



Teil 3: Politischer Hintergrund

Teil 3: Politischer Hintergrund

In diesem Teil wird dargelegt, in welchem Kontext die Pläne entwickelt wurden. Dies ermöglicht die Beurteilung der Vereinbarkeit der Pläne mit bereits beschlossenen Strategemaßnahmen und laufenden Initiativen. Dies bedeutet nicht zwingend, dass die VTM i.o. alle beschriebenen Pläne befürwortet.

5 Der Staat

5.1

Im Raumordnerischen Leitprogramm (Nota Ruimte) wurde die Region Twente zum nationalen Städtenetz erklärt. Das Städtenetz Twente ist damit Teil der nationalen raumordnerischen Hauptstruktur. Dabei wird darauf hingewiesen, dass die Förderung der Schaltstellenfunktion zwischen dem nördlichen Teil der Randstad, Berlin und Osteuropa u. a. mit Blick auf die Entwicklung als internationales Kerngebiet ein wesentlicher Faktor ist. Gute Chancen in diesem Zusammenhang bietet die Verstärkung der bereits vorhandenen Kombination von Bildung, Technologie (unter anderem im medizinischen Sektor) und Gesundheit. Die Bindung höher qualifizierter Arbeitskräfte und die Intensivierung der Zusammenarbeit im Rahmen der Euregio sind wichtige Herausforderungen.

Auf staatlicher Ebene gilt zurzeit dem Innovationsprogramm „Schöne Niederlande“ große Aufmerksamkeit; es gilt als Synthesepunkt für einige strategische Ziele, die den Kontext der aktuellen Politik darstellen. Für Twente sind einige Faktoren von großer Bedeutung, darunter (in willkürlicher Reihenfolge):

- die Sanierung/Neustrukturierung von Gewerbegebieten, um den Bedarf an neuen Gewerbegebieten zu begrenzen (gemäß der sog. SER-Leiter, einem Dreistufenprinzip des Wirtschafts- und

Sozialrats, sowie den Schlussfolgerungen der Noordanus-Kommission);

- das Innovationsprogramm „Schöne Niederlande“ zur Förderung der räumlichen Qualität und der Nachhaltigkeit;
- das Pilotprojekt „Räumliche Qualität von Gewerbegebieten“;
- die Schaffung naturnaher Erholungsgebiete an den Stadträndern;
- die Verbesserung der Kernqualitäten der nationalen Landschaftsschutzgebiete.

Jeder dieser Punkte ist auch für das Strukturprogramm und dessen Umsetzung in konkrete Pläne von großer Relevanz.

5.2

Eines der Ziele, die der Staat bei der Umstellung von der militärischen auf die zivile Nutzung des Flugplatzes formuliert hat, ist die Stärkung von Natur und Landschaft durch Erhaltung und Förderung der ökologischen Qualitäten des Gebiets. Dabei soll ausdrücklich nach Möglichkeiten für weitere Verbesserungen der Naturqualität (u. a. Renaturierung von Wasserläufen) und für die Schaffung ökologischer Verbindungen zum nahe gelegenen Landschaftsschutzgebiet Twente gesucht werden.

Bei der Erschließung des Gebiets ist mit Sorgfalt vorzugehen, da der Flugplatz teilweise im Netz geschützter Gebiete und in dessen unmittelbarer Nähe liegt. Hierzu gehören unter anderem das Natura-2000-Gebiet Lonkekermeer und die ökologische Verbindung zwischen dem Landschaftsschutzgebiet Twente und der Region Sallandse Heuvelrug.

Im Interesse der Stärkung von Natur und Landschaft ist es wichtig, die gewünschte Gebietsentwicklung auf den Gebietsplan Natur und Landschaft der Provinz Overijssel und auf die ökologisch-raumordnerischen Ziele, die der Staat im Rahmen des

Innovationsprogramms „Schöne Niederlande“ anstrebt, abzustimmen.

5.3

Ihre Ambitionen in dem Bereich, in dem sich Kulturgeschichte und Raumordnung berühren, hat die Regierung im sog. Belvedere-Programm niedergelegt [50]. Das Ziel dieses Programms besteht darin, im Rahmen der heutigen komplexen und dynamischen raumordnerischen Entwicklungen das bauliche und archäologische Erbe und die Kulturlandschaft zu erhalten und gesellschaftlich nutzbar zu machen. Das Programm bietet die erforderlichen Rahmenbedingungen und verschafft dem kulturellen Motiv und Interesse einen gebührenden Stellenwert innerhalb der raumordnerischen Gesamtaufgaben. Es hat dazu beigetragen, dass der kulturhistorischen Identität bei der Gestaltung des Raums mehr Gewicht beigemessen wird.

Nachdem zahlreiche Schutzanträge eingegangen waren, hat das damalige Amt für archäologische Bodenuntersuchungen ROB (inzwischen das Amt für Archäologie, Kultur und Denkmäler, RACM) in Zusammenarbeit mit dem Ministerium der Verteidigung eine Bestandsaufnahme und Bewertung aller Militärflugplätze aus dem Zweiten Weltkrieg vorgenommen [49]. Unter anderem auf der Grundlage einer Empfehlung des Kulturrats (Raad voor Cultuur) wurde beschlossen, nur den Flugplatz Deelen in seiner Gesamtheit unter staatlichen Schutz zu stellen; das Gebiet Zuidkamp beim Flugplatz Twente erhielt allerdings ebenfalls eine hohe Bewertung.

Das RACM bescheinigte dem Flugplatz Twente eine militärisch-historische Bedeutung; insbesondere der Zuidkamp-Komplex wurde angesichts seines guten Erhaltungszustands und des

räumlichen, historischen und funktionalen Zusammenhangs zwischen den Objekten innerhalb der Landschaft hoch bewertet. Nach Auffassung der Regierung weist Zuidkamp Qualitäten von nationaler Bedeutung auf.

Einige der Objekte auf dem Gelände des ehemaligen Militärflughafens Twente stehen unter vorläufigem staatlichen Schutz. Die ministerielle Entscheidung über einen eventuellen Denkmalschutz der Objekte wird möglicherweise noch im Jahr 2009 ergehen.

5.4

Twente befindet sich nach der Region Eindhoven ganz oben auf der Innovationsleiter. Dies ist nicht nur der Universität Twente und verwandten Instituten zu verdanken, sondern auch einigen international führenden Unternehmen, die in der Region ansässig sind.

Das Strategiepapier „Pieken in de Delta“ (Entwicklungsschwerpunkte im Delta) [38] markiert den Beginn einer gebietsorientierten Politik, in der der Schwerpunkt von den benachteiligten Regionen auf die regionalen Chancen für internationale Exzellenz verschoben wird. Twente wird in diesem Papier zum „Technology Valley“ erklärt. Hinsichtlich der wirtschaftlichen Leistungen und Chancen wird zwischen „Push-Faktoren“ wie der Verkehrsüberlastung und dem Raummangel im Westen der Niederlande und „Pull-Faktoren“ wie dem attraktiven Wohn- und Arbeitsumfeld unterschieden. Die Wissenskonzentration, die Nähe zu deutschen Städten und die Erreichbarkeit sind wichtige Faktoren für die weitere Entwicklung.

Die wirtschaftlichen Prioritäten für diese Region sind [38]:

- Wissenspark Twente
- Förderung der kommunalen Wirtschaft
- Technologische Innovationen
- Stärkung der regionalen Wirtschaftsstruktur
- Förderung der regionalen Wirtschaftsentwicklung (Entwicklungsgesellschaft Oost NV)

Twente ist in verschiedenen Bereichen in der Lage, sich im internationalen Innovationswettbewerb zu behaupten. Dies betrifft vor allem die Sektoren Gesundheit und Pflege, Mechatronik, Breitbandtechnologie, Werkstoffe und Hightechsysteme.

Die weitere Verbesserung der Erreichbarkeit und die Beseitigung von Engpässen werden in den Beratungen des Ministeriums für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten, des Ministeriums für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt und des Kooperationsverbunds Region Twente in Form der Planentwicklung und Beschlussfassung zum Mehrjahresprogramm Infrastruktur, Raumordnung und Transport (MIRT) vorbereitet.

5.5

Die staatliche Luftfahrtpolitik ist in eine neue Phase eingetreten. Ende 2008 wurden die Bestimmungen über Zivil- und Militärflughäfen (Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens/RBML) vom Senat genehmigt und zum Gesetz erklärt. Die Umsetzung wird schrittweise erfolgen. Ein wichtiges Element dieser Bestimmungen besteht darin, dass die Zuständigkeit für Flughäfen von regionaler Bedeutung den Provinzen übertragen wird.

Der Beschluss über die Position verschiedener Flughäfen wird in der breiteren Perspektive der „optimalen Erreichbarkeit der Niederlande auf dem

Luftweg“ ergehen. Der Luftfahrtbericht [51], in dem dieses Konzept näher ausgearbeitet ist, wurde im April 2009 von Verkehrsminister Eurlings dem Abgeordnetenhaus vorgelegt.

In dem Bericht wird darauf hingewiesen, dass die Niederlande ein gesellschaftliches Interesse an einer guten Erreichbarkeit in einem wettbewerbsorientierten und nachhaltigen Kontext haben. Die Entwicklung der Luftfahrt muss darauf abgestimmt werden. Darum lautet das Ziel der Luftfahrtpolitik für die kommenden Jahre: „weitere Entwicklung einer optimalen Netzwerkqualität in Kombination mit einer wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Luftfahrt“.

Die internationale Erreichbarkeit auf dem Luftweg hängt von der Qualität des Verbindungsnetzes ab. Für eine optimale Netzwerkqualität sind nicht nur die Zahl der Verbindungen, sondern auch die Qualität und die Wettbewerbsfähigkeit des Netzes insgesamt relevant. Dabei spielt auch der Flughafen Twente eine wichtige Rolle.

Aus dem Vorstehenden ist ersichtlich, dass Twente ein Flughafen von nationaler Bedeutung ist. Nach Genehmigung dieses Berichts durch das Abgeordnetenhaus liegt, sofern die Flughafenfunktion erhalten bleibt, die Befugnis zur faktischen Ausweisung als Flughafen beim Staat. Trotz seiner nationalen Bedeutung wird der Flughafen Twente nicht als Teil eines nationalen Netzes kooperierender Flughäfen betrachtet. Dieses Netz umfasst nur die Flughäfen, die für die internationale Erreichbarkeit der Niederlande aus der Perspektive der nationalen wirtschaftlichen Ambitionen von Bedeutung sind, nämlich Amsterdam-Schiphol, Lelystad, Eindhoven und Rotterdam.

Auch im Rahmen der Vorbereitung des Luftfahrtberichts fanden umfassende Beratungen über die Zukunft (u. a. die zulässige Lärmbelastung) des Flughafens Schiphol statt. Im Rahmen der Alders-

Beratungen kam man 2008 zu dem Schluss, dass der Flughafen Schiphol in den nächsten Jahrzehnten die Grenzen der zulässigen Lärmbelastung erreichen wird. Der darüber hinaus gehende Flugverkehr von Schiphol wird dann zunächst von den Flughäfen Eindhoven und Lelystad übernommen werden müssen. Bei diesen beiden Flughäfen finden zwecks näherer Ausarbeitung der Pläne derzeit regionale Alders-Beratungen statt.

Die Regierung wies im Luftfahrtbericht darauf hin, dass die Niederlande ein großes gesellschaftliches Interesse an einer guten internationalen Erreichbarkeit auf dem Luftweg haben. Die Niederlande müssen die Flugverkehrsabwicklung im Interesse der Bezahlbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit und zur Gewährleistung der Verfügbarkeit kostengünstiger und effizienter gestalten. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die Niederlande eine Vorreiterrolle auf dem Gebiet der Bekämpfung der negativen Aspekte der Luftfahrt spielen wollen: Der Flugverkehr soll sauberer, lärmärmer, sparsamer und sicherer werden. Mit Blick auf das „Wissensdreieck Twente“ und den auf dem heutigen Flughafengelände verfügbaren Raum ist es wünschenswert, aktiv zu untersuchen, welche Möglichkeiten Twente zur Realisierung von Wissens- und Produktionsfunktionen auf diesem Gelände bietet. Einige große internationale Unternehmen in der Region sind an Innovationen auf diesem Gebiet beteiligt. In operativer Hinsicht weist die Regierung darauf hin, dass der Flugplatz Twente nicht nur den eigenen Bedarf (vor allem aus der Region) decken, sondern auch Reservekapazität für die Bewältigung des über die Lärmgrenzen des Flughafens Schiphol hinausgehenden Flugverkehrs bieten muss. Sollte sich herausstellen, dass es keine ausreichenden Möglichkeiten für die Abwicklung der 70.000 Flugbewegungen über die Flughäfen Eindhoven und Lelystad gibt, kommt als nächster Ausweichflughafen Twente in Betracht.

Im Luftfahrtbericht [51] wird anhand einiger Modelle erklärt, welchen Beitrag der Flughafen Twente zur Bewältigung des die Kapazität von Schiphol übersteigenden Flugverkehrs leisten könnte. Nähere Beschlüsse hierzu müssen noch getroffen werden.

Im Luftfahrtbericht sind noch einige weitere spezifische Absichten zur Entwicklung des ehemaligen Militärflughafens Twente niedergelegt. Im Vordergrund steht auch für die Regierung die Respektierung des Beschlussfassungsprozesses zur Gebietsentwicklung mit oder ohne Flugverkehr, wie er sich im Rahmen der VTM i.o. vollzieht.

- Darüber hinaus werden für den Fall einer Entscheidung für eine Variante mit Flugverkehr die folgenden Bedingungen genannt:
- es muss eine Begrenzung der heutigen militärischen Lärmkontur möglich sein;
- es dürfen keine Nachtflüge durchgeführt werden;
- nach der Beschlussfassung über Twente muss ein Fluglotsendienst zur Verfügung stehen;
- das Gelände muss gleichzeitig auch militärisch genutzt werden können;
- es müssen auch Möglichkeiten für geschäftliche und private Point-to-Point-Flüge, für den Allgemeinen Flugverkehr und den Geschäftsflugverkehr geschaffen werden.

6 Provinz Overijssel

6.1

Die Begriffe Nachhaltigkeit und raumordnerische Qualität stehen im Mittelpunkt der Umgebungsperspektive für die Provinz Overijssel [44], in deren Rahmen die Provinz Overijssel eine starke Wirtschaft in attraktiver landschaftlicher Umgebung

Abbildung 6.1: Strategische Perspektiven für das Teilgebiet Twenter Sandböden [44]

anstrebt. Im Interesse der Nachhaltigkeit will die Provinz eine transparente und ausgewogene Abwägung ökologischer, wirtschaftlicher und sozial-kultureller Strategieziele vornehmen. Die planbezogene Umweltverträglichkeitsprüfung wird von der Provinz Overijssel als Instrument zur Bewertung der Nachhaltigkeit betrachtet.

Die Provinz Overijssel will im Interesse der räumlichen Qualität nicht nur bestehende Werte schützen, sondern vor allem auch vorhandene Qualitäten und neue Entwicklungen miteinander verbinden; siehe auch Abbildung 6.1. Hierzu verfolgt die Provinz sieben Ziele, anhand deren umfangreiche Eingriffe geprüft werden [44]:

- Ein breites Spektrum an Gebieten mit Wohn-, Arbeits- und Mischfunktion: Jeder Stadtteil, jedes Dorf und jede Stadt hat seine eigene „Farbe“;
- Weiterentwicklung der charakteristischen Strukturen der agrarischen Kulturlandschaften;
- Natur als Rückgrat, von den Seiten her erschlossen;

- Sichtbare, erlebbare, attraktive Landschaft;
- Stärkung des Kontrasts zwischen dynamischen und ruhigen Gebieten mittels des Infrastrukturnetzes;
- Ein kontinuierliches und erlebbares Wassersystem als tragende Struktur von Overijssel;
- Starke räumliche Identitäten als Marken für Overijssel.

Die Umgebungsperspektive umfasst darüber hinaus einige strategische Ambitionen in Bezug auf neun für Overijssel entscheidende Themen [44]:

- Wohnumfeld: flexibles Angebot an Wohnumgebungen und Verfügbarkeit hochwertiger Einrichtungen;
- Wirtschaft und Standortbedingungen: Förderung vitaler Arbeitsstandorte (hochwertige Produktionsindustrie und KMU-Sektor), Maßstabsvergrößerung und Verbreiterung des Angebots in den Sektoren Landwirtschaft, Tourismus und Freizeit;
- Natur: Realisierung eines zusammenhängenden Systems von Naturgebieten, darunter Realisierung des Netzes geschützter Gebiete bis 2018 durch Neubegrenzung, Saldostrategie und Ausgleichsmaßnahmen;
- Städte und Landschaft: Diversität der Landschaften und Dörfer, kulturelles Erbe und Kernqualitäten der (Innen-)Städte;
- Erreichbarkeit: gute Erreichbarkeit und multimodaler Verkehr (Pkw, öffentlicher Verkehr, Fahrrad und Güterverkehr);
- Wassersystem und Klima: optimale Wasserbedingungen, Anpassung an den Klimawandel, Sicherheit;
- Sicherheit und Gesundheit: Gewässersicherheit, externe Sicherheit, Verkehrssicherheit und gesundes Lebensumfeld;
- Energie: Förderung der nachhaltigen Energieerzeugung und Begrenzung der Treibhausgasemissionen;
- Boden: Gleichgewicht zwischen Nutzung und Schutz der Bodenflächen.

Dieses Spektrum an Ambitionen wurde im Rahmen der Gebietsentwicklung des Flughafens Twente umgesetzt. Ein eher allgemeines politisches Ziel ist die Anwendung des Dreistufenprinzips des Wirtschafts- und Sozialrats („SER-Leiter“) auf Wohnungen, Unternehmensstandorte und Einrichtungen im städtischen Umfeld. Bevor eine Erweiterung stattfinden kann, muss hierzu zunächst die bestehende Bebauung und Neustrukturierung genutzt werden. Gleichzeitig ist das Prinzip der sparsamen und sorgfältigen Flächennutzung zu beachten.

6.2

Das Netz geschützter Gebiete wurde von der Provinz Overijssel neu eingegrenzt. Die detaillierte Begrenzung wurde im Entwurf der Umgebungsverordnung festgelegt, die Anfang März 2009 von den Deputiertenstaaten festgestellt worden ist. Die endgültigen Fassungen der Umgebungsperspektive und die Umgebungsverordnung werden am 1. Juli 2009 von den Provinzialstaaten festgestellt. Der Flughafen liegt größtenteils außerhalb des Netzes geschützter Gebiete. An der Nordseite der Startbahn und in Oostkamp befindet sich ein Teil des Plangebiets innerhalb des Netzes geschützter Gebiete.

Wenn im Netz geschützter Gebiete Eingriffe stattfinden, die die vorhandenen Werte beeinträchtigen, sind die Bestimmungen für das Netz geschützter Gebiete anwendbar. In diesen Bestimmungen ist festgelegt, wann und auf welche Weise im Netz geschützter Gebiete Ausgleichs- oder Neubegrenzungsmaßnahmen oder eventuell die „Saldostrategie“ zur Anwendung kommen müssen. Das Raumordnerische Leitprogramm (Nota Ruimte), das neue Raumordnungsgesetz (Wet ruimtelijke ordening) und die Allgemeine Verordnungsverordnung zur Raumordnung (AMvB Ruimte) bilden den Rahmen für die

Anwendung der Bestimmungen zum Netz geschützter Gebiete. Die Anwendung dieser Bestimmungen fällt in die Zuständigkeit der Provinzen. Bei Eingriffen in das Netz geschützter Gebiete sind darüber hinaus verschiedene Naturschutzgesetze zu beachten. Aus diesen Gesetzen können sich auch Anforderungen in Bezug auf Minderungs-, Wiederherstellungs- und Ausgleichsmaßnahmen ergeben. Auch hierbei fungieren die Provinzen oft als zuständige Behörde. Beide Strukturprogramme bieten Raum für die Anwendung dieser Bestimmungen.

Natura 2000

Das nordwestlich des Flughafengeländes gelegene Gebiet Lonnekermeer gehört zu den vom Staat ausgewiesenen Natura-2000-Gebieten. Die Vornahme von Aktivitäten in einem Natura-2000-Gebiet oder in dessen Umfeld kann sich auf die bestehenden Naturwerte auswirken. Da das Gebiet Lonnekermeer direkt an das Flughafengelände angrenzt, besteht ein sensibler Zusammenhang zwischen den geplanten Schutzmaßnahmen für das Lonnekermeer und der Gebietsentwicklung des Flughafens Twente.

6.3

Die Provinz Overijssel arbeitet im Rahmen des Mehrjahresprogramms Infrastruktur, Raumordnung und Transport gemeinsam mit der Provinz Geldern und dem Staat an einer Zukunftsperspektive für die integrierte Entwicklung des Gebiets entlang der A1. Innerhalb dieses Gebiets liegen, grob gesagt, alle Orte von Apeldoorn bis zur deutschen Grenze. Innerhalb dieses Gebiets werden vier Wirtschaftscluster unterschieden: Apeldoorn, Deventer, Rijssen und Twente. Das Plangebiet der Strukturprogramme befindet sich innerhalb des Clusters Twente. Das Ziel besteht darin, die strategischen Maßnahmen in diesem Korridor aufeinander abzustimmen

Abbildung 6.1: Landschaftsplan Enschede-Nord [14]

und eine Synergiewirkung zwischen den Entscheidungen in den Bereichen Raumentwicklung, Raumqualität und Infrastruktur zu erzielen.

Das Ziel des Programms „A1-Zone“ besteht darin, die Entwicklungschancen für die A1 zu nutzen und die vorhandenen Qualitäten zu erhalten und zu verstärken, sodass sich diese Zone zum Aushängeschild

der Ostniederlande entwickeln kann. Innerhalb des Programms geht es in erster Linie um die Kohärenz, aber auch um die Wechselwirkung zwischen den wirtschaftlichen Chancen der Region, ihrer Erreichbarkeit und der Qualität des Lebensumfelds.

Im Bericht „Mobilität in der A1-Zone“ [29] wird die Erreichbarkeit als wichtigstes

Kriterium angeführt. Der Begriff „Erreichbarkeit“ definiert sich als Zahl der Personen, die einen bestimmten Ort innerhalb einer annehmbaren Fahrtzeit erreichen können. In dem Bericht wird dargelegt, wie sich bestimmte Verbesserungen der Infrastruktur und der Nahverkehrsfahrpläne auf das wirtschaftliche Potenzial eines Standorts im betreffenden Gebiet entlang der A1 auswirken.

6.4

Die Deputiertenstaaten von Overijssel haben am 28. Oktober 2008 den Landschaftsplan Enschede-Nord [14] festgestellt. Dieser Plan sieht eine Neueinrichtung der verschiedenen Funktionen des Gebiets vor, das global zwischen Hengelo, Oldenzaal und Enschede liegt. Das Plangebiet ist etwa 4.600 ha groß und wurde von einer Planungskommission vorbereitet, der Vertreter der Gemeinden Enschede, Hengelo, Oldenzaal und Dinkelland, des Wasserverbands Regge und Dinkel, der Landwirtschaft, von Naturschutzorganisationen und der Eigentümer der Landgüter angehörten. Das Gelände des Flugplatzes Twente befindet sich als Enklave mitten im Plangebiet.

Anlass für die Ausarbeitung des Landschaftsplans waren die nicht optimale Parzellierung der Landwirtschaftsbetriebe sowie der Wunsch, der Natur und der Landschaft, der Freizeitfunktion, der Umwelt und dem Lebensumfeld mehr Raum zu verschaffen. Der Durchführungszeitraum beträgt gut 10 Jahre; die Durchführung erfolgt in Form von Modulen.

Im Zusammenhang mit der Planentwicklung für den Flugplatz beginnt die Kommission mit dem Modul am östlichen Rand des Plangebiets. Siehe auch Abbildung 6.2.

Die Landwirtschaft spielt bei der Instandhaltung und Verwaltung der Flächen außerhalb der geschlossenen Ortschaften eine wichtige Rolle. Der Plan sorgt für eine Optimierung der Parzellierung der landwirtschaftlichen Betriebe, wobei der Schwerpunkt auf der Vergrößerung der Parzellen der Bauernhöfe, der Konzentration von Parzellen und der Verkürzung der Entfernungen zum Hausgrundstück liegt. Der Plan sieht die Möglichkeit vor, einige Bauernhöfe umzusiedeln.

Über das Netz geschützter Gebiete und die ökologischen Verbindungszonen in

Enschede-Nord werden die einzelnen Naturgebiete miteinander verbunden. In Enschede-Nord selbst sollen etwa 400 ha neuer Naturflächen entstehen. An stark befahrenen Wegen (darunter der Weerseloseweg und die Oldenzaalsestraat) werden Faunapassagen realisiert.

Die Verbindung zwischen den Wasserläufen Jufferbeek und Deurningerbeek stellt eine der vier ökologischen Verbindungszonen aus dem Naturgebietsplan Süd-Twente dar.

Im außerörtlichen Gebiet werden Rad-, Wander- und Reitwege angelegt, wodurch ein zusammenhängendes Freizeitwegenetz entsteht. Verschiedene Wege werden gesperrt, um die Naturgebiete zu schonen, unter anderem südlich des Natura-2000-Gebiets Lonnekermeer.

7 Regionalpolitik und die Gemeinden Hengelo, Oldenzaal und Losser

7.1

Die Region Twente ist ein Kooperationsverbund der 14 Twenter Gemeinden im Rahmen des Gesetzes über gemeinsame Verwaltungsbestimmungen (Wet gemeenschappelijke regelingen/WGR). Die Netzwerkstadt Twente (NT) wurde vom Ministerium für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt zum nationalen Städtenez erklärt. Seit 2005 arbeiten im Rahmen der Netzwerkstadt Twente die Gemeinden Enschede, Hengelo, Almelo, Oldenzaal und Borne zusammen.

Gebiets- und Entwicklungsagenda

Im Rahmen des Mehrjahresprogramms Infrastruktur, Raumordnung und Transport (MIRT) und des Ausbaus der Autobahn

A1 erstellen der Staat, die Provinzen Overijssel und Geldern, die Region Twente und die Stadtregion Arnheim-Nimwegen eine Gebietsagenda Ost [42]. Ein wichtiger Bestandteil dieser Agenda ist die vom Staat, der Provinz Overijssel und der Region Twente gemeinsam erstellte Gebietsagenda Twente [57]. Dabei handelt es sich um eine integrierte Entwicklungsperspektive für den Zeitraum 2010–2020, in der der Zusammenhang zwischen den (übergeordneten) räumlich-wirtschaftlichen Entwicklungen und der Infrastruktur in der Region zum Ausdruck gebracht wird. Neben einem Leitbild enthält die Gebietsagenda eine Übersicht über die wichtigsten raumordnerischen, wirtschaftlichen und infrastrukturellen Projekte. Der Kern der Gebietsagenda ist die geplante Entwicklung des so genannten Innovationsdreiecks Twente. Dazu gehören die großen Gebietsentwicklungsprojekte Hart van Zuid, Flughafen Twente und Wissenspark, in denen der Zusammenhang zwischen räumlich-wirtschaftlichen Entwicklungen und der Infrastruktur auf integrierte Weise zum Ausdruck kommt. Das Innovationsdreieck zielt auf die Stärkung der Wirtschaftsstruktur auf regionaler Ebene ab. Aus dieser Optik könnte innerhalb des Innovationsdreiecks im Wissenspark die Forschung und Entwicklung stattfinden, während Hart van Zuid als Zentrum für Unternehmensdienstleistungen zur Vermarktung der Innovationstechnologie fungieren und der Flughafen Twente für die flughafengebundene Produktion, Montage und Distribution von Produkten sowie die Wissensverbreitung mittels eines Angebots von Entwicklungsmöglichkeiten für innovative Unternehmen sorgen könnte. Das nationale und regionale Wissen auf dem Gebiet der Luftfahrt kann zur Herstellung weniger umweltbelastender und lärmärmerer Flugzeuge genutzt werden.

In der Gebietsagenda Twente wird als eines der regionalen Projekte die Neustrukturierung der Kreuzung der Provinzialstraßen (Vliegvedstraat und N342) und der Kreuzung mit der Eisenbahnlinie

bei der Raststätte Frans op den Bult genannt. Die Gebietsagenda Twente wird im Herbst 2009 festgestellt und zu gegebener Zeit in die Gebietsperspektive Ostniederlande integriert, um so mit Blick auf die Verteilung staatlicher Finanzmittel in Twente die Verbindung zur Gebietsagenda MIRT (Mehrjahresprogramm Infrastruktur, Raumordnung und Transport) der Regierung herzustellen.

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr, Raumordnung und Umwelt haben die Gemeinden der Netzwerkstadt Twente im Jahr 2005 eine Raumordnerische Entwicklungsagenda 2010–2020 ausgearbeitet. Die Gebietsentwicklung des Flughafens Twente ist eines der wichtigsten Projekte der Raumordnerischen Entwicklungsagenda. Die aktuelle Fassung dieser Agenda, die angesichts einer stärkeren Fokussierung auf das Thema Wirtschaft inzwischen in „Raumordnerisch-wirtschaftliche Agenda“ (REO-Agenda) umbenannt wurde, wird im Laufe des Jahres 2009 auf Verwaltungsebene festgestellt. In der REO-Agenda wird dem Innovationsdreieck (Gebietsentwicklungen Hart van Zuid, Wissenspark und Flughafen Twente) ein prominenter Platz eingeräumt.

Regionaler Mobilitätsplan

Die Netzwerkanalyse ist eines der wichtigsten Elemente für die Erstellung des Regionalen Mobilitätsplans (RMP) 2007–2011 [47]. Darin legt die Region Twente dar, auf welche Weise sie in den kommenden Jahren an der Verbesserung der Erreichbarkeit und der Lebensqualität sowie an der Erhöhung der Sicherheit arbeiten will. Die (künftige) Erreichbarkeit/ Erschließung (alle Verkehrsträger) der wirtschaftlichen Kernzonen, darunter der Flughafen Twente, sind dabei wichtige Themen. Auch die Gewährleistung der Qualität der externen (nationalen und internationalen) Verbindungen von Twente über die A1, N18, N35, über die Schiene (Agglo-net) und über das Wasser sind wichtige Handlungsschwerpunkte. Der

Regionale Mobilitätsplan wurde 2007 festgestellt. Als wichtigste Verkehrsempässe wurden in der Netzwerkanalyse die zunehmende Verkehrsüberlastung der A1/ A35, insbesondere infolge der Zunahme des Güterkraftverkehrs, die Staubbildung auf den Einfallstraßen in die großen Städte in Twente und das Fehlen alternativer Erschließungsstraßen für den Fall eines Großschadensereignisses ermittelt.

Regionaler Wirtschaftsentwicklungsplan (REOP 2005)

Auf der Grundlage des großstädtischen Gebiets mit rund 620.000 Einwohnern will die Region Twente in den kommenden Jahren an einer umfassenden Stärkung der Wirtschaftsstruktur mithilfe des Regionalen Wirtschaftsentwicklungsplans (REOP) arbeiten [82]. Twente legt im REOP seine wirtschaftlichen Ambitionen auf den Gebieten dar, in denen die Region bereits gute Leistungen erbringt und gegenüber anderen Regionen nachweisbare Vorteile aufweist. Aus diesem Grund wird investiert in:

- Wissen und Innovation
- Neue unternehmerische Initiative
- Unternehmensumfeld
- Tourismus
- Arbeitsmarkt und Beschäftigung

Diese Themen wurden im Rahmen der Ausarbeitung der Strukturprogramme für die Gebietsentwicklung durch die VTM i.o. berücksichtigt.

Freizeit und Tourismus

Die Region Twente hat für den Freizeitpark Het Hulsbeek, gelegen nördlich der A1 und des Flughafens Twente, eine Entwicklungsperspektive festgestellt (2005), die die erforderlichen physischen Erweiterungen sowie eine qualitative Verbesserung des Angebots des Parks vorsieht [46].

7.2

Die Gemeinde Hengelo plant einige Entwicklungskonzepte, die möglicherweise einen Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung des Flughafens Twente und Umgebung aufweisen. Diese lassen sich unter anderem mit den folgenden raumordnerischen Perspektiven und Projekten verknüpfen:

Strukturprogramm 2030

Unter dem Motto „Vom Wachstum zur Qualität“ hat Hengelo ein Strukturprogramm für das Jahr 2030 ausgearbeitet [28]. Hengelo versteht sich sowohl als Stadt als auch als Dorf und will dieses starke Unterscheidungsmerkmal weiterentwickeln. Auf der Grundlage dieser Qualitäten und der gesellschaftlichen Trends formuliert die Gemeinde Hengelo in ihrer Zukunftsperspektive einige Zielsetzungen (darunter die Stärkung der Wirtschaftsstruktur, die Funktion des Stadtzentrums als attraktiver Treffpunkt und die weitere Förderung der städtischen und landschaftlichen Qualität).

Diese Zielsetzungen wurden in vier Kernprojekte umgesetzt, die die Gemeinde Hengelo gemeinsam mit ihren Einwohnern näher ausgestalten wird: „Die Perlenschnur“, „Vitale Stadtteile (Hengelo-Süd)“, „Am Stadtrand (Landschaft in der Stadt)“ und „Archipunktur“.

Hart van Zuid

Bei dem Projekt Hart van Zuid handelt es sich um ein innerörtliches, 50 Hektar großes Industriegebiet zwischen dem Bahnhof Hengelo und dem Twente-Kanal. Zurzeit bestimmen noch große Fabrikkomplexe, unter anderem von Stork und Siemens, das Bild, aber bis 2030 wird ein vollständig neuer Stadtteil entstehen: ein modernes, hochwertiges städtisches Umfeld, in dem es sich auf angenehme Weise wohnen, arbeiten und leben lässt. Städtischer Charakter, Erreichbarkeit, Funktionsmix, Erhaltung des industriellen Erbes, Nachhaltigkeit

und Stärkung der räumlichen Qualität sind dabei die Schlüsselbegriffe. Es wird an der Realisierung einer innovativen Kombination der traditionell starken und innovativen Twenter Produktionsindustrie mit modernen Bildungs- und Kultureinrichtungen und einem Wohnungs- und Unternehmensdienstleistungsangebot im neuen euregionalen Businessgebiet/ WTC gearbeitet, unter anderem auf der Basis einer verbesserten internationalen Erreichbarkeit. Hengelo, gelegen auf der Transportachse zwischen den Niederlanden und Deutschland/Osteuropa, verbessert die internationale Erreichbarkeit durch Erweiterung des „Hauptbahnhofs Twente“ zu einer euregionalen Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs.

7.3

Die Gemeinde Oldenzaal plant einige raumordnerische Entwicklungen, die mit der Gebietsentwicklung des Flughafens Twente und Umgebung in Zusammenhang gebracht werden können. Den Rahmen hierfür bilden unter anderem die folgenden Perspektiven und Strategiepaper:

Perspektive Eekte Hazewinkel

Die Gemeinde Oldenzaal räumt der Revitalisierung des Gewerbegebiets Eekte Hazewinkel hohe Priorität ein. Zur Vorbereitung der Revitalisierung und der notwendigen Überarbeitung des Flächennutzungsplans wurde ein sog. Bildqualitätsplan erstellt, in dem ein Leitbild für die zukünftige Struktur und die möglichen funktionalen und räumlichen Entwicklungen auf diesem Gelände formuliert wurde. Inzwischen wurde der Masterplan zur Revitalisierung im Konzept fertig gestellt.

Flächennutzungsplan Jufferbeek Zuid

2007 hat die Provinz den Flächennutzungsplan Jufferbeek Zuid genehmigt. Mit diesem Plan wird das

Strukturprogramm für Gewerbegebiete in Oldenzaal (1997) und der Gewerbeplan aus dem Jahr 2004 umgesetzt. Der Flächennutzungsplan ermöglicht die Entwicklung zum Gewerbegebiet. Außer für neue Unternehmen steht auch Raum für die Erhaltung und Entwicklung eines ca 75 m breiten Grünstreifens zur Verfügung, der als ökologische Zone dienen wird.

Masterplan Hauptbahnhof Oldenzaal

Für den Bahnhofsbereich in Oldenzaal wurde 2005 ein Strukturprogramm verabschiedet. Das Projekt Hauptbahnhof Oldenzaal ist Bestandteil der regionalen Entwicklungsagenda Twente. In diesem Strukturprogramm – dem „Masterplan Hauptbahnhof Oldenzaal – wird eine rund 36 ha große Fläche vom Gewerbegebiet mit angrenzendem Wohngebiet in ein hochwertiges Wohnumfeld (500–700 Wohnungen) umgewandelt. Die Eisenbahnlinie wird über eine Länge von 1,8 km abgesenkt; außerdem werden ein neuer Bahnhof und Busbahnhof angelegt, wobei auch neue Nord-Süd-Verbindungen realisiert werden. Das Projektgebiet liegt innerhalb der geltenden Lärmkontur des Militärflughafens Twente.

Neustrukturierung Zuid-Berghuizen

Im Stadtteil Zuid-Berghuizen wurden verschiedene (Neu-)Entwicklungsstandorte ausgewiesen. Diese befinden sich unterhalb der geltenden militärischen Lärmkontur (35 Ke) des Militärflughafens Twente, die diesen Standorten innerhalb des Stadtteils raumordnerische Begrenzungen auferlegt.

7.4

Die wichtigsten von der Gemeinde Losser geplanten raumwirksamen Entwicklungen werden in verschiedenen Leit- und Strategiepaper dargelegt. Möglicherweise können diese Vorhaben mit der Gebietsentwicklung des Flughafens

Twente und Umgebung verknüpft werden. Es handelt sich insbesondere um das Strukturprogramm De Lutte, den Rahmenbericht Außerörtliche Gebiete (Kadernota Buitengebied) und den Gestaltungsplan Losser (Uitwerkingsplan Losser). Zu den angestrebten Zielen gehört die Verbesserung der Anbindung von Losser an die Autobahn A1.

8 Gemeinde Enschede

8.1

Die Gemeinde Enschede strebt nachhaltige raumwirksame Entwicklungen an, die einen Beitrag leisten zu:

- einer stärkeren Stadt;
- einer Erweiterung des Angebots an hochwertigen Wohnumgebungen für Besserverdienende;
- einer besseren Erreichbarkeit;
- einer Stärkung der touristischen Infrastruktur und der Grüengebiete in der Umgebung der Stadt;
- Förderung der Beschäftigung.

Diese Absichten sind in Strategiepaper niedergelegt, auf die in den folgenden Abschnitten näher eingegangen wird.

Zukunftsperspektive Enschede 2020

Enschede hat 2008 eine „Zukunftsperspektive 2020“ erstellt, in der die raumordnerischen und sozialökonomischen Ambitionen niedergelegt sind [26]. Enschede soll bis 2020 eine Stadt werden, die in Europa als Stadt des Wissens und der Innovation bekannt ist und die als Motor des Euregio-Gebiets fungiert, das die Netzwerkstadt Twente und die deutschen Städte Münster und Osnabrück miteinander verbindet. Die Einwohner dieser Region sollen in

einer Umgebung leben, wohnen, arbeiten und ihre Freizeit verbringen, die attraktiv, nachhaltig und grün ist und eine hohe Lebensqualität bietet. Die wirtschaftliche Entwicklung ist einer der wichtigsten Pfeiler dieses Leitbilds, unter anderem, weil sie die sozialökonomische Struktur stärkt und so die Attraktivität des Gebiets für gut qualifizierte Arbeitnehmer erhöht. Eine gute (multimodale) Erreichbarkeit ist dabei von wesentlicher Bedeutung. In der Zukunftsperspektive wurden darum für Enschede fünf Ambitionen formuliert. Die Stadt soll

- in der Euregio eine starke Zentrumsposition als Stadt mit großstädtischem Flair und kultureller Ausstrahlung erlangen;
- in der Euregio eine wichtige Funktion auf dem Gebiet der Beschäftigung erfüllen und eine gut ausgebildete Erwerbsbevölkerung aufweisen;
- für Besucher untrennbar mit Natur und Nachhaltigkeit verbunden sein;
- für ihre Einwohner sozialen Aufstieg und gesellschaftliche Bindung realisiert haben;
- ein gutes Image als europäische Wissensstadt haben.

Raumordnerische Entwicklungsperspektive 2015–2030

Die Raumordnerische Entwicklungsperspektive [17] betrifft das gesamte Gebiet der Gemeinde, sowohl den innerörtlichen als auch den außerörtlichen Bereich. Es wird festgestellt, welche Gebiete für künftige Städtebaumaßnahmen in Betracht kommen und welche Gebiete einer großangelegten Neustrukturierung bedürfen.

Die Hauptziele der Raumordnerischen Entwicklungsperspektive lauten:

Bekämpfung des Ungleichgewichts in der Bevölkerungszusammensetzung; höhere

Einkommensgruppen müssen stärker vertreten sein.

- Stärkung der Kernqualitäten der Stadt: die „grüne Wohnstadt“, die „moderne Arbeitsstadt“ (Arbeitsfunktion im dienstleistenden und wissensintensiven Gewerbe) und die „euregionale Zentrumsstadt“ (Zentrumsfunktion in den Bereichen Bildung und Gesundheit, Tourismus und Kultur).
- Nachhaltige raumordnerische Entwicklung durch Fokussierung auf innerörtliche Baumaßnahmen und die Umstrukturierung des bestehenden städtischen Gebiets, durch Erhaltung und Erneuerung der so genannten „Schätze von Enschede“ und durch Bewirtschaftung der wichtigsten Oberflächenwasserströme.

2008 wurde mit der Aktualisierung der Raumordnerischen Entwicklungsperspektive 2015-2030 begonnen, die 2009 erneut festgestellt werden muss. Hinsichtlich der Gebietsentwicklung des Flughafens Twente und Umgebung sieht die neue Raumordnerische Entwicklungsperspektive Raum für unterscheidungskräftige Zusatzeinrichtungen in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Gesundheit vor, die nicht in Konkurrenz zu anderen Entwicklungen in Enschede stehen.

Außerörtlicher Bereich

Die heutige Widmung („Außerörtlicher Bereich 1996“) des gesamten Flughafengeländes lautet „Flugplatz und militärische Zwecke“.

Im Bericht „Buitenkans 2008“ [22] wurde bereits darauf hingewiesen, dass Entwicklungen wirtschaftliche Chancen für den außerörtlichen Bereich bieten, aber auch zu einem größeren öffentlichen Reichtum in Form von Naturwerten, kulturhistorischen Werten, Ruhe, Dunkelheit, Artenvielfalt und Zugänglichkeit führen können. Umfangreiche Entwicklungen mit städtischer Relevanz,

beispielsweise die Neuentwicklung des Flughafengeländes, werden nicht anhand der Rahmenbedingungen des Berichtes „Buitenkans“ 2008 geprüft, sondern auch aus städtischer Perspektive bewertet.

8.2

„Am Wohnen arbeiten“, Perspektive für das Wohnungswesen 2005–2015

Der städtische Rahmen für die Wohnfunktion ist im „Leitprogramm Wohnen“ niedergelegt und wird in der „Perspektive für das Wohnungswesen“ näher konkretisiert [21]. In der Perspektive für das Wohnungswesen werden zwei Hauptzielsetzungen unterschieden:

- Leistung eines Beitrags zur Stärkung der sozialökonomischen Position von Enschede durch Bindung und Anziehung von Einwohnern mit höheren Einkommen;
- Verbesserung der Wohnqualität für Einwohner, wobei deren Wünsche im Mittelpunkt stehen.

Ein wichtiger Ausgangspunkt der kommunalen Wohnungspolitik ist die städtische Zielsetzung der Strukturverstärkung durch Anziehung und Bindung von Einwohnern mit mittlerem und höherem Einkommen. Hierzu werden Wohnungen und Wohnumgebungen realisiert, die den Bedürfnissen dieser Zielgruppe entsprechen. Aus diesem Grund wurde in der Perspektive für das Wohnungswesen unter anderem festgelegt, dass jährlich in der gesamten Stadt durchschnittlich höchstens 20 % der Neubauproduktion im unteren Preissegment, 30 % im mittleren Segment und mindestens 50 % im teuren Segment realisiert werden müssen. Außerdem wurde festgelegt, dass jährlich 150 Baugrundstücke für private Bauherren angeboten werden müssen.

Wohnen und Gesundheit

Am 26. Januar 2004 haben Gemeinden, Wohnungsbaugenossenschaften, Gesundheitsdienstleister und Gesundheitskoordinationsstellen (Zorgkantoren) die Vereinbarung über Wohnungswesen, Gemeinwohl und Gesundheitsfürsorge unterzeichnet. Darin wurde als Mission festgelegt, dass allen Bürgern, insbesondere hilfebedürftigen Bürgern, in einem angenehmen und sicheren Umfeld eine angemessene Unterkunft und angemessene Gemeinwohl- und Gesundheitsleistungen zur Verfügung stehen müssen.

Mobilitätsprogramm 2020

Die Mobilitätsperspektive 2020 [27] zielt auf die Verbesserung der externen Erreichbarkeit ab, wodurch die Position insbesondere von Enschede-Zentrum und Enschede-West verbessert werden soll. Hierzu werden unter anderem die folgenden Maßnahmen ergriffen:

Verbesserung der externen Erschließung, sowohl über die Straße als über die Schiene;

Beschleunigung der Realisierung von Radialverbindungen für den Kraftfahrzeugverkehr;

Förderung des Modal Shift durch ein Paket von Maßnahmen (physisch und verwaltungstechnisch, zwingend und unterstützend).

Die Möglichkeiten für eine Einfallstraße aus nördlicher Richtung („Noorderval“) werden näher untersucht.

Wasserwirtschaftliche Perspektive

Angesichts des unzureichenden Wasserrückhaltevermögens des städtischen Gebiets müssen zusätzliche Retentionsflächen am Stadtrand von Enschede ausgewiesen werden. In der Wasserwirtschaftlichen Perspektive (Watervisie) [18] werden für diesen Zweck

unter anderem das Gelände der Universität Twente und das zentrale Gebiet zwischen Hengelo und Enschede ausgewiesen.

Kultur und Technologie / Gesundheit und Technologie

Das Kultur- und Technologieprogramm [19] steht in direktem Zusammenhang mit der euregionalen Wettbewerbsposition von Enschede. Eine hochwertige wissensbasierte Wirtschaft und ein gutes kulturelles Angebot verstärken sich gegenseitig. Die Gemeinde Enschede betrachtet Gesundheit und Technologie als einen Sektor, in dem sich große Chancen für die Generierung wirtschaftlicher Aktivitäten und die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Stadt und der Region bieten.

Ein entsprechendes Aktionsprogramm wurde auf der Grundlage der folgenden drei Programmlinien formuliert: Stärkung der Bildungs- und Forschungsinfrastruktur, Förderung der unternehmerischen Initiative und Unterstützung der Bildung von Clustern und Kooperationsverbänden.

Enschede legt den Schwerpunkt auf regionaler Ebene aus diesem Grund auf das so genannte Innovationsdreieck zwischen den wirtschaftlichen Kerngebieten Wissenspark/Universität Twente, Flughafen Twente und Hart van Zuid/WTC/ Hauptbahnhof Twente.

Kurs- und Aktionsprogramm Freizeitwirtschaft Enschede

Im Kurs- und Aktionsprogramm Freizeitwirtschaft Enschede („Enschede als Erlebnis“) wird der Kurs für die Freizeitwirtschaft abgesteckt [23]. Mit dem neuen Kurs hofft Enschede ab 2010 einen jährlichen Anstieg der Zahl der Arbeitsplätze realisieren zu können. Erst bei einem stabilen Wachstum der Besucherzahlen werden die Unternehmen strukturell neue Arbeitsplätze schaffen. 2015 soll es – nach Berichtigung um den landesweiten Trend – 750 direkte Arbeitsplätze mehr geben als heute.

Durch koordinierte und gleichzeitige Maßnahmen an drei Fronten kann Enschede in diesem Bereich erfolgreich sein. Diese Fronten sind das touristische Marketing (Verkauf), die Veranstaltungsorganisation (Veranstaltung) und die Erweiterung und Verstärkung des Angebots (Verstärkung).

8.3 't Vaneker

Der plan 't Vaneker zielt auf die Realisierung eines hochwertigen Wohnumfelds in der bestehenden Landschaft am Nordrand von Enschede ab. Das Gebiet liegt nördlich des Wohnviertels Deppenbroek am nördlichen Stadtrand, südlich des Flughafens Twente und westlich des Dorfs Lonneker. Das Plangebiet 't Vaneker umfasst neben dem Gelände Zuidkamp das Gebiet, das ringförmig um die staatlichen Grundstücke von Zuidkamp liegt, und umfasst eine Fläche von etwa 57 ha

In der Raumordnerischen Entwicklungsperspektive für Enschede 2015–2030 wird 't Vaneker zum Vorzugsstandort für die Entwicklung einer Wohnlandschaft erklärt. In der Vereinbarung zur Großstadtpolitik (GSB-Convenant), auf die sich im Jahr 2000 der Staat, die Provinz Overijssel und die Gemeinde Enschede verständigten, wird 't Vaneker als wichtiger Wohnungsbaustandort genannt, der zur Schaffung attraktiver Wohnungen und Wohnumgebungen beitragen muss, um im Rahmen der sozialökonomischen Strukturverstärkung von Enschede Bevölkerungsgruppen mit mittlerem und höherem Einkommen zu binden und anzuziehen.

Der sog. Bildqualitätsplan für 't Vaneker wurde am 30. März 2009 festgestellt [25]. Die für 't Vaneker entworfene Bildregie umfasst Entwurfsrichtlinien für Gebäude sowie für den öffentlichen und offenen privaten Raum. Mit diesen Richtlinien für die Bildregie wird die räumliche Qualität der individuellen Gebäude sowie des

öffentlichen und des offenen privaten Raums, vor allem aber auch die räumliche Einheit innerhalb des Plans gewährleistet.

9 Gemeinde Dinkelland

9.1

Die Gemeinde Dinkelland hat aufgrund des Gesetzes über das kommunale Vorkaufsrecht (Wet voorkeursrecht gemeenten/Wvg) an den Grundstücken zwischen – in etwa – der Autobahn A1 und der Eisenbahnlinie, der so genannten A1-Zone, ein Vorkaufsrecht bestellt. Damit ist die Gemeinde aktiv am Entwurf und Prozess der Gebietsentwicklung des Flughafens Twente beteiligt. In diesem Wvg-Gebiet sind drei geltende Flächennutzungspläne sowie verschiedene strategische Rahmen und Entwicklungen zu beachten:

Im Zusammenhang mit der Lage in der Nähe des Natura-2000-Gebiets Lonnekermeer wird ein Bewirtschaftungsplan vorbereitet, dessen Implementierung 2010 beginnen wird; obwohl das Plangebiet nicht zum Natura-2000-Gebiet selbst gehört, ist der Bewirtschaftungsplan hierfür dennoch relevant, da er im Zusammenhang mit der Untersuchung in Bezug auf eventuelle erhebliche Auswirkungen, die die Entwicklungen auf das Natura-2000-Gebiet haben können, eine wichtige Rolle spielt.

Es wird ein neuer Flächennutzungsplan für das außerörtliche Gebiet vorbereitet. Die Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde bereits abgeschlossen; voraussichtlich wird nach dem Sommer 2009 der Planentwurf zur Einsicht ausgelegt. Das Gebiet, an dem die Gemeinde ein Vorkaufsrecht bestellt hat, ist nicht Bestandteil dieses Plans.

Strukturprogramm Dinkelland in Vorbereitung

Es wurde ein Konzept für ein Strukturprogramm für das gesamte Gebiet der Gemeinde Dinkelland ausgearbeitet. Zu diesem Konzept können in den kommenden Monaten im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Einwendungen eingereicht werden. Voraussichtlich wird das Strukturprogramm Dinkelland noch im Jahr 2009 festgestellt.

Der Entwurf des Strukturprogramm Dinkelland sieht für das Gebiet zwischen der A1 und der Eisenbahnlinie eine Entwicklung zur „Arbeitslandschaft“ vor. Es wird darauf hingewiesen, dass der Gemeinderat den Magistrat bei der Behandlung der kommunalen Perspektive für Gewerbegebiete gebeten hat, eine Studie zu den Entwicklungsmöglichkeiten im Gebiet um die A1 durchzuführen.

10 Sonstige Maßnahmen und Studien

10.1

Strategie

Die Wasserwirtschaftspolitik des Wasserverbands im Plangebiet lässt sich wie folgt zusammenfassen; siehe [63].

1. Rückhaltung – Speicherung – Ableitung

Aus Gründen der Sicherheit, zur Vermeidung von Überschwemmungen und mit Blick auf den erwarteten Klimawandel ist es erforderlich, Wasser länger zu speichern und langsamer abzuleiten. Unter anderem in Abhängigkeit von den Bodennutzungsfunktionen wird die Grundwasserbewirtschaftung darauf abgestimmt. Für (neue) Naturgebiete gilt, dass die Grundwasserbewirtschaftung

an das angestrebte Naturschutzziel angepasst wird. Die Begrenzung neuer Natur wurde ebenfalls darauf abgestimmt, den gewünschten Wasserhaushalt realisieren zu können [43]. Höher gelegene Infiltrationsgebiete wie das Naturgebiet „Lonnekerberg“ des Landschaftsschutzverbands Landschap Overijssel sind dazu geeignet, Niederschlagswasser im Boden zu speichern und verlangsamt als Grundwasser abzuleiten.

2. Wiederherstellung natürlicher Gewässersysteme

Bestimmte bestehende Wasserläufe wie der Jufferbeek zeichnen sich durch hohe Qualität aus und wurden zu besonders schutzwürdigen Gewässern erklärt. In diesen Fällen hat die Wiederherstellung eines möglichst natürlichen Gewässersystems hohe Priorität [54]. Auch die anderen (ehemaligen) Wasserläufe weisen ähnliche Qualität auf. Hier muss ausreichend Raum für eine natürliche Entwicklung geschaffen werden. Die Wiederherstellung/Verbesserung der Wasserableitung in das Einzugsgebiet des Jufferbeek/Deurningerbeek hat im Interesse der Trennung des ländlichen und städtischen Wassers sowie aufgrund der Wasserrahmenrichtlinie (WRRRL) höchste Priorität [64, 68]. Für den Deurningerbeek gilt auf der Grundlage der Wasserrahmenrichtlinie das höchste Ambitionsniveau. Außerdem wurde der Wasserlauf als provinzielle ökologische Verbindungszone ausgewiesen. Dies ist ein zusätzlicher Anreiz für die Wiederherstellung eines natürlichen Gewässersystems samt begleitenden Zonen für die Artenmigration [43].

3. Verbesserung der Wasserqualität

Neben einem guten hydrologischen Gewässersystem ist auch eine gute Wasserqualität für die natürliche Funktion der vorhandenen Wasserläufe von großer Bedeutung. Niederschlagswasser kann

nach Infiltration/Speicherung in das Gewässersystem abgeleitet werden. Mithilfe der Infiltration und Speicherung soll eine Verbesserung der Wasserqualität erreicht werden [62].

Leitbild für die Gewässerstruktur

Die Wiederherstellung der historischen Wasserlaufstruktur und die ökohydrologische Wiederherstellung des Lonnekerbergs und Umgebung bildet die Basis für die Wiederherstellung des natürlichen Wassersystems. Der Wasserhaushalt im Gebiet des Lonnekerbergs stellt die Grundlage des Wassersystems dar. Das Rückgrat des Gebiets ist das Wasserlaufsystem. Es ist wünschenswert, dieses System auf der Basis der vorgenannten strategischen Aspekte zu gestalten. In Abbildung 10.1 sind die ursprünglichen Wasserläufe dargestellt. Hierbei können von Nord nach Süd vier Wasserlaufsysteme unterschieden werden: Jufferbeek, Hesbeek, Blankenbellingsbeek und Leutinkbeek. Für beide Strukturprogramme hat der Wasserverband Regge en Dinkel ein idealtypisches Wasserlaufsystem ausgearbeitet, das als Input für den Entwurfsprozess der VTM i.o. diente [23].

10.2

Das Naturgebiet Lonnekerberg befindet sich größtenteils im Eigentum des Landschaftsschutzverbands Landschap Overijssel. Das gesamte Waldgebiet ist etwa 200 ha groß. 149 ha davon bilden seit 1999 das Naturgebiet Lonnekerberg [35].

Der Lonnekerberg liegt direkt östlich des Flugplatzes. Etwa 15 ha des Naturgebiets liegen innerhalb der Umzäunung des Flugplatzes. Im Flächennutzungsplan für das außerörtliche Gebiet der Gemeinde

Enschede ist diese Zone als Naturgebiet und Wald mit ökologischen Werten ausgewiesen.

Der Lonnekerberg ist eine Stauchmoräne, deren höchste Erhebung 56 m über Normalnull und somit etwa 25 m über dem tiefsten Punkt des Flugplatzes (30 m ü. NN) liegt. Teilweise besteht der Berg aus gestauchtem tertiärem Ton. Wo dieser Ton dicht unter der Oberfläche liegt, befinden sich feuchte Gelände mit Quellgebieten und Bächen. Das Gebiet ist fast vollständig bewaldet; der Baumbestand besteht überwiegend aus importierten Nadelhölzern. Örtlich kommen Urwaldreliktarten vor, die für alten Feuchtblaubwald charakteristisch sind. Mit 75 provinziellen schutzwürdigen Arten, davon 13 Arten der Roten Liste, hat das Gebiet großen floristischen Wert. Außerdem sind hier 56 Brutvogelarten beheimatet, davon 4 Arten der Roten Liste.

Die für den Lonnekerberg geltenden Ziele bezwecken einerseits die Wiederherstellung, Instandhaltung und Optimierung der Naturwerte, während andererseits aber Freizeitmöglichkeiten geboten werden müssen, sodass „die Besucher sich an dem Gebiet erfreuen und Wertschätzung dafür entwickeln können“.

Die Bewirtschaftung muss auf die Wiederherstellung der ursprünglichen hydrologischen Situation abzielen. Dazu gehört auch das Bestreben, die Quellsysteme auf dem Berg mit den Wasserläufen an der West- und Nordseite des Flugplatzes zu verbinden. Im Interesse der Wiederherstellung sollten die Entwässerungs- und Regenwasserableitungseinrichtungen auf dem Flugplatz entfernt werden, so dass am Fuß der Stauchmoräne wieder eine Qualmwasserzone entstehen kann, aus der die Wasserläufe gespeist werden. Innerhalb des Waldgebiets werden Entwässerungsgräben abgedämmt oder zugeschüttet, so dass den Quellsystemen kein Wasser mehr entzogen wird. Der wertvollste und größte der besonders

chancenreichen Standorte ist das Bergsveld. Hier befindet sich ein weit verzweigtes Netz von Kanälen und Quellbächen, deren Wasser durch einen Düker unter der Startbahn in einen Nebenlauf des Jufferbeek abgeleitet wird. Auch das Quellsystem des Blankenbellingsbeek auf der Südseite des Bergs ist von großer Bedeutung. Dieses gut erhaltene Quellsystem wird allerdings durch die Reihe der Munitionsbunker auf dem Oostkamp-Gelände unterbrochen.

Der Landschaftsschutzverband Overijssel ist bereit zu untersuchen, wie sich die landschaftliche Beziehung zwischen dem Lonnekerberg und dem Flugplatz verbessern lässt. Die Bewirtschaftungsperspektive und die Zielsetzungen sehen eine solche Abstimmung derzeit nicht vor.

10.3

Die Euregio umfasst ein großes Gebiet, zu dem neben Twente auch die Region De Achterhoek, Hardenberg und Coevorden und auf deutscher Seite Niedersachsen und ein Teil Nordrhein-Westfalens (Münsterland) gehören. Seit 1958 arbeitet man daran, die grenzüberschreitenden Strukturen durch Beratungen und gemeinsame Projekte zu stärken.

Dies betrifft die folgenden Bereiche:

- Soziale und kulturelle Integration
- Sozialökonomische Entwicklung
- Bürgerberatung
- Interkommunale Zusammenarbeit
- Interregionale Zusammenarbeit

Eines der Themen bei der interkommunalen Zusammenarbeit ist der öffentliche Verkehr. Im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit werden die direkt beteiligten Gemeinden (darunter Bad Bentheim) und andere Kooperationspartner über die Entwicklungen informiert; das Strukturprogramm wird auch in deutscher Sprache zur Verfügung gestellt.