

## 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 sowie der Städte Essen und Mülheim) mit der Bitte vorzulegen, die notwendigen politischen Entscheidungsprozesse möglichst rasch herbeizuführen. 2002

Die erste Version des Lärmgutachtens zum Konzept wurde am 9. 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 9. 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.

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 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 Schließungsbeschuß 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 selbständiger 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 Unternehmerverbandspräsident 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 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.

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 hat ein von der Schutzgemeinschaft betreuter Bürger Widerspruch eingelegt.

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 hat der betroffene Bürger Klage erhoben. Über die Klage ist noch nicht entschieden. Mit der Klage wird geltend gemacht, daß die nunmehr verlängerte Erlaubnis von Düsenflugbetrieb mit maximal 4 Flugbewegungen täglich nicht mehr als Ausnahmegenehmigung zu betrachten und damit rechtswidrig ist, ferner daß in „Salami-Taktik“ § 6 LuftVG umgangen wird. Nach § 6 LuftVG ist bei Einführung von dauerhaftem Düsenflugverkehr eine Änderung der Betriebsgenehmigung erforderlich. Ein Antrag auf Änderung der Betriebsgenehmigung wurde (bislang) nicht gestellt.

Es muß damit gerechnet werden, daß die Charterfirma VHM auch für die Zeit ab dem 28. Februar 2009 einen Antrag auf Erlaubnis der Stationierung und des Betriebes von Düsenjets stellen wird, dies insbesondere vor folgendem Hintergrund:

Zwar sprach sich der Rat der Stadt Mülheim April 2008 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 jedoch OB Mühlenfeld als Vertreterin der Stadt Mülheim 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 „altehrwürdigen 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 Selbständiger 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 sieht einen reinen Büropark nicht vor. Vielmehr läßt 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 (WDL Broschüre „Start frei für die Zukunft“, August 2008, Seite 8). 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 („WDL-Chef will kämpfen“, WAZ Mülheim vom 26. August 2008). Werde all dies nicht möglich, wolle Wüllenkemper mit seinen Unternehmen Mülheim ggf. verlassen.

Der von der Firma WDL beabsichtigte Werksflugverkehr ist derzeit nicht zulässig. Vielmehr bedarf es einer Änderung der Betriebsgenehmigung durch die Bezirksregierung. Es ist zu befürchten, daß die Flughafen Essen/Mülheim GmbH einen solchen Antrag stellen wird, sollte die Firma WDL mit ihren Bebauungswünschen durchdringen.

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 Unternehmerverbandspräsident 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. Lison stellte den Ausstieg der Wirtschaft aus der Mülheim & Business GmbH in den Raum, sollte der Rat der Stadt Mülheim das von der Wirtschaftsförderung herausgegebene Business Journal nicht billigen.

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 Gewerbesteuern 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.

Januar 2009 erklärte die Mülheimer FDP, sie halte an einem Bürgerbegehren zum Flughafen fest und bereite dies für das Frühjahr vor. Die Mülheimer SPD kündigte Unterstützung an.

Vom 09. Januar bis zum 09. Februar 2009 lag der Entwurf zum interkommunalen Bebauungsplan H17 entsprechend dem Ratsbeschluß vom 27. November 2008 zur öffentlichen Einsichtnahme aus.

—

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.