

Landeshauptstadt Magdeburg – Die Oberbürgermeisterin –		Drucksache DS0399/24	Datum 02.08.2024
Dezernat: III	III	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Die Oberbürgermeisterin	27.08.2024	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss für Umwelt und Energie	10.09.2024	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Tourismus und regionale Entwicklung	19.09.2024	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	26.09.2024	öffentlich	Beratung
Verwaltungsausschuss	27.09.2024	öffentlich	Beratung
Finanz- und Grundstücksausschuss	16.10.2024	öffentlich	Beratung
Stadtrat	17.10.2024	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen Amt 30, FB 02, FB 23, VI	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X
	Klimarelevanz		X

Kurztitel

Industrie- und Gewerbegebietspotentiale in Magdeburg

Beschlussvorschlag:

1. In Fortschreibung der durch die Verwaltung durchgeführten Ermittlung möglicher Industrie- und Gewerbeflächenpotentiale auf dem Gebiet der LH Magdeburg beschließt der Stadtrat die Prüfung der zwei möglichen Alternativen
 - A Entwicklung des Geländes des „Verkehrslandeplatzes (VLP) Magdeburg/City“ und umliegender Flächen sowie
 - B Entwicklung „Großer Silberberg“
 gemäß beigefügten Lageplänen zu einem neuen Industrie- und Gewerbegebiet.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die dafür notwendigen Voraussetzungen zu prüfen und den Stadtrat über die mögliche Durchführbarkeit zu informieren.

Finanzielle Auswirkungen

Organisationseinheit		Pflichtaufgabe		ja		nein
----------------------	--	----------------	--	----	--	------

Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme				
		ja, Nr.			nein
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt				
	JA		NEIN		

A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

I. Aufwand (inkl. Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

II. Ertrag (inkl. Sopo Auflösung)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

Investitionsgruppe:

I. Zugänge zum Anlagevermögen (Auszahlungen - gesamt)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

II. Zuwendungen Investitionen (Einzahlungen - Fördermittel und Drittmittel)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

III. Eigenanteil / Saldo					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
20...					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

IV. Verpflichtungsermächtigungen (VE)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
gesamt:					
20...					
für					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

V. Erheblichkeitsgrenze (DS0178/09) Gesamtwert	
<input type="checkbox"/>	bis 60 Tsd. € (Sammelposten)
<input type="checkbox"/>	> 500 Tsd. € (Einzelveranschlagung)
<input type="checkbox"/>	> 1,5 Mio. € (erhebliche finanzielle Bedeutung)
<input type="checkbox"/>	Anlage Grundsatzbeschluss Nr.
<input type="checkbox"/>	Anlage Kostenberechnung
<input type="checkbox"/>	Anlage Wirtschaftlichkeitsvergleich
<input type="checkbox"/>	Anlage Folgekostenberechnung

C. Anlagevermögen

Investitionsnummer:

--

Buchwert in €:

--

Datum Inbetriebnahme:

--

Anlage neu

JA

Auswirkungen auf das Anlagevermögen					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	bitte ankreuzen	
				Zugang	Abgang
20...					

federführendes(r) Amt/Fachbereich	Sachbearbeiter	Unterschrift AL / FBL
--------------------------------------	----------------	-----------------------

Verantwortliche(r) Beigeordnete(r) Sandra Yvonne Stieger	Unterschrift
--	--------------

Termin für die Beschlusskontrolle

--

Begründung:**A. Prüfauftrag DS0446/23/45**

Per DS0446/23/45 wurde die Oberbürgermeisterin mit dem Verweis auf die Notwendigkeit der Erhöhung städtischer Einnahmen neben der Senkung städtischer Ausgaben gebeten, die Ausweisung neuer Gewerbeflächen für Unternehmen - auch ohne Bezug zur Intel-Ansiedlung in Magdeburg - zum Zwecke der Generierung weiterer Einnahmen für die LH Magdeburg zu prüfen und die Ergebnisse dem Stadtrat bis zum Ende des I. Quartals 2024 vorzulegen.

B. Prüfergebnis

Im Ergebnis der Prüfung ist festzustellen, dass zwei potentielle Industrie- und Gewerbeflächengebiete auf dem Gebiet der LH Magdeburg geeignet erscheinen, um neue Unternehmen anzusiedeln und ansässigen Unternehmen Expansionsflächen zu bieten. Diese potentiellen Gebiete sind folgend in den Alternativen „**Großer Silberberg zzgl. Sülzegrund**“ und „**Verkehrslandeplatz (VLP) Magdeburg City**“ nebst notwendigen Schritten zu deren Entwicklung dargestellt. Es wird empfohlen, eine tiefgehende Prüfung der Umsetzbarkeit vorgenannter Alternativen zu beschließen. Vor allem in Bezug auf die zeitliche Komponente bedarf es einer erweiterten Prüfung, da sich abzeichnet, dass eine Entscheidung nur für das nördliche der beiden Gebiete dazu führen würde, dass die Landeshauptstadt Magdeburg in den nächsten 8 bis 10 Jahren keinerlei bedeutende Ansiedlungen realisieren können, da keine Flächen zur Verfügung stehen. Eine potentielle Verlegung des VLP wäre Bestandteil der Prüfung.

C. Ausgangslage - Anlass zur Prüfung

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg hat bereits in den frühen neunziger Jahren mit dem Beschluss zur Entwicklung einer ca. 300 ha großen Fläche in Rothensee (Industrie- und Logistik Centrum ILC) auf die Notwendigkeit der Ausweisung von Industrie- und Gewerbeflächen zur Stabilisierung und Erweiterung der Wirtschaftsstruktur reagiert.

Dieses Gebiet war über viele Jahre die zentrale Flächenreserve der Landeshauptstadt Magdeburg für Industrie- und Gewerbeansiedlungen. Hierdurch konnte die Wirtschaftsförderung der Landeshauptstadt sowohl Grundstücksangebote für neue ansiedlungswillige Unternehmen, aber auch für Erweiterungsabsichten von bereits ansässigen Firmen unterbreiten. Im Ergebnis der Entwicklung ist festzustellen, dass die Erschließung der vorgenannten Flächen für die LH Magdeburg gewinnbringend war. Von den insgesamt 33 nunmehr in dem Gebiet beheimateten Betrieben konnten 22 neu angesiedelt und 11 am Standort Magdeburg gehalten werden. Ohne diese Flächenbevorratung wären

diese Unternehmen und das damit verbundene Gewerbe- und Lohnsteueraufkommen der Landeshauptstadt verlorengegangen.

Allein die Gewerbesteuererinnahmen der letzten 3 Jahre aus dem ILC belaufen sich auf insgesamt 13,46 Mio. €. Nicht berücksichtigt sind darüber hinaus die sekundären Effekte bei Dienstleistungs- und Zulieferfirmen. Mittlerweile sind die Flächen des ILC bis auf wenige kleine Restparzellen nahezu vollständig vermarktet.

Um auch weiterhin interessierten Unternehmen geeignete Flächen in Magdeburg anbieten zu können, hat sich der Stadtrat bereits im Jahr 2019 mit der Entwicklung und Erschließung neuer Industrie- und Gewerbeflächen beschäftigt. Schon damals wurden verschiedene potentielle Standorte für eine derartige Entwicklung gegeneinander abgewogen. Im Ergebnis dieses Prozesses wurde beschlossen, den „Eulenberg“ als neuen Standort zu erschließen. Mit der Ansiedlung der Intel Corp. ist es gelungen, das gesamte 380 ha große Areal an einen einzigen Investor zu veräußern.

Dies bedeutet jedoch auch, dass durch die vollständige Vermarktung des „Eulbergs“ aktuell keine neuen Ansiedlungsflächen zur Verfügung stehen, welche den Standortanforderungen der Unternehmen sowie der Stadtplanung entsprechen und umweltrechtliche Belange berücksichtigen.

Zwar gibt es nach einer aktuellen Potentialflächenstudie¹ in Summe ca. 57 ha erschlossene Flächen mit möglichem Baurecht für Unternehmensansiedlungen auf dem Gebiet der LH Magdeburg, allerdings erweisen sich diese bei genauerer Betrachtung größtenteils als nicht den Anforderungen an moderne Industrie- und Gewerbegebiete entsprechend.

Es handelt sich hierbei um Areale, welche:

1. zum Teil innerstädtisch gelegen sind,
2. hinsichtlich der Nutzung eingeschränkt sind,
3. räumlich zersplittert sind,
4. von Größe und Zuschnitt begrenzt sind,
5. z.T. Altlasten aufweisen,
6. sich überwiegend im Privatbesitz befinden.

Somit trifft diese absolute Flächengröße von 57 ha keine Aussage über die reale Verfügbarkeit von Erweiterungsflächen. Zudem befinden sich davon lediglich 10 ha im städtischen Besitz.

¹Arbeitsstätten- und Gewerbeflächenentwicklung Magdeburg 2035 | empirica Institut 2022

Mit Blick auf die zu erwartenden Effekte der Ansiedlung von Intel kann von einer bereits jetzt spürbaren erhöhten Flächennachfrage von neuen Unternehmen, vor allem aber auch von Wachstumsbedürfnissen regionaler Unternehmen ausgegangen werden. Nach Angaben von Intel beträgt das Transfervolumen an Zuliefer- und Dienstleistungsunternehmen an anderen Standorten ca. 1,5 Mrd. EUR jährlich. Insbesondere in Bezug auf Magdeburger Unternehmen und deren möglichen Expansionsbedarfen muss damit gerechnet werden, dass diese in die vielen aktuell bereits in Entwicklung befindlichen Industriegebiete im Umland der Landeshauptstadt abwandern, sofern sie in Magdeburg keine adäquaten Flächen vorfinden. Folge dieser Entwicklung wären nicht nur Gewerbesteuererbußen. Auch gewachsene wirtschaftliche Strukturen würden darunter leiden und den Wirtschaftsraum schwächen.

Die Erfahrungen mit der Entwicklung und Vermarktung des ILC und „Eulenberg“ haben gezeigt, dass Kommunen nur dann erfolgreich am Standortwettbewerb teilnehmen können, wenn sie eine sofortige oder zumindest sehr kurzfristige Verfügbarkeit der benötigten Ansiedlungsflächen gewährleisten. Da entsprechende Verfahren zur Baureifmachung von Flächen mehrere Jahre in Anspruch nehmen, müssen Kommunen bezüglich deren Verfügbarmachung und Entwicklung in Vorleistung gehen, da Investitions- und Standortentscheidungen von Unternehmen eine diesbezügliche Sicherheit voraussetzen.

Im Einklang mit dem Prüfauftrag der vorstehend benannten DS0446/23/45 erachtet es auch das Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit für zwingend notwendig, neue Industrie- und Gewerbeflächen auszuweisen und zu erschließen, um sowohl Entwicklungen bestehender Unternehmen als auch Neuansiedlungen in Magdeburg zu ermöglichen. Ziel ist es dabei, eine heterogene Wirtschaftsstruktur aus- und aufzubauen, die entsprechend resilient gegenüber wirtschaftlichen Schwankungen ist. Nur so kann eine stabile Basis für Gewerbesteuererinnahmen geschaffen werden, ohne hierbei Abhängigkeiten von Einzelansiedlungen zu riskieren.

Eingedenk dieser Prämissen hat das Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit nach möglichen potentiellen Entwicklungsflächen im Stadtgebiet gesucht. Eingeflossen in die Bewertung der untersuchten Flächen sind die bisher bei der Entwicklung des „ILC Rothensee“ und des „Eulenberg“ gemachten Erfahrungen hinsichtlich des zu erwartenden Aufwandes, der zeitlichen Umsetzung, möglicher Zwangspunkte und Anforderungen an die Qualität und den Umfang der Flächen.

Die Untersuchung potentieller neuer Gewerbeflächen beschränkt sich hierbei auf westlich der Elbe belegene Flächen innerhalb der Gemeinde/Gemarkung Magdeburg. Eine

Entwicklung im ostelbischen Stadtgebiet scheidet auf Grund der vorherrschenden Hochwassergefahr, der wenig leistungsfähigen Anbindung an das überregionale Straßennetz sowie der dort vorhandenen Naturräume und Siedlungsstruktur aus.

Daraufhin wurde sondiert, in welchen Bereichen westlich der Elbe die Landeshauptstadt bereits über eigene Flächenpotentiale verfügt, die als Nukleus für die geplante Entwicklung dienen können. Dabei sind Areale im Norden und Süden der Landeshauptstadt identifiziert worden, welche in den folgenden drei Varianten näher beleuchtet werden:

D. Darstellung potentieller Industrie- und Gewerbeflächen in der Landeshauptstadt

Neben den oben genannten auf das Gebiet der LH Magdeburg verteilten, zersplitterten Kleinflächen kommen nachfolgend dargestellte Flächen für eine weitere Untersuchung in Betracht:

I. ILC Rothensee

Die Landeshauptstadt selbst verfügt entsprechend vorstehend genannter Potentialflächenstudie lediglich über Restflächen in Summe von ca. 10 ha im ILC Rothensee. Für diese Flächen besteht im Moment jedoch kein Baurecht, da sie von der Verordnung des Landes zu den Überflutungsflächen der Schrote betroffen sind (eingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten). Insofern erscheinen diese Flächen nicht geeignet, um signifikanten Investitionen Raum zu bieten. Eine weiterführende Untersuchung erscheint nicht zielführend.

II. Großer Silberberg

Die Variante „Großer Silberberg“ wird nachstehend in zwei Untervarianten dargestellt:

1. Großer Silberberg

Die Entwicklungsabsichten für den „Großen Silberberg“ (siehe Anlage 1) bestehen schon seit längerer Zeit. Das Gebiet ist bereits im aktuellen Flächennutzungsplan enthalten und mit einem Bebauungsplan versehen. Dieser ruht jedoch derzeit. Mit dem Gebiet könnten insgesamt ca. 59 ha Vermarktungsfläche erschlossen werden. Auf Grund der Topographie und des vorhandenen Leitungsbestandes sind die Grundstücke hinsichtlich ihrer maximalen Größe und Bebaubarkeit erheblich limitiert. Insofern ist das Gebiet nur für kleinere und mittlere Projekte nutzbar. Die größte zusammenhängende Fläche ist 12,7 ha groß, besitzt aber einen ungünstigen Zuschnitt. Größere industrielle Ansiedlungen sind daher nicht möglich. Es ist bereits eine straßenseitige Erschließung und teilweise Grunderwerb in diesem Bereich erfolgt. Zirka ein Viertel der Fläche befindet sich noch im privaten Eigentum und muss durch die LH Magdeburg noch erworben werden.

Problematisch stellt sich der Erschließungsaufwand dar. Hier ist mit deutlich erhöhten Erschließungskosten pro Quadratmeter zu rechnen, da verschiedene Leitungen erst über einen längeren Abschnitt (ca. 1,5 km) an das Gebiet herangeführt werden müssen (äußere Erschließung). Dies wirkt sich negativ auf die möglichen Vermarktungserlöse aus, da diese Kosten über die Verkaufspreise refinanziert werden müssen.

Vorteile: Im Ergebnis ist festzuhalten, dass

1. das Gelände planungsseitig abgesichert ist,
2. über eine gute straßenseitige Anbindung (A2) verfügt und
3. sich große Flächenanteile des Gebietes im Eigentum der LH Magdeburg befinden.

Nachteile: Gleichzeitig bietet das Gebiet auf Grund der Größe

1. wenig langfristiges Potential,
2. ist für größere Ansiedlungen ungeeignet und
3. verursacht unverhältnismäßig hohe Erschließungskosten.

2. Großer Silberberg zzgl. Sülzegrund

Bereits im Rahmen der Abwägung verschiedener Standortalternativen im Jahr 2019 wurde diese Variante untersucht und dem Stadtrat vorgestellt. Dementsprechend ist die Datengrundlage für dieses Modell relativ aktuell. Für das zusätzliche Areal gegenüber Variante „Großer Silberberg“ (siehe Anlage 2) besteht keine stadtplanerische Grundlage. Es wäre eine Änderung des Flächennutzungsplans und die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens erforderlich. Mit der Einbeziehung benachbarter Flächen könnten jedoch die vorstehend genannten Probleme des „Großen Silberberg“ hinsichtlich der erforderlichen Flächengrößen gelöst werden. Es wäre eine Gesamtfläche von ca. 150 ha realisierbar. Die größte zusammenhängende Fläche würde 52 ha betragen. Die so entstehenden Grundstücke wären vom Zuschnitt her flexibel und ließen auch Erweiterungsoptionen zu. Die Erschließung würde im Vergleich zur Variante „Großer Silberberg“ bereits weiter südlich erfolgen und die Kosten dafür wären auf eine größere Fläche umlegbar. Allerdings könnten durch das größere Entsorgungsaufkommen die künftig anfallenden Abwässer nicht mehr durch das bestehende städtische System abgeführt werden. Zur Beseitigung der Abwässer wäre der Bau eines ca. 8 km langen Kanals in Richtung Osten erforderlich.

Die Umsetzung der Variante „Großer Silberberg zzgl. Sülzegrund“ würde erheblichen zusätzlichen Grunderwerb durch die Landeshauptstadt erfordern. Dabei ist der Anteil der privaten Eigentümer im Bereich „Sülzegrund“ hoch (91, Stand 2019). Alle Flächen werden derzeit landwirtschaftlich genutzt. Da zum Teil Agrarbetriebe Eigentümer der Flächen sind,

könnte sich der Flächenerwerb als schwierig erweisen. Einige dieser Betriebe haben schon für die Entwicklung des ILC Rothensee Verluste landwirtschaftlicher Fläche in Kauf nehmen müssen. Es ist insofern zu prüfen, ob bei einem weiteren Flächenverlust eine Existenzgefährdung für die Betriebe entstehen würde. Für die dann umzunutzenden Flächen wären Biotop- und Artenkartierungen mit den damit verbundenen Ausgleichs-, Artenschutz- und Ersatzmaßnahmen notwendig.

Die vorgenannten Punkte machen eine kurzfristige Umsetzung unmöglich, für eine mittel- bis langfristige Entwicklung aber notwendig.

Als problematisch könnte sich auch die unmittelbare Nähe zum Technologiepark Ostfalen (TPO) erweisen. Sofern dort noch freie Flächen zur Verfügung stehen, tritt eine unmittelbare Konkurrenzsituation auf. Da heute nicht eingeschätzt werden kann, ob und wenn ja in welcher Höhe zum Zeitpunkt der Erschließung zukünftig noch Fördermittel zur Ertüchtigung der regionalen Infrastruktur fließen werden, müssten zur Kostendeckung der Maßnahme im Zuge der Vermarktung entsprechend hohe Grundstückspreise realisiert werden. Diese würden jedoch deutlich über denen der mit Fördermitteln erschlossenen Restflächen des TPO liegen. Damit einhergehend würde das Vermarktungsrisiko, bzw. die Vermarktungsdauer steigen, was wiederum zu erhöhten Finanzierungskosten für Grunderwerb und Erschließung führt.

Vorteile: Mit Umsetzung dieses Standortes könnten

1. geeignete Flächen für Industrie- und Gewerbeansiedlungen entwickelt werden sowie
2. mittel und längerfristig Flächen zur Verfügung stehen.

Nachteile: Zu bedenken sind

1. die Umsetzungs- (Grunderwerb, Kanalbau, Finanzierung), sowie Kostenrisiken,
2. ein hoher Vorfinanzierungsaufwand,
3. ein längerer Umsetzungszeitraum,
4. der Verlust von landwirtschaftlicher Nutzfläche in Größenordnung der zu entwickelnden Fläche sowie
5. die unmittelbare räumliche Konkurrenz zum Technologiepark Ostfalen.

III. Verkehrslandeplatz (VLP) Magdeburg City

Östlich der B71 steht mit Grundstücken im Eigentum der Landeshauptstadt Magdeburg und den Grundstücken im Eigentum der stadteigenen Flughafen Magdeburg GmbH eine zusammenhängende Fläche von ca. 120 ha zur Verfügung (siehe Anlage 3). Mit zusätzlichem Ankauf/Tausch von ca. 24 ha angrenzenden Flächen könnte eine

Gesamtfläche von 144 ha entstehen. Somit wäre bei Einstellung des Flugbetriebes und Umwidmung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg/City östlich der B71 das Potential vorhanden, ein Industrie- und Gewerbegebiet auf überwiegend bereits im Eigentum der Landeshauptstadt Magdeburg stehenden Flächen zu entwickeln.

Eine Aufteilung in mehrere, eigenständig funktionierende Bauabschnitte ist ohne weiteres möglich. Dies ließe eine bedarfsgerechte Erschließung entsprechend der Nachfrage zu. Die zusätzlichen Flächenankäufe/-tausche wären erst für einen 2. Bauabschnitt erforderlich. Allein bei Beschränkung auf die derzeit vom Flugplatz genutzte Fläche könnte ein Areal von ca. 60 ha ohne Verlust von landwirtschaftlicher Nutzfläche und ohne große Eingriffe in Natur und Umwelt mobilisiert werden.

Die entstehenden Baufelder können flexibel hinsichtlich Größe und Zuschnitt gestaltet werden, so dass bei einer entsprechenden Erschließungsplanung sämtliche Nachfragesituationen bedient werden könnten. Durch die Nähe zur A14, den Anschluss an überregionale Straßen (B71) und gut ausgebaute innerstädtische Straßen ist die Fläche schon heute verkehrstechnisch sehr gut erschlossen. Ein Anschluss an den ÖPNV ist mit der Straßenbahn ebenfalls in der Nähe bereits vorhanden. Durch die im Osten verlaufende Bahnlinie wäre perspektivisch sogar ein S-Bahn Haltepunkt denkbar. Über dieses Gleis könnte auch ein bahnseitiger Anschluss des Geländes realisiert werden, was die Attraktivität des Standortes zusätzlich steigern würde.

Auch städtebaulich könnte das Gebiet mit seiner Lage zwischen der Ansiedlungsfläche von Intel und Projekten zur Entwicklung der Stadtteile Süd/Ost weitere positive Effekte bringen.

Die notwendige innere Erschließung ist auf Grund der vorhandenen Topographie als vergleichsweise einfach anzusehen. Dies dürfte sich auch vorteilhaft auf die Höhe der Erschließungskosten auswirken. Aufgrund der aktuellen Nutzung sind auch keine störenden Leitungsbestände zu berücksichtigen und aufwendige Umverlegungen vorzunehmen. Die bereits vorhandene gewerbliche Nutzung im Umfeld schafft einen ausreichenden Abstand und Puffer zur nächsten Wohnbebauung. Weitere schützenswerte Nutzungen sind in westliche, südliche und östliche Richtung nicht vorhanden.

Planungsrechtlich wären die für eine Umnutzung des Areals notwendigen nachfolgend kursorisch aufgeführten Schritte zu realisieren. Neben der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses für die Erweiterung des Flugplatzes müsste ein Verfahren zur Änderung des Flächennutzungs- und Bebauungsplans eingeleitet werden. Zeitgleich wäre ein Verfahren zur Einstellung des Flugplatzbetriebes einzuleiten. Mit den zwei gegenwärtig noch vorhandenen gewerblichen Nutzern der Start- und Landebahn wären Alternativen zu

prüfen. Die am Standort angesiedelten Firmen ohne direkten Bezug zur Nutzung der Start- und Landebahn könnten selbstverständlich verbleiben. Für die stationierte Hubschrauberstaffel der Polizei würde sich nach heutiger Betrachtung wahrscheinlich vorbehaltlich tiefergehender Prüfungen keine wesentliche Beeinträchtigung ergeben. Sie würde ebenfalls am Standort verbleiben können. Ansässige Segelflugvereine und Flugschulen wären von der Schließung betroffen. Gegebenenfalls wäre für diese nach Ausweichmöglichkeiten auf andere Sportflugplätze in der näheren Umgebung zu suchen.

Wirtschaftlich betrachtet könnte die Nutzungsänderung doppelt positive Auswirkungen für die Landeshauptstadt mit sich bringen. Neben den Gewerbe- und Lohnsteuereinnahmen der sich ansiedelnden Betriebe könnten auch signifikante Einnahmen über den Grundstücksverkauf generiert werden. Der durch die Umwandlung der Flächen des VLP in Bauland für Industrie und Gewerbe entstehende Planungs- und Erschließungsgewinn könnte direkt durch die Landeshauptstadt realisiert werden. Die Höhe der möglichen Gewinne wäre vom zum Zeitpunkt der Vermarktung aktuellen Grundstückspreisniveau in der Region und den Erschließungskosten abhängig. Es lässt sich jedoch bereits jetzt einschätzen, dass durch die allgemeine Wertsteigerung am Grundstücksmarkt die Verkaufspreise deutlich über den Buchwerten der Grundstücke zzgl. der Erschließungskosten liegen werden.

Darüber hinaus würden perspektivisch die stetig erforderlichen finanziellen Zuschüsse der Landeshauptstadt für die Aufrechterhaltung des Flugplatzbetriebes entfallen. Grundsätzlich können alle bereits am Flugplatz verorteten Unternehmen vor Ort bleiben, ebenso wie die Hubschrauberlandestaffel.

Eine Prüfung der Bedingungen für die äußere Erschließung hat noch nicht stattgefunden.

Vorteile: Die Flächen des Flugplatzes und der umliegenden Bereiche bieten somit sowohl hinsichtlich

1. der infrastrukturellen Voraussetzungen,
2. der Umsetzungsrisiken (kein Grunderwerb notwendig),
3. der Bindung finanzieller Ressourcen,
4. der Marktfähigkeit,
5. der Entwicklungspotentiale,
6. der ökologischen Auswirkungen,
7. der städtebaulichen Entwicklung und
8. der Wirtschaftlichkeit

die ideale Voraussetzungen.

Nachteile:

1. Aufgabe des Verkehrslandeplatzes direkt auf dem Stadtgebiet
2. Auswirkungen auf Sport- und Freizeitfliegerei

E. Vorschlag weiteres Vorgehen

Die Umsetzung der Variante „Verkehrslandeplatz (VLP) Magdeburg - City“ setzt zwangsläufig die Aufgabe des Flugbetriebes (außer der Hubschrauberstaffel) und damit auch die Aufgabe der Ausbaupläne für den VLP voraus. Der Verwaltung ist bewusst, dass eine solche Entscheidung eine Abkehr von den zuvor gefassten Beschlüssen des Stadtrates darstellt. Für eine erneute Beurteilung unter Maßgabe der zuvor dargestellten Nachnutzungsmöglichkeit sollten jedoch die aktuellen Rahmenbedingungen im Entscheidungsprozess Berücksichtigung finden:

1. Die Möglichkeiten eines Flugbetriebs sind beim derzeitigen Ausbauzustand des VLP nur auf wenige kleinere Flugzeugmodelle beschränkt und auch nur unter bestimmten Rahmenbedingungen möglich (siehe Anlage). Um die Nutzung des VLP Magdeburg durch weitere, größere Flugzeugtypen zu ermöglichen, wäre eine Verlängerung der Start- und Landebahn und ggf. auch Investitionen im Bereich der Flugsicherung, Flughafentechnik und Gebäudeinfrastruktur erforderlich. Damit zwingend verbunden ist die Verlegung der B71, der Rückbau der „alten“ B71, sowie weiterer Grunderwerb (Verlegung B71, Verlängerung Startbahn). Mit dem Ausbau ist sicher auch von einem Anstieg der Betriebskosten des VLP Magdeburg auszugehen. Gemäß dem Geschäftsbericht der Flughafen Magdeburg GmbH kann die Gesellschaft diese Investitionen und die Betreuung nicht ohne Unterstützung des Gesellschafters, der LH Magdeburg, tätigen. Das bedeutet, dass die Investitionen (mittlerer zweistelliger Millionenbetrag) über den Haushalt der LH Magdeburg zu finanzieren oder zumindest mit Bürgschaften abzusichern wären. Inwieweit dies auf Grund der angespannten Haushaltssituation kurz-, oder mittelfristig möglich ist, erscheint zumindest fraglich. Von einem zeitnahen Ausbau kann jedoch eher nicht ausgegangen werden.
2. Innerhalb der letzten 24 Jahre konnte der gefasste Beschluss zum Ausbau des Flugplatzes nicht umgesetzt werden. Die seinerzeit getroffenen Annahmen hinsichtlich der zu erwartenden Passagierzahlen und Flugrouten (z.B. ab 2015 46.000 Passagiere p.a. jeweils nach München und Frankfurt/M) dürften einer heutigen Betrachtung nicht mehr standhalten. Dementsprechend wären auch die angestellten Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, die Grundlage für die Refinanzierung der Investitionen und Betreuung sind, neu zu hinterfragen.

3. Basierend auf den örtlichen Rahmenbedingungen würde der VLP Magdeburg trotz Ausbau nie über den Status eines Businessflugplatzes hinauskommen. Auch nach einer Verlängerung der Start- und Landebahn auf 1,8 km könnten größere Maschinen mit entsprechenden Passagierkapazitäten, wie es an den Flugplätzen Magdeburg-Cochstedt oder Braunschweig-Wolfsburg problemlos möglich ist, am VLP Magdeburg weder starten noch landen. Hierfür wäre eine noch längere Bahn notwendig. Ein Ausbau des Flugplatzes würde demnach nur die Bandbreite der einsetzbaren Businessjets vergrößern. Eine betriebswirtschaftlich notwendige Zunahme der Passagierzahlen würde dadurch nicht erreicht. Die Situation mit Blick auf eine verbesserte Mobilität der Bevölkerung in der Region würde sich damit nicht verbessern, sondern nur die Konkurrenzsituation mit anderen Flughäfen im Bereich der Businessverkehre verschärfen. Insofern wäre statt eines Ausbaus des VLP Magdeburg eine Kooperation mit bereits bestehenden und ausgebauten Standorten in der Nähe Magdeburgs angezeigt und im gemeinschaftlichen Interesse.
4. Die zukünftigen Entwicklungen im innerdeutschen Flugverkehr sind mit Blick auf die ökologischen Auswirkungen derzeit schwer absehbar. Der Trend ist jedoch stark rückläufig. Einige europäische Länder sind bereits dazu übergegangen, inländische Kurzstreckenflüge zu verbieten, für die die Bahn ein gleichwertiges und zumutbares Angebot bietet. Seit 2017 müssen Börsenunternehmen, Versicherungen und Banken mit mehr als 500 Mitarbeitern einen Nachhaltigkeitsbericht vorlegen, der meist auch eine Klimabilanz enthält. Jeder nicht getätigte Flug schlägt positiv zu Buche. Es ist daher mehr als fraglich, dass unter diesen Voraussetzungen zukünftig ein Passagieraufkommen generiert werden kann, welches für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendig wäre. Die Nutzung der dann ausgebauten Start- und Landebahn würde sich auf kleinere Maschinen beschränken. Auch unter optimistischsten Annahmen zu den Auswirkungen der Ansiedlung von Intel auf den Flugverkehr sieht das Wirtschaftsdezernat zukünftig nicht das Potential mit den vorgenannten Flugzeugklassen einen Flugplatz wirtschaftlich betreiben zu können. Sicher können durch alternative Antriebe in der Zukunft Flüge auch klimaneutral absolviert werden, was ggf. wieder zu einer Zunahme des Flugverkehrs führen könnte. Wann dies jedoch der Fall sein wird, kann nur schwer prognostiziert werden.
5. Es ist wissenschaftlich hoch umstritten, ob Regionalflugplätze einen signifikanten Einfluss auf das wirtschaftliche Wachstum eines Standortes haben. Meistens ist dies nur dann der Fall, wenn sich flugaffines Gewerbe in einer gewissen Größenordnung direkt vor Ort niederlässt. Mit Blick auf die Gegebenheiten am VLP Magdeburg dürfte dies ausgeschlossen sein. Die Erreichbarkeit eines Standortes mit dem Flugzeug spielt bei allen anderen Branchen eine untergeordnete bis keine Rolle für eine

Standortentscheidung. Hier sind andere Faktoren ausschlaggebender. Dies ist zumindest auch der Erfahrungshintergrund des Wirtschaftsdezernates.

Sollte trotz der vorgebrachten Argumente die Notwendigkeit eines Flugplatzes gesehen werden, könnte die Verlegung des Standortes innerhalb des Stadtgebietes geprüft werden. Ohnehin war der jetzige Standort lediglich als Übergangslösung vorgesehen.

6. Die europäische Kommission hat bereits 2014 die „Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften“ veröffentlicht. Ziel der EU-Kommission war es, die Finanzierung von Flughäfen durch Subventionen der Mitgliedsstaaten abzubauen. Seit 2005 hat sich die Zahl der Flughäfen europaweit verdoppelt. In o.g. Leitlinie wird unter 1. Punkt 5. dazu folgendes ausgeführt: „Kleinere Flughäfen stehen am häufigsten in öffentlichem Eigentum und sind auch zur Finanzierung ihres Betriebs am häufigsten auf öffentliche Fördermittel angewiesen. Die Preise dieser Flughäfen werden häufig nicht auf der Grundlage von Markterwägungen und insbesondere soliden Ex-ante-Rentabilitätsaussichten festgesetzt, sondern vor allem unter Berücksichtigung lokaler oder regionaler Erwägungen. Unter den derzeitigen Marktbedingungen hängen die Rentabilitätsaussichten gewerblich betriebener Flughäfen nach wie vor in großem Maße vom Verkehrsaufkommen ab, wobei Flughäfen mit weniger als einer Million Passagiere im Jahr in der Regel Schwierigkeiten haben, ihre Betriebskosten zu decken. Folglich erhält die große Mehrheit der Regionalflughäfen regelmäßig staatliche Fördermittel.“ Es sollen Wettbewerbsverfälschungen, die einen fairen Wettbewerb im Binnenmarkt untergraben würden, insbesondere durch Vermeidung von Überkapazitäten und durch Vermeidung des Betriebs mehrerer unrentabler Flughäfen im selben Einzugsgebiet begrenzt werden. Deshalb sind für Flughäfen bis zu einem Passagiervolumen von 3 Mio. pro Jahr Betriebsbeihilfen nur noch höchstens zehn Jahre lang - also bis 2024 (wegen Pandemie verlängert bis 2027) zulässig. Danach müssen die Betriebskosten aus dem operativen Flugbetrieb erwirtschaftet werden. Zwar ändert sich nichts für ganz kleine Flughäfen mit weniger als 200.000 Passagieren jährlich, worunter auch der VLP Magdeburg fallen würde, ab diesem Wert würden die Regelungen jedoch greifen. Dies bedeutet, dass die mit geplantem Ausbau des VLP Magdeburg angestrebten erhöhten Passagierzahlen p.a. dazu führen würden, dass der VLP Magdeburg entsprechend o.g. Leitlinie keine zeitlich unbegrenzten Betriebsbeihilfen mehr erhalten könnte.

Ob und in welchem Umfang die EU/das Land Sachsen-Anhalt vor diesem Hintergrund den Ausbau des VLP Magdeburg/City fördern würde, ist daher mehr als fraglich und müsste umfangreich untersucht werden. Dies wird nicht zuletzt vom Nachweis abhängen, den Flugplatz Magdeburg wirtschaftlich betreiben zu können.

7. Mit dem Flughafen Magdeburg/Cochstedt steht in unmittelbarer Nähe der LH Magdeburg eine leistungsstarke Alternative für Luftverkehre, auch für große Passagiermaschinen zur Verfügung. Bereits jetzt sind Starts und Landungen zu den Öffnungszeiten für bestimmte Flugzeugtypen jederzeit möglich. Auf Anfrage können ebenfalls außerhalb der Arbeitszeiten und unabhängig von der Größe der Maschinen Verkehre genehmigt und durchgeführt werden. Bereits jetzt findet dort regelmäßig Business-Flugverkehr statt. Somit ist Magdeburg auch ohne den VLP Magdeburg/City an den Luftverkehr angebunden. Die Fahrzeit vom zukünftigen Intelstandort nach Cochstedt beträgt beispielsweise 20 Minuten und damit rund 10 min länger als zum VLP Magdeburg. Mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt als Flugplatzeigentümer ist langfristig eine leistungsfähige und zuverlässige Betreuung abgesichert. Die Gesellschaft hat in den vergangenen Jahren bereits zweistellige Millionenbeträge in die Flugplatzinfrastruktur investiert.
8. Ebenfalls in einer zumutbaren Entfernung befindet sich der Flughafen Braunschweig/Wolfsburg. Dieser ist technisch und organisatorisch vollwertig ausgestattet und in der Lage auch internationale Linienflüge abzuwickeln. Er ist Stützpunkt der Flugzeugflotte des VW-Konzerns und verfügt damit schon jetzt über die Infrastruktur und Erfahrung für Luftverkehre, wie sie auch Intel nachfragen würde.
9. Die Diskussionen der vergangenen Monate, insbesondere auch im Rahmen der Intel Ansiedlung, haben gezeigt, wie zunehmend kritisch die weitere Versiegelung landwirtschaftlich genutzter Flächen gesellschaftlich gesehen wird. Bei einer Umnutzung des Flugplatzes würde im ersten Entwicklungsabschnitt, im Gegensatz zum Sülzegrund, keine weitere Agrarfläche in Anspruch genommen und zwangsläufig versiegelt werden.

Sofern der Stadtrat dem Beschlussvorschlag folgt, wird die folgende Vorgehensweise vorgeschlagen:

I. Weiterführende Prüfung der Optionen „Großer Silberberg“ und „VLP“

In Bezug auf die zu erwartenden Investitionskosten zum Vergleich der einzelnen Varianten sind für die vorstehend unter Abschnitt D, Ziff. II und III beschriebenen Varianten weitere Untersuchungen, insbesondere hinsichtlich der äußeren Erschließung erforderlich. Diese Überlegungen können jedoch erst angestellt werden, wenn der Verwaltung dazu ein Mandat, insbesondere hinsichtlich einer potentiellen Umnutzung des VLP Magdeburg, erteilt wird. Erst dann können konkrete Gespräche mit Versorgern geführt und Aussagen zu Kosten verifiziert werden. Gleiches gilt auch für die Fragen, welche im Zusammenhang mit einer Einstellung des Flugbetriebs stehen. Dies betrifft sowohl die gesellschaftsrechtlichen und personellen Fragen der stadt eigenen Unternehmen, sowie die Belange von angesiedelten Unternehmen

und Vereine. Hier sind selbstverständlich einvernehmliche Lösungen zu erarbeiten und Alternativen anzubieten. Eine weiterführende Prüfung der vorstehend beschriebenen Varianten würde folgende Aspekte berücksichtigen:

1. Bildung interdisziplinäre/fachübergreifende Arbeitsgruppe

Die Verwaltung bildet eine interdisziplinäre/fachübergreifende Arbeitsgruppe unter Teilnahme der jeweils hinzuziehenden Dezernate und nachgeordneter Bereiche. Sofern erforderlich, sind ggf. externe Berater und/oder Träger öffentlicher Belange hinzuzuziehen.

2. Darstellung eines vorläufigen Prüfkonzepthes und Meilensteine

Die Prüfung der vorstehend beschriebenen Varianten richtet sich nach dem folgend beschriebenen, fortzuschreibenden Prüfkonzepth:

- Prüfkonzepth

Das zu entwickelnde Konzept berücksichtigt zunächst die Prüfung der generellen Umsetzbarkeit der Entwicklung der beiden Varianten hinsichtlich der Aspekte Genehmigungsfähigkeit, raumordnerischer Aspekte, Fragen der Stadtplanung und des Umwelt- und Klimaschutzes und weiterer Aspekte. Hierbei sind insbesondere zu untersuchen:

- rechtliche und tatsächliche Möglichkeit der Schließung/Umwidmung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg/City und Aufhebung des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses;
- Wirtschaftlichkeitsbetrachtung Verkehrslandeplatz Magdeburg/City auch unter Berücksichtigung der Option Startbahnverlängerung;
- Klärung zukünftiger Status der dazugehörigen Gesellschaften und deren Mitarbeiter;
- Klärung der Auswirkungen aus Einstellung des Flugbetriebes;
- Klärung der Finanzierung und finanziellen Auswirkungen der Varianten;
- Übersicht über erforderliche Bauleitverfahren;
- Aspekte der äußeren und inneren Erschließungsplanung;
- ggf. erforderlicher Grunderwerb;
- Rücksprache mit einzubeziehenden Infrastrukturpartnern;
- Festlegung von Meilensteinen/Zeitplänen hinsichtlich der Entwicklung beider Varianten;
- Abwägung öffentlicher, ökologischer und wirtschaftlicher Belange;
- auf Grundlage der vorstehenden Faktoren: Vergleich der Varianten.

3. Prioritär zu prüfende Aspekte

Prioritär zu prüfen ist die rechtliche Umsetzbarkeit der Entwicklung beider Varianten. Sofern hier unüberwindbare rechtliche Hürden (z.B. Aspekte des Emissionsschutzes, des Planungsrechts, etc.) hinsichtlich einer der Varianten bestehen sollten, wäre eine weitergehende Prüfung nicht durchzuführen.

4. Erfordernis der Einbeziehung externer Berater

Nach einer internen Vorprüfung kann für die Prüfung spezieller Fragestellungen (gesellschaftsrechtliche und steuerliche Aspekte, Emissionen, Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen Flugplatz, luftverkehrsrechtliche Aspekte) eine externe Expertise erforderlich sein. Die Kosten können derzeit noch nicht abgeschätzt werden und stehen im Zusammenhang mit dem jeweiligen Erfordernis.

F. Fazit

Aus Sicht des Dezernates für Wirtschaft, Tourismus und regionale Entwicklung stellt die Fläche des VLP Magdeburg unter Abwägung aller relevanten Faktoren und nach derzeitigen Kenntnisstand die vorzugswürdige und wirtschaftlich lukrativste Variante zur Entwicklung eines neuen Industrie- und Gewerbegebietes dar. Bereits der Umstand, dass für die Umsetzung der Variante nach Abschnitt D, Ziff. III („Verkehrslandeplatz (VLP) Magdeburg-City“) kein zusätzlicher Grunderwerb erforderlich ist führt zu einem erheblichen finanziellen Vorteil gegenüber den anderen vorstehend betrachteten Varianten. An dieser Stelle soll nochmals darauf hingewiesen werden, dass für die Umsetzung der Abschnitt D, Ziff. III Nr. 2 („Großer Silberberg zzgl. Sülzegrund“) ein Flächenerwerb von ca. 90 ha, mit den damit verbundenen Haushaltsbelastungen, notwendig ist. Dennoch ist die Durchführung beider Varianten nach hiesiger Auffassung einer umfassenden Prüfung zu unterziehen, welche alle wesentlichen Aspekte der jeweiligen Umsetzung berücksichtigt und darstellt. Auch vor dem Hintergrund möglicher mittel- bis langfristiger Entwicklungen können diese Ergebnisse von Nutzen sein. Auf Grundlage des dem Stadtrat vorzulegenden Prüfergebnisses ist es dann möglich, eine fundierte Entscheidung hinsichtlich der weiteren Vorgehensweise treffen zu können.

Anlagen:

Planerische Darstellung der zu prüfenden Varianten
Übersicht der Flugplätze der Region