu aufgenommen und von der Weimarer Republik sehr weit vorgetrieben, so dass die nach 1933 vorgekommenen Arbeiten nur noch Schlussstücke eines schon lange projektierten und in Angriff genommenen Werkes darstellen.“

Die bis heute erscheinenden „The Illustrated London News“ berichteten anlässlich der Eröffnung unter anderem von ersten Ideen zu einer Ost-West-Trasse für den Schiffsverkehr in Deutschland im 16. Jahrhundert und dass der Bau



Das Schiffshebewerk in einer Luftaufnahme.

ARCHIVFOTO: EROLLO POPOVA



In den 2000er Jahren kämpften die Magdeburger um den Erhalt des Hebewerks. Es drohte, dass die Schwimmer mit Beton fixiert werden. Eine Wiederinbetriebnahme wäre damit ausgeschlossen gewesen.

ARCHIVFOTO: VIKTORIA KÜHN



Fahrt der Weißen Flotte durch das Schiffshebewerk.

ARCHIVFOTO: ALEXANDER DINGER

des Mittellandkanals am Ende 50 Jahre gedauert hat.

Dass seinerzeit das Schiffshebewerk Magdeburg-Rothensee nicht den Endpunkt für die Kanalfahrt aus Richtung Westen bilden sollte, war von Beginn an klar. Vier Jahre vor der Fertigstellung des Schiffshebewerks hatte beispielsweise der „Schwäbische Merkur“ geschrieben: „Das trotz kurzen Bestehens schon zu einem Weltwunder gewordene Schiffshebewerk Niederfinow erhält in der Nähe von Magdeburg ein Gegenstück. Bei Rothensee an der Elbe ist zurzeit eine über neunhundert Meter lange Riesenbrücke im Bau, die den Mittellandkanal über die Elbe hinwegführen soll.“

Kampf ums Hebewerk

Dass die Fertigstellung einer solchen Brücke dann doch erst im Jahr 2003 und damit knapp 70 Jahre später gefeiert und die Verbindung zum Elbe-Havel-Kanal ohne den Umweg über die Elbe geschaffen werden konnte, ahnte damals wohl niemand.



KARTE: MAP-CREATOR GRAFIK/MARIBUTLINER

Warum das technische Denkmal auf die Welterbeliste soll

Hoffnung: Derzeit macht sich Magdeburg Hoffnungen, mit dem Schiffshebewerk auf die Welterbeliste zu kommen. Das Land Sachsen-Anhalt möchte das technische Denkmal im Norden Magdeburgs gemeinsam mit dem Pretziener Wehr südöstlich der Landeshauptstadt auf die Vorschlagsliste für die Kommission der Unesco bringen.

Technik: Anlass zu der Hoffnung gibt eine gewisse Einmaligkeit des Magdeburger Schiffshebewerks. Die Konstrukteure hatten sich nämlich in den 1930er Jahren für eine Lösung entschieden, die bis dahin noch nirgend-

wo für ein Bauwerk dieser Größenordnung angewendet worden war. Das Patent stammt von dem Leipziger Konstrukteur Rudolf Mussaeus.

Wirkungsweise: Im Hebewerk ruht der Trog auf zwei Schwimmern, die tief ins Grundwasser eintauchen und somit die Last des Trogs, in dem die Schiffe gesenkt und gehoben werden, tragen. Da der Auftrieb im Grundwasser ebenso groß ist wie das Gewicht des Trogs, reicht ein vergleichsweise kleiner elektrischer Motor aus, um die Schiffe zwischen Mittellandkanal und dem Rothenseer Verbindungskanal zu heben und zu senken.



Montage eines Schwimmers für das Schiffshebewerk.

Bau: Um die Gruben für die beiden 60 Meter tiefen Schwimmkammern auszuheben, wurde der Boden während



Blick in einen der verhaushohen Schwimmer.

FOTO: MARTIN RIEB

der Bauzeit auf eine Temperatur von rund -40 Grad Celsius gefroren. So wurde verhindert, das loses Material

nachrutschte und die Gruben einstürzen. Es dauerte vier Monate, bis die Temperatur um den richtigen Wert gesenkt wurde.

Welterbe: Ein Alleinstellungsmerkmal und eine universelle Bedeutung – und um nichts anderes geht es bei der Verleihung von Welterbestellen. Kann hier das Schiffshebewerk Magdeburg-Rothensee im Norden der Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts punkten? Zwar ist es das einzige noch betriebene Zweischwimmerhebewerk Deutschlands – aber unter den vier noch genutzten Hebewerken in Deutschland gibt es einen anderen Re-

kordhalter. Das Schiffshebewerk Niederfinow am Havel-Oder-Kanal ist nicht nur älter – es wurde 1934 fertiggestellt. Es überwindet mit 36 Metern auch einen größeren Höhenunterschied. Je nach Wasserstand der Elbe wird in Magdeburg ein Gefälle zwischen elf und 18 Metern ausgeglichen. Insgesamt sind weltweit noch rund 35 Schiffshebewerke einschließlich von Schrägaufzügen in Betrieb. Das größte Hebewerk befindet sich in Russland. Was Magdeburg zu etwas Besonderem macht: Die energiesparende Technologie der Schwimmer in einem solchen Maßstab und die innovative Bauweise.

Sommer im Oktober mit 26,7 Grad

Die Wetterstatistik für den Oktober liegt vor. Er hatte einiges zu bieten.

MAGDEBURG/VS. Der Oktober fiel deutlich zu warm aus und brachte uns viel Regen bei wenig Sonnenschein. Die mittlere Temperatur

lag am Ende bei 12,8 Grad und damit um 2,8 Grad über dem langjährigen Klimamittel der Jahre 1991 bis 2020. Bis in die zweite Dekade hinein bestimmte recht milde Luft unser Wetter. Die Sonne zeigte sich aber nur sporadisch.

Die Höchsttemperaturen lagen durchweg über der 15-Grad-Marke und stiegen an ein paar Tagen sogar über 20 Grad. Am 2. Oktober wurde mit 26,7 Grad nicht nur

der Höchstwert des Monats erreicht, sondern auch ein offizieller Sommertag verzeichnet.

Temperatursturz

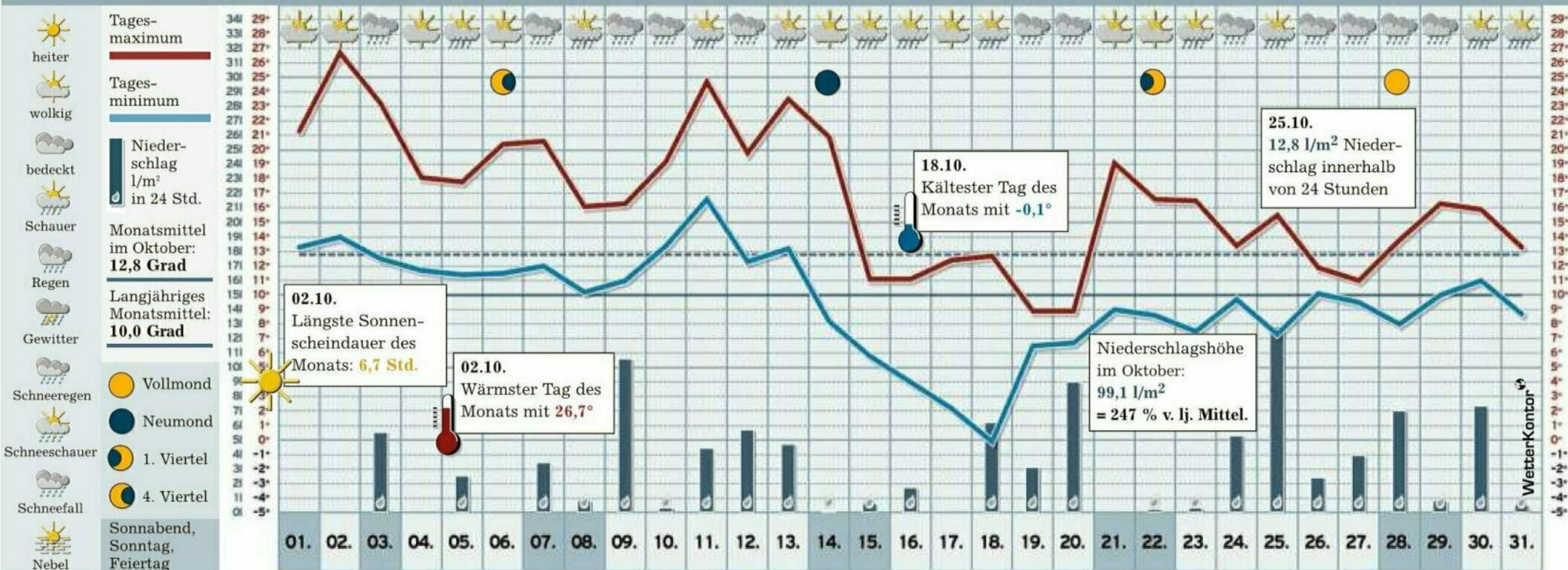
Zur Mitte des Monats gelangte zwischen einem Hoch bei Island und tiefem Luftdruck über Skandinavien kältere Luft zu uns, was einen Temperatursturz auf herbstliche Werte zur Folge hatte. Im Laufe der letzten Dekade pendel-

ten sich die Temperaturen mit Werten zwischen 11 und 16 Grad dann wieder auf ein etwas höheres Niveau ein. Leichten Frost gab es nur in einer einzigen Nacht. Die mit minus 0,1 Grad niedrigste Temperatur wurde in der Nacht zum 18. Oktober gemessen. An nur wenigen Oktobertagen blieb es komplett trocken. Die häufigen Niederschläge sorgten am Ende für eine deutlich überdurch-

schnittliche Niederschlagssumme. Mit 99,1 Litern pro Quadratmeter fielen 247 Prozent, also weit mehr als das Doppelte des Klimamittels. Am meisten Regen wurde mit 12,8 Litern am 25. Oktober registriert. Der Sonnenschein wurde häufig von Wolken eingetrübt. So konnte die Sonne ihr Soll bei weitem nicht erfüllen. Mit lediglich gut 81 Stunden kamen nur 70 Prozent des langjährigen Mittels zusammen.

Das Magdeburger Wetter im Oktober 2023

Überdurchschnittlich warm und nass



Meldung

Rothenseer Feuerwehr lädt zu Lampionumzug

ROTHENSEE/VS. Die Freiwillige Feuerwehr Rothensee veranstaltet am kommenden Sonnabend, 11. November, einen Lampionumzug durch die Ortslage. Treffpunkt ist ab 17 Uhr das Gerätehaus an der Forsthausstraße/Eschenröder Straße, wo Grillimbiss und Getränke auf die Teilnehmer warten. Gegen 18 Uhr setzt sich dann der Laternenzug durch den Stadtteil in Bewegung. Im Anschluss gibt es ein geselliges Beisammensein am Feuerwehrhaus. Neben der Feuerwehr organisieren der Förderverein der Rothenseer Wehr, die Gemeinwesenarbeitsgruppe des Stadtteils sowie die Drachenland-Kita die traditionelle Veranstaltung im Herbst.



Weißer Flotte überwintert im Schiffshebewerk

Winterschlaf bei der Fahrgast-schiffahrt. Auf dieser Drohnen-Aufnahme sieht alles ein wenig nach Spielzeug aus: Bis zum Saisonstart im Frühjahr überwintert die Magdeburger Weiße Flotte zusammen mit der Fähre Bernburg im 85 mal 12 Meter großen Trog des historischen Schiffshebewerkes in Magdeburg-Rothensee. Hier haben die Schiffe immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel, sind trotzdem geschützt vor Eisgang und den wechselnden Wasserständen der Elbe.

Auch das inzwischen 85 Jahre alte Hebewerk selbst macht Pause. Schiffe, die von der Elbe in den Kanal wollen (oder umgekehrt) können die benachbarte Sparschleuse nutzen.

FOTO: DPA

Immer weniger Fracht im Trog

Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg feiert sein 20-jähriges Bestehen. Anlässlich des Jubiläums wird Kritik an der größten Kanalbrücke Europas laut. Die Nutzung ist rückläufig.



Ein Binnenschiff überquert das Wasserstraßenkreuz Magdeburg. Der Mittellandkanal führt an dieser Stelle in einer Trogbrücke über die Elbe. Sie ist mit einer Länge von 918 Metern die größte Kanalbrücke Europas. FOTO: DPA

VON RAPHAEL IRMER

HOHENWARTHE/MAGDEBURG.

Dass das öffentliche Interesse an dem Magdeburger Wasserstraßenkreuz nach wie vor groß ist, hatte die Teilnahme von rund 1.300 Bürgern am Tag der offenen Tür Mitte Oktober gezeigt. Neben einer Führung durch das Bauwerk gab es auf dem Mittellandkanal einen Pendelverkehr von der Schleuse Rothensee zur Doppelschleuse Hohenwarthe.

1.300 Gäste beim Jubiläum

Der Anlass für die Veranstaltung war ein Jubiläum. Am 10. Oktober 2003, also vor 20 Jahren, wurde das gigantische Bauwerk eingeweiht. Der Bürgermeister der Gemeinde Möser, Bernd Köppen (parteilos), betont gegenüber der Volksstimme die symbolische Bedeutung des Wasserstraßenkreuzes: „Das ist die längste Trogbrücke der Welt, ein Alleinstellungsmerkmal“, sagt er.

Auch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe (WSA) bestätigt: „Viele Besucher aus verschiedenen Regionen und Ländern interessieren sich für die Technik und sind von den Dimensionen des Wasserstraßenkreuzes beeindruckt.“

Neben den Vorteilen im Bereich Tourismus, zeige sich auch der wirtschaftliche Erfolg dieses Jahrhundertbauwerks: Die „unterbrechungsfreie Ost-West-Verbindung stellt ein wesentliches Rückgrat der Gütertransportwirtschaft dar“,



Bild von den Bauarbeiten der Trogbrücke im Jahr 2000.

ARCHIVFOTO: ULI LÜCKE

Entstehungsgeschichte

Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg befindet sich nördlich der Landeshauptstadt in Hohenwarthe. Es bildet eine Überquerung des Mittellandkanals über die Elbe. Die erste Idee einer Ost-West-Verbindung gab es 1877. 2003 konnten die Pläne realisiert werden.

Seitdem sind die zwölf Kilometer Umweg vom Mittellandkanal über die Elbe Vergangenheit.

Zu dem Bauwerk gehören zwei Schleusen: die Sparschleuse Rothensee mit einer Hubhöhe von

bis zu 18 Metern und Doppelsparschleuse mit einer Hubhöhe von etwa 19 Metern. Schiffe mit einer Tiefe von bis zu 2,8 Metern können problemlos auf dem Mittellandkanal direkt in den Elbe-Havel-Kanal fahren.

Die Kanalbrücke ist das Herzstück des Wasserstraßenkreuzes. Sie hat ein Stahlgewicht von rund 24.000 Tonnen. Mit insgesamt 918 Metern ist sie außerdem die längste Kanalbrücke der Welt.

Quelle: magdeburg-tourist.de

Volksstimme: „Die Zweitnutzung für den Tourismus kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass die ursprünglichen verkehrlichen Ziele weit verfehlt wurden.“ Die erhoffte Verkehrsverlagerung von der Straße auf das Wasser habe nicht stattgefunden, sagt sie. Dabei beziehe sie sich auf die Frachtmengen, die über das Wasserstraßenkreuz verschifft wurden.

Tatsächlich zeigen Daten, die das WSA der Volksstimme zukommen ließ, dass die Frachtmengen im Zeitraum 2003 bis 2023 nicht durchweg angestiegen sind, sondern tendenziell gesunken sind. Im Jahr 2003 waren es rund sechs Millionen Tonnen. Die Frachtmengen stiegen zunächst an und erreichten 2015 ihren Höhepunkt mit 8,3 Millionen Tonnen. Seitdem sinken sie. 2022 waren es zuletzt knapp 5,1 Millionen Tonnen. Und bis einschließlich September 2023 sind es bisher 3,9 Millionen Tonnen.

Die BUND-Sprecherin befürchtet außerdem eine weitere Engung und Vertiefung der Elbe, um die Schifffahrt zu verbessern. Das hätte fatale Folgen: „Auengewässer trocknen aus, die Auenwälder sind stark geschädigt. Damit wird auch die Zukunft des Naturtourismus an der Elbe aufs Spiel gesetzt, der eine wichtige Einnahmequelle für insbesondere kleine Unternehmen in der Region darstellt“, erklärt Brunar.

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe versichert auf Nachfrage: „Eine Vertiefung der Flusssohle wird an der Binnenelbe nicht angestrebt.“

Nutzbarkeit der Elbe als Verkehrsträger ab, erklärt das WSA.

Kritik an Nutzungsprognose

Doch es gibt Kritik am Wasserstraßenkreuz. BUND-Sprecherin Iris Brunar sagt im Gespräch mit der



**MOBILE
KRANKENPFLEGE**
Für Ihre Pflege in Bewegung.

„Servicewohnen in der Windmühlensiedlung Magdeburg-Rothensee

Selbstbestimmtes Wohnen im Alter

„Servicewohnen bedeutet für mich, Spaß zu haben, aber im Alter vor allem komfortabel, glücklich und barrierefrei wohnen zu können“, so Frau Schimrock aus unserer Senioren-WG in der „Villa“.

Dies hätten wir selbst nicht besser sagen können und möchten mit unserem neuen Standort in Magdeburg-Rothensee einen bezahlbaren Platz schaffen, der älteren Menschen den nötigen Freiraum lässt und gleichzeitig die Gewissheit bietet, immer gut betreut zu sein.

Altersgerechtes Wohnen & Leben in Magdeburg

Wir von der **Mobilien Krankenpflege Magdeburg GmbH** sind ein ambulanter Pflegedienst mit Sitz in Magdeburg. Seit mehr als 20 Jahren ist es unser Ziel, pflegebedürftige Menschen im Alter zu unterstützen. Neben der klassischen häuslichen Pflege bieten wir auch mehrere Senioren- und Intensivpflegewohngemeinschaften an.

Unsere wichtigsten Werte sind **Fürsorge, Respekt und Vertrauen** im Umgang mit unseren Patienten und deren Angehörigen. Ein hoher Versorgungsstandard und die Hingabe der Pflegekräfte zu ihrer Arbeit vereinen sich in jedem individuellen Versorgungspaket.

In der **Windmühlensiedlung Magdeburg-Rothensee** entsteht derzeit ein neues barrierefreies Wohnviertel für ältere Menschen, welches im Frühjahr 2024 bezogen werden kann. Es umfasst **31 altersgerechte 1- bis 2-Raum-Wohnungen**, eine integrierte Tagespflege sowie einen 24-Stunden-Service, der über einen Notrufknopf schnell die nötige Unterstützung liefert. Die Wohnungen können individuell und den persönlichen Bedürfnissen entsprechend gestaltet werden.

Gemeinsam statt einsam

Uns ist es wichtig, dass die Mietenden bei uns zwar alleine sein können, aber nicht einsam sein müssen. Nur einen Knopfdruck im Fahrstuhl entfernt, lädt unsere **Tagespflege im Erdgeschoss** mit großer Sonnenterrasse zum Wohlfühlen ein.

Wenn Gesellschaft und Weitblick gewünscht sind, können unsere liebevoll eingerichteten Gemeinschaftsräume ganz einfach genutzt werden. Sei es für Mahlzeiten oder Aktivitäten – hier haben all unsere Mietenden die Möglichkeit, sich zu treffen und gemeinsame Momente zu erleben.

In unserer Tagespflege ist **Langeweile kein Thema!** Wir bieten ein abwechslungsreiches Freizeitprogramm mit Spielen, Gymnastik, Basteln, Singen, Kochen und vielem mehr. Aber auch Spaziergänge und Ausflüge sowie abwechslungsreiche Veranstaltungen und Feste gehören zu den Unterhaltungsangeboten.

Mit dem **ambulanten Pflegedienst** der **Mobilien Krankenpflege Magdeburg GmbH** direkt im Haus und durch die enge Zusammenarbeit mit dem **Ambulanten Therapiezentrum Magdeburg GmbH** können zukünftige Mietende alle Vorteile ohne zusätzliche Wege genießen.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Unterstützung bei der Haushaltsführung, der Zubereitung von Mahlzeiten und der Erledigung von Einkäufen in Anspruch zu nehmen.

Willkommen in Ihrer neuen Zuhause!

Ihr Rundum-sorglos-Paket

- ✔ Lichtdurchflutete Wohnungen mit bodentiefen Fenstern
- ✔ Neu saniert, barrierefrei und altersgerecht
- ✔ Vorausgestattete Einbauküchen und ebenerdige Duschen
- ✔ Tagespflege im Erdgeschoss mit großzügiger Sonnenterrasse
- ✔ Vielfältige Service- und Betreuungsleistungen
- ✔ Häusliche Krankenpflege, 24h-Service vor Ort und Hausnotruf
- ✔ Nähe zu ärztlichen Praxen, Apotheken und Nahversorgern
- ✔ Gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel



Interesse am Servicewohnen in der Windmühlensiedlung?

Kontaktieren Sie gerne unsere Ansprechpersonen **Frau Linné (0391 / 531 10 33)** oder **Herrn Pilz (0171 / 193 72 43)**, um ein kostenloses Erstgespräch zur Beratung anzufordern.

Mobilien Krankenpflege Magdeburg GmbH
Standort: Windmühlensiedlung
Heinrichsberger Straße 15 – 17 · 39126 Magdeburg
Website: www.service-wohnen-magdeburg.de
E-Mail: info@pflege-md.de



Zu wenig Stellplätze bei Beerdigungen

Der Rothenseer Friedhof soll mehr Parkmöglichkeiten für Trauernde vorhalten.

VON STEFAN HARTER

ROTHENSEE. Aktuell laufen Baumaßnahmen an der Brücke über die Bahngleise in der Oebisfelder Straße. Eines der Widerlager wird dort nach Jahren als Provisorium dauerhaft angelegt. In unmittelbarer Nachbarschaft zur Baustelle befindet sich der Rothenseer Friedhof. Nach Angaben von SPD-Stadträtin Julia Brandt seien die dort zur Verfügung stehenden Parkplätze, insbesondere bei Beisetzungen, nicht ausreichend. Daher wollte sie in einer Anfrage von der Stadtverwaltung wissen, ob es möglich ist, im Rahmen der aktuellen Baumaßnahmen zusätzliche Parkmöglichkeiten zu schaffen.

Stefan Matz, Leiter des zuständigen Eigenbetriebs Stadtgarten und Friedhöfe (SFM), erklärt in seiner Antwort zunächst, dass der Rothenseer Friedhof 1,13 Hektar groß sei. Auf ihm finden jährlich gerade einmal circa 20 Trauerfeiern statt.

Auf einem Bereich außerhalb des Friedhofs sei Platz für etwa neun Fahrzeuge. Bei Trauerfeiern mit einer größeren Personenanzahl sei diese Stellfläche tatsäch-

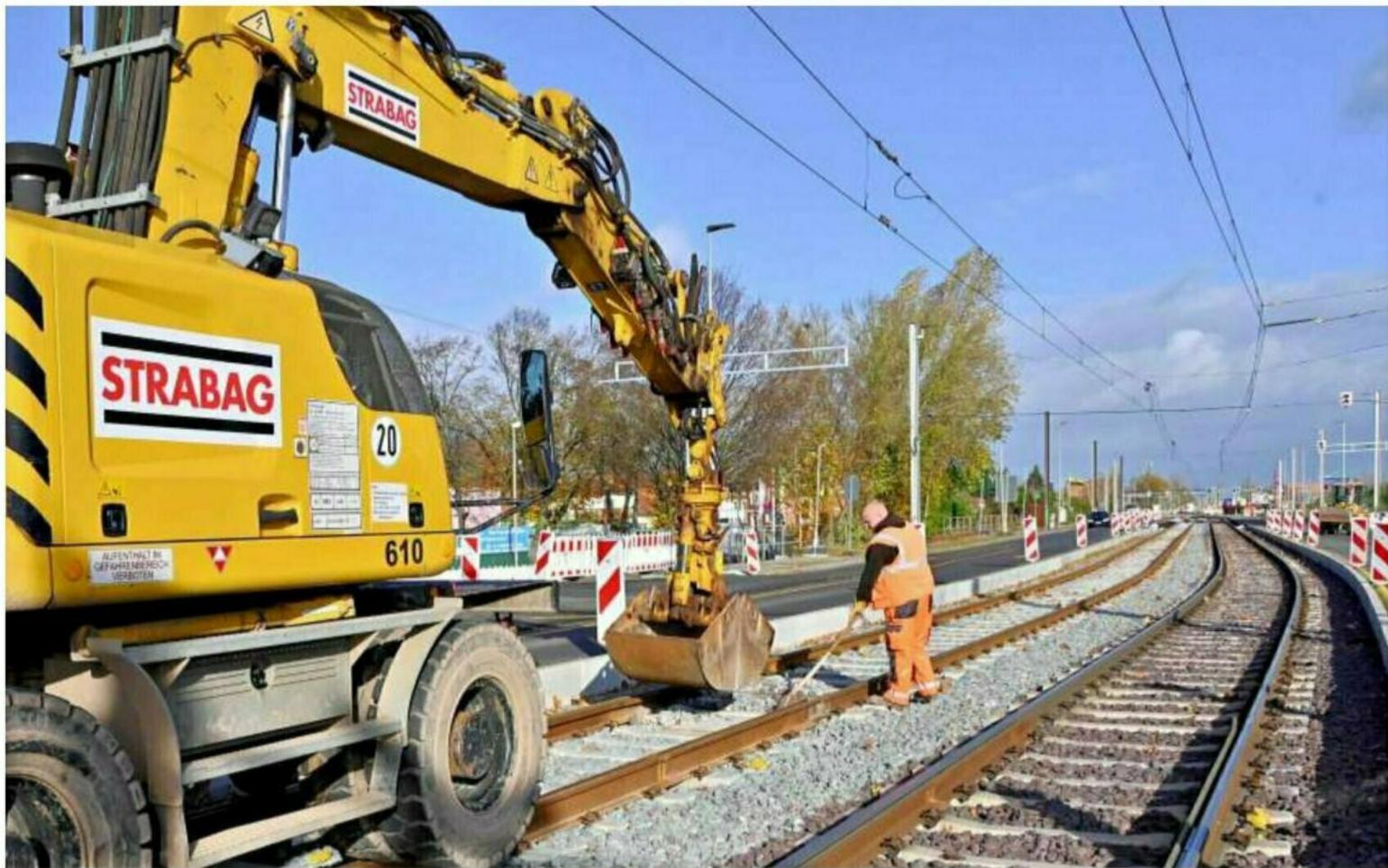
lich nicht ausreichend, wie Stefan Matz feststellt, weshalb dann auch die Oebisfelder Straße zum Parken genutzt werde.

Keine Flächen auf Gelände

Auf dem Friedhofsgelände selbst gebe es allerdings keine Möglichkeiten, zusätzliche Stellplätze einzurichten, weil es dafür die Flächen einfach nicht gibt, wie der SFM-Leiter weiter erklärt. Ungeachtet der Frage, wo diese hinkommen könnten, habe zudem das Tiefbauamt mitgeteilt, dass es nicht möglich sei, weitere Parkmöglichkeiten für Trauergäste im Rahmen der aktuellen Brückenbaumaßnahme zu schaffen. Die Arbeiten laufen bereits seit Anfang des Jahres und sollen voraussichtlich noch bis Ende März 2024 andauern, so die letzte Aussage der Verwaltung dazu.

Ohnehin müsste zunächst entweder ein Stadtratsbeschluss vorliegen oder sich Bürger mit einer entsprechenden Forderung an die Verwaltung wenden, bevor gebaut werden kann. Beides ist derzeit offenbar nicht der Fall. Denn laut Stefan Matz liegen bislang keine Beschwerden über fehlende Parkmöglichkeiten am Rothenseer Friedhof vor.

Erst wenn es einen Beschluss oder Hinweise gibt, würde das Tiefbauamt eine Planung samt Kostenaufstellung in Angriff nehmen, erläutert der Betriebsleiter schließlich.



Die Gleisbauarbeiten auf dem August-Bebel-Damm gehen in die nächste Bauphase. Der siebte von elf Abschnitten wird in Angriff genommen.

FOTO: ULI LÜCKE

Der siebte Streich folgt sogleich

Die Sanierung der Straßenbahngleise auf dem August-Bebel-Damm geht in die nächste Phase. Von elf geplanten Bauabschnitten sind nun sechs geschafft – die Bauzeit verlängert sich.

VON STEFAN HARTER

ROTHENSEE/GEWERBEGEBIET

NORD. Im Frühjahr 2021 fiel der Startschuss für die lang geplante Gleissanierung auf dem August-Bebel-Damm. Auf einem 1,4 Kilometer langen Abschnitt zwischen den Haltestellen Schule Rothensee und Rothensee wird der gesamte Straßenraum neu aufgebaut. Nicht nur die Gleise werden dabei ausgetauscht, auch Fahrbahnen, Geh- und Radwege werden neu angelegt. Beim Elbhochwasser 2013 verursachte Schäden werden damit beseitigt. Deshalb sollen auch die über 20 Millionen Euro für das Projekt vom Bund aus der Aufbauhilfe finanziert werden.

Nun geht das Großbauvorhaben in die nächste Phase, wie die Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) mitteilen. Denn insgesamt soll die Baumaßnahme in elf Abschnitten umgesetzt werden. Sechs davon sind nach zweieinhalb Jahren nunmehr geschafft, der siebte Streich folgt sogleich: Ab kommenden Montag, 20. Novem-

ber, wechseln die Bauarbeiter auf das stadteinwärtige Gleis zwischen Kraftwerk-Privatweg und Gasereistraße. Neben der Installation der neuen Schienen erfolgen Straßenbauarbeiten sowie die Verlegung verschiedener Versorgungsleitungen, heißt es weiter.

Keine Bahnen zum Barleber

Bevor das geschieht, müssen allerdings an diesem Wochenende die Bauweichen erneut versetzt werden. Dazu wird der Straßenbahnverkehr von und nach Rothensee komplett eingestellt. Vom 17. November, 22 Uhr, bis 20. November, 4 Uhr, sind stattdessen Busse auf der Ersatzlinie 40 im Einsatz. Diese fahren zwischen den Haltestellen Kastanienstraße und Barleber See. Die Linie 10 verkehrt zum Neustädter See, da gleichzeitig Oberleitungsarbeiten in der Kastanienstraße durchgeführt werden. Zudem ist auch die Nachtlinie 8 als Bus unterwegs.

Ab Montagmorgen fährt die Straßenbahn dann wieder einseitig durch den Baustellenbereich. Der Verkehr in Richtung Auto-

bahn wird weiterhin über die Gasereistraße und den Kraftwerk-Privatweg umgeleitet, wie die MVB informieren. In der Gegenrichtung fahren Pkw und Lkw über die bereits neu ausgebaute Fahrbahn stadteinwärts. Allerdings ist das Linksabbiegen in den Kraftwerk-Privatweg nicht möglich. Eine Umleitung über die Gasereistraße ist ausgeschildert. Die Zufahrt zur Gasereistraße ist aus Richtung A 2 kommend über eine neu errichtete provisorische Ausfahrtrampe in der Scheidebuschstraße möglich, teilen die MVB mit.

Zum Start des Vorhabens war noch von einer Bauzeit von gut drei Jahren ausgegangen worden. Somit wäre eine Fertigstellung im kommenden Jahr möglich gewesen. Es steht aber bereits jetzt fest, dass dies nicht mehr zu halten ist. Der nun beginnende siebte Abschnitt soll bis Mitte Januar abgeschlossen werden. Die dann noch ausstehenden vier Bauphasen werden nach aktuellem Stand bis zum Sommer 2025 beendet sein, wie es auf Volksstimme-Nachfrage vom Verkehrsunternehmen heißt.

Kommentar

Durchhalten ist gefragt

Stefan Harter
über den Bauverzug
beim Gleisbau



Drei Jahre sind bereits eine lange Zeit, besonders bei solch einer großen Baustelle wie der auf dem August-Bebel-Damm. Nun wird es also mindestens ein Jahr länger dauern, bis der Verkehr wieder ungehindert rollen kann. Das ist für die Anwohner von Rothensee, aber auch alle Nutzer der Strecke zur Autobahn noch einmal eine Herausforderung. Aber als Magdeburger ist man ja durchaus einiges gewöhnt. Den Tunnelbau hat man schließlich auch überstanden. Da die MVB nicht mittendrin aufhören können, heißt es nun für die Gleisbauer „Ranhalten!“ und für die Rothenseer „Durchhalten!“.

Offizielle Pressemitteilung, Magdeburg, 22.11.2023

Wasserstofftankstelle für Lkw in Magdeburg eröffnet

Im Beisein des stellvertretenden Ministerpräsidenten und Ministers für Wissenschaft, Energie, Klimaschutz und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt, Prof. Dr. Armin Willingmann, haben heute der Wasserstofftankstellenentwickler und -betreiber H2 MOBILITY Deutschland und der Wasserstoffinvestor H2 Green Power & Logistics eine neue Lkw-Wasserstofftankstelle eröffnet. Damit tanken ab sofort in der Landeshauptstadt auch Wasserstoff-Lkw.

Willingmann begrüßt die Investition in die moderne Tankstelle: „Nachhaltige Mobilität braucht Wasserstoff; das gilt gerade für den Schwerlastverkehr. Damit Waren und Güter künftig möglichst klimafreundlich von A nach B gelangen, ist es wichtig, dass dieser Wasserstoff zunehmend mit erneuerbaren Energien erzeugt wird. Das Energieministerium stärkt daher die Produktion und Forschung zu grünem Wasserstoff in Sachsen-Anhalt.“

Oberbürgermeisterin Simone Borris freut sich über die Lkw-Wasserstofftankstelle in Magdeburg und die Bedeutung für die Region: „Wasserstoff ist ein umweltfreundlicher Energieträger der Zukunft und lässt sich vergleichsweise leicht transportieren! Damit passt die Investition perfekt in unsere städtische Strategie zum Klimaschutz. Für die neue Wasserstofftankstelle ist unser Gewerbegebiet in Rotensee genau der richtige Standort, denn von den logistischen Voraussetzungen und der guten Verkehrsanbindung profitieren insbesondere auch die umliegenden Unternehmen. Mein Dank gilt dem Investor und allen am Bau beteiligten Firmen!“

Verantwortlich für den Bau und Betrieb der Wasserstofftankstelle ist die H2 MOBILITY Deutschland GmbH & Co. KG, die die Entwicklung der Wasserstoffinfrastruktur in Deutschland seit 2015 vorantreibt. Bei dem Dispenser der Tankstelle handelt es sich um eine Innovation von H2 MOBILITY Deutschland, welche das Unternehmen eigenständig entwickelt und zum Patent angemeldet hat. Das Produkt basiert auf den Erfahrungen tausendfacher Betankungsvorgänge und vereint die intelligente Steuerung und Technik auf kleinstem Raum. Es erfüllt damit die anspruchsvollen Anforderungen für zuverlässige High-Performance-Betankungen mehrerer Lkw hintereinander.

„Am Glindenberger Weg ist mit unserer Lkw-Wasserstofftankstelle ein fruchtbares Ökosystem aus Infrastruktur und lokalen Logistikunternehmen entstanden. Der Standort hat Vorbildcharakter für die Logistik, die heute schon auf nachhaltige Antriebe setzt. Wie einfach der Umstieg ist, zeigen bereits DACHSER, Norma und Samsung SDS im Praxistest mit den H2-Delivery-Trucks der Marke Hyundai, Modell XCIENT Fuell Cell. Diese Handels- und Logistikunternehmen fahren von hier aus regelmäßig Routen nach Berlin, Leipzig und Hannover. Mit unserem massiven Ausbau des 350-bar-Netzes entstehen zunehmend mehr Möglichkeiten im Schwerlastverkehr auf Wasserstoff umzusteigen – auch in anderen Regionen Deutschlands“, erklärt **Lorenz Jung, Geschäftsführer und CCO von H2 MOBILITY Deutschland.**

Die Lkw-Wasserstofftankstelle auf dem TotalEnergies Autohof Magdeburg, Glindenberger Weg 3, liegt verkehrsgünstig direkt an der A2 und schließt die Lücke für den Warentransport mit Wasserstoff zwischen Magdeburg und Hannover, Berlin sowie Leipzig. Von dem Wasserstofftankangebot machen bereits heute die Transportunternehmen DACHSER, der Lebensmittel-Discounter Norma und Samsung SDS Gebrauch.

Für **H2 GreenPowerLog-Chef Dr. Ludger Hellenthal** ist die Eröffnung der neuen Lkw-Wasserstofftankstelle „ein weiterer Schritt auf dem Weg zur Energiewende auf der Straße“. H2 GreenPowerLog beliefert bereits Trucks der Lebensmittelbranche seit Ende 2022 mit grünem Wasserstoff, arbeitet mit Logistikdienstleistern zusammen und bietet ein komplettes Ökosystem für die grüne Nutzfahrzeugmobilität aller Branchen. Das Unternehmen ist quattrmodal auch per Schiene, Schiff und Pipelineanbindung beim grünem Wasserstoff unterwegs.

Drei Lkw Hyundai XCIENT Fuel Cell Lkw, wie auch ein FAUN ENGIUNIUS BLUPOWER H2-Müllsammel-fahrzeug, sowie ein Iveco Daily FCEV H2-Kastenwagen wurden bei der Eröffnung präsentiert. Für den Bau der Lkw-Wasserstoffstation erhielt H2 MOBILITY Deutschland Fördermittel in Höhe von 400.000 € aus dem Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV).

Vorreiter in Europa: H2 MOBILITY-Stationsnetz

Aktuell können Brennstoffzellenfahrzeuge an mehr als 80 öffentlichen Wasserstofftankstellen in Deutschland mit 700 bar tanken, darunter Pkw und kleinere Nutzfahrzeuge sowie Müllsammler. Der weitere Netzausbau erfolgt nachfrageorientiert mit einem Fokus auf die 350-bar-Technologie für Lkw und Busse, u. a. entlang der TEN-T-Korridore. Derzeit bieten 15 Stationen im H2 MOBILITY-Netz Betankungsmöglichkeiten für 350-bar-Fahrzeuge, Tendenz steigend. 27 weitere Betankungsoptionen dieser Technologie befinden sich aktuell in der Umsetzung. Weitere sind in Planung. Für 700 bar befinden sich derzeit fünf weitere Tankstellen in Planung, Bau oder Inbetriebnahme.

Über H2 MOBILITY

H2 MOBILITY Deutschland ist Vorreiter für die Entwicklung eines öffentlichen Wasserstofftankstellennetzes und Europas größter Betreiber von öffentlichen Wasserstoffstationen. Zu den Geschäftsbereichen zählen die technische Entwicklung, Finanzierung, Planung, Bau, Vermarktung sowie Betrieb der Stationen. H2 MOBILITY Deutschland wurde im Jahr 2015 als Projektgesellschaft gegründet mit dem Ziel, Wasserstoff als emissionsfreien Treibstoff im Straßenverkehr voranzutreiben. Im Jahr 2022 wurde aus der Projektgesellschaft ein langfristig angelegtes, wirtschaftlich orientiertes Unternehmen mit dem Ziel, durch ein leistungsstarkes Wasserstoff-Tankstellennetz zur Energiewende im Verkehr beizutragen. Hierfür setzt H2 MOBILITY Deutschland bis 2028 auf erneuerbaren Wasserstoff in seinem gesamten Stationsnetz. [Zur Webseite](#)

Über H2 Green Power & Logistics

Das Geschäftsmodell der H2 Green Power & Logistics GmbH mit Sitz in Münster und Niederlassung in Magdeburg umfasst unter deren Vertriebsmarke H2 Delivery ein komplettes Ökosystem für den grünen Wasserstoff in der Nutzfahrzeugmobilität. H2 GreenPowerLog investiert neben seinem Grundbesitz seit 2010 in erneuerbare Energien. [Zur Webseite](#)

Pressekontakt:

H2 MOBILITY Deutschland GmbH & Co. KG
Daniela Dietz

Im Norden Magdeburgs gibt es den Wasserstoff für Lkw

Erste H₂-Tankstelle für Logistikbranche wurde jetzt am Glindenberger Weg gefeiert. Sie ist ein Baustein für die Energiewende im Verkehr.

VON MARTIN RIEB

GEWERBEGEBIET NORD. In Magdeburg hat bereits im Mai die erste Wasserstoff-Tankstelle für Lastkraftwagen im Industrie- und Gewerbepark Mittelbe am Glindenberger Weg unweit der Autobahnanschlussstelle Magdeburg-Rothensee den Betrieb aufgenommen. Diesen Dienstag wurde das aber groß gefeiert. Auf Einladung des Wasserstofftankstellenentwicklers und -betreibers H₂ Mobility Deutschland und des Wasserstoffinvestors „H₂ Green Power und Logistics“ hatten Vertreter aus Politik und Wirtschaft auch die Nachbarn aus den Gewerbegebieten im Norden Magdeburgs eingeladen. Unter den Rednern waren neben dem sachsen-anhaltischen Wirtschaftsminister Armin Willingmann (SPD) auch Lorenz Jung, Geschäftsführer von H₂ Mobility Deutschland und Ludger Hellenenthal, Chef von „H₂ Green Power

und Logistics“. Vertreter der Fahrzeugproduzenten Hyundai, Faun und Iveco berichteten vom Stand der Entwicklungen und die Magdeburger Vertreter von Dachser und von Samsung SDS von ihren positiven Erfahrungen bei der Nutzung von Lkw mit der neuartigen Antriebstechnik. Vor Ort war auch ein Wasserstofftruck von Norma.

Lorenz Jung berichtete davon, wie sich die Logistiker vor Ort auf den Weg gemacht haben: Sie nutzen die Wasserstoff-Lkw unter anderem für Fahrten nach Berlin, Hannover und Leipzig. Um eine Innovation erster Güte handelt es sich bei der Wasserstoff-Zapfsäule, dem sogenannten Dispenser. Dieses Aggregat hat die H₂ Mobility Deutschland selbst entwickelt und als Patent angemeldet. Das Produkt basiert auf den Erfahrungen mit Tausenden Betankungsvorgängen und vereint intelligente Steuerung und Technik auf kleinstem Raum.

Ludger Hellenenthal, der bereits vor fünf Jahren gleich nebenan eine Wasserstofftankstelle für Pkw in Betrieb genommen hatte, nannte die neue Tankstelle einen „wichtigen Schritt auf dem Weg zur Energiewende auf der Straße“. Sein Unternehmen arbeitet seit Ende 2022 eng mit Logistikern der Lebensmittelindustrie zusammen und bietet ein komplettes Ökosystem rund um die Nutzfahrzeugbranche. Er erinnerte daran, dass das Netz an Wasserstofftankstellen weiter wachsen muss, um den besonderen Herausforderungen an Pünktlichkeit auch bei den Tankvorgängen mit den neuen Fahrzeugen gerecht werden zu können.

Sachsen-Anhalts Energieminister Armin Willingmann (SPD) erklärte bei der Eröffnung, dass Wasserstoff als Kraftstoff eine entscheidende Rolle einnehme, um Schwerlast- und Gütertransporte in Zukunft umweltfreundlicher zu gestalten. „Wenn es in den kommenden Jahren gelingt, Wasserstoff mit Hilfe erneuerbarer

Energien klimaneutral und zugleich wirtschaftlich zu erzeugen, schonen wir mit wasserstoffbetriebenen Lkw nicht nur die Umwelt. Wir vermeiden zugleich auch Luftverschmutzungen im Straßengüterverkehr, die für Menschen gesundheitsschädlich sind“, so Willingmann.

Von der neuen Lkw-Tankstelle profitieren ab sofort sowohl lokal ansässige Unternehmen als auch überregionale Transporte aufgrund der Nähe zur Autobahn 2.

Willingmann wies zudem auf aktuelle Forschungsk Kooperationen hin: „Bereits heute ist der Industrie-

und Gewerbepark Mittelbe in Forschungsvorhaben zur Erzeugung und Speicherung von Wasserstoff involviert, die gemeinsam mit der Otto-von-Guericke-Universität und dem Fraunhofer-Institut für Fabrikbetrieb und -automatisierung IFF vorangetrieben werden.“

Mit Blick auf das Urteil des Bundesverfassungsgerichts, dass der aus nicht genutzten Corona-Mitteln finanzierte Klimafonds unzulässig sei, nannte der Minister es unverständlich, dass einige angesichts dieser Entwicklung frohlocken. Die Investitionen wie eben in die Wasserstofftechnik seien gerade für die neuen Länder ein Wirtschaftsmotor. Nun gelte es, alternative Fördermöglichkeiten zu schaffen. Neben der Energiewende müsse für Sachsen-Anhalt auch die Investition von Intel in eine Magdeburger Chip-Produktion gesichert werden, sagte der Energieminister auch in seiner Funktion als stellvertretender Ministerpräsident weiter.



Ludger Hellenenthal (von links), Armin Willingmann und Lorenz Jung bei der Feier für die Lkw-Wasserstofftankstelle am Glindenberger Weg. FOTO: MARTIN RIEB

S. 3

Wasserstoff für Lkw in Magdeburg

MAGDEBURG/RI. Die erste Wasserstofftankstelle für Lkw in Magdeburg ist seit Mai in Betrieb – gestern nun wurde sie feierlich gewürdigt. Energieminister Armin Willingmann (SPD) nannte sie einen Leuchtturm für Magdeburg auf dem Weg zur Energie- und Verkehrswende. Partner für die Anlage sind auch Unternehmen aus Magdeburg, die im Bereich der Logistik tätig sind und mit neuen Wasserstoff-Lkw von Magdeburg aus unter anderem Ziele in Berlin, Leipzig und Hannover anfahren.

Hochwasser wirken noch lange nach

2002 und 2013 wurden Teile Sachsen-Anhalts überflutet. Die Schäden sind bis heute nicht komplett beseitigt.

VON JULIUS LUKAS

HALLE/MZ. Das Unglück in Fischbeck bahnte sich an. Über Tage hinweg wurde der Deich, der den kleinen Ort in der Altmark vor der Elbe schützt, mit Sandsäcken stabilisiert. Die Bundeswehr und Hunderte Freiwillige waren im Einsatz. Am 10. Juni 2013, genau zwei Minuten nach Mitternacht – so steht es in der Aufarbeitung des Landesbetriebs für Hochwasserschutz – hielt der völlig durchnässte Wall der Flut jedoch nicht mehr stand. Wassermaßen ergossen sich in das Dorf und breiteten sich über eine Fläche von 150 Qua-

dratkilometern aus. Bis nach Brandenburg schwappte die Flut.

Der Deichbruch von Fischbeck ist eines der zentralen Ereignisse der Jahrhundertflut 2013, die insbesondere Sachsen-Anhalt verwüstete. 2,7 Milliarden Euro Schaden entstanden im Land. Ähnlich verheerend wütete die Augustflut von 2002, durch die Tausende Gebäude beschädigt wurden. Beide Hochwasserereignisse wirken bis heute nach – nicht nur in den Erinnerungen der Menschen, die bis zur Erschöpfung Sandsäcke füllten, ihre Wohnhäuser verlassen mussten und von denen einige sogar Hab und Gut verloren.

Da ist zum Beispiel die Beseitigung der Schäden, die im Bezug auf die Flut 2013 noch immer nicht abgeschlossen ist – zumindest was die kommunale Infrastruktur betrifft. Die Eissporthalle in Halle gehört dazu. Sie wurde 2013 so schwer beschädigt, dass sie abgerissen werden musste. Bis heute gibt es nur ein Provisorium.

400 Millionen Euro Fluthilfe

Auch anderenorts sind die Flutwunden noch nicht komplett geschlossen. Allerdings: Für mehr als 5.600 Fluthilfe-Anfragen wurden bereits Bewilligungen ausgesprochen. Die Unterstützungsleistun-



Am 10. Juni brach 2013 bei Fischbeck in der Altmark der Deich. FOTO: DPA

gen summieren sich damit auf fast 400 Millionen Euro, wobei viele Schäden auch mit Hilfe von Versicherungsleistungen oder Spenden beseitigt werden konnten.

Auch der Hochwasserschutz wurde in Sachsen-Anhalt seit 2002 intensiviert. Als vor 21 Jahren Elbe und Mulde über die Ufer traten, waren im Land gerade einmal fünf Prozent der Deiche DIN-gerecht. Seitdem ist der Wert zwar deutlich gestiegen, noch immer erfüllt aber ein Viertel der Schutzwälle die Norm nicht. Wie Sachsen-Anhalts Umweltminister Armin Willingmann (SPD) unlängst mitteilte, seien 116 Kilometer Deich sogar „drin-

gend sanierungsbedürftig“. Entsprechend müsse weiter in den Hochwasserschutz investiert werden.

Schwerste Katastrophen

Wie verheerend sich Hochwasser auswirken, zeigt auch die gerade veröffentlichte Naturgefahrenschäden-Bilanz des Gesamtverbands der Versicherer (GDV). Demnach richtete das Juni-Hochwasser 2013 allein im Kreis Stendal pro betroffenem Haus einen Schaden von 53.300 Euro an. Laut GDV waren die Fluten 2002 und 2013 auch die schwerwiegendsten Naturkatastrophen in Sachsen-Anhalt seit der Jahrtausendwende.

Keine Überschüsse an die Stadt

Um das Haushaltsloch zu stopfen, sollte Geld aus Gesellschaften gezogen werden.

VON SABINE LINDENAU

MAGDEBURG. Die Jahresüberschüsse einiger Gesellschaften rausziehen und an die Gesellschaften ausschütten: Darüber hatten die Mitglieder des Finanzausschusses diskutiert. Hintergrund ist natürlich die desolante Haushaltssituation der Stadt. Die Hafen GmbH hat etwa 2022 einen Überschuss von 635.173 Euro erwirtschaftet, die Innovations- und Gründerzentrum GmbH (IGZ) 597.355 Euro. Weil die Verwaltung

im Ausschuss keine Auskunft darüber geben konnte, ob eine Ausschüttung an die verschiedenen Gesellschafter möglich ist, stellte die Fraktion Grüne/Future! entsprechende Änderungsanträge zu den Jahresabschlüssen. „Wir denken, dass es die Haushaltslage gebietet“, erklärte Mirko Stage.

Doch die jeweiligen Gesellschaftsverträge lassen es nicht zu. Das erklärte die Verwaltung allerdings erst bei der Stadtratssitzung. „Wir wollten dazu eine Stellungnahme haben. Es ist wichtig, dass man das eher erfährt“, machte Reinhard Stern (CDU-Fraktion) deutlich. Dann hätte sich die Fraktion Grüne/Future! auch die Änderungsanträge sparen können. Für die Hafen GmbH zog sie sie dann auch zurück. Jens Rösler (SPD-Fraktion) regte an, die Ge-

sellschaftsverträge zu überarbeiten, damit eine Überschussausschüttung vielleicht doch einmal möglich wäre. Mit der Wobau werde schließlich auch so verfahren.

Falke Grube, ebenfalls SPD-Fraktion, widersprach inhaltlich. Die Hafen GmbH sei eine der wenigen Infrastrukturgesellschaften, die keinen Zuschuss brauche. Und: Im Hafen würden auch einige Investitionen anstehen, auch in Zusammenhang mit Intel. Da wäre es nicht sinnvoll, Geld rausziehen. Da es aber rechtlich ohnehin nicht möglich ist, kann die Stadt nicht über zusätzliche Gelder verfügen, um das Haushaltsloch zu stopfen.

Der Stadtrat stimmte sämtlichen Jahresabschlüssen, die vorgelegt wurden, zu. Die Gelder bleiben in den Gesellschaften.

MVB-Großgarage in Zeitverzug

Der neue Betriebshof für die Magdeburger Straßenbahnen wird ein Jahr später fertig als geplant. Das bringt Probleme für die neue Generation der Schienenfahrzeuge mit sich.

VON STEFAN HARTER

GEWERBEGEBIET NORD. Seit gut zwei Jahren bauen die Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) an ihrem neuen Betriebshof im Norden der Stadt. Schon jetzt werden dort zwei Drittel aller Straßenbahnen „geparkt“. Der Neubau soll noch größer werden, um auch die neuen Triebwagen unterbringen zu können, die ab 2025 auf dem Magdeburger Schienennetz unterwegs sein sollen.

Doch das Großprojekt ist im Zeitverzug, wie das Verkehrsunternehmen auf Volksstimme-Anfrage mitteilt. Ursprünglich sollte das Vorhaben bis 2026 beendet werden. Aktuell gehe man aber von einer einjährigen Verzögerung aus, so dass erst 2027 mit einer Fertigstellung zu rechnen ist. Bis dahin sollen aber 35 neue Straßenbahnzüge, die deutlich länger als die bisherigen Modelle sind, geliefert werden. Stehen die dann nicht

nur sprichwörtlich auf dem Abstellgleis, weil die neue Großgarage noch nicht festig ist? In dieser Hinsicht kann MVB-Sprecher Tim Stein jedoch beruhigen. Die eigentliche Abstellhalle wird bis dahin fertig sein, versichert er. So werden aktuell bereits die Verkehrsanlagen innerhalb der Halle gebaut. Dabei handele es sich um die Schienen für acht Gleise mit jeweils circa 400 Meter Länge sowie die dazugehörigen Weichen und Anlagen zur Steuerung. Die Fahrleitungsanlagen fehlen noch, ebenso das sogenannte Gleichrichterunterwerk zur Stromversorgung des gesamten Betriebshofs, das erst 2024 gebaut wird. Schließlich muss die aus Hochwasserschutzgründen zwei Meter höher gebaute Halle an das Bestandsnetz angeschlossen werden.

Das, was für Sorgenfalten sorgt, ist hingegen die neue Werkstatt, die nicht rechtzeitig fertig werden wird, um die neuen Bahnen im Be-



Blick in die neue Abstellhalle für die Straßenbahnen. Der Bau des Betriebshofs ist im Verzug. FOTO: MVB

darfsfall reparieren zu können. Denn in die aktuelle Werkstatt passen die acht Meter längeren Flexity-Triebwagen nicht hinein, wie Stein erklärt.

Die neue Werkstatt wird auf einer aktuellen Abstellfläche errichtet. Die steht aber erst zur Verfügung, wenn die Bahnen in die neue Halle fahren können. Zudem muss die bestehende Werkstatt ständig in Betrieb bleiben können, um die Bestandsfahrzeuge reparieren zu können. Es werde aber Zwischenlösungen geben.

„Schwierige technologische Abläufe und die gesamte Marktsituation“ werden als Grund für den Bauverzug genannt, konkret lange Lieferzeiten für Spezialteile und massiv gestiegene Preise. Zudem erfolge der Neubau bei laufendem Straßenbahnbetrieb, was die Lage zusätzlich erschwere.

Die ersten beiden von 35 neuen Straßenbahnen kommen 2024 nach Magdeburg und werden zunächst getestet, wie Tim Stein berichtet. Erst wenn sie die Zulassung bekommen, können sie dann in den regulären Fahrbetrieb übernommen werden.

Feststimmung in Rothensee

ROTHENSEE/VS. Der traditionelle Rothenseer Weihnachtsmarkt präsentiert sich am Sonnabend, 2. Dezember, wieder mit vielen Ständen und Attraktionen. Außerdem sind wie immer alle Angebote für Kinder kostenlos – dank des umfangreichen Sponsorings von Firmen und Privatpersonen, wie die IG Rothenseer Bürger informiert. Weiterer Höhepunkt wird die Lichterzeit sein, die bis Anfang Januar Freude bereiten soll: mit dem Lindwurm-Torbogen, der die Gründungssage Rothensees symbolisiert, sowie der Silhouette des Stadtteils.

Um 15 Uhr werden der Stern an der Reformationskirche leuchten und die Glocken den Beginn des Weihnachtsmarktes einläuten, der rings um die Kirche und auf dem Akazienplatz aufgebaut sein wird. Das Bühnenprogramm wird von der Johanniter-Kita und dem Johanniter-Hort, dem Tanzclub Vilando sowie der Line-Dance-Gruppe Texas Outlaws gestaltet, wie die IG als Veranstalter weiter mitteilt.

Weiterhin warten kulinarische Überraschungen, Kunsthandwerk- und Bastelstände, Ponyreiten, Kutschfahrten und die Kindereisenbahn. Um 17 Uhr gibt es zudem eine Andacht der evangelischen Reformationsgemeinde.