

**ZUSAMMENFASSUNG DES
UMWELTVERTRÄGLICHKEITSBERICHTS ZUR
GEBIETSENTWICKLUNG DES FLUGHAFENS
TWEENTE UND UMGEBUNG**

VTM I.O.

23 juni 2009
B02022/CE9/063/000007



Gebietsentwicklung als wirtschaftliches Schwungrad für Twente

Plangebiet Flughafen Twente und Umgebung (Gebiet innerhalb der schwarzen Linien)



Plangebied Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. = Plangebiet Gebietsentwicklung Flughafen Twente und Umgebung
Luchthavengebied = Flughafen

Gebietsentwicklung des Flughafens Twente und Umgebung

Anlass

2003 hat die Regierung beschlossen, den Betrieb des Militärflughafens Twente einzustellen. Dies veranlasste alle Beteiligten in der Region dazu, eingehend über die Entwicklung des gesamten Geländes im Umfeld des Flughafens sowie über dessen künftige zivile (Mit-)Nutzung nachzudenken. Die Konsequenzen des angekündigten Abzugs der Königlichen Luftstreitkräfte betreffen den Verlust von Arbeitsplätzen (ca. 2500 direkte und indirekte Arbeitsplätze), die bestehende Mitnutzung des Flughafens durch den Zivilluftverkehr sowie die Nutzung der übrigen militärischen Gelände.

Die Vliegwiél Twente Maatschappij (VTM)¹ wurde beauftragt, das Gelände des ehemaligen Militärflughafens Twente neu zu entwickeln. Dabei stellt sich die Frage, welche Entwicklungen in dem Gebiet der Region einen wirtschaftlichen Impuls geben können und welche Rolle die Weiterentwicklung des Flughafens dabei spielen kann.

Das Plangebiet umfasst außer dem Militärflugplatz auch die ehemaligen Militärlager Oostkamp, Prins Bernhardkamp, Kamp Overmaat und Zuidkamp sowie einen Geländestreifen entlang der A1.

Zur Umwidmung des Plangebiets wird ein Strukturprogramm erstellt. Um eine fundierte endgültige Entscheidung für ein Strukturprogramm treffen zu können, wurden zwei Alternativen detailliert ausgearbeitet: ein Modell mit Flughafen und ein Modell ohne Flugverkehr. Parallel zur Erstellung des Strukturprogramms muss ein Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchlaufen werden.

Umweltverträglichkeitsbericht

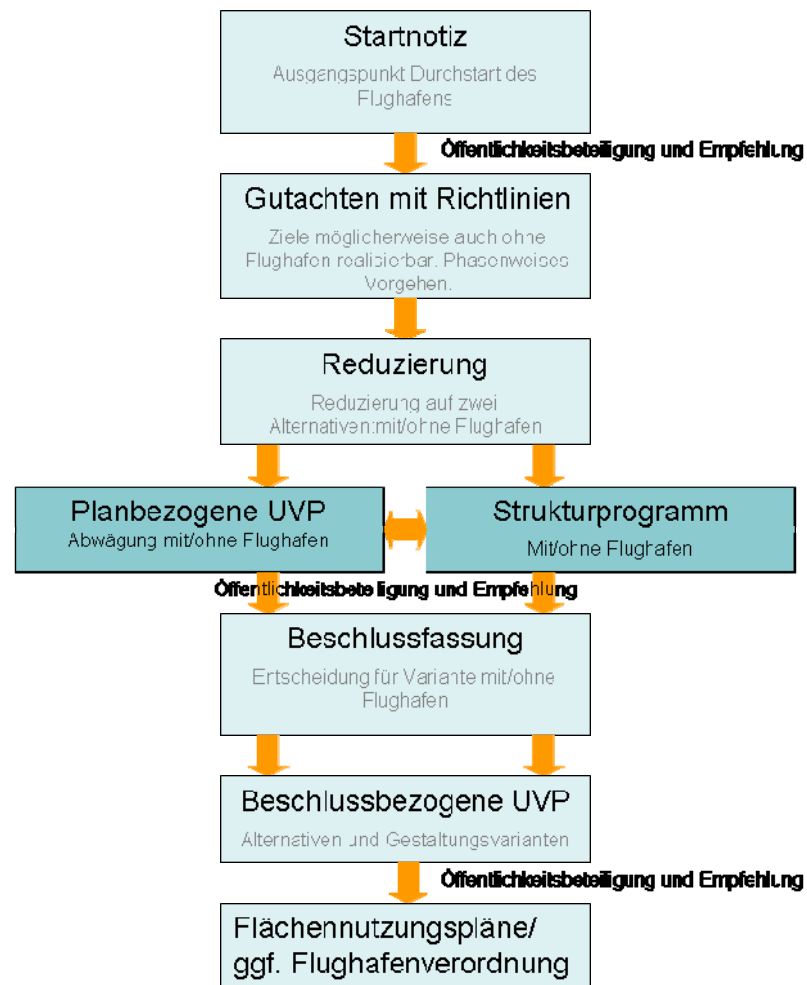
VTM hat beschlossen, das Strukturprogramm einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Der Zweck dieses Verfahrens besteht darin, bei der Beschlussfassung die vollwertige Berücksichtigung des Umweltinteresses zu gewährleisten. Abgesehen davon besteht in diesem Fall sogar die gesetzliche Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, da das Strukturprogramm Elemente enthält, die für sich bereits UVP-pflichtig sind, beispielsweise die Entwicklung einer umfangreichen Freizeiteinrichtung und der eventuelle Erlass einer Flughafenverordnung.

Das UVP-Verfahren wurde 2006 mit der Bekanntmachung der Startnotiz (Startnotitie) eingeleitet. Ausgangspunkt der in dieser Startnotiz dargelegten Alternativen war ein Durchstart des Flughafens mit gewerblichem Luftverkehr. Nachdem die Startnotiz zur Einsicht ausgelegt hatte, erstellte eine unabhängige Kommission (die UVP-Kommission)

¹ Die Vliegwiél Twente Maatschappij (VTM) ist eine in Gründung befindliche Gebietsentwicklungsgesellschaft, in der der Staat, die Provinz Overijssel und die Gemeinde Enschede gemeinsam an der Gebietsentwicklung des ehemaligen Militärflughafens Twente und Umgebung arbeiten.

ein Gutachten mit Richtlinien, in denen niedergelegt war, welche Anforderungen der Umweltverträglichkeitsbericht erfüllen muss. In diesem Gutachten weist die UVP-Kommission darauf hin, dass angesichts der Ziele der Initiative (Förderung der Wirtschaftskraft und der Nachhaltigkeit der Region Twente, siehe im Folgenden) eine Flächennutzung ohne Flugverkehr ebenfalls möglich wäre. Auf der Grundlage dieses Gutachtens wurde beschlossen, eine phasenweise Strategie zu verfolgen, bei der zunächst eine Abwägung zwischen einer Gebietsentwicklung mit bzw. ohne Flughafen vorgenommen wird. Anschließend wird auf Detailebene die nähere Gestaltung ausgearbeitet. In der nachstehenden Abbildung sind die bereits durchlaufenen und noch bevorstehenden Schritte dargestellt.

Durchlaufene und noch bevorstehende Schritte im UVP-Verfahren



Ziele der Gebietsentwicklung

Engpässe und Chancen

Die Einstellung des Betriebs des Militärflughafens hat für das Gebiet zwischen Enschede, Hengelo und Oldenzaal Konsequenzen unterschiedlicher Art. So gingen mit der Schließung des Militärflughafens in der Region ca. 2500 direkte und indirekte Arbeitsplätze verloren. Auch die Mitnutzung des Flughafens für zivile Zwecke (u. a. Charterflüge und Segelfliegen) kam hierdurch in Gefahr. Neben den wirtschaftlichen Folgen können auch negative Konsequenzen für die bestehenden Natur- und Landschaftswerte entstehen, wenn der Militärflughafen und seine Umgebung neu eingerichtet werden. Neue Funktionen wie Wohnen, Arbeiten und Freizeit können die bestehenden Werte in Bedrängnis bringen.

Die Stilllegung des Flughafens bietet aber auch Chancen. Die vorhandene Flughafeninfrastruktur kann von der gewerblichen Zivilluftfahrt genutzt werden und trägt so zur Beschäftigung und wirtschaftlichen Entwicklung bei. Außerdem kann das Gebiet einen wirtschaftlichen Impuls erhalten, indem die Ansiedlung neuer Betriebe und Wissenszentren oder bestimmter Formen der Freizeitgestaltung ermöglicht wird.

Die Entwicklungen bieten auch Chancen für Natur und Landschaft. So können alte Wasserläufe renaturiert und Wassersysteme optimiert werden. Auch Landschaftsstrukturen können wiederhergestellt werden. Darüber hinaus bietet die Einstellung des Militärflugbetriebs die Chance, die Schutzgebiete Lonnekerberg und Lonnekermeer/De Wildernis miteinander zu verbinden. Ferner entstehen Chancen für die Wasserspeicherung, die Verringerung der Lärmbelastung und die Stärkung der vorhandenen Freizeitwegenetze.

Ziel der Gebietsentwicklung des Flughafens Twente und Umgebung

Auf der Grundlage der festgestellten Probleme und Chancen wurde für die Gebietsentwicklung das folgende Ziel formuliert:

„Umwandlung des ehemaligen Militärflughafens zu einem ‚Schwungrad‘ für die Stärkung der Wirtschaftskraft und der Nachhaltigkeit der Region Twente.“

Die VTM will damit erreichen, dass die Gebietsentwicklung neue Möglichkeiten für verschiedene Funktionen innerhalb des Gebiets schafft, beispielsweise Natur, Freizeitgestaltung, Wohnen und Arbeiten. Dabei muss der Eingliederung in die Landschaft, dem Erhalt kulturhistorisch wertvoller Gebäude und der Erhaltung oder Verbesserung der Erreichbarkeit des Gebiets Aufmerksamkeit gewidmet werden. Im Mittelpunkt der Perspektive der VTM für die Neuentwicklung des Flughafens Twente und Umgebung stehen darum die folgenden Ziele:

- Erneuerung und Verstärkung des Charakters des Lonnekerland;
- Schaffung von Raum für standortspezifische und innovative (Investitions-)Impulse, die die Standortbedingungen in Twente verbessern und neue Arbeitsplätze schaffen, unter anderem durch Verbesserung der Infrastrukturnetze und der Erreichbarkeit.

Entwicklung von Alternativen für das Strukturprogramm

Prozess der Alternativenentwicklung

In der Startnotiz zur Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Neuentwicklung des Flughafens Twente und Umgebung werden 4 Alternativen für einen Durchstart des Flughafens als Zivilflughafen genannt. Auf der Grundlage der Empfehlung über die UVP-Richtlinien hat die VTM auch ein Szenario für die Neuentwicklung des Gebiets ohne Flughafenfunktion ausgearbeitet. Die von der VTM entwickelten Alternativen umfassen zwei Modelle ohne und zwei Modelle mit Flughafen. Darüber hinaus haben zahlreiche gesellschaftliche Organisationen (sowohl Befürworter als auch Gegner eines Flughafens) ein fünftes Modell ausgearbeitet. Dabei handelte es sich um ein Konzept ohne Flugverkehr, das den Namen T-Xchange erhielt (siehe den nachstehenden Textkasten).

RESONANZGRUPPEN

Gesellschaftliche Plattform

Zu verschiedenen Schlüsselmomenten im Gebietsentwicklungsprozess wurden die Zwischenergebnisse mit einer Resonanzgruppe besprochen: der Gesellschaftlichen Plattform, in der insgesamt 35 Organisationen vertreten sind. In Zusammenarbeit mit der VTM hat die Gesellschaftliche Plattform eine intensive Untersuchung der Zielvorstellungen und Wünsche der 35 beteiligten gesellschaftlichen Organisationen hinsichtlich der Gebietsentwicklung des Flughafens Twente und Umgebung durchgeführt. Im Rahmen der Arbeitsstruktur von T-Xchange² fanden diese Vorstellungen und Wünsche Eingang in ein breit akzeptiertes Gebietsentwicklungskonzept einschließlich Gestaltung und Hinzufügung von Funktionen. Daraus entstand die Alternative T-Xchange, die zu einem der beiden im Rahmen dieser planbezogenen UVP untersuchten Strukturprogramme weiterentwickelt wurde. Darüber hinaus wurden in die Flughafenalternative verschiedene Vorschläge übernommen.

Beteiligungsarbeitsgruppe

Zur Fortsetzung des T-Xchange-Prozesses wurde eine Beteiligungsarbeitsgruppe gegründet, der die folgenden Organisationen angehören:

- die Handelskammer (Kamer van Koophandel);
- der Landschaftsschutzverband Landschap Overijssel;
- die Naturschutzorganisation Natuurmonumenten;
- die Stiftung Alternativen für den Flughafen Twente (Stichting Alternatieven Vliegveld Twente/SAVT);
- der Landschaftsschutzverband Stichting Lonnekerland;
- der Unternehmervverband VNO/NCW;
- die Entwicklungsgesellschaft Oost NV (Beteiligung laut Tagesordnung über die Handelskammer).

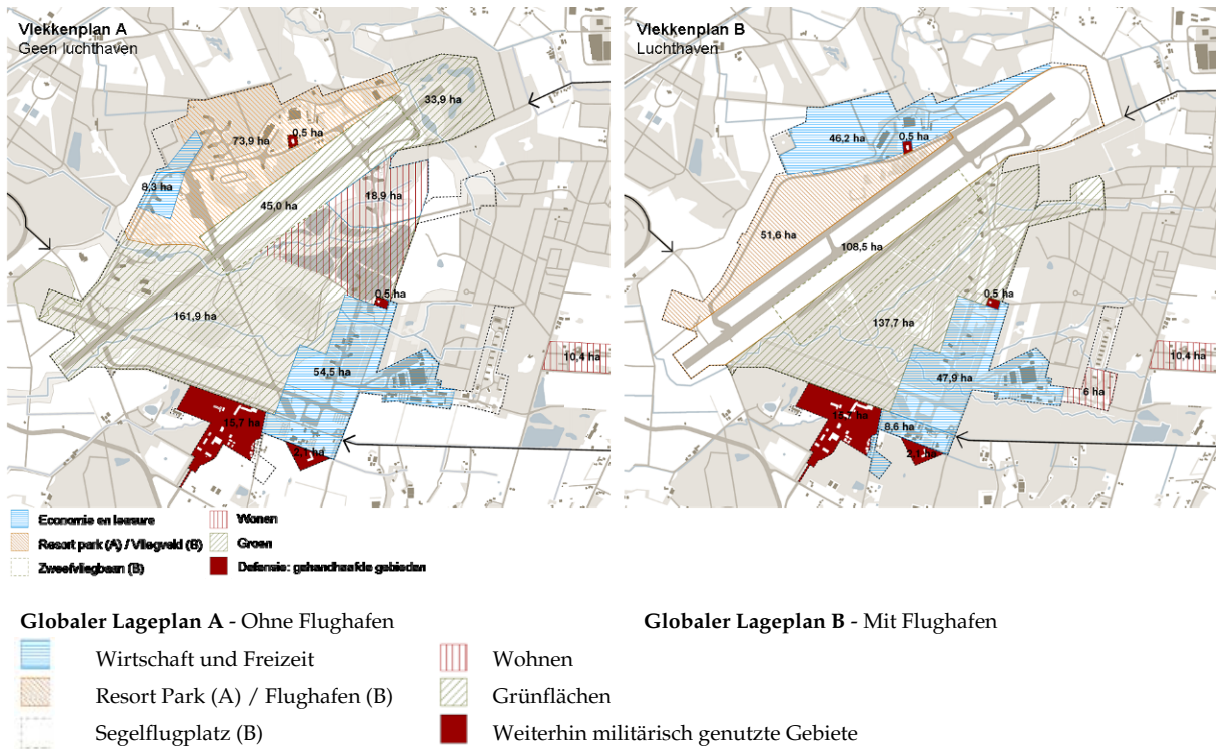
² T-Xchange ist eine Methodik zur Gestaltung komplexer Beschlussfassungsprozesse, die unter Begleitung der Universität Twente und der Ingenieurgesellschaft Grontmij angewandt wurde.

Die Aufgabe dieser Arbeitsgruppe bestand darin, die Beteiligung relevanter gesellschaftlicher Organisationen und von Interessenvertretern der Twenter Wirtschaft an der Ausarbeitung der beiden Strukturprogramme zu organisieren. Die Beteiligungsarbeitsgruppe lieferte Input zum Prozess und zu inhaltlichen Fragen.

Reduzierung der Zahl der Alternativen

Mitte 2008 wurden aus den fünf in Frage kommenden Alternativen die zwei besten Alternativen ausgewählt (jeweils ein Modell mit und ohne Flughafen). Diese Auswahl erfolgte anhand einer Gesamtanalyse (Multikriterienanalyse) der fünf Alternativen auf der Basis ihrer Umweltauswirkungen und ihrer wirtschaftlichen und finanziellen Ergebnisse. Das T-Xchange-Modell und das Modell des kompakten Flughafens in grünem Umfeld wurden am besten bewertet. Auf dieser Grundlage legte die VTM in Form des Berichts „Ein Schwungrad für Twente“ ihre erste formale Empfehlung vor. In diesem Bericht wurde unter anderem vorgeschlagen, die beiden nachstehend abgebildeten globalen Lagepläne zu Strukturprogrammen auszuarbeiten.

Globale Lagepläne „Ein Schwungrad für Twente“



Ausarbeitung der Strukturprogramme

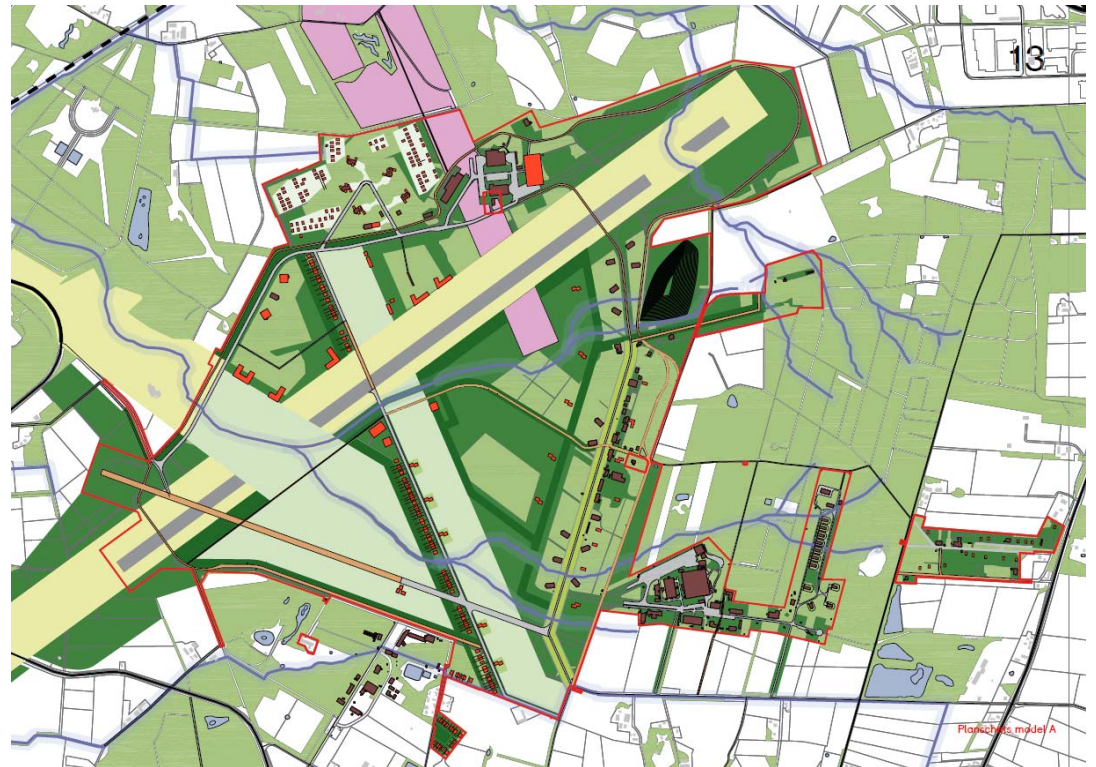
Die beiden globalen Lagepläne aus dem Bericht „Ein Schwungrad für Twente“ wurden im Rahmen des Strukturprogramms für die Gebietsentwicklung des Flughafens Twente und Umgebung weiter ausgearbeitet und optimiert; hieraus gingen eine Alternative ohne Flughafen (Strukturprogramm A) und eine Alternative mit Flughafen (Strukturprogramm B) hervor. Diese beiden Strukturprogramme wurden im Rahmen der planbezogenen Umweltverträglichkeitsprüfung auf ihre Umweltauswirkungen geprüft.

Strukturprogramme

Strukturprogramm A: kein Flughafen

Legende

-  Neue Bebauung
-  Vorhandene Bebauung
-  Wasserlauf
-  Radweg
-  Straße
-  Allee
-  Vorhandener Wald
-  Neuer Wald
-  Feuchtwiesen
-  Trockenwiesen/Weiden
-  Heide

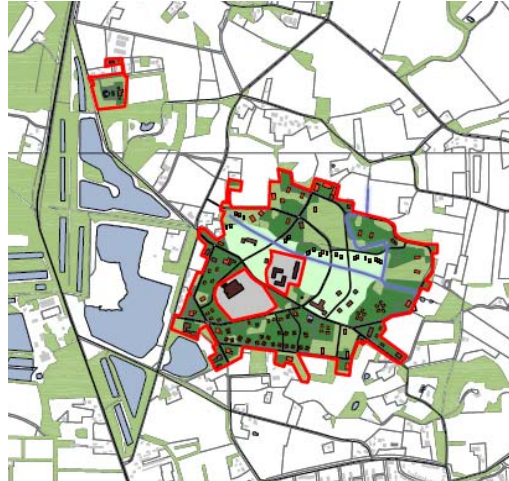


In Strukturprogramm A wird die ehemalige Landebahn in eine lang gezogene, monumentale Weide umgewandelt, die von den Flussauen des Jufferbeek, des Blankenbellingsbeek und des Hesbeek durchzogen wird. Die Landschaft wird durch ein System von Alleen strukturiert, die als Zufahrten zu den verschiedenen in das Gebiet eingebetteten Programmen fungieren. Neben den Zufahrten verlaufen Wege, die Bestandteil des neuen Freizeitwegenetzes sind. Die Pflasterstraße des ehemaligen Flugplatzes verbindet alle Funktionen im Umfeld des lang gezogenen Grasstreifens zu einem Ring für den langsamen Freizeitverkehr.

Nördlich dieses Streifens werden Einrichtungen des Care&Cure-Programms realisiert. Bei der Gruppe von Sheltern (überdachte Flugzeugabstellplätze) kann ein Bungalow-Ferienpark realisiert werden, und die großen Schuppen und Hangars bieten Raum für ein Freizeitprogramm, beispielsweise einen Themapark. Südlich des Grasstreifens sind Landgüter, agrarische Nutzungen und ein Wohnviertel für Pferdebesitzer entlang eines der ehemaligen Rollfelder geplant. Die historischen Gebäude am Fuß des Lonkerberg bieten sich zur weiteren Nutzung an, kombiniert mit begrenzten Möglichkeiten für den Neubau von Wohn-Arbeits-Gebäuden auf großen Grundstücken. Der ehemalige Tower ist als Landmarke Teil dieses Gebiets.














Die ehemaligen Militärlager Zuidkamp, Prins Bernhardkamp und Overmaat werden zu attraktiven, in die Landschaft eingegliederte Wohnenklaven umgewandelt, wobei ein großer Teil der historischen Bebauung und der ursprünglichen räumlichen Struktur erhalten bleibt. Oostkamp bietet Raum für die Organisation von Veranstaltungen und ein extensives Freizeitprogramm.

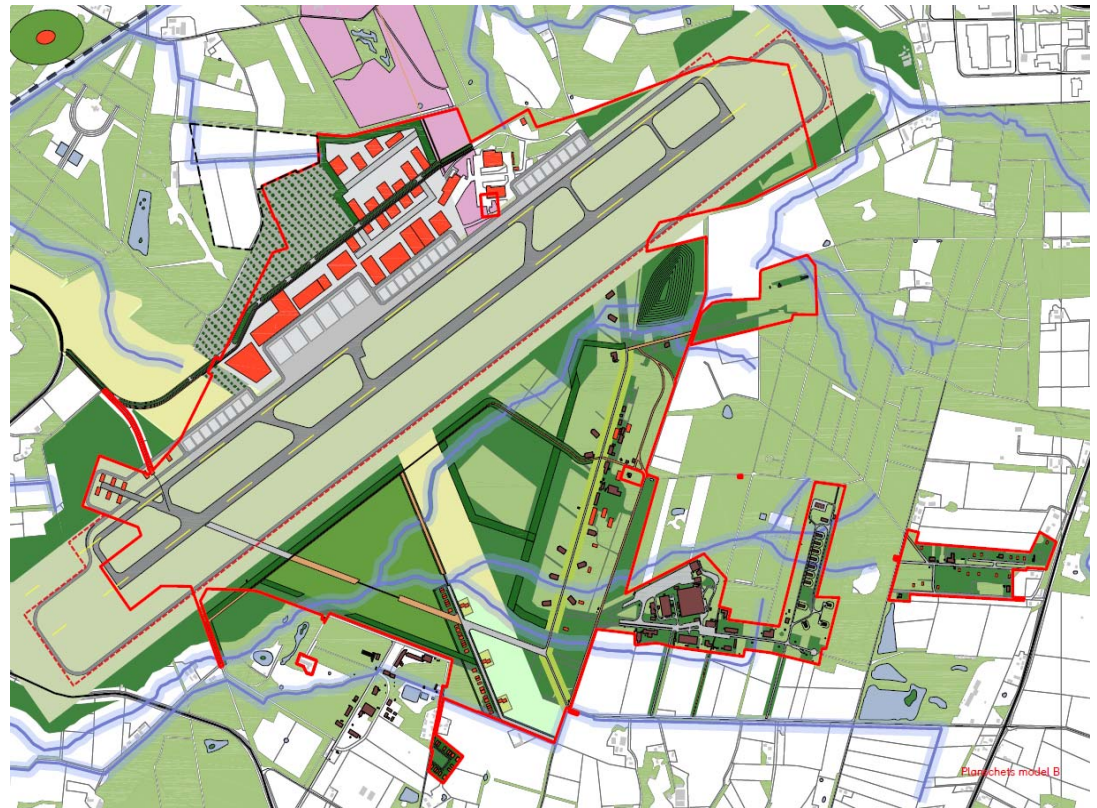
Zuidkamp und Overmaat



Strukturprogramm B: mit Flughafen

Legende

-  Neue Bebauung
-  Vorhandene Bebauung
-  Wasserlauf
-  Radweg
-  Straße
-  Parkplätze
-  Allee
-  Vorhandener Wald
-  Neuer Wald
-  Feuchtwiesen
-  Trockenwiesen/Weiden
-  Heide
-  Ausgleich für Oostkamp



In Strukturprogramm B wird der ehemalige Militärflughafen in einen Zivilflughafen umgewandelt, der jährlich 1,2 Millionen Passagiere bewältigen kann. Die Parkplätze, das Flughafenterminal, die Vorfelder und das daran gebundene Gewerbe sind nordwestlich der Landebahn situiert. Die Flughafenfunktionen werden über einen direkten Anschluss an die A1 erschlossen. Nördlich der Erschließungsstraße steht Raum für ein Freizeitprogramm oder flughafengebundenes Gewerbe zur Verfügung. Die Flughafenparkplätze und ein eventuelles Freizeitprogramm werden ebenfalls nördlich dieser Strecke realisiert.

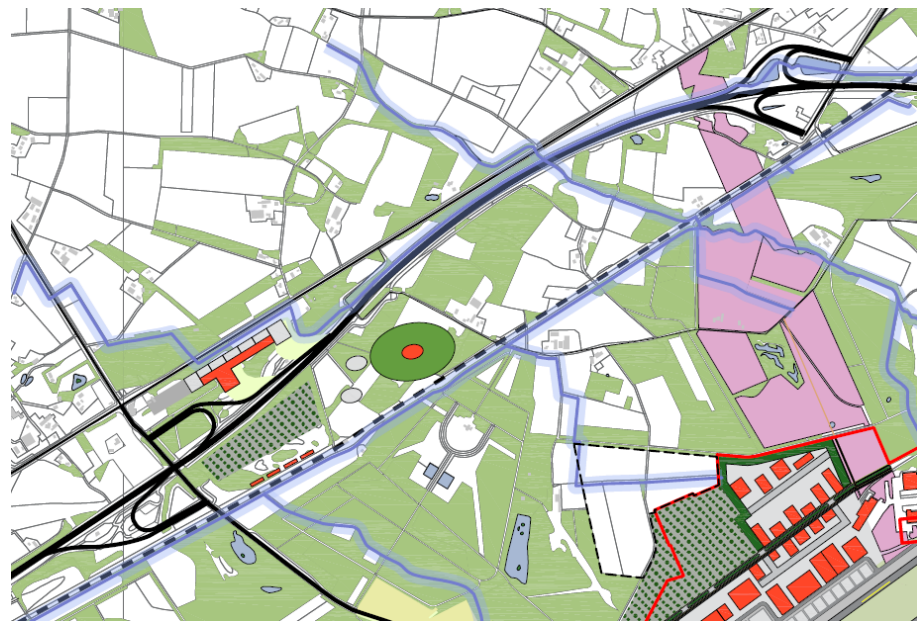
Südlich des Flughafengeländes liegt der Schwerpunkt auf der landschaftlichen Entwicklung. Die neuen Flussauen des Leutinkbeek und des Jufferbeek werden um die Landebahn herum geführt. Das Netz geschützter Gebiete wird weiter verstärkt. Die Landschaft wird von einem System von Alleen durchzogen, die teilweise als Freizeitwege und teilweise als Zufahrten zu den verschiedenen Funktionen in diesem Gebiet fungieren. Außer Naturflächen befindet sich in diesem Gebiet südlich des Leutinkbeek ein Wohnviertel für Pferdebesitzer. Die historischen Gebäude am Fuß des Lonnekerberg werden in Kombination mit begrenztem Neubau weiterhin genutzt.

Im Streifen entlang des Rollfelds am Fuß des Lonnekerberg bieten sich historische Flugplatzgebäude zur weiteren Nutzung an, kombiniert mit begrenzten Möglichkeiten für Neubauten für saubere, innovative Gewerbeaktivitäten. Der ehemalige Tower ist als Landmarke Teil dieses Streifens. Die ehemaligen Militärlager werden auf dieselbe Weise wie in Strukturprogramm A genutzt.

A1-Zone

Die A1-Zone wird beiderseits der A1 von der Hengelosestraat und der Eisenbahnstrecke Amsterdam–Berlin begrenzt. An diesem Gebiet hat die Gemeinde Dinkelland auf der Grundlage des Gesetzes über das kommunale Vorkaufsrecht (Wet Voorkeursrecht Gemeenten/WVG) ein Vorkaufsrecht bestellt. In Strukturprogramm B spielt die A1-Zone eine Schlüsselrolle für die Erschließung des Flughafens. Dieses Strukturprogramm sieht einen direkten Anschluss des Flughafens an die A1 vor. Um die Erreichbarkeit des Flughafens mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbessern, ist außerdem ein Vorstadtbahnhof geplant, gekoppelt an Büroflächen in begrenztem Umfang und ein Umsteigezentrum (das sog. Transferium). Mittelfristig kann möglicherweise ein öffentlicher Pendelverkehr zwischen dem Flughafen und dem Bahnhof/Umsteigezentrum realisiert werden, um den Parkplatzbedarf auf dem Flughafengelände zu verringern.

Teilgebiete A1-Zone



Das Gebiet östlich des Umsteigezentrums und westlich der Ausfahrt Oldenzaal wird durch den neuen Anschluss und die damit verbundenen Entwicklungen belastet. Um eine planlose Bebauung dieses Gebiets zu verhindern, ist es wichtig, eine Strategie zu entwickeln, durch die die grüne Landschaft zwischen dem Anschluss und Oldenzaal (größtenteils) erhalten werden kann. Am nahe liegendsten wäre eine „Rot für Grün“-Konstruktion, wobei Neubauten in begrenztem Umfang zur Finanzierung des Erwerbs und der Gestaltung des übrigen Gebiets dienen.

Vergleich der Strukturprogramme A und B

Im Rahmen der planbezogenen Umweltverträglichkeitsprüfung wurden die Auswirkungen beider Strukturprogramme hinsichtlich verschiedener (Umwelt-)Aspekte untersucht. Diese Auswirkungen sind in der nachstehenden Tabelle wiedergegeben und werden anschließend erläutert.

Als Bezugssituation für die Auswirkungen wurde das Jahr 2020 gewählt. Für dieses Bezugsjahr wird, was den Flughafen betrifft, von der Situation ausgegangen, wie sie sich im Jahr 2003 darstellte (das letzte Jahr mit aktivem Militärflugbetrieb), einschließlich aller zugehörigen Flugbewegungen und der entsprechenden Nutzung und Instandhaltung des Geländes und der Gebäude. Außerdem werden in der Bezugssituation Entwicklungen aus relevanten, bereits festgestellten Plänen berücksichtigt (im Bereich Wohnen, Arbeit, Freizeit usw.).

Umweltaspekt	Kriterium	Bezugssituation	Strukturprogramm A	Strukturprogramm B
Verkehr	Tragfähigkeit des Straßennetzes (Verkehrsaufkommen/Kapazität)	0	-	-
	Verkehrssicherheit	0	-	-
	Chancen für öffentlichen Verkehr	0	+	++
Lärm	Fläche innerhalb der 56-dB-Lden-Kontur	0	+++	+
	Wohnungen innerhalb der 56-dB-Lden-Kontur	0	+	0
Luft	NO ₂	0	0	0
	PM ₁₀	0	0	0
Externe Sicherheit	Fläche innerhalb der 10-6PR Kontur (PR = Ortsgebundenes Risiko)	0	+++	++
	Wohnungen innerhalb der 10-6PR Kontur	0	+++	+++
Natur	Zerstörung (Verbrauch von Naturflächen)	0	++	+++
	Zerschneidung (Unterbrechung ökologischer Korridore)	0	++	++
	Störung (geschützter Arten und Lebensräume)	0	++	-
	Austrocknung (Änderung des Grund- und Oberflächenwassers)	0	++	++
Landschaft, Kulturgeschichte	Auswirkung auf landschaftliche Werte (Strukturen, Muster, Elemente)	0	++	+
	Auswirkung auf das Landschaftserlebnis (Zusammenhang, Erkennungswert, Orientierung, Zugänglichkeit, Bebauung)	0	++	+
	Auswirkung auf kulturhistorische	0	++	-

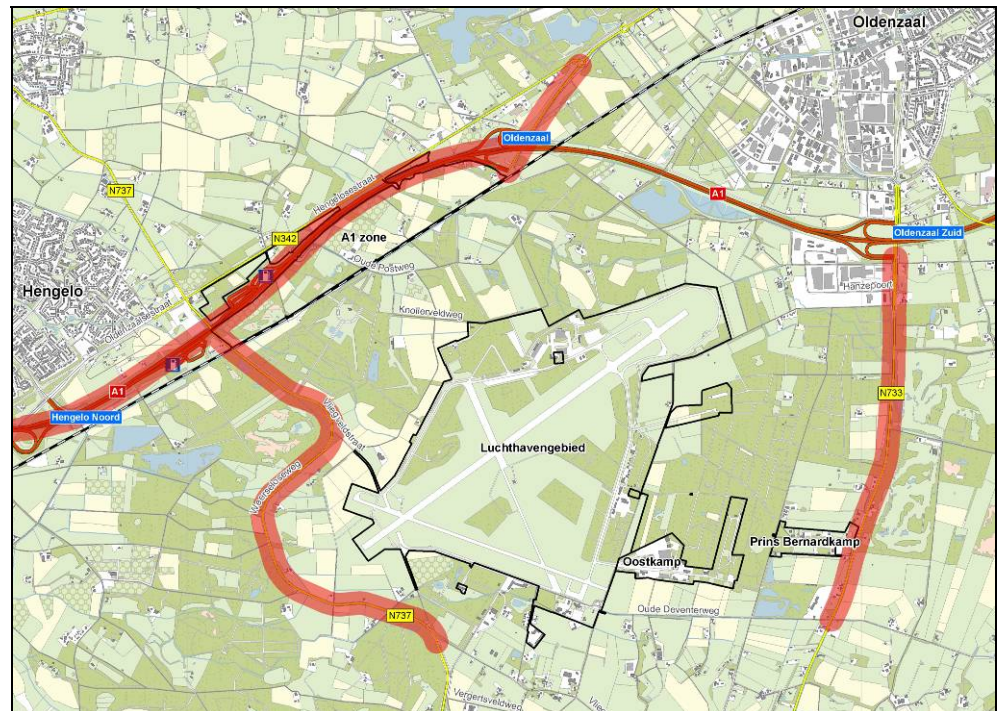
Umweltaspekt	Kriterium	Bezugssituation	Strukturprogramm A	Strukturprogramm B
	Werte (Strukturen, Muster, Elemente)			
	Auswirkung auf wertvolle Bebauung	0	0	-
Archäologie	Gelegen in einem Gelände der Archäologischen Denkmalkarte (Archeologische Monumenten Kaart/AMK) oder in dessen Nähe oder Beobachtung oder Meldung im Registrierungs- und Informationssystem Archis II	0	0	0
	Gelegen in einem Gebiet mit mittlerer oder großer Wahrscheinlichkeit archäologischer Funde, ermittelt anhand von Untersuchungen, der Wahrscheinlichkeitskarte IKAW und/oder der kommunalen Erwartungskarte	0	--	---
Boden	Änderung der umwelthygienischen Qualität durch Sanierungsmaßnahmen bei der Neueinrichtung	0	++	+
	Auswirkungen der künftigen Nutzung auf die umwelthygienische Bodenqualität	0	++	+
Wasser	Beeinflussung des Wasserhaushalts/Wahrscheinlichkeit	0	++	+
	Durchschneidung von Wasserläufen	0	0	0
	Trennung des Niederschlagswassers von den Wasserläufen	0	++	+
	Beeinflussung der Wasserqualität (Grund- und Oberflächenwasser)	0	+	+
	Beeinflussung des Grundwasserstands	0	++	+
Raumordnung	Beeinflussung der Freizeitfunktion	0	+++	++
	Beeinflussung der Landwirtschaft	0	++	-

Weniger Rückhalt für das Straßennetz, bessere Chancen für den öffentlichen Verkehr

Der Rückhalt für das Straßennetz ist bereits in der Bezugssituation unzureichend. Die Strukturprogramme A und B verschärfen diese Entwicklung leicht, was zur Verstärkung bestehender und zur Bildung neuer Engpässe führt. Die wichtigsten Engpässe befinden sich auf:

- der N733 (Oldenzaalsestraat) und der N737 (Weerseloseweg) insgesamt und vor allem auf der nördlichen Erschließungsstraße zum Flughafen;
- A1 Hengelo–Oldenzaal, insbesondere um den neuen Anschluss an die N737 (Weerseloseweg) bei der Raststätte „Frans op den Bult“;
- N342 zwischen dem A1-Anschluss Oldenzaal und der Hengelosestraat.

Wichtigste Engpässe im Straßennetz

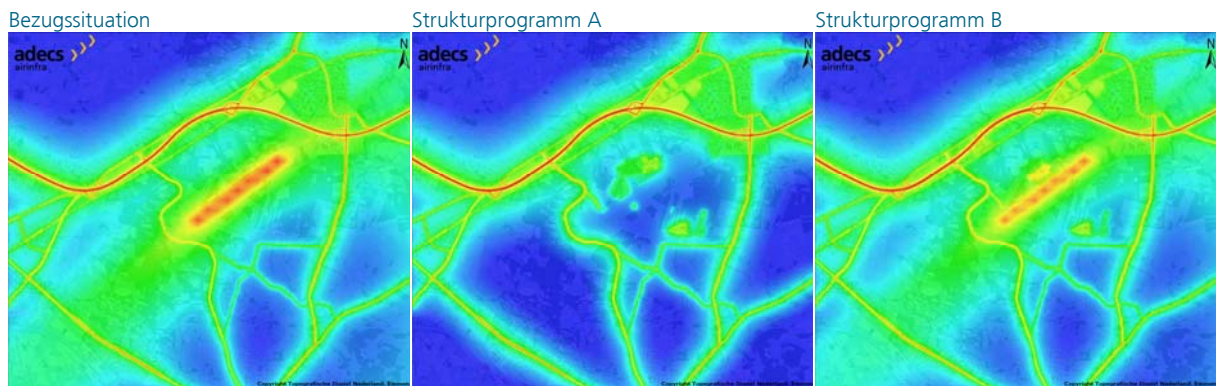


Infolge des Wachstums der Verkehrsleistungen innerhalb des Studiengebiets erhöht sich auch die Unfallgefahr. In diesem Zusammenhang verdient vor allem die (begrenzte) Zunahme der Zahl der Fahrzeugkilometer auf Straßen mit Höchstgeschwindigkeit 80 km/h und Radverkehr auf der Fahrbahn Aufmerksamkeit.

Eine der Möglichkeiten zur Entschärfung der Engpässe im Straßennetz ist der Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel. Strukturprogramm B bietet für den öffentlichen Verkehr bessere Chancen als Strukturprogramm A, da die Entwicklung eines Flughafens mit der Entstehung eines konzentrierten, starken Verkehrsstroms einhergeht, der eine wichtige Voraussetzung für ein lebensfähiges ÖV-System ist.

Weniger Lärm im Vergleich zur Bezugssituation

Die kumulativen Lärmauswirkungen der Luftfahrt, der Industrie und des Straßen- und Schienenverkehrs sind in beiden Strukturprogrammen geringer als in der Bezugssituation, in der von einem Militärflugbetrieb ausgegangen wird. Da Strukturprogramm A keinen Flugverkehr vorsieht, ist hier die Fläche innerhalb der Lärmkontur am kleinsten. Der Unterschied zwischen den Strukturprogrammen A und B hinsichtlich der lärmbelasteten Wohnungen ist geringer als der Unterschied zwischen den innerhalb der Lärmkontur liegenden Flächen.



Lärmbelastung im Studiengebiet



In Strukturprogramm B verläuft die 56-dB-Kontur über den geplanten Wohn-Arbeits-Standort „De Volharding“ in Oldenzaal. Innerhalb dieser Kontur ist kein Wohnungsbau möglich, es sei denn, es wird eine Ausnahmegenehmigung (Unbedenklichkeitserklärung) eingeholt.

Grenzwerte für Luftqualität werden nicht überschritten

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde ermittelt, ob die Luftqualität in beiden Strukturprogrammen den im Gesetz über die Luftqualität (Wet Luchtkwaliteit) niedergelegten Grenzwerten entspricht. Bei keinem der beiden Strukturprogramme werden diese Grenzwerte überschritten. Die Zunahme der Konzentration von NO_2 und PM_{10} im Vergleich zur Bezugssituation ist vernachlässigbar gering.

Ortsgebundenes Risiko und Gruppenrisiko infolge des Flugverkehrs in beiden Strukturprogrammen geringer













Beide Strukturprogramme haben im Vergleich zur Bezugssituation eine starke Verringerung des mit dem Flugverkehr zusammenhängenden ortsgebundenen Risikos und Gruppenrisikos zur Folge. Bei Strukturprogramm A entfällt dieses Risiko ganz. Die Risiken infolge der Beförderung gefährlicher Güter über die Straße und die Schiene entsprechen in beiden Strukturprogrammen den Risiken in der Bezugssituation. Eine Ausnahme stellt das Gruppenrisiko in der A1-Zone dar. Strukturprogramm B führt zu einer geringfügigen Erhöhung des Gruppenrisikos infolge der Beförderung gefährlicher Güter über die Schiene. Ursache hierfür ist die Gestaltung der A1-Zone in Strukturprogramm B (Zunahme der Zahl der Personen innerhalb der Risikokontur).

Verstärkung des Netzes geschützter Gebiete

Das Netz geschützter Gebiete wird in beiden Strukturprogrammen verstärkt, da neue Natur entwickelt wird, Wasserläufe wiederhergestellt werden und die Flächenzerschneidung reduziert wird. Strukturprogramm B hat allerdings infolge des Flugverkehrs Störungen geschützter Arten und Lebensräume zur Folge. Dem steht gegenüber, dass dieses Strukturprogramm die umfangreichste Entwicklung neuer Natur südlich der Landebahn vorsieht. Dadurch entsteht in Strukturprogramm B eine robuste Verbindung zwischen den Schutzgebieten Lonnekerberg und De Wildernis. In Strukturprogramm A wird der natürliche Verlauf der Wasserläufe wiederhergestellt, wobei die ehemalige Landebahn durchschnitten wird. Strukturprogramm B bietet bessere Möglichkeiten für die Entwicklung wasserabhängiger Natur, da die Oberläufe mit den Wasserläufen mit dem höchsten ökologischen Potenzial in diesem Gebiet verbunden werden. Die nachstehenden Abbildungen zeigen das Netz geschützter Gebiete in beiden Strukturprogrammen.
















Schutzgebietsnetz

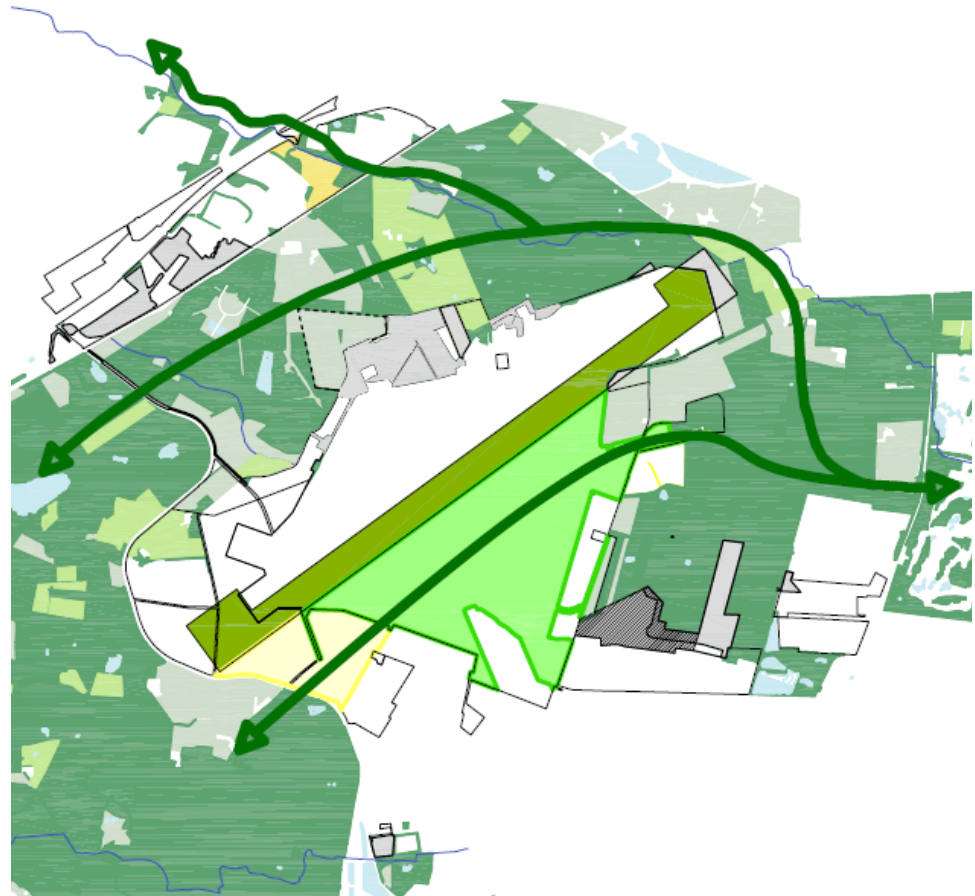
Strukturprogramm A

-  Staatliche Grundstücke
-  Flächen mit Vorkaufsrecht
-  Schutzgebiet Wald/Natur
-  Schutzgebiet neue Natur
-  Schutzgebiet Bewirtschaftung
-  Schutzgebiet Wasser
-  Renaturierte Wasserläufe
-  Sonstige neue Natur (Wiesen/Landwirtschaft/Landgüter)
-  Reduzierung bestehender Schutzgebiete
Gesamtfläche 34,3 ha
-  Erweiterung bestehender Schutzgebiete
innerhalb staatlicher Grundstücke
Gesamtfläche 49,70 ha
-  Landschaftliche Pufferzone
(Fläche ca. 75 ha)
-  Verstärkte Verbindung zwischen Schutzgebieten



EHS structuurvisie B

-  Staatliche Grundstücke
-  Flächen mit Vorkaufsrecht
-  Schutzgebiet Wald/Natur
-  Schutzgebiet neue Natur
-  Schutzgebiet Bewirtschaftung
-  Schutzgebiet Wasser
-  Renaturierte Wasserläufe
-  Sonstige neue Natur (Wiesen/Landwirtschaft/Landgüter)
-  Reduzierung bestehender Schutzgebiete
Gesamtfläche 54,6 ha
-  Erweiterung bestehender Schutzgebiete innerhalb staatlicher Grundstücke
Gesamtfläche 127,30 ha
-  Erweiterung bestehender Schutzgebiete außerhalb staatlicher Grundstücke durch Flurbereinigung/Provinz (Fläche ca. 29,5 ha)
-  Landschaftliche Pufferzone A1 (Fläche ca. 48 ha)
-  Verstärkte Verbindung zwischen Schutzgebieten
-  Oostkamp (Fläche 14,3 ha) Renaturierung
-  Erweiterung Gewerbegebiet (Fläche 13,8 ha) als Ausgleich für Oostkamp



Strukturprogramm A erhöht landschaftlichen und kulturhistorischen Wert des Gebiets

In Strukturprogramm A wird den bestehenden landschaftlichen und kulturhistorischen Werten im Plangebiet Rechnung getragen. Diese Werte werden sogar verstärkt, indem neue Strukturen und Elemente entwickelt werden (Landgüter, Alleen, Wasserläufe, Heide). Der Zusammenhang zwischen offenen und geschlossenen Räumen, der Maßstab und der Umfang dieser Räume und ihre Erkennbarkeit bleiben in Strukturprogramm A erhalten, ebenso wie die kulturhistorisch wertvollen Gebäude.

Strukturprogramm B berücksichtigt landschaftliche und kulturhistorische Werte

Auch in Strukturprogramm B wird den bestehenden landschaftlichen und kulturhistorischen Werten im Plangebiet so weit wie möglich Rechnung getragen. Darüber hinaus werden neue landschaftliche Elemente und Strukturen realisiert (Naturflächen, Wasserläufe, Aussichtshügel). Die bestehende Wald- und Straßenstruktur nördlich der Landebahn wird allerdings beseitigt. Der Zusammenhang zwischen offenen und geschlossenen Räumen, der Maßstab und der Umfang dieser Räume und ihre Erkennbarkeit

bleiben in Strukturprogramm B mehr oder weniger erhalten. Andererseits nimmt die Bebauung an der Nordseite erheblich zu, wodurch sich der Charakter der offenen Räume ändert.

Bekannte archäologische Werte werden nicht beeinträchtigt

Die Strukturprogramme beeinträchtigen keine bekannten archäologischen Denkmäler oder Fundstellen. Außerdem weist das Plangebiet größtenteils einen niedrigen Erwartungswert auf, unter anderem infolge der Tatsache, dass der Boden im Zuge des Baus des Flugplatzes in der Vergangenheit bereits gestört wurde. Auf der Höhe von Oostkamp weist das Gebiet allerdings einen mittleren Erwartungswert auf, wodurch beide Strukturprogramme Auswirkungen auf eventuell vorhandene Werte haben können. Was die A1-Zone betrifft, so ist das Freizeitprogramm in Strukturprogramm B in einem Gebiet mit hohem Erwartungswert geplant. Auch hier ist also eine Störung archäologischer Werte möglich. Ob tatsächlich archäologische Werte vorhanden sind, muss in einem späteren Stadium untersucht werden.

Beide Strukturprogramme wirken sich positiv auf Boden und Wasser aus

In beiden Strukturprogrammen führen die notwendigen Bodensanierungsmaßnahmen zu einer Verbesserung der Bodenqualität. In Strukturprogramm B wird der Teil des Flughafens nördlich der Landebahn für gewerbliche Zwecke eingerichtet, wodurch der überwiegende Teil dieses Gebiets befestigt wird oder bleibt. Auch wird in Strukturprogramm B die A1-Zone entwickelt, wodurch in diesem Programm weniger Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden.

In Strukturprogramm A sind keine bodenstörenden Aktivitäten geplant, sodass negative Auswirkungen auf die Bodenqualität nicht zu erwarten sind. Die Auswirkungen des Flugverkehrs in Strukturprogramm B sind mit der Bezugssituation vergleichbar; die übrigen Aktivitäten sind aber weniger belastend für die Bodenqualität.

Strukturprogramm A bietet die besten Chancen für die Entwicklung eines robusten Wassersystems. Dies ist vor allem eine Folge der Tatsache, dass das Gebiet nördlich der Landebahn in Strukturprogramm A extensiveren Charakter aufweist, wodurch ein geringerer Teil der Fläche befestigt ist. Außerdem bietet Strukturprogramm A bessere Chancen für eine oberirdische Abtrennung des Niederschlagswassers, während die Entwässerungseinrichtungen unterhalb des Flughafens so weit wie möglich entfernt werden. Bei Strukturprogramm B bleibt die Entwässerung unter der Landebahn erhalten. Die übrigen Entwässerungseinrichtungen werden ebenfalls entfernt.

Weiteres Vorgehen

Auf der Grundlage der Ergebnisse der verschiedenen Umweltstudien, wirtschaftlichen Untersuchungen und Kosten-Nutzen-Analysen wird die VTM eine Empfehlung darüber vorlegen, welches der beiden Strukturprogramme für Twente am besten geeignet ist. Im Herbst 2009 wird das Strukturprogramm für die Gebietsentwicklung des Flughafens Twente und Umgebung endgültig festgestellt. Anschließend werden auf der Grundlage des Strukturprogramms Flächennutzungspläne ausgearbeitet, in denen die Gestaltung des Gebiets im Detail festgelegt wird. Wenn die Entscheidung zugunsten der Alternative mit Flughafen fällt, muss außerdem eine Flughafenverordnung erlassen werden. Je nach Entscheidung werden dann eine oder mehrere beschlussbezogene Umweltverträglichkeitsberichte (Besluit-MER) erstellt.

Weitere Informationen

Weitere Auskünfte über die Gebietsentwicklung des Flughafens Twente und Umgebung erteilt:

Vliegwiél Twente Maatschappij
Regentesselaan 2
3818 HJ Amersfoort
Niederlande

Informationen im Internet: www.vliegwieltwente.nl

IMPRESSUM

ZUSAMMENFASSUNG DES UMWELTVERTRÄGLICHKEITSBERICHTS ZUR GEBIETSENTWICKLUNG DES FLUGHAFENS TWENTE UND UMGEBUNG

AUFTRAGGEBER:

VTM I.O.

STATUS:

Freigegeben

VERFASSER:

ing. J. Christen
P.W. Burggraaf B.sc
drs. E.T.J. van Dijk

KONTROLLIERT VON:

drs. I. Rosloot

FREIGEgeben VON:

drs.ing. B.P.W. Schlangen

23 juni 2009

B02022/CE9/063/000007

ARCADIS NEDERLAND BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 911
Fax 026 3515 235
www.arcadis.nl
Handelsregister
9036504

©ARCADIS. Alle Rechte vorbehalten. Vorbehaltlich der gesetzlichen Sonderbestimmungen darf dieses Dokument weder ganz noch teilweise ohne Einwilligung des Anspruchsberechtigten durch Nachdruck, Fotokopie, digitale Reproduktion oder ein anderes Verfahren vervielfältigt oder verbreitet werden.