



Bezirksregierung Münster Regionalplanungsbehörde

Geschäftsstelle des Regionalrates

Tel.: 0251/411-1755

Fax: 0251/411-81755

E-Mail: geschaeftsstelle@brms.nrw.de

Sitzungsvorlage 45/2010

Gebietsentwicklung Flughafen Twente - Neues „Räumliches Leitbild“ für die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente“

Berichterstatter: Regionalplanerin Diana Ewert

Bearbeiter: Leitender Regierungsdirektor Dr. Norbert Sparding
Tel.: 0251-411-1780

Diese Vorlage ist Beratungsgrundlage zu

- TOP 4 der Sitzung der Verkehrskommission am 07.06.2010**
- TOP der Sitzung der Strukturkommission am
- TOP 12 der Sitzung des Regionalrates am 21.06.2010**

Beschlussvorschlag

(Siehe nächste Seite)

für die Verkehrskommission:

- Zustimmung
- Kenntnisnahme

für die Strukturkommission:

- Zustimmung
- Kenntnisnahme

für den Regionalrat:

- Zustimmung
- Kenntnisnahme

Sachdarstellung

Mit der Sitzungsvorlage 51/2009 ist der Regionalrat im letzten Jahr über den Entwurf eines Räumlichen Leitbildes (niederl. „structuurvisie“) informiert worden, damals von der „Vliegwiél Twente Maatschappij“ (VTM), einer Gesellschaft in Gründung, im Auftrag der Gesellschafter Provinz Overijssel und Gemeinde Enschede erstellt. Der Regionalrat hat in seiner Sitzung am 28. September 2009 die Planung wegen der damit angestrebten Errichtung eines Zivilluftfahrtbetriebs auf dem ehemaligen Militärflughafen Twente abgelehnt. Aus dem gleichen Grund haben auch andere deutsche und niederländische Verfahrensbeteiligte die Planung negativ beurteilt. Letztlich wurde das VTM-Leitbild, nachdem es im Rat der Stadt Enschede Zustimmung gefunden hatte, vom Parlament der Provinz Overijssel mit knapper Mehrheit verworfen. Die Ablehnung im Provinzparlament bezog sich jedoch auf – aus hiesiger Sicht – eher nachrangige Bestandteile der Planung, nicht auf die grundsätzliche (mehrheitliche) politische Bereitschaft, gemeinsam mit Enschede den in der Region vorhandenen und von der militärischen Nutzung frei gezogenen Flughafen Twente vom niederländischen Reich zu übernehmen und für neue regionale Entwicklungen, darunter auch einen kommerziellen Flughafen, zu mobilisieren. In der Folgezeit ist in der provinziellen Politik ein neuer Konsens erarbeitet worden, der zu einem in einigen Teilen veränderten Konzept geführt hat, das im – aus münsterländischer Sicht - wichtigsten Bestandteil, nämlich der angestrebten Schaffung eines zivilen Flughafens, jedoch unverändert geblieben ist.

Die wichtigsten Bestandteile des neuformulierten Leitbildes sind in der deutschsprachigen Zusammenfassung (siehe **Anlage 1**) wiedergegeben.

Wie auch schon das o.g. VTM-Dokument ist das neue Entwicklungskonzept der Provinz Overijssel für das Gebiet des Flughafens Twente konzipiert als Änderung bzw. ergänzende Konkretisierung des Räumlichen Leitbildes der Provinz („provinciale omgevingsvisie“ – siehe Sitzungsvorlage 8/2009). Das Räumliche Leitbild unterliegt im niederländischen Planungsrecht keinen Form-, Verfahrens- oder Rechtsschutzvorschriften, weil mit ihm - außer der Selbstbindung der aufstellenden Instanz - keine

direkte Wirkung verbunden ist. Deshalb müssen zur Umsetzung der in diesem Leitbild skizzierten Absichten weitere, stärker rechtlich normierte Verfahren durchgeführt werden (für die Errichtung eines Flughafens also z.B. eine Flächennutzungsplanung durch die Stadt Enschede und ein luftfahrtrechtliches Verfahren durch das niederländische Verkehrsministerium).

Das neue Entwicklungskonzept liegt derzeit den Gremien der Provinz Overijssel vor. Am 16. Juni 2010 wird das Provinzparlament sich damit befassen (siehe Sitzungsvorlage **Anlage 2**). Für die Realisierung der Flughafennutzung ist nach wie vor eine rein privatwirtschaftliche Lösung vorgesehen. In diesem Zusammenhang hat die Provinz Overijssel auch nochmals bekräftigt, dass sie weder Gesellschafter eines Flughafens Twente werden noch das Angebot zur Übernahme von Gesellschaftsanteilen am FMO annehmen wird. Der Flughafenbetreiber soll in einer öffentlichen Ausschreibung gefunden werden. Zur Beschlussfassung wird dem Provinzparlament u.a. vorgeschlagen, das neue Räumliche Leitbild festzustellen, die Mittel für die Durchführung des Bieterverfahrens zu bewilligen sowie den Verwaltungsvereinbarungen mit dem Reich und der Stadt Enschede zur weiteren Umsetzung des Planungs- und Entwicklungsprozesses zuzustimmen.

Räumliches Leitbild für die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente

Ausarbeitung der Raumordnungsvision

Entwurf

14. April 2010



Planbeschreibung und Raumnutzung

Hauptziel

Die Raumordnungsvision der Provinz Overijssel enthält bereits die Zielsetzung, den derzeitigen Militärflughafen Twente in ein "Schwungrad" für ein wirtschaftlich starkes und nachhaltiges Twente zu transformieren. Die einmalige und zentrale Lage in Twente, in Kombination mit den spezifischen Gebietsmerkmalen des Plangebiets, verlangt eine Entwicklung, die sich für die gesamte Region als Mehrwert erweist.

Von der Wiederinbetriebnahme als Zivilflughafen geht eine wichtige sozialwirtschaftliche Impulswirkung für die Region aus. Diese sozialwirtschaftlichen Impulse müssen im Hinblick auf die Faktoren Wohlstand, Gemeinwohl und natürliche Ressourcen jedoch einigen wichtigen, vorstehend bereits näher erörterten, Grundbedingungen genügen. Der Fokus liegt in diesem Zusammenhang auf den überwiegenden Interessen der Provinz, so dass an dieser Stelle die genaue Einrichtung der einzelnen Parzellen (Nutzung/Zweckbestimmung) nicht erörtert wird. Des Weiteren ist wichtig, dass die allgemeinen Leitlinien der Raumordnungsvision weiterhin uneingeschränkt Anwendung finden.

Dieses Hauptziel ist auf das Plangebiet übertragen worden. Welche Folgen sich daraus für die räumliche Gestaltung des Gebiets ergeben, wird im Folgenden erörtert.

Lärm

Die Wiederinbetriebnahme als Zivilflughafen bedeutet eine beträchtliche Einschränkung der Fluglärmkontur im Vergleich zur derzeit aufgrund der militärischen Nutzung geltenden Lärmkontur. Die aktuelle Kontur, die sich insgesamt auf circa 38 km² beläuft, wird auf 8 km² reduziert. Über die Grenzen dieser Kontur hinaus ist eine räumliche Reservierung bis 10,6 km² vorgesehen, innerhalb deren Grenzen keine neuen Wohnungsbauvorhaben realisiert werden. Diese Konturen ermöglichen die Weiterentwicklung zu einem Flughafen, von dem jährlich 1,2 Mio. Passagiere (mit begrenzten Wachstumsmöglichkeiten) Gebrauch machen können. Hinzu kommen Aktivitäten in den Bereichen Frachtflugverkehr und Allgemeine Luftfahrt (*General Aviation*). In den Bereichen, wo die Lärmkontur in Höhe von 8 km² strukturell überschritten wird, ist die Bedeutung der Übernahme von Flügen von Schiphol (Entlastungsfunktion) bzw. die Bedeutung der militärischen Mitnutzung für die wirtschaftlichen Effekte und die Rentabilität im Verhältnis zu dieser zusätzlichen Lärmbelastung erneut zu erwägen.

Die Reduzierung der Lärmkontur in diesem Umfang hält Chancen für die sozialwirtschaftliche Entwicklung der Region bereit. Standorte, die zuvor nicht entwickelt werden konnten, können jetzt in Entwicklung gebracht werden. Für einige potenzielle Vorhabensstandorte, die sich nun innerhalb der angestrebten Lärmkonturgrenzen befinden, wird eine passende Lösung gesucht.

Natur und Wasser

Im Vergleich zur derzeit geltenden Raumordnungsvision sieht die Gebietsentwicklung eine beträchtliche Erweiterung der grün-blauen (Natur-Wasser) Hauptstruktur vor. Diese Erweiterung ist im südlichen Teil des Plangebiets angesetzt. Es betrifft hier eine Erweiterung des Schutzgebietsnetzes um 170 ha., die insgesamt als "majeur" (großräumig und maßgeblich) gewertet werden kann. Zur Nordseite des Plangebiets ist – aus Gründen des überwiegenden gesellschaftlichen Interesses – ein begrenzter Teil der grün-blauen Hauptstruktur weggefallen. Dieser Verlust wird im südlichen Teil des Plangebiets kompensiert.

Für die Einrichtung und die Verwaltung dieses Gebiets wird ein Verwaltungsplan erarbeitet werden, der an die Gebietsmerkmale dieses Gebietsteils und an die der umliegenden Gebiete anschließt. Der Zustand des Wasserhaushalts ist derart, dass eine Wiederherstellung der Bachstruktur erforderlich ist. Die Wiederherstellung der Bachstruktur lässt sich sehr gut mit der Realisierung der naturbezogenen Zielsetzungen in diesem Teil des Plangebiets kombinieren. Das bedeutet, dass die Aufgaben in den Bereichen Wasser und Natur auf eine adäquate Weise miteinander verknüpft werden. Die konkreten Grenzen auf Detailniveau werden abschließend

gemäß der betreffenden Verordnung durch den Provinzialausschuss festgelegt.

Es wird entschieden, sofort mit der Realisierung der grün-blauen Hauptstruktur zu beginnen. Das Schutzgebietsnetz bildet die Grundlage für die gewählte Einrichtungsvariante, die mit extensiven Aktivitäten/Einrichtungen im Tourismus- und Erholungsbereich kombiniert wird. Auf diese Weise entsteht ein gut erreichbares und frei zugängliches Naherholungsgebiet für Anwohner und sonstige Besucher. Damit gibt dieses Gebiet nicht nur der Freizeitwirtschaft einen Impuls, sondern leistet zudem einen Beitrag zur Realisierung der übergreifenden sozialpolitischen Zielsetzungen. Die entsprechenden Maßnahmen sind unter Berücksichtigung einer angemessenen Zonengliederung, die der vorhandenen und der zu realisierenden Natur gerecht wird, durchzuführen.

Zur Wiederherstellung der Vitalität und Belastbarkeit des Wassersystems wird ein Teil der Drainage entfernt und das Bachsystem in angepasster Form rekonstruiert werden. Infolge dieser Maßnahmen wird das Niederschlagswasser weniger schnell abfließen und erhöht sich die Erlebnisqualität des Gebiets. Somit leisten die betreffenden Maßnahmen einen Beitrag zur Entwicklung der Naturqualität im Schutzgebietsnetz.

Gewerbliche Aktivitäten

Der Flughafen ist Teil des Innovationsdreiecks, das sich aus den folgenden Großprojekten zusammensetzt: Hart van Zuid/Hauptbahnhof Twente, Wissenspark Twente und der Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente). Die inhaltlich-programmatische Abstimmung innerhalb dieses Dreiecks bringt mit sich, dass auf dem Flughafenareal ausschließlich für den Flughafenbetrieb erforderliche, flughafengebundene Gewerbegebäude und sonstige Einrichtungen errichtet und ausgestattet werden können. Die betreffende Bebauung ist ausschließlich zur Nordseite der Start- und Landebahn zu realisieren. Dort sind folgende Möglichkeiten gegeben:

- Realisierung und/oder Betreibung eines Flughafens (Gebäude, Gelände, Flughafeninfrastruktur);
- flughafenbezogene Infrastruktur auf dem eigentlichen Flughafengelände wie Parkplätze und die entsprechende Straßenverkehrsinfrastruktur;
- an den Flughafen angrenzende bzw. in dessen unmittelbaren Umgebung gelegene Gewerbegebiete, wobei folgende Höchstwerte für die Bebauung festgelegt sind: 60 ha. Brutto-Baufläche und 20 ha. Netto-Baufläche.

In Anbetracht des spezifischen Charakters dieser Kategorie gewerblicher Aktivitäten (flughafengebunden) ist die Zulässigkeit dieser Aktivitäten anhand der so genannten "SER-ladder"¹ geprüft worden. Dieses Prüfungsverfahren hat annehmbar gemacht, dass für diese Kategorie gewerblicher Aktivitäten keine anderen oder bestehenden Standorte in der Umgebung aufgezeigt werden können.

Auch weitere "rote Nutzungsfunktionen" (Bebauung), zum Beispiel im Rahmen der militärischen Mitnutzung, können im nördlichen Teil des Plangebiets realisiert werden. Im Anschluss an die flughafengebundenen gewerblichen Aktivitäten ist in der Plankarte ein Gebiet markiert worden, das als Übergangszone gekennzeichnet ist. Im Grenzbereich zum Flughafen können in dieser Zone unterstützende Nutzungsfunktionen wie Parkmöglichkeiten und/oder Aktivitäten und Einrichtungen im Tourismus- und Erholungsbereich gemäß dem Twenter Maßstab bezüglich landschaftlicher Merkmale realisiert werden. In dieser letzten Kategorie finden sich Nutzungsfunktionen, die von der Art, der Lage, dem Erscheinungsbild und der räumlichen Anordnung her dem Twenter Maßstab, einschließlich der entsprechenden Gebietsmerkmale, gerecht werden. An dieser Stelle ist zu betonen, dass es sich hier nicht um Nutzungsfunktionen handelt, die mit bestehenden oder noch zu entwickelnden (inner-)städtischen Funktionen in Konkurrenz treten. Der zu gegebener Zeit aufzustellende Zweckbestimmungsplan wird daran geprüft werden. Insbesondere aufgrund der Gebietsmerkmale werden sich die räumliche Anordnung und der Umfang der zu realisierenden räumlichen Funktionen und Bebauung mit entsprechenden Auflagen verbinden. Der Twenter Maßstab bezüglich landschaftlicher Merkmale ist in diesem Zusammenhang maßgebend.

¹ Bei der "SER-ladder" handelt es sich um eine Regelung, nach der im Falle neuer Bauvorhaben zunächst geprüft werden muss, ob diese sich nicht auf bereits ausgewiesenen Flächen realisieren können (Flächenrecycling). Erst am Ende steht die Ausweisung neuer Flächen. Der niederländische Begriff "ladder" steht hier für eine Art Leiterprinzip, das sich im gestuften Prüfungsverfahren widerspiegelt. Es ist somit ein Hilfsinstrument im Rahmen der Beschlussfassung.

Mobilität

Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass der neue Zivilflughafen und die weiteren räumlichen Funktionen sowohl mit öffentlichen Verkehrsmitteln als auch per Pkw gut erreichbar sind. Der Aspekt der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird in Zusammenarbeit mit der Region Twente und den Städten Hengelo und Enschede noch näher ausgearbeitet. Damit eine hochwertige Erschließung des nördlichen Teils des Plangebiets gewährleistet ist, müssen die Kapazität und der Verkehrsfluss im Bereich der heutigen Vliegvelddstraat (N 737) optimiert werden. Unter der Verantwortung der Region Twente wird ein Leitbild zur Erreichbarkeit (bezogen auf den öffentlichen Verkehr und den Straßenverkehr), einschließlich klarer Entscheidungen und Lösungsansätze entwickelt, das einen wichtigen Baustein für die im Rahmen der A1-Zone vorzunehmende Gesamtabwägung bildet. Dies geschieht alles mit dem Ziel, eine adäquate Entscheidung in Bezug auf die längerfristige Anbindung an die A1 treffen zu können. Die Entwicklung eines Vorstadtbahnhofs und eines P+R-Platzes wird zu gegebener Zeit nicht ausgeschlossen.

Im Hinblick auf eine sparsame und sorgfältige Raumnutzung wird zunächst untersucht, inwiefern die bestehende Infrastruktur genutzt bzw. optimiert werden kann. So wird schrittweise an die in der Raumordnungsvision beschriebene Hauptinfrastruktur angeknüpft. Wie auch immer werden wir die Eingriffe auf das absolut Notwendigste beschränken: Neue durchgehende Straßenverkehrsverbindungen sind nicht erforderlich. Wir sind uns der Bedeutung einer guten Erreichbarkeit für den Flughafenbetrieb bewusst. Im Zuge der Bemessung und Einpassung der Infrastruktur kommt den Gebietsmerkmalen erneut eine wichtige Rolle zu. Darüber hinaus sollen in diesem Rahmen weitgehend Anschlussmöglichkeiten an weitere Zielsetzungen gesucht werden. Die Kombination von Infrastruktur mit der Realisierung von Verbindungen im Schutzgebietsnetz oder im Fahrradrouthenetz sind dafür gute Beispiele.

Ländliches Wohnen und Arbeiten

Unter anderem in Bezug auf eine sparsame und sorgfältige Raumnutzung, auf das Angebot eines attraktiven Wohn-, Arbeits- und Lebensumfelds sowie auf die Entwicklung der Gebietsqualitäten sind im Plangebiet Entwicklungsmöglichkeiten für ländliches Wohnen und Arbeiten vorgesehen. Die nähere Ausarbeitung dieser räumlichen Funktionen wird in Kombination mit dem Qualitätsimpuls für die Gebietsentwicklung zur Hand genommen.

Nachhaltigkeit

Der Flughafen Twente soll gemäß einer entsprechenden Zielsetzung als Beispiel eines nachhaltigen Flughafens entwickelt werden. Nicht alle Nachhaltigkeitsaspekte können auf räumliche Entscheidungen übertragen werden. Viele dieser Aspekte haben einen stark operativen Charakter und lassen sich somit nicht in einem Zweckbestimmungsplan festlegen.

In Hinblick auf die Erschließung wird auf eine gute Anbindung an multimodale Verkehrsknotenpunkte gesetzt, damit der Verkehr unter anderem über umweltfreundliche Verkehrskonzepte (öffentlichen Verkehr und Fahrrad) abgewickelt und der Flughafen potenziellen Fluggästen gegenüber entsprechend positioniert werden kann. Die Lärm- und Lichtbelastung wird weitgehend begrenzt.

Räumliche Qualität

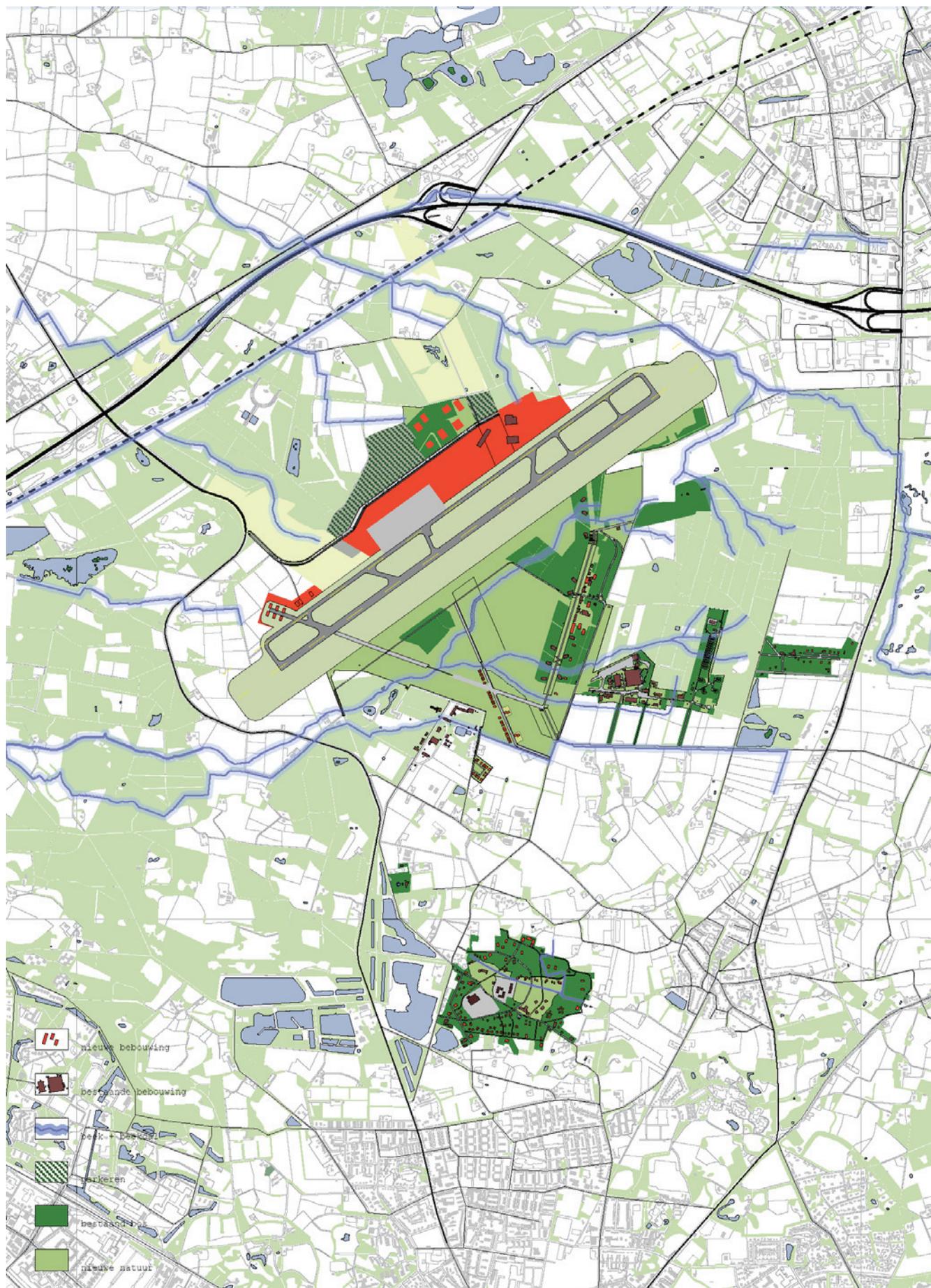
Neben Nachhaltigkeit ist die räumliche Qualität ein weiteres Hauptthema. Im Rahmen der Gebietsentwicklung wird unter anderem auf die Realisierung der kompaktesten Form eines Flughafens gesetzt, so dass die Möglichkeiten zur Stärkung einer vitalen und widerstandsfähigen grün-blauen Hauptstruktur im Süden des Plangebiets maximal ausgeschöpft werden können. Die Realisierung des Schutzgebietsnetzes wird mit der Wiederherstellung des Bachsystems verbunden werden. Gemäß den Kriterien der "SER-ladder" wird auf die Wiedernutzung bestehender Bebauung und Infrastruktur gesetzt. In diesem Zusammenhang gilt, dass die Wiedernutzung bestehender Bebauung und die sorgfältige Verdichtung auch einen Beitrag zum Erhalt und zur

Stärkung der kulturhistorischen Werte im Plangebiet leisten können.

Karte der Entwicklungsperspektiven

Die Karte der Entwicklungsperspektiven (Bestandteil der am 01. Juli 2009 festgestellten Raumordnungsvision) ist gemäß den vorstehend beschriebenen politischen Zielsetzungen und Leitlinien angepasst worden. Diese überarbeitete Karte der Entwicklungsperspektiven weist einen auf die provinziellen Interessen abgestimmten Abstraktionsgrad auf. In der Anlage ist eine Einrichtungsskizze aufgenommen, die ein deutlicheres Bild des angestrebten Endergebnisses vermittelt, ohne dabei zu suggerieren, dass die Vorhabensgestaltung diesem Bild auch bis ins Detail entsprechen wird. Die Einrichtungsskizze zeigt somit eine mögliche Perspektive auf das Endbild.

Inrichtingsschets



Beschlussvorschlag Nr. PS¹/2010/359

Räumliches Leitbild für die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente²

Datum	GS-Aktenzeichen ³	Ansprechpartner
20. April 2010	2010/0063664	Herr Lourens de Jong, Tel.: +31 (0)38 499 87 62 E-Mail: L.d.Jong@overijssel.nl

An das Provinzparlament

Betreff

Feststellung des *Räumlichen Leitbilds für die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente*; Ausarbeitung der Raumordnungsvision

Anlagen

- I. Beschlussvorschlag Nr. PS/2010/359 (anliegend)
- II. Räumliches Leitbild für die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente (einzusehen unter www.overijssel.nl/sis unter dem oben stehenden PS-Aktenzeichen. Zudem sind die betreffenden Unterlagen im Informationszentrum zur Einsichtnahme ausgelegt).
- III. Abschließende behördliche Stellungnahme ("Reaktionsbericht") einschließlich der im räumlichen Leitbild berücksichtigten Anpassungen (einzusehen unter www.overijssel.nl/sis unter dem oben stehenden PS-Aktenzeichen. Zudem sind die betreffenden Unterlagen im Informationszentrum zur Einsichtnahme ausgelegt).
- IV. Die Verwaltungsvereinbarung zur Gebietsentwicklung des Flughafens Twente und die Verwaltungsvereinbarung zum Flughafen Twente (einzusehen unter www.overijssel.nl/sis unter dem oben stehenden PS-Aktenzeichen. Zudem sind die betreffenden Unterlagen im Informationszentrum zur Einsichtnahme ausgelegt).

Zusammenfassung des Beschlussvorschlags

Das Provinzparlament beschließt das *Räumliche Leitbild für die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente*. Die Provinzverwaltung entscheidet sich für die Nutzung der Chancen einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung, indem sie sich für die Wiederinbetriebnahme des Flughafens Twente als Zivilflughafen einsetzt. Die Flughafenentwicklung an sich ist nicht das Ziel, sondern ein Mittel zur Stärkung der regionalen Wirtschaft. Die Qualität des Plangebiets wird weiterentwickelt, indem der Wasserhaushalt umstrukturiert wird. Dies geschieht in engem Zusammenhang mit einer Erweiterung (+ 170 ha.) der grün-blauen (Natur & Wasser) landschaftlichen Hauptstruktur im Süden des Plangebiets. Ziel ist die Schaffung eines stärkeren und vitaleren grün-blauen "Rückgrats". Im unmittelbaren Umfeld des Flughafens hält das Plangebiet Möglichkeiten zur Entwicklung flughafengebundener gewerblicher Aktivitäten bereit. Darüber hinaus sind in begrenztem Maße Entwicklungsmöglichkeiten für sonstige gewerbliche Tätigkeiten, für Einrichtungen im Tourismus- und Erholungsbereich, soweit sie dem Twenter Maßstab bezüglich landschaftlicher Merkmale gerecht werden, und in begrenztem Maße auch für Wohnungsbau gegeben.

¹ Die Abkürzung PS steht für Provinciale Staten (das Provinzparlament)

² Der zuvor angekündigte "provinziale Flächenplan" liegt nun unter dem Titel "Räumliches Leitbild für die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente" vor.

³ Die Abkürzung GS steht für Gedeputeerde Staten (der Provinzialausschuss)

Die Provinz setzt sich - unabhängig vom Flughafenbetrieb - für die beschleunigte Realisierung des Schutzgebietsnetzes (*Ecologische Hoofdstructuur*) ein. Das Provinzparlament beschließt zu diesem Zweck € 15,6 Mio. bereitzustellen. Die Mittel dienen der beschleunigten Realisierung des Schutzgebietsnetzes im Plangebiet in Kombination mit der Stärkung der wasserbezogenen Aufgaben und der Entwicklung von Einrichtungen / Aktivitäten im Tourismus- und Erholungsbereich gemäß dem Twenter Maßstab bezüglich landschaftlicher Merkmale.

Die mit dem niederländischen Staat und der Stadt Enschede getroffenen Absprachen zur Realisierung der Gebietsentwicklung sind in zwei Verwaltungsvereinbarungen festgelegt worden. Mit dem Staat wurde vereinbart, dass die Provinz Overijssel und die Stadt Enschede den Grundbesitz des ehemaligen Flughafenareals zu einer Summe in Höhe von € 29,8 Mio. vom Staat erwerben. Ferner wurden Absprachen hinsichtlich der staatlichen Verantwortlichkeit für die Bodensanierung und die Munitionsentsorgung sowie die weitere Rolle des Staates im Zuge der Gebietsentwicklung getroffen. Die Provinz Overijssel und die Stadt Enschede beteiligen sich gemeinsam an der Gebietsentwicklung.

1. Einführung und Problemstellung

1.1 Prozess der Gebietsentwicklung

Seit 2007 arbeiten die Provinz Overijssel, der niederländische Staat und die Stadt Enschede gemeinsam an einem Leitbild für die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente. Eine Vielzahl gesellschaftlicher Interessenverbände ist in diesen Prozess einbezogen worden und hat sich aktiv an der Erarbeitung möglicher Entwicklungsszenarien beteiligt. Im Oktober 2008 haben Sie die Ausarbeitung von zwei Lageplänen für das Areal des Flughafens Twente zu zwei Strukturplänen⁴ in Auftrag gegeben. Auf Ihren Wunsch hin ist die Alternative "De Twentse Basis" der Stiftung Alternative für den Flughafen Twente ebenfalls in die Ausarbeitung einbezogen worden.

Mit dem Staat und dem Magistrat der Stadt Enschede haben wir uns im Juni 2009 für Strukturplan B ausgesprochen. Nach Ablauf der Frist für die öffentliche Einsichtnahme der Strukturpläne und der UVP, nach Durchführung von sechs Informationsveranstaltungen im Plangebiet, nachdem der provinziale Ausschuss für die räumliche Umwelt (PCFL) und der UVP-Ausschuss ihre Gutachten vorgelegt haben und die vorgebrachten Stellungnahmen eingehend geprüft wurden, haben wir Ihnen im Oktober 2009 vorgeschlagen, Strukturplan B festzustellen.

Die Regierung hat unsere Entscheidung in einem Brief (11.12.2009) an die Zweite Kammer unterschrieben. Der Rat der Stadt Enschede hat den Strukturplan in seiner Sitzung vom 14. Dezember 2009 (in angepasster Form) beschlossen. Am 16. Dezember 2009 haben Sie unseren Beschlussvorschlag zur Feststellung dieses Strukturplans abgelehnt.

In der darauf folgenden Periode haben sich die drei Koalitionsfraktionen von CDA (Christdemokraten), PvdA (Sozialdemokraten) und VVD (Liberalen) über das weitere Vorgehen beraten. Das Provinzparlament und der Provinzialausschuss sind in einem Schreiben einschließlich Anlage von den Ergebnissen dieser Koalitionsberatungen in Kenntnis gesetzt worden. Darauf haben Sie in Ihrer Eigenschaft als Provinzparlament am 10. Februar d. J. den Antrag Antuma-Dalhuisen-Steinmetz in Bezug auf die Fortsetzung der Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente angenommen. In dem Antrag haben Sie uns gebeten, dem Provinzparlament gegenüber ersichtlich zu machen, wie wir die in dem betreffenden Schreiben und der dazugehörigen Anlage enthaltenen Forderungen realisieren werden und wie wir das weitere Verfahren zu gestalten gedenken, wobei die Rolle des Provinzparlaments ebenfalls zu berücksichtigen ist. In unserem Schreiben vom 9. März d. J. haben wir zum einen die von Ihnen geäußerten Fragen bezogen auf das weitere Planverfahren beantwortet, zum anderen haben wir Sie über das von uns angestrebte weitere Planverfahren informiert. In dem betreffenden Schreiben haben wir Ihnen zudem die Entwicklung eines *Räumlichen Leitbilds für die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente* in Aussicht gestellt. Der provinziale Ausschuss für Raumordnung, Wasser und nachhaltige Entwicklung hat dieses Schreiben in seiner Sitzung vom 24. März d.J. überwiegend positiv aufgenommen.

⁴ An Stelle des bisher verwendeten Begriffs "Flächenplan" als Übersetzung des niederländischen Begriffs "structuurvisie" wird künftig der durch das *Deutsch-Niederländische Handbuch der Planungsbegriffe* empfohlene Begriff "Strukturplan" verwendet.

1.2 Entwicklung der Regierungspolitik

In dem im April 2009 vorgelegten Strategiepapier zur zukünftigen Ausrichtung der niederländischen Luftfahrt (*Luchtvaartnota*) hat die Regierung bestimmt, dass der Flughafen Twente der Zivilluftfahrt künftig als Regionalflughafen erhalten bleiben soll. Der Flughafen Twente ist ein Flughafen mit nationaler Bedeutung. Nach dem niederländischen Luftfahrtgesetz, in das die Regelung für Zivil- und Militärflughäfen (RBML) zum 01.11.2009 integriert wurde, obliegt dem Staat demzufolge die Aufstellung eines Flughafenbeschlusses. Der Staat beabsichtigt jedoch nicht, sich strukturell finanziell am Flughafenbetrieb zu beteiligen.

Auf Empfehlung des "Alderstisches-Schiphol"⁵ wird eine Untersuchung zur Übernahme von jährlich 70.000 Flügen von Schiphol durch die Flughäfen Eindhoven und Lelystad (Entlastungsfunktion) durchgeführt. Auch im Hinblick auf die Entwicklungen rund um die Flughäfen Eindhoven und Lelystad sind "Alderstische" gegründet worden. Eindhoven ist wie einst auch Twente ein Militärflughafen, der durch die Zivilluftfahrt mitgenutzt wird. Da die Umweltkontur rund um den Flughafen Eindhoven begrenzt ist, wird untersucht, ob die Zunahme des zivilen Flugverkehrs mittels der Auslagerung von Militärflügen auf andere Flughäfen aufgefangen werden kann. Twente ist einer der Flughäfen, die auf regulärer Basis als Ausweichflughafen für die betreffenden Militärflüge in Betracht gezogen werden. Die Erörterung des Luftfahrtstrategiepapiers und des angekündigten Gutachtens von Herrn Alders in Bezug auf den Flughafen Eindhoven wurden von der Zweiten Kammer auf einen nach den vorgeschobenen Wahlen anzusetzenden Sitzungstermin vertagt.

Am 31. März 2010 ist in den Niederlanden ein Gesetz in Kraft getreten, das den Auswirkungen der Finanzkrise durch Beschleunigung der Genehmigungsverfahren für groß angelegte Bau- und Infrastrukturvorhaben entgegenzutreten soll (*crisis- en herstelwet*). Die Entwicklung des Flughafens Twente ist eines der Projekte, die von diesem Gesetz erfasst werden. Daraus ergeben sich viel versprechende Möglichkeiten zur Beschleunigung der Gebietsentwicklung, indem doppelte Verfahrensprozesse vermieden werden. Wir werden die auf der Grundlage dieses Gesetzes gegebenen verfahrensbezogenen Beschleunigungsmöglichkeiten auf eine sorgfältige Weise nutzen, wobei wir auch weiterhin ausreichend Beratungs- und Mitsprachemöglichkeiten gewährleisten werden.

1.3 Die Leitlinien für das räumliche Leitbild

Im Antrag Antuma-Dalhuisen-Steinmetz vom 10. Februar d. J. haben Sie die Leitlinien für die Gebietsentwicklung des Flughafens Twente vorgegeben. Die Leitlinien betreffen:

- die Nutzung der Möglichkeiten des Gebiets rund um den Flughafen Twente sowohl für die wirtschaftliche Entwicklung als auch für Natur und Landschaft;
- die gemeinsame Beteiligung der Provinz und ihrer Partner an der Gebietsentwicklung und der Kursbestimmung der Flughafenentwicklung;
- den Erwerb des Grundbesitzes;
- die gemeinsam mit der Stadt Enschede vorzunehmende Gründung einer Entität, die als "Gebietsregisseur" auftreten kann;
- die Nutzung und Stärkung der im Plangebiet vorhandenen Qualitäten als Bestandteile des kleinmaßstäblichen Charakters der Twenter Landschaft, wobei dem Gebietsregisseur in diesem Zusammenhang eine wichtige steuernde und überwachende Rolle zukommt;
- die in der Raumordnungsvision enthaltenen Ausgangspunkte sind in diesem Rahmen maßgebend;
- Zurückhaltung im Hinblick auf den Bau neuer Infrastruktur;
- die erforderlichen Maßnahmen zur Realisierung der naturbezogenen Zielsetzungen – Schutzgebietsnetz, Landschaft und Wasserhaushalt – möglichst schnell einzuleiten, damit die Ziele zügig erreicht werden können, wobei die schnelle Realisierung dieser Zielsetzungen nicht von einem erfolgreich durchlaufenen Vergabeverfahren bzw. einer wirtschaftlich erfolgreichen Flughafenentwicklung (Betrieb) abhängig gemacht werden darf;
- Entwicklungen im Bereich Tourismus und Erholung (*Leisure*) müssen von der Größenordnung her dem Twenter Maßstab angemessen sein und der Tourismus- und Erholungsbereich ist nicht in die Leistungsbeschreibung des öffentlichen Auftrags für den Flughafenbetrieb (*Call-for-Tender*) aufzunehmen;
- die Entwicklung des wirtschaftlichen Potenzials des Plangebiets ist auf die Entwicklung des Innovationsdreiecks abzustimmen;

⁵ Die sgn. "Alderstische" bezeichnen die Rundtischgespräche unter der Leitung des ehemaligen Ministers und Kommissars der Königin Hans Alders zur künftigen Entwicklung der Flughäfen Schiphol, Lelystad und Eindhoven.

- die Nutzung der vorhandene Start- und Landebahn als Regionalflyghafen ist als eine Chance, als ein Mittel zum Zweck der Entwicklung der Wirtschaft zu werten. Deshalb sollte eine erfolgreiche öffentliche Ausschreibung für die Flughafentwicklung angestrebt werden;
- die Reduzierung der Lärmkontur auf eine zulässige Fluglärmskontur von 8 km² einschließlich einer räumlichen Reservierung bis 10,6 km² aufgrund von Überlegungen bezüglich Gesundheit und Gemeinwohl;
- Die militärische Mitnutzung kann unter der Bedingung ermöglicht werden, dass dadurch zum einen die wirtschaftliche Betreuung des Flughafens gestärkt und zum anderen die erzielten wirtschaftlichen Effekte dadurch nicht beeinträchtigt werden. Sollte die betreffende Lärmkontur die 8-km²-Grenze überschreiten, muss die erforderliche Erweiterung der Lärmkontur erneut erwogen werden.

Wir haben diese Leitlinien zum Ausgangspunkt für die Erarbeitung des *Räumlichen Leitbilds für die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente* gemacht. Auf Ihren Wunsch hin haben wir uns in dieser Angelegenheit mit dem Staat und der Stadt Enschede beraten.

Des Weiteren haben wir die zu einem früheren Zeitpunkt von Ihnen gefassten Beschlüsse im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung auch in diesem Rahmen berücksichtigt. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf den Antrag Antuma-Dalhuisen vom November 2008 in Bezug auf die Ausgangspunkte für Strukturplan B und die weiteren von Ihnen in Ihrer Eigenschaft als Provinzparlament gefassten Beschlüsse hinsichtlich der Alternativen und Struktur- bzw. Lagepläne.

Mit diesem Beschlussvorschlag legen wir Ihnen das *Räumliche Leitbild für die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente* zur Beschlussfassung vor. In dem vorliegenden Vorschlag gehen wir näher auf die Hauptzüge des provinziellen räumlichen Leitbilds ein. Anlässlich der in Ihrem Antrag enthaltenen Aussagen werden einige ausgewählte Aspekte in Bezug auf die Realisierung und die Finanzierung näher berücksichtigt. Zudem wird die Realisierung des Leitbilds, für die die beiden getroffenen Verwaltungsvereinbarungen von zentraler Bedeutung sind, erörtert.

2. Erwägungen

2.1 Das räumliche Leitbild

Das Gebiet, in dem sich der Flughafen Twente befindet, ist in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert. Infolge menschlicher Eingriffe hat sich eine Landschaft entwickelt, die sich durch einen hochinteressanten Kontrast zwischen dem großräumigen Flughafenareal und der umliegenden kleinmaßstäblichen Landschaft mit den charakteristischen Eschfluren einschließlich der dazugehörigen Wallhecken und Waldparzellen kennzeichnet. Der Wasserabstrom vom Lonnekerberg hat sich infolge der intensiven Entwässerung stark verändert, so dass sich der natürliche Zustand kaum bis nicht mehr erkennen lässt. Die Landschaft im Plangebiet ist sparsam bebaut und kennzeichnet sich durch Offenheit. Der bestehende Baubestand ist aufgrund seiner Funktion und seinem Erscheinungsbild aus kulturhistorischer Perspektive jedoch oft interessant. Die großräumige Flughafeninfrastruktur ist ein wertvoller Bestandteil im Gesamtbild. Das Plangebiet befindet sich in strategischer Lage im städtischen Kerngebiet Twentes und in unmittelbarer Nähe internationaler Infrastrukturverbindungen.

Auf dieses Gebiet mit seinen besonderen Merkmalen bezieht sich das räumliche Leitbild für den Flughafen Twente und sein unmittelbares Umfeld. Die Raumordnungsvision ist maßgebend für das provinzielle räumliche Leitbild. Ziel ist die Entwicklung einer vitalen Gesellschaft in einer gleichermaßen attraktiven und vitalen Landschaft. Die Aufgaben und Chancen, die die Raumordnungsvision für die menschliche und natürliche Umwelt in Overijssel aufzeigt, prägen auch das räumliche Leitbild für das Plangebiet rund um den Flughafen Twente. Die Gebietsentwicklung steht im Zeichen der Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung in Twente und der Entwicklung der Qualität von Natur und Landschaft.

Die Entscheidung für ein räumliches Leitbild in der Form einer Ausarbeitung der Raumordnungsvision gewährleistet, dass auf adäquate Weise an die bestehende provinzielle (Raumordnungs-)Politik angeknüpft werden kann und die ihr zugrundeliegenden strategischen Überlegungen und allgemeinen politischen Leitlinien somit auch für die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente gültig bleiben. Wir knüpfen somit an Ihren Antrag an. In seiner Form als Ausarbeitung der Raumordnungsvision gilt das räumliche Leitbild genau wie die Raumordnungsvision selbst als ein Strukturplan (*structuurvisie*) gemäß dem niederländischen Raumordnungsgesetz. Die Ausarbeitung ist maßgebend für die Detailplanung der darauf aufbauenden Planungen. Nachdem das räumliche Leitbild durch Beschluss festgestellt worden ist, ist dieser als Strukturplan rechtsverbindlich für die Provinz. Letzteres ist in diesem Fall von

besonderer Bedeutung, da die Provinz nunmehr (beabsichtigter) Grundbesitzer und direkter Partner im Zuge der Realisierung der Gebietsentwicklung ist.

2.2 Hauptzüge der Gebietsentwicklung

Die Gebietsentwicklung gründet auf zwei starken Säulen. Die erste Säule bildet das wirtschaftliche Potenzial des Gebiets. Die Flughafeninfrastruktur wird maximal für die wirtschaftliche Entwicklung Twentes genutzt. Innerhalb des Innovationsdreiecks, zu dem neben dem Flughafenareal auch der Wissenspark und der Hauptbahnhof Twente/Hart van Zuid gehören, ergänzen und stärken sich die verschiedenen Funktionen gegenseitig. Insgesamt wird mit dem Innovationsdreieck eine wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung initiiert, die für den Osten der Niederlande langfristig maßgebend sein wird. Das wirtschaftliche Potenzial dieses Gebiets wird ausgeschöpft, indem die Wiederinbetriebnahme des Flughafens Twente als Zivilflughafen angestrebt wird. Die Flughafenentwicklung ist – innerhalb der Gebietsentwicklung – kein Ziel, sondern ein Mittel zur Stärkung der regionalen Wirtschaft. Der Flughafen soll allmählich wachsen können, so dass er um das Jahr 2030 jährlich etwa 1,2 Mio. Fluggäste abfertigen kann, die sich auf die Kategorien Geschäftsreiseflugverkehr und Freizeitflugverkehr verteilen. Darüber hinaus soll der Flughafen eine Funktion im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt und in begrenztem Maße auch im Bereich der Luftfrachtbeförderung erhalten. Auf dem Gelände des Flughafens werden im nördlichen Teil Möglichkeiten zur Niederlassung von flughafenbezogenen Unternehmen und Dienstleistungen geschaffen. Aktivitäten im Bereich Tourismus & Erholung (*Leisure*) sind gemäß dem Twenter Maßstab möglich.

Die zweite Säule der Gebietsentwicklung besteht in der Stärkung der räumlichen und landschaftlichen Qualität des Plangebiets. Der Wasserhaushalt wird umstrukturiert und Bachläufe werden erneut ausgegraben. Das Gebiet südlich der Start- und Landebahn erhält eine Naturbestimmung. Die Zäune werden entfernt, da das Gebiet Teil des erweiterten und somit gestärkten Schutzgebietsnetzes zwischen dem Lonnekerberg und den Landsitzen von Driene werden soll. Die natürliche Verbindung zwischen den Naturschutzgebieten um den Lonnekerberg und den nordwestlich vom Flughafen gelegenen Landsitzen wird somit gestärkt. Bis jetzt existierte diese Verbindung nur in Form eines Engpasses bei dem Jufferenbeek. Zur Nord- und Ostseite des Flughafens werden dem Schutzgebietsnetz einige Teilgebiete mit dem Ziel entzogen, die Flughafenentwicklung plangemäß zu ermöglichen. Ein Teil der betreffenden Gebiete unterliegt im Zweckbestimmungsplan bereits der Zweckbestimmung "Flughafengelände". Kompensation durch Ausgleichsmaßnahmen findet in ausreichendem Maße anderweitig auf dem Flughafengelände statt. Die grün-blaue (Natur-Wasser) Hauptstruktur wird zur Südseite um circa 170 ha. erweitert, von denen sich circa 44 ha. außerhalb der Grenzen des staatlichen Grundbesitzes befinden. Etwa 40 ha. werden nicht länger Teil der grün-blauen Hauptstruktur sein. Unterm Strich wird das Schutzgebietsnetz um circa 130 ha. erweitert.

Die landschaftlichen Merkmale des Plangebiets werden gestärkt. Es entstehen Möglichkeiten zur Mitnutzung im Rahmen von Aktivitäten im Tourismus- und Erholungsbereich. Mit dieser Entwicklung erhält die nachhaltige Gestaltung der grün-blauen Hauptstruktur in diesem Teil von Twente einen bedeutenden Impuls.

Anlässlich des durch den Rat der Stadt Enschede angenommenen Änderungsantrags erhält die so genannte "Munitionsstraße" (eine Reihe von Munitionsbunkern) eine Zweckbestimmung mit dem Fokus auf den Schutz und Erhalt der vorhandenen landschaftlichen, naturbezogenen und kulturhistorischen Qualität. Die charakteristischen Bunker bleiben erhalten, eine Verdichtung der Bebauung ist in begrenztem Maße möglich. Damit die Bunker künftig weiterhin eine wirtschaftliche Rolle spielen können, wird dieses Teilgebiet – anders als es der Änderungsantrag verlangt – nicht in das Schutzgebietsnetz eingegliedert. Die auf das Schutzgebietsnetz bezogene Politik konzentriert sich auf den Erhalt bestehender und die Realisierung neuer Natur, so dass die Entwicklung wirtschaftlicher Aktivitäten/Maßnahmen mit diesem politischen Kurs unvereinbar ist. Das gilt auch für die von einigen Akteuren befürworteten begrenzten Entwicklungsmöglichkeiten für diese Art von Aktivitäten.

Das räumliche Leitbild sieht an einigen anderen Stellen eine begrenzte Verdichtung der bestehenden Bebauung vor, die sich teils in der Form der Ansiedlung kleinmaßstäblicher gewerblicher Aktivitäten, Dienstleistungsunternehmen oder Tourismuseinrichtungen und teils in der Form von Wohnungsbau gestaltet. Bei Zuidkamp befindet sich ein großes Wohngebiet, das im Hinblick auf die Wohnqualität an die Erweiterung des Wohnungsbauprojekts 't Vaneker in Enschede anknüpfen wird.

Die Gebietsentwicklung und insbesondere die Flughafenentwicklung sollen aus unserer Sicht als ansprechende Beispiele für nachhaltige Entwicklung realisiert werden. In vielen Bereichen sind nachhaltige Lösungen möglich, zum Beispiel im Hinblick auf die Erschließung und Einrichtung des Plangebiets, die Materialanwendung und die Energieversorgung. Unser Bestreben besteht darin, diese Möglichkeiten maximal auszuschöpfen. So ist eine gute Erreichbarkeit des Flughafens mit öffentlichen Verkehrsmitteln von großer Bedeutung. Damit eine hochwertige Anbindung des Straßen- und des öffentlichen Verkehrs an den Flughafen realisiert werden kann, müssen die Kapazität und der Verkehrsfluss im Bereich der heutigen Vliegvelddstraat (N 737) optimiert werden. Eine direkte Anbindung für den Straßenverkehr an die Hauptinfrastruktur wird derzeit auf der Grundlage eines entsprechenden Leitbilds zur Erreichbarkeit (bezogen auf den öffentlichen Verkehr und den Straßenverkehr) durch die Region Twente untersucht. Diese Untersuchung bildet einen wichtigen Baustein für die Gesamtabwägung, so dass sie auch im Rahmen der Studie zur A1-Zone mitberücksichtigt wird. Das räumliche Leitbild sieht keine durchgehenden Straßenverkehrsverbindungen im Plangebiet vor.

Wir werden uns darum bemühen, dass die zu gegebener Zeit durch den Staat in einem Flughafenbeschluss festzulegende zulässige Lärmkontur die Obergrenze von 8 km² nicht überschreitet. Aufgrund von Überlegungen bezüglich Gesundheit und Gemeinwohl nehmen wir eine räumliche Reservierung von 10,6 km² (innerhalb deren Grenzen sich auch die Fluglärmkontur befindet) in den entsprechenden provincialen Planungen vor. Innerhalb der Grenzen der Lärmkontur und der besagten räumlichen Reservierung dürfen keine neuen Lärm empfindlichen Baumaßnahmen (zum Beispiel Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen u. dgl.) realisiert werden, ausgenommen es betrifft Maßnahmen zum Ersatz bereits vorhandener Bausubstanz. Die positiven Auswirkungen dieser neuen Konturen werden sich in Oldenzaal am deutlichsten zeigen. Bereits jetzt wird die Entwicklung einiger Dutzende Projekte infolge der geltenden militärischen Fluglärmkontur des Flughafens Twente, die sich auf circa 38 km² beläuft, behindert. Aus Beratungen mit der Gemeinde Oldenzaal ist hervorgegangen, dass sich die derzeit vorgeschlagene räumliche Reservierung noch lediglich für einen potenziellen Standort für Umstrukturierungsmaßnahmen als problematisch erweist. Wir werten dies als vertretbar und lösbar. Dem Flughafenbeschluss vorgehend, beraten wir uns mit dem Staat, um den übrigen Vorhabensstandorten in Oldenzaal durch entsprechende Befreiungen von der geltenden militärischen Fluglärmkontur den Weg zu ebnen. Aufgrund der Ergebnisse dieser Gespräche werden wir erwägen, ob die Fluglärmkontur und die räumliche Reservierung bereits jetzt in die Vorhabenverordnung (*Omgevingsverordening*) aufzunehmen sind.

2.3 Auswirkungen des Antrags Antuma-Dalhuisen-Steinmetz

Lärmkontur und militärische Mitnutzung

Im Antrag Antuma-Dalhuisen-Steinmetz haben Sie uns gebeten, gemeinsam mit der Stadt Enschede mit dem Staat in Kontakt zu treten, um die räumliche Reservierung des Zivilflughafens Twente auf 8 km² zu reduzieren. Ferner haben Sie uns gebeten, gemeinsam mit dem Staat und der Stadt Enschede zu erwirken, dass, ehe das Planverfahren weitergeführt wird, Klarheit bezüglich der Frage geschaffen wird, ob und wie Entlastungsfunktionen für den Flughafen Schiphol und/oder eine militärische Mitnutzung unter den in diesem Schreiben genannten Bedingungen ggf. gestaltet werden können.

Im vorliegenden räumlichen Leitbild haben wir den von Ihnen in Ihrem Antrag vertretenen Standpunkt aufgenommen. Wir betrachten diesen Standpunkt als Ausgangspunkt und Grundbedingung für die weitere Flughafenentwicklung. Wir beraten uns derzeit mit dem Staat über die Bedeutung und die Folgen des Antrags sowie die Auffassung des Staates. Unser Bestreben besteht darin, bis zum Sommer Klarheit über die Auffassungen des Staates zur militärischen Mitnutzung, zu den möglichen Folgen für die Lärmkontur und zu dem damit einhergehenden Finanzierungsbeitrag zu schaffen. Sollten sich im Zuge dieser Beratungen von unseren Ausgangspunkten abweichende Erkenntnisse ergeben, werden wir Sie davon in Kenntnis setzen.

Potenzielle Passagierzahlen

Sie haben uns in Ihrem Antrag gebeten, kurzfristig Deutlichkeit über die Bandbreite bezüglich der potenziellen Passagierzahlen zu schaffen und festzustellen, ob auf der Grundlage dieser Zahlen im Voraus bereits gefolgert werden muss, dass eine erfolgreiche öffentliche Ausschreibung (*Call-for-Tender*) realistischweise nicht zu erwarten ist. Dem Schreiben, das wir Ihnen am 9. März d. J. haben zukommen lassen, haben wir eine Übersicht über die Bandbreite der Berechnungen der möglichen Passagierzahlen auf der Grundlage der verfügbaren Berichte von LEK, Engelfriet & Del Canjo sowie SEO beigelegt. Anhand der darin

enthaltenen Daten und Voraussetzungen lässt sich errechnen, wie die Prognosen bezüglich der Passagierzahlen variieren können. Aufgrund der vorgelegten Zahlen haben wir feststellen müssen, dass die diesbezüglichen Erwartungen zum Teil erheblich auseinander gehen. Wir werten die ermittelte Bandbreite jedoch nicht als Indiz dafür, dass eine öffentliche Ausschreibung bereits im Voraus zum Scheitern verurteilt ist. Wir betrachten die unsererseits erwartete Passagierzahl in Höhe von bis zu 1,2 Mio. Fluggästen im Jahr 2030 als eine behutsame und somit realistische Einschätzung, so dass wir vorläufig auf diese Zahl beharren. Wie wir Ihnen am 9. März d. J. bereits schriftlich mitgeteilt haben, sind wir der Meinung, dass die Ergebnisse der öffentlichen Ausschreibung darüber entscheiden sollen, ob eine zukunftsfruchtige Perspektive für den Flughafenbetrieb gegeben ist.

Tourismus und Erholung

Gemäß Ihrem Antrag haben wir untersucht, welche Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und welche finanziellen Konsequenzen die Entwicklung des Tourismus- und Erholungsbereichs unter Berücksichtigung der raumordnerischen und landschaftlichen Merkmale Twentes im Vergleich zum ursprünglichen Beschlussvorschlag an das Provinzparlament haben. Des Weiteren haben wir gemeinsam mit der Stadt Enschede und dem Staat untersucht, ob es die Situation erfordert, dass wir Ihnen entsprechende Vorschläge zur Behebung eventueller negativer Auswirkungen machen.

In unserem ursprünglichen Beschlussvorschlag wurde die Möglichkeit berücksichtigt, im Anschluss an die Flughafenplattform eine großräumige Einrichtung im Tourismus- und Erholungsbereich einschließlich dazugehöriger Parkmöglichkeiten (in Kombination mit flughafengebundenen Parkplätzen) zu realisieren. An diesem Standort im Plangebiet sind unserer Meinung nach Aktivitäten/Einrichtungen im Tourismus- und Erholungsbereich gemäß dem Twenter Maßstab denkbar. Unter Berücksichtigung dieses Kriteriums könnten schätzungsweise 100 Arbeitsplätze weniger geschaffen werden. Eventuelle Initiativen in diese Richtung müssen auf jeden Fall an die Entwicklungen im direkten Umfeld und an die angestrebte räumliche Qualität anschließen. Die Gesamtzahl der erwarteten Arbeitsplätze beläuft sich somit auf etwa 3.300 bis 3.400 statt der noch aufgrund des ursprünglichen Strukturplans erwarteten Zahl von 3.440 Stellen.

Im räumlichen Leitbild haben wir Ihre Auffassung bezüglich der Möglichkeit für Entwicklungen im Tourismus- und Erholungsbereich gemäß dem Twenter Maßstab übernommen und sie im qualitativen Sinne gestaltet.

Das nun vorliegende räumliche Leitbild hat im Vergleich zum Ihnen im Dezember 2009 vorgelegten Strukturplan sowohl Konsequenzen für die Berechnungen im Rahmen der Bauflächenentwicklung als auch für den Flughafentender. *Die genannten Beträge verstehen sich, sofern nicht anders angegeben, als Nettobarwert zum 01.01.2009.*

Die Realisierung von Aktivitäten/Einrichtungen im Tourismus- und Erholungsbereich gemäß Twenter Maßstab an Stelle von großräumigen Einrichtungen bringt infolge der Verringerung der für die Vergabe bestimmten Grundstücke und der damit einhergehenden Verringerung der Erträge aus dem Verkauf einen leicht negativen Kosteneffekt auf die Bauflächenentwicklung in Höhe von circa € 0,7 Mio. mit sich. Die direkte Auswirkung auf den Flughafentender ist nahezu kostenneutral, aber indirekt zeigt sich dennoch eine negative Wirkung, da die in der Leistungsbeschreibung für die öffentliche Ausschreibung aufgenommenen Erträge aus Parkgebühren insgesamt niedriger ausfallen werden. Eine Halbierung der erwarteten Besucherzahl zieht einen nachteiligen Kosteneffekt in Höhe von € 1,6 Mio. nach sich.

Schutzgebietsnetz

Anlässlich Ihres Antrags haben wir untersucht, welche öffentlichen Interessen mit einer schnellen Realisierung des Schutzgebietsnetzes, der landschaftlichen und wasserwirtschaftlichen Zielsetzungen verbunden sind und wie diese gewährleistet werden können (mittels raumordnerischer Zweckbestimmung oder Geld).

Die Realisierung einer starken und vitalen grün-blauen (Natur-Wasser) Hauptstruktur ist eines der Hauptziele im Rahmen der Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente. Wir planen diese Zielsetzung in der Form einer strategischen Erweiterung des Schutzgebietsnetzes im Zusammenhang mit einer erheblichen Verbesserung des Wasserhaushalts einschließlich der Wiederherstellung der Bachstruktur umzusetzen. Wir teilen Ihre Überzeugung hinsichtlich des bedeutenden gesellschaftlichen Mehrwerts, der durch die relativ kurzfristige Einleitung der erforderlichen Maßnahmen zur Neugestaltung der in diesem Teil des Plangebiets anwesenden Natur, des Wassersystems und der Landschaft gegeben ist. Es handelt sich hier um Maßnahmen, die der konkreten Umsetzung der naturbezogenen Zielsetzungen für das Plangebiet dienen und die erwirken sollen, dass jedermann anschließend das Ergebnis genießen kann. Solange die Realisierung vom Flughafenbetrieb abhängig ist, bleibt unsicher,

wann genau mit der konkreten Realisierung begonnen werden kann. Im Hinblick auf eine ausgewogene Gebietsentwicklung empfiehlt es sich ebenfalls, wenn im Bereich der beiden im Vorstehenden beschriebenen Säulen gleichzeitig Fortschritte erzielt werden können.

Die schnelle Realisierung des Schutzgebietsnetzes bedeutet, dass der Flughafen nicht mehr vom derzeitigen Terminal aus in Betrieb genommen werden kann. Die Zäune werden versetzt, die Gebäude, die umliegende Infrastruktur, die Plattform und die Taxiways werden soweit wie nötig abgetragen. Das bedeutet, dass zur Nordseite früher als vorgesehen eine adäquate Flughafeninfrastruktur in der Form von Verkehrsanbindungen und Gebäuden errichtet werden muss.

Sobald feststeht, dass das öffentliche Vergabeverfahren erfolgreich abgeschlossen wird, sind im nördlichen Bereich des Plangebiets die erforderlichen Flughafengebäude als Ersatz der abgetragenen Bebauung zu errichten. Zugleich müssen zu diesem Zeitpunkt die erforderlichen Maßnahmen zur Erschließung des Flughafens durchgeführt und die flughafengebundenen Parkplätze realisiert werden. Im Prinzip gibt es dazu zwei Möglichkeiten: Entweder wird mit dem Flughafenbetreiber vereinbart, dass dieser selbst die nötigen Maßnahmen vornimmt oder die für die Vergabe zuständigen Partner – die Provinz und die Stadt Enschede – realisieren die betreffenden Einrichtungen über das Instrument der Vorfinanzierung.

Die beschleunigte Realisierung des Schutzgebietsnetzes wirkt sich infolge von Zinsverlusten negativ auf die Bauflächenentwicklung aus. Dies hängt damit zusammen, dass die bestehende Bebauung früher als vorgesehen abgetragen und das Gelände ebenfalls früher als geplant baureif gemacht werden muss. Der negative Kosteneffekt auf die Bauflächenentwicklung beläuft sich auf € 1,1 Mio.

Eine weitere finanzielle Konsequenz besteht darin, dass die neue Flughafeninfrastruktur (u. a. Plattformen, Terminal, Tower, Parkplätze, Servicestraße u. dgl.) im nördlichen Teil des Gebiets sehr viel früher als ursprünglich geplant realisiert werden muss. Der damit verbundene negative Kosteneffekt setzt sich aus einem Zinsverlust infolge vorverlegter Investitionen und aus einer Verschlechterung des frei verfügbaren Cashflows (Saldo der Einnahmen und Ausgaben) in den ersten Jahren zusammen. Im Vergleich zum ursprünglichen Business Case für den Flughafenbetrieb ergibt sich somit ein nachteiliger Kosteneffekt in Höhe von € 10 Mio.

Bis jetzt sind wir davon ausgegangen, dass das Schutzgebietsnetz nach 2013 realisiert werden sollte. Innerhalb des "provinzialen Mehrjahresplans" (des langfristigen Finanzierungsplans der Provinz) können für den Zeitraum 2007-2013 keine Finanzmittel mehr bereitgestellt werden. Im Falle einer beschleunigten Realisierung des Schutzgebietsnetzes müssen bis 2014 € 5,7 Mio. für den Grundstückserwerb und die Einrichtung verfügbar gemacht werden. Die Zinslast für diese Summe beläuft sich auf € 0,8 Mio.

Zusammenfassende Übersicht der Kosteneffekte

	<u>Bauflächenentwicklung</u>	
Kleinmaßstäbliche statt großmaßstäblicher Aktivitäten / Einrichtungen im Bereich "Leisure"	€	0,7 Mio.
Beschleunigte Realisierung des Schutzgebietsnetzes		1,1 Mio.
		----- +
Negativer Gesamtwert der Bauflächenentwicklung		€ 1,8 Mio.
	<u>Flughafentender</u>	
"Leisure" außerhalb der Leistungsbeschreibung	€	0,0
Geringere Erträge aus Parkgebühren infolge von "Leisure" gemäß dem Twenter Maßstab		1,6 Mio.
Negativer Kosteneffekt auf Zinsen und Cashflow infolge der beschleunigten Realisierung des Schutzgebietsnetzes		10,0 Mio.
		----- +
Negativer Gesamteffekt des Flughafentenders		€ 11,6 Mio.
		----- +
Gesamtsumme		€ 13,4 Mio.
<u>Erwerb des Schutzgebietsnetzes</u>		
Beschleunigter Erwerb und Einrichtung des Schutzgebietsnetzes	€	5,7 Mio. (Mittel > 2013 verfügbar)

Vorschlag zum Ausgleich der Kosteneffekte

Wir schlagen Ihnen vor, diese Kosteneffekte in folgender Weise zu auszugleichen:

1. Im Rahmen der Durchführung des öffentlichen Vergabeverfahrens im Jahr 2011 einen Beitrag in Höhe von € 13 Mio. (= € 11,6 Mio. auf den Nettobarwert zum 01.01.2011 nachgerechnet) zum Ausgleich der durch die vorverlegten Investitionen in Airport und Airside entstandenen Zins- und Cashflow-Nachteile zur Verfügung zu stellen. Maximal € 6,5 Mio. dieser Investitionssumme können aus den Erträgen der Erbpacht wieder hereingebracht werden.
2. Auf der Grundlage des "Beschlusses Haushaltsplan und Berichterstattung" (*Besluit Begroting en Verslaglegging*) eine Reservierung in Höhe von € 1,8 Mio. für die nachteiligen Kosteneffekte auf die Bauflächenentwicklung vorzunehmen. Diese Summe ist in einen dem Provinzparlament noch vorzulegenden Vorschlag zur Einrichtung eines Ausgleichsfonds bezogen auf die im Rahmen der Gebietsentwicklung erzielten Erträge aufzunehmen.
3. Die im Vergleich zur ursprünglichen Planung um 2,5 Jahre vorverlegten Investitionen zur Realisierung des Schutzgebietsnetzes ziehen eine Zinslast in Höhe von € 800.000 nach sich. Es wird vorgeschlagen, diese Zinssumme zu Lasten des provinziellen Etats zu finanzieren.

Den finanziellen Beitrag, den wir vorschlagen, geht unmittelbar aus der Entscheidung für die schnelle Realisierung eines starken und vitalen Schutzgebietsnetzes, einschließlich einer bedeutenden wasserbezogenen Aufgabe und qualitativ hochwertiger sowie attraktiver Einrichtungen hervor. Somit erweist sich dieser Finanzbeitrag als eine bedeutende Investition in die Gebietsentwicklung in diesem strategisch gelegenen Teil Twentes. Aus diesem Grund handelt es sich hier auch nicht um einen finanziellen Beitrag am Flughafenbetrieb, gegen den sich der Antrag Welten-Weijnen (Februar 2005) explizit gestellt hat.

Die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen werden, insbesondere im Bereich des Flughafentenders, der geltenden (europäischen) Gesetzgebung sowie den geltenden Rechtsvorschriften entsprechen müssen. Vor Beginn des öffentlichen Vergabeverfahrens muss darüber Klarheit geschaffen werden.

Zu diesem Zeitpunkt steht nicht fest, ob und auf welche Weise und in welcher Höhe der Staat nach 2013 Finanzmittel für den Erwerb und die Einrichtung des Schutzgebietsnetzes zur Verfügung stellen wird. Wenn der Staat infolge der breit angesetzten Revalorisierung die derzeit unter anderem für den Erwerb und die Finanzierung des Schutzgebietsnetzes reservierten Gelder nach 2013 nicht länger bzw. in geringerer Höhe zur Verfügung stellt, beabsichtigen wir, eine breit angesetzte Neupriorisierung durchzuführen. Diese Neupriorisierung wird sowohl innerhalb als auch zwischen den einzelnen Haushaltsprogrammen vollzogen werden, wobei wir die Bereitstellung eigener Gelder nicht ausschließen.

Ausgaben zum finanziellen Ausgleich negativer Kosteneffekte im Zusammenhang mit der Flughafenentwicklung werden erst nach Abschluss eines erfolgreich durchlaufenen Vergabeverfahrens vorgenommen werden.

Wenn Sie diesem Vorschlag zustimmen, werden wir diesen in das Perspektivenpapier 2011 (*Perspectiefnota 2011*) aufnehmen.

2.4 Durchgeführte Beratungen

Wir haben uns in der letzten Zeit mit der Stadt Enschede und dem Staat beraten. Mit beiden Partnern haben wir die im Antrag Antuma-Dalhuisen-Steinmetz enthaltenen Leitlinien und die Weise, in der wir diese zum Ausgangspunkt für die Erarbeitung des provinziellen räumlichen Leitbilds gemacht haben, erörtert. Wir sind gemeinsam zur Schlussfolgerung gelangt, dass das provinzielle räumliche Leitbild realisierbar ist und dieses nicht im Widerspruch zu den Auffassungen der Stadt Enschede und des Staates steht.

Wir haben die Magistrate der umliegenden Gemeinden und den Vorstand der Wasserbehörde (WEHOLD) über den Entwurf des räumlichen Leitbilds informiert. Die zu einem früheren Zeitpunkt beteiligten gesellschaftlichen Organisationen haben wir am 28. April im Rahmen einer Informationsveranstaltung informiert. An diesem Tag haben wir auch ein Informationsgespräch mit den Magistraten der unmittelbar betroffenen deutschen Grenzgemeinden geführt.

2.5 Behördliche Stellungnahme ("Reaktionsbericht")

Das räumliche Leitbild, das wir Ihnen jetzt zur Beschlussfassung vorlegen, bringt auch Auswirkungen auf die bereits von uns festgestellte behördliche Stellungnahme zu den gegen die Strukturpläne A und B vorgebrachten Einwendungen/Stellungnahmen mit sich. Die entsprechenden Anpassungen werden in Kapitel 13 aufgezeigt.

2.6 Realisierung des räumlichen Leitbilds

Gleichzeitig mit unserem Beschlussvorschlag (Oktober 2009) zur Feststellung des Strukturplans B haben wir Ihnen vorgeschlagen, dem Beschluss des Provinzialausschusses, die "Verwaltungsvereinbarung Gebietsentwicklung Flughafen Twente" zwischen dem Staat, der Provinz Overijssel und der Stadt Enschede und die "Verwaltungsvereinbarung Flughafen Twente" zwischen der Provinz und der Stadt Enschede einzugehen, zuzustimmen. Dieser Vorschlag ist am 16. Dezember 2009 nicht mehr zur Abstimmung gebracht worden. Infolge der Ablehnung des ersten Vorschlags konnten die beiden Verwaltungsvereinbarungen nicht mehr unverändert aufrechterhalten bleiben. Wir haben gemeinsam mit der Stadt Enschede und dem Staat Absprachen zur Anpassung der beiden Vereinbarungen getroffen, so dass die überarbeiteten Vereinbarungen (unter anderem auch) der Realisierung des provinziellen räumlichen Leitbilds dienen. Wir legen Ihnen die beiden Verwaltungsvereinbarungen nun erneut vor. Beide Vereinbarungen zusammen schaffen Klarheit über die finanziellen Konsequenzen der Feststellung des räumlichen Leitbilds für die Provinz. Zudem bestimmen sie in Hauptzügen die Ausgangsposition und das Verhältnis der Partner untereinander, im Falle einer Fortsetzung der Gebietsentwicklung. Deshalb bilden sie den unabkömmlichen Schlussteil des betreffenden Beschlussvorschlags.

In der Verwaltungsvereinbarung mit dem Staat haben wir vereinbart, dass die Provinz Overijssel und die Stadt Enschede zum 01.01.2010 gemeinsam den staatlichen Grundbesitz im Bereich des Flughafenareals einschließlich der dazugehörigen Baulichkeiten zum Preis von € 29,8 Mio. - zahlbar zum 31.12.2011 - erwerben. Der Staat ist im Zeitraum bis 10 Jahre nach Übereignung der Grundstücke in solcher Weise für die Bodensanierung verantwortlich, dass die in den Strukturplänen der Provinz und der Stadt Enschede vorgesehenen Maßnahmen, Einrichtungen und Aktivitäten tatsächlich durchgeführt bzw. realisiert werden können. Über die konkrete Umsetzung wird derzeit noch mit dem Staat beraten. Das Aufspüren und die Entsorgung von Munitionsbeständen fallen ebenfalls in den Zuständigkeitsbereich des Staates. In den Bereichen, wo jetzt (noch) keine entsprechenden Maßnahmen durchgeführt werden können, bleibt der Staat bis 2018 verantwortlich.

In der Vereinbarung sind außerdem Absprachen bezüglich der Bemühungen der beteiligten Partner im Rahmen der Gebietsentwicklung getroffen worden. Der Staat unterstützt die Gebietsentwicklung zwar, er beteiligt sich aber nicht aktiv daran. Der Staat investiert € 3 Mio. in die Flughafeninfrastruktur (diese Summe versteht sich einschließlich der vor Kurzem bereits investierten € 1,2 Mio.) unter der Bedingung, dass das betreffende Vergabeverfahren schnell und erfolgreich durchlaufen wird. Die Region verpflichtet sich zu einer Investition in Höhe von € 3 Mio. in die Flughafeninfrastruktur. Die Parteien sind sich darüber im Klaren, dass sich die Provinz nicht an der Finanzierung der Flughafeninfrastruktur beteiligt.

In Ergänzung zur Verwaltungsvereinbarung mit dem Staat haben die Provinz Overijssel und die Stadt Enschede in ihrer Eigenschaft als Käufer eine Grundvereinbarung zu ihrem Verhältnis untereinander und zur Art und Weise ihrer Zusammenarbeit getroffen. Die Kosten für den Erwerb des staatlichen Bodenbesitzes werden von der Provinz und der Stadt Enschede zu gleichen Teilen (50% - 50%) finanziert. Auf diese Weise werden sowohl die Erträge als auch die Risiken gleichermaßen auf die beiden Parteien verteilt.

Die beiden überarbeiteten Verwaltungsvereinbarungen werden Ihnen baldmöglichst nachgeschickt.

Die Verwaltungsvereinbarung mit der Stadt Enschede wird in Kürze in der Form einer Kooperationsvereinbarung konkretisiert.

Als Bestandteil dieser Vereinbarung ist auch eine rechtliche Bestimmung vorgesehen, in der unsere Zusammenarbeit sowohl öffentlich-rechtlich als auch privatrechtlich festgelegt wird. Es wird eine so genannte gemeinsame Regelung nach dem Beispiel der für den "XL Businesspark Twente" getroffenen Regelung erwogen. Unter dieser Regelung wird eine Bauflächenentwicklungsgesellschaft operieren. Diese Entwicklungsgesellschaft kann unter anderem:

* im Auftrag der Provinz und der Stadt Enschede den gemeinsamen Grundbesitz verwalten;

- * die Verwaltung und Instandhaltung des Plangebiets organisieren;
- * die Planvorbereitung für die Gebietsentwicklung übernehmen;
- * die Realisierung der Gebietsentwicklung organisieren und unterstützen.

Die Bauflächenentwicklungsgesellschaft wird so die Rolle des "Gebietsregisseurs" ausfüllen. Selbstverständlich geschieht dies im Rahmen der Richtlinien, Bedingungen und Anweisungen, die der Entwicklungsgesellschaft durch die zuständigen Verwaltungspartner auferlegt werden. Wir werden Sie demnächst in einem entsprechenden Beschlussvorschlag näher darüber informieren.

2.7 Risiken

Der Staat übernimmt bis 2020 die Verantwortung für die Bodensanierung bis die für die Realisierung des räumlichen Leitbilds erforderliche Bodenqualität erreicht ist. Das Restrisiko der neuen Grundbesitzer besteht darin, dass bei näherer Betrachtung doch eine andere als derzeit vorgesehene Entscheidung bezüglich der Nutzungsfunktion getroffen werden kann, die eingehende Bodensanierungsmaßnahmen erfordert. Diese Tatsache wird zu gegebener Zeit in die dann aktuelle Abwägung einbezogen werden müssen.

Darüber hinaus ist der Staat aufgrund der betreffenden Verwaltungsvereinbarung bis 2018 für das Aufspüren und die Entsorgung von Übungsmunition und Abwurfmunition von über 100 lbs (über 20 lbs in Bereichen, in denen Bodenarbeiten durchgeführt werden) verantwortlich. Für die Grundbesitzer bleibt somit ein begrenztes Restrisiko für Abwurfmunition unter 20 lbs und für Abwurfmunition im Zeitraum nach 2018.

Ein weiteres Risiko besteht darin, dass sich die Gebietsentwicklung stark verzögert oder diese sogar vollständig ins Stocken gerät, zum Beispiel wenn kein geeigneter Flughafenbetreiber gefunden wird oder infolge von Verzögerungen und Misserfolgen im Rahmen der Vergabe von Gewerbegrundstücken an flughafengebundenen Unternehmen, infolge einer Stagnation im Wohnungsbau oder prozessbezogene Verzögerungen infolge langwieriger Verfahren.

Alle im Vorstehenden genannten Risiken sind auf der Grundlage der Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Staat, der Stadt Enschede und der Provinz Overijssel aktualisiert und quantifiziert worden. Unter Berücksichtigung der üblichen Sicherheit in Höhe von 90% beträgt das errechnete Risiko für die geplante Gebietsentwicklung € 12,4 Mio. Dieses Risiko fällt zu Lasten der zu gründenden Bauflächenentwicklungsgesellschaft, an der sich die Stadt Enschede und die Provinz Overijssel beide im Verhältnis 50% - 50% beteiligen werden. Dieses Risiko wird, nachdem der Grundbesitz der Stadt Enschede und der Provinz übereignet worden ist (voraussichtlich zum 01.01.2010), zu 50% (Anteil Overijssels) den bereits aufgezeigten Risiken der Provinz Overijssel hinzugefügt. Diese Anpassung ist im Rahmen der vereinbarten Deckungsreserve vertretbar. Demnach erachten wir die Bereitstellung einer gesonderten Reserve in diesem Falle nicht für notwendig.

2.8 Vergabeverfahren/Tender

Wir teilen Ihre Auffassung, dass es von großer Bedeutung ist, dass die Ausschreibung für den Flughafenbetrieb erfolgreich durchlaufen wird. Wir beraten uns gemeinsam mit der Stadt Enschede und dem Staat über die dazu erforderlichen Voraussetzungen.

Wir erwägen eine öffentliche Ausschreibung (anders im privat-wirtschaftlichen Bereich gelten für Ausschreibungen öffentlicher Auftraggeber aufgrund des Vergaberechts spezielle Regelungen), um so das internationale Know-how und die Erfahrung auf dem Gebiet des Flughafenbetriebs zu mobilisieren. Aber auch Überlegungen hinsichtlich der Komplexität der Vergabe und der möglichen Risiken bezogen auf den Aspekt der staatlichen Unterstützung fallen hier ins Gewicht. Die Bewerbung steht im Prinzip allen Interessenten offen, obwohl wir im Voraus eine Anzahl Bedingungen im Hinblick auf die Erfahrung und den guten Ruf des potenziellen Betreibers festlegen werden. Was die Ausschreibungsform betrifft, erwägen wir das Verfahren des konkurrierenden Dialogs. Zu Beginn des Vergabeverfahrens werden die entsprechenden Leitlinien und Bedingungen festgelegt, die entweder verbindlich oder verhandelbar sein können. Ferner werden wir im Voraus Bewertungskriterien vereinbaren. Das genaue Vorgehen und die Voraussetzungen sowie Kriterien, denen das Vergabeverfahren unseres Erachtens genügen muss, werden wir noch mit Ihnen beraten. Wichtig ist im Augenblick, dass diese Ausschreibung nicht als ein Vergabeverfahren durchgeführt wird, in dem ein Leistungsauftrag beschrieben wird und der Bieter mit dem höchsten Gebot automatisch den Zuschlag erhält. Die Art und die Qualität des Gebots sollen hier explizit mitberücksichtigt werden.

Die Betreibung des Flughafens an sich wird sich aus betriebswirtschaftlicher Sicht niemals rentieren können. Das gilt im Übrigen für alle Flughäfen. Die Rentabilität des Flughafenbetriebs

wird von den Erträgen aus weiteren flughafengebundenen Aktivitäten mitbestimmt. Die Möglichkeiten, die wir dazu sehen, und die dafür geltenden Grundbedingungen sind im räumlichen Leitbild enthalten. Darüber hinaus sollen sie zu Beginn des Vergabeverfahrens noch einmal explizit umschrieben werden. Eines der in diesem Rahmen anzuwendenden Bewertungskriterien bezieht sich auf die Frage, inwiefern die Sonntagsruhe eingehalten wird. Es ist abzuwarten, mit welchen Vorschlägen sich die Interessenten im Verfahren des konkurrierenden Dialogs bewerben werden und auf welche Weise sie dieselben zu realisieren gedenken.

3. Vorschlag

Unter Berücksichtigung des Vorstehenden schlagen wir Ihnen vor, den in Anlage I aufgenommenen Beschlussvorschlag anzunehmen.

Der Provinzialausschuss Overijssels

Der Vorsitzende

Der Sekretär

Beschlussvorschlag Nr. PS/2010/359

Nach Lesen des Beschlussvorschlags vom Provinzialausschuss vom 20. April 2010, Aktenzeichen 2010/0063664,

unter Berücksichtigung

des Beschlusses des Provinzparlaments vom 16. Dezember 2009 bezüglich des Vorschlags des Provinzialausschusses vom 10.11.2009, Aktenzeichen 2009/0173680, zur Feststellung des Strukturplans für die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente, wobei der Vorschlag des Provinzialausschusses abgelehnt wurde;

des Antrags Antuma-Dalhuisen-Steinmetz vom 10. Februar 2010, in dem das Provinzparlament die zu befolgende Vorgehensweise im Rahmen des weiteren Gebietsentwicklungsverfahrens einschließlich der in diesem Zusammenhang geltenden Leitlinien und Bedingungen festgelegt hat;

des Briefes vom Provinzialausschuss vom 09. März 2010, Aktenzeichen 2010/0045601, in dem der Provinzialausschuss erläutert hat, auf welche Weise er den Antrag umzusetzen gedenkt;

beschließt das Provinzparlament Overijssels:

1. das *Räumliche Leitbild für die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente* festzustellen und (sich) somit
 - a. für die Entwicklung eines Zivilflughafens Twente für Linienflüge, Charterflüge, Geschäfts- und Freizeitflüge sowie General Aviation als Mittel zur Stärkung der regionalen Wirtschaft zu entscheiden;
 - b. für die Durchsetzung einer Fluglärmkontur von 8 km² mit einer räumlichen Reservierung (einschließlich der Fluglärmkontur) von 10,6 km² einzusetzen, innerhalb deren Grenzen keine neuen Lärm empfindliche Vorhaben/Aktivitäten zugelassen werden;
 - c. im Anschluss an die Flughafenplattform die plattformgebundenen Aktivitäten zu entwickeln und im direkten Umfeld des Flughafens Gewerbegebiete für flughafengebundene gewerbliche Aktivitäten (20 ha. netto; 60 ha. brutto) sowie Einrichtungen im Tourismus- und Erholungsbereich gemäß dem Twenter Maßstab einschließlich dazugehöriger Parkmöglichkeiten zu realisieren;
 - d. für die beschleunigte Realisierung eines stärkeren und vitaleren Schutzgebietsnetzes im Zusammenhang mit der Stärkung des Wasserhaushalts (einschließlich einer Vertrocknungsaufgabe) und damit für die beschleunigte Süd-Nord-Verlagerung des Flughafens zu entscheiden;
 - e. der Neubewertung der grün-blauen (Natur-Wasser) Hauptstruktur gemäß der zum provinziellen räumlichen Leitbild dazugehörigen Karte der Entwicklungsperspektiven, in der die neuen Grenzen des Schutzgebietsnetzes global eingezeichnet wurden, zuzustimmen;
 - f. eine Entscheidung bezüglich der direkten Anbindung des Flughafens an die A1 und der Nutzung sowie der Einrichtung der A1-Zone von den Ergebnissen der näheren Untersuchungen abhängen zu lassen;
2. die aufgrund des Vorstehenden überarbeitete behördliche Stellungnahme ("Reaktionsbericht") zur Kenntnis zu nehmen;
3. dem Vorschlag zum Ausgleich der durch die Umsetzung des Antrags Antuma-Dalhuisen-Steinmetz entstehenden Kosteneffekte zuzustimmen, indem:
 - a. im Rahmen der Durchführung des öffentlichen Vergabeverfahrens im Jahr 2011 einen Beitrag in Höhe von € 13 Mio. (= € 11,6 Mio. auf den Nettobarwert zum 01.01.2011 nachgerechnet) zum Ausgleich der durch die vorverlegten Investitionen in Airport und Airside entstandenen Zins- und Cashflow-Nachteile zur Verfügung gestellt werden; maximal € 6,5 Mio. dieser Investitionssumme können aus den Erträgen der Erbpacht wieder hereingebracht werden;

- b. auf der Grundlage des "Beschlusses Haushaltsplan und Berichterstattung" (Besluit Begroting en Verslaglegging) eine Reservierung in Höhe von € 1,8 Mio. für die nachteiligen Kosteneffekte auf die Bauflächenentwicklung vorgenommen werden; diese Summe ist in einen dem Provinzparlament noch vorzulegenden Vorschlag zur Einrichtung eines Ausgleichsfonds bezogen auf die im Rahmen der Gebietsentwicklung erzielten Erträge aufzunehmen;
 - c. die im Vergleich zur ursprünglichen Planung um 2,5 Jahre vorverlegten Investitionen zur Realisierung des Schutzgebietsnetzes ziehen eine Zinslast in Höhe von € 800.000 nach sich. Es wird vorgeschlagen, diese Zinssumme zu Lasten des provinziellen Etats zu finanzieren und für den Gesamtbetrag in Höhe von € 15,6 Mio. einen entsprechenden Fonds einzurichten.
4. die (überarbeiteten) Verwaltungsvereinbarungen mit dem Staat und der Stadt Enschede bzw. mit der Stadt Enschede zur Kenntnis zu nehmen.

Zwolle,

das Provinzparlament Overijssels

der Vorsitzende

der Kanzleileiter