

Familienfest auf dem Spielplatz

ROTHENSEE/VS. Mit einem bunten Programm für Kinder und Familien wird am Sonnabend, 6. Juni, auf dem Spielplatz zwischen Jersleber Straße und Lindhorster Straße in Rothensee gefeiert. Die Interessengemeinschaft Rothenseer Bürger veranstaltet dort von 15 bis 18 Uhr ihr mittlerweile 15. Spielplatzfest anlässlich des Internationalen Kindertages.

Gemeinsam mit zahlreichen Partnern und Unterstützern, darunter das Kinder- und Jugendhaus Rothenseer Treff, der Schulhort, der Schulförderverein und der Förderverein der freiwilligen Feuerwehr, wird ein abwechslungsreicher Nachmittag organisiert. Alle Spiel- und Mitmachangebote können kostenfrei genutzt werden.

Auf die kleinen Besucher warten unter anderem eine Hüpfburg, ein Karussell, Kinderschminken, Bastelangebote, Zuckerwatte sowie ein Eiswagen. Für Unterhaltung sorgen zudem eine Tanzvorführung des Tanzclubs Vilando und verschiedene Spiele. Erstmals wird auch eine Pferdevorführung eines Rothenseer Gestüts präsentiert.

Für das leibliche Wohl ist mit Grillstand, Kaffee, Kuchen und Getränken gesorgt. Die Veranstalter laden Kinder, Eltern und Großeltern zu einem gemeinsamen Familiennachmittag ein.

Geld für neue Skateranlage ist bewilligt

Sanierung und Umbau können starten.

VON STEFAN HARTER

ROTHENSEE. Szenenapplaus gab es kürzlich bei der Bürgerversammlung mit Oberbürgermeisterin Simone Borris im Magdeburger Stadtteil Rothensee. Grund zur Freude bei den Anwesenden war die Nachricht, dass die Gelder für die Sanierung der Skateranlage samt Bolzplatz an der Windmühlenstraße endlich da sind.

Seit Jahren ist bekannt, dass das Sport- und Freizeitareal dringend saniert werden muss. Die Geräte und Anlagen sind marode. Die Halfpipe kann kaum noch sicher genutzt werden, weil Platten hochstehen. Die Stadt selbst hat aber keine eigenen finanziellen Mittel zur Umsetzung der Modernisierungsarbeiten.

Fördermittel für Sportanlage

Deshalb waren mehrfach Anträge für Fördergeld beim Land gestellt worden. Und justament wenige Tage vor der Bürgerversammlung habe die Verwaltung nun den Bewilligungsbescheid erhalten, wie Kerstin Richter, Leiterin des zuständigen Fachbereichs Schule und Sport, dort erklärte.

Sie attestierte der Anlage zudem einen „unstrittig katastrophalen Zustand“. Daher sollen nun 645.000 Euro investiert werden, um diese zu beheben. 80 Prozent davon sind Fördermittel.

Sie bremste allerdings vor-schnelle Hoffnungen darauf, dass schon in wenigen Tagen die Bau-trupps anrücken. Schließlich gehe es erst an konkrete Planung und Ausschreibung. Nach aktuellem Zeitplan sollen die tatsächlichen Arbeiten an der neuen Anlage erst 2027 beginnen und in dem Jahr dann auch zu Ende gebracht werden.

Unter anderem werden die vorhandenen Laufbahnen von zwei auf drei erweitert. Die Weitsprunganlage und eine Sprintstrecke werden für den Sportunterricht der angrenzenden Grundschule Rothensee angelegt. Der Skatepark



Die Halfpipe der Skateranlage kann kaum noch sicher genutzt werden.

Jetzt kann das Areal mit Hilfe von Fördermitteln saniert werden. FOTO: HARTER

wird grundlegend erneuert, um alle Gefahrenquellen zu beseitigen. Ebenfalls komplett neu wird das Kleinspielfeld.

Kerstin Richter berichtete außerdem, dass sich der Rothenseer Jugendclub schon bereit erklärt habe, im Anschluss ein Auge auf die neue Anlage zu haben. Schließlich soll diese von neuem Vandalismus verschont bleiben, wie sich die anwesenden Rothenseer wünschten.



Ein Blick auf die Schleuseninsel Rothensee nördlich von Magdeburg: Hier soll eine Schleusenzentrale für Elbe, Havel und Saale entstehen.

FOTO: IRECI POPWA

Neue Zentrale, alte Sorgen

Bis 2028 entsteht am Schiffshebewerk Rothensee eine neue Leitstelle für den Verkehr zwischen Elbe, Havel und Saale. Parallel rückt der Zustand des historischen Bauwerks in den Fokus.

VON KAROLIN AERTEL

ROTHENSEE. Es ist ein Projekt, das Magdeburg zur Schleusenhauptstadt der ostdeutschen Binnenschifffahrt macht: Zwischen Sparschleuse und Schiffshebewerk Rothensee entsteht eine große Leitzentrale, von der aus künftig der Verkehr zwischen Elbe, Havel und Saale gelenkt werden soll. Der Baustart ist noch für dieses Jahr geplant.

Allerdings liegt das Vorhaben deutlich hinter dem ursprünglichen Zeitplan. Eigentlich sollte die Leitzentrale bereits 2023 ihren Betrieb aufnehmen, dann verschob sich der Start auf 2026. Nun wird mit einer Fertigstellung im Jahr 2028 gerechnet.

Rothensee wird Knotenpunkt

An der Bedeutung des Projekts ändert das nichts. Von Rothensee aus sollen künftig Schleusen, Wehre und Pumpwerke entlang der großen Wasserstraßen Mitteldeutschlands über Hunderte Kilometer hinweg bedient und überwacht werden. Für den gut 1.300 Quadratmeter großen Neubau sind Investitionen in Höhe von 19,4 Millionen Euro vorgesehen. Bauher-



Historisches Wahrzeichen und Zukunftsstandort zugleich: Neben dem Schiffshebewerk Rothensee soll bis 2028 eine neue Leitzentrale für die Binnenschifffahrt entstehen.

ARND BRONKHORST

ren sind der Bund, die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt sowie das Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg.

Zusätzliche Aufmerksamkeit dürfte nach der Fertigstellung auch auf das historische Schiffshebewerk Rothensee fallen. Die neue Leitzentrale entsteht auf der Insel zwischen dem Industriedenkmal und der Sparschleuse – dort, wo sich künftig moderne Fernsteu-

erungstechnik und ein Stück Magdeburger Wasserbaugeschichte unmittelbar gegenüberstehen.

Mängel am Denkmal

Die Hoffnung auf ein integriertes Besucher- und Informationszentrum hat sich zwar vorerst aus Kostengründen zerschlagen, ist aber nach Angaben von Magdeburgs Wirtschaftsbeigeordneter Sandra Yvonne Steiger weiterhin

als separates Projekt zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen.

Doch weit mehr als die Frage nach einer touristischen Anlaufstelle dürfte künftig der Zustand des historischen Schiffshebewerkes in den Blick rücken. Denn während nebenan Millionen in die Zukunft der Binnenschifffahrt investiert werden, steht das technische Denkmal selbst vor erheblichen Herausforderungen.

Wie Steiger in einem Ratspapier informiert, habe eine vorgezogene Bauwerksprüfung zwar ergeben, dass derzeit keine Schäden den Weiterbetrieb gefährden. Gleichwohl wurden mehrere Mängel festgestellt, die in den kommenden Jahren beseitigt werden müssen. Besonders betroffen seien das Sicherungsnetz zum Mittelkanal, Teile der Nordwand, das Traggerüst der Schwimmerführungsrolle sowie die Kanalsstützwand.

Für einige Maßnahmen seien weitere Untersuchungen und ingenieurtechnische Planungen notwendig. Auf Grundlage des abschließenden Prüfberichts soll dann ein Sanierungsplan erstellt werden, der auch die voraussichtlichen Kosten beziffert.

Wichtige Brücke, offene Zukunft

Vo0lksstimme, 24.06.2026, S. 13

Der Neubau der Pettenkoferbrücke ist seit Jahren beschlossen. Die Planungen verzögern sich jedoch weiter.

VON MARTIN RIEB

NEUE NEUSTADT. Magdeburg und seine Brücken: Spätestens seit dem Einsturz der Carolabrücke in Dresden ist das Thema Brückensanierungen in den Fokus gerückt. Doch in Magdeburg war schon lange vorher bekannt, dass beispielsweise die Magdeburger Ringbrücken erneuert werden müssen. Und seit Jahren ist auch klar, dass die Pettenkoferbrücke durch einen Neubau ersetzt werden muss. 2019 war das bereits beschlossen worden. Ist das Projekt ins Stocken geraten? Droht es gar im Sande zu verlaufen?

Abstimmung mit der Bahn

Fakt ist: Im Jahr 2019 hieß es, dass die dreijährige Bauzeit 2023 beginnen könnte. Doch dieser Termin ist längst verstrichen. Und auch die später für das Frühjahr 2024 angekündigten Varianten, aus denen der Stadtrat eine auswählen muss, liegen noch nicht vor.



Unter der Pettenkoferbrücke befindet sich im Norden Magdeburgs ein Bahngelände. FOTO: MARTIN RIEB

Damals war die Rede davon, dass dann der Neubau 2028 beginnen könnte. Nun soll dem Stadtrat die entsprechende Vorlage nach rund zweieinhalb Jahren

Verzögerung im Herbst 2026 vorgelegt werden. Michael Reif ist Sprecher der Magdeburger Stadtverwaltung und erläutert, warum sich die Planung so schwierig ge-

staltet: „Bei den abgegebenen Stellungnahmen innerhalb der Verwaltung sowie von MVB und Deutscher Bahn zur Vorplanung ergaben sich einige wesentliche Änderungen, welche noch eingearbeitet werden mussten. Da die Deutsche Bahn wegen der unter der Brücke verlaufenden Gleise unser Kreuzungspartner ist, werden nun der Bahn alle Änderungen nochmals vorgelegt.“ Ähnliche Abstimmungen waren beispielsweise auch beim Tunnelbau am Hauptbahnhof erforderlich. „Auch beteiligte Ämter und die MVB erhalten in diesem Monat nochmals alle notwendigen Unterlagen“, so Michael Reif.

Verkehr muss rollen

Die Geschichte der Brücke reicht bis ins Jahr 1909 zurück, als die erste Konstruktion für den Verkehr freigegeben wurde. Der heutige Überbau entstand 1987 als Ersatzbau. Jahrzehntelange intensive Nutzung haben jedoch deutliche Spuren hinterlassen. Wie hoch die tatsächlichen Baukosten

ausfallen werden, lässt sich derzeit noch nicht verlässlich beziffern. Noch im Jahr 2019 war von einem Finanzbedarf in Höhe von rund 20 Millionen Euro die Rede. Aufgrund der erheblichen Preissteigerungen im Baugewerbe seit diesem Zeitpunkt ist jedoch davon auszugehen, dass die endgültigen Ausgaben deutlich höher ausfallen werden.

Eine besondere Herausforderung wird sein, den Verkehr während der Bauarbeiten zumindest teilweise aufrechtzuerhalten. Die Brücke ist nicht nur eine wichtige Verbindung zwischen Rothensee, dem Industriehafen, dem Gewerbegebiet Nord und dem Barleber See mit den übrigen nördlichen Stadtteilen. Sie dient zudem als Ausweichroute bei Störungen auf der Autobahn 2.

Noch bedeutender ist jedoch ihre Funktion für die Magdeburger Verkehrsbetriebe: Eine längere Unterbrechung des Straßenbahnverkehrs würde den Betriebshof Rothensee vom übrigen Straßenbahnnetz abschneiden.

Bahnhalt: Das Warten auf den Aufzug

Volksstimme, 30.06.2026, S. 13

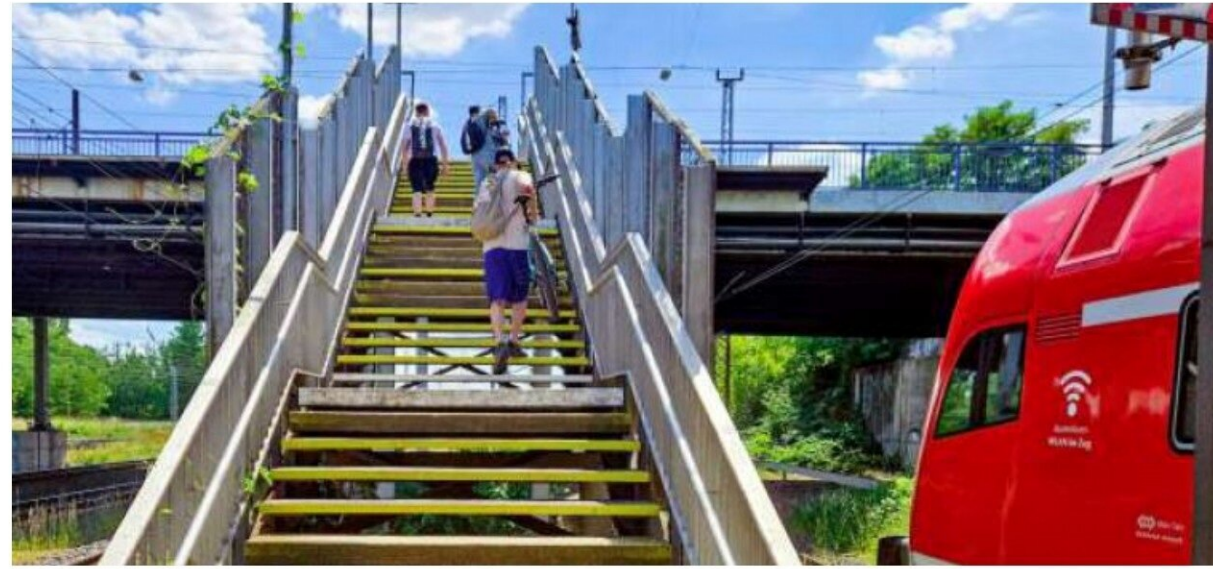
Viele Stufen müssen Reisende überwinden, bis sie den Haltepunkt Eichenweiler erreichen. Die Forderung nach Barrierefreiheit liegt nahe. Doch die Frage ist, wann sie kommt.

**VON STEFAN HARTER
UND MARTIN RIEß**

NEUE NEUSTADT. Der Bahnhalt Eichenweiler war bei der Sommer-tour der Volksstimme-Lokalredaktion gleich mehrfach Thema. Konkret ging es den Lesern um die Erreichbarkeit des Bahnsteigs. Alle, die nicht gut zu Fuß sind, haben dabei schlechte Karten, gibt es doch nur eine steile Treppe mit 46 Stufen. Das sind mehr als sieben Meter und damit mehr als zwei Etagen Höhenunterschied. Wer auf den Rollstuhl angewiesen ist, hat somit gar keine Möglichkeit, dort die Züge der Deutschen Bahn zu nutzen. Eine „Zumutung“ nennt es zum Beispiel Manuela Reuter, die die Treppe zudem im Winter auch für alle anderen als „Gesundheitsrisiko“ sieht. Die übereinstimmende Frage lautete daher am Reporterbus: Wann wird der Bahnhaltepunkt Eichenweiler endlich barrierefrei?

Pläne für Lift verzögert

Denn das Thema ist alles andere als neu. Zuletzt hatte die Bahn 2024 eine baldige Barrierefreiheit in Aussicht gestellt, nachdem im Jahr zuvor bereits gut 6 Millionen Euro in die Modernisierung der Bahnsteige investiert worden waren. Doch angesichts der aktuellen Planungen der Stadt Magdeburg für die Sanie-



Den Haltepunkt Eichenweiler im Norden Magdeburgs erreicht man nur über eine Treppe mit 46 Stufen.

FOTO: MARTIN RIEß

rung der maroden Brücke über die Bahngleise an der Pettenkoferstraße, ist das Vorhaben nun offenbar auf längere Zeit aufgeschoben. Denn dieses Vorhaben soll nach jüngsten Informationen erst in ungewisser Zukunft angegangen werden. Bis es am Eichenweiler einen Aufzug gibt, werden also mindestens noch mehrere Jahre vergehen.

Auf Volksstimme-Anfrage erklärt eine Bahnsprecherin dazu: „Mit dem Neubau der Pettenkoferbrücke soll die Möglichkeit der Barrierefrei-

heit für die Verkehrsstation untersucht werden. Die überarbeitete Verkehrsplanung wurde uns von der Stadt Magdeburg übergeben und wird derzeit auf Machbarkeit und Finanzierung geprüft.“ Einen Zeitplan dafür nennt sie nicht.

Auch Jasmin Dudda, Sprecherin des Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (Nasa), der die Angebote des Nahverkehrs auf der Schiene in Sachsen-Anhalt organisiert, erläutert gegenüber der Volksstimme: „Die barrierefreie Erschließung der

Verkehrsstation Magdeburg-Eichenweiler mit Aufzug wird augenblicklich im Zusammenhang mit der Erneuerung der Pettenkoferbrücke durch die Landeshauptstadt Magdeburg im Auftrag der DB InfraGO AG mit beplant.“

13 Haltepunkte der Bahn

Zunächst solle die Vorzugsvariente der Vorplanung für die Brückenerneuerung in den Stadtrat eingebracht werden. Erst dann kann es um Details und um Ausschreibun-

gen für die Arbeiten gehen. Dabei ist der Haltepunkt Eichenweiler mit mehr als 700 Ein- und Aussteigern von Montag bis Freitag eine bedeutende Verkehrsstation im Norden Magdeburgs. Er läuft damit in der gleichen Kategorie der Deutschen Bahn wie die Bahnhöfe in Genthin oder Wolmirstedt. „Eine besondere Bedeutung hat die Station als Eingangstor für den Zoo Magdeburg“, sagt Jasmin Dudda. Zudem befindet sich hier in unmittelbarer Nachbarschaft eine Straßenbahnhaltestelle der Linie 10, so dass die Station in einem höheren Maße das Zeug zur Schnittstelle im öffentlichen Personennahverkehr hat als einige andere Magdeburger Bahnstationen.

In Magdeburg gibt es neben dem Haltepunkt Eichenweiler übrigens zwölf weitere Bahnstationen, die für den Personenverkehr genutzt werden. Neben dem Hauptbahnhof und den Bahnhöfen Buckau, Neustadt, Rothensee, Sket-Industriepark, Sudenburg und Südost gibt es die weiteren Haltepunkte Barleber See, Beyendorf, Hasselbachplatz, Herrenkrug und Salbke.

Der Haltepunkt Eichenweiler wurde am 3. Juni 1973 für die S-Bahn-Strecke durch Magdeburg eröffnet. Heute halten dort neben S-Bahnen auch Regionalzüge nach Haldensleben, Salzwedel, Stendal und Wolfsburg.