

Büro: Uranusstraße 14a
45277 Essen
Tel.: 0201/54 50 424

Konto: Postbank Essen
BLZ 360 100 43
Konto Nr. 231 10-439

10. Mai 2010
Ne./Re.

Unsere Argumente gegen den Ausbau des Flugplatzes Essen/Mülheim

Inhaltsübersicht

	<u>Seite</u>
A Ausbaupläne.....	2
B Argumente gegen den Ausbau	15
I. Kein eigenständiger Bedarf für einen Geschäftsflughafen Essen/Mülheim	15
II. Keine Notwendigkeit der Entlastung des Flughafens Düsseldorf durch einen Flughafen Essen/Mülheim	17
III. Negative Folgen eines Ausbaus für Umwelt, Bevölkerung und Wirtschaft	21
IV. Investitionen in den Flugplatz bzw. seinen Ausbau sind Fehlinvestitionen.....	28
V. Jede andere umweltverträgliche Nutzung des Flugplatzgeländes ist besser als ein Flughafen Essen/Mülheim	31

A Ausbaupläne

Das Luftverkehrskonzept des Landes (NRW - Luftverkehrskonzeption 2010) sieht als Handlungsoption 17n vor: „Erhaltung des Flughafens Essen/Mülheim (Status quo) für den Geschäftsreiseluftverkehr, solange noch Rechtsansprüche der Flughafennutzer bestehen.“ Umgesetzt werden soll dies durch: „ordnungsgemäße Instandhaltung aller Flughafenanlagen und -einrichtungen für die Durchführung des Geschäftsreiseluftverkehrs.“

Die Industrie- und Handelskammer beschloss Ende 1999 ein regionales Handlungsprogramm. Der Flugplatz Essen/Mülheim soll die Funktion als Entlastungsflugplatz für den Flughafen Düsseldorf und als „Business-Airport“ für Geschäftsflüge übernehmen. 1999

Am 27. September 2001 beschloss der Rat der Stadt Mülheim auf Betreiben der Fraktionen von SPD und FDP mit einer Stimme Mehrheit: 2001

„Der Flughafen Essen/Mülheim wird im Rahmen der bestehenden luftrechtlichen Genehmigungen optimiert und als „Geschäftsflughafen“ (Business-Airport) weiter entwickelt. Dazu müssen die Verfahren zur Instrumentierung und zur Zulassung von kleinen Düsenflugzeugen eingeleitet und gutachterlich durch ein aktuelles Lärmgutachten begleitet werden. Durch Ansiedlung flugorientierten Gewerbes soll der Flughafen ökonomisch ertragreicher werden. Dabei muss auf ökologische Vertretbarkeit geachtet werden. Der Flughafen ist wirtschaftlich so zu nutzen, dass neue zukunftsfähige Arbeitsplätze am attraktiven Wirtschaftsstandort „Flughafen Essen/Mülheim“ entstehen und der jährliche Zuschussbedarf entfällt ...

Es sind sofortige Verhandlungen mit den beiden anderen Anteilseignern (Essen und Land NRW), um eine entsprechende einvernehmliche Beschlussfassung im Aufsichtsrat zu erreichen, aufzunehmen ...“

Am 4. Februar 2002 entschied der Aufsichtsrat der Flughafen Essen/Mülheim GmbH, dass das Konzept eines Geschäftsflughafens mit Düsenjets tragfähig sein könne. Der Aufsichtsrat beauftragte die Geschäftsführung, das Konzept und die zugehörigen Unterlagen der Gesellschafterversammlung (bestehend aus Vertretern des Landes 2002

sowie der Städte Essen und Mülheim) mit der Bitte vorzulegen, die notwendigen politischen Entscheidungsprozesse möglichst rasch herbeizuführen.

Die erste Version des Lärmgutachtens zum Konzept wurde am 09. Januar 2002 erstellt. Ihr liegen maximal 15 Flugbewegungen pro Tag mit Maschinen bis zu 14 Tonnen Gewicht zugrunde, die über ein Instrumentenlandesystem gelotst werden sollen.

Der Mülheimer Wirtschaft genügte dieses Konzept nicht. Sie kündigte an, sich am Flughafen zu beteiligen und ihn zu einem Business- bzw. Regional-Airport mit Instrumentenlandesystem auszubauen, auf dem auch 45 t-Düsenjets mit 100 Passagieren fliegen.

Mai 2003 erteilte der Aufsichtsrat der Flughafen Essen/Mülheim GmbH dem Geschäftsführer Eismann den Auftrag, ein weiteres Lärmgutachten zu bestellen. Im Gegensatz zur ersten Version vom 09. Januar 2002 sollten aus dem mathematischen Modell die „lauten“ Düsenflugzeuge eliminiert werden. Vom Flugplatz sollen ausschließlich „Leisetreter“ wie die Citation und der Learjet starten und landen.

2003

Juli 2003 fassten die Räte der Städte Essen und Mülheim einen Beschluss zur Entwicklung eines Büroparks als interkommunales Gewerbegebiet am Flughafen Essen/Mülheim entlang der Brunshofstraße.

Juli 2003 forderte Flughafengeschäftsführer Reiner Eismann die Zulassung von Strahlflugzeugen bis zu 20 Tonnen Gewicht „Kleine Düse“.

Dezember 2003 stellte Flughafengeschäftsführer Eismann die weitere Version des Lärmgutachtens (erstellt am 27. August 2003) vor, aus welchem „größere“ Düsenflugzeuge herausgerechnet wurden. Gegenüber der Erstversion habe sich eine Verbesserung der Lärmsituation ergeben. Die Anzahl der Flugbewegungen solle über eine „freiwillige Selbstbeschränkung“ festgeschrieben werden.

Am 26. Februar 2004 beschloss der Rat der Stadt Mülheim mit den Stimmen der Mülheimer SPD und FDP sowie eines fraktionslosen Ratsmitgliedes und der Oberbürgermeisterin Mühlenfeld (28:25) in nichtöffentlicher Sitzung, den Erbbaurechtsvertrag

2004

mit der Westdeutschen Luftschiffwerbung (Theo Wüllenkemper) über 2004 hinaus um 20 Jahre bis 2024 zu verlängern.

Juni 2004 trat der neue Erbbaurechtsvertrag mit der Westdeutschen Luftschiffwerbung (Theo Wüllenkemper) in Kraft. Der Vertrag sichert Wüllenkemper die Nutzung des Flugplatzes bis zum 30. Juni 2024 zu und regelt eine Entschädigung, falls die Stadt Mülheim den Ausstieg aus dem Flughafen durch aktives Handeln fördert. Wüllenkemper kündigte an, sein Unternehmen auszubauen - sowohl im Luftschiff- als auch im Geschäftsflugbereich. Seine Citation und seinen Learjet wolle er in Essen/Mülheim stationieren. Auch wolle er seine Frachtmaschinen in Essen/Mülheim warten.

Juli 2004 beschlossen der Rat der Stadt Mülheim sowie der Ausschuss für Stadtentwicklung und Stadtplanung des Rates der Stadt Essen die Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbs zum interkommunalen Büropark am Flughafen Essen/Mülheim.

Oktober 2004 veranstaltete der Verein „Pro Ruhrgebiet“, dem 350 Unternehmen und Persönlichkeiten des Reviers angehören, seinen 4. Verkehrsgipfel mit dem Thema: Geschäftsflugverkehr. Der Präsident der IHK Essen, Mülheim, Oberhausen, Dirk Grünewald, beklagte zum Auftakt, für Geschäftsleute seien die Flugverbindungen im Revier keineswegs gut. Von den 50.000 Flugbewegungen in Essen/Mülheim seien 3.500 Geschäftsflüge. Der Anteil solle bis 2007 auf 12.000 steigen. Dazu müsste die Betriebsgenehmigung des Flughafens geändert werden. Wirtschaft und Verein Pro Ruhrgebiet forderten, der Instrumentenflugverkehr müsse zugelassen werden und das Flugverbot für kleine Düsenflugzeuge müsse fallen. Flughafengeschäftsführer Eismann stieß in dasselbe Horn: Der Flugplatz könne für das Ruhrgebiet eine wichtige Funktion übernehmen, wenn das Geschäftsflughafenkonzept umgesetzt werde (Düsenmaschinen, Instrumentenlandesystem). Individueller Geschäftsflugverkehr könne aus Düsseldorf gefördert werden. Der Flughafen Düsseldorf sei froh, diesen Verkehr loswerden zu können. Landesverkehrsminister Horstmann betonte, Dortmund, Dinslaken, Marl und Essen/Mülheim hätten noch Kapazitäten. Für einen Ausbau stünden 30 Millionen € bereit. Die Mülheimer Oberbürgermeisterin Mühlenfeld (Vorsitzende des Aufsichtsrats der Flughafen GmbH und SPD-Vorsitzende) zeigte sich zuversichtlich, dass der Geschäftsflughafen-Plan Bestand haben werde. Der Essener

Oberbürgermeister Reiniger wurde auf dem Gipfel aufgefordert, den Ausstiegsbeschluss seines Rates zu revidieren.

November 2004 schlossen die Mülheimer CDU und die Mülheimer SPD eine Vereinbarung über gemeinsame Themen und Projekte. Anlässlich der Vereinbarung sicherte die CDU der SPD zu, sämtliche bestehenden Ratsbeschlüsse - auch die zum Flugplatz (insbesondere Weiterentwicklung zum Geschäftsflughafen) - nicht aufzuheben bzw. zu ändern.

Der Fraktionsvorsitzende der Essener SPD, Reinhard Paß, meldete sich: Es sei geboten, die Dinge neu zu bewerten. Der Betrieb des Flugplatzes koste jährlich Hunderttausende €. Da sei die Frage erlaubt, wie man den Flughafen belastungsneutral in eine bessere Wirtschaftlichkeit führen könne.

Dezember 2004 kündigte Flughafengeschäftsführer Reiner Eismann an, bei der Bezirksregierung Düsenzulassung und elektronische Anflughilfe zu beantragen. Der Präsident des Mülheimer Unternehmerverbandes, Heinz Lison, forderte die Zulassung von Düsenflugzeugen, zumindest für das Luftfahrtunternehmen WDL.

Februar 2005 verständigten sich die CDU Ratsfraktionen der Städte Essen und Mülheim 2005 darauf, an dem Schließungsbeschluss des Rates der Stadt Essen vom 23. Februar 1994 nicht zu rütteln.

Mai 2005 forderten die Mülheimer Ratsfraktionen MBI sowie die Grünen, das geplante Gewerbegebiet dürfe nicht als Einstieg in den Flughafenausbau missbraucht werden.

Die nach der Landtagswahl Mai 2005 getroffene Koalitionsvereinbarung der Landtagsfraktionen von CDU und FDP sieht vor, dass die im Landeshaushalt eingeplanten, bisher mit einem Sperrvermerk versehenen Verpflichtungsermächtigungen zur Anpassung der Schwerpunktverkehrslandeplätze für den Geschäftsreiseverkehr komplett freigegeben werden. Man werde sich für eine bessere Ausnutzung und eine bedarfsgerechte Entwicklung des Flughafens Düsseldorf International einsetzen. Man sei sich einig, dass der Flughafen Köln/Bonn eine bedeutende Rolle als Luftverkehrsstandort in NRW spiele. Die anderen Flughäfen in Nordrhein-Westfalen sollten ihre

Entwicklungsmöglichkeiten für die Region weiter nutzen. Man sei bereit, hierzu zügig die Genehmigungsvoraussetzungen zu prüfen und Entscheidungen zu treffen.

Oktober 2005 diskutierte der Aufsichtsrat der Flughafen Essen/Mülheim GmbH über den Vorschlag des Geschäftsführers Eismann, Düsenflugzeuge unter 14 Tonnen Startgewicht zuzulassen sowie eine „Instrumentierung der einfachsten Art: GPS stand alone“ am Flugplatz zu installieren. Die Arbeitsgemeinschaft selbstständiger Unternehmer ASU unterstützte die Forderung nach Düsenflugverkehr. Auch der Mülheimer FDP-Fraktionsvize Wolf Hausmann sowie der Mülheimer SPD-Fraktionsvorsitzende Dieter Wiechering begrüßten den Vorstoß Eismanns. Lt. Hausmann kann der geplante Büro- und Gewerbepark nur dann vermarktet werden, wenn der Flughafen eine „positive Entwicklung“ nehmen wird.

Dezember 2005 schlug Unternehmerversbandspräsident Heinz Lison vor, auf zwei oder drei Jahre befristet kleine Düsen-Flugzeuge starten und landen zu lassen, um Erfahrungen mit intensiverem Geschäftsflug zu sammeln. Von einer klaren Entscheidung für den Flughafen erhoffte er sich auch einen Schub für den geplanten interkommunalen Büro- und Gewerbepark.

Januar 2006 erklärte die Mülheimer Oberbürgermeisterin Mühlenfeld, sie wolle 2006 eine Entscheidung für den Flughafen herbeiführen. Vielleicht könne die kleine Düse zugelassen werden. Unternehmerversbandspräsident Lison meinte, der Flugplatz könne privatisiert werden. Dazu brauche die Wirtschaft jedoch Sicherheit, dass die kleine Düse zugelassen werde. Mit Verkehrsminister Oliver Wittke stehe ein Gespräch an.

2006

März 2006 schlug Verkehrsminister Oliver Wittke vor, auf dem Flugplatz kleinere Düsenmaschinen ein Jahr lang auf Probe starten und landen zu lassen und forderte die Gesellschafter der Flughafen Essen/Mülheim GmbH auf, einen entsprechenden Antrag zu stellen.

Ende März 2006 sprach sich die Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer Ruhr für die Umwandlung des Flugplatzes Essen/Mülheim zu einem Geschäftsflughafen mit kleinen Düsenjets aus.

Mitte 2006 erfolgten Messungen des aufgrund von Ausnahmegenehmigungen durchgeführten Düsenflugverkehrs.

Die Ergebnisse seiner Messungen stellte der Geschäftsführer der Flughafen GmbH, Reiner Eismann, dem Aufsichtsrat November 2006 vor. Der Aufsichtsrat kam zu der Erkenntnis: „Jets leiser als Turbo-Prop-Maschinen“, segnete die Messergebnisse ab und empfahl den Einstieg in den Geschäftsflugverkehr. Verkehrsminister Oliver Wittke erklärte, es liege nun an den drei Gesellschaftern der Flughafen GmbH, eine Übereinkunft zu erzielen und einen Antrag auf Düsenflugbetrieb bei der Bezirksregierung zu stellen.

März 2007 wurde bekannt, dass Wüllenkemper beabsichtigt, im interkommunalen 2007
Gewerbegebiet eine neue Halle zu bauen, um Flugzeuge warten zu können („Pachtvertrag vertagen“, NRZ Mülheim vom 30. März 2007).

April 2007 erlaubte die Bezirksregierung der Charterfirma VHM die Stationierung und den Betrieb eines Düsenjets bis zum 30. April 2008 mit maximal 4 Flugbewegungen täglich; dies obwohl Düsenflugverkehr am Flugplatz Essen/Mülheim nur aufgrund von Ausnahmegenehmigungen zulässig ist. Gegen diese Erlaubnis legte ein von der Schutzgemeinschaft betreuter Bürger Widerspruch ein.

September 2007 plädierte der Mülheimer SPD-Vorsitzende Frank Esser für die Zulassung von Düsenflugzeugen bis 25 Tonnen sowie für eine Wartung der WDL (Wüllenkemper)-Maschinen am Flugplatz Essen/Mülheim.

Dezember 2007 sprach sich die Industrie- und Handelskammer erneut dafür aus, den Flugplatz Essen/Mülheim als Geschäftsflughafen zu etablieren.

Januar 2008 erteilte die Stadt Mülheim der Flughafen Essen/Mülheim GmbH die 2008
Genehmigung, eine neue Flugzeughalle zu bauen, dies als Ersatz für die alte Halle, die bislang aber noch nicht abgerissen wurde. Das neue Gebäude soll 1,1 Mio. € kosten. 65 % der Kosten hat das Land als Fördergeld bereits ausgezahlt. Die derzeitige Halle dient vor allem Hobby-Flugzeugen als Garage. Es ist zu befürchten, dass ein Nebeneinander von alter und neuer Halle zur Dauereinrichtung wird.

Februar 2008 wies die Bezirksregierung den Widerspruch des von der Schutzgemeinschaft betreuten Bürgers gegen die der Charterfirma VHM erlaubte Stationierung und den Betrieb eines Düsenjets bis zum 30. April 2008 mit maximal 4 Flugbewegungen täglich zurück. Gleichzeitig verlängerte sie die Erlaubnis bis zum 28. Februar 2009 und nahm in diese einen zweiten Düsenjet auf. Gegen beide Erlaubnisse erhob der betroffene Bürger Klage.

April 2008 sprach sich der Rat der Stadt Mülheim u.a. gegen eine Verlängerung bzw. Ausweitung der bis zum 28. Februar 2009 erteilten Erlaubnisse aus (in der Gesellschafterversammlung der Flughafen Essen/Mülheim GmbH am 12. Juni 2008 wurde OB Mühlenfeld als Vertreterin der Stadt Mülheim dazu sowohl vom Vertreter des Landes als auch vom Vertreter der Stadt Essen überstimmt).

April 2008 meinte der Mülheimer CDU-OB-Kandidat Zowislo, die Debatte um den Geschäftsflughafen Essen/Mülheim sei suspekt. Es sei wichtiger, die Absichten der „altherwürdigen Unternehmen“ an diesem Standort zu kennen.

April 2008 forderte der Verein „Pro Ruhrgebiet“ die Umsetzung des Geschäftsflughafen-Konzepts in Essen/Mülheim. Nach Angaben von Herrn Eismann lägen inzwischen schriftliche Absichtserklärungen diverser Unternehmer vor, einen Geschäftsflughafen zu nutzen. Die Arbeitsgemeinschaft Selbstständiger Unternehmer werde Landesverkehrsminister Wittke eine Liste mit 30 potentiellen Nutzern übergeben.

Juni 2008 stimmte der Planungsausschuss des Rates der Stadt Mülheim der Auslegung des Entwurfs des Bebauungsplans der Stadt Mülheim „Büro- und Gewerbepark H 17“ zu. Der Entwurf sah einen reinen Büropark nicht vor. Vielmehr ließ er den Bau von großen Hallen zu, die auch zur Wartung von Flugzeugen - z.B. Airbus A 320 - geeignet sind.

Ende Juli bis Ende August 2008 lag der Entwurf zum Bebauungsplan aus.

August 2008 ging das Luftfahrtunternehmen WDL (Wüllenkemper) in die Offensive und forderte von der Politik in den nächsten 6 Wochen ein klares Wort zum Bau einer

Wartungswerft für Airbusse und BAe 146. Im Bebauungsplanentwurf sei eine viergeschossige Bebauung mit einer Gesamthöhe von 14 Metern festgelegt. Die WDL werde eine Änderung dieser Höhe auf 18 Meter beantragen. In einem ersten Schritt wolle WDL in der neuen Werfthalle 4 BAe 146 oder 3 Airbusse warten. In einem zweiten Schritt wolle WDL die alte Halle abreißen und die neue um das Grundstück erweitern. Dort würden dann 7 Flugzeuge Platz finden. Werde all dies nicht möglich, wolle Wüllenkemper mit seinen Unternehmen Mülheim ggf. verlassen.

Der von der Firma WDL beabsichtigte Werksflugverkehr ist nicht ohne weiteres zulässig. Vielmehr bedarf es einer Änderung der Betriebsgenehmigung durch die Bezirksregierung.

September 2008 beschloss der Planungsausschuss der Stadt Essen, den interkommunalen Büro- und Gewerbepark auf der Grundlage des aus dem Jahr 2006 stammenden Architektenentwurfs weiter zu verfolgen, und lehnte die Wartungshalle für WDL (Wüllenkemper) ab. Die Stadt Essen wolle künftig alle rechtlichen Mittel ausschöpfen, um gegen jegliche Mülheimer Pläne zur Ausweitung des Flugverkehrs vorzugehen.

Die Genehmigung der Wartungshalle unterliegt der Mülheimer Planungshoheit. So sah die Mülheimer SPD keinen Grund, ihre Haltung zu ändern. Man stehe nach wie vor hinter den Plänen der WDL (Wüllenkemper).

September 2008 warb die Mülheim & Business GmbH auf der Immobilienmesse Expo-Real: „Top-Grundstücke mit Flughafen-Anschluss“ ... „Alleinstellungsmerkmal des Standorts ist der geplante Geschäftsflughafen Essen/Mülheim“. Der Aufsichtsratsvorsitzende der Mülheim & Business GmbH sowie Unternehmensverbandspräsident Heinz Lison meldete sich. Der Geschäftsflughafen sei und bleibe die Forderung der Wirtschaft und darüber hinaus der IHK. Der Mülheimer FDP-Mittelstandspolitiker Peter Beitz sah im Flugplatz Essen/Mülheim einen Standortvorteil, der einen unschätzbaren Vorteil biete. Mülheim müsse mit dem wuchern, was es habe.

Oktober 2008 setzte Wüllenkemper der Politik eine weitere Frist. Wüllenkemper (WDL) wolle bis zum 27. November auf eine Entscheidung der Politik zu seinen Plänen, eine

Airbus-Werft am Flughafen zu errichten, warten. Bis dahin wolle Wüllenkemper seine Entscheidung über einen möglichen Weggang von Mülheim zurückstellen. Der OB-Kandidat der Mülheimer CDU Stefan Zowislo wurde in der Monatspostille „Location Magazin“ mit der Aussage zitiert, seinerseits werde alles dafür getan, die WDL in Mülheim zu halten und den Bau der Werfthalle zu ermöglichen. Der Fraktionschef der Mülheimer SPD Dieter Wiechering erneuerte das Ja zur Werft.

Der Chef der Mülheimer SPD, Frank Esser, hielt November 2008 die Pläne von WDL für begrüßenswert und erwartete eine definitive Entscheidung noch in der Ratssitzung am 18. Dezember 2008. Die gesamte Mülheimer FDP-Fraktion beteiligte sich geschlossen an einer von der WDL gestarteten Unterschriftenaktion zur Einrichtung ihres Werftbetriebs am Flugplatz.

Am 04. November 2008 lehnte der Planungsausschuss des Rates der Stadt Mülheim Anträge der CDU und der Grünen, die darauf hinausliefen, die Flugzeugwartung der WDL am interkommunalen Gewerbegebiet auszuschließen, ab.

November 2008 kam eine von der Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH (wmr) und der Flughafen Essen/Mülheim GmbH in Abstimmung mit der IHK und dem Arbeitgeberverband in Auftrag gegebene Studie des Zentrums für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs, Fachhochschule Trier, zu dem Ergebnis, die Weiterentwicklung des Flugplatzes Essen/Mülheim stelle für die gesamte Region eine einmalige wirtschaftliche Chance dar. U.a. könnten der Umsatz verfünffacht und die jetzigen Betriebsverluste drastisch reduziert werden. IHK-Präsident Dirk Grünewald, deren Hauptgeschäftsführer Gerald Püchel sowie Unternehmerverbandspräsident Heinz Lison betonten die Bedeutung eines Geschäftsflughafens und sahen erhebliche Gefahren für die Wirtschaft, wenn Kommunalpolitiker die Entwicklung nicht zuließen. Die SPD Mülheim sah in einem Nein zum Flughafen Mülheims Zukunft gefährdet.

November 2008 machte sich die Mülheimer FDP für ein Bürgerbegehren mit folgendem Fragevorschlag stark: „Sind Sie dafür, dass die Vertreter der Stadt in den Gremien der FEM-Flughafen-GmbH beauftragt werden, dort unverzüglich darauf hinzuwirken, dass die GmbH bei der zuständigen Behörde die Genehmigung für die Optimierung des Flugverkehrs zu einem Geschäftsflughafen beantragt (einschließlich Zulassung kleiner

Düsenflugzeuge, Instrumentenlandesystem, unter Ausschluss von Linien- und Touristikverkehr)?“ Der Mülheimer SPD-Vorsitzende Esser plädierte für einen Ratsentscheid. Das heißt: Wollen zwei Drittel des Rates einen Bürgerentscheid, ist ein Bürgerbegehren gar nicht mehr erforderlich. Der Bürger kann die erste Abstimmungshürde überspringen und direkt entscheiden. Die Mülheimer Grünen signalisierten zunächst Zustimmung zu einer Bürgerbeteiligung, kritisierten sodann jedoch mit der Mülheimer CDU das von der FDP angeregte Bürgerbegehren. Der Mülheimer CDU-Kreisvorsitzende Andreas Schmidt betonte, mit der CDU werde es ein Bürgerbegehren nur dann geben, wenn die Stadt Essen einbezogen werde, also auch die Stadt Essen ihre Bürger befrage.

Am 27. November 2008 beschloss der Rat der Stadt Mülheim auf Antrag der Grünen mit 29 gegen 22 Stimmen, im Bebauungsplan zum Büro- und Gewerbepark Lagerhäuser, Lagerplätze und Montagehallen zur Wartung von Flugzeugen auszuschließen. Die Mülheimer CDU sah die Chancen steigen, dass der Büro- und Gewerbepark nun auch mit der Stadt Essen realisiert werden kann. Die Mülheimer Verwaltung müsse zuvor den Bebauungsplanentwurf ohne Lagerhallen überarbeiten und diesen noch einmal auslegen.

Die Mülheimer FDP betonte, sie werde ihr Ziel, ein Bürgerbegehren (Geschäftsflug) durchzuführen, weiter verfolgen. Der OB-Kandidat der Mülheimer CDU Stefan Zowislo versicherte Unternehmerverbandspräsident Heinz Lison, das Thema WDL sei noch nicht durch.

Auf dem Arbeitgeberempfang Dezember 2008 warf Lison der Mülheimer CDU vor, sie habe sich als Volkspartei in Sachen Flughafen wirtschaftsfeindlich und gegenüber dem Unternehmer Wüllenkemper nicht fair verhalten. Er sei überzeugt davon, dass es sowohl im Rat als auch unter den Bürgern Mülheims nicht nur eine große Mehrheit für die WDL-Wartungshallen gebe, sondern darüber hinaus auch eine überwältigende Mehrheit für einen Geschäftsflughafen. Die Mülheimer Oberbürgermeisterin Dagmar Mühlenfeld bemerkte, trotz des Ratsbeschlusses vom 27. November 2008 sei noch keine endgültige Entscheidung gefallen. Alles sei noch möglich. Wüllenkemper kündigte an, dass er seinen Wegzug von Mülheim noch einmal überdenken werde und bat unter

stehenden Ovationen um Unterstützung. Er werde gerne bleiben, aber dafür müssten alle kämpfen.

Am 18. Dezember 2008 präzisierte der Rat der Stadt Mülheim seinen Beschluss vom 27. November. Hallen für flugaffines Gewerbe sind im interkommunalen Gewerbegebiet nach wie vor komplett ausgeschlossen. Sonstige Hallen sind in drei der sechs Baufelder lediglich dann möglich, wenn sie nicht dem Hauptzweck des Gewerbes dienen, sondern nur ergänzende Funktionen besitzen. Damit soll verhindert werden, dass sich Logistiker und nicht wie gewollt hochwertiges Gewerbe am Flughafen ansiedelt.

Ende Dezember 2008 drohte Wüllenkemper der Stadt Mülheim, sie habe seine Wartungshalle nicht gewollt, jetzt müsse sie mit den Konsequenzen leben. Für seine Halle sei Köln im Gespräch, auch Weeze wäre denkbar. Darüber hinaus wolle er seine Firmen so umbauen, dass Mülheim auch Gewerbesteuer aus den bereits existenten Geschäften verliere. Vor allem von Köln aus übernehme die WDL Fracht- und Auftragsflüge. Die dafür benötigte Flotte sei bislang bei der WDL KG in Mülheim verbucht, künftig werde sie auf die WDL Aviation in Köln umgeschrieben. Auch erwäge er, wieder Schul- und insbesondere Geschäftsflüge von Essen/Mülheim aus anzubieten. Er habe dafür mehr als ein Dutzend geeigneter Propeller- und Düsenmaschinen und könne juristisch auf Gleichbehandlung mit der Charterfirma VHM pochen. Er sei überzeugt, dass der Bürger bei der Oberbürgermeister- und Kommunalwahl 2009 mit dem bewussten Verzicht der CDU, der Grünen und der MBI auf Hunderte von Arbeitsplätzen und Gewerbesteuer in Millionenhöhe umzugehen weiß.

Februar 2009 verlängerte die Bezirksregierung die der Charterfirma VHM erteilte Erlaubnis der Stationierung und des Betriebs zweier Düsenjets um weitere 2 Jahre und nahm in ihr einen dritten Düsenjet auf. Gegen diese Erlaubnis hat der von der Schutzgemeinschaft betreute Bürger Klage erhoben. 2009

März 2009 forderten Wirtschaftsvertreter, den Flugplatz als Business-Airport zu optimieren und ihn für den Instrumentenflug mit GPS zuzulassen. Die „Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr“ und die IHK legten eine Unterstützerliste vor. Insgesamt 45 Unternehmen seien befragt worden. Keines habe gesagt, es bräuchte keinen Geschäftsflughafen. 19 Unternehmen standen mit ihrem Namen zu den

Business-Airport-Plänen. IHK-Präsident Dirk Grünewald äußerte, die Kammer stehe mit Mann und Frau hinter dieser sinnvollen Lösung.

Nachdem die Mülheimer FDP und SPD bereits Januar 2009 erklärt hatten, sie hielten an einem Bürgerbegehren zum Flughafen fest, kündigten sie März 2009 eine entsprechende Unterstützungsunterschriftenaktion bis Juni 2009 an.

Am 31. März 2009 wurde der Bebauungsplan H17 zum interkommunalen Gewerbegebiet gemäß Ratsbeschlüssen vom 27. November und 18. Dezember 2008 im Amtsblatt für die Stadt Mülheim veröffentlicht.

Juni 2009 warb Flughafengeschäftsführer Eismann bei einem Besuch einer 20-köpfigen Delegation des Unternehmerverbandes der Mülheimer Wirtschaftsvereinigung UMW für die Einführung der „Kleinen Düse“.

August 2009 positionierte sich die Mülheimer Linke im Kommunalwahlkampf für Düsenflug in Essen/Mülheim.

Januar 2010 stellte eine Projektgruppe der Fachhochschule für Verwaltung Duisburg ihre Präsentation „Mein Wohl - Allgemeinwohl“ vor mit der Empfehlung, den Flugplatz Essen/Mülheim zum Geschäftsflughafen zu entwickeln. Betreut worden war die Präsentation von Klaus Beisiegel, Referent im Planungsdezernat der Stadt Mülheim.

2010

Am 25. Februar 2010 entschied das Verwaltungsgericht Düsseldorf über die Klagen des von der Schutzgemeinschaft betreuten Bürgers gegen die von der Bezirksregierung erteilten Düsenflugerlaubnisbescheide. Es stellte fest, dass sämtliche zwischenzeitlich abgelaufenen Bescheide rechtswidrig waren und hob den letzten, noch nicht abgelaufenen Bescheid in vollem Umfang auf. Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig.



Völlig unglaublich ist, dass ein Geschäftsflughafen Essen/Mülheim die Zahl der Flugbewegungen freiwillig beschränken wird („Festschreibung“ gemäß Flughafengeschäftsführer Eismann Dezember 2003). Eine Beschränkung von Flugbewegungen ist rechtlich nicht möglich. Es besteht eine Betriebspflicht. Technologische Entwicklung, sich ändernde sicherheitstechnische Anforderungen und der ökonomische Zwang zum Ausbau stellen zudem eine Eigendynamik dar, der ein Flughafen als Wirtschaftsunternehmen nicht widerstehen kann. Der Flughafen Düsseldorf hat immer das Bestreben, einträglicheren Flugverkehr in Düsseldorf zu erweitern und unrentablen Flugverkehr nach Essen/Mülheim zu verlagern. Herr Eismann, der auf Einnahmen angewiesen ist, wird solche Flüge in Essen/Mülheim sicherlich nicht abweisen. Die Start- und Landebahn lässt sich bautechnisch nach Westen verlängern. Die Flughafen GmbH wird trotz aller gegenteiligen Beteuerungen ihre Taktik fortsetzen, den Flugplatz „scheibchenweise“ zu erweitern.

Mit Instrumentenflug droht:

1. sicht- und wetterunabhängiger und folglich regelmäßiger Flugverkehr (theoretisch zu jeder Tages- und Nachtzeit),
2. ein echter Verkehrsflughafen mit zusätzlichem Charter-, Fracht- und Linienverkehr sowie mit ungleich höheren Lärmbelastungen als bisher in einem stark erweiterten Umgebungsbereich des Flugplatzes.

B Argumente gegen den Ausbau

I.

Für einen Geschäftsflughafen Essen/Mülheim besteht kein eigenständiger Bedarf. Ein Geschäftsflughafen ist in Essen/Mülheim nicht notwendig.

- 1.) Es ist keine Untersuchung bekannt, welche für das westliche Ruhrgebiet einen solchen Bedarf belegt.

Es gibt kaum einen Raum, welcher ein höheres Flughafenaufkommen aufweist als Nordrhein-Westfalen mit seinen Flughäfen Köln/Bonn, Düsseldorf, Dortmund (größter Regionalflughafen der Bundesrepublik), Münster/Osnabrück, Mönchengladbach und Paderborn/Lippstadt. Niemand ist gehindert, diese Flugplätze zu benutzen. „Nordrhein-Westfalen ist mit drei internationalen und vier Regionalflughäfen mehr als gesättigt“ („Subventionsgrab Weeze“, Kommentar der NRZ Essen vom 01. November 2003).

Der frühere nordrhein-westfälische Ministerpräsident Wolfgang Clement lehnte die Pläne für einen Geschäftsflughafen Essen/Mülheim ab. Zitat: „Wir haben doch Flughäfen wie Sand am Meer“ („Clement gegen Geschäftsflüge auf den Ruhrhöhen“, WAZ Mülheim vom 29. Juni 2001).

- 2.) Die Wirtschaft der Region braucht einen Geschäftsflughafen Essen/Mülheim nicht.

Die Aufnahme von Geschäftsverbindungen mit Unternehmen in anderen Bundesländern, Ländern oder Kontinenten oder die Ansiedlung von Wirtschaftsunternehmen aus anderen Bundesländern, Ländern oder Kontinenten scheitert nicht etwa daran, dass es einen Geschäftsflughafen Essen/Mülheim nicht gibt.

Ein Geschäftsflughafen Essen/Mülheim mag für anliegende Nutzer bequem sein; erforderlich ist er jedoch nicht. Von Interesse ist allein, dass die Qualität des Geschäftsreiseangebots in Düsseldorf erhalten bleibt.

So sah der Vorsitzende des Essener Unternehmensverbandes, Dr. Henner Puppel, im Flugplatz Essen/Mülheim keinen entscheidenden Standort-Vorteil für die heimische Wirtschaft („Puppel: Essen braucht den Flughafen nicht“, NRZ Essen vom 13. September 2000). „Das Letzte, was die Wirtschaft braucht, ist ein Flugplatz Essen/Mülheim für Geschäftsreisende“ - so Dr. Achim Middelschulte, früherer Vorstand der Ruhrgas AG und Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer („Baganz schlägt Bürgerabstimmung zum Flughafen vor“, WAZ Mülheim vom 18. März 2002). Für Johannes Turzer - Geschäftsführer der Schweizer Jet Aviation - hat Essen/Mülheim als Geschäftsflughafen „überhaupt keinen Sinn“. Seine Kunden - Konzerne wie Wal-Mart oder Tengelmann - wollen ab Düsseldorf fliegen („Eine Sache von Angebot und Nachfrage“, NRZ Mülheim vom 20. Juli 2006). Vergleiche in diesem Sinne auch und noch deutlicher Jürgen van de Schans, Vielflieger und mehr als 10 Jahre unter anderem beratend für die LTU tätig („Politiker wollen sich ein Denkmal setzen“, WAZ Mülheim vom 04. Mai 2007).

- 3.) Die Städte Essen und Mülheim, auch Duisburg, Oberhausen oder zum Beispiel Gelsenkirchen, werden vom Einzugsbereich des Flughafens Düsseldorf abgedeckt. Der Flughafen Düsseldorf ist für die meisten Fluggäste aus dem Raum Essen/Mülheim mit dem PKW in 30 Minuten erreichbar. Ein Geschäftsflughafen Essen/Mülheim würde die Fahrzeit vom und zum Flughafen Düsseldorf im Schnitt nur um ca. 15 Minuten verkürzen. Eine solche Verkürzung ist für Geschäftsreisen völlig unerheblich und damit uninteressant. Den Bahnhof am Düsseldorfer Flughafen steuern von Essen aus täglich 109 Züge an. Die durchschnittliche Fahrzeit von Essen zum Flughafen Düsseldorf verringerte sich von 41 auf 22 Minuten. Die Fahrzeit für Reisende aus Duisburg verringerte sich um 14 Minuten, die für Reisende aus Oberhausen um 19 Minuten.
- 4.) Führungskräfte gaben und geben dem Revier auch ohne einen Geschäftsflughafen Essen/Mülheim gute Noten. Laut einer Allensbach-Umfrage

im Auftrag der Wirtschaftszeitschrift „Capital“ rangierte das Ruhrgebiet als Standort vor Hamburg, Berlin und Frankfurt („Führungskräfte geben dem Revier gute Noten“, WAZ Essen und Mülheim vom 23. August 1997). Nach einer Analyse der Dr. Lübke Immobilien GmbH - einer der größten deutschen Immobilienfirmen - zählte insbesondere die gute Verkehrsanbindung zu den Pluspunkten der Region („Ruhrgebiet hat bei Immobilien große Zukunft“, NRZ Essen vom 04. März 1998). „Die Ruhrmetropole hat ihre Hausaufgaben erledigt“ („Immobilien: „Capital“ lobt Aufschwung in Essen“, WAZ Essen vom 26. April 2008). März 2009 waren 175 ansässige Unternehmen, die die Ernst & Young AG mit Unterstützung der Essener Wirtschaftsförderungsgesellschaft (EWG) Dezember 2008 und Januar 2009 befragte, mit dem Standort zufrieden. Der Flugplatz Essen/Mülheim spielte für die Unternehmen keine Rolle, nur der Flughafen Düsseldorf wurde erwähnt („Mittelstand wird zurückhaltender, Studie mit viel Lob für den Standort Essen“, WAZ Essen vom 19. März 2009).

- 5.) Selbst die frühere Landesregierung sah ihre Luftverkehrspolitik im Hinblick auf Essen/Mülheim nicht durch die Zahl der in Essen/Mülheim abgefertigten Fluggäste begründet, sondern durch das Verkehrswachstum auf dem Flughafen Düsseldorf (Landtag NRW Drucksache 11/5498).
- 6.) November 2008 gab die Bezirksregierung Düsseldorf grünes Licht für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flugplatzes Schwarze Heide um 900 auf 1.500 m und erließ einen entsprechenden Planfeststellungsbeschluss. August 2010 soll die Landebahn eingeweiht werden. Sodann ist dort Düsenflugbetrieb möglich.

II.

Der Flugplatz Essen/Mülheim ist nicht notwendig, um den Flughafen Düsseldorf zu entlasten:

- 1.) Die vom Flughafen Düsseldorf zur Verfügung gestellten Tagesrandverbindungen werden nicht ausgenutzt.

Bei der LTU mussten 1993 auf der Strecke München-Düsseldorf pro Maschine in der Regel rund 100 Plätze als Billig-Flüge für Kurzentschlossene erhalten. Die Lufthansa und die Deutsche British Airways zogen August/September 1994 für ihre Inlandflüge nach (Lufthansatarif: „Express 198“ = 198,-- DM für Hin- und Rückflug). Seit dieser Zeit liefern sich die Anbieter von innerdeutschen Flügen einen unerbittlichen Preiskrieg. Vor allem in Nordrhein-Westfalen ist der Kampf um den Billig-Passagier so massiv wie sonst nirgendwo in der Nation entbrannt (Flugreisen Spezial von WAZ und NRZ, 26. Oktober 2004, S. 1).

- 2.) Die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn, die mit dem ICE verbunden sind, müssen kooperieren. Der Flughafen Düsseldorf muss seine Großflugzeuge, insbesondere Charterflüge, nach Köln/Bonn verlagern und sich selbst Freiraum verschaffen. Dies ist bereits aus Strukturgesichtspunkten des Bonner Raumes erforderlich, insbesondere nachdem die Bundesregierung nach Berlin gezogen ist. Eine Kooperation der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn ist besonders dringlich als Gegengewicht zu der Kooperation der Flughäfen Frankfurt und Amsterdam („Großflughäfen bündeln Kräfte/Frankfurt und Amsterdam am Start“, WAZ Essen und Mülheim vom 03. November 2000; „Airport-Allianz lässt Düsseldorf außen vor/Amsterdam und Frankfurt kooperieren“, NRZ Essen und Mülheim vom 03. November 2000).
- 3.) Ein großer Teil der Charterflüge wird von Düsseldorf auf andere Flugplätze verlagert werden.

In Münster/Osnabrück sollen mehr als 3 Millionen Fluggäste abgefertigt werden. Die Abfertigungskapazität beläuft sich bei voller Ausstattung auf ca. 5 Millionen Passagiere. Die Verlängerung der Landebahn von 2.170 auf 3.600 m wurde Dezember 2004 genehmigt. Gleichzeitig wurde für bestimmte Maschinen die Erlaubnis erteilt, auch nachts zu starten und zu landen. Ausbaumaßnahmen laufen:

- Bau eines direkten Autobahnanschlusses auch als Voraussetzung zur weiteren Entwicklung eines sich in Planung befindlichen Airport-Parks,

- Fertigstellung eines neuen Luftfracht- sowie eines neuen Catering-Gebäudes 2007.
- 4.) Eine Verlagerung von Regional- und Geschäftsreiseflugverkehr von Düsseldorf nach Mülheim erschwert erheblich die Umsteigemöglichkeiten des Benutzers von Fernfluglinien auf Regionalfluglinien - wie sie zur Zeit in Düsseldorf gegeben sind -. Die Verlagerung ist daher nicht sinnvoll.
- 5.) Kurzstrecken- und Regionalverkehr gehören sowohl aus wirtschaftlichen Gründen als auch im Interesse der Umwelt auf die Schiene. Dies ist nicht nur Ansicht der Verkehrsexperten (vgl. etwa Reichow, Energieverbrauch und Umweltschutz im Luftverkehr, energiewirtschaftliche Tagesfragen 1990, 847 ff.), sondern auch bundespolitische Leitlinie sowie Auffassung der Fluggesellschaften. So hat die Lufthansa die Strecken Berlin - Hamburg, Hannover - Berlin und Köln - Frankfurt längst eingestellt und der Deutschen Bahn überlassen. Im Frühjahr 2008 strich Germanwings Köln - Paris vom Flugplan, Air France die Strecke Brüssel - Paris („Flieger entdecken die Schiene“, WAZ Essen und Mülheim vom 10. September 2008, „Fluglinien entdecken die Schiene“, NRZ Essen und Mülheim vom 18. September 2008).

Der ICE bewältigt die Strecke von Frankfurt nach München in nur drei Stunden und die mehr als 500 km lange Strecke zwischen Hamburg und Frankfurt in dreieinhalb Stunden. Der größte Verkehrsflughafen Deutschlands, der Flughafen Frankfurt, begrüßt dies. Er sieht im ICE keine Konkurrenz und ist im Gegenteil dafür, dass der Kurzstreckenflugverkehr auf die Schiene verlagert wird. Dies könne seine eigentliche Funktion, ein internationales Drehkreuz zu sein, nur verstärken („Rhein-Main-Flughafen im Boom“, Die Welt vom 05. April 1994). Der ICE 3 ist seit August 2002 auf der Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Köln eingesetzt; die Fahrzeit zwischen den beiden Städten beträgt nur 76 Minuten. Von Köln kann man mit dem ICE 3 nach Amsterdam fahren. Die Lufthansa und die Bahn wollen rund 1,5 Mio. Fluggäste auf die Bahn verlagern. Auch Thalys verspricht sich steigende Passagierzahlen und will die Fahrzeiten auf den Strecken Paris-Köln (minus 36 Minuten) und Paris-Amsterdam (minus 1 Stunde)

verkürzen („Flieger entdecken die Schiene“, WAZ Essen und Mülheim vom 10. September 2008).

- 6.) Mit der Eröffnung des europäischen Binnenmarktes ist der Ausbau eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes für Eisenbahnen (Eurailspeed) noch dringender geworden. Die europäischen Bahnen planen ein Netz von 29.000 Kilometern Länge („Bahnnetz für Europa geplant“, WAZ Essen und Mülheim vom 29. Oktober 1998). Die Deutsche Bahn AG und ihre Partnerbahnen aus Frankreich (SNCF), Luxemburg (CFL) und der Schweiz (SBB) wollen die geplanten Schnellbahnverbindungen zwischen Paris, Luxemburg, Frankfurt und Zürich gemeinsam planen und betreiben („Europäische Schnellbahnen“, NRZ Essen und Mülheim vom 10. Mai 2000).

In den nächsten Jahren soll die Reise mit dem ICE international und mit Tempo 300 gehen von: Hamburg nach Kopenhagen, Dresden nach Prag, Stuttgart nach Zürich, München nach Wien/Zürich, Mannheim nach Lyon, Frankfurt/Saarbrücken nach Paris und Berlin nach Warschau („Grenzenloser Fahrkomfort“, WAZ Essen und Mülheim vom 04. November 2000).

Die Deutsche Bahn will mit einer Investition von 35 Milliarden Mark in den Hochgeschwindigkeitsverkehr und noch kürzeren ICE-Fahrzeiten der Luftfahrt Paroli bieten („Bahn tritt gegen Flugzeug an“, NRZ Essen und Mülheim vom 28. Oktober 1998).

Die Deutsche Bahn und die französische Eisenbahngesellschaft SNCF wollen einen neuen Hochgeschwindigkeitszug entwickeln, der mit gemeinsamer Technik und gleichen Sicherheitsstandards den ICE und den TGV ablösen und auf den meisten europäischen Strecken einsetzbar sein soll.

- 7.) Gut 450 Unternehmen der Bahntechnik in NRW erzielten 1996/1997 mit über 60.000 Mitarbeitern einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 14 Mrd. DM. Die Bahntechnik hat Wachstumschancen und kann zukunftssträchtige Arbeitsplätze schaffen. Sie ist damit ein wichtiger Hoffnungsträger für die Wirtschaft in

Nordrhein-Westfalen („Bahn frei für den Zug der Zukunft“, NRZ Essen und Mülheim vom 16. April 1997).

- 8.) Wegen der neuen Videokommunikationssysteme wird die Zahl der Geschäftsflüge sinken. Kein Unternehmen zahlt teure Geschäftsflüge mit damit verbundenen Folgekosten (Hotels, Spesen etc.), wenn es kostengünstig Telekommunikation betreiben kann.

III.

Die negativen Folgen eines Ausbaus des Flugplatzes Essen/Mülheim für Umwelt, Bevölkerung und auch Wirtschaft sind nicht überschaubar:

- 1.) Flughäfen beeinträchtigen stärker als jede andere raumbezogene Maßnahme die ökologischen Leistungen eines Raumes, denn die vom Flugbetrieb und der dazugehörigen Infrastruktur ausgehenden Umweltbelastungen sind stets
- großräumig,
 - langfristig und beruhen
 - auf dem gleichzeitigen Auftreten von Luftverunreinigung und Lärm.

Die Begründung eines Flughafens stellt eine praktisch irreversible raumbezogene Maßnahme dar. Mit einer Entscheidung für den Flughafen würde eine großräumige Belastung mit Luftverunreinigung und Lärm auf unabsehbare Zukunft festgeschrieben werden.

Das würde sowohl die Nutzungskapazität als auch die Nutzungsflexibilität dieses Raumes auf lange Sicht nachhaltig verschlechtern. Künftigen Generationen bliebe kaum noch Spielraum für spätere ökonomische oder ökologische Korrekturen.

- 2.) Es ist ein Irrtum, zu glauben, dass sich Art und Umfang von Flugbetrieb und damit auch Intensität und räumliche Ausdehnung der Belastung auf Jahrzehnte im voraus festschreiben lassen (50.000 Bewegungen p.a. gemäß Beschluss des Rates

der Stadt Essen vom 13. März 1990 / 60.000 Bewegungen p.a. gemäß Beschluss der IHK vom 03. Juli 1991 / „geordneter“ Regionalflugverkehr mit bis zu 30.000 Flugbewegungen im Jahr gemäß dem früheren NRW-Verkehrsminister Franz Josef Kniola in „Wer Verträge kündigt, muss die Folgen bedenken“, NRZ Mülheim vom 03. Dezember 1994 / freiwillige Selbstbeschränkung gemäß Reiner Eismann, Geschäftsführer der Flughafen Essen/Mülheim GmbH im Dezember 2003). Technologische Entwicklung, sich ändernde sicherheitstechnische Anforderungen und der ökonomische Zwang zum Ausbau stellen eine Eigendynamik dar, der die politischen und administrativen Entscheidungsträger sowie ein Flughafen als Wirtschaftsunternehmen auf Dauer nicht werden widerstehen können;

abschreckendes Beispiel: früher Dortmund-Wickede, nunmehr Dortmund Airport 21:

- wo es Anfang der sechziger Jahre nur eine etwa 650 m lange Graspiste für einige Hobbyflieger gab,
- wo die Piste 1974 betoniert und anschließend schrittweise verlängert wurde (1983 auf 850 m, 1986 auf 1.050 m),
- wo 1988 die SPD im Rat der Stadt Dortmund „1.050 m und keinen Meter mehr“ beschloss, 5 Jahre später jedoch die Zeichen auf Ausbau stellte,
- wo März 1997 die Verlängerung der Piste auf 1.450 m genehmigt wurde und 2000 der Ausbau auf 2.000 m erfolgte,
- wo man 1992 noch 250.000 Fluggäste zählte, es 2005 bereits 1,742 Millionen und 2006 schon über 2 Millionen waren,
- wo mittlerweile Maschinen wie die Boeing 737/800 oder der Airbus A 320 starten und landen,
- wo der Betreiber August 2008 forderte: Verlängerung der Start- und Landebahn von 2000 auf 2300 m, Ausdehnung der Kern-Betriebszeit um 1 Stunde auf 23 Uhr

(„Denen ist die Wahrheit rausgerutscht, WAZ Essen und Mülheim vom 19. Juni 1997, „Von der Hoppelwiese zur Startbahn Ruhr“, WAZ Essen und Mülheim vom 23. September 2000, „Startbahn Ruhrgebiet, die Piste zur Sonne“ WAZ/NRZ Essen und Mülheim vom 08. April 2006, „Dortmunder Flughafen will Landebahn

verlängern“, WAZ Essen und Mülheim vom 07. September 2006, „Immer mehr Flugverkehr“, WAZ Essen und Mülheim vom 13. Januar 2007, „Neue Variante für Flughafen, WAZ Essen vom 15. August 2008).

Die SPD Mülheim rechnete in Essen/Mülheim mit ca. 100.000 Flugbewegungen („Alle vier Minuten fliegt dann einer“, WAZ Mülheim, 13. Dez. 1991). Die Landeplatzgenehmigung des Regierungspräsidenten sowie der Planfeststellungsbeschluss des Landes sehen für Essen/Mülheim eine Begrenzung der Flugbewegungen nicht vor.

Der Flughafen Düsseldorf wird immer das Bestreben haben, einträglicheren Flugverkehr in Düsseldorf zu erweitern und unrentablen Flugverkehr zu verlagern. Die Maschinen, die verlagert werden, werden dabei immer größer werden.

- 3.) Durch einen Flughafen Essen/Mülheim würden besonders viele Menschen betroffen sein, denn der Flughafen liegt in unmittelbarer Nachbarschaft dichtbesiedelter Gebiete zweier Großstädte.

Die Bevölkerung ist nicht nur in ihren Wohngebieten betroffen; auf Dauer verliert sie die Freiflächen im Süden von Essen und Mülheim als Naherholungsgebiet.

- 4.) Humankapital ist für die Unternehmen im hiesigen Wirtschaftsraum eine entscheidende Größe. Die Nachfrage der Unternehmen nach qualifizierten Nachwuchskräften wird noch immer von dem bekannten negativen Image des Ruhrgebiets stark behindert. Ein Ausbau des Flugplatzes Essen/Mülheim würde für das weiträumige Wohnumfeld entscheidend die Lebensqualität verschlechtern und gute Kräfte abstoßen, sich an die Unternehmen oder an die Hochschulen zu binden.

Man versucht mit viel Aufwand das Schmutzimage des Ruhrgebiets aufzupolieren (z.B. Regionalverband Ruhr, Initiativkreis Ruhrgebiet, Ruhrtriennale, Klavierfestival Ruhr, Essen Ruhr.2010 Kulturhauptstadt Europas).

Welches „Kapital“ würde mit dem grünen Reiz des Essener und Mülheimer Südens verspielt werden?

- 5.) Die außerordentliche Bedeutung akustischer Belastung erklärt sich daraus, dass sie sich nicht nur auf physikalisch-physiologische Abläufe, sondern auch auf psychologische und emotionale Vorgänge auswirkt. Hieraus folgt, dass es nicht möglich ist, einen wie auch immer gearteten Grenzwert festzulegen, der auch empfindliche Bevölkerungskollektive schützt.
- 6.) Bei den Luftverunreinigungen ist zu beachten, dass als Folge hoher Siedlungs- und Verkehrsdichte sowie wirtschaftlicher Tätigkeit Dauerbelastungen mit komplexen Immissionstypen vorliegen. Die von der WHO und von der UNECE festgelegten Grenzwerte wurden vor Jahren zum Teil deutlich überschritten. Die aus den Emissionen der Flugzeuge stammenden kanzerogenen polycyclischen Kohlenwasserstoffe und Benzo(a)pyren stellen ein besonderes Gefährdungspotential dar.
- 7.) Die Luft wird nicht nur durch den Flugbetrieb, sondern auch durch den mit diesem verbundenen Zubringerdienst (Kraftfahrzeuge) verunreinigt. Bei einem Ausbau würde die Umweltbelastung durch den Kraftfahrzeugverkehr erheblich gesteigert.
- 8.) Der kontrollierte Luftverkehr in NRW verdoppelte sich von 1986 bis 1996 auf rund 500.000 Flüge. Wie 1997 gemeldet wurde, sind Flugzeuge im Luftraum über NRW innerhalb von drei Jahren siebenzehnmals aufgrund von Piloten- oder Systemfehlern gefährlich nah aneinander geraten. Entweder betrug der Abstand nur 200 m bis 500 m, oder die Piloten mussten bei Kollisionskursen Ausweichmanöver fliegen, um Katastrophen zu vermeiden. 1996 wurden vier Vorfälle der höchsten Risikostufe („unmittelbare Gefahr“) zugeordnet („17 mal kamen sich Flugzeuge über NRW zu nah“, NRZ Essen und Mülheim vom 22. Januar 1997). 1999 sind sich Flieger über Deutschland zehnmal so nahe gekommen, dass „akuter Zusammenstoß“ drohte. Darüber hinaus gab es elfmal „Annäherungen, bei denen die Sicherheit nicht gewährleistet war“ („Zehnmal drohte der Zusammenstoß“, WAZ Essen und Mülheim vom 23. Februar 2000).

9.) Die Start- und Landebahn des Flugplatzes Essen/Mülheim lässt sich bautechnisch nach Westen verlängern. Die Flughafen GmbH wird ihre Taktik fortsetzen, den Flughafen „scheibchenweise“ zu erweitern. Die Untersuchung der Airplan GmbH über die flugplatztechnischen Voraussetzungen für die Einrichtung von Instrumentenflugbetrieb und die Durchführung von Regionalluftverkehr aus 1993 sieht in Ausbauphase 3 eine Verlängerung der Start-/Landebahn um ca. 350 m nach Westen vor.

10.) Die Einführung eines Instrumentenlandesystems (ILS) würde zu einer Verschlechterung der Gesamtsituation führen.

ILS ermöglicht:

- sicht- und wetterunabhängigen und folglich regelmäßigen Flugverkehr (theoretisch zu jeder Tages- und Nachtzeit),
- einen echten Verkehrsflughafen mit zusätzlichem Charter-, Fracht- und Linienverkehr sowie mit ungleich höheren Lärmbelastungen als bisher in einem stark erweiterten Umgebungsbereich des Flugplatzes.

Würde der Flughafen Essen/Mülheim ausgebaut werden, würde dort ein völlig anderer Flugbetrieb stattfinden als bisher.

11.) Bei ILS-Betrieb würde eine Konzentrierung des Flugverkehrs auf eine Fluglinie in der verlängerten Achse der Start- und Landebahn stattfinden.

Bei dem üblichen Anflug von Osten würde der Endanflug etwa hinter Essen-Freisenbruch auf rund 1.000 m Höhe beginnen und sodann über Überrauch, Bergerhausen, Stadtwald und Bredeney führen (Niederschrift über die Sitzung des Rates der Stadt Mülheim am 16. Dezember 1999, Seite 6). Die in diesem Bereich gelegenen Wohngebiete würden deutlich höhere Fluglärmbeeinträchtigungen als bisher erleiden.

In Essen würde es zu Tiefflügen über bebautem Stadtgebiet mit über 200.000 Menschen, Kindergärten, Schulen, Krankenhäusern und Altenheimen

kommen. Selbst Stadtteile wie Huttrop, Heisingen, Überrauch, Kray und Steele würden erheblich belastet werden.

In Mülheim würden die Flugrouten (Starts) über Selbeck und Saarn bis nach Broich führen („Flugrouten über Selbeck und Saarn bis nach Broich“, WAZ Mülheim vom 25. September 2001) und damit große Teile der Mülheimer Bevölkerung unzumutbar beeinträchtigen.

- 12.) Die Tatsache einer Einflugschneise für zwei Flughäfen (Essen/Mülheim und Düsseldorf) führt zu erhöhter Kollisionsgefahr. Die Einflugbereiche überlagern sich. Die Maschinen nach Düsseldorf fliegen höher, die nach Essen/Mülheim tiefer. Verlässt also nur eine Maschine in diesem vollen Luftraum - Sichtflugbetrieb wäre auch bei Einführung von ILS möglich - die zulässige Flughöhe, besteht erhebliche Gefahr des Zusammenstoßes.
- 13.) Wie gefährlich der Flugplatz Essen/Mülheim neben dem Flughafen Düsseldorf bereits jetzt ist, zeigen die diversen Verwechslungen beim Anflug in der Vergangenheit, so der Vorfall vom 09. Juni 1994, bei dem ein Düsenjet vom Typ Boeing 737 (130 Plätze), der in Düsseldorf landen wollte, zur Landung in Essen/Mülheim ansetzte und die Maschine im letzten Moment in rund 60 m Höhe über die Landebahn Richtung Düsseldorf raste. Nur durch Zufall befand sich zum Zeitpunkt des Zwischenfalls kein anderes Flugzeug im Luftraum über Essen/Mülheim („Piloten-Fehler: Jet wollte in Essen landen/In letzter Sekunde umdisponiert“, NRZ Essen vom 11. Juni 1994).
- 14.) Der Flughafen Düsseldorf will expandieren und soll zu einem europäischen Spitzenplatz im Passagier-, Charter- und Frachtverkehr ausgebaut werden. September 1998 wurde die Verlängerung der Start- und Landebahn um 600 m auf 3.600 m beantragt („Einbahnkapazität“). September 2000 wurde die „Einbahnkapazität“ genehmigt. Dezember 2004 beantragte der Flughafen Düsseldorf 45 Starts und Landungen pro Stunde von 6.00 bis 22.00 Uhr und von 22.00 bis 23.00 Uhr noch mal 45 Landungen. November 2005 genehmigte das Verkehrsministerium an 8 frei wählbaren Stunden 45 Bewegungen pro Stunde auf beiden Pisten, an den anderen 8 Stunden 40 Flüge auf einer Bahn. Von 22.00 bis

23.00 Uhr dürfen bis zu 36 Maschinen landen. Faktisch sind damit 115.000 Bewegungen möglich. Das Ministerium baute noch eine Option ein: Sobald der Flughafen nachweisen kann, dass er 45 Flüge pro Stunde auf einer Bahn fliegen kann, gilt das Limit von 45 Flügen für alle 16 Betriebsstunden. Dann könnten 122.000 Bewegungen abgewickelt werden („Protest gegen Flughafenpläne“, WAZ Essen vom 09.11.05 und „Die Genehmigungslage“, NRZ Essen und Mülheim vom 09. November 2005). Oktober 2009 genehmigte das Verkehrsministerium, im Einmann-Betrieb in 8 Stunden pro Tag 43 statt bislang 40 Flugbewegungen zu koordinieren („Mehr Starts und Landungen in Düsseldorf“, NRZ Mülheim vom 14. Oktober 2009, „Ministerium genehmigt mehr Flüge in Düsseldorf“, WAZ Mülheim vom 14. Oktober 2009). 2006 hatte der Flughafen Düsseldorf bereits 16,6 Millionen Fluggäste („Immer mehr Flugverkehr“, WAZ Essen und Mülheim vom 13. Januar 2007). 2007 waren es 17,8 Millionen („Flughafen-Geschäft hebt ab“, NRZ Essen und Mülheim vom 13. Mai 2008) und 2008 waren es über 18,1 Millionen („Flughafen Düsseldorf will der Krise trotzen“, NRZ Essen und Mülheim vom 27. März 2009). 2012 sollen es 25 Millionen Fluggäste sein („Düsseldorfer Flughafen soll zügig ausgebaut werden“, NRZ Essen und Mülheim vom 04. Februar 1998; NRZ Essen und Mülheim vom 22. Juli 2000).

- 15.) Das im Sommer 1999 veränderte Abflugverfahren vom Flughafen Düsseldorf und die verstärkte Nutzung der Düsseldorfer Nord-Startbahn führten zu einer größeren Belastung von Mintard, Saarn, Speldorf, Menden und Selbeck. Dies ergab eine von der Stadt Mülheim in Auftrag gegebene Messung („Der Lärm hat zugenommen“, NRZ Mülheim vom 03. Oktober 2001, „Über einst stillen Vororten wächst der Lärm-Pegel“, WAZ Mülheim vom 04. Oktober 2001).
- 16.) Hunderttausenden betroffener Bürger in Essen und Mülheim drohen daher als besondere Belastungskonzentration:
- noch mehr Düsseldorfer Düsenjets,
 - darunter in Essen/Mülheim Charter-, Linien-, Werk- und Frachtverkehr.

IV.

Investitionen in den Flugplatz Essen/Mülheim sind Fehlinvestitionen:

1.) Viele Regionalflughäfen schreiben rote Zahlen:

„Sie rechnen sich nur selten, schöpfen aber reichlich öffentliche Mittel ab“ („eine verhängnisvolle Affäre“, Rheinischer Merkur Nr. 27/2004).

„Regionalflughäfen sind nicht überlebensfähig. Sie werden nur durch öffentliche Mittel über Wasser gehalten“ (so der Geschäftsführer des Kölner Flughafens Michael Garvens, Flugreisen Spezial von WAZ und NRZ, 26. Oktober 2004, S. 2). Vgl. auch: „Ausbau von Regionalflughäfen: Fehlallokation von Ressourcen“, Deutsche Bank Research, 03. November 2005: www.dbresearch.de sowie „Der Wildwuchs mit den Pisten“, WAZ Essen und Mülheim vom 13. Juni 2009 und das Luftverkehrskonzept des Bundes, welches bei den Regionalflughäfen ansetzt, die nachhaltig ihre Betriebskosten nicht in den Griff bekommen und dauerhaft Zuschussträger sind („Noch mehr Starts ab Düsseldorf?“, NRZ Essen und Mülheim vom 30. Mai 2009).

Während internationale Flughäfen, wie zum Beispiel Düsseldorf, Gewinne abwerfen können, die sich fast ausschließlich aus den Bodendiensten, der Restauration und sonstigen Ergänzungsgeschäften speisen, ist dies bei „kleineren“ Flugplätzen anders. Sie sind nicht in der Lage, über das Fluggebührenaufkommen die notwendigen Investitionen zu erwirtschaften, geschweige denn nennenswerte Gewinne abzuwerfen.

Der Versuch des Flughafens Düsseldorf, seinen Regionalflugverkehr nach Mönchengladbach zu verlagern, scheiterte. April 1996 wurde der Linienflugverkehr in Mönchengladbach eröffnet; 2007 wurde er eingestellt.

Der Flughafen Dortmund (größter Regionalflughafen der Bundesrepublik) schreibt rote Zahlen. Das Defizit belief sich 2002 auf € 16 Mio., 2003 auf € 18 Mio. und 2004 auf € 28,26 Mio. („Dortmunder Flughafen tief in roten Zahlen“, WAZ Essen

und Mülheim vom 14. Juni 2005). Seit 2000 haben sich die Defizite auf rd. € 100 Mio. addiert („Startbahn Ruhrgebiet, die Piste zur Sonne“, WAZ/NRZ Essen und Mülheim vom 08. April 2006). Auch im Rekordjahr 2006 machte der Flughafen im operativen Geschäft einen Verlust von gut 3 Millionen €, von den Schulden für das neue Terminal ganz zu schweigen („Immer mehr Flugverkehr“, WAZ Essen und Mülheim vom 13. Januar 2007). Ausgeglichen wird der Verlust durch einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen dem Flughafen und den Stadtwerken Dortmund. Die Stadtwerke vereinnahmen die Gewinne und übernehmen die Verluste. Da Gewinne nicht erzielt werden, treten die Stadtwerke ein. Indirekt gleicht damit der Stromkunde das Defizit aus, der das Pech hat, von den Stadtwerken beliefert zu werden („Missbrauch von Flughafen-Subventionen“, Airportmagazin des Flughafens Düsseldorf, Oktober 2004, 17 und „Düsseldorfer Flughafen-Chef übt harte Kritik an Dortmunder Airport“, WAZ Essen und Mülheim vom 12. Januar 2005).

Die meisten der ostdeutschen Regionalflughäfen bringen nur Verluste ein („Teure Ruhe“, Der Spiegel 3/1997, Seite 54). Der Flughafen Cochstedt, Sachsen-Anhalt, wo die Landesregierung 50 Mio. investierte, ist pleite gegangen („Nur noch ein Linienflug ab Gladbach - pro Woche“, WAZ Essen und Mülheim vom 30. Oktober 2003).

Ein Regionalflughafen Essen/Mülheim dürfte sich insbesondere wegen des Flugplatzes Dortmund, welcher eine starke Konkurrenz bedeuten würde, nicht rechnen. Auch ein Geschäftsflughafen Essen/Mülheim würde keine schwarzen Zahlen schreiben. 2003 mussten die Städte Essen und Mülheim sowie das Land für den Flugplatz Essen/Mülheim insgesamt € 640.000 zuschießen; 2004 war ein Verlustausgleich von € 679.000 erforderlich. 2006 waren es € 660.000 („Immer nur Zuschüsse für den Flughafen“, WAZ Mülheim vom 21. Februar 2003, „34.000 € mehr für den Flughafen“, NRZ Mülheim vom 21. Februar 2003, „Weniger Bewegungen, mehr Zuschüsse“, NRZ Mülheim vom 25. November 2004, „Immer weniger Schulflüge, WAZ Mülheim vom 23. April 2007).

- 2.) Es besteht keine rechtliche Möglichkeit, die Verlagerung von Flugverkehr von Düsseldorf nach Essen/Mülheim anzuordnen (auch dann nicht, wenn in

Essen/Mülheim Instrumentenflug eingeführt würde). Die Flughafen GmbH Essen/Mülheim hatte sich 1990 an Fluggesellschaften gewandt und diese um Mitteilung gebeten, ob sie an Flugverkehr von Essen/Mülheim interessiert seien. Die Fluggesellschaften hatten abgewinkt und der (nicht mehr bestehenden) Flughafenkommission der Mülheimer SPD erklärt, sie wollten nicht von Essen/Mülheim aus fliegen. Die Fluggesellschaften wollen ggf. klagen, wenn ihnen in Düsseldorf Flüge gestrichen werden („Scharfe Kritik an NRW-Konzept für Luftverkehr“ und Kommentar „Zum Tage: Verfahren“, Rheinische Post, 17. Dezember 1991). Nach den Fluggesellschaften ist die Alternative zu Düsseldorf nicht Mönchengladbach oder Essen/Mülheim sondern Köln/Bonn („Kniola drängt auf die Verständigung“, Rheinische Post, 17. Dezember 1991). So waren bereits zwei Monate nach der Brandkatastrophe auf dem Düsseldorfer Flughafen April 1996 mehr als ein Dutzend Propellerfluggesellschaften, die auf Ausweichflughäfen ausgelagert worden waren, zum Düsseldorfer Flughafen zurückgekehrt („Turboprops nach Düsseldorf zurückgekehrt“, WAZ Essen und Mülheim vom 04. Juni 1996).

- 3.) Dezember 1991/Januar 1992 sprach die Flughafen Essen/Mülheim GmbH von 65 Mio. DM für größere Hallen, neue Terminals, Schleusen und einen anderen Tower („Ausbau des Flughafens ließe sich schnell verwirklichen“, WAZ Essen vom 21. Dezember 1991, „Für neuen Tower und Hallen fliegen 65 Millionen raus“, WAZ Mülheim vom 14. Januar 1992).

August 1993 sah die Ausbaustudie der Firma Airplan GmbH ein Investitionsvolumen von ca. 140 Millionen DM vor. Zunächst sollte das Flugplatzgebäude zur Abfertigung von Passagieren umgebaut werden. Später sollte ein neues Abfertigungsgebäude gebaut werden, welches anschließend ggf. erweitert werden sollte. Die Landseite (Vorfahrt/Parkplätze) sollte umgestaltet und erweitert werden. Die Errichtung eines Parkhauses war vorgesehen. Unterstell- und Flugzeughallen sollten neu gebaut werden. Die Start- und Landebahn sollte um ca. 350 m nach Westen verlängert werden. Das Vorfeld sollte erweitert werden. Im Osten des Flugplatzgeländes sowie im Anschluss an das zu errichtende Abfertigungsgebäude waren Bereiche für luftfahrtbezogenes Gewerbe vorgesehen. Der Süden des Geländes sollte nach Auflösung der Segelflugfläche nichtluftfahrtbezogenem

Gewerbe vorbehalten sein. Das Gelände gegenüber der Flughafensiedlung sollte für Bürogebäude vorgesehen werden.

Wie die Flughafen Essen/Mülheim GmbH November 2003 mitteilte, soll der Investitionsbedarf für das Konzept „kleine Düse“ bei fast € 500.000 liegen („Flughafen: höheres Defizit“, NRZ Mülheim vom 15. November 2003).

Heute schreiben wir 2010. Wie teuer würde ein Ausbau des Flugplatzes Essen/Mülheim - in welcher Form auch immer - tatsächlich sein?

V.

Das Gelände des Flugplatzes Essen/Mülheim bietet sich für andere Nutzungen an.

In Essen und Mülheim fehlt es an Expansionsmöglichkeiten.

Das renommierte Makler-Unternehmen Müller International forderte: „Essen braucht dringend neue Büros. Vor allem im Südviertel ist ein Flächenengpass deutlich erkennbar“ (Büromarkt: „Essen holt mächtig auf“, WAZ Essen vom 20. März 2000). Für die Essener Wirtschaftsförderung zeichneten sich mittelfristig Engpässe in der Verfügbarkeit geeigneter Flächen ab („Wirtschaftsförderer: Die Flächen werden knapp“, WAZ Essen vom 26. Juni 2000).

Ende 1999 verließ das Call-Center des Mobilfunkanbieters E-Plus Mülheim, weil es dort keine Möglichkeit sah, sich von 3.500 m² auf 6.800 m² zu vergrößern („E-Plus verlässt Mülheim; keine Expansionsmöglichkeit“, NRZ Mülheim vom 23. Dezember 1999). Mitte 2002 verabschiedete sich der Elektronikkonzern Medion von Mülheim, weil er in Mülheim kein Grundstück in der gesuchten Größenordnung fand. Das Airport-Areal hätte zwar den gewünschten Dimensionen entsprochen, angesichts der Beschlusslage des Rates der Stadt Mülheim, den Flughafen auszubauen, nahm die Firma jedoch von einer Ansiedlung dort Abstand („SPD und FDP verspielen wirtschaftliche Zukunft der Stadt“, WAZ Mülheim vom 06. Juli 2002).

2009 verlegte die Roeser Medical GmbH ihren Unternehmenssitz mit 260 Mitarbeitern nach Bochum. Das Unternehmen, welches 1918 in Mülheim begann, fand dort kein Gelände zur Expansion („Roeser geht nach Bochum“, NRZ Mülheim vom 21. Oktober 2009 und „Für Wachstum fehlt Fläche“, WAZ Mülheim vom 21. Oktober 2009).

Die Stadt Mülheim leidet unter Flächenknappheit für Gewerbe und Industrie, was die IHK 2009 mit großer Sorge betrachtete. „Es ist problematisch“, sagte Chef-Wirtschaftsförderer Jürgen Schnitzmeier von der Mülheim & Business („IHK: Zu wenig Flächen für neue Gewerbe“, WAZ Mülheim vom 30. Juni und NRZ Mülheim vom 03. Juli 2009, „Ein knappes Gut“, WAZ Mülheim vom 16. September 2009, „Kaum Raum für Entfaltung“, NRZ Mülheim vom 17. September 2009).

Unsere Region muss attraktive Grundstücke für Unternehmen bieten, die neue Technologien entwickeln („Zukunftsorientierte Ideenschmieden. Die Universitäten Bochum, Düsseldorf, Duisburg und Essen (letztere mit ihren Instituten für Ökologie, Umweltanalytik und Siedlungswasserwirtschaft) liegen nah. Das Landesumweltamt in Essen-Schuir befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft. Diese räumliche Nähe sowie die verkehrsgünstige Lage empfehlen das Flugplatzgelände als Standort für ein (Umwelt-) Technologie- und Forschungszentrum. Das Flugplatzgelände ist hierfür auch unter Gesichtspunkten der Umweltverträglichkeit gut geeignet. Nach derzeitigem Kenntnisstand stehen einer vernünftig ausgestalteten alternativen Nutzung des Flugplatzgeländes keine unüberwindbaren ökologischen Bedenken entgegen. Sofern keine über das derzeitige Maß hinausgehende Emissionen erfolgen und bestimmte Relationen zwischen bebauten und unbebauten Flächenteilen sowie bestimmte Baustrukturen und Bauhöhen eingehalten werden, sind Verschlechterungen der ökologischen Bedingungen in den angrenzenden Stadtgebieten nicht zu erwarten. Mögliche Auswirkungen einer Nutzungsänderung auf Luftbewegungen, die Oberflächen- und Lufttemperaturen und damit auf die Austauschvorgänge im Umgebungsbereich des Gebietes lassen sich durch Windkanaluntersuchungen ermitteln. Auch gibt es weitere meteorologische oder klimatologische Methoden.

Jede andere umweltverträgliche Nutzung des Flugplatzgeländes ist besser als ein Flughafen Essen/Mülheim.

Dies gilt auch für die Umnutzung des Flugplatzgeländes als Businesspark, Wohnsiedlung, Sportpark und Versorgungszentrum, wie sie die Firmen Agiplan AG und Jones Lang Wotton GmbH 1993 im Auftrag der Stadt Mülheim vorgestellt haben. Nach der Modellvorstellung der Gutachter soll „das Flugplatzgelände für Arbeits- und Ausbildungsstätten, Wohnungen, Sport- und Kultureinrichtungen im Charakter einer Campusanlage städtebaulich und landschaftsplanerisch „umgestaltet“ werden. Planung und Ausführung sollen „sich an den Leitgedanken eines zukunftsweisenden und ökologisch geprägten Städtebaus“ orientieren. Die vorgesehene Biotop-Ausstattung mit landschaftstypischen Elementen wie waldartigen Gehölzstrukturen, Feldhecken, Grünanlagen sowie Vernetzungen innerhalb des Planungsgebietes und Übergängen zum Umfeld soll auch weiterhin vielen Pflanzen- und Tierarten Lebensmöglichkeiten bieten. Das Gelände soll weiterhin als Sickerfläche für Regenwasser und als „Grüne Lunge“ dienen.

Dafür, dass sich die vorgegebenen ökologischen Ziele realisieren lassen würden, sprechen

- der knapp 60%ige Anteil der Freifläche am Gesamtareal,
- der Anteil von nur 11 % überbaubarer Grundfläche,
- die Grundflächenzahl (gleich Verhältnis der Grundfläche zur Grundstücksfläche) von max. 0,4 im Innovations- und Businesspark sowie max. 0,1 im Wohnpark.

Mit einem Ausbau des Flugplatzes Essen/Mülheim würde ein Prozess mit nicht überschaubaren ökologischen Konsequenzen in Gang gesetzt werden. Demgegenüber stünde bei der vorgestellten Alternative die Nutzung des Geländes nach Art und Umfang fest. Aus dieser Nutzung resultierende ökologische Folgen ließen sich verlässlich prognostizieren.