

Der November macht dem April Konkurrenz

Der letzte Monat im Herbst war so abwechslungsreich wie selten.

MAGDEBURG/VS. „Sankt Elisabeth sagt es an, was der Winter für ein Mann.“ Schenkt man der alten Bauernregel Glauben, dann wird der Winter nass. Denn der Tag der heiligen Elisabeth ist der 19. November. Dieser Tag war den Aufzeichnungen der Meteorologen zufolge in Magdeburg der nasseste Tag im November. 15,3 Liter Regen

fielen. Aber auf diesen November passen mühelos auch andere Bauernregeln. Denn er war wechselhaft.

Wie die Experten von Wetterkontor, die das Wetter in Magdeburg für die Volksstimme beobachten, festgestellt haben, fiel dieser letzte Herbstmonat wie der September und der Oktober in diesem Jahr insgesamt zu warm aus. Mit einer mittleren Temperatur von 6,1 Grad wurde das langjährige Klimamittel der Jahre 1991 bis 2020 um 0,7 Grad übertroffen. Dabei war es etwas zu trocken bei einer geringen Sonnenscheinsumme.

Der Monat begann recht mild mit zweistelligen Höchstwerten und von kleinen Regenmengen abgesehen mit überwiegend trockenem Wetter. An zwei Tagen zeigte sich auch die Sonne.

Höchstwert: Knapp 16 Grad

In den Nächten wurde es allerdings teilweise schon recht kalt. Dann gingen auch die Tagestemperaturen allmählich zurück. Zur Monatsmitte wurde es erneut mild bei Werten um zehn Grad.

Auch den Rest des Monats blieb das Wetter wechselhaft. Ab und zu kam aber auch die Sonne zum Vorschein. Auf der Vorderseite von

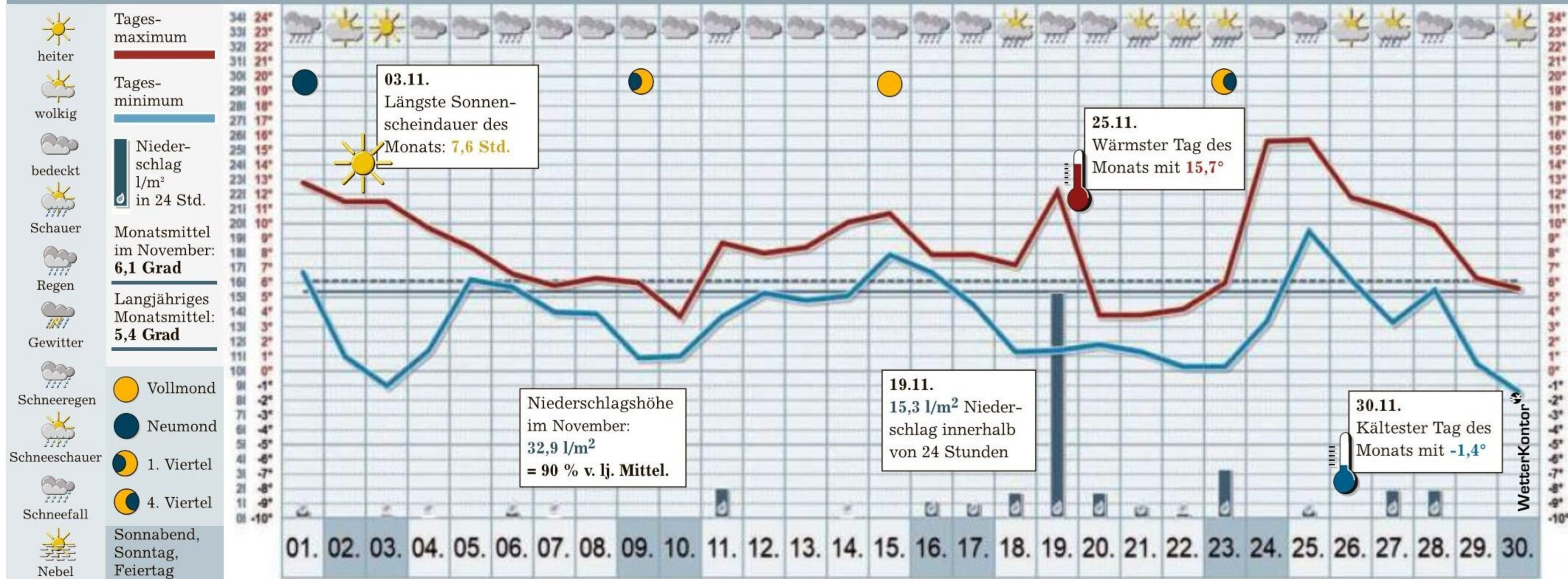
Tief „Sigrid“ strömte zur Mitte der letzten Dekade dann sehr milde und feuchte Luft aus dem Südwesten Europas nach Magdeburg und sorgte für einen markanten Temperaturanstieg. In manchen Regionen Deutschlands wurden sogar neue Temperaturrekorde für Ende November aufgestellt.

In Magdeburg und dem Umland kletterten die Temperaturen am 25. November auf den Höchstwert des Monats von 15,7 Grad. Zum Ende des Monats war es wieder kühler, am letzten Novembertag bei spätherbstlichen Temperaturen aber auch deutlich freundlicher.

In der Nacht auf den 30. November gingen die Temperaturen schließlich noch auf das Monatsminimum von minus 1,4 Grad zurück. Bis zum Monatsende gab es in nur zwei Nächten Frost. Tagsüber kletterten die Temperaturen aber immer über den Gefrierpunkt.

Der Niederschlag summierte sich im November auf 32,9 Liter pro Quadratmeter, was 90 Prozent der sonst üblichen Niederschlagsmenge entsprach. Die Sonne schien im November insgesamt 37,2 Stunden. Damit wurde der Sollwert letztendlich um 38 Prozent verfehlt.

Das Magdeburger Wetter im November 2024 Häufig trüb und im Schnitt etwas zu warm





Problembrücke an der Pettenkofer

Der Einsturz der Carolabrücke in Dresden hat bundesweit Städte aufmerksamer auf ihre Brücken schauen lassen. Dass die Pettenkoferbrücke, die direkte Verbindung zwischen Neustadt und Rothensee, in einem sehr schlechten Zustand ist, wusste man allerdings schon vorher. Schließlich hatte der Stadtrat bereits 2019 die Sanierung auf den Weg gebracht.

Doch fünf Jahre später ist noch nicht mal die Vorplanung fertig, wie der Baubeigeordnete Jörg Rehbaum aktuell informiert. Grund sei die Komplexität des Vorhabens. Erst Ende 2025 soll dem Stadtrat eine Vorzugsvariante vorgelegt werden. Kosten und Umsetzungszeitraum sind offen. Bis dahin könnten Sicherungsmaßnahmen notwendig werden. FOTO: S. HARTER

Volksstimme, 13.12.2024, S. 6

80 Arbeitsplätze in Schrott-Aufbereitung

MAGDEBURG/HA. Die TSR Group wird in Magdeburg eine neue Aufbereitungsanlage für Metallschrott errichten. Mit dem Erhalt der Genehmigung für den vorzeitigen Baubeginn kann das Vorhaben starten, wie das Unternehmen gestern im Gewerbegebiet Nord bekanntgab. Ein zweistelliger Millionenbetrag werde in das Projekt investiert, 80 Arbeitsplätze entstehen. 600.000 Tonnen Schrott sollen dort künftig jährlich zu hochwertigem Stahl verarbeitet werden. Über eine Tochterfirma wird vor Ort bereits eine Aufbereitungsanlage für E-Auto-Batterien betrieben.

Volksstimme, 13.12.2024, S. 19



Recycling-Profi baut in Rothensee aus

Seit diesem Sommer werden im Gewerbegebiet Nord defekte oder ausgediente Batterien aus Elektroautos von der „Battery Lifecycle Company“ (BLC) entladen, auseinandergebaut und weiterverwertet. Co-Geschäftsführer Lukas Brandl (links) zeigte am Donnerstag Oberbürgermeisterin Simone Borris (rechts) und der Wirtschaftsbeigeordneten Sandra Yvonne Stieger, wie die Demontage der gut 550 Kilogramm schweren Batterien abläuft. 15.000 Tonnen Altbatterien können in der Anlage jährlich verwertet werden, 30 Arbeitsplätze sind entstanden. Das Tochterunternehmen der TSR Group wird bald einen Nachbarn aus dem gleichen Haus bekommen. Die Gruppe plant nämlich, direkt neben der Halle am Zweigkanal eine moderne Verarbeitungsanlage für Metallschrott zu errichten. Allein für die Vorbereitungen mit der Altlastensanierung auf dem Gelände einer ehemaligen Zinkhütte wurden bereits 5 Millionen Euro investiert. 2026 soll die neue Anlage in Betrieb genommen werden können. FOTO: S. HARTER



In Duisburg betreibt das Unternehmen TSR bereits eine Verwertungs- und Produktionsanlage, in der aus Metallschrott „grüner“ Stahl wird. Für einen zweistelligen Millionenbetrag soll solch eine Anlage im Gewerbegebiet Nord gebaut werden. 80 Arbeitsplätze werden dort entstehen.

FOTO: TSR

Alles andere als Schrott

Im Gewerbegebiet Nord baut die TSR Gruppe eine neue Aufbereitungsanlage für Altmittel. Ein Zentrum zur Demontage von E-Auto-Batterien gibt es dort bereits.

VON STEFAN HARTER

GEWERBEGEBIET NORD. Nicht weniger als die „Geburtsstunde einer Entwicklung, die klein anfangen, aber groß werden wird“, nennt Norbert Rethmann die Ansiedlung der TSR Gruppe im Magdeburger Norden. „Sie werden in fünf oder zehn Jahren erstaunt sein, was daraus geworden ist“, erklärt der Ehren-Aufsichtsratsvorsitzende des Rethmann-Konzerns, zu dem das Metall-Recyclingunternehmen gehört. Dass der Ruheständler anlässlich der Genehmigung des vorzeitigen Baubeginns nach Magdeburg gekommen ist, zeigt die Bedeutung des Projekts.

TSR hat in Verbindung mit Metallunternehmen ein spezielles Verfahren entwickelt, bei dem aus altem Metall neuer Stahl produziert wird, der direkt in der Industrie eingesetzt werden kann. Dieses zertifizierte Recyclingprodukt namens TSR40 wird vom Unternehmen als „grün“ bezeichnet, weil damit unter anderem Kohlenstoffdioxid in der Produktion eingespart wird. Eine entsprechende Aufbereitungsanlage wurde als Pilotprojekt in Duisburg errichtet.

In Magdeburg soll nun eine zweite Anlage entstehen. Bis zu 600.000 Tonnen Altmittel sollen dort voraussichtlich ab 2026 verarbeitet werden. „Wir sind kein Schrottunternehmen, wir sind ein

Produzent“, erklärt Bernd Fleschenberg, Geschäftsführer der TSR Gruppe, die europaweit an 180 Standorten jedes Jahr sieben Millionen Tonnen Altmittel verarbeitet. 80 Arbeitsplätze sollen in der neuen Anlage entstehen.

Fast acht Hektar Gelände werden derzeit am Zweigkanal für die neue Anlage vorbereitet. Allein dafür werden bereits 5 Millionen Euro investiert. Unter anderem wird vor einer vorhandenen Spundwand eine zusätzliche Schutzmauer errichtet. Außerdem wird das gesamte Areal aufgeschüttet, um gegen etwaige Hochwasser geschützt zu sein. Die alte Spundwand soll Austritte von Altlasten verhindern. Auf dem Gelände war jahrzehntelang eine Zinkhütte.

Knotenpunkt für Europa

Zum Vorhaben im zweistelligen Millionenbereich gehören auch der Bau neuer Schiffsanleger, erweiterte Schienenwege und moderne Betriebs- sowie Verwaltungsgebäude. Die sogenannte trimodale Anbindung des Hafens, also per Schiff, Bahn und LKW, war mit ausschlaggebend für die Entscheidung zum Standort Magdeburg, der zum wichtigen Knotenpunkt in Europa werden soll.

Die TSR Gruppe setzt hier aber nicht nur auf ihren „grünen“ Stahl. Denn mit der Tochterfirma „Batterie-



Lukas Brandl erklärt, wie viel Handarbeit in der Demontage von E-Auto-Batterien steckt.

FOTO: STEFAN HARTER

ry Lifecycle Company“ (BLC) wird auf eine zweite zukunftsträchtige Verwertungsschiene gesetzt. Denn für die Entsorgung von E-Auto-Batterien gibt es bislang kaum ein Angebot, wie Co-Geschäftsführer Lukas Brandl sagt. Deshalb entwickelte BLC ein entsprechendes Konzept, das seit dem Sommer im Gewerbegebiet umgesetzt wird. In einer hergerichteten Industriehalle wurde dafür eine Verwertungsstrecke eingerichtet.

Dort werden die eingelieferten Batterien zunächst geprüft, ob sie noch verwendet oder recycelt werden können, wie er erklärt. Herzstück der Anlage ist die Entladungseinheit, die extra entwickelt

wurde und sich derzeit gerade in der Endabnahme befindet. Acht Plätze gibt es dort, an denen die Batterien komplett entladen werden. Der gewonnene Strom wird ins Netz eingespeist. Mehrere Einfamilienhäuser können damit versorgt werden. Jeder Hersteller hat einen anderen Weg, um Batterien herzustellen, da ist viel Handarbeit gefragt, so Brandl. „Jede Batterie hat ihr eigenes Rezept, um sie zu entladen.“ Schwierig sei jedoch die Personalsuche, vor allem Elektriker würden fehlen.

Rohstoff-Importe unnötig

Wertvolle Rohstoffe wie Nickel, Kobalt, Aluminium und Kupfer werden aus den circa 550 Kilogramm schweren Batterien gewonnen, die dann wieder in den Industriekreislauf gelangen und nicht erst aus anderen Ländern importiert werden müssen. „Die Batterie wird das wertvollste Produkt des Autos sein“, meint Norbert Rethmann. 30.000 Batterien können in der Anlage im Jahr verwertet werden.

Magdeburgs Oberbürgermeisterin Simone Borris freut sich über die Ansiedlung in dieser Größenordnung. „Es ist ein starkes Signal für die Zukunft unserer Stadt und zeigt, dass Magdeburg ein attraktiver Standort für moderne Industrie und nachhaltige Technologien ist“, erklärt sie.



Die Landeshauptstadt Magdeburg hat das Schiffshebewerk 2012 von der Bundesrepublik Deutschland übernommen. Das Bauwerk ist mittlerweile so sehr verschlissen, dass es für viel Geld saniert werden muss.

FOTO: PETER GERCKE

Schiffshebewerk droht das Aus

Prüfberichte offenbaren: Der Erhalt des technischen Denkmals kostet die Landeshauptstadt mehr als 15 Millionen Euro. Wenn die Stadt nicht investiert, steht die Stilllegung bevor.

VON KAROLIN AERTEL

ROTHENSEE. Der Erhalt des Schiffshebewerks Magdeburg-Rothensee wird zum finanziellen Kraftakt für die Landeshauptstadt. Seit der Übernahme des technischen Denkmals im Jahr 2012 und der Wiederinbetriebnahme 2013 ist das Bauwerk deutlich in die Jahre gekommen.

Ein Zustandsbericht offenbart einen gravierenden Sanierungstau der Anlage. Die Stadt steht vor der Entscheidung, ob sie die finanziellen Mittel für den Erhalt aufbringen kann und will oder ob sie den „Verschleißfall“ erklären muss. Letzteres hätte das Ende der Betriebsgenehmigung zur Folge.

Keine Fördermittel

Die Bauwerksinspektionen in den Jahren 2016 und 2023 zeigten mitunter erhebliche Mängel auf. Diverse Maßnahmen wurden seither festgelegt und priorisiert; dringliche Schäden abgearbeitet. Dennoch: Der Stahl- und Massivbau weist mittlerweile deutliche Alters- und Abnutzungsspuren auf. Umfangreiche Reparaturen und langfristige Investitionen sind erforderlich, um den sicheren Betrieb und die denkmalgerechte Erhaltung zu gewährleisten.



Korrosion und Risse im Stemmtor erfordern den Austausch der Schleusentore.

FOTO: WVS ZIVILINGENIEURE PARTNERSCHAFT

Bis zum Jahr 2029 werden Gesamtkosten von mindestens 15,65 Millionen Euro notwendig sein, um das Schiffshebewerk betriebsfähig zu halten. Die Kosten hierfür werden nicht durch Fördermittel gedeckt sein, verdeutlicht die zuständige Beigeordnete Sandra Yvonne Stieger in einer Ratsinformation.

Kurzfristige Maßnahmen

Bereits kurzfristig müssen wichtige Arbeiten durchgeführt werden. So zum Beispiel die Sanierung der Spindelportale auf der Westseite. Dies schlägt mit 188.000 Euro zu Buche, der Ersatz einer defekten

Polderpumpe zudem mit 130.000 Euro. Diese Maßnahmen werden jedoch zum Teil durch Fördermittel und städtische Rückstellungen finanziert.

Ab 2029: Neues Stemmtor

Zu den perspektivischen Investitionen zählt der Ersatz des Stemmtors mit geschätzten Gesamtkosten von 2,65 Millionen Euro (inklusive Planung). Innerhalb der nächsten fünf bis zehn Jahre sei davon auszugehen, dass die statische Tragfähigkeit und Betriebsfähigkeit des Stemmtors im unteren Vorhafen nicht mehr sichergestellt werden kann, so die Beigeordnete.

Eine Prüfung attestierte für das derzeitige Stemmtor noch eine Restlebensdauer bis 2029.

Zudem steht eine umfangreiche Betoninstandsetzung mit Kosten von mindestens 12,5 Millionen aus. Hinzu kommt die Erneuerung der Tragseile der Hubtore. Die Kosten hierfür können noch nicht beziffert werden.

Lediglich die vorhandenen technischen Anlagen befinden sich in einem guten Zustand. Hier erwarten die Landeshauptstadt lediglich Kosten für Wartung und Prüfung sowie Betriebsstoffen in Höhe von jährlich 90.000 Euro. Die Eigenmittel der Stadt betragen jährlich 142.600 Euro.

Technischer Stillstand droht

Die Beigeordnete verdeutlicht, dass ohne entsprechende Investitionen der technische Stillstand des Bauwerks droht. Dies würde nicht nur den Schiffsverkehr beeinträchtigen, sondern auch den Verlust eines bedeutenden technischen Denkmals bedeuten.

Kommt der Betrieb 2029 zum Erliegen, droht der Landeshauptstadt zudem die Rückzahlung von Fördermitteln in Höhe von 1,55 Millionen Euro, da der Zweckbindungszeitraum von zehn Jahren nicht eingehalten werden kann.