

Büro: Alte Raadter Str. 29
45149 Essen

Tel.: 0201/ 71 05 02

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

11.Oktober 2018

Unsere Argumente gegen den Ausbau des Flugplatzes Essen/Mülheim

Inhaltsübersicht

	<u>Seite</u>
A Ausbaupläne.....	2
B Argumente gegen den Ausbau.....	24
I. Kein eigenständiger Bedarf für einen Geschäftsflughafen Essen/Mülheim.....	24
II. Keine Notwendigkeit der Entlastung des Flughafens Düsseldorfs durch einen Flughafen Essen/Mülheim.....	27
III. Negative Folgen eines Ausbaus für Umwelt, Bevölkerung und Wirtschaft.....	30
IV. Investitionen in den Flugplatz bzw. seinen Ausbau sind Fehlinvestitionen.....	37
V. Jede andere umweltverträgliche Nutzung des Flugplatzgeländes ist besser als ein Flughafen Essen/Mülheim.....	41

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 ...“

Februar 2002 beauftragte der Aufsichtsrat der Flughafen Essen/Mülheim GmbH die Geschäftsführung, das Konzept 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 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 dies 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 Geschäftsführer Reiner 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 beschlossen die Räte der Städte Essen und Mülheim die Entwicklung eines Büroparks als interkommunales Gewerbegebiet am Flughafen Essen/Mülheim entlang der Brunshofstraße.

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

Dezember 2003 stellte Geschäftsführer Eismann die weitere Version des Lärmgutachtens (erstellt am 27. August 2003) vor, aus welchem „größere“ Düsenflugzeuge heraus gerechnet 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 WDL (Wüllenkemper) um 20 Jahre bis 2024 zu verlängern. Juni 2004 trat der neue Erbbaurechtsvertrag in Kraft. Der Vertrag sichert der WDL 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 2004

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 dort seine Frachtmaschinen warten.

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 Grünwald, 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 OB Reiniger wurde aufgefordert, den Ausstiegsbeschluss seines Rates zu revidieren.

November 2004 schlossen die Mülheimer CDU und die Mülheimer SPD eine Vereinbarung über gemeinsame Themen und Projekte. Die CDU sicherte 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 Eismann an, bei der Bezirksregierung Düsenzulassung und elektronische Anflughilfe zu beantragen. Der Vorsitzende 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 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.

Mai 2005 sah die Koalitionsvereinbarung der Landtagsfraktionen von CDU und FDP vor, die im Landeshaushalt eingeplanten, bisher mit einem Sperrvermerk versehenen Verpflichtungsermächtigungen zur Anpassung der Schwerpunktverkehrslandeplätze für den Geschäftsreiseverkehr komplett freizugeben. Die Flughäfen sollten ihre Entwicklungsmöglichkeiten für die Region nutzen.

Oktober 2005 diskutierte der Aufsichtsrat der Flughafen 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 Unternehmerverbandssprecher 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 Entscheidung für den Flughafen erhoffte er sich auch einen Schub für den interkommunalen Büro- und Gewerbeпарк.

Januar 2006 erklärte die Mülheimer Oberbürgermeisterin Mühlenfeld, sie wolle 2006 eine Entscheidung für den Flughafen herbeiführen. Vielleicht könne die kleine Düse zugelassen werden. Unternehmerverbandssprecher 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 Wittke vor, auf dem Flugplatz kleinere Düsenmaschinen ein Jahr lang auf Probe starten und landen zu lassen. Er forderte die Gesellschafter der Flughafen GmbH auf, einen entsprechenden Antrag zu stellen.

Ende März 2006 sprach sich die IHK 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 Flughafengeschäftsführer 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 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 Gewerbegebiet eine neue Halle zu bauen, um dort Flugzeuge zu warten.

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 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 Millionen € kosten. 65 % der Kosten hatte 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.

2008

Februar 2008 wies die Bezirksregierung den Widerspruch des von der Schutzgemeinschaft betreuten Bürgers gegen die der Charterfirma VHM April 2007 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 FEM 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 Flughafengeschäftsführer 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 Juli bis Ende August ausgelegte Entwurf ließ den Bau von großen Hallen zu, die auch zur Wartung von Flugzeugen - z.B. Airbus A 320 - geeignet sind.

August 2008 ging das Luftfahrtunternehmen WDL (Wüllenkemper) in die Offensive und forderte von der Politik kurzfristig 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 der Höhe auf 18 Meter beantragen. Zunächst wolle sie in der neuen Werfthalle 4 BAe 146 oder 3 Airbusse warten. Sodann wolle sie 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.

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

Die Mülheimer SPD sah keinen Grund, ihre Haltung zu ändern. Man stehe nach wie vor hinter den Plänen der WDL.

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“. Deren Aufsichtsratsvorsitzender (Unternehmerverbandssprecher 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.

Oktober 2008 setzte Wüllenkemper der Politik eine weitere Frist. Er wolle bis zum 27. November auf eine Entscheidung der Politik zu seinen Plänen, eine Airbus-Werft am Flughafen zu errichten, warten. Der OB-Kandidat der Mülheimer CDU Stefan Zowislo wurde in der Monatspostille „Location Magazin“ mit der Aussage zitiert, er werde alles dafür tun, 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 die Pläne von WDL für begrüßenswert und erwartete eine definitive Entscheidung 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.

Eine von der Wirtschaftsförderung metropoluhr 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, kam 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.

Die Mülheimer FDP machte sich für ein Bürgerbegehren 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 (Wollen zwei Drittel des Rates einen Bürgerentscheid, ist ein Bürgerbegehren 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 auch die Stadt Essen ihre Bürger befrage.

Am 27. November 2008 beschloss der Rat der Stadt Mülheim auf Antrag der Grünen, 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 ein Bürgerbegehren (Geschäftsflug) weiter verfolgen. Der OB-Kandidat der Mülheimer CDU Zowislo versicherte Unternehmerverbandssprecher 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, seinen Wegzug von Mülheim noch einmal zu überdenken, 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. Er wolle 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 und bislang bei der WDL KG in Mülheim verbuchte Flotte werde künftig 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 Verzicht von CDU, Grünen und MBI auf Hunderte von Arbeitsplätzen und Gewerbesteuer in Millionenhöhe umzugehen weiß.

Februar 2009 verlängerte die Bezirksregierung die der Charterfirma VHM erteilte Düsenflugerlaubnis (zwei Jets) um weitere 2 Jahre und nahm in ihr einen dritten Düsenjet auf. Der von der Schutzgemeinschaft betreute Bürger erhob dagegen Klage. 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. Von 45 befragten Unternehmen habe keines gesagt, es bräuchte keinen Geschäftsflygafen. 19 Unternehmen stünden mit ihren Namen zu den Business-Airport-Plänen. IHK-Präsident Dirk Grünwald 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“.

Januar 2010 stellte eine Projektgruppe der Fachhochschule für Verwaltung Duisburg 2010 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.

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

Am 08. Juli 2010 beschloss der Rat der Stadt Mülheim mit einer knappen Mehrheit aus CDU, Grünen, MBI und Linken, aus dem „Flughafen auszusteigen“. Der Ratsbeschluss hat folgende Kernpunkte:

Die Nutzung des Geländes als Flughafen wird aufgegeben. Die vertraglichen Rechte des Aero-Clubs (bis 2034) bleiben bestehen.

Dem Flughafengeschäftsführer wird untersagt, Anträge auf Erteilung einer Außenstart- und Landeerlaubnis für Düsenflugzeuge zu genehmigen.

Die Verwaltung hat den Auftrag, aufzuzeigen, welche Schritte notwendig sind, um dies umsetzen zu können. Sie soll auch die mit der WDL abgeschlossenen Pachtverträge prüfen und darstellen, welche Konsequenzen ein Ausstieg aus dem Flughafen hat.

Im Vorfeld des Ratsbeschlusses warnte die IHK vor dem Ausstieg. Der Flughafen könne für den Wirtschaftsstandort sehr wohl von Bedeutung sein. Dazu sei allerdings der

Ausbau zum „Business-Airport“ notwendig. Die WDL pochte auf Einhaltung ihrer Verträge. Unternehmervverbandssprecher Lison warnte, einen Ausstiegsbeschluss zum Flughafen durchzusetzen. Er betonte, die 180 Mitglieder des Verbandes hätten mit überwältigender Mehrheit für den Erhalt des Flughafens und für einen Ausbau zum regionalen Geschäftsflughafen votiert. Der Vorsitzende der Mülheimer SPD, Frank Esser, brachte erneut einen Ratsbürgerentscheid ins Spiel.

Nach dem Ratsbeschluss warnte die IHK vor der Aufgabe des Flughafens. Eine eigene „Landebahn“ des mittleren Ruhrgebiets würde zur Stärkung der Region und zur Zukunftssicherung beitragen.

August 2010 forderte eine Interessengemeinschaft sieben ortsansässiger Unternehmen die Privatisierung des Flughafens. „Wir würden eine neue GmbH gründen, die Gesellschaftsanteile erwerben und das Gelände von den Städten pachten.“ SPD Mülheim und FDP Mülheim begrüßten diesen Vorschlag. SPD-Vorsitzender Frank Esser: „Hier wird deutlich, dass nüchtern kalkulierende Unternehmer von einer wirtschaftlichen Perspektive unseres Flughafens überzeugt sind. Voraussetzung ist jedoch, den Betrieb von seinem durch Teile der Politik aufgezwungenen Fesseln zu befreien.“ Eine Privatisierung wäre das Beste, was Mülheim beim Flughafen passieren könnte, sagte FDP-Parteichef Christian Mangel. Unternehmervverbandssprecher Lison begrüßte den Vorschlag und riet den drei Gesellschaftern der Flughafen GmbH, unverzüglich Verkaufsverhandlungen aufzunehmen. IHK-Hauptgeschäftsführer Gerald Püchel hielt die Privatisierung für einen interessanten Vorschlag, mit dem sich die IHK gerne in nächster Zeit beschäftigen werde. Die Mülheimer Jusos unter ihrem Vorsitzenden Marius Grosser und Ratsmitglied Alexander Stock begrüßten die Initiative.

September 2010 nahm IHK-Präsident Dirk Grünwald auf dem Jahresempfang der IHK, welcher demonstrativ in einer Halle des Flughafens Essen/Mülheim stattfand, vor rund 300 Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik, Verwaltung und Medien noch einmal klar Stellung pro Flughafen.

Eine von der Stadt Mülheim in Auftrag gegebene Studie des Gutachterbüros Spiekermann, das schon früher für den Flughafen Gutachten erstellt hatte, rechnete September 2010, je nach Ausstiegsvariante könnten die Kosten des Ausstiegs aus dem

Flughafen um 9 Millionen € liegen. Ein Abreißen, Umbauen oder Umgestalten sei frühestens ab 2018 möglich. Am Flugverkehr würde sich bis dahin wenig ändern.

Oktober 2010 verkündete WDL-Chef Wüllenkemper: „Die Politik ist viel zu feige, den Flughafen zu schließen. Ich werde denen nicht den Gefallen tun und freiwillig gehen.“

Ministerpräsidentin Hannelore Kraft bekräftigte Oktober 2010 in ihrer Regierungserklärung, die Bundesregierung zu bitten, die Bewerbung des Landes NRW um eine internationale Weltausstellung Exposition Mondiale (Expo) im Jahre 2020 für das Ruhrgebiet zu unterstützen. Der Rat der Stadt Essen beschloss am 27. Oktober 2010, Oberbürgermeister und Verwaltung zu beauftragen, die Bewerbung entsprechend der Initiative auf Landesebene aktiv zu begleiten, insbesondere um sich konstruktiv auch mit möglichen Flächenangeboten einzubringen. Die Flächen des Flugplatzes Essen/Mülheim böten die Chance, diese Expo dort durchzuführen. Dezember 2010 beschloss der Hauptausschuss des Rates der Stadt Mülheim mit 10:9 Stimmen, bei der Potenzialprüfung des Regionalverbandes Ruhrgebiet für eine gemeinsame Bewerbung mit der Stadt Essen auch das Gelände des Flugplatzes mit einzubeziehen.

Dezember 2010 rechnete Mülheims Kämmerer Uwe Bonan, auf die Stadt Mülheim kämen im Falle einer Insolvenz der Flughafen GmbH binnen 24 Jahren Kosten von bis zu € 6,4 Millionen zu. Ausgangspunkt war ein Beschluss des Rates der Stadt Essen, den Zuschuss an die Flughafen GmbH um € 100.000,00 pro Jahr zu reduzieren (was bei drei Gesellschaftern jährlich insgesamt € 300.00.00 bedeuten würde). Der Betriebsrat der Flughafen GmbH betonte die Bedeutung des Flughafens und forderte die Politik auf, gemeinsam über die Möglichkeit eines Weiterbetriebs bis 2034 zu diskutieren.

Januar 2011 meldete das Schul- und Charterflug-Unternehmen VHM beim Amtsgericht Duisburg Insolvenz an. Flughafengeschäftsführer Eismann kündigte an, den Flugplatz weiter am Leben erhalten zu wollen. 3.500 Bewegungen mit Propellermaschinen gebe es noch im Jahr. Mit Hilfe gezielter Werbung sowie der Interessengemeinschaft des Werkflugverkehrs und des nicht planmäßigen gewerblichen Flugverkehrs wolle er für den Standort Mülheim werben. VHM-Geschäftsführer Wolfgang Vautz erklärte, sein Ziel sei die Weiterführung des Unternehmens. Die Kunden wollten Businessjets und ab Mülheim fliegen. Er bräuchte einen Investor. 2011

Januar 2011 forderte der Landesausschuss für Haushaltskontrolle die Landesregierung auf, mit den beiden anderen Gesellschaftern der Flughafen GmbH unverzüglich Gespräche aufzunehmen, um zu einer möglichst kostengünstigen Einstellung des Flugplatzbetriebes zu kommen. Bis zum 01. Oktober 2011 wolle der Ausschuss ein belastbares Konzept über den Ausstieg und die rechtlichen Konsequenzen.

Februar 2011 begannen die drei Gesellschafter der Flughafen GmbH, den Ausstieg im Detail zu besprechen, vereinbarten jedoch Stillschweigen.

Der Aufsichtsrat der Flughafen GmbH verständigte sich für 2011 auf einen deutlich abgespeckten Wirtschaftsplan (Einsparung von jährlich knapp € 200.000,00). Ziel sei ein kontrollierter Ausstieg aus dem Flugbetrieb unter der Moderation des Landes.

Juni 2011 kam der Rat der Stadt Essen einem Antrag von CDU, Grünen, FDP und Essener Bürgerbündnis, seinen Beschluss zum Ausstieg aus dem Flugplatz Essen/Mülheim von 1990 zu bekräftigen, nicht nach. Stattdessen sollte zunächst im Unterausschuss Finanzen und Beteiligungen beraten werden. Die SPD hatte in einem eigenen Antrag die Frage nach möglicherweise erforderlichen neuen Genehmigungsverfahren, finanziellen Konsequenzen und Regressansprüchen aufgeworfen. Die IHK betonte, der Flugplatz und das 140 ha große Flugplatzgelände seien als Standortfaktor für die MEO-Region von außerordentlicher Relevanz. Nach wie vor gelte ihr Beschluss, den Flugplatz Essen/Mülheim zu einem Business-Airport weiter zu entwickeln. Wenn sich ein solches Ziel jedoch als Fata Morgana herausstellen sollte, werde auch die IHK neu nachdenken und beraten. Eine rein ökologische Verwertung des Grundstücks würde allerdings nicht nur der Wirtschaft, sondern auch den Bürgern und den Arbeitnehmern in der Region schaden.

September 2011 beauftragten die Gesellschafter der Flughafen GmbH die Kölner Rechtsanwaltskanzlei Lenz & Johlen, gutachterlich offene Fragen der rechtlichen Beziehungen zu den Flughafennutzern „Aero-Club“ und „WDL-Firmengruppe“ sowie sonstiger am Flugplatz ansässiger Unternehmen und Dritter zu klären, dies in Verfolg des Ausstiegsbeschlusses des Rates der Stadt Mülheim vom 08. Juli 2010 und der Aufforderung des Landesausschusses für Haushaltskontrolle Januar 2011.

Im Frühjahr 2012 entdeckte die Flughafen GmbH ein neues Geschäftsfeld: 2012
Hubschrauberflugbetrieb in diversen Variationen sowie Hubschrauberflugschule, insbesondere Hubschrauberrundflüge an Sonn- und Feiertagen. Auch Hubschrauberevents wie z.B. Heli-Bungee sollen die leeren Kassen des Flughafens füllen helfen.

Juni 2012 wurde das Gutachten der Rechtsanwälte Lenz & Johlen in einer vorläufigen Fassung in einer nicht öffentlichen Gesellschafterversammlung den Gesellschaftern der FEM vorgestellt. Den Mitgliedern des Aufsichtsrates wurde das Gutachten von der Vorsitzenden des Aufsichtsrates, der Mülheimer Oberbürgermeisterin Dagmar Mühlenfeld (SPD), vorenthalten. Auch dem Rat der Stadt Mülheim verweigerte sie die Aushändigung. Stattdessen sollte in drei Monaten eine komprimierte und überarbeitete Fassung vorgelegt werden.

September 2012 lag das überarbeitete -nicht öffentliche- Gutachten der Rechtsanwälte Lenz & Johlen vor. Einer bekannt gegebenen Kurzversion zu Folge kann der Flugplatz in einen deutlich verkleinerten Sonderlandeplatz für Sportflieger und Luftfahrtschiffe umgewandelt und auch geschlossen werden. Die Stadt Mülheim sollte sich aus rechtlichen Gründen nicht aktiv beteiligen.

Dezember 2012 wurde über die Leitbild-Entwicklung für Mülheim debattiert. Im Entwurf des Leitbilds wurde der Flughafen unter der Rubrik „Wirtschaft“ als Stärke für Mülheim bezeichnet und als Ziel genannt:

- 9. den Flughafen erhalten und weiterentwickeln
- 10. den Flughafen schließen, stattdessen hochwertige Gewerbeflächen schaffen.

Januar 2013 ging die Mülheimer SPD in die Offensive. Ungeachtet aller Beschlüsse zur 2013
Schließung des Flugplatzes machte sie sich nicht nur für seinen Erhalt stark, sondern auch für dessen Entwicklung. „Mülheim ohne einen vollwertigen Verkehrsflughafen wäre ein Verlust für die Zukunft unserer Stadt, für die Chancen der Entwicklung des Umfeldes“, erklärte der SPD-Unterbezirksvorsitzende Lothar Fink. Die IHK mit ihrem Präsidenten Grünewald zog in ihrem Strategiepapier „MEO 2030 - Die Zukunft neu denken“ nach und forderte einen Business Airport für die heimische Wirtschaft.

Am 25. September 2013 beschloss der Rat der Stadt Essen u.a., er fordere die Stadtverwaltung auf, sich als Gesellschafter des Verkehrslandeplatzes gegenüber der Bezirksregierung dafür einzusetzen, dass bis zur Änderung der Landeplatz-Lärmschutzverordnung gewerbliche Hubschrauberflüge an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen auf die Zeit zwischen 9 und 13 Uhr beschränkt werden. Der Rat der Stadt Mülheim beschloss am 1. Oktober 2013 sogar, der Gesellschafter Stadt Mülheim werde aufgefordert, in der Gesellschafterversammlung dafür zu sorgen, dass der gewerbliche Hubschrauberverkehr bei Rundflügen und Schulungsverkehr eingestellt werde (ausgenommen Starts und Landungen aus Gründen der Gefahrenabwehr oder wegen Krankeneinsätzen etc. durch Polizei und Rettungshubschrauber). Gleichwohl ignorierte die Gesellschafterversammlung die entsprechende Empfehlung des Aufsichtsrates (sechs Stimmen gegen 5 Stimmen) und stimmte gegen das generelle Verbot.

Am 10. April 2014 bekräftigte der Rat der Stadt Essen auf Antrag der SPD-Fraktion seinen Beschluss zur schnellstmöglichen Schließung des Flugplatzes Essen/ Mülheim und forderte alle Akteure auf, sich weiterhin um die Umsetzung des Beschlusses zu bemühen. Nachfolgenden Antrag der SPD-Fraktion lehnte der Rat ab: Die Stadt Essen als Gesellschafterin wird aufgefordert, in der Gesellschafterversammlung der Flughafen Essen/ Mülheim GmbH für eine Einstellung des gewerblichen Hubschrauberverkehrs zu sorgen. Ausgenommen sind Starts und Landungen von Polizei- und Rettungshubschraubern, die zur Gefahrenabwehr und aus Rettungsgründen erforderlich sind.

2014

Juni 2014 kündigte das Land NRW als Mitgesellschafter der FEM den Gesellschaftsvertrag, Grund: mangelnde Kooperation der Mitgesellschafter Städte Essen und Mülheim beim beschlossenen Ausstieg aus dem Flughafen. Nach einem 2015 eingeleiteten Rechtsstreit blieb es bei dem Austritt des Landes.

Am 2. Oktober 2014 beauftragte der Ausschuss für Stadtentwicklung und Stadtplanung (ASP) der Stadt Essen die Verwaltung, in Abstimmung mit der Stadt Mülheim die rechtlichen, wirtschaftlichen und stadtentwicklungspolitischen Optionen einer Beendigung des Flugplatzbetriebs in Szenarien darzustellen und die Ergebnisse den zuständigen Gremien mit den erforderlichen Verfahrensschritten vorzulegen.

Oktober 2014 warb der Chef der Mülheimer Beteiligungsholding, Hendrick Dönnebrink, für einen geordneten Rückzug bis 2024. Der Pachtvertrag mit der WDL laufe 2024 aus, mit dem Aero-Club (Vertragsende 2034) müsse man sich einigen. Eine Rückstufung des Flugplatzes zu einem Sonderlandeplatz, der den Ansprüchen der Sportflieger genüge, sei kein gangbarer Weg. Der Essener Ratsherr Thomas Rotter befürchtete, bei einer Insolvenz hätten die verbleibenden Gesellschafter Essen und Mülheim das Ruder nicht mehr in der Hand; der Flughafen Düsseldorf könne sich der Masse bedienen, um Flugbetrieb mit kleineren Düsenjets nach Essen/ Mülheim auszulagern.

Am 26. November 2014 beauftragte der Rat der Stadt Essen die Verwaltung, gemeinsam mit der Stadtverwaltung Mülheim mit dem Aero-Club schnellstmöglich über eine einvernehmliche Beendigung des Erbbaurechtsvertrages zu verhandeln.

August 2015 warfen die Grünen dem Essener Stadtdirektor Hans-Jürgen Best vor, den Ausstieg aus dem Flughafen zu verschleppen. Best hatte in einem Papier, das die Verwaltung dem Rat der Stadt Essen vorlegte, von einer Einstellung des Flugbetriebs zum 31. Dezember 2024 gesprochen. Die Grünen drängten auf einen Ausstieg spätestens Ende 2018.

September 2015 wurden Unternehmer und Vereine am Flugplatz E/Mh als Netzwerk „Wir sind Flughafen“ (Sprecher Frank Peylo) initiativ, den Flugbetrieb am Flugplatz Essen/ Mülheim zu erhalten. Rückendeckung bekamen sie von der IHK durch deren Präsidentin Jutta Krufft-Lohrengel und deren Verkehrsexperten Jan Borkenstein. Barbara Majerus, Geschäftsführerin der WDL-Gruppe, warnte: Es gehe um Arbeits- und Ausbildungsplätze sowie um gesunde Unternehmen, deren Geschäftsgrundlage durch eine Schließung entzogen werde. Die Mülheimer OB-Kandidaten Ulrich Scholten (SPD) und Werner Oesterwind (CDU) hielten den Mülheimer Ausstiegsbeschluss für nicht unumstößlich. Dezember 2015 bot „Wir sind Flughafen“ dem Land an, dessen Geschäftsanteil an der FEM zu übernehmen. Die IHK lobte den Vorstoß.

Am 10. Dezember 2015 entschied das Verwaltungsgericht Düsseldorf auf Klage zweier von der Schutzgemeinschaft betreuter Kläger, dass Starts und Landungen auf dem „Flughafen Essen/ Mülheim“ mit Hubschraubern während der Nacht- und Mittagszeit sowie am Wochenende weitgehend zu untersagen sind. Sonntagsflüge zu gewerblichen

Zwecken sind von den Einschränkungen ausgenommen. Der weitergehenden Meinung der Kläger, der gesamte Flugbetrieb auf dem „Flughafen Essen/Mülheim“ sei inzwischen ungenehmigt, schloss sich das Gericht nicht an. Das Urteil ist rechtskräftig.

Am 26. Februar 2016 beantragte die FEM bei der Bezirksregierung, die Landeplatzgenehmigung (VLP-Genehmigung) zu ändern und Ziffer II 3.3 wie folgt neu zu fassen:

„Der Motorflugbetrieb am Verkehrslandeplatz Essen/ Mülheim unterliegt -unabhängig von der Zahl seiner Flugbewegungen- der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung...vom 05.01.1999 (BGBl. I S.35). Darüber hinaus gelten diese Regelungen auch für den Hubschrauberbetrieb.“ Alle zu Ziffer II 3.3 bisher verfügbaren Regelungen werden außer Kraft gesetzt.

April 2016 wurde ein Gutachten der Märkische Revision GmbH öffentlich, das eine Einstellung des Flugbetriebs vor 2034 weder für juristisch möglich noch für wirtschaftlich sinnvoll erachtet.

Die Mülheimer SPD kündigte einen Antrag an den Planungsausschuss des Rates der Stadt Mülheim an, die November 2008 beschlossenen Restriktionen im Bebauungsplan H 17 (kein flugaffines Gewerbe) aufzuheben.

Am 12. Mai 2016 beschloss der Rat der Stadt Mülheim, den Betrieb des Flugplatzes Essen/Mülheim mindestens bis zum Jahr 2024 abzusichern. Eine Vermarktung des Geländes soll erst im Jahr 2034 nach Aufgabe des Sportflugbetriebes durch den Aero-Club erfolgen.

Mai 2016 war den Unterlagen zu dem 2015 gestellten Antrag auf Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf u.a. ein Antrag auf Befreiung von der Betriebspflicht für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 2 t MTOM zu entnehmen. Es droht eine Verlagerung nach Essen/ Mülheim.

August 2016 stellte die Anwaltskanzlei Lenz und Johlen zu den Kernaussagen des Gutachtens der Märkische Revision GmbH klar: Die Umwandlung des Flugplatzes E/Mh in einen Sonderlandeplatz zu Sportflugzwecken ist in einem relativ unaufwendigen Verfahren ohne Umweltverträglichkeitsprüfung und ohne Festsetzung eines Lärm-

schutzbereiches möglich (Pressemitteilung der Fraktionen Bündnis 90 DIE GRÜNEN Räte Essen und Mülheim sowie Landtag NRW vom 11. Aug. 2016).

Am 28. September 2016 beschloss der Rat der Stadt Essen, dass die Planungsämter der Städte Essen und Mülheim bis 2018 einen Masterplan für die Entwicklung des Flugplatzareals erstellen und den Gremien zur Beschlussfassung vorlegen.

Mitte Juli 2017 wurden folgende Ratsanträge der Grünen abgelehnt:

„Eine Nachnutzung des Flughafenareals Essen/ Mülheim erfolgt nicht erst nach dem Jahr 2034, sondern bereits in Teilen unter Wahrung der Rechte des Aero-Clubs ab dem Jahr 2024. Bei der Erarbeitung des Masterplans für die Entwicklung des Areals des Flughafens Essen/Mülheim sind daher Szenarien für eine teilweise Nutzung der Flächen ab dem Jahr 2024 zu entwickeln“ (Antrag gestellt in Essen und Mülheim, abgelehnt durch beide Räte).

„Der Rat der Stadt Essen appelliert an die Landesregierung, sich an dem Konversionsprozess für eine Umwandlung des Areals am Flughafen Essen/Mülheim zur umweltfreundlichen, städtebaulichen Folgenutzung ab dem Jahr 2024 finanziell zu beteiligen“ (Antrag in Essen gestellt und vom dortigen Rat abgelehnt).

Februar 2018 stellte die Stadtverwaltung Mülheim die Ergebnisse der „zweiten Werkstatt“ zum Masterplan für die künftige Nutzung des Flugplatzgeländes vor.

Drei Teams hatten drei Konzepte erarbeitet:

eines ohne Flugbetrieb mit je einem Drittel für Wohnen, Gewerbe und Natur, das zweite mit Flugbetrieb (konzentriert auf eine kleinere Fläche im Nordosten des Areals oder mit kompletter Verlegung Richtung Süden), Wohnen und Gewerbe sowie das dritte mit Blick auf das Ruhrtal ausgerichteten Wohnanlagen und Fokus auf den Biotop- und Artenschutz: 60% grüne Fläche südlich und 40% auffächernd bebaute Fläche nördlich der heutigen Landebahn, nach dem Willen einiger Teammitglieder mit noch weniger Bebauung („Masterplan für die Entwicklung des Flughafen Areals“, WAZ Mülheim 15. Feb. 2018).

Die NRZ Mülheim gab sogleich der Fakultät Wirtschaftswissenschaften (Universität Duisburg-Essen) eine Bürgerbefragung in Auftrag, wonach sich 57% der Befragten dafür ausgesprochen haben sollen, die Fläche so zu belassen wie sie ist, und forderte

die Kommunalpolitiker indirekt auf, ihr bisheriges Abstimmungsverhalten (gemeint Schließung des Flugbetriebes) zu überdenken. Das Luftschiff Theo gehöre für viele Menschen in der Stadt schlicht in den Mülheimer Himmel wie die Weiße Flotte auf die Ruhr („Mehrheit möchte Flughafen behalten“, NRZ Mülheim 24. Feb. 2018).

Februar 2018 lehnte der Rat der Stadt Mülheim eine von der Geschäftsführung der FEM im Alleingang geforderte Auflösung der Fluglärmkommission ab. März 2018 sprach sich der Ausschuss für Stadtentwicklung und Stadtplanung des Rates der Stadt Essen ebenfalls für eine Beibehaltung der Kommission aus.

Nach der dritten Runde zum Masterplan für die künftige Nutzung des Flugplatzgeländes April 2018 soll es Prüfungen geben: zum Boden, Klima, Artenschutz, zu den Kosten eines neuen Stadtteils sowie eine luftfahrtrechtliche. Flughafenbefürworter warfen ein: „Es geht am Flughafen vor allem auch um Arbeitsplätze“ (Peter Beitz, FDP). „Die Flugschulen, das WDL-Unternehmen und alle anderen Betriebe dort brauchen endlich Planungssicherheit. Der überwiegende Teil der Bürgerschaft ist dort für einen weiterhin beschränkten Flugverkehr“ (Hans Georg Hötger, Bürgerlicher Aufbruch Mülheim). Bau-, Planungs- und Umweltdezernent Peter Vermeulen verwies auf die seit den bisherigen Beschlüssen weiter entwickelte Flugtechnik. Die Maschinen seien leiser geworden.

Juli 2018 sollte der Rat der Stadt Essen die nächsten Schritte für die Erstellung des Masterplanes auf den Weg bringen. Weil die FDP-Fraktion Beratungsbedarf anmeldete, flog der Vorschlag der Fachverwaltung von der Tagesordnung. Gegenüber der WAZ-Redaktion brachte Fraktionschef Hans-Peter Schönweiß einen eingeschränkten Flugbetrieb auch nach 2034 ins Spiel („Flughafen: Masterplan lässt auf sich warten“ (WAZ Essen, 12. Juli 2018).

–

Völlig unglaublich ist, dass ein Geschäftsflughafen Essen/Mülheim die Zahl der Flugbewegungen freiwillig beschränken wird („Festschreibung“ gemäß früherem FEM-Geschäftsführer 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 (aktuell: Antrag auf Kapazitätserweiterung mit u.a. Befreiung von der Betriebspflicht für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 2 t MTOM). Die FEM, die auf Einnahmen angewiesen ist, wird solche Flüge in Essen/Mülheim sicherlich nicht abweisen. Die Start- und Landebahn lässt sich bautechnisch nach Westen verlängern. Die FEM 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, Weeze, Dortmund, Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und Siegen. Niemand ist gehindert, diese Flugplätze zu benutzen.

„Nordrhein-Westfalen ist mit drei internationalen und vier Regionalflughäfen mehr als gesättigt“ („Subventionsgrab Weeze“, Kommentar NRZ Essen, 01. Nov. 2003). „Es gibt zu viele Flughäfen“ (Kommentar WAZ Essen, 23. Dez. 2011). Von einem Überangebot sprach der Marketingleiter am Dortmunder Flughafen, Guido Miletic (WAZ Essen Beilage Wirtschaft Juni 2/2012, 26/Luftverkehr).

Der 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, 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, 13. Sept. 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, 18. März 2002).

Für Johannes Turzer - Geschäftsführer der Schweizer Jet Aviation – hatte 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, 20. Juli 2006);

in diesem Sinne 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, 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.
- 4.) Führungskräfte gaben und geben dem Revier auch ohne einen Geschäftsflughafen Essen/Mülheim gute Noten. 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, 04. März 1998). „Die Ruhrmetropole hat ihre Hausaufgaben erledigt“ („Immobilien: „Capital“ lobt Aufschwung in Essen“,

WAZ Essen, 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, 19. März 2009). Der Wirtschaftsstandort Ruhr ist international hoch geschätzt. Als Hauptgründe für die Attraktivität des Ruhrgebiets wird u.a. die Verkehrsinfrastruktur genannt („Wirtschaftsstandort Ruhr international geschätzt“ WAZ Essen 8. Juni 2016). 2016 zählte man in NRW 413 Neuansiedlungen und Erweiterungsinvestitionen ausländischer Konzerne („Internationale Konzerne zieht es ins Revier“, WAZ Essen 6. Mai 2017).

- 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 2010 wurde die Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Schwarze Heide in Bottrop-Kirchhellen auf 1.500 m verlängert. Es dürfen dort auch Düsenmaschinen starten und landen. Geplant ist ein 13 ha großes Areal für flugaffines Gewerbe. Die Geschäftsführung geht davon aus, dass in den nächsten Jahren bis zu 40% der in Essen/Mülheim heimischen Flieger umziehen wollen und will deshalb neue Hangars bauen („Schwarze Heide rüstet sich schon für Umzug“, WAZ Essen 4. Nov. 2014).

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 entbrannte der Kampf um den Billig-Passagier so massiv wie sonst nirgendwo in der Nation (Flugreisen Spezial von WAZ und NRZ, 26. Okt. 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. 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 u. Mülheim, 03. Nov. 2000; „Airport-Allianz lässt Düsseldorf außen vor/ Amsterdam und Frankfurt kooperieren“, NRZ Essen u. Mülheim, 03. Nov. 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.

Die Unternehmen Reggeborgh und Aviapartner wollen 60 Millionen Euro in den „Twente Airport“ nahe der niederländisch-deutschen Grenze investieren. Der Regionalflughafen Twente soll 2016 in Betrieb gehen.

- 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 aus wirtschaftlichen Gründen so wie im Interesse der Umwelt auf die Schiene: so die Verkehrsexperten (vgl. etwa Reichow, Energieverbrauch und Umweltschutz im Luftverkehr, energiewirtschaftliche Tagesfragen 1990, 847 ff.), die bundespolitische Leitlinie und die Fluggesellschaften. Die Lufthansa hat die Strecken Berlin-Hamburg, Hannover - Berlin und Köln - Frankfurt längst eingestellt und der Bahn überlassen. 2008 strich Germanwings Köln - Paris, Air France Brüssel - Paris („Flieger entdecken die Schiene“, WAZ Essen und Mülheim, 10. Sept. 2008, „Fluglinien entdecken die Schiene“, NRZ Essen und Mülheim, 18. Sept. 2008).

2012 nahmen nur noch 23,5 Millionen Passagiere den Flieger bei Reisen innerhalb der Bundesrepublik -3,7 Prozent weniger als im Vorjahr („Inlandsflüge immer weniger gefragt“, WAZ Essen, 18. April 2013).

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, 05. April 1994). zwischen den beiden Städten beträgt nur 76 Minuten.

Die Zahl der Bahnreisenden steigt seit Jahren. 2017 waren es im Fernverkehr 142 Millionen Fahrten -13 Millionen mehr als noch drei Jahre zuvor. Die Deutsche

Bahn will ihr Angebot im Fernverkehr deutlich ausbauen und ihre Investitionen in die Fahrzeugflotte von 5,3 Milliarden Euro um eine Milliarde Euro aufstocken („Eine Milliarde Euro für neue Züge“, WAZ Essen, 28.Sept. 2018).

- 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, 29. Okt. 1998). Die Deutsche Bahn AG und die Bahnen aus Frankreich (SNCF), Luxemburg (CFL) und der Schweiz (SBB) wollen Schnellbahnverbindungen zwischen Paris, Luxemburg, Frankfurt und Zürich gemeinsam planen und betreiben („Europäische Schnellbahnen“, NRZ Essen und Mülheim, 10. Mai 2000).

Mit dem ICE und mit Tempo 300 soll die Reise 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, 04. Nov. 2000).

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 als wichtiger Hoffnungsträger für die Wirtschaft in NRW zukunftsträchtige Arbeitsplätze schaffen. („Bahn frei für den Zug der Zukunft“, NRZ Essen und Mülheim, 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, 03. Dezember 1994 / freiwillige Selbstbeschränkung gemäß Reiner Eismann, früherer Geschäftsführer der FEM 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,
- die Piste 1974 betoniert und anschließend schrittweise verlängert wurde (1983 auf 850 m, 1986 auf 1.050 m),
- 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,
- März 1997 die Verlängerung der Piste auf 1.450 m genehmigt wurde und 2000 der Ausbau auf 2.000 m erfolgte,
- man 1992 noch 250.000 Fluggäste zählte, 2005 bereits 1,742 Millionen und 2015 schon fast 2 Millionen,
- mittlerweile Maschinen wie die Boeing 737/800 oder der Airbus A 320 starten und landen,
- 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 (2010 unterlegt mit einer im Auftrag der Wirtschaftsförderung Ruhr und der IHK zu Dortmund in Auftrag gegebenen Studie dreier Professoren der Fach-hochschulen Worms und Bad Honnef, wonach die Verlängerung der Betriebszeiten um 1 Stunde nur ein Tropfen auf den heißen Stein sei),
- der Rat der Stadt Dortmund November 2010 beschloss: Ausdehnung der Betriebszeit auf 22.30 Uhr und für am Flughafen stationierte und über Nacht bleibende Maschinen auf 23.00 Uhr,
- Mai 2014 die Erweiterung des Flugbetriebs von 6 bis 22 Uhr auf 23 Uhr genehmigt wurde (beklagt) und die Verlängerung der Start- und Landebahn von 2000 auf 2300 Meter wieder auf die Tagesordnung kommen soll,
- derzeit Kapazitäten für jährlich 3,5 Millionen Fluggäste bestehen.

(„Denen ist die Wahrheit rausgerutscht, WAZ Essen u. Mülheim, 19. Juni 1997, „Von der Hoppelwiese zur Startbahn Ruhr“, WAZ Essen u. Mülheim, 23. Sept. 2000, „Startbahn Ruhrgebiet, die Piste zur Sonne“ WAZ/NRZ Essen u. Mülheim,

08. April 2006, „Dortmunder Flughafen will Landebahn verlängern“, WAZ Essen u. Mülheim, 07. Sept. 2006, „Immer mehr Flugverkehr“, WAZ Essen u. Mülheim, 13. Jan. 2007, „Neue Variante für Flughafen“, WAZ Essen, 15. Aug. 2008, „Studie: Ruhrgebiet im Luftverkehr abgehängt“, WAZ Essen u. Mülheim, 24. Sept. 2010, „Dortmunder Rat will Jets länger fliegen lassen“, WAZ Essen u. Mülheim, 19. Nov. 2010, „Flughafen weiter in roten Zahlen“, WAZ Essen, 25. März 2013, „von Dortmund in die Walachei“, WAZ Essen 6. Aug. 2014, „Aufstand der Flughäfen“, WAZ Essen 23. Febr. 2016).

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. Aktuell: Antrag auf Kapazitätserweiterung 2015 mit u.a. Befreiung von der Betriebspflicht für Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 2 t MTOM.

- 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, Essen „Grüne Hauptstadt Europas 2017“).

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 siebenzehnmal 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 Risi-

kostufe („unmittelbare Gefahr“) zugeordnet („17 mal kamen sich Flugzeuge über NRW zu nah“, NRZ Essen u. Mülheim, 22. Jan. 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 u. Mülheim, 23. Febr. 2000).

- 9.) Die Start- und Landebahn des Flugplatzes Essen/Mülheim lässt sich bautechnisch nach Westen verlängern. Die FEM 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 dort gelegenen Wohngebiete würden deutlich höher belastigt werden.

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, 25. Sept.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, 11. Juni 1994).
- 14.) Der Flughafen Düsseldorf will expandieren und soll zu einem europäischen Spitzenplatz im Passagier-, Charter- und Frachtverkehr ausgebaut werden. Dez. 2004 beantragte der Flughafen 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. Nov. 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. Sobald der Flughafen nachweist, dass er 45 Flüge pro Stunde auf einer Bahn fliegen kann, gilt das Limit von 45 Flügen für alle 16 Betriebsstunden („Protest gegen Flughafenpläne“, WAZ Essen, und „Die Genehmigungslage“, NRZ Essen und Mülheim, jeweils 09. Nov. 2005). Okt. 2009 genehmigte das Verkehrsministerium im Ein-Mann-Betrieb in 8 Stunden pro Tag 43 statt bislang 40 Flugbewegungen („Mehr Starts und Landungen in Düsseldorf“, NRZ Mülheim, und „Ministerium genehmigt mehr Flüge in Düsseldorf“, WAZ Mülheim, jeweils 14. Okt. 2009). Sept. 2010 bereitete der Airport ein Planfeststellungsverfahren für neue Garagen bzw. Parkplätze für Flugzeuge vor. Die Stadt Essen erhob keine Einwände. („Fluglärm: Keine Einwände gegen Ausbau“, WAZ Essen, 30. Sept. 2010). März 2015 beantragte der Flughafen eine neue Betriebsgenehmigung. Dann sollen 60 statt bislang maximal 45 Flüge pro Stunde möglich sein. Die Flugbewegungen von 202 000 im Jahr 2014 könnten auf theoretisch 318 000 steigen („Ärger in der Anflugschneise“, WAZ Essen, 6. März 2015). Eine Entscheidung wurde frühestens für Ende 2016 erwartet. 2008 hatte der Flughafen über 18,1 Millionen Fluggäste, 2010 knapp 19 Mio., 2012 20,8 Mio., 2014 mehr als 21 Mio. und 2017 ca. 24,6 Mio. („Flughafen Düsseldorf auf Rekord-Höhe“, WAZ Essen und Mülheim, sowie „Flughafen Düsseldorf feiert Rekordbilanz 2010“, NRZ Essen und Mülheim, jeweils vom 30. Dez. 2010, „Mehr Passagiere am Airport Düsseldorf“, WAZ Essen, 5. Jan. 2013, „Ärger in der Anflugschneise“, WAZ Essen, 6. März 2015, „NRW-Flughäfen locken mehr Passagiere an“, WAZ Essen vom 6. Jan. 2018).

- 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: so eine von der Stadt Mülheim in Auftrag gegebene Messung („Der Lärm hat zugenommen“, NRZ Mülheim, 03. Okt. 2001, „Über einst stillen Vororten wächst der Lärm-Pegel“, WAZ Mülheim, 04. Okt. 2001). Über Essen-Kettwig fliegen die Maschinen in 700, 800 Meter Höhe, oft mit ausgeklappten Landeklappen und herausgeschobenem Fahrwerk („Düsseldorfs Flughafen will wachsen“, WAZ Essen 27. Nov. 2013).

Die Zahl der Starts und Landungen am Düsseldorfer Flughafen nach 22 Uhr hat deutlich zugenommen. Juli 2010 gab es sogar 257 Flugbewegungen nach 23 Uhr, 141 im August und 152 im September. Dies entspricht laut dem Netzwerk Mülheimer Bürger gegen Fluglärm einer Steigerung von 117 % („Netzwerk: Keine Nachtruhe in Mintard“, NRZ Mülheim, 06. Nov. 2010).

16.) Hunderttausende 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, sind oft nur Prestigeobjekte der Regionalpolitiker und werden von den Kommunen oder kommunalen Betrieben gestützt.

Seit 2008 ist ein Drittel der Regionalflughäfen in Deutschland verschwunden („In NRW droht ein Sterben der kleinen Flughäfen“, Westdeutsche Zeitung vom 3. April 2013). Der Flughafen Kassel-Calden stand bereits seit seiner Inbetriebnahme in Kritik; knapp 7 Millionen € Verlust fielen 2013 für den Steuerzahler an („In schweren Turbulenzen“, WAZ Essen vom 10. Okt. 2013).

Gegen die Regionalflughäfen läuft ein Countdown, denn laut EU-Beschluss müssen sie ihren laufenden Betrieb ab 2024 selbst finanzieren. Subventionen werden radikal heruntergefahren („Startbahn in die große Welt“, WAZ Essen 10.März 2015).

„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“ (Michael Garvens, Geschäftsführer des Kölner Flughafens, Flugreisen Spezial von WAZ und NRZ, 26. Okt. 2004, S. 2),
 „Gerade Regionalflughäfen wie die in NRW werden es schwer haben, zu überleben“ (Yvonne Ziegler, Professorin für Luftverkehrsmanagement an der Fachhochschule Frankfurt,
 „Der Airport Dortmund gerät in Turbulenzen“, WAZ Essen 10. März 2015),
 „Viele der Regionalflughäfen in NRW stehen auf der Kippe“ (Jens Flottau, Fachjournalist Luftfahrt, „Startbahn in die große weite Welt“ WAZ Essen, 10.3.2015),

Vgl. auch:

„Ausbau von Regionalflughäfen: Fehlallokation von Ressourcen“,
 „Regionalflughäfen politisch und wirtschaftlich unter Druck“, Deutsche Bank Research, 03. November 2005 und 02. Juli 2015: www.dbresearch.de,
 „Der Wildwuchs mit den Pisten“, WAZ Essen und Mülheim, 13. Juni 2009,
 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, 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 zu erzielen. Nur fünf deutsche Flughäfen schrieben 2011 schwarze Zahlen („Flughäfen unter Druck“, WAZ Essen, 23. Dez. 2011).

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 schreibt rote Zahlen. Das Defizit belief sich 2004 auf 28,26 Millionen € („Dortmunder Flughafen tief in roten Zahlen“, WAZ Essen und Mülheim, 14. Juni 2005), 2009 auf 25 Millionen € und 2013 auf 19,9 Millionen € („Unter den Wolken“, WAZ Essen und Mülheim, 04. Juni 2010 und „Der Airport Dortmund gerät in Turbulenzen“, WAZ Essen 10. März 2015). Ausgeglichen werden die Verluste 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, 17. Okt. 2004 und „Düsseldorfer Flughafen-Chef übt harte Kritik an Dortmunder Airport“, WAZ Essen und Mülheim, 12. Januar 2005). So hat sich der Vorstandsvorsitzende der Signal Iduna Gruppe, Reinhold Schulte, Februar 2010 für eine Schließung des Flughafens Dortmund ausgesprochen. Ab 2024 muss Dortmund weitgehend ohne Subventionen auskommen („Der Airport Dortmund gerät in Turbulenzen“, WAZ Essen 10. März 2015).

Ein Regionalflughafen Essen/Mülheim dürfte sich ebenfalls nicht rechnen. Auch ein Geschäftsflughafen Essen/Mülheim würde keine schwarzen Zahlen schreiben. Die Städte Essen und Mülheim sowie das Land mussten für den Flugplatz Essen/Mülheim insgesamt zuschießen: 2003 € 640.000, 2004 € 679.000 und 2006 € 660.000 („Immer nur Zuschüsse für den Flughafen“, WAZ Mülheim, und „34.000 € mehr für den Flughafen“, NRZ Mülheim, jeweils 21. Febr. 2003, „Weniger Bewegungen, mehr Zuschüsse“, NRZ Mülheim, 25. Nov. 2004, „Immer weniger Schulflüge“, WAZ Mülheim, 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 FEM hatte 1990 Fluggesellschaften gefragt, 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 und ggf. klagen, sollten ihnen in Düsseldorf Flüge

gestrichen werden („Scharfe Kritik an NRW-Konzept für Luftverkehr“ u. Kommentar „Zum Tage: Verfahren“, Rheinische Post, 17. Dez. 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. Dez. 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 u. Mülheim, 04. Juni 1996).

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

Aug. 1993 sah die Ausbaustudie der Firma Airplan GmbH mit einem Investitionsvolumen von ca. 140 Millionen DM vor:

Umbau des Flugplatzgebäudes zur Abfertigung von Passagieren; später Bau eines neuen Abfertigungsgebäudes, sodann ggf. Erweiterung; Umgestaltung und Erweiterung der Landseite (Vorfahrt/Parkplätze); Errichtung eines Parkhauses; Neubau von Unterstell- und Flugzeughallen; Verlängerung der Start- und Landebahn um ca. 350 m nach Westen; Erweiterung des Vorfeldes; im Osten des Flugplatzgeländes sowie im Anschluss an das zu errichtende Abfertigungsgebäude Bereiche für luftfahrtbezogenes Gewerbe; Vorbehalt des südlichen Geländes für nichtluftfahrtbezogenes Gewerbe nach Auflösung der Segelflugfläche; Bürogebäude auf dem Gelände gegenüber der Flughafensiedlung.

Nov. 2003 erklärte die FEM, der Investitionsbedarf für die „kleine Düse“ liege bei fast 500.000 € („Flughafen: höheres Defizit“, NRZ Mülheim, 15. Nov. 2003).

Heute schreiben wir 2018. 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. „Essen gehen die Gewerbeflächen aus“ (WAZ Essen 26. Okt. 2012) „Gewerbeflächen verzweifelt gesucht“ (WAZ Essen 9. März 2013) und „Wirtschaft fordert mehr Gewerbeflächen“ (WAZ Essen 5. Mai 2013). Februar 2015 drang die Industrie- und Handelskammer auf Ausweisung neuer Gewerbeflächen in Essen („Großstadt statt Naturpark“, WAZ Essen 12. Febr. 2015). 2016 hieß es: „Wir sind fast ausverkauft“ (WAZ Essen 8. Juni 2016) und 2017: „Mülheim ist ausverkauft“ („Dem Ruhrgebiet gehen die Gewerbeflächen aus“, WAZ Essen 7. Febr. 2017). 2017 beklagte die Grundstücksbörse Ruhr fehlende Gewerbeflächen („Manche Firmen wandern schon ins Umland ab“, WAZ Essen 11. Mai 2017). 2018 las man zur Gründermesse „Ruhr-Summit“ in Bochum: „Firmengründer schätzen das Ruhrgebiet“, WAZ Essen 11. Okt. 2018: „Es fehlen attraktive Immobilien.“

Ende 1999 verließ das Call-Center des Mobilfunkanbieters E-Plus Mülheim, weil es dort keine Möglichkeit sah, sich zu vergrößern („E-Plus verlässt Mülheim; keine Expansionsmöglichkeit“ NRZ Mülheim, 23. Dezember 1999). Mitte 2002 verabschiedete sich der Elektronikkonzern Medion von Mülheim, weil er in Mülheim kein Grundstück in der gesuchten Größenordnung fand. Angesichts der Beschlusslage des Rates der Stadt Mülheim, den Flughafen auszubauen, nahm die Firma von einer Ansiedlung auf dem Flugplatzgelände Abstand („SPD und FDP verspielen wirtschaftliche Zukunft der Stadt“, WAZ Mülheim, 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 21. Okt. 2009 und „Für Wachstum fehlt Fläche“, WAZ Mülheim 21. Okt. 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 30. Juni und NRZ Mülheim 03. Juli 2009, „Ein knappes Gut“, WAZ Mülheim 16. Sept. 2009, „Kaum Raum für Entfaltung“, NRZ Mülheim 17. Sept. 2009, „Ungelöst: Viel Lärm und zu wenige Flächen“, WAZ Mülheim 26. Nov.2010). 2017 sprach Schnitzmeier von einer „Ausverkaufssituation“ („Gewerbeflächen fast ausverkauft“ WAZ Essen 7. Febr. 2017).

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 vorstellten. Nach der Modell-

vorstellung 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.