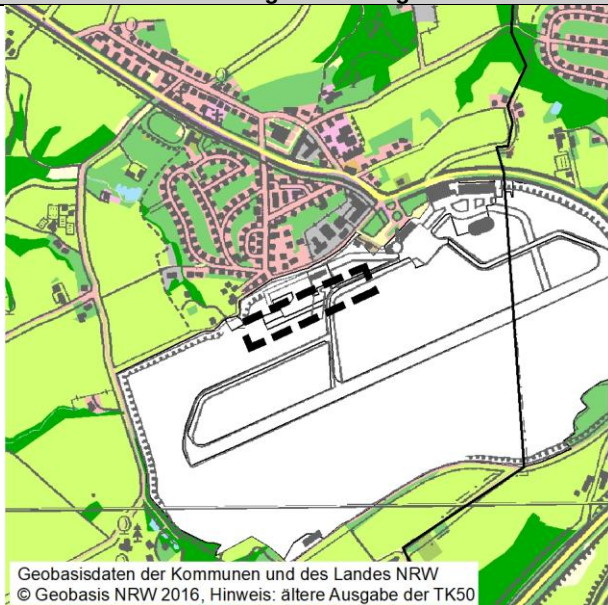
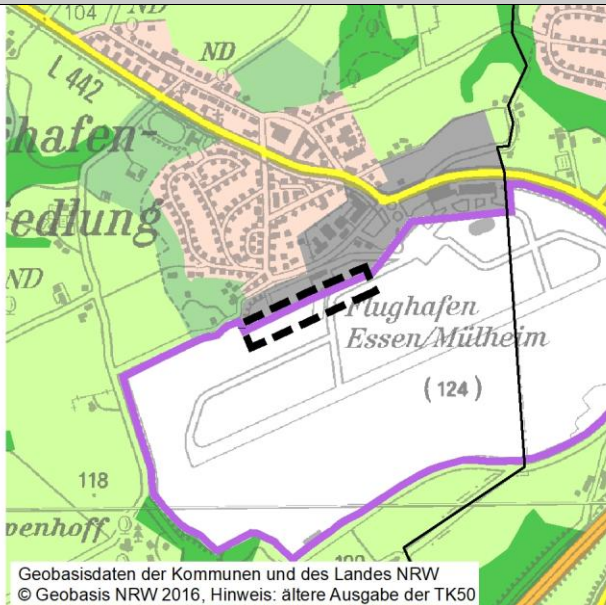
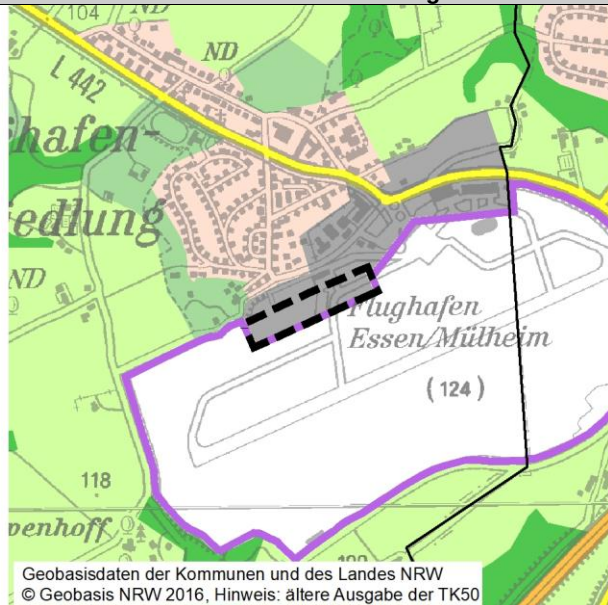


Änderung des GFNP, Teil B der Begründung: Umweltbericht (Entwurf)

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		
								
Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2016, Hinweis: ältere Ausgabe der TK50			Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2016, Hinweis: ältere Ausgabe der TK50			Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2016, Hinweis: ältere Ausgabe der TK50		
Veranlassung, Methodik		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. 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.						

	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. 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.
Beschreibung des Plangebietes	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. 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. 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.
Beschreibung des Vorhabens	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. 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.
Ziele des Umweltschutzes	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.
Freiraumbezogene Festlegungen des Regionalplans Ruhr	Kein Konflikt, da die freiraumbezogenen Festlegungen nicht betroffen sind. Der Änderungsbereich ist als Allgemeiner Siedlungsbereich festgelegt.

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	

	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.	Funktionsfähigkeit der Biotopverbundfläche als nicht erheblich einzustufen.	
	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.	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.	
	Wald nicht vorhanden	Keine Auswirkungen.	
	Unzerschnittene verkehrsarme Räume nicht betroffen	Keine Auswirkungen.	
	Freiflächenverbund - Kulisse Emscher Landschaftspark 2020+: - Kulisse Masterplan emscherzukunft: - Kommunaler Freiflächenverbund (Themenkarte 2 GFNP): - Kommunale Freiraumentwicklungskonzepte: Der Änderungsbereich befindet sich nicht innerhalb der Flächenkulisse des Emscher Landschaftsparks 2020+ bzw. Masterplan Emscher-Zukunft. Der Änderungsbereich ist Bestandteil des kommunalen Freiflächenverbundes.	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.	
	Ausgleichsflächen keine Ausgleichsfläche betroffen	Keine Auswirkungen.	

	Ökologisches Potenzial 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.	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.	
	Landschaftsbild / Ortsbild 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 Ruhrtals. 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.	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.	
	Erholung 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 Vehrslandeplatzes beeinträchtigt.	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.	
Fazit	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.		
Fläche	Revitalisierung von Brachflächen Die Fläche wird bereits seit den 1920er Jahren offiziell als Verkehrslandeplatz genutzt. Die ursprüngliche Grünfläche wurde	Bei einer Realisierung der Bebauung wird bisher nicht versiegelte Fläche beansprucht und befestigt. Der	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 (NO2, PM10) 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

	Rahmen der Aufstellung des Luftreinhalteplans durchgeführten Screening-Berechnungen (2009) und gemäß der Jahreskenngröße der LUQS Station STYR, sowie der nahegelegenden LUQS Station ELAN vorhanden.	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.	
	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.	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.	
	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.	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 PM2.5 werden nach Berechnungen mit dem Screening-Programm IMMISluft eingehalten.	
Fazit	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 PM2.5 werden nach Berechnungen mit dem Screening-Programm IMMISluft eingehalten.		
Klima	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.	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.	erheblich
	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	Durch die auf der Änderungsfläche vorgesehene Planung als „Gewerbliche Baufläche“ erfolgt bei Realisierung eine Bebauung und hohe Versiegelung, sodass die Funktion des	

	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 Vehrslandeplatzes 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.		

	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.	
	Wasser Kein Überschwemmungsgebiet, kein Wasserschutzgebiet, keine Trinkwassernotbrunnen vorhanden.	Keine Auswirkungen.	
	Luft Keine Hinweise auf Schadstoffbelastungen.	Durch die Planung werden neue Verkehre induziert, eine Belastungssituation wird nicht erwartet.	
	Klima Es liegt keine bioklimatische Belastungssituation vor.	Durch die Realisierung einer Bebauung kann eine bioklimatische Belastungssituation hervorgerufen werden.	
	Lärm Durch die Erweiterung des Gewerbeparks kann es im Hinblick auf den Schutz der Wohnnachbarschaft nördlich der Brunshofstraße zu Immissionskonflikten kommen, welche im Vorfeld der Planung berücksichtigt werden sollten 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. 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). 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	Im Zuge eines Bebauungsplanverfahrens ist die Erstellung eines Lärmgutachtens erforderlich. 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. 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	

	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.) 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.	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. 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.	
	Sonstige Emissionen / Immissionen Allgemein: Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG		
	Seveso III Fläche liegt nicht im Achtungs- bzw. angemessenen Sicherheitsabstand eines Seveso III-Betriebes.	Keine Auswirkungen bekannt.	
	Abstandsklassen I-IV gem. Abstandserlass 2007 Fläche liegt nicht im Einflussbereich von Betrieben der Abstandsklassen I-IV gemäß Abstandserlass 2007.	Keine Auswirkungen bekannt.	
	Einzelbeurteilungen von Emissionen und Immissionen		
	Erschütterungen Keine Hinweise.	Keine Auswirkungen bekannt.	
	Licht Durch die Ansiedlung von Gewerbebetrieben können Lichtemissionen oder -immissionen auftreten.	Sofern Beleuchtungsanlagen geplant werden, ist eine entsprechende Untersuchung erforderlich.	
	Geruch Durch die Ansiedlung von Gewerbebetrieben können Geruchemissionen oder -immissionen auftreten.	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	Auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung sind Maßnahmen zur Begrenzung des Gesamtversiegelungsgrades und Höhe von baulichen Einrichtungen erforderlich. Die Lärmproblematik ist auf der B-Plan-Ebene durch folgende Maßnahmen lösbar: z. B. architektonische Selbsthilfe, Zonierung / Gliederung der Baugebiete, aktiver und passiver Lärmschutz. 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. 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.
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	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). 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. 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. 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 Raumb Beobachtung herangezogen. Bei Bedarf wird innerhalb der Planungsgemeinschaft 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 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.
Gesamtbeurteilung Fazit	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-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). 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 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. 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.
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-Umgebungs-lärmrichtlinie 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 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.

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](http://LANUK.NRW:Informationssysteme%20und%20Datenbanken)
 - Belastungskarte Ruhrgebiet (2010)
 - Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011, Stadtgebiet Essen (Stand 2019)
- Regionalverband Ruhr (RVR):
 - Regionalplan Ruhr
 - Klimaanalysekarten, Klimaserver [Regionalverband Ruhr - Klimaserver \(rvr.ruhr\)](http://Regionalverband%20Ruhr%20-%20Klimaserver%20(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-Umgebungsärmrichtlinie (II-Stufe 2011)
- Stadtökologischer 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