

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister –		Drucksache DS0550/08	Datum 04.11.2008
Dezernat: VI	Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Der Oberbürgermeister	11.11.2008	nicht öffentlich	Genehmigung (OB)
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	20.11.2008	öffentlich	Beratung
Verwaltungsausschuss	28.11.2008	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen Amt 31, Dez. III	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X

Kurztitel

Stellungnahme der Landeshauptstadt Magdeburg zum ersten Entwurf des Landesentwicklungsplanes 2008

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme der Landeshauptstadt Magdeburg zum ersten Entwurf des Landesentwicklungsplanes 2008 wird zugestimmt.

Pflichtaufgaben	freiwillige Aufgaben	Maßnahmenbeginn/ Jahr	finanzielle Auswirkungen			
	X		JA		NEIN	X

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

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

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

federführendes/r Amt/FB	Sachbearbeiter Herr Wrede-Pummerer	Unterschrift AL/FBL Herr Olbricht
----------------------------	---------------------------------------	--------------------------------------

verantwortlicher amt. Beigeordneter	Herr Dr. Scheidemann Unterschrift	
--	--------------------------------------	--

Begründung:

Die Landesregierung hat am 22. Juli 2008 den 1. Entwurf des neu zu erarbeitenden Landesentwicklungsplanes beschlossen und das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr beauftragt, das Anhörungs- und Beteiligungsverfahren durchzuführen.

Erstmals wird für den Landesentwicklungsplan eine strategische Umweltprüfung im Sinne der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme durchgeführt.

Den Zentralen Orten kommt u.a. durch die Lenkung der räumlichen Entwicklung auf leistungsfähige Zentren und tragfähige Standortstrukturen ein hohes Gewicht sowohl in der Raumordnung und Landesplanung wie in der Förderpolitik des Landes zu.

Der Zentrale Ort ist dabei nicht gleichzusetzen mit dem administrativen Stadt- oder Gemeindegebiet. Durch das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr als Träger des Landesentwicklungsplanes ist dazu in Abstimmung mit der Kommune auf der Grundlage von § 2b Abs. 1 Zweites Gesetz zur Änderung des Landesplanungsgesetzes der Zentrale Ort in einer Stadt oder Gemeinde festzulegen.

Über die räumliche Abgrenzung des Zentralen Ortes innerhalb des administrativen Stadtgebietes der Landeshauptstadt Magdeburg wird das Stadtplanungsamt eine gesonderte Drucksache zur Behandlung in den politischen Gremien erarbeiten.

Mit Schreiben vom 28.08.2008 wurde die Landeshauptstadt Magdeburg aufgefordert, bis zum 31.12.2008 eine Stellungnahme zur Neuaufstellung des Landesentwicklungsplanes an das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr abzugeben.

Der Entwurf der Stellungnahme ist nachfolgend abgedruckt.

Stellungnahme der Landeshauptstadt Magdeburg zum ersten Entwurf des Landesentwicklungsplanes 2008

1. Verdichtungsraum

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 die Landeshauptstadt Magdeburg keine Wachstumsregion ist, die zu verdichten ist, sondern eine Schrumpfsregion, 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

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

3. Metropolregion

Die Einbeziehung des Oberzentrums Magdeburg in die europäische Metropolregion Halle/Leipzig-Sachsendreieck ist für die weitere Entwicklung der Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts von hochrangiger Bedeutung und wird ausdrücklich unterstützt.

4. Wirtschaft

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

Das Symbol in der Gemeinde Sülzetal sollte nördlich der Bahnstrecke Magdeburg-Halberstadt platziert werden. Dort ist der Schwerpunkt.

Die Landeshauptstadt Magdeburg begrüßt ausdrücklich die Ausweisung dieses Vorrangstandortes für landesbedeutsame, große Industrieflächen und die damit implizierte Weiterentwicklung des gemeinsamen Industrie- und Gewerbegebietes, um die Funktion des Oberzentrums Magdeburg zu festigen.

Dem Technologiepark Ostfalen (TPO) werden auf Seite 29 auch die Gemeinden Niedere Börde und Wolmirstedt zugeordnet. Eine Erweiterung des TPO nach Norden wird abgelehnt!

Im Land Sachsen-Anhalt sind zu viele landesbedeutsame Industrieflächen ausgewiesen, insbesondere solche, die nicht an Zentralen Orten liegen. Ein eindeutiges Bekenntnis zur zentralörtlichen Struktur wird gefordert.

6. Landesbedeutsame Standorte für Bildung und Wissenschaft

Im 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

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

8. Vorrangstandorte für landesbedeutsame Verkehrsanlagen: Häfen

Die Unterscheidung zwischen Binnenhafen und Hafenausbau ist nicht nachvollziehbar (auch der Binnenhafen Magdeburg wird ausgebaut und soll in Zukunft noch weiter ausgebaut werden). Es sollte daher eine andere Bezeichnung für die Kategorie „Hafenausbau“ gewählt werden.

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

9. Schienenverkehr

Das Ziel eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes wird ausdrücklich begrüßt. Die sich in Sachsen-Anhalt kreuzenden touristisch bedeutsamen Rad- und Fußwegenetze sollten

einbezogen werden (unter anderem R1, Elberadweg.)

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

Aus diesem Grund sollte dem ÖPNV auch ein eigener Unterpunkt gewidmet werden.

Die Aussagen zum Fuß- und Radverkehr sind im LEP als eigener Punkt darzustellen.

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

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.

10. ÖPNV-Verkehr

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, dass gegenwärtig novelliert wird. Die Förderung von Straßenbahnbetriebshöfen und Straßenbahnen muss in den Fokus gerückt werden.

11. Straßenverkehr

In der Kartendarstellung des LEP-Entwurfes ist der Nordabschnitt der A 14 ab bisherigem Autobahnende bei Meitzendorf 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.

Derzeit aufkommende Diskussionen (siehe Anlagen 1 und 2)) zu Kostenoptimierungen zum Bau der A 14 und damit verbundenen veränderten Trassenführung der A 14 über die B 189 zwischen der A 2 und Colbitz stellen eine erhebliche Veränderung zum ROV zur Führung der A 14 dar. Es bedarf daher einer vertiefenden Untersuchung zu dieser Thematik. Zu den möglichen verkehrlichen Auswirkungen der Bündelung des Autobahn- und Bundesstraßenverkehrs auf die B 189 zwischen der A 2 und Colbitz und insbesondere des städtischen Verkehrs in der Landeshauptstadt Magdeburg fehlen fundierte Aussagen. Im Zuge des ROV ist dies nicht untersucht worden.

Ersten verkehrsplanerische Betrachtungen in der Landeshauptstadt Magdeburg zufolge ist dadurch mit einer erheblichen Steigerung der Verkehrsbelastung auf dem Magdeburger Ring, insbesondere durch den Anstieg des überörtlichen LKW-Verkehrs, zu rechnen. Dies

führt neben den Verlagerungseffekten des städtischen Verkehrs vom Magdeburger Ring auf innerstädtische Straßen vor allem örtlich zu einer weiteren Verschärfung umweltrechtlicher Belange (Feinstaub, Lärmschutz u. ä.).

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.

12. Rad- und fußläufiger Verkehr

Dem Fuß- und Radverkehr als Verkehrsarten des Umweltverbundes und als Tourismusfaktor muss stärker Beachtung geschenkt werden.

13. Luftverkehr

Das Symbol für den ergänzenden Verkehrsflughafen Cochstedt fehlt in der Plandarstellung. Als landesbedeutsame Verkehrsanlage ist diese darzustellen.

14. Hochwasserschutz

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.

15. Elbeausbau

Als Ziel 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 Mindestfahrrinntiefe von 1,60 m 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.

16. Strategische Umweltprüfung

Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr legt zum 1. Entwurf des LEP lediglich ein Konzeptpapier zum vorgesehenen Umfang und Detaillierungsgrad des zu erstellenden Umweltberichtes vor. Ein Entwurf des Umweltberichtes wurde nicht erstellt, sondern erst für den 2. Entwurf des LEP Mitte 2009 in Aussicht gestellt. Dies bedeutet, dass entgegen dem inhaltlichen Anforderungsprofil der strategischen Umweltprüfung zum jetzigen Planungsstand des LEP keine Umweltdaten verbindlich vorliegen, an denen die Umweltverträglichkeit des LEP zu beurteilen ist (z.B. Einhaltung der Klimaziele, Energieeffizienz des Transportwesens, Umsetzungsgrad der EU-rechtlichen Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Richtlinie. Die strategische Umweltprüfung ist zum 1. Entwurf des LEP durchzuführen, um die Umweltrelevanz der Neufassung des LEP ableiten zu können mit den entsprechenden raumstrukturellen Konsequenzen für die anschließende Überarbeitung des LEP und als Grundlage für das weitere Beteiligungsverfahren.

17. Allgemeine Hinweise

Im Textteil fehlt eine 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.

Die Ziele und Grundsätze im LEP sollten durchnummeriert werden, um die Stellungnahmen im weiteren Beteiligungsverfahren definitiver auf einzelne Punkte beziehen zu können.

Anlagen:

DS0550/08_Anlage_1 vierspurige B 189

DS0550/08_Anlage_2 Baurecht schon 2009