 <p>Gemeinsamer Flächennutzungsplan Städtregion Ruhr</p>	<p>öffentliche Vorlage für den verfahrensbegleitenden Ausschuss zum Gemeinsamen Flächennutzungsplan der Städte Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen</p>	
	<p>lfd. Nummer</p> <p>003</p>	<p>Jahr</p> <p>2026</p>
<p>Sitzungstermin:</p>	<p>03.07.2026</p>	
<p>Vorlage zur:</p>	<p>Beratung/Empfehlung</p>	
<p>Beratungsgegenstand:</p>		
<p>Beteiligungsbeschluss für das Änderungsverfahren 66 MH Brunshofstraße - Flughafen Essen/Mülheim in Mülheim an der Ruhr</p>		
<p>Der Ausschuss empfiehlt dem Ausschuss für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung der Stadt Mülheim an der Ruhr folgenden Beschluss zu fassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Ausschuss für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung der Stadt Mülheim an der Ruhr nimmt die Ergebnisse aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (Anregungen und diesbezügliche Stellungnahmen der Verwaltung) zur Kenntnis. 2. Der Ausschuss für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung der Stadt Mülheim an der Ruhr beschließt gemäß § 3 Abs. 2 sowie § 4 Abs. 2 BauGB die Veröffentlichung und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange auf Grundlage des vorliegenden Planentwurfs für das Änderungsverfahren zum GFNP 66 MH Brunshofstraße - Flughafen Essen/Mülheim. 		
<p>Anlagen: Entwurf einer Beschlussvorlage GFNP der Planungsgemeinschaft Städtregion Ruhr – Beteiligungsbeschluss für das Änderungsverfahren 66 MH Brunshofstraße - Flughafen Essen/Mülheim in Mülheim an der Ruhr</p>		
<p>Datum: 11.06.2026</p>	<p>gez.: Dr. Agu</p>	

Gemeinsamer Flächennutzungsplan (GFNP) der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr:**Beteiligungsbeschluss für das Änderungsverfahren 66 MH Brunshofstraße - Flughafen Essen/Mülheim in Mülheim an der Ruhr**vbA:

Der vbA empfiehlt dem Ausschuss für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung der Stadt Mülheim an der Ruhr folgenden Beschluss zu fassen:

Beschlusstext

1. Der Ausschuss für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung der Stadt Mülheim an der Ruhr nimmt die Ergebnisse aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (Anregungen und diesbezügliche Stellungnahmen der Verwaltung) zur Kenntnis.
2. Der Ausschuss für Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung der Stadt Mülheim an der Ruhr beschließt gemäß § 3 Abs. 2 sowie § 4 Abs. 2 BauGB die Veröffentlichung und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange auf Grundlage des vorliegenden Planentwurfs für das Änderungsverfahren zum GFNP 66 MH Brunshofstraße - Flughafen Essen/Mülheim.

Sachverhaltsdarstellung

Aufstellungs- und Beteiligungsbeschlüsse zu den Änderungen des Gemeinsamen Flächennutzungsplans der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr werden nach Vorberatung im verfahrensbegleitenden Ausschuss GFNP im gemäß kommunaler Regelungen zuständigen Gremium der jeweiligen Belegeneheitskommune gefasst. Die Fachausschüsse der anderen Kommunen erhalten die Unterlagen zur Kenntnis. Zum verfahrensabschließenden Feststellungsbeschluss bedürfen die GFNP-Änderungen der gleichlautenden Beschlussfassung der Räte der beteiligten Städte Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen.

Der Planungsausschuss der Stadt Mülheim an der Ruhr hat am 04. Juli 2025 nach Vorberatung im verfahrensbegleitenden Ausschuss GFNP am 09. Mai 2025 die Aufstellung des Änderungsverfahrens 66 MH Brunshofstraße - Flughafen Essen/Mülheim beschlossen. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde im Zeitraum von 20. Oktober 2025 bis 20. November 2025 durchgeführt.

Der 2,6 ha umfassende Änderungsbereich befindet sich im Mülheimer Stadtteil Menden-Holthausen, südlich der Brunshofstraße und westlich der Stadtgrenze zu Essen.

Die Städte Essen und Mülheim an der Ruhr möchten angesichts des in beiden Städten vorherrschenden Gewerbeflächenmangels im nordwestlichen Randbereich des Verkehrslandeplatzareals einen attraktiven Gewerbestandort mit besonderer infrastruktureller Ausstattung und Lagegunst entwickeln. Der bestehende Büro- und Gewerbepark am Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim soll nach Süden und Westen entsprechend erweitert werden.

Essen und Mülheim an der Ruhr erkennen den Verkehrslandeplatz auch mit Blick auf künftige Entwicklungen in der Luftfahrt als wichtige Infrastruktur sowie infrastrukturellen Standortvorteil für beide Städte an. Der Flugbetrieb soll entgegen einer früheren Beschlusslage unbefristet fortgeführt werden. Die Räte der Städte haben die zugehörigen Beschlüsse am 28.08.2024 (Essen) und am 04.07.2024 (Mülheim) gefasst. Die entsprechenden Ratsbeschlüsse der beiden Städte zur Aufgabe des Flugbetriebes (Essen vom 28.03.1990, Mülheim vom 08.07.2010) wurden gleichzeitig vom jeweiligen Rat der Stadt aufgehoben.

Bei dem Änderungsverfahren haben sich die Planungsziele und -inhalte auf Grundlage der frühzeitigen Beteiligung nicht grundlegend geändert.

Weiteres Verfahren

Die Veröffentlichung für die Dauer eines Monats erfolgt für das Verfahren gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB). Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange für die Dauer eines Monats erfolgt gemäß § 4 Abs. 2 voraussichtlich im 4. Quartal 2026. Nach Durchführung des Beteiligungsverfahrens wird die Planänderung mit dem gleichlautenden Feststellungsbeschluss durch die Räte aller sechs Städte der Planungsgemeinschaft beendet und im Anschluss zur Genehmigung beim Land (Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung) eingereicht.

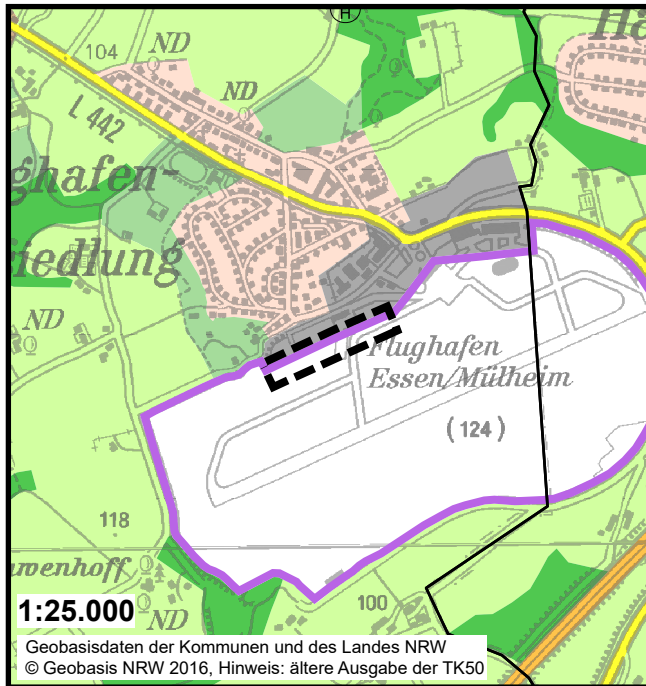
Anlagen

- Entwurf des Änderungsplan
- Entwurf der Begründung mit Umweltbericht sowie
- synoptische Darstellung der in der Beteiligung vorgebrachten Anregungen und der Stellungnahmen der Verwaltung

Änderung des Gemeinsamen Flächennutzungsplans der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr

(Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen)

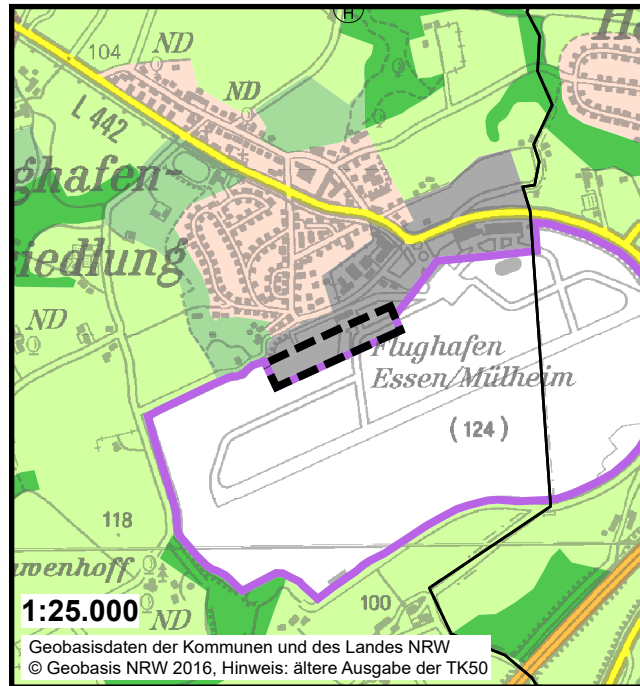
Nr. 66 MH Brunshofstraße - Flughafen Essen / Mülheim



Plankarte Alt:

gemäß § 5 Abs. 4 BauGB

Flächen für den Luftverkehr

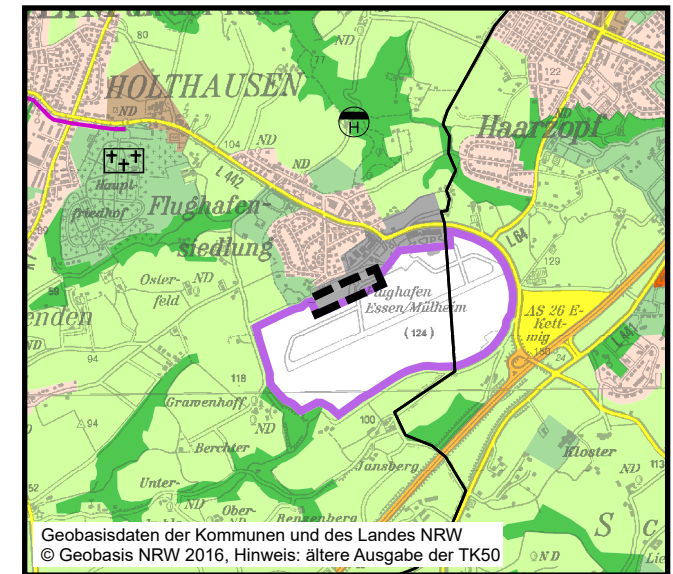


Plankarte Neu:

gemäß § 5 Abs. 2 BauGB

Gewerbliche Bauflächen

Originaldarstellung in 1: 50.000



GFNP-Änderung 66 MH Brunshofstraße - Flughafen Essen/Mülheim **(Entwurf)**

Teil A: Begründung

1	Anlass und Erfordernis der Änderung	2
2	Planungsrechtliche Vorgaben	3
2.1	Vorgaben des Landesentwicklungsplans (LEP)	3
2.2	Vorgaben des Regionalplans Ruhr	6
2.3	Anpassung an die Ziele der Raumordnung	7
2.4	Darstellungen/Festsetzungen des Landschaftsplanes	8
2.5	Bebauungsplanung	9
2.6	Luftrechtliche Genehmigungssituation und Fachplanungsvorbehalt	9
2.7	Sonstige informelle Planungen	9
2.7.1	Rahmenplanung zum Flughafen Essen/Mülheim	9
2.7.2	Masterplan Emscher Landschaftspark	10
2.7.3	Freiraumkonzept Metropole Ruhr	10
2.7.4	Klimaanpassungskonzept und Klimaanalyse	10
3	Gegenstand der Änderung	10
3.1	Geltungsbereich, Lage und Beschreibung des Änderungsbereiches	10
3.2	Änderung der zeichnerischen Darstellung	11
3.3	Bedarfsnachweis	11
3.4	Alternative Entwicklungsmöglichkeiten	12
4	Darstellung von (änderungsbezogenen) Gutachten oder Studien	12
4.1	Immissionsschutz	13
4.2	Artenschutz	14
4.3	Entwässerung	15
5	Sonstige Belange	15
5.1	Technische Infrastruktur	15
5.2	Baudenkmäler	15
5.3	Bodendenkmalpflege	15
5.4	Bodenschutzklausel	16
5.5	Altlasten	16
5.6	Kampfmittel	16
5.7	Klimaschutzklausel	16
5.8	Starkregen und Überflutungen	17
5.9	Vorsorgender Hochwasserschutz	17
5.10	Seveso III	18
5.11	Verbandsgrünflächen	18
5.12	Verkehr	18
6	Verfahrensablauf	18
6.1	Bisheriges Verfahren/Verfahrensschritte	18
6.2	Umgang mit den Stellungnahmen	19
6.3	Weiteres Verfahren	19
7	Flächenbilanz / Umweltmonitoring	19

Stand: Mai 2026

Teil A: Begründung

1 Anlass und Erfordernis der Änderung

Der 2,6 ha umfassende Änderungsbereich befindet sich im Mülheimer Stadtteil Menden-Holthausen, südlich der Brunshofstraße und westlich der Stadtgrenze zu Essen.

Die Städte Essen und Mülheim an der Ruhr möchten angesichts des in beiden Städten vorherrschenden Gewerbeflächenmangels im nordwestlichen Randbereich des Verkehrslandeplatzareals einen attraktiven Gewerbestandort mit besonderer infrastruktureller Ausstattung und Lagegunst entwickeln. Der bestehende Büro- und Gewerbepark am Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim soll nach Süden und Westen entsprechend erweitert werden.

Essen und Mülheim an der Ruhr erkennen den Verkehrslandeplatz auch mit Blick auf künftige Entwicklungen in der Luftfahrt als wichtige Infrastruktur sowie infrastrukturellen Standortvorteil für beide Städte an. Der Flugbetrieb soll entgegen einer früheren Beschlusslage unbefristet fortgeführt werden. Die Räte der Städte haben die zugehörigen Beschlüsse am 28.08.2024 (Essen) und am 04.07.2024 (Mülheim) gefasst. Die entsprechenden Ratsbeschlüsse der beiden Städte zur Aufgabe des Flugbetriebes (Essen vom 28.03.1990, Mülheim vom 08.07.2010) wurden gleichzeitig vom jeweiligen Rat der Stadt aufgehoben.

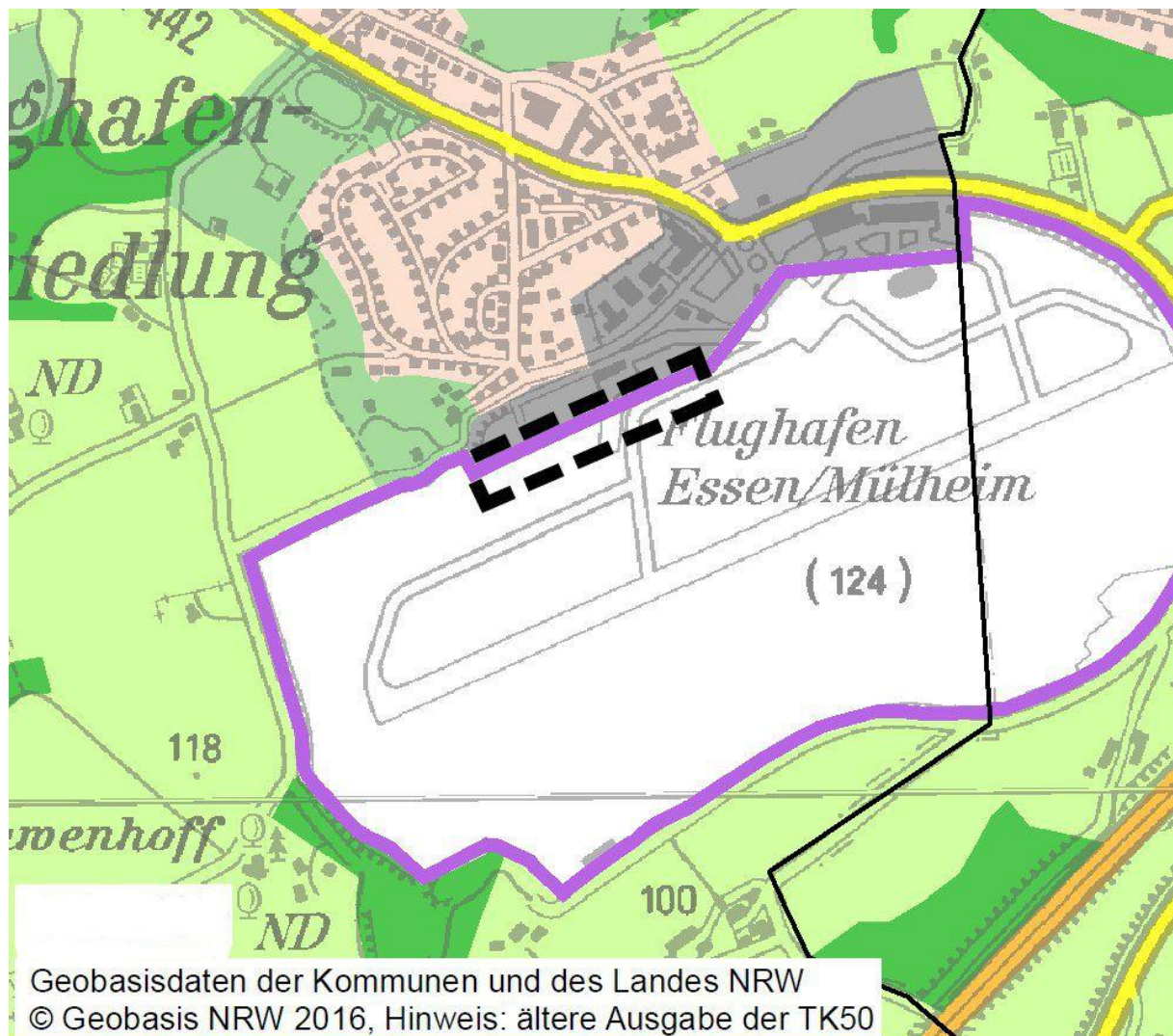


Abbildung 01: Ausschnitt des GFNP, mit abgegrenztem Änderungsbereich

2 Planungsrechtliche Vorgaben

2.1 Vorgaben des Landesentwicklungsplans (LEP)

Der LEP ist am 08.02.2017 in Kraft getreten. Er wurde zuletzt geändert durch die Verordnung zur Änderung des LEP, die mit der Veröffentlichung im Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes NRW am 01.05.2024 in Kraft getreten ist.

Für den Geltungsbereich der GFNP-Änderung enthält der LEP in seinem zeichnerischen Teil keine Festlegungen. Nachrichtlich ist im zeichnerischen Teil des LEP der GFNP-Änderungsbereich dem Siedlungsraum zugewiesen.

Darüber hinaus sind für die Änderung insbesondere die folgenden textlichen Ziele bzw. Grundsätze zu beachten bzw. zu berücksichtigen:

Ziel 2.3 LEP NRW Siedlungsraum und Freiraum

Als Grundlage für eine nachhaltige, umweltgerechte und den siedlungsstrukturellen Erfordernissen Rechnung tragende Entwicklung der Raumnutzung ist das Land in Gebiete zu unterteilen, die vorrangig Siedlungsfunktionen (Siedlungsraum) oder vorrangig Freiraumfunktionen (Freiraum) erfüllen oder erfüllen werden. Die Siedlungsentwicklung der Gemeinden vollzieht sich innerhalb der regionalplanerisch festgelegten Siedlungsbereiche. [...]

Der GFNP-Änderungsbereich befindet sich im regionalplanerisch festgelegten Siedlungsbereich. Dem Ziel 2.3 des LEP wird somit entsprochen.

Ziel 6.1-1 LEP NRW Flächensparende und bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung ist flächensparend und bedarfsgerecht an der Bevölkerungsentwicklung, der Entwicklung der Wirtschaft, den vorhandenen Infrastrukturen sowie den naturräumlichen und kulturlandschaftlichen Entwicklungspotenzialen auszurichten. [...]

Die mit der GFNP-Änderung verfolgte Darstellung einer neuen gewerblichen Baufläche ist begründet durch den akuten Bedarf der GFNP-Städte an neuen Gewerblichen Bauflächen (s. Kapitel 3.3 Bedarfsnachweis).

Grundsatz 6.1-6 LEP NRW Vorrang der Innenentwicklung

Planungen und Maßnahmen der Innenentwicklung haben Vorrang vor der Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich. Die gezielte Erhaltung und Neuschaffung von Freiflächen im Innenbereich aus städtebaulichen Gründen ist hiervon unbenommen.

Grundsatz 6.1-8 LEP NRW Wiedernutzung von Brachflächen

Durch Flächenrecycling sollen Brachflächen neuen Nutzungen zugeführt werden. Dabei sollen isoliert im Freiraum liegende Flächen einer Freiraumnutzung zugeführt werden.

Zu den Nachfolgenutzungen regionalbedeutsamer Brachflächen soll frühzeitig ein regionales Konzept erarbeitet werden.

Im Hinblick auf die Wiedernutzung ggf. belasteter Brachflächen soll der Altlastenverdacht im Planungsprozess frühzeitig geklärt werden.

Mit der vorliegenden GFNP-Änderung wird beabsichtigt, das bereits bestehende Büro- und Gewerbegebiet nördlich des Verkehrslandeplatzes zu erweitern. Die Änderung bezieht sich ausschließlich auf Flächen, die bereits durch die Luftverkehrsnutzung beansprucht werden. Es handelt sich also nicht um ein Flächenrecycling im engeren Sinne (Wiedernutzung von Brachflächen), trotzdem wird hier keine erstmalige Inanspruchnahme von unberührten Flächen im Außenbereich vorbereitet. Vor dem Hintergrund des großen Defizits an Gewerbeflächen in der Stadt Mülheim an der Ruhr kann der Gewerbeflächenbedarf nicht allein durch die Wiedernutzbarmachung von ehemals gewerblich-industriell genutzten Flächen innerhalb der

Siedlungsbereiche (wie bspw. aktuell im Bereich ehem. Vallourec-Areal, sowie auf Mülheim-West angestrebt) gedeckt werden.

Um die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege dennoch hinreichend zu berücksichtigen, erfolgt die Planung in enger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde.

Da zum Thema Altlasten bereits verschiedene Unterlagen vorliegen, ist im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung der Sanierungsaufwand anhand einer systematischen Gefährdungsabschätzung zu prüfen. Die ursprüngliche Startbahn aus dem Jahr 1938 wurde kreisförmig angelegt. Die alten Flugbetriebsflächen sind nur noch teilweise im Untergrund unter der Grasnarbe vorhanden und zum großen Teil mit Schadstoffen belastet.

Somit wird die Planänderung den Grundsätzen 6.1-6 und 6.1-8 LEP NRW im weiteren Sinne gerecht.

Grundsatz 6.1-7 LEP NRW Energieeffiziente und klimagerechte Siedlungsentwicklung

Planungen von neuen Siedlungsflächen und des Umbaus bzw. der Sanierung von Siedlungsgebieten sollen energieeffiziente Bauweisen, den Einsatz von Kraft-Wärme-Kopplung sowie Möglichkeiten der passiven und aktiven Nutzung von Solarenergie und anderen erneuerbaren Energien begünstigen.

Die räumliche Entwicklung soll die bestehende Vulnerabilität des Siedlungsraums gegenüber Klimafolgen – insbesondere Hitze und Starkregen – nicht weiter verschärfen, sondern die Widerstandsfähigkeit des Siedlungsraums stärken und dazu beitragen, die Auswirkungen des Klimawandels abzumildern.

Die mit der Änderung des GFNP vorgesehene Erweiterung des bestehenden Gewerbequartiers stellt aufgrund der Nähe zur Anschlussstelle Essen-Kettwig der BAB 52 und der bestehenden Erschließungsanlagen eine verkehrsreduzierende und somit energiesparende Siedlungsentwicklung dar. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung soll die Nutzung von Kraft-Wärme-Kopplung und Solarenergie geprüft und ggf. festgesetzt werden. So könnte ein Beitrag zur Einsparung von Energie geleistet werden und Treibhausgasemissionen reduziert werden. Bei der Entwicklung neuer Baugebiete bzw. bei der Erweiterung bestehender Siedlungsbereiche wird in Mülheim an der Ruhr stets auf eine energieeffiziente Siedlungsstruktur geachtet. Gemäß der Mülheimer Starkregengefahrenkarte könnte es an einigen Stellen des Änderungsbereiches bei außergewöhnlichen Starkregenereignissen zu mäßigen Überflutungen bzw. Niederschlagsanstauungen (0,1 bis 0,3 m) kommen. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ist daher auf eine hinreichende Oberflächenentwässerung zu achten; es ist zu prüfen, inwieweit Maßnahmen zur Vorsorge vor Starkregengefahren notwendig sind.

Grundsatz 6.1-9 LEP NRW Vorausschauende Berücksichtigung von Infrastrukturkosten und Infrastrukturfolgekosten

Wenn beabsichtigt ist, Flächen für Siedlungszwecke in Anspruch zu nehmen, sollen von den Kommunen zuvor die Infrastrukturkosten und auch die Infrastrukturfolgekosten dem Stand der Planung entsprechend ermittelt und bewertet werden.

Für die Entwicklung eines Gewerbegebietes im Änderungsbereich bedarf es der infrastrukturellen Erschließung. Im Wesentlichen geht es hierbei um eine Neuerschließung mit Anbindung an die in der Nähe vorhandenen Netze. Hierzu zählt die Verkehrserschließung einschließlich Knotenpunktumgestaltung zur Anbindung an das vorhandene Straßennetz, die Entwässerung sowie die Versorgung mit Frischwasser, Telekommunikation, Wärme und Strom. Vorabstimmungen mit den Versorgern laufen bereits im Zuge der Rahmenplanung. Detailplanungen zur Verkehrserschließung und Entwässerung erfolgen im nachgelagerten Bebauungsplanverfahren. Die Infrastrukturkosten werden u.a. durch einen direkten Anschluss an das Bestandsnetz (Brunshofstraße) so gering wie möglich gehalten.

Grundsatz 6.2-1 LEP NRW Ausrichtung auf zentralörtlich bedeutsame Allgemeine Siedlungsbereiche

Die Siedlungsentwicklung in den Gemeinden soll auf solche Allgemeine Siedlungsbereiche ausgerichtet werden, die über ein räumlich gebündeltes Angebot an öffentlichen und privaten Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen verfügen (zentralörtlich bedeutsame Allgemeine Siedlungsbereiche). [...]

Die sechs Städte der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr sind im Rahmen ihrer Stadtentwicklungspolitik bestrebt, die Lebensqualität in der vergleichsweise dicht besiedelten Region zu erhalten bzw. zu verbessern. Der Änderungsbereich liegt gemäß Regionalplan Ruhr vollständig in einem Allgemeinen Siedlungsbereich ohne zentralörtliche Bedeutung. Eine Erweiterung dieses ASB soll nicht erfolgen. Die Entwicklung neuer Baugebiete findet vorrangig in bzw. angrenzend an Siedlungsflächen statt – so auch die mit dem Änderungsverfahren vorgesehene Darstellung von Gewerblichen Bauflächen. Zwar verfügt der Stadtteil Raadt nur über ein begrenztes Versorgungsangebot (insbesondere Sport- und Freizeitangebote), aber über die Zeppelinstraße sind auch Nahversorgungsmöglichkeiten sowie Einrichtungen der sozialen Infrastruktur erreichbar. Nördlich an den Änderungsbereich angrenzend befindet sich ein Allgemeiner Siedlungsbereich des Menden-Holthausener Siedlungsgefüges. Eine Ausrichtung auf den Siedlungsbereich des Stadtteils Menden-Holthausen ist somit gegeben.

Der Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim gehört nicht zu den landes- bzw. regionalbedeutsamen Flughäfen in Nordrhein-Westfalen, die in Ziel 8.1-6 des LEP aufgelistet werden.

Textliche Ziele und Grundsätze des LEP NRW stehen der geplanten GFNP-Änderung nicht entgegen. Die Planung entspricht somit den Vorgaben des LEP NRW.

Die Landesregierung NRW hat am 14. März 2025 beschlossen, den LEP NRW zu ändern (3. LEP-Änderung). Mit Bekanntmachung im Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen am 03.04.2025 kommt den im Planentwurf enthaltenen Zielen der Rechtscharakter von in Aufstellung befindlichen Zielen der Raumordnung zu, die in der Bauleitplanung zu berücksichtigen sind (vgl. § 2 Abs. 4 LPlG). Die in Aufstellung befindlichen Ziele der 3. Änderung des LEP NRW stehen der geplanten Änderung des GFNP ebenfalls nicht entgegen.

2.2 Vorgaben des Regionalplans Ruhr



Abbildung 02: Ausschnitt des Regionalplans Ruhr, mit abgegrenztem Änderungsbereich

Der Regionalplan Ruhr ist am 28.02.2024 wirksam geworden. Damit sind die Ziele gemäß § 1 Abs. 4 BauGB in den kommunalen Bauleitplanverfahren zu beachten und die Grundsätze gem. § 4 Abs. 1 ROG im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Der Regionalplan Ruhr (RP Ruhr) legt in seinem zeichnerischen Teil für den Änderungsbereich einen Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) fest, siehe hierzu auch Kapitel 2.7.1.

Für die Planung relevante textliche Ziele und Grundsätze der Raumordnung des RP Ruhr sind insbesondere folgende:

Ziel 1.1-1 Siedlungsentwicklung auf Siedlungsbereiche konzentrieren

Im Sinne einer nachhaltigen und flächensparenden Raumentwicklung ist die Siedlungsentwicklung der Metropole Ruhr auf das abgestufte Siedlungssystem auszurichten, das in „Siedlungsbereiche“ und „Eigenentwicklungsortslagen“ gegliedert ist. [...]

Der Änderungsbereich liegt innerhalb des regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichs. Dem Ziel wird somit gefolgt.

Ziel 1.1-5 Gewerblich-industrielle Bauflächen bedarfsgerecht entwickeln

Die bauleitplanerische Sicherung von Bauflächen und Baugebieten, die sich für gewerbliche bzw. industrielle Nutzungen eignen, hat bedarfsgerecht auf Basis der Siedlungsflächenbedarfsberechnung Ruhr zu erfolgen. [...]

Gemäß der aktuellen Siedlungsflächenbedarfsberechnung des RVR ergeben sich für die Stadt Mülheim an der Ruhr folgende Zahlen für Gewerbliche Bauflächen: Einem Nettoflächenbedarf von 66,6 ha stehen Netto-Reserveflächen von 18,9 ha gegenüber. Demzufolge ergibt sich ein verbleibender Nettoflächenbedarf von 47,7 ha. Mit der planerischen Vorbereitung des bereits luftverkehrlich vorgennutzten Areals für eine gewerbliche Nutzung soll im Sinne einer flächensparenden Siedlungsentwicklung dem hohen Bedarf an Gewerblichen Bauflächen in der Stadt

Mülheim an der Ruhr Rechnung getragen werden. Dem Ziel 1.1-5 des RP Ruhr wird daher gefolgt.

Ziel 1.2-1 Nutzungskonforme Entwicklung in ASB sichern

Die ASB sind für Flächen für Wohnen, wohnverträgliches Gewerbe, Wohnfolgeeinrichtungen und öffentliche und private Dienstleistungen sowie für siedlungszugehörige Grün-, Sport-, Freizeit- und Erholungsflächen vorzuhalten. [...]

Die vorgesehene Darstellung einer Gewerblichen Baufläche entspricht dem Nutzungsspektrum des ASB. Der am Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim bereits als gewerbliche Baufläche dargestellte Bereich soll mit wohnverträglichen gewerblichen Nutzungen nach Süden erweitert werden. Die geplante GFNP-Änderung entspricht somit der Festlegung des RP Ruhr.

Grundsatz 1.1-3 Siedlungsbereiche kompakt und flächensparend entwickeln

Die Siedlungsentwicklung soll kompakt und flächensparend erfolgen. Die Inanspruchnahme von Siedlungsflächenreserven für Wohnen und Gewerbe durch großflächige Kompensationsmaßnahmen soll vermieden werden. Bodenversiegelungen sollen auf das notwendige Maß begrenzt werden.

Mit der vorliegenden Änderung des GFNP soll das bereits bestehende Gewerbequartier erweitert werden. Es handelt sich hierbei um eine kompakte und flächensparende Arrondierung in südlicher Richtung. Für Kompensationsmaßnahmen sollen voraussichtlich keine Siedlungsflächenreserven in Anspruch genommen werden. Die Planung der Kompensationsmaßnahmen erfolgt im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung. Da der Änderungsbereich nutzungsbedingt vorgeprägt und bereits teilweise durch Rollwege versiegelt ist, wird die Bodenversiegelung auf das notwendige Maß begrenzt; denn es erfolgt keine Inanspruchnahme von unberührtem Freiraum.

Grundsatz 2.1-4 Ortsränder gestalten

Die Übergänge vom Siedlungs- zum Freiraum sollen landschaftsverträglich gestaltet werden. Dazu soll die Einbindung von Siedlungen in die umgebende Landschaft durch naturraum- und siedlungstypische Ortsrandstrukturen verbessert werden.

Im östlichen Bereich des Verkehrslandeplatzareals verläuft die Grenze der Städte Essen und Mülheim an der Ruhr in Nord- Südrichtung. Da der Verkehrslandeplatz einen geringen Versiegelungsgrad aufweist, ergibt sich hier eine naturräumlich geprägte Ortsrandstruktur zwischen den beiden Städten. Die Grünbereiche zwischen den Städten des Ruhrgebietes sind ein siedlungstypisches Merkmal.

Textliche Ziele und Grundsätze des Regionalplans stehen der geplanten GFNP-Änderung nicht entgegen. Die Planung entspricht somit den Vorgaben des RP Ruhr.

2.3 Anpassung an die Ziele der Raumordnung

Der Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen hat im Zuge der Novellierung des Landesplanungsgesetzes (LPIG) u.a. den § 34 LPIG geändert. Das bisherige, verpflichtende und mehrstufige Anpassungsverfahren wurde durch eine freiwillige, einstufige Beratungsmöglichkeit ersetzt. Danach kann die Gemeinde bei der Aufstellung oder Änderung eines Bauleitplans zur Anpassung ihrer Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung unter Vorlage der erforderlichen Planunterlagen bei der Regionalplanungsbehörde (RVR) anfragen, welche Ziele der Raumordnung für den Planungsbereich bestehen.

Von dieser Möglichkeit wird – wie vom RVR empfohlen – Gebrauch gemacht. Der RVR als Regionalplanungsbehörde wird auch ohne eine Rechtspflicht wie bislang praktiziert zu Beginn des Verfahrens kontaktiert, um zu verhindern, dass ansonsten erst im Rahmen der

Genehmigung ein möglicher Zielverstoß erkennbar wird, der ggf. zu einer Versagung der Genehmigung führen müsste.

Die Anfrage gem. § 34 Abs. 1 LPlG ist mit Schreiben vom 13.11.2025 erfolgt. Der RVR hat im Wesentlichen wie folgt geantwortet:

Neben den im Vorentwurf bereits genannten zu beachtenden Zielen und zu berücksichtigenden Grundsätzen werden ferner folgend aufgelistete Grundsätze des RP Ruhr und des LEP NRW berührt und sind im Rahmen der Bauleitplanung entsprechend zu berücksichtigen:

- Grundsatz 1.1-3 RP Ruhr - Siedlungsbereiche kompakt und flächensparend entwickeln
- Grundsatz 2.1-4 RP Ruhr - Ortsränder gestalten
- Grundsatz 6.1-7 LEP NRW - Energieeffiziente und klimagerechte Siedlungsentwicklung
- Grundsatz 6.1-8 LEP NRW - Wiedernutzung von Brachflächen
- Grundsatz 6.1-9 LEP NRW - Vorausschauende Berücksichtigung von Infrastrukturkosten und Infrastrukturfolgekosten

„Die Vorgaben des BRPH werden im Entwurf der Begründung insbesondere unter 5.8 und 5.9 behandelt. Eine Auseinandersetzung mit dem natürlichen Wasserversickerungs- und Wasserrückhaltevermögens des Bodens ist zu ergänzen.“

„Durch die Änderung 66 MH des GFNP in der Stadt Mülheim an der Ruhr sind die in Aufstellung befindlichen Ziele des LEP NRW (dritte Änderung) und des RP Ruhr (erste bis vierte Änderung) nicht betroffen.“

Fazit: „Die Änderung 66 BO des GFNP Brunshofstraße – Flughafen Essen / Mülheim ist unter o.g. Voraussetzungen an die Ziele der Raumordnung angepasst. Dazu sind die Planunterlagen um die o.g. Informationen und Daten zu ergänzen.“

Die vorstehende Bewertung bezieht sich ausschließlich auf § 34 LPlG NRW. Weitere Genehmigungen oder Entscheidungen nach anderen gesetzlichen Vorschriften bleiben hiervon unberührt.“

Die Begründung der GFNP-Änderung wurde entsprechend der Anregungen ergänzt.

2.4 Darstellungen/Festsetzungen des Landschaftsplanes

Der Änderungsbereich liegt innerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes der Stadt Mülheim an der Ruhr (2005). In der Entwicklungskarte ist der Verkehrslandeplatz als Entwicklungsraum 7.18 „Verkehrslandeplatz Mülheim“ mit folgendem Entwicklungsziel gekennzeichnet:

- Beibehaltung der durch die Bauleitplanung vorgegebenen Funktion
- Beibehaltung der extensiven Bewirtschaftung des Grünlandes
- Erhalt und Pflege der ökologisch wertvollen Flächen

Erläuterung:

„Es handelt sich um ein Flugplatzgelände mit Gebäuden sowie Start- /Landebahn. Der Flugplatz wird durch große, zweiseitig gemähte Wiesenflächen - überwiegend artenarme Glattgraswiesen - geprägt. Auf geschotterten Wegen finden sich trockene Pionierflure. Innerhalb der Magerwiese liegt im Südosten ein stark vernässter Bereich mit temporären Kleingewässern und niedrigwüchsiger Verlandungsvegetation. Im Osten schließt die Fläche mit einer Gehölzpflanzung ab.“

Raumfunktionen / Leistungen des Naturhaushaltes:

- Gemeinsamer Flächennutzungsplan: Flughafen

- Arten- und Biotopschutz: Hohe Bedeutung in Teilbereichen

In der Karte der Festsetzungen wird der Änderungsbereich als sonstiger Geltungsbereich gekennzeichnet. Nordwestlich des Änderungsbereichs befindet sich ein geschützter Landschaftsbestandteil.

2.5 Bebauungsplanung

Direkt nördlich an den Änderungsbereich grenzt der Bebauungsplan „Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“. Der H 17 ist seit dem 31.03.2009 rechtskräftig und setzt Gewerbegebiete fest.

Im weiteren Verlauf der Planung soll der Bebauungsplan „Büro- und Gewerbepark südlich Brunshofstraße – H 22“ aufgestellt werden, der die Entwicklung des nordwestlichen Randbereichs des Verkehrslandeplatzes als Erweiterung des bestehenden Büro- und Gewerbestandes steuern soll.

2.6 Luftrechtliche Genehmigungssituation und Fachplanungsvorbehalt

Luftrechtliche Genehmigungssituation:

Am 02.04.1980 wurde dem Flughafen Essen/Mülheim die Genehmigung gem. § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. V. m. §§ 49 ff. Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) zur Anlage und zum Betrieb eines Verkehrslandeplatzes des allgemeinen Verkehrs für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln vom Regierungspräsidenten Düsseldorf erteilt, welche am 10.12.2008 und am 14.01.2022 ergänzt/geändert wurde. Sie ist die aktuell gültige Rechtsgrundlage der Anlage und des Betriebes des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim.

Fachplanungsvorbehalt:

Der Fachplanungsvorbehalt bewirkt mit dem durch § 38 Satz 1 BauGB angeordneten Planrechtsvorrang, dass die kommunale Bauleitplanung nur insoweit zulässig ist, als sie die Fachplanung nicht beeinträchtigt. Auf dem Areal des genehmigten Verkehrslandeplatzes besteht also keine Planungsbefugnis für die kommunale Bauleitplanung. Die vorgesehene Gewerbliche Baufläche ist somit nur planbar, insofern die Landesluftfahrtbehörde (Dezernat 26 der Bezirksregierung Düsseldorf) den Änderungsbereich aus der bestehenden luftrechtlichen Genehmigung entlässt. Dies ist nur möglich, wenn der Flugbetrieb weiterhin aufrechterhalten werden kann und die Sicherheitsumgrenzung (Zaunanlage) des Verkehrslandeplatzes entsprechend aktualisiert wird.

Als Betreibergesellschaft des Flughafens hat die FEM GmbH am 24.02.2026 einen Antrag auf Entwidmung von Teilflächen des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim bei der Landesluftfahrtbehörde gestellt, indem der Verzicht auf die Fläche (GFNP-Änderungsbereich) erklärt wird. Die FEM GmbH wird der Landesluftfahrtbehörde im Laufe des Planungsprozesses darlegen, dass ein störungsfreier Flugbetrieb trotz Entwidmung dieser Teilfläche gewährleistet werden kann. Im Rahmen der vorlaufenden Rahmenplanung zur Gewerbeflächenentwicklung erfolgt bereits eine enge Abstimmung mit den Belangen des Verkehrslandeplatzes. Die zur Fortführung des Flugbetriebes erforderlichen inhaltlichen und genehmigungsrechtlichen Anpassungen werden parallel zwischen der FEM GmbH und den zuständigen Genehmigungsbehörden abgestimmt.

2.7 Sonstige informelle Planungen

2.7.1 Rahmenplanung zum Flughafen Essen/Mülheim

Seit 2005 wurden verschiedene informelle Planungsschritte zur Weiterentwicklung des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim durchgeführt, beginnend mit dem städtebaulichen Wettbewerb „Interkommunaler Büro- und Gewerbepark am Flughafen Essen/Mülheim“. Die erste gewerbliche Entwicklung nördlich des Verkehrslandeplatzes wurde durch den seit 2009

rechtskräftigen Bebauungsplan H 17 ermöglicht. In den Städten Essen und Mülheim an der Ruhr wurde fortlaufend über die Aufgabe des Flugbetriebes und die städtebauliche Entwicklung des Areals diskutiert (Workshops, Arbeitsgruppe E/MH, Entwicklungsperspektive Stadtquartier mit Wohn- und Gewerbenutzung). Noch im Rahmen der Aufstellung des Regionalplans Ruhr haben die beiden Städte eine Aufgabe des Flugbetriebes favorisiert. Aus den zugehörigen Abwägungsunterlagen geht hervor, dass die ASB-Festlegung des RP Ruhr im Bereich des Verkehrslandeplatzes u. a. aufgrund der Anregungen der Städte Essen und Mülheim aufgenommen wurde. Im Jahr 2021 erfolgte eine Mehrfachbeauftragung von drei Büros zur Ausarbeitung von zwei Entwicklungsperspektiven für den Verkehrslandeplatz, eine mit Beibehaltung und eine mit Aufgabe des Flugbetriebes. Des Weiteren wurden Gutachten in Auftrag gegeben (u. a. Entwässerung, Verkehr, Naturschutz). Wie in Kapitel 1 bereits ausgeführt wurde, fassten die beiden Städte im Jahr 2024 die Ratsbeschlüsse zur Beibehaltung des Flugbetriebes und zur gewerblichen Entwicklung auf der Grundlage der Variante 1 des erstplatzierten Entwurfes der Mehrfachbeauftragung, siehe Mülheimer Ratsbeschluss V 24/0360-01 vom 04.07.2024.

2.7.2 Masterplan Emscher Landschaftspark

Der Masterplan Emscher Landschaftspark enthält für den Änderungsbereich keine Aussagen.

2.7.3 Freiraumkonzept Metropole Ruhr

Der Netzplan des Freiraumkonzeptes Metropole Ruhr enthält für den Verkehrslandeplatz keine Aussagen.

2.7.4 Klimaanpassungskonzept und Klimaanalyse

Das Mülheimer Klimaanpassungskonzept und dessen Umsetzung wurde am 13.02.2020 vom Rat der Stadt beschlossen. Die Klimaanalyse Stadt Mülheim an der Ruhr stammt aus dem Jahr 2018. Zur Abmilderung unabwendbarer Folgen des Klimawandels hat die Stadt Mülheim an der Ruhr im Klimaanpassungskonzept u.a. folgende Handlungsstrategien vorgesehen: Klimafolgenwissen erweitern, Starkregenereignisse reduzieren, Hitzefolgen mindern, Klimafolgenanpassung in Planungs- und Genehmigungsverfahren integrieren. Zu diesen Strategien werden eine Vielzahl von Maßnahmen vorbereitet, wie bspw. Messungen von Klimaparametern, Erarbeitung eines Bachentflechtungskonzepts, Anpassung der Anforderungen an die Regenwassereinleitung, Kühlungsstrategie für öffentliche Gebäude und Hitzeschutzmaßnahmen bei städtischen Neubauten, ein Eckpunktepapier zur Klimaanpassung in der Bauleitplanung, die Ergänzung örtlicher Satzungen um Anpassungsaspekte sowie die Schaffung, Vernetzung und Aufwertung von Grünflächen. Die Erstellung einer Starkregengefahrenkarte wurde bereits abgeschlossen (siehe Kapitel 5.8). Welche Maßnahmen zur Klimaanpassung in Bezug auf den vorliegenden Änderungsbereich vorgesehen werden, kann im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung geregelt werden.

Gemäß der o.g. Mülheimer Klimaanalyse wird das Areal des Verkehrslandeplatzes als Freilandklima und warme Kuppenzone beschrieben. Es erfolgt eine Luftmassenbewegung (Kaltluft) ausgehend vom Gelände, dem nach Westen abfallenden Relief folgend, über die landwirtschaftlichen Freiflächen in Richtung Ruhrtal; siehe hierzu Kapitel 5.7 Klimaschutzklausel.

3 Gegenstand der Änderung

3.1 Geltungsbereich, Lage und Beschreibung des Änderungsbereiches

Der Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim umfasst ein Areal von rund 130 ha. Der Änderungsbereich mit seinen 2,6 ha belegt davon lediglich zwei Prozent der Gesamtfläche. Er befindet sich westlich der Stadtgrenze zu Essen, sowie südlich der Brunshofstraße und ist ein Bestandteil des nordwestlichen Teils des Verkehrslandeplatzes. Ungefähr $\frac{1}{4}$ des Verkehrslandeplatzes befinden sich auf dem Essener und $\frac{3}{4}$ auf dem Mülheimer Stadtgebiet. Der geringe Versiegelungsgrad des Areals verdeutlicht seine Bedeutung für Natur und Landschaft. Die Größe

und Funktion als Grün- und Freianlage sind von großem Wert in Bezug auf Klima und Artenschutz.

Im bestehenden Büro- und Gewerbepark am Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim befinden sich u. a. nicht störende Gewerbebetriebe, die Zentrale der Firma Pitstop, verschiedene medizinische Einrichtungen, z. B. Arztpraxen und die Gelenk- und Sportklinik Rhein/Ruhr, eine Musikschule sowie das Bürogebäudeprojekt DOQ52 mit drei Bürogebäuden und einem Parkhaus. Des Weiteren befinden sich mehrere Firmen mit direktem Flughafenbezug am Standort (u. a. die Westdeutsche Luftwerbung (WDL) GmbH & Co. KG) sowie mehrere Flugschulen. Im Änderungsbereich befinden sich zurzeit ein Flugzeughangar mit dem vorgelagerten Vorfeld und dem Anschluss an das Rollwegsystem.



Abbildung 03: Luftbild, Stand 2024, mit abgegrenztem Änderungsbereich
Quelle: WMS-Dienst des RVR, https://geodaten.metropoleruhr.de/dop/dop_2024?

3.2 Änderung der zeichnerischen Darstellung

Der Änderungsbereich ist im GFNP ohne flächenhafte Darstellung, aber mit der nachrichtlichen Übernahme „Flächen für den Luftverkehr“ verzeichnet.

Die Änderung sieht für den Änderungsbereich zukünftig die Darstellung als Gewerbliche Baufläche, ohne nachrichtliche Übernahme, vor.

3.3 Bedarfsnachweis

Die raumordnerische Bewertung / Anerkennung des Bedarfs für die Darstellung neuer Siedlungsflächen für Wohnen und Gewerbe obliegt dem Regionalverband Ruhr in seiner Funktion als Regionalplanungsbehörde. Eine Aktualisierung des zugrunde gelegten Zahlenwerks erfolgte 2025. Der Umfang der anzurechnenden Siedlungsflächenreserven basiert auf der letzten Erhebung im Rahmen des Siedlungsflächenmonitorings (SFM) Ruhr zum Stichtag 01.01.2023.

Bedarf an Gewerblichen Bauflächen				
auf Grundlage der Bedarfsberechnung des RVR gem. der Erläuterung zum Ziel 6.1-1 Landesentwicklungsplan NRW (RVR 2025) im Abgleich mit den Reserven aus dem Siedlungsflächenmonitoring gem. § 4 Abs. 4 LPIG (SFM Ruhr 2023 / Bedarfsmodell Evaluierung 2025)				
in ha	Flächenbedarf 20 Jahre (netto)	Anzurechnende Reserven gem. ruhrFIS (netto)	Unterdeckung (netto)	Neudarstellungsbedarf FNP (brutto)
Stadt	66,6	18,9	47,7	52,9
Planungsgemeinschaft	775,5	523,6	251,9	299,4

Tabelle 1: Bedarfsnachweis

3.4 Alternative Entwicklungsmöglichkeiten

Wie in Kapitel 1 bereits ausgeführt wurde, erkennen die Städte Essen und Mülheim an der Ruhr den Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim als wichtige (Verkehrs-)Infrastruktur sowie infrastrukturellen Standortvorteil an. Beide Räte haben die unbefristete Fortführung des Flugbetriebes – entgegen der früheren Beschlusslage – beschlossen.

Im Zuge der vorlaufenden Rahmenplanung zur Flughafenflächenentwicklung wurden verschiedene Nutzungsalternativen für das Areal des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim geprüft. Für den genehmigten Verkehrslandeplatz besteht ein Fachplanungsvorbehalt. Auf dem Areal des in Betrieb befindlichen Verkehrslandeplatzes besteht also (zunächst) keine Planungsbefugnis für die kommunale Bauleitplanung. Planungsvorhaben sind also grundsätzlich von der Zustimmung der Landesluftfahrtbehörde (Dezernat 26 der Bezirksregierung Düsseldorf) abhängig. Hierdurch ergibt sich eine Einschränkung bezüglich der Planungsalternativen für das Flughafenareal in seiner Gesamtheit und den vorliegenden GFNP-Änderungsbereich als Teilbereich des Areals.

Eine wirtschaftliche Nachnutzung (Gewerbe und/oder Wohnen) des gesamten Verkehrslandeplatzgeländes als Alternative zum Flugbetrieb ist kaum vorstellbar. Da eine großflächige bauliche Nutzung des Geländes aufgrund von Umwelt- und Artenschutzbelangen (u.a. Kaltluftentstehung, Bodenbrüter) nicht möglich ist, wurden zwei Varianten einer auf Teilbereiche des Geländes beschränkten städtebaulichen Nutzung (Gewerbegebiet) auf Realisierbarkeit geprüft. Hierbei hat sich herausgestellt, dass lediglich kleine Randbereiche des Flughafengeländes baulich nachverdichtet und mit neuen, zusätzlichen Nutzungen wirtschaftlich intensiver genutzt werden können. Der vorliegende GFNP-Änderungsbereich ist der final definierte Randbereich, in dem zukünftig Büro- und nicht störende Gewerbenutzungen angesiedelt werden sollen. Auch nicht störende, luftverkehrsaffine Gewerbenutzungen könnten ggf. aufgrund der besonderen Lagegunst angesiedelt werden.

Da der Flugbetrieb unbefristet fortgeführt werden soll, kann der Änderungsbereich entweder unverändert dem Luftverkehr dienen oder entsprechend der o. g. Rahmenplanung einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden.

4 Darstellung von (änderungsbezogenen) Gutachten oder Studien

Wie in Kapitel 2.7.1 Rahmenplanung zum Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim bereits ausgeführt wurde, wurden schon verschiedene Gutachten für die Rahmenplanung als Grundlage für die erforderlich städtebauliche Planung erstellt. Es wurden u. a. ein Entwässerungsgutachten, eine Verkehrsuntersuchung und eine Grünlandkartierung erstellt. Bei der Erstellung des Umweltberichtes können diese Gutachten bereits wichtige Erkenntnisse liefern. Des Weiteren

wurden verschiedene Gutachten zum Themenbereich Artenschutz erstellt, zu Insekten, Vögeln und Fledermäusen.

4.1 Immissionsschutz

Straßenverkehrslärm:

Der Änderungsbereich unterliegt den Lärmimmissionen der Autobahn 52, der Zeppelinstraße (L442) und der Brunshofstraße. Nach den Ergebnissen der EU-Umgebungslärmrichtlinie (4. Runde) liegt der Änderungsbereich oberhalb der Kartierungsgrenzen für den Tag-Abend-Nacht-Pegel LDEN im Bereich der Lärmisophone von > 55 bis 59 dB(A). Für den Nachtpegel LNight liegt die Belastung mit Ausnahme des unmittelbaren Einwirkungsbereichs der Brunshofstraße unterhalb der Kartierungsgrenze von 50 dB(A).

Durch die Ausweisung gewerblicher Bauflächen werden neue Verkehre induziert welche bestehende städtebauliche Konfliktlagen betreffend Lärm entlang der Hauptverkehrsstraßen hier insbesondere der Zeppelinstraße (L442) weiter erhöhen. Die Konflikte sind auf Basis der Verkehrsprognosen im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung im näheren und weiteren Umfeld zu untersuchen. Im weiteren Umfeld der Planung ist der im Lärmaktionsplan 2024 ausgewiesene Lärmbrennpunkt 10. Zeppelinstraße (Obere Saarlandstraße/Tilsiter Straße) relevant. Ebenso sind die Lärmeinwirkungen auf den Änderungsbereich durch ein schalltechnisches Gutachten zu untersuchen.

Fluglärm:

Der Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim wird zur Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln (VFR) unter Sichtflugbedingungen (VMC) bei Tag benutzt. Gemäß der aktuell gültigen luftrechtlichen Genehmigung vom 02.04.1980 in der Fassung vom 10.12.2008 hat der Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim eine Zulassung zum Betrieb von Motorflugzeugen und Hubschraubern bis 14 t MTOM (Maximum Take-off Mass), bzw. bis 25 t MTOM PPR (Prior Permission Required - mit Einzelfallgenehmigung). Zum Schutz der Anwohner vor Fluglärm wurde die aktuell gültige Genehmigung am 14.01.2022 durch die Bezirksregierung Düsseldorf geändert. Der Betrieb von propellergetriebenen Flugzeugen und Motorseglern bis zu 9 t höchstzulässiger Startmasse sowie der Flugbetrieb mit Hubschrauber unterliegt zeitlichen Beschränkungen gemäß den Regelungen der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung in der jeweils gültigen Fassung. Gewerblicher Luftverkehr mit Hubschraubern zur Beförderung von Personen (CAT-Betrieb) sowie Einführungsflüge (Rundflüge) mit einer Flugzeit von weniger als 20 Minuten sind unzulässig.

Der Änderungsbereich unterliegt unmittelbar den Lärmimmissionen des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim. Nach den Ergebnissen der EU-Umgebungslärmrichtlinie liegt der östliche Teil des Änderungsbereiches z. T im Bereich der Isophone LDEN > 55 bis 59 dB(A) der größte Teil aber knapp unterhalb der Kartierungsgrenze von 55 dB(A). Abgesehen von Einzelereignissen erfolgt nachts kein regulärer Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz (Anm.: Berechnungen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie beziehen Lärm durch Rollbewegungen und die lärmrelevanten Flugbewegungen des Luftschiffes nicht ein).

Die durch Ratsbeschlüsse zur Fortführung des Flugbetriebes nach 2034 fixierten Rahmenbedingungen lassen eine Änderung des Flugbetriebes innerhalb des für Bebauungspläne üblichen 10-Jahres Prognosezeitraums erwarten oder zumindest nicht ausschließen. Entsprechend sind bezogen auf den Änderungsbereich in den anschließenden Planungsschritten entsprechende Luftverkehrs- und Fluglärmprognosen erforderlich. Allgemein ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die derzeitige luftrechtliche Genehmigungssituation keine Regelungen zur Begrenzung der Flugbewegungen enthält. Damit ist die Zahl der Flugbewegungen abgesehen von den nach Genehmigungslage bestehenden Betriebsbeschränkungen und Betriebszeiten am Standort faktisch ausschließlich durch die technische Kapazität der Flughafeninfrastruktur und die Nachfrage begrenzt. Flughäfen haben eine gesetzliche Betriebspflicht, was bedeutet, dass sie grundsätzlich alle zugelassenen Flüge abfertigen müssen.

Sie können nicht einfach Flüge ablehnen oder verbieten, dies ist ausschließlich den zuständigen Behörden vorbehalten.

Ruhige Gebiete: Am Nordwestrand des Flughafengeländes schließt das im Lärmaktionsplan 2024 ausgewiesene Ruhige Gebiet 24 „Freiraum um Forstbachtal und Hauptfriedhof“ an. Ferner liegt im Nahbereich das Ruhige Gebiet 21 „Rumbachtal und Umfeld“ das an die Siedlungsbereiche nördlich der L442 anschließt. Diese Ruhigen Gebiete sind vom LANUK NRW zugleich auch als Unzerschnittene verkehrsarme Räume in Nordrhein-Westfalen in der Kategorie $\geq 1 \text{ km}^2$ bis $< 5 \text{ km}^2$ ausgewiesen.

Direkte oder weitergehende Auswirkungen hierauf sind eher weniger zu erwarten. Für das Ruhige Gebiet 24 ist aber durchaus die zukünftige Erschließungssituation relevant. Zudem kann die Realisierung der Gewerblichen Bebauung und die damit einhergehende bzw. erforderliche Anpassung der bestehenden Flughafeninfrastruktur für dieses Ruhige Gebiet negative Auswirkungen haben, wenn lärmrelevante Infrastruktur (z. B. Rollwege und Hangars) in diese Richtung verlagert werden muss.

Gewerbelärm:

Im nachgeordneten Bebauungsplanverfahren ist im Hinblick auf den Schutz der Wohnnachbarschaft nördlich der Brunshofstraße die potenzielle Immissionsituation durch Gewerbebetriebe zu untersuchen. Ggf. erforderliche Maßnahmen werden dann im Sinne des aktiven oder passiven Lärmschutzes im Bebauungsplan festgesetzt.

4.2 Artenschutz

2024 wurde bereits eine floristisch-vegetationskundliche Kartierung (Grünlandkartierung) für die nördliche Hälfte des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim durchgeführt. In diesem Jahr wurden bereits weitere Untersuchungen durchgeführt, die die Grundlage für die Artenschutzprüfung darstellen. Die untere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme erklärt, dass auf Grundlage der vorliegenden Informationen eine belastbare Ersteinschätzung im Sinne einer worst-case-Betrachtung vorgenommen werden kann. Diese Ersteinschätzung lässt erkennen, dass mögliche artenschutzrechtliche Konflikte im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung lösbar erscheinen, sofern geeignete Maßnahmen verbindlich festgelegt und umgesetzt werden.

Die Größe und Funktion des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim sind von großem Wert in Bezug auf Klima- und Artenschutz. Die Kontinuität des Flugbetriebs hat dazu geführt, dass wertvolle Ökosysteme und Lebensräume entstanden sind. Der Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim ist insbesondere ein wichtiger Lebensraum für Vögel (überwiegend Feldlerchen und Steinschmätzer). Diese Vögel genießen einen hohen rechtlichen Schutz und sind auf große, offene Flächen ohne hohe vertikale Strukturen angewiesen. Die Populationsgröße dieser Vögel am Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim ist so groß, dass es fraglich ist, ob im Falle einer Außerbetriebnahme und Überplanung, ein anderes geeignetes Habitat für sie in der Umgebung zu finden wäre.

Darüber hinaus gibt es im südlichen Teil des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim Magerwiesen. Diese leisten einen Beitrag dazu, dass die gesamten Wiesenflächen des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim über eine große Kapazität verfügen Wasser aufzunehmen und gepuffert abzugeben. Dadurch wird die Abflussfähigkeit des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim stark erhöht. Folglich bietet dies, insbesondere bei Starkregenereignissen, erhöhten Schutz vor Überschwemmungen für die umliegende Nachbarschaft. Zusätzlich trägt das Areal des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim zur Kaltluftentstehung bei, indem es Wasser aufnimmt und verdunsten lässt, was zu einer Abkühlung der Luft und zur Versorgung der Stadt mit kühler Luft führt (vgl. Kapitel 2.7.4).

Aufgrund der bereits existierenden infrastrukturellen Einrichtungen im Norden des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim besitzt dieser Teil eine geringere naturräumliche Wertigkeit als die anderen Bereiche. Er ist also am ehesten für eine gewerbliche Entwicklung bzw. Nachverdichtung geeignet. Hingegen würde ein erweiterter Ausbau im zentralen Bereich des Verkehrslandeplatzes erhebliche Auswirkungen auf Flora und Fauna haben (z. B. Scheuchwirkung auf die vorhandenen Arten).

Eine Schließung des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim hätte weitreichende Auswirkungen auf Flora und Fauna sowie auf das Stadtklima. Sobald der Flugbetrieb aufgehoben und die Umzäunung entfernt werden würde, würden Störungen durch Spaziergänger und Hundehalter die naturschutzfachliche Wertigkeit des Areals stark mindern. Hier ergeben sich somit positive Auswirkungen auf Flora und Fauna durch die Aufrechterhaltung des Flugbetriebes.

4.3 Entwässerung

Das Entwässerungsgutachten (Stand Februar 2024) enthält u. a. gutachterliche Erkenntnisse zu den Untergrundverhältnissen und zu Schadstoffbelastungen des Bodens. Aufgrund der Schadstoffbelastung in den vorhandenen Ablagerungen ist eine Versickerung des Niederschlagswassers nach derzeitigem Kenntnisstand grundsätzlich ausgeschlossen. Das Entwässerungsgutachten sieht eine Rückhaltung und gedrosselte Ableitung in den Forstbach vor. Unter Einhaltung der genehmigten Einleitmenge soll das anfallende Niederschlagswasser ggf. vor der Einleitung gereinigt werden. Eine detailliertere Entwässerungsplanung erfolgt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens.

5 Sonstige Belange

5.1 Technische Infrastruktur

Höchstspannungsfreileitungen

Die nächsten Höchstspannungsfreileitungen befinden sich in einer Entfernung von über 4 km vom Änderungsbereich. Der nach dem Grundsatz 8.2-3 des LEP einzuhaltende Abstand von 400 m wird somit eingehalten.

5.2 Baudenkmäler

Innerhalb des Änderungsbereiches befinden sich keine Baudenkmäler.

5.3 Bodendenkmalpflege

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus Erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt/Gemeinde als Unterer Denkmalbehörde und/oder dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Außenstelle Xanten, unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens eine Woche in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 16 Denkmalschutzgesetz NRW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Gemäß § 16 Abs. 4 DSchG NRW sind notwendige Maßnahmen zur sachgemäßen Bergung des Bodendenkmals sowie zur Klärung der Fundumstände und zur Sicherung weiterer auf dem Grundstück vorhandener Bodendenkmäler zu dulden. Diese Ausführungen beziehen sich auf die Durchführung des Vorhabens. Im Rahmen der Umweltprüfung zum GFNP-Änderungsverfahren wird im Vorfeld geprüft, ob sich Anhaltspunkte in Bezug auf potenzielle Bodendenkmäler ergeben.

5.4 Bodenschutzklausel

Gemäß der Bodenschutzklausel in § 1a Abs. 2 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden. Die vorliegende Änderung bezieht sich ausschließlich auf Flächen, welche zurzeit durch die Luftverkehrsnutzung beansprucht werden. Es sollen keine unberührten Flächen im Außenbereich in Anspruch genommen werden, somit entspricht die Planung dem § 1a Abs. 2 BauGB.

5.5 Altlasten

Die ursprüngliche Startbahn des ehemaligen Rhein-Ruhr-Flughafens (Bezeichnung aus dem Jahr 1938) wurde gemäß damaliger Praxis kreisförmig angelegt. Die alten Flugbetriebsflächen sind nur noch teilweise im Untergrund unter der Grasnarbe vorhanden und zum großen Teil mit Schadstoffen belastet (z. B. teerhaltige Bindemittel). Später wurde die ursprüngliche (kreisförmige) Startbahn durch eine konventionelle, gerade Rollbahn ersetzt. Zum Thema Altlasten liegen bereits verschiedene Unterlagen vor. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ist der Sanierungsaufwand anhand einer systematischen Gefährdungsabschätzung zu prüfen.

5.6 Kampfmittel

Aus dem 2. Weltkrieg sind gemäß offiziellen Unterlagen eine Vielzahl von Kampfmittel-Verdachtspunkten zu verzeichnen. Nur einzelne der Verdachtspunkte sind im Zuge von Bauvorhaben bereits geräumt worden. Es liegt eine Einzelpunktkartierung (Stand 2022) dieser Verdachtspunkte vor. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ist zu prüfen, welche Verdachtspunkte im Plangebiet bzw. im unmittelbaren Umfeld liegen und geräumt werden müssen.

5.7 Klimaschutzklausel

Nach § 1a Abs. 5 BauGB ist in der Bauleitplanung den Erfordernissen des Klimaschutzes sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch solchen, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung zu tragen. Diese Grundsätze des BauGB zum Klimaschutz sind in der Abwägung zu berücksichtigen, die Bauleitplanung kommt damit einer weiteren Vorsorgeaufgabe nach.

Laut Klimaanalyse der Stadt Mülheim an der Ruhr (2018) wird das Areal des Verkehrslandeplatzes dem Freilandklima zugeordnet und als warme Kuppenzone beschrieben. Der Stadtteil Menden-Holthausen ist durch große zusammenhängende Acker- und Grünlandflächen geprägt. Diese Freilandbereiche gehören zu den wichtigsten Kaltluftentstehungsgebieten in Mülheim, hierzu zählt auch das großflächige Areal des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim. Neben den hohen Kaltluftproduktionsraten sind auch die hohen Werte für den Kaltluftvolumenstrom zu nennen.

Die nächtliche Lufttemperatur des Flughafenareals weist ein deutlich geringeres Niveau als die bebauten Bereiche im Umfeld auf. Die bodennahe Kaltluft fließt v.a. in das Ruhrtal, wo reliefbedingt noch höhere Strömungsgeschwindigkeiten auftreten.

Das bodennahe Strömungsfeld reagiert sensibel auf Barrieren, so dass Gebäude eine deutliche Hinderniswirkung verursachen und die Durchlüftung mindern können.

Der Änderungsbereich schließt unmittelbar südlich an das bestehende Büro- und Gewerbegebiet an. Durch die geplanten Baukörper werden das südliche Kaltluftentstehungsgebiet und die Kaltluftabflussbahnen nur sehr geringfügig beeinträchtigt. Aufgrund der Lage am Siedlungsrand sowie der Anbindung an den ÖPNV (Buslinie 130) wird eine verkehrsgünstige und somit energiesparende Siedlungsentwicklung gefördert.

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes sind geeignete Maßnahmen für eine energieeffiziente und klimagerechte Büro- und Gewerbeflächenentwicklung zu prüfen. In Frage kommen u.a. energieeffiziente Bauweisen, Durchgrünung, Niederschlagswasserrückhaltung, der

Einsatz von Kraft-Wärme-Kopplung sowie Möglichkeiten der passiven und aktiven Nutzung von Solarenergie und anderen erneuerbaren Energien. Darüber hinaus wäre zu prüfen, inwiefern mögliche Potentiale der kombinierten Strom-Wärmeerzeugung bzw. der Nutzung von Abwärme für die zukünftige Energieversorgung genutzt werden können.

5.8 Starkregen und Überflutungen

Die Starkregengefahrenkarte der Stadt Mülheim an der Ruhr zeigt, dass an einigen Stellen des Änderungsbereiches bei außergewöhnlichen (d.h. statistisch 100-jährlichen) Starkregenereignissen lediglich mäßige Überflutungen bzw. Niederschlagsanstauungen (0,1 bis 0,3 m) zu erwarten sind. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ist daher in der Entwässerungsplanung auf eine hinreichende Oberflächenentwässerung zu achten; es ist zu prüfen, inwieweit Maßnahmen zur Vorsorge vor Starkregengefahren notwendig sind.

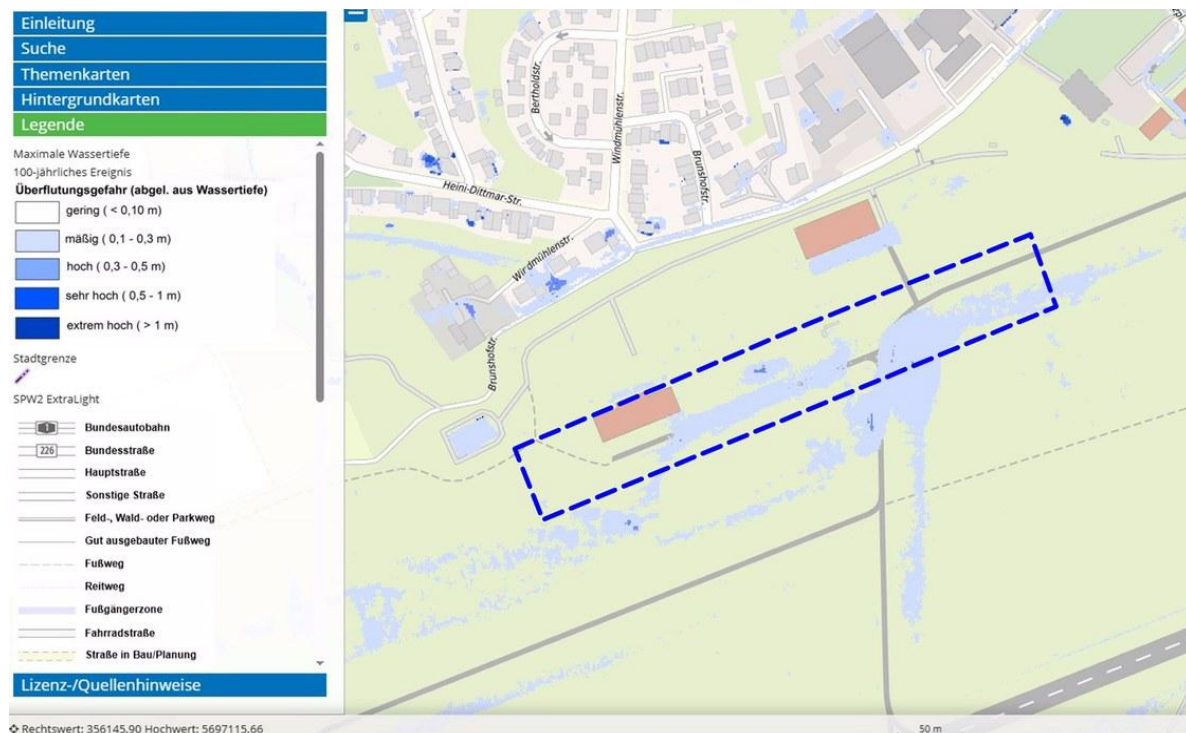


Abbildung 04: Auszug aus der Starkregengefahrenkarte der Stadt Mülheim an der Ruhr, mit abgegrenztem Änderungsbereich

5.9 Vorsorgender Hochwasserschutz

Das Versickerungs- und Wasserrückhaltevermögen des Bodens ist aufgrund der Schadstoffbelastung durch vorhandene Ablagerungen stark beeinträchtigt. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist eine Versickerung daher grundsätzlich ausgeschlossen. Im Zuge der Rahmenplanung und anschließenden verbindlichen Bauleitplanung wird eine systematische Gefährdungsabschätzung das Sanierungserfordernis bestimmen und ableiten, inwiefern eine Versickerung/Rückhaltung von Niederschlagswasser auf der Fläche wirtschaftlich und schadfrei möglich wäre. Die Ergebnisse der Untersuchung werden in das zu erstellende Entwässerungskonzept einfließen.

Der Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz (BRPH) ist am 01.09.2021 in Kraft getreten. Mit dem BRPH soll angesichts verheerender Hochwasserereignisse in der Vergangenheit erstmals die Grundlage für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz geschaffen werden. Hierzu enthält der BRPH u.a. Ziele / Grundsätze zum Hochwasserschutz, die in der Bauleitplanung zu beachten / zu berücksichtigen sind.

Gemäß der Beikarte „Vorsorgender Hochwasserschutz“ zum GFNP liegt der Änderungsbereich nicht innerhalb von Hochwasserrisikogebieten (HQ extrem) oder Überschwemmungsgebieten. Der vorsorgende Hochwasserschutz ist durch die GFNP-Änderung nicht betroffen.

5.10 Seveso III

Im näheren Umfeld des Änderungsbereiches befinden sich keine Störfallbetriebe. Der nächst gelegene Betrieb gemäß Störfallverordnung, die Accurec Recycling GmbH, befindet sich in nördlicher Richtung in circa 4 km Entfernung. Ein weiterer Betrieb gemäß Störfallverordnung, die Rudolf Clauss GmbH & Co. KG, befindet sich in westlicher Richtung in circa 4,5 km Entfernung. Der Änderungsbereich liegt außerhalb ihrer Achtungsabstände.

Mit der vorliegenden GFNP-Änderung wird beabsichtigt, das bereits bestehende Gewerbegebiet nördlich des Verkehrslandeplatzes um weitere Büro- und nicht störende Gewerbebetriebe zu erweitern. Betriebe gemäß Störfallverordnung sollen nicht angesiedelt werden. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ist daher ein grundsätzlicher Ausschluss von Betriebsbereichen im Sinne von § 3 Abs. 5a BImSchG zu prüfen.

5.11 Verbandsgrünflächen

Der Änderungsbereich liegt außerhalb der Verbandsgrünflächen des RVR.

5.12 Verkehr

Die ÖPNV-Anbindung beschränkt sich im Wesentlichen auf die Buslinie 130, welche fußläufig in 1-2 Gehminuten vom Flughafen Hauptgebäude zu erreichen ist und im 20 Minuten Takt fährt. Diese Linie bietet sowohl einen Anschluss an die nächste Straßenbahnhaltestelle in Mülheim als auch eine Direktverbindung in die Mülheimer Innenstadt. In entgegengesetzter Richtung verbindet die Linie 130 den Flughafen über Essen-Haarzopf mit dem Rhein-Ruhr-Zentrum, wo sich, neben ausgiebigen Einkaufsmöglichkeiten, eine Station der U-Bahn Linie 18 befindet.

Der Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim verfügt über eine gute MIV-Anbindung. Über die Lilienthalstraße ist die BAB 52 (Anschluss 26, Essen-Kettwig) lediglich 2 km entfernt.

Der Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim ist über die Lilienthalstraße an das bestehende Radwegnetz der Region angeschlossen. Gegenwärtig befindet sich ein neuer kombinierter Geh- und Radweg auf der stillgelegten Straßenbahntrasse im Bau.

Der Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim ist zugelassen für folgende Luftfahrzeugarten:

- Motorflugzeuge und Helikopter bis 14 Tonnen MTOM (Maximum Take-off Mass), bzw. bis 25 Tonnen MTOM PPR (Prior Permission Required - mit Einzelfallgenehmigung),
- Motorsegler mit und ohne Eigenstartfähigkeit,
- Segelflugzeuge Winden- und Schleppstart,
- Luftschiffe.

6 Verfahrensablauf

6.1 Bisheriges Verfahren/Verfahrensschritte

Das Änderungsverfahren wurde durch gleichlautenden Beschluss der zuständigen politischen Gremien der am GFNP beteiligten Städte eingeleitet. Die landesplanerische Zielabfrage gemäß § 34 Abs. 1 LPIG ist erfolgt.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit fand im Zeitraum vom 20.10. bis 20.11.2025 statt. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie das Scoping zur Ermittlung von Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung erfolgte im Zeitraum vom 20.10. bis 20.11.2025. Die Ergebnisse sind in den Umweltbericht eingeflossen.

6.2 Umgang mit den Stellungnahmen

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit sind keine wesentlichen Bedenken vorgetragen worden, die zu einer Änderung der Planung geführt haben. Aufgrund vorgetragener Hinweise und Anregungen von beteiligten Trägern öffentlicher Belange wurde die Begründung entsprechend angepasst. Eine Änderung der Plandarstellung erfolgte nicht.

6.3 Weiteres Verfahren

Auf der Grundlage der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit wurde der Entwurf zur Änderung des GFNP erarbeitet. Dieser ist Grundlage des Beschlusses zur Beteiligung und der anschließenden förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung/Veröffentlichung im Internet und der förmlichen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 3 Abs. 2 bzw. 4 Abs. 2 BauGB selbst.

Die Öffentlichkeit sowie die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange können innerhalb einer Frist von einem Monat Stellungnahmen zum veröffentlichten Änderungsentwurf abgeben.

Bei wesentlichen Änderungen des Planentwurfs nach der Beteiligung ist gem. § 4a Abs. 3 BauGB erneut zu veröffentlichen.

Mit dem gleichlautenden Feststellungsbeschluss der Räte der an der Planungsgemeinschaft beteiligten Städte wird das GFNP-Änderungsverfahren beendet. Danach ist die Genehmigung durch das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung) des Landes Nordrhein-Westfalen erforderlich. Mit Veröffentlichung der erteilten Genehmigung in den amtlichen Verkündungsorganen der Städte wird die Änderung des GFNP wirksam.

7 Flächenbilanz / Umweltmonitoring

bestehende Darstellung GFNP	Fläche (ha)	neue Darstellung GFNP	Fläche (ha)
Ohne flächenhafte Darstellung	2,6	Gewerbliche Bauflächen	2,6
Überlagerungsfläche: Flächen für den Luftverkehr	2,6	Überlagerungsfläche: Flächen für den Luftverkehr	0
Summe	2,6	Summe	2,6

Nach § 4c des Baugesetzbuches und dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 45 UVPG) sind die erheblichen Auswirkungen der Durchführung der Pläne und Programme auf die Umwelt zu überwachen, um insbesondere frühzeitig unvorhergesehene, negative Auswirkungen zu ermitteln und geeignete Abhilfemaßnahmen ergreifen zu können.

Das Monitoringkonzept für den GFNP (Gesamtplan) ist so aufgebaut, dass mit Hilfe von unterschiedlichen Bausteinen die gesamtäumlichen Auswirkungen der Planung erfasst werden können (siehe auch Kapitel 11.2 des Umweltberichts im Rahmen der Aufstellung des RFNP i. d. F. der Bekanntmachung).

Der erste Baustein umfasst die Ermittlung und Bewertung der steuerungsrelevanten Daten und Indikatoren. Bei der Durchführung des Monitorings wird dann im Einzelfall überprüft, ob die in der genehmigten Fassung festgelegten Überwachungsinstrumente oder Indikatoren an neue Erkenntnisse anzupassen sind. Es können jeweils nur die Indikatoren herangezogen werden, für die zu dem Zeitpunkt des Monitorings aktuelle Informationen vorliegen. Indikatoren sind u. a. die Änderung der Flächengröße bei Schutzgebieten, die Inanspruchnahme naturnaher u. schutzwürdiger Böden sowie die Veränderung der Bodenbelastung, der

Gewässerzustände / Qualitäten, der lufthygienischen Situation, der klimatischen Last- und Ausgleichsräume, der Lärmsituation, von Bau- u. Bodendenkmälern und Kulturlandschaftsbe- reichen, des Verhältnisses Siedlungs- u. Verkehrsflächen zu Freiflächen der Realnutzung.

Der zweite Baustein nutzt die Abschichtung von Informationen über potenzielle Umweltaus- wirkungen aus nachgeordneten Planverfahren. Die Durchführung des GFNP erfolgt in nach- geordneten, konkretisierenden Planungs- und Realisierungsstufen, sodass (unvorhergese- hene) erhebliche Umweltauswirkungen frühestens im Rahmen der nachfolgenden Planungs- stufen erkennbar werden und erst mit deren Durchführung tatsächlich eintreten. Detaillierte Überwachungsmaßnahmen können somit erst im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung bzw. nachfolgenden Planungs- u. Genehmigungsebenen festgelegt werden. Sofern sich eine Relevanz ergibt, fließen die dortigen Ergebnisse wiederum in das Monitoring zum GFNP ein.

Der dritte Baustein des Monitorings umfasst die Nutzung der Informationspflicht der Behörden, die nach § 4 Abs. 3 BauGB verpflichtet sind, die Gemeinde über erhebliche, insbesondere unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen zu unterrichten. Gehen Hinweise auf durch die Planung ausgelöste, unvorhersehbare nachteilige Umwelt- auswirkungen bei der Ge- schäftsstelle GFNP ein oder werden Hinweise im Rahmen der Informationspflicht der Behör- den abgegeben, so wird diesen nachgegangen.

Zur Auswertung der ermittelten Daten werden über die aufgeführten umweltrelevanten Daten hinaus die Ergebnisse der Raubeobachtung herangezogen. Bei Bedarf wird innerhalb der GFNP-Städte eine Monitoringkonferenz durchgeführt, um zu ermitteln, welche Relevanz die festgestellten Umweltauswirkungen für den GFNP haben.

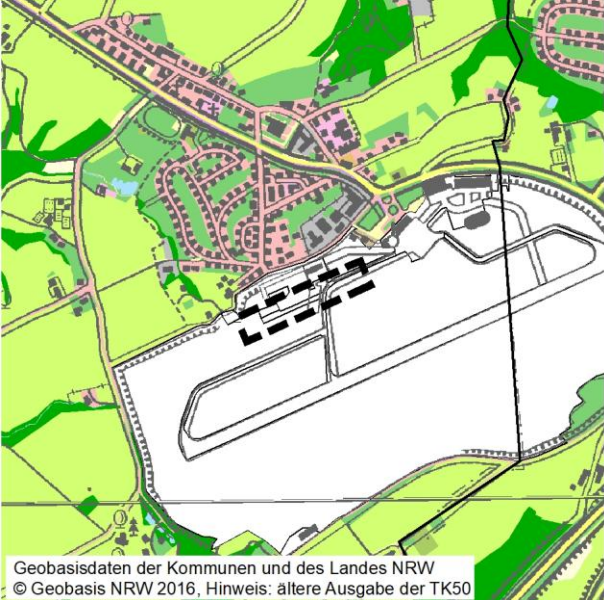
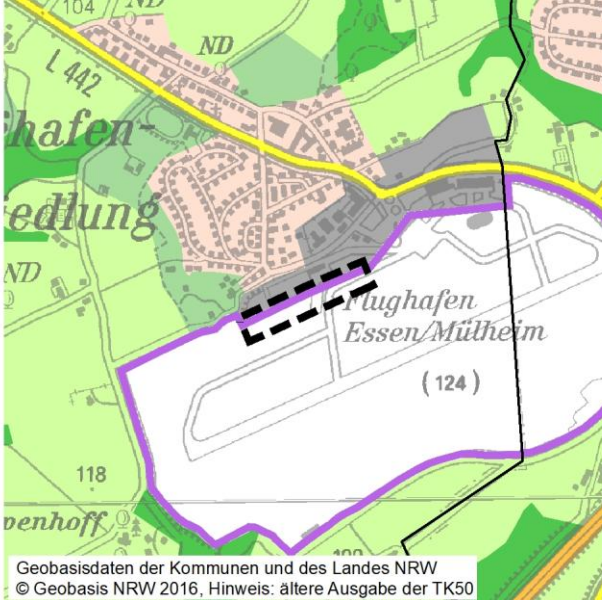
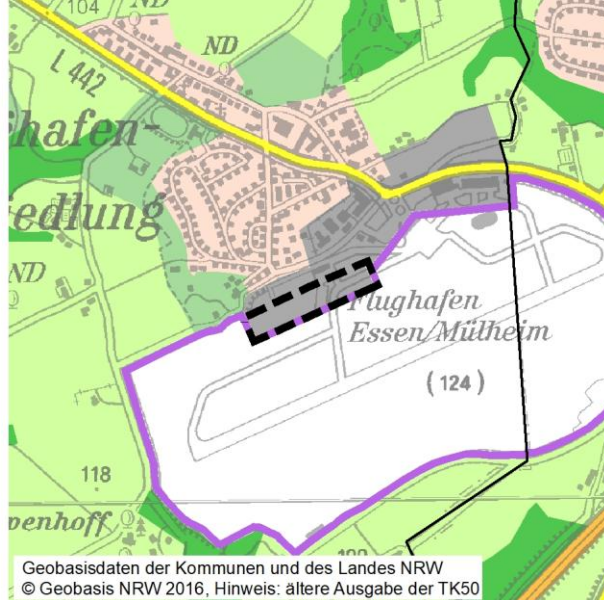
Die Änderungen der Flächenbilanzen des Gesamtplanes im Zusammenhang mit den laufen- den Änderungsverfahren werden als "gesamträumliche Betrachtung" ebenfalls im Rahmen des Monitorings fortgeschrieben.

Das Monitoring des GFNP begann gemäß genehmigter Fassung erstmalig sechs Jahre nach Rechtswirksamkeit des Planes, d. h. 2016 und wurde im August 2017 fertiggestellt. Das ak- tuelle Monitoring für den Zeitraum 2016 bis 2021 wurde im Frühjahr 2025 fertiggestellt (zu diesen Zeitpunkten noch bezogen auf den RFNP).

Teil B: Umweltbericht

(siehe separates Dokument)

Änderung des GFNP, Teil B der Begründung: Umweltbericht (Entwurf)

Änderung-Nr.:	66 MH	Gemeinde:	Mülheim an der Ruhr	Lage:	Brunshofstraße – Flughafen Essen / Mülheim	Flächengröße:	ca. 2,6 ha	
Realnutzung:	Flug- und Landeplätze	2,6 ha	GFNP-Darstellung:	Ohne flächenhafte Darstellung	2,6 ha	GFNP-Änderung Vorentwurf:	Gewerbliche Bauflächen	2,6 ha
				Überlagerungsfläche Flächen für den Luftverkehr	2,6 ha		Überlagerungsfläche Flächen für den Luftverkehr	0,0 ha
Ausschnitt Realnutzungskartierung		M 1:25.000	Ausschnitt Plankarte GFNP		M 1:25.000	Ausschnitt Plankarte GFNP-Änderung		M 1:25.000
								
<small>Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2016, Hinweis: ältere Ausgabe der TK50</small>		<small>Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2016, Hinweis: ältere Ausgabe der TK50</small>		<small>Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2016, Hinweis: ältere Ausgabe der TK50</small>				
Veranlassung, Methodik	<p>Die Umweltprüfung erfolgt entsprechend der für den GFNP anzuwendenden rechtlichen Vorgaben des Baugesetzbuches (gem. § 2 Abs. 4 BauGB) in der jeweils geltenden Fassung. Des Weiteren sind für die Umweltprüfung entsprechende umweltrelevante Fachgesetze anzuwenden.</p> <p>Gegenstand der Umweltprüfung ist die Ermittlung und Beschreibung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter sowie auf weitere Umweltbelange durch die Darstellungen der vorgesehenen GFNP-Änderung. Hierbei ist der Umweltzustand, seine Entwicklung bei Nichtdurchführung sowie bei Durchführung der Planung einschließlich Alternativen bzw. anderweitige Planungsmöglichkeiten zu beurteilen. Die Verpflichtung zur Berücksichtigung von Vermeidung und Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft (Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz) gemäß § 1 a Abs. 3 BauGB ist in die Umweltprüfung integriert, ebenso wie die Überprüfung relevanter weiterer Umweltbelange (z.B. FFH- und Artenschutz, Seveso III etc.). Die in Anlage 1 zum BauGB unter 2 b) einschließlich der dort unter den Buchstaben aa) bis hh) aufgeführten Anforderungen werden - sofern zutreffend und für diese Planungsebene relevant - einzelfallbezogen jeweils bei den einzelnen Schutzgütern mit abgehandelt.</p>							

	<p>Die Umweltprüfung der vorliegenden Änderung des GFNP erfolgt auf der Grundlage einheitlicher Bewertungskriterien und Datengrundlagen, die im Rahmen der Aufstellung des am 03. Mai 2010 in Kraft getretenen RFNP entwickelt und bei Bedarf fortgeschrieben werden. Die Inhalte und Ergebnisse der Umweltprüfung werden in diesem Umweltbericht, der Bestandteil der Begründung zur GFNP-Änderung ist, steckbriefartig dokumentiert.</p> <p>Das Scoping zur Ermittlung von Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung wurde im Zeitraum von 20.10.2025 bis 20.11.2025 durchgeführt. Die Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit fand im Zeitraum vom 20.10.2025 bis 20.11.2025 statt, die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte ebenfalls in der Zeit vom 20.10.2025 bis 20.11.2025. Die hier gegebenen Anregungen haben - soweit sinnvoll und möglich - Eingang in die Umweltprüfung bezüglich des Untersuchungsrahmens bzw. -umfangs sowie bei der Festlegung des Untersuchungsraumes gefunden. Der Untersuchungsraum umfasst die Änderungsfläche sowie das Umfeld, je nach Relevanz für die jeweiligen Schutzgüter bis zu einer Entfernung von 1.600 m.</p>
Beschreibung des Plangebietes	<p>Der Änderungsbereich befindet sich im Mülheimer Stadtteil Menden-Holthausen, südlich der Brunshofstraße und westlich der Stadtgrenze zu Essen. Der Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim umfasst ein Areal von rund 130 ha. Der Änderungsbereich mit seinen 2,6 ha belegt davon lediglich zwei Prozent der Gesamtfläche. Im Änderungsbereich befinden sich zurzeit ein Flugzeughangar mit dem vorgelagerten Vorfeld und dem Anschluss an das Rollwegsystem.</p> <p>Direkt nördlich an den Änderungsbereich grenzt der Bebauungsplan „Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“. Der H 17 ist seit dem 31.03.2009 rechtskräftig und setzt Gewerbegebiete fest.</p> <p>Luftrechtliche Genehmigungssituation: Am 02.04.1980 wurde dem Flughafen Essen/Mülheim die Genehmigung gem. § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. V. m. §§ 49 ff. Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) zur Anlage und zum Betrieb eines Verkehrslandeplatzes des allgemeinen Verkehrs für die Durchführung von Flügen nach Sichtflugregeln vom Regierungspräsidenten Düsseldorf erteilt, welche am 10.12.2008 und am 14.01.2022 ergänzt/geändert wurde. Sie ist die aktuell gültige Rechtsgrundlage der Anlage und des Betriebes des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim.</p>
Beschreibung des Vorhabens	<p>Die Städte Essen und Mülheim an der Ruhr möchten im nordwestlichen Randbereich des Verkehrslandeplatzareals einen attraktiven Gewerbebestandort mit besonderer infrastruktureller Ausstattung und Lagegunst entwickeln. Der bestehende Büro- und Gewerbepark am Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim soll nach Süden und Westen entsprechend erweitert werden. Der Flugbetrieb soll entgegen einer früheren Beschlusslage unbefristet fortgeführt werden.</p> <p>Der Änderungsbereich ist im GFNP ohne flächenhafte Darstellung, aber mit der nachrichtlichen Übernahme „Flächen für den Luftverkehr“ verzeichnet. Die Änderung sieht für den Änderungsbereich zukünftig die Darstellung als Gewerbliche Baufläche, ohne nachrichtliche Übernahme, vor.</p>
Ziele des Umweltschutzes	<p>In Kapitel 3 des Umweltberichtes zum RFNP (i. d. F. der Bekanntmachung) sind die wesentlichen umweltrelevanten Zielvorgaben beschrieben, die auch für die Änderungen des GFNP von Belang sind. Zusätzlich zu den in Kap. 3 des Umweltberichtes genannten Zielvorgaben ist gemäß §1a (5) BauGB den Erfordernissen des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel Rechnung zu tragen. Zu den umweltrelevanten Zielen und Grundsätzen des am 08.02.2017 in Kraft getretenen Landesentwicklungsplans (LEP NRW) – zuletzt geändert durch die Verordnung zur Änderung des LEP, die mit der Veröffentlichung im Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes NRW am 01.05.2024 in Kraft getreten ist – wird auf Teil A der Begründung zu dieser GFNP-Änderung verwiesen. Die Ziele des Umweltschutzes auf Ebene der EU, des Bundes, des Landes und der Kommunen in der jeweils aktuellen Fassung haben im Rahmen der folgenden Schutzgutprüfungen Eingang in die Bewertungskriterien und Beurteilungsgrundlagen gefunden. Diese sind damit Grundlage der Bewertung der Umweltauswirkungen bei den einzelnen Schutzgütern.</p>
Freiraumbezogene Festlegungen des Regionalplans Ruhr	<p>Kein Konflikt, da die freiraumbezogenen Festlegungen nicht betroffen sind. Der Änderungsbereich ist als Allgemeiner Siedlungsbereich festgelegt.</p>

Schutzgüter	Ist-Zustand der Umwelt Bestand	Auswirkungen der Planung Planung	Bewertung der Umwelt-auswirkungen
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Landschaft	Darstellungen des Landschaftsplans Der Änderungsbereich befindet sich zum Großteil (2,03 ha) im Geltungsbereich des Landschaftsplans der Stadt Mülheim an der Ruhr. Der Landschaftsplan legt im Entwicklungsraum 7.18 folgende Entwicklungsziele fest: - Beibehaltung der durch die Bauleitplanung vorgegebenen Funktion - Beibehaltung der extensiven Bewirtschaftung des Grünlandes - Erhalt und Pflege der ökologisch wertvollen Flächen Es wird in Teilbereichen des Entwicklungsraums eine hohe Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz attestiert. Im Änderungsbereich sind aufgrund der Nutzung als Verkehrslandeplatz keine Schutzgebiete gem. § 23-29 BNatSchG festgesetzt.	Der Geltungsbereich des Landschaftsplans der Stadt Mülheim an der Ruhr mit einer Gesamtfläche von ca. 4.502 ha und mit einer Größe des betroffenen Entwicklungsraums 7.18 von ca. 96,4 ha verkleinert sich um ca. 2 ha. Schutzerkklärungen nach § 22 BNatSchG sind nicht betroffen. Durch die Planung sind keine erheblichen positiven oder negativen Auswirkungen auf das Kriterium zu erwarten, Auswirkungen auf den Biotop- und Artenschutz (s. Kriterien Schutzstatus und planungsrelevante Arten) müssen jedoch im Bebauungsplanverfahren gelöst werden.	erheblich
	Schutzstatus Teilflächen des Änderungsbereichs sind Bestandteil von gut ausgeprägten mageren Flachland-Mähwiesen. Sie sind in den FFH-LRT 6510 (Lebensraumtyp nach Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) einzuordnen und unterliegen dem gesetzlichen Biotopschutz nach § 30 BNatSchG. Die Wiesengesellschaften umfassen Arten, die in der Roten Liste NRW im Ballungsraum Ruhrgebiet als „stark gefährdet“ oder „gefährdet“ gelistet sind. Die betroffenen geschützten Biotope sind im LANUK-Fachinformationssystem LINFOS angegeben (BT-MH-00281, BT-MH-00283, BT-MH-00285, BT-MH-00290 und BT-MH-00291). Der Änderungsbereich ist zudem Bestandteil des schutzwürdigen Biotops BK-4507-0079 (LANUK NRW). Schutzziel ist der Erhalt von extensiv genutztem Grünland verschiedener Feuchte- und Magerkeitsstufen.	Die Änderung des GFNP führt zu einem Verlust von gut ausgeprägten mageren Flachlandmähwiesen, die als FFH-LRT 6510 einzuordnen sind und dem gesetzlichen Biotopschutz nach § 30 BNatSchG unterliegen. Durch die Verlagerung der Flughafeninfrastruktur (Flugzeughangar, Rollwegesystem) folgen weitere Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope auf den unmittelbar südlich gelegenen Flächen des verbleibenden Verkehrslandeplatzes. Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung sind nur bei flächiger Reduzierung der Überplanung möglich, eine gewerbliche Nutzung ist nur bei frühzeitiger Umsetzung von Maßnahmen zum Ersatz oder zur Kompensation des geschützten Lebensraumverlustes möglich. Der Verlust von FFH-LRT führt zu erheblichen negativen Auswirkungen der Planung.	
	Biotopverbund Der Änderungsbereich ist Bestandteil des landesweiten Biotopverbundes und beim LANUK NRW als Objekt VB-D-4507-025 mit besonderer Bedeutung (Stufe 2) gelistet. Die Größe des Biotopverbundobjektes beträgt ca. 121,2 ha. Wertbestimmend sind die zusammenhängende große Grünlandfläche sowie die Bereiche mit Mager- und Feuchtgrünland.	Die Änderung des GFNP führt zu einem Verlust von ca. 1,96 ha Biotopverbundfläche mit besonderer Bedeutung (LANUK-Objekt VB-4507-025), hiervon 1,48 ha unversiegelter Biotopflächen. Aufgrund der randlichen Lage im Verbundsystem, Vorprägung durch den Flughafen und der Überplanung von deutlich unter 1 % der Verbundfläche sind die Auswirkungen auf die	

	<p>Schutzziel ist die Erhaltung großer extensiv genutzter Wiesenflächen als Lebensraum für Flora und Fauna in überwiegend ackerbaulich genutzter Umgebung am Rand des Ballungsraumes. Als Entwicklungsziel wird die Entwicklung von strukturreichen und extensiv genutzten Magerwiesen mit Ruderalflächen und temporären Kleingewässern formuliert.</p>	<p>Funktionsfähigkeit der Biotopverbundfläche als nicht erheblich einzustufen.</p>		
	<p>Planungsrelevante Arten Vorkommen sogenannter planungsrelevanter Tierarten sind bekannt und wurden in aktuell abgeschlossenen Kartierungen erfasst. Als mögliche verfahrenskritische Artenvorkommen sind Brut- und Rastvorkommen europäisch geschützter Vogelarten (z.B. Feldlerche, Steinschmätzer, Bluthänfling, Greif- und Eulenvögel), Fledermausarten, Reptilienarten sowie seltene Insektenarten (z.B. Karden-Sonneneule, Wildbienenarten, Feld-Sandlaufkäfer) zu prüfen und zu betrachten.</p>	<p>Durch die konsequente Anwendung geeigneter Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (u.a. Bauzeitenregelungen, Ausweisung von Tabubereichen, Erhalt relevanter Lebensstätten, Einhaltung artspezifischer Abstandsregelungen) sowie durch die Festsetzung und den dauerhaften Erhalt funktional wirksamer Ausgleichsmaßnahmen mit engem räumlichen und funktionalem Bezug (CEF-Maßnahmen) können verfahrenskritische artenschutzrechtliche Beeinträchtigungen voraussichtlich vermieden bzw. kompensiert werden. Weiterhin ist eine Anpassung des Pflegeregimes auf den Flughafenflächen zur Sicherung der ökologischen Funktionalität der Lebensstätten vorzusehen. Die Maßnahmen sind im nachgelagerten Verfahren festzulegen.</p>		
	<p>Wald nicht vorhanden</p>	<p>Keine Auswirkungen.</p>		
	<p>Unzerschnittene verkehrsarme Räume nicht betroffen</p>	<p>Keine Auswirkungen.</p>		
	<p>Freiflächenverbund</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kulisse Emscher Landschaftspark 2020+: - Kulisse Masterplan emscherzukunft: - Kommunaler Freiflächenverbund (Themenkarte 2 GFNP): - Kommunale Freiraumentwicklungskonzepte: <p>Der Änderungsbereich befindet sich nicht innerhalb der Flächenkulisse des Emscher Landschaftsparks 2020+ bzw. Masterplan Emscher-Zukunft. Der Änderungsbereich ist Bestandteil des kommunalen Freiflächenverbundes.</p>	<p>Die Änderung des GFNP führt zu einem Verlust von 2,6 ha innerhalb des kommunalen Freiflächenverbundes. Ein Regionaler Grünzug oder die Flächenkulisse des Emscher Landschaftsparks sind nicht betroffen. Aufgrund der randlichen Lage im Freiflächenverbund und der Überplanung eines sehr kleinen Flächenanteils sind die Auswirkungen auf den Freiflächenverbund als nicht erheblich einzustufen.</p>		
	<p>Ausgleichsflächen keine Ausgleichsfläche betroffen</p>	<p>Keine Auswirkungen.</p>		

	<p>Ökologisches Potenzial</p> <p>Der Änderungsbereich befindet sich innerhalb des landesweiten Biotopverbundsystems, innerhalb eines Verbundes extensiver Wiesen. Die Flächen haben hohes ökologisches Potenzial für die weitere Entwicklung des FFH-Lebensraumtyps 6510 magere Flachlandmähwiesen einschließlich an magere Standorte angepasste geschützte Pflanzenarten. Ferner besteht ein weiterhin hohes Potenzial als Lebensraum für zahlreiche besonders und streng geschützte Tierarten, hier insbesondere Brut- und Zugvögel, Fledermäuse und seltene Insekten.</p>	<p>Die Änderung des GFNP führt zu einem Verlust von Flächen mit hohem ökologischem Potenzial. Durch die Verlagerung der Flughafeninfrastruktur (Flugzeughangar, Rollwegesystem) werden weitere hochwertige Flächen mit Lebensraumpotenzialen überplant und beansprucht. Der Verlust der Flächen mit hohem Lebensraumpotenzial führt zu erheblichen negativen Auswirkungen der Planung.</p>	
	<p>Landschaftsbild / Ortsbild</p> <p>Das Gelände des Verkehrslandeplatzes ist Bestandteil des Landschaftsraums des Ruhrtals zwischen Mülheim und Witten. Der großräumige Landschaftsraum ist durch den Talraum der Ruhr einschließlich ihrer Stauseen, durch Landwirtschaft und Waldgebiete sowie durch Siedlungsnutzung und Industrie (-Brachen) sowie Verkehrswege geprägt. Zwischen Mülheim an der Ruhr und Essen-Kettwig ist eine zusammenhängende ackerbaulich geprägte Kulturlandschaft erhalten. Der Änderungsbereich befindet sich auf einem offenen Plateau oberhalb des Ruhrtales. Von den umgebenden Straßen und Wegen befinden sich Aussichtspunkte mit weiten Ausblicken. Die Sichtbarkeit des Änderungsbereichs selber ist durch die Topographie und Gehölzbestände deutlich eingeschränkt. Sichtbeziehungen bestehen eingeschränkt von einem Abschnitt der Horbeckstraße sowie dem nördlichen Arm des Roßkothenwegs. Der Änderungsbereich mit dem Verkehrslandeplatz befindet sich am Südrand des baulichen Verdichtungsraumes und ist Übergangsbereich zur offenen Kulturlandschaft.</p>	<p>Die Änderung des GFNP verschiebt den derzeit real wahrnehmbaren Siedlungsrand entlang der Brunshofstraße weiter südlich in die freie Landschaft der offenen Plateaufläche. Eine Einbindung des neuen, baulich geprägten Siedlungsrandes durch Eingrünungsmaßnahmen ist unter dem Vorbehalt artenschutzfachlicher Belange zu prüfen und ggf. vor Ort oder an entfernterer Stelle durch Belebung und Sichtverschattung umzusetzen. Unter der Voraussetzung der Einbindung des neuen Siedlungsrandes werden die Auswirkungen aufgrund des Anschlusses an den aktuell wahrnehmbaren Siedlungsrand und der Vorprägung durch den Verkehrslandeplatz als nicht erheblich eingestuft.</p>	
	<p>Erholung</p> <p>Der Verkehrslandeplatz ist eingezäunt und nicht für die landschaftsbezogene Erholungsnutzung zugänglich. Den Verkehrslandeplatz umgeben zahlreiche Straßen und Wege, mit intensiver landschaftsbezogener Erholungsnutzung. Erholungsbereiche und Landschaftserleben werden durch die Lärmemissionen des Verkehrslandeplatzes beeinträchtigt.</p>	<p>Mit Änderung des GFNP bleiben die Flächen weiterhin der landschaftsbezogenen Erholungsnutzung entzogen. Eine erhöhte Verlärmung oder weitergehende Auswirkungen auf die im Umfeld stattfindene landschaftsbezogene Erholung sind aktuell nicht erkennbar. Erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten.</p>	
Fazit	<p>Die Auswirkungen auf das Schutzgut werden wegen der Betroffenheiten des Artenschutzes (insbesondere Brut-/Zugvögel, Fledermäuse, Insekten), der gesetzlich geschützten Biotopfläche (FFH-LRT 6510) und des ökologischen Potenzials der Fläche als erheblich negativ eingestuft. Potenziell geeignete Maßnahmen und Flächen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich sind im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu benennen.</p>		
Fläche	<p>Revitalisierung von Brachflächen</p> <p>Die Fläche wird bereits seit den 1920er Jahren offiziell als Verkehrslandeplatz genutzt. Die ursprüngliche Grünfläche wurde</p>	<p>Bei einer Realisierung der Bebauung wird bisher nicht versiegelte Fläche beansprucht und befestigt. Der</p>	erheblich

	über die Jahre immer weiter versiegelt. Im Ist-Zustand sind mit Flugzeughangar, Nebengebäuden, dem Vorfeld und Anschluss an das Rollwegsystem insgesamt 0,8 ha versiegelt. 1,8 ha werden von extensiven Wiesen eingenommen.	Funktionsverlust für den Naturhaushalt ist entsprechend zu erwarten.	
Fazit	Durch die Inanspruchnahme von Freiflächen ist eine erhebliche Auswirkung auf das Schutzgut Fläche zu erwarten.		
Boden	Schutzwürdige Böden Die vorzufindende Oberbodenart ist zumeist Lehm/Schluff. Es sind fruchtbare Böden mit sehr hoher Funktionserfüllung als Regelungs- und Pufferfunktion und natürlicher Bodenfruchtbarkeit (Filter hoch, Speicher sehr hoch, Naturnähe sehr gering). Besonders schutzwürdige Böden kommen im Änderungsbereich daher dort vor, wo sie nicht überbaut oder umgelagert wurden. Der Flughafen stellt jedoch eine Flächennutzung dar, bei der für Teilflächen von einer starken Überprägung des Bodenprofils ausgegangen werden kann. Die vorkommenden Böden werden daher mit der Bodenqualität keine bis sehr hoch bewertet .	Im Zuge des nachgelagerten Verfahrens sollte die Bodenqualität untersucht werden.	erheblich
	Bodenbelastungen Die Fläche ist im städtischen Altlastenkataster sowohl als Altstandort als auch als Altablagerung eingetragen. Die Altlastenfrage ist in diesem Bereich bislang nicht abschließend geklärt. Im Vorhabengebiet ist daher eine orientierende Gefährdungsabschätzung gemäß BBodSchV durchzuführen – mit Fokus auf die Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser. Ziel ist es, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen.	Ohne vorliegende orientierende Gefährdungsuntersuchung können hierzu keine Aussagen getroffen werden. Daher ist diese im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens vorzunehmen.	
	Sonstiges Es ist mit Kampfmittelfunden zu rechnen. Mehrere Blindgängerverdachtspunkte sind innerhalb des Änderungsbereiches bekannt.	Es ist mit Kampfmittelfunden zu rechnen. Seitens des Kampfmittelbeseitigungsdienstes wird eine Überprüfung der zu überbauenden Flächen auf Kampfmittel empfohlen. Dies wird im parallelen Bauleitverfahren als entsprechender Hinweis aufgenommen und im Rahmen der Baureifmachung der Fläche erfolgen.	
	Schutzwürdige Geotope Keine schutzwürdigen Geotope bekannt.	Keine Auswirkungen.	
Fazit	Da im Änderungsbereich schutzwürdige Böden vorhanden sein können und potenzielle Altablagerungen erfasst wurden, für die im nachfolgenden Verfahren weitergehende Untersuchungen und Gefährdungsabschätzungen erforderlich sein werden, werden die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden als erheblich eingestuft.		

Wasser	Oberflächengewässer Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Im Nordwesten des Plangebiets verläuft der Forstbach (Flussgebiet: Rhein NRW, Teileinzugsgebiet Ruhr). Ein Zufluss zum Forstbach, der zum Teil parallel südlich der Heini-Dittmar-Straße verläuft, ist vollständig unter privaten Grundstücken verrohrt. Der Flughafen entwässert im Bestand mit Rückhaltung und Behandlung in diesen Zulauf. Zwei offene Zuflüsse befinden sich weiter westlich. In deren Verlauf befinden sich historische Teichanlagen.	Der Forstbach bietet gemäß Entwässerungsgutachten die Möglichkeit zur Ableitung von Niederschlagswasser aus dem Plangebiet, insbesondere in den verrohrten Zulauf. Eine Konkretisierung erfolgt im nachgelagerten Verfahren. Mit gewässerverträglicher Einleitung sind keine Auswirkungen zu erwarten.	nicht erheblich
	Quellgebiete Das Plangebiet grenzt an das Quellgebiet des Forstbachs an. Das Quellgebiet wird bereits durch die bestehende Nutzung beeinträchtigt.	Keine Auswirkungen.	
	Wasserschutzgebiete Es gibt kein ausgewiesenes Wasserschutzgebiet im Plangebiet oder angrenzend.	Keine Auswirkungen.	
	festgesetztes Überschwemmungsgebiet Es gibt kein festgesetztes Überschwemmungsgebiet im Plangebiet oder angrenzend.	Keine Auswirkungen.	
	Hochwassergefahren außerhalb von Überschwemmungsgebieten Das Plangebiet liegt nicht innerhalb eines nach §74 festgesetzten Überschwemmungsbereich.	Keine Auswirkungen.	
	Einflussnahme auf Grundwasserhaushalt Derzeit ist das Plangebiet zum Teil versiegelt. Der Grundwasserhaushalt wird nicht beeinflusst.	Gemäß Entwässerungsgutachten ist aufgrund der Altlastenverdachtsflächen von Versickerung abzusehen. Durch Einleitung der Niederschlagswässer in den Forstbach kann die Rückführung in den Naturhaushalt erfolgen. Nicht erheblich.	
	mittlerer Grundwasserflurabstand Bis zu einer max. Endtiefe von 8,8 m wurde kein zusammenhängendes oberflächennahes Grundwasservorkommen angetroffen. Lokal sind geringmächtige Stauwasserhorizonte zu erwarten.	Nicht erheblich.	
Fazit	Das Vorhaben wird als nicht erheblich eingestuft.		
Luft	Lufthygienische Belastungsschwerpunkte Es ist kein Belastungsschwerpunkt (NO ₂ , PM ₁₀) im Änderungsbereich und dem näheren Umfeld gemäß den im	Bei Realisierung einer Bebauung werden neue Verkehre induziert. Eine Überschreitung der aktuell geltenden Grenzwerte	nicht erheblich

	<p>Rahmen der Aufstellung des Luftreinhalteplans durchgeführten Screening-Berechnungen (2009) und gemäß der Jahreskenngröße der LUQS Station STYR, sowie der nahegelegenen LUQS Station ELAN vorhanden.</p>	<p>nach EU-Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) ist im Umfeld der Änderungsfläche nicht zu erwarten. Die ab 2030 geltenden neuen Grenzwerte der EU-Luftqualitätsrichtlinie (2024/2881) werden laut Prognoseberechnung entlang der Zeppelinstraße für das Bezugsjahr 2030 ebenfalls eingehalten.</p>	
	<p>Einschätzung lufthygienische Gesamtsituation Das Mülheimer Stadtgebiet liegt im Geltungsbereich des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet 2011, Teilplan West. Der Änderungsbereich liegt außerhalb der im Rahmen des Luftreinhalteplans ausgewiesenen Umweltzone. Mit dem aktuellen Screening-Programm IMMISluft9 und dem zugrundeliegenden Handbuch für Emissionsfaktoren HBEFA 4.2, werden die Grenzwerte nach geltender Luftqualitätsrichtlinie entlang der Zeppelinstraße für das Bezugsjahr 2025 weit unterschritten. Die ermittelten NO₂-und PM₁₀-Immissionen entlang der Abschnitte Zeppelinstraße liegen unter 20 µg/m³.</p>	<p>Bei Realisierung einer Bebauung werden neue Verkehre induziert. Eine Überschreitung der aktuell geltenden Grenzwerte nach EU-Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) ist im Umfeld der Änderungsfläche nicht zu erwarten. Die ab 2030 geltenden neuen Grenzwerte der EU-Luftqualitätsrichtlinie (2024/2881) werden laut Prognoseberechnung entlang der Zeppelinstraße für das Bezugsjahr 2030 ebenfalls eingehalten.</p>	
	<p>Durchlüftungsverhältnisse Die Durchlüftungssituation wird in der aktuellen Klimaanalyse durch den übergeordneten Wind repräsentiert. Dieser sorgt größtenteils für eine gute Durchlüftung im Änderungsbereich. Mit zunehmender Nähe zur Bebauung nimmt die Durchlüftung weiter ab.</p>	<p>Bei Realisierung einer Bebauung wird die Hinderniswirkung deutlich und die Durchlüftung verschlechtert. Mit der GFNP-Änderung werden keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Luft erwartet. Die aktuell geltenden Grenzwerte und die ab 2030 geltenden Grenzwerte für die Luftschadstoffe NO₂, PM₁₀ und PM_{2.5} werden nach Berechnungen mit dem Screening-Programm IMMISluft eingehalten.</p>	
Fazit	<p>Mit der GFNP-Änderung werden keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Luft erwartet. Die aktuell geltenden Grenzwerte und die ab 2030 geltenden Grenzwerte für die Luftschadstoffe NO₂, PM₁₀ und PM_{2.5} werden nach Berechnungen mit dem Screening-Programm IMMISluft eingehalten.</p>		
Klima	<p>Klimatope und deren Eigenschaften Die Änderungsfläche des GFNP ist aufgrund der überwiegenden Grünlandflächen stadtklimatisch dem Freilandklima zuzuordnen. Freilandklimatope zeichnen sich durch ungestörte Tagesgänge von Lufttemperatur- und feuchte aus. Es herrschen weitgehend unbeeinträchtigte Windströmungsbedingungen vor. Die Freifläche wirkt zudem als Kaltluftentstehungsgebiet, sodass in der Nacht der Änderungsbereich ein deutlich geringeres Temperaturniveau als die bebauten Bereiche aufweist.</p>	<p>Durch die auf der Änderungsfläche vorgesehene Planung als „Gewerbliche Baufläche“ erfolgt bei Realisierung eine Bebauung und hohe Versiegelung, sodass die Ausgleichsfunktion für die angrenzende Bestandsbebauung verloren geht und die Fläche zukünftig dem Stadtrandklima zugeordnet wird.</p>	erheblich
	<p>Last- und Ausgleichsräume Bei der Änderungsfläche des GFNP handelt es sich aufgrund der überwiegend begrünten Fläche um einen stadtklimatischen Ausgleichsraum mit Ausgleichsfunktion für die benachbarten</p>	<p>Durch die auf der Änderungsfläche vorgesehene Planung als „Gewerbliche Baufläche“ erfolgt bei Realisierung eine Bebauung und hohe Versiegelung, sodass die Funktion des</p>	

	Siedlungsräume. Daher ist hier von einer hohen Empfindlichkeit gegenüber einer baulichen Nutzung und Verdichtung auszugehen.	stadtklimatischen Ausgleichsraumes verloren geht und die Fläche zukünftig einem Lastraum zugewiesen wird.	
	Klimadynamik / Luftaustauschprozesse Im Umfeld der Änderungsfläche des GFNP bildet sich ein v.a. durch das Relief bedingtes nächtliches bodennahes Strömungsfeld aus. Das gesamte Flughafenareal wird mit Geschwindigkeiten > 0,5 m/s überströmt, wobei einzelne Barrieren als Strömungshindernisse wirken. Die hohe Kaltluftproduktion der Grünfläche begünstigt eine starke Abkühlung in den Nachtstunden.	Das bodennahe Strömungsfeld reagiert sensibel auf Barrieren, sodass eine zukünftige Bebauung der Fläche die Hinderniswirkung verdeutlichen wird. Durch den Verlust der Grünstrukturen kann eine hohe Minderung der Durchlüftung erwartet werden.	
	Klimafolgenanpassung Im Änderungsbereich kann es bei einem Starkregenereignis zu mäßigen Überflutungen von < 0,5 m kommen. Die Fläche liegt außerhalb von Hochwasserrisikogebieten oder Überschwemmungsbereichen. Es bilden sich keine Wärmeinseln im näheren Umfeld der Änderungsfläche aus.	Durch die auf der Änderungsfläche geplante Realisierung einer „Gewerblichen Baufläche“, kann es zu einer höheren Überflutungsgefahr bei Starkregenereignissen kommen. Der Verlust von Kaltluftdynamik bedingt durch die Bebauung führt zum Verlust von Durchlüftung und zum Anstieg der Hitzebelastung.	
	Klimaschutz Die Änderungsfläche des GFNP befindet sich am Siedlungsrand mit Anbindung an den ÖPNV. Aufgrund der überwiegend begrünten und unbebauten Fläche, werden keine CO ₂ -Emissionen verursacht.	Durch die auf der Änderungsfläche vorgesehene Planung als „Gewerblichen Baufläche“ erfolgt bei Realisierung eine Bebauung, die zusätzliche CO ₂ -Emissionen verursacht. Eine Anbindung an den ÖPNV ist gegeben.	
Fazit	Mit der GFNP-Änderung sind erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Klima zu erwarten. Die Änderungsfläche wird sich von einem bisherigen Ausgleichsraum mit Ausgleichsfunktion zu einem Lastraum entwickeln. Durch die zunehmende Versiegelung wird die Kaltluftproduktion eingestellt, bei Realisierung einer Bebauung wird das bodennahe Strömungsfeld gestört und die Durchlüftung gemindert.		
Mensch, Gesundheit, Bevölkerung	Umweltfaktoren mit Auswirkungen auf Menschen und ihre Gesundheit		erheblich
	Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Landschaft Der Änderungsbereich dient einem eingeschränkten Nutzerkreis als Freizeitfläche. Der Verkehrslandeplatz ist ansonsten eingezäunt und nicht für die Öffentlichkeit/die Erholungsnutzung zugänglich. Den Verkehrslandeplatz umgeben zahlreiche Straßen und Wege, mit intensiver landschaftsbezogener Erholungsnutzung. Erholungsbereiche und Landschaftserleben werden durch die Lärmemissionen des Vehrlandeplatzes beeinträchtigt.	Die Freizeitnutzung für den eingeschränkten Nutzerkreis auf dem Verkehrslandeplatz bleibt grundsätzlich erhalten. Eine erhöhte Verlärmung oder weitergehende Auswirkungen auf die im Umfeld stattfindene landschaftsbezogene Erholung sind aktuell nicht erkennbar. Erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten.	
	Fläche / Boden Die Fläche ist im städtischen Altlastenkataster sowohl als Altstandort als auch als Altablagerung eingetragen.		

	<p>Die Altlastenfrage ist in diesem Bereich bislang nicht abschließend geklärt. Im Vorhabengebiet ist daher eine orientierende Gefährdungsabschätzung gemäß BBodSchV durchzuführen – mit Fokus auf die Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser. Ziel ist es, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen.</p>	<p>Ohne vorliegende orientierende Gefährdungsuntersuchung können hierzu keine Aussagen getroffen werden. Daher ist diese im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens vorzunehmen.</p>	
	<p>Wasser Kein Überschwemmungsgebiet, kein Wasserschutzgebiet, keine Trinkwassernotbrunnen vorhanden.</p>	<p>Keine Auswirkungen.</p>	
	<p>Luft Keine Hinweise auf Schadstoffbelastungen.</p>	<p>Durch die Planung werden neue Verkehre induziert, eine Belastungssituation wird nicht erwartet.</p>	
	<p>Klima Es liegt keine bioklimatische Belastungssituation vor.</p>	<p>Durch die Realisierung einer Bebauung kann eine bioklimatische Belastungssituation hervorgerufen werden.</p>	
	<p>Lärm Durch die Erweiterung des Gewerbeparks kann es im Hinblick auf den Schutz der Wohnnachbarschaft nördlich der Brunnhofstraße zu Immissionskonflikten kommen, welche im Vorfeld der Planung berücksichtigt werden sollten und gutachterlich untersucht werden sollten.</p> <p>Ferner ist der B-Plan "Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17" und die darin festgeschriebenen Emissionskontingente zu berücksichtigen und das Planvorhaben – auch im Hinblick auf die nördlich des Vorhabens angrenzende Wohnbebauung - gutachterlich zu untersuchen. Es wird außerdem angeregt, nur nicht störende Gewerbebetriebe zuzulassen.</p> <p>Straßenverkehrslärm: Der Änderungsbereich unterliegt den Lärmimmissionen der Autobahn 52, der Zeppelinstraße (L442) und der Brunnhofstraße. Nach den Ergebnissen der EU-Umgebungslärmrichtlinie (4. Runde) liegt der Änderungsbereich oberhalb der Kartierungsgrenzen für den Tag-Abend-Nacht-Pegel LDEN im Bereich der Lärmisophone von > 55 bis 59 dB(A). Für den Nachtpegel LNight liegt die Belastung mit Ausnahme des unmittelbaren Einwirkungsbereichs der Brunnhofstraße unterhalb der Kartierungsgrenze von 50 dB(A).</p> <p>Fluglärm: Der Änderungsbereich unterliegt unmittelbar den Lärmimmissionen des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim. Nach den Ergebnissen der EU-Umgebungslärmrichtlinie liegt der östliche Teil des Änderungsbereiches z.T. im Bereich der</p>	<p>Im Zuge eines Bebauungsplanverfahrens ist die Erstellung eines Lärmgutachtens erforderlich.</p> <p>Straßenverkehrslärm: Durch die Ausweisung gewerblicher Bauflächen werden neue Verkehre induziert, welche bestehende städtebauliche Konfliktlagen betreffend Lärm entlang der Hauptverkehrsstraßen, hier insbesondere der Zeppelinstraße (L442), weiter erhöhen. Die Konflikte sind auf Basis der Verkehrsprognosen im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung im näheren und weiteren Umfeld zu untersuchen. Im weiteren Umfeld der Planung ist der im Lärmaktionsplan 2024 ausgewiesene Lärmbrennpunkt 10 Zeppelinstraße (Obere Saarlandstraße/Tilsiter Straße) relevant.</p> <p>Fluglärm: Die durch Ratsbeschlüsse zur Fortführung des Flugbetriebes nach 2034 fixierten Rahmenbedingungen lassen eine Änderung des Flugbetriebes innerhalb des für Bebauungspläne üblichen 10-Jahres Prognosezeitraums erwarten oder zumindest nicht ausschließen. Bezogen auf den Änderungsbereich ist in den anschließenden Planungsschritten entsprechend eine rechtssichere Abwägung dieser Thematik und des erforderlichen passiven Schallschutzes neuer Gebäude nur auf Grundlage entsprechender Luftverkehrs- und Fluglärmprognosen durch die Flughafen Essen Mülheim GmbH möglich. Allgemein ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die derzeitige luftrechtliche Genehmigungssituation keine Regelungen zur Begrenzung der</p>	

	<p>Isophone LDEN > 55 bis 59 dB(A), der größte Teil aber knapp unterhalb der Kartierungsgrenze von 55 dB(A). Abgesehen von Einzelereignissen erfolgt nachts kein regulärer Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz. (Anm.: Berechnungen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie beziehen Lärm durch Rollbewegungen und die lärmrelevanten Flugbewegungen des Luftschiffes nicht ein.)</p> <p>Ruhige Gebiete: Am Nordwestrand des Flughafengeländes schließt das im Lärmaktionsplan 2024 ausgewiesene Ruhige Gebiet 24 „Freiraum um Forstbachtal und Hauptfriedhof“ an. Ferner liegt im Nahbereich das Ruhige Gebiet 21 „Rumbachtal und Umfeld“, das an die Siedlungsbereiche nördlich der L442 anschließt. Diese Ruhigen Gebiete sind vom LANUK NRW zugleich auch als Unzerschnittene verkehrsarme Räume in Nordrhein-Westfalen in der Kategorie $\geq 1 \text{ km}^2$ - $< 5 \text{ km}^2$ ausgewiesen.</p>	<p>Flugbewegungen enthält. Damit ist die Zahl der Flugbewegungen, abgesehen von den nach Genehmigungslage bestehenden Betriebsbeschränkungen und Betriebszeiten, am Standort faktisch ausschließlich durch die technische Kapazität der Flughafeninfrastruktur und die Nachfrage begrenzt. Flughäfen haben eine gesetzliche Betriebspflicht, was bedeutet, dass sie grundsätzlich alle zugelassenen Flüge abfertigen müssen. Sie können keine Flüge ablehnen oder verbieten, dies ist ausschließlich den zuständigen Behörden vorbehalten.</p> <p>Ruhige Gebiete: Direkte oder weitergehende Auswirkungen hierauf sind eher weniger zu erwarten. Für das Ruhige Gebiet 24 ist die zukünftige Erschließungssituation aber relevant. Zudem kann die Realisierung der gewerblichen Bebauung und die damit einhergehende bzw. erforderliche Anpassung der bestehenden Flughafeninfrastruktur für dieses Ruhige Gebiet negative Auswirkungen haben, wenn lärmrelevante Infrastruktur (z. B. Rollwege und Hangars) in diese Richtung verlagert werden müssen.</p>	
	<p>Sonstige Emissionen / Immissionen Allgemein: Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG</p>		
	<p>Seveso III Fläche liegt nicht im Achtungs- bzw. angemessenen Sicherheitsabstand eines Seveso III-Betriebes.</p>	Keine Auswirkungen bekannt.	
	<p>Abstandsklassen I-IV gem. Abstandserlass 2007 Fläche liegt nicht im Einflussbereich von Betrieben der Abstandsklassen I-IV gemäß Abstandserlass 2007.</p>	Keine Auswirkungen bekannt.	
	<p>Einzelbeurteilungen von Emissionen und Immissionen</p>		
	<p>Erschütterungen Keine Hinweise.</p>	Keine Auswirkungen bekannt.	
	<p>Licht Durch die Ansiedlung von Gewerbebetrieben können Lichtemissionen oder -immissionen auftreten.</p>	Sofern Beleuchtungsanlagen geplant werden, ist eine entsprechende Untersuchung erforderlich.	
	<p>Geruch Durch die Ansiedlung von Gewerbebetrieben können Geruchemissionen oder -immissionen auftreten.</p>	Sofern Anlagen geplant werden, von denen Geruchsemissionen ausgehen können, ist eine entsprechende Untersuchung erforderlich.	

	Elektromagnetische Felder Keine Kenntnisse von Hochspannungsfreileitungen, Umspann- oder Mobilfunkmasten vorhanden.	Keine Auswirkungen bekannt.	
	Sonstiges Keine Ergänzungen	Keine Auswirkungen bekannt.	
Fazit	Bei der Planung der Ansiedlung von Gewerbebetrieben ist die Nachbarverträglichkeit durch entsprechende gutachterliche Betrachtungen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.		
Kulturgüter und sonstige Sachgüter / Kulturelles Erbe	Kulturgüter		nicht erheblich
	rechtskräftig geschützte Baudenkmäler keine	Keine Auswirkungen.	
	rechtskräftig geschützte Bodendenkmäler keine	Keine Auswirkungen.	
	rechtskräftig geschützte Denkmalbereiche keine	Keine Auswirkungen.	
	rechtskräftig geschützte Gartendenkmale keine	Keine Auswirkungen.	
	rechtskräftig geschützte Welterbestätten keine	Keine Auswirkungen.	
	Denkmalwerte Sachen / Sachgesamtheiten keine	Keine Auswirkungen.	
	Gestaltungs- / Erhaltungssatzungen keine	Keine Auswirkungen.	
	Archäologische Fundstellen keine	Keine Auswirkungen.	
	Geschützte oder schützenswerte Objekte der Route der Industriekultur keine	Keine Auswirkungen.	
Kulturlandschaftsbereich Der Verkehrslandeplatz liegt im KLB 082 gemäß "Fachbeitrag Kulturlandschaft zum Regionalplan Ruhr". Beschreibung und Würdigung (prägende Merkmale): "Flughafen Essen / Mülheim (Essen, Mülheim a.d. Ruhr)	Die Planung steht nicht im Konflikt mit den für den KLB 082 formulierten Zielen. Keine erheblichen Auswirkungen.		

	1925 als Verkehrslandeplatz errichtet, 1935 zum Rhein-Ruhr-Flughafen des rheinisch-westfälischen Industriegebiets ausgebaut. Empfangsgebäude der 1950er Jahre. Nördlich angrenzend: Fliegersiedlung."		
	Sonstige Sachgüter		
	Landwirtschaft Keine landwirtschaftliche Nutzung im Bereich des Verkehrslandeplatzes.	Keine Auswirkungen.	
	Infrastruktur Im Änderungsbereich befinden sich zurzeit ein Flugzeughangar mit dem vorgelagerten Vorfeld und dem Anschluss an das Rollwegsystem.	Im Zuge der weiteren Vorhabenplanung soll der Bestandshangar ersetzt werden.	
Fazit	Die geringfügige Erweiterung des bestehenden Büro- und Gewerbeparks um den Änderungsbereich sorgt nicht für eine Beeinträchtigung des Kulturlandschaftsbereichs 082. Es sind keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter/Kulturelles Erbe zu erwarten.		
Natura 2000 / FFH-Prüfung	Das FFH-Gebiet DE 4507-301 "Ruhraue in Mülheim" befindet sich ca. 2,5 km westlich des Änderungsbereichs; eine Betroffenheit durch die GFNP-Änderung liegt aufgrund der Entfernung, der Topographie und der trennenden Nutzungsstrukturen nicht vor.		nicht relevant
Risiken / Auswirkungen im Fall schwerer Unfälle oder Katastrophen	Prüfung Seveso III Fläche liegt nicht im Achtungs- bzw. angemessenen Sicherheitsabstand eines Seveso III-Betriebes.		nicht relevant Wählen Sie eine Bewertung aus:
	Leitungstrassen gem. Rohrfernleitungsverordnung Keine Kenntnisse von Hochspannungsfreileitungen, Umspann- oder Mobilfunkmasten vorhanden.		
	Hochwassergefährdung Es gibt kein festgesetztes Überschwemmungsgebiet im Plangebiet oder angrenzend.		
	Erdbebengebiet Der Änderungsbereich liegt im Grenzbereich der Erdbebenzone 0 und Gebieten außerhalb von Erdbebenzonen. Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe oder die Umwelt sind nicht zu erwarten.		
Fazit	Die Auswirkungen im Fall schwerer Unfälle oder Katastrophen auf die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe oder die Umwelt sind in Bezug auf den Änderungsbereich nicht relevant.		
Wechselwirkungen und kumulative Auswirkungen	Durch die Verlagerung des Flughangars einschließlich Vorfeld und Anschluss an das Rollwegesystem auf das verbleibende Flugfeld ist der weitere Verlust von geschützten mageren Flachlandmähwiesen (FFH-Lebensraumtypen) außerhalb des Änderungsbereichs als direkte Folge der Planung zu erwarten. Durch die Verlagerung sind auch weitergehende artenschutzrechtliche Konflikte wahrscheinlich. Die Möglichkeit der Verlagerung der Flughafeninfrastruktur sollte in den artenschutzfachlichen Bewertungen zur Änderung des GFNP als Voraussetzung der Genehmigungsfähigkeit mitgeprüft werden.		

Auswirkungen bei Nichtdurchführung der Planung	Bei einer Nichtdurchführung der Planung würde der derzeitige Zustand und die Aufteilung der Fläche in Grünflächen und bebaute Bereiche für den Flugbetrieb erhalten bleiben. Der Ist-Zustand würde sich in den nächsten Jahren nicht verändern.
Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich	<p>Auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung sind Maßnahmen zur Begrenzung des Gesamtversiegelungsgrades und Höhe von baulichen Einrichtungen erforderlich.</p> <p>Die Lärmproblematik ist auf der B-Plan-Ebene durch folgende Maßnahmen lösbar: z. B. architektonische Selbsthilfe, Zonierung / Gliederung der Baugebiete, aktiver und passiver Lärmschutz.</p> <p>Für die Änderung des GFNP werden erhebliche negative Auswirkungen auf die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege prognostiziert, hier insbesondere auf planungsrelevante Vogelarten und auf den gesetzlich geschützten Lebensraumtyp 6510 Magere Flachlandmähwiesen. Die negativen Auswirkungen sind im Weiteren durch geeignete planerische und bauliche Maßnahmen zu vermeiden. Nicht vermeidbare Auswirkungen sind zu mindern und zu kompensieren. Teilweise werden voraussichtlich vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, potenzielle Maßnahmen sind bereits auf Ebene der GFNP-Änderung zu benennen, um eine artenschutzkonforme Konfliktlösung in Aussicht stellen zu können.</p> <p>Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ist die Einbindung der neuen Bebauung in das Landschaftsbild zu regeln, die Möglichkeit der Einbindung wird von der Unteren Naturschutzbehörde grundsätzlich gesehen. Artenschutzrechtliche Maßnahmen (u.a. Bauzeitenregelungen, Ausweisung von Tabubereichen, Erhalt relevanter Lebensstätten, Einhaltung artspezifischer Abstandsregelungen) sowie die Festsetzung und der dauerhafte Erhalt funktional wirksamer Ausgleichsmaßnahmen mit engem räumlichen und funktionalem Bezug (CEF-Maßnahmen) sind im nachgelagerten Verfahren festzulegen. Dazu zählt auch die Anpassung des Pflegeregimes auf den Flughafenflächen zur Sicherung der ökologischen Funktionalität der Lebensstätten.</p>
Alternativenprüfung	Aufgrund der derzeitigen und zukünftigen Nutzung der angrenzenden Bereiche für den Flugbetrieb sind Alternativen jenseits der vorgesehenen Planung und einer Nichtdurchführung und damit Beibehalt und Weiterentwicklung des Ist-Zustandes nicht sinnvoll.
Monitoring	<p>Nach § 4 c des Baugesetzbuches und dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 45 UVPG) sind die erheblichen Auswirkungen der Durchführung der Pläne und Programme auf die Umwelt zu überwachen, um insbesondere frühzeitig unvorhergesehene, negative Auswirkungen zu ermitteln und geeignete Abhilfemaßnahmen ergreifen zu können. Das Monitoringkonzept für den GFNP (Gesamtplan) ist so aufgebaut, dass mit Hilfe von unterschiedlichen Bausteinen die gesamtträumlichen Auswirkungen der Planung erfasst werden können (siehe auch Kapitel 11.2 des Umweltberichts im Rahmen der Aufstellung des RFNP i. d. F. der Bekanntmachung).</p> <p>Der erste Baustein umfasst die Ermittlung und Bewertung der steuerungsrelevanten Daten und Indikatoren. Bei der Durchführung des Umweltmonitorings wird dann im Einzelfall überprüft, ob die in der genehmigten Fassung festgelegten Überwachungsinstrumente oder Indikatoren an neue Erkenntnisse anzupassen sind. Es können jeweils nur die Indikatoren herangezogen werden, für die zu dem Zeitpunkt des Umweltmonitorings aktuelle Informationen vorliegen. Indikatoren sind u. a. die Änderung der Flächengröße bei Schutzgebieten, die Inanspruchnahme naturnaher u. schutzwürdiger Böden sowie die Veränderung der Bodenbelastung, der Gewässerzustände / Qualitäten, der lufthygienischen Situation, der klimatischen Last- und Ausgleichsräume, der Lärmsituation, von Bau- u. Bodendenkmälern und Kulturlandschaftsbereichen, des Verhältnisses Siedlungs- u. Verkehrsflächen zu Freiflächen der Realnutzung.</p> <p>Der zweite Baustein nutzt die Abschichtung von Informationen über potenzielle Umweltauswirkungen aus nachgeordneten Planverfahren. Die Durchführung des GFNP erfolgt in nachgeordneten, konkretisierenden Planungs- und Realisierungsstufen, sodass (unvorhergesehene) erhebliche Umweltauswirkungen frühestens im Rahmen der nachfolgenden Planungsstufen erkennbar werden und erst mit deren Durchführung tatsächlich eintreten. Detaillierte Überwachungsmaßnahmen können somit erst im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung bzw. nachfolgenden Planungs- u. Genehmigungsebenen festgelegt werden. Sofern sich eine Relevanz ergibt, fließen die dortigen Ergebnisse wiederum in das Monitoring zum GFNP ein.</p> <p>Der dritte Baustein des Umweltmonitorings umfasst die Nutzung der Informationspflicht der Behörden, die nach § 4 (3) BauGB verpflichtet sind, die Gemeinde über erhebliche, insbesondere unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen zu unterrichten. Gehen Hinweise auf durch die Planung ausgelöste, unvorhersehbare nachteilige Umweltauswirkungen bei der Planungsgemeinschaft (Geschäftsstelle) ein oder werden Hinweise im Rahmen der Informationspflicht der Behörden abgegeben, so wird diesen nachgegangen. Zur Auswertung der ermittelten Daten werden über die aufgeführten umweltrelevanten Daten hinaus die Ergebnisse der Raumbesichtigung herangezogen. Bei Bedarf wird innerhalb der Planungsgemeinschaft eine Monitoringkonferenz durchgeführt, um zu ermitteln, welche Relevanz die festgestellten Umweltauswirkungen für den GFNP haben.</p>

	<p>Die Änderungen der Flächenbilanzen des Gesamtplanes im Zusammenhang mit den laufenden Änderungsverfahren werden als "gesamträumliche Betrachtung" ebenfalls im Rahmen des Monitorings fortgeschrieben. Das Umweltmonitoring für den Zeitraum 2016 bis 2021 wurde im Frühjahr 2025 fertiggestellt.</p>
<p>Gesamtbeurteilung Fazit</p>	<p>Die Auswirkungen auf die Schutzgüter durch die GFNP-Änderung werden insgesamt als erheblich eingestuft, da erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Landschaft, Fläche, Boden, Klima und Mensch, Gesundheit, Bevölkerung zu erwarten sind. Risiken und Auswirkungen im Fall schwerer Unfälle und Katastrophen werden nicht vermutet.</p> <p>Erhebliche Auswirkungen werden auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt und Landschaft erwartet. Teilflächen des Änderungsbereichs sind Bestandteil von gut ausgeprägten mageren Flachland-Mähwiesen. Sie sind in den FFH-LRT 6510 (Lebensraumtyp nach Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) einzuordnen und unterliegen dem gesetzlichen Biotopschutz nach § 30 BNatSchG. Die Wiesengesellschaften umfassen Arten, die in der Roten Liste NRW im Ballungsraum Ruhrgebiet als „stark gefährdet“ oder „gefährdet“ gelistet sind. Der Änderungsbereich ist Bestandteil des schutzwürdigen Biotops BK-4507-0079 und der geschützten Biotope BT-MH-00281, BT-MH-00283, BT-MH-00285, BT-MH-00290 sowie BT-MH-00291 (LANUK NRW). Schutzziel ist der Erhalt von extensiv genutztem Grünland verschiedener Feuchte- und Magerkeitsstufen. Der Änderungsbereich hat zudem ein hohes ökologisches Potenzial für die weitere Entwicklung des FFH-Lebensraumtyps 6510 magere Flachlandmähwiesen einschließlich an magere Standorte angepasste geschützte Pflanzenarten. Ferner sind Vorkommen planungsrelevanter Tierarten bekannt und umfassen insbesondere Brut- und Rastvorkommen geschützter Vogelarten (z.B. Feldlerche, Steinschmätzer, Bluthänfling), Fledermausarten und Insekten. Potenziell geeignete Maßnahmen und Flächen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich sind im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu benennen.</p> <p>Auf das Schutzgut Klima werden erhebliche Auswirkungen erwartet. Bei der Änderungsfläche handelt es sich aufgrund der überwiegend begrünten Fläche um einen stadtklimatischen Ausgleichsraum mit Ausgleichsfunktion für die benachbarten Siedlungsräume. Daher ist hier von einer hohen Empfindlichkeit gegenüber einer baulichen Nutzung und Verdichtung auszugehen. Aus einem Ausgleichsraum wird ein Lastraum. Die Freifläche wirkt zudem als Kaltluftentstehungsgebiet, sodass der Änderungsbereich in der Nacht ein deutlich geringeres Temperaturniveau als die bebauten Bereiche aufweist. Der Verlust von Kaltluftdynamik bedingt durch die Bebauung führt zum Verlust von Durchlüftung und zum Anstieg der Hitzebelastung. Durch die auf der Änderungsfläche geplante Realisierung einer „Gewerblichen Baufläche“, kann es zu einer höheren Überflutungsfahr bei Starkregenereignissen kommen.</p> <p>Auch auf das Schutzgut Mensch, Gesundheit und Bevölkerung sind insgesamt erhebliche Auswirkungen zu erwarten. Durch die Erweiterung des Gewerbeparks kann es im Hinblick auf den Schutz der Wohnnachbarschaft nördlich der Brunshofstraße zum Immissionskonflikten kommen, welche im Vorfeld der Planung berücksichtigt werden und gutachterlich untersucht werden sollten. Ferner ist der B-Plan "Büro- und Gewerbepark am Flughafen - H 17" und die darin festgeschriebenen Emissionskontingente zu berücksichtigen und das Planvorhaben – auch im Hinblick auf die nördlich des Vorhabens angrenzende Wohnbebauung - gutachterlich zu untersuchen. Es wird außerdem angeregt, nur nicht störende Gewerbebetriebe zuzulassen. Der Änderungsbereich unterliegt unmittelbar den Lärmimmissionen des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim. Nach den Ergebnissen der EU-Umgebungsärmrichtlinie liegt der östliche Teil des Änderungsbereiches z.T. im Bereich der Isophone LDEN > 55 bis 59 dB(A), der größte Teil aber knapp unterhalb der Kartierungsgrenze von 55 dB(A).</p> <p>Durch die Inanspruchnahme von Freiflächen ist eine erhebliche Auswirkung auf das Schutzgut Fläche zu erwarten.</p> <p>Für das Schutzgut Boden sind erhebliche Auswirkungen nicht auszuschließen, da mögliche schutzwürdige Böden im Änderungsbereich vorhanden und die Altlastenvorkommen bisher nicht geklärt sind. Dazu ist eine Gefährdungsabschätzung gemäß Bundesbodenschutzverordnung durchzuführen. Im Einzelfall sollte die Bodenqualität im Zuge des nachgelagerten Verfahrens untersucht werden. Hinweise auf Bergbauverdachtsflächen oder Methanausgasungen liegen nicht vor.</p> <p>Mit der GFNP-Änderung sind keine erheblichen Auswirkungen auf Gewässer, Quellgebiete, Trinkwasserschutzgebiete und Grundwasserhaushalt verbunden. Der Änderungsbereich liegt nicht in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet. Die Ableitung des Niederschlagswassers in den (verrohrten) Zulauf des Forstbachs wird im Rahmen eines Entwässerungsgutachten als möglich eingestuft und ist in der verbindlichen Bauleitplanung weitergehend zu berücksichtigen. Insgesamt sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser deshalb als nicht erheblich eingestuft worden.</p>

	<p>Der Änderungsbereich liegt innerhalb der im Rahmen des Luftreinhalteplans ausgewiesenen Umweltzone. Es ist kein Belastungsschwerpunkt (NO₂, PM₁₀) im Änderungsbereich und dem näheren Umfeld vorhanden. Eine Verschlechterung und Überschreitung der aktuell geltenden Grenzwerte nach EU-Luftqualitätsrichtlinie wird nicht erwartet. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Luft werden deshalb als nicht erheblich eingestuft.</p> <p>Es sind keine Beeinträchtigungen für den Kulturlandschaftsbereich 082 und das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter/Kulturelles Erbe zu erwarten.</p> <p>Die nicht öffentlich zugängigen Flächen im Änderungsbereich haben keine Bedeutung für die Erholung. Wasserschutzgebiete, Trinkwasserschutzgebiete und Trinkwassernotbrunnen sind nicht betroffen. Der Änderungsbereich liegt größtenteils außerhalb der ausgewiesenen Erdbebenzonen gemäß Karte des GD NRW.</p> <p>Der Änderungsbereich liegt nicht im Achtungs- bzw. angemessenen Sicherheitsabstand eines Seveso-III-Betriebes. Da auch Leitungstrassen im Änderungsbereich nicht vorhanden sind, und im Änderungsbereich keine Hochwassergefährdung besteht, sind Risiken/ Auswirkungen im Fall schwerer Unfälle oder Katastrophen nicht zu erwarten.</p>
Hinweise auf Schwierigkeiten / verwendete Verfahren / Bemerkungen / Sonstiges:	keine Hinweise auf Schwierigkeiten

Allgemeinverständliche Zusammenfassung:

Die Auswirkungen auf die Schutzgüter durch die GFNP-Änderung werden insgesamt als erheblich eingestuft, da erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Landschaft, Fläche, Boden, Klima und Mensch, Gesundheit, Bevölkerung zu erwarten sind. Risiken und Auswirkungen im Fall schwerer Unfälle und Katastrophen werden nicht vermutet.

Erhebliche Auswirkungen werden auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt und Landschaft erwartet. Teilflächen des Änderungsbereichs sind Bestandteil von gut ausgeprägten mageren Flachland-Mähwiesen. Sie sind in den FFH-LRT 6510 (Lebensraumtyp nach Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) einzuordnen und unterliegen dem gesetzlichen Biotopschutz nach § 30 BNatSchG. Die Wiesengesellschaften umfassen Arten, die in der Roten Liste NRW im Ballungsraum Ruhrgebiet als „stark gefährdet“ oder „gefährdet“ gelistet sind. Der Änderungsbereich ist Bestandteil des schutzwürdigen Biotops BK-4507-0079 und der geschützten Biotope BT-MH-00281, BT-MH-00283, BT-MH-00285, BT-MH-00290 sowie BT-MH-00291 (LANUK NRW). Schutzziel ist der Erhalt von extensiv genutztem Grünland verschiedener Feuchte- und Magerkeitsstufen. Der Änderungsbereich hat zudem ein hohes ökologisches Potenzial für die weitere Entwicklung des FFH-Lebensraumtyps 6510 magere Flachlandmähwiesen einschließlich an magere Standorte angepasste geschützte Pflanzenarten. Ferner sind Vorkommen planungsrelevanter Tierarten bekannt und umfassen insbesondere Brut- und Rastvorkommen geschützter Vogelarten (z.B. Feldlerche, Steinschmätzer, Bluthänfling), Fledermausarten und Insekten. Potenziell geeignete Maßnahmen und Flächen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich sind im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu benennen.

Auf das Schutzgut Klima werden erhebliche Auswirkungen erwartet. Bei der Änderungsfläche handelt es sich aufgrund der überwiegend begrünten Fläche um einen stadtklimatischen Ausgleichsraum mit Ausgleichsfunktion für die benachbarten Siedlungsräume. Daher ist hier von einer hohen Empfindlichkeit gegenüber einer baulichen Nutzung und Verdichtung auszugehen. Aus einem Ausgleichsraum wird ein Lastraum. Die Freifläche wirkt zudem als Kaltluftentstehungsgebiet, sodass der Änderungsbereich in der Nacht ein deutlich geringeres Temperaturniveau als die bebauten Bereiche aufweist. Der Verlust von Kaltluftdynamik bedingt durch die Bebauung führt zum Verlust von Durchlüftung und zum Anstieg der Hitzebelastung. Durch die auf der Änderungsfläche geplante Realisierung einer „Gewerblichen Baufläche“, kann es zu einer höheren Überflutungsgefahr bei Starkregenereignissen kommen.

Auch auf das Schutzgut Mensch, Gesundheit und Bevölkerung sind insgesamt erhebliche Auswirkungen zu erwarten. Durch die Erweiterung des Gewerbeparks kann es im Hinblick auf den Schutz der Wohnnachbarschaft nördlich der Brunshofstraße zum Immissionskonflikten kommen, welche im Vorfeld der Planung berücksichtigt werden und gutachterlich untersucht werden sollten. Ferner ist der B-Plan "Büro- und Gewerbepark am Flughafen - H 17" und die darin festgeschriebenen Emissionskontingente zu berücksichtigen und das Planvorhaben – auch im Hinblick auf die nördlich des Vorhabens angrenzende Wohnbebauung - gutachterlich zu untersuchen. Es wird außerdem angeregt, nur nicht störende Gewerbebetriebe zuzulassen. Der Änderungsbereich unterliegt unmittelbar den Lärmimmissionen des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim. Nach den Ergebnissen der EU-Umgebungslärmrichtlinie liegt der östliche Teil des Änderungsbereiches z.T. im Bereich der Isophone LDEN > 55 bis 59 dB(A), der größte Teil aber knapp unterhalb der Kartierungsgrenze von 55 dB(A).

Durch die Inanspruchnahme von Freiflächen ist eine erhebliche Auswirkung auf das Schutzgut Fläche zu erwarten.

Für das Schutzgut Boden sind erhebliche Auswirkungen nicht auszuschließen, da mögliche schutzwürdige Böden im Änderungsbereich vorhanden und die Altlastenvorkommen bisher nicht geklärt sind. Dazu ist eine Gefährdungsabschätzung gemäß Bundesbodenschutzverordnung durchzuführen. Im Einzelfall sollte die Bodenqualität im Zuge des nachgelagerten Verfahrens untersucht werden. Hinweise auf Bergbauverdachtsflächen oder Methanausgasungen liegen nicht vor.

Mit der GFNP-Änderung sind keine erheblichen Auswirkungen auf Gewässer, Quellgebiete, Trinkwasserschutzgebiete und Grundwasserhaushalt verbunden. Der Änderungsbereich liegt nicht in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet. Die Ableitung des Niederschlagswassers in den (verrohrten) Zulauf des Forstbachs wird im Rahmen eines Entwässerungsgutachten als möglich eingestuft und ist in der verbindlichen Bauleitplanung weitergehend zu berücksichtigen. Insgesamt sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser deshalb als nicht erheblich eingestuft worden.

Der Änderungsbereich liegt innerhalb der im Rahmen des Luftreinhalteplans ausgewiesenen Umweltzone. Es ist kein Belastungsschwerpunkt (NO₂, PM₁₀) im Änderungsbereich und dem näheren Umfeld vorhanden. Eine Verschlechterung und Überschreitung der aktuell geltenden Grenzwerte nach EU-Luftqualitätsrichtlinie wird nicht erwartet. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Luft werden deshalb als nicht erheblich eingestuft.

Es sind keine Beeinträchtigungen für den Kulturlandschaftsbereich 082 und das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter/Kulturelles Erbe zu erwarten.

Die nicht öffentlich zugänglichen Flächen im Änderungsbereich haben keine Bedeutung für die Erholung. Wasserschutzgebiete, Trinkwasserschutzgebiete und Trinkwassernotbrunnen sind nicht betroffen. Der Änderungsbereich liegt größtenteils außerhalb der ausgewiesenen Erdbebenzonen gemäß Karte des GD NRW.

Der Änderungsbereich liegt nicht im Achtungs- bzw. angemessenen Sicherheitsabstand eines Seveso-III-Betriebes. Da auch Leitungstrassen im Änderungsbereich nicht vorhanden sind, und im Änderungsbereich keine Hochwassergefährdung besteht, sind Risiken/ Auswirkungen im Fall schwerer Unfälle oder Katastrophen nicht zu erwarten.

Stand: 12.05.2026

Referenzliste der Quellen für den Umweltbericht (BauGB Anlage 1 Nr.3 Buchstabe d)

Gesetzliche Grundlagen / Verordnungen / Erlasse / Verwaltungsvorschriften, in der jeweils geltenden Fassung:

- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG)
- Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW)
- Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben (Gemeinsame Handlungsempfehlung des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW)
- Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz – LNatSchG NRW)
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz – BBodSchG)
- Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV)
- Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz – DSchG)
- Länderübergreifender Raumordnungsplan für den Hochwasserschutz (Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz – BRPH)
- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz - WHG)
- Wassergesetz für das Land Nordrhein- Westfalen (Landeswassergesetz – LWG)
- Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (Oberflächengewässerverordnung – OGewV)
- Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm – Umgebungslärmrichtlinie
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG)
- Zwölfte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsgesetzes (Störfallverordnung – 12. BImSchV)
- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)

- Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm)
- Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV)
- Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV)
- Klimaanpassungsgesetz Nordrhein-Westfalen (KlAnG)
- Gesetz zur Neufassung des Klimaschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen
- Gesetz über den öffentlichen Gesundheitsdienst des Landes Nordrhein-Westfalen (ÖGDG NRW)

Sonstige Datenquellen

- MULNV (Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz):
 - Hochwasserrisiko- und -gefahrenkarten: www.flussgebiete.nrw.de
 - Starkregengefahren-Karte NRW: Geoportal.de
- Geologisches Landesamt Nordrhein-Westfalen:
 - Bodenkarte von Nordrhein-Westfalen im Maßstab 1:50.000 (BK 50)
 - Digitales Informationssystem Bodenkarte, Karte der schutzwürdigen Böden (aktueller Stand)
 - Geotop-Kataster NRW
 - Karte der Erdbebenzonen
- LANUK (Landesamt für Natur, Umwelt und Klima), bis Anfang 2025 LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW):
 - Biotopkataster NRW (aktueller Stand)
 - Erhaltungszustand und Populationsgröße der Planungsrelevanten Arten in NRW (aktueller Stand)
 - Fachbeitrag des Naturschutzes zum RFNP, Themenkarte Freiraum- und Biotopverbund (2009)
 - Fachinformationssystem (FIS / diverse Themen) [LANUK NRW: Informationssysteme und Datenbanken](#)
 - Belastungskarte Ruhrgebiet (2010)
 - Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011, Stadtgebiet Essen (Stand 2019)
- Regionalverband Ruhr (RVR):
 - Regionalplan Ruhr
 - Klimaanalysekarten, Klimaserver [Regionalverband Ruhr - Klimaserver \(rvr.ruhr\)](http://Regionalverband Ruhr - Klimaserver (rvr.ruhr))
 - FIS Klimaanpassung NRW
 - Handbuch Stadtklima (2010)
 - Flächennutzungskartierung (FNK) in der jeweils gültigen Fassung
 - Verzeichnis der Route der Industriekultur unter www.route-industriekultur.ruhr

- Emscher Landschaftspark 2010/2020+ (2005 / 2014)
- LVR / LWL (Landschaftsverband Rheinland, Landschaftsverband Westfalen-Lippe):
 - Fachbeitrag Kulturlandschaft zum Regionalplan Ruhr, (2014)
- Landwirtschaftskammer NRW: Landwirtschaftlicher Fachbeitrag zum Regionalen Flächennutzungsplan, 2007
- Emschergenossenschaft:
 - Grundwassermodell (2012)
- Gemeinsamer Flächennutzungsplan Städteregion Ruhr (GFNP, aktueller Stand)
- Umweltbericht inklusive Erläuterungskarten zum Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP) Städteregion Ruhr
- Stromnetzkarte auf Basis von OSM-Daten flosm.de

Stadtspezifische Datengrundlagen

- Altlastenkataster der Stadt Mülheim an der Ruhr (aktueller Stand)
- Landschaftsplan der Stadt Mülheim an der Ruhr (2005, zuletzt geändert 2016)
- Energetischer Stadtentwicklungsplan der Stadt Mülheim an der Ruhr (2016)
- Stadtklimaanalyse der Stadt Mülheim an der Ruhr (2018)
- Gewässerzustandsbericht der Stadt Mülheim an der Ruhr (2016)
- Kartierungen zur EU-Umgebungslärmrichtlinie (II-Stufe 2011)
- Städtökologischer Fachbeitrag Mülheim an der Ruhr - STÖB (LANUV NRW, 2008)
- Starkregengefahrenkarte der Stadt Mülheim an der Ruhr (2021)

Gutachten

- Projektbericht Erstellung einer Entwässerungskonzeption für den Gewerbepark am Flughafen Essen/Mülheim (Hydrotec Ingenieurgesellschaft für Wasser und Umwelt mbH, 2024)
- Bestandsaufnahme der Tagfalter (Diurna) auf dem Gelände des Flughafens Essen / Mülheim an der Lilienthalstraße in Mülheim an der Ruhr von Juni bis September 2025. Mülheim an der Ruhr (Inge Püschel, 2025)
- Bestandsaufnahme der Heuschrecken (Saltatoria) auf dem Gelände des Flughafens Essen / Mülheim an der Lilienthalstraße in Mülheim an der Ruhr von Juni bis September 2025 (Inge Püschel, 2025)
- Erstellung einer Erfassung von Laufkäferarten für den Gewerbepark am Flughafen Essen/Mülheim (gaiac eco assessment GmbH, 2026)
- Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde Mülheim an der Ruhr zur GFNP-Änderung 66 MH, hier: Stellungnahme zu artenschutzrechtlichen Belangen, Mai 2026

Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr

**Änderungsverfahren 66 MH Brunshofstraße - Flughafen Essen/Mülheim
zum Gemeinsamen Flächennutzungsplan**

**Synopse der Anregungen im Rahmen der Frühzeitigen Beteiligung der öffentlichen
Stellen, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange**

Mai 2026

Beteiligter: RMR Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft mbH		Eingang: 16.10.2025
ID-Nr.: 191		Nummer der Anregung: 4
Anregung:	Stellungnahme / Umgang mit der Anregung:	
<p>Von der vorgenannten Maßnahme werden weder vorhandene Anlagen noch laufende bzw. vorhersehbare Planungen der RMR-GmbH sowie der Mainline Verwaltungs-GmbH betroffen.</p> <p>Falls für Ihre Maßnahme ein Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft gefordert wird, muss sichergestellt sein, dass dieser nicht im Schutzstreifen unserer Leitungen stattfindet.</p> <p>Sollten diese Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen werden, bitten wir um erneute Beteiligung.</p>	<p>Im Rahmen des nachgelagerten Bebauungsplanverfahrens erfolgt eine Konkretisierung der Planung und der möglicherweise erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen. Die Hinweise werden an die verbindliche Bauleitplanung weitergeleitet.</p> <p>Im Bebauungsplanverfahren wird ein gesondertes Beteiligungsverfahren durchgeführt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>	

Beteiligter: Landeseisenbahnverwaltung NRW		Eingang: 21.10.2025
ID-Nr.:		Nummer der Anregung: 9
Anregung:	Stellungnahme / Umgang mit der Anregung:	
<p>Die Aufgabe der Landeseisenbahnverwaltung (LEV) innerhalb des Beteiligungsverfahrens zur Aufstellung von Bauleitplanungen beschränkt sich darauf, die vorgelegten Unterlagen auf Konformität mit den eisenbahnspezifischen Ansprüchen und geltenden Regelwerk(en) zu beurteilen. Die LEV ist hierbei zuständige eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde der nichtbundeseigenen Eisenbahnen.</p> <p>Hinweis: Rechte Dritter, Erlaubnisse, Zustimmungen oder öffentlich-rechtliche Genehmigungen auf bauordnungs-, wasser-, gewerbe-, umwelt-, artenschutz-, arbeitsschutz-, erschütterungsschutz-, immissionsschutz-, lärmschutz-, brandschutz-, straßenbaulichen-, straßenverkehrlichen-, kampfmittelschutz- und privatrechtlichem Gebiet sowie Überprüfung der Übereinstimmung der Planunterlagen mit der Örtlichkeit sowie ggf. betroffene Belange der Eisenbahnen des Bundes (z. B. Deutsche Bahn AG / DB Immobilien / DB InfraGO AG), sind nicht Gegenstand dieser</p>		

<p>eisenbahntechnischen Stellungnahme der LEV.</p> <p>Im Bereich des oben genannten gemeinsamen Änderungsverfahren befinden sich keine nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen. Somit bestehen aus eisenbahntechnischer Sicht keine Bedenken gegen die Aufstellung des gemeinsamen Flächennutzungsplans.</p> <p>Ich möchte jedoch für zukünftige Verfahren darauf hinweisen, dass Schienenwege von Eisenbahnen, einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen, nur gebaut oder geändert werden dürfen, wenn zuvor ein Verfahren nach §§ 18 ff des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) durchgeführt worden ist.</p> <p>Sollten demnach zur Realisierung der Ziele der o.g. Vorhabens Maßnahmen im Bereich von Bahnanlagen von nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und / oder Anschlussbahnen notwendig werden, wären entsprechende Planfeststellungsunterlagen durch das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. den betroffenen Privatgleisanschlussinhaber bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde vorzulegen.</p>	<p>Im Bereich des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim befinden sich keine Eisenbahninfrastrukturen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
---	---

<p>Beteiligter: PLEdoc GmbH OGE ID-Nr.: 181</p>	<p>Eingang: 21.10.2025 Nummer der Anregung: 10</p>
<p>Anregung:</p> <p>wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen • Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen • Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg • Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen • Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), 	<p>Stellungnahme / Umgang mit der Anregung:</p>

<p>Essen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund • Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen • Uniper Energy Storage GmbH, Düsseldorf: Erdgasspeicher Epe, Eschenfelden, Krummhörn <p>Hinsichtlich der Maßnahmen zum Ausgleich und zum Ersatz der Eingriffsfolgen entnehmen wir den Unterlagen, dass die Kompensationsmaßnahmen erst im weiteren Verfahren festgelegt werden bzw. keine Erwähnung finden.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass durch die Festsetzung planexterner Ausgleichsflächen eine Betroffenheit von uns verwalteter Versorgungseinrichtungen nicht auszuschließen ist. Wir bitten um Mitteilung der planexternen Flächen bzw. um weitere Beteiligung an diesem Verfahren. Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht.</p> <p>Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.</p>	<p>Im Rahmen des nachgelagerten Bebauungsplanverfahrens erfolgt eine Konkretisierung der Planung und der möglicherweise erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen.</p> <p>Im Bebauungsplanverfahren wird ein gesondertes Beteiligungsverfahren durchgeführt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	--

<p>Beteiligter: GASCADE Gastransport GmbH</p> <p>ID-Nr.: 320</p>	<p>Eingang: 21.10.2025</p> <p>Nummer der Anregung: 11</p>
<p>Anregung:</p> <p>Wir, die GASCADE Gastransport GmbH, antworten Ihnen zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber SEFE Energy GmbH (Rechtsnachfolgerin der WINGAS GmbH) sowie NEL Gastransport GmbH.</p> <p>Nach Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf eine Beeinträchtigung unserer Anlagen teilen wir Ihnen mit, dass unsere Anlagen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht betroffen sind. Dies schließt die Anlagen der v. g. Betreiber mit ein.</p> <p>Für Kompensationsmaßnahmen muss sichergestellt sein, dass diese</p>	<p>Stellungnahme / Umgang mit der Anregung:</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen des nachgelagerten Bebauungsplanverfahrens erfolgt eine</p>

<p>unsere Anlagen nicht beeinträchtigen und nicht im Schutzstreifen unserer Anlagen stattfinden werden. Sollten externe Flächen zur Deckung des Kompensationsbedarfs erforderlich sein, sind uns diese ebenfalls mit entsprechenden Planunterlagen zur Stellungnahme vorzulegen. Eine Auflistung der Flurstücke in der Begründung oder im Umweltbericht ist nicht ausreichend.</p> <p>Wir bitten Sie daher, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen.</p>	<p>Konkretisierung der Planung und der möglicherweise erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen.</p> <p>Im Bebauungsplanverfahren wird ein gesondertes Beteiligungsverfahren durchgeführt.</p>
--	---

<p>Beteiligter: medl GmbH ID-Nr.: 163</p>	<p>Eingang: 27.10.2025 Nummer der Anregung: 17</p>
<p>Anregung:</p> <p>Im Rahmen von Planungen der vorliegenden Art ist die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie zu berücksichtigen. In diesem Sinne ist neben der grundsätzlich zu gewährleistenden Versorgungssicherheit innerhalb der räumlichen Verantwortung die Struktur der Energieversorgung auch im Hinblick auf die möglichen Auswirkungen auf den Klimawandel zu optimieren. Zu den allgemeinen Grundsätzen und Zielen der Raumordnung im Bereich der Energieversorgung zählen insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Erhöhung der Energieeffizienz bei der Herstellung von Energie und durch Ausschöpfung der Möglichkeiten zur Energieeinsparung • die Verbesserung bzw. Schaffung der Voraussetzungen für den Einsatz regenerativer Energien • die bedarfsgerechte Bereitstellung von Flächen für Kraftwerksstandorte und zugehörige Nebenbetriebe • die verbrauchernahe Energiebereitstellung bei der Planung und Errichtung neuer Standorte für Wohnen und /oder Arbeiten. <p>Bestandsnetz der medl</p> <p>Innerhalb des Geltungsbereiches des oben genannten Bebauungsplanes werden Gasleitungen betrieben. Die Lage dieser Anlagen ist im</p>	<p>Stellungnahme / Umgang mit der Anregung:</p> <p>Den Aspekten des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel ist entsprechend der Planungsebene des Gemeinsamen Flächennutzungsplans in der Begründung (vgl. Kapitel 5.7) und im Umweltbericht Rechnung getragen worden.</p> <p>Im Rahmen des nachgelagerten Bebauungsplanverfahrens erfolgt eine Konkretisierung der Planung. Hier werden Aspekte und Maßnahmen wie die Struktur der Energieversorgung, die Ausschöpfung der Möglichkeiten zur Energieeinsparung und der Einsatz regenerativer Energien geprüft.</p> <p>Im nachgelagerten Bebauungsplanverfahren wird die Lage der Gasleitungen der medl selbstverständlich berücksichtigt.</p>

Rahmen des Bebauungsplanes zu berücksichtigen und zu sichern.	Der Anregung wird gefolgt.
Zusammenfassung Sofern die vorstehenden Anregungen Berücksichtigung finden, bestehen seitens der medl gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes „66 MH Brunshofstraße — Flughafen Essen Mülheim“ keine grundsätzlichen Bedenken.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Beteiligter: Industrie- und Handelskammer zu Essen	Eingang: 30.10.2025
ID-Nr.: 100	Nummer der Anregung: 18
Anregung:	Stellungnahme / Umgang mit der Anregung:
<p>Die IHK zu Essen bedankt sich für die Beteiligung im Rahmen des Aufstellungsverfahrens und nimmt auf Grundlage ihrer Zuständigkeit als Vertreterin der gewerblichen Wirtschaft in der MEO-Region (Mülheim an der Ruhr, Essen, Oberhausen) wie folgt Stellung:</p> <p>Die IHK zu Essen begrüßt und unterstützt das Änderungsverfahren in vollem Umfang. Der Änderungsbereich liegt im Siedlungsraum, knüpft unmittelbar an bestehende gewerbliche Nutzungen am Verkehrslandeplatz an und adressiert den in beiden Städten ausgeprägten Mangel an marktfähigen Gewerbeflächen. Die geplante Erweiterung des Büro- und Gewerbeparks nach Süden und Westen ist raumordnerisch folgerichtig (Anknüpfung an vorhandene Strukturen statt Neuaufschluss „im grünen Feld“) und wirtschaftspolitisch geboten, weil sie hochwertige Ansiedlungen, Bestandserweiterungen und Wertschöpfung am Standort ermöglicht. Besonders positiv bewertet die IHK daneben die unbefristete Sicherung des Flugbetriebs durch die Ratsbeschlüsse von 2024, da sie Investoren und Betrieben Planungssicherheit gibt und luftfahrtaffine Kompetenzen am Standort stärkt.</p> <p>Die angestrebte Darstellung als gewerbliche Baufläche ist, auch unserer Ansicht nach, mit den Zielen und Grundsätzen der Landes- und Re-</p>	

<p>gionalplanung vereinbar: Die Entwicklung erfolgt flächensparend und bedarfsgerecht auf einer infrastrukturell vorgeprägten Fläche im Siedlungsbereich, der Vorrang der Innenentwicklung wird durch die Anbindung an den Bestand gewahrt.</p> <p>Der Regionalplan Ruhr weist den Bereich als Siedlungsraum aus; Bauleitplanung und Raumordnung sind damit grundsätzlich gut kompatibel. Aus Sicht der IHK bestehen daher keine grundsätzlichen planerischen Hemmnisse.</p> <p>Die Erweiterung leistet einen substanziellen Beitrag zur Standort- und Beschäftigungsentwicklung. Sie schafft Flächenkategorien, die in Essen und Mülheim knapp sind (insbesondere für wissens-, technologie- und logistiknahe Dienstleistungen), erzeugt Cluster- und Synergieeffekte am Verkehrslandeplatz und stärkt kommunale Steuersubstanz und regionale Resilienz.</p> <p>Die IHK befürwortet daher eine fokussierte, verhältnismäßige Umweltprüfung mit klarer Schwerpunktsetzung, um Rechtssicherheit zu schaffen und das Verfahren insgesamt zu straffen. Doppelprüfungen sollten dringend vermieden werden. Die Umweltprüfung ist kein „Suchverfahren“, sondern hat sich, unserer Auffassung, auf jene Schutzgüter und Wirkpfade zu konzentrieren, die sich nach Lage der Dinge „aufdrängen“. Gleichzeitig soll die „Abschichtung“ (Tiering) verfahrenssicher erstellt werden.</p> <p>Damit wird sowohl Rechtssicherheit geschaffen als auch das Verfahren zeitlich diszipliniert, ohne tragfähige Entscheidungen akut zu gefährden.</p> <p>Zum Abschluss möchten wir uns herzlich für die Möglichkeit der frühzeitigen Beteiligung im Scopingverfahren bedanken. Für weitere Rückfragen oder einen vertiefenden Dialog zu einzelnen Aspekten der Planung stehen wir selbstverständlich jederzeit gerne zur Verfügung.</p>	<p>Die befürwortende Einschätzung der IHK zu diesem GFNP-Änderungsverfahren wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
---	--

Beteiligter: Evonik Operations GmbH	Eingang: 05.11.2025
ID-Nr.: 103	Nummer der Anregung: 19
Anregung:	Stellungnahme / Umgang mit der Anregung:
<p>In dem in Ihrer Leitungsanfrage angegebenen Bereich verlaufen keine der durch uns betreuten Fernleitungen.</p> <p>Bei Rückfragen kontaktieren Sie uns unter: fernleitungsaukunft@evonik.com</p> <p>In Bezug auf mögliche Ausgleichsflächen oder Kompensationsmaßnahmen bitten wir um erneute Beteiligung.</p> <p>Bei Änderung Ihrer Planung bitten wir um erneute Anfrage.</p>	<p>Im Rahmen des nachgelagerten Bebauungsplanverfahrens erfolgt eine Konkretisierung der Planung und der möglicherweise erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen.</p> <p>Sollte es Änderungen an der Planung geben, wird ebenso wie im Bebauungsplanverfahren ein gesondertes Beteiligungsverfahren durchgeführt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Beteiligter: Bezirksregierung Arnsberg - Abteilung 6 Bergbau und Energie in NRW	Eingang: 05.11.2025
ID-Nr.: 13	Nummer der Anregung: 20
Anregung:	Stellungnahme / Umgang mit der Anregung:
<p>Die vorbezeichnete Planmaßnahme befindet sich über dem auf Steinkohle verliehenen, inzwischen erloschenen Bergwerksfeld „Johann Wilhelm II“, über dem auf Eisenstein verliehenen, inzwischen erloschenen Bergwerksfeld „Eisenstein“. Die letzten Eigentümerinnen der Bergwerksfelder „Johann Wilhelm II“ und „Eisenstein“ sind nach meinen Erkenntnissen nicht mehr erreichbar. Entsprechende Rechtsnachfolgerinnen sind hier nicht bekannt.</p> <p>Ausweislich der derzeit hier vorliegenden Unterlagen ist im Bereich des Planvorhabens kein Abbau von Mineralien dokumentiert. Danach ist mit bergbaulichen Einwirkungen nicht zu rechnen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Bearbeitungshinweis: Diese Stellungnahme wurde bezüglich der bergbaulichen Verhältnisse auf Grundlage des aktuellen Kenntnisstandes erarbeitet. Die Bezirksregierung Arnsberg hat die zugrundeliegenden Daten mit der zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben erforderlichen Sorgfalt erhoben und zusammengestellt. Die fortschreitende Auswertung und Überprüfung der vorhandenen Unterlagen sowie neue Erkenntnisse können zur Folge haben, dass es im Zeitverlauf zu abweichenden Informationsgrundlagen auch in Bezug auf den hier geprüften Vorhabens- oder Planbereich kommt. Eine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Genauigkeit der Daten kann insoweit nicht übernommen werden. Soweit Sie als berechnete öffentliche Stelle Zugang zur Behördenversion des Fachinformationssystems „Gefährdungspotenziale des Untergrundes in NRW“ (FIS GDU) besitzen, haben Sie hierdurch die Möglichkeit, den jeweils aktuellen Stand der hiesigen Erkenntnisse zur bergbaulichen Situation zu überprüfen. Details über die Zugangs- und Informationsmöglichkeiten dieses Auskunftssystems finden Sie auf der Homepage der Bezirksregierung Arnsberg (www.bra.nrw.de) mithilfe des Suchbegriffs „Behördenversion GDU“. Dort wird auch die Möglichkeit erläutert, die Daten neben der Anwendung ebenfalls als Web Map Service (WMS) zu nutzen.</p> <p>Über die vorstehenden Hinweise und Anregungen hinaus bestehen zu dem Vorhaben keine Bedenken.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	--

<p>Beteiligter: Handwerkskammer Düsseldorf ID-Nr.: 95</p>	<p>Eingang: 05.11.2025 Nummer der Anregung: 22</p>
<p>Anregung: Die Handwerkskammer unterstützt stets Bemühungen seitens der Kommunen, Raum für gewerbliche Nutzung zu schaffen. Wir beziehen zur vorliegenden Planung insoweit Stellung, als wir die Festsetzung „Gewerbegebiet“ ausdrücklich begrüßen. Den Belangen des Handwerks wird hierbei dadurch Rechnung getragen, dass Handwerksbetriebe mit größeren gewerblichen Immissionen auf Standorte in Gewer-</p>	<p>Stellungnahme / Umgang mit der Anregung:</p>

<p>begeben mit größerem Abstand zu schutzbedürftigen Nutzungen angewiesen sind. Da die Stadt erkennt, dass im nachgeordneten Bebauungsplanverfahren im Hinblick auf den Schutz der Wohnnachbarschaft nördlich der Brunshofstraße die potenzielle Immissionssituation durch Gewerbebetriebe zu untersuchen ist, bringen wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt weder Bedenken noch Anregungen vor.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	--

<p>Beteiligter: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ID-Nr.: 315</p>	<p>Eingang: 13.11.2025 Nummer der Anregung: 24</p>
<p>Anregung: Durch die oben aufgeführte Planung werden Belange der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bezüglich §18a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) nicht berührt. Es werden daher unsererseits weder Bedenken noch Anregungen vorgebracht. Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist nicht notwendig.</p>	<p>Stellungnahme / Umgang mit der Anregung: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Hinweis aus Hindernissicht: Das Plangebiet liegt im §12-Bauschutzbereich vom Flughafen Essen/Mülheim (EDLE), daher ist die zuständige Landesluftfahrtbehörde zu beteiligen. Von dieser Stellungnahme bleiben die Aufgaben der Länder gemäß § 31 LuftVG unberührt. Wir haben das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) von unserer Stellungnahme informiert.</p>	<p>Die Landesluftfahrtbehörde bei der Bezirksregierung Düsseldorf (Dezernat 26) wurde im Verfahren beteiligt und hat eine Stellungnahme abgegeben, siehe Bezirksregierung Düsseldorf. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Beteiligter: Flughafen Essen/Mülheim GmbH (FEM) ID-Nr.: 82</p>	<p>Eingang: 13.11.2025 Nummer der Anregung: 25</p>
<p>Anregung:</p>	<p>Stellungnahme / Umgang mit der Anregung:</p>

<p>1. Grundsätzlich führt der mit der Entwicklung des neuen Gewerbegebietes verbundene Entzug einer Teilfläche des Flugplatzgeländes nicht zu Einschränkungen für den Flugbetrieb.</p> <p>Die einzelnen Entwicklungsschritte des geplanten Gewerbegebietes müssen allerdings einen jederzeitigen störungsfreien Flugbetrieb gewährleisten, d.h. im Besonderen, dass vor Inanspruchnahme der heutigen Flughafenbetriebsflächen im Plangebiet zunächst Ersatzmaßnahmen für die vorhandene Flughafeninfrastruktur (Hangar mit Vorfeld, Rollwege) auf dem verbliebenen Flugplatzgelände umzusetzen sind. Dabei müssen die neu zu erstellenden Hangars jederzeit von der Landseite (d.h. Plangebietsseite) erreichbar sein.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Selbstverständlich muss in jedem Entwicklungsschritt der Gewerbegebietesentwicklung ein störungsfreier Flugbetrieb gewährleistet werden. Im Rahmen des nachgelagerten Bebauungsplanverfahrens erfolgt eine entsprechende Konkretisierung der Planung.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die verbindliche Bauleitplanung weitergeleitet.</p>
<p>2. Wie im Umweltbericht beschrieben, ist durch die Platzierung des neuen Gewerbegebietes dicht an den Flugbetriebsflächen dieses höheren Fluglärmbelastungen ausgesetzt. Die Lärmbelastung durch den Flugbetrieb ist allerdings weniger von der Gesamtanzahl der Flugbewegungen abhängig, sondern vielmehr von deren zeitlichen Verteilung und der Art der Luftfahrzeuge, die zukünftig im Zuge der Fortentwicklung des Flughafens am Standort verkehren werden. Eine Behinderung der Fortentwicklung des Flughafens durch die Nähe des neuen Gewerbegebietes zu den Flugbetriebsflächen wegen Fluglärmemissionen muss aus Sicht der Flughafengesellschaft ausgeschlossen werden.</p>	<p>Der Flugbetrieb ist die bestehende Nutzung, der neu geplante Teil des Gewerbegebietes rückt näher an diese Bestandsnutzung heran. Im Rahmen des nachgelagerten Bebauungsplanverfahrens wird die Herausforderung des Fluglärms z.B. durch Maßnahmen wie passiven Lärmschutz (Schallschutzfenster etc.) innerhalb des neuen Gewerbegebietes gelöst.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die verbindliche Bauleitplanung weitergeleitet.</p>
<p>3. Hinweise: zur Begründung GNFP-Änderung, Teil A, Abs. 3.4 Alternative Entwicklungsmöglichkeiten: Es handelte sich um eine Rahmenplanung zur Flughafenflächenentwicklung, nicht Flughafenentwicklung</p> <p>zur Begründung GNFP-Änderung, Teil A, Abs. 5.5 Altlasten: Die Herkunft der teilweise schadstoffbelasteten ehemaligen Flugbetriebsflächen stammt aus den 1940er Jahren, nicht aus den 1920er</p>	

<p>Jahren.</p> <p>Richtigstellung: der „alte Hangar“ ist Bj. 2008/2009 und damit der neueste Hangar der Flughafen Essen/Mülheim GmbH, richtige Bezeichnung: Bestandshangar</p>	<p>Die Hinweise zur Begründung und zum Umweltbericht dieser GFNP-Änderung werden berücksichtigt und die Planunterlagen entsprechend geändert.</p>
--	--

<p>Beteiligter: RWW Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft mbH ID-Nr.: 190</p>	<p>Eingang: 13.11.2025 Nummer der Anregung: 26</p>
<p>Anregung:</p>	<p>Stellungnahme / Umgang mit der Anregung:</p>
<p>Gern teilen wir Ihnen mit, dass wir gegen die genannte Maßnahme keine grundsätzlichen Bedenken haben. Wir gehen davon aus, dass unsere vorhandenen Anlagen in ihrer jetzigen Lage verbleiben können. Für neu entstehende Gebäude ist gegebenenfalls eine Erweiterung unseres Versorgungsnetzes erforderlich. Diese Erweiterung erfolgt bedarfsorientiert nach Einreichung von Anträgen auf Wasserversorgung. Sollte die Verlegung von Trinkwasserleitungen in privaten Flächen stattfinden, ist die Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit zur dinglichen Sicherung unserer Anlagen vor der Verlegung erforderlich. Konkrete Angaben können erst nach Vorlage von detaillierten Plänen oder Ihrer Vorplanung gemacht werden.</p>	<p>Auswirkungen der GFNP-Änderung auf die bestehenden Versorgungsanlagen sind nicht erkennbar. Im Rahmen der nachgelagerten Plan- und Genehmigungsverfahren erfolgt eine Konkretisierung der Planung einschließlich der erforderlichen Erweiterung des Versorgungsnetzes.</p> <p>Im nachgelagerten Bebauungsplanverfahren wird ein gesondertes Beteiligungsverfahren durchgeführt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Wir haben für Sie Planausschnitte mit den eingetragenen Linienführungen unserer vorhandenen Versorgungsleitungen vorbereitet. Die Lage und Tiefe der in den Planunterlagen eingetragenen Wasserrohrleitungen und Kabel kann von der tatsächlichen Lage und Tiefe abweichen. Hausanschlussleitungen sind in unserem Versorgungsgebiet Eigentum der jeweiligen Grundstückseigentümer als Anschlussnehmer. Unser Service-Point Mülheim, Tel. 0208 4433 206, kann Ihnen gern nach Terminvereinbarung die Lage der Leitungen in der Örtlichkeit anzeigen. RWW haftet nicht für unrichtige Planunterlagen. Wichtig ist bei Baumaßnahmen die Schutzanweisung für erdverlegte Anlagen der RWW Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft, die bei Arbeiten im Bereich unserer Anlagen unbedingt zu beachten ist. Diese Anweisung liegt Ihnen vor. Bei Bedarf können wir Ihnen gern weitere Exemplare</p>	

zur Verfügung stellen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
------------------------	---

Beteiligter: Bezirksregierung Düsseldorf - Dezernat 53	Eingang: 17.11.2025
ID-Nr.: 15	Nummer der Anregung: 27
Anregung:	Stellungnahme / Umgang mit der Anregung:
Das Vorhaben befindet sich außerhalb der Umweltzone des Luftreinhalteplans Ruhr West, Teilplan Mülheim an der Ruhr. Durch das Vorhaben sind Aspekte der Luftreinhaltung nicht beeinträchtigt.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Beteiligter: Landschaftsverband Rheinland - LVR-Dezernat Kultur	Eingang: 18.11.2025
ID-Nr.: 147	Nummer der Anregung: 28
Anregung:	Stellungnahme / Umgang mit der Anregung:
<p>Vielen Dank für die Beteiligung am genannten Verfahren. Im Folgenden nehme ich aus Fachsicht der Kulturlandschaftspflege Stellung bezogen auf das Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“.</p> <p>1. Allgemeine Hinweise</p> <p>Zu den Kernkompetenzen des Landschaftsverbandes Rheinland zählt die Kulturlandschaftspflege. Im Sinne des ROG (20081) befasst sich diese mit den historisch geprägten und gewachsenen Kulturlandschaften im Rheinland. Übergreifend regelt das ROG §2 Abs. 2 Nr. 5: „<i>Kulturlandschaften sind zu erhalten und zu entwickeln. Historisch geprägte und gewachsene Kulturlandschaften sind in ihren prägenden Merkmalen und mit ihren Kultur- und Naturdenkmälern zu erhalten.</i>“</p> <p>Aus kulturlandschaftlicher Sicht sind für den Landschaftsverband Rheinland folgende Untersuchungsgegenstände bedeutsam:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die im § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB aufgelisteten Belange der Baukultur, 	

<p>des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie</p> <ul style="list-style-type: none"> • die in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB genannte Landschaftspflege sowie die ergänzenden Vorschriften zum Umweltschutz nach § 1a Abs. 2 und 3 BauGB, • die in § 1 Abs. 4 Nr. 1 BNatSchG geforderte Bewahrung historisch gewachsener Kulturlandschaften zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft. 	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>2. Anmerkungen zur Planung</p> <p>Der genannte Planungsbereich liegt im erhaltenswerten Kulturlandschaftsbereich 082 „Flughafen Essen / Mülheim“ gem. Kulturlandschaftlichen Fachbeitrag zum Regionalplan Ruhr: <i>1925 als Verkehrslandeplatz errichtet, 1935 zum Rhein-Ruhr-Flughafen des rheinisch-westfälischen Industriegebiets ausgebaut. Empfangsgebäude der 1950er Jahre. Nördlich angrenzend: Fliegersiedlung. Kulturlandschaftliches und denkmalpflegerisches Ziel im Rahmen der Regionalplanung ist eine erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung, insbesondere das „Bewahren und Sichern von Strukturen und tradierten Nutzungen, von Ansichten und Sichträumen von historischen Bereichen.“</i></p> <p>Der Kulturlandschaftsbereich wurde im Umweltbericht genannt. Der Einschätzung, dass die Erweiterung des bestehenden Büro- und Gewerbeparks um den Änderungsbereich nicht für eine Beeinträchtigung (wertgebender Merkmale) des Kulturlandschaftsbereichs 082 führt, kann an dieser Stelle aus Fachsicht der LVR-Kulturlandschaftspflege gefolgt werden.</p> <p>Für Fragen und Beratung stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Beteiligter: Landwirtschaftskammer NRW - Bezirksstelle für Agrarstruktur Düsseldorf / Ruhrgebiet	Eingang: 18.11.2025
ID-Nr.: 159	Nummer der Anregung: 29
Anregung:	Stellungnahme / Umgang mit der Anregung:
<p>Die Unterlagen zum GFNP-Änderungsverfahren 66 MH: Trägerbeteiligung gem. § 4 (1) BauGB wurden gesichtet und dazu wird wie folgt kurz Stellung genommen:</p> <p>Gegen das Änderungsverfahren 66 MH bestehen aus agrarstruktureller Sicht keine Bedenken, sofern keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf landwirtschaftlichen Flächen durch einen notwendigen Ausgleich ausgelöst werden.</p>	<p>Im Rahmen des nachgelagerten Bebauungsplanverfahrens erfolgt eine Konkretisierung der Planung und der möglicherweise erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.</p> <p>Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung wird ein gesondertes Beteiligungsverfahren durchgeführt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Beteiligter: LVR - Amt für Bodendenkmalpflege	Eingang: 20.11.2025
ID-Nr.: 146	Nummer der Anregung: 30
Anregung:	Stellungnahme / Umgang mit der Anregung:
<p>Für die Beteiligung im Verfahren danke ich Ihnen. Konkrete Hinweise auf die Existenz von Bodendenkmälern liegen für das Plangebiet derzeit nicht vor. Bedenken bestehen deshalb aus bodendenkmalpflegerischer Sicht nicht.</p> <p>Zu berücksichtigen ist allerdings, dass systematische Erhebungen zur Ermittlung des archäologischen Potenzials im Plangebiet bisher noch nicht durchgeführt wurden und die im Archiv des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege vorliegenden Daten überwiegend auf zufälligen Beobachtungen beruhen. Eine abschließende Beurteilung der archäologischen Situation ist grundsätzlich ohne Durchführung systematischer Geländeerhebungen nicht möglich. Die Existenz von Bodendenkmälern kann deshalb auch für das Plangebiet nicht ausgeschlossen werden.</p> <p>Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde ist die Kommune Mülheim an der Ruhr als Untere Denkmalbehörde oder das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Außenstelle Xanten, Augustusring 3, 46509 Xanten, Telefon 02801/776290, Fax 02801/7762933, unverzüglich zu informieren. Zur Anzeige verpflichtet</p>	<p>Im Rahmen des nachgelagerten Bebauungsplanverfahrens erfolgt eine Konkretisierung der Planung und ein gesondertes Beteiligungsverfahren.</p>

<p>sind auch der/die Eigentümer*in, die Person, die das Grundstück besitzt, der/die Unternehmer*in und der/die Leiter*in der Arbeiten. Bodendenkmal und Entdeckungsstätte sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen (§ 16 DSchG NRW).</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Es wird angeregt, einen entsprechenden Hinweis in den Flächennutzungsplan aufzunehmen.</p>	<p>Ein entsprechender Hinweis wurde unter Kapitel 5.3 Bodendenkmalpflege in die Begründung zu diesem GFNP-Änderungsverfahren aufgenommen.</p> <p>Der Anregung wurde dementsprechend bereits gefolgt.</p>

<p>Beteiligter: Bezirksregierung Düsseldorf ID-Nr.: 16</p>	<p>Eingang: 28.11.2025 Nummer der Anregung: 31</p>
<p>Anregung: Hinsichtlich der <u>Belange des Luftverkehrs (Dez. 26)</u> ergeht folgende Stellungnahme: Die Planung betrifft einen luftrechtlich gewidmeten Bereich. Der Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim ist ein gem. § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) genehmigter Flugplatz und unterfällt als solcher dem Fachplanungsprivileg des § 38 Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB). Demzufolge sind u.a. auf sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden. Wegen der Rechtsfolgen aus § 38 BauGB muss der luftrechtlich gewidmete Bereich zunächst entwidmet werden. Hierzu muss der Flugplatzbetreiber den Verzicht auf diese Flächen erklären und diese klar bezeichnen (in einem Plan). Bei Umsetzung der Planung darf es nicht zu Einschränkungen des Flugbetriebs kommen. Insbesondere muss vor Inanspruchnahme der Fläche Ersatz für die im Plangebiet vorhandene Flugplatzinfrastruktur</p>	<p>Stellungnahme / Umgang mit der Anregung:</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Als Flugplatzbetreiber hat die FEM GmbH am 24.02.2026 einen Antrag auf Entwidmung von Teilflächen des Verkehrslandeplatzes Essen/Mülheim an das Dez. 26 der Bezirksregierung Düsseldorf (Landesluftfahrtbehörde) gestellt, indem der Verzicht auf die Fläche (GFNP-Änderungsbereich) erklärt wird, und diese in einem Plan ersichtlich ist. Die FEM GmbH wird der Landesluftfahrtbehörde im Laufe des Planungsprozesses darlegen, dass ein störungsfreier Flugbetrieb trotz Entwidmung einer Teilfläche gewährleistet werden kann.</p> <p>Selbstverständlich muss in jedem Entwicklungsschritt der Gewerbegebietsentwicklung ein störungsfreier Flugbetrieb gewährleistet werden. Im Rahmen der vorlaufenden Rahmenplanung zur Gewerbeflächen-</p>

<p>(Hangar, Vorfeld, Rollwege) geschaffen werden. Hierzu schließe ich mich der Stellungnahme der Flughafen Essen/Mülheim GmbH an.</p> <p>Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Flugplatz ist mit Belästigungen durch Fluglärm zu rechnen. Durch die Umsetzung der Planung darf es nicht zur Behinderung der Entwicklung des Flugplatzes aufgrund von Fluglärmmissionen kommen. Auch hierzu schließe ich mich der Stellungnahme der Flughafen Essen/Mülheim GmbH an.</p> <p>Bauwerke innerhalb des Plangebiets bedürfen aufgrund der Lage im Bauschutzbereich gem. § 12 LuftVG meiner luftrechtlichen Zustimmung im Baugenehmigungsverfahren. Aufgrund der Lage kann es zu Höhenbeschränkungen kommen. Ich weise bereits darauf hin, dass auch Baukrane und ähnliche Bauhilfsanlagen den Bestimmungen des Bauschutzbereichs unterliegen und gem. § 15 LuftVG nur mit luftrechtlicher Genehmigung errichtet werden dürfen. Auch hier ist mit Höhenbeschränkungen zu rechnen.</p>	<p>entwicklung erfolgt bereits eine enge Abstimmung mit den Belangen des Verkehrslandeplatzes. Im nachgelagerten Bebauungsplanverfahren erfolgt eine entsprechende Konkretisierung der Planung.</p> <p>Der Flugbetrieb ist die bestehende Nutzung, der neu geplante Teil des Gewerbegebietes rückt näher an diese Bestandsnutzung heran. Im Rahmen des nachgelagerten Bebauungsplanverfahrens wird die Herausforderung des Fluglärms z.B. durch Maßnahmen wie passiven Lärmschutz (Schallschutzfenster etc.) innerhalb des neuen Gewerbegebietes gelöst.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die verbindliche Bauleitplanung weitergeleitet.</p>
<p>Hinsichtlich der <u>Belange der Denkmalangelegenheiten (Dez. 35.4)</u> ergeht folgende Stellungnahme: Gegen die Änderung in dem oben genannten Bereich im Regierungsbezirk Düsseldorf bestehen aus meiner Sicht keine Bedenken.</p> <p>Da meine Zuständigkeiten nur für Denkmäler im Eigentums- oder Nutzungsrecht des Landes oder Bundes gegeben sind empfehle ich -falls nicht bereits geschehen- den LVR -Amt für Denkmalpflege im Rheinland-, Pulheim und die zuständige kommunale Untere Denkmalbehörde zu beteiligen.</p> <p>Bitte beteiligen Sie insbesondere den LVR -Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, da zum 01.06.2022 das Denkmalschutzgesetz novelliert wurde und somit auch vermutete Bodendenkmäler zum Schutzzumfang dazu gehören. Die Informationen zu den vermuteten Bodendenk-</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die zuständigen Ämter für Denkmalpflege einschl. der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Mülheim an der Ruhr wurden zur Wahrung sämtlicher denkmalrechtlicher Belange ebenfalls im Verfahren beteiligt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der LVR -Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland wurde im Verfahren beteiligt und hat eine Stellungnahme abgegeben, siehe LVR-Amt für Bodendenkmalpflege.</p>

<p>mälern liegen ausschließlich beim LVR -Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Endericher Str.133, 53115 Bonn.</p>	<p>Der Anregung wurde dementsprechend bereits gefolgt.</p>
<p>Hinsichtlich der <u>Belange des Landschafts- und Naturschutzes (Dez. 51)</u> ergeht folgende Stellungnahme: Von der geplanten Änderung sind die Belange des Dezernates 51 als höhere Naturschutzbehörde nicht berührt. Von der geplanten GFNP-Änderung sind keine Flächen mit einer ordnungsbehördlichen Verordnung oder einstweiligen Sicherstellung der Bezirksregierung Düsseldorf (Dez. 51) betroffen. Bezüglich weiterer naturschutzrechtlicher Anforderungen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ist die Stadt Mülheim a. d. Ruhr als untere Naturschutzbehörde zuständig.</p> <p>Ergänzend jedoch noch folgende Hinweise: Laut dem LANUV-Fachinformationssystem LINFOS (Abfrage vom 19.11.2025) befindet sich das Gebiet der geplanten GFNP-Änderung auf den Flächen der folgenden geschützten Biotop oder diese grenzen direkt an: BT-MH-00281, BT-MH-00283, BT-MH-00290 und BT-MH-00291. Bei den weiteren Planungen sind diese nach BNatSchG geschützten Bereiche entsprechend zu berücksichtigen. Zusätzlich sind aufgrund der festgestellten erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt und Landschaft konkrete Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich einzuplanen und zu benennen. In den folgenden Planungsebenen sind diese zu konkretisieren und explizit auszuführen.</p>	<p>Die untere Naturschutzbehörde der Stadt Mülheim an der Ruhr ist in das vorliegende GFNP-Änderungsverfahren eingebunden.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die nachgeordnete Ebene der verbindlichen Bauleitplanung weitergegeben.</p>
<p>Hinsichtlich der <u>Belange des Immissionsschutzes (Dez. 53)</u> ergehen folgende Stellungnahmen:</p> <p><u>Luftreinhaltung</u> Das Vorhaben befindet sich außerhalb der Umweltzone des Luftreinhalteplans Ruhr West, Teilplan Mülheim an der Ruhr. Durch das Vorhaben sind Aspekte der Luftreinhaltung nicht beeinträchtigt.</p>	

<p><u>Land-use planning</u></p> <p>Ziel des gegenständlichen GFNP-Änderungsverfahrens ist die Erweiterung des bestehenden Büro- und Gewerbeparks am Verkehrslandeplatz Essen/Mülheim nach Süden und Westen. Die Änderung sieht zukünftig die Darstellung als Gewerbliche Baufläche vor.</p> <p>Der in Rede stehende Planungsbereich befindet sich gemäß den vorliegenden KABAS Informationen (Kartografische Abbildung von Betriebsbereichen und Anlagen nach Störfall-Verordnung) außerhalb angemessener Sicherheitsabstände von Betriebsbereichen nach Störfall-Verordnung - 12. BImSchV.</p> <p>In der Begründung der geplanten Änderung wird unter Nr. 5.10 (S.13f.) das Thema des passiv planerischen Störfallschutzes aufgegriffen und entsprechend gewürdigt: „Betriebe gemäß Störfallverordnung sollen nicht angesiedelt werden. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ist daher ein grundsätzlicher Ausschluss von Betriebsbereichen im Sinne von § 3 Abs. 5a BImSchG zu prüfen.“</p> <p>Gegen die vorgestellte Änderung des Flächennutzungsplans bestehen somit keine Bedenken.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die nachgeordnete Ebene der verbindlichen Bauleitplanung weitergegeben.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Folgende von mir zu vertretenden Belange sind von dem Vorhaben nicht berührt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Belange der ländlichen Entwicklung und Bodenordnung (Dez. 33) - Belange der Abfallwirtschaft (Dez. 52) - Belange des Gewässerschutzes (Dez. 54) 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr

Änderungsverfahren 66 MH Brunshofstraße - Flughafen Essen/Mülheim zum Gemeinsamen Flächennutzungsplan

Synopse der Anregungen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung sind keine schriftlichen Stellungnahmen der Öffentlichkeit eingegangen.

Mai 2026