

Stadt Mülheim an der Ruhr

Bebauungsplan

"Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17"

**Text,
Begründung und Umweltbericht**

**zum Entwurf
und
zur Satzung**



Bebauungsplan

"Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17"

Stadtbezirk: I

Gemarkung: Raadt

Textliche Festsetzungen

Verfahrensstand: Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)

Bebauungsplan

„Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“

I. Textliche Festsetzungen

1. Art der baulichen Nutzung

Die Gewerbegebiete GE 1 – GE 6 werden entsprechend ihrer Schallemissionen gegliedert. Den Teilflächen werden hierbei Emissionskontingente zugeordnet, bei deren Einhaltung ein Immissionskonflikt an benachbarter Wohnnutzung aus schalltechnischer Sicht ausgeschlossen wird. Als Ergebnis der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung wurden die Emissionskontingente tags/nachts bestimmt, bei deren Einhaltung die zulässigen Immissionsrichtwerte für ein allgemeines bzw. reines Wohngebiet (WA,WR) hinsichtlich der Wohnnutzung sowie für ein Gewerbegebiet (GE) am Tage und in der Nacht eingehalten werden.

Zulässig sind solche Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die in der folgenden Tabelle angegebenen Emissionskontingente L_{EK} nach DIN 45691 weder tags (6.00 h – 22.00 h) noch nachts (22.00 h – 06.00 h) überschreiten:

§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB
i.V.m. § 1 Abs. 4 Nr.2
BauNVO

Teilfläche	$L_{EK, tags}$ dB (A)	$L_{EK, nachts}$ dB (A)
GE 1	57	42
GE 2	57	42
GE 3	55	40
GE 4	53	38
GE 5	50	35
GE 6	50	35

Ein Vorhaben, dem die ganze Teilfläche i zuzuordnen ist, erfüllt die schalltechnischen Festsetzungen des Bebauungsplanes, wenn der nach TA Lärm unter Berücksichtigung der Schallausbreitungsverhältnisse zum Zeitpunkt der Genehmigung berechnete Beurteilungspegel $L_{r,j}$ der vom Vorhaben ausgehenden Geräusche an allen maßgeb-

lichen Immissionsorten j die Bedingung

$$L_{r,j} \leq L_{EK,i} - \Delta L_{i,j}$$

erfüllt. Die Berechnung von $\Delta L_{i,j}$ erfolgt nach DIN 45691 Abs. 4.5, wobei bei der Ausbreitungsrechnung folgende Ansätze berücksichtigt wurden:

- Die geometrische Ausbreitungsdämpfung wird berücksichtigt
- Es wird keine Richtwirkung berücksichtigt
- Es wird keine Bodendämpfung A_{gr} berücksichtigt
- Es wird von weitgehend ebenem Gelände ausgegangen
- Die meteorologische Korrektur wird pauschal mit $C_0 = 0$ dB angesetzt
- Eine Hauptfrequenz der Geräuschquellen wird bei $f = 500$ Hz angenommen
- Abschirmungen (A_{bar}), z.B. durch Gebäude, werden nicht berücksichtigt
- Es wurde eine kugelförmige Schallausbreitung berücksichtigt; freie Ausbreitung mit $4 \times \pi \times s^2$.

Wenn dem Vorhaben nur ein Teil einer Teilfläche zuzuordnen ist, sind die Gleichungen (4) und (6) der DIN 45691 auf diesen Teil anzuwenden. Ein Vorhaben erfüllt auch dann die schalltechnischen Festsetzungen des Bebauungsplanes, wenn der Beurteilungspegel $L_{r,j}$ den Immissionsrichtwert an den maßgeblichen Immissionsorten um mindestens 15 dB unterschreitet (Relevanzgrenze).

Wenn Anlagen oder Betriebe Emissionskontingente von anderen Teilflächen und/oder Teilen davon in Anspruch nehmen, ist eine erneute Inanspruchnahme dieser Emissionskontingente öffentlich-rechtlich auszuschließen (z.B. durch Baulast oder öffentlich-rechtlichem Vertrag).

Bei Einzelvorhaben, die nicht eine komplette Teilfläche nutzen, oder für die zwei oder mehrere Teilflächen zusammengefasst werden, gelten auch für die Teilflächen die Emissionskontingente der gesamten Fläche. Bei schallrelevanten Vorhaben ist die Einhaltung der festgesetzten höchstzulässigen Emissionskontingente durch ein

schalltechnisches Gutachten nachzuweisen.

In den Gewerbegebieten GE 1 – GE 3 und GE 5 - GE 6 sind Einzelhandelsbetriebe mit Verkauf an Endverbraucher unzulässig.

§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB
i.V.m. § 1 Abs. 5 und 9
BauNVO

Ausnahmsweise sind in allen Gewerbegebieten der Hauptnutzung deutlich untergeordnete Verkaufsstellen für den Verkauf an Endverbraucher zulässig, wenn sie in unmittelbarem räumlichen und betrieblichen Zusammenhang mit einem Handwerks- oder Produktionsbetrieb stehen. Dabei darf die maximale Verkaufsfläche 200 m² nicht überschreiten, das angebotene Sortiment muss aus eigener Herstellung stammen und darf nicht zentrenrelevant sein.

Zu den zentrenrelevanten Sortimenten zählen in Mülheim an der Ruhr:

- 1. Nahrungsmittel, Getränke und Tabakwaren, Facheinzelhandel mit Nahrungsmitteln*
- 2. Apotheken, Pharmazeutische Erzeugnisse*
- 3. Medizinische und orthopädische Artikel*
- 4. Kosmetische Erzeugnisse und Körperpflegeartikel*
- 5. Drogerieartikel*
- 6. Haushaltstextilien, Kurzwaren, Schneidereibedarf, Handarbeiten, Meterware für Bekleidung und Wäsche*
- 7. Bekleidung, Bekleidungszubehör, Kürschnerwaren*
- 8. Schuhe, Leder- und Täschnerwaren*
- 9. Wohnraumleuchten (Wand- und Deckenleuchten, Standleuchten, Tischleuchten)*
- 10. Haushaltsgegenstände ohne Möbel für Garten und Camping*
- 11. Keramische Erzeugnisse und Glaswaren*
- 12. Heimtextilien (ohne Teppiche)*
- 13. Elektrische Haushaltsgeräte und elektrotechnische Erzeugnisse (ohne Elektrogeräte: Waschmaschinen, Wäschetrockner und -schleudern, Bügelautomaten, Herde und Mikrowellengeräte, Geschirrspüler, Kühl- und Gefriergeräte, Schaltkästen, Sonnenbänke)*
- 14. Geräte der Unterhaltungselektronik und Zubehör*
- 15. Musikinstrumente und Musikalien*
- 16. Schreib- und Papierwaren, Schul- und Büroartikel*

17. Bücher und Fachzeitschriften
18. Unterhaltungszeitschriften und Zeitungen
19. Kunstgegenstände, Bilder, kunstgewerbliche Erzeugnisse, Briefmarken, Münzen und Geschenkartikel
20. Uhren, Edelmetallwaren und Schmuck
21. Spielwaren
22. Schnittblumen
23. Zoologischer Bedarf und lebende Tiere
24. Augenoptiker, Foto- und optische Erzeugnisse
25. Computer, Computerteile, periphere Einheiten, Software
26. Telekommunikationsendgeräte und Mobiltelefone
27. Fahrräder, Fahrradteile und -zubehör
28. Sportartikel
29. Wasch-, Putz- und Reinigungsmittel, Bürstenwaren, darunter Haushaltskernseifen, Geschirrspülmittel, Reinigungs- und Pflegemittel für Fußböden, Möbel und Teppiche, Schuh-, Leder- und Kleiderpflegemittel, Kerzen, Haushaltsbürsten und -besen
30. Antiquitäten und antike Teppiche, Antiquariate

Im Gewerbegebiet GE 4 sind Einzelhandelsbetriebe mit Verkauf an Endverbraucher zur Nahversorgung der benachbarten Bevölkerung zulässig. Die Verkaufsfläche dieser Einzelhandelsbetriebe darf im GE 4 in der Summe maximal 799 m² betragen.

Zulässig sind hier nur die nahversorgungsrelevanten Sortimente „Nahrungsmittel“ und „Getränke“ mit mindestens 80 % der Verkaufsfläche.

Als Randsortiment sind nur die nahversorgungsrelevanten Sortimente „Drogerie ohne Feinchemikalien“, „kosmetische Erzeugnisse“ und „Körperpflegeartikel“ mit maximal 20% der Verkaufsfläche zulässig.

In den Gewerbegebieten GE 2 und GE 3 sind die allgemein zulässigen

- Lagerhäuser sowie
- Lagerplätze

unzulässig.

§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB
i.V.m. § 1 Abs. 4 und 5
BauNVO

Darüber hinaus sind in den Gewerbegebieten GE 1 – GE 6

die allgemein zulässigen

- Lagerhäuser sowie
- Lagerplätze

zur Unterstellung, Wartung und Montage von Flugzeugen und Fluggeräten aller Art (Segelflugzeuge, Luftschiffe, Drehflügler) unzulässig.

In den Gewerbegebieten GE 1 sowie GE 4-6 sind Lagerhäuser und Lagerplätze nur als untergeordnete Nutzung im funktionellen Zusammenhang mit einer anderen Hauptnutzung zulässig. Insbesondere eine Nutzung für Logistik und Spedition ist ausgeschlossen.

In den Gewerbegebieten GE 1 - GE 3 sind die allgemein zulässigen

- Anlagen für sportliche Zwecke
- unzulässig.

In den Gewerbegebieten GE 1 - GE 6 sind die allgemein zulässigen

- öffentlichen Betriebe sowie
- Tankstellen

unzulässig.

§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB
i.V.m. § 1 Abs. 5 BauNVO

In den Gewerbegebieten GE 1 - GE 6 sind die ausnahmsweise zulässigen

- Anlagen für kirchliche, kulturelle und soziale Zwecke sowie
- Vergnügungsstätten

nicht Bestandteil des Bebauungsplanes.

§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB
i.V.m. § 1 Abs. 6 BauNVO

2. Maß der baulichen Nutzung

Die maximale Gebäudehöhe ist den zeichnerischen Festsetzungen zu entnehmen.

Als Traufhöhe ist die Wandhöhe i. S. v. § 6 Abs. 4 BauO NRW zu verstehen. *(Als Wandhöhe gilt das Maß von der Geländeoberfläche bis zur Schnittlinie der Wand mit der Dachhaut oder bis zum oberen Abschluss der Wand.)*

Die Gebäude dürfen die festgesetzte maximale Traufhöhe für einzelne notwendige, untergeordnete konstruktive Bauteile, wie z.B. Klimaanlage, Aufzugsbauteile etc.

§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB
i.V.m. § 16 Abs. 2, 3 und 4 BauNVO

punktuell um maximal 2 m überschreiten.

3. Bauweise

In allen Baugebieten gilt eine abweichende Bauweise, die wie folgt festgesetzt wird:

§ 22 Abs. 4 BauNVO

Offene Bauweise, ohne Beschränkung der Gebäudelänge auf 50 m.

4. Stellplätze

Im Gewerbegebiet GE 1 - GE 3 sind Stellplätze nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB
i.V.m. § 12 Abs. 6 BauNVO

Im Gewerbegebiet GE 4 – GE 6 sind außerhalb der überbaubaren Flächen überdachte Stellplätze ausgeschlossen.

In allen Gewerbegebieten sind Stellplätze innerhalb der überbaubaren Flächen auch in unterer Ebene als Tiefgaragen zulässig.

Aufgeständerte oberirdische Stellplatzanlagen sind in allen Gewerbegebieten unzulässig.

5. Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB
i.V.m. § 8a Abs. 1
BNatSchG und § 1a BauGB

5.1 Anpflanzung von Bäumen im Bereich öffentlicher Verkehrsflächen

Im Bereich öffentlicher Verkehrsflächen sind mind. 64 mittel- oder großkronige, einheimische Laubbäume mit einem Stammumfang von mind. 18-20 cm (gemessen in 1 m Höhe) anzupflanzen.

Die Bäume sind in 80 cm tiefe Pflanzgruben, die mit 40 cm Unterbodensubstrat und 40 cm Oberbodensubstrat verfüllt werden, zu setzen und mit Baumverankerungen zu stabilisieren.

Die Baumscheiben unterhalb der Bäume sind mit der Regelsaatgutmischung RSM 7.1.2 Standard mit Kräutern einzusäen und vor Oberflächenverdichtungen zu schützen. Alternativ ist auch die Anpflanzung von Bodendeckern möglich. Die Ansaatflächen sind im städtischen Pflegerythmus zu mähen.

5.2 Minderung der Versiegelung

Die Parkplätze sind mit Rasengittersteinen oder Rasenfugenpflaster zu befestigen. Das Rasenfugenpflaster muss eine Mindestfugenbreite von 4,0 cm (0,04 m) aufweisen. Die Begrünung erfolgt durch Ansaat mit einer Regelsaatgutmischung (RSM 5.1.1 – Parkplatzrasen Standard).

5.3 Dachbegrünung

Die Dachflächen der Hauptgebäude sind dauerhaft mit einer extensiven Dachbegrünung zu versehen. Sollten weniger als 90 % der Dachflächen z.B. durch weitergehende Dachaufbauten begrünt werden, ist eine Nachbilanzierung des Eingriffs sowie ein entsprechender zusätzlicher ökologischer Ausgleich erforderlich.

5.4 Erhalt und Entwicklung einer Baumhecke

§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB

Die entlang der Brunshofstraße stockende Baumhecke sowie die heimischen Gehölze in der Ruderalflur sind dauerhaft zu erhalten.

5.5 Externer Ausgleich

§ 1 a Abs. 3 i. V. m.
§ 9 Abs. 1a BauGB

Neben den Baumpflanzungen innerhalb des Plangebietes sind unmittelbar nördlich des Plangebietes, innerhalb der Zeppelinstraße, mind. 6 mittel- oder großkronige, einheimische Laubbäume mit einem Stammumfang von mind. 18-20 cm (gemessen in 1 m Höhe) anzupflanzen.

(Siehe Übersichtsplan 1)

Die Bäume sind in 80 cm tiefe Pflanzgruben, die mit 40 cm Unterbodensubstrat und 40 cm Oberbodensubstrat verfüllt werden, zu setzen und mit Baumverankerungen zu stabilisieren.

Die Baumscheiben unterhalb der Bäume sind mit der Regelsaatgutmischung RSM 7.1.2 Standard mit Kräutern einzusäen und vor Oberflächenverdichtungen zu schützen. Alternativ ist auch die Anpflanzung von Bodendeckern möglich. Die Ansaatflächen sind im städtischen Pflegerythmus zu mähen.

Der Ausgleich für Eingriffe im Zusammenhang mit diesem

Bauleitplanverfahren findet darüber hinaus auf der externen zusammenhängenden Kompensationsfläche „Rumbachtal Böllrodt“ in der Mülheimer Gemarkung Raadt statt (Gem. Raadt, Flur 1, Flurstück 92 im Eigentum der Stadt Essen, Gem. Raadt, Flur 1, Flurstück 115 im Eigentum der Stadt Mülheim an der Ruhr). (Siehe Übersichtsplan 2) Dort wird durch Maßnahmen wie Anpflanzung von Heistern und Sträuchern, Saumkante, Abzäunung und Pflege jeweils eine Teilackerfläche zu Feldgebüsch entwickelt.

6. Leitungsrechte

Die innerhalb des Bebauungsplanes zur Belastung mit Rechten festgesetzten Flächen sind wie folgt zu belasten:

LR 1: Leitungsrecht zu Gunsten der E.ON Ruhrgas AG (Ferngasleitung)

LR 2: Leitungsrecht zu Gunsten des Flughafens Essen/Mülheim

(vorh. Schmutzwasserkanal, vorh. Regenwasserkanal)

7. Gestaltung nach landesrechtlichen Vorschriften

Dachform

Für die Gebäude sind nur Flachdächer zulässig.

§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m.
§ 86 Abs. 4 BauO NRW

Werbeanlagen

In den Gewerbegebieten GE 1 bis GE 6 sind Werbeanlagen nur an der Stätte der Leistung zulässig. Werbeanlagen sind an der Fassade des Betriebsgebäudes anzubringen. Ausgenommen davon sind gemeinschaftliche Werbeanlagen an der Grundstückszufahrt.

Werbeanlagen dürfen eine Höhe von max. 2,5 m nicht überschreiten. Die Fläche einer einzelnen Werbeanlage darf max. 4,0 m² betragen.

Werbeanlagen dürfen über die festgesetzte Traufhöhe nicht hinausragen.

Selbstleuchtende, blinkende und wechselnd beleuchtete Werbeanlagen sind unzulässig.

Lichtstrahler, sog. Skybeams und Laser sind unzulässig.

§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m.
§ 86 Abs. 4 BauO NRW

Einfriedungen

Einfriedungen sind bis zu einer Höhe von 2 m zulässig, der notwendige Sicherheitszaun zum Betriebsgelände des Flughafens bleibt von der Höhenbeschränkung ausgenommen.

§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m.
§ 86 Abs. 4 BauO NRW

8. Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

In den in der Planzeichnung gekennzeichneten Bereichen, hinter denen sich schutzbedürftige Räume im Sinne der Anmerkung 1 in 4.1 der DIN 4109 befinden, sind technische Vorkehrungen zum Schutz von Außenlärm vorzusehen, die gewährleisten, dass die Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen nach der Tabelle 8 der DIN 4109 eingehalten werden.

Für die Außenbauteile sind gem. DIN 4109, unter Beachtung des für gesunde Arbeitsverhältnisse erforderlichen Luftaustausches, folgende Schalldämmmaße einzuhalten:

- **Lärmpegelbereich III, Beurteilungspegel 58 bis 62 (A):**

Laut Tabelle 8 der DIN 4109 ergibt sich für den Lärmpegelbereich III für Büroräume ein erforderliches Schalldämmmaß von $R_{w,res} \geq 35/25$ dB(A) (Wand/Fenster), bei einem Fensterflächenanteil der Außenwände von ca. 40%. Gemäß VDI 2719 sind demnach Fester der Schallschutzklasse (1) erforderlich. Für Wohn- und Übernachtungsräume ergibt sich das Schalldämmmaß $R_{w,res} \geq 40/30$ dB(A) (Wand/Fenster) bzw. die Schallschutzklasse (2).

- **Lärmpegelbereich IV, Beurteilungspegel 63 bis 67 (A):**

Laut Tabelle 8 der DIN 4109 ergibt sich für den Lärmpegelbereich IV für Büroräume ein erforderliches Schalldämmmaß von $R_{w,res} \geq 40/30$ dB(A) (Wand/Fenster), bei einem Fensterflächenanteil der Außenwände von ca. 40%. Gemäß VDI 2719 sind demnach Fester der Schallschutzklasse (2) erforderlich. Für Wohn- und Übernachtungsräume ergibt sich

das Schalldämmmaß $R_{w,res} \geq 45/35$ dB(A)
(Wand/Fenster) bzw. die Schallschutzklasse (3).

- **Lärmpegelbereich V, Beurteilungspegel 68 bis 72 (A):**

Laut Tabelle 8 der DIN 4109 ergibt sich für den Lärmpegelbereich V für Büroräume ein erforderliches Schalldämmmaß von $R_{w,res} \geq 45/35$ dB(A) (Wand/Fenster), bei einem Fensterflächenanteil der Außenwände von ca. 40%. Gemäß VDI 2719 sind demnach Fester der Schallschutzklasse (3) erforderlich. Für Wohn- und Übernachtungsräume ergibt sich das Schalldämmmaß $R_{w,res} \geq 50/40$ dB(A) (Wand/Fenster) bzw. die Schallschutzklasse (4).

Die heutzutage aus Energieeinsparungsgründen handelsüblichen Fenster erfüllen bereits die schalltechnischen Anforderungen der Schallschutzklasse (2). Bei Fensterflächenanteilen > 40% ist der bauliche Schallschutz durch ein schalltechnisches Gutachten nachzuweisen. Die Schalldämmung der Außenbauteile von Büroräumen ist gemäß DIN 4109 durch Schallgutachten nachzuweisen und entsprechend auszuführen.

Ausnahmsweise kann eine Minderung der festgesetzten Bauschalldämmmaße zugelassen werden, wenn im Baugenehmigungsverfahren ein geringerer Außenlärmpegel nachgewiesen wird, als im Bebauungsplan angenommen.

II. Nachrichtliche Übernahme aufgrund anderer gesetzlicher Vorschriften

Bauschutzbereich

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Verkehrsflughafens Essen/Mülheim. Der geplante Standort liegt ca. 400 m vom Flughafenbezugspunkt entfernt.

Bauvorhaben, die die nach §§ 12 – 17 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) festgesetzten Höhen überschreiten (auch Bauhilfsanlagen, Kräne usw.), bedürfen einer besonderen

§ 9 Abs. 6 BauGB i.V.m.
§§ 12-17 Luft VG

luftrechtlichen Zustimmung der Bezirksregierung Düsseldorf als Luftverkehrsbehörde im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens.

Sofern für Bauvorhaben, die eine Höhe von 124,00 m über NHN überschreiten, keine Baugenehmigung erforderlich ist, ist die luftrechtliche Genehmigung gemäß § 12 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) vor Baubeginn vom Bauherrn bei der Luftverkehrsbehörde einzuholen.

III. Hinweise

Kampfmittelbeseitigungsdienst

Die Luftbildauswertung durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung Düsseldorf war möglich. Es handelt sich um ein sehr starkes Abwurfgebiet. Es besteht der Verdacht auf Bombenblindgänger.

Die auf dem Baugelände vermuteten Bombenblindgänger-Einschlagstellen sind mit ferromagnetischen Sonden zu überprüfen.

Erdarbeiten sind mit entsprechender Vorsicht auszuführen. Vor Durchführung eventuell erforderlicher größerer Bohrungen (z.B. Pfahlgründungen) sind Probebohrungen (70–120 mm Durchmesser im Schneckenbohrverfahren) zu erstellen, die gegebenenfalls mit Kunststoff- oder Nichtmetallrohren zu versehen sind. Danach sind diese Probebohrungen mit ferromagnetischen Sonden zu prüfen. Sämtliche Bohrarbeiten sind mit Vorsicht durchzuführen. Sie sind sofort einzustellen, sobald im gewachsenen Boden auf Widerstand gestoßen wird. In diesem Falle ist umgehend der Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung Düsseldorf zu benachrichtigen. Sollten die v.g. Arbeiten durchgeführt werden, ist dem Kampfmittelbeseitigungsdienst ein Bohrplan zur Verfügung zu stellen.

Bodenbeschaffenheit

Bei dem Plangebiet handelt es sich um eine fast flächendeckende Auffüllung, bestehend aus unterschiedlichen Anteilen von umgelagertem Boden und Bauschuttresten, Aschen und Schlacken, deren Mächtigkeit von Ost (1-2

m) nach West (bis zu 7 m) zunimmt. Im Hinblick auf die z.T. stark unterschiedlichen Anteile an Fremdbestandteilen sind Bodeneingriffe durch einen Sachverständigen im Sinne des § 7 LBodSchG zu begleiten und zu dokumentieren.

Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind für das Plangebiet für eine gewerbliche Nutzung und für eine Nutzung als Park- und Freizeitanlage jedoch gewährleistet. Sollte eine sensiblere Nutzung als die vorgesehene angestrebt werden, sind weitere Bodenuntersuchungen erforderlich.

Meldepflicht von Bodendenkmälern

§§ 15 und 16 DSchG NW

Auf die Meldepflicht bei der Entdeckung von Bodendenkmälern wird hingewiesen. Konkrete Hinweise auf die Existenz von Bodendenkmälern liegen für das Plangebiet derzeit nicht vor, grundsätzlich können sie jedoch nicht ausgeschlossen werden. Bei der Vergabe von Ausschachtungs-, Kanalisations- und Erschließungsaufträgen, sowie bei der Erteilung von Baugenehmigungen sollen die Bauherren bzw. die ausführenden Baufirmen auf die unverzügliche Anzeigepflicht bei der Stadt Mülheim an der Ruhr (Untere Denkmalbehörde) oder beim Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Xanten, hingewiesen werden. Bodendenkmal und Entdeckungsstelle sind zunächst unverändert zu erhalten.

Baumschutz

Für den Schutz des Baumbestandes im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gilt die Satzung zum Schutz des Baumbestandes der Stadt Mülheim an der Ruhr in der jeweils gültigen Fassung. Bei Baumaßnahmen sind im Umfeld stehende Bäume nach RAS-LP 4, ZTV – Baumpflege, entsprechend der DIN 18920 – Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen fachgerecht zu behandeln. Die Schutzmaßnahmen sind vor Ausführungsbeginn von dem Amt für Umweltschutz/ Untere Landschaftsbehörde abnehmen zu lassen.

Artenschutz

Säugetiere (Fledermäuse):

Aufgrund fehlender Habitatstrukturen ist das Vorkommen von Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten der Fledermäuse unwahrscheinlich. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass das Plangebiet einen Teil des Jagdreviers von Fledermäusen, insbesondere der Zwergfledermaus, darstellt. Durch den Eingriff werden jedoch keine Biotope zerstört, die für die dort wild lebenden Tiere der streng geschützten Arten unersetzbar sind.

Zur Sicherheit ist vor der Durchführung von Baumaßnahmen an den Gebäuden zu prüfen, ob eine Wochenstube oder ein Unterschlupf betroffen ist.

Vögel:

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass nach Aufgabe der Flughafennutzung innerhalb dieses Teilbereiches bis zur Realisierung der Baumaßnahme aufgrund der Ungestörtheit einzelne Individuen den Bereich als Niststätte nutzen. Aus diesem Grund ist vor Baubeginn eine Begehung durchzuführen. Sollte ein Brutvorkommen festgestellt werden, sollte der Baubeginn erst nach der Brutperiode erfolgen, um Beeinträchtigungen auszuschließen.

Dachbegrünung

Im Zusammenhang mit der Begrünung der Flachdächer wird darauf hingewiesen, dass die entsprechenden Auswirkungen auf die baukonstruktive Ausbildung der betroffenen Gebäudeteile zu berücksichtigen sind (siehe Verwaltungsvorschriften BauO NRW zu § 35 BauO NRW).

Abfallentsorgungssatzung

Die Vorschriften der Abfallentsorgungssatzung der Stadt Mülheim an der Ruhr i.V.m. denen der Landesbauordnung NRW in der jeweils gültigen Fassung sind hinsichtlich des Flächenbedarfs und der Stellung der Abfallbehälter sowie der Zufahrtsmöglichkeiten für Sammelfahrzeuge zu beachten.

Löschwasserversorgung

Die Gemeinde stellt eine angemessene Löschwasserversorgung sicher. Sofern die Bauaufsichtsbehörde feststellt, dass wegen einer erhöhten Brandlast oder Brandgefährdung eine besondere Löschwasserversorgung erforderlich ist, hat hierfür der Eigentümer, Besitzer oder Nutzungsberechtigte Sorge zu tragen. Für den Bereich des Bebauungsplanes ist ein Löschwasserbedarf von 96 m³ über 2 Stunden erforderlich.

Die Löschwasserentnahmestellen (Hydranten) sind in einem Abstand von höchstens 100 m vorzusehen, die die Entnahme der erforderlichen Löschwassermenge von 96 m³/h gewährleisten.

Die Vorgaben nach § 5 LBauO NRW in Bezug auf Zufahrtsmöglichkeiten, Aufstell- und Bewegungsflächen für Hubrettungsfahrzeuge an Gebäuden, die nicht Gebäude geringer Höhe sind, sind zu beachten.

Die für die Art und Nutzung einzelner Bauvorhaben erforderlichen vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzmaßnahmen sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu beachten.

Einleitung von Niederschlagswasser

Aufgrund der Bodenverhältnisse und der teilweise belasteten Auffüllungen wird auf eine gezielte punktuelle Versickerung (Anlagen entsprechend DWA A138, 2005) von Niederschlagswasser verzichtet. Alle weiteren Vorhaben, die einen wasserrechtlichen Tatbestand auslösen, sind jeweils bei der Unteren Wasserbehörde der Stadt Mülheim an der Ruhr zu beantragen und von dieser zu bearbeiten.

Das im Plangebiet anfallende Niederschlagswasser wird behandelt und anschließend gedrosselt in den Forstbach eingeleitet werden.

Für die Einleitung ist eine wasserrechtliche Genehmigung bei der Unteren Wasserbehörde der Stadt Mülheim an der Ruhr einzuholen.

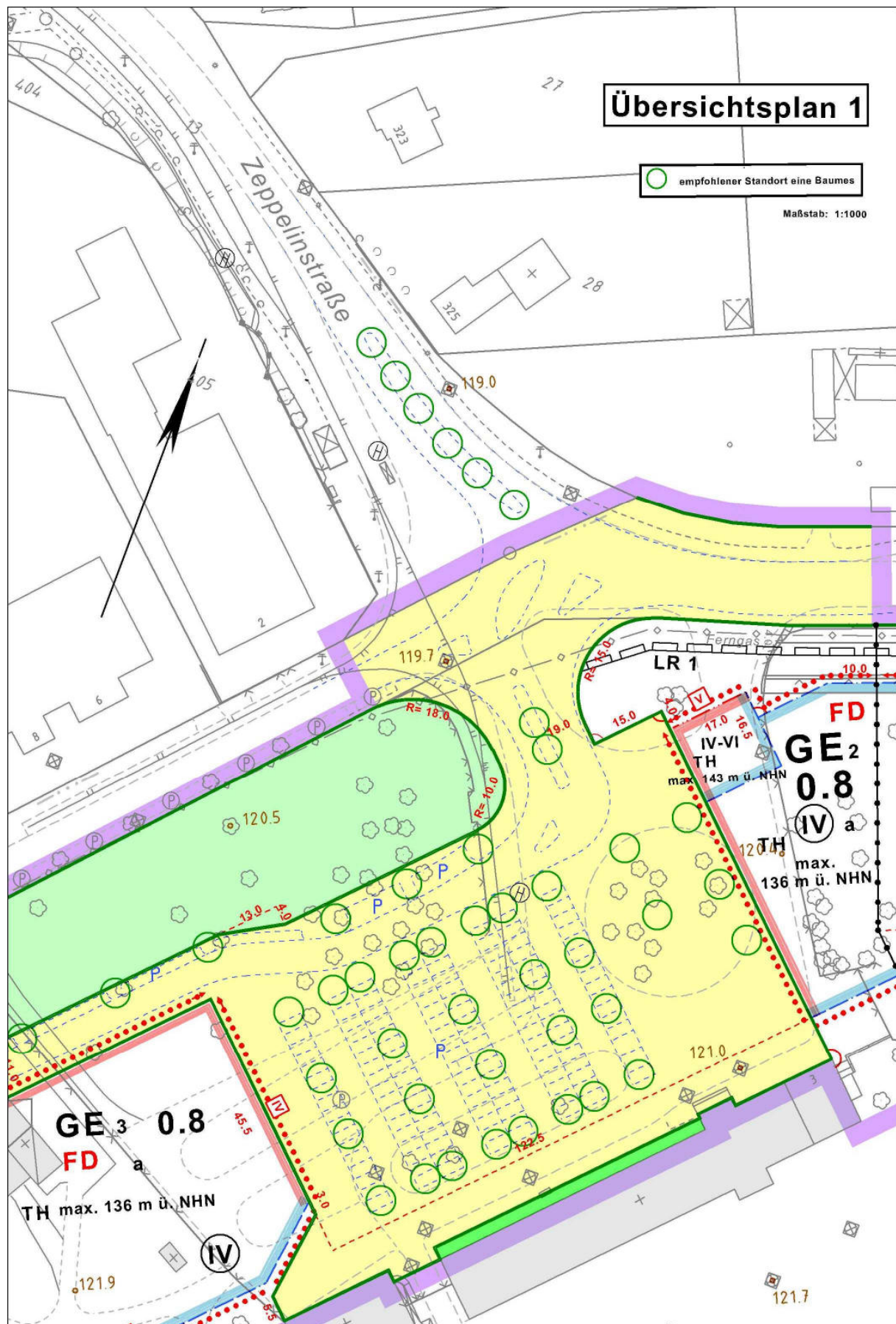
Wasserrohrleitungen und Kabel

Lage und Tiefe der in den Planunterlagen der RWW mbH eingetragenen Wasserrohrleitungen und Kabel können von der tatsächlichen Lage und Tiefe abweichen. Eine Haftung der RWW mbH für ein unrichtige Planunterlagen ist ausgeschlossen. Vor Beginn der Arbeiten ist die Lage der Versorgungsleitungen durch einen Mitarbeiter der RWW mbH vor Ort aufzeigen zu lassen. Weiterhin wird auf die Schutzanweisung für erdverlegte Anlagen der RWW mbH, die bei Arbeiten im Bereich der Anlage unbedingt zu beachten ist, verwiesen.

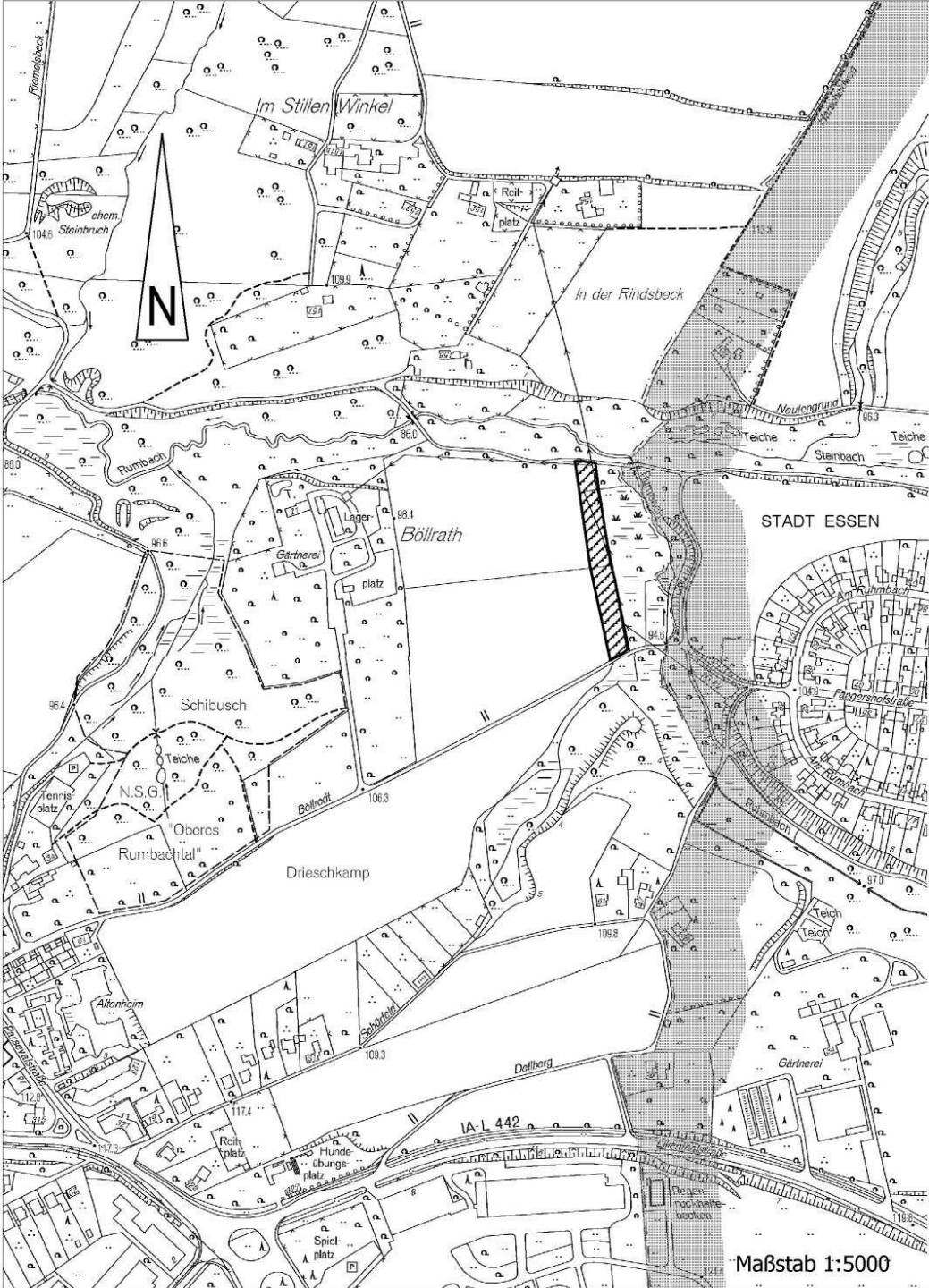
Äußere Gestaltung baulicher Anlagen / Sicherheitsanforderungen für den Flugbetrieb

Bei der Fassadengestaltung von Gebäudeseiten, die dem Flughafenrollfeld zugewandt sind, ist die Verträglichkeit gegenüber den für den Flugverkehr notwendigen Sicherheitssystemen zu beachten.

Aufgrund der Sicherheitsanforderungen für den Flugbetrieb muss im Einzelfall mit Auflagen in der Baugenehmigung, auch über die Festsetzungen und örtlichen Bauvorschriften hinaus, gerechnet werden. Dies gilt insbesondere für die Gestaltung der Fassaden sowie evtl. Dachaufbauten wie verglaste Oberlichter, Sonnenkollektoren o.ä.. Diese Aufwendungen können im Einzelfall Mehraufwendungen für den Bauherrn bedeuten.



Übersichtsplan 2



Bebauungsplan

"Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17"

Stadtbezirk: I

Gemarkung: Raadt

Begründung inklusive Umweltbericht

Verfahrensstand: Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)

INHALTSVERZEICHNIS

TEIL A	4
1. RÄUMLICHE UND STRUKTURELLE SITUATION	4
2. PLANUNGSRECHTLICHE SITUATION	5
2.1 GEBIETSENTWICKLUNGSPLAN (GEP)	5
2.2 RÄUMLICH-FUNKTIONALES ENTWICKLUNGSKONZEPT (RFEK)	5
2.3 FLÄCHENNUTZUNGSPLAN (FNP) – REGIONALER FNP (RFNP)	5
2.4 LANDSCHAFTSPLAN	6
2.5 BEBAUUNGSPLAN	6
2.6 ENTWIDMUNG	6
2.7 MASTERPLAN RUHR	6
3. ZIELE UND ZWECKE DES BEBAUUNGSPLANES	7
3.1 ANLASS ZUR PLANAUFSTELLUNG	7
3.2 ZIELE UND INHALTE DER PLANUNG	8
4. INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES	10
4.1 ART DER BAULICHEN NUTZUNG	10
4.2 MAß DER BAULICHEN NUTZUNG	16
4.3 BAUWEISE/ÜBERBAUBARE GRUNDSTÜCKSFLÄCHE	18
4.4 LEITUNGSRECHTE	19
4.5 ERSCHLIEßUNG UND RUHENDER VERKEHR	19
4.6 VER- UND ENTSORGUNG	21
4.7 GESTALTUNG	22
4.8 ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHE	23
5. FLÄCHEN ODER MAßNAHMEN ZUM SCHUTZ, ZUR PFLEGE UND ZUR ENTWICKLUNG VON BODEN, NATUR UND LANDSCHAFT / KOMPENSATION DES EINGRIFFS	23
6. ALTLASTEN	24
7. IMMISSIONSSCHUTZ	25
8. PLANUNGSALTERNATIVEN	26
9. ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNGEN	26
10. STÄDTEBAULICHE KENNDATEN	28
TEIL B	29
1. UMWELTBERICHT	29
1.1 INHALTE UND ZIELE DES BEBAUUNGSPLANES	29
1.2 ZIELE DES UMWELTSCHUTZES	29
1.3 BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN	32
1.3.1 ALLGEMEINE BESTANDSBESCHREIBUNG	32
1.3.2 SCHUTZGUT MENSCH	32
1.3.3 SCHUTZGUT TIERE UND PFLANZEN SOWIE SCHUTZGUT LANDSCHAFT	46
1.3.4 SCHUTZGUT BODEN	51
1.3.5 SCHUTZGUT WASSER	54
1.3.6 SCHUTZGUT LUFT UND KLIMA	56
1.3.7 SCHUTZGUT KULTUR UND SACHGÜTER	59
1.4 WECHSELWIRKUNGEN ZWISCHEN DEN BELANGEN DES UMWELTSCHUTZES	59
1.5 ANDERWEITIGE PLANUNGSMÖGLICHKEITEN	59
1.6	60
1.7 TECHNISCHE VERFAHREN BEI DER UMWELTPRÜFUNG/SCHWIERIGKEITEN BEI DER ERMITTLUNG DER BEEINTRÄCHTIGUNGEN	60

1.8	BESCHREIBUNG DER GEPLANTEN MAßNAHMEN ZUR ÜBERWACHUNG DER PLANUNGSBEDINGTEN ERHEBLICHEN UMWELTAUSWIRKUNGEN (MONITORING)	61
1.9	ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE DES UMWELTBERICHTS	62

Teil A

1. Räumliche und strukturelle Situation

Das ca. 6,4 ha große Plangebiet liegt am Flughafen Essen/Mülheim, an der östlichen Grenze des Mülheimer Stadtgebietes innerhalb der Gemarkung Raadt. Es wird im Norden begrenzt durch die Brunshofstraße sowie die Zeppelinstraße bzw. Lilienthalstraße, die südliche Begrenzung verläuft sicherheitsbedingt 30 m nördlich parallel zum sog. Taxiway des Flughafens bzw. entlang der nördlichen Gebäudekante der vorhandenen Flughafengebäude (Tower, Empfangsgebäude). Die westliche Abgrenzung befindet sich in Höhe des vorhandenen Regenrückhaltebeckens, die östliche an der westlichen Grenze des Grundstücks Lilienthalstraße 8.

Das Gebiet wird derzeit noch durch den Flughafen Essen/Mülheim genutzt. Die gegenwärtige Nutzungsstruktur im Planbereich wird bestimmt durch die inneren Funktionsabläufe des Flughafenbetriebes. Es werden Flugzeuge in der vorhandenen Halle sowie auf dem Außengelände geparkt bzw. (in der Halle) gewartet.

In unmittelbarer Nähe nördlich zum Bebauungsplanbereich schließt sich das Wohngebiet „Flughafen-Siedlung“ an.

Nordöstlich des Bebauungsplangebietes liegt auf Essener Stadtgebiet über einer Gasröhrenanlage der Messeparkplatz. Er befindet sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 3/98 „Messeparkplatz Lilienthalstraße“ der Stadt Essen, welche hierfür die Planungshoheit besitzt.

Das Plangebiet wird über die Brunshofstraße und die Zeppelinstraße bzw. Lilienthalstraße erschlossen. Die Mülheimer Innenstadt sowie die westlichen Stadtteile von Essen sind in einer Entfernung von rd. 5 km erreichbar. Die Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz sowie die Autobahn BAB 52, die Düsseldorf und das Ruhrgebiet miteinander verbindet, erfolgt über die Lilienthalstraße. Das Plangebiet ist außerdem durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erschlossen. Die ÖPNV-Anbindung erfolgt über eine Straßenbahnlinie aus der Mülheimer Innenstadt und eine Buslinie der Stadt Essen, die jeweils eine Endhaltestelle am Flughafen besitzen.

2. Planungsrechtliche Situation

2.1 Gebietsentwicklungsplan (GEP)

Im Gebietsentwicklungsplan vom 15.12.1999 wird das Plangebiet als „Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)“ dargestellt. Im Bereich des Vorplatzes des Empfangsgebäudes wird zudem eine „regionalbedeutsame Park-and-ride-Anlage“ dargestellt. Dieses Ziel ist im Flächennutzungsplan der Stadt Mülheim an der Ruhr nicht dargestellt und wird auch mit dem Bebauungsplan nicht verfolgt. Nach Rücksprache mit der Bezirksregierung Düsseldorf, Landesplanung, ist eine Änderung des GEP jedoch nicht erforderlich. Es handelt sich hier um eine symbolische Darstellung, die keine genaue räumliche Verortung an den Standort Flughafen Essen/Mülheim besitzt.

Zudem stellt der GEP nördlich, z.T. außerhalb des Plangebietes, im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen die Stadtbahnstrecke Rüttenscheid - Gruga/ Messe - Margarethenhöhe - Haarzopf - Mülheim an der Ruhr dar. Konkrete Planungen für den Lückenschluss der Stadtbahnlinie auf Essener Stadtgebiet liegen seitens der Stadt Essen noch nicht vor.

2.2 Räumlich-Funktionales Entwicklungskonzept (RFEK)

Laut dem Räumlich-Funktionalen Entwicklungskonzept vom 19.06.1984 liegt das Plangebiet im Teilraum Stadtmitte und ist keinem Siedlungsschwerpunkt zugeordnet.

2.3 Flächennutzungsplan (FNP) – Regionaler FNP (RFNP)

Im Flächennutzungsplan der Stadt Mülheim an der Ruhr vom 15.03.2005 wurde der überwiegende Teil des Plangebietes bereits als „gewerbliche Baufläche“ dargestellt. Die Zufahrt zum Empfangsgebäude wie auch Teile des Vorplatzes sind als „Fläche für den Luftverkehr“ nachrichtlich übernommen. Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich, da es sich um keine parzellenscharfe Darstellung handelt und somit nur eine geringfügige Abweichung zu den Festsetzungen des Bebauungsplanes vorliegt. Zudem berücksichtigt die Festsetzung des Bebauungsplanes die Belange des Flughafens in Form einer Parkplatzfläche für den Flughafen Essen/Mülheim vor dem Empfangsgebäude. Eine Straßenbahnlinie wird ebenfalls dargestellt. Die im westlichen Bereich liegende Böschung zur Brunshofstraße stellt der FNP als Grünfläche dar.

Der Entwurf des Regionalen Flächennutzungsplans (RFNP) für die Planungsgemeinschaft der Städteregion Ruhr (Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen) stellt das Plangebiet als gewerbliche Baufläche (ASB) dar.

2.4 Landschaftsplan

Der östliche Teil des Plangebietes wird im Landschaftsplan der Stadt Mülheim an der Ruhr vom 28.02.2005 als „sonstiger Geltungsbereich“ des Landschaftsplanes dargestellt. Es handelt sich um Parkplatz und kleine Parkanlage/Straßenbegleitgrün an der Lilienthalstraße. Als Ziele der Landschaftsentwicklung sind für das Gesamtgelände des Flughafens „Beibehaltung der durch die Bauleitplanung vorgegebenen Funktionen“, „Beibehaltung der extensiven Bewirtschaftung des Grünlandes“ sowie „Erhaltung und Pflege der ökologisch wertvollen Flächen“ genannt. Diese Ziele treffen auf den Bereich, der im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt, jedoch nur eingeschränkt zu.

Entsprechend den Regelungen des Landschaftsplans treten mit Rechtskraft des Bebauungsplanes die abweichenden Geltungsbereichsfestsetzungen des Landschaftsplanes in diesem Bereich außer Kraft.

2.5 Bebauungsplan

Teile des Plangebietes liegen im Geltungsbereich des seit dem 30.04.1972 rechtskräftigen Bebauungsplanes „Brunshofstraße (Gewerbegebiete) – H 3a“. Dieser setzt den Vorplatz, Teile der Brunshofstraße sowie den Einmündungsbereich Zeppelinstraße/Lilienthalstraße/Brunshofstraße als öffentliche Verkehrsfläche fest. Obwohl hier auch künftig einige Bereiche als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt werden sollen, ist insgesamt gesehen eine neue Aufteilung bzw. Abgrenzung geplant. Im Zusammenhang mit diesem Verfahren wird die Aufhebung der rechtskräftigen Festsetzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes durchgeführt.

2.6 Entwidmung

Nahezu der komplette Nordrand des Flughafens, d.h. Bereiche entlang der Brunshofstraße/Lilienthalstraße, in denen eine gewerbliche Entwicklung angestrebt wird, wurde bereits im November 2004 durch die Bezirksregierung Düsseldorf entwidmet und somit aus der Flughafennutzung entlassen. Eine Ausnahme bildet die bisher als Werft bzw. Flugzeugunterstellhalle genutzte Fläche im nordwestlichen Planbereich, hier ist das Entwidmungsverfahren eingeleitet.

2.7 Masterplan Ruhr

Der Interkommunale Büro- und Gewerbepark am Flughafen Essen/Mülheim ist neben „Ruhrbania“ eines der beiden Mülheimer Projekte im Rahmen des Programms „Masterplan Ruhr“. Hinter diesem Namen verbirgt sich eine Kooperation der acht Städte Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen, die

gemeinsam eine positive Entwicklung für die Städteregion Ruhr anstoßen wollen. Der Masterplan betrachtet - als Prozess - die drei Themenkomplexe „Wohnen in der Städteregion Ruhr“, „Städtebauliche Projekte von besonderer Bedeutung“ sowie „Region am Wasser“ und benennt Grundlagen für künftige räumliche Planungen. Dabei sollen insbesondere die Stärken der Städteregion Ruhr hervorgehoben werden sowie die hieraus entstehenden Entwicklungspotenziale und -optionen.

3. Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes

3.1 Anlass zur Planaufstellung

Innerhalb des Forschungsprojektes Städteregion Ruhr 2030 ist das Thema „Interkommunale Gewerbegebiete“ ein bedeutsames Handlungsfeld. Der Standort des Flughafens Essen/Mülheim mit seiner Nähe zur Bundesautobahn A 52 ist für anspruchsvolle Büro- und Gewerbeansiedlungen außerordentlich gut geeignet. Sowohl in Bezug auf die überregionale wie auch die lokale Erreichbarkeit liegt er sehr günstig und ist prädestiniert, für die Regionalentwicklung eine besondere Aufgabe zu übernehmen.

Der Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr und der Rat der Stadt Essen haben daher im Juli 2003 den Grundsatzbeschluss gefasst, einen Büropark als interkommunales Gewerbegebiet am Flughafen Essen/Mülheim entlang der Brunshofstraße zu entwickeln. Ziel dieses Projektes soll es sein, die Standortqualität in der Region Mülheim an der Ruhr/Essen durch ein attraktives Flächenangebot am Flughafen zu erhöhen. Durch die Bündelung von Ressourcen und Aufgaben in einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit können sich neue Perspektiven und Chancen für beide Städte herausbilden. Zudem wird ein wichtiger Schritt hin zu weniger Konkurrenz bei der Akquisition von Unternehmen unternommen.

Zum ersten Mal entwickeln daher die Städte Mülheim an der Ruhr und Essen gemeinsam einen überregional ausstrahlenden Büropark als interkommunales Gewerbegebiet. Um eine Vielfalt von Ideen externer Fachleute zu erlangen, wurde ein Wettbewerb nach den Regeln für Architektenwettbewerbe (RAW) gemeinsam von den beiden Städten ausgeschrieben. Von den insgesamt 12 eingeladenen Büros reichten 11 Büros, drei Mülheimer, vier Essener und vier Externe, ihre Entwürfe ein.

Ziel des Wettbewerbs war es, ein strukturelles Grundsatzkonzept unter dem Leitbild eines zukunftsorientierten und ökologisch vorbildlichen Städtebaus zu entwickeln. Die Umnutzung eines Teils des bisher der Öffentlichkeit nicht zugänglichen Flughafengeländes bietet die Chance, eine Fläche von ca. 6,4 ha städtebaulich, insbesondere unter strukturellen und ge-

stalterischen Gesichtspunkten, neu zu ordnen. Hier soll eine repräsentative Adresse für Anbieter aus der Büro- und Gewerbebranche entstehen. Es können neuansiedlungswillige Firmen, die für ihre internationalen Bürohandelsbeziehungen die gute verkehrliche Erschließung des Standortes wie auch die Nähe des Flughafens Düsseldorf International zu schätzen wissen, angesprochen werden.

Am 20. Mai 2005 standen die Preisträger fest. Das Stuttgarter Büro „Harris + Kurrle“ in Zusammenarbeit mit „Jetter Landschaftsarchitekten“ überzeugte die Jury durch sein städtebauliches Konzept und gewann mit deutlicher Mehrheit (17:1 Stimmen) den Wettbewerb.

Der Siegerentwurf überzeugte die Jury vor allem durch sein gelungenes städtebauliches Gerüst. Die Bebauung rückt nahe an das Flugfeld heran und ermöglicht für die Nutzer wie auch Besucher Ausblicke auf Betrieb und Landschaft. Die nördlich des Gebäudestreifens vorgesehene grüne Fuge ist eine ausgezeichnete Antwort auf die aufeinandertreffenden Nutzungen – Büro- und Gewerbepark auf der einen, kleinteiliges Wohnen auf der anderen Seite. Die Erschließung, die als neuer Stich nördlich der Gebäude geführt wird, erschien der Jury als ideale Lösung, da gewerblicher Verkehr und Wohnen klar getrennt sind und die Besucherstellplätze optimal zugeordnet werden können.

Der Wettbewerbsentwurf des Büros „Harris + Kurrle“ stellt somit das Grundkonzept für die Entwicklung des interkommunalen Büro- und Gewerbeparks am Flughafen Essen/Mülheim dar, welches im Zuge der weiteren Bearbeitung verfeinert wurde. Es bildet einen städtebaulichen Rahmen, der abschnittsweise realisiert werden kann.

Das Preisgericht hat den Auslobern, den Städten Mülheim an der Ruhr und Essen, empfohlen, die Arbeit des Wettbewerbssiegers als Grundlage der Realisierung auszuwählen und gemeinsam mit den Verfassern dieser Arbeit das Vorhaben weiterzuentwickeln. Der Planungsausschuss der Stadt Mülheim an der Ruhr ist in seiner Sitzung am 21.06.2005 dieser Empfehlung gefolgt und hat die Verwaltung beauftragt, die Arbeit des ersten Preisträgers als Grundlage für die weitere Bauleitplanung zu nehmen.

Ziel ist es, für die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses durch das Bebauungsplanverfahren „Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“ planungsrechtlich die Grundlage zu schaffen.

3.2 Ziele und Inhalte der Planung

Mit der Realisierung des Bebauungsplanes werden folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung eines interkommunalen Büro- und Gewerbeparks am Flughafen Essen/Mülheim
- Sicherstellung der Erschließung des neuen Quartiers durch eine neue Erschließungsstraße parallel zur Brunshofstraße
- Bereitstellung notwendiger Parkplätze u.a. für den Flughafenbetrieb im Bereich des Vorplatzes des Empfangsgebäudes inklusive einer Begrünung
- Schaffung einer öffentlichen Grünfläche mit integrierten Fußwegen als Puffer zwischen der bestehenden Wohnbebauung „Flughafensiedlung“ und dem neuen Büro- und Gewerbepark
- Attraktivierung des Flughafenbetriebes für die Öffentlichkeit durch die Schaffung eines zusätzlichen öffentlichen Platzes sowie weiterer Blickbeziehungen zum Flugfeld.

Es ist beabsichtigt, das neue Quartier von Ost nach West in mehreren Bauabschnitten zu entwickeln. Dabei dient der Bebauungsplan auch dazu, bei akuten Anfragen baureife Flächen vorrätig zu haben und - anders als in der Vergangenheit - potentiellen Investoren attraktive Flächen in Mülheim an der Ruhr anbieten zu können.

Die Erschließung des Gebietes erfolgt über eine öffentliche Straße. Entlang dieser sollen begrünte Besucherparkplätze angelegt werden. Die Zufahrten zu den geplanten privaten Tiefgaragen können ebenfalls von hier erfolgen.

Im Bereich des Vorplatzes wird in der öffentlichen Verkehrsfläche eine ausreichend dimensionierte Fläche zur Anlage von Parkplätzen, die auch dem Flughafenbetrieb dienen, festgesetzt.

Die Grünfläche, die als Puffer zwischen Wohnbebauung und neuer Nutzung liegt, wird als „Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage“ festgesetzt. Die Lage der dort geplanten Wege sowie ggf. die Errichtung evt. Spielmöglichkeiten werden im Rahmen der konkreten Ausbauplanung geklärt. Es wird jedoch auf ausdrücklichen Wunsch der Bürger der „Flughafensiedlung“ keinen direkten Einstieg in das neue Gebiet in Höhe der Einmündung der Windmühlenstraße geben. Da die Bürger während der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung darauf hingewiesen haben, dass bereits heute in der Windmühlenstraße ein erhöhter Parkdruck vorliegt, soll so eine durch die Bürger befürchtete Verschärfung durch dort ggf. parkende Angestellte des neuen Büro- und Gewerbegebietes von vorneherein vermieden werden.

4. Inhalte des Bebauungsplanes

4.1 Art der baulichen Nutzung

Die Fläche am Flughafen Essen/Mülheim soll zu einem interkommunalen Büro- und Gewerbepark mit vorwiegend nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen entwickelt werden, d.h. mit Nutzungen, die für die Umgebung keine erheblichen Nachteile oder Belästigungen zur Folge haben. Der Bedarf an verfügbaren gewerblichen Bauflächen für die Neuansiedlung, Verlagerung und Erweiterung von Betrieben wurde bei der Neuauufstellung des Flächennutzungsplanes ermittelt. In den vergangenen Jahren konnte Mülheim an der Ruhr bei Interesse von Investoren nicht über ausreichende, baureife Grundstücke verfügen. Daher ist es im Sinne einer Bodenvorratspolitik und einer vorausschauenden Stadtentwicklungspolitik notwendig, auf diese Situation bauplanungsrechtlich zu reagieren.

Entsprechend der vorliegenden städtebaulichen Entwurfskonzeption ist es vorgesehen, neben einer öffentlichen Grünfläche als „grüner Fuge“ zwischen der bestehenden Flughafensiedlung im Norden und der Neubebauung im Süden ein attraktives Büro- und Gewerbegebiet mit einer differenzierten Nutzungspalette zu realisieren. Um den vorgesehenen städtebaulichen Funktions- und Nutzungszusammenhang zwischen den einzelnen Bauabschnitten zu gewährleisten, ist die Festsetzung **eines Gewerbegebietes (GE)** vorgesehen.

In Anlehnung an den städtebaulichen Entwurf wird das Gewerbegebiet in insgesamt 6 differenziert nutzbare Baublöcke mit unterschiedlich festgesetzten Vollgeschossen und Traufhöhen (129 m ü. NHN - entspricht etwa 2 Geschossen mit einer Gebäudehöhe von ca. 7,6 m im Westen bis zu 136 m ü. NHN - entspricht etwa 4 Geschossen mit einer Gebäudehöhe von maximal ca. 16,2 m) im Osten gegliedert. Städtebauliches Bindeglied und gleichzeitig Rückgrat dieser Baublöcke bildet die als öffentliche Grünfläche – Zweckbestimmung Parkanlage – festgesetzte „grüne Fuge“.

Dem Konzept liegt der stadtplanerische Entwurfsgedanke zugrunde, den Bereich des Vorplatzes durch eine Neubebauung räumlich zu fassen und den „frequenzstärkeren“ Baublöcken (GE 1 – GE 4) stärker die Nutzung Dienstleistung und Handel zuzuweisen. Den in unmittelbarer Nachbarschaft zur bestehenden Flughafensiedlung befindlichen Baublöcken GE 5 und GE 6 werden aufgrund ihrer räumlichen Nähe zur Siedlung frequenzärmere Funktionen zugewiesen. Unabhängig von dieser Nutzungsbeschränkung erfolgt hier auch eine Höhenbeschränkung.

Den nordöstlichen Abschluss des städtebaulichen Entwurfes bildet südlich der Einmündung in die Zeppelin-/Lilienthalstraße ein bis zu sechsgeschossiger Baukörper mit südlich vorge-lagerten Anbauten.

Entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung wird das Gewerbegebiet nach Art der zulässigen Nutzung gegliedert.

Unter Ausnutzung der in § 1 Abs. 4 BauNVO verankerten Gliederungsmöglichkeiten werden die Gewerbegebiete mit Hilfe von Emissionskontingenten so gegliedert, dass dem Trennungsgrundsatz des § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), nachdem Flächen ein-ander so zuzuordnen sind, das schädliche Umwelteinwirkungen auf angrenzende Wohnge-biete vermieden werden, Rechnung getragen wird. Im Rahmen dieses Bebauungsplanver-fahrens ist zur planungsrechtlichen Absicherung des geplanten Büro- und Gewerbeparks am Flughafen Essen/Mülheim auch ein Gutachten zur *Lärmkontingentierung* (Gutachten Lärm-kontingentierung gemäß DIN 45691 für den Bebauungsplan „Büro- und Gewerbepark am Flughafen- H 17 der Stadt Mülheim a.d. Ruhr, TÜV Nord Systems, 29.04.2008) erarbeitet worden. Zielsetzung war es, den überbaubaren Flächen GE 1 bis GE 6 Lärmkontingente ge-mäß DIN 45691 zuzuweisen, so dass in der Umgebung des Bebauungsplangebietes die Ori-entierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005-1 sowie die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm eingehalten werden. Die benachbarten Wohnnutzungen in der „Flughafensiedlung“ wurden als Reines Wohngebiet, an der Zeppelinstraße als Allgemeines Wohngebiet einge-stuft. Die Gebietsvorbelastung durch die vorhandenen Gewerbebetriebe nördlich der Bruns-hofstraße wurde hierbei berücksichtigt.

Für das Gutachten wurde die Methode der „Geräuschkontingentierung“ gemäß DIN 45691 angewendet, bei der den Teilflächen sogenannte Emissionskontingente zugeordnet werden, bei deren Einhaltung ein Immissionskonflikt an benachbarter Wohnnutzung aus schalltech-nischer Sicht ausgeschlossen wird.

Als Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurden Emissionskontingente tags/nachts bestimmt und textlich festgesetzt, bei deren Einhaltung die zulässigen Immissionsrichtwerte für ein Allgemeines bzw. Reines Wohngebiet (WA, WR) hinsichtlich der Wohnnutzung sowie für ein Gewerbegebiet (GE) am Tage und in der Nacht eingehalten werden. Zulässig sind demnach solche Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die festgesetzten Emis-sionskontingente LEK nach DIN 45691 weder tags (6:00 h bis 22:00 h) noch nachts (22:00 h bis 6:00 h) überschreiten.

Bei Einzelvorhaben, die nicht eine komplette Teilfläche nutzen, oder für die zwei oder meh-rere Teilflächen zusammengefasst werden, gelten auch für Teilflächen die Emissionskontin-

gente der gesamten Fläche. Bei schallrelevanten Vorhaben ist die Einhaltung der festgesetzten höchstzulässigen Emissionskontingente durch ein schalltechnisches Gutachten im Rahmen des baurechtlichen bzw. immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens nachzuweisen. Die Tabelle zeigt, dass in dem der Wohnnutzung „Flughafensiedlung“ nächstgelegenen Bereich die strengste Lärmemissionsbeschränkung gilt. Die Werte wurden entsprechend in die textlichen Festsetzungen übernommen. Dieser Belang wird – ebenso wie der Aspekt *Verkehrslärm* – sowohl unter Pkt. 7 *Immissionsschutz* dieser Begründung als auch ausführlich unter Pkt. 1.3.2 *Schutzgut Mensch* im Umweltbericht als Teil B dieser Begründung behandelt.

Weiterhin werden für jeden Baublock entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung die auszuschließenden Nutzungen definiert bzw. festgesetzt. Um das neue Baugebiet insbesondere den Kernnutzungen eines Gewerbegebietes (produzierendes, nicht erheblich belästigendes Gewerbe sowie Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude) vorzubehalten und auch sonstigen städtebaulichen Fehlentwicklungen entgegen zu wirken, werden auch einige der in Gewerbegebieten gemäß § 8 der Baunutzungsverordnung allgemein zulässigen als auch ausnahmsweise zulässigen Nutzungen ausgeschlossen:

Mit Ausnahme des GE 4 sind die unter „Gewerbebetriebe aller Art“ fallenden Einzelhandelsbetriebe mit Verkauf an Endverbraucher unzulässig, da einer negativen Entwicklung der vorhandenen Einkaufsschwerpunkte Mülheimer Innenstadt und Stadtteilzentren, zu denen auch der in der Nachbarstadt liegende Stadtteil Haarzopf gehört, vorgebeugt werden soll. Obwohl die Fläche für den (großflächigen) Einzelhandel aufgrund ihrer Lage und guten Anbindung sicherlich attraktiv ist, handelt es sich um einen nicht integrierten Standort, der keinem (Stadtteil-)Zentrum zugeordnet ist. In der aktuellen Einzelhandelsuntersuchung der Stadt (Einzelhandelsstruktur- und Kaufkraftanalyse für die Stadt Mülheim an der Ruhr, BBE-Unternehmensberatung GmbH, Mai 2005) sowie dem Regionalen Einzelhandelskonzept für das Westliche Ruhrgebiet und Düsseldorf (AG Junker und Kruse sowie Dr. Acocella, April 2004) ist der Standort ebenfalls nicht für Handelsnutzungen vorgesehen.

Es ist jedoch seit Jahren Wunsch der örtlichen Bevölkerung, einen Lebensmittelanbieter in fußläufiger Nähe erreichen zu können. Dieser soll als Nahversorgungsstandort die Möglichkeit bieten, vor Ort Güter des täglichen Bedarfs einzukaufen. Daher soll im GE 4 die Option bestehen, hier einen Lebensmittelmarkt zu errichten. Dieser wird jedoch auf eine maximale Verkaufsfläche von 799 m² begrenzt, so dass kein großflächiges Angebot entstehen kann. Zudem erfolgt eine deutliche Beschränkung auf die nahversorgungsrelevanten Sortimente „Nahrungsmittel“ und „Getränke“ mit mindestens 80 % der Verkaufsfläche. Als Randsortiment sind zentrenrelevante Sortimente wie z.B. Waren aus der Gruppe „Drogerie ohne Fein-

chemikalien“, „kosmetische Erzeugnisse“ und „Körperpflegartikel“ mit maximal 20 % der Verkaufsfläche zulässig. Mit dieser Verkaufsflächen- und Sortimentsbeschränkung wird verdeutlicht, dass es sich hier nur um ein Nahversorgungsangebot für die umliegende Wohnbevölkerung handeln soll, anderweitiger Einzelhandel an diesem nichtintegrierten Standort jedoch unerwünscht ist. Aufgabe eines jeden Betreibers wird es sein, den von ihm benötigten Stellplatzbedarf auf seinem eigenen Grundstück zu regeln. Die Einmündung zur Zeppelinstraße/Lilienthalstraße ist auch für die hierdurch ggf. anfallenden Verkehre ausreichend dimensioniert.

Der Ausschluss des Einzelhandels, mit Ausnahme des GE 4, sowie die Sortimentsbeschränkungen basieren auch auf der Einzelhandelsstruktur- und Kaufkraftanalyse für die Stadt Mülheim an der Ruhr, BBE-Unternehmensberatung GmbH, Mai 2005. Hierin ist eine Definition der zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortiment enthalten (Tabelle 24). Eine aktuelle Überprüfung ergab, dass die in 2005 veröffentlichte Liste weitgehend den Sortimenten entspricht, die heute in der Mülheimer Innenstadt oder den Stadtteilzentren anzutreffen sind. Es wurden jedoch bei den zentrenrelevanten Sortimenten noch Ergänzungen vorgenommen, da diese Sortimente heute bereits in der City oder den Stadtteilzentren vorhanden und damit schützenswert sind. Hierbei handelt es sich um die Sortimente „Spielwaren“ sowie „Zoologischer Bedarf und lebende Tiere“.

Zusätzlich ist Einzelhandel in allen Gewerbegebieten in einem der Hauptnutzung deutlich untergeordneten und damit stark begrenzten Umfang zulässig, wenn er in unmittelbarem räumlichen und betrieblichen Zusammenhang mit einem Handwerks- oder Produktionsbetrieb steht. Dabei darf die maximale Verkaufsfläche 200 m² nicht überschreiten, das angebotene Sortiment muss aus eigener Herstellung stammen und darf nicht zentrenrelevant sein. Mit dieser Festsetzung soll zum einen künftigen Betreibern in begrenztem Umfang eine Verkaufs- bzw. Vermarktungsmöglichkeit ihrer eigenen Produkte vor Ort erlaubt werden. Um jedoch einer Ausuferung der Einzelhandelsnutzung und damit einer Abweichung von den eigentlich gewollten Kernnutzungen des Gewerbegebietes sowie einer Funktionsstörung der Innenstadt bzw. der Stadtteilzentren entgegenzuwirken, werden die Verkaufsfläche auf eine untergeordnete Größenordnung sowie die Produktpalette auf die betriebseigene Herstellung beschränkt.

Lagerhäuser sowie Lagerplätze sind im GE 2 und GE 3 unzulässig. Dem Bebauungsplan liegt ein städtebaulicher Entwurf, der Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs war, zugrunde. Es wird an diesem verkehrlich gut angebundenen Standort angestrebt, qualitätsvolle gewerbliche Betriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen anzusiedeln. Der Eingangsbereich des neuen Büro- und Gewerbeparks ist für die Adressbildung des neuen Quartiers von

entscheidender Bedeutung. Die Ansiedlung von Lagerhäusern oder Lagerplätzen an diesem exponierten Bereich ist städtebaulich nicht sinnvoll und daher grundsätzlich unzulässig. In **allen** Gewerbegebieten (GE 1 – GE 6) sind Lagerhäuser und Lagerplätze zur Unterstellung, Wartung und Montage von Flugzeugen und Fluggeräten aller Art (Segelflugzeuge, Luftschiffe, Drehflügler) unzulässig. Darüber hinaus sind in den Gewerbegebieten GE 1 sowie GE 4-6 Lagerhäuser und Lagerplätze nur als untergeordnete Nutzung im funktionellen Zusammenhang mit einer anderen Hauptnutzung zulässig. Insbesondere eine Nutzung für Logistik und Spedition ist ausgeschlossen. Ziel ist es, auf der Grundlage des städtebaulichen Ideenwettbewerbs einen attraktiven Büro- und Gewerbepark zu entwickeln und die vorgenannten lärmintensiven Nutzungen auszuschließen. Es erfolgt insofern eine Gliederung der Baugebiete nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 Baugesetzbuch (BauGB) in Verbindung mit § 1 Abs. 4 und 5 Baunutzungsverordnung (BauNVO). Durch die v.g. Nutzungseinschränkungen ist eindeutig sichergestellt, dass keine Wartungshallen errichtet werden dürfen und sich keine Unternehmen aus der Logistik- bzw. Speditionsbranche dort ansiedeln können.

Anlagen für sportliche Zwecke sind in den Gewerbegebieten GE 1 bis GE 3 unzulässig, da, wie bereits erwähnt, der Eingangsbereich der neuen Büro- und Gewerbeparks für die Adressbildung von entscheidender Bedeutung ist. Dem Konzept liegt daher der stadtplanerische Entwurfsgedanke zugrunde, den Bereich des Vorplatzes durch eine Neubebauung räumlich zu fassen und den „frequenzstärkeren“ Baublöcken im Osten (GE 1 – GE 4) stärker die Nutzung Dienstleistung und Handel zuzuweisen.

Öffentliche Betriebe werden in allen GE-Gebieten (GE 1- GE 6) ausgeschlossen, da sie der angestrebten Qualität des Büro- und Gewerbeparks widersprechen. Zudem ordnen sie sich aufgrund ihres Platzbedarfes nicht in das Plangebiet ein, da die im Plangebiet zur Verfügung stehende Fläche für diese Nutzung nicht ausreichend dimensioniert ist. Zum anderen sind öffentliche Betriebe bereits auf diverse Stellen des Stadtgebietes verteilt. Langfristig scheint u.a. aufgrund der Haushaltssituation eher eine Konzentration an einigen, wenigen, ggf. zentraleren, Standorten sinnvoll.

Tankstellen sind in allen Gewerbegebieten (GE 1- GE 6) unzulässig, da durch den Zuschnitt des Plangebietes und die Erschließung Zielverkehre in das Plangebiet gezogen würden, die in der Regel unmittelbar darauf das Plangebiet wieder verlassen. Zudem würde der neu zu gestaltende Einmündungsbereich Lilienthalstraße / Zeppelinstraße / Brunshofstraße / Planstraße hierdurch zusätzlich belastet und die ohnehin komplexe verkehrstechnische Lenkung an dieser Stelle (Endhaltestelle Bus, Endhaltestelle Straßenbahn, verschiedene Straßeneinmündungen) weiter erschwert.

Anlagen für kirchliche, kulturelle und soziale Zwecke werden in allen GE-Gebieten (GE 1- GE 6) ausgeschlossen, da sie der angestrebten Qualität des Büro- und Gewerbeparks widersprechen. Entsprechende Anlagen sind bereits an diversen Stellen des Stadtgebietes verteilt.

Vergnügungsstätten sind in allen Gewerbegebieten nicht Bestandteil des Bebauungsplanes, da sie Niveauverluste bewirken können. Niveauverluste sind dann zu beklagen, wenn der „gute Ruf“ oder das „Image“ einer Gegend beeinträchtigt wird. Niveauverluste bezeichnen städtebauliche Missstände in Bezug auf:

- die Aufenthaltsqualität für Bewohner, Beschäftigte und Besucher,
- die Anziehungskraft für Investitionen/ Investoren,
- die Vermietbarkeit von Immobilien,
- die Nutzungsvielfalt als Standortqualität.

Sie widersprechen der angestrebten hohen Qualität des Gesamtgebietes, die sich auch in der als Parkanlage festgesetzten öffentlichen Grünfläche widerspiegelt. Zudem stören die insbesondere bei abendlichen Veranstaltungen induzierten Verkehre das benachbarte Wohnquartier und sie sind auch durch die damit verbundenen Störungen nicht mit der städtebaulichen Gesamtkonzeption vereinbar.

Aus den vorstehenden Gründen erfolgt somit eine Gliederung des Gewerbegebietes im Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Dies auch vor dem Hintergrund der städtebaulichen Zielsetzung, u.a. entsprechend dem Wunsch der örtlichen Bevölkerung planungsrechtlich einen Lebensmittelnahversorger zuzulassen ohne eine negative Entwicklung der vorhandenen Einkaufsschwerpunkte beider Städte herbeizuführen.

Aufgrund der Topographie des Plangebietes mit unmittelbar angrenzender Wohnnutzung sowie der übergeordneten gewerblichen Zielvorstellung und dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs werden alternative Festsetzungsmöglichkeiten nicht gesehen.

Für den gesamten Planbereich ist die allgemeine Zweckbestimmung des Gewerbegebietes i.S.d. § 1 Abs. 5 BauNVO gewahrt, in der **Gesamtheit des Gewerbegebietes** sind alle hierfür typischen Nutzungen anzutreffen.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Grundflächenzahl entspricht mit 0,8 den in § 17 der Baunutzungsverordnung aufgeführten Obergrenzen für Gewerbegebiete. Die Ausschöpfung der Grundflächenzahl bis zur Obergrenze von 0,8 resultiert zu einem aus dem ungünstigen langen, aber schmalen Plangebietszuschnitt. Die nördliche Grenze bildet die vorhandene Brunshofstraße, die südliche ergibt sich zwangsweise durch Sicherheitsauflagen des Flughafens. Zum anderen begründet sich das angestrebte Maß der baulichen Nutzung aus dem Entwurf des ersten Preisträgers. Dieser sieht eine Pufferzone in Form eines unversiegelten Landschaftsparks zur benachbarten Wohnsiedlung vor und verdichtet die Gewerbe- und Büronutzung daher in dem übrigen Planbereich zum Flugfeld hin. In direkter Nähe wird somit auch ein Freiflächenausgleich für die Verdichtung in den Gewerbegebieten geleistet.

Der erste Preis des städtebaulichen Wettbewerbs sah eine äußere Gestaltung des künftigen Büro- und Gewerbeparks durch eine einheitliche Traufhöhe vor. Durch die Festsetzung einer maximalen Traufhöhe in Verbindung mit der Festsetzung von Vollgeschossen sowie der Vorgabe eines Flachdaches wird diese Wettbewerbsidee aufgenommen, ohne die künftigen Nutzer und somit auch die Vermarktbarkeit der z.T. sehr ungünstig geschnittenen Grundstücksteilbereiche über Gebühr einzuschränken. Die festgesetzte Traufhöhe wird jedoch in den einzelnen Baugebieten z.T. noch durch andere Festsetzungen flankiert bzw. im westlichen Bereich (GE 5 und GE 6) wird eine Traufhöhenreduzierung und somit eine Reglementierung der Anzahl der Vollgeschosse vorgenommen.

Im Eingangsbereich des Plangebietes (GE 1 - GE 3) wird eine zwingend viergeschossige Bauweise mit einer maximalen Traufhöhe von 136 m über NHN (entspricht einer Gebäudehöhe von maximal ca. 16,2 m) festgesetzt. Dabei entspricht die Traufhöhe der Wandhöhe, wie sie § 6 Abs. 4 BauONRW definiert. Hiernach gilt als Wandhöhe das Maß von der Geländeoberfläche bis zur Schnittlinie der Wand mit der Dachhaut oder bis zum oberen Abschluss der Wand. Durch diese Festsetzung ist es den künftigen Nutzern freigestellt, die Gebäude mit oder ohne Attika zu errichten. Das einheitliche Erscheinungsbild in der Höhe, das auch eine Wettbewerbsidee war, wird hierdurch nicht beeinträchtigt.

Die Beschränkung auf vier Geschosse ergibt sich auch aus den besonderen Anforderungen des benachbarten Flughafens. Zur Ausbildung einer städtebaulichen Dominante im Einmündungsbereich Brunshofstraße / Zeppelinstraße / Lilienthalstraße, die zur Identifikation beitragen kann, ist hier in einem untergeordneten Teil der überbaubaren Fläche des GE 2 eine vier- bis sechsgeschossige Bebauung bei einer maximalen Traufhöhe von 143 m über NHN (entspricht einer Gebäudehöhe von ca. 15,6 m bis maximal ca. 22,6 m) möglich. Die Belange des Flughafens werden dabei gewahrt.

Im weiter westlich gelegenen GE 4 wird eine maximal viergeschossige Bauweise mit einer maximalen Traufhöhe von 136 m über NHN (entspricht einer Gebäudehöhe von maximal ca. 16,2 m) festgesetzt. Somit wird hier den künftigen Eigentümern ein breiteres Spektrum in der Gestaltung und Verwertung ihrer Gebäude ermöglicht sowie ein breiteres Nutzerspektrum angesprochen.

Im GE 5 wird eine maximal dreigeschossige Bauweise mit einer maximalen Traufhöhe von 132,5 m über NHN (entspricht einer Gebäudehöhe von ca. 11,1 m) festgesetzt. Im GE 6 wird eine maximal zweigeschossige Bauweise mit einer Traufhöhe von maximal 129 m über NHN (entspricht einer Gebäudehöhe von ca. 7,6 m) festgesetzt. Diese Bereiche liegen südlich der Flughafensiedlung, wohingegen die Baufelder GE 3 - GE 4 südlich der vorhandenen gewerblich geprägten Bebauung an der Brunshofstraße und die Baufelder GE 1 – GE 2 südlich der Lilienthalstraße liegen.

In der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden durch die benachbarten Bewohner der Flughafensiedlung erhebliche Bedenken bezüglich der künftigen Gebäudehöhe geäußert. Der dort erfolgten Anregung, mögliche künftige Verschattungen eines Grundstücks durch entsprechende Fachkompetenzen zu prüfen, wurde gefolgt. Durch den Wettbewerbssieger, das Stuttgarter Büro Harris + Kurrle, wurde im Auftrag der Stadtverwaltung Mülheim an der Ruhr ein „Schattenwurf-Modell“ als Computer-Simulation erstellt. Basis hierfür war der Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs, d.h. eine durchgängig viergeschossige Neubebauung. Untersucht wurde eine mögliche Verschattung eines Grundstücks durch die Neubebauung während dreier „Zeitkorridore“:

1. die Sonnenbahn zur Zeit der **Sommersonnenwende** (entspricht ca. dem 21. Juni, dem längsten Tag des Jahres)
2. die Sonnenbahn zur Zeit der **Frühjahrs-Tagundnachtgleiche** (entspricht ca. dem 21. März) sowie zur **Herbst-Tagundnachtgleiche** (entspricht ca. dem 23. September) und
3. die Sonnenbahn zur Zeit der **Wintersonnenwende** (entspricht ca. dem 21. Dezember, dem kürzesten Tag des Jahres).

Hierbei wurde festgestellt, dass es zu einem überwiegenden Prozentsatz zu keiner Verschattung des nächstliegenden Grundstücks Brunshofstraße 30 kommen würde. Eine Verschattung des gesamten Grundstücks bzw. eine teilweise Verschattung des Grundstücks – z.T. auch des Gebäudes – würde hiernach einzig zur Zeit der Wintersonnenwende – also dem kürzesten Tag des Jahres – erfolgen. Um trotzdem auf die Bedenken der Bürger zu reagieren, wurde die Höhe der Neubebauung Richtung Westen auf zwei bzw. drei Geschosse reduziert, dies entspricht einer maximalen Traufhöhe von 129 m über NHN bzw. 132,5 m ü-

ber NHN. Zudem halten die neuen Gebäude einen Abstand von mindestens 30 m zu den benachbarten Privatgrundstücksgrenzen sowie von mindestens 41 m zu den Wohngebäuden ein. Eine unzumutbare Beeinträchtigung der Nachbarn in ihren Gebäuden oder auch Gärten durch die neue Bebauung, wird nicht gesehen. Eine Einsichtnahme in die Gärten oder auf die Gebäudefassaden lässt sich nicht vollständig vermeiden, wird jedoch durch die Höhenbegrenzung stark reduziert.

Die Zulässigkeit der künftigen Gebäudehöhen wurde bereits mit der Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 68/Luftverkehr, vorabgestimmt.

4.3 Bauweise/Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden überwiegend durch Baugrenzen, jedoch zur neuen Planstraße sowie zum zentralen Eingangsbereich hin durch Baulinien definiert. Auch die nordwestliche Begrenzung der überbaubaren Grundstücksflächen des bis zu sechsgeschossigen Baukörpers südlich der Einmündung Zeppelin-/Lilienthalstraße wird durch eine Baulinie festgesetzt. Der dem Bebauungsplan zugrunde liegende städtebauliche Entwurf des Wettbewerbssiegers sieht an **allen** Gebäudeseiten klar definierte Gebäudekanten vor. Um die künftigen Nutzer des Gewerbegebietes jedoch nicht zu stark einzuschränken, sollen nur entlang der neuen Planstraße Baulinien festgesetzt werden. Auch der zentrale Eingangsbereich unmittelbar nördlich des Empfangs- und Verwaltungsgebäudes mit dem Tower, die zu den originären Einrichtungen des Flughafens gehören soll durch Baulinien gefasst werden. Hierdurch soll gewährleistet werden, dass der Platz über das Wettbewerbsergebnis hinaus eindeutig als Gelenk zwischen der bestehenden Flughafennutzung sowie der neuen gewerblichen Nutzung gefasst und so eine angemessene Eingangssituation sowohl für die „alte“ als auch für die „neue“ Nutzung herausgebildet wird. Eine klar definierte Gebäudekante an der Zeppelin-/Lilienthalstraße zugewandten Fassade des bis zu sechsgeschossigen Baukörpers (mögliche „städtebauliche Dominante“) trägt ebenfalls dazu bei, eine angemessene Eingangssituation für das neue Gebiet herauszubilden. Die bestehenden gewerblichen Nutzungen nördlich der Brunshofstraße – außerhalb des Plangebietes – könnten hierdurch ebenfalls profitieren. Die übrigen Gebäudekubaturen können innerhalb der Baugrenzen entsprechend den jeweiligen Nutzungsansprüchen frei gewählt werden.

Die Bauweise ist als abweichende Bauweise so festgesetzt, dass die baulichen Anlagen unter Einhaltung der erforderlichen seitlichen Grenzabstände in offener Bauweise errichtet werden müssen, wobei es keine Beschränkung der Gebäudelängen auf maximal 50 m gibt. Um keine durchgehende zwei- bis viergeschossige Wandwirkung entlang der neuen Planstraße zu erzielen, wird in der abweichenden Bauweise die offene Bauweise zugrundegelegt. Um jedoch auch ggf. notwendige Gebäudelängen von mehr als 50 m zu erlauben, lässt dies die

abweichende Bauweise ausdrücklich zu. Die künftige Bebauung öffnet sich bei dieser festgesetzten Bauweise immer wieder und ermöglicht Sichtbeziehungen zum Flugfeld bzw. zur freien Landschaft.

Die städtebauliche Ordnung wird durch die Baulinie erzielt und durch die offene Bauweise dem künftigen Nutzer eine größere Gestaltungsvielfalt ermöglicht.

4.4 Leitungsrechte

Im Plangebiet liegen diverse Leitungen (Schmutzwasser, Regenwasser, Mischwasser, Gas, Strom), die zum Teil nicht mit der geplanten Nutzungsaufteilung korrespondieren. Die Bestandsleitungen queren z.T. die künftigen privaten Flächen bzw. verlaufen nicht vollständig in öffentlichen Flächen. Eine Sicherung der bestehenden Leitungen durch Leitungsrechte erfolgt - mit einer Ausnahme - nicht, da aufgrund der Flächenaufteilungen (private gewerbliche bzw. öffentliche Verkehrs- und Grünflächen) die zumindest teilweise Umverlegung von bestehenden Leitungen unumgänglich sein wird.

Daher sind im Zuge der Erschließungsmaßnahmen (Bau/ Umbau/ Neugestaltung der öffentlichen Verkehrsfläche, Baureifmachung der Grundstücke etc.) entsprechende Umverlegungen der Bestandsleitungen zu prüfen, die Abstimmung mit den Leitungsträgern zu führen und ggf. eine Verlegung in öffentliche Flächen durchzuführen.

Ein Leitungsrecht (LR 1) wird allerdings für die Ferngasleitung der E.ON Ruhrgas AG mit entsprechendem Schutzstreifen festgesetzt. Diese Leitung wird durch künftige bauliche Anlagen nicht tangiert und kann in ihrer heutigen Lage verbleiben. Ein weiteres Leitungsrecht (LR 2) wird für einen vorhandenen Schmutz- und Regenwasserkanal zu Gunsten des Flughafens Essen/Mülheim GmbH (FEM) festgesetzt, auch diese Leitungen können in ihrer heutigen Lage verbleiben.

4.5 Erschließung und ruhender Verkehr

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt über eine neue öffentliche Planstraße, die von der Zeppelinstraße bzw. Lilienthalstraße abzweigt. Der Einmündungsbereich Zeppelinstraße/ Lilienthalstraße/ Brunshofstraße kann nicht in seiner heutigen Form erhalten bleiben. Daher hat bereits eine Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger auf der Basis einer detailliert ausgearbeiteten Straßenplanung und dem rechnerischen Nachweis der Leistungsfähigkeit für den Knoten stattgefunden. Demnach ist es nicht zulässig, entlang der Landesstraße 442 (Lilienthalstraße) im Bereich der Gewerbegebiete GE 1 und GE 2 zusätzliche Ein- und Ausfahrten vorzusehen. Das vom Straßenbaulastträger geforderte Sicherheitsaudit wurde durchgeführt und abgestimmt. Die konkrete Umgestaltung der Straßeneinmündung ein-

schließlich Signalisierung ist abschließend im Rahmen einer Vereinbarung zwischen der Stadt Mülheim an der Ruhr und Straßen.NRW zu regeln.

Die sich aus diesen Voruntersuchungen ergebenden Flächenbedarfe für die künftige Erschließungsstraße wurden als öffentliche Verkehrsfläche in den Bebauungsplan übernommen.

Der ruhende Verkehr ist in verschiedene Gruppen zu unterscheiden. Es handelt sich u.a. um für den Flughafen Essen/Mülheim (FEM) notwendige Parkplätze, die auch auf dem neu gestalteten Vorplatz des Empfangsgebäudes untergebracht werden sollen. Hier können künftig rd. 130 PKW geparkt werden, wobei der Platz für zwei behindertengerechte Parkplätze in der Nähe des Eingangs des Empfangsgebäude berücksichtigt wurde.

Bei der Gestaltung und Dimensionierung der Parkplatzanlage auf dem Vorplatz mussten auch die Belange der Essener Verkehrs - AG (EVAG) berücksichtigt werden, da sich hier die Endhaltestelle der Essener Buslinie 145 befindet. Hier ist auch weiterhin eine ausreichende Wendemöglichkeit für die Busse vorhanden.

Für Taxis wurde ebenfalls der Platz für vier Aufstellplätze vor dem Empfangsgebäude in der Straßenplanung vorgesehen.

Zudem stehen entlang der neuen Planstraße rd. 59 weitere öffentliche Parkplätze für Besucher zur Verfügung, so dass bei einer vollständigen Belegung des Vorplatzes mit PKW zahlreiche zusätzliche Parkplätze in fußläufiger Entfernung erreichbar sind.

Weiterhin besteht ein Stellplatzbedarf der künftigen gewerblichen Nutzer. Diese sind verpflichtet, sowohl die Stellplätze für ihre Mitarbeiter als auch ein ausreichendes Kontingent für ihre jeweiligen Besucher auf ihrem eigenen Grundstück, oberirdisch oder in Tiefgaragen, sicherzustellen. Auch die FEM muss Stellplätze für Mitarbeiter auf eigenem Grundstück nachweisen.

Im Gewerbegebiet GE 1 bis GE 3 sind Stellplätze nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Diese Beschränkungen in der Anordnung der Stellplätze begründen sich mit der Lage der Baufelder als Eingangsbereich des Plangebietes. Hier findet die größte Außenwirkung des künftigen Büro- und Gewerbeparks statt. Daher ist hier neben der optischen Wirkung der künftigen Gebäude selbst auch ein besonderes Augenmerk auf die nicht überbaubaren Flächen zu richten.

In allen übrigen Gewerbegebieten (GE 4 bis GE 6) sind Stellplätze auch außerhalb der überbaubaren Fläche zulässig, hier jedoch nur als oberirdische und nicht überdachte Stellplätze.

In den Gebieten GE 4 bis GE 6 sind die nicht überbaubaren Flächen zum Flugplatz hin gelegen und durch die künftigen Gebäude quasi verdeckt, so dass sie keine unmittelbare Außenwirkung auf die Umgebung an der Brunshofstraße entfalten. Beim Flughafengelände selber handelt es sich um ein nicht-öffentliches Betriebsgelände, so dass der optische Störgrad durch Stellplätze hier geringer ist. Die Stellplätze sollen auch deshalb nicht überdacht sein, da der Flughafen einen Abstand der Bebauung von der Sicherheitszaungrenze gefordert hat.

Die generelle Möglichkeit von Tiefgaragen eröffnet die Chance, die gut erschlossenen Gewerbeflächen optimal ausnutzen zu können und die Fläche nicht für notwendige Erschließungs- und Stellplatzanlagen verbrauchen zu müssen.

Oberirdische aufgeständerte Stellplätze, die in allen Gewerbegebieten nicht zulässig sind, würden eine optische Dominanz der Stellplatzanlagen hervorrufen, die für das Plangebiet nicht erwünscht ist.

4.6 Ver- und Entsorgung

Die Entwässerung des Plangebietes ist im Trennsystem vorgesehen. Zur Beseitigung des Niederschlagswassers reicht die heutige Kanalisation inklusive des vorhandenen Regenrückhaltebeckens auf der Fläche des Flughafens Essen/Mülheim für die gesamte Baumaßnahme nicht aus. Daher ist für die Niederschlagsentwässerung der Bau eines Regenrückhaltebeckens mit einer vorgeschalteten Regenbehandlungsanlage erforderlich. Eine entsprechende Fläche wird im Bebauungsplangebiet berücksichtigt. Das dort behandelte Niederschlagswasser soll in den Vorfluter Forstbach geleitet werden. Die Ableitung des anfallenden Schmutzwassers kann in den vorhandenen Kanal in der Zeppelinstraße erfolgen. Als zeitlich befristete Zwischenlösung besteht die Möglichkeit, die Bauabschnitte GE 1 bis GE 3 vorab auch an den vorhandenen Regenwasserkanal in der Brunshofstraße anzuschließen, das Schmutzwasser wird direkt in den Kanal in der Zeppelinstraße geleitet. Langfristig ist jedoch bei Ausbau des gesamten Büro- und Gewerbeparks das Regenrückhaltebecken zwingend erforderlich. Aufgrund der ungünstigen Bodenbeschaffenheit wurde von der Notwendigkeit einer Versickerung abgesehen. Sollte ein künftiger Eigentümer im Plangebiet trotzdem eine Versickerung planen, ist zu beachten, dass jeweils ein Erlaubnisverfahren bei der Unteren Wasserbehörde durchzuführen ist. Ein entsprechender Hinweis folgt im Anschluss an die Textlichen Festsetzungen.

Detailliertere Angaben hierzu sind dem Umweltbericht, Teil B, Kapitel 1.3.5 „Schutzgut Wasser“ zu entnehmen.

Im Plangebiet liegen diverse Ver- und Entsorgungsleitungen, die aber zum überwiegenden Teil mit der geplanten und städtebaulich wünschenswerten Flächenaufteilung kollidieren.

Diese sind dann im Rahmen der jeweiligen Erschließung der Grundstücke bzw. des Baus der öffentlichen Verkehrsfläche zu verlegen.

Die bestehenden Transformatorstationen des Versorgungsträgers sind bereits heute im öffentlichen bzw. privaten Raum (private Grünfläche vor dem Empfangsgebäude des Flughafens) vorhanden und sind dort auch grundsätzlich zulässig. Eine Notwendigkeit, diese im Rahmen des hier durchzuführenden Bebauungsplanverfahrens planungsrechtlich als Fläche für Versorgungsanlagen, Zweckbestimmung Elektrizität, zu sichern, besteht nicht. Die Versorgung der Öffentlichkeit ist auch weiterhin sichergestellt/ gewährleistet.

Grundsätzliche Bedenken zur Ver- und Entsorgung des Gebietes bestehen aber nicht.

4.7 Gestaltung

Die Festsetzung von Flachdächern basiert zum einen auf dem städtebaulichen Wettbewerb, da der erste Preisträger eine durchgängige Gestaltung mit Flachdächern vorsah. Zum anderen entspricht dies dem üblichen Typus von Büro- und Gewerbebauten. Darüber hinaus ist aufgrund der Bauhöhenbeschränkung, die sich durch den benachbarten Flughafen ergibt, eine optimale Ausnutzbarkeit der überbaubaren Flächen durch Flachdachbauten gegeben.

Durch den benachbarten Flughafen ergeben sich Anforderungen an die Gestaltung der Gebäude, insofern sie die Sicherheitsbelange des Flugbetriebs betreffen. Bei verglasten Oberlichtern sowie auf den Flachdächern montierte Solarkollektoren ist die Verträglichkeit mit den Belangen des Flugbetriebs zu beachten. Gleiches gilt für die Gestaltung der Fassaden, die dem Rollfeld zugewandt sind.

Durch die Regelungen zu den Werbeanlagen wird eine klare und einheitliche städtebauliche Gestaltung des künftigen Büro- und Gewerbeparks in Bezug auf Werbeanlagen angestrebt. Eine Vielfalt und Vielzahl von Werbeanlagen kann die optische Qualität eines Büro- und Gewerbegebietes erheblich beeinträchtigen und die positive Entwicklung des Gebietes stören. Die Festsetzung in Bezug auf Höhe und Dimension von Werbeträgern dient daher einer Homogenisierung im städtebaulichen Erscheinungs- und Straßenbild. Insbesondere die Höhenbeschränkung begründet sich auch in den Sicherheitsbelangen des Flughafens. Die Festsetzung zur Beleuchtung von Werbeanlagen bzw. Sichtstrahlern erfolgt neben den Gründen der Luftverkehrssicherheit insbesondere auch, um im Hinblick auf den Immissionsschutz zwischen dem Wohngebiet „Flughafensiedlung“ und der gewerblichen Nutzung Konflikte möglichst gar nicht erst entstehen zu lassen.

Ein Ziel des 1. Preisträgers des Wettbewerbes war es, Sichtachsen auf das Flugfeld freizuhalten. Da aber auch die Belange der künftigen Nutzer auf Schutz ihres Eigentums beachtet

werden sollen, werden Einfriedungen zwar zugelassen, hinsichtlich der Höhe jedoch auf maximal zwei Meter beschränkt. Die Art der Einfriedung bleibt den künftigen Nutzern freigestellt. Wünschenswert ist jedoch eine zum einen ansprechende Gestaltung zur öffentlichen Verkehrsfläche, wie auch zum anderen eine optisch durchlässige Gestaltung der Einfriedung, die die Wettbewerbsidee der Sichtachsen zumindest teilweise aufnimmt. Der notwendige Sicherheitszaun zum Betriebsgelände des Flughafens bleibt von der Höhenbeschränkung ausgenommen, hier zählen allein die Belange der Bezirksregierung Düsseldorf als Obere Luftaufsichtsbehörde.

4.8 Öffentliche Grünfläche

Der Siegerentwurf sah einen Landschaftspark, der als „grüne Fuge“ zwischen Wohnbebauung und neuer Nutzung liegt, vor. Dieser wird als „Öffentliche Grünfläche“ mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ festgesetzt. Sie überlagert z.T. die heutigen Böschungs- und Freiflächen. Innerhalb der öffentlichen Grünfläche sind Fußwege vorgesehen. Die Lage der dort geplanten Wege sowie ggf. die Errichtung evt. Spielmöglichkeiten werden im Rahmen der konkreten Ausbauplanung geklärt.

Es wird jedoch entgegen dem ursprünglichem Vorschlag keinen direkten Einstieg in das neue Gebiet in Höhe der Einmündung der Windmühlenstraße geben. Dies ist zum einen in der als *zu erhalten* festgesetzten Baumhecke im Böschungsbereich zur Brunshofstraße begründet, zum zweiten zum zweiten wird hier als Ergebnis des Abwägungsprozesses aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung dem ausdrücklichen Wunsch der Bürger der „Flughafensiedlung“ gefolgt. Die bereits aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgten Anregung, keinen direkten Einstieg in das neue Gebiet in Höhe der Einmündung der Windmühlenstraße vorzusehen, wird durch die vorliegende Planung berücksichtigt.

Da die Bürger während der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung darauf hingewiesen haben, dass bereits heute in der Windmühlenstraße ein erhöhter Parkdruck vorliegt, soll so eine eventuelle Verschärfung durch dort ggf. parkende Angestellte des neuen Büro- und Gewerbegebietes von vornherein vermieden werden.

5. Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft / Kompensation des Eingriffs

Mittels eines landschaftspflegerischen Begleitplanes wurden die mit der Planung verbundenen Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft untersucht und die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen ermittelt.

Um den im Plangebiet vorhandenen Brutplatz der Dorngrasmücke und der Gartengrasmücke dauerhaft zu erhalten, wird die Hecke sowie die Ruderalfläche mit jungem Baumbestand entlang der Brunshofstraße mit einer entsprechenden Festsetzung gesichert. In Verbindung mit der öffentlichen Grünfläche wird dadurch auch das Ortsbild erhalten bzw. aufgewertet.

Im Bereich öffentlicher Verkehrsflächen werden innerhalb des Plangebietes zur Minderung der Eingriffe mindestens 64 mittel- oder großkronige, einheimische Laubbäume angepflanzt. Hierdurch wird ein Ersatz für den Wegfall mehrerer vorhandener Bäume bzw. Baumgruppen und auch eine ansprechende Gestaltung des neuen Gebietes erzielt.

Eine weitere Minderungsmaßnahme im Plangebiet ist die extensive Begrünung der Dächer. Durch die großflächigen Gebäude bzw. ggf. Hallen steht hierfür eine ausreichende Fläche zur Verfügung. Sollten jedoch weniger als 90 % der Dachflächen z.B. durch weitergehende Dachaufbauten begrünt werden, ist eine Nachbilanzierung des Eingriffs sowie ein entsprechender zusätzlicher ökologischer Ausgleich erforderlich. Eine entsprechende Festsetzung wurde hierfür getroffen.

Zudem sind Parkplatzflächen aus wasserdurchlässigen Materialien (Rasengittersteine oder Rasenfugenpflaster) herzustellen, um den Versiegelungsgrad zu verringern.

Trotzdem können die Eingriffe nicht vollständig im Plangebiet ausgeglichen werden. Nördlich des Geltungsbereiches des Plangebietes werden daher in der Zeppelinstraße weitere sechs Bäume angepflanzt. Der verbleibende Kompensationsbedarf von 29.440 Punkten wird ebenfalls außerhalb des Plangebietes umgesetzt. Im Ausgleichsflächenpool der Stadt Mülheim an der Ruhr befindet sich die zusammenhängende Fläche A 32 „Rumbachtal Böllrodt“ auf Mülheimer Stadtgebiet, z.T. im Eigentum der Stadt Essen, z.T. im Eigentum der Stadt Mülheim an der Ruhr. Diese Teilackerfläche in Mülheim-Raadt wird durch Anlage von Feldgebüsch entsprechend aufgewertet.

Nähere Details sind dem Umweltbericht, Teil B, Kapitel 1.3.3 „Schutzgut Tiere und Pflanzen sowie „Schutzgut Landschaft“ zu entnehmen.

6. Altlasten

Für das Plangebiet bestand aufgrund der Vornutzung ein Altlastenverdacht bzw. ein Verdacht auf schädliche Bodenveränderungen. Im Rahmen der durchgeführten Untersuchungen (umfangreiche Nutzungsrecherche sowie anschließende orientierende Gefährdungsabschätzung) konnte dieser Verdacht nicht bestätigt werden, es wurden keine Hinweise auf deutlich erhöhte Schadstoffgehalte im Hinblick auf die geplante Nutzung festgestellt. Unabhängig

hiervon erfolgt im Anschluss an die Textlichen Festsetzungen der Hinweis, dass Bodeneingriffe gutachterlich zu begleiten sind.

Nähere Details sind dem Umweltbericht, Teil B, Kapitel 1.3.4 „Schutzgut Boden“ zu entnehmen.

7. Immissionsschutz

Zur planungsrechtlichen Absicherung des geplanten Büro- und Gewerbeparks am Flughafen Essen/Mülheim wurden im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens zwei verschiedene Immissionsschutzgutachten erstellt. Im Einzelnen wurde hierbei

- der *Verkehrslärm* (Gutachten Geräuschemissionen und –immissionen durch Straßen-, Schienen- und Fluglärm, Bebauungsplan „Büro- und Gewerbepark – H 17“ der Stadt Mülheim an der Ruhr, TÜV NORD Systems, 29.04.2008) sowie
- der *Gewerbelärm* (Gutachten Lärmkontingentierung gemäß DIN 45691 für den Bebauungsplan „Büro- und Gewerbepark am Flughafen- H 17“ der Stadt Mülheim a.d. Ruhr, TÜV Nord Systems, 29.04.2008)

betrachtet. Im Rahmen der *Verkehrslärmuntersuchung* wurden auch die Geräuschemissionen beurteilt, die durch den *Flughafen Essen/Mülheim* im Bereich des Bebauungsplangebietes zu erwarten sind. Gutachterlich bestätigt wurde auch, dass die Bundesautobahn A 52 im Untersuchungsgebiet keinen wesentlichen Einfluss auf die Gesamtgeräuschsituation hat.

Zum Schutz der Neubebauung vor Verkehrs- und Fluglärm sind innerhalb des Plangebietes Lärmpegelbereiche mit den entsprechenden erforderlichen Schalldämmmaßnahmen festgesetzt.

Zielsetzung des Gutachtens zur *Lärmkontingentierung* war es, den überbaubaren Flächen GE 1 bis GE 6 Lärmkontingente gemäß DIN 45691 zuzuweisen, so dass in der Umgebung des Bebauungsplangebietes die Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005-1 sowie die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm eingehalten werden. Zulässig sind demnach nur solche Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die festgesetzten Emissionskontingente L_{EK} nach DIN 45691 weder tags (6:00 h bis 22:00 h) noch nachts (22:00 h bis 6:00 h) überschreiten.

Die benachbarten Wohnnutzungen in der „Flughafensiedlung“ wurden als Reines Wohngebiet, an der Zeppelinstraße als Allgemeines Wohngebiet eingestuft. Die Gebietsvorbelastung durch die vorhandenen Gewerbebetriebe nördlich der Brunshofstraße wurde hierbei berücksich-

sichtigt.. Hierdurch wird die Lärmmenge, die im Plangebiet entstehen darf, so begrenzt, dass sowohl im Plangebiet selbst die für Gewerbegebiet zulässigen Immissionsrichtwerte eingehalten werden, als auch die niedrigeren Immissionsrichtwerte für Reine Wohngebiete in der benachbarten Flughafensiedlung bzw. für Allgemeine Wohngebiete in der weiteren Umgebung.

Diese Festsetzungen tragen dazu bei, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu ermöglichen.

Nähere Informationen sind dem Umweltbericht, Teil B, Kapitel 1.3.2 „Schutzgut Mensch“ zu entnehmen.

8. Planungsalternativen

Grundsätzliche Planungsalternativen sind unter konsequenter Berücksichtigung der gefassten Beschlüsse

- Grundsatzbeschluss der Räte der Städte Mülheim an der Ruhr und Essen im Juli 2003 zur Entwicklung eines interkommunalen Büro- und Gewerbegebietes,
- Empfehlung des Preisgerichtes vom 20. Mai 2005 sowie dem
- Beschluss des Planungsausschusses der Stadt Mülheim an der Ruhr vom 21. Juni 2005 zur städtebaulichen Gesamtkonzeption

nicht zu erkennen. Alternative Planungs-/ Lösungsmöglichkeiten in Details sind jedoch im Rahmen der Entwurfsbearbeitung geprüft worden und haben sich in der konkretisierten Planung niedergeschlagen.

9. Öffentlichkeitsbeteiligungen

Parallel zur öffentlichen Auslegung haben sich bei der weiteren Planbearbeitung für Teilbereiche des Bebauungsplanentwurfes Änderungen der zeichnerischen und textlichen Festsetzungen ergeben.

So ergab sich aus den parallel zur öffentlichen Auslegung eingegangenen schriftlichen Anregungen und den Beschlüssen des Rates der Stadt vom 27.11.2008 und des Planungsausschusses vom 09.12.2008 eine Änderung der zeichnerischen und der textlichen Festsetzungen. So soll die Festsetzung *Lagerhäuser und Lagerplätze* entsprechend der Art der Betriebe

und deren Eigenschaften gegliedert werden. Dementsprechend sind in **allen** Gewerbegebieten (GE 1 – GE 6) die allgemein zulässigen Lagerhäuser sowie Lagerplätze zur Unterstellung, Wartung und Montage von Flugzeugen und Fluggeräten aller Art (Segelflugzeuge, Luftschiffe, Drehflügler) unzulässig. Eine weitere Änderung hat sich auch für die Gewerbegebiete GE 1 sowie GE 4 – GE 6 ergeben. So sind hier Lagerhäuser und Lagerplätze nur als untergeordnete Nutzung im funktionellen Zusammenhang mit einer anderen Hauptnutzung zulässig, insbesondere eine Nutzung für Logistik und Spedition ist ausgeschlossen.

Weitere Anregungen der Öffentlichkeit betrafen die zukünftige Gebäudehöhe der Gewerbegebiete GE 4 - GE 6. Der Bebauungsplanentwurf setzte dort eine maximale Traufhöhe fest, während das Maß der baulichen Nutzung in den übrigen Gewerbegebieten (GE 1 – GE 3) zusätzlich auch über die zwingend festgesetzte Zahl der Vollgeschosse reglementiert wird. Entsprechend der eingebrachten Anregungen bzw. der oben genannten politischen Beschlüsse wird in den Gewerbegebieten GE 4 – GE 6 nunmehr zusätzlich die maximale Zahl der Vollgeschosse festgesetzt.

Daher wurde im Anschluss an die gesetzlich vorgeschriebenen Öffentlichkeitsbeteiligungen eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung (erneute öffentliche Auslegung) im Zeitraum vom 09.01.2009 bis einschließlich 09.02.2009 mit den v.g. geänderten Festsetzungen durchgeführt.

Hierzu wurden seitens der Öffentlichkeit überwiegend gleichlautende Einwendungen z.B. bezüglich „flugaffinem Gewerbe“ sowie „flugaffinen Gewerbebetrieben“ geäußert. Durch einen Einwender wurden im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung jedoch weitergehende Einwendungen bezüglich seiner betrieblichen Bestandssicherung im Zusammenhang mit den nun getroffenen Festsetzungen eingebracht. Hierbei handelt es sich um einen Betrieb u.a. für die Wartung von Sportflugzeugen.

Es ist städtebauliches Ziel, innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes „Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“ die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen hochwertigen Büro- und Gewerbepark an dieser Stelle zu schaffen. Insofern sind u.a. Lagerhäuser sowie Lagerplätze zur Unterstellung, Wartung und Montage von Flugzeugen und Fluggeräten aller Art (Segelflugzeuge, Luftschiffe, Drehflügler) innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes unzulässig. Dies bedeutet, dass nach Rechtskraft des Bebauungsplanes die innerhalb des Geltungsbereiches liegenden entsprechenden Gewerbebetriebe, deren derzeitiges Nutzungsspektrum dem Festsetzungskatalog widerspricht, reinen passiven Bestandsschutz genießen.

Im Rahmen der planerischen Abwägung muss das private Interesse am Erhalt bestehender baulicher Nutzungsrechte mit dem öffentlichem Interesse an einer städtebaulichen Neuordnung des Plangebietes abgewogen werden. Auch nach Einbeziehen der konkreten privaten Belange in den Abwägungsvorgang wird an den planerischen Zielen des Bebauungsplanes festgehalten. Unabhängig hiervon sollten den Gewerbetreibenden bei der Umsetzung des Bebauungsplanes Ersatzstandorte an geeigneter Stelle angeboten werden. Aufgrund der speziellen Anforderungen kommt hierfür ausschließlich das gewidmete Flughafenareal in Betracht.

Darüber hinaus wurden **keinerlei** inhaltlich weitergehenden Hinweise, Anregungen oder Gedanken geäußert.

10. Städtebauliche Kenndaten

Gesamtfläche Plangebiet	Ca. 63.640 m ²
davon	
Gewerbliche Baufläche	Ca. 31.370 m ²
Öffentliche Verkehrsfläche (Bestand und Planung)	Ca. 17.510 m ²
Öffentliche Grünfläche	Ca. 14.070 m ²
Private Grünfläche/Vorgarten Empfangsgebäude	Ca. 150 m ²
Regenrückhaltebecken	Ca. 540 m ²
Maximal realisierbare Bruttogeschossfläche	Ca. 85.560 m ²
Anzahl öffentliche Parkplätze	Ca. 189

Teil B

1. Umweltbericht

1.1 Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes

Der Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr und der Rat der Stadt Essen haben im Juli 2003 den Grundsatzbeschluss gefasst, einen Büropark als interkommunales Gewerbegebiet am Flughafen Essen/Mülheim entlang der Brunshofstraße zu entwickeln. Ziel dieses Projektes soll es sein, die Standortqualität in der Region Mülheim an der Ruhr/Essen durch ein attraktives Flächenangebot am Flughafen zu erhöhen. Das in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafen Essen/Mülheim liegende Plangebiet wurde zum überwiegenden Teil bereits im November 2004 durch die Bezirksregierung Düsseldorf entwidmet und somit aus der Flughafenennutzung entlassen. Eine Ausnahme bildet die bisher als Werft bzw. Flugzeugunterstellhalle genutzte Fläche im nordwestlichen Planbereich, hier ist das Entwidmungsverfahren eingeleitet. Somit kann durch eine Bauleitplanung eine neue Nutzung dieser Flächen initiiert werden.

1.2 Ziele des Umweltschutzes

Schutzgut	Gesetzliche Grundlage*	Zielaussage	Fachplanung / Gutachten
Mensch	Baugesetzbuch (BauGB)	Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes bei der Aufstellung der Bauleitpläne, insbesondere die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Vermeidung von Emissionen	Gebietsentwicklungsplan NRW vom 15.12.1999
	Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) inkl. Verordnungen (VO), hier insb. 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung)	Schutz des Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umweltauswirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen)	Flächennutzungsplan vom 15.03.2005 Gesamtstädtische Klimaanalyse, KVR 2003 Gutachten Geräuschemissionen und -immissionen durch Straßen-, Schienen- und Fluglärm, Bebauungsplan „Büro- und Gewerbepark – H 17“
	TA Lärm	Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie deren Vorsorge	der Stadt Mülheim an der Ruhr, TÜV NORD Systems, 29.04.2008
	DIN 18005	Als Voraussetzung für gesunde Lebensverhältnisse für die Bevölkerung ist ein ausreichender Schallschutz notwendig, dessen Verringerung insbesondere am Entstehungsort, aber auch durch städtebauliche Maßnahmen in Form von Lärmvorsorge und -minderung bewirkt werden soll	Gutachten Lärmkontingentierung gemäß DIN 45691 für den Bebauungsplan „Büro- und Gewerbepark am Flughafen- H 17 der Stadt Mülheim a.d. Ruhr, TÜV Nord Systems, 29.04.2008

Tiere und Pflanzen	Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG NW)	Natur und Landschaft sind aufgrund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlagen des Menschen auch in Verantwortung für die künftige Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass - die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, - die Regenerationsfähigkeit und die nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, - die Tier- und Pflanzenwelt einschl. ihrer Lebensstätten und Lebensräume sowie - die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind	Landschaftsplan vom 28.02.2005
	BauGB	Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere die Belange des Umweltschutzes einschl. des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbes. - die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt sowie - die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes in seinen in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe a bezeichneten Bestandteilen (Eingriffsregelung nach BNatSchG)	Landschaftspflegerischer Begleitplan Büro Leser / Albert/ Bielefeld, Mai 2008
	BImSchG inkl. VO	s.o. (Schutzgut Mensch)	
Boden	Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG)	Langfristige Schutz des Bodens hinsichtlich seiner Funktionen im Naturhaushalt, insbes. als - Lebensgrundlage und -raum für Menschen, Tiere, Pflanzen, - Bestandteil des Naturhaushaltes mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, - Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen (Grundwasserschutz), - Archiv für Natur- und Kulturgeschichte, - Standort für Rohstofflagerstätten, für land- und forstwirtschaftliche sowie siedlungsbezogene und öffentliche Nutzungen; Schutz des Bodens/Vorsorgeregulungen gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen Förderung der Sanierung schädlicher Bodenveränderungen und Altlasten	Landschaftsplan vom 28.02.2005 Landschaftspflegerischer Begleitplan Büro Leser / Albert/ Bielefeld, Mai 2008 Altlastenkataster Ergebnisbericht historische Recherche, Büro GfD, Teil 1 vom 01.07.1992, Teil 2 vom 01.12.1992 Hydrogeolog. Systembeschreibung und Risikoabschätzung, Büro ahu vom 02.03.1993, ergänzende Untersuchungen vom 25.05.1993 und vom 17.09.1993 Bericht zur Bodenuntersuchung im Bauleitplanverfahren H17, Büro GUB vom 25.10.2006

	BauGB	Sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Innenentwicklung Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß begrenzen	Städtebauliche Entwurfskonzeption / Wettbewerbsentwurf
	BImSchG inkl. VO	s.o. (Schutzgut Mensch)	
Wasser	Wasserhaushaltsgesetz (WHG) Landeswassergesetz NRW (LWG NW)	Sicherung der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und deren Bewirtschaftung zum Wohl der Allgemeinheit und zur Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen ihrer ökologischen Funktionen. Schutz der Gewässer vor vermeidbaren Beeinträchtigungen, sparsame Verwendung des Wassers sowie die Bewirtschaftung von Gewässern zum Wohl der Allgemeinheit Niederschlagswasser (bei erstmals bebauten oder befestigten Flächen) ortsnahe versickern, verrieseln oder in ein Gewässer einleiten, sofern es die örtlichen Verhältnisse zulassen	Landschaftsplan vom 28.02.2005 Hydrogeolog. Systembeschreibung und Risikoabschätzung, Büro ahu vom 02.03.1993, ergänzende Untersuchungen vom 25.05.1993 und vom 17.09.1993
	BImSchG inkl. VO	s.o. (Schutzgut Mensch)	
Luft	BImSchG inkl. VO, insb. 22. und 33. BImSchV	s.o. (Schutzgut Mensch)	Gesamtstädtische Klimaanalyse, KVR 2003
	TA Luft	Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen sowie deren Vorsorge zur Erzielung eines hohen Schutzniveaus für die gesamte Umwelt.	
	Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL)	Feststellung und Beurteilung von Geruchsimmissionen unter Berücksichtigung der Sensibilität u. subjektiver Einstellung der Betroffenen sowie tages- und jahreszeitlicher Verteilung der Einwirkungen	
Klima	BNatSchG LG NW	Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes (und damit auch der klimatischen Verhältnisse) als Lebensgrundlage des Menschen und Grundlage für seine Erholung	Gesamtstädtische Klimaanalyse, KVR 2003
	BImSchG inkl. VO	s.o. (Schutzgut Mensch)	
Landschaft	BNatSchG LG NW	Schutz, Pflege, Entwicklung und ggf. Wiederherstellung der Landschaft auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft	Landschaftsplan vom 28.02.2005 Landschaftspflegerischer Begleitplan Büro Leser / Albert/ Bielefeld vom Mai 2008
	BauGB	Bei der Aufstellung der Bauleitpläne ist insbesondere die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes zu beachten	
Kultur- und Sachgüter	BauGB	Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes zu beachten	
	Denkmalschutzgesetz NRW (DSchG NRW)	Denkmäler sind zu schützen, zu pflegen, sinnvoll zu nutzen und wissenschaftlich zu erforschen. Bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen sind die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen.	
	BImSchG inkl. VO	s.o. (Schutzgut Mensch)	

* in der zum Zeitpunkt der Berichterstellung gültigen Fassung

1.3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

1.3.1 Allgemeine Bestandsbeschreibung

1.3.2 Schutzgut Mensch

Aspekt Lärm

Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet wird durch den Flughafen Essen/Mülheim genutzt und ist folglich durch Geräuschimmissionen (Flug-, Roll- und Bodenlärm) aus dieser Nutzung erheblich vorbelastet. Das Plangebiet ist zugleich Flugerwartungsgebiet des Flughafens Düsseldorf International. Das zu den Auswirkung der Routenänderung des Flughafens Düsseldorf International auf das Stadtgebiet erstellte Gutachten der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung (GfL 2006) weist für das Plangebiet bezogen auf den Flughafen Düsseldorf einen Lärmindikator L_{DEN} (Tag/Abend/Nacht-Pegel gemäß EU-Umgebungsärm-Richtlinie) von $> 35 \text{ dB(A)}$ bis $< 40 \text{ dB(A)}$ aus.

Die ca. 1 km südöstlich verlaufende Bundesautobahn A 52 hat im Untersuchungsgebiet keinen wesentlichen Einfluss auf die Gesamtgeräuschsituation. Von der Fläche selber gehen heute kaum Lärmemissionen aus, da sie draußen oder in der Halle überwiegend als Abstellfläche für Kleinfahrzeuge genutzt wird.

Bewertung

Das Plangebiet ist als durch Fluglärm des Flughafens Essen / Mülheim deutlich vorbelastet einzustufen. Daher sind im Rahmen des Bebauungsplanes entsprechende Schallschutzmaßnahmen für die neuen Büro- und Gewerbebauten zu ergreifen.

Trotz der auf die verkehrsreichsten 6 Monate gemittelten geringen Immissionsbelastung durch Fluglärm aus Düsseldorf ist vor Ort ein zeitweises Belästigungspotential hierdurch nicht auszuschließen. Die Fluglärmbelastung durch den Flughafen Düsseldorf ist aber bauleitplanerisch nicht weiter relevant.

Entwicklungszustand bei Durchführung der Planung

Im Plangebiet sollen künftig andere Nutzungen als heute ausgeübt werden. Hierbei kann es sich durchaus um Tätigkeiten handeln, die in schützwürdigen Räumen (d.h. Büro- sowie anderen Aufenthaltsräumen) ausgeübt werden. Daher müssen zum Schutz der künftigen Nutzer des Plangebiets im Bebauungsplan Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt werden.

Auf das benachbarte Wohngebiet „Flughafensiedlung“ wirken neue Lärmimmissionen ein, die aus der künftigen Nutzung als Büro- und Gewerbepark resultieren. Um eventuelle Auswirkungen durch die neuen gewerblichen Nutzungen auf das Wohngebiet auszuschließen,

sind die gewerblichen Emissionen zu begrenzen. Hierfür sind adäquate Lärmschutzmaßnahmen festzusetzen, die ein verträgliches Nebeneinander der Gewerbe- und der Wohnnutzung ermöglichen. Auswirkungen durch den Verkehr auf der neuen Planstraße sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Die Auswirkungen der vorhandenen Lärmbelastung auf das Plangebiet und auch die von der Planung auf die Nachbarschaft wurden durch zwei verschiedene schalltechnische Gutachten untersucht. Im Einzelnen wurde hierbei

- der *Verkehrslärm* (Gutachten Geräuschemissionen und -immissionen durch Straßen-, Schienen- und Fluglärm, Bebauungsplan „Büro- und Gewerbepark – H 17“ der Stadt Mülheim an der Ruhr, TÜV NORD Systems, 29.04.2008) sowie
- der *Gewerbelärm* (Gutachten Lärmkontingentierung gemäß DIN 45691 für den Bebauungsplan „Büro- und Gewerbepark am Flughafen- H 17 der Stadt Mülheim a.d. Ruhr, TÜV Nord Systems, 29.04.2008)

betrachtet. Im Rahmen der *Verkehrslärmuntersuchung* wurden auch die Geräuschimmissionen beurteilt, die durch den *Flughafen Essen/Mülheim* im Bereich des Bebauungsplangebietes zu erwarten sind. Die Berechnung und Beurteilung der *Fluglärmsituation* beschränkte sich dabei auf das Plangebiet, da nur dieser Bereich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu betrachten ist. Im Einzelnen wurde der energieäquivalente Dauerschallpegel $L_{eq}(3)$ untersucht. Die schalltechnische Untersuchung des TÜV Nord Systems zum Fluglärm basiert dabei auf dem durch den Flughafenbetreiber FEM in Auftrag gegebenen Bericht:

Schalltechnischer Bericht Nr. 25599-2.001 – über die Ermittlung der derzeitigen und künftigen Lärmimmissionen des Flughafens Essen/Mülheim, KÖTTER Consulting Engineers, Rheine, 27.08.2003

Für die Beurteilung der Geräuschimmissionen durch den Flughafen Essen / Mülheim im Bebauungsplangebiet wurden die folgenden Immissionspunkte stellvertretend für die geplante Bebauung betrachtet:

IP	Lage im BPlan H17	Leq(3) Fluglärm dB(A)	Leq(3) Roll- u. Bodenlärm dB(A)	Leq(3) Gesamtbelastung gem. Abs. 5.5.7 der DIN 4109 dB(A)	OW DIN 18005-1 dB(A)
IP I	GE1, Südrand	56	58	60	65
IP II	GE2, Südrand	56	58	60	65
IP III	GE3, Südrand	56	62	63	65
IP IV	GE4, Südrand	56	65	65	65
IP V	GE5, Südrand	55	63	63	65
IP VI	GE6, Südrand	54	64	64	65

Wie aus dieser Darstellung hervorgeht werden bezogen auf den Fluglärm die Orientierungswerte der DIN 18005-1 für ein Gewerbegebiet (GE) an allen Immissionspunkten im Plangebiet eingehalten.

Aufgrund vorhandener Prognoseunsicherheiten bei der Ermittlung der Beurteilungspegel - wie vorweg aufgeführt liegt dem Gutachten eine Untersuchung aus dem Jahr 2003 zu Grunde, aktuellere verwertbare Aussagen zum prognostizierten Fluglärm liegen der Stadt Mülheim an der Ruhr nicht vor - wurde im Hinblick auf den notwendigen Schallschutz an den zukünftigen Gebäuden pauschal ein Sicherheitszuschlag von +3 dB(A) auf die Gesamtbelastung durch Fluglärm aufgeschlagen.

IP	Lage im BPlan H17	LAeq(3) Inkl. Zuschlag dB(A)	LPB	R'w,res / dB Außenbauteil Wohnung Büro		R'w,res / dB Wand/Fenster(Klasse) Fensteranteil 40% Wohnung Büro		OW DIN 18005 tags nachts dB(A) dB(A)	
IP I	GE1, Südrand	63	IV	40	35	45/35 (3)	40/30 (2)	65	55
IP II	GE2, Südrand	63	IV	40	35	45/35 (3)	40/30 (2)	65	55
IP III	GE3, Südrand	66	IV	40	35	45/35 (3)	40/30 (2)	65	55
IP IV	GE4, Südrand	68	V	45	40	50/40 (4)	45/35 (3)	65	55

IP V	GE5, Südrand	66	IV	40	35	45/35 (3)	40/30 (2)	65	55
IP VI	GE6, Südrand	67	IV	40	35	45/35 (3)	40/30 (2)	65	55

Die Fassadenteile, die dem Flughafengelände zugewandt sind, liegen demnach im Lärmpegelbereich IV bis V. Pegelbestimmend ist hier der Fluglärm.

Das benachbarte Reine Wohngebiet „Flughafensiedlung“ wird heute ebenfalls vom Fluglärm beeinträchtigt. Es ist jedoch nicht Aufgabe des Bebauungsplanes, die Lärmemissionen des Flughafens auf dieses Wohngebiet zu untersuchen bzw. Regelungen hierzu zu treffen. Ausgenommen ist hiervon allerdings eine Betrachtung, ob sich durch die neuen Gebäude eine Änderung bzw. Verschlechterung der heutigen Fluglärm-Situation für die Bewohner ergibt. Die vorliegende schalltechnische Untersuchung trifft hierzu die Aussage, dass die geplante Bebauung keine negativen Auswirkungen auf die derzeitige Geräuschsituation in dem Wohngebiet nordwestlich der Brunshofstraße sowie an der Heini-Dittmar-Straße („Flughafensiedlung“) durch Flug-, Roll- und Bodenlärm des Flughafens Essen/Mülheim hat.

Zielsetzung des *Verkehrslärmgutachtens* war es weiterhin die Geräuschemissionen zu untersuchen, die durch den erhöhten Fahrzeugverkehr bedingt durch den geplanten Büro- und Gewerbepark in der Nachbarschaft sowie im Plangebiet zu erwarten sind. Hierzu wurden die Beurteilungspegel durch Fahrzeugverkehr auf der Planstraße sowie auf den umgebenden Bestandsstraßen (Brunshof-, Zeppelin- und Lilienthalstraße) im Ist- und Planzustand ermittelt und beurteilt. Hierbei wurden die vollen Verkehrsstärken innerhalb und außerhalb des eigentlichen Bauabschnitts berücksichtigt. Die Beurteilungspegel wurden mit den Orientierungswerten der DIN 18005 sowie den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV verglichen und beurteilt.

Der Planungsfall wurde insgesamt für drei Szenarien prognostiziert, in allen Szenarien findet hierbei als integrierte Nutzung der Gewerbefläche GE 4 ein Nahversorger („Supermarkt“) Berücksichtigung:

- Szenario Gewerbepark – das zu erwartende Verkehrsaufkommen und die daraus resultierende Lärmentwicklung basiert auf der Annahme einer ausschließlichen Nutzung aller Gewerbeflächen durch „publikumsorientierte Dienstleistung“.

- Szenario Büro – das zu erwartende Verkehrsaufkommen errechnet sich unter Berücksichtigung der Nutzung für die Gewerbeflächen GE 1 und GE 4 – GE 6 durch „unternehmerorientierte Dienstleistung“.
- Szenario Lager – das zu erwartende Verkehrsaufkommen ergibt sich unter Berücksichtigung der Nutzung für die Gewerbeflächen GE 1 und GE 4 – GE 6 durch „Lager und Logistik“.

Durch die im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung geänderten Festsetzungen, nach denen Lagerhäuser und Lagerplätze hier nur als untergeordnete Nutzung im funktionellen Zusammenhang mit einer anderen Hauptnutzung zulässig sind sowie insbesondere durch den Ausschluss einer Nutzung für Logistik und Spedition werden die zu erwartenden Verkehrsmengen vermutlich erheblich geringer sein. Obwohl aus Sicht des Lärmschutzes das o.g. Szenario an Gewicht verloren hat, wird es als worst-case-Betrachtung in die Abwägung einbezogen.

Entsprechend liegen den drei Szenarien unterschiedliche Prognosen zum Gesamtverkehrsaufkommen zugrunde, die sich auch im Hinblick auf die zu erwartenden Anteile an PKW und LKW unterscheiden. Grundlage dieser Prognosen sind die Ansätze zur Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen. Als Prognosebelastung für das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr auf der **Planstraße** für den Bereich des gesamten Gewerbegebietes wurden folgende Annahmen getroffen:

	Szenario Gewerbe- park	Szenario Büro	Szenario Lager
PKW	18.458	2.150	1.576
LKW	808	162	2.036
KFZ	19.266	2.312	3.612
LKW-Anteil	4,2%	7,0%	56,4%

Für den Zweck der schalltechnischen Untersuchung wurde diese Gesamtbelastung auf die werktägliche Verkehrsbelastung der entsprechenden Straßenabschnitte der Planstraße heruntergebrochen.

Für die Beurteilung der Geräuschimmissionen durch den Fahrzeugverkehr wurden für die bereits vorhandene Bebauung folgende Immissionspunkte betrachtet:

IP1	Wohnhaus Lilienthalstraße 327, Flurstück 38	WA
IP2	Büro/Gewerbe, Gewerbegebiet Brunshofstraße	GE

IP3	Büro/Gewerbe, Gewerbegebiet Brunshofstraße	GE
IP4	Wohnhaus Brunshofstraße 20, Flurstück 484	WR
IP5	Wohnhaus Windmühlenstraße 69, Flurstück 438	WR
IP6	Wohnhaus Windmühlenstraße 38, Flurstück 50	WR
IP7	Wohnhaus Zeppelinstraße 313/315, Flurstück 220/363	WA
IP8	Wohnhaus Dornmannweg 6, Flurstück 361	WA
IP9	Wohnhaus Windmühlenstraße 1, Flurstück 402	WA

Als Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung ist festzuhalten, dass die durch die geplante Nutzung zu erwartenden Pegeländerungen im Sinne der 16. BImSchV zum Teil wesentlich sind. Im Sinne der 16. BImSchV ist eine Veränderung der Geräuschsituation erheblich, wenn der Beurteilungspegel des von dem Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Der Vergleich der unterschiedlichen Szenarien lässt sich dabei wie folgt zusammenfassen: Die Beurteilungspegel für das Szenario „Büro“ sind an allen Immissionspunkten geringer als für die Szenarien „Lager“ und „Gewerbepark“.

Die Beurteilungspegel an den Immissionspunkten entlang der **Zeppelinstraße** (IP1, IP7, IP8 und IP9) für das Szenario „Gewerbepark“ fallen höher aus als für das Szenario „Lager“. Die Beurteilungspegel an den Immissionspunkten im Bereich der **Brunshofstraße** und der **Windmühlenstraße** (IP2 bis IP6) für das Szenario „Lager“ fallen höher aus als für das Szenario „Gewerbepark“.

Im Detail sind für die einzelnen Szenarien folgende Auswirkungen zu erwarten:

Szenario: Gewerbepark

Ort	Ist-Zustand		Plan-Z.		Änderung (Plan-Ist)		OW DIN 18005		IGW 16. BImSchV	
	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
IP1	65	57	69	61	4	5	55	45	59	49
IP2	65	56	66	57	1	2	65	55	69	59
IP3	58	48	59	50	2	3	65	55	69	59
IP4	50	40	55	46	6	7	50	40	59	49
IP5	46	37	55	46	9	9	50	40	59	49
IP6	44	35	50	43	7	8	50	40	59	49
IP7	66	58	69	62	4	4	55	45	59	49
IP8	61	53	63	55	3	3	55	45	59	49
IP9	64	55	66	58	3	3	55	45	59	49

An fast allen Immissionspunkten (außer IP 2) liegt die Pegelerhöhung durch den anlagenbezogenen Verkehr für das Szenario „Gewerbepark“ zwischen 3 dB(A) und 9 dB(A). Im Sinne der 16. BImSchV (§1, Abs. 2.2) wird die Pegeländerung als wesentliche Veränderung beurteilt. Ferner werden die Orientierungswerte der DIN 18005 an fast allen Immissionspunkten (außer IP 3) überschritten. Der Beurteilungspegel überschreitet zusätzlich an den Immissionspunkten IP 1, IP 7, IP 8 und IP 9 die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.

Szenario: Büro

Ort	Ist-Zustand		Plan-Z.		Änderung (Plan-Ist)		OW DIN 18005		IGW 16. BImSchV	
	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
IP1	65	57	65	58	1	1	55	45	59	49
IP2	65	56	65	56	1	1	65	55	69	59
IP3	58	48	58	48	1	1	65	55	69	59
IP4	50	40	53	43	4	4	50	40	59	49
IP5	46	37	53	43	8	7	50	40	59	49
IP6	44	35	46	38	3	3	50	40	59	49
IP7	66	58	66	59	1	1	55	45	59	49
IP8	61	53	61	53	0	1	55	45	59	49
IP9	64	55	64	56	0	1	55	45	59	49

Die Pegelerhöhung für das Szenario „Büro“ entlang der **Zeppelinstraße/ Lilienthalstraße** (IP 1, IP 7, IP 8 und IP 9) liegt gegenüber dem Ist-Zustand unter 1 dB(A). Im Sinne der 16. BImSchV (§1, Abs. 2.2) wird die Pegeländerung als unerhebliche Veränderung beurteilt. Der Beurteilungspegel überschreitet an den Immissionspunkten (IP 1, IP 7, IP 8 und IP 9) derzeit und auch zukünftig die Orientierungswerte der DIN 18005 und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für ein Allgemeines Wohngebiet (WA).

An den **östlich** gelegenen Immissionspunkten entlang der **Brunshofstraße** (Gewerbegebiet: IP 2 und IP 3) liegt die Pegelerhöhung ebenfalls unter 1 dB(A). Die Pegelerhöhung wird daher als unerhebliche Veränderung beurteilt. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden eingehalten.

An den Immissionspunkten im **nordwestlichen** Bereich der **Brunshofstraße** sowie der **Windmühlenstraße** (IP 4 bis IP 6) liegt die Pegelerhöhung zum Teil über 3 dB(A). Die Pegelerhöhung wird daher im Sinne der 16. BImSchV als wesentliche Veränderung beurteilt. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für ein Reines Wohngebiet (WR) werden im Planzustand an den Immissionspunkten IP 4 und IP 5 überschritten, nicht jedoch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.

Szenario: Lager

Ort	Ist-Zustand		Plan-Z.		Änderung (Plan-Ist)		OW DIN 18005		IGW 16. BImSchV	
	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
IP1	65	57	65	58	1	2	55	45	59	49
IP2	65	56	67	58	2	2	65	55	69	59
IP3	58	48	60	51	3	4	65	55	69	59
IP4	50	40	56	48	7	8	50	40	59	49
IP5	46	37	55	47	10	11	50	40	59	49
IP6	44	35	52	45	9	10	50	40	59	49
IP7	66	58	66	59	1	1	55	45	59	49
IP8	61	53	61	53	1	1	55	45	59	49
IP9	64	55	64	56	1	1	55	45	59	49

Die Pegelerhöhung durch den anlagenbezogenen Verkehr des geplanten Büro- und Gewerbeparks für das Szenario „Lager“ entlang der **Zeppelinstraße/ Lilienthalstraße** (IP 1, IP 7, IP 8 und IP 9) liegt gegenüber dem Ist-Zustand unter 2 dB(A) und wird daher als unerhebliche Veränderung beurteilt. Der Beurteilungspegel überschreitet an den Immissionspunkten (IP 1, IP 7, IP 8 und IP 9) derzeit und auch zukünftig die Orientierungswerte der DIN 18005 und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für ein Allgemeines Wohngebiet (WA).

An den Immissionspunkten im **nordwestlichen** Bereich der **Brunshofstraße** sowie der **Windmühlenstraße** (IP 4 bis IP 6) liegt die Pegelerhöhung durch den anlagenbezogenen Verkehr zwischen 3 dB(A) und 11 dB(A). Die Pegelerhöhung wird im Sinne der 16 BImSchV als wesentliche Veränderung beurteilt. Änderungen um ca. 10 dB(A) werden subjektiv als „Verdoppelung“ der Geräuschimmissionsbelastung beschrieben. An den Wohnhäusern (IP 4 bis IP 6) überschreiten die Beurteilungspegel für den Plan-Zustand die Orientierungswerte der DIN 18005 für ein Reines Wohngebiet (WR). Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden jedoch eingehalten.

Aufgrund der zum Teil wesentlichen Änderungen der durch die geplante Nutzung hervorgerufenen Immissionssituation war zu prüfen, ob und inwieweit im Bereich der durch die aktuelle Planung betroffenen, vorhandenen Wohngrundstücke ein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV sowie der VLärmSchR ausgelöst wird.

Für Immissionspunkte außerhalb des Bebauungsplangebietes wurde der Beurteilungspegel des eigentlichen Bauabschnitts durch den anlagenbezogenen Verkehr des geplanten Büro- und Gewerbeparks auf der Planstraße prognostiziert. In der nachfolgenden Tabelle sind die

Ergebnisse zusammengefasst und den Immissionsgrenzwerten nach 16. BImSchV gegenübergestellt:

Ort	Teilpegel der Planstraße						IGW 16. BImSchV	
	Szenario: Gewerbe		Szenario: Büro		Szenario: Lager		tags dB(A)	nachts dB(A)
	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)		
IP1	55	47	47	39	57	49	59	49
IP2	59	51	51	44	60	53	69	59
IP3	53	46	45	38	56	49	69	59
IP4	50	43	42	35	53	46	59	49
IP5	49	42	41	34	52	44	59	49
IP6	48	41	40	33	51	44	59	49
IP7	46	39	38	31	48	41	59	49
IP8	45	37	37	30	47	39	59	49
IP9	41	34	34	26	43	36	59	49

Ein Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten zeigt, dass an den untersuchten, vorhandenen Wohngrundstücken ein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen der VLärmSchR sowie der 16. BImSchV **nicht** ausgelöst wird. Der berechnete Beurteilungspegel der Planstraße überschreitet für alle drei Szenarien an den Immissionspunkten nicht die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.

Bezogen auf die geplante Nutzung wurde für die drei Szenarien ferner untersucht, in welchen Lärmpegelbereichen die zukünftigen Fassadenteile innerhalb der überbaubaren Flächen GE1 bis GE6 (Bebauungsplan Nr. H 17) liegen, um nach DIN 4109 das erforderliche Schalldämmmaß der Außenbauteile festzustellen. Hierbei wurde sowohl eine gewerbliche Nutzung untersucht, wie auch eine Wohnnutzung (z.B. Betriebsleiter-, Schichtleiter- oder Hausmeisterwohnung). Legt man die jeweiligen Maximalwerte der beiden Szenarien *Gewerbepark* und *Lager* zu Grunde ergeben sich hierzu die in den Zeichnerischen und Textlichen Festsetzungen festgelegten Lärmpegelbereiche bzw. erforderliche Schalldämmmaße. Näheres hierzu siehe auch unter dem nachfolgenden Punkt Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen.

Zielsetzung des Gutachtens zur *Lärmkontingentierung* war es, den überbaubaren Flächen GE 1 bis GE 6 Lärmkontingente gemäß DIN 45691 zuzuweisen, so dass in der Umgebung des Bebauungsplangebietes die Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005-1 sowie die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm eingehalten werden. Die benachbarten Wohnnutzungen in der „Flughafensiedlung“ wurden als Reines Wohngebiet, an der Zeppelinstraße als

Allgemeines Wohngebiet eingestuft. Die Gebietsvorbelastung durch die vorhandenen Gewerbebetriebe nördlich der Brunshofstraße wurde hierbei berücksichtigt. Auf Grund der vorhandenen und der plangebenden Vorbelastung durch die vorhandenen Gewerbebetriebe kann an den Immissionspunkten IP 2 bis IP 4 (Wohnhäuser Schürfeld 18, Schürfeld 10 und Windmühlenstraße 26a) eine Ausschöpfung des Immissionsrichtwertes nach Punkt 3.2.1 TA Lärm nicht ausgeschlossen werden. Damit die Gesamtbelastung (Vorbelastung plus Zusatzbelastung) die Immissionsrichtwerte an der betrachteten Wohnbebauung nicht überschreitet, sollte die Zusatzbelastung durch die geplanten Gewerbeflächen die Immissionsrichtwerte TA Lärm um mindestens 10 dB unterschreiten. Hierdurch wird sichergestellt, dass die Zusatzbelastung durch die überbaubaren Flächen GE 1 bis GE 6 keinen Beitrag zur Gesamtbelastung beisteuert. Für die übrigen Immissionspunkte liegen keine relevanten Vorbelastungen im Sinne der TA Lärm vor.

Für das Gutachten wurde die Methode der „Geräuschkontingentierung“ gemäß DIN 45691 angewendet, bei der den Teilflächen sogenannte Emissionskontingente zugeordnet werden, bei deren Einhaltung ein Immissionskonflikt an benachbarter Wohnnutzung aus schalltechnischer Sicht ausgeschlossen wird.

Als Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurden die folgenden Emissionskontingente tags/nachts bestimmt, bei deren Einhaltung die zulässigen Immissionsrichtwerte für ein Allgemeines bzw. Reines Wohngebiet (WA, WR) hinsichtlich der Wohnnutzung sowie für ein Gewerbegebiet (GE) am Tage und in der Nacht eingehalten werden. Zulässig sind demnach solche Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die in der folgenden Tabelle festgesetzten Emissionskontingente L_{EK} nach DIN 45691 weder tags (6:00 h bis 22:00 h) noch nachts (22:00 h bis 6:00 h) überschreiten:

Teilfläche	$L_{EK, tags}$ dB(A)	$L_{EK, nachts}$ dB(A)
GE 1	57	42
GE 2	57	42
GE 3	55	40
GE 4	53	38
GE 5	50	35
GE 6	50	35

Die Tabelle zeigt, dass in dem der Wohnnutzung „Flughafensiedlung“ nächstgelegenen Bereich die strengsten Lärmemissionsbeschränkung vorgesehen sind. Die Werte wurden entsprechend in die textlichen Festsetzungen übernommen.

Entwicklungszustand bei Nichtdurchführung der Planung

Im Plangebiet würde bei Nichtdurchführung der Planung vermutlich trotz bereits erfolgter Entwidmung des Areals weiterhin eine Nutzung durch den Flughafen Essen/Mülheim erfolgen. Es würde sich daher keine Änderung der heutigen Situation ergeben.

Auch für die benachbarte Wohnsiedlung würde sich der heutige Lärmpegel, insbesondere hervorgerufen durch die startenden und landenden Flugzeuge, bei Nichtdurchführung der Planung weder positiv noch negativ in einem erheblichen Maß verändern.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Die Planung reagiert auf die in den schalltechnischen Untersuchungen ermittelten, möglichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch durch Gliederung des Plangebietes nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 4 Nr.2 BauNVO und entsprechenden Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB.

Als Ergebnis des Gutachtens zur *Lärmkontingentierung* wurden die folgenden Emissionskontingente tags/nachts bestimmt, bei deren Einhaltung die zulässigen Immissionsrichtwerte für ein Allgemeines bzw. Reines Wohngebiet (WA, WR) hinsichtlich der Wohnnutzung sowie für ein Gewerbegebiet (GE) am Tage und in der Nacht eingehalten werden. Zulässig sind demnach solche Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die in der folgenden Tabelle festgesetzten Emissionskontingente L_{EK} nach DIN 45691 weder tags (6:00 h bis 22:00 h) noch nachts (22:00 h bis 6:00 h) überschreiten:

Teilfläche	$L_{EK, tags}$ dB(A)	$L_{EK, nachts}$ dB(A)
GE 1	57	42
GE 2	57	42
GE 3	55	40
GE 4	53	38
GE 5	50	35
GE 6	50	35

Ein Vorhaben, dem die ganze Teilfläche i zuzuordnen ist, erfüllt die schalltechnischen Festsetzungen des Bebauungsplanes, wenn der nach TA Lärm unter Berücksichtigung der Schallausbreitungsverhältnisse zum Zeitpunkt der Genehmigung berechnete Beurteilungspegel $L_{r,j}$ der vom Vorhaben ausgehenden Geräusche an allen maßgeblichen Immissionsorten j die Bedingung

$$L_{r,j} \leq L_{EK,i} - \Delta L_{i,j}$$

erfüllt. Die Berechnung von $\Delta L_{i,j}$ erfolgt nach DIN 45691 Abs. 4.5, wobei bei der Ausbreitungsrechnung folgende Ansätze berücksichtigt wurden:

- Die geometrische Ausbreitungsdämpfung wird berücksichtigt
- Es wird keine Richtwirkung berücksichtigt
- Es wird keine Bodendämpfung A_{gr} berücksichtigt
- Es wird von weitgehend ebenem Gelände ausgegangen
- Die meteorologische Korrektur wird pauschal mit $C_0 = 0$ dB angesetzt
- Eine Hauptfrequenz der Geräuschquellen wird bei $f = 500$ Hz angenommen
- Abschirmungen (A_{bar}), z.B. durch Gebäude, werden nicht berücksichtigt
- Es wurde eine kugelförmige Schallausbreitung berücksichtigt; freie Ausbreitung mit $4 \times \pi \times s^2$.

Wenn dem Vorhaben nur ein Teil einer Teilfläche zuzuordnen ist, sind die Gleichungen (4) und (6) der DIN 45691 auf diesen Teil anzuwenden. Ein Vorhaben erfüllt auch dann die schalltechnischen Festsetzungen des Bebauungsplanes, wenn der Beurteilungspegel $L_{r,j}$ den Immissionsrichtwert an den maßgeblichen Immissionsorten um mindestens 15 dB unterschreitet (Relevanzgrenze).

Wenn Anlagen oder Betriebe Emissionskontingente von anderen Teilflächen und/oder Teilen davon in Anspruch nehmen, ist eine erneute Inanspruchnahme dieser Emissionskontingente öffentlich-rechtlich auszuschließen (z.B. durch Baulast oder öffentlich-rechtlichem Vertrag).

Bei Einzelvorhaben, die nicht eine komplette Teilfläche nutzen, oder für die zwei oder mehrere Teilflächen zusammengefasst werden, gelten auch für Teilflächen die Emissionskontingente der gesamten Fläche. Bei schallrelevanten Vorhaben ist die Einhaltung der festgesetzten höchstzulässigen Emissionskontingente durch ein schalltechnisches Gutachten im Rahmen des baurechtlichen bzw. immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens nachzuweisen.

Zur Minderung auch der Fluglärmimmissionen im Plangebiet erfolgen für die zukünftigen Fassadenteile innerhalb der überbaubaren Flächen der Gewerbegebiete GE 1 bis GE 6 Festsetzungen für die erforderlichen Schalldämmmaße der Außenbauteile nach DIN 4109. In den in der Planzeichnung gekennzeichneten Bereichen, hinter denen sich schutzbedürftige Räume im Sinne der Anmerkung 1 in 4.1 der DIN 4109 befinden, technische Vorkehrungen zum Schutz von Außenlärm vorzusehen, die gewährleisten, dass die Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen nach der Tabelle 8 der DIN 4109 eingehalten werden.

Für die Außenbauteile sind gem. DIN 4109, unter Beachtung des für gesunde Arbeitsverhältnisse erforderlichen Luftaustausches, folgende Schalldämmmaße einzuhalten:

- **Lärmpegelbereich III, Beurteilungspegel 58 bis 62 (A):**

Laut Tabelle 8 der DIN 4109 ergibt sich für den Lärmpegelbereich III für Büroräume ein erforderliches Schalldämmmaß von $R_{w,res} \geq 35/25$ dB(A) (Wand/Fenster), bei einem Fensterflächenanteil der Außenwände von ca. 40%. Gemäß VDI 2719 sind demnach Fenster der Schallschutzklasse (1) erforderlich. Für Wohn- und Übernachtungsräume ergibt sich das Schalldämmmaß $R_{w,res} \geq 40/30$ dB(A) (Wand/Fenster) bzw. die Schallschutzklasse (2).

- **Lärmpegelbereich IV, Beurteilungspegel 63 bis 67 (A):**

Laut Tabelle 8 der DIN 4109 ergibt sich für den Lärmpegelbereich IV für Büroräume ein erforderliches Schalldämmmaß von $R_{w,res} \geq 40/30$ dB(A) (Wand/Fenster), bei einem Fensterflächenanteil der Außenwände von ca. 40%. Gemäß VDI 2719 sind demnach Fenster der Schallschutzklasse (2) erforderlich. Für Wohn- und Übernachtungsräume ergibt sich das Schalldämmmaß $R_{w,res} \geq 45/35$ dB(A) (Wand/Fenster) bzw. die Schallschutzklasse (3).

- **Lärmpegelbereich V, Beurteilungspegel 68 bis 72 (A):**

Laut Tabelle 8 der DIN 4109 ergibt sich für den Lärmpegelbereich V für Büroräume ein erforderliches Schalldämmmaß von $R_{w,res} \geq 45/35$ dB(A) (Wand/Fenster), bei einem Fensterflächenanteil der Außenwände von ca. 40%. Gemäß VDI 2719 sind demnach Fenster der Schallschutzklasse (3) erforderlich. Für Wohn- und Übernachtungsräume ergibt sich das Schalldämmmaß $R_{w,res} \geq 50/40$ dB(A) (Wand/Fenster) bzw. die Schallschutzklasse (4).

Die heutzutage aus Energieeinsparungsgründen handelsüblichen Fenster erfüllen bereits die schalltechnischen Anforderungen der Schallschutzklasse (2). Bei Fensterflächenanteilen > 40% ist der bauliche Schallschutz durch ein schalltechnisches Gutachten nachzuweisen. Die Schalldämmung der Außenbauteile von Büroräumen ist gemäß DIN 4109 durch Schallgutachten nachzuweisen und entsprechend auszuführen.

Ausnahmsweise kann eine Minderung der festgesetzten Bauschalldämmmaße zugelassen werden, wenn im Baugenehmigungsverfahren ein geringerer Außenlärmpegel nachgewiesen wird, als im Bebauungsplan angenommen.

Aspekt Erholung und Regeneration

Bestandsbeschreibung

Bei dem Plangebiet handelt es sich um ein derzeit noch durch den Flughafen Essen/Mülheim genutztes Areal, obwohl die Fläche zum überwiegenden Teil bereits entwidmet und somit formell der Flughafennutzung entzogen wurde. Ein Teil der Fläche wird von einer Halle, in der Flugzeuge geparkt bzw. gewartet werden genutzt, andere Bereiche sind durch Parkplätze, Wege etc. versiegelt. In den unversiegelten Bereichen herrschen Rasenflächen vor, z.T. mit größeren Bäumen bzw. Baumgruppen bestanden.

Bewertung

Die Flächen haben zur Zeit für die Erholung und Regeneration höchstens optischen Wert, da sie weitgehend für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind. Durch den Sicherheitszaun hindurch ist z.T. ein Blick in Richtung der freien Landschaft möglich.

Entwicklungszustand bei Durchführung der Planung

Die bisher private Fläche wird künftig der Öffentlichkeit in größeren Teilen zugänglich sein. Zwischen den künftigen Büro- und Gewerbebauten und der Brunshofstraße wird sich eine als Parkanlage gestaltete öffentliche Grünfläche hinziehen. Hier wird auch ein neuer Aufenthaltsraum für die Öffentlichkeit geschaffen.

Die Sichtbeziehungen auf das Flugfeld werden z.T. eingeschränkt, sie sind aber weiterhin von den öffentlichen Plätzen gewährleistet. Auch durch die festgesetzte Bauweise öffnet sich das Plangebiet immer wieder und ermöglicht Sichtbeziehungen zum Flugfeld bzw. zur freien Landschaft.

Durch die gewerbliche Nutzung wird zusätzlicher Fahrverkehr entstehen, der ggf. die vorhandene Wohnnutzung „Flughafensiedlung“ bzw. die an der Brunshofstraße liegenden Gärten betrifft.

Insgesamt sind mit der Durchführung der Planung jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion erkennbar, sondern im Plangebiet selber eher eine positive Gestaltung der Aufenthaltsqualität durch die neuen öffentlichen Plätze bzw. die öffentliche Grünfläche zu erwarten.

Entwicklungszustand bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung, d.h. bei Beibehaltung der Fläche durch den Flughafen Essen/Mülheim, ergäben sich für das Schutzgut Mensch keine nennenswerten Änderungen zum heutigen Zustand.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Zur Verringerung der Auswirkungen des neuen Gewerbegebietes dient die künftige Grünfläche als Puffer zwischen der Wohn- und der Gewerbenutzung. An einer Umsetzung dieser Wettbewerbsidee wurde deshalb auch festgehalten, obwohl hierdurch eine erhebliche Fläche zur potentiellen gewerblichen Entwicklung entfällt.

1.3.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen sowie Schutzgut Landschaft

Bestandsbeschreibung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans beinhaltet keine Gebiete entsprechend der FFH-Richtlinie oder Vogelschutzrichtlinie der Europäischen Union.

Das Plangebiet befindet sich größtenteils außerhalb des Geltungsbereichs des rechtskräftigen Landschaftsplans der Stadt Mülheim an der Ruhr vom 28.02.2005. Lediglich der östliche Teil des Plangebietes wird als „sonstiger Geltungsbereich“ des Landschaftsplanes dargestellt. Es handelt sich um Parkplatz und kleine Parkanlage/Straßenbegleitgrün an der Lienthalstraße. Als Ziele der Landschaftsentwicklung sind für das Gesamtgelände des Flughafens „Beibehaltung der durch die Bauleitplanung vorgegebenen Funktionen“, „Beibehaltung der extensiven Bewirtschaftung des Grünlandes“ sowie „Erhaltung und Pflege der ökologisch wertvollen Flächen“ genannt. Diese Ziele treffen auf den Bereich, der im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt, jedoch ohnehin nur eingeschränkt zu. Entsprechend den Regelungen des Landschaftsplans treten mit Rechtskraft des Bebauungsplanes die abweichenden Geltungsbereichsfestsetzungen des Landschaftsplanes in diesem Bereich außer Kraft.

Im Plangebiet befinden sich auch keine geschützten Biotope gemäß § 30 BNatSchG bzw. § 62 LG NRW.

Laut dem Landschaftspflegerischen Begleitplan befinden sich im Plangebiet einige Bäume bzw. Baumgruppen, für die entsprechende Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind.

Landschafts- bzw. Stadtbild

Das Gelände wird seit 1925 durch den Flughafen Essen/Mülheim genutzt, die Eintragung ins Handelsregister beim Amtsgericht Mülheim an der Ruhr fand am 19. Oktober 1927 statt. Diese Nutzung ist neben den Abstellflächen der Flugzeuge insbesondere am Empfangsgebäude mit dem zugehörigen Towergebäude ablesbar. Zur Zeit ist das Plangebiet selbst nur durch wenige bauliche Anlagen, d.h. insbesondere eine Abstell- bzw. Wartehalle für Kleinflugzeuge mit integrierter gewerblicher Nutzung, geprägt. In Ermangelung ausreichender Hallenkapazitäten werden zur Zeit noch viele Kleinflugzeuge außerhalb auf den Rasenflä-

chen geparkt. Hierdurch wirkt das Gelände, trotz Sicherheitszaun, für die Öffentlichkeit weitgehend einsehbar.

Aufgrund der Lage am Übergang zwischen Flughafengelände und Siedlungsraum besteht kein direkter Kontakt zur freien Landschaft, so dass sich keine belebende Wirkung für das Landschaftsbild ergibt. Die Gehölzgruppen tragen jedoch zur Belebung des Ortsbildes bei und dienen der Einbindung des Flughafens.

Biotoptypen

Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages wurde eine Bewertung der Nutzungsstrukturen und Biotoptypen durchgeführt. Im Untersuchungsgebiet sind überwiegend Rasenflächen (rd. 50%) anzutreffen, rund 30% des Gebietes sind heute versiegelt. Die übrigen Flächen sind durch Gehölze geprägt.

Im Nordwesten des Plangebietes stockt auf einer Böschung eine dichte, gut eingewachsene Baumhecke mit überwiegend mittlerem Baumholz u.a. aus Berg-Ahorn, Esche, Hasel, Eibe und Robinie. In der Strauchschicht sind Stechpalme, Brombeere und Schlehe anzutreffen, teilweise haben sich Brennnesseln und der Japanische Staudenknöterich durchgesetzt. Der östliche Teil der Böschung wird vom Japanischen Staudenknöterich und Brennnesselherden dominiert, vereinzelt kommen Bäume mit geringem Baumholz wie Roß-Kastanie, Berg-Ahorn und Esche vor.

Südlich schließen sich große Rasenflächen an, die z.T. für das Abstellen von Flugzeugen genutzt werden. Innerhalb dieses Bereiches befindet sich eine größere Baumgruppe aus Pappeln mit mittlerem, teilweise starkem Baumholz.

Der östliche Teil des Plangebietes zeichnet sich durch einen höheren Gehölzanteil aus. Entlang der Brunshofstraße befinden sich mehrere Baumgruppen und Einzelbäume, überwiegend Roß-Kastanie und Robinie. Die nicht versiegelten Flächen im Bereich der Zufahrt zum Flughafengelände sind mit größeren Baumgruppen mit mittlerem, vereinzelt auch starkem Baumholz bestanden. Sie setzen sich überwiegend aus standorttypischen Arten wie Berg-Ahorn, Spitz-Ahorn, Esche, Hasel, Vogel-Kirsche und der für den Stadtraum typischen Platane zusammen. Lediglich im östlichen Teil einer Spielplatzfläche befinden sich überwiegend Nadelgehölze wie Fichte, Kiefer und Lärche.

Pflanzen

Für das Plangebiet liegen keine Hinweise und Informationen zum Vorkommen besonders geschützter Pflanzenarten vor. Aufgrund der vorliegenden Biotoptypen sind diese auch nicht zu erwarten. Weiterführende floristische Erhebungen wurden daher nicht durchgeführt.

Geschützter Baumbestand/ Hecke

Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags wurde der im Plangebiet vorhandene Baumbestand aufgenommen. Zahlreiche Bäume sind nach der Baumschutzsatzung der Stadt Mülheim an der Ruhr geschützt. Gemäß § 4 der Satzung zum Schutz des Baumbestandes der Stadt Mülheim an der Ruhr ist es verboten, geschützte Bäume zu entfernen, zu zerstören, zu schädigen oder ihren Aufbau wesentlich zu verändern. Ausnahmen und Befreiungen sind durch das Amt für Umweltschutz zu genehmigen. Für entfallende Bäume ist eine entsprechende Ausgleichspflanzung durchzuführen.

Die entlang der Brunshofstraße stockende Baumhecke sowie die heimischen Gehölze in der Ruderalflur dient als Nistplatz der Dorngras- und Gartengrasmücke und ist im Bebauungsplan entsprechend als zu erhalten festgesetzt.

Tiere

Für das Plangebiet liegen keine faunistischen Kartierungen vor. Es gibt lediglich Informationen des ehrenamtlichen Naturschutzes über das Vorkommen verschiedener Vogelarten innerhalb des Flughafengeländes vor (Zufallsbeobachtungen in den letzten Jahren).

Es wurde beobachtet, dass das gesamte Flughafenareal von verschiedenen gefährdeten Vogelarten (Greife, Eulen, Spechte, Sperlinge) als Nahrungshabitat genutzt wird. Ein Brutvorkommen dieser Arten innerhalb des Plangebietes ist aufgrund fehlender geeigneter Habitatstrukturen jedoch ausgeschlossen.

Die Wiesen- und Rasenflächen des Flughafengeländes eignen sich als Bruthabitat für Bodenbrüter. Für die Feldlerche liegen konkrete Brutnachweise vor, die jedoch außerhalb des Geltungsbereiches liegen. In der Hecke auf der Böschung entlang der Brunshofstraße wurden die Dorngrasmücke (Vorwarnliste der Rote Liste NRW 1996) und die Gartengrasmücke (nicht gefährdet nach der Roten Liste NRW 1996) als Brutvogel beobachtet.

Weiterhin kann auf das Fachinformationssystem (FIS) des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) zurückgegriffen werden, dem messtischblattgenaue Verzeichnisse der planungsrelevanten Arten zu entnehmen sind. Danach sind für das Untersuchungsgebiet (Messtischblatt 4507) Arten der folgenden Tiergruppen zu untersuchen:

- Säugetiere
- Amphibien
- Vögel

Bewertung

Aufgrund der heutigen Flughafennutzung handelt es sich beim Plangebiet um ein bereits vom Menschen in Anspruch genommenes, wenngleich zu großen Teilen nicht versiegeltes Gelände. Durch den Sicherheitszaun, die baulichen Anlagen und abgestellten Flugzeuge weist es für das Landschaftsbild eine nur geringe bis mittlere Bedeutung auf. Die Sichtbeziehung auf das Flughafengelände bzw. die sich anschließende freie Landschaft wird auch weiterhin, wenngleich nur von bestimmten Punkten, gewährleistet bleiben.

Für die Tiergruppe der *Säugetiere* werden für das Messtischblatt 4709 sieben Fledermausarten als planungsrelevant eingestuft. Über die tatsächlichen Vorkommen innerhalb des Untersuchungsgebietes liegen keine Informationen vor. Aufgrund fehlender Habitatstrukturen ist das Vorkommen von Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten der o.g. Arten unwahrscheinlich. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass das Plangebiet einen Teil des Jagdreviers von Fledermäusen, insbesondere der Zwergfledermaus, darstellt.

Für das Messtischblatt 47009 führt das LANUV 4 planungsrelevante *Amphibienarten* auf: Geburtshelferkröte, Kammmolch, Kleiner Wasserfrosch und Kreuzkröte. Im Plangebiet existieren weder Laichgewässer noch geeignete Habitatstrukturen für diese Tierarten, so dass ein Vorkommen ausgeschlossen ist.

Entwicklungszustand bei Durchführung der Planung

Landschafts- bzw. Stadtbild

Es sind Änderungen des Landschafts- bzw. Stadtbildes durch die neuen Gebäude zu erwarten. Die Erholungsfunktion wird durch die neue Grünfläche jedoch eher positiv geändert. Sichtbeziehungen sind zum Flugfeld und der angrenzenden freien Landschaft auch weiterhin gegeben.

Biotopstrukturen

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes werden die großflächigen Rasenflächen verringert bzw. können nur teilweise in die künftige öffentliche Grünfläche integriert werden. Das Plangebiet wird sich neu in einen großflächig versiegelten und bebauten Bereich sowie in eine unversiegelte öffentliche Grünfläche aufteilen. Die vorhandene Böschung mit ihrer vielartigen Baum- bzw. Strauchstruktur wird durch die Planung nicht beeinträchtigt, sie wird in ihrer heutigen Form erhalten und entwickelt werden.

Geschützter Baumbestand/ Hecke

Grundsätzlich kann versucht werden, vorhandene Bäume zu erhalten. Dies wird jedoch bei Umsetzung der Planung nur in untergeordnetem Umfang durch Integration in die neue Grünfläche möglich sein. Sollten nach der Baumschutzsatzung der Stadt Mülheim an der

Ruhr geschützte Bäume entfernt werden müssen, so ist hierfür eine entsprechende Fällgenehmigung zu beantragen und entsprechend der Satzung auszugleichen.

Die entlang der Brunshofstraße stockende Baumhecke sowie die heimischen Gehölze in der Ruderalflur dient als Nistplatz der Dorngras- und Gartengrasmücke und ist im Bebauungsplan entsprechend als zu erhalten festgesetzt.

Tiere

Durch die Überbauung der Flächen geht ein Teil des Nahrungshabitates von Greifen, Eulen, Spechten und Sperlingsarten verloren. Es werden jedoch keine Biotope zerstört, die für dort wild lebende Tiere der streng geschützten Arten (*Säugetiere, Amphibien, Vögel*) unersetzbar sind. Ebenso sind die Verbotstatbestände von § 42 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass nach Aufgabe der Flughafennutzung innerhalb dieses Teilbereiches bis zur Realisierung der Baumaßnahme aufgrund der Ungestörtheit einzelne Individuen (Vögel, Fledermäuse) den Bereich als Niststätte nutzen. Aus diesem Grund ist vor Baubeginn eine Begehung durchzuführen. Sollte ein Brutvorkommen festgestellt werden, sollte der Baubeginn erst nach der Brutperiode erfolgen, um Beeinträchtigungen auszuschließen. Im Anschluss an die Textlichen Festsetzungen erfolgt ein entsprechender Hinweis.

Die im Plangebiet als Brutvogel beobachtete Dorngrasmücke und die Gartengrasmücke sind in NRW entsprechend der Definition des LANUV nicht planungsrelevant. Die als Nistplatz dieser Vögel fungierende Hecke auf der Böschung entlang der Brunshofstraße ist zwar von einer Überbauung nicht betroffen, sie wird jedoch vorsorglich durch eine entsprechende Festsetzung erhalten. Da die nicht versiegelten Flächen im Plangebiet derzeit zum Abstellen von Flugzeugen genutzt werden, sind sie aufgrund der mit den Fahrbewegungen verbundenen Beeinträchtigungen als Nistplatz ungeeignet.

Entwicklungszustand bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung würde sich an dem heutigen Erscheinungsbild nichts ändern.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes können auf den vorhandenen Baumbestand nur in geringerem Umfang Rücksicht nehmen, da ansonsten die übergeordnete Zielsetzung, ein interkommunales Büro- und Gewerbegebiet auf Basis des Entwurfes des Wettbewerbssiegers nicht zu realisieren wäre. Während der Bauzeit sind Bäume, die erhalten und in die zukünftige Nutzung integriert werden können, nach DIN 18.920 und RAS-LP 4 zu schützen.

Die innerhalb der öffentlichen Grünfläche entlang der Brunshofstraße stockende Baumhecke wird als zu erhalten festgesetzt. Aufgrund ihrer Bedeutung für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild wurde die Planung so ausgerichtet, dass die vorhandene Böschung von einer Überbauung freigehalten wird. Weitere Festsetzungen zu Art und Umfang von Gehölzpflanzungen innerhalb der öffentlichen Grünfläche werden nicht getroffen.

Als Minderungsmaßnahmen wurde im Plangebiet die Anpflanzung von 64 einheimischen Laubbäumen mit einem Mindeststammumfang von 18-20 cm gemessen in 1 m Höhe in bzw. entlang der öffentlichen Verkehrsfläche festgesetzt, weitere 6 Bäume werden unmittelbar nördlich des Plangebietes gepflanzt. Zusätzlich kann hierdurch ein optisch ansprechende Gestaltung des neuen Quartiers erreicht werden.

Da im Plangebiet die neuen Gebäude mit Flachdächern zu errichten sind, wird eine extensive Dachbegrünung festgesetzt, hierdurch kann eine ökologische Verbesserung erreicht werden. Sollten jedoch weniger als 90 % der Dachflächen z.B. durch weitergehende Dachaufbauten begrünt werden, ist eine Nachbilanzierung des Eingriffs sowie ein entsprechender zusätzlicher ökologischer Ausgleich erforderlich.

Des Weiteren sind zur Minderung der Versiegelung Parkplätze mit Rasengittersteinen oder Rasenfugenpflaster zu befestigen, auch um den Versiegelungsgrad zu verringern.

Trotzdem können die Eingriffe nicht vollständig im Plangebiet ausgeglichen werden. Neben der bereits oben erwähnten Anpflanzung von weiteren 6 Laubbäumen unmittelbar nördlich des Plangebietes (s. auch Übersichtsplan 1) findet der verbleibende Ausgleich von 29.440 Punkten für Eingriffe im Zusammenhang mit diesem Bauleitplanverfahren auf der externen zusammenhängenden Kompensationsfläche „Rumbachtal Böllrodt“ in der Mülheimer Gemarkung Raadt statt (Gem. Raadt, Flur 1, Flurstück 92 im Eigentum der Stadt Essen, Gem. Raadt, Flur 1, Flurstück 115 im Eigentum der Stadt Mülheim an der Ruhr, s. auch Übersichtsplan 2). Dort wird durch Maßnahmen wie Anpflanzung von Heistern und Sträuchern, Saumkante, Abzäunung und Pflege jeweils eine Teilackerfläche zu Feldgebüsch entwickelt. Für die Gesamtmaßnahme ist eine ca. 2670 m² Fläche erforderlich, ca. 1410 m² (= 52,7 % des erforderlichen Ausgleichs) des Flurstücks 92 der Stadt Essen sowie ca. 1270 m² (=47,3 % des erforderlichen Ausgleichs) des Flurstücks 115 der Stadt Mülheim an der Ruhr.

1.3.4 Schutzgut Boden

Bestandsbeschreibung

Geologie

Das Plangebiet liegt am nördlichen Rand der naturräumlichen Haupteinheit „Bergisch-Sauerländisches Gebirge“ (Bergisch-Sauerländisches Unterland). Das Ruhrtal als natur-

räumlicher Teil des Bergisch-Sauerländischen Unterlandes umfasst die Teileinheiten „Engtal“ der Ruhr sowie die ostseitigen, weiten Gleithangbereiche der Ruhr zwischen Kettwig und Mülheim-Stadtmitte, zu denen das gesamte Plangebiet zu zählen ist.

Bodenarten

Im Landschaftsraum haben sich aus dem Löslehm Parabraunerden entwickelt, die stellenweise schwach pseudovergleyt sein können. Sie zeichnen sich durch eine hohe Sorptionsfähigkeit und eine mittlere Wasserdurchlässigkeit aus.

Versiegelung

Das Plangebiet ist heute zu rund 30 % versiegelt. Die unversiegelten Flächen, insbesondere die Rasenflächen werden aber zur Zeit auch genutzt.

Im Bereich der versiegelten Flächen sind die natürlichen Bodenfunktionen (Filterfunktion, Lebensraumfunktion für Flora und Fauna, Produktionsfähigkeit) vollständig verloren gegangen. Es ist davon auszugehen, dass auch die nicht versiegelten Flächen erheblich überformt sind und die Bodenfunktionen erheblich beeinträchtigt sind.

Altlasten und schädliche Bodenveränderungen

Innerhalb des Plangebietes liegt eine flächendeckende Auffüllung, bestehend aus unterschiedlichen Anteilen von umgelagertem Boden und Bauschuttresten, Aschen und Schlacken vor. Die Mächtigkeit der Auffüllung nimmt grundsätzlich von Osten (1-2 m) nach Westen (bis zu 7 m) zu.

Die Ergebnisse der chemischen Analysen der Oberbodenmischproben zeigen für den Horizont 0-0,1 m keine Überschreitung der Prüfwerte für Kinderspielflächen im Hinblick auf den Wirkungspfad direkter Kontakt Boden-Mensch.

Die Analysen der Mischproben der Auffüllungen zeigen vereinzelt erhöhte Gehalte für Blei, Zink und PAK. Die Eluatanalysen weisen jedoch darauf hin, dass der lösliche Anteil an Schadstoffen nur sehr gering ist. So liegen der Benzo(a)pyrengehalt sowie der Blei- und Zinkgehalt der am höchsten belasteten 7 Proben unterhalb der Bestimmungsgrenze.

Bewertung

Auf die geologische Formation hat die Planung keinen Einfluss.

Der Versiegelungsgrad wird sich durch die Planung ändern, er wird sich insgesamt auf ca. 67 % erhöhen. Dabei liegen zwei unterschiedliche Bereiche (Gewerbegebiete inklusive der Verkehrsflächen sowie Grünfläche) vor.

Alle untersuchten Schadstoffgehalte der Oberflächenmischproben unterschreiten die Prüfwerte der BBodSchV für die direkte Aufnahme von Schadstoffen auf Kinderspielflächen. Bei einer gewerblichen Nutzung der Fläche und einer Nutzung als Park- und Freizeitanlage ist keine Gefahr für den Menschen abzuleiten. Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind für das Plangebiet gewährleistet. Sollte eine sensiblere Nutzung als die gewerbliche Nutzung und die Nutzung als Park- und Freifläche angestrebt werden, sind weitere Untersuchungen erforderlich.

Entwicklungszustand bei Durchführung der Planung

Bei Durchführung der Planung wird sich der heute vorhandene Versiegelungsgrad erhöhen. Es handelt sich jedoch bereits heute um Boden, bei dem von einer erheblichen Störung seiner natürlichen Funktionen ausgegangen werden muss.

Es ist daher insgesamt nur von geringen Eingriffen in das Schutzgut Boden auszugehen.

Entwicklungszustand bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde sich gegenüber dem heutigen Stand keine wesentlichen Änderungen ergeben.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Es findet ein Eingriff in das Schutzgut Boden statt. Da es sich aber um eine heute bereits genutzte Fläche handelt, wird der Eingriff als nicht erheblich eingestuft. Auf der Ebene des Flächennutzungsplanes wurde bereits eine Abwägung durchgeführt, an welcher Stelle des Stadtgebietes weitere gewerbliche Nutzungen angestrebt werden sollen. Diese Planung ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Sie berücksichtigt durch die öffentliche Grünfläche auch ökologische Aspekte und somit Schutzfunktionen für das Schutzgut Boden.

Als Minderungsmaßnahmen sind die Anpflanzung von 70 Laubbäumen, die Befestigung der Parkplätze mit wasserdurchlässigen Materialien sowie die extensive Begrünung der Dachflächen festgesetzt. Die Baumhecke entlang der Brunshofstraße wird erhalten. Der noch verbleibende Ausgleich wird außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes geschaffen, Näheres hierzu siehe auch unter Pkt. 1.3.3 *Schutzgut Tiere und Pflanzen sowie Schutzgut Landschaft*.

1.3.5 Schutzgut Wasser

Bestandsbeschreibung

Oberflächengewässer

Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht anzutreffen und daher von der Planung nicht betroffen.

Grundwasser

Das Plangebiet liegt außerhalb von Wasserschutzgebieten für die Trinkwassergewinnung.

Ein zusammenhängendes Grundwasservorkommen wurde bis in eine Tiefe von 8 m nicht angetroffen. Lokal sind jedoch oberhalb von stark bindigen Partien Stauwasserhorizonte zu erwarten.

Abwasser / Niederschlagswasser

Das anfallende Abwasser innerhalb des Plangebietes kann auch weiterhin in die vorhandene Abwasserkanalisation in der Zeppelinstraße eingeleitet werden.

Zur Beseitigung des Niederschlagswassers reicht die heutige Kanalisation inklusive des vorhandenen Regenrückhaltebeckens auf der Fläche des Flughafens Essen/Mülheim für die gesamte Baumaßnahme nicht aus. Eine Untersuchung brachte das Ergebnis, dass hierzu ein zusätzliches Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteter Regenbehandlungsanlage erforderlich ist. Für die Realisierung der ersten Baufelder (GE 1 bis GE 3) sind in der Brunshofstraße jedoch ausreichende Kanalkapazitäten, um diese Bereiche vorab über ein neues Kanalstück dort anschließen zu können. Bei Ausbau des **gesamten** Büro- und Gewerbeparks wird die Niederschlagswasserentsorgung über das neue Regenrückhaltebecken zwingend erforderlich und auch entsprechend sichergestellt.

Bewertung

Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden, somit entfällt eine weitergehende Bewertung dieses Aspekts.

Im Zuge der Bodenuntersuchungen wurden in der Auffüllung erhöhte Schadstoffgehalte angetroffen. Die am höchsten belasteten Proben wurden daher im Eluat bzw. im Säuleneluat untersucht, um den Anteil an wasserlöslichen Schadstoffen zu ermitteln, die möglicherweise über das Sickerwasser ausgetragen werden können. Die PAK-Gehalte im Säuleneluat sowie die Gehalte an Blei und Zink im Eluat liegen unterhalb der Nachweisgrenze. Die vorhandenen Schadstoffe sind offenbar nicht eluierbar. Es ist daher keine Gefahr für das Grundwasser abzuleiten.

Der Bau eines Regenrückhaltebeckens mit vorgeschalteter Regenbehandlungsanlage ist zur Realisierung der gesamten vorgesehen Baumaßnahme erforderlich.

Entwicklungszustand bei Durchführung der Planung

Oberflächengewässer

Da im Plangebiet keine Oberflächengewässer vorliegen, werden durch die Planung nach derzeitigem Kenntnisstand keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes i.S.d. § 1a Abs. 3 BauGB ausgelöst. Es ist aber zu berücksichtigen, dass bei zukünftigen Erdarbeiten im Plangebiet ggf. aufgefundene Quellgebiete entsprechend gefasst und schadlos abgeleitet werden müssen. Bei Vorfinden eines Quellbereiches sind in jedem Fall die Untere Wasserbehörde und die Untere Landschaftsbehörde der Stadt Mülheim an der Ruhr zu benachrichtigen.

Abwasser/ Niederschlagswasser

Die Beseitigung des Schmutzwassers ist bereits zum jetzigen Zeitpunkt durch die vorhandene Kanalisation in der Zeppelinstraße gewährleistet und besitzt ausreichende Kapazitäten, um die Entsorgung für die künftigen gewerblichen Nutzungen zu übernehmen.

Das zum Bebauungsplan erstellte Gutachten über Bodenuntersuchungen zur Niederschlagsversickerung kommt zu dem Ergebnis, dass durch die zusätzliche Versiegelung im Plangebiet bzw. die neuen Nutzungen die vorhandenen Kapazitäten nicht ausreichen, um das im Gebiet anfallende Niederschlagswasser aufzunehmen. Der Neubau eines entsprechend dimensionierten Regenrückhaltebeckens mit einer vorgeschalteten Regenbehandlungsanlage ist daher durch die Festsetzung einer Fläche hierfür im Bebauungsplangebiet selbst bereits berücksichtigt worden.

Aufgrund der ungünstigen Bodenbeschaffenheit wurde von der Notwendigkeit einer Versickerung abgesehen. Sollte ein künftiger Eigentümer im Plangebiet trotzdem eine Versickerung planen, ist zu beachten, dass jeweils ein Erlaubnisverfahren bei der Unteren Wasserbehörde durchzuführen ist. Ein entsprechender Hinweis folgt im Anschluss an die Textlichen Festsetzungen.

Entwicklungszustand bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung ergäbe sich keine nennenswerte Änderung des ökologischen Wertes gegenüber dem heutigen.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Zur Verringerung des anfallenden Niederschlagswasser müssen im Bereich öffentlicher Verkehrsflächen mittel- oder großkronige, einheimische Laubbäume gepflanzt werden, Park-

plätze sind in wasserdurchlässigen Materialien (Rasengittersteine oder Rasenfugenpflaster) auszuführen. Zudem dient die Festsetzung zur dauerhaften Begrünung der Flachdächer dazu, den Anteil des anfallenden Wassers und abzuleitenden Niederschlagswassers zu verringern.

Die innerhalb der öffentlichen Grünfläche entlang der Brunshofstraße stockende Baumhecke wird als zu erhalten festgesetzt. Aufgrund ihrer Bedeutung für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild wurde die Planung so ausgerichtet, dass die vorhandene Böschung von einer Überbauung freigehalten wird. Auch diese Festsetzung dient dazu, den Anteil des anfallenden Wassers und abzuleitenden Niederschlagswassers zu verringern.

1.3.6 Schutzgut Luft und Klima

Schutzgut Klima

Bestandsbeschreibung

Stadtklimatische Aussagen zum Plangebiet finden sich bereits in der Teilraumklimaanalyse Stadtmitte (1996). Es wurde unter anderem das gesamte Flughafengelände (auch der auf Essener Stadtgebiet liegende Bereich) detailliert untersucht, insbesondere die Bedeutung als Kaltluftentstehungsgebiet. Diese Untersuchungsergebnisse sind u.a. in die Klimaanalyse Mülheim Gesamtstadt (2002) eingeflossen.

Das Plangebiet selbst liegt im Übergangsbereich zwischen dem Freilandklima des Flughafengeländes und dem angrenzenden Stadtrandklima.

In der Synthetischen Klimafunktionskarte wird das westliche Plangebiet dem Gewerbeklima zugeordnet. Dieses ist gekennzeichnet durch eine hohe sommerliche Aufheizung aufgrund des hohen Versiegelungsgrades. Der östliche Teil des Plangebietes wird dem Freilandklima zugeordnet. Dieses ist charakterisiert durch einen ungestörten Temperatur- und Feuchteverlauf.

In der gesamtstädtischen Klimaanalyse wurde in der Karte der Planungshinweise der Bereich des Plangebietes im Hinblick auf die künftig angestrebte Nutzung als Büro- und Gewerbepark bereits dem Gewerbe- und Industrieklima zugeordnet. Anzustreben ist hier, dass Belüftungsbahnen freigehalten und Freiflächen sowie Parkplätze begrünt werden. Immissionsschutzpflanzungen insbesondere im Übergangsbereich zu angrenzender Wohnnutzung sind wünschenswert. Entlang von Straßen und Grundstücksgrenzen sollten Gehölz- und Baumreihen vorgesehen werden.

Bewertung

Das Plangebiet selbst ist gekennzeichnet durch eine Mischung von Gebäudebestand, versiegelten Flächen und Grünflächen. Es befindet sich im Übergangsbereich zwischen der stadtklimatisch bedeutenden Freifläche des Flughafengeländes (regional bedeutsamer Ausgleichsraum Freiland) und dem Wohngebiet der überwiegend dicht bebauten Wohn- und Mischgebiete. Das Plangebiet besitzt eine geringere Bedeutung für die klimatische Belange als die übrigen Freibereiche des Flughafengeländes.

Entwicklungszustand bei Durchführung der Planung

Bei der Planung wurden die Planungshinweise der Klimaaanalyse berücksichtigt. Durch die offene Bauweise ist weiterhin eine Durchlüftung gegeben, allerdings gegenüber dem heutigen Zustand verringert.

Als Immissionsschutzpflanzung kann die öffentliche Grünfläche inklusiv der als zu erhalten festgesetzten Hecke im Übergangsbereich zu der angrenzenden Wohnnutzung dienen.

Entwicklungszustand bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung ergäben sich keine erheblichen Änderungen der klimatischen Funktionen.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Zur Minderung der Versiegelung werden die Parkplätze mit Rasengittersteinen oder Rasenfugenpflaster befestigt. Der Parkplatz vor dem Empfangsgebäude wird ebenso wie die Parkplätze entlang der neuen Erschließungsstraße umfangreich mit Bäumen begrünt. Die Dachflächen der Neubebauung werden extensiv begrünt. Die innerhalb der öffentlichen Grünfläche entlang der Brunshofstraße stockende Baumhecke wird als zu erhalten festgesetzt, Bäume innerhalb der öffentlichen Grünfläche sollen nach Möglichkeit erhalten werden. Obwohl insgesamt die durch die Planung ausgelösten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima nur von geringer Bedeutung sind, dient neben der Festsetzung der mindestens 64 Laubbäume im öffentlichen Straßenraum (sowie zusätzlich sechs Bäume unmittelbar nördlich an das Plangebiet angrenzend) auch die Festsetzung der Dachbegrünung der Vermeidung bzw. Verringerung der (ohnehin geringen) klimatischen Auswirkungen.

Schutzgut Luft

Bestandsbeschreibung

Eine Grobscreeningberechnung hat das Ergebnis geliefert, dass eine Grenzwertüberschreitung für den PM10-Tagesmittelwert nicht gänzlich auszuschließen ist, jedoch die Wahrscheinlichkeit eher gering ist.

Die Grobscreeningberechnung für das gesamte Stadtgebiet liefert einen ersten Überblick über die Luftschadstoffbelastung. Die Randbedingungen wurden zum Teil pauschalisiert, um den Erhebungsaufwand zu verringern. Hierbei wurde im Zweifelsfall die ungünstigere Annahme zugrundegelegt (Beispiel: Bei einem längeren Straßenzug mit unterschiedlich dichter Bebauung wird für den ganzen Abschnitt für die Berechnung von einer dichten Bebauung ausgegangen. Hierdurch wird auf jeden Fall verhindert, dass ein ungünstiger Abschnitt „übersehen“ wird.

Konkret bedeutet dies, dass im vorliegenden Fall eine Nachberechnung mit dem selben Programm, jedoch mit verfeinerten Parametern das Ergebnis erbrachte, dass auch bei pessimistischer Abschätzung der Grundbelastung für PM10 und NO2 sich keine Überschreitungen der Grenzwerte der 22. BImSchV ergeben.

Eine Einschätzung der von den Gewerbebetrieben ausgehenden Luftschadstoffbelastung kann erst im Rahmen des jeweiligen Baugenehmigungsverfahrens erfolgen. Die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte sind hierbei einzuhalten.

Bewertung

Auch durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das Pangebiet ergeben sich keine Überschreitungen der Grenzwerte der 22. BImSchV für Luftschadstoffbelastungen.

Entwicklungszustand bei Durchführung der Planung

Neben der Berücksichtigung der Planungshinweise der Klimaaanalyse sieht die Planung auch eine Splittung des Verkehrs und damit einhergehend eine Reduzierung möglicher Belastungen vor. So dient der großzügig dimensionierte Parkplatz vor dem Empfangsgebäude im Eingangsbereich des neuen Gewerbegebietes dazu, den überwiegenden Teil der Besucher abzufangen.

Der Gesamtverkehrsfluss des neuen Gewerbegebietes wird Richtung Westen und damit zur Flughafensiedlung abnehmen. Die neue Erschließungsstraße wird als Sackgasse nur für den Anliegerverkehr der geplanten Büro- und Gewerbeeinheiten befahren werden. Die Parkplätze werden zudem so dimensioniert, dass das Einparken vorwärts möglich ist und der Ausstoß von Autoabgasen in direkter Richtung zur Brunshofstraße damit weitgehend minimiert ist.

Die Durchführung der Planung führt zu keiner wesentlichen Änderung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung. Die von den Gewerbebetrieben selbst ausgehenden Belastungen dürfen die gesetzlichen Grenzwerte nicht überschreiten.

Entwicklungszustand bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung bliebe es bei der heutigen lufthygienischen Situation.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Durch die Anlage der neuen Erschließungsstraße als Sackgasse und nur für den Anliegerverkehr bestimmt wird das Verkehrsaufkommen begrenzt. Die Parkplätze werden zudem so dimensioniert, dass das Einparken vorwärts möglich ist und der Ausstoß von Autoabgasen in direkter Richtung zur Brunshofstraße damit weitgehend minimiert ist. Auch die innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen anzupflanzende Laubbäume sowie die künftige Dachbegrünung können sich positiv auf die Lufthygienischen Bedingungen auswirken.

1.3.7 Schutzgut Kultur und Sachgüter

Bestandsbeschreibung

Unter Kultur- und sonstigen Sachgütern sind Objekte zu verstehen, die von gesellschaftlicher Bedeutung sind. Hierbei kann es sich um architektonisch wertvolle Bauten oder archäologische Schätze handeln, deren Nutzbarkeit bzw. Wertigkeit durch das Vorhaben eingeschränkt werden könnte.

Im Plangebiet oder seiner unmittelbaren Umgebung sind keine Kultur und Sachgüter vorhanden, so dass die weitere Betrachtung dieses Schutzgutes entfällt.

1.4 Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes

Die nach den Vorgaben des Baugesetzbuches zu betrachtenden Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Dabei sind Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sowie Wechselwirkungen aus Verlagerungseffekten und komplexen Wirkungszusammenhängen unter den Schutzgütern zu betrachten. Die aus methodischen Gründen für Teilsegmente des Naturhaushaltes, die sogenannten Schutzgüter, bezogenen Auswirkungen betreffen also ein stark vernetztes komplexes Wirkungsgefüge.

Erhebliche, d.h. relevante Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vorhanden.

1.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Für das Plangebiet wurde bereits bei der Erstellung des neuen Flächennutzungsplanes die Entscheidung getroffen, hier künftig entlang der Brunshofstraße eine gewerbliche Nutzung zu entwickeln. Diese Zielsetzung wurde durch die gemeinsamen Beschlüsse des Rates der Stadt Mülheim an der Ruhr sowie des Rates der Stadt Essen zur Entwicklung eines inter-

kommunalen Büro- und Gewerbegebietes bestärkt. Durch die Durchführung eines gemeinsamen städtebaulichen Ideenwettbewerbes wurde die Zielsetzung weiter konkretisiert. Auf dieser Ebene wurde durch eine Fachjury eine Prüfung von 11 eingereichten Wettbewerbsarbeiten und somit 11 städtebaulichen Varianten zur Erschließung und Bebauung des Gebietes geprüft und der Entwurf des Büros Harris&Kurrle aus Stuttgart als der für den Standort und die Zielsetzung geeignete Entwurf ausgewählt. Durch die Politik wurde beschlossen, diesen Entwurf als Basis für den Bebauungsplan zu benutzen. Anderweitige Planungsziele sind daher hier nicht zu erkennen.

1.6 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung/Schwierigkeiten bei der Ermittlung der Beeinträchtigungen

Zur naturschutzfachlichen Beurteilung der Planung wurde ein landschaftspflegerischer Fachbeitrag erarbeitet. Die Bilanzierung der Eingriffe wurde nach der Bewertungsmethode „Methode zur ökologischen Bewertung der Biotopfunktion von Biotoptypen“ (Ludwig) durchgeführt.

Die Lärmemissionen und -immissionen wurden sowohl für den durch den Flughafen auf das Plangebiet einwirkenden Lärm, als auch im Hinblick auf die gewerblichen Emissionen und den Verkehrslärm der neuen Erschließungsstraße auf die angrenzende „Flughafensiedlung“ in einer schalltechnischen Untersuchung ermittelt. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen wurden anhand der Orientierungswerte gem. DIN 18005, der 16. BImSchV und der DIN 45691 bewertet.

Die schalltechnische Untersuchung des TÜV Nord Systems zum Fluglärm basiert dabei auf dem durch den Flughafenbetreiber FEM in Auftrag gegebenen Bericht:

Schalltechnischer Bericht Nr. 25599-2.001 – über die Ermittlung der derzeitigen und künftigen Lärmimmissionen des Flughafens Essen/Mülheim, KÖTTER Consulting Engineers, Rheine, 27.08.2003

Da aktuellere verwertbare Aussagen zum prognostizierten Fluglärm der Stadt Mülheim an der Ruhr nicht vorliegen, wurde im Hinblick auf den notwendigen Schallschutz an den zukünftigen Gebäuden pauschal ein Sicherheitszuschlag von +3 dB(A) auf die Gesamtbelastung durch Fluglärm aufgeschlagen.

Das Schutzgut Boden wurde gemäß BBodSchV untersucht. Auf Grundlage der Erkenntnisse aus der vorliegenden Nutzungsrecherche wurde der Boden im Rahmen einer orientierenden Gefährdungsabschätzung beprobt, chemisch analysiert und die ermittelten Schadstoffge-

halte im Hinblick auf die geplante Nutzung bewertet. Darüber hinaus wurde die Versickerungsfähigkeit des Bodens unter Berücksichtigung der Bohrerergebnisse abgeschätzt.

Zur Beurteilung von Luft und Klima wurde die Klimaaanalyse der Stadt Mülheim an der Ruhr und die Grobscreeningberechnung für die Luftschadstoffbelastung des gesamten Stadtgebietes herangezogen. Mit verfeinerten Parametern wurden für den Bebauungsplanbereich Nachberechnungen der Luftschadstoffbelastungen für PM10 und NO2 mit dem Programm Immis-Luft durchgeführt.

Weitere nennenswerte Schwierigkeiten bei der Erhebung der Grundlagen haben sich nicht ergeben.

1.7 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der planungsbedingten erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)

Gemäß § 4 c BauGB sind erhebliche Umweltauswirkungen zu überwachen, die aufgrund der Durchführung von Bauleitplänen eintreten, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Unvorhergesehen sind Auswirkungen, wenn sie nach Art und/oder Intensität nicht bereits Gegenstand der Abwägung waren. Sie können sich ergeben durch eine falsche Umsetzung eines Planes, eine unsichere Prognose oder unvorhersehbare Wirkungen

Ziel der Umweltüberwachung ist also die Prüfung, ob bei der Durchführung von Plänen Umweltauswirkungen eintreten, die bei den Prognosen der Umweltwirkungen in der Erstellung des Umweltberichtes nicht bzw. nicht in der entsprechenden Ausprägung ermittelt worden sind. Eine über das geltende Recht hinausgehende, materielle Verpflichtung zur Durchführung von Abhilfemaßnahmen wird hierdurch nicht aufgestellt.

Den Fachbehörden wird eine Verpflichtung auferlegt, die Kommunen darauf hinzuweisen, wenn sie Erkenntnisse insbesondere über unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen haben (§ 4 Abs. 3 BauGB). Hiermit sollen die Gemeinden von aufwändigen Ermittlungen entlastet und Doppelarbeit vermieden werden. Diese „Bringschuld“ der Fachbehörden auch nach Abschluss der Planung trägt der Tatsache Rechnung, dass von verschiedenen Behörden im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgabenerfüllung bereits Umweltdaten erhoben werden, deren Zusammenschau ein weitgehendes Bild von den im Gemeindegebiet eintretenden erheblichen Umweltveränderungen ermöglicht.

Die Lärmbelastung auf der Zeppelin-/Lilienthalstraße wird im Rahmen der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie ab dem Jahre 2012 im fünfjährigen Turnus überprüft.

1.8 Zusammenfassung der Ergebnisse des Umweltberichts

Hinsichtlich des *Schutzgutes Mensch* ist als Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung des Verkehrslärms festzuhalten, dass die durch die geplante Nutzung zu erwartenden Pegeländerungen im Sinne der 16. BImSchV zum Teil wesentlich sind. Der Vergleich der unterschiedlichen Szenarien lässt sich dabei wie folgt zusammenfassen: Die Beurteilungspegel für das Szenario „Büro“ sind an allen Immissionspunkten geringer als für die Szenarien „Lager“ und „Gewerbepark“.

Die Beurteilungspegel an den Immissionspunkten entlang der **Zeppelinstraße** (IP1, IP7, IP8 und IP9) für das Szenario „Gewerbepark“ fallen höher aus als für das Szenario „Lager“. Die Beurteilungspegel an den Immissionspunkten im Bereich der **Brunshofstraße** und der **Windmühlenstraße** (IP2 bis IP6) für das Szenario „Lager“ fallen höher aus als für das Szenario „Gewerbepark“.

Ein Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten zeigt, dass an den untersuchten, vorhandenen Wohngrundstücken ein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen der VLärmSchR sowie der 16. BImSchV **nicht** ausgelöst wird. Der berechnete Beurteilungspegel der Planstraße überschreitet für alle drei Szenarien an den Immissionspunkten nicht die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.

Konflikte des *Schutzgutes Mensch* hinsichtlich Gewerbelärm können aufgrund der festgesetzten Emissionskontingente weitgehend ausgeschlossen werden.

Für das *Schutzgut Tiere und Pflanzen* sowie das *Schutzgut Landschaft* ergeben sich zwar Änderungen gegenüber der heutigen Situation, sie sind jedoch nicht erheblich.

Für das *Schutzgut Boden* ergeben sich durch die Neubebauung zwar Änderungen gegenüber der heutigen Situation, sie sind jedoch nicht erheblich.

Für das *Schutzgut Wasser*, wie auch für das *Schutzgut Luft* und *Klima* werden keine gravierenden Unterschiede nach Durchführung der Planung festgestellt.

Von der Planung wird das *Schutzgut Sach- und Kulturgüter* nicht betroffen.

Nach dem derzeitigen Planungs- und Kenntnisstand ergeben sich bei der Umsetzung der mit dem Bebauungsplan angestrebten Vorhaben für den größten Teil der betrachteten Schutzgüter keine erheblichen Beeinträchtigungen. Ausgenommen hiervon ist ggf. das *Schutzgut Mensch* im Hinblick auf den Verkehrslärm. Eine turnusmäßige Überprüfung erfolgt im Rahmen des Monitorings.

Anlage 6 zur Drucksache
Nr.: V09/0091-01

Stadt MÜLHEIM AN DER RUHR
Bebauungsplan
"Büro - und Gewerbepark
am Flughafen - H 17"

Gemarkung: Raadt Flur: 6 Maßstab: 1:1000

Der Bebauungsplan besteht aus 2 Blatt und einem textlichen Teil nebst Begründung. Die Zusammengehörigkeit ist bekräftigt.

Rechtsgrundlagen:
Bauplanungsrecht: BauZB in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.12.2008 (BGBl. I S. 3315)
Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNutzVO) vom 23.01.1999 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert am 23.04.1999 (BGBl. I S. 461)
Verordnung über die Ausweisung der Bebauungspläne und die Darstellung des Planinhaltes (PlaninhaltVO) vom 18.12.1995 (BGBl. I S. 35)
Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung (LBO) NRW) in der Fassung vom 01.03.2000 (GV NRW S. 295), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.12.2007 (GV NRW S. 708)
Gesamtsatzung für das Land Nordrhein-Westfalen (GV NRW) in der Fassung vom 14.07.1994 (GV NRW S. 656), zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.10.2007 (GV NRW S. 385)
Verordnung über die öffentliche Bekanntmachung von kommunalen Beschlüssen (Bekanntmachungsverordnung (BekanntmVO)) vom 05.08.1999 (GV NRW S. 575), zuletzt geändert durch Artikel 16 des Gesetzes vom 05.04.2005 (GV NRW S. 332)

Originalvermerke siehe Blatt 1

Weitere Planzeichen siehe Zeichenerklärung für Karteikarten und Veranschaulichungen im Bebauungsplan (Bekanntmachungsverordnung (BekanntmVO) vom 05.08.1999 (GV NRW S. 575), zuletzt geändert durch Artikel 16 des Gesetzes vom 05.04.2005 (GV NRW S. 332))

Die Überarbeitung der Bebauungspläne mit dem Layout, der Kartographie und der digitalen Darstellung des öffentlichen Inhalts sowie die vollständige grafische Fortführung und Darstellung der neuen Planung werden beschleunigt.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

Anteilhaber

Für die Einweisung des Bebauungsplanverfahrens:

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

Anteilhaber

Beigeordnete

Der Planungsausschuss der Stadt hat am

der Aufstellung dieses Bebauungsplans beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Planungsausschuss der Stadt hat am

dem Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Planungsausschusses der Stadt

Ausschussvorsitzender

Schlichtführer

Der geänderte Entwurf des Bebauungsplans und die Begründung

entsprechend dem Entwurf (mit dem in Planungsbereich auf dem

Bekanntmachungsverordnung (BekanntmVO) vom 05.08.1999 (GV NRW S. 575),

entsprechend

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

beschlossen.

Mithras an der Ruhr, den

Die Oberbürgermeisterin
Planungsbereich
IA

In Auftrage des Rates der Stadt

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am

den Entwurf des Bebauungsplans und seine Auslegung

<

Zeichenerklärung

Festsetzungen

Anlage 7 zur Drucksache Nr.: V 09/0091-01

Art der baulichen Nutzung

Baugebiete

GE 1-5 Gewerbegebiete

Maß der baulichen Nutzung

0.4	Grundflächenzahl
1.2	Geschossflächenzahl
IV	zwingend festgesetzte Zahl der Vollgeschosse
IV - VI	Zahl der Vollgeschosse
TH	festgesetzte Traufhöhe

Bauweise, Baulinien, Baugrenzen

a	abweichende Bauweise
	Baugrenze
	Baulinie

Verkehrsflächen

	Straßenverkehrsflächen
	Straßenbegrenzungslinie
	Bereich ohne Ein- u. Ausfahrt

Ver- und Entsorgungsanlagen

	Flächen für Versorgungsanlagen
	Regenrückhaltebecken

Grünflächen

	private Grünfläche
	öffentliche Grünfläche
	Parkanlage

Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

	Fläche zur Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen
--	---

Sonstige Festsetzungen

	Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes
	Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung
	Lärmpegelbereiche (siehe Text)
	mit Leitungsrechten zu belastende Flächen (siehe Text)

Gestalterische Festsetzungen nach § 86 BauO NRW

FD Flachdach

Sonstige Signaturen

	vorhandene Gebäude
	vorhandene Flurstücksgrenzen
	Messungslinie
	empfohlene Aufteilung der Nutzung
	empfohlene öffentliche Parkflächen
	empfohlener Standort eines Baumes
	Höhenpunkt m über NHN

Hinweis

Der gesamte Planbereich des Flughafens Essen / Mülheim an der Ruhr unterliegt einer Bauhöhenbeschränkung. (siehe Text)

Bebauungsplan

„Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“

Stadtbezirk: I
Gemarkung: Raadt

Zusammenfassende Erklärung

gemäß § 10 Abs. 4 BauGB

Inhaltsverzeichnis:

1.	<u>VORBEMERKUNGEN</u>	3
2.	<u>BERÜCKSICHTIGUNG DER UMWELTBELANGE</u>	3
3.	<u>BERÜCKSICHTIGUNG DER EINGABEN AUS DER BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT SOWIE DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE</u>	7
	3.1. Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung	7
	3.2. Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	20
	3.3. Öffentlichkeitsbeteiligung/ erneute Öffentlichkeitsbeteiligung	26
4.	<u>PLANUNGSAalternativen</u>	32

1. Vorbemerkungen

Dem Bebauungsplan ist eine zusammenfassende Erklärung beizufügen, woraus hervorgeht, wie die Umweltbelange und die Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange berücksichtigt worden sind und aus welchen Gründen der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde.

2. Berücksichtigung der Umweltbelange

Auf Grund der Umweltprüfung werden die ermittelten und bewerteten Umweltbelange im Umweltbericht, Teil B der Begründung, dargelegt. Mit Hilfe der im „Landschaftspflegerischen Begleitplan“ (LBP) angewandten Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung wurden die notwendigen Kompensationsmaßnahmen erarbeitet. Ein Eingriff ergibt sich durch die teilweise Überplanung der vorhandenen Bäume bzw. Baumgruppen sowie vorhandener Rasenflächen.

Weitergehende Planungsalternativen, die über den jetzigen Entwurfsstand hinausgehen, sind unter der Berücksichtigung des im Juli 2003 gefassten Grundsatzbeschlusses der Räte der Stadt Mülheim an der Ruhr und der Stadt Essen zur Entwicklung eines interkommunalen Büro- und Gewerbegebietes, der Empfehlung des Preisgerichtes vom 20. Mai 2005 sowie den Beschluss des Planungsausschusses der Stadt Mülheim an der Ruhr vom 21. Juni 2005 zur städtebaulichen Gesamtkonzeption nicht zu erkennen.

Da also eine grundlegende Veränderung der Bebauungskonzeption nicht möglich ist, wurden im Zuge der Planung Maßnahmen zum Erhalt von Gehölzen entwickelt, mit denen der Eingriff gemindert werden kann. Durch die Anpflanzung von Gehölzen, die Schaffung von Grünflächen sowie die Festsetzung einer extensiven Dachbegrünung innerhalb des Geltungsbereiches kann der Eingriff weiter gemindert werden.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes können auf den vorhandenen Baumbestand nur in geringerem Umfang Rücksicht nehmen, da ansonsten die übergeordnete Zielsetzung, ein interkommunales Büro- und Gewerbegebiet auf Basis des Entwurfes des Wettbewerbssiegers nicht zu realisieren wäre. Die innerhalb der öffentlichen Grünfläche entlang der Brunshofstraße stockende Baumhecke wird als zu erhalten festgesetzt. Aufgrund ihrer Bedeutung für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild wurde die Planung so ausgerichtet, dass die vorhandene Böschung von einer Überbauung freigehalten wird. Weitere Festsetzungen zu Art und Umfang von Gehölzpflanzungen innerhalb der öffentlichen Grünfläche werden nicht getroffen. Als Minderungsmaßnahmen wurde im Plangebiet die Anpflanzung von 64 einheimischen Laubbäumen mit einem Mindeststammumfang von 18-20 cm gemessen in 1 m Höhe in bzw. entlang der

öffentlichen Verkehrsfläche festgesetzt.

Der verbleibende Kompensationsbedarf wird außerhalb des Plangebietes umgesetzt. Neben der Anpflanzung von weiteren 6 Laubbäumen unmittelbar nördlich des Plangebietes (s. auch Textliche Festsetzungen, Übersichtsplan 1) findet der verbleibende Ausgleich von 29.440 Punkten für Eingriffe im Zusammenhang mit diesem Bauleitplanverfahren auf der externen zusammenhängenden Kompensationsfläche „Rumbachtal Böllrodt“ in der Mülheimer Gemarkung Raadt statt (Gem. Raadt, Flur 1, Flurstück 92 im Eigentum der Stadt Essen, Gem. Raadt, Flur 1, Flurstück 115 im Eigentum der Stadt Mülheim an der Ruhr, s. auch Textliche Festsetzungen, Übersichtsplan 2). Dort wird durch Maßnahmen wie Anpflanzung von Heistern und Sträuchern, Saumkante, Abzäunung und Pflege jeweils eine Teilackerfläche zu Feldgebüsch entwickelt. Für die Gesamtmaßnahme ist eine ca. 2670 m² Fläche erforderlich, ca. 1410 m² (= 52,7 % des erforderlichen Ausgleichs) des Flurstücks 92 der Stadt Essen sowie ca. 1270 m² (=47,3 % des erforderlichen Ausgleichs) des Flurstücks 115 der Stadt Mülheim an der Ruhr.

Im LBP werden diese Situationen berücksichtigt.

Im Anschluss an die Textlichen Festsetzungen wird auf die erforderlichen Baumschutzmaßnahmen und Grenzabstände für Pflanzen hingewiesen.

Im Hinblick auf zu erwartende Immissionen wurden ebenfalls Maßnahmen, entsprechend den durchgeführten Gutachten, im Bebauungsplan festgesetzt.

Nach Auswertung der Umweltbelange gelangt der Umweltbericht zu dem Schluss, dass sich bei der Umsetzung der mit dem Bebauungsplan angestrebten Vorhaben nach dem derzeitigen Planungs- und Kenntnisstand für den größten Teil der betrachteten Schutzgüter keine erheblichen Beeinträchtigungen ergeben. Ausgenommen hiervon ist ggf. das *Schutzgut Mensch* im Hinblick auf den *Verkehrslärm*.

Zur planungsrechtlichen Sicherung des geplanten Nutzungsspektrums wurden im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens neben dem *Gewerbelärm* (Gutachten Lärmkontingentierung gemäß DIN 45691 für den Bebauungsplan „Büro- und Gewerbepark am Flughafen- H 17“ der Stadt Mülheim a.d. Ruhr, TÜV Nord Systems, 29.04.2008) auch

- der *Verkehrslärm* (Gutachten Geräuschemissionen und -immissionen durch Straßen-, Schienen- und Fluglärm, Bebauungsplan „Büro- und Gewerbepark – H 17“ der Stadt Mülheim an der Ruhr, TÜV NORD Systems, 29.04.2008)

betrachtet. Im Rahmen der *Verkehrslärmuntersuchung* wurden auch die Geräuschemissionen beurteilt, die durch den Flughafen Essen/Mülheim im Bereich des Bebauungsplangebietes zu erwarten sind. Hierbei wurde bestätigt und im Umweltbericht

zum Bebauungsplan dargelegt, dass auch die nördlich angrenzende Flughafensiedlung bereits heute durch Fluglärm belastet ist, eine Verschlechterung der heutigen Situation durch die geplante Bebauung ist gemäß gutachterlicher Aussage nicht zu erwarten. Gutachterlich bestätigt wurde auch, dass die Bundesautobahn A 52 im Untersuchungsgebiet keinen wesentlichen Einfluss auf die Gesamtgeräuschsituation hat.

Zielsetzung des *Verkehrslärmgutachtens* war es weiterhin die Geräuschimmissionen zu untersuchen, die durch den erhöhten Fahrzeugverkehr bedingt durch den geplanten Büro- und Gewerbepark in der Nachbarschaft sowie im Plangebiet zu erwarten sind. Hierzu wurden die Beurteilungspegel durch Fahrzeugverkehr auf der Planstraße sowie auf den umgebenden Bestandsstraßen (Brunshof-, Zeppelin- und Lilienthalstraße) im Ist- und Planzustand ermittelt und beurteilt. Hierbei wurden die vollen Verkehrsstärken innerhalb und außerhalb des eigentlichen Bauabschnitts berücksichtigt. Die Beurteilungspegel wurden mit den Orientierungswerten der DIN 18005 sowie den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV verglichen und beurteilt.

Der Planungsfall wurde insgesamt für drei Szenarien prognostiziert, in allen Szenarien findet hierbei als integrierte Nutzung der Gewerbefläche GE 4 ein Nahversorger („Supermarkt“) Berücksichtigung:

- Szenario Gewerbepark – das zu erwartende Verkehrsaufkommen und die daraus resultierende Lärmentwicklung basiert auf der Annahme einer ausschließlichen Nutzung aller Gewerbeflächen durch „publikumsorientierte Dienstleistung“.
- Szenario Büro – das zu erwartende Verkehrsaufkommen errechnet sich unter Berücksichtigung der Nutzung für die Gewerbeflächen GE 1 und GE 4 – GE 6 durch „unternehmensorientierte Dienstleistung“.
- Szenario Lager – das zu erwartende Verkehrsaufkommen ergibt sich unter Berücksichtigung der Nutzung für die Gewerbeflächen GE 1 und GE 4 – GE 6 durch „Lager und Logistik“.

Durch die im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung geänderten Festsetzungen, nach denen Lagerhäuser und Lagerplätze hier nur als untergeordnete Nutzung im funktionellen Zusammenhang mit einer anderen Hauptnutzung zulässig sind sowie insbesondere durch den Ausschluss einer Nutzung für Logistik und Spedition werden die zu erwartenden Verkehrsmengen vermutlich erheblich geringer sein. Obwohl aus Sicht des Lärmschutzes das o.g. Szenario an Gewicht verloren hat, wird es als worst-case-Betrachtung in die Abwägung einbezogen.

Entsprechend liegen den drei Szenarien unterschiedliche Prognosen zum Gesamtverkehrsaufkommen zugrunde, die sich auch im Hinblick auf die zu erwartenden Anteile an PKW und LKW unterscheiden. Grundlage dieser Prognosen sind die Ansätze zur Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung des Hessischen

Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen. Für den Zweck der schalltechnischen Untersuchung wurde die Gesamtbelastung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr auf der Planstraße auf die werktägliche Verkehrsbelastung der entsprechenden Straßenabschnitte heruntergebrochen.

Festzuhalten ist, dass die durch die geplante Nutzung zu erwartenden Pegeländerungen im Sinne der 16. BImSchV zum Teil wesentlich sind. Der Vergleich der unterschiedlichen Szenarien lässt sich dabei wie folgt zusammenfassen: Die Beurteilungspegel für das Szenario „Büro“ sind an allen Immissionspunkten geringer als für die Szenarien „Lager“ und „Gewerbepark“.

Die Beurteilungspegel an den Immissionspunkten entlang der Zeppelinstraße (IP1, IP7, IP8 und IP9) für das Szenario „Gewerbepark“ fallen höher aus als für das Szenario „Lager“. Die Beurteilungspegel an den Immissionspunkten im Bereich der Brunshofstraße und der Windmühlenstraße (IP2 bis IP6) für das Szenario „Lager“ fallen höher aus als für das Szenario „Gewerbepark“.

Ein Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten zeigt, dass an den untersuchten, vorhandenen Wohngrundstücken ein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen der VLärmSchR sowie der 16. BImSchV nicht ausgelöst wird. Der berechnete Beurteilungspegel der Planstraße überschreitet für alle drei Szenarien an den Immissionspunkten nicht die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.

An der überwiegenden Zahl der untersuchten Immissionspunkte (Bereiche Brunshofstraße/ Windmühlenstraße – Reines Wohngebiet) werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Die Bereiche entlang der Zeppelin-/Lilienthalstraße jedoch liegen aufgrund der durch verkehrlichen und baulichen Entwicklung gewachsenen Situation bereits im Ist-Zustand über den Grenzwerten der 16. BImSchV. Da im Rahmen des Bebauungsplanes kein erheblicher baulicher Eingriff an der bestehenden Straße erfolgt, besteht hier keine rechtliche Verpflichtung zur Durchführung entsprechender Lärmschutzmaßnahmen. Als Reaktion auf die gutachterlich als zum Teil erheblich angesehene Erhöhung der Belastungssituation wurde hier im Bebauungsplan ein Monitoring festgelegt. Dies bedeutet konkret, dass die Lärmbelastung auf der Zeppelin-/Lilienthalstraße im Rahmen der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie ab dem Jahre 2012 im fünfjährigen Turnus überprüft wird, dies wurde bereits im Umweltbericht als Teil B der Begründung zum Bebauungsplan festgelegt. Dies bedeutet, dass durch künftige Nutzungen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, ein Immissionskonflikt an benachbarter Wohnnutzung aus schalltechnischer Sicht ausgeschlossen wird, die gesunden Wohnverhältnisse werden daher nicht beeinträchtigt.

3. Berücksichtigung der Eingaben aus der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Im Laufe des Bauleitplanverfahrens wurden die gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungen der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Einleitungsbeschluss (Bezirksvertretung 1 am 05.09.2005, Planungsausschuss am 27.09.2005) bzw. zum Auslegungsbeschluss (Bezirksvertretung 1 am 12.06.2008, Planungsausschuss am 17.06.2008) des Bebauungsplanes „Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“ durchgeführt. Im Anschluss hieran wurde im Zeitraum vom 09.01.2009 bis 09.02.2009 eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung (erneute öffentliche Auslegung) durchgeführt, der Beschluss des Rates der Stadt Mülheim an der Ruhr hierzu erfolgte in der Sitzung am 18.12.2008.

Die während der jeweiligen Öffentlichkeitsbeteiligungen (*frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung* 01.08.2006 bis 29.08.2006, *Bürgerversammlung* 16.08.2006, *frühzeitige TÖB-Beteiligung* 10.10.2005 bis 18.11.2005, *öffentliche Auslegung* 28.07.2008 bis 28.08.2008, *TÖB-Beteiligung* 15.07.2008 bis 28.07.2008, *erneute öffentliche Auslegung* 09.01.2009 bis 09.02.2009, *erneute TÖB-Beteiligung* 29.12.2008 bis 09.02.2009) eingereichten Anregungen wurden jeweils ins Verfahren aufgenommen und entsprechend gewertet.

3.1. Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgende Diskussionsfelder wurden seitens der *Bürgerinnen und Bürger* angesprochen:

- Städtebauliche Planung/ Gewerbe
 - *Befürchtung, die Häuser der „Flughafensiedlung“ könnten durch die Neubebauung bzw. durch einen Ausbau des Flughafens verschattet werden, daher:*
 - *Höhenreduzierung der geplanten Bebauung gegenüber der ursprünglich vorgesehenen durchgängigen IV-Geschossigkeit*
 - *Kein Ausbau des Flughafens*
 - *Befürchtete zusätzliche Lärmbelastung durch das neue Gewerbegebiet*
 - *Zulässigkeit von Lager- und Flugzeughallen*
 - *Zulässigkeit von „flugaffinem“ Gewerbe*
 - *Wunsch nach einem Lebensmittelnahversorger*
 - *Kein direkter Einstieg (Fußweg) ins neue Gebiet in Höhe Windmühlenstraße*

Es ist städtebauliches Ziel der Städte Mülheim an der Ruhr und Essen, den Nordrand des Flughafens Essen/Mülheim zu einem interkommunalen Büro- und Gewerbepark zu entwickeln und so die Standortqualität in der Region durch ein attraktives Flächenangebot zu erhöhen. Es soll hier eine repräsentative Adresse für Anbieter aus der Büro- und Gewerbebranche entstehen. Der Bedarf an verfügbaren gewerblichen Bauflächen für die Neuansiedlung, Verlagerung und Erweiterung von Betrieben wurde bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans der Stadt Mülheim an der Ruhr ermittelt, auch der Vorentwurf des regionalen Flächennutzungsplans für die Planungsgemeinschaft der Städteregion Ruhr (Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen) trägt dieser Situation Rechnung.

Innerhalb des Forschungsprojektes Städteregion Ruhr 2030 ist das Thema „Interkommunale Gewerbegebiete“ ein bedeutsames Handlungsfeld. Der Standort des Flughafens Essen/Mülheim mit seiner Nähe zur Bundesautobahn A 52 ist für anspruchsvolle Büro- und Gewerbeansiedlungen außerordentlich gut geeignet. Sowohl in bezug auf die überregionale wie auch die lokale Erreichbarkeit liegt er sehr günstig und ist prädestiniert, für die Regionalentwicklung eine besondere Aufgabe zu übernehmen. Entsprechend dem durch die Räte der Städte Mülheim an der Ruhr und Essen gefassten Grundsatzbeschluss wurde gemeinsam von beiden Städten ein Wettbewerb ausgelobt, um eine Vielzahl von Ideen externer Fachleute zu erlangen. Der städtebauliche Entwurf des Stuttgarter Büros „Harris + Kurrle“ gewann mit deutlicher Mehrheit diesen Wettbewerb. Die Jury hat den Auslobern u.a. empfohlen, die Arbeit des Wettbewerbssiegers als Grundlage der Realisierung auszuwählen, der Planungsausschuss der Stadt Mülheim an der Ruhr ist dieser Empfehlung gefolgt und hat die Verwaltung beauftragt, die Arbeit des ersten Preisträgers als Grundlage für die weitere Bauleitplanung zu nehmen. Seitdem wurde die Planung weiterentwickelt. Als Ergebnis liegt nun der Bebauungsplanentwurf „Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“ vor, der gegenüber dem Wettbewerbsergebnis im Wesentlichen folgende Planungsänderungen enthält:

- Gliederung des Gewerbegebietes in insgesamt 6 differenziert nutzbare Baublöcke mit einer maximalen Traufhöhe von 129 m über NHN (entspricht etwa 2 Geschossen mit einer Gebäudehöhe von ca. 7,6 m) bzw. 132,5 m über NHN (entspricht etwa 3 Geschossen mit einer Gebäudehöhe von ca. 11,1 m) im Westen, gegenüber der Flughafensiedlung, bis zu einer maximalen Traufhöhe von 136 m über NHN im Osten (entspricht etwa 4 Geschossen mit einer Gebäudehöhe von maximal ca. 16,2 m)
- Reduzierung des Anteils der öffentlichen Verkehrsfläche zwischen den einzelnen gewerblichen Baufeldern zugunsten einer jeweiligen erweiterten Grundstücksfläche.

Der vorliegenden städtebaulichen Entwurfskonzeption liegt der stadtplanerische Gedanke zugrunde, den Bereich des Vorplatzes durch eine Neubebauung räumlich zu fassen und den „frequenzstärkeren“ Baublöcken im Osten (GE 1 - GE 4) stärker die Nutzung Dienstleistung und Handel zuzuweisen. Im Gewerbegebiet GE 4 – gegenüber der bestehenden gewerblichen Nutzung nördlich der Brunshofstraße – ist darüber hinaus der angesprochene bzw. geforderte Nahversorger planungsrechtlich zulässig. Den in unmittelbarer Nachbarschaft zur bestehenden Flughafensiedlung befindlichen Baublöcken GE 5 und GE 6 werden aufgrund ihrer räumlichen Nähe zur Siedlung frequenzärmere Funktionen zugewiesen.

Der Anregung, die Geschosshöhe im Büro- und Gewerbepark auf zwei Geschosse zu begrenzen, wird durch die Reduzierung im Gewerbegebiet GE 5 auf drei Geschosse und im GE 6 auf zwei Geschosse teilweise gefolgt.

Entsprechend der vorliegenden städtebaulichen Entwurfskonzeption ist alleine im Eingangsbereich zum neuen Büro- und Gewerbepark – im Kreuzungsbereich Zeppelin-/Lilienthalstraße und Brunshofstraße – ein in seiner Grundfläche den übrigen Gebäuden deutlich untergeordneter vier- bis sechsgeschossiger Baukörper zulässig. Diese städtebauliche Dominante soll den Eingangsbereich zu dem interkommunalen Büro- und Gewerbepark signalisieren und so zur Adressbildung des Standortes mit beitragen. Durchgängig höhere Baukörper sind in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafentower nicht zulässig.

Der Anregung, mögliche künftige Verschattungen eines Grundstücks im Bereich der Flughafensiedlung durch entsprechende Fachkompetenzen zu prüfen, wurde gefolgt. Durch den Wettbewerbssieger, das Stuttgarter Büro Harris + Kurrle, wurde im Auftrag der Stadtverwaltung Mülheim an der Ruhr ein „Schattenwurf-Modell“ als Computer-Simulation erstellt. Basis hierfür war der Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs, d.h. eine durchgängig viergeschossige Neubebauung. Untersucht wurde eine mögliche Verschattung durch die Neubebauung während dreier „Zeitkorridore“:

1. die Sonnenbahn zur Zeit der **Sommersonnenwende** (entspricht ca. dem 21. Juni, dem längsten Tag des Jahres)
2. die Sonnenbahn zur Zeit der **Frühjahrs-Tagundnachtgleiche** (entspricht ca. dem 21. März) sowie zur **Herbst-Tagundnachtgleiche** (entspricht ca. dem 23. September) und
3. die Sonnenbahn zur Zeit der **Wintersonnenwende** (entspricht ca. dem 21. Dezember, dem kürzesten Tag des Jahres).

Hierbei wurde festgestellt, dass es zu einem überwiegenden Prozentsatz zu keiner Verschattung des nächstliegenden Grundstücks Brunshofstraße 30 kommen würde. Eine

Verschattung des gesamten Grundstücks bzw. eine teilweise Verschattung des Grundstücks – z.T. auch des Gebäudes – würde hiernach einzig zur Zeit der Wintersonnenwende – also dem kürzesten Tag des Jahres – erfolgen. Um trotzdem auf die Bedenken der Bürger reagieren zu können, wurde die Höhe der Neubebauung Richtung Westen auf zwei bzw. drei Geschosse reduziert, eine entsprechende maximale Traufhöhe von 129 m über NHN bzw. 132,5 m über NHN wurde festgesetzt. Zudem halten die neuen Gebäude einen Abstand von mindestens 30 m zu den benachbarten Privatgrundstücksgrenzen sowie von mindestens 41 m zu den Wohngebäuden ein. Eine unzumutbare Beeinträchtigung der Nachbarn in ihren Gebäuden oder auch Gärten durch die neue Bebauung, wird nicht gesehen. Eine Einsichtnahme in die Gärten oder auf die Gebäudefassaden lässt sich nicht vollständig vermeiden, wird jedoch durch die Höhenbegrenzung stark reduziert. Die entsprechende Anregung wurde also aufgegriffen, der Bebauungsplanentwurf wurde entsprechend angepasst.

Die Fläche am Flughafen Essen/Mülheim soll zu einem interkommunalen Büro- und Gewerbepark mit vorwiegend nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen entwickelt werden, d.h. mit Nutzungen, die für die Umgebung keine erheblichen Nachteile oder Belästigungen zur Folge haben. Der Bedarf an verfügbaren gewerblichen Bauflächen für die Neuansiedlung, Verlagerung und Erweiterung von Betrieben wurde bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes ermittelt. In den vergangenen Jahren konnte Mülheim an der Ruhr bei Interesse von Investoren nicht über ausreichende, baureife Grundstücke verfügen. Daher ist es im Sinne einer Bodenvorratspolitik und einer vorausschauenden Stadtentwicklungspolitik notwendig, auf diese Situation bauplanungsrechtlich zu reagieren.

Die Fläche zwischen der Brunshofstraße im Norden und der geplanten Bebauung im Süden wird im Bebauungsplan „Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“ als *öffentliche Grünfläche* mit der Zweckbestimmung *Parkanlage* festgesetzt. Sie überlagert z.T. die heutigen Böschungs- und Freiflächen. Die innerhalb dieser *öffentlichen Grünfläche* geplanten Fußwegeverbindungen sind „vorgeschlagene Verbindungen“, deren Lage im Rahmen der konkreten Ausbauplanung geklärt werden.

Es wird jedoch entgegen dem in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellten Zielplan keinen direkten Einstieg in das neue Gebiet in Höhe der Einmündung der Windmühlenstraße geben. Dies ist zum einen in der als *zu erhalten* festgesetzten Baumhecke im Böschungsbereich zur Brunshofstraße begründet, zum zweiten wird hier dem ausdrücklichen Wunsch der Bürger der „Flughafensiedlung“ gefolgt. Diese haben bereits frühzeitig darauf hingewiesen haben, dass bereits heute in der Windmühlenstraße ein erhöhter Parkdruck vorliegt, eine befürchtete Verschärfung durch dort ggf. parkende Angestellte des neuen Büro- und Gewerbegebietes soll von vorneherein vermieden

werden. Eine komplette Einzäunung des Areals hingegen ist städtebaulich nicht wünschenswert und nicht vorgesehen, sie widerspräche auch den gewünschten Verweilfunktionen als örtliche Grünfläche.

Die bereits aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgten Anregung, keinen direkten Einstieg in das neue Gebiet in Höhe der Einmündung der Windmühlenstraße vorzusehen, wird durch die vorliegende Planung berücksichtigt.

Unter Ausnutzung der in § 1 Abs. 4 BauNVO verankerten Gliederungsmöglichkeiten werden die Gewerbegebiete mit Hilfe von Emissionskontingenten so gegliedert, dass dem Trennungsgrundsatz des § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), nachdem Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf angrenzende Wohngebiete vermieden werden, Rechnung getragen wird. Im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens ist zur planungsrechtlichen Absicherung des geplanten Büro- und Gewerbeparks am Flughafen Essen/Mülheim u.a. ein Gutachten zur *Lärmkontingentierung* (Gutachten Lärmkontingentierung gemäß DIN 45691 für den Bebauungsplan „Büro- und Gewerbepark am Flughafen- H 17 der Stadt Mülheim a. d. Ruhr, TÜV Nord Systems, 29.04.2008) erarbeitet worden. Zielsetzung war es, den überbaubaren Flächen GE 1 bis GE 6 Lärmkontingente gemäß DIN 45691 zuzuweisen, so dass in der Umgebung des Bebauungsplangebietes die Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005-1 sowie die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm eingehalten werden. Die benachbarten Wohnnutzungen in der „Flughafensiedlung“ wurden als Reines Wohngebiet, an der Zeppelinstraße als Allgemeines Wohngebiet eingestuft. Die Gebietsvorbelastung durch die vorhandenen Gewerbebetriebe nördlich der Brunshofstraße wurde hierbei berücksichtigt.

Für das Gutachten wurde die Methode der „Geräuschkontingentierung“ gemäß DIN 45691 angewendet, bei der den Teilflächen sogenannte Emissionskontingente zugeordnet werden, bei deren Einhaltung ein Immissionskonflikt an benachbarter Wohnnutzung aus schalltechnischer Sicht ausgeschlossen wird.

Als Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurden Emissionskontingente tags/nachts bestimmt und textlich festgesetzt, bei deren Einhaltung die zulässigen Immissionsrichtwerte für ein allgemeines bzw. reines Wohngebiet (WA, WR) hinsichtlich der Wohnnutzung sowie für ein Gewerbegebiet (GE) am Tage und in der Nacht eingehalten werden. Zulässig sind demnach solche Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die festgesetzten Emissionskontingente LEK nach DIN 45691 weder tags (6:00 h bis 22:00 h) noch nachts (22:00 h bis 6:00 h) überschreiten.

Bei Einzelvorhaben, die nicht eine komplette Teilfläche nutzen, oder für die zwei oder mehrere Teilflächen zusammengefasst werden, gelten auch für Teilflächen die

Emissionskontingente der gesamten Fläche. Bei schallrelevanten Vorhaben ist die Einhaltung der festgesetzten höchstzulässigen Emissionskontingente durch ein schalltechnisches Gutachten im Rahmen des baurechtlichen bzw. immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens nachzuweisen. Die Tabelle zeigt, dass in dem der Wohnnutzung „Flughafensiedlung“ nächstgelegenen Bereich die strengste Lärmemissionsbeschränkung gilt. Die Werte wurden entsprechend in die textlichen Festsetzungen übernommen. Dieser Belang wurde auch ausführlich unter Pkt. 1.3.2 *Schutzgut Mensch* im Umweltbericht als Teil B der Begründung des Bebauungsplanverfahrens „Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“ behandelt.

Weiterhin werden für jeden Baublock entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung die auszuschließenden Nutzungen definiert bzw. festsetzt. Es erfolgt hiermit eine Gliederung des Gewerbegebietes im Geltungsbereich des Bebauungsplanes, eine Steuerungsmöglichkeit bezüglich möglicher gewerblicher Neuansiedlungen ist somit gegeben. Dementsprechend sind Lagerhäuser sowie Lagerplätze im GE 2 und GE 3 unzulässig. Der Eingangsbereich des neuen Büro- und Gewerbeparks ist für die Adressbildung des neuen Quartiers von entscheidender Bedeutung. Die Ansiedlung von Lagerhäusern oder Lagerplätzen an diesem exponierten Bereich ist daher nicht gewünscht. In den übrigen Gewerbegebieten werden jedoch Lagerhäuser und Lagerbetriebe nicht ausgeschlossen, um einen flexiblen Vermarktungsrahmen sicherzustellen. Parallel zur öffentlichen Auslegung haben sich bei der weiteren Planbearbeitung für Teilbereiche des Bebauungsplanentwurfes Änderungen der zeichnerischen und textlichen Festsetzungen ergeben. So ergab sich aus den parallel zur öffentlichen Auslegung eingegangenen schriftlichen Anregungen und den Beschlüssen des Rates der Stadt vom 27.11.2008 und des Planungsausschusses vom 09.12.2008 eine Änderung der zeichnerischen und der textlichen Festsetzungen. Näheres hierzu unter Punkt 3.3 dieser Zusammenfassenden Erklärung.

Ergebnis des Abwägungsprozesses der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ist u.a., dass im westlichen Bereich des Büro- und Gewerbegebietes, der dem Wohngebiet „Flughafensiedlung“ am nächsten liegt, die Bauhöhe der geplanten Baukörper auf zwei bzw. drei statt ursprünglich vier Geschosse reduziert wurde.

Alleine in einem Baublock (GE 4) sind Einzelhandelsbetriebe mit Verkauf an Endverbraucher zur Nahversorgung der benachbarten Bevölkerung zulässig. Es erfolgt weiterhin eine Verkaufsflächenbeschränkung, in der Summe darf diese im GE 4 maximal 799 m² betragen. Dies auch vor dem Hintergrund der städtebaulichen Zielsetzung, u.a. entsprechend dem Wunsch der örtlichen Bevölkerung planungsrechtlich einen Lebensmittelnahversorger zuzulassen ohne negative Entwicklung der vorhandenen Einkaufsschwerpunkte der Städte Mülheim an der Ruhr und Essen herbeizuführen. Der

vorgebrachten Anregung, auch Gewerbe der Nahversorgung vorzusehen, wurde gefolgt, planungsrechtlich wurde die Möglichkeit geschaffen.

Unabhängig hiervon handelt es sich bei dem vorliegenden Bauleitplanverfahren um eine Angebotsplanung. Dies bedeutet konkret, dass künftige Investoren im Rahmen der gegebenen planungsrechtlichen Einschränkungen (wie festgesetztes Nutzungsspektrum, Ausnutzbarkeit des Grundstücks etc.) die jeweiligen Grundstücksteilflächen entsprechend der Textlichen und Zeichnerischen Festsetzungen bebauen können.

Der Flughafen selbst ist nicht Gegenstand dieses Bauleitplanverfahrens und wird bzw. kann daher hier nicht betrachtet werden. Einzig der Nordrand des Flughafens, d.h. Bereiche entlang der Brunshofstraße/Lilienthalstraße, in denen eine gewerbliche Entwicklung angestrebt wird, wurde bereits im November 2004 durch die Bezirksregierung Düsseldorf als Obere Luftaufsichtsbehörde entwidmet und somit aus der Flughafennutzung entlassen. Im Zuge dieses Entwidmungsverfahrens wurden auch Sicherheitsabstände zur Landebahn und zum Taxiway eingehalten. Die zur planerischen Verfügung stehende Grundstückstiefe ist auf das durch die Bezirksregierung Düsseldorf als Luftaufsichtsbehörde vorgegebene Maß beschränkt. Der städtebauliche Wettbewerb hat bereits diese Notwendigkeit berücksichtigt.

- Verkehr

- *Trennung Fahrverkehr „Flughafensiedlung“ – Büro- und Gewerbepark*
- *Unzumutbare Erhöhung der Immissionsbelastung*
- *Geringe Anzahl öffentlicher Parkplätze*

Im Auftrag der Stadtverwaltung Mülheim an der Ruhr wurde durch ein externes Büro (planersocietät Stadtplanung – Verkehrsplanung – Forschung, Stand Dezember 2006) eine Entwurfsplanung zur „Erschließung des interkommunalen Büro- und Gewerbeparks Flughafen Essen/Mülheim“ erarbeitet. Diese Planung umfasst die gesamte verkehrliche Erschließungsplanung für den vorgesehenen interkommunalen Büro- und Gewerbepark inklusive der verkehrssicheren Gestaltung des Kreuzungsbereiches zur Lilienthalstraße, der Optimierung der Umsteigebeziehungen im Öffentlichen Personennahverkehr sowie der Dimensionierung der neuen Erschließungsstraße. Weitergehende Ausbauplanungen für die bestehenden Straßen sind nicht vorgesehen.

Die neue Erschließungsstraße, parallel der Brunshofstraße liegend, wird als Sackgasse nur für den Anliegerverkehr der geplanten Büro- und Gewerbeeinheiten befahren werden, das Gutachten des TÜV Nord Systems hat in seiner Betrachtung des Verkehrslärms

dieser Situation Rechnung getragen Die geplante öffentliche Verkehrsfläche, ist so dimensioniert, dass ausreichend öffentliche Besucherparkplätze eingerichtet werden können, zentral im Bereich des neu gestalteten Vorplatzes ca. 130 Parkplätze und dezentral entlang der neuen Erschließungsstraße; insgesamt handelt es sich um ca. 189 Parkplätze. Diese sind, entsprechend der abgestimmten verkehrlichen Entwurfsplanung auf Basis des städtebaulichen Entwurfes des Wettbewerbssiegers, sogenannte „vorgeschlagene Standorte“ innerhalb der festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche (Stichw. „Parken unter einem grünen Dach“). Sie dienen dem öffentlichen Besucherverkehr, Stellplätze für Mitarbeiter etc. müssen im Rahmen der jeweiligen Baugenehmigungsverfahren auf eigenem Grundstück nachgewiesen werden. Die konkrete Lage der Zufahrten zu den jeweiligen Tiefgaragen werden im hier vorliegenden Bebauungsplanverfahren nicht festgesetzt, die genaue Lage ist abhängig von der noch zu definierenden jeweiligen Hochbaukonzeption, grundsätzlich erfolgt eine Andienung des entsprechenden Grundstücks von der Planstraße.

Die künftige Gesamtverkehrsbelastung des neuen Büro- und Gewerbeparks wird sich daher, entsprechend der jeweiligen überbaubaren Flächen sowie den künftig dort planungsrechtlich zulässigen Nutzungen, auf die gewerblichen Teilbereiche aufteilen. Dies bedeutet konkret, dass der Gesamtverkehrsfluss Richtung Westen und damit zur Flughafensiedlung abnehmen wird.

Weiterhin wurde zur planungsrechtlichen Sicherung des geplanten Nutzungsspektrums im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens u.a.

- der *Verkehrslärm* (Gutachten Geräuschemissionen und –immissionen durch Straßen-, Schienen- und Fluglärm, Bebauungsplan „Büro- und Gewerbepark – H 17“ der Stadt Mülheim an der Ruhr, TÜV NORD Systems, 29.04.2008)

betrachtet. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden auch die Geräuschemissionen beurteilt, die durch den *Flughafen Essen/Mülheim* im Bereich des Bebauungsplangebietes zu erwarten sind. Die Berechnung und Beurteilung der *Fluglärmsituation* beschränkte sich dabei auf das Plangebiet, da nur dieser Bereich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu betrachten ist.

Festzuhalten ist, dass die Orientierungswerte der DIN 18005-1 für ein Gewerbegebiet (GE), bezogen auf den Fluglärm, an allen Immissionspunkten im Plangebiet eingehalten werden. Die Fassadenteile, die dem Flughafengelände zugewandt sind, liegen im Lärmpegelbereich IV bis V. Auch die Lärmpegelbereiche wurden entsprechend in der Planzeichnung des Bebauungsplanes festgesetzt. Pegelbestimmend ist hier der Fluglärm. Dieser Belang wurde auch ausführlich unter Pkt. 1.3.2 *Schutzgut Mensch* im

Umweltbericht als Teil B der Begründung des Bebauungsplanverfahrens „Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“ behandelt.

Zielsetzung des *Verkehrslärmgutachtens* war es weiterhin die Geräuschimmissionen zu untersuchen, die durch den erhöhten Fahrzeugverkehr bedingt durch den geplanten Büro- und Gewerbepark in der Nachbarschaft sowie im Plangebiet zu erwarten sind. In der Untersuchung wurden die Gesamtbeurteilungspegel (Summenpegel) aus Geräuschen von Straßen und Schienenwegen vor und nach der Entwicklung der geplanten Bebauung gegenübergestellt, einbezogen wurden die Planstraße, Brunshof-, Zeppelin- und Lilienthalstraße.

Der Planungsfall wurde insgesamt für drei Szenarien prognostiziert, in allen Szenarien findet hierbei als integrierte Nutzung der Gewerbefläche GE 4 ein Nahversorger („Supermarkt“) Berücksichtigung:

- Szenario Gewerbepark – das zu erwartende Verkehrsaufkommen und die daraus resultierende Lärmentwicklung basiert auf der Annahme einer ausschließlichen Nutzung aller Gewerbeflächen durch „publikumsorientierte Dienstleistung“.
- Szenario Büro – das zu erwartende Verkehrsaufkommen errechnet sich unter Berücksichtigung der Nutzung für die Gewerbeflächen GE 1 und GE 4 – GE 6 durch „unternehmensorientierte Dienstleistung“.
- Szenario Lager – das zu erwartende Verkehrsaufkommen ergibt sich unter Berücksichtigung der Nutzung für die Gewerbeflächen GE 1 und GE 4 – GE 6 durch „Lager und Logistik“.

Durch die im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung geänderten Festsetzungen, nach denen Lagerhäuser und Lagerplätze hier nur als untergeordnete Nutzung im funktionellen Zusammenhang mit einer anderen Hauptnutzung zulässig sind sowie insbesondere durch den Ausschluss einer Nutzung für Logistik und Spedition (Näheres hierzu unter Punkt 3.3 dieser Zusammenfassenden Erklärung) werden die zu erwartenden Verkehrsmengen vermutlich erheblich geringer sein. Obwohl aus Sicht des Lärmschutzes das o.g. Szenario an Gewicht verloren hat, wird es als worst-case-Betrachtung in die Abwägung einbezogen.

Entsprechend liegen den drei Szenarien unterschiedliche Prognosen zum Gesamtverkehrsaufkommen zugrunde, die sich auch im Hinblick auf die zu erwartenden Anteile an PKW und LKW unterscheiden. Grundlage dieser Prognosen sind die Ansätze zur Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen. Für den Zweck der schalltechnischen Untersuchung wurde die Gesamtbelastung des Verkehrsaufkommens im motorisierten

Individualverkehr auf der **Planstraße** auf die werktägliche Verkehrsbelastung der entsprechenden Straßenabschnitte heruntergebrochen.

Der Hinweis, dass beim Szenario *Gewerbepark* eine Pegelerhöhung zu verzeichnen ist, ist richtig. Unzutreffend ist jedoch, dass an *fast allen* Immissionspunkten die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten würden. Im Gegenteil ist festzuhalten, dass an der überwiegenden Zahl der untersuchten Immissionspunkte (Bereiche Brunshofstraße/ Windmühlenstraße – Reines Wohngebiet) die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Die Bereiche entlang der Zeppelin-/Lilienthalstraße jedoch liegen aufgrund der durch verkehrlichen und baulichen Entwicklung gewachsenen Situation bereits im Ist-Zustand über den Grenzwerten der 16. BImSchV. Da im Rahmen des Bebauungsplanes kein erheblicher baulicher Eingriff an der bestehenden Straße erfolgt, besteht hier keine rechtliche Verpflichtung zur Durchführung entsprechender Lärmschutzmaßnahmen. Als Reaktion auf die gutachterlich als zum Teil erheblich angesehene Erhöhung der Belastungssituation wurde hier im Bebauungsplan ein Monitoring festgelegt. Dies bedeutet konkret, dass die Lärmbelastung auf der Zeppelin-/Lilienthalstraße im Rahmen der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie ab dem Jahre 2012 im fünfjährigen Turnus überprüft wird, dies wurde bereits im Umweltbericht als Teil B der Begründung zum Bebauungsplan festgelegt. Dies bedeutet, dass durch künftige Nutzungen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, ein Immissionskonflikt an benachbarter Wohnnutzung aus schalltechnischer Sicht ausgeschlossen wird, die gesunden Wohnverhältnisse werden daher nicht beeinträchtigt.

- Umwelt
 - *Klima- und lufthygienische Veränderungen*
 - *Altlasten durch Giftmüll*
 - *Gefahr durch Gaslager – Messeparkplatz Lilienthalstraße auf Essener Seite – im Zusammenhang mit Flugzeugabsturz*

Die weiteren umweltrelevanten Belange wurden im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens „Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“ gutachterlich untersucht und beurteilt, die jeweiligen Ergebnisse wurden in die Textlichen Festsetzungen bzw. als Hinweis im Anschluss an die Textlichen Festsetzungen aufgenommen. Ausführlich wurden die umweltrelevanten Belange im Umweltbericht als Teil B der Begründung behandelt.

Das Gelände des Flughafens Essen/Mülheim wurde im Rahmen der Teilraumklimaanalyse Stadtmitte (1996) sehr detailliert untersucht. Diese Untersuchungsergebnisse sind

ebenfalls in die Klimaanalyse Gesamtstadt (2002) eingeflossen. Der Flughafen Essen/Mülheim selbst ist jedoch nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens und wird daher hier nicht betrachtet. Das eigentliche Plangebiet wird in der Karte der Planungshinweise unter Berücksichtigung des rechtswirksamen Flächennutzungsplanes der Stadt Mülheim an der Ruhr dem Gewerbeklima zugeordnet. Für dieses Klimatop werden u.a. folgende Planungshinweise gegeben:

- Freihaltung von Belüftungsbahnen
- Begrünung von Freiflächen und Parkplätzen
- Aufbau von Gehölz- und Baumreihen an Straßen und Grundstücksflächen.

Bei der Planung wurden die Planungshinweise der Klimaanalyse berücksichtigt. Durch die offene Bauweise ist weiterhin eine Durchlüftung gegeben. Der Parkplatz vor dem Empfangsgebäude wird ebenso wie die Parkplätze entlang der neuen Erschließungsstraße umfangreich mit Bäumen begrünt. Zudem ist es den künftigen Nutzern freigestellt, auf ihren eigenen Grundstücken weitere Pflanzungen, die der Gestaltung dienen können, vorzunehmen. Als Immissionsschutzpflanzung kann die öffentliche Grünfläche inklusiv der als zu erhalten festgesetzten Hecke im Übergangsbereich zu der angrenzenden Wohnnutzung dienen.

Ein Zusammenhang mit der angesprochenen Ableitung des Oberflächenwassers in den Forstbach und dem „Trockenfallen“ der Quelle Brunshofstraße 46 wird nicht gesehen. Oberflächenabfluss entsteht zum einen durch Niederschlagswasser, welches weder versickert noch verdunstet ist, zum Anderen durch oberflächigen Austritt aus punktuellen bzw. diffusen Quellen. Das Oberflächenwasser sammelt sich auf natürlichem Weg immer in der nächsten Vorflut (Gewässer). Damit stellt die Einleitung von Oberflächenwasser in den Forstbach keinen widernatürlichen Vorgang dar, in das nebengelagerte Regenrückhaltebecken gelangt nur das in Rohrleitungen gefasste Niederschlagswasser. Es ist absolut unmöglich, dass durch abfließendes Oberflächenwasser eine Quelle trockenfallen kann. Ursache hierfür kann z.B. ein sinkender Grundwasserstand z.B. bei länger anhaltenden Trockenperioden oder bei Störungen in der Grundwasserzone bzw. Änderungen im hydrologischen Status des Einzugsgebietes sein.

Der Behauptung, das Regenrückhaltebecken an der Horbeckstraße sei permanent trocken, kann so nicht gefolgt werden. Grundsätzlich werden Regenrückhaltebecken für außergewöhnliche Regenereignisse, die durch die normale Bemessung der Kanalisation nicht abfließen können, gebaut. Durch diese Regenrückhaltemaßnahmen wird überflüssiges Wasser aufgefangen und somit Überschwemmungen, welche sonst aufgrund der Dimensionierung der Kanalisation ggf. stattfinden könnten, vermieden.

Für das Plangebiet bestand aufgrund der Vornutzung ein Altlastenverdacht bzw. ein Verdacht auf schädliche Bodenveränderungen. Im Rahmen der durchgeführten Untersuchungen (umfangreiche Nutzungsrecherche sowie anschließende orientierende Gefährdungsabschätzung) konnte dieser Verdacht nicht bestätigt werden, es wurden keine Hinweise auf deutlich erhöhte Schadstoffgehalte im Hinblick auf die geplante Nutzung festgestellt. Unabhängig hiervon erfolgt jedoch im Anschluss an die Textlichen Festsetzungen der Hinweis, dass Bodeneingriffe gutachterlich zu begleiten sind.

Das angesprochene Gasröhrenlager liegt auf Essener Stadtgebiet im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 3/98 „Messeparkplatz Lilienthalstraße“ der Stadt Essen, welche hierfür die Planungshoheit besitzt. Die Stadt Essen teilte hierzu mit, dass der geplante Büro- und Gewerbepark am Flughafen Essen/ Mülheim allein auf Grund der großen Distanz von der Gasröhrenanlage auf Essener Stadtgebiet– auch im Falle eines Störfalls – nicht betroffen sei. Zutreffend ist zwar, dass das Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster den betreffenden Bebauungsplan der Stadt Essen für unwirksam erklärt hat, nicht jedoch die Nutzung des Parkplatzes untersagt hat. Sachlage ist, dass im Rahmen der Genehmigung der Gasröhrenanlage das Risiko durch abstürzende Flugzeuge sowie mögliche Auswirkungen eines Unfalls gutachterlich bewertet wurden. Das Ergebnis dieser Bewertung stand der Genehmigung nach den Regelungsinhalten des Bundesimmissionschutzgesetzes (BImSchG) nicht entgegen. Unabhängig hiervon ist weder das bestehende Gasröhrenlager auf Essener Stadtgebiet noch der Flugbetrieb des Flughafens Essen/Mülheim Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens „Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“.

- Finanzen/ Haushalt/ Vermarktung
 - *Stand der Investorensuche*
 - *Reihenfolge der Vermarktung*

Die verstärkte Nachfrage nach Gewerbeflächen und –immobilien hat auf dem Mülheimer Immobilienmarkt in den letzten beiden Jahren zu positiven und nachhaltigen Auswirkungen bei Vermietung und Vermarktung geführt. Mülheim an der Ruhr zählt zwar nicht zu den klassischen Bürostandorten in der Metropole Ruhr; gleichwohl weist der lokale Büromarkt mit vermarkteten 33.000 m² eine bemerkenswerte Bilanz im Jahresergebnis 2007 auf. Dem gegenüber stehen noch rd. 61.000 m² auf der Angebotsseite. Viele dieser leer stehenden Büroimmobilien sind jedoch aufgrund ihres Zustandes nicht vermarktungsfähig. Als großes Hemmnis für eine bessere Vermarktung dieser Bestandsimmobilien erweisen sich nach wie vor viele Objekte mit einer minderen Qualität; dies sind häufig Immobilien aus den 60er bis 80er Jahren, die sich in der Regel

alle im privaten Eigentum befinden. Eine Renovierung bzw. Sanierung dieser älteren Objekte rentiert sich zudem meist nur in guter Lagegunst. Dennoch werden Stadt und Wirtschaftsförderung versuchen, mit den Eigentümern eine bessere Ausnutzung der leer stehenden Flächenbestände zu erreichen.

Ungeachtet dessen besteht die dringende Notwendigkeit, auch zukünftig ein bedarfsgerechtes und differenziertes Angebot an Büroflächen für Erweiterungen, Verlagerungen und Neuansiedlungen vorzuhalten, um den Unternehmen optimale wirtschaftliche Rahmenbedingungen bieten zu können. Auch für 2008 erwartet die Wirtschaftsförderung weiterhin ein stabiles Nachfragevolumen. Derzeit verfügt der Mülheimer Immobilienmarkt über ein nur noch sehr eingeschränktes Angebot aus qualitativer, aber auch aus quantitativer Sicht. Allein im Frühjahr 2008 wurden bereits 15.000 m² hochwertige Bürofläche nachgefragt, für die es in Mülheim zurzeit weder einen Standort noch ein Angebot gibt.

Vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Gewerbeflächensituation erhält daher die Realisierung des Büro- und Gewerbeparks am Flughafen Essen/Mülheim eine herausragende Bedeutung: Denn erstmals steht damit ein attraktiver und überregional bedeutsamer Bürostandort für die Wachstumsentwicklung von Dienstleistungsunternehmen zur Verfügung, der keineswegs eine Konkurrenz für die bestehenden Gewerbegebiete bedeutet.

Der Standort des Flughafens Essen/Mülheim mit seiner Nähe zur Bundesautobahn A 52 ist für anspruchsvolle Büro- und Gewerbeansiedlungen außerordentlich gut geeignet. Sowohl in Bezug auf die überregionale wie auch die lokale Erreichbarkeit liegt er sehr günstig und ist prädestiniert, für die Regionalentwicklung eine besondere Aufgabe zu übernehmen.

Der Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr und der Rat der Stadt Essen haben daher im Juli 2003 den Grundsatzbeschluss gefasst, einen Büropark als interkommunales Gewerbegebiet am Flughafen Essen/Mülheim entlang der Brunshofstraße zu entwickeln. Ziel dieses Projektes soll es sein, die Standortqualität in der Region Mülheim an der Ruhr/Essen durch ein attraktives Flächenangebot am Flughafen zu erhöhen. Durch die Bündelung von Ressourcen und Aufgaben in einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit können sich neue Perspektiven und Chancen für beide Städte herausbilden. Zudem wird ein wichtiger Schritt hin zu weniger Konkurrenz bei der Akquisition von Unternehmen unternommen.

Es ist sicherlich zutreffend, dass der städtische Haushalt auch in den Jahren 2005/2006 nicht ausgeglichen war, entsprechende Informationen waren bzw. sind auch im jährlichen Haushaltsplan der Stadt, der ebenfalls für die Öffentlichkeit einsehbar ist, erkennbar.

Mittlerweile (im Jahr 2008) ist der städtische Haushalt jedoch wieder ausgeglichen; es ist also eine positive finanzielle Entwicklung zu verzeichnen.

Des Weiteren ist es Aufgabe einer zukunftsorientierten Stadtplanung, die Weichen für eine innovative Stadtentwicklung zu stellen. Der Bebauungsplan „Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“ stellt auf der Basis des im Jahr 2005 durchgeführten städtebaulichen Ideenwettbewerbs eine Angebotsplanung dar. Ein konkreter Zeitrahmen für die Dauer der Bauzeit kann daher nicht genannt werden. Vorgesehen ist, das Gebiet von Ost nach West (GE 1 bis GE 6) zu entwickeln. Alle Bauflächen stehen im Eigentum der Städte Essen und Mülheim an der Ruhr. Daher bietet es sich an, dass die Eigentümer sich auch kooperativ als Projektsteuerer engagieren.

Die Stadt Mülheim an der Ruhr wird mittel- und langfristig von den zu erwartenden Steuer- und Umsatzsteigerungen profitieren, hinzu kommen die zu erwartenden positiven Effekte für die Privatwirtschaft.

3.2 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Von der *Stadt Essen* wurde die Anregung gegeben, den Pkt. 2.1 der Begründung, die Ausführungen zum GEP, um einen entsprechenden Hinweis auf die Stadtbahnstrecke Rüttenscheid-Gruga/Messe-Margaretenhöhe-Haarzopf-Mülheim zu ergänzen.

Der Anregung wurde gefolgt, die Ausführungen wurden entsprechend ergänzt.

Die *Mülheimer Energiedienstleistungs GmbH (medl)* wies auf ihre Belange hin. Sie baten um eine Berücksichtigung ihrer Leitungen.

Es ist städtebauliches Ziel, die Standortqualität in der Region Mülheim an der Ruhr/Essen durch ein attraktives Flächenangebot am Flughafen zu erhöhen. Der betreffende Bereich soll zu einem interkommunalen Gewerbegebiet entwickelt werden, wodurch sich neue Perspektiven und Chancen für beide Städte herausbilden können. Die Umsetzung dieses Ziels bedingt umfangreiche Bauarbeiten und ggf. Leitungsverlegungen.

Im Rahmen der Straßenausbauplanung werden diese Maßnahmen vor Baubeginn mit den Leitungsträgern abgestimmt. Insofern wird die Lage dieser Anlagen „berücksichtigt“.

Seitens der *RWW, Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft mbH* wurden grundsätzliche Bedenken geäußert. Vorhandene Trinkwasserleitungen würden überbaut und durch die geplante Baumbepflanzung zum Teil unzulässig überpflanz, Leitungsverlegungen der entsprechenden Teilabschnitte wären notwendig. Zudem wies das RWW darauf hin, dass zur Trinkwasserversorgung des Plangebietes eine Erweiterung des Leitungsnetzes erforderlich wäre; Leitungsabschnitte außerhalb öffentlicher Wegeflächen müssten im Vorfeld durch die Eintragung von beschränkt persönlichen

Dienstbarkeiten gesichert werden.

Sofern diese Hinweise bebauungsplanrelevant sind, wurden sie berücksichtigt, überwiegend betreffen sie jedoch das Baugenehmigungsverfahren sowie die Straßenausbauplanung.

Die *RWE Rhein-Ruhr AG* wies auf ihre Belange hin. Sie baten um die Festsetzung entsprechender Leitungsrechte sowie um eine Sicherung der Bereiche der Transformatorenstationen durch eine entsprechende Festsetzung.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgt nur bedingt eine Trassensicherung. Es ist städtebauliches Ziel, die Standortqualität in der Region Mülheim an der Ruhr/Essen durch ein attraktives Flächenangebot am Flughafen zu erhöhen. Der betreffende Bereich soll zu einem interkommunalen Gewerbegebiet entwickelt werden, wodurch sich neue Perspektiven und Chancen für beide Städte herausbilden können. Die Umsetzung dieses Ziels bedingt umfangreiche Bauarbeiten und ggf. Leitungsverlegungen. Die angesprochenen Transformatorenstationen sind bereits heute im öffentlichen bzw. privaten Raum (private Grünfläche vor dem Empfangsgebäude des Flughafens) vorhanden und sind dort auch grundsätzlich zulässig. Eine Notwendigkeit, diese im Rahmen des hier durchzuführenden Bebauungsplanverfahrens planungsrechtlich als Fläche für Versorgungsanlagen, Zweckbestimmung Elektrizität, zu sichern besteht nicht, die Versorgung der Öffentlichkeit ist somit auch weiterhin sichergestellt.

Der *Ruhrverband Essen* gab den Hinweis Regenwasser separat abzuleiten, um die Kläranlage hydraulisch nicht zu überlasten. Es sollten Vorkehrungen zur Rückhaltung und möglichst Versickerung des Oberflächenwassers durchgeführt werden, eine Minimierung der Versiegelung wurde gefordert.

Im Anschluss an die Textlichen Festsetzungen erfolgen entsprechende Hinweise zur Versickerung von Niederschlagswasser. Zusätzlich ist es vorgesehen, das im Plangebiet anfallende Niederschlagswasser im festgesetzten, neu zu errichtenden Regenrückhaltebecken zu behandeln und anschließend gedrosselt in den Forstbach einzuleiten. Eine entsprechende Textpassage mit kurzer Erläuterung zum geplanten Entwässerungskonzept wurde auch unter Pkt. 4.6 „Ver- und Entsorgung“ in die Begründung aufgenommen.

Die Hinweise der *Unteren Bodenschutzbehörde* wurden berücksichtigt. Im Anschluss an die Textlichen Festsetzungen erfolgt ein Hinweis zur Bodenbeschaffenheit innerhalb des Plangebietes. Ferner erfolgt der Hinweis, dass, sollten sensiblere Nutzungen als die im Plangebiet vorgesehenen Nutzungen verwirklicht werden, weitere Bodenuntersuchungen erforderlich sind.

Eine entsprechende Textpassage mit kurzer Erläuterung zu den vorgefundenen Altablagerungen und Altlasten wurde auch unter „Altlasten“ in die Begründung aufgenommen. Der Aspekt „Schutzgut Boden“ wurde ebenfalls ausführlich im Kapitel „Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen“ des Umweltberichtes als Teil B der Begründung behandelt.

Der Hinweis der *Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 59*, bezüglich Bauvorhaben im Bauschutzbereich des Verkehrsflughafens Essen-Mülheim wurde als Nachrichtliche Übernahme in die Textlichen Festsetzungen übernommen sowie zusätzlich in der Legende der Planzeichnung vermerkt.

Der *Hinweis des Landschaftsverbandes Rheinland, Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege* wurde berücksichtigt. Im Anschluss an die Textlichen Festsetzungen wurde auf die Bestimmungen der §§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz NW hingewiesen.

Der *Bitte des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW), Niederlassung Krefeld* bezüglich der Mitteilung externer Kompensationsflächen anhand eines Übersichtsplanes wurde gefolgt.

Der *Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW), Niederlassung Essen*, forderte die zwingende Beteiligung bei der Neugestaltung des Kreuzungsbereiches Brunshofsraße, Lilienthalstraße und Zeppelinstraße. Die Unbedenklichkeit der zusätzlichen Verkehrsströme sei mit einem Verkehrsgutachten nachzuweisen.

Im Auftrag der Stadtverwaltung Mülheim an der Ruhr wurde durch ein externes Büro (planersocietät Stadtplanung – Verkehrsplanung – Forschung, Stand Dezember 2006) eine Entwurfsplanung zur „Erschließung des interkommunalen Büro- und Gewerbeparks Flughafen Essen/Mülheim“ erarbeitet. Der Landesbetrieb Straßen.NRW wurde frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden, die Planung wurde in Abstimmung erstellt. Das vom Landesbetrieb Straßen.NRW geforderte Sicherheitsaudit wurde durchgeführt und die Ergebnisse und Einwände erörtert. Im Abstimmungsgespräch am 21.11.2006 wurde zwischen der Stadt Mülheim an der Ruhr und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW Einvernehmen über die weiteren Planungen erzielt. Durch die im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung geänderten Festsetzungen, nach denen Lagerhäuser und Lagerplätze hier nur als untergeordnete Nutzung im funktionellen Zusammenhang mit einer anderen Hauptnutzung zulässig sind sowie insbesondere durch den Ausschluss einer Nutzung für Logistik und Spedition werden die zu erwartenden Verkehrsmengen vermutlich erheblich geringer sein. Obwohl aus Sicht des Lärmschutzes das o.g. Szenario an Gewicht verloren hat, wird es als worst-case-Betrachtung in die Abwägung einbezogen.

Vom *Amt für Umweltschutz* wurden Anregungen und Hinweise wie z.B. auf notwendige

gutachterliche Untersuchungen etc. vorgebracht.

Die entsprechenden Punkte wurden sowohl im Landschaftspflegerischen Begleitplan als auch in den Textlichen und zeichnerischen Festsetzungen, den Hinweisen im Anschluss an die Textlichen Festsetzungen und dem Umweltbericht als Teil B der Begründung berücksichtigt.

Der *Flughafen Essen/Mülheim (FEM)* wies in seiner Stellungnahme u.a. auf Auflagen der Bezirksregierung Düsseldorf im Zusammenhang mit der Entwidmung des Geländes aus der Flughafennutzung hin. Weiterhin wurde der Hinweis gegeben, dass die Aussichtsterrasse an der falschen Stelle geplant sei sowie die Forderung erhoben, dass die vorhandenen 180 öffentlich zugänglichen KFZ-Stellplätze in der Nähe des Verwaltungs- und Abfertigungsgebäudes der FEM gesichert werden müssten.

Dem Hinweis, aufgrund der Auflagen der Bezirksregierung Düsseldorf die Bebauungsgrenze 3 Meter nördlich der neuen Nordgrenze des Flughafens enden zu lassen, wurde gefolgt.

Den Hinweisen bzw. Anregungen der *FEM* bezüglich der Platzierung einer möglichen Aussichtsterrasse und der geforderten Sicherstellung von 180 Parkplätzen in der Nähe des Verwaltungs- und Abfertigungsgebäudes des Flughafens kann nicht in vollem Umfang gefolgt werden.

Unter Pkt. 3.1 dieser Zusammenfassenden Erklärung zu dem Diskussionsfeld *Städtebauliche Planung/ Gewebe* wurde das städtebauliche Ziel der Städte Mülheim an der Ruhr und Essen, den Nordrand des Flughafens Essen/Mülheim zu einem interkommunalen Büro- und Gewerbepark zu entwickeln und so die Standortqualität in der Region durch ein attraktives Flächenangebot zu erhöhen, bereits ausführlich erläutert.

Entsprechend der vorliegenden städtebaulichen Entwurfskonzeption ist es vorgesehen, neben einer öffentlichen Grünfläche als „grüner Fuge“ zwischen der bestehenden Flughafensiedlung im Norden und der Neubebauung im Süden ein attraktives Büro- und Gewerbegebiet mit einer differenzierten Nutzungspalette zu realisieren. In Anlehnung an den städtebaulichen Entwurf wird das Gewerbegebiet in insgesamt 6 Baublöcke gegliedert, die auch Blickbeziehungen zum Flugfeld ermöglichen und so zur Attraktivierung des Flughafenbetriebes für die Öffentlichkeit beitragen. Die Planung einer separaten Aussichtsterrasse wurde zugunsten einer erweiterten überbaubaren Fläche in den Gewerbegebieten GE 1 und GE 2 aufgegeben. Die überbaubaren Flächen werden überwiegend durch Baugrenzen, jedoch zur neuen Planstraße und zum zentralen Eingangsbereich hin durch Baulinien definiert, um die städtebauliche Idee zur Bildung eines architektonisch qualitätsvollen, attraktiven Büro- und Gewerbeparks an dieser hierfür prädestinierten Stelle wirtschaftlich umsetzen zu können.

Dem Konzept liegt der stadtplanerische Entwurfsgedanke zugrunde, den Bereich des Vorplatzes als Gelenk zwischen der bestehenden Flughafennutzung sowie der neuen gewerblichen Nutzung durch eine Neubebauung räumlich zu fassen und so eine angemessene Eingangssituation sowohl für die „alte“ als auch für die „neue“ Nutzung herauszubilden. Entsprechend den stadtplanerischen Vorstellungen des Wettbewerbssiegers soll dieses „Gelenk“ auch als zentraler Standort für den überwiegenden Teil der öffentlichen Besucherparkplätze dienen.

Im Diskussionsfeld *Verkehr* unter Pkt. 3.1 dieser Zusammenfassenden Erklärung wurde wiederum die Entwurfsplanung zur „Erschließung des interkommunalen Büro- und Gewerbeparks Flughafen Essen/Mülheim“ Im Auftrag der Stadtverwaltung Mülheim an der Ruhr wurde durch ein externes Büro (planersocietät Stadtplanung – Verkehrsplanung – Forschung, Stand Dezember 2006) ausführlich erläutert. Diese Planung umfasst die gesamte verkehrliche Erschließungsplanung für den vorgesehenen interkommunalen Büro- und Gewerbepark inklusive der verkehrssicheren Gestaltung des Kreuzungsbereiches zur Lilienthalstraße, der Optimierung der Umsteigebeziehungen im Öffentlichen Personennahverkehr sowie der Dimensionierung der neuen Erschließungsstraße.

Auswertungen diverser Luftbilder haben ergeben, dass deutlich weniger als die geforderten 180 PKW den Parkplatz in seiner heutigen Dimension belegen (die Zahlen schwanken hier von 57 PKW bis 93 PKW). Daher wird im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens der Gesamtforderung der FEM nicht entsprochen. Die öffentliche Verkehrsfläche, parallel der Brunshofstraße liegend, ist so dimensioniert, dass zentral im Bereich des neu gestalteten Vorplatzes ca. 130 öffentliche Besucherparkplätze eingerichtet werden können und dezentral entlang der neuen Erschließungsstraße die öffentlichen Besucherparkplätze auch für die Nutzungen des Büro- und Gewerbeparks vorgesehen sind, insgesamt handelt es sich um ca. 189 öffentliche Plätze. Die jeweiligen Parkplätze sind, entsprechend der abgestimmten verkehrlichen Entwurfsplanung auf Basis des städtebaulichen Entwurfes des Wettbewerbssiegers, sogenannte „vorgeschlagene Standorte“ innerhalb der festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche (Stichw. „Parken unter einem grünen Dach“, zentral auf dem Platz, dezentral entlang der neuen Erschließungsstraße). Diese Parkplätze dienen dem öffentlichen Besucherverkehr, Stellplätze für Mitarbeiter etc. müssen im Rahmen der jeweiligen Baugenehmigungsverfahren auf eigenem Grundstück nachgewiesen werden.

Um eine gradlinige Zufahrt zum Flughafengelände zu ermöglichen, gibt es zwei Varianten:

1. Verschieben der westlichen Parkplatzzeile Richtung GE 3 oder

2. Wegfall dieser Zeile sowie Ersatz der hier vorgeschlagenen Baumstandorte an anderer Stelle im Plangebiet (hierfür ggf. Wegfall weiterer einzelner Parkplätze).

Beide Varianten sind im Rahmen der dann anzupassenden Straßenausbauplanung mit dem zuständigen Fachamt zu klären.

Die angesprochenen Versorgungsleitungen der Flughafeninfrastruktur werden im Bebauungsplan über ein Leitungsrecht zugunsten des Flughafens bzw. der entsprechenden Versorgungsträger planungsrechtlich gesichert, eine weitere (Fahr-)Erschließung ist an dieser Stelle nicht vorgesehen. Dieser Bereich liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zur bestehenden Flughafensiedlung, eine weitergehende Belastung der neuen Erschließungsstraße durch Flughafenverkehre ist nicht wünschenswert und städtebaulich nicht begründbar.

Der Bescheid der Bezirksregierung Düsseldorf zur Entlassung des Geländestreifens entlang der Brunshofstraße/ Lilienthalstraße aus der Flughafennutzung enthält als eine Nebenbestimmung auch die Errichtung eines neuen Sicherheitszaunes inklusive Zufahrt mit elektrischer Toranlage. Der als Anlage diesem Bescheid beigefügte Lageplan nimmt die bestehende Werft und Flugzeugunterstellhalle aus der Entwidmung aus, lt. Plan scheint die Erschließung der entwidmeten Flächen von der bestehenden Brunshofstraße zu erfolgen. Die im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens „Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“ verfolgte Konzeption sieht jedoch neben insgesamt sechs Gewerbegebieten eine jeweilige Erschließung von der Planstraße, parallel zur Brunshofstraße liegend, vor. Die künftige öffentliche Verkehrsfläche reicht an zwei Stellen bis direkt an das Flughafengelände, im Bereich des heutigen Vorplatzes und zwischen den Gewerbeflächen GE 3 und GE 4. Sollte die Bezirksregierung auch nach Sichtung des modifizierten, ausgearbeiteten Konzeptes eine zusätzliche Erschließung fordern, ist diese hier denkbar.

Die angesprochenen weitergehenden Auflagen der Bezirksregierung Düsseldorf sind nicht Gegenstand eines Bauleitplanverfahrens und können nicht in diesem Rahmen geklärt werden.

Die hier verfolgte Planung ist gut geeignet, dem übergeordneten städtebaulichen Ziel beider beteiligter Städte zu entsprechen und somit zur Erhöhung der regionalen Standortqualität maßgebend beizutragen. Die innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche vorgesehenen Parkplätze sowie Baumstandorte sind „vorgeschlagene Standorte“, der jeweilige konkrete Standort könnte im Rahmen der noch ausstehenden Ausbauplanung geringfügig variiert werden. Die Summe der anzupflanzenden Bäume muss jedoch eingehalten werden. Diese wurden als Teil der notwendigen Ausgleichsmaßnahme im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) berücksichtigt und im Bebauungsplan

entsprechend festgesetzt.

Die Anregungen der *VHM Schul- und Charterflug GmbH & Co.KG* können nicht im Rahmen des Bebauungsplanes „Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“ geregelt werden, Ansprechpartner hierfür ist die Flughafen Essen/Mülheim GmbH (FEM).

Die *Industrie- und Handelskammer zu Essen (IHK)* merkte an, die Option „Geschäftsflughafen/Business-Airport“ für den Flughafen Essen/Mülheim solle auch nach der Entwicklung des Büro- und Gewerbegebietes möglich bleiben. Weiterhin wurden auch die Eingaben von 2 Unternehmen (FEM und VHM) mitgeschickt, die hauptsächlich die Sicherung des jeweiligen Status-quo beinhalteten.

Die Anregung kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanes „Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“ geregelt werden. Der Flughafen selbst, der Flugbetrieb sowie die Geschäftsziele des Flughafens sind nicht Gegenstand dieses Bauleitplanverfahrens und werden daher hier nicht betrachtet. Sie unterliegen nicht den gesetzlichen Regelungsrahmen des Bebauungsplanes, zuständig hierfür ist ausschließlich die Bezirksregierung Düsseldorf als Obere Luftaufsichtsbehörde. Die Anregungen beider Unternehmen, die Regelungsgegenstand dieses Bebauungsplanes sind, wurden bereits erschöpfend unter Pkt. 3.1 dieser *Zusammenfassenden Erklärung* (Aspekt *Städtebauliche Planung/ Gewerbe bzw. Verkehr*) behandelt.

Die Empfehlungen des *Kampfmittelbeseitigungsdienstes* wurden im Anschluss an die Textlichen Festsetzungen unter dem Punkt Hinweise aufgenommen.

Aufgrund dieser Anregungen wurden zeichnerische oder textliche Festsetzungen und Hinweise für nachgeordnete Verfahrensschritte aufgenommen. Ebenso wurden sie in der Begründung und dem Umweltbericht berücksichtigt. Zwischen der Einleitung und der öffentlichen Auslegung wurde das Plangebiet aus vermessungstechnischen Gründen im Norden, in der Straßenfläche der Lilienthalstraße, erweitert.

Die während der weitergehenden Öffentlichkeitsbeteiligungen (*öffentliche Auslegung* 28.07.2008 bis 28.08.2008, *erneute öffentliche Auslegung* 09.01.2009 bis 09.02.2009) eingereichten Anregungen wurden jeweils ins Verfahren aufgenommen und entsprechend gewertet.

3.3 Öffentlichkeitsbeteiligung/ erneute Öffentlichkeitsbeteiligung

Seitens der *Bürgerinnen und Bürger* wurden, teilweise vertiefend, wiederum die bereits in Kapitel 3.1 dieser Zusammenfassenden Erklärung erschöpfend behandelten Diskussionsfelder

- Städtebauliche Planung/ Gewerbe
 - *Befürchtung, die Häuser der „Flughafensiedlung“ könnten durch die Neubebauung bzw. durch einen Ausbau des Flughafens verschattet werden, daher:*
 - *Höhenreduzierung der geplanten Bebauung gegenüber der ursprünglich vorgesehenen durchgängigen IV-Geschossigkeit*
 - *Kein Ausbau des Flughafens*
 - *Befürchtete zusätzliche Lärmbelastung durch das neue Gewerbegebiet*
 - *Zulässigkeit von Lager- und Flugzeughallen*
 - *Zulässigkeit von „flugaffinem“ Gewerbe*
 - *Wunsch nach einem Lebensmittelnahversorger*
 - *Kein direkter Einstieg (Fußweg) ins neue Gebiet in Höhe Windmühlenstraße*
- Verkehr
 - *Trennung Fahrverkehr „Flughafensiedlung“ – Büro- und Gewerbepark*
 - *Unzumutbare Erhöhung der Immissionsbelastung*
 - *Geringe Anzahl öffentlicher Parkplätze*
- Umwelt
 - *Klima- und lufthygienische Veränderungen*
 - *Altlasten durch Giftmüll*
 - *Gefahr durch Gaslager – Messeparkplatz Lilienthalstraße auf Essener Seite – im Zusammenhang mit Flugzeugabsturz*
- Finanzen/ Haushalt/ Vermarktung
 - *Stand der Investorensuche*
 - *Reihenfolge der Vermarktung*

vorgebracht. Einzig das Diskussionsfeld *Städtebauliche Planung/ Gewerbe* wurde inhaltlich erweitert. Neben der Ablehnung einer Ausweitung des Flugbetriebes („keine Düsenflugzeuge“) wurde gefordert, keine großen Wartungshallen und kein flugaffines Gewerbe zuzulassen. Im Gegensatz zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wandten sich mehrere Einwander gegen die Zulässigkeit eines Lebensmittelnahversorgers.

Wie bereits unter Punkt 3.1 dieser Zusammenfassenden Erklärung dargelegt, haben sich parallel zur öffentlichen Auslegung bei der weiteren Planbearbeitung für Teilbereiche des

Bebauungsplanentwurfes Änderungen der zeichnerischen und textlichen Festsetzungen ergeben. So ergab sich aus den parallel zur öffentlichen Auslegung eingegangenen schriftlichen Anregungen und den Beschlüssen des Rates der Stadt vom 27.11.2008 und des Planungsausschusses vom 09.12.2008 eine Änderung der zeichnerischen und der textlichen Festsetzungen.

So soll die Festsetzung Lagerhäuser und Lagerplätze entsprechend der Art der Betriebe und deren Eigenschaften gegliedert werden. Dementsprechend sind in allen Gewerbegebieten (GE 1 – GE 6) die allgemein zulässigen Lagerhäuser sowie Lagerplätze zur Unterstellung, Wartung und Montage von Flugzeugen und Fluggeräten aller Art (Segelflugzeuge, Luftschiffe, Drehflügler) unzulässig. Eine weitere Änderung hat sich auch für die Gewerbegebiete GE 1 sowie GE 4 – GE 6 ergeben. So sind hier Lagerhäuser und Lagerplätze nur als untergeordnete Nutzung im funktionellen Zusammenhang mit einer anderen Hauptnutzung zulässig, insbesondere eine Nutzung für Logistik und Spedition ist ausgeschlossen.

Weitere Anregungen der Öffentlichkeit betrafen die zukünftige Gebäudehöhe der Gewerbegebiete GE 4 - GE 6. Der Bebauungsplanentwurf setzte dort eine maximale Traufhöhe fest, während das Maß der baulichen Nutzung in den übrigen Gewerbegebieten (GE 1 – GE 3) zusätzlich auch über die zwingend festgesetzte Zahl der Vollgeschosse reglementiert wird. Entsprechend der eingebrachten Anregungen bzw. der oben genannten politischen Beschlüsse wird in den Gewerbegebieten GE 4 – GE 6 nunmehr zusätzlich die maximale Zahl der Vollgeschosse festgesetzt.

Daher wurde im Anschluss an die gesetzlich vorgeschriebenen Öffentlichkeitsbeteiligungen im Zeitraum vom 09.01.2009 bis 09.02.2009 eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung (erneute öffentliche Auslegung) mit den v.g. geänderten Festsetzungen durchgeführt.

Ziel der Bauleitplanung ist es, an diesem verkehrlich gut angebundenen Standort qualitätsvolle gewerbliche Betriebe sowie Büro- und Verwaltungsnutzungen anzusiedeln. Der Eingangsbereich des neuen Büro- und Gewerbeparks ist für die Adressbildung des neuen Quartiers von entscheidender Bedeutung. Die Ansiedlung von Lagerhäusern oder Lagerplätzen an diesem exponierten Bereich (GE 2 und GE 3) ist ebenso wie die Ansiedlung eines Lebensmittelhansversorgers städtebaulich nicht sinnvoll und daher grundsätzlich unzulässig. Ziel ist es, auf der Grundlage des städtebaulichen Ideenwettbewerbs einen attraktiven Büro- und Gewerbepark zu entwickeln und die vorgenannten flächen- und lärmintensiven Nutzungen auszuschließen. Es erfolgt insofern eine Gliederung der Baugebiete nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 Baugesetzbuch (BauGB) in Verbindung mit § 1 Abs. 4 und 5 Baunutzungsverordnung (BauNVO). Darüber hinaus ist

durch die v.g. Nutzungseinschränkungen eindeutig sichergestellt, dass keine Wartungshallen errichtet werden dürfen und sich keine Unternehmen aus der Logistik- bzw. Speditionsbranche dort ansiedeln können.

Im Rahmen der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden seitens der Öffentlichkeit überwiegend gleichlautende Einwendungen z.B. bezüglich „flugaffinem Gewerbe“ sowie „flugaffinen Gewerbebetrieben“ geäußert. Durch einen Einwender wurden im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung jedoch weitergehende Einwendungen bezüglich seiner betrieblichen Bestandssicherung im Zusammenhang mit den nun getroffenen Festsetzungen eingebracht. Hierbei handelt es sich um einen Betrieb u.a. für die Wartung von Sportflugzeugen.

Es ist städtebauliches Ziel, innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes „Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“ die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen hochwertigen Büro- und Gewerbepark an dieser Stelle zu schaffen. Insofern sind u.a. Lagerhäuser sowie Lagerplätze zur Unterstellung, Wartung und Montage von Flugzeugen und Fluggeräten aller Art (Segelflugzeuge, Luftschiffe, Drehflügler) innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes unzulässig. Dies bedeutet, dass nach Rechtskraft des Bebauungsplanes die innerhalb des Geltungsbereiches liegenden entsprechenden Gewerbebetriebe, deren derzeitiges Nutzungsspektrum dem Festsetzungskatalog widerspricht, reinen passiven Bestandsschutz genießen.

Im Rahmen der planerischen Abwägung muss das private Interesse am Erhalt bestehender baulicher Nutzungsrechte mit dem öffentlichem Interesse an einer städtebaulichen Neuordnung des Plangebietes abgewogen werden. Auch nach Einbeziehen der konkreten privaten Belange in den Abwägungsvorgang wird an den planerischen Zielen des Bebauungsplanes festgehalten. Unabhängig hiervon sollten den Gewerbetreibenden bei der Umsetzung des Bebauungsplanes Ersatzstandorte an geeigneter Stelle angeboten werden. Aufgrund der speziellen Anforderungen kommt hierfür ausschließlich das gewidmete Flughafenareal in Betracht.

Die Ablehnung eines Lebensmittelmarktes kann so nicht nachvollzogen werden. Ergebnis des Abwägungsprozesses aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, dass in der örtlichen Bevölkerung der Wunsch vorhanden ist, einen Lebensmittelanbieter in fußläufiger Nähe erreichen zu können. Dieser soll als Nahversorgungsstandort allen die Möglichkeit bieten, vor Ort Güter des täglichen Bedarfs einzukaufen. Wie bereits dargelegt handelt es sich bei dem vorliegenden Bauleitplanverfahren um eine Angebotsplanung. Dies bedeutet konkret, dass künftige Investoren im Rahmen der gegebenen planungsrechtlichen Einschränkungen (wie festgesetztes Nutzungsspektrum, Ausnutzbarkeit des Grundstücks etc.) die jeweiligen Grundstücksteilflächen entsprechend der Textlichen und Zeichnerischen Festsetzungen bebauen können. Die getroffenen

Festsetzungen sind dafür geeignet, planungsrechtlich die Voraussetzung für die Errichtung eines Lebensmittelnahversorgers zu ermöglichen, die tatsächliche Errichtung ist abhängig von der subjektiven Markteinschätzung der jeweiligen Investoren.

Daher wird an der getroffenen Festsetzung, die es ermöglicht, im GE 4 die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines Lebensmittelmarktes zu schaffen, festgehalten.

Dieser wird jedoch auf eine maximale Verkaufsfläche von 799 m² begrenzt, so dass kein großflächiges Angebot entstehen kann. Zudem erfolgt eine deutliche Beschränkung auf die nahversorgungsrelevanten Sortimente „Nahrungsmittel“ und „Getränke“ mit mindestens 80 % der Verkaufsfläche. Als Randsortiment sind zentrenrelevante Sortimente wie z.B. Waren aus der Gruppe „Drogerie ohne Feinchemikalien“, „kosmetische Erzeugnisse“ und „Körperpflegartikel“ mit maximal 20 % der Verkaufsfläche zulässig. Mit dieser Verkaufsflächen- und Sortimentsbeschränkung wird verdeutlicht, dass es sich hier nur um ein Nahversorgungsangebot für die umliegende Wohnbevölkerung handeln soll, anderweitiger Einzelhandel an diesem nichtintegrierten Standort jedoch unerwünscht ist..

Darüber hinaus wurden keinerlei inhaltlich weitergehende Hinweise, Anregungen oder Bedenken geäußert.

3.4 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die Anregungen der *Mülheimer Energiedienstleistungs GmbH (medl)* bezüglich Kostenübernahme bzw. Verrechnung gemäß Konzessionsvertrag können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden.

Seitens der *RWW, Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft mbH* wurde im Zusammenhang mit vorhandenen Betriebskabeln und Versorgungsleitungen auf die Einhaltung notwendiger Mindestabstände gemäß den einschlägigen Richtlinien hingewiesen. Sofern diese Hinweise bebauungsplanrelevant sind, wurden sie berücksichtigt, überwiegend betreffen sie jedoch das Baugenehmigungsverfahren sowie die Straßenausbauplanung.

Die Hinweise des *Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW), Regionalniederlassung Ruhr* wurden, sofern sie bebauungsplanrelevant sind, berücksichtigt. Die konkrete Umgestaltung der Straßeneinmündung Brunshofstraße/L 442 ist im Rahmen einer vertraglichen Vereinbarung zwischen der Stadt Mülheim an der Ruhr und Straßen.NRW zu regeln.

Die Hinweise des *Flughafens Essen/Mülheim (FEM)* betreffen teilweise nicht den

Regelungsinhalt eines Bebauungsplanverfahrens. Im übrigen wurden sie bereits unter Pkt. 3.1 dieser *Zusammenfassenden Erklärung* erschöpfend behandelt.

Die Einlassungen der *Stadt Essen*, die den Flughafen Essen/Mülheim (FEM), seinen Flugbetrieb sowie die Geschäftsziele des Flughafens betreffen, unterliegen nicht dem gesetzlichen Regelungsrahmen des Bebauungsplanes sondern fallen in den Zuständigkeitsbereich der Bezirksregierung Düsseldorf als Obere Luftaufsichtsbehörde. Lagerhallen gehören in der Regel zu den städtebaulich notwendigen Komplementärnutzungen eines Gewerbeparks. Richtig ist, dass an diesem exponierten Standort ein hochwertiger Gewerbepark entstehen muss. Deshalb ist es wichtig, den städtebaulichen Nutzungskanon durch eine ansprechende Architektur insbesondere in der äußeren Gestaltung der Baukörper zu flankieren. Bedingt durch die Notwendigkeit der EU-weiten Ausschreibung der Grundstücksverkäufe entscheiden letztendlich die Räte beider Eigentümerstädte, der Stadt Essen und der Stadt Mülheim an der Ruhr, über den potentiellen Investor. Es ist somit sichergestellt, dass im Weiteren Einfluss auf die Gestaltung der Baukörper genommen werden kann. Im Zuge der erneuten öffentlichen Auslegung mit den geänderten Festsetzungen hat die *Stadt Essen* vorbehaltlich der Zustimmung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Stadtplanung ihre Bedenken zurückgezogen.

Die Anregungen der *Industrie- und Handelskammer zu Essen (IHK)* betreffen nicht den Regelungsinhalt eines Bauleitplanverfahrens.

Die Anregungen der *VHM Schul- und Charterflug GmbH & Co.Kg* betreffen teilweise nicht den Regelungsinhalt eines Bauleitplanverfahrens. Im übrigen wurden sie bereits unter Pkt. 3.1 dieser *Zusammenfassenden Erklärung* erschöpfend behandelt.

Vom *Amt für Umweltschutz* vorgebrachte Anregungen wurden, sofern sie bebauungsplanrelevant sind, berücksichtigt.

Zu der erneuten öffentlichen Auslegung (09.01.2009 bis 09.02.2009) wurden **keinerlei** inhaltlich weitergehende Hinweise, Anregungen oder Bedenken geäußert.

Das Vorhaben ist aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Mülheim an der Ruhr vom 15.03.2005 entwickelt, welcher die hier vorgesehenen Ziele einer nachhaltigen Stadtentwicklungsplanung berücksichtigt. Auch der Vorentwurf des Regionalen Flächennutzungsplanes (RFNP) für die Planungsgemeinschaft der Städteregion Ruhr (Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen) stellt das Bebauungsplangebiet als gewerbliche Baufläche (ASB) dar.

Es ist ein vorrangiges Ziel der Stadtentwicklung der Städte Mülheim an der Ruhr und Essen ist, den Nordrand des Flughafens Essen/Mülheim zu einem interkommunalen Büro- und Gewerbepark zu entwickeln und so die Standortqualität in der Region durch ein

attraktives Flächenangebot zu erhöhen. Nahezu der komplette Nordrand des Flughafens, d.h. Bereiche entlang der Brunshofstraße/Lilienthalstraße, in denen eine gewerbliche Entwicklung angestrebt wird, wurde bereits im November 2004 durch die Bezirksregierung Düsseldorf entwidmet und somit aus der Flughafennutzung entlassen. Eine Ausnahme bildet die bisher als Flugzeugunterstellhalle genutzte Fläche im nordwestlichen Planbereich, hier ist das Entwidmungsverfahren eingeleitet.

Es soll hier eine repräsentative Adresse für Anbieter aus der Büro- und Gewerbebranche entstehen. Der Bedarf an verfügbaren gewerblichen Bauflächen für die Neuansiedlung, Verlagerung und Erweiterung von Betrieben wurde bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans der Stadt Mülheim an der Ruhr ermittelt, auch der Vorentwurf des regionalen Flächennutzungsplans für die Planungsgemeinschaft der Städteregion Ruhr (Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen) trägt dieser Situation Rechnung. Der Standort des Flughafens Essen/Mülheim mit seiner Nähe zur Bundesautobahn A 52 ist für anspruchsvolle Büro- und Gewerbeansiedlungen außerordentlich gut geeignet. Sowohl in Bezug auf die überregionale wie auch die lokale Erreichbarkeit liegt er sehr günstig und ist prädestiniert, für die Regionalentwicklung eine besondere Aufgabe zu übernehmen.

Der Bebauungsplan „Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17“ dient diesem erklärten Ziel. Durch Einhaltung der Vorschriften des Baugesetzbuches, der Landesbauordnung und durch den differenzierten Festsetzungskatalog des Bebauungsplanes wird die wirtschaftliche Ausnutzbarkeit der Grundstücke innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes und der Schutz der Bevölkerung der benachbarten Wohnnutzungen vor schalltechnischen Immissionskonflikten gewährleistet. Das Gebot zur Rücksichtnahme wird in der vorliegenden Planung beachtet.

4. Planungsalternativen

Für das Bebauungsplangebiet wurde bereits bei der Erstellung des seit 2005 rechtsgültigen Flächennutzungsplanes der Stadt Mülheim an der Ruhr die Entscheidung getroffen, hier zukünftig eine gewerbliche Nutzung zu entwickeln. Diese Zielsetzung wurde durch die gemeinsamen Beschlüsse des Rates der Stadt Mülheim an der Ruhr und des Rates der Stadt Essen vom Juli 2003 zur Entwicklung eines interkommunalen Büro- und Gewerbegebietes bestärkt. Planungsalternativen, die über die jetzige strukturelle Situation hinausgehen, sind daher auch unter der Berücksichtigung der Empfehlung des Preisgerichtes vom 20.05.2005 sowie des Beschlusses des Planungsausschusses der Stadt Mülheim an der Ruhr vom 21.06.2005 zur städtebaulichen Gesamtkonzeption nicht zu erkennen. Alternative Planungs-/ Lösungsmöglichkeiten im Detail sind im Rahmen der Entwurfsbearbeitung geprüft worden und haben sich in der konkretisierten Planung

niedergeschlagen.

Da die Ziele dieses Bebauungsplanes mit den städtebaulichen Zielen der Stadt Mülheim an der Ruhr vereinbar sind, wird dieser voraussichtlich am 26. März 2009 durch den Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr als Satzung beschlossen.

Bebauungsplan

"Büro- und Gewerbepark am Flughafen – H 17"

Hiermit wird bestätigt, dass die vorgehefteten, vom Planungsausschuss der Stadt am 17.06.2008 gebilligten Festsetzungen durch Text nebst Begründung und dem Umweltbericht gemäß § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuches Bestandteil der Urkunde für diesen Bebauungsplan sind und zusammen mit dem Planentwurf in der Zeit vom 28.07.2008 bis einschließlich 28.08.2008 öffentlich ausgelegen haben. Die rechtsetzenden Vermerke befinden sich auf dem zeichnerischen Teil der Urkunde.

Mülheim an der Ruhr, den 09.04.2009

Die Oberbürgermeisterin

- Amt für Geodatenmanagement, Vermessung, Kataster und Wohnbauförderung -

I. A.



Hiermit wird bestätigt, dass die vorgehefteten, vom Rat der Stadt erneut am 18.12.2008 gebilligten Festsetzungen durch Text nebst Begründung und dem Umweltbericht gemäß § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuches Bestandteil der Urkunde für diesen Bebauungsplan sind und zusammen mit dem Planentwurf erneut in der Zeit vom 09.01.2009 bis einschließlich 09.02.2009 öffentlich ausgelegen haben. Die rechtsetzenden Vermerke befinden sich auf dem zeichnerischen Teil der Urkunde.

Mülheim an der Ruhr, den 09.04.2009

Die Oberbürgermeisterin

- Amt für Geodatenmanagement, Vermessung, Kataster und Wohnbauförderung -

I. A.



Hiermit wird bestätigt, dass die vorgehefteten, vom Rat der Stadt am 26.03.2009 beschlossenen Festsetzungen durch Text nebst Begründung und dem Umweltbericht gemäß § 9 Abs. 8 des Baugesetzbuches Bestandteil der Urkunde für diesen Bebauungsplan sind. Dem Bebauungsplan ist eine zusammenfassende Erklärung beigelegt, diese wurde ebenfalls am 26.03.2009 vom Rat der Stadt beschlossen. Die rechtsetzenden Vermerke befinden sich auf dem zeichnerischen Teil der Urkunde.

Mülheim an der Ruhr, den 09.04.2009

Die Oberbürgermeisterin

- Amt für Geodatenmanagement, Vermessung, Kataster und Wohnbauförderung -

I. A.

