

Beschlussvorlage

Nr.: V 24/0360-01

öffentlich

Datum: 07.06.2024

Amt 61 - Amt für Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Auskunft erteilt: Malin Michel, Tel.: 6111

Beratungsfolge:

<u>Gremium:</u>	<u>Datum:</u>	<u>Status:</u>	<u>Zuständigkeit:</u>
Planungsausschuss	18.06.2024	Ö	Vorberatung
BV 1	21.06.2024	Ö	Anhörung
Wirtschaftsausschuss	25.06.2024	Ö	Vorberatung
Rat der Stadt	04.07.2024	Ö	Entscheidung

Entwicklung des Flughafens Essen/Mülheim

Beschlussvorschlag:

1. Entwicklung eines Gewerbegebietes

Der Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr sieht in dem nordwestlichen Randbereich des Flughafen-Areals die Eignung als attraktiver Gewerbebestandort mit besonderer infrastruktureller Ausstattung und Lagegunst, der vor dem Hintergrund des akuten Gewerbeflächenbedarfs in beiden Städten zügig entwickelt werden soll. Er beauftragt die Verwaltung, die Variante 1 des im Rahmen der Mehrfachbeauftragung prämierten städtebaulichen Entwurfes des Planungsbüros rheinflügel severin so zu modifizieren, dass eine Vereinbarkeit der gewerblichen Entwicklung mit dem Flugbetrieb gegeben ist und diesen Rahmenplan zur weiteren Beratung vorzulegen.

Die Variante 2 (Aufgabe des Flugbetriebes und Ausdehnung des gewerblichen Entwicklungsbereichs Richtung Süden) soll nicht weiterverfolgt werden.

2. Zukunft des Flugbetriebes

Der Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr erkennt den Flughafen Essen/Mülheim auch mit Blick auf künftige Entwicklungen in der Luftfahrt als wichtige Infrastruktur sowie infrastrukturellen Standortvorteil für beide Städte an und bekennt sich zu einer unbefristeten Fortführung des Flugbetriebes über das Jahr 2034 hinaus. Die

Ratsbeschlüsse der Stadt Mülheim an der Ruhr zur Aufgabe des Flughafens vom 08.07.2010 (A 10/0540-01) und der Stadt Essen vom 28.03.1990 (TOP 28, gemeinsamer Antrag CDU- und SPD-Fraktion) werden von dem jeweiligen Rat der Stadt aufgehoben. Der Rat beauftragt die Verwaltung, die für eine Fortführung des Flugbetriebes erforderlichen Schritte – in Abstimmung mit der Geschäftsführung der FEM GmbH - darzustellen und zur weiteren Beratung vorzulegen.

3. Verfahren

Die Vorlagen zu 1. und 2. werden im Rahmen einer dritten Sitzung des Interfraktionellen Arbeitskreises (IFAK) nach der sommerlichen Sitzungspause vorberaten. Die Verwaltung wird ferner damit beauftragt, eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorzubereiten.

Begründung / Bericht:

Zu 1.

Vor dem Hintergrund eines akuten Mangels an gewerblich nutzbaren Bauflächen sowohl in Essen als auch in Mülheim an der Ruhr liegt es nahe, Teile des Flughafen-Areals auf Möglichkeiten für eine gewerbliche Entwicklung zu prüfen. Im Zuge der Diskussion um eine bauliche Nachnutzung des Flughafen-Geländes hat sich jedoch herauskristallisiert, dass eine großflächige bauliche Nutzung des Geländes aufgrund von Umwelt- und Artenschutzbelangen (u.a. Kaltluftentstehung, Bodenbrüter) nicht möglich ist. Daher wurden im Auftrag der Räte der Städte Essen und Mülheim an der Ruhr zwei Varianten einer auf Teilbereiche des Geländes beschränkten städtebaulichen Nutzung (Gewerbegebiet) auf Realisierbarkeit geprüft. Zwar wären entwässerungstechnisch beide Varianten möglich, allerdings hat die Verkehrsuntersuchung gezeigt, dass die größere Variante 2 (rd. 27,7 ha Gewerbegebiet) verkehrstechnisch nicht ohne größeren Aufwand realisierbar wäre. Bei der Variante 2 zeichnet sich ab, dass nahezu alle der untersuchten Knotenpunkte (auf Mülheimer und Essener Stadtgebiet), trotz Verbesserungsmaßnahmen für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV, nicht mehr leistungsfähig wären. Folglich wären umfangreiche bauliche und kostenintensive Anpassungen bei den Knotenpunkten im nahen und weiteren Umfeld notwendig. Die verkehrliche Umsetzbarkeit dieser Planvariante ginge insofern mit einem unverhältnismäßigen Aufwand einher.

Bei Umsetzung von Variante 1 (ca. 12 ha Gewerbegebiet) mit einer weniger als halb so hoch anzusetzenden zusätzlichen Verkehrsmenge (rd. 4.800 Fahrten/Tag gegenüber rd. 10.900 Fahrten/Tag bei Variante 2) blieben die vorhandenen Knotenpunkte dagegen weitgehend leistungsfähig. Hierzu wären bei den umliegenden Knotenpunkten im Wesentlichen Umlauf- und Grünzeitanpassungen notwendig. Ergänzend sollten Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr sowie für den ÖPNV vorgenommen werden.

Bezüglich der Vereinbarkeit der Gewerbeentwicklung am Flughafen (Variante 1) mit der Nutzung des Messeparkplatzes an der Lilienthalstraße hat eine gutachterliche Betrachtung der Situation auf Anfrage der Mitglieder des IFAK ergeben, dass diese der Entwicklung am Flughafen nicht entgegensteht. Die Messe Essen befindet sich an der Norbertstraße zwischen den Anschlussstellen der BAB 52 „Essen-Rüttenscheid“ und „Essen-Haarzopf“ in Essen und damit außerhalb des Untersuchungsgebiets. An Knotenpunkt 10 (L 442 Lilienthalstraße/ A52 Auf- und Abfahrt/ Messeparkplatz) im Untersuchungsgebiet befindet sich allerdings ein Parkplatz, der ausschließlich für Besuchsverkehre der Messe Essen vorgesehen ist und aufgrund rechtlicher Vorgaben nur an maximal 100 Tagen im Jahr als Parkplatz genutzt werden darf. Der Parkplatz weist eine Kapazität von 5.000 Stellplätzen auf. Im Jahr finden über 50 verschiedene Veranstaltungen in den Messegebäuden statt, die sich teils über mehrere Tage erstrecken. Etwa ein Drittel der Veranstaltungen finden mitunter an den Wochentagen Dienstag, Mittwoch und Donnerstag statt, an denen laut HBS 2015 Verkehrserhebungen durchzuführen sind. Der Parkplatz am Knotenpunkt 10 dient dazu, den Veranstaltungsgästen über die BAB 52 die Möglichkeit zu eröffnen, den innenstädtischen Verkehr zu vermeiden und außerorts zu parken. Die übrigen Parkplätze befinden sich in unmittelbarer Nähe zu den Veranstaltungshallen.

Am Erhebungstag fand keine Veranstaltung statt. Demzufolge wurden keine veranstaltungsbedingten Verkehre erhoben. Da die Veranstaltungen unregelmäßig und überwiegend an den Wochenenden stattfinden und sich voraussichtlich außerhalb der Spitzenstunden abspielen, finden Messeveranstaltungen in der Verkehrsuntersuchung keine Berücksichtigung. Es kann zu vereinzelt Rückstausituationen kommen, wenn eine An- oder Abfahrt des Parkplatzes sehr gepulkt auftritt. Diese Situationen sind bereits heute vorhanden. Eine Dimensionierung des Straßenraumes berücksichtigt solche Einzelereignisse nicht.

Der Hauptknotenpunkt (Zeppelinstraße/ Lilienthalstraße/ Brunshofstraße) zur Ein-/Ausfahrt in das Plangebiet bedarf einer baulichen Anpassung im Zuge der Erschließungsplanung für das Gewerbegebiet. Diese kann im Rahmen eines Bauleitplanverfahrens konkretisiert werden.

Insbesondere vor diesem Hintergrund hat der mit der Beratung betraute IFAK sich darauf verständigt, lediglich die kleinere der beiden Varianten (Variante 1) für eine gewerbliche Entwicklung weiterzuverfolgen. Die Verwaltung empfiehlt, angesichts des in beiden Städten vorherrschenden Gewerbeflächenmangels die Chance zu nutzen, zumindest auf einer Teilfläche einen attraktiven Unternehmensstandort mit besonderer Lagegunst im Ruhrgebiet und einer im regionalen Kontext besonderen infrastrukturellen Ausstattung zu entwickeln. Für beide Städte ergibt sich hier die Möglichkeit, über die Ansiedlung von Betrieben neue Arbeitsplätze zu schaffen. Hinzu kommen zusätzliche Gewerbesteuererinnahmen und wirtschaftliche Sekundäreffekte. Die Verwaltung empfiehlt

daher, die Entwicklung des Gewerbegebietes zügig anzugehen. Dies bedingt eine Anpassung der Planungen an die Belange des Flugbetriebes auf dem benachbarten Flughafengelände. Insofern ist der Rahmenplan (Variante 1) so zu modifizieren, dass ein Nebeneinander von Flugbetrieb und Gewerbeentwicklung möglich ist, wobei nach Möglichkeit die bestehende Infrastruktur des Flughafens weiter genutzt werden soll.

Zu 2.

Planungssicherheit für die Betreibergesellschaft und Absicherung von Investitionen

Ein Grund für die aktuelle wirtschaftliche Lage des Flughafens ist die fehlende Entwicklungsperspektive. Um den Flugbetrieb bis 2034 sicher aufrecht erhalten zu können, sind Reparaturarbeiten an den Asphaltflächen der Start- und Landebahn, der Rollwege und des Vorfeldes, Dach- und Fassadenarbeiten, die Nachrüstung des baulichen Brandschutzes, Markierungsarbeiten sowie ggf. Kanalbauarbeiten erforderlich. Die fehlende Zukunftsperspektive des Flughafens erschwert Kreditfinanzierungen und erlaubt lediglich derartige Instandhaltungsmaßnahmen. Die zu tätigenden Ausgaben wären bei Aufgabe des Flughafens im Jahr 2034 verloren.

Wäre der Weiterbetrieb des Flughafens dagegen über das Jahr 2034 hinaus unbefristet gesichert, könnten langfristige Investitionen getätigt werden, die auch eine Optimierung der Einnahmeseite durch die Flughafennutzer erlaubten.

Die fehlende Planungssicherheit stellt ebenfalls eine Herausforderung dar, wenn es um den Zugriff auf Fördermittel geht. Fördermittelgeber setzen oft langjährige Bindungsfristen, bei Baumaßnahmen in der Regel bis zu 20 Jahren, um sicherzustellen, dass die finanzierten Maßnahmen langfristige positive Wirkungen entfalten und nachhaltig sind. Diese Voraussetzungen sind jedoch aufgrund der gegenwärtigen Situation nicht erfüllbar, so dass diese Finanzierungsquelle nicht genutzt werden kann.

Für die weitere Arbeit der Betreibergesellschaft ist es daher notwendig, zügig eine Entscheidung zu treffen, um hier Planungssicherheit, welche sich positiv auf alle am Flughafen ansässigen Akteure/Unternehmen auswirken würde, zu gewährleisten. Dies gilt auch im Hinblick auf Zurverfügungstellung der Grundstücke für den Flughafenbetrieb. Derzeit gibt es keine rechtssicheren Miet- und/oder Pachtverträge zwischen den kommunalen Gesellschaftern und der FEM GmbH. Eine Möglichkeit zur Absicherung der Grundstücksnutzung wäre die Schaffung von Erbbaurechtsverträgen zwischen den o.g. Akteuren. Mit dem Abschluss von Erbbaurechtsverträgen würde zugleich die Kreditfähigkeit der FEM deutlich erhöht.

Bedeutung des Flughafens als Unternehmensstandort

Insbesondere durch die Flughafennutzer wird die Bedeutung des Flugbetriebes für die Region und die Strahlkraft des Flughafens samt ansässiger Unternehmen betont. Derzeit gehen dort rund 430 Personen einer Beschäftigung nach, wovon sich rund 200 Arbeitsplätze dem luftaffinen Gewerbe zuordnen lassen. Dies sind insbesondere hochqualifizierte Berufe, wie z.B. Verkehrspiloten, Fluggerätemechaniker und Avioniker. Diese Arbeitsplätze gingen bei Einstellung des Flugbetriebes weitgehend verloren. Der Flughafen Essen/ Mülheim ist zudem Sitz der ältesten Flugschule für die Verkehrspilotenausbildung. Aktuell sind allein hier rund 100 Personen in beruflicher Ausbildung.

Über die Flugschülerinnen und Flugschüler sowie die Beschäftigten des Flughafens werden zudem weitere Arbeitsplätze im Mülheimer und Essener Stadtgebiet indirekt gesichert. Durch das Wachstumspotenzial des Standortes besteht die Aussicht auf Schaffung weiterer qualifizierter Arbeitsplätze.

Wirtschaftliche Effekte des Flugbetriebes

Die Wertschöpfung eines Flughafens ist nicht allein an seiner Wirtschaftlichkeit festzumachen, sondern stellt einen Gesamtwert dar, den der Flughafen lokal, regional und zum Teil auch national beiträgt. Ein gut angebundener Flughafen stimuliert die Wirtschaftsentwicklung in der gesamten Region, indem er Investitionen anzieht, Geschäftskontakte erleichtert und allgemein die Attraktivität für Unternehmen erhöht. Die Wertschöpfung am Flughafen Essen-Mülheim setzt sich dabei aus verschiedenen Elementen bzw. Multiplikatoreffekten zusammen. Im Rahmen einer überschlägigen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung konnte dargestellt werden, dass die wirtschaftlichen Effekte für beide Städte insgesamt die Betriebskostendefizite des aktuellen Flughafenbetriebes ausgleichen. Demnach stehen den Defiziten in Höhe von rd. 600 TEUR direkte (Gewerbe- und Grundsteuer), indirekte (Einkommens- und Umsatzsteuer) und induzierte (Konsumausgaben und Dienstleistungen) wirtschaftliche Effekte von 730 TEUR gegenüber.

Gleichzeitig ist eine wirtschaftliche Nachnutzung des Flughafengeländes als Alternative zum Flugbetrieb eingeschränkt. Da eine großflächige bauliche Nutzung des Geländes aufgrund von Umwelt- und Artenschutzbelangen (u.a. Kaltluftentstehung, Bodenbrüter) nicht möglich ist, wurden zwei Varianten einer auf Teilbereiche des Geländes beschränkten städtebaulichen Nutzung (Gewerbegebiet) auf Realisierbarkeit geprüft. Hierbei hat sich herausgestellt, dass lediglich kleine Randbereiche des Flughafengeländes baulich nachverdichtet und mit neuen, zusätzlichen Nutzungen wirtschaftlich intensiver genutzt werden können (s. 1.).

Ob zur Steigerung der wirtschaftlichen Flächennutzung eine Arrondierung auf untergeordneten Teilflächen des Flughafengeländes mit einer Photovoltaikanlage aus

Artenschutzgesichtspunkten möglich ist, wird zurzeit untersucht. Insgesamt zeichnen sich aber aktuell keine weiteren wirtschaftlichen Potenziale einer Nachnutzung des gesamten Geländes ab, da dieses in weiten Teilen für den Artenschutz frei zu halten und dauerhaft zu pflegen ist. Die entsprechende Pflege wäre bei Fortführung des Flugbetriebes durch die FEM GmbH gewährleistet, verbliebe bei Aufgabe des Flughafens dagegen als Daueraufgabe bei den beiden Städten.

Bedeutung als Infrastruktur und Möglichkeit der Weiterentwicklung

Die Flughafennutzer skizzierten im Rahmen der Beratungen des IFAK Möglichkeiten einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung des Flughafens. Hierunter fällt auch die Option, an den Möglichkeiten der Regional- bzw. Urban Air Mobility (RAM/UAM) zu partizipieren. In diesem Zusammenhang könnte zukünftig ein Fokus auf dem elektrischen Fliegen mit Lufttaxis (klimaneutraler Flugbetrieb) und intermodalen Mobilitätshubs liegen. Auch die Forschung widmet sich der Optimierung von Emissionen (Wasserstoff und elektrohybride Antriebskonzepte als Basis nachhaltiger Mobilität). Die Potentialstudie des Planungsbüros amd.sigma, welche durch die Beteiligungsholding Mülheim an der Ruhr GmbH (BHM) beauftragt wurde, zeigt ein diesbezügliches Neustrukturierungspotenzial des Flughafens auf und führt die hierzu erforderlichen infrastrukturellen Anpassungsmaßnahmen auf.

Zu 3.

Die Räte der Städte Essen und Mülheim an der Ruhr hatten die Verwaltungen der beiden Städte damit beauftragt, ein kooperatives Verfahren zur weiteren Entwicklung des Flughafens Essen/Mülheim durchzuführen (Mülheim an der Ruhr: V 23/0227-01; Essen DS 509/2023/7). Gemäß dem beschlossenen Zeit- und Ablaufplan beinhaltet dieses Verfahren weiterführende Planungen und Gutachten zur Prüfung der Realisierbarkeit des städtebaulichen Rahmenplans des Planungsbüros rheinflügel severin, der im Rahmen der Ende 2022 durchgeführten Mehrfachbeauftragung als Ausgangspunkt für die weiteren Planungen ausgewählt wurde. Der Zeit- und Ablaufplan wurde im Laufe des Verfahrens fortgeschrieben und aktualisiert.

Zur weiteren Abstimmung des strategischen Vorgehens und der Definition von Klärungsbedarfen wurde ein interkommunaler und interfraktioneller Arbeitskreis (IFAK), bestehend aus Vertreter*innen der Ratsfraktionen beider Städte, Vertreter*innen der Verwaltung sowie der Flughafen Essen Mülheim GmbH gebildet, der bisher zweimal tagte.

Im nächsten Schritt soll aufbauend auf den vorliegenden Untersuchungsergebnissen der städtebauliche Rahmenplan (Variante 1) überarbeitet werden. Dabei liegt ein besonderes Augenmerk auf der Berücksichtigung der für den Flugbetrieb und eine mögliche Weiterentwicklung relevanten Flughafeninfrastrukturen sowie der Konkretisierung der verkehrlichen Erschließung. Der Fokus der Überarbeitung soll darin liegen, ein funktionsfähiges Konzept für Gewerbegebiet und Flughafen unter Berücksichtigung

zukünftiger Flughafentechnologien darzustellen. Dazu wurde bereits eine Zusammenarbeit der Büros rheinflügel severin und amd.sigma vereinbart. Der überarbeitete und angepasste Rahmenplan kann dann in der Folge in einem 3. IFAK diskutiert und anschließend der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Die Machbarkeit einer Photovoltaikanlage auf untergeordneten Flächen im Randbereich des Geländes wird untersucht. Ergebnisse liegen zurzeit noch nicht vor. Die Vergabe von zwei Teillosten (Vegetationskartierung und Nachtfalter-Erfassung) ist bereits erfolgt. Mit Ergebnissen bzw. einem Endbericht ist Ende des Jahres 2024 zu rechnen. Alle weiteren Lose (insbesondere Brut- und Rastvögel sowie Fledermausarten) konnten bislang aufgrund unzureichender Kapazitäten der angefragten Büros noch nicht beauftragt werden. Eine erneute Ausschreibung ist für Ende 2024 geplant, so dass dann Ende 2025 mit den Ergebnissen dieser Untersuchungen zu rechnen ist.

Verfahrensvorschlag für die nächsten Arbeitsschritte:

1. Überarbeitung des Rahmenplans in der Variante 1
2. Durchführung des 3. Interfraktionellen Arbeitskreises (interkommunal)
3. Beteiligung der Öffentlichkeit zum Rahmenplan
4. Ggf. Anpassung des Rahmenplans (mit Hinweisen aus dem 3. IFAK und der Öffentlichkeit)
5. Fassung der erforderlichen Beschlüsse zur weiteren städtebaulichen Entwicklung von Flughafen und Umfeld
6. Regelung der Pacht-/Grundstücksverhältnisse zur Absicherung des Flugbetriebs (z.B. Erbbaurechtsvertrag).

Finanzielle Auswirkungen:

Die Beschränkung der Überarbeitung auf die Variante 1 erfordert eine weniger umfangreiche Überarbeitung der Rahmenplanung und ist auch im Sinne der Sparsamkeit zu verfolgen. Für die Überarbeitung der Rahmenplanung durch das Büro rheinflügel severin sind Kosten in Höhe von bis zu 70.000 € vorgesehen. Für die Beteiligung der Öffentlichkeit sind darüber hinaus bis zu 10.000 € eingeplant. Die Kosten fallen gemäß der geschlossenen Kooperationsvereinbarung zwischen der Stadt Essen und der Stadt Mülheim an der Ruhr hälftig bei beiden Städten an.

Die Mittel sind im Budget des Amtes 61 in der Produktgruppe 09070 eingeplant.

Marc Buchholz

Anlage(n):

- 1 - Entwässerungskonzept
- 2 - Ergebnisse des Verkehrsgutachtens (Präsentation)
- 3 - Potentialanalyse amd.sigma (Bericht & Entwurf)
- 4 - Zusammenstellung der Überarbeitungsbedarfe des Rahmenplans
- 5 - Entwurf rheinflügel severin Variante 1 und 2