

Netzwerk Mülheimer Bürger gegen Fluglärm

Birkenstr. 9

45478 Mülheim an der Ruhr

email : waldemar_now@web.de

Antworten auf Ihre Wahlprüfsteine vom 13. August 2020

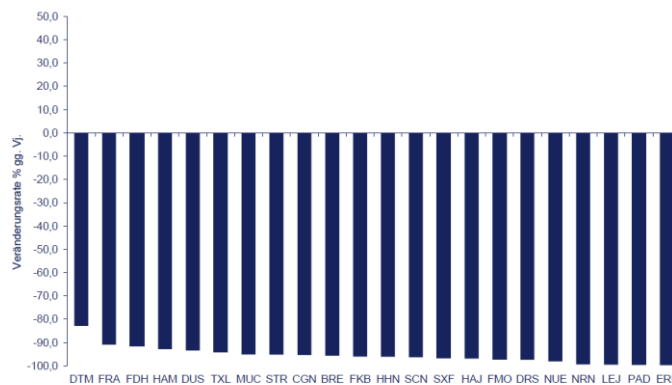
1. Die Landesregierung beabsichtigt die Starts und Landungen auf dem Düsseldorfer Flughafen deutlich zu erhöhen.

Der Antrag des Flughafen Düsseldorf GmbH vom 16.02.2015 auf Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses ist von der zuständigen Planfeststellungsbehörde, dem VM NW, noch nicht beschieden. Ob das VM beabsichtigt, dem Antrag zu entsprechen, ist aktuell m.E. noch nicht ersichtlich.

2. Wie stehen Sie zur Kapazitätserweiterung?

Diese Grafik werden Sie kennen:

Wachstumsraten des Passagieraufkommens an ADV-Flughäfen im Juni 2020



Quelle: ADV

Düsseldorf (DUS) lag bei Passage im Juni bei – 90 %, bei den Movement bei – 75%. Die Werte sind im Juli und August unbedeutend besser geworden. Im YoY-Vergleich sind die Flugbewegungszahlen immer noch im Keller. Die Forecast-Szenarien der IATA vermuten ein Erreichen der Vorkrisenzahlen frühestens ab 2024. Alle großen Fluggesellschaften weltweit legen Maschinen still, entlassen massenhaft Personal und richten sich damit auf eine Zukunft ein, in der dauerhaft deutlich weniger geflogen werden wird. Allein die Lufthansa wird rund 100 Maschinen für immer am Boden lassen. Die Germanwings hebt nicht mehr ab. Die LGW

Adresse

Dr. Monika Griefahn
c/o SPD-Unterbezirk Mülheim an der Ruhr
Auerstraße 13
45468 Mülheim an der Ruhr

Kontakt

Tel.: 0208 4593519
Fax: 0208 4593513
Mail: monika.griefahn@spdmh.de
www.monika-griefahn.de

Spendenkonto

Sparkasse Mülheim an der Ruhr
BIC: SPMHDE3EXXX
IBAN: DE90 3625 0000 0369 0006 40
Verwendungszweck: Griefahn 2020

ist insolvent und SunExpress ebenso. DUS verliert pro Monat zwischen 7-10 Mio. €. Das sind meines Erachtens dramatische Entwicklungen, auch weil es hier um öffentliche Verkehrsinfrastruktur geht.

Angesichts der Lage heute könnte man sagen, dass der Antrag der FDG obsolet sei. Das ist allerdings aus systemischen Gründen nicht so. Die Möglichkeit der flexibleren „Ad-hoc-Nutzung“ der Nordbahn bleibt auch bei geringeren Movements durchaus interessant, um z.B. untertags Umlauf-Flieger mit Delays in das Slotmanagement ohne Zeitverzug integrieren zu können. Das hilft, Landungen nach 22:00 zu vermeiden.

Parallelstarts oder –landungen sind bei der Bahnenkonfiguration am DUS nicht möglich. Die Bahnen liegen nur knapp 500 Meter auseinander, notwendig sind laut internationalen Bestimmungen 1.035 m. (ICAO Appendix 14, Manual Doc 9157, 2.1.17) Insofern ist die Zahl der Bewegungen auf 60/h strukturell steigerbar, allerdings kann es pro Stunde keine 60 Starts geben und auch keine 60 Landungen. Das heißt, es gibt keine 60 Überflüge über ein Gebiet.

Meines Erachtens ist der Antrag der FDG durch den Angerland-Vergleich vom 13.05.1965, hier 1. Teil, A., II, durchaus gedeckt. Die richterlichen Entscheidungen der letzten 20 Jahre, davon auch ein höchstrichterliches, belegen dies aus meiner Sicht.

3. Welche Möglichkeiten des Lärmschutzes in Bezug auf Flugbewegungen des Flughafens Düsseldorf sind Ihrer Sicht gegeben?

Der ohnehin auch schon vor der Krise zurückgehende Markt bei Inlandsflügen wird sich noch weiter verkleinern. Dort wo es gute Bahnverbindungen gibt, werden Flugrelationen eingestellt. (Hamburg-Berlin, Berlin-Hannover, Köln-Frankfurt, Berlin-Nürnberg usw.) Es gibt noch eine nennenswerte Anzahl von Feeder-Flügen zum Hub FRA. Die Mehrzahl der Passagiere sind Umsteiger. Insofern muss die Bahnverbindung Düsseldorf-Frankfurt (Airport) verbessert werden. Zeitraubendes Nadelöhr ist der Bahngroßknoten Köln. Dieser wird in den kommenden Jahren ertüchtigt. Der ab 2030 realisierte Deutschlandtakt der Bahn sieht eine Verbindung Düsseldorf – Berlin < 4 Std. Fahrzeit vor. 4 Stunden sind die Schwelle, ab deren Unterschreitung Reisende vom Flieger auf den Zug umsteigen. Es ist zu hoffen, dass Ähnliches für die Relation Düsseldorf-Frankfurt (Flughafen) eintritt. Im Prinzip heißt das: Wir müssen die Bahn stärken. Eben das geschieht aktuell massiv. Das schon länger existierende und durchaus erfolgreiche Rail&Fly-Angebot wird zurzeit weiter ausgebaut. Wäre sicher zu stellen, dass bezogen auf das Gepäck beginnend am Startbahnhof und durchgehend bis zum Airport die für Flugreisen notwendigen Sicherheitsstandards gewährleistet werden können, würden sich sicher noch mehr Reisende für die Rail&Fly-Kombilösung entscheiden.

Adresse

Dr. Monika Griefahn
c/o SPD-Unterbezirk Mülheim an der Ruhr
Auerstraße 13
45468 Mülheim an der Ruhr

Kontakt

Tel.: 0208 4593519
Fax: 0208 4593513
Mail: monika.griefahn@spdmh.de
www.monika-griefahn.de

Spendenkonto

Sparkasse Mülheim an der Ruhr
BIC: SPMHDE3EXXX
IBAN: DE90 3625 0000 0369 0006 40
Verwendungszweck: Griefahn 2020

Ich bin zudem der festen Überzeugung, dass die Corona bedingt gelernten Online-Meeting-Verfahren auch nach der Corona-Pandemie weitergeführt werden.

Ich erspare mir hier über alternative An- und Abflugverfahren detaillierte Ausführungen zu machen, weil Ihnen das alles bekannt sein wird. CDA-Anflüge bieten durchaus die Chance, in gewissen Überflugbereichen den Lärm zu mindern. Für den Süden Mülheims muss allerdings bedacht werden, dass rund 18 km vor dem Aufsetzpunkt die Maschinen über ILS geführt werden, das einen Gleitwinkel von 3° vorsieht. (Der 18-km-Punkt liegt ungefähr bei Kettwig.) Die Technik eröffnet gleichwohl neue Möglichkeiten, die bisher noch nicht zur Verfügung standen, um sowohl An- als auch Abflüge lärmreduziert zu gestalten. Beispielhaft hier das vom DLR entwickelte LNAS (Low Noise Augmentation System), das den optimalen Zeitpunkt für das Setzen der Flaps sowie das Ausfahren des Fahrwerks automatisieren kann. Das System ist momentan bei Lufthansa im Praxistest. Es zeigt sich, dass flugzeugführende Klappen und Fahrwerk eher aktivieren als notwendig sind. Die daraus physikalisch zwangsläufig resultierende Schuberrhöhung steigert auch den Lärmpegel. Eben dies lässt sich auf einen späteren Zeitpunkt im Anflug verschieben und damit werden weniger Anwohnende belästigt.

Die Flugzeuge sind in den letzten Jahrzehnten deutlich leiser geworden. Das ist der verbesserten Triebwerkstechnologie (Getriebefan z.B.) und optimierter Aerodynamik der Maschinen geschuldet. Zurzeit werden im Kontext der Evaluation des FlulärmG die Luftfahrzeugklassen neu berechnet. Die ersten Ergebnisse sind in die Empfehlungen des UBA zur Neujustierung der Auslösewerte gem. § 2 bereits eingeflossen. Das UBA empfiehlt, diese Auslösewerte um 2dB A abzusenken mit der Begründung, dass sonst die Lärmschutzzonen um die Airports verkleinert werden müssten. Das bedeutet, dass die Flugzeuge deutlich leiser geworden sind. Beim DLR in Braunschweig geht man davon aus, dass die 2 dB A wahrscheinlich nicht ausreichen, um die Konturen im Status quo zu wahren.

Die Tagesrandzeiten sind von besonderer Sensibilität. Die Betriebszeiten müssen eingehalten werden. Hierbei könnte – ich erwähnte es weiter oben – eine Flexibilisierung der Bahnnutzungen durchaus helfen.

4. Wie sehen Sie Zukunft des Landeplatzes Essen/Mülheim?

Die FEM-Geschichte nehme ich als eine vertrackte Never-Ending-Story war. Es gab zahlreiche Ideen, manifestiert im Agiplan-Gutachten der frühen 90er bis zum Wüllenkemper-Plan den

Adresse

Dr. Monika Griefahn
c/o SPD-Unterbezirk Mülheim an der Ruhr
Auerstraße 13
45468 Mülheim an der Ruhr

Kontakt

Tel.: 0208 4593519
Fax: 0208 4593513
Mail: monika.griefahn@spdmh.de
www.monika-griefahn.de

Spendenkonto

Sparkasse Mülheim an der Ruhr
BIC: SPMHDE3EXXX
IBAN: DE90 3625 0000 0369 0006 40
Verwendungszweck: Griefahn 2020

Airport zum WDL-Alleinflughafen zu machen. (Letztere Idee ist seinerzeit zu wenig gewürdigt worden, denn sie hätte deutlich weniger Flugbewegungen bedeutet.) Es war die Rede von Interkommunalen Gewerbegebieten, von Mischgebieten und 1999 schlug der Spiritus Rector der IBA in der Stadthalle in Mülheim die Gänseblümchenwiese als Option vor. Im Grunde hat sich am Status quo des FEM nichts geändert.

Insofern bedarf es eines neuen Ansatzes, der realistisch auf die Lage schaut und zwingend in enger Kooperation mit Essen entwickelt werden muss. Dazu im Detail bei den weiteren Fragen mehr.

5. Stehen Sie für einen Ausbau des Landeplatzes mit Frachtflugverkehr und Erweiterung des Flugschulbetriebes?

Klassischer Cargo-Verkehr ist meines Erachtens keine Option. DUS hat was Cargo angeht noch Luft nach oben und ohnehin sind 50% Bellyfracht; die zugehörigen „Bellies“ fliegen nicht vom FEM. Ob Last-Mile-Logistik der 2. Generation eine Option sein kann, ist heute seriös noch nicht abzuschätzen. Gemeint ist die Zustellung mit lastfähigen UAVs, KEP-Dienste also in der 3. Dimension. Es gibt durchaus Zweifel, dass dies überhaupt eine Zukunftsperspektive in dicht besiedelten Räumen sein kann.

Die Flugschulen werden auf mittlere Sicht, so muss befürchtet werden, eine Nachfragebaisse erleben. Soeben wird von den großen Airlines weltweit Personal freigesetzt, darunter natürlich auch Pilot*innen.

6. Sehen Sie den Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim als Standort zukünftiger Flugtechnik (Drohnen etc.)? Wie sähe eine solche Entwicklung konkret aus?

Der ehemalige FEM GF Eismann hatte die Idee vom Business Airport. Daraus ist nichts geworden, weil die meisten Business-Maschinen Jets sind und der Flughafen diese Zulassung nicht hat. Eventuell spielte auch mangelnde Attraktivität des Standorts eine Rolle. Heute bieten sich allerdings neue Möglichkeiten, die seinerzeit noch nicht erkennbar waren. Urban Air Mobility bzw. Regional Air Mobility sind hier die Stichworte. Die Business-Konzepte bewegen sich zwischen zwei Polen. Ein deutscher Entwickler, Volocopter in Bruchsal, baut klassische Multicopter für den Kurzstreckendienst, zum Beispiel die Verbindung DUS – Ruhrgebiet West. Dafür bräuchte er aber technisch zwingend seine Base am DUS, weil der Copter für einen Leerflug vom FEM nach DUS zu wenig Batterieladung hat. Die Copter-Modelle von Airbus, der CityAirbus, setzt auf einen ähnlichen Businesscase wie Volocopter. Eine Chance bietet sich für den FEM durchaus. Die fliegenden Taxis sollen schlussendlich ohne Pilotierung an Bord unterwegs sein. Ob sie nun remotely piloted sind oder vollständig autonom fliegen, es bedarf in jedem Falle einer Remote-Zentrale. Die kann theoretisch überall sein, allerdings wird auch Maintenance benötigt. Da könnte aus Platz- und

Adresse

Dr. Monika Griefahn
c/o SPD-Unterbezirk Mülheim an der Ruhr
Auerstraße 13
45468 Mülheim an der Ruhr

Kontakt

Tel.: 0208 4593519
Fax: 0208 4593513
Mail: monika.griefahn@spsdmh.de
www.monika-griefahn.de

Spendenkonto

Sparkasse Mülheim an der Ruhr
BIC: SPMHDE33XXX
IBAN: DE90 3625 0000 0369 0006 40
Verwendungszweck: Griefahn 2020

Kostengründen für die FEM GmbH eine Chance sein. Die Copter sind eVTOLs und benötigen keine RWY.

Der zweite Pol in der Entwicklung benötigt eine solche, wenngleich eine Modellvariante auch VTOL-fähig ist. Der e.SAT aus Aachen braucht eine Rollbahn, wenngleich nur knapp 500 m. Die Maschinen von Lilium können VTOL, sind allerdings auch wie „normale“ Flächenflugzeuge in die Luft zu bringen. Sie sind keine „Taxis“, sondern Kurzstreckenflieger (400-1.000 km). Das e.SAT- sowie das Lilium-Konzept setzt auf die vielen dezentralen Landeplätze wie den FEM.

Zudem ist die technische Entwicklung unbemannter Flugtechnik in Form von Lastdrohnen in den vergangenen Jahren rasant fortgeschritten. Entsprechende Entwicklung, z.B. im Umfeld der RWTH Aachen, lassen mittelfristig erwarten, dass eine solche Technik marktreif wird. Eine solche Option sowie die Urban/Regional Air Mobility böte eine wirtschaftlich interessante Perspektive für den FEM und böte zudem den Vorteil, die Fläche des FEM weitgehend unversiegelt zu erhalten.

7. Welche Wirtschaftsbereiche sollen künftig auf der Fläche des Verkehrslandeplatzes angesiedelt werden?

An der Brunshofstraße ist schon heute eine diversifizierte Palette von interessanten Unternehmen angesiedelt. TripleS entwickelt und baut geothermische Heizanlagen für Schienensysteme, RRG Komponenten für Anlagen und Maschinenbau, eine Sportklinik ist dort und Büroplanung kann man dort beauftragen.

Alle Firmen haben eines gemeinsam: Sie setzen auf High Tech und Zukunftsprodukte. Das sollte der Maßstab für weitere Ansiedlungen sein. Die Fixierung auf „flugaffines“ Gewerbe ist hinderlich. Anzustreben ist eine Dualität aus Forschung & Entwicklung sowie Produktion, aber auch Unternehmen der Kreativwirtschaft. Losgelöst davon ist eine Ansiedlung von Schwerindustrie, die etwa den Bestimmungen des BImSchG unterläge, wohl wenig realistisch und auch nicht wünschenswert.

8. Schließen Sie Ansiedlung von Logistikbetrieben aus?

Ja.

9. Wie bewerten sie das von der WDL GmbH vorgelegte Wirtschaftskonzept auch hinsichtlich der zu erwartenden Gewerbesteuer?

Das Konzept der WDL ist eine begrüßenswerte Investition in den Standort Mülheim an der Ruhr und den FEM. Entsprechende Veranstaltungsformate, die schon in der

Adresse

Dr. Monika Griefahn
c/o SPD-Unterbezirk Mülheim an der Ruhr
Auerstraße 13
45468 Mülheim an der Ruhr

Kontakt

Tel.: 0208 4593519
Fax: 0208 4593513
Mail: monika.griefahn@spdmh.de
www.monika-griefahn.de

Spendenkonto

Sparkasse Mülheim an der Ruhr
BIC: SPMHDE3EXXX
IBAN: DE90 3625 0000 0369 0006 40
Verwendungszweck: Griefahn 2020

Vergangenheit in der Luftschiffhalle stattgefunden haben, belegen die Wirtschaftlichkeit des Konzepts. Steuerzahlungen unterliegen dem Steuergeheimnis, das für jede und jeden gilt, sodass ich Spekulationen darüber verbieten. Mittel- und langfristig wird die Initiative der WDL jedoch gewiss zum Vorteil der Stadtfinanzen sein.

10. Befürworten Sie die Einführung des Düsenflugbetriebes und den Betrieb des Verkehrslandeplatzes über das Jahr 2034 hinaus?

Die Düse wäre, um es deutlich zu sagen, deutlich leiser als der Rote Baron von Air Albatros oder die am FEM startenden und landenden Hubschrauber – mal abgesehen, dass die Düse nicht über dem Areal kreist.

Der e.SAT z.B. hat von außen die Anmutung eines Jets, ist aber eine Turboprop-Maschine mit zwei im Rumpf liegenden ROTAX-Aggregaten, die über einen E-Motor geboosted werden – ein e-Hybrid also - und leiser als „Theo“. Airbus entwickelt Jets mit Fuelcell-Antrieb, auch kleinere Maschinen. MAGNIX hat vor ein paar Monaten eine herkömmliche Cessna 208 Caravan elektrisch betrieben vorgestellt.

Will sagen, das klassische Einteilungskonzept und damit auch die Genehmigungsparameter werden in wenigen Jahren von der Technik überholt sein, im Prinzip sind sie es schon heute. Insofern wäre es wenig zukunftsgerecht, die gestellte Frage mit einem einfachen Ja oder Nein zu beantworten.

Wenn es jedoch letztlich darum gehen würde, das Areal im Wesentlichen unversiegelt in seiner klimatologischen Funktion zu erhalten, kann der Weiterbetrieb des FEM als Luftverkehrslandeplatz über 2034 hinaus eine Option sein.

11. Wie stehen Sie zur zeitlichen Beschränkung des Flugbetriebes, insbesondere des Flugschulbetriebes am Landeplatz Essen/Mülheim zur Herabsetzung des Fluglärms auf ein akzeptables Maß? Welche konkreten Maßnahmen- etwa zur Herabsetzung des Hubschrauberverkehrs-würden Sie als künftiger Oberbürgermeister/in zur Reduzierung des Fluglärms konkret in Angriff nehmen?

Die Betriebsbeschränkungen muss ich Ihnen nicht erläutern, sie sind bekannt und auf der Internetseite der FEM GmbH veröffentlicht. <http://www.flughafen-essen-muelheim.de/piloten/allgemein> Ich erachte sie für ausreichend. Auf Luftfahrtmessen, wie z.B. in Friedrichhafen, werden seit Jahren schon elektrisch angetriebene Schulungsflugzeuge präsentiert. Es bleiben die aerodynamischen Geräusche, allerdings schon mit 80 Meter Abstand ist das Flugzeug im Vorbeiflug nicht mehr zu hören.

12. Nach unserer Bewertung finanziert die Mülheimer Bevölkerung ihren eigenen Fluglärm. Jede Flugbewegung wurde 2018 vom Steuerzahler mit ca. 10,70 Euro bezuschusst, d.h.

alleine für die gewerblichen Flugschulbewegungen haben 2018 die Steuerzahler ca. 241.890 Euro bezahlt. Halten Sie diese Ausgaben vor dem Hintergrund der Mülheimer Haushaltsmisere für gerechtfertigt?

Der Flughafen hat eine Betriebsgenehmigung und damit auch eine Betriebspflicht. Soweit die juristischen Fakten. Er ist bis heute ein Zuschussgeschäft, weil bis dato keiner die Never-Ending-Story beendet und ein neues Narrativ geschrieben hat. Eben das will ich tun. Die FEM GmbH muss in absehbarer Zeit eigenwirtschaftlich sein. Das kann sie auch. Dazu wie das gehen kann, habe ich weiter oben schon Ausführungen gemacht.

13. Wie beurteilen sie die betriebswirtschaftliche Situation der FEM, auch unter Berücksichtigung der erforderlichen Zukunftsinvestitionen?

Die FEM GmbH weist ein Defizit aus, das ist bekannt. Das kann so nicht bleiben. Das „Gänseblümchen-Konzept“ von Ganser überzeugt mich allerdings auch nicht. Ich bin der festen Überzeugung, dass der FEM eigenwirtschaftlich sein kann. Es muss, vornehmlich im Raum Brunshofstraße, weitere Gewerbeansiedlungen geben, die Urban/Regional Air Mobility-Option muss geprüft werden. Weitere Ideen können/sollen dazu kommen. Investitionen sind m.E. keine „unnötigen“ Ausgaben, wenn ein ROI realistisch erwartbar ist.

Mit der Investition der WDL am Standort ist ein erster, wichtiger Impuls gegeben, der einer positiven Entwicklung des Areals den Weg bereiten kann.

14. Wie bewerten Sie das Wirtschaftsflächenkonzept des Herrn Dr.Dönnebrink?

Herr Dr. Dönnebrink hat in seiner Funktion als Wirtschaftsförderer die Aufgabe, potenzielle Flächen für eine Ansiedlung von Gewerbe zu identifizieren, da derartige Flächen in Mülheim knapp bemessen sind und gleichzeitig entsprechende Nachfrage von Seiten ansiedlungswilliger Unternehmen besteht. Die von ihm in das Prüfverfahren aufgenommenen Flächen sind dabei nicht nach ideologischen Gesichtspunkten ausgewählt worden, sondern haben die Flächen berücksichtigt, die zunächst zur Verfügung stehen. Insofern ist das mit dem Konzept angestoßene Verfahren zunächst zu begrüßen. Alles weitere bleibt der Entscheidung der politischen Gremien überlassen, die dabei die hörbar artikulierten Belange der Bürgerschaft gewiss nicht ignorieren wird.

Unsere Stadt muss hierbei einen zukunftsgerichteten Weg gehen, der innovative Unternehmen anzieht und fördert, aber auch Klimaschutzbelange ebenso wie soziale Aspekte berücksichtigt. Mein Ziel ist hierbei 5.000 neue Arbeitsplätze und 10 Mio. zusätzliche Gewerbesteuererinnahmen bis 2030 zu erzielen. Gleichzeitig kann Mülheim an der Ruhr mit

Adresse

Dr. Monika Griefahn
c/o SPD-Unterbezirk Mülheim an der Ruhr
Auerstraße 13
45468 Mülheim an der Ruhr

Kontakt

Tel.: 0208 4593519
Fax: 0208 4593513
Mail: monika.griefahn@spdmh.de
www.monika-griefahn.de

Spendenkonto

Sparkasse Mülheim an der Ruhr
BIC: SPMHDE3EXXX
IBAN: DE90 3625 0000 0369 0006 40
Verwendungszweck: Griefahn 2020

einem Stadtentwicklungskonzept „Urbanes Grün“ zur grünsten Stadt Deutschlands werden und Umwelt- sowie Naturschutz als Wirtschaftsmotor betrachten. Hierbei vertrete ich die Cradle to Cradle-Philosophie, die ich gerne persönlich ausführlich erörtere.

15. Besteht aufgrund der künftigen Bevölkerungsstruktur - lt.IT NRW verringert sich die Zahl der erwerbstätigen Menschen in Mülheim an der Ruhr zwischen 2020 und 2030 um ca.7.300 Personen und bis 2040 um ca.10.650 Personen - überhaupt ein konkreter Bedarf für die ins Auge gefassten Flächen? Wie sehen Sie die Chancen 8000 neue Mitarbeiter angesichts des Fachkräftemangels einzustellen?

MH schrumpft nicht, sondern wächst. Die IT-NRW-Zahlen schreiben nach den Regeln prognostischer Statistik einen Trend fort, der sich in meiner Wahrnehmung schon längst für die Metropole Ruhr umgekehrt hat. Das zeigen auch Zahlen. Im Übrigen, welche Schlussfolgerung sollte man Ihres Erachtens ziehen, wenn man die IT-NRW-Zahlen als gegeben nähme? Mülheim als Schlafstadt für die Metropole Ruhr? Ich möchte ins Gelingen verliebt sein und Mitstreiter*innen dafür gewinnen. Wenn Mülheim an der Ruhr attraktiv ist, moderne Arbeitsplätze bietet und die CO₂-neutrale bzw. klimapositive Stadt wird, dann werden alle die scheinbar „schicksalhaft“ wirkenden Prognosen sich als falsch erweisen. Bitte arbeiten Sie daran mit.

Im Übrigen hat die Stadt Mülheim mit der Hochschule Ruhr West, den Max-Planck-Instituten und anderen Bildungseinrichtungen im Umfeld sowie einer bewährten Sozialpartnerschaft in Sachen betrieblicher Ausbildung beste Voraussetzungen, qualifizierten Nachwuchs vor Ort auszubilden – und mittels Gewerbeansiedlungen dann perspektivisch auch zu halten.

16. Wie sehen Sie die Zukunft des Flugplatzes unter den Gesichtspunkten der Kaltluftschneisen des Arten-, Natur- und Klimaschutzes?

Flughäfen – nicht nur der FEM – sind Artenreservoir. Die Kaltluftentstehung ist erwiesen, der Strom erreicht allerdings leider nicht die Innenstadt, sondern stoppt wo einst Rugenberger stand. Gleichwohl ist der Aspekt wichtig. Insofern kann und darf es nicht um großflächige Bebauung und Versiegelung der Flächen gehen. Schauen Sie mal unter <https://www.airportpark-berlin-neuhardenberg.de/solarpark/>, hier vor allem die Fotos. Das alles kann man mit einem Airport-Gelände machen. Eine randständige Gewerbeentwicklung spricht dem nicht entgegen. Eine vollständige bauliche Überplanung wäre dabei sicherlich nicht im Sinne der Sache.

17. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass die Hitzeperioden immer länger werden und die Temperaturen steigen. Wollen Sie die vorhandenen Kaltluftschneisen für das Rumbachtal und die Innenstadt auf dem Flughafengelände mit der Ansiedlung großer Industrie- und Gewerbegebiete zerstören oder wollen Sie sich für deren Erhaltung einsetzen?

Nein. Siehe meine Anmerkungen unter 16 und dort das, was sich hinter dem Link verbirgt.

18. Wie sind - Ihrer Meinung nach – diese Naturschutzgesichtspunkte mit dem Wirtschaftsflächenkonzeptes des Herrn Dr. Dönnebrink in Einklang zu bringen?

Die Antwort lautet erneut: Cradle to Cradle. Die Philosophie basiert auf drei Grundgedanken:

1. Abfall ist Nährstoff | Ressourcen werden in Kreisläufen geführt. Dabei kann zwischen technischen und biologischen Kreisläufen unterschieden werden sowie zwischen Verbrauchs- und Gebrauchsgütern: Verbrauchsgüter sind einer Abnutzung ausgesetzt und sollten daher für biologische Kreisläufe gestaltet sein. Gebrauchsgüter sind keiner Abnutzung ausgesetzt und können kontinuierlich in technischen Kreisläufen zirkulieren, sodass eine Rückführung gelingt.

2. Nutzung erneuerbarer Energien | Die Nutzung erneuerbarer Energien entspricht ebenfalls dem Kreislaufgedanken. Es stehen lokal verschiedenste Quellen - Sonne, Wind, Wasser, Erdwärme etc. - zur Verfügung.

3. Unterstützung von Diversität | Ökosysteme beruhen auf der Vielfalt ihrer Bestandteile und deren Synergien. Vergleichbare positive Effekte sollen durch C2C-Prinzipien erzielt werden, indem kreative und soziale Vielfalt gefördert wird.

Um es auf den Punkt zu bringen: Während der Ansatz von „Nachhaltigkeit“ primär auf die Vermeidung von Abfällen setzt, geht die „Cradle to Cradle“ - Philosophie weiter und schafft Müll einfach ab. Ressourcen sollen nicht verfallen, sondern vollwertig im Kreislauf verbleiben. „Nachhaltig“ bedeutet, weniger schlecht zu sein. Wir aber wollen positiv sein!

Wie eine Fläche nach Cradle to Cradle entwickelt werden kann und sogenannte „Zukunftskriterien“ aussehen können, sehen Sie unter: <http://www.c2c-centre.com/project/c2c-bizz>

19. Sehen Sie die Wohn- und Lebensqualität in Mülheim - die Attraktivität Mülheims begründete sich in der Vergangenheit durch gute und sehr gute Wohnlagen - zukünftig durch Fluglärm und die Zerstörung von Natur- und Erholungsflächen durch die neuen Industrie- und Gewerbegebiete des Wirtschaftsflächenkonzepts gefährdet.

Die Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität in Mülheim hat in früheren Jahrzehnten weit größere Dimension gehabt, als Mülheim Zechenstandort und in weit höheren Maße als heute Standort von Montan- und Schwerindustrie mit entsprechenden Emissionen verschiedenster Art war. Wobei auch damals diese Belastung in der Stadt vergleichsweise ungleich verteilt war - und auch heute immer noch ist. So ist – pointiert formuliert – der Fluglärm für die Menschen, die an der Aktienstraße leben, ohne Belang, weil die dortige Belastung buchstäblich vor der eigenen Haustür mindestens ebenbürtig ist – übrigens ohne,

Adresse

Dr. Monika Griefahn
c/o SPD-Unterbezirk Mülheim an der Ruhr
Auerstraße 13
45468 Mülheim an der Ruhr

Kontakt

Tel.: 0208 4593519
Fax: 0208 4593513
Mail: monika.griefahn@spsdmh.de
www.monika-griefahn.de

Spendenkonto

Sparkasse Mülheim an der Ruhr
BIC: SPMHDE3EXXX
IBAN: DE90 3625 0000 0369 0006 40
Verwendungszweck: Griefahn 2020

dass es deshalb Bestrebungen gäbe, die Verkehrsbelastung auf der Aktienstraße einzuschränken. Gemessen daran nehmen sich die von Ihnen insinuierten Einschränkungen der Wohn- und Lebensqualität vergleichsweise bescheiden aus, zumal auch klar ist, dass die Wohn- und Lebensqualität der Stadt letztlich auch dann leidet, wenn die hier lebenden Menschen vor Ort keine Erwerbsmöglichkeiten mehr vorfinden.

Ich habe als Kind erlebt, was es bedeutet, wenn Industrieschadstoffe die Menschen krank machen. Ich habe mich bei Greenpeace immer dafür eingesetzt, dass die Gesundheit der Menschen und die Innovationskraft der Unternehmen im Vordergrund stehen. Ich bin froh, dass der blaue Himmel über der Ruhr, wie Willy Brandt ihn versprochen hat, heute Realität ist.

20. Die Bürger/innen und Wähler/innen wollen wissen, wo Sie stehen und was Sie im Falle ihrer Wahl unternehmen werden, um die Lebenssituation der Mülheimer Bevölkerung zu verbessern?

Ich empfehle Ihnen die Lektüre unseres Wahlprogramms „Mülheim, die Seele der Metropole Ruhr“, das umfangreichste und konkreteste aller Wahlprogramme von Parteien, die in diesem Jahr zur Wahl stehen. Ein Exemplar hänge ich dieser Email an. Gerne stehe ich für konkrete Nachfragen zur Verfügung.

21. Werden Sie Transparenz in der Flughafenfrage schaffen und die von der Verwaltung zurückgehaltenen Gutachten den Bürgern zugänglich machen?

Als Mitglied des Aufsichtsgremiums des FEM sind Sie mit den Details der Materie bestens vertraut und wissen, dass in den Arbeitsprozessen politischer Gremien auch Unterlagen existieren, die schützenswerte Daten von Personen oder Unternehmen enthalten. Ich werde die strengen und notwendigen Vorgaben des Datenschutzes einhalten und gleichzeitig die notwendige Bürgerbeteiligung und Transparenz vorleben.

Adresse

Dr. Monika Griefahn
c/o SPD-Unterbezirk Mülheim an der Ruhr
Auerstraße 13
45468 Mülheim an der Ruhr

Kontakt

Tel.: 0208 4593519
Fax: 0208 4593513
Mail: monika.griefahn@spdmh.de
www.monika-griefahn.de

Spendenkonto

Sparkasse Mülheim an der Ruhr
BIC: SPMHDE3EXXX
IBAN: DE90 3625 0000 0369 0006 40
Verwendungszweck: Griefahn 2020