
Übermittlung an das Provinzparlament mit der Absicht:

zur Kenntnisnahme

Sonstiges, und zwar:

Anlagen

- I. Übersicht über die Bandbreite der Berechnungen der Passagierzahlen des Flughafens Twente (anliegend)

Mit diesem Schreiben informieren wir Sie über das von uns beabsichtigte weitere Verfahren in Bezug auf die Fortsetzung der Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente.

Datum
09 03 2010
Kenmerk

Seite
1

Am 10. Februar 2010 haben Sie den Antrag Antuma/Dalhuisen/Steinmetz in Bezug auf die Fortsetzung der Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente angenommen. Dieser Antrag gründet auf den Brief und die dazugehörige Anlage, die die Fraktionen von CDA (Christdemokraten), PvdA (Sozialdemokraten) und VVD (Liberalen) uns am 25. Januar 2010 zum gleichen Thema vorgelegt haben.

In dem betreffenden Antrag wird der Provinzialesausschuss gebeten, dem Provinzparlament zu erläutern, wie er die Inhalte dieses Schreibens und der Anlage bewertet, auf welche Weise er den Antrag umzusetzen gedenkt, wie er das weitere Planverfahren gestalten will und wie er das Provinzparlament in diesen Prozess einbeziehen wird.

Mit diesem Schreiben beantworten wir die von Ihnen geäußerten Fragen bezogen auf das weitere Planverfahren. Wir folgen dabei dem Text Ihres Antrags. An dieser Stelle ist anzumerken, dass wir Ihnen mittels dieses Schreibens noch keine inhaltlichen Vorschläge für das weitere Planverfahren unterbreiten. Diese werden wir Ihnen in dem näher ausgearbeiteten Beschlussvorschlag zukommen lassen, den wir Ihnen bis Juni 2010 vorlegen werden.

Ausgangspunkte

In Ihrem Antrag geben Sie zu bedenken, dass Sie es als eine Aufgabe von provinzieller Bedeutung erachten, die Möglichkeiten des Gebiets rund um den Flughafen Twente sowohl für die wirtschaftliche Entwicklung als auch für Natur und Landschaft zu nutzen. Ferner sind Sie der Ansicht, dass im Hinblick auf die Realisierung einer erfolgreichen und kohärenten Entwicklung dieser Möglichkeiten, eine entsprechende Gebietsentwicklung das richtige Instrument ist, dass mittels einer öffentlichen Ausschreibung die zukunftssträchtigsten Betriebskonzepte für die Flughafenentwicklung ermittelt und dass Maßnahmen zur Realisierung des Obenstehenden infolge der Ablehnung des Beschlussvorschlags PS/2009/1020 vom 16. Dezember 2009 nicht eingeleitet werden können. Wir unterschreiben diese Erwägungen. Unser Bestreben bestand von Anfang an darin, über die Gebietsentwicklung des Flughafens Twente und dessen direkte Umgebung eine Stärkung der Wirtschaftsstruktur in Twente zu realisieren und eine nachhaltige Entwicklung zu initiieren. Sie haben uns in den vergangenen Jahren in diesem Prozess voll und ganz unterstützt.

Wir greifen die Vorbereitung eines provinziellen Flächenplans für die Gebietsentwicklung nun erneut auf. Die Ausgangspunkte, die in der Anlage zum Brief der Koalitionsfraktionen unter Verweis auf die Leitlinien der Raumordnungsvision und der Umgebungsverordnung aufgezeigt werden, betrachten wir als eine adäquate Grundlage für den zu erarbeitenden provinziellen Flächenplan. Ausgangspunkt ist für uns die Situation, die sich im Dezember 2009 entwickelt hat, wobei wir von den Ausgangspunkten und Weichenstellungen ausgehen, die in den durch

Sie in Ihrer Eigenschaft als Provinzparlament festgestellten Beschlüssen und Anträgen enthalten sind. Auf dieser Grundlage arbeiten wir *einen* Flächenplan für eine Gebietsentwicklung einschließlich eines Flughafens aus. An dieser Stelle ist zur Vermeidung von Missverständnissen oder falschen Erwartungen noch einmal hervorzuheben, dass wir nicht erneut zwei Entwicklungsvarianten ausarbeiten werden. Wir bemühen uns um eine effiziente Vorgehensweise. Arbeit, die bereits geleistet wurde, braucht kein zweites Mal gemacht zu werden. Bei der Ausarbeitung beziehen wir uns unter anderem auf bereits vorliegende Untersuchungsergebnisse und abgegebene Stellungnahmen.

Es ist stets beabsichtigt gewesen, dass ein durch Sie in Ihrer Eigenschaft als Provinzparlament festzustellender Flächenplan für die Gebietsentwicklung den Rahmen für die weitere provinziale Beteiligung am Planverfahren bilden wird. Wir teilen Ihre Meinung, dass diese Grundlage mit der Ablehnung unseres Beschlussvorschlags PS/2009/1020 am 16. Dezember 2009 weggebrochen ist. Zugleich sind damit die Grundlagen für die Verwaltungsvereinbarung zum Erwerb des Grundbesitzes des Flughafenareals, die wir gemeinsam mit dem Magistrat der Stadt Enschede mit dem Staat getroffen haben und die Verwaltungsvereinbarung mit dem Magistrat der Stadt Enschede zur weiteren Zusammenarbeit im Planverfahren entfallen.

Datum

09 03 2010

Kenmerk



Seite

2

Beteiligung an der Gebietsentwicklung

Aus diesem Grund begrüßen wir Ihre Entscheidung, zusammen mit den entsprechenden Partnern an der Gebietsentwicklung teilnehmen zu wollen und so den Kurs der Flughafenentwicklung mitzubestimmen. Das Gleiche gilt für das von Ihnen unterschriebene Bestreben, wonach die Provinz Overijssel diese Rolle gemeinsam mit der Stadt Enschede tatkräftig erfüllen und deshalb den Grundbesitz des Flughafenareals vom Staat erwerben möchte. Sie unterstreichen hiermit, dass die Flughafenentwicklung Ihres Erachtens Teil der Gebietsentwicklung ist und das Bestreben der Provinz deshalb darin besteht, die Gebietsentwicklung zum Erfolg zu machen. Somit unterschreiben Sie in Ihrer Eigenschaft als Provinzparlament die Absicht der beiden Verwaltungsvereinbarungen. Wir haben inzwischen den Staat und die Stadt Enschede davon in Kenntnis gesetzt, dass die Beschlussfassung vom 16. Dezember 2009 eine Anpassung der betreffenden Verwaltungsvereinbarungen erforderlich gemacht hat und beide Partner um ihre Mitwirkung bei der Überarbeitung der Texte der Verwaltungsvereinbarungen gebeten. Die revidierten Verwaltungsvereinbarungen werden wir Ihnen zu gelegener Zeit vorlegen.

Gebietsregisseur

In dem Antrag sprechen Sie sich dafür aus, gemeinsam mit der Stadt Enschede eine Entität zu gründen, die als Gebietsregisseur in Erscheinung treten kann. Der Gebietsregisseur sollte Ihrer Meinung nach, eine stark steuernde und überwachende Rolle angesichts der Qualität des Plangebiets als Bestandteil des kleinmaßstäblichen Charakters der Twenter Landschaft erfüllen.

Wir unterschreiben Ihre Auffassung bezüglich der Notwendigkeit der Gründung einer Entität, die als Gebietsregisseur auftreten kann. Parallel zur Vorbereitung des provinziellen Flächenplans wird ein Vorschlag zur Gründung einer gemeinsamen Entität zur Gebietsentwicklung und Bauflächenentwicklung erarbeitet, die durch die Provinz Overijssel und die Stadt Enschede gebildet werden soll. Die dazu erforderlichen Absprachen werden wir gemeinsam mit dem Magistrat der Stadt Enschede in einer entsprechenden Kooperationsvereinbarung festlegen. Wir sondieren noch, welche Rechtsform sich empfiehlt, um den gemeinsamen Grundbesitz zu erwerben und die Gebietsentwicklung zu steuern. In diesem Rahmen arbeiten wir auf die Gründung einer gemeinsamen "Bauflächenentwicklungsgesellschaft" (GEM) hin. Die GEM tritt der sich in Gründung befindenden Gebietsentwicklungsgesellschaft "Vliegwiél Twente Maatschappij i.o." (VTM) bei, die wir

sodann auflösen wollen. Die GEM wird ihre Arbeit anschließend unter einem anderen Namen aufnehmen.

Sie werden zu gelegener Zeit wie vereinbart in die Beschlussfassung über die Beteiligung der Provinz Overijssel an einer gemeinsamen Bauflächenentwicklungsgesellschaft einbezogen werden. Wir gehen davon aus, dass die betreffende Gesellschaft die Zuständigkeit für die "tägliche Geschäftsführung" und somit die Verantwortung für eine qualitativ hochwertige und integrierte Planentwicklung einschließlich der erfolgreichen Realisierung der Gebietsentwicklung und (nahezu) aller damit verbundenen Rechtsgeschäfte übernimmt. Von diesem Gebietsregisseur erwarten wir, dass dieser darum bestrebt ist, die Möglichkeiten und Qualitäten des Plangebiets maximal auszuschöpfen, wobei er fortwährend sowohl auf Qualität als auch auf Ertrag steuert. Bei der Gründung dieser die Gebietsentwicklung koordinierenden Entität werden wir die in diesem Zusammenhang erforderlichen Absprachen in entsprechenden Vereinbarungen festlegen. Die politische Verantwortung für und die Steuerung der Gebietsentwicklung fallen weiterhin in den Zuständigkeitsbereich des Provinzialausschusses und des Magistrats der Stadt Enschede. Der durch Beschluss festgestellte kommunale Flächenplan und der noch zu erarbeitende provinziale Flächenplan bilden zusammen den politischen Rahmen für sowohl den Provinzialausschuss und den Magistrat der Stadt Enschede als auch für die Bauflächenentwicklungsgesellschaft.

Datum

09 03 2010

Kenmerk



Seite

3

Anschluss an die Raumordnungsvision

In dem Antrag erörtern Sie einige politische Entscheidungen als Abweichung von bzw. Zuspitzung des Ihnen von uns vorgelegten Beschlussvorschlags. Erstens betonen Sie, dass die im Plangebiet vorhandenen Qualitäten als Bestandteile des kleinmaßstäblichen Charakters der Twenter Landschaft stärker als bisher und darüber hinaus als verbindlicher Bestandteil der Gebietsentwicklung anzumerken sind. Darauf bemerken Sie, dass der Gebietsregisseur in diesem Zusammenhang eine wichtige steuernde und überwachende Rolle erfüllen kann, wobei die in der Raumordnungsvision enthaltenen Ausgangspunkte als maßgebend gelten. In diesem Sinne ist Ihres Erachtens auch Zurückhaltung in Bezug auf den Bau neuer Infrastruktur geboten.

Enschede hat mit der Feststellung des Flächenplans B einen durch Beschluss festgestellten politischen Rahmen und damit zugleich eine Rechtsgrundlage für die Gebietsentwicklung geschaffen. Um die gewünschte provinziale Rolle in der Gebietsentwicklung adäquat gestalten zu können, ist auch auf Seiten der Provinz Overijssel ein Flächenplan, in dem die provinziellen Interessen abgesichert werden, erforderlich.

Wir beabsichtigen, Ihnen den betreffenden provinziellen Flächenplan in Form einer Ausarbeitung der Raumordnungsvision vorzulegen, da so 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 das Plangebiet des Flughafens Twente und dessen unmittelbare Umgebung gültig bleiben. Der Fokus des provinziellen Flächenplans gilt den Aspekten, die von provinzieller Bedeutung erachtet werden. Der Fokus wird sich auf die Hauptzüge der Gebietsentwicklung konzentrieren. Als Ausarbeitung der Raumordnungsvision wird der provinzielle Flächenplan in Form eines Flächenplans ("structuurvisie") gemäß dem niederländischen Raumordnungsgesetz entwickelt werden, so dass die Provinz auf dieser Grundlage alle ihre politischen Rechte ohne Einschränkung ausüben kann. Nachdem der provinzielle Flächenplan durch Beschluss festgestellt worden ist, ist dieser rechtsverbindlich für die Provinz. Da sich die Provinz Overijssel und die Stadt Enschede gemeinsam an der Gebietsentwicklung beteiligen wollen, werden wir in der Vorbereitungsphase eine adäquate Abstimmung mit dem Magistrat der Stadt Enschede bewirken.

Wir werden uns bemühen, kürzestmögliche verkehrstechnische Anbindungen zur Erschließung des Plangebiets und des Flughafens zu realisieren, wobei wir die bestehende Infrastruktur nutzen

werden. Aus Nachhaltigkeitserwägungen legen wir großen Wert auf eine gute Erreichbarkeit des Plangebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Wir sehen keinen Grund, durchgehende Straßenverkehrsverbindungen auszubauen und als neue Infrastruktur in das Plangebiet aufzunehmen. Die Anbindung an das Hauptstraßennetz, die A1 und die eventuelle Realisierung eines Vorortbahnhofs werden im Rahmen des Programms A1-Zone untersucht. In Erwartung der Ergebnisse wird die A1-Zone nicht in die Ausarbeitung des provinziellen Flächenplans einbezogen.

Wir stimmen Ihnen zu, dass die Qualität des Plangebiets als Bestandteil des kleinmaßstäblichen Charakters der Twenter Landschaft ebenfalls Bestandteil der Gebietsentwicklung zu sein hat. Indem wir an die Raumordnungsvision anschließen, legen wir die Leitlinien unserer Politik bezüglich räumlicher Qualität und Nachhaltigkeit auch für das Plangebiet rund um den Flughafen Twente fest. Im Rahmen der Erstellung des provinziellen Flächenplans werden wir diese Aspekte näher ausarbeiten.

Schutzgebietsnetz

Sie befürworten, die erforderlichen Maßnahmen zur Realisierung der naturbezogenen Zielsetzungen – Schutzgebietsnetz, Landschaft und Wasserhaushalt – möglichst schnell einzuleiten, damit die Ziele zügig erreicht werden können. Die schnelle Realisierung dieser Zielsetzungen darf nicht von einem erfolgreich durchlaufenen Ausschreibungsverfahren bzw. einer wirtschaftlich erfolgreichen Flughafenentwicklung (Betrieb) abhängig gemacht werden. In diesem Zusammenhang bitten Sie uns, ersichtlich zu machen, 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).

Wir sind gerne bereit, diese von Ihnen vorgebrachten Fragen näher zu untersuchen und darüber mit dem Staat und der Stadt Enschede zu beraten, wobei wir uns nach dem derzeitigen politischen Kurs richten werden. Die Realisierung des Schutzgebietsnetzes, die Einrichtung der Landschaft und die Wiederherstellung der ursprünglichen Bachstruktur ist größtenteils erst nach dem Rückbau der jetzigen Flughafeninfrastruktur (Gebäude und Parkmöglichkeiten südlich der Start- und Landebahn) möglich. Daher empfiehlt es sich, diese Maßnahmen im Anschluss an die Realisierung der Flughafengebäude, der Erschließung und der Plattform zur Nordseite des betreffenden Areals durchzuführen. Der Zeitpunkt der Realisierung des Schutzgebietsnetzes, der landschaftlichen und wasserwirtschaftlichen Ziele war aufgrund der Verknüpfung mit der Flughafenentwicklung in der bisherigen Planung unsicher. Zugleich legen wir Wert darauf, diesen Teil des Schutzgebietsnetzes - sofern möglich - bis 2018 zu realisieren. Der von Ihnen in Ihrer Eigenschaft als Provinzparlament vertretene und in dem Antrag festgehaltene Standpunkt gibt uns die Möglichkeit, Lösungen für dieses Dilemma zu ermitteln. Aller Voraussicht nach werden diese Lösungen mit zusätzlichen Kosten verbunden sein. Wir werden die Optionen ausarbeiten und mit unseren Partnern erörtern, und Ihnen gleichzeitig mit dem provinziellen Flächenplan einen entsprechenden Beschlussvorschlag zukommen lassen.

Tourismus und Freizeit

In dem Antrag schreiben Sie, dass Entwicklungen im Bereich Tourismus und Freizeit ("Leisure") aufgrund möglicher Auswirkungen auf die kleinmaßstäbliche Twenter Landschaft von der Größenordnung her dem Twenter Maßstab angemessen sein müssen und dass der Bereich Tourismus und Freizeit nicht in die Leistungsbeschreibung des öffentlichen Auftrags für den Flughafenbetrieb (Call-for-Tender) aufzunehmen ist. Sie bitten den Provinzialausschuss, zusammen mit der Stadt Enschede näher zu untersuchen, welche Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und welche finanziellen Konsequenzen die Entwicklung des Tourismus- und

Datum
09 03 2010
Kenmerk
Seite
4

Freizeitbereichs unter Berücksichtigung der raumordnerischen und landschaftlichen Merkmale Twentes im Vergleich zum ursprünglichen Beschlussvorschlag an das Provinzparlament haben bzw. wie die wirtschaftlichen und finanziellen Auswirkungen einer begrenzten Zahl zerstreut angesiedelter Einrichtungen auf dem Gebiet von Tourismus und Freizeit im Vergleich zum ursprünglichen Beschlussvorschlag aussehen, wobei der Provinzialausschuss dem Provinzparlament nötigenfalls ebenfalls Vorschläge zur Behebung eventueller negativer Auswirkungen macht. In diesem Zusammenhang bitten Sie den Provinzialausschuss zudem, ersichtlich zu machen, welche finanziellen Konsequenzen ggf. mit dem Ausschluss des Bereichs Freizeit und Tourismus vom öffentlichen Vergabeverfahren verbunden sind und auch hier nötigenfalls Vorschläge zur Behebung eventueller negativer Auswirkungen (mittels raumordnerischer Zweckbestimmung oder Geld) zu machen.

In dem ursprünglichen Beschlussvorschlag des Provinzialausschusses an das Provinzparlament wurde von neuen Entwicklungsmöglichkeiten für den Bereich Tourismus und Freizeit ausgegangen, die an die Bebauung und Erschließung des Flughafens im nördlichen Teil des Plangebiets anschließen sollten. Darüber hinaus sind im südöstlichen Teilgebiet des Areals (Oostkamp) Möglichkeiten zur Entwicklung von kleinräumigen Aktivitäten im Bereich Tourismus und Freizeit gegeben. Ihre Auffassungen beziehen sich auf den erstgenannten Standort. Anlässlich Ihrer Bitte werden wir in Rücksprache mit der Stadt Enschede und dem Staat ersichtlich machen, welche Auswirkungen Ihre Auffassungen auf die infolge der Entwicklungen im Bereich Tourismus und Freizeit vorausgesagte Zunahme an Arbeitsplätzen haben und welche Alternativen in diesem Teilgebiet denkbar sind. In dem ursprünglichen Beschlussvorschlag an Sie hatte dieses Teilgebiet die bevorzugte Zweckbestimmung "Tourismus und Freizeit" mit der Möglichkeit flughafengebundener gewerblicher Tätigkeiten als Rückfalloption. Ferner werden wir untersuchen, welche Auswirkungen Ihre Erwägungen auf die Bauflächenentwicklung und die Einschätzungen bezüglich der Wirtschaftlichkeit des Flughafenbetriebs haben. Über die betreffenden Ergebnisse werden wir Sie zeitgleich mit dem provinziellen Flächenplan informieren und entsprechende Vorschläge damit verknüpfen. Die Informationen zu den Kosten und finanziellen Folgen werden selbstverständlich als vertraulich vermerkt.

Inhaltlich werden wir im Hinblick auf mögliche Entwicklungen im Bereich Tourismus und Freizeit an die von Ihnen in Ihrer Eigenschaft als Provinzparlament vorgebrachten Leitlinien anschließen. Das bedeutet, dass eventuelle Entwicklungen in diesem Bereich dem Twenter Maßstab der Landschaft gerecht werden müssen. Die Gebietsmerkmale, die wir in der Raumordnungsvision und dem Katalog der Gebietsmerkmale umschrieben haben, betrachten wir auch in diesem Zusammenhang als maßgebend.

Wirtschaftliche Entwicklung

In Ihrem Antrag ordnen Sie die Entwicklung der wirtschaftlichen Potenziale des Plangebiets dem Kontext der Entwicklung des Innovationsdreiecks insgesamt zu. Sie werten die Nutzung der vorhandene Start- und Landebahn und weiterer Einrichtungen als Regionalflughafen als eine Chance. Fliegen ist in diesem Zusammenhang kein Ziel, sondern ein Mittel zum Zweck der Entwicklung der Wirtschaft. Deshalb sollte nach einer erfolgreichen öffentlichen Ausschreibung für die Flughafenentwicklung gestrebt werden.

Wir schließen uns den Überlegungen, die Sie in Ihrem Antrag zu diesem Aspekt anstellen, gerne an. Im Rahmen der Ausarbeitung der Raumordnungsvision für das Plangebiet rund um den Flughafen Twente beabsichtigen wir die Raumordnungs- und Wirtschaftspolitik für die Provinz insgesamt und Twente insbesondere ebenfalls zum Orientierungsrahmen für die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente zu machen. Das Innovationsdreieck ist in der Politik der Provinz Overijssel ein Schwerpunkt im Hinblick auf die räumliche und wirtschaftliche Entwicklung Twentes. Die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente ist in diesem Zusammenhang eine der tragenden Säulen. Gemeinsam mit der Stadt Enschede und der Gemeinde Hengelo sondieren wir die Möglichkeiten einer kohärenten Vorgehensweise

Datum
09 03 2010
Kenmerk
Seite
5

in Bezug auf das Innovationsdreieck. In Kürze werden wir Sie näher darüber informieren. Auch in der "Gebietsagenda Ost-Niederlande" wird die Stärkung des urbanen Kerngebiets Twente (Hart van Zuid, Wissenspark und Flughafen Twente) als die "majeure Aufgabe" (Hauptaufgabe) der Region Twente beschrieben. Das Bestreben bestand von Anfang an darin, dass die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente – wobei Sie sich jetzt für die Entwicklung eines Regionalflughafens ausgesprochen haben – ein "Schwungrad" für die Stärkung der Wirtschaftskraft der Region Twente sein sollte. Der wirtschaftliche Mehrwert, der im eigentlichen Plangebiet erzielt werden kann, steht im Dienste der wirtschaftlichen Entwicklung von Twente insgesamt. Wir teilen Ihre Ansicht, dass im Hinblick auf die Realisierung der angestrebten wirtschaftlichen Ziele, eine erfolgreich durchlaufene öffentliche Ausschreibung der Flughafenentwicklung zum Vorteil gereicht. Wir freuen uns daher sehr, dass Sie das Vergabeverfahren in diesem Sinne unterstützen.

Lärmkontur und militärische Mitnutzung

In dem Antrag befürworten Sie eine beträchtliche Reduzierung der derzeit geltenden militärischen Lärmkontur auf eine zulässige Fluglärmkontur von 8 km² für einen Regionalflughafen. Sie bitten den Provinzialausschuss, gemeinsam mit der Stadt Enschede mit dem Staat in Kontakt zu treten, um die räumliche Reservierung des Regionalflughafens Twente auf 8 km² zu reduzieren. In Ihrem Schreiben und der beigefügten Anlage vom 25. Januar 2010 stellen sich die Fraktionen von CDA, PvdA und VVD auf den Standpunkt, dass aufgrund von Überlegungen bezüglich Gesundheit und Gemeinwohl eine räumliche Reservierung von 10,6 km² vorzunehmen ist. Innerhalb dieser Zone dürfen keine neuen lärmempfindlichen Funktionen realisiert werden. Im Anschluss daran stellen Sie sich auf den Standpunkt, dass eine militärische Mitnutzung unter der Bedingung ermöglicht werden kann, dass dadurch zum einen die wirtschaftliche Betreibung des Flughafens gestärkt und zum anderen, die erzielten wirtschaftlichen Effekte dadurch nicht beeinträchtigt werden. Sollte die betreffende Lärmkontur die 8-km²-Grenze überschreiten, wird die erforderliche Erweiterung der Lärmkontur erneut erwogen werden. Sie bitten uns, 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.

Wir werden uns mit dem Staat und der Stadt Enschede über die von Ihnen vorgebrachten Fragen beraten. Darüber hinaus werden wir die betreffenden Fragen auch mit den umliegenden Gemeinden - Oldenzaal, Hengelo, Dinkelland und Losser – und der Wasserbehörde Regge und Dinkel besprechen. Ferner werden wir dafür sorgen, dass die deutschen Gebietskörperschaften in adäquater Weise mit relevanten Informationen versorgt werden.

Wie Sie wissen, hat sich auch der Rat der Stadt Enschede in einem Änderungsantrag für eine zulässige Fluglärmkontur von 8 km² ausgesprochen. Aus früheren Berechnungen geht hervor, dass diese Lärmkontur im Prinzip ausreicht, um eine gesunde wirtschaftliche Flughafenentwicklung zu ermöglichen. Die definitive Beschlussfassung bezüglich der Fluglärmkontur fällt in den Zuständigkeitsbereich des Ministers für Verkehr und Wasserwirtschaft, der in seinem Flughafenbeschluss ("Luchthavenbesluit") auf Antrag des Flughafenbetreibers zu gelegener Zeit einen Beschluss über die zulässige Fluglärmkontur fassen wird. Wir werden unsere Auffassungen über die Fluglärmkontur und die erforderliche räumliche Reservierung unter Berücksichtigung der Ergebnisse der entsprechenden Beratungen in der Ausarbeitung der Raumordnungsvision festlegen.

Es besteht weiterhin Unklarheit über die Art und das Ausmaß einer eventuellen militärischen Mitnutzung. Zwar wird diese Möglichkeit im Strategiepapier zur künftigen Ausrichtung der niederländischen Luftfahrt ("Luchtvaartnota") offengehalten, aber bis jetzt liegt keine nähere

Datum
09 03 2010
Kenmerk
Seite
6

Konkretisierung dieser Option vor. Deshalb ist weiterhin unsicher, ob und wenn ja, wie der Aspekt der militärischen Mitnutzung in die Stellungnahme bezüglich der Fluglärmkontur zu berücksichtigen ist. Wir werden beim Staat und nötigenfalls auch bei weiteren beteiligten Akteuren darauf dringen, unter Berücksichtigung der von Ihnen vorgegebenen Grundbedingungen, baldigst mehr Klarheit in dieser Frage zu schaffen.

Bandbreite der Passagierzahlen

Sie bitten uns in dem Antrag, kurzfristig Deutlichkeit über die Bandbreite bezüglich der potenziellen Passagierzahlen zu verschaffen 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.

Ein aus wirtschaftlicher Sicht erfolgreicher Flughafenbetrieb hängt nicht ausschließlich von der betreffenden Flughafengesellschaft ab, sondern von vielen weiteren flughafengebundenen Aktivitäten. Für den Flughafenbetreiber ist es somit von großer Bedeutung, einen wirtschaftlich erfolgreichen Betrieb des gesamten Flughafengebiets einschließlich eines ergebnisorientierten betrieblichen Immobilien- und Parkplatzmanagements zu realisieren. Ob der Flughafenbetrieb an sich zum Erfolg wird, hängt von zwei Faktoren ab. Erstens kommen in diesem Zusammenhang die Rahmenbedingungen zu tragen, die der Betreiber im Zuge der Genehmigungserteilung erfüllen muss. Zweitens sind die unternehmerischen Qualitäten des Betreibers in Bezug auf die Unternehmensführung von wesentlicher Bedeutung. Dieser muss anhand des Angebots an Flugzielen, der Flugzahl, der Ankunfts- und Abflugzeiten, der Preise und Tarife, der Fluggesellschaften, die er an sich zu binden weiß, der Einrichtung des Flughafens und der dort gebotenen Dienstleistungen ein möglichst optimales Angebot schaffen. Die Berechnung der potenziellen Passagierzahlen erhält somit einen relativen Stellenwert. Außerdem variieren die Ergebnisse der an und für sich adäquaten Berechnungen, die auf der Grundlage glaubhafter Voraussetzungen durchgeführt wurden, stark. Wir erläutern dies anhand der als Anlage beigefügten Berechnungen. Damit kommen wir zudem Ihrer Bitte entgegen, mehr Deutlichkeit über die Bandbreite der potenziellen Passagierzahlen zu verschaffen.

Aufgrund der Ergebnisse der Berechnungen der potenziellen Passagierzahlen und der daraus hervorgehenden Bandbreite dieser Zahlen kann nicht im Voraus gefolgert werden, dass eine öffentliche Ausschreibung nur scheitern kann. Aus verschiedenen im Rahmen des Planverfahrens durchgeführten Marktanalysen geht ebenfalls hervor, dass am Markt durchaus Interesse an der Flughafenentwicklung besteht. Auf der Grundlage der Ausschreibungsergebnisse werden wir prüfen, ob eine zukunftssträchtige und wirtschaftlich interessante Perspektive für den Flughafenbetrieb gegeben ist. Über die Vorbereitung des Vergabeverfahrens, über das Angebot, das wir in den Markt bringen, über die Anforderungen, die wir an den Flughafenbetrieb stellen und die Präferenzen, die wir in dieser Hinsicht hegen sowie die zu befolgende Vorgehensweise im Rahmen des Vergabeverfahrens werden wir Sie nach der Feststellung des provinziellen Flächenplans für die Gebietsentwicklung informieren. Wir teilen die Ansicht der Koalitionsfraktionen, dass sich die Suche nach einem Betreiber nicht zu einem endlosen Prozess entwickeln darf. Das ist weder im Interesse des Plangebiets noch der wirtschaftlichen Entwicklung Twentes. Die durch die Fraktionen genannte Frist von fünf Jahren betrachten wir als Ausgangspunkt um Bilanz zu ziehen und zu prüfen, ob die Ziele, die wir uns im provinziellen Flächenplan in Bezug auf die Flughafenentwicklung stecken, realisierbar sind.

Weiteres Verfahren

In Ihrem Antrag bitten Sie den Provinzialausschuss zum Schluss, den in dem beigefügten Papier aufgenommenen Planungs- und Verfahrensrahmen mit den beteiligten Partnern zu

Datum
09 03 2010
Kenmerk
Seite
7

erörtern und die daraus hervorgehenden Konsequenzen für die Verwaltungsvereinbarungen zu analysieren und diese mit den beteiligten Partnern mit dem Ziel zu beraten, neue Vereinbarungen zu treffen. Ferner bitten Sie den Provinzialesausschuss, zu sondieren, ob die Belange der Provinz, die Rolle und die Stellung der Provinz in Bezug auf das weitere Planverfahren ausreichend festgelegt wurden bzw. wie diese gewährleistet werden können. Nötigenfalls gilt es auch hier, Vorschläge zur Absicherung der besagten Belange zu machen. In diesem Rahmen ist zu prüfen, ob angesichts der bisher durchlaufenen Verfahrensschritte ein neues UVP-Verfahren gesetzlich erforderlich ist.

Im Vorstehenden haben wir bereits erläutert, wie wir die in Ihrem Antrag aufgeführten Leitlinien in den entsprechenden Beratungen mit der Stadt Enschede und dem Staat erörtern werden. Wir haben inzwischen einen Anfang mit den Vorbereitungen zur Ausarbeitung der Raumordnungsvision für das Plangebiet rund um den Flughafen Twente gemacht. Wir können den betreffenden Flächenplan anhand der verfügbaren Untersuchungsergebnisse erstellen und werden die Ergebnisse der noch ausstehenden Beratungen über die in Ihrem Antrag genannten Aspekte in die Ausarbeitung einbeziehen.

Wir halten es nicht für erforderlich, im Zuge der Vorbereitungen zur Ausarbeitung der Raumordnungsvision eine neue Plan-UVP durchzuführen. In dem zu erarbeitenden Flächenplan werden wir keine Vorschläge für neue Funktionen im Plangebiet machen, deren Auswirkungen auf die Umwelt im Rahmen der vorliegenden UVP noch nicht untersucht wurden. Aus den Bestimmungen des niederländischen Umweltverwaltungsgesetzes ("Wet Milieubeheer") und der damit verbundenen Rechtsprechung folgern wir, dass unter den derzeitigen Umständen keine gesetzliche Verpflichtung zur Erstellung einer neuen Plan-UVP besteht. Im Zuge der Planvorbereitung werden wir jedoch prüfen, ob in Bezug auf bestimmte Aspekte eine Aktualisierung der Plan-UVP erforderlich ist. Es besteht keine gesetzliche Verpflichtung, die aktualisierte UVP erneut der UVP-Kommission vorzulegen oder sie erneut zur Einsichtnahme auszulegen. An dieser Stelle möchten wir Sie darauf hinweisen, dass im Hinblick auf das weitere Planverfahren – z. B. im Zusammenhang mit dem Flughafenbeschluss und der Anpassung von Zweckbestimmungsplänen – zu gelegener Zeit eine Beschluss-UVP erforderlich ist, in der die geplante Flughafennutzung einschließlich der eventuellen militärischen Mitnutzung erörtert wird.

Wir werden die während der Mitsprachefrist abgegebenen Stellungnahmen in die Ausarbeitung der Raumordnungsvision einbeziehen und sie im Licht der Umsetzung des Antrags erneut erwägen. Wir haben nicht die Absicht, ein neues Mitspracheverfahren zu initiieren. Auch in diesem Zusammenhang gilt die zuvor genannte Überlegung, dass die Ausarbeitung der Raumordnungsvision keine derart substantiell neuen Elemente enthalten wird, dass eine Wiederholung des bereits durchlaufenen Mitspracheverfahrens sinnvoll wäre. Stattdessen wollen wir die Ausarbeitung der Raumordnungsvision mit Gesprächspartnern aus den Reihen der ehemaligen Gesellschaftlichen Plattform ("Maatschappelijk Platform"), mit den an den Flughafen angrenzenden Gemeinden einschließlich der betreffenden deutschen Gebietskörperschaften beraten.

Planung

In Anbetracht der aktuell vorgesehenen Verfahrensschritte haben wir in Rücksprache mit der Stadt Enschede und dem Staat eine entsprechende Planung erstellt. An dieser Stelle ist jedoch anzumerken, dass infolge des offiziellen Rücktritts der PvdA-Amtsträger aus der Dreiparteienkoalition und des somit herbeigeführten Bruchs des Regierungsbündnisses die übrigen Minister und Staatssekretäre zwar zunächst im Amt bleiben, das Kabinett dadurch aber den Status "demissionär" hat, was so viel wie eine Art Übergangs- oder Schwebezustand

Datum
09 03 2010
Kenmerk

Seite
8

bedeutet. Nach Gewohnheitsrecht werden während dieser Übergangsperiode keine umstrittenen Projekte von der Regierung verabschiedet. Auch das Strategiepapier zur künftigen Ausrichtung der niederländischen Luftfahrt ("Luchtvaartnota") hat den Vermerk "umstritten" bekommen. Derzeit ist noch nicht klar, wie sich diese beiden Faktoren auf die von uns angestrebte Planung auswirken werden.

Unser Bestreben besteht darin, Ihnen den provinziellen Flächenplan für die Gebietsentwicklung rund um den Flughafen Twente zu Ihrer Sitzung im Juni 2010 zur Beschlussfassung vorzulegen.

Ferner hoffen wir, Ihnen in der darauffolgenden Sitzung (am 7. Juli 2010) eine ausgearbeitete Kooperationsvereinbarung zwischen der Provinz Overijssel und der Stadt Enschede sowie einen Beschlussvorschlag zur Gründung einer Bauflächenentwicklungsgesellschaft vorzulegen. Im Herbst werden wir Sie schließlich näher über die öffentliche Ausschreibung für den Flughafenbetrieb informieren.

Flughafen Münster/Osnabrück

Wie Sie wissen, wertet die Geschäftsführung des Flughafens Münster/Osnabrück (FMO) die Entwicklung eines Regionalflughafens Twente als eine unerwünschte Bedrohung für die Stellung und die Ertragsposition des Flughafens Münster/Osnabrück. Die Geschäftsführung hat sich auf den Standpunkt gestellt, dass es im EUREGIO-Raum lediglich Platz für einen Flughafen gibt: den Flughafen Münster/Osnabrück. Sie wissen auch, dass wir diese Ansicht nicht teilen. Vor allem deshalb nicht, weil gerade die aktuellen Entwicklungen in der Luftfahrt zeigen, dass Regionalflughäfen stark im Kommen sind. Gerade der benachbarte deutsche Raum weist in diesem Zusammenhang einige überzeugende Beispiele auf. Der Magistrat der Stadt Münster, der Magistrat der Stadt Osnabrück, die Kreisverwaltungen des Kreises Steinfurt und der Landkreise Osnabrück, Emsland, Grafschaft Bentheim sowie der Geschäftsführer des Flughafens Münster/Osnabrück haben uns vor Kurzem (erneut) eine Beteiligung am FMO angeboten. Sie schlagen vor, dass sich die Provinz Overijssel und ggf. auch weitere niederländische Gebietskörperschaften konkret am Betriebsvermögen des Flughafens Münster/Osnabrück beteiligen. Diese Beteiligung versteht sich einschließlich eines entsprechenden Mitspracherechts in Bezug auf die Entwicklung und den Betrieb des Flughafens.

Wir beabsichtigen, die besagten Parteien davon in Kenntnis zu setzen, dass wir dieses Angebot nicht annehmen werden. Gemäß den entsprechenden Leitlinien der provinziellen Politik vertreten wir den Standpunkt, dass der Betrieb eines Flughafens in den Zuständigkeitsbereich eines oder mehrerer privater Betreiber fällt, und wir uns demnach nicht an dem Betrieb beteiligen werden (siehe dazu auch den Antrag Welten-Weijnen). Wir erwägen somit weder eine Beteiligung am Betrieb des Flughafens Twente noch am Flughafen Münster/Osnabrück. Im Übrigen werden wir in Übereinstimmung mit der in Ihrem Antrag enthaltene Aufforderung, die Beteiligung des Flughafens Münster/Osnabrück an der Ausschreibung für den Betrieb des Flughafens Twente ausdrücklich als Kooperationsmöglichkeit betonen und den Flughafen Münster/Osnabrück auch explizit einladen, sich mit einem Angebot an der Ausschreibung zu beteiligen. Je nachdem wie die Ergebnisse der Ausschreibung und die Bestimmung des Flughafenbetreibers ausfallen, werden wir sondieren, auf welche Weise Abstimmung und Kooperation mit dem Flughafen Münster/Osnabrück beiden Flughäfen zum Vorteil gereichen kann.

Einem weiteren Angebot des Flughafens Münster/Osnabrück, das auf die Verbesserung der Infrastruktur im deutsch-niederländischen Grenzraum zielt, stehen wir positiv gegenüber, da dies sowohl den Interessen der Einwohner als auch der wirtschaftlichen Entwicklung beiderseits der Grenze dient.

Datum
09 03 2010
Kenmerk
Seite
9

Der Provinzialausschuss Overijssels

Der Vorsitzende

Der Sekretär

Datum

09 03 2010

Kenmerk



Seite

10