

Per Mausclick vom Mittellandkanal zur Elbe

22 Schiffe werden pro Tag durch die Sparschleuse Rothensee geleitet / Prinzip der vorbeugenden Instandsetzung gilt

Sie ist ein Bauwerk, das Magdeburger und Gäste aus dem Umland fasziniert: die Schleuse Rothensee. Doch wie läuft eigentlich ein Arbeitstag in dem Bauwerk ab? Die Volksstimme war vor Ort.

Von Christina Bendigs
Barleber See • Wer schon einmal vor den Toren der Schleuse Rothensee stand und auf das Öffnen der Tore gewartet hat, den hat vielleicht auch schon die Sehnsucht nach der Ferne gepackt. Eine Art Seefahrerromantik macht sich bei einem breit, die mit dem wahren Leben auf dem Wasser womöglich wenig zu tun hat. Und neidvoll ließ der ein oder andere vielleicht den Blick hinauf zum Turm schweifen. Was hinter den Glasscheiben des Schleusenturmes wohl passiert? So viel gleich mal vorweg: Von Seefahrer-Romantik ist dort oben nichts zu spüren. Mit dem Fahrstuhl im fünften Stock angelangt, findet man dort Büro-Atmosphäre vor.
Jörg Gebauers Schicht ist an diesem Tag fast zu Ende. Von den zahlreichen Fenstern rund um seinen Arbeitsplatz hat er relativ wenig. Denn anstelle der schönen Aussicht auf die Schleuse und das dahinterliegende Umland schaut der 58-Jährige auf eine Reihe von Monitoren, die alle unterschiedliche Einstellungen der Schleusanlagen zeigen. Sie sind ein wichtiges Arbeitsmittel, kann er doch dort verfolgen, ob Schiffe richtig festgemacht werden, und gegebenenfalls per Funk eingreifen.

Im Tower wird die optimale Auslastung koordiniert

Seit 1983 arbeitet der Magdeburger in den Schleusanlagen im Norden der Stadt: erst im Bauhof, später im Schiffshebewerk Rothensee und seit 2001 in der Schleuse Rothensee, die im Mai 2001 als Teil des modernen Wasserstraßenkreuzes in Betrieb genommen wurde. Und Jörg Gebauer ist wohl der Mitarbeiter mit dem kürzesten Arbeitsweg. Denn er wohnt in der Siedlung Schiffshebewerk, die früher den Mitarbeitern der Anlage vorbehalten war, heute aber in Privathand ist. Seltsam findet er es nicht, dass er so nah an seinem Arbeitsplatz wohnt und ihn sogar nach Feierabend



Jörg Gebauer an seinem Arbeitsplatz: Über zahlreiche Monitore kann und muss er mitverfolgen, ob in der Schleusenkammer alles nach Plan verläuft.
Fotos: Christina Bendigs



Im 190 Meter langen Schleusenkanal wurden hier zwei Schiffe geschleust.



Kay Bednarz ist für die Papiere und die Maut zuständig.



Blick vom Ausgang der Schleusenkammer zum Tower der Rothenseer Schleuse.

noch vor Augen hat – und zwar nicht nur gedanklich. „Daran gewöhnt man sich“, sagt der 58-Jährige, dessen Alltag sich mit der Modernisierung der Schleusen verändert hat.
In Zeiten, in denen aller Schiffsverkehr über das historische Schiffshebewerk zwischen Elbe und Mittellandkanal geschleust wurde, sei es wesentlich stressiger gewesen. Heute wird es für Jörg Gebauer vor allem dann anstrengend, wenn unerfahrene Sportboot-Fahrer die Schleusen nutzen wollen, die Signale übersehen und teilweise nicht wissen, dass die Berufsschiffahrt Vorrang hat. Wenn ihnen dann noch Sprachkenntnisse fehlen, wird es in der Schleusenkammer schon einmal kritisch. Im Regelfall aber sind die großen Container- und Tankschiffe zwischen Hamburg und Magdeburg auf dem Kanal unterwegs. Und die machen in der 190 Meter langen Schleusenkammer routinemäßig fest. „Wir schleusen ein Schiff nach dem anderen“, sagt

Jörg Gebauer, in der Reihenfolge, in der sie ankommen. Nur wenn die Schleusenkapazität durch eine veränderte Reihenfolge besser ausgeschöpft werden kann, versucht Jörg Gebauer den Schiffsverkehr in einer anderen Reihenfolge durch die Schleuse zu lotsen. Haben sich die Kapitäne angemeldet und ordnungsgemäß festgemacht, geht es vollautomatisch weiter. Und das ist auch gut so, denn so können menschliche Fehler minimiert werden. Per Mausclick leitet Gebauer den Schleusenvorgang ein, dann setzen sich die Maschinen in Bewegung, Wasser wird ein- oder abgelassen und die Schiffe auf diese Weise in einer Berg- oder Talschleusung die etwa 18 Meter Höhenunterschied zwischen Elbe und Mittellandkanal hinauf- oder hinabtransportiert, wobei Jörg Gebauer die Monitore fest im Blick behält. Gibt es Probleme, muss er den Schleusenvorgang schlimmstenfalls abbrechen.
Neben dem Koordinieren

und Überwachen des Schleusens fallen ihm auch Verwaltungsaufgaben zu. So muss er etwa eine Statistik führen, wie viel Güterverkehr durch die Schleusenkammer kommt. Früher waren es etwa 2,5 Millionen Tonnen Güter jährlich, inzwischen sind es 3,5 Millionen Tonnen und ein Großteil davon sind Kraftstoffe, die aus Hamburg in die Mitte Deutschlands gebracht werden.

Berufsschiffahrt hat Vorrang vor Sportbooten

Dass die Berufsschiffahrt Vorrang vor dem Freizeitverkehr hat, ist verständlich. Schließlich sind es diese Schiffer, die für die Nutzung des deutschen Kanalnetzes zahlen müssen. Auch an der Schleuse Rothensee müssen sie in den fünften Stock, um dort ihre Papiere vorzulegen, abstempeln zu lassen und die fällige Gebühr zu entrichten. Diesen Schriftverkehr abzuwickeln, ist die Aufgabe von Kay Bednarz. Viele Kapitä-

ne kennt er inzwischen schon gut. Seit achteinhalb Jahren arbeitet der 30-Jährige in der Schleuse. Zeit für einen Kaffeeplausch bleibt jedoch nicht. „Wenn wir hier noch Kaffee trinken würden, würden sich die nachfolgenden Kapitäne beschweren. Alle wollen ja weiterkommen“, sagt er. Außerdem soll der junge Mann ja die Papiere prüfen und nachschauen, ob die Angaben logisch und richtig sind. Schummeln hinsichtlich der zurückgelegten Kilometer ist allerdings kaum möglich. Die Kapitäne hätten dazu auch keinen Anlass. „Außerdem sieht man sich ja immer wieder“, sagt Kay Bednarz.
Tagsüber werden bis zu 30 Schleusenvorgänge abgeschlossen, durchschnittlich 22 pro Tag. Die Mitarbeiter im Schleusenturm haben dabei aber nicht nur die Schleuse Rothensee in ihrer Obhut, sondern auch die Niedrigwasserschleuse am Magdeburger Hafen. Und von 22 bis 6 Uhr werden von Rothensee aus auch die Schleusen

in Niegripp und Hohenwarthe gesteuert. Muss man nicht aufpassen, dass man die Schleusen nicht durcheinander bringt? „Nein“, sagt Jörg Gebauer, „nachts herrscht zumeist ohnehin wenig Verkehr. Die meisten Schiffe dürfen nachts nicht fahren.“ Tagsüber werden die beiden benachbarten Schleusen von einem extra Schleusenzentrum aus geleitet.

Touristen werden in Bussen zur Sparschleuse gebracht

Auf seinen Monitoren sieht Jörg Gebauer auch, sollte es einmal Störungen in der Anlage geben. Schnell werden dann die Techniker zurate gezogen. Zu ihnen gehört Thomas Göschka. Mit ihm geht es vom fünften Stock gefühlt in den fünften unterirdischen Stock. Denn dort befinden sich die technischen Anlagen, mit denen der Wasserstand in der Schleusenkammer geregelt werden kann. Über lange, weiß gestrichene Flure mit regelmäßig an den Seitenwänden angeordneten Lampen führt der Weg zu den Maschinenräumen. Maschinen hört man aber mehr, als dass man sie sieht. Denny Pannekoek koordiniert die Schlosser und Elektriker, die das Werk am Laufen halten. Zu ihnen gehört Thomas Göschka. Er hat dort schon während der Bauzeit zu arbeiten begonnen und kennt daher viele technische Details noch aus der Bauzeit. Das sei hilfreich. Die Arbeit macht ihm, wie allen Mitarbeitern, mit denen die Volksstimme sprechen konnte, Spaß. „Touristen werden busseweise hierher gefahren und erklimmen die Aussichtsplattform auf dem Schleusenturm“, sagt er. Doch für ihn ist die Arbeit auf der Anlage Routine, Alltag und nicht mehr so besonders wie für die Touristen. Seine Arbeitsweise ist einfach: „Wir arbeiten nach dem Prinzip der vorbeugenden Instandsetzung“, erzählt Göschka. Fehler sollen ausgemerzt werden, bevor sie auftreten. An einigen Teilen der Anlage können die Techniker bei laufendem Betrieb arbeiten. Alle sechs Jahre findet eine Generaluntersuchung statt. Dann wird die Anlage trockengelegt und gründlich geprüft. Im schlimmsten Fall müsste die Anlage gesperrt werden, bis sie repariert ist. Die nächste Trockenlegung ist im Jahr 2018.

➡ Weitere Bilder finden Sie im Internet unter www.volksstimme.de/magdeburg

Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg und die Schleuse Rothensee

Das **Wasserstraßenkreuz** Magdeburg wurde der Schifffahrt am **10. Oktober 2003** übergeben.

Besteht aus

- Kanalbrücke über die Elbe
- der Doppelschleuse Hohenwarthe und den verbindenden Kanalanlagen
- Schiffshebewerk Rothensee,
- der Schleuse Niegripp
- der **neuen Schleuse Rothensee** (bereits seit 2001 in Betrieb)

Die Schleuse besitzt **Sparbecken** und hat eine **maximale Hubhöhe** von rund **18 Metern**.
Wasserersparnis durch Nutzung der Sparbecken: **ca. 60 Prozent**

Nutzbare Hauptabmessung:

Länge:	190 Meter
Breite:	12,50 Meter
Hubhöhe:	10,45 bis 18,46 Meter

(je nach Wasserstand der Elbe)

Schleusentore:

Untertor Höhe:	21,40 Meter
Obertor Höhe:	5,10 Meter

Pumpwerk:

5 Pumpen mit je 3,5 Kubikmeter/s (m³/s)

Bauleistungen:

Stahlbeton:	ca. 170 000 m³
Bewehrungsstahl:	ca. 22160 Tonnen (t)
Erdbewegung:	ca. 3,3 Mio. m³

Spundwandstahl: ca. 5380 t
Stahlwasserbau: ca. 900 t

Bauzeit:
April 1997 bis Mai 2001



Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg im Überblick. Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal und Stromelbe treffen hier aufeinander.

Keine Chance für neue Haltestelle am Supermarkt

Stadt und MVB lehnen Neubau in Rothersee ab

Rothersee (ha) • Auch wenn vorige Aussagen der Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) bereits kaum Hoffnung auf positive Antwort ließen, forderte die SPD-Stadtratsfraktion Ende des Vorjahres erneut eine zusätzliche Haltestelle zwischen Schule Rothersee und Hohenwarther Straße kurzfristig einzurichten. Diese sollte im Bereich des Penny-Markts geplant werden, um den Kunden die Einkäufe zu erleichtern. Eine Ratsmehrheit folgte dem Prüfauftrag, das Ergebnis liegt jetzt vor und fiel wenig überraschend negativ aus.

Zunächst sei es nach Angaben der MVB derzeit schlicht nicht möglich, im Zuge der Sanierung der Straßenbahntrasse auf dem August-Bebel-Damm eine weitere Haltestelle anzulegen, teilt darin Magdeburgs Verkehrsbeigeordneter Dieter Scheidemann mit. Das gesamte derzeit laufende Planungsverfahren müsste dafür gestoppt werden, entsprechend würde sich die Fertigstellung verzögern. Außerdem wäre zwar die Reparatur der hochwassergeschädigten Strecke finanziert, jedoch nicht ein zusätzlicher Halt. Alternativ könnte aber nach Beendigung der Sanierung eine eigene förmliche Planung samt Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

300 Meter nur in Innenstadt

Weiterhin ist der Abstand zwischen den beiden bestehenden Haltestellen an der Schule sowie an der Hohenwarther Straße mit gut 730 Meter ein „in Randbereichen der Stadt nicht üblicher Wert“. Zum Vergleich wird das dicht besiedelte



Die Haltestelle an der Schule liegt nur 300 Meter vom Supermarkt entfernt. Foto: C. Bendigs

Neu-Olvenstedt angeführt, wo die Haltestellenabstände ähnlich weit sind.

Von der Schule bis zum Einkaufsmarkt sind es nur 300 Meter Entfernung, solch einen Abstand gebe es bestenfalls in der Innenstadt, führt Scheidemann weiter aus. „Der derzeitige Haltestellenabstand liegt damit sicherlich an der oberen Grenze des Sinnvollen, allerdings lägen die neuen Abstände mit der gewünschten Haltestelle signifikant unter dem Durchschnitt für ähnliche Gebiete“, stellt er fest.

Hinzu komme, dass die Bebauung entlang der Straßenbahnstrecke und damit die Zahl potenzieller Fahrgäste eher gering ist. „Der Nutzen einer neuen Haltestelle gegenüber den Kosten von 750 000 bis 1 Million Euro ist gering und daher volkswirtschaftlich kaum zu vertreten“, sagt Scheidemann. Zusätzlich würde sich die Fahrzeit um 45 Sekunden verlängern.

Unter Alkoholeinfluss Auto gefahren

Gewerbegebiet Nord (ag) ● Am August-Bebel-Damm haben Polizeibeamte am Donnerstagmorgen gegen 1.15 Uhr einen 51-jährigen Autofahrer gestoppt, der Alkohol getrunken hatte. Der Atemalkoholtest ergab 1,48 Promille.

Chinesen bauen auf Magdeburg

Magdeburg (rs) • Das Wirtschaftsdezernat führt zurzeit Gespräche über ein weiteres Verteilzentrum für Lebensmittel im Industrie- und Logistikzentrum (ILC) in Rothensee.

Mit einem Kaufvertragsabschluss kann ab Mitte des Jahres gerechnet werden, sagte OB Lutz Trümper (parteilos). Dann würden dort fünf Millionen Euro investiert und 30 Arbeitsplätze entstehen.

Ebenfalls im Industrie- und Logistikzentrum steht der Abschluss eines Kaufvertrags mit einem chinesischen Unternehmen bevor, das dort ein deutsch-chinesisches Handelszentrum, insbesondere mit Logistikflächen, errichten will. Rund eine Million Euro sollen investiert werden. Fünf Arbeitsplätze sollen dann entstehen.

„Axel“ brachte Sturm, „Dieter“ und „Egon“ Schnee und Regen

Wetterrückblick: Der Januar war kälter und nasser als in den Vorjahren / Zehn Prozent mehr Niederschlag und eine durchschnittliche Sonnenbilanz

Magdeburg (rs) • Der Januar 2017 brachte sehr kaltes Winterwetter. Mit einer mittleren Temperatur von minus 0,7 Grad Celsius war der Januar 1,5 Grad Celsius kälter als im langjährigen Mittel der Jahre 1981 bis 2010.

Zu Beginn des Monats bestimmten zunächst Tiefdruckgebiete das Wetter in unserer Region, die uns teils Regen, teils Schnee brachten. Hinter Sturmtief „Axel“ sorgte das Hoch „Angelika“ am 5. Januar für ruhiges Wetter, und aus dem Nordosten gelangte kalte Polarluft zu uns.

So stellte sich vorübergehend Dauerfrost ein. Zudem wurde am 6. Januar mit minus 10,1 Grad Celsius der Tiefstwert des Monats gemessen. In den folgenden Tagen stiegen die Temperaturen wieder an, die Tiefs „Caius“, „Dieter“ und „Egon“ brachten uns in der zweiten Dekade einige Niederschläge, die teilweise auch als Schnee zur Erde niederfielen.

Die zweite Hälfte des Monats wurde dagegen von Hochdruckgebieten dominiert, die teils freundliches, teils aber

auch neblig-trübes Wetter brachten.

Dabei pendelten die Temperaturen meist um den Gefrierpunkt. Erst in den letzten

Tagen konnte sich erneut Tiefdruckeinfluss durchsetzen. Dabei wurde am 29. Januar mit 5,6 Grad Celsius der Höchstwert des Monats gemessen.

An 24 Tagen gab es Frost, an 10 Tagen blieben die Temperaturen auch tagsüber unter 0 Grad Celsius. In den meisten Regionen Deutschlands war der Ja-

nuar eher zu trocken, bei uns gab es dagegen mit 39,5 Litern pro Quadratmeter immerhin 10 Prozent mehr Niederschlag als im Klimamittel. Am meis-

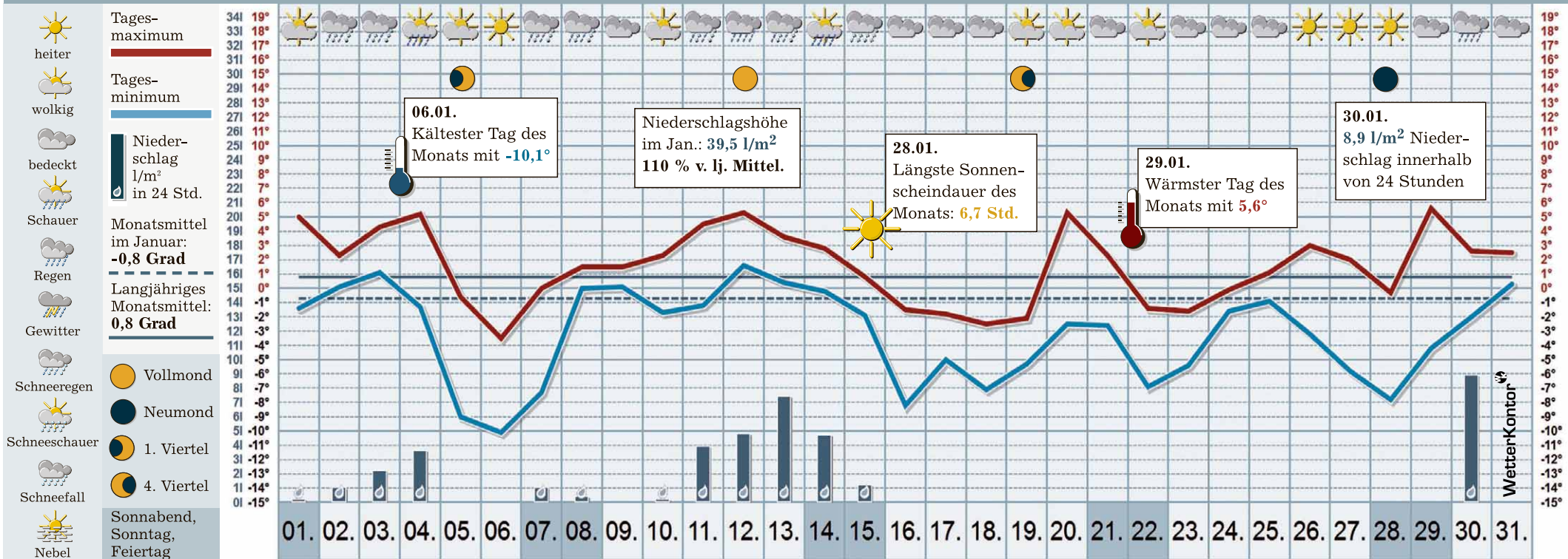
ten Niederschlag fiel mit 8,9 Litern gegen Ende des Monats, am 30. Januar.

Die Sonnenstundenbilanz fiel durchschnittlich aus.

Zwar hatten wir viele Tage mit Hochdruckeinfluss, oft löste sich der Nebel oder Hochnebel aber den ganzen Tag über nicht auf.

Das Magdeburger Wetter im Januar 2017

Überdurchschnittlich nass und kalt



Linie 9 rattert seit 40 Jahren über die Gleise

Am 7. Februar 1977 nahmen die Magdeburger Verkehrsbetriebe die Linie 9 zum Neustädter See in Betrieb

Heute vor 40 Jahren rum-pelte zum ersten Mal eine Straßenbahn der Linie 9 zwischen Neustädter See und Leipziger Chaussee über die Magdeburger Schienen. Später fuhr sie bis nach Reform.

Neustädter See (cb) • Wenn die MVB-Auszubildende Charleen Kraft der IG Nah nicht einige Detailfragen zur Straßenbahngeschichte gestellt hätte, weil sie in der Berufsausbildung die Aufgabe erhielt, die Linie 9 mit den Sehenswürdigkeiten links und rechts der Strecke vorzustellen, wäre es wohl unbemerkt geblieben: Die Linie 9 ist in der heutigen Linienführung am heutigen Dienstag seit 40 Jahren unterwegs, zumindest zwischen Neustädter See und Leipziger Chaussee, berichtet Ralf Kozica von der IG Nah.

Die Streckenverlängerung nach Reform kam am 15. Dezember 2012 dazu. Damit gehört die „9“ zu den Klassikern im Magdeburger Straßennetz. Die meisten Linien nehmen seit Beginn der Arbeiten am Citytunnel am Magdeburger Hauptbahnhof und an der Südring-Kreuzung in Sudenburg immer mal wieder neue Wege.

Von 1911 bis 1930 fuhr die Linie 9 zum Hasselbachplatz

Doch die Linie 9, wie sie seit 40 Jahren durch Magdeburg fährt, war nicht die erste: Zwischen 1911 und 1930 verkehrte eine Linie 9 zwischen Hasselbachplatz bzw. Sudenburg und Alte Neustadt. Von 1951 bis 1959 gab die „9“ noch einmal ein Intermezzo zwischen Hauptbahnhof und Alte Neustadt.

Zur Zeit ihrer Wiedergeburt



Als dieses Foto am 18. Februar 1977 bei bestem Schmuddelwetter entstand, waren die Züge auf der Linie 9 erst seit wenigen Tagen unterwegs. Fotos: IG Nah



Entwerter statt Zahlbox: Ab 13. Juni 1976 mussten Fahrgäste ihre Fahrscheine im Vorverkauf erwerben. Wer das vergessen hatte, konnte sich beim Fahrer eine 7-Fahrten-Karte für 1 Mark kaufen.



am 7. Februar 1977 war die gute alte Straßenbahnzeit längst vorbei und die Linie 9 Teil eines umfassenden Erweiterungs- und Modernisierungsprojektes der Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB), vergleichbar mit den heutigen Aktivitäten zum Bau der 2. Nord-Süd-Verbindung.

Die in den 1970er Jahren größte Baustelle im Magdeburger DDR-Wohnungsbauprogramm war an der Barleber Chaussee das Neubaugebiet Nord, das später den klangvolleren Namen Neustädter

See erhielt. Die neue Straßenbahnstrecke, mit der ab 3. Oktober 1975 dieses Wohngebiet erschlossen wurde, war bereits fertig, bevor die meisten Wohnblöcke standen. Tatsächlich fuhren anfänglich die Gotha-Züge auf der Linie 8 durch wüste Baustellenlandschaften.

Moderner Betriebshof im Norden der Stadt

Gleichzeitig modernisierten die MVB ihren Fahrzeugpark mit Tatra-Wagen, die in großer



Fahrgäste gab es im Sommer 1977 an der Wendeschleife Neustädter See noch nicht.

Stückzahl in den CKD-Werken in Prag-Smichov produziert wurden. Mit der Zuführung der modernen und schnellen Fahrzeuge musste für deren Wartung und Abstellung ein neuer Betriebshof gebaut werden, da die alten Depots aus der Anfangszeit der Elektrischen, wie jenes an der Alexanderstraße, für die Tatra-Wagen schlicht zu klein und eng waren. In Rothensee entstand auf dem ehemaligen Gelände der Brabag zeitgleich zum Streckenneubau und der

Im Überblick

3. Oktober 1975

Am Vorabend des DDR-Nationalfeiertages (7.10.) wird mit der Linie 8 der Straßenbahnbetrieb im Neubaugebiet Nord eröffnet.

5. Januar 1976

Einsatz von Tatra-Zügen auf der Linie 10, Stilllegung der Kuppelendstelle in Rothensee, das Wenden erfolgt über das Gleisdreieck der Einfahrt zum im Bau befindlichen Betriebshof Nord.

7. Februar 1977

Teilbetriebnahme des Betriebshofes Nord mit Eröffnung der Straßenbahnlinie 9 vom Neustädter See über Karl-Marx-Straße zur Leipziger Chaussee (10,4 km), Umstellung der Linie 10 auf Großzugbetrieb.

15. Dezember 2012

Inbetriebnahme der Verlängerung der Straßenbahnstrecke nach Reform, sie wird von der Linie 9 befahren (1,8 km).

Zahl der Züge auf der Linie 9:

Montag bis Freitag 11, Sonnabend 7 und Sonntag 6 Züge.

Fahrzeugparkmodernisierung der Betriebshof Nord mit seiner Werkstatt und der großen Freiabstellfläche.

Ab 5. Januar 1976 machten die letzten verbliebenen Altbauwagen, die noch auf der Linie 10 eingesetzt waren, den Tatra-Platz und fuhren aufs Schrottgelände. Die Zahlboxen, bei denen das Fahrgeld munter im Kreis klinkerte, während sich der Fahrgast per Hebelzug einen Fahrschein verschaffte, wurden am 13. Juni 1976 durch die Stempelentwerter abgelöst.

1977 gab es zum 100. Geburtstag der Magdeburger Straßenbahn mehrere Gründe zum Feiern: Die Eröffnung der Linie 9 am 7. Februar 1977 ging einher mit einer Teilbetriebnahme des Betriebshofes Nord und mit dem Einsatz von Tatra-Großzügen auf der Linie 10.

Parallel zur großen Liniennetzerweiterung in den 1970er Jahren liefen Gleisbauarbeiten und Erneuerungen der Fahrstromversorgung auf allen Strecken der MVB. Die erheblichen Investitionen jener Jahre zahlen sich zum Teil bis heute aus, denn die Gleise beispielsweise auf der Diesdorfer, der Halberstädter, der Hallischen und der Olvenstedter Straße stammen noch aus den 1970er und 1980er Jahren.

Verkehrsbetriebe feiern dieses Jahr 140. Geburtstag

Mancher wird sich erinnern: Auch damals waren diese Weichenstellungen für die Zukunft mit großen Kraftanstrengungen der MVB-Kollegen und mit erheblichen Einschränkungen und Erschwernissen für die Fahrgäste verbunden.

Heute sind übrigens auf der etwas mehr als 12 Kilometer langen Linie 9 montags bis freitags elf Züge im Umlauf eingesetzt. An Sonnabenden fahren sieben, an Sonntagen sechs Züge auf der Linie 9. „Wünschen wir also den Magdeburger Verkehrsbetrieben für die Zukunft die Virtuosität, mehrere Bälle gleichzeitig zu jonglieren und in der Luft zu halten bzw. auf allen Linien den steten Umlauf von Straßenbahnen und Bussen zu sichern“, sagt Ralf Kozica. Schließlich kann das Unternehmen in diesem Jahr auch auf 140 Jahre Straßenbahngeschichte zurückblicken.

Meldung

Wasserdampf lässt Feuerwehr anrücken

Rothensee (rs) • Wasserdampf hat einen Feuerwehreinsatz in Rothensee ausgelöst. Am Sonnabendnachmittag waren die Einsatzkräfte zu einem Wohnheim in der Saalestraße gefahren. Vor Ort stellte sich heraus, dass offenbar Wasserdampf einer Dusche die Brandmeldeanlage aktiviert hatte.

Rothenseer Wehr 92-mal im Einsatz

Jahreshauptversammlung der Freiwilligen Feuerwehr / Drei Kameraden werden übernommen

Über 10 000 Stunden haben die Kameraden der Freiwilligen Feuerwehr Rothensee im vergangenen Jahr geleistet. Zu 92 Einsätzen sind sie ausgerückt.

Rothensee (ha) • Zur diesjährigen Jahreshauptversammlung am vergangenen Wochenende gab Ortswehrleiter Thomas Rohde in seinem Jahresbericht einen Überblick über die Entwicklung und die Aktivitäten der Rothenseer Wehr im Jahr 2016. Zum Jahresende zählten 79 Kameradinnen und Kameraden zur Rothenseer Truppe, von denen 41 im Einsatzdienst tätig sind, 17 der Jugend- und 12 der Kinderfeuerwehr sowie 9 der Alters- und Ehrenabteilung angehören.

Im Jahr 2016 wurde die FF Rothensee zu 92 Einsätzen alarmiert. Zum Einsatzspektrum gehörten die Brandbekämpfung, die technische Hilfeleistung und Einsätze der Versorgungsgruppe unter anderem bei Großschadenslagen. Der Wehrleiter nannte zu den verschiedenen Bereichen die geschätzte Anzahl der Einsatzstunden, die die Kameraden ehrenamtlich geleistet haben. Insgesamt kommt die FF Rothensee dabei auf mehr als 10 000 Stunden, die für Aus- und Fortbildung, Pflege und Wartung der Einsatztechnik, Brandsicherheitswachen bei Veranstaltungen der Stadt Magdeburg und den Einsatzdienst aufgewendet wurden.



Auch beim Großeinsatz wegen Reizgasverdachts in einem Gesundheitszentrum am Hasselbachplatz waren die Kameraden der Freiwilligen Feuerwehr Rothensee 2016 im Einsatz.

Archivfoto: Jana Wiehe



Jugendwart Benny Wittig zeigt seine Urkunde, mit der er zum Brandmeister befördert wurde.



Pascal Grobleben (l.) und Pascal Haarstark wurden in die Einsatzabteilung übernommen.

Auch konnten wieder drei neue Kameraden aus der Jugendfeuerwehr übernommen, einige Kameraden befördert bzw. für ihre langjährige Zugehörigkeit zur Feuerwehr geehrt werden. Die drei Kameraden, die in diesem Jahr in die Einsatzabteilung übernommen wurden, haben ihre Zukunft bei der Feuerwehr vor zehn Jahren mit dem Eintritt in die damals neu gegründete Kinderfeuerwehr begonnen.

Sieben Kameraden konnten nach der gültigen Laufbahn-

verordnung befördert werden. Vier Kameraden wurden für 10-, 20- bzw. 30-jährige Mitgliedschaft in der Feuerwehr geehrt.

Mit Blick in die Zukunft verwies Thomas Rohde auf die große Bedeutung einer starken und schlagkräftigen Feuerwehr im Wohn- und Industriegebiet Rothensee, das sich in den kommenden Jahren sicher weiterentwickeln werde. Mit der Entwicklung des Stadtteils werde sich auch das Gefahrenpotenzial erhöhen.



Armin Hilgers und Sören Benz bei der Beförderung von Fabian Schenk zum Hauptfeuerwehrmann (v. l.). Fotos (3): FFW Rothensee