

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Drucksache DS0579/09	Datum 08.12.2009
Dezernat: VI	Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Der Oberbürgermeister	15.12.2009	nicht öffentlich	Genehmigung (OB)
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	14.01.2010	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Umwelt und Energie	19.01.2010	öffentlich	Beratung
Verwaltungsausschuss	22.01.2010	öffentlich	Beratung
Stadtrat	28.01.2010	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen Amt 31, Amt 66, III	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		x
	KFP		x
	BFP		x

Kurztitel

Stellungnahme der Landeshauptstadt Magdeburg zum 2. Entwurf des Landesentwicklungsplanes Sachsen-Anhalt 2010

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme der Landeshauptstadt Magdeburg zum 2. Entwurf des Landesentwicklungsplanes Sachsen-Anhalt 2010 wird zugestimmt.

Pflichtaufgaben	freiwillige Aufgaben	Maßnahmenbeginn/ Jahr	finanzielle Auswirkungen			
			JA		NEIN	x

Gesamtkosten/Gesamtein- nahmen der Maßnahmen (Beschaffungs-/ Herstellungskosten)	jährliche Folgekosten/ Folgelasten ab Jahr		Finanzierung Eigenanteil (i. d. R. = Kreditbedarf)		Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/ Fördermittel, Beiträge)		Jahr der Kassenwirk- samkeit	
		keine						
Euro		Euro		Euro		Euro		

Haushalt				Verpflichtungs- ermächtigung				Finanzplan / Invest. Programm			
veranschlagt:	Bedarf:			veranschlagt:	Bedarf:			veranschlagt:	Bedarf:		
Mehreinn.:				Mehreinn.:				Mehreinn.:			
				Jahr		Euro		Jahr		Euro	
davon Verwaltungs- haushalt im Jahr				davon Vermögens- haushalt im Jahr							
mit Euro				mit Euro							
Haushaltsstellen				Haushaltsstellen							
				Prioritäten-Nr.:							

federführendes Amt 61	Sachbearbeiter Burkhard Wrede-Pummerer, Tel.: 540 5320	Unterschrift AL/FBL Heinz-Joachim Olbricht
--------------------------	--	---

verantwortlicher Beigeordneter VI	Dr. Dieter Scheidemann Unterschrift	
--------------------------------------	--	--

Termin für die Beschlusskontrolle	05.03.2010
-----------------------------------	------------

Begründung:

Die Landeshauptstadt Magdeburg wurde mit Schreiben des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr LSA vom 20.10.2009 aufgefordert, eine Stellungnahme zum 2. Entwurf des Landesentwicklungsplanes Sachsen-Anhalt 2010 einschließlich Umweltbericht gemäß § 3b, § 5 Abs. 2 Landesplanungsgesetz abzugeben.

Die Stellungnahme schließt die Punkte der Stellungnahme der Landeshauptstadt Magdeburg mit ein, die bei der Überarbeitung des 1. Entwurfs nicht berücksichtigt worden sind.

Zur Einsichtnahme ist der 2. Entwurf des Landesentwicklungsplanes unter der Internetadresse www.lep.sachsen-anhalt.de eingestellt.

Die von den politischen Gremien der Stadt beschlossene Stellungnahme ist dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr fristwahrend bis zum 31.01.2010 zuzuleiten.

Stellungnahme der Landeshauptstadt Magdeburg zum 2. Entwurf Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt 2010 einschließlich Umweltbericht gemäß § 3b, § 5 Abs. 2 Landesplanungsgesetz

Die Stellungnahme der Landeshauptstadt Magdeburg zum 2. Entwurf des Landesentwicklungsplanes (LEP) 2010 schließt die Punkte der Stellungnahme der Landeshauptstadt Magdeburg zum 1. Entwurf des LEP mit ein, die bei der Überarbeitung des 1. Entwurfes nicht berücksichtigt worden sind.

Es wird begrüßt, dass dem Hinweis aus der Stellungnahme der Landeshauptstadt Magdeburg zum 1. Entwurf des LEP gefolgt wurde und die Ziele und Grundsätze im LEP nun durchnummeriert sind. Die Stellungnahme ist nun definitiver im weiteren Beteiligungsverfahren auf einzelne Punkte zu beziehen.

1. Verdichtungsraum (LEP 1.2.1)

Es wird nicht deutlich, welche Kriterien zur Ausweisung führen und in welcher Beziehung das Gebiet des Zweckverbandes Stadt-Umland-Verband Magdeburg zu dieser Kategorie und zum Ordnungsraum steht. Auch die Zielsetzungen bleiben zu unkonkret. Mit der Kategorie „Verdichtungsraum“ soll im Nachhinein die Suburbanisierung „legalisiert“ werden.

Im Süden grenzt das Oberzentrum Magdeburg direkt an das Mittelzentrum Schönebeck. Damit sind Verdichtungstendenzen in eigentlich ländlich strukturierten Bereichen ausgeschlossen. Im Norden liegt die Einheitsgemeinde Barleben zwischen dem Oberzentrum Magdeburg und der Stadt Wolmirstedt, die künftig keine Mittelzentren-Funktionen haben soll (damit zum Grundzentrum abgestuft wird).

Vor diesem Hintergrund halten wir es für erforderlich, den Verdichtungsraum nördlich von Magdeburg aufzuheben und allenfalls den südlichen aufrecht zu erhalten. Die industrielle Entwicklung des Technologieparks Ostfalen (TPO) bleibt davon unberührt, denn auch der Industriestandort Sülzetal ist in seiner Weiterentwicklung nicht gefährdet, obwohl nicht im Verdichtungsraum liegend.

Für die Wirtschaft gibt es die Festlegung, dass die Orte schwerpunktmäßig Standorte für Gewerbe und für Arbeitsplätze zur Verfügung stellen sollen. Darüber hinaus gibt es ausgewiesene Vorrangstandorte für landesbedeutsame, großflächige Industrieanlagen. Außer Magdeburg sind hier in unmittelbarer Nachbarschaft die Standorte Sülzetal (übrigens nicht im Verdichtungsraum) und der Technologiepark Ostfalen ausgewiesen.

Für den Wohnungsbedarf gibt es aus unserer Sicht keine Notwendigkeit, den Raum außerhalb der definierten Zentralen Orte zu privilegieren, insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Bereich um die Landeshauptstadt Magdeburg keine Wachstumsregion ist, die zu verdichten ist, sondern eine Schrumpfungsregion, in der mit erheblichen finanziellen Anstrengungen nicht mehr benötigter Wohnraum beseitigt wird.

Aus den oben genannten Gründen wird die Raumkategorie „Verdichtungsraum“ insgesamt nicht befürwortet.

2. **Zentrale Orte (LEP 2.1)**

Es wird begrüßt, dass Schönebeck keine Teilfunktionen des Oberzentrums Magdeburg mehr hat, da die oberzentralen Funktionen auch künftig in Magdeburg konzentriert werden sollen.

Im Entwurf des Landesentwicklungsplanes ist die Landeshauptstadt Magdeburg als Oberzentrum mit den entsprechenden zentralörtlichen Funktionen ausgewiesen. Die Landeshauptstadt geht davon aus, dass die Gemarkungsgrenze der räumlichen Abgrenzung des Zentralen Ortes für das Stadtgebiet entspricht, da die Ausübung der zentralörtlichen Funktionen sich auf das gesamte Stadtgebiet erstreckt.

Der Zentrale Ort ist damit für die Landeshauptstadt Magdeburg mit dem administrativen Stadtgebiet gleichzusetzen.

Dem landesplanerischen Ziel, den Zentralen Orten durch die Lenkung der räumlichen Entwicklung auf leistungsfähige Zentren und tragfähige Standortstrukturen ein hohes Gewicht zuzumessen, wird damit umfassend entsprochen. Eine Eingrenzung auf im Zusammenhang bebaute Ortsteile als zentrales Siedlungsgebiet einer Gemeinde würde hingegen der landesplanerischen Bedeutung der Landeshauptstadt Magdeburg als Oberzentrum zuwiderlaufen und die kommunale Planungshoheit übermäßig stark einschränken.

3. **Metropolregion (LEP 1.5)**

Die Einbeziehung der Landeshauptstadt Magdeburg in die europäische Metropolregion Mitteldeutschland ist für die weitere Entwicklung der Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts von hochrangiger Bedeutung und wird ausdrücklich unterstützt.

Ab 01.01.2010 ist Magdeburg Vollmitglied in der Metropolregion. Die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Magdeburg über die transeuropäischen Netze ist als eine außerordentlich wichtige Aufgabe der Arbeit der Metropolregion durch das Land Sachsen-Anhalt zu unterstützen.

4. **Wirtschaft (LEP 3.1)**

Es fehlt ein eindeutiges Bekenntnis zu den Mittel- und Oberzentren, wie dies beim Thema Einzelhandel formuliert ist. Im Bereich Wirtschaft wird weiterhin ohne Schwerpunkte gearbeitet. Die neben den Zentralen Orten hinzugekommenen Kategorien wie Verdichtungsraum, Ordnungsraum und Entwicklungsachsen sowie die weitere Entwicklung im ländlichen Raum müssen angesichts des demographischen Wandels nachrangig betrachtet werden.

5. **Vorrangstandorte für landesbedeutsame, große Industrieflächen (LEP 3.1)**

Das Symbol Vorrangstandort für landesbedeutsame, große Industrieflächen für das gemeinsam von der Landeshauptstadt Magdeburg und der Gemeinde Sülzetal weiter zu entwickelnde Industrie- und Gewerbegebiet ist so zu platzieren, dass der räumliche Schwerpunkt im Bereich Eulenberg (nordwestlich der B 81) und der Ortslage Osterweddingen zu erkennen ist.

Die Bezeichnung des Vorrangstandortes mit übergeordneter strategischer Bedeutung für neue Industrieansiedlungen unter ► Z 56 • Magdeburg / Sülzetal (Osterweddingen, Langenweddingen / Wanzleben) ist auf • Magdeburg / Sülzetal (Osterweddingen) zu konzentrieren, da eine Aufweitung in die Gemarkungsflächen Langenweddingen und Wanzleben mit dem im Planteil des LEP festgelegten Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft konfligiert und der Schwerpunktsetzung im Bereich der BAB 14 und der B 81 zuwiderläuft.

Mit der Neuerschließung des Standortes „Eulenberg“ wird die Verfügbarkeit an Industrie- und Gewerbeflächen für großflächige Ansiedlungen im Oberzentrum Magdeburg gesichert.

Die Landeshauptstadt Magdeburg begrüßt daher ausdrücklich die Ausweisung dieses Vorrangstandortes mit übergeordneter strategischer Bedeutung für neue Industrieansiedlungen und die damit implizierte Weiterentwicklung des gemeinsamen Industrie- und Gewerbegebietes, um die Funktion des Oberzentrums Magdeburg zu festigen.

Dem Technologiepark Ostfalen (TPO) werden unter ► Z 57 auch die Gemeinden Niedere Börde und Wolmirstedt zugeordnet. Der TPO ist auf die Gemeinde Barleben zu begrenzen, eine Erweiterung des TPO nach Norden wird abgelehnt.

Im zweiten Entwurf des LEP wurden weitere Vorrangstandorte für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen festgelegt ohne eine fundierte raumordnerische Begründung. Insgesamt sind im Land Sachsen-Anhalt zu viele landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen ausgewiesen, insbesondere solche, die nicht an Zentralen Orten liegen. Ein eindeutiges Bekenntnis zur zentralörtlichen Struktur wird gefordert.

6. Landesbedeutsame Standorte für Bildung und Wissenschaft (LEP 3.2)

Im Planteil des LEP sind Landesbedeutsame Standorte für Bildung und Wissenschaft als eigene Kategorie darzustellen. Dies betrifft neben den Universitäts- und Hochschulstandorten insbesondere die Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen im Land, die innerhalb von wissenschaftlichen Verbundsystemen nationaler und internationaler Bedeutung arbeiten, wie z.B. im Bereich des Wissenschaftshafens in Magdeburg oder auf dem Weinbergcampus in Halle.

Insgesamt wird der LEP der überragenden raumordnerischen Bedeutung dieser landesbedeutsamen Einrichtungen für Bildung und Wissenschaft nicht gerecht. In der Überarbeitung des LEP sollten entsprechend die raumstrukturellen Konsequenzen der ausgewiesenen Standorte für Bildung und Wissenschaft differenziert dargestellt werden, insbesondere unter dem Aspekt hochrangiger Industrie- und Gewerbeansiedlungen und den damit verbundenen Investitionsentscheidungen.

7. Vorbehaltsgebiete Landwirtschaft (LEP 4.2.1)

In der Gemeinde Sülzetal nördlich der Bahnlinie soll kein Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft ausgewiesen werden, da sich hier das gemeinsame Industrie- und Gewerbegebiet der Landeshauptstadt Magdeburg und der Gemeinde Sülzetal befindet.

8. Vorrangstandorte für landesbedeutsame Verkehrsanlagen (LEP 3.3)

In ► Z 86 wird unter Punkt 1 das Güterverkehrszentrum Magdeburg-Rothensee als trimodaler Vorrangstandort (Schiff / Schiene / Straße) für landesbedeutsame Verkehrsanlagen festgelegt. Dabei ist zu beachten, dass sich dieser Standort in die Module „Hansehafen“ und „Industrie- und Logistik-Centrum“ (ILC) gliedert. Die Darstellung unter dem genannten Punkt ist entsprechend zu ändern.

Es fehlt eine Begründung, warum die beiden landesbedeutsamen Häfen Aken und Dessau-Roßlau in so dichtem Abstand ausgewiesen sind. Statt dessen fehlt der Schönebecker Hafen (Ortsteil Frohse).

9. Verkehr, Logistik (LEP 3.3)

Das Ziel eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes wird ausdrücklich begrüßt.

Das neu aufgenommene Ziel ► Z 63 „Intelligente Verkehrs- und Transportsysteme (ITS) zur effizienteren Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen“ wird von Seiten der Landeshauptstadt Magdeburg begrüßt und ausdrücklich unterstützt.

Die Aufstellung eines landesweiten intermodalen Verkehrs- und Mobilitätsmanagements ist ein maßgeblicher Baustein zur Erreichung der effizienteren Nutzung bestehender technischer Infrastrukturen.

In den LEP sind Aussagen aufzunehmen, dass das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement mit Programmen zur Öffentlichkeitsarbeit unternommen wird, die auf eine bewusste Verkehrsmittelwahl zielen, auch im Hinblick auf die Erfüllung der Energieeinspar- und Klimaschutzziele des Landes.

10. Schienenverkehr (LEP 3.3.1)

Die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Knoten sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr wird aus Sicht der LH MD ausdrücklich begrüßt.

Die vordringliche Bedienung folgender Streckenabschnitte zur Einbindung der Oberzentren in das Personenfernverkehrsnetz und zur Verbindung der Oberzentren mit Landeshauptstädten und Wirtschaftsschwerpunkten wird begrüßt.

Magdeburg – Potsdam – Berlin
 Magdeburg – Hannover – (Bremen/Ruhrgebiet – Rheinland)
 Magdeburg – Schwerin/Rostock/Hamburg
 Magdeburg – Halle – Leipzig – Dresden
 Magdeburg – Frankfurt/Main
 Magdeburg – Dessau-Roßlau – Leipzig

In den LEP sind Aussagen aufzunehmen, die auf eine umfassende ICE-Anbindung der Landeshauptstadt Magdeburg an die Bundeshauptstadt Berlin zielen.

Der Ausbau des regionalen Netzes (► Ziel Z 70) sollte ergänzt werden insbesondere um die Strecke Magdeburg – Halberstadt sowie weitere Strecken gemäß Öffentlichem Personennahverkehrs-(ÖPNV)-Plan des Landes Sachsen-Anhalt.

Es sollte nach Möglichkeit auch eine Aufnahme dieser Strecken in die zeichnerische Darstellung des LEP erfolgen.

Im Rahmen der im LEP geforderten Verbesserung der Nahverkehrssysteme in den Verdichtungsräumen sollte als Verbesserung des Gesamtangebotes insbesondere die Verbesserung der Angebotsqualität (Taktfahrplan, Bedienungshäufigkeit, Ausstattung der Stationen, P&R, B&R, WC-Anlagen u.a.) in den LEP Eingang finden.

11. ÖPNV-Verkehr (LEP 3.3.6)

Formuliertes Ziel ist es, den ÖPNV unter Nutzung aufeinander abgestimmter Netze zu einer attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu entwickeln.

Unter Grundsätzen ist neben der Voranstellung der Grundfunktion des ÖPNV als Daseinsvorsorge die angemessene regionale Vernetzung der Angebote mit Hinweis auf die Erforderlichkeit eines Verkehrsverbundes in der Region um Magdeburg zu ergänzen. Das Ziel den ÖPNV zu stärken, sollte sich in der Mittelzuweisung des Landes widerspiegeln und den entsprechenden Gesetzen des Landes wie dem ÖPNV-Gesetz LSA, das gegenwärtig novelliert wird. Die Förderung von Straßenbahnbetriebshöfen und Straßenbahnen muss in den Fokus gerückt werden.

12. Straßenverkehr (LEP 3.3.2)

► Z 77 Sicherung von Neubauvorhaben des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP)

Der Nordabschnitt der A 14 wird hinsichtlich der Optimierung der gesamtstaatlichen Straßenverkehrsinfrastruktur für erforderlich und wünschenswert erachtet. Die leistungsfähige Nord-Süd-Straßenverbindung sichert die überregionale Verbindungsfunktion zwischen den Seehäfen an Nord- und Ostsee und den mitteldeutschen Bundesländern und stärkt damit die Funktion der Landeshauptstadt Magdeburg an der Schnittstelle A 14 / A 2.

In der Kartendarstellung des LEP-Entwurfes ist der Nordabschnitt der A 14 ab bisherigem Autobahnende bei Meitzendorf (mit Verknüpfung an die A 2) durchgehend bis zur Landesgrenze bei Wittenberge dargestellt. Die Variante ist das Ergebnis eines 2004 durchgeführten Raumordnungsverfahrens (ROV) und ist aus der Sicht der Landeshauptstadt Magdeburg grundlegend beizubehalten.

Zur effizienten Lenkung der Verkehrsströme auf die A 14-Nordverlängerung ist daher aus der Sicht der Landeshauptstadt Magdeburg an einer direkten Anbindung der A 14-Nordverlängerung an das bestehende Autobahnkreuz Magdeburg (A 2 / A 14) festzuhalten, zumal dieser Knotenpunkt bereits seiner zukünftigen Funktion entsprechend vollständig und leistungsfähig ausgebaut wurde.

Die bauliche Realisierung sollte von Süd nach Nord erfolgen und prioritär den Verdichtungsraum Magdeburg entlasten. Zwischenlösungen unter ersatzweiser Fokussierung auf die B 189 werden aufgrund der erwarteten Mehrbelastung des Stadtgebietes der LH Magdeburg entschieden abgelehnt.

Generell besteht beim Neubau von Autobahnverbindungen ohne komplementäre qualitative Verbesserungen im parallel geführten Schienenpersonenfernverkehr-(SPFV)-Angebot die Gefahr, dass sich die Konkurrenzsituation zum Schienenverkehr weiter verschärft und die Bedienung im SPFV hierdurch zunehmend in Frage gestellt wird. Auch hinsichtlich der aus Klimaschutzgründen angestrebten Reduktion des CO₂-Ausstoßes (vgl. Ziel ► Z 76) ist raumordnungspolitisch unbedingt zu vermeiden, dass die Verbindungsfunktion zwischen den benachbarten Oberzentren und Landeshauptstädten Magdeburg und Schwerin in angemessener Verkehrsqualität nahezu ausschließlich durch den Straßenverkehr und nicht durch den Schienenverkehr gewährleistet wird. Eine gemeinsame Betrachtung der Planungen zum Nordabschnitt der A 14 und der Entwicklung des Schienenpersonennahverkehr-(SPNV)- sowie des SPFV-Angebotes ist deshalb dringend geboten.

Es wird deshalb gefordert, dass der komplementäre Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen den beiden benachbarten Oberzentren gemäß dem ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt mit einer Streckengeschwindigkeit > 140 Kilometer/Stunde sichergestellt und bis spätestens 2015 realisiert wird. Zur Erzielung einer konkurrenzfähigen Fahrgeschwindigkeit von 120 bis vorzugsweise 160 Kilometer/Stunde wird empfohlen, sich an den Vorgaben der hierfür zutreffenden Kategorie AÖ I der Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung zu orientieren.

13. Rad- und fußläufiger Verkehr (LEP 3.3.7.)

Die Einführung eines gesonderten Gliederungspunktes zum Fuß- und Radverkehr entspricht der Stellungnahme der LH Magdeburg zum 1. Entwurf des LEP und wird daher positiv gesehen. Zustimmend zur Kenntnis genommen wird gleichfalls der verkehrsplanerisch integrative Ansatz, das Radwegeverkehrssystem weiter auszubauen beim Um-, Aus- und Neubau von Landesstraßen (► Z 82, Z 83).

Um den Radverkehr raumordnerisch zu stärken ist als Ziel zu formulieren, dass der ÖPNV-Plan des Landes mit dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) hinsichtlich der Schnittstellen abzustimmen ist. Die Übergangsstellen zum öffentlichen Personennahverkehr sind dabei entsprechend ihrer Gewichtung zu klassifizieren.

Der zunehmenden Bedeutung von Ausstattungsaspekten der Radverkehrsanlagen ist Rechnung zu tragen.

Die Funktion von Fahrradverleihstationen ist landesplanerisch zu stärken.

Es sollte geprüft werden, ob in Zuordnung zu Grundsatz ► G 73 bedeutsame touristische Aspekte wie u.a. Radwander- und Wanderwege mit europa- und bundesweiter Bedeutung sowie Radrouten mit überregionaler Bedeutung in einer weiteren Beikarte des LEP dargestellt werden.

Hierbei wäre zu beachten, dass im Rahmen der Erstellung des LRVP weitere Radwander- und Wanderrouten als überregional bedeutsame Verbindungen eingestuft werden könnten wie z.B. der Radweg entlang des Mittelland- und Elbe-Havel-Kanals zwischen Wolfsburg und Brandenburg (Rhein – Oder).

In den Ausführungen des Grundsatzes ► G 138 werden Aussagen zur Ausstattung der Fahrradinfrastruktur, hierbei insbesondere zu Fahrradverleih- und Unterstellmöglichkeiten für Radtouristen, angeregt.

14. Gewässerschutz, Wassergewinnung, Abwasserbeseitigung (LEP 4.2.4)

Die Ziele und Festlegungen im 2. Entwurf des LEP hinsichtlich der Umsetzung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie zur Erreichung des guten Zustandes von Oberflächengewässern und Grundwasser, der zentralen Abwasserbeseitigung, sowie der Sicherung von Trinkwasserschutzgebieten zur Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung mit Trinkwasser liegen im Konsens mit den Bestrebungen der Landeshauptstadt Magdeburg.

15. Hochwasserschutz (LEP 4.1.2)

Die Ziele und Festlegungen im 2. Entwurf des LEP hinsichtlich der Ausweisung und Vorhaltung von Flächen zum Hochwasserschutz und Hochwasserschutzgebieten werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Für die Umsetzung vorbeugender Hochwasserschutzmaßnahmen im Einzugsgebiet der Elbe (Deichrückverlegungen, Flutungspolder, Hochwasserrückhaltebecken) werden im LEP zusätzliche Flächen als Vorranggebiete für Hochwasserschutz dargestellt. Der notwendige Umfang und die Wirksamkeit dieser Maßnahmen sollte begleitend durch unabhängige Gutachter geprüft werden.

16. Elbeausbau (LEP 3.3.3)

Als Ziel ► Z 85 der Raumordnung ist nach dem LEP die ganzjährige wirtschaftliche Schiffbarkeit der Wasserstraße Elbe herzustellen und zu gewährleisten. Dazu sind laut LEP zur Erreichung des Ziels der Wiederherstellung und Gewährleistung der Mindestfahrinnentiefe von 1,60 m an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr bis 2010 Unterhaltungsmaßnahmen zwischen Dresden und Geesthacht erforderlich. Nach einhelliger fachlicher Auffassung ist dieses Ziel der Schiffbarmachung nicht allein durch Unterhaltungsmaßnahmen, sondern nur durch entsprechende Ausbaumaßnahmen zu bewerkstelligen. Um zu entsprechenden Planungs- und Rechtssicherheiten für die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg zu gelangen, wird erwartet, dass im LEP dargelegt wird, in welchem rechtlichen Rahmen vom Land der Ausbau der Elbe angestrebt wird.

17. Umweltbericht (Anhang LEP)

Unter Berufung auf die nachfolgenden Angaben wird im Anhang B (Bewertungsmethodik zur vertiefenden Prüfung räumlicher konkreter Einzelfestlegungen im LEP 2010) im Umweltbericht ausgeführt:

„Einschätzung, wenn die Abgrenzung der Festlegung einen ausreichenden Abstand zu Natura-2000-Gebieten/naturschutzrechtlich geschützten Gebieten aufweist; Orientierungswert: Abstand > 500m (in Anlehnung an Erfahrungswerte u. a. aus der Umweltprüfung zum Raumordnungsplan Niedersachsen, Hinweisen aus Regelwerken und Leitfäden, u. a. Strom / Bunge: Handbuch der UVP; Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (2000): Leitfaden für UVS zu Straßenbauvorhaben, sowie relevanter Fachliteratur, u. a. Reck & Kaule (1992): Straßen und Lebensräume: Ermittlung und Beurteilung straßenbedingter Auswirkungen auf Pflanzen, Tiere und ihre Lebensräume, Köppel, Peters & Wende (2004): Eingriffsregelung, Umweltverträglichkeitsprüfung, FFH-Verträglichkeitsprüfung)“

Hier folgt man dem altbekannten Ansatz, dass über ausreichenden Abstand gemäß einer Ampel (grün, gelb, rot) das Konfliktpotential dargestellt wird. Jedoch wird damit ignoriert, dass gemäß dem Naturschutzrecht einzelne Arten (Tiere und Pflanzen) unter Schutz gestellt sind. Es fehlt die Auswertung der Vorkommen der geschützten Arten außerhalb von festgesetzten Schutzgebieten in Bezug auf die geplante Nutzung gemäß dem LEP.

Dieser Sachverhalt soll nachfolgend an einem Beispiel erläutert werden:
 Umweltbericht zum LEP 2010 des Landes Sachsen-Anhalt,
 Anhang C-1,
Vorrangstandorte für bedeutende, große Industrieflächen,
Magdeburg/ Sülzetal (Osterweddingen, Langenweddingen/ Wanzleben)

Im Umweltbericht Anhang B fehlt bei den Schutzgütern Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt eine Auseinandersetzung mit besonders oder streng geschützten Arten, die nicht über den Flächenschutz wie z. B. der Natura 2000-Gebiete geschützt sind (sogenannte Anhang-IV-Arten). Für das Gebiet der Landeshauptstadt Magdeburg kommt hier insbesondere der Feldhamster in Betracht, der zwar als Art streng geschützt ist, aber für den kein eigenes Schutzgebietssystem ausgewiesen werden muss. Dennoch schreibt die FFH-Richtlinie vor, dass für die Arten, die in Anhang IV genannt sind, ein strenges Schutzsystem einzuführen ist, das sich auch auf Störung der Arten und ihrer Lebensräume bezieht. Für die relativ ortstreue Art Feldhamster ist das Verbreitungsgebiet im Land gut bekannt (siehe z. B. Sonderheft Naturschutz im Land Sachsen-Anhalt 2004: „Die Tier- und Pflanzenarten nach Anhang IV der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie im Land Sachsen-Anhalt“, Hrsg. Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt). Es kann erwartet werden, dass im Verbreitungsgebiet des Feldhamsters entsprechende Aussagen zu Konflikten getroffen werden und dass sein Hauptvorkommensgebiet als landesweit bedeutsame Fläche für den Artenschutz dargestellt wird.

Dementsprechend fehlen Aussagen zur Hamsterproblematik auf Seite 5 des Anhangs C, auf der der Vorrangstandort für landesbedeutsame große Industrieflächen im Grenzgebiet von Magdeburg und der Einheitsgemeinde Sülzetal hinsichtlich der Umweltauswirkungen beschrieben wird. Die im Magdeburger Gebiet liegenden Flächen weisen einen Hamsterbesatz auf, der zu den dichtesten in ganz Sachsen-Anhalt gehört.

Es wird dringend empfohlen, die entsprechenden Aussagen, Bewertungen und Schlussfolgerungen zum Artenschutz zu ergänzen und in den eigentlichen LEP einfließen zu lassen.

Für das konkrete Beispiel gibt es bereits Lösungsansätze zur Konfliktbearbeitung, so dass dem Ziel der LEP entsprochen werden kann.

Im Anhang des Umweltberichts sind einige Maßnahmen beschrieben, die weitergehende Auswirkungen auf den Hochwasserschutz, das Abflussvermögen der Elbe und auf Oberflächengewässer in Magdeburg haben können und untersucht werden müssen.

Das betrifft den Ausbau des Schleusenkanals Tornitz, den Ausbau des Hansehafens Magdeburg (u. a. Beeinträchtigungen des Neustädter Sees und des Barrosees), sowie den Eisenbahnknoten Magdeburg, Güterverkehrszentrum MD-Rothensee. Das Minimierungsgebot der Auswirkungen auf v.g. Belange sollte in der Plandarstellung bereits berücksichtigt sein.

18. Allgemeine Hinweise

Im Textteil fehlt eine vertiefende fachliche Auseinandersetzung mit den Gründen für die einzelnen Ausweisungen, auch die kritische Prüfung, welche von den Darstellungen des alten Landesentwicklungsplanes sich als richtig, welche sich vielleicht als falsch erwiesen haben und damit jetzt eine Umorientierung erfordern. Hier müsste begleitend zu den Ausweisungen ein

Monitoring stattfinden, welches auf entsprechenden Fachgutachten und begleitenden Untersuchungen basiert und aus welchem die Bedarfszahlen für die einzelnen Kategorien abgeleitet werden können.