

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.

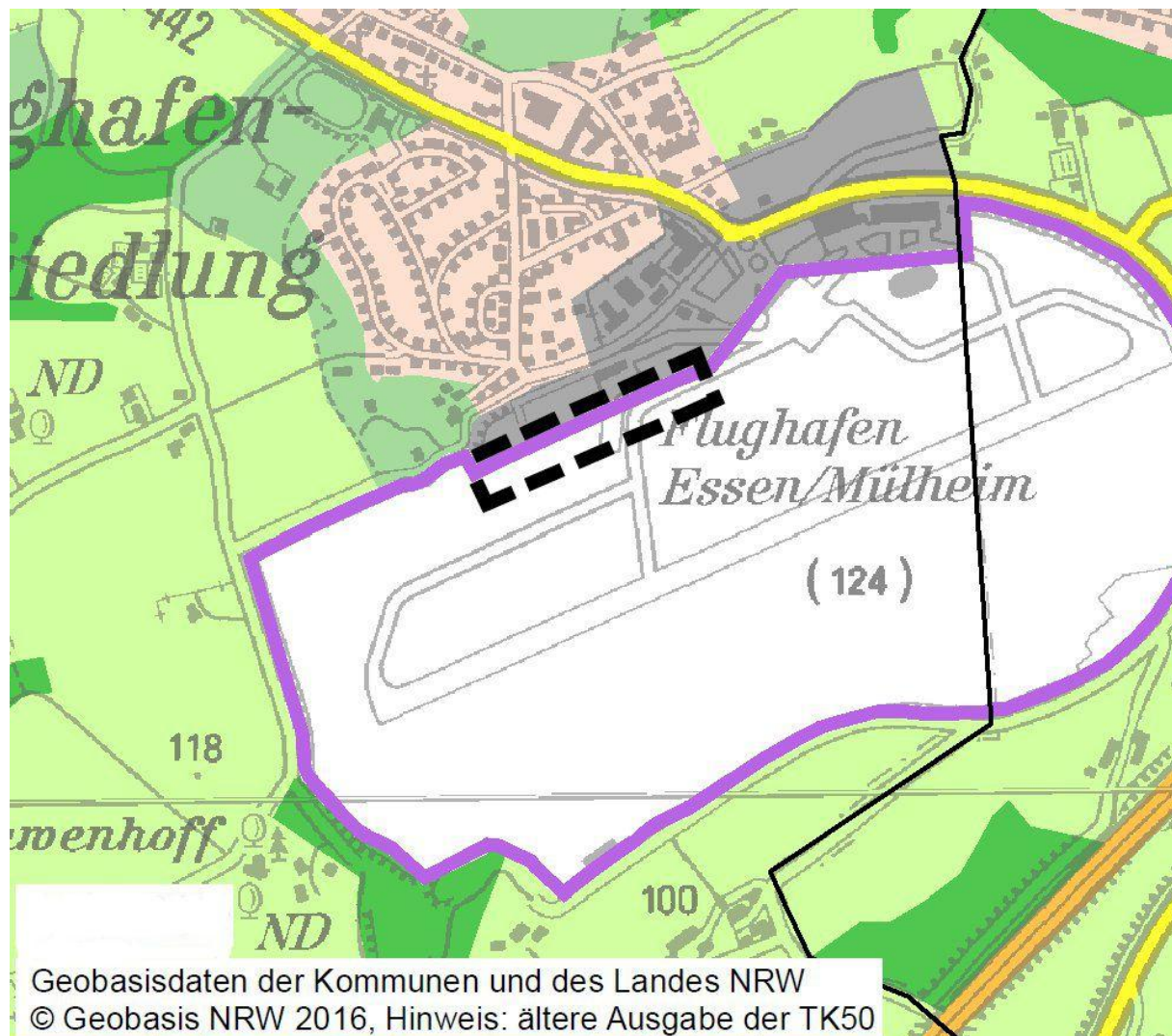


Abbildung 01: Ausschnitt des GFNP, mit abgegrenztem Änderungsbereich

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 vorgegenutzten 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 unbeeinträchtigtem 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 Landschaftsplans 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, zweischürig gemähte Wiesenflächen - überwiegend artenarme Glatt- haferwiesen - 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 Gewerbestandortes 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 LPlG (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
Planungsge- meinschaft	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 Immissionssituation 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 Grundverhältnissen 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.

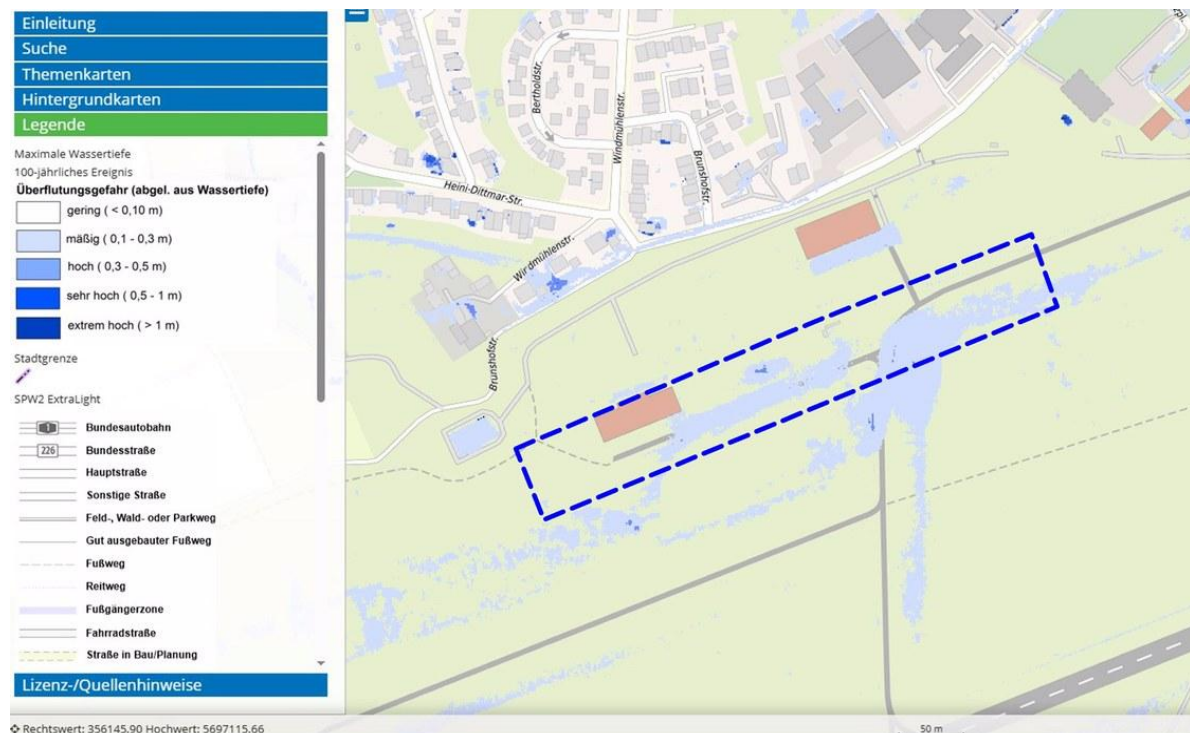


Abbildung 04: Auszug aus der Starkregengefahrenkarte der Stadt Mülheim an der Ruhr, mit abgegrenztem Änderungsbereich

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 LPlG 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 Raumb Beobachtung 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)