



Bezirksregierung Münster Bezirksplanungsbehörde

Geschäftsstelle des Regionalrates

Tel.: 0251/411-1755

Fax: 0251/411-81755

E-Mail: geschaeftsstelle@brms.nrw.de

Auf der Grundlage der Beschlüsse / Anregungen aus der Sitzung der Strukturkommission am 21.09.2009 geänderte

Sitzungsvorlage 51/2009

Gebietsentwicklung Flughafen Twente - Stellungnahme zur "structuurvisie" der "Vliegwiél Maatschappij Twente" (VTM)

Berichterstatter: Regierungsvizepräsidentin Dorothee Feller-Elverfeld

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

Diese Vorlage ist Beratungsgrundlage zu

TOP 12 der Sitzung des Regionalrates am 28.09.2009

Beschlussvorschlag

Der Regionalrat Münster legt den niederländischen Entscheidungsträgern dringend nahe, die regionalwirtschaftlichen Folgen eines Markteintritts des Flughafens Twente für den gesamten EUREGIO-Bereich untersuchen zu lassen und die Ergebnisse dieser Untersuchung bei der Entscheidung über die Nachfolgenutzung für das Gebiet des ehemaligen Militärflughafens Twente zu berücksichtigen.

Die derzeitige Planung wird vom Regionalrat des Regierungsbezirks Münster abgelehnt.

für den Regionalrat:

Zustimmung

Kenntnisnahme

Sachdarstellung

1. Entwicklungen seit 2008

Mit der Sitzungsvorlage 55/2008 ist der Regionalrat im letzten Jahr über die Bestrebungen auf niederländischer Seite informiert worden, für das Gelände des ehemaligen Militärfughafens Enschede nach Aufgabe der Nutzung durch die niederländische Luftwaffe eine neue hochwertige Nutzung zu entwickeln. Diese Entwicklungsaufgabe war letztlich auf zwei Alternativmodelle fokussiert worden, nämlich Variante A mit den Schwerpunkten Gesundheit, Wellness und Freizeit, und Variante B mit dem Schwerpunkt Flughafen (Wiedereröffnung und Umbau), Gewerbe und Freizeit. Für diese beiden Modelle sind in der ersten Jahreshälfte 2009 sog. „structuurvisies“ ausgearbeitet worden. Sie wurden am 30. Juni 2009 von den politischen Spitzen der drei in der Gebietsentwicklungsgesellschaft (i.E.) „Vliegwiél Twente Maatschappij“ (VTM) kooperierenden Körperschaften - Stadt Enschede, Provinz Overijssel sowie der im Bereich des Finanzministeriums angesiedelte staatliche Liegenschaftsbetrieb – veröffentlicht, wobei sich diese Spitzen zugleich für die Durchführung der Variante B aussprachen.

Die „structuurvisie“ ist ein 2008 mit dem novellierten Raumordnungsgesetz (WRO) in den Niederlanden neu eingeführtes raumplanerisches Instrument (siehe hierzu auch Sitzungsvorlage 8/2009; ergänzend folgende Anmerkung: Eine „visie“ ist eigentlich eine Sicht, Ansicht oder Perspektive; der Begriff wird von VTM mal mit „Strukturvision“, mal mit „Strukturprogramm“ übersetzt – der Einfachheit halber wird im folgenden nur der Begriff „Strukturvision“ verwandt). Die „structuurvisie“ kann auf allen Planungsebenen eingesetzt werden und dient dazu, die strategischen raumbezogenen Entwicklungsvorstellungen eines Planungsträgers darzustellen. Sie ersetzt u.a. die bis 2008 geltenden Instrumente "streekplan" (der Provinz) und „structuurplan“ (der Gemeinde). Für die Aufstellung von „structuurvisies“ gilt das allgemeine Verwaltungsverfahrenrecht, ihre Form ist frei. „Structuurvisies“ sind keine bindenden Vorgaben; für Inhalte von Strukturvisionen, die eine rechtliche Bindungswirkung erzielen sollen, müssen andere Instrumente (z.B. Verordnungen, Planfeststellungen, BPlänen ähnliche „Bestimmungspläne“ u.a.m.) eingesetzt werden.

Die politisch Verantwortlichen der drei die VTM tragenden Körperschaften, also das Kollegium der Deputierten von Overijssel, der Verwaltungsvorstand der Stadt Enschede sowie der Verwaltungsrat des staatlichen Liegenschaftsbetriebs, begründen ihre (sehr stark gutachtengestützte) Entscheidungsempfehlung für die Strukturvision Variante B vor allem mit den bei dieser Variante zu erwartenden regionalwirtschaftlichen und (in Bezug auf die Grundstücksvermarktung) finanzwirtschaftlichen Vorteilen. Auch hinsichtlich der Umweltbelastung stelle

der „kompakte Flughafen im Grünen“ – mit gegenüber der militärischen Nutzung verkleinertem Lärmschutzbereich und Nachtflugverbot - noch eine Verbesserung gegenüber der früheren Situation dar.

2. Weiteres Verfahren in den Niederlanden

Vom 3. Juli bis zum 11. September 2009 lagen die Strukturvisionen und die vorläufige Entscheidungsempfehlung der politischen Spitzen öffentlich aus. Die „Träger öffentlicher Belange“, auch die benachbarten deutschen Planungsträger, wurden zudem schriftlich um Stellungnahme gebeten. Außerdem fanden öffentliche Informationstermine statt, darunter auch einer in Deutschland (am 27. August in Bad Bentheim). Auf der Grundlage der eingegangenen Stellungnahmen werden die VTM und die o.a. politischen Spitzen ihre endgültige Beschlussempfehlung am 30. Oktober 2009 abgeben.

Es wird erwartet, dass am 1. Dezember 2009 die für die Planungsentscheidungen zuständigen Gremien – der Rat der Stadt Enschede, die Provinzialstaaten von Overijssel und der Verwaltungsrat des staatlichen Liegenschaftsbetriebs – die endgültige „Strukturvision“ feststellen.

Danach müssen die Inhalte der „Strukturvision“ in rechtsverbindliche Planungen transformiert werden. Hierzu wären – bei Entscheidung für Variante B - voraussichtlich zu erarbeiten:

- Vom Reich: ein „luchthavenbesluit“ (eine Flughafenverordnung, mit der die Genehmigung zum Betrieb erteilt wird.) Zuvor müssen der Antrag eines Betreibers vorliegen, die notwendigen Gutachten erarbeitet werden etc.
- Von der Gemeinde Enschede: ein „bestemmingsplan“ (oder mehrere solcher Pläne), mit denen die Bodennutzung geregelt und Baurechte erteilt werden; auch hierzu sind noch umfangreiche Umweltuntersuchungen im Detail erforderlich.
- Von der Provinz: ein „impassingsplan“ (oder mehrere solcher Pläne), mit denen die Provinz die Bodennutzung für ihre Zuständigkeiten (z.B. Natur- und Landschaftsschutz) regelt.

Insgesamt wird von einem Realisierungszeitraum von ca. 8-10 Jahren für das Gesamtkonzept ausgegangen. Der Flugbetrieb soll jedoch schon 2011 wieder aufgenommen werden können.

3. Auswirkungen auf den Regierungsbezirk Münster

Nach den im derzeitigen Planungsstadium vorgelegten, im Rahmen einer „Strategischen Umweltprüfung“ erarbeiteten Informationen wird der Flugbetrieb eines Flughafens Twente keine negativen Umwelteffekte auf den hiesigen Grenzraum haben. Ob diese Annahme stichhaltig ist, wird sich allerdings erst bei einer weiteren Konkretisierung der Planung im Rahmen einer Planfeststellung herausstellen; deshalb hat die Bezirksregierung die verfahrensführende Stelle in den Niederlanden gebeten, im Fall einer weiteren Ausarbeitung und Realisierung der Variante B in die Verfahrensbeteiligung einbezogen zu werden.

Von größerer Bedeutung wären für das Münsterland und die angrenzenden niedersächsischen Regionen die strukturpolitischen und regionalwirtschaftlichen Konsequenzen der Errichtung und Inbetriebnahme eines neuen Flughafens Twente, muss doch befürchtet werden, dass dadurch die (wenn auch nicht rückschlagsfreie, so doch) stetige, an einem wirtschaftlichen Betrieb orientierte Entwicklung des Flughafens Münster-Osnabrück (FMO) gestört wird. Immerhin ca. 10% der den FMO nutzenden Fluggäste stammen aus den grenznahen Teilen der Niederlande.

Diese potentiellen regionalwirtschaftlichen Effekte innerhalb einer gemeinsamen Grenzregion sind in der bisherigen Planentwicklung auf niederländischer Seite nicht untersucht worden. Auf eine entsprechende Parlamentsanfrage in der niederländischen Zweiten Kammer hat der niederländische Verkehrsminister diese Vorgehensweise auch mit dem Hinweis auf eine national notwendige Flughafenpolitik und national notwendige Nutzenkalküle bestätigt.

4. Beteiligung und Stellungnahme des Regionalrats

4.1 Beteiligung

Die niederländischen Stellen – vor allem Provinz und VTM - haben sich bisher bei den wichtigen Verfahrensschritten sehr um die formale Einbindung der deutschen Seite bemüht. Die zentralen Dokumente – das „Startdokument“ im Sommer 2008 und die jetzt vorliegenden „Strukturvisionen“ – waren vom Tag ihrer Veröffentlichung an auch in deutscher Sprache im Internet verfügbar (www.vliegwieltwente.nl). Außerdem wurden deutschsprachige Zusammenfassungen der Strukturvisionen und des Umweltberichts zur Verfügung gestellt (siehe die bereits zugesandte **Anlage**).

Im Gegensatz dazu ergibt sich bei der Auswertung der zugänglichen Planungsdokumente zumindest der Eindruck, dass die strukturpolitischen und regionalwirtschaftlichen Belange der deutschen Nachbarregion bisher nicht bzw. nur mit einem geringen Gewicht in die Abwägungsentscheidung über die Strukturvisionen A und B aufgenommen worden sind. Um dies im anstehenden Entscheidungsprozess sicherzustellen, ist die im Beschlussvorschlag enthaltene Stellungnahme dem niederländischen Planungsträger – unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Regionalrats – bereits innerhalb des o.a. Beteiligungszeitraums zur Kenntnis gebracht worden

4.2 Begründung der Stellungnahme

Die Bemühungen auf niederländischer Seite, der Region Twente durch eine Wiedernutzung der Fläche des ehemaligen Militärflughafens einen deutlichen Entwicklungsimpuls zu verschaffen, sind im Grundsatz zu begrüßen. Ein wirtschaftlich, ökologisch und sozial nachhaltiges Twente ist für das Münsterland wie auch für die anderen - in der grenzüberschreitenden Kommunalgemeinschaft EUREGIO miteinander in Kooperation verbundenen – Nachbarregionen ein wichtiger Partner.

Es wäre jedoch sehr zu bedauern, wenn sich die zuständigen niederländischen Gremien bei der aktuellen Überplanung des Gebietes für die Neueinrichtung eines Zivilflughafens entscheiden würden. Es muss nämlich davon ausgegangen werden, dass durch den Markteintritt eines neuen kommerziellen Flughafens in diesem Grenzraum die weitere Entwicklung des - in relativ großer Nähe zu Twente gelegenen - Flughafens Münster/Osnabrück (FMO) erheblich gestört wird.

Der Wettbewerb ist ein konstitutives Element im europäischen Binnenmarkt. Auch in gut miteinander kooperierenden Regionen wie dem deutsch-niederländischen Grenzraum gibt es eine gesunde und die Gesamtentwicklung fördernde Standortkonkurrenz von Kommunen, Unternehmen und Hochschulen. Eine Standortkonkurrenz zweier Flughäfen, die räumlich eng beieinander liegen, ist in der Regel jedoch für keinen Standort förderlich, weil ein großer Teil der zur wirtschaftlichen Auslastung erforderlichen Nachfrage aus einem gemeinsamen, begrenzten Potential gewonnen werden muss.

(Anmerkung: Zur Verdeutlichung der Kernaussagen werden Beschluss und Begründung zu dieser Sitzungsvorlage in der nachfolgenden Anlage nochmals zusammengefasst.)

Gebietsentwicklung Flughafen Twente

- Stellungnahme des Regionalrats Münster zur "structuurvisie" der "Vliegwiél Maatschappij Twente" (VTM) -

I. Beschluss

Der Regionalrat Münster legt den niederländischen Entscheidungsträgern dringend nahe, die regionalwirtschaftlichen Folgen eines Markteintritts des Flughafens Twente für den gesamten EUREGIO-Bereich untersuchen zu lassen und die Ergebnisse dieser Untersuchung bei der Entscheidung über die Nachfolgenutzung für das Gebiet des ehemaligen Militärflughafens Twente zu berücksichtigen.

Die derzeitige Planung wird vom Regionalrat des Regierungsbezirks Münster abgelehnt.

II. Begründung

Die Bemühungen auf niederländischer Seite, der Region Twente durch eine Wiedernutzung der Fläche des ehemaligen Militärflughafens einen deutlichen Entwicklungsimpuls zu verschaffen, sind im Grundsatz zu begrüßen. Ein wirtschaftlich, ökologisch und sozial nachhaltiges Twente ist für das Münsterland wie auch für die anderen - in der grenzüberschreitenden Kommunalgemeinschaft EUREGIO miteinander in Kooperation verbundenen – Nachbarregionen ein wichtiger Partner.

Es wäre jedoch sehr zu bedauern, wenn sich die zuständigen niederländischen Gremien bei der aktuellen Überplanung des Gebietes für die Neueinrichtung eines Zivilflughafens entscheiden würden. Es muss nämlich davon ausgegangen werden, dass durch den Markteintritt eines neuen kommerziellen Flughafens in diesem Grenzraum die weitere Entwicklung des - in relativ großer Nähe zu Twente gelegenen - Flughafens Münster/Osnabrück (FMO) erheblich gestört wird.

Der Wettbewerb ist ein konstitutives Element im europäischen Binnenmarkt. Auch in gut miteinander kooperierenden Regionen wie dem deutsch-niederländischen Grenzraum gibt es eine gesunde und die Gesamtentwicklung fördernde Standortkonkurrenz von Kommunen, Unternehmen und Hochschulen. Eine Standortkonkurrenz zweier Flughäfen, die räumlich eng beieinander liegen, ist in der Regel jedoch für keinen Standort förderlich, weil ein großer Teil der zur wirtschaftlichen Auslastung erforderlichen Nachfrage aus einem gemeinsamen, begrenzten Potential gewonnen werden muss.