

Presse-Info 05-2016

GRÜNE wollen letztes klimawirksames Kaltluftentstehungsgebiet der Städte Essen und Mülheim bebauen

Die Essener Grünen hatten am 15. Juni 2016 ins Rathaus zu einer Informations- und Diskussionsveranstaltung mit:

Waldemar Nowak, Netzwerk Mülheimer Bürger gegen Fluglärm e.V.

Mehrdad Mostofizadeh, Fraktionsvorsitzender der Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen NRW

Ernst Potthoff, verkehrspolitischer Sprecher GRÜNE Fraktion Essen

Brigitte Erd, planungspolitische Sprecherin GRÜNE Fraktion Mülheim/Ruhr

unter dem Thema

„So gelingt die Schließung des Flughafens Essen/Mülheim!“
eingeladen.

Dabei wurde das Gelände des Flughafens als Filetstück bezeichnet, welches mit einer Bebauung wesentlich höhere wirtschaftliche Ergebnisse erzielen könnte als mit der derzeitigen Nutzung als Flughafen. Erlöse aus Grundstücksverkäufen von 250 Euro/qm wurden sogar als viel zu niedrig angesehen.

Vorgesehen ist nach Darstellung der GRÜNEN eine wohnwirtschaftliche oder gewerbliche Nutzung oder auch eine Kombination beider Bebauungen.

Der Flughafen Essen/Mülheim hat eine gutachterlich nachgewiesene wirksame Klimafunktion für die Städte Essen und Mülheim. Der Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR) hat in mehreren Klimagutachten für die Städte Essen und Mülheim eindrucksvoll anhand von Berechnungen und Vermessungsflügen gezeigt, dass das Areal das letzte große klimawirksame Kaltluftentstehungsgebiet der beiden Städte ist. Der Abfluss dieser wenig belasteten Kaltluft erfolgt in das Ruhrtal, in die einzige klimawirksame Lüftungsschneise der baulich hochverdichteten Stadt Mülheim. Für Essen zeigt das Klimagutachten, dass die Freifläche des Flughafens die letzte wirksame Advektionsfläche für den Luftaustausch aus der Hauptwindrichtung Südwest ist.



Die Klimawirksamkeit der Fläche zeigt sich aber auch bei Smogwetterlagen mit geringen Windgeschwindigkeiten. Hier wäre jede Form der Bebauung schädlich: Als Barrieren für die Luftbewegung genügten bereits Hecken und Flachbauten - sogar der von wohlmeinenden Nichtfachleuten vorgeschlagene Wald wäre ungünstig, um den Kaltluftabfluss und die Advektion erheblich zu beeinträchtigen. Die von Herrn Nowak vorgetragene Pläne einer "umweltverträglichen" sind unter klimatologischen Gesichtspunkten absolut unzulässig.

Aus klimatologischen Gründen muss die Behauptung als falsch zurückgewiesen werden, für die Freifläche des Flughafens Essen/Mülheim könne es eine ökologisch vertretbare Bebauung geben. Auch wenn nur die Hälfte des Areals genutzt würde, wäre die Klima- und Artenschutzfunktion unumkehrbar zerstört.

Auch seine Funktion als Regenwasserversickerungsfläche mit einer Pufferfunktion zur Vermeidung von Hochwasser würde bei einer Bebauung verändert.

Der Flughafen Essen/Mülheim ist die letzte große klima-wirksame Kalt- und Frischluftentstehungsfläche, über die die Städte Mülheim und Essen noch verfügen. Die Klima- und Frischluftfunktion des riesigen Gebietes würde auch bei einer aufgelockerten Bebauung zerstört. Hier handelt es sich nicht nur um eine Ventilationsschneise sondern auch um ein Kaltluftentstehungsgebiet: Diese Kaltluft entsteht nur, wenn keine Strukturen vorhanden sind, die sich aufheizen. Dazu zählen selbstverständlich Gebäude, Glasflächen, Dächer, Straßen, Heizungen und Kraftfahrzeuge. Es wäre also ein Temperaturanstieg auf dem Flughafenareal zu erwarten und die bisher noch funktionierende nächtliche Frischluftflutung der Stadt Mülheim fiel weg.

Eine Bebauung der Grünfläche als "ökologisch verträglich" zu bezeichnen, ist unseriös und widerspricht den bereits vom - neutralen - Kommunalverband Ruhrgebiet vorgelegten Daten, die diese Fläche als "Absolutes Tabu" für die Bebauung ausgewiesen haben.

Aus den vom Kommunalverband Ruhrgebiet erarbeiteten Klimaanalysen für die Städte Essen und Mülheim, dem Freiraumsystem Ruhrgebiet, dem klimaökologischen Gutachten Mülheim und dem Gebietsentwicklungsplan lassen sich für den Fall einer Bebauung schwerwiegende Auswirkungen auf das Binnenklima der Städte Essen und Mülheim ableiten.

Wärmebilder illustrieren augenfällig die Bedrohung, die von einer Bebauung des Flughafengeländes für die Stadt Essen ausgehen würde. Die einmal bei Tage und zum Vergleich bei Nacht erstellten Aufnahmen zeigen, dass zentral auf dem Flughafengelände die größte nächtliche Abkühlung aller Gebiete des gesamten Großraums Essen stattfindet und hier die einzige noch nennenswerte unbelastete Luftmasse für die Städte entstehen kann. Die stark erwärmten Stadtteile Essens können nachts weniger belastete, also kalte Frischluft, vom Flughafen und seiner Umgebung gewinnen.

Die Karte "Stadtklima Essen, Thermalgliederung Essen, zeigt, dass der Flughafen zur bestmöglichen klimatologischen Reserve überhaupt zählt: Er hat die Ziffer "1", was bedeutet, dass die tägliche Aufheizung sehr gering und die nächtliche Abkühlung sehr stark ist. Essen hat, mit einer geringfügigen Ausnahme, kein einziges weiteres Areal im gesamten Großstadtgebiet, das diese hervorragende klimatische Funktion trägt. Es ist unserer Meinung nach äußerst problematisch, angesichts zunehmender Zahlen von Kraftfahrzeugen auf den Straßen der Städte, diese letzte Frischluftversorgung durch eine Bebauung zu vernichten.

Für Mülheim sind erhebliche stadtklimatische Gefahren einer Bebauung des Flughafens für die Zukunft abzusehen: Mülheim liegt zu großen Teilen (Mitte/Süd) im Ruhrtal, das hier von Nord über Süd nach Südost verläuft, teilweise quer zur Hauptwindrichtung. Der Stadtkern befindet sich im Tal und ist stark durch Hochhäuser verdichtet. Der Osthang des Ruhrtals wird im nördlichen Anteil von der Stadtbebauung Mülheims eingenommen, im südlichen liegen Freiflächen, die zum Flughafen Essen/Mülheim hin ansteigen.

Es kommen zwei ungünstige Gegebenheiten für die Stadt Mülheim zusammen: Eine von der Hauptwindrichtung nicht voll durchströmte Tallage und ein Spitzenplatz in der Abgaserzeugung durch Kraftfahrzeuge und Haushalte.

Wenngleich das Ziel einer deutlichen Abgasverminderung keinen Augenblick vom Platz eins der Prioritätenliste gerückt werden kann, so dürfen dennoch städtebauliche Vorsorge und Nachsorgemaßnahmen nicht unterbleiben!

Diese ergeben sich aus folgender klimatologisch-metereologischer Analyse der Stadt Mülheim:

Bei austauscharmen Wetterlagen, die immer auch geringe Windgeschwindigkeiten aufweisen, sammelt sich das Abgas nicht nur im Stadtbereich an, sondern mit der abendlich/nächtlichen Abkühlung sacken die Derivate hangabwärts in die Talmitte, also in das Zentrum Mülheims, weil kalte Luft schwerer als warme Luft ist. Die Abgase sind bekanntlich zu einem hohen Anteil schwerer als Luft, und die Abkühlung fördert den "Absackeffekt" zusätzlich. Die Praxis zeigt regelmäßig durch Beobachtung, dass der Talkessel Mülheims morgens bei austauscharmen Wetterlagen mit einem blau-grauen Abgasdunst angefüllt ist. Dieser Bodensatz der Verbrennungsprodukte wird tagsüber durch Sonnenerwärmung allenfalls gering vertikal bewegt.

Der Blick zum südlich gelegenen Flughafen lässt folgende Luftmassenkinetik ableiten: Die von der Freifläche Flughafen ins Ruhrtal vordringende Kaltluft wird in das Talwindssystem des Ruhrtals einbezogen und kann weiter flussabwärts zur Entlastung der Stadt Mülheim beitragen.

In einer 1982 erschienenen Veröffentlichung der Akademie für Raumforschung und Landesplanung "Die Klimafunktion des Rumbachtals für die Stadt Mülheim" ist die Transportfunktion des Rumbachtals wie folgt dargestellt worden: Die Frischluftreserve des Flughafenareals wird über dieses Tal dem Stadtkern von Mülheim zur Verfügung gestellt. Eine Bebauung würde die Funktion des Flughafens als Frisch- und Kaltluftpuffer weitgehend einbüßen lassen. Es käme dann zu einer noch stärkeren Auffüllung des Ruhrtals mit Abgasprodukten als bisher schon.

Für die Stadt Essen ist folgendes festzustellen:

Die Stadt Essen ist nicht frei von Merkmalen klimatologisch ungünstiger Stadtplanung, die das Abgasproblem verschärfen. Eine der meist befahrenen Schnellstraßen Deutschlands, der Ruhrschnellweg, führt durch die Stadtmitte. Hier liegt zweifelsohne die größte innerstädtische Kfz-Abgasquelle. In unmittelbarer Nachbarschaft stehen - in Reihe von Nord nach Süd versetzt - mehrere große Hochhäuser mit den Breitseiten gegen die Hauptwindrichtung. Die Windabschirmung durch die Hochhäuser kann Abgase im Stadtzentrum halten, die sonst "entsorgt" worden wären. Die während austauscharmer Wetterlagen stark belastete Luft (deren "Überladung" dann im SMOG endet) wird regelmäßig durch maritime Luftmassen aus der Hauptwindrichtung Süd-West "abgeräumt".

Fazit für die Städte Mülheim und Essen:

Die bisher noch vorhandene Grünfläche des Flughafens Essen/Mülheim muss erhalten bleiben, da die Stadt Mülheim wegen ihrer ungünstigen Tallage und extrem hoher Abgasimmission diesen Puffer weniger belasteter Kaltluft braucht und die Stadt Essen nur noch diese offene Verbindung zum größten Frischluftreservoir hat.

Jede Ansiedlung würde die letzte vorhandene Frischluftzone vernichten.

Es hat sich gezeigt, dass von Grünflächen ein geradezu magnetischer Zwang auf Bauplaner und Stadtarchitekten ausgeht, sie in Besitz zu nehmen. Speziell in Zeiten etwaigen wirtschaftlichen Rückgangs werden Neuansiedlungen stets gesucht, und diese sind immer mit dem Wunsch nach freien Grundstücken verbunden. Hier hat sich in der Vergangenheit oft genug die Situation auf die Frage Arbeitslosigkeit oder Grünfläche zugespitzt, wobei die Grünfläche regelmäßig verloren hat.