

## **B E K A N N T M A C H U N G**

3 / 2021

GREMIUM	Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität
SITZUNGSTERMIN	Dienstag, 15.06.2021, 17:00 Uhr
SITZUNGSORT	Hotel Riepe, Kurt-Schumacher-Straße 45, 44532 Lünen, Hansesaal, Kurt-Schumacher-Straße 45, Lünen

---

## **T A G E S O R D N U N G**

### **Ö F F E N T L I C H E R   T E I L**

#### **I        B E S C H L U S S A N G E L E G E N H E I T E N   I N   E I G E N E R   Z U S T Ä N D I G K E I T**

- |   |  |               |
|---|--|---------------|
| 1 | Bestellung der Schriftführerin und der stellvertretenden Schriftführer:innen für den Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität | VL-53/2021 1N |
| 2 | Neuaufstellung des Radverkehrskonzeptes Kreis Unna 2021 hier: Stellungnahme zum Zwischenbericht                                | VL-143/2021   |

#### **II        B E S C H L U S S E M P F E H L U N G E N   F Ü R   D E N   R A T**

- |   |  |             |
|---|--|-------------|
| 1 | Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“<br>a) Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden<br>b) Beschluss als städtebauliches Entwicklungskonzept gem. § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB | VL-133/2021 |
| 2 | Fortsetzung des Klimaschutzprozesses, Förderung Klimaschutzmanagement zur Konzeptumsetzung   | VL-160/2021 |

#### **III        B E S C H L U S S E M P F E H L U N G E N   F Ü R   E I N E N   A U S S C H U S S**

- |   |  |                |
|---|--|----------------|
| 1 | Cappenberger Straße<br>Protected Bike Lane   | VL-156/2020 1N |
| 2 | Herstellung des Kreisverkehrplatzes Brambauerstr. / Meininghauser Str. / Am Brambusch<br>hier: Grundsatzbeschluss zum Kreuzungsumbau | VL-145/2021    |

#### **IV        M I T T E I L U N G E N   D E R   V E R W A L T U N G**

- |   |   |             |
|---|---|-------------|
| 1 | Bericht über laufende Mobilitätsplanungen                           | MI-73/2021  |
| 2 | Wiederaufnahme des Betriebs der Radstation am Verkehrshof Brambauer | MI-80/2021  |
|   |   | MI-100/2021 |

- 3 Klimaschutzkonzept  
-Sachstand-

## **V ANTRÄGE**

- |    |  |                            |
|----|--|----------------------------|
| 1  | Antrag der GFL-Fraktion vom 06.05.2021 i. S. Verschärfung der lokalen Klimaschutzziele und -maßnahmen  | AF-75/2021                 |
| 2  | Antrag der Fraktion B90/Die Grünen v. 05.05.21 i. S. Modifizierung des vom Rat der Stadt Lünen beschlossenen Klimaschutzziels  | AF-89/2021                 |
| 3  | Antrag der SPD und CDU-Fraktion vom 09.03.2021 i.S. Eilantrag i.S. Klimaschutz und Grünflächen in Lünen  | AF-51/2021<br>2. Ergänzung |
| 4  | Ergänzungsantrag der GFL-Fraktion zu TOP V 6 Anlegen v. insektenfreundlichen Wiesen und Grünflächen in Lünen vom 08.04.2021  | AF-58/2021<br>1. Ergänzung |
| 5  | Antrag der Fraktion B90/Die Grünen v. 18.05.2021 i.S. Konkrete Umsetzung des Handlungsfelds 1 des Klimaschutzkonzeptes bei im Neubau und in Planung befindlichen städtischen Immobilien" | AF-82/2021                 |
| 6  | Anregung/ Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Prüfung und Übernahme des Konzeptes zur ökologischen Umgestaltung der Stadt Lünen  | AB-2/2021<br>2. Ergänzung  |
| 7  | Antrag der Fraktion B90/Die Grünen v. 18.05.21 i. S. Grundkonzept einer zweispurigen Einrichtungsfahrbahn Zweirichtungsweg und gesonderter Busspur im Innenstadtbereich                  | AF-83/2021                 |
| 8  | Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Sicherheitsmaßnahmen im Straßenbereich der Achenbachstraße; Pflanzung von Bäumen  | AB-26/2020<br>1. Ergänzung |
| 9  | Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Abschaffung des Fahrradschutzstreifens auf der Münsterstraße  | AB-21/2020<br>1. Ergänzung |
| 10 | Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Errichtung eines Buswartehäuschen an der Graf-Adolf-Str. neben dem Zugang zum Rathaus   | AB-29/2020<br>1. Ergänzung |

## **VI BEANTWORTUNG VON SCHRIFTLICHEN ANFRAGEN**

## **VII MÜNDLICHE ANFRAGEN**

## **NICHTÖFFENTLICHER TEIL**

## **VIII BESCHLUSSANGELEGENHEITEN IN EIGENER ZUSTÄNDIGKEIT**

## **IX BESCHLUSSEMPFEHLUNGEN FÜR DEN RAT**

## **X MITTEILUNGEN DER VERWALTUNG**

## **XI ANTRÄGE**

**XII BEANTWORTUNG VON SCHRIFTLICHEN ANFRAGEN**

**XIII MÜNDLICHE ANFRAGEN**

Lünen, den 31.05.2021

Tessa Schächter

**BEKANNTMACHUNG**

3 / 2021

GREMIUM

Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität

SITZUNGSTERMIN

Dienstag, 15.06.2021, 17:00 Uhr

SITZUNGSORT

Hotel Riepe, Hansesaal, Kurt-Schumacher-Straße 45,  
Lünen

---

**TAGESORDNUNG**

**ÖFFENTLICHER TEIL**

- |    |  |             |
|----|--|-------------|
| 8  | Antrag der GFL-Fraktion vom 28.05.2021 i.S. Verkehrsumgebungskonzept Brambauer                     | AF-98/2021  |
| 9  | Antrag der GFI-Fraktion i.S. Erhalt des Baumbestandes auf der Ex-Bischoff-Deponie in Lippolthausen | AF-99/2021  |
| 10 | Antrag der CDU-Fraktion vom 28.05.2021 i.S. kommunaler Klimakonsens                                | AF-100/2021 |

Lünen, den 31.05.2021

Tessa Schächter

**BEKANNTMACHUNG**

3 / 2021

GREMIUM

Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität

SITZUNGSTERMIN

Dienstag, 15.06.2021, 17:00 Uhr

SITZUNGSORT

Hotel Riepe, Kurt-Schumacher-Straße 45, 44532  
Lünen, Hansesaal, Kurt-Schumacher-Straße 45, Lünen

---

**TAGESORDNUNG**

**ÖFFENTLICHER TEIL**

- 14 Anfrage der GFL-Fraktion v. 08.06.21 i. S. Baumschutzsatzung  
und Pflanzung hitzeverträglicher Bäume

AF-102/2021

Lünen, den 31.05.2021

Tessa Schächter

**B E K A N N T M A C H U N G**

3 / 2021

GREMIUM

Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität

SITZUNGSTERMIN

Dienstag, 15.06.2021, 17:00 Uhr

SITZUNGSORT

Hotel Riepe, Kurt-Schumacher-Straße 45, 44532  
Lünen, Hansesaal, Kurt-Schumacher-Straße 45, Lünen

---

**T A G E S O R D N U N G**

**Ö F F E N T L I C H E R T E I L**

7.1 Änderungsantrag der Fraktion B90/Die Grünen zu dem TOP V 7

AF-104/2021

Lünen, den 31.05.2021

Tessa Schächter

**NIEDERSCHRIFT**

3 / 2021

GREMIUM

Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität

SITZUNGSTERMIN

Dienstag, 15.06.2021, 17:10 Uhr bis 16.06.2021 21:15 Uhr

SITZUNGSORT

Hotel Riepe, Kurt-Schumacher-Straße 45, 44532 Lünen,  
Hansesaal, Kurt-Schumacher-Straße 45, Lünen

---

VORSITZ

Vorsitzende Tessa Schächter (Bügo/Die Grünen)

ANWESEND

ABWEICHENDE ANWESENHEIT

Klaus Lamczick (SPD)  
Thomas Latussek (SPD)  
Martina Meier (SPD)  
Frank Hugo (SPD)  
Heiko Nickel (SPD)  
Kevin Przygodda (SPD)  
Arno Feller (CDU)  
Daniel Pöter (CDU)  
Thorsten Redeker (CDU)  
Andreas Dahlke (GFL)  
Sabine Rodorff (GFL)  
Prof. Dr. Johannes R. Hofnagel (GFL)  
Carola Deinhart-Auferoth (FDP)  
Wolfgang Bennewitz  
Anke Hoppe  
Peter Strube  
Bettina Rouwenhorst  
Jens Hiekel (AfD)

ENTSCHULDIGT ABWESEND

Marc Frieling (Bügo/Die Grünen)  
Rüdiger Haag (SPD)  
Reiner Hohl (Bügo/Die Grünen)  
Paul Jahnke (CDU)  
Günther Heinrich Koch (CDU)  
Otto Korte (GFL)  
Magnus Bink (DIE LINKE)  
Jörg Diekmann (SPD)  
Basel Ghafouri  
Benjamin Schulz (CDU)  
Jochen Gefromm (CDU)  
Gerhard Hagedorn (CDU)  
Dirk Wolf (CDU)  
Ute Brettner (Bügo/Die Grünen)  
Martin Püschel (SPD)  
Susanne Großkrüger (GFL)  
Maurice Hansmeyer (Bügo/Die Grünen)  
Christoph Tölle (CDU)  
Britta Fehr-Günther (SPD)  
Christiane Krämer (CDU)  
Armin Ott (GFL)  
Gudrun Schwiede (Bügo/Die Grünen)  
Karoline Bremerich (CDU)

Anja Lueg (GFL)  
Erika Roß (Bügo/Die Grünen)  
Detlef Seiler (SPD)  
Volker Hendrix (Bügo/Die Grünen)  
Kunibert Kampmann (GFL)  
Daniel Wolski (SPD)  
Manfred Kolodziejski (SPD)  
Wilhelm Kleimann (SPD)  
Ferhat Aydin (SPD)  
Nina Kottisek (SPD)  
Robin Wojtak (SPD)  
Rüdiger Billeb (SPD)  
Hugo Becker (SPD)  
Tristan Richter (SPD)  
Martina Förster-Teutenberg (SPD)  
Barbara Utrata (SPD)  
Ludger Auferoth (FDP)  
Dr. Hans-Martin Prager (CDU)  
Reinhard Schulz (GFL)  
Joachim Timm (DIE LINKE)  
Julia Urban (SPD)  
Hilal Akkoc (SPD)  
Michael Blandowski (FDP)  
Marcel Glensk (CDU)  
Gerd Kestermann (GFL)  
Vanessa Marx (CDU)  
Karsten Niehues (FDP)  
Ulrich Pietsch (GFL)  
Friedhelm Wittlieb (SPD)  
Herbert Holinde (GFL)  
Pascal Rohrbach (FDP)  
Renate Schulze-Matthée (Bügo/Die Grünen)  
Lara-Marie Wlost (Bügo/Die Grünen)

#### ANWESEND VON DER VERWALTUNG

BG Arnold Reeker  
Thomas Berger  
Benjamin Köttendorf  
Sandra Osowski  
Thomas Herkert

#### GÄSTE

Zu TOP IV 3: Frau Wrede (Ing-Büro Gertec GmbH)

#### STELLV. MITGLIEDER

#### SCHRIFTFÜHRUNG

Die Vorsitzende Tessa Schächter eröffnet die Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klima und Mobilität um 17:10 Uhr und stellt fest, dass die Einladung form- und fristgerecht erfolgt und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Vor Eintritt in die Tagesordnung werden folgende sachkundigen Bürger:innen vereidigt:

Frau Hoppe  
Herr Hugo  
Herr Nickel  
Frau Rodorff  
Frau Deinhart-Auferoth  
Herr Strube

Die Verwaltung schlägt vor, die Tagesordnungspunkte zum Klimaschutz in einem Themenblock zu behandeln. Der Themenblock Klimaschutz sieht wie folgt aus:

TOP II. 2 VL-160/2021 Fortsetzung Klimaschutzprozess

TOP IV. 3 MI-100/2021 Sachstand Klimaschutzkonzept

TOP V. 1 AF-75/2021 GFL: Verschärfung der lokalen Klimaziele und -maßnahmen

TOP V. 2 AF-89/2021 B90/Die Grünen: Modifizierung der vom Rat beschlossenen Klimaziele

TOP V. 10 AF-100/2021: CDU: kommunaler Klimakonsens

TOP V. 3 AF-51/2021 SPD/CDU: Klimaschutz und Grünflächen

TOP V. 4 AF-58/2021 GFL: insektenfreundliche Wiesen und Grünflächen

TOP V. 5 AF-82/2021 B90/Die Grünen: Umsetzung Handlungsfeld 1 Klimaschutzkonzept sofort

Einvernehmlich nimmt der Ausschuss den Vorschlag der Verwaltung so zu verfahren an.

## ÖFFENTLICHER TEIL

### I BESCHLUSSEMPFEHLUNGEN FÜR DEN RAT

#### 1. VL-160/2021

Fortsetzung des Klimaschutzprozesses, Förderung Klimaschutzmanagement zur Konzeptumsetzung

Empfehlung:

Der Rat der Stadt Lünen beschließt

- a) den Klimaschutzprozess fortzusetzen und die Beantragung der Anschlussförderung für die auf drei Jahre befristeten Projektstelle „Klimaschutzmanagement“ für die Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes. Dazu beauftragt er die Verwaltung, einen Förderantrag im Rahmen der Kommunalrichtlinie zur Umsetzung des integrierten Klimaschutzkonzeptes beim Projektträger Jülich zu stellen.
- b) die Mittel für das Projekt in die Haushalte 2022-2025 einzustellen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen.
--

## II MITTEILUNGEN DER VERWALTUNG

### 1. MI-100/2021

#### Klimaschutzkonzept

#### -Sachstand-

Frau Wrede vom Büro Gertec berichtet über den aktuellen Bearbeitungsstand des Klimaschutzkonzeptes. Sie stellt die Klimaschutzmaßnahmen, aufgeteilt in acht Handlungsfelder, anhand einer Präsentation (ist dem Protokoll als Anlage beigelegt) vor. Zur Umsetzung der Maßnahmen ist eine vollständige Zeit- und Kostenplanung für die Maßnahmen noch in Arbeit. Es bedarf zur Umsetzung des gesamten Katalogs großer finanzieller und personeller Anstrengungen. Vertreter:innen der Fraktionen weisen auf die für die Stadt Lünen zukommenden Investitionen hin, die allerdings im Augenblick noch nicht beziffert werden können. Am Ende der Sommerpause wird es zu dem Thema Klimaschutzkonzept eine Informationsveranstaltung geben. Die Beschlussvorlage zum Klimaschutzkonzept wird in der nächsten Ausschusssitzung am 31.08.2021 eingebracht. Aus förderrechtlichen Gründen ist zwingend ein Ratsbeschluss am 16.09.2021 erforderlich.

Bezüglich der klimapolitischen Ziele, die die Stadt Lünen nach den jüngsten Bundespolitischen Beschlüssen verfolgen soll, liegen mehrere Anträge der Fraktionen vor. Herr Reeker macht seitens der Verwaltung den Vorschlag, eine vorbereitete Beschlussempfehlung zu den Klimaschutzzielen vorzustellen und zu beraten, um somit eine gemeinsame interfraktionelle Zielsetzung zu erreichen.

#### **Beschlussvorschlag zu den Klimaschutzzielen**

1. Der eingeleitete Klimaschutzprozess der Stadt Lünen orientiert sich am 1,5 °-Ziel des Pariser Klimaabkommens.
2. Das integrierte Klimaschutzkonzept Lünen stellt den ersten Schritt dar. Die verschärfte Zielsetzung der Bundesregierung als Folge der beabsichtigten Änderung des Klimaschutzgesetzes mit einer angestrebten Klimaneutralität bis 2045 bildet dabei die Ausgangslage für die weitere Erarbeitung des Klimaschutzkonzeptes und insbesondere für die zu erarbeitenden Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen auf der kommunalen Ebene.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, vor einer Beratung und Beschlussfassung das Klimaschutzkonzept und den Maßnahmenkatalog im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung zur Diskussion zu stellen (als Präsenz- und/oder als Onlineveranstaltung).
4. Im Rahmen der Haushaltsberatungen 2022 ist über angestrebte Klimaschutzprojekte und über notwendige Personalressourcen zu entscheiden.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, dem Rat der Stadt Lünen jährlich zur Jahresmitte einen Klimaschutzbericht mit einer Fortschreibung der Klimaschutzziele der Stadt sowie einer Darstellung über den Stand beschlossener bzw. notwendiger Maßnahmen für den Klimaschutz und für die Klimaanpassung vorzulegen; inklusive einer aktuellen Einschätzung zur Zielerreichung bezogen auf das 1,5 °-Ziel.

Ratsherr Feller regt an, alle Anträge zusammenzufassen und nur über die Beschlussempfehlung der Verwaltung abzustimmen. Die GFL-Fraktion stimmt dem nicht zu und besteht darauf, dass über den Antrag AF-75/2021 gesondert abgestimmt wird. Die Fraktionen sind damit einverstanden und ziehen sich zur Beratung zurück.

Die Sitzung wird für 10 Minuten unterbrochen.

Nach der Beratungspause und Unterbrechung der Sitzung stellt die GFL-Fraktion den Antrag, dass über die einzelnen Punkte des Beschlussvorschlags der Verwaltung separat abgestimmt wird. Einvernehmlich beschließt der Ausschuss, dass nur der Punkt 2 separat abgestimmt wird.

### Abstimmung zu den Punkten 1,3,4 und 5 und zu Punkt 2

#### Abstimmungsergebnis:

Punkte 1,3,4 und 5 Einstimmig beschlossen.

Punkt 2: Bei drei Gegenstimmen (GFL-Fraktion) mehrheitlich beschlossen.

### III ANTRÄGE

#### 1. AF-75/2021

Antrag der GFL-Fraktion vom 06.05.2021 i. S. Verschärfung der lokalen Klimaschutzziele und -maßnahmen

Antrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Klimaschutzziele von der bisherigen Zielvariante „B“ auf „C“ hochzustufen (vgl. VL-49/2021) und die Maßnahmen im Klimaschutzkonzept Lünen entsprechend anzupassen.

Abstimmungsergebnis: Bei drei Dafür-Stimmen der GFL-Fraktion mehrheitlich abgelehnt.
--

#### 2. AF-89/2021

Antrag der Fraktion B90/Die Grünen v. 05.05.21 i. S. Modifizierung des vom Rat der Stadt Lünen beschlossenen Klimaschutzziels

Abstimmungsergebnis: Es erfolgt keine Abstimmung.
---

#### 3. AF-100/2021

Antrag der CDU - Fraktion vom 28.05.2021 i.S. kommunaler Klimakonsens

Antrag:

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität empfiehlt dem Rat der Stadt Lünen, folgenden Beschluss zu fassen :

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Strategie für einen **kommunalen Klimakonsens** der Stadt Lünen derart anzupassen, dass sie sich kurz-, mittel- und langfristig an den **Pariser Klimazielen** orientiert und eine Erarbeitung und Umsetzung unter **Einbeziehung aller gesellschaftlichen Gruppen** vorsieht und im Sinne einer ökologischen und sozialen Marktwirtschaft zur Kli-

**maneutralität** führt und sich dabei zur **Zukunft unseres Wirtschaftsstandorts** und zum **sozialen Zusammenhalt** bekennt.

2. Das kommunale Klimaziel für Lünen bis 2030 wird auf mindestens 65 Prozent Minderungsquote gegenüber dem Basisjahr 1990 festgesetzt und verbindliche Zwischenziele für die Jahre 2035 und 2040 festgelegt. Der konkrete Pfad soll dann jeweils frühzeitig vor der jeweiligen Etappe in Jahresritten beschrieben werden. Klimaneutralität wird spätestens in 2045 erreicht.
3. Der auf dieser Zielformulierung aufbauende gesellschaftliche Dialog dient der **Verständigung über Meilensteine** auf dem Weg zur **Klimaneutralität**, über **grundlegende Ziele, prägende Instrumente** und ein **abgestimmtes Energiekonzept**. Der bereits gestartete Prozess soll diesbezüglich angepasst werden.
4. Den Weg zur Klimaneutralität schaffen wir nicht allein mit staatlichen Investitionen, wir setzen dabei auch auf das private Engagement und wollen die Haushalte und Unternehmen durch eine verbesserte Förderung (materieller und immaterieller) unterstützen. Die Stadt Lünen wird hier als Vorbildfunktion sowohl mit Leuchtturmprojekten als auch mit alltäglichem Handeln klimatechnisch vorgehen. Analog sollen die städtischen Töchter verfahren.
5. Der Prozess wird weiterhin wissenschaftlich bzw. gutachterlich begleitet. Die entsprechenden Haushaltsmittel – u.a. auch für die Anpassung und weitere Durchführung – sind für dieses Jahr und die folgenden Jahre bereitzustellen!

Abstimmungsergebnis: Es erfolgt keine Abstimmung.
---

#### 4. AF-51/2021 2. Ergänzung

Antrag der SPD und CDU-Fraktion vom 09.03.2021 i.S. Eilantrag i.S. Klimaschutz und Grünflächen in Lünen

Der o. gen. Antrag wurde im Haupt- und Finanzausschuss am 29.04.21 beschlossen.

Ratsherr Feller teilt mit, dass bei den drei Punkten des Antrages bevorzugt Dach- und Fassadenbegrünung bei Flächen berücksichtigt werden sollen, die der Stadt gehören, verpachtet sind oder der Töchtergesellschaften gehören. Des Weiteren soll die Stadt mehr Einflussnahme bei der Festsetzung von Bebauungsplänen geltend machen

z. B. Sedanstraße. Bei Flächen, die sich in dritter Hand befinden sind vorrangig die Maßnahmen der Punkte 1 und 2 des Antrages zu berücksichtigen.

Die Verwaltung hat noch diverse Fragen bezüglich der Präzisierung des Antrages an die Politik und wird dementsprechend noch auf die Politik zukommen.

Herr Reeker regt an, für einer der nächsten Ausschusssitzungen eine Verwaltungsvorlage einzubringen zu dem Thema insektenfreundliche Wiesen und Grünflächen (Antrag AF-58/2021) und Klimaschutz und Grünflächen (dieser Antrag) in Lünen.

Es erfolgt keine Gegenrede zu dem Vorschlag. Somit erfolgt keine Abstimmung des Antrages.

Abstimmungsergebnis: Es erfolgt keine Abstimmung.
---

**5. AF-58/2021 1. Ergänzung**

Ergänzungsantrag der GFL-Fraktion zu TOP V 6 Anlegen v. insektenfreundlichen Wiesen und Grünflächen in Lünen vom 08.04.2021

Siehe Antrag AF-51/2021 2. Ergänzung

Abstimmungsergebnis: Es erfolgt keine Abstimmung.
---

**6. AF-82/2021**

Antrag der Fraktion B90/Die Grünen v. 18.05.2021 i.S. Konkrete Umsetzung des Handlungsfelds 1 des Klimaschutzkonzeptes bei im Neubau und in Planung befindlichen städtischen Immobilien

Die antragsstellende Fraktion erläutert, dass die weiteren Textpassagen in diesem Antrag unter „Begründung“ aufgeführt sind und es sich inhaltlich um Präzisierungen des Antrages handelt. Ratsherr Hohl modifiziert den Antrag mit der Ergänzung der Begründung in Punkt 2) zu den konkreten Maßnahmen aus dem Handlungsfeld 1.

Einen entsprechenden Ergänzungsantrag wird seitens der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in den Betriebsausschuss ZGL am 22.06.21 eingebracht.

Der Ausschuss beschließt den Antrag mit der Ergänzung in der Begründung.

**Antrag:**

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität beschließt, dass das Handlungsfeld 1 des Klimaschutzkonzeptes bei im Neubau und in Planung befindlichen städtischen Immobilien umgesetzt wird. Dies soll als Anreizwirkung zur Investition privater Haushalte dienen und die Stadt Lünen so als Vorbild fungieren.

Ergänzung der Begründung in Punkt 2) zu den konkreten Maßnahmen aus dem Handlungsfeld 1

zu 2) Heute: Gleichzeitig sollen die ab jetzt zu projektierenden oder in Planungsphase 0-2 befindlichen kommunalen Gebäude wie KITAS, Feuerwehrgerätehäuser usw. im Passivhausstandard gebaut und Photovoltaik oder Dachbegrünung, oder alternative Energien berücksichtigt werden. Für die jetzt im Neubau bzw. je nach Fortschritt der Planungsphase befindlichen Gebäude ist zu prüfen, ob Dachbegrünung, alternative Energien/Photovoltaik nachgerüstet werden kann. Die notwendigen Haushaltsmittel sind in den Haushalt 2022 einzuplanen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen.
--

#### **IV BESCHLUSSANGELEGENHEITEN IN EIGENER ZUSTÄNDIGKEIT**

**1. VL-53/2021 1N**

Bestellung der Schriftführerin und der stellvertretenden Schriftführer:innen für den Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität

Herr Berger schildert kurz die momentane personelle Situation im Fachbereich Stadtplanung Umwelt und Bauordnung.

**Beschluss:**

Der Ausschuss bestellt gemäß § 52 Abs. 1 und § 8 Abs. 2 GO NRW i.V. mit § 26 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Rates der Stadt Lünen

1. N.N. zur Schriftführer:in

2. N.N. zum ersten stellvertretenden Schriftführer:in

3. Frau Bettina Rouwenhorst zur zweiten stellvertretenden Schriftführerin des Ausschusses für Umwelt, Klima und Mobilität.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen.
--

**2. VL-143/2021**

Neuaufstellung des Radverkehrskonzeptes Kreis Unna 2021

hier: Stellungnahme zum Zwischenbericht

Die Fraktionen unterstützen die Verwaltungsvorlage und stimmen der Beschlussfassung zu.

Ratsherr Lamczick weist auf die Radwegeverbindung von Brambauer über die Rührenbecke bis zur Kupferstraße hin. Des Weiteren bittet er um die Berichterstattung zu den Ergebnissen der Ertüchtigung der Gleisanlage als Radverkehrsweg in Lippholthausen (Grüner Ring).

Die Prüfung der Verwaltung hat ergeben, dass man sich aufgrund der Machbarkeitsstudie der West-Ost-Trasse für die Radwegeverbindung über die Moltkestraße als Vorzugsvariante entschieden habe.

**Beschluss:**

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität (UKM) der Stadt Lünen unterstützt den Kreis Unna in den Bemühungen zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Stellungnahme auf Basis des in der Sachdarstellung befindlichen Entwurfs an den Kreis zu leiten.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen.
--

**V BESCHLUSSEMPFEHLUNGEN FÜR DEN RAT****1. VL-133/2021**

Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippholthausen 2030“

a) Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden

b) Beschluss als städtebauliches Entwicklungskonzept gem.

§ 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB

Es liegt ein Änderungs-/Ergänzungsantrag der GFL-Fraktion vom 15.06.2021 zu dem Tagesordnungspunkt vor. In diesem wird die Verwaltung im Zuge der Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Lippholthausen beauftragt, sich für den vollständigen Erhalt des Baumbestandes auf der ehemaligen Bischoff-Deponie in Lippholthausen einzusetzen und dafür alle erforderlichen Maßnahmen in die Wege zu leiten.

Die SPD-Fraktion kündigt für den Ausschuss Arbeit, Wirtschaft und Innovation einen Änderungsantrag zu der Verwaltungsvorlage VL-133/2021 an. Daher wird die SPD-Fraktion heute weder über die Verwaltungsvorlage noch über den Änderungs-/Ergänzungsantrag der GFL-Fraktion entscheiden. Die CDU-Fraktion schließt sich dem Vorschlag an.

Der Ausschuss nimmt den Antrag der GFL-Fraktion zur Kenntnis und stimmt einstimmig dafür in diesem Ausschuss keinen Beschluss zu fassen.

**Empfehlung:**

a) Der Rat der Stadt Lünen hat die Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden geprüft und beschließt, dem Vorschlag der Verwaltung zu folgen.

b) Der Rat der Stadt Lünen beschließt das Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“ als städtebauliches Entwicklungskonzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB.

Abstimmungsergebnis:	Es erfolgt keine Beschlussfassung. Die Vorlage wird ohne Empfehlungsbeschluss in den weiteren Beratungslauf gegeben.
----------------------	---

## VI BESCHLUSSEMPFEHLUNGEN FÜR EINEN AUSSCHUSS

### 1. VL-156/2020 1N

Cappenberger Straße  
Protected Bike Lane

Ratsherr Feller bedauert, dass die Prüfung nach alternativen Standorten seitens der Verwaltung keine andere Lösung ergab. Die CDU-Fraktion hält die Protected Bike Lane auf der Cappenberger Straße für nicht geeignet, zumal die Stellungnahme der Polizei die Risiken aufzeigt. Die GFL-Fraktion und die Fraktion B90/Die Grünen unterstützen das Vorhaben.

Herr Köttendorf teilt mit, dass das Projekt einen kostengünstigen Verkehrsschutz im Radverkehr darstellt und kann sich einen Verkehrsversuch von einem Jahr vorstellen.

**Empfehlung:**

Der Ausschuss für Sicherheit und Ordnung beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Planung und der Erprobung einer Protected Bike Lane auf einem Teilstück des „Leezenpatts“ an der Cappenberger Straße, zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Döttelbeckstraße.

Abstimmungsergebnis:	Mit sieben Stimmen dafür (3 GFK, 1 FDP, 3 Bündnis 90/Die Grünen) ohne Enthaltung mehrheitlich abgelehnt.
----------------------	--

### 2. VL-145/2021

Herstellung des Kreisverkehrsplatzes Brambauerstr. / Meininghauser Str. / Am Brambusch  
hier: Grundsatzbeschluss zum Kreuzungsumbau

Herr Reeker erläutert kurz die Verwaltungsvorlage.

Die SPD-Fraktion weist auf die Verkehrsproblematik und Umleitungssituation der fast zeitgleichen Straßenbaumaßnahmen der B54 und B236 hin, wozu noch der Kreuzungsumbau in Brambauer kommt.

Eine gute Koordination der drei Baustellen wäre aus Sicht der Fraktionen wünschenswert.

### **Empfehlung:**

Der Ausschuss für Sicherheit und Ordnung beschließt vom Grundsatz her die Herstellung des Kreisverkehrsplatzes Brambauerstr. / Meininghauser Str. / Am Brambusch unter Berücksichtigung der beantragten Förderung.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen empfohlen.
--

## **VII MITTEILUNGEN DER VERWALTUNG**

### **1. MI-73/2021**

Bericht über laufende Mobilitätsplanungen

Der Bericht liegt in Schriftform vor. Der Ausschuss nimmt die schriftlichen Ausführungen zur Kenntnis.

### **2. MI-80/2021**

Wiederaufnahme des Betriebs der Radstation am Verkehrshof Brambauer

Der Bericht liegt in Schriftform vor. Der Ausschuss nimmt die schriftlichen Ausführungen zur Kenntnis.

## **VIII ANTRÄGE**

### **1. AB-2/2021 2. Ergänzung**

Anregung/ Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Prüfung und Übernahme des Konzeptes zur ökologischen Umgestaltung der Stadt Lünen

Zu dem Bürgerantrag hat die Verwaltung eine schriftliche Stellungnahme erstellt, die dem Protokoll als Anlage beigefügt ist.

Die Verwaltung wird dem Antragsteller die Stellungnahme zukommen lassen.

Abstimmungsergebnis: Es erfolgt keine Abstimmung.
---

### **2. AF-83/2021**

Antrag der Fraktion B90/Die Grünen v. 18.05.21 i. S. Grundkonzept einer zweispurigen Einrichtungsfahrbahn Zweirichtungsradweg und gesonderter Busspur im Innenstadtbereich

Abstimmungsergebnis: Es wurde nur der Änderungsantrag beschlossen.
--

**2.1. AF-104/2021**

Änderungsantrag der Fraktion B90/Die Grünen zu dem TOP V 7

Die Formulierung des Beschlusstextes des Änderungsantrages der Fraktion B90/Die Grünen wird seitens der Fraktion korrigiert und in der geänderten Form zur Abstimmung gestellt.

**Beschluss:**

*Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität der Stadt Lünen beschließt, dass die Verwaltung beauftragt wird, das anstehende „Integrierte Mobilitätskonzept Lünen 2025“ um den Baustein „Grundkonzept einer zweispurigen Einrichtungsfahrbahn mit innenliegenden Zweirichtungsradschwergewichtsweg und teilweise gesonderter Busspur“ (Entwurf Bündnis 90/Die Grünen) für das Lünener Stadtgebiet zu ergänzen und in die Planungsprozesse einzubeziehen.*

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen.
--

**3. AF-98/2021**

Antrag der GFL-Fraktion vom 28.05.2021 i.S. Verkehrsumgehungskonzept Brambauer

Herr Reeker erläutert, dass sich die Verwaltung mit der Verkehrssituation insgesamt durch die künftige Entwicklung in Lippholthausen und damit auch im angrenzenden Brambauer befassen wird. Eine isolierte Betrachtung nur des Schwerlastverkehrs in Brambauer sei deshalb nicht zielführend.

Unabhängig davon wird auch mit der Erarbeitung eines Konzeptes das Problem in seinem Kern nicht gelöst. Eine neue Straße sei nicht realistisch, der Schwerlastverkehr werde durch ein Konzept nicht geringer und eine evtl. Zustimmung zu einer großräumigen Umfahrung über Dortmund und/oder Waltroper Stadtgebiet sei mehr als unwahrscheinlich.

Ratsherr Prof. Dr. Hofnagel gibt zu Protokoll, dass mit dem Antrag keine neue Umgehungsstraße erwartet wird, sondern eher eine Lösung den Schwerlastverkehr auf der Waltroper Straße zu verringern bzw. ganz zu vermeiden.

**Antrag:**

Der Ausschuss für Sicherheit und Ordnung beschließt die Verwaltung zu beauftragen, baldmöglichst mit den zuständigen Behörden und angrenzenden Kommunen ein Verkehrsumgehungskonzept für den Schwerlastverkehr in Brambauer zu erarbeiten, den Aufsichtsbehörden zur Genehmigung vorzulegen und schnellstmöglich umzusetzen. Dabei sind die Ergebnisse der vorhandenen und in naher Zukunft erwartbaren Verkehrsgutachten zu berücksichtigen. Ein Zwischenstand über alternative Verkehrsführungen für den Schwerlastverkehr soll den zuständigen Fachausschüssen schnellstmöglich vorgelegt werden.

Abstimmungsergebnis: Mit drei Dafür-Stimmen der GFL-Fraktion mehrheitlich abgelehnt.
--

**4. AF-99/2021**

Antrag der GFI-Fraktion i.S. Erhalt des Baumbestandes auf der Ex-Bischoff-Deponie in Lippholthausen

Antrag:

*Die Verwaltung wird beauftragt, sich für den vollständigen Erhalt des Baumbestandes auf der ehemaligen Bischoff-Deponie in Lippholthausen einzusetzen und dafür alle erforderlichen Maßnahmen in die Wege zu leiten.*

Abstimmungsergebnis: Der Antrag wird in die Ratssitzung 01.07.21 geschoben.

**5. AB-26/2020 1. Ergänzung**

Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Sicherheitsmaßnahmen im Straßenbereich der Achenbachstraße; Pflanzung von Bäumen

Aufgrund der Aussage der Abteilung Stadtgrün, dass die Pflanzung von Bäumen im Straßenbereich der Achenbachstraße möglich sei, wird einvernehmlich entschieden, dass die Verwaltung dies prüfen möge und das Ergebnis im nächsten Ausschuss vorstellt.

**Antrag:**

*Die Verwaltung wird beauftragt, die Möglichkeit und die Kosten der Pflanzung von Bäumen auf dem östlichen Bürgersteig der Achenbachstraße zu prüfen, um den Sicherheitsaspekt für die Fußgänger und Radfahrer zu verbessern.*

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen.

**6. AB-21/2020 1. Ergänzung**

Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Abschaffung des Fahrradschutzstreifens auf der Münsterstraße

Die Verwaltung empfiehlt, den Antrag abzulehnen. Der Ausschuss schließt sich dem Votum an.

**Antrag:**

*Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität empfiehlt, den Antrag über die Abschaffung des Fahrradschutzstreifens auf der Münsterstraße zugunsten eines festen Fahrradweges auf dem Bürgersteig abzulehnen.*

Abstimmungsergebnis: Einstimmig mit einer Stimme der Enthaltung (FDP) beschlossen.

**7. AB-29/2020 1. Ergänzung**

Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Errichtung eines Buswartehäuschen an der Graf-Adolf-Str. neben dem Zugang zum Rathaus

Die Verwaltung informiert, dass die Mitteilung über die Errichtung eines Buswartehäuschen an der Graf-Adolf-Str. in dem Bericht über laufende Mobilitätsplanungen (MI-73/2021) eingegangen ist.

**Beschluss:**

*Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität beschließt, die Haltestelle Bäckerstraße auf der Graf-Adolf-Straße mit einem Wartehaus auszustatten. Die Errichtung wird im Zusammenhang mit dem Umbau der barrierefreien Haltestellen erfolgen.*

Abstimmungsergebnis: Einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen.

**8. AF-102/2021**

Anfrage der GFL-Fraktion v. 08.06.21 i. S. Baumschutzsatzung und Pflanzung hitzeverträglicher Bäume

Die Verwaltung erklärt, dass sich die neue Baumschutzsatzung derzeit in der finalen Abstimmung befindet.

Die Anfrage wird auf die nächste Ausschusssitzung geschoben, in der die Fragen von der Verwaltung beantwortet werden.

**IX BEANTWORTUNG VON SCHRIFTLICHEN ANFRAGEN**

**X MÜNDLICHE ANFRAGEN**

**Beschluss**

Abstimmungsergebnis:
----------------------

Lünen, den 16.06.2021

Tessa Schächter  
Vorsitzende

Bettina Rouwenhorst  
Schriftführerin

## VERWALTUNGSVORLAGE VL-160/2021

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL		
Fachbereich Stadtplanung, Umwelt, Bauordnung	18.05.2021	öffentlich		
GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	15.06.2021	3/20	
Rat der Stadt Lünen	beschließend	01.07.2021	4/20	

### BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

#### **Fortsetzung des Klimaschutzprozesses, Förderung Klimaschutzmanagement zur Konzeptumsetzung**

### FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Aus der Weiterbeschäftigung der Klimaschutzmanagerin und der Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes (2022-2025) ergeben sich förderfähige Ausgaben von ca. 325.000 € über drei Jahre, die in den Haushalt einzustellen. In Summe verbleibt ein städtischer Eigenanteil in Höhe von 114.000-146.000 - € bei einer Förderung von 55 % - 65 % für finanzschwache Kommunen. Hiermit sind die Personalmittel für eine Vollzeitstelle und einige Sachausgaben abgedeckt. Hiervon unberührt bleiben Kosten für die *Umsetzung* einzelner Klimaschutzmaßnahmen. Kostenschätzungen für die einzelnen Maßnahmen, werden dem Ausschuss spätestens mit der Beschlussvorlage des Klimaschutzkonzeptes vorgelegt.

### INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

Die Entscheidung für die Förderung hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf Belange der Inklusion. Bei späteren Einzelmaßnahmen werden die Aspekte der Inklusion angemessen berücksichtigt.

### KLIMAVERTRÄGLICHKEIT

Durch den Beschluss wird positiv Einfluss auf den Schutz des Klimas genommen, da die Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf Lünens Stadtgebiet bewirken.

### BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Rat der Stadt Lünen beschließt

- a) den Klimaschutzprozess fortzusetzen und die Beantragung der Anschlussförderung für die auf drei Jahre befristeten Projektstelle „Klimaschutzmanagement“ für die Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes. Dazu beauftragt er die Verwaltung, einen Förderantrag im Rahmen der Kommunalrichtlinie zur Umsetzung des integrierten Klimaschutzkonzeptes beim Projektträger Jülich zu stellen.
- b) die Mittel für das Projekt in die Haushalte 2022-2025 einzustellen.

Der Bürgermeister

## SACHDARSTELLUNG

Der Rat der Stadt Lünen hat am 11.07.2019 den Klimanotstand ausgerufen und beschlossen, bei jeder Entscheidung Klimaschutzaspekte abzuwägen und zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund wurde auch der Beschluss zur Erstellung eines Klimaschutzkonzeptes gefasst und Lünens Klimaschutzmanagerin eingestellt, die derzeit mit Mitteln des "Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit" gefördert wird (vgl. VL-125/2019). Das Ergebnis des Klimaschutzkonzeptes wird ein Maßnahmenkatalog sein, der die Umsetzung von kurz- mittel- und langfristige Klimaschutzmaßnahmen vorsieht. Für die Fortsetzung des Klimaschutzprozesses und insbesondere für die Umsetzung dieser einzelnen Maßnahmen bedarf es weiterer Personalmittel.

Für die Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes können Personalmittel des BMU für ein Anschlussvorhaben von 36 Monaten beantragt werden. Gefördert wird die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept durch Lünens Klimaschutzmanagerin. Diese übernimmt die Aufgabe der Gesamtkoordination des Klimaschutzkonzeptes und stößt die Projekte zur Umsetzung einzelner Klimaschutzmaßnahmen an, die im Klimaschutzkonzept bis 2025 festgeschrieben sind. Sie koordiniert alle relevanten Aufgaben innerhalb der Verwaltung, mit verwaltungsexternen Akteur:innen sowie externen Dienstleistern, informiert verwaltungsintern über den Stand der Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes und initiiert Prozesse und Projekte für die übergreifende Zusammenarbeit und Vernetzung wichtiger Akteur:innen. Ziel ist es, verstärkt Klimaschutzaspekte in die Verwaltungsabläufe bei der Stadt Lünen zu integrieren. Im Falle der Bewilligung wird die Förderung der Personalstelle der Klimaschutzmanagerin um 3 Jahre verlängert, die danach in eine Festanstellung übergehen soll.

## Rahmenbedingungen

Die Regelförderquote für die Anschlussförderung beträgt maximal 40 %. Der Mindesteigenanteil beträgt 5 %. Finanzschwache Kommunen können eine Förderquote von 55 Prozent beantragen und es entfällt der Mindesteigenanteil. Zusätzlich beantragt werden können 10 Prozentpunkte für Anträge, die zwischen dem 1. August 2020 und 31. Dezember 2021 gestellt werden. Der Bewilligungszeitraum beträgt 36 Monate.

Der Antrag für das Anschlussvorhaben ist spätestens sechs Monate vor Ende des Bewilligungszeitraums des Erstvorhabens einzureichen. Da das Erstvorhaben bis zum 28.2.2022 läuft, endet die Antragsfrist bereits am 31. August diesen Jahres. Mit dem Antrag einzureichen ist der Beschluss des höchsten Gremiums der Stadt Lünen zur Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes und zum Aufbau eines Klimaschutzcontrollings. Die Beschlussvorlage hierzu wird im Rahmen der Sitzung des Rates am 16.09.2021 behandelt (Vorberatung im Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität am 31.8.2021).

Zuwendungsfähig sind im Rahmen der Kommunalrichtlinie die Sach- und Personalkosten für die Stelle im Klimaschutzmanagement, sowie Ausgaben für Dienstreisen, zur Öffentlichkeitsarbeit sowie zur Akteursbeteiligung und der Einsatz fachkundiger externer Dienstleister. Arbeiten zur Aktualisierung eines bereits vorhandenen und beschlossenen Klimaschutzkonzeptes sind nicht zuwendungsfähig.

Über den genannten Förderantrag hinaus ergeben sich Kosten für die Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes, die nicht über den o.g. Förderantrag abgedeckt werden. Dies sind beispielsweise Kampagnen zur Öffentlichkeitsarbeit, Kosten für Referenten und die Erstellung von Werbematerial. Diese Aufwendungen werden im Klimaschutzkonzept jeweils einzeln für jede Maßnahme geschätzt.

## Nächste Schritte

05.-08.2021 Politische Beratung

31.08.2021 Letztmöglicher Termin zur Antragstellung des Anschlussvorhabens Klimaschutzmanagement  
31.08.2021 Letztmöglicher Einreichungstermin des Klimaschutzkonzeptes  
16.09.2021 Beschlussfassung über das Klimaschutzkonzept und das Controlling im Rat  
01.02.2021 Früheste Bewilligung der Förderung  
28.02.2021 Ende des Bewilligungszeitraums für das erstvorhaben (Erstellung des Klimaschutzkonzeptes)  
01.03.2022 Beginn des Anschlussvorhabens (frühestens)  
28.02.2025 Ende des Bewilligungszeitraums des Anschlussvorhabens (frühestens)  
01.03.2025 Vertragsverlängerung und Verstetigung der Stelle des Klimaschutzmanagements

## MITTEILUNG MI-100/2021

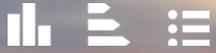
ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Fachbereich Stadtplanung, Umwelt, Bauordnung	17.05.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	zur Kenntnis	15.06.2021	3/20	3

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Klimaschutzkonzept  
-Sachstand-**

Mündlicher Bericht



# Sachstand des integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Lünen



Gefördert durch:  
 Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



Was macht  
gutes Klima?

**Mein  
Lünen!**

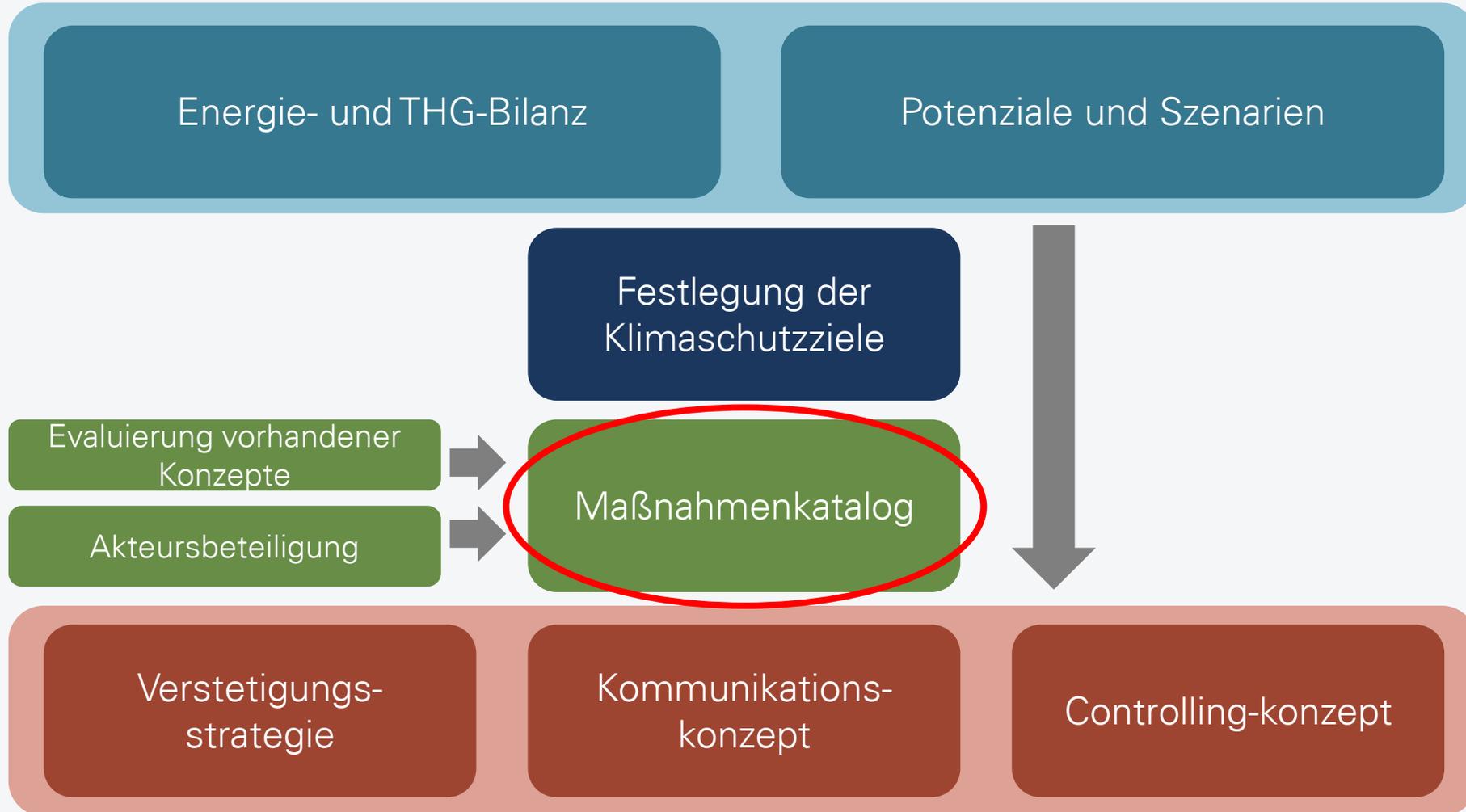


IKSK LÜNEN

# Inhalte

- Rückblick THG-Bilanz und Potenziale
- Vorstellung des Maßnahmenkataloges  
Entwurf des Zeit-Kosten-Plans
- Handlungsspielraum der Stadt Lünen

# Konzeptbausteine



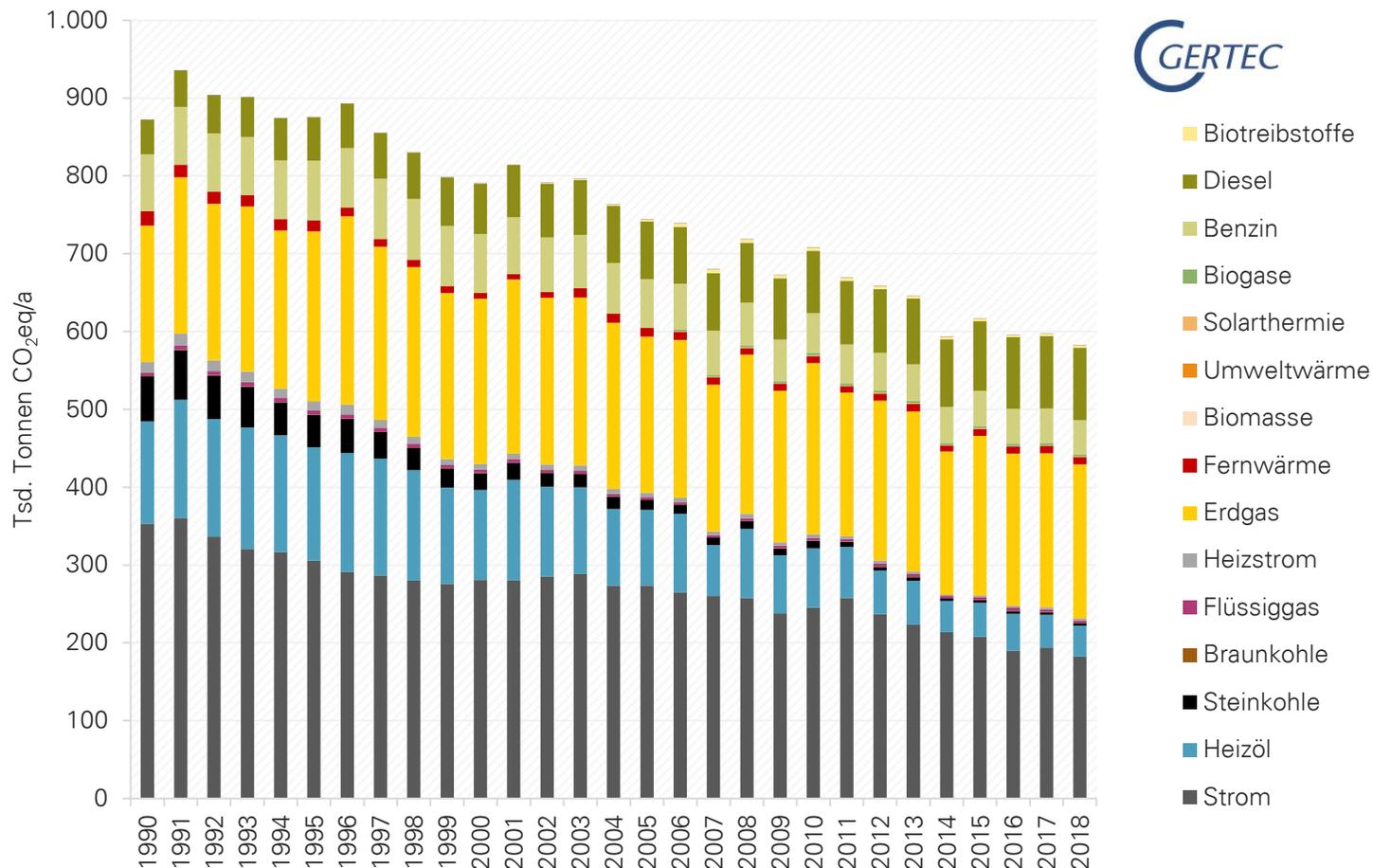
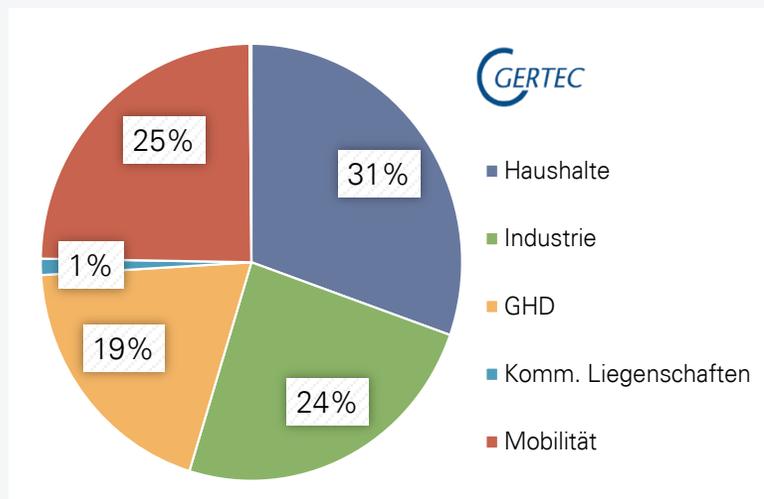


# Rückblick THG-Bilanz und Szenarien



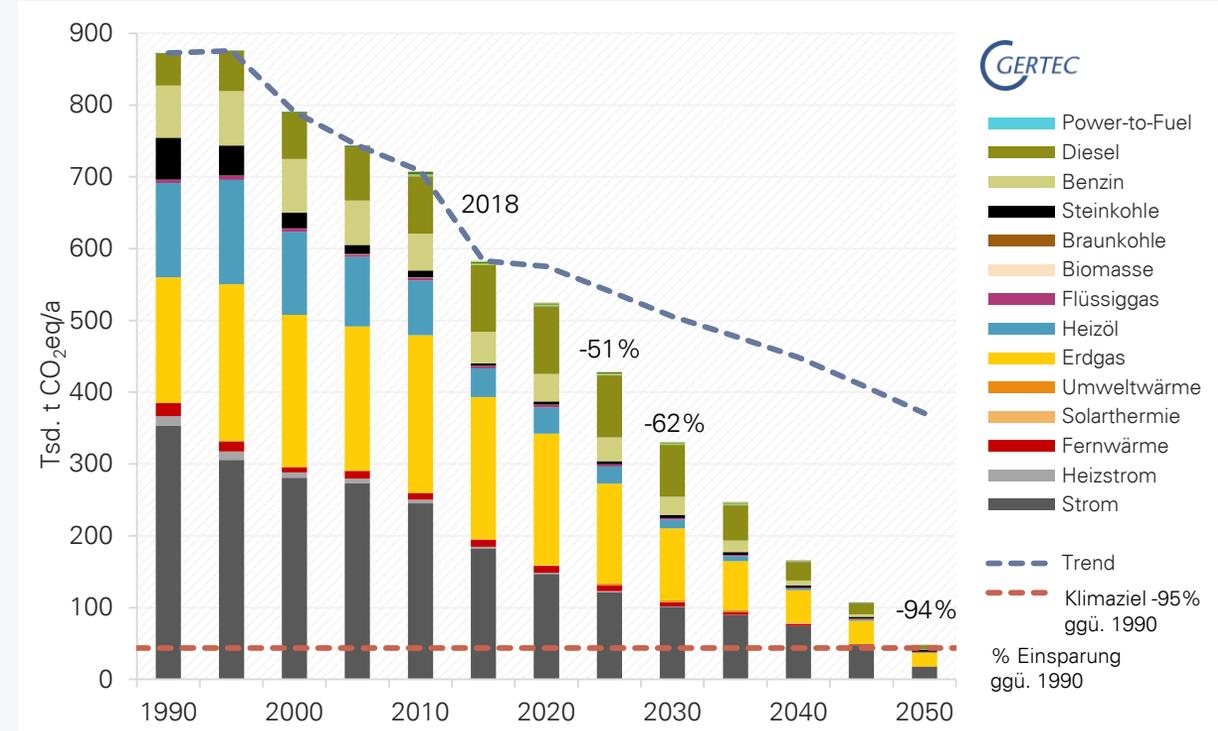
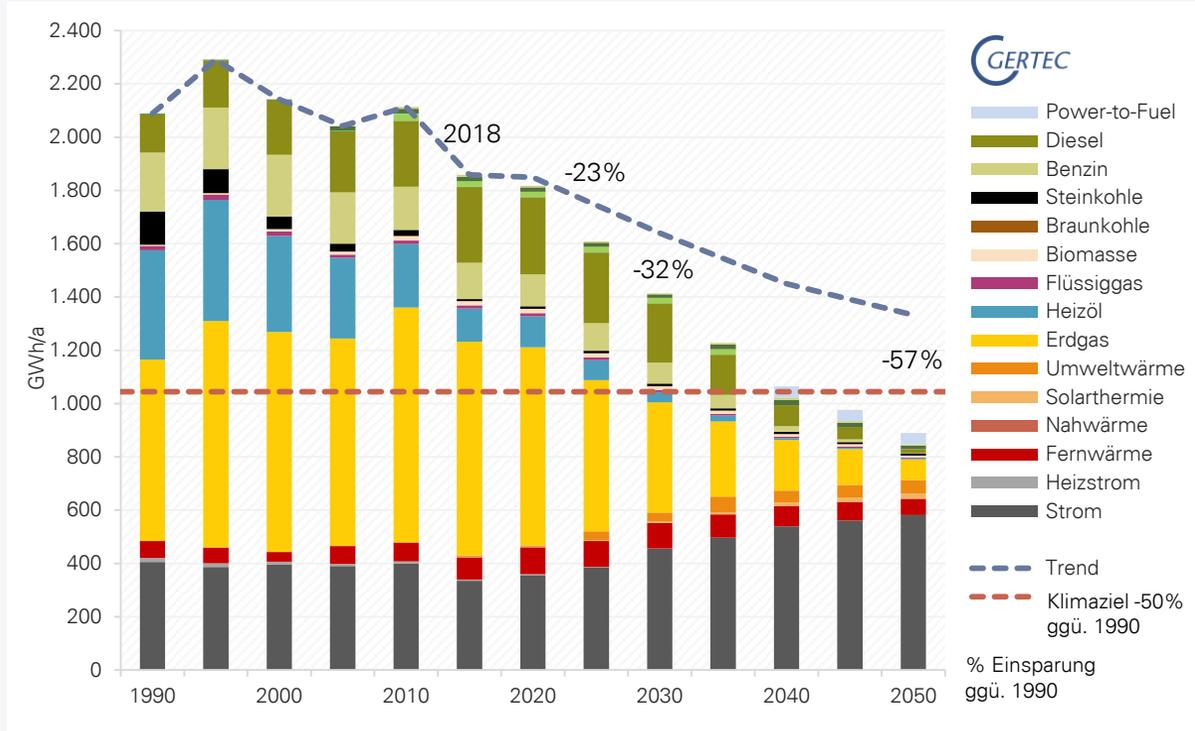
IKSK LÜNEN

# THG-Emissionen Gesamtstadt



• 1990 bis 2018= - 33 %

# Klimaschutzszenario





# Maßnahmenkatalog



IKSK LÜNEN

# Maßnahmen- programm für das Klimaschutz- konzept

## Handlungsfelder

1. Stadt Lünen als Vorbild
2. Erneuerbare Energien insbesondere Photovoltaik
3. Bürgerbeteiligung, Bildung und Öffentlichkeitsarbeit
4. Gewerbeflächen und Klimaschutz in Unternehmen
5. Projekte zum Wohnen und Sanieren
6. Klimafreundliche Mobilität
7. Klimaanpassung
8. Strukturelle Maßnahmen zur Verstetigung des Klimaschutzprozesses

# Handlungsfeld 1

HF 1	Stadt Lünen als Vorbild
1	Bezug von Ökostrom durch die Stadtverwaltung Lünen
2	Klimafreundliche Bau- und Sanierungsstandards für städtische Liegenschaften
3	Klimafreundliche Leitlinien für die Bauleitplanung
4	Teilumstellung der Straßenbeleuchtung auf LED
5	Klimaschutz durch Green IT
6	Green IT - Beschaffung
7	Nachhaltige Beschaffung
8	Nachhaltige städtische Veranstaltungen

# Handlungsfeld 2

HF 2	Erneuerbare Energien insbesondere Photovoltaik
9	Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung von Erneuerbaren Energien in Lünen
10	Teilnahme am Städtewettbewerb „Faktor 2“
11	Bewerbung für die Teilnahme an der Kampagne „Solarmetropole Ruhr“
12	Kampagne zum Ausbau der Solarenergie in privaten Haushalten
13	Entwicklung eines kommunalen PV-Förderprogramms
14	Unterstützung von Bürgerenergieanlagen

# Handlungsfeld 3

HF 3	Bürgerbeteiligung, Bildung und Öffentlichkeitsarbeit
15	Teilnahme an der Klimaschutzkampagne „Klimaschutz mit BRAvour“
16	Initiierung eines Klimastammtisches
17	Bürgeraktivierung zu Themen des Klimaschutzes
18	Öffentlichkeitsarbeit zum Klimaschutz
19	Klimakarte
20	Bürgeraktivierung zum Klimaschutzprozess – Entwickeln einer Ideenkarte
21	Theaterstück zur Klimaschutzbildung in der Viktoriagrundschule
22	Durchführung von Klimaschutzaktionen in (weiterführenden) Schulen
23	VHS- Kurse zum Thema Klimaschutz

# Handlungsfeld 4

HF 4	Gewerbeflächen und Klimaschutz in Unternehmen
24	Handlungsstrategie zur Standortentwicklung
25	Erstellen einer Potenzialstudie für die Nutzung von Abwärme aus Industrie und Gewerbe
26	Aufbau eines Unternehmernetzwerks
27	Nutzung von Photovoltaik in Unternehmen
28	E-Mobilität in Unternehmen
29	Lünens Handel für den Klimaschutz

# Handlungsfeld 5

HF 5	Projekte zum Wohnen und Sanieren
30	Integration von Klimaschutzaspekten in Wohnprojekte
31	Energetische Erneuerung von Wohnquartieren
32	Aktivierungskampagne zu Sanierungsmaßnahmen
33	Kampagne zum Heizungstausch in privaten Wohngebäuden

# Handlungsfeld 6

HF 6	Klimafreundliche Mobilität
34	Integration von Klimaschutzaspekten in städtische Mobilitätskonzepte
35	Stärkung des ÖPNV
36	Ausbau der Radinfrastruktur
37	Priorisierung von Fuß- und Radverkehr sowie Verkehrsvermeidung (Tempolimit, Ampelschaltungen)
38	Ausbau der Ladeinfrastruktur und Kombination mit PV
39	Lünen in Bewegung
40	Betriebliches Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung Lünen
41	Anschaffung eines Dienstfahrzeugs mit klimafreundlichem Antrieb
42	Dienstradleasing

# Handlungsfeld 7

HF 7	Klimaanpassung
43	Gründung einer Expertengruppe für Niederschlagswasserbewirtschaftung und -nutzung
44	Entwicklung eines kommunalen Förderprogramms für Zisternen
45	Erstellen einer Stadtklimaanalyse für Lünen
46	Kommunales Förderprogramm zur Dach-, Fassaden- und Innenhofbegrünung
47	Sanierung des Straßenbaumbestandes
48	Erhöhung des Grünflächenanteils in Lünen
49	Umwandlung von Fettweiden in Heuwiesen
50	Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Begrünung - (z.B. Umwandlung von Schottergärten)

# Handlungsfeld 8

HF 8	Strukturelle Maßnahmen zur Verstetigung des Klimaschutzprozesses
51	Bildung eines verwaltungsinternen Arbeitskreises „Klimazirkel“
52	Gründung eines Beirats
53	Controlling
54	Verstetigung des Klimaschutzprozesses in Lünen
55	Förderprogramm für Klimaschutzprojekte in Lünen

# Zeit- und Kostenplan für die Maßnahmen – Handlungsfeld 1 (im Entwurf)

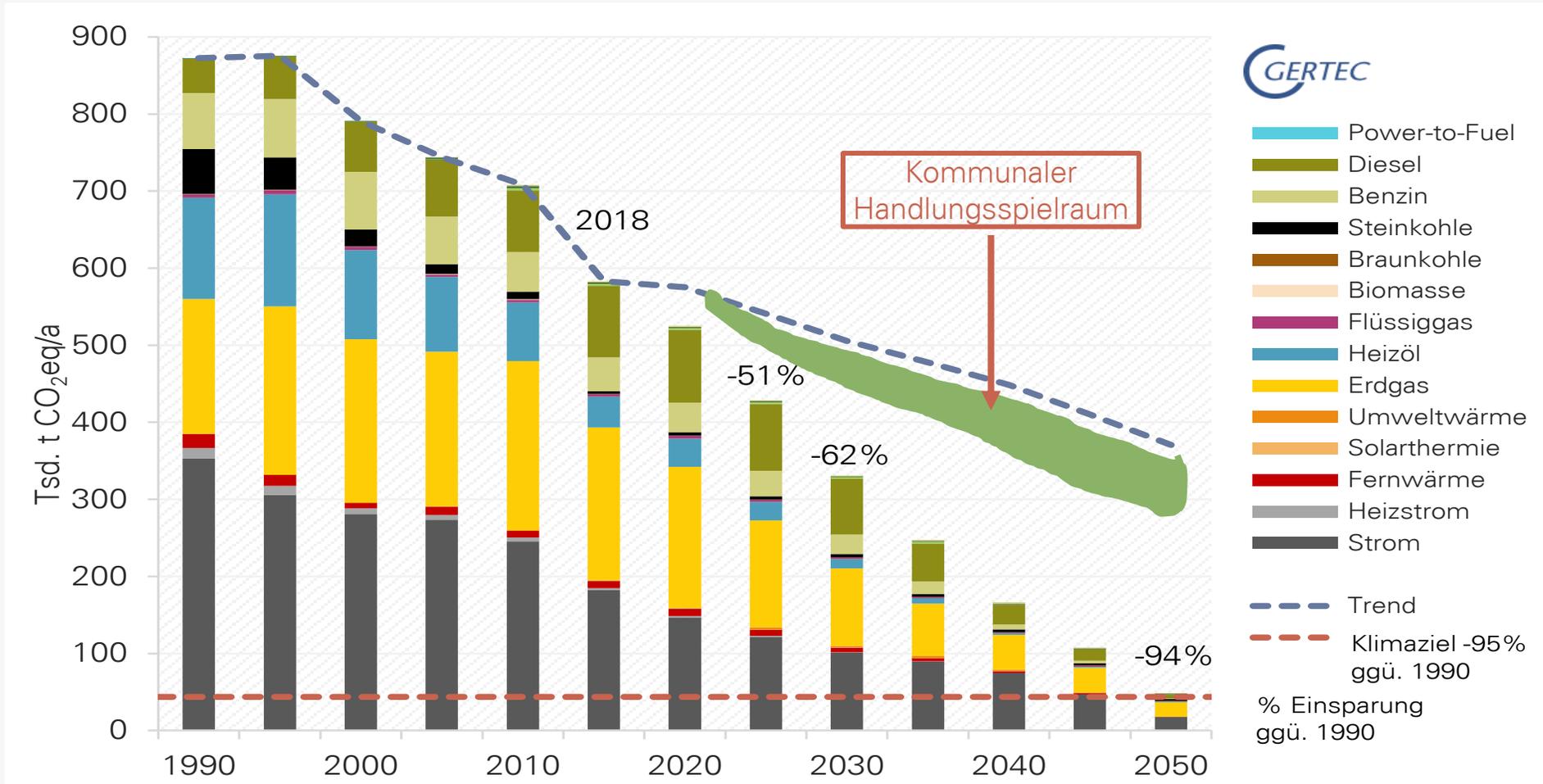
Handlungsfeld Stadt Lünen als Vorbild:		Konzepterstellung		Klimaschutzmanagement			Mittelfristige Perspektive	SUMME Gesamtkosten (€)	SUMME emi (t/a CO2)	
		2020	2021	2022	2023	2024	2025			
									3 Jahre	
1	Bezug von Ökostrom durch die Stadtverwaltung Lünen								- €	3.428
2	Klimafreundliche Bau-, Sanierungs-, Energie- und Wärmestandards für Lünens städtische Liegenschaften								n.q.	n.q.
3	Klimafreundliche Leitlinien für die Bauleitplanung								- €	n.q.
4	Teilumstellung der Straßenbeleuchtung auf LED								1.000.000 €	215
5	Klimaschutz durch Green IT								100.000 €	n.q.
6	Green IT - Beschaffung								55.000 €	n.q.
7	Umstellung der Verwaltung auf eine den Erfordernissen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechende Beschaffungspraxis								1.400 €	2
8	Umstellung der städtischen Veranstaltungen auf nachhaltige Veranstaltungen								- €	n.q.
9	Lüner Klimakarte								8.700 €	n.q.
Handlungsfeld Stadt Lünen als Vorbild: 1.165.100,- €									<b>1.165.100 €</b>	<b>3.645</b>



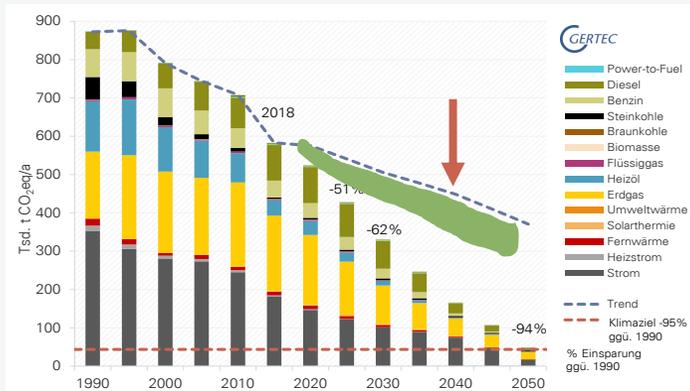
# Handlungsspielraum der Stadt Lünen



# Klimaschutzszenario: THG-Emissionen bis 2050



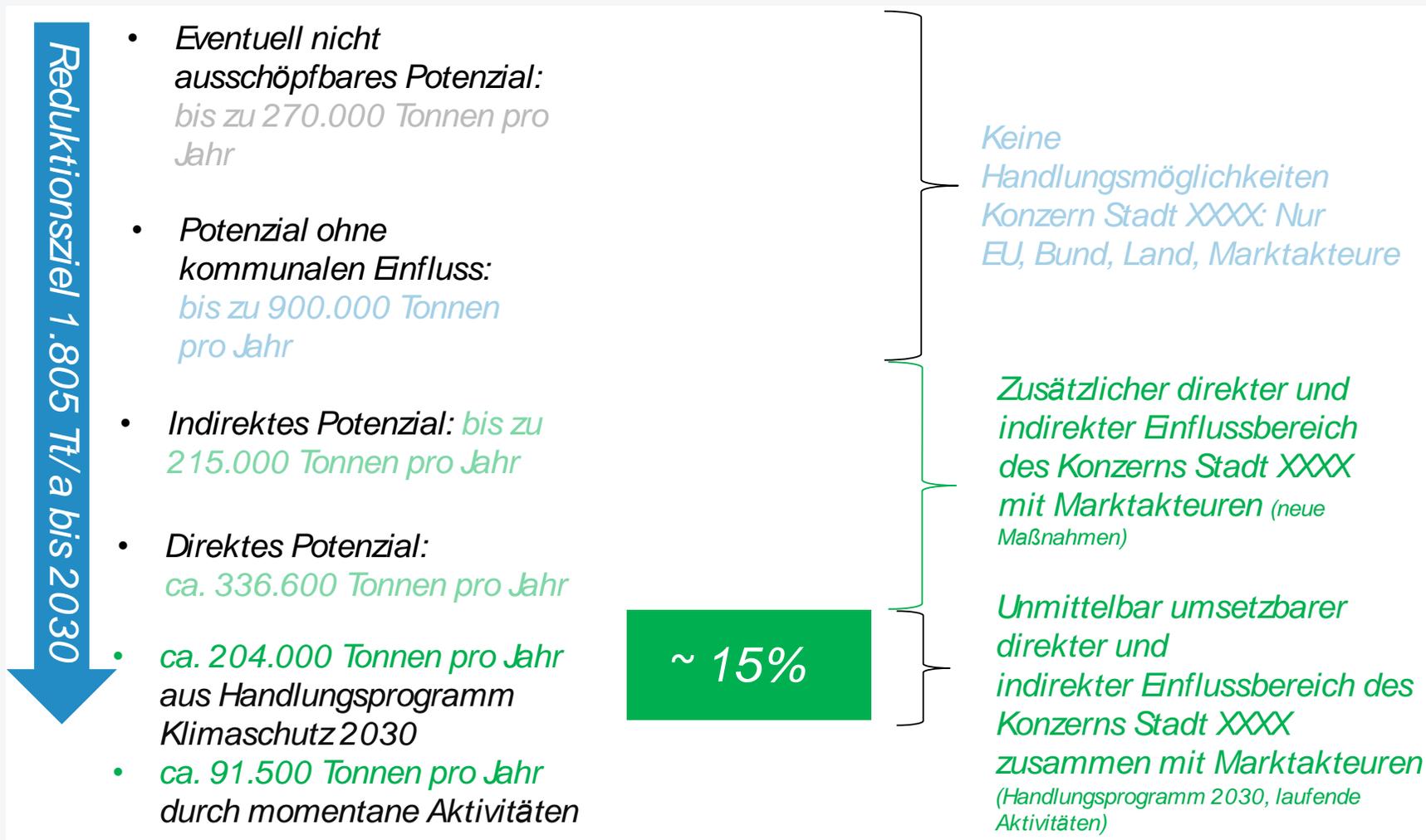
# Definition des kommunalen Handlungsspielraums:



- Trendentwicklung
- Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes  
THG Minderung von ca. 15 Tsd. T CO<sub>2</sub>eq  
Kosten von ca. 6,7 Mio. €
  - Hier ergeben sich durch die finale Bearbeitung noch Änderungen
- Skalierung der Maßnahmen ca. um den Faktor 8,5



# Handlungspotenzial und Einflussbereiche



# Zieloption B: Ziele der Bundesregierung

- Bei Ausschöpfen des kommunalen Handlungsspielraums bleibt schätzungsweise ein **Defizit von 185 Tsd. T CO<sub>2</sub>eq bis 2045** zur Zielerreichung
- Für die Unterstützung der Ziele der Bundesregierung ist erforderlich:  
Klimaneutralität bis spätestens 2045  
Weiteres Personal sowie finanzielle Ressourcen werden nötig  
Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes in 2025  
Mit einem Hebel von ca. 8,5 auf die Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes ist eine Einsparung von 11 Tsd. T CO<sub>2</sub>eq jährlich möglich

# Zieloption C: Klimaneutralität 2035

- Bei Ausschöpfen des kommunalen Handlungsspielraums bleibt schätzungsweise ein **Defizit von 356 Tsd. T CO<sub>2</sub>eq bis 2035** zur Zielerreichung
- THG-Restbudget für 1,5°C-Ziel anteilig auf Lünen herunterbrechen  
Klimaneutralität bis spätestens 2035  
Weiteres Personal sowie finanzielle Ressourcen werden nötig  
Mit einem Hebel von ca. 8,5 auf die Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes ist eine Einsparung von 11 Tsd. T CO<sub>2</sub>eq jährlich möglich
- Für ein klimaneutrales Lünen 2035 ist erforderlich (vom Ziel her gedacht)  
Das vorliegende IKSK bildet aus heutiger Sicht mögliche und sinnvolle Maßnahmen ab  
Für die Zielsetzung „Klimaneutrales Lünen 2035“ ist die Erarbeitung einer Strategie Klimaneutrales Lünen bis 2035 nötig (vom Ziel her gedacht)

# Kostenvergleich I

Welche Kosten werden zur Umsetzung der Maßnahmen bis 2025 angesetzt?

- Maßnahme 14 „Kampagne zum Ausbau der Solarenergie in privaten Haushalten“  
Kosten für eine Solarkampagne über 3 Jahre von 55.000 €  
Es werden 450 Haushalte erreicht (in 3 Jahren)  
Es werden 45 PV-Anlagen installiert (in 3 Jahren)  
Es wird eine Reduktion um 140 t CO<sub>2</sub>eq/a erreicht
- Maßnahme 33 „Aktivierungskampagne zu Sanierungsmaßnahmen“  
Kosten für eine Haus-zu-Haus Beratung über 3 Jahre von 81.000 €  
Es werden 300 Haushalte erreicht (in 3 Jahren)  
Es werden 45 Sanierungen erreicht (in 3 Jahren)  
Es wird eine Reduktion um 81 t CO<sub>2</sub>eq/a erreicht

## Kostenvergleich II

Was ist nötig für eine Reduktion der Emissionen um 100% bis 2045?

- Maßnahme 14 „Kampagne zum Ausbau der Solarenergie in privaten Haushalten“  
Jährliche Kosten für eine Solarkampagne von 1.210.000 €  
Es werden 10.000 Haushalte erreicht (pro Jahr)  
Es werden 1.000 PV-Anlagen installiert (pro Jahr)  
Es wird eine Reduktion um 3.080 t CO<sub>2</sub>eq/a erreicht
- Maßnahme 33 „Aktivierungskampagne zu Sanierungsmaßnahmen“  
Jährliche Kosten für eine Haus-zu-Haus Beratung von 1.780.000 €  
Es werden 6.600 Haushalte erreicht (pro Jahr)  
Es werden 1.000 Sanierungen erreicht (pro Jahr)  
Es wird eine Reduktion um 1.780 t CO<sub>2</sub>eq/a erreicht

Anmerkung: Hier sind viele weitere Maßnahmen nötig. Das Beispiel bezieht sich auf die nötige Skalierung der ausgewählten Maßnahmen.



Was wir Ergebnisse nennen, ist nur der Anfang  
(Ralph Waldo Emerson)  
Gehen wir davon aus, dass es gelingen kann!

## ANTRAG AF-75/2021

	DATUM	SITZUNGSTEIL
GFL-Fraktion	06.05.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	15.06.2021	3/20	
Rat der Stadt Lünen	beschließend	01.07.2021	4/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

### **Antrag der GFL-Fraktion vom 06.05.2021 i. S. Verschärfung der lokalen Klimaschutzziele und -maßnahmen**

Siehe Anlage.

# GFL - Fraktion

im Rat der Stadt Lünen a. d. Lippe



GFL-Fraktion • Münsterstraße 1d • 44534 Lünen an der Lippe

An den  
Bürgermeister der Stadt Lünen  
Herrn Jürgen Kleine-Frauns  
Willy-Brandt-Platz 1  
44532 Lünen

**Ansprechpartner:**

Prof. Dr. Johannes R. Hofnagel  
Fraktionsvorsitzender

**Kontakt:**

Tel.: (0 23 06) 3 01 74 77  
E-Mail: [fraktion@gfl-luenen.de](mailto:fraktion@gfl-luenen.de)

Lünen, 6. Mai 2021

## **Antrag an den Rat der Stadt am 1. Juli 2021 und zur Vorberatung an die zuständigen Ausschüsse Verschärfung der lokalen Klimaschutzziele und -maßnahmen**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die GFL-Ratsfraktion beantragt, den folgenden Beschlussvorschlag in die Tagesordnungen der Ratssitzung am 1. Juli und den zuständigen Ausschüssen aufzunehmen:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Klimaschutzziele von der bisherigen Zielvariante „B“ auf „C“ hochzustufen (vgl. VL - 49/2021) und die Maßnahmen im Klimaschutzkonzept Lünen entsprechend anzupassen.

### **Begründung**

Der Haupt- und Finanzausschuss hat stellvertretend für den Stadtrat am 4. März 2021 Klimaschutzziele beschlossen. Mehrheitlich und gegen die Stimmen der GFL-Fraktion votierte der Ausschuss für die Variante „B“ (vgl. VL - 49/2021). Diese Variante entspricht den bisher gültigen Zielen der Bundesregierung. Das Bundesverfassungsgericht hat das Klimaschutzgesetz der Bundesregierung mit seinem Urteil vom 24. März 2021 (veröffentlicht am 29. April 2021) jedoch für unwirksam erklärt. Die Richter bemängelten die unzureichenden Maßnahmen bezüglich der weiteren Emissionsreduktion mit Blick auf die Freiheitsrechte nachfolgender Generationen.

Das BVG-Urteil muss sich nach Überzeugung der GFL-Ratsfraktion insofern auch auf die Kommune Lünen auswirken, als dass die hiesigen Ziele des Klimaschutzkonzepts deutlich nachgeschärft werden müssen. Die Ziele und Maßnahmen eines Klimaschutzkonzepts für Lünen sind an die Zielsetzungen des Pariser Klimaschutzabkommens anzupassen.

Seite 1 von 2

# **G F L - Fraktion**

im Rat der Stadt Lünen a. d. Lippe



Aus diesem Grund beantragt die GFL-Ratsfraktion, die Klimaschutzziele gemäß Variante „C“ (vgl. Verwaltungsvorlage VL - 49/2021); siehe Anlage) im Lünen Klimaschutzkonzept festzulegen.

Klimaschutz von heute und morgen muss sich in messbaren Zielwerten an den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens orientieren.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unserem o. g. Beschlussvorschlag zustimmen.

Für Fragen und Gespräche stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Johannes R. Hofnagel  
(Fraktionsvorsitzender)

Anlage

Seite 2 von 2

## VERWALTUNGSVORLAGE VL-49/2021

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Fachbereich Stadtplanung, Umwelt, Bauordnung	25.01.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	beschließend	24.02.2021	1/20	2
Haupt- und Finanzausschuss	beschließend	04.03.2021	1/20	

### BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

#### **Beschluss der Klimaschutzziele im Rahmen der Erarbeitung des Klimaschutzkonzeptes**

### FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Aus der Umsetzung der noch zu entwickelnden Klimaschutzmaßnahmen resultiert ein finanzieller Aufwand. Die Höhe der erforderlichen Finanzmittel hängt von Anzahl und Aufwand der geplanten Klimaschutzmaßnahmen ab. Kostenschätzungen für die einzelnen Maßnahmen, werden dem Ausschuss mit der Beschlussvorlage des Klimaschutzkonzeptes vorgelegt.

### INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

Die Entscheidung für eine Zielvariante hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf Belange der Inklusion. Bei späteren Einzelmaßnahmen werden die Aspekte der Inklusion beachtet.

### KLIMAVERTRÄGLICHKEIT

Durch den Beschluss wird positiv Einfluss auf den Schutz des Klimas genommen, da die Klimaschutzmaßnahmen eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf Lünens Stadtgebiet vorsehen.

### BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität nimmt die Ausführungen der Verwaltung zu den Zielvarianten des Klimaschutzkonzeptes zur Kenntnis. Er beschließt die Klimaschutzziele in der Variante B als Grundlage für die weitere Erarbeitung des Klimaschutzkonzeptes.

Der Ausschuss beauftragt die Verwaltung auf Basis der beschlossenen Zielrichtung ein realistisches Maßnahmenpaket zu entwickeln, dessen Umsetzung prioritär im Einflussbereich der Stadt Lünen liegt.

Der Bürgermeister

## 1. Prozess zur Erarbeitung eines Handlungskonzeptes

Der Rat der Stadt Lünen hat die Verwaltung mit der Erstellung eines Klimaschutzkonzeptes im Rahmen des vom BMUB über die Nationale Klimaschutzinitiative geförderten Projektes „Schritt für Schritt zum kommunalen Klimaschutz – Klimaschutzkonzept und -management für die Stadt Lünen“ beauftragt. **Der gesamte Prozess wird mit insgesamt 198.000 € für die Dauer von 2 Jahren ( Förderquote 90 %) vom Bund unterstützt.**

Sandra Osowski ist seit März 2020 Klimaschutzmanagerin der Stadt Lünen und erarbeitet das Klimaschutzkonzept (bis Ende 2020 in der Abt. Stadtplanung, seit dem 01.01.21 im Team Umweltschutz und Klima). In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt am 15. September 2020 hat sie sich, ihre Aufgaben und den Prozess zur Erarbeitung des Klimaschutzkonzeptes vorgestellt.

Im Rahmen eines Vergabeverfahrens hat die Verwaltung im Juni 2020 das Büro Gertec Ingenieurgesellschaft mbH aus Essen mit der Erstellung einer Energie- und Treibhausgasbilanz für die Stadt Lünen und einer darauf basierenden Potenzialstudie beauftragt. Die Ergebnisse dieser Ausarbeitungen liegen der Stadt Lünen seit dem 31. August 2020 vor und sind im Ratsinformationssystem (SD-Net) eingestellt. Sie enthalten Lünens CO<sub>2</sub>-Bilanz, und eine hierauf basierende Analyse der spezifischen Potentiale zur CO<sub>2</sub>-Einsparung. Die weitere Erarbeitung des Klimaschutzkonzeptes sieht das Festlegen von Zielen vor, zu deren Erreichung die notwendigen Klimaschutzmaßnahmen entwickelt werden. Diese Ziele sind vom Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität zu beschließen und bilden die Grundlage für die Weiterarbeit am Klimaschutzkonzept. Daher ist eine frühzeitige Einbindung und Weichenstellung seitens der politischen Gremien der Stadt Lünen für die Weiterarbeit zwingend notwendig, zumal gemäß den Förderbedingungen ausgehend vom Sitzungskalender des Rates spätestens bis zum 01. Juli 2021 ein Beschluss des höchsten Gremiums der Stadt über das gesamte Klimaschutzkonzept der Stadt Lünen einschließlich des Controllings vorliegen muss.

## 2. Zielvarianten

Um den Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität bei der Entscheidungsfindung zu unterstützen, wird die Firma Gertec im Rahmen der Ausschusssitzung die Energie- und Treibhausgasbilanz der Stadt Lünen (CO<sub>2</sub>-Bilanz) und die hierauf beruhende Potenzialanalyse präsentieren. Zudem werden verschiedene Zielvorschläge für den Klimaschutzprozess der Stadt Lünen vorgestellt. Erforderlich ist die politische Beschlussfassung für eine dieser Varianten. Wenn die Entscheidung für eine Zielvariante vorliegt, kann die Verwaltung zielgenau Klimaschutzmaßnahmen entwickeln und konkrete Maßnahmenpakete schnüren, die dem Ausschuss zur späteren Beschlussfassung vorgelegt werden.

**Tab. 1: Zielvarianten**

Variante	Ziel	Einschätzungen
A	CO <sub>2</sub> -Minderung durch Effekte des noch zu erstellenden Maßnahmenkataloges	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wirtschaftlich realistische Option</li> <li>▪ Umsetzung des Maßnahmenkatalogs 2020-2030</li> </ul>
B	55 % CO <sub>2</sub> -Reduzierung bis 2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ziel der Bundesregierung</li> <li>▪ Zielerreichung liegt nur anteilig im Verantwortungsbereich der Stadt Lünen</li> </ul>
C	THG Restbudget für 1,5 Grad Ziel, anteilig auf Lünen heruntergebrochen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ lineare Absenkung von 6,2 %/a (Bezugsjahr 2018) - Klimaneutral bis 2035, schnellste CO<sub>2</sub> Ersparungen</li> <li>▪ deutliche strukturelle Veränderungen erforderlich</li> <li>▪ nur anteilig in städtischer Verantwortung</li> <li>▪ Kostenintensivste Variante</li> <li>▪ <u>Einsparungen von 36.000 t CO<sub>2</sub>/a erforderlich, das bedeutet z. B.:</u></li> </ul>

		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stadt Lünen: Wärme und Stromverbrauch in Kommunalen Liegenschaften um 8 %/a reduzieren</li> <li>2. Wohngebäude: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ jährlich 1.000 neue PV-Anlagen (4 kW<sub>p</sub>)</li> <li>○ jährlich 1.000 umfassende Gebäudesanierungen (6 % der Wohngebäude)</li> </ul> </li> <li>3. Wirtschaft <ul style="list-style-type: none"> <li>a. jährlich 50 neue PV Anlagen (mit je 30 kW<sub>p</sub>)</li> <li>b. Wärme- und Stromverbrauch um 8 %/a senken</li> </ul> </li> <li>4. Mobilität: 8 % der PKW abschaffen, das sind 3.600 Autos jährlich</li> </ol>
--	--	--

Die Firma Gertec wird die drei möglichen Zielvarianten vorstellen, die in Tab. 1 dargestellt sind. Variante A orientiert sich an den Ergebnissen der Einstiegsberatung aus dem Jahr 2018, der THG-Bilanzierung sowie der Potenzialanalyse und ist demnach ganz auf die spezifischen Bedingungen der Stadt Lünen ausgerichtet. Variante B folgt den Zielen der Bundesregierung und bricht diese auf Lünen herunter, während Variante C die ambitioniertesten Klimaschutzziele verfolgt und, in Anlehnung an das Pariser Klimaschutzabkommen, auf Lünens CO<sub>2</sub>-Neutralität bis 2035 abzielt.

Für alle Vorschläge liegt die Erreichung der angestrebten CO<sub>2</sub>-Reduzierungen nur bedingt im Einflussbereich der Stadt Lünen selbst. So kann die Stadt z. B.

durch eigenes Handeln, wie

- die energetische Sanierung der städtischen Liegenschaften und klimaneutrale Neubauten und
- die Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf alternative Antriebe,

durch normative Eingriffe, wie

- die Steigerung der energetischen Anforderungen in Neubaugebieten und Anforderungen bei Gewerbeansiedlungen,
- das Fahrverbot fossil betriebener Fahrzeuge im Innenstadtbereich

sowie indirekt durch Öffentlichkeitskampagnen, Weiterbildungs-, Informations- und Beratungsangebote auf die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen hinwirken.

Ob und wie zum Beispiel die Angebote der Öffentlichkeitskampagnen angenommen werden und wie die Bürger:innen der Stadt Lünen und die lokale Wirtschaft Potenziale zur Reduzierung von CO<sub>2</sub> tatsächlich aufgreifen und umsetzen, kann die Stadt Lünen nicht beeinflussen. Dies ist bei der Zielfindung, zwingend zu berücksichtigen.

Der Klimaschutzprozess befindet sich im Spannungsfeld zwischen den wissenschaftlich formulierten Notwendigkeiten, den entstehenden Kosten, den erforderlichen Kapazitäten, den Erwartungen der Öffentlichkeit und der Akzeptanz bzw. der Bereitschaft aller Akteure durch Verhaltensänderungen ihren Beitrag zu leisten. Die Umsetzung und Bewerbung von Klimaschutzmaßnahmen geht auch und gerade für den städtischen Haushalt mit finanziellen Aufwendungen einher. Je ambitionierter die Klimaschutzziele, desto höher werden auch die Personal- und Projektkosten für die Stadt. Auch mit der Anzahl der Klimaschutzmaßnahmen steigt der hierfür erforderliche finanzielle Aufwand. Die Erarbeitung des Klimaschutzkonzeptes wird gefördert, nicht aber per se die Umsetzung. Für die konkreten Klimaschutzmaßnahmen müssen im jeweiligen Einzelfall Fördermittel akquiriert werden, zur Kofinanzierung sind auch die entsprechenden Eigenanteile in den Haushalt der Stadt Lünen einzustellen.

Bei allen Zielvarianten muss berücksichtigt werden, dass alle relevanten Abteilungen an der Implementierung des „Querschnittsthemas Klimaschutz“ in der Stadt mitwirken müssen und wenn eine Mitwirkung anderer Fachbereiche oder Abteilungen nicht möglich ist, wie hiermit vor dem Hintergrund des Klimanotstands umzugehen ist. Für einen erfolgreichen Klimaschutzprozess müssen ausreichend personelle und finanzielle Kapazitäten in der Verwaltung vorhanden sein oder geschaffen werden.

Klimaschutz ist eine Querschnittsaufgabe, die die interdisziplinäre Zusammenarbeit vieler Abteilungen der Stadtverwaltung erfordert. Neben dem Klimaschutzmanagement (Team Umweltschutz und Klima), dem das Projektmanagement obliegt, betrifft dies alle Abteilungen, die in die jeweiligen Aktivitäten und Maßnahmen eingebunden sind, wie zum Beispiel das „Zentrale Gebäudemanagement“ oder die Abteilung „Mobilitätsplanung und Verkehrslenkung“, aber auch die Pressestelle und das Stadtmarketing.

Die Klimaschutzprojekte gehen über die klassischen Pflichtaufgaben der Verwaltungsmitarbeiter:innen hinaus. Im Jahr 2020 haben sich deutliche Engpässe der Kapazitäten der Abteilungen gezeigt. Insofern sind die real verfügbaren Kapazitäten bei der Entscheidungsfindung über die Zielstellung zu berücksichtigen.

Bei der Entscheidung für die Ziele ist eine realistische Betrachtung der Begebenheiten in Lünen unerlässlich. Hierbei muss beachtet werden, in welchem Zeithorizont und in welchen Dimensionen die Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes realistisch erfolgen kann (insbesondere vor dem Hintergrund der Zeitdimensionen kommunaler Abläufe, Befugnisse und Zuständigkeiten, die den Bürger:innen meist unbekannt sind). Abhängig vom jeweiligen Umfang können ca. 15 bis zu 20 Maßnahmen innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren pro Personalstelle im Klimaschutzmanagement umgesetzt werden. Eine Förderung des Klimaschutzmanagements über die Nationale Klimaschutzinitiative für drei Jahre ist grundsätzlich möglich. Die Klimaschutzmaßnahmen sind gemäß den Förderbestimmungen für eine kurz- (drei Jahre), mittel- (fünf) und langfristige (sieben bis zehn Jahre) Umsetzung konzipiert. So kann beispielsweise eine Durchführung aller 46 Maßnahmen der Einstiegsberatung innerhalb der vorgesehenen zehn Jahre erfolgen.

### 3. Voraussetzungen für eine Zielerreichung

Für eine schnellere Umsetzung des Konzeptes und die Umsetzung weiterer Klimaschutzmaßnahmen, wie auch für die Umsetzung der Varianten A, B und C, sind weitere personelle und finanzielle Kapazitäten erforderlich. Die genauen Kosten können erst nach der Entscheidung des Ausschusses für eine Zielvariante ermittelt und vorgestellt werden.

Zudem sind administrative Wege notwendig, um den Klimaschutz als freiwillige Querschnittsaufgabe neben den Pflichtaufgaben der hierarchisch strukturierten Verwaltung zu etablieren. Dies kann z. B. durch die konkrete Benennung von Ansprechpartnern:innen in den jeweiligen Organisationseinheiten sichergestellt werden. Durch die Bildung interdisziplinärer Arbeitsgruppen zusammen mit dem Klimaschutzmanagement fließen Klimaschutzthemen verstärkt in Verwaltungsentscheidungen ein und werden von Anfang an mitgedacht.

Die Erwartungen in der Öffentlichkeit sind ausgesprochen hoch. Sowohl die Bevölkerung als auch Nichtregierungsorganisationen und Parteien äußern immer wieder zum Teil überhöhte Erwartungen an die Rolle der Stadt im Klimaschutzprozess. Daher kommt der Transparenz der Entscheidungsfindung der Klimaschutzziele eine entscheidende Rolle zu. Klimaschutz ist eine Gemeinschaftsaufgabe aller Bürger:innen. Die Stadt kann hierbei Angebote schaffen und Hilfestellung geben und mit gutem Beispiel vorangehen. Aber auch jede:r Einzelne muss einen Beitrag leisten. Ein vertrauensvolles Miteinander ist der Weg mit dem bestmöglichen Erfolgen.

Es ist zu berücksichtigen, dass die Corona-Krise sich als Hemmnis für den Klimaschutzprozesse erwiesen hat. Beteiligungen und Informationsveranstaltungen sind nur sehr eingeschränkt möglich bzw. in anderen, z. T. weniger geeigneten Formaten. Es sind neue Wege der Öffentlichkeitsbeteiligung zu finden, die Personal und Kosten binden z. B. durch Weiterbildungen. Ferner treten Hemmnisse dadurch auf, dass verwaltungsinterne Kooperationen durch Corona behindert werden.

Insgesamt sind Transparenz, ein offener Dialog und ein ehrlicher Umgang mit Möglichkeiten und Grenzen der Stadtverwaltung unerlässlich für einen erfolgreichen Klimaschutzprozess der Stadt Lünen. Bedingt durch Kontaktbeschränkungen konnte dies 2020 nur bedingt umgesetzt werden. Entsprechend sind im weiteren Klimaschutzprozess technische Voraussetzungen zu schaffen, um

Online-Formate anzubieten bzw. alternative Angebote zu unterbreiten. Zudem müssen die Mitarbeiter zu deren Nutzung befähigt werden.

#### **4. Abwägung der Zielvarianten**

Der Stadt Lünen ist es wichtig, dass das 1,5 Grad Ziel weltweit angestrebt und möglichst auch erreicht wird, um weitere negative Auswirkungen des Klimawandels auf unserem Planeten einzudämmen und Folgeeffekte zu vermeiden.

Ein wesentliches Entscheidungskriterium ist neben den strukturellen, personellen und finanziellen Kapazitäten auch die Realisierbarkeit der Maßnahmen seitens der Stadt Lünen. Daher weist die Verwaltung deutlich auf die Zuständigkeiten und Grenzen einer Kommune im Klimaschutzprozess auf städtischer Ebene hin, um Missverständnisse sowie überhöhte Erwartungen zu vermeiden.

Die Stadtverwaltung Lünen trägt direkt tatsächlich nur mit etwa 1 % zum Entstehen der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf dem Stadtgebiet bei. 32 % der Emissionen entstehen in den Haushalten der Lünen Bürger:innen, 25 % verursacht der Verkehr und 50 % die Wirtschaft (Industrie 24 % und 19 % Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, GHD).

Die Zahlen der aktuellen CO<sub>2</sub>-Bilanz der Stadt Lünen verdeutlichen, wie wichtig es für das Senken der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist, dass sich weitere Akteure aus der Stadtgesellschaft aktiv an deren Einsparung beteiligen. Der Prozess zur Erarbeitung eines Klimaschutzkonzeptes soll dazu beitragen, dass Bürger:innen, Verkehrsteilnehmer:innen und Unternehmer:innen das eigene Handeln hinterfragen und bereit sind, ihren Beitrag für diese gesamtgesellschaftliche Frage zu leisten.

Mit der Erstellung eines Klimaschutzkonzeptes formuliert die Stadt Klimaschutz-Ziele für die Stadtgesellschaft und die Gesamtstadt. In der Sachdarstellung wird dargelegt, in welchen Bereichen eine direkte Einflussnahme der Stadt auf das Ergebnis möglich ist. Die Einflussnahme auf die Zielerreichung der Varianten ist somit eingeschränkt.

Variante A geht bereits mit erheblichen Anstrengungen, einer Vielzahl an Klimaschutzmaßnahmen und dem Bedarf an deutlich erhöhten finanziellen und personellen Kapazitäten einher. Sie bleibt aber dennoch unter den Zielhorizonten der übergeordneten Institutionen zurück.

Variante C ist erstrebenswert und alle Anstrengungen sollten für die Erreichung dieses Ziels unternommen werden. Gleichwohl erscheint die Festlegung der Variante C als Ziel der Stadt Lünen unrealistisch, da die Umsetzung größtenteils außerhalb des Einflussbereichs der Stadt liegt.

Vor diesem Hintergrund schlägt die Verwaltung vor, den Zielen der Bundesregierung zu folgen und den Zielkorridor der Variante B anzustreben. Die Zielerreichung der Variante B ist vor dem Hintergrund der konkreten Rahmenbedingungen ebenfalls sehr ambitioniert und wird nur schwer und nicht ohne ein Zutun aller in der Stadtgesellschaft zu erreichen sein. Auf der Basis der Variante B soll ein realistisches Maßnahmenpaket entwickelt werden, dessen Umsetzung prioritär im Einflussbereich der Stadt Lünen liegt.

#### **5. Zeitrahmen**

Für die Erstellung des Klimaschutzkonzeptes stehen seit dem 01.03.2020 insgesamt 18 Bearbeitungsmonate zur Verfügung. Davon konnten die ersten sechs Monate für die Erstellung der CO<sub>2</sub>-Bilanz und der Potenzialanalyse genutzt werden (Vergabeverfahren vorzubereiten und durchzuführen, Auftrag an ein Ingenieurbüro, Betreuung des Auftrags). Die Ergebnisse liegen seit September vor. Da der zuständige Ausschuss letztmalig im September getagt hat, konnte eine politische Entscheidung über den weiteren Weg des Klimaschutzprozesses noch nicht herbeigeführt werden, sodass die Erarbeitung des Klimaschutzkonzeptes an dieser Stelle erst jetzt weitergeführt werden kann. Die Klimaschutzmanagerin hat zwischenzeitlich Aktionen und erste Maßnahmen vorbereitet (Klimakids und –teens in der Schule, Klimafasten, Ideenfinder etc.),

die in das Klimaschutzkonzept einfließen sollen, kann aber die Entscheidungsfindung der Politik nicht vorwegnehmen. Im Februar 2021 sind 12 der 18 Monate verstrichen. Die verbleibende Zeit muss genutzt werden, um schnellstmöglich eine Entscheidung des Rates über die Klimaschutzziele herbeizuführen.

Dem Projektträger Jülich ist der Beschluss des höchsten Gremiums der Stadt Lünen über die Umsetzung des finalen Klimaschutzkonzeptes sowie seines Controllings innerhalb der Fristen des Förderprojektes vorzulegen. Hierfür bietet die Sitzung des Rates am 1. Juli 2021 die letzte Möglichkeit das Klimaschutzkonzept einschließlich des Controllings sowie die Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes im Rahmen eines Förderantrags zu beschließen.

Die Verwaltung hat angesichts der Auswirkungen der Corona-Pandemie und der Kommunalwahl NRW eine Verlängerung des Abgabetermins des Klimaschutzkonzeptes bis Februar 2022 beantragt. Es ist allerdings ungewiss, ob diesem Antrag stattgegeben wird.

**Tab. 2: Interne Zeitplanung nach Terminen**

<b>Ausschuss</b>	<b>Rat</b>
24.02.2021	11.03.2021
14. 04.2021	06.05.2021
15.06.2021	01.07.2021
Nach bisheriger Auskunft des PTJ wäre ein Ratsbeschluss am 16.09.2021 zu spät. Dieser Termin überschreitet die Frist von 18 Monaten.	

## ANTRAG AF-89/2021

	DATUM	SITZUNGSTEIL
Fraktion Bündnis90/Die Grünen	21.05.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	15.06.2021	3/20	
Rat der Stadt Lünen	beschließend	01.07.2021	4/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Antrag der Fraktion B90/Die Grünen v. 05.05.21 i. S. Modifizierung des vom Rat der Stadt Lünen beschlossenen Klimaschutzziels**

Siehe Anlage.

Geschäftsstelle  
Münsterstraße 78  
44534 Lünen  
Tel. 02306 / 1778  
Fax 02306 / 258011  
[buero@gruene-luene.de](mailto:buero@gruene-luene.de)

**Lünen, den 05.05.2021**

**Eilantrag für die Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses als Ersatz der  
Ratssitzung 06.05.2021  
„Modifizierung des vom Rat der Stadt Lünen beschlossenen Klimaschutzziels“**

**Antrag**

Der Rat der Stadt Lünen möge beschließen, dass das bereits beschlossene Klimaschutzziel (Szenario B) gemäß der zu erwartenden Neuausrichtung des Klimaschutzziels der Bundesregierung aufgrund des Verfassungsgerichtsurteils modifiziert wird. Demgemäß ist das CO<sub>2</sub> Einsparungsziel durch das Klimaschutzkonzept der Stadt Lünen von 55% auf min. 65% anzuheben.

**Begründung**

Die augenblicklichen vorbereitenden Arbeiten der Stadt Lünen am Klimaschutzkonzept fokussieren auf eine CO<sub>2</sub>- Ersparnis von 55%. Dies wird den neuen Zielen der Bundesregierung sowie den Anforderungen des Bundesverfassungsgerichts nicht gerecht. Die Dringlichkeit ist dadurch gegeben, dass die zurzeit stattfindende Konzeptionierung an die neuen Ziele der Bundesregierung anzupassen ist.

Weitere Begründung erfolgt in der Sitzung.

Für die Fraktion Bündnis'90 / Die Grünen

Reiner Hohl

## ANTRAG AF-100/2021

	DATUM	SITZUNGSTEIL		
CDU-Fraktion	31.05.2021	öffentlich		
GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	15.06.2021	3/20	
Rat der Stadt Lünen	beschließend	01.07.2021	4/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

### Antrag der CDU - Fraktion vom 28.05.2021 i.S. kommunaler Klimakonsens

Siehe Anlage.

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität empfiehlt dem Rat der Stadt Lünen, folgenden Beschluss zu fassen :

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Strategie für einen **kommunalen Klimakonsens** der Stadt Lünen derart anzupassen, dass sie sich kurz-, mittel- und langfristig an den **Pariser Klimazielen** orientiert und eine Erarbeitung und Umsetzung unter **Einbeziehung aller gesellschaftlichen Gruppen** vorsieht und im Sinne einer ökologischen und sozialen Marktwirtschaft zur **Klimaneutralität** führt und sich dabei zur **Zukunft unseres Wirtschaftsstandorts** und zum **sozialen Zusammenhalt** bekennt.
2. Das kommunale Klimaziel für Lünen bis 2030 wird auf mindestens 65 Prozent Minderungsquote gegenüber dem Basisjahr 1990 festgesetzt und verbindliche Zwischenziele für die Jahre 2035 und 2040 festgelegt. Der konkrete Pfad soll dann jeweils frühzeitig vor der jeweiligen Etappe in Jahresritten beschrieben werden. Klimaneutralität wird spätestens in 2045 erreicht.
3. Der auf dieser Zielformulierung aufbauende gesellschaftliche Dialog dient der **Verständigung über Meilensteine** auf dem Weg zur **Klimaneutralität**, über **grundlegende Ziele, prägende Instrumente** und ein **abgestimmtes Energiekonzept**. Der bereits gestartete Prozess soll diesbezüglich angepasst werden.
4. Den Weg zur Klimaneutralität schaffen wir nicht allein mit staatlichen Investitionen, wir setzen dabei auch auf das private Engagement und wollen die Haushalte und Unternehmen durch eine verbesserte Förderung (materieller und immaterieller) unterstützen. Die Stadt Lünen wird hier als Vorbildfunktion sowohl mit Leuchtturmprojekten als auch mit alltäglichem Handeln klimatechnisch vorangehen. Analog sollen die städtischen Töchter verfahren.
5. Der Prozess wird weiterhin wissenschaftlich bzw. gutachterlich begleitet. Die entsprechenden Haushaltsmittel – u.a. auch für die Anpassung und weitere Durchführung – sind für dieses Jahr und die folgenden Jahre bereitzustellen!





Mit der CDU in die Zukunft!

An die  
Ausschussvorsitzende für  
Umwelt, Klima und Mobilität  
Frau Tessa Schächter  
Bindestraße 4D  
44532 Lünen

**CDU-Fraktion**  
im Rat der Stadt Lünen  
Mauerstraße 95  
**44532 Lünen an der Lippe**  
Telefon (0 23 06) 17 28/29  
Telefax (0 23 06) 2 50 05  
[www.cdu-luenen.de](http://www.cdu-luenen.de)  
[fraktion@cdu-luenen.de](mailto:fraktion@cdu-luenen.de)

Fraktionsvorsitzender  
Christoph Tölle  
Altstadtstraße 3, 44534 Lünen  
Telefon (0 17 6) 60 99 66 00  
[c.h.toelle80@gmail.com](mailto:c.h.toelle80@gmail.com)

28.05.2021

Sehr geehrte Frau Schächter,

die CDU-Fraktion bittet um Aufnahme des nachfolgenden Antrages auf die Tagesordnung der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klima und Mobilität am 15.06.2021

#### **Beschlussvorschlag**

#### **Der Rat der Stadt Lünen beschließt:**

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Strategie für einen **kommunalen Klimakonsens** der Stadt Lünen derart anzupassen, dass sie sich kurz-, mittel- und langfristig an den **Pariser Klimazielen** orientiert und eine Erarbeitung und Umsetzung unter **Einbeziehung aller gesellschaftlichen Gruppen** vorsieht und im Sinne einer ökologischen und sozialen Marktwirtschaft zur **Klimaneutralität** führt und sich dabei zur **Zukunft unseres Wirtschaftsstandorts** und zum **sozialen Zusammenhalt** bekennt.
2. Das kommunale Klimaziel für Lünen bis 2030 wird auf mindestens 65 Prozent Minderungsquote gegenüber dem Basisjahr 1990 festgesetzt und verbindliche Zwischenziele für die Jahre 2035 und 2040 festgelegt. Der konkrete Pfad soll dann jeweils frühzeitig vor der jeweiligen Etappe in Jahresritten beschrieben werden. Klimaneutralität wird spätestens in 2045 erreicht.
3. Der auf dieser Zielformulierung aufbauende gesellschaftliche Dialog dient der **Verständigung über Meilensteine** auf dem Weg zur **Klimaneutralität**, über **grundlegende Ziele, prägende Instrumente** und ein **abgestimmtes Energiekonzept**. Der bereits gestartete Prozess soll diesbezüglich angepasst werden.
4. Den Weg zur Klimaneutralität schaffen wir nicht allein mit staatlichen Investitionen, wir setzen dabei auch auf das private Engagement und wollen die Haushalte und Unternehmen durch eine verbesserte Förderung (materieller und immaterieller) unterstützen. Die Stadt Lünen wird hier als Vorbildfunktion sowohl mit Leuchtturmprojekten als auch mit alltäglichem Handeln klimatechnisch vorangehen. Analog sollen die städtischen Töchter verfahren.

5. Der Prozess wird weiterhin wissenschaftlich bzw. gutachterlich begleitet. Die entsprechenden Haushaltsmittel – u.a. auch für die Anpassung und weitere Durchführung – sind für dieses Jahr und die folgenden Jahre bereitzustellen!

## Begründung

Wir bekennen uns klar zu den Pariser Klimazielen und sehen in ihrer Umsetzung eine herausragende nationale wie internationale Gemeinschaftsaufgabe. Wir wollen und müssen handeln aus Verantwortung für kommende Generationen – das ist auch der Auftrag für unsere Kommune Lünen, der aus dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutz erwächst.

Mit dem kommunalen Klimakonsens leisten wir einen wichtigen Beitrag zum „Green Deal“ in Europa, zum Klimaschutz in Deutschland sowie in NRW. Wir brauchen insgesamt eine Kraftanstrengung auf allen staatlichen Ebenen, mit der wir als Gesellschaft und als Standort gestärkt in eine klimaneutrale Zukunft gehen. Wir in Lünen sind bereit, unseren Beitrag entsprechend anzupassen und zu leisten.

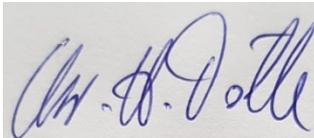
Dabei muss es immer um Nachhaltigkeit in der ganzen Breite gehen: Ein **konsequenter Klimaschutz** muss von vorneherein mit **wirtschaftlicher Stärke** und **sozialem Ausgleich** in Einklang gebracht werden. Dazu setzen wir auf **Innovation, neue Technologien** sowie **marktwirtschaftliche Instrumente** und nicht vordringlich auf **Verbote**.

**Zukunftsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit** gehören zusammen. Daher ist unser Ziel: **Klimawohlstand**. Wir bringen Ökonomie und Ökologie für Lünen in Einklang und nehmen die Menschen auf diesem Weg mit. Eine Verengung auf nur eine Dimension dieses notwendigen Dreiklangs entzieht dem Prozess die gesellschaftliche Unterstützung und gefährdet damit das Ziel selbst.

Wir wollen die Klimaschutzaktivitäten in dieser Wahlperiode unabhängig von parteipolitischen Überlegungen mithilfe und unter Einbeziehung der Interessen der Einwohnerinnen und Einwohner schnell weiterentwickeln.

Uns ist bewusst, dass die Umsetzung von beschlossenen Klimaschutzaktivitäten besser, schneller und unbürokratischer werden muss. Grundvoraussetzung für schnelle Verfahren ist ein breiter, tragfähiger gesellschaftlicher Konsens.

Mit freundlichen Grüßen



Christoph Tölle  
CDU-Fraktionsvorsitzender

## ANTRAG AF-51/2021 2. ERGÄNZUNG

	DATUM	SITZUNGSTEIL
SPD-/CDU-Fraktion	26.05.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Rat der Stadt Lünen	beschließend	11.03.2021	2/20	
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	15.04.2021	2/20	
Haupt- und Finanzausschuss	beschließend	29.04.2021	2/20	
Haupt- und Finanzausschuss	beschließend	06.05.2021	3/20	
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	zur Kenntnis	15.06.2021	3/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Antrag der SPD und CDU-Fraktion vom 09.03.2021 i.S. Eilantrag i.S. Klimaschutz und Grünflächen in Lünen**

Siehe Anlage.

## **Eilantrag**

---

An den  
Bürgermeister der Stadt Lünen  
Herrn Jürgen Kleine-Frauns

Lünen, den 09.03.2021

Rathaus

### **Eilantrag i.S. Klimaschutz und Grünflächen in Lünen**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die Fraktion von SPD und CDU bitten um Aufnahme des folgenden Eilantrags für die Ratssitzung am 11.03.2021.

#### **Antrag:**

Die Verwaltung erstellt ein Grünflächenkonzept für Lünen mit den Schwerpunkten:

- Sanierungsmaßnahmen für Straßenbäume inklusive Prioritäten, Zeitplan und Kosten unter Einbeziehung möglicher Förderprogramme
- Entwicklungsplan zur Erhöhung des Grünflächenanteils innerhalb des Stadtgebietes und der qualitativen Aufwertung u.a. mittels Pflanzungen von Bäumen, Sträuchern, Stauden, Gräsern oder Dach- und Fassadenbegrünung inklusive Kosten-Nutzenplan.
- Ad Hoc Initiativen:  
Prüfung einer möglichen sofortigen Bereitstellung städtischer Grundstücke inklusive der Grundstücke städtischer Töchter in Abstimmung mit der Abteilung 4.1 für private Initiativen, Vereine oder sonstige Institutionen zur Pflanzung von neuen Bäumen etwa mittels Patenschaften o.ä. Dabei sind rechtsichere Verträge und Betreuungsmodelle vorzuschlagen.

#### **Begründung:**

Maßnahmen zur nachhaltigen Klimaverbesserung bedürfen eines durchdachten Konzeptes, das mit fachlicher Kompetenz erarbeitet und umgesetzt wird, damit die dort eingesetzten Mittel den besten Nutzen erreichen. Daher muss die Fachabteilung Stadtgrün hier die Federführung übernehmen und Prioritäten setzen.

Gleichzeitig sind für „Ad hoc“ Initiativen Möglichkeiten zu schaffen, einen sinnvollen Beitrag ergänzend zu dem zu entwickelnden Konzept zu schaffen, um der Lünen Bevölkerung schnellstmöglich die Gelegenheit zu geben, in ihren Willen zur

**SPD-Fraktion  
im Rat der Stadt Lünen**

**CDU-Fraktion  
im Rat der Stadt Lünen**

**Eilantrag**

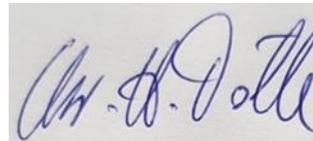
Klimaverbesserung auch privat zu investieren und dabei auch das Gesamtkonzept zu stärken.

Dies bündelt die Maßnahmen und schafft somit eine „Win-Win-Win“- Situation bei der die Bürger, die Stadt und das Klima gewinnen.

Mit freundlichen Grüßen



Rüdiger Billeb  
Vorsitzender der SPD-Fraktion



Christoph Tölle  
Vorsitzender der CDU-Fraktion

## **ANTRAG AF-58/2021 1. ERGÄNZUNG**

	DATUM	SITZUNGSTEIL
GFL-Fraktion	26.05.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	beschließend	15.04.2021	2/20	
Haupt- und Finanzausschuss	beschließend	29.04.2021	2/20	
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	zur Kenntnis	15.06.2021	3/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Ergänzungsantrag der GFL-Fraktion zu TOP V 6 Anlegen v. insektenfreundlichen Wiesen und Grünflächen in Lünen vom 08.04.2021**

Siehe Anlage.

GFL-Fraktion • Münsterstraße 1d • 44534 Lünen an der Lippe

An die  
Vorsitzende des UKM-Ausschusses  
Tessa Schächter  
Willy-Brandt-Platz 1  
44532 Lünen

**Ansprechpartner:**

Andreas Dahlke  
stellv. Fraktionsvorsitzender

**Kontakt:**

Tel.: (0 23 06) 3 01 74 77  
E-Mail: [fraktion@gfl-luenen.de](mailto:fraktion@gfl-luenen.de)

Lünen, 8. April 2021

## **Ergänzungsantrag an den Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität (UKM) am 15. April 2021, TOP V.6 GFL-Antrag „Anlegen von insektenfreundlichen Wiesen und Grünflächen in Lünen“**

Sehr geehrte Frau Schächter,  
sehr geehrte Ausschussmitglieder,

die GFL-Fraktion beantragt, den unter TOP V.6 zu behandelnden Beschlussvorschlag („Die Verwaltung stellt 30.000 Euro in den Haushalt ein, um mehr insektenfreundliche Wiesen und Grünstreifen anzulegen.“) um folgenden Aspekt zu ergänzen:

*In diesem Rahmen wird die Verwaltung beauftragt, sowohl eigene Flächen als auch Flächen von Landwirten und anderen Institutionen im Rahmen mehrjährig anzulegender Kooperationen zur Anlage von insektenfreundlichen Wiesen zu prüfen und ggf. schon umzusetzen. Über die Ergebnisse der Prüfung/Umsetzung wird berichtet.*

### **Begründung:**

Das Insektensterben ist hinlänglich bekannt und sollte durch Investitionen ins Stadtgrün korrigiert werden. Im Lünen Stadtgebiet bieten sich zahlreiche Möglichkeiten, insektenfreundliche Wiesen und/oder Grünstreifen anzulegen. Auch landwirtschaftliche Teilflächen könnten in Betracht gezogen werden - ebenso die Zusammenarbeit der Stadt mit entsprechenden Umwelt- und Naturverbänden. Einige Landwirte bzw. Grundstückseigentümern sollen Interesse bekundet haben, in mehrjähriger Kooperation mit der Stadt und zum Selbstkostenpreis insektenfreundliche Wiesen anzulegen und zu pflegen. Dies sollte ebenfalls von der Verwaltung auf Vorteilhaftigkeit geprüft werden.

Über eine Unterstützung unseres Antrags würden wir uns freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Johannes R. Hofnagel  
Fraktionsvorsitzender

Seite 1 von 1

## ANTRAG AF-82/2021

	DATUM	SITZUNGSTEIL
Fraktion Bündnis90/Die Grünen	19.05.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	beschließend	15.06.2021	3/20	5
Betriebsausschuss Zentrale Gebäudebewirtschaftung Lünen	beschließend	22.06.2021	4/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Antrag der Fraktion B90/Die Grünen v. 18.05.2021 i.S. Konkrete Umsetzung des Handlungsfelds 1 des Klimaschutzkonzeptes bei im Neubau und in Planung befindlichen städtischen Immobilien**

Siehe Anlage.

Geschäftsstelle  
Münsterstraße 78  
44534 Lünen  
Tel. 02306 / 1778  
Fax 02306 / 258011  
[buero@gruene-luene.de](mailto:buero@gruene-luene.de)

**Lünen, den 18.05.2021**

**Antrag für die Ausschüsse  
Stadtentwicklung und -planung am 08.06.2021 und Umwelt, Mobilität und Klima  
am 15.06.2021**

**Hier:**

**„Konkrete Umsetzungen des Handlungsfelds 1 des Klimaschutzkonzeptes bei  
im Neubau und in Planung befindlichen städtischen Immobilien“**

**Antrag**

**Die Ausschüsse mögen beschließen, dass das Handlungskonzept 1 des  
Klimaschutzkonzeptes bei im Neubau und in Planung befindlichen städtischen  
Immobilien umgesetzt wird. Dies soll als Anreizwirkung zur Investition privater  
Haushalte dienen und die Stadt Lünen so als Vorbild fungieren.**

**Begründung:**

Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Stadt verpflichtet, bei allen zukünftigen und  
in Planung befindlichen Bauprojekten folgende im Handlungskonzept 1 aufgeführte  
Maßnahmen verbindlich mit sofortiger Wirkung umzusetzen.

**Konkrete Maßnahmen aus dem Handlungsfeld 1:**

- 1) **Zukünftig:** Die kommunalen und städtischen Gebäude müssen bei Neu- oder  
Sanierungsmaßnahmen im Passivhausstandard erfolgen, Photovoltaik  
und/oder eine Dach- und Fassadenbegrünung beinhalten.
- 2) **Heute:** Gleichzeitig sollen die bereits in Planung oder im Bau befindlichen  
kommunalen Gebäude wie KITAS, Feuerwehrgerätehäuser usw. im  
Passivhausstandard gebaut, Photovoltaik oder Dachbegrünung berücksichtigt  
werden.

- 3) **Heute und zukünftig:** Dazu soll bei der Beschaffungspraxis auf Nachhaltigkeit und Klimaneutralität geachtet werden.
- 4) **Heute und zukünftig:** Weiterhin sind bei jeder Bau- und Sanierungsmaßnahme jegliche Klimaaspekte ausführlich in den Vorlagen darzustellen und Konzepte zum Klimaschutz zu berücksichtigen.

Die Begründung erfolgt mündlich in der Sitzung.

Für die Fraktion Bündnis'90 / Die Grünen

Tessa Schächter

# Fraktion im Rat der Stadt Lünen



Geschäftsstelle  
Münsterstraße 78  
44534 Lünen  
Tel. 02306 / 1778  
Fax 02306 / 258011  
[buero@gruene-luene.de](mailto:buero@gruene-luene.de)

Lünen, den 04.06.2021

## Antrag für die Sitzung ZGL am 22.06.2021

Hier:

„Konkrete Umsetzungen des Handlungsfelds 1 des Klimaschutzkonzeptes bei im Neubau und in Planung befindlichen städtischen Immobilien“

## Antrag

Der Ausschuss möge beschließen, dass das Handlungskonzept 1 des Klimaschutzkonzeptes bei im Neubau und in Planung befindlichen städtischen Immobilien umgesetzt wird. Dies soll als Anreizwirkung zur Investition privater Haushalte dienen und die Stadt Lünen so als Vorbild fungieren.

- 1) **Zukünftig:** Die kommunalen und städtischen Gebäude müssen bei Neu- oder Sanierungsmaßnahmen im Passivhausstandard erfolgen, Photovoltaik und/oder eine Dach- und Fassadenbegrünung beinhalten.
- 2) **Heute:** Gleichzeitig sollen die bereits in Planung oder im Bau befindlichen kommunalen Gebäude wie KITAS, Feuerwehrgerätehäuser usw. im Passivhausstandard gebaut, Photovoltaik oder Dachbegrünung berücksichtigt werden.
- 3) **Heute und zukünftig:** Dazu soll bei der Beschaffungspraxis auf Nachhaltigkeit und Klimaneutralität geachtet werden.
- 4) **Heute und zukünftig:** Weiterhin sind bei jeder Bau- und Sanierungsmaßnahme jegliche Klimaaspekte ausführlich in den Vorlagen darzustellen und Konzepte zum Klimaschutz zu berücksichtigen.

**Auf der Grundlage dieses Antrages in UKM, STEP und ZGL beantragen wir für die Umsetzung bei ZGL wie folgt im einzelnen:**

**1. Neubauten** müssen CO<sub>2</sub>-neutral geplant und gebaut werden:

- Schon bei Auswahl der Baustoffe soll der Klimaschutz und Ressourcenschonung Beachtung finden. Die „graue Energie“ und CO<sub>2</sub>-Belastung, die bei der Herstellung der Baustoffe anfällt, ist mit zu betrachten und in einer Klimabilanz darzustellen und für die in Frage kommenden alternativen Materialien gegenüber zu stellen.
- Recycle-fähige Baustoffe sind zu bevorzugen.
  
- Die Anwendung finden klimaneutrale Heizungen (z.B. Photovoltaik mit Wärmepumpe), d.h. auf fossile Brennstoffe ist zu verzichten.
- Grundsätzlich sind Photovoltaik und Begrünungen zu verwenden.
- **Unvermeidbare Eingriffe in den Naturhaushalt sind zu minimieren, d.h.**
  - Bäume auf Baufeldern sind nach Möglichkeit zu erhalten: jeder Baum der gefällt wird muss begründet werden,
  - auf Minimierung versiegelter Flächen unter Verwendung entsprechender Techniken zu achten.

**2. Bestehende Gebäude**

Nach und nach erfolgt die weitgehende klimaneutrale Sanierung der Bestandsgebäude nach einer noch zu erstellenden Priorisierung aus dem noch in diesem Halbjahr erwarteten Statusbericht von ZGL.

Nach dem Beschluss von AF-97/2020 vom 24.2.21 werden bei städtischen Gebäuden in den aktuellen Planungen sowohl Photovoltaik als auch Begrünungen bereits ermöglicht. Was ermöglicht wurde soll auch nachgerüstet werden.

**3. Die Entscheidung „Sanierung oder Neubau“** ist im Planungsprozess wie folgt zu prüfen:

In einer Gegenüberstellung ist die komplette Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanzen für den Neubau und das sanierte Gebäude zu erstellen; d.h. die graue Energie und CO<sub>2</sub>-Belastung durch die Herstellung der neuen (Haupt-) Baustoffe wird aufgenommen. Die Entscheidung erfolgt unter Berücksichtigung aller klimarelevanten und nicht nur der finanziellen Aspekte.

**Begründung:**

Neue Gebäude dürfen zukünftig nicht nur unter finanziellen Aspekten geplant und gebaut werden, sondern müssen aufgrund der langen Nutzungsdauer ab sofort CO<sub>2</sub>-neutral gebaut oder saniert werden.

Die gesamte Klimabewertung muss den neuen Maßstab darstellen und wichtiges Entscheidungskriterium bei langfristigen Zukunftsinvestitionen sein.

Für die Fraktion Bündnis'90 / Die Grünen

Ute Brettner

## VERWALTUNGSVORLAGE VL-53/2021 1N

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL		
Fachbereich Stadtplanung, Umwelt, Bauordnung	21.05.2021	öffentlich		
GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität		24.02.2021	1/20	
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	beschließend	15.06.2021	3/20	

### BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

### **Bestellung der Schriftführerin und der stellvertretenden Schriftführer:innen für den Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität**

#### FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Es ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen.

#### INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

Es ergeben sich keine Auswirkungen auf die inklusive Entwicklung der Stadt Lünen.

#### KLIMAVERTRÄGLICHKEIT

Es ergeben sich keine Auswirkungen auf das Klima.

#### BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Ausschuss bestellt gemäß § 52 Abs. 1 und § 8 Abs. 2 GO NRW i.V. mit § 26 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Rates der Stadt Lünen

1. N.N. zur Schriftführer:in
2. N.N. zum ersten stellvertretenden Schriftführer:in
3. Frau Bettina Rouwenhorst zur zweiten stellvertretenden Schriftführerin des Ausschusses für Umwelt, Klima und Mobilität.

Der Bürgermeister

## SACHDARSTELLUNG

## VERWALTUNGSVORLAGE

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL		
Mobilität und Verkehrslenkung	07.05.2021	öffentlich		
GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	beschließend	15.06.2021	3/20	

### BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

#### **Neuaufstellung des Radverkehrskonzeptes Kreis Unna 2021 hier: Stellungnahme zum Zwischenbericht**

### FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

keine

### INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

keine

### KLIMAVERTRÄGLICHKEIT

Die Steigerung des Radverkehrs trägt zur Klimaverträglichkeit bei.

### BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität (UKM) der Stadt Lünen unterstützt den Kreis Unna in den Bemühungen zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Stellungnahme auf Basis des in der Sachdarstellung befindlichen Entwurfs an den Kreis zu leiten.

Der Bürgermeister

## 1. Ausgangslage

Der Radverkehr stellt einen wichtigen und wachsenden Anteil am Verkehrsaufkommen im Kreis Unna dar. Darüber hinaus liefert er mit seinen positiven Effekten auf die Umwelt, das Klima, die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden sowie auf die Gesundheit der Menschen Beiträge zu vielen aktuellen und zukünftigen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Herausforderungen.

Vor diesem Hintergrund hat es sich der Kreis Unna als langjähriges Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) zur Aufgabe gemacht, sich dieser aktuellen Herausforderungen anzunehmen und das „Radverkehrskonzept Kreis Unna“ aus dem Jahr 2013 mit Unterstützung des Gutachterbüros Planersocietät anzupassen und neu aufzustellen.

Die Neuaufstellung wurde erforderlich, um zahlreiche Neuplanungen - auch auf regionaler Ebene - und Aktivitäten zur Stärkung des Radverkehrs im Kreis Unna in einem zukunftsorientierten Konzept zu berücksichtigen. Zu nennen sind hier vor allem die regionalen Planungen für die Metropole Ruhr mit dem Radschnellweg Ruhr (RS1) und dem Regionalen Radwegenetz des RVR, das Radwegesanierungsprogramm des Kreises Unna und zahlreiche weitere kommunale Aktivitäten. Die Kommunen, Baulastträger sowie der ADFC wurden fortlaufend durch eine Information und Beteiligung in Kommunalworkshops, zu Netzkonzeption und Maßnahmenentwicklung in den Prozess eingebunden, um ein bestmögliches Ergebnis zu erzielen.

## 2. Ziel des Radverkehrskonzeptes

Das Kernziel des Radverkehrskonzeptes ist die bessere Vernetzung im Alltagsradverkehr der Kommunen des Kreises untereinander und mit den Nachbarkreisen und -kommunen.

Der Kreis Unna strebt eine attraktive und umweltfreundliche Mobilität für alle Menschen an. Basis dafür sind die klimapolitischen Leitlinien des Kreises, die auf regionaler Ebene zur Erreichung des 1,5°C-Ziels der Pariser Klimakonferenz beitragen sollen. Ebenso ist eine gute soziale Teilhabe durch günstige Mobilität für den Kreis Unna mit einem hohen Anteil an Menschen, die auf Transfereinkommen angewiesen sind, wichtig.

Dazu werden Rad- und Fußverkehr als leicht nutzbares Angebot der Alltagsmobilität gestärkt; sie ergänzen den ÖPNV als Teile des Umweltverbundes. Durch einen qualitativ hochwertigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur des Kreises Unna und der kreisangehörigen Kommunen soll der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen erhöht werden. Zur weiteren Stärkung des Umweltverbunds befindet sich ein inter- bzw. multimodales Verkehrsangebot im Kreis Unna in der Umsetzung, welches die klimafreundlichen Verkehrsmittel z. B. über Mobilstationen und digitale Mobilitätsangebote eng miteinander verknüpft.

## 3. Vorgehen bei der Neuausrichtung Radverkehrskonzept Kreis Unna

Als Auftakt fand im September 2019 ein erster Workshop unter der Beteiligung relevanter Akteure, wie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden, der Nachbarkreise und -städte sowie weiterer Interessensvertretungen und Verbänden statt, um deren Interessen und Fachwissen in den Erarbeitungsprozess mit einfließen lassen zu können.

Der Schwerpunkt des ersten Workshops bestand in der Betrachtung der Netzplanung (Wunschliniennetz und Umlegung auf das Zielnetz) unter Berücksichtigung vorhandener Grundlagen, wie z.B.

- dem Radschnellweg RS1,
- dem Regionalen Radwegenetz RVR
- dem bereits bestehende Zielnetz des Kreises Unna (Stand 2013) mit der Einbindung von Quellen und Zielen (Gewerbegebiete, (Berufs-) Schulen, Gebäude des Kreises Unna),
- der Einbindung von Mobilstationen/P+R/Carsharing-Standorten,
- der Definition von Verknüpfungspunkten in das touristische Netz
- sowie der Definition von Verknüpfungspunkten in das Netz der Nachbarkreise und Kommunen

Nach Abschluss dieser Arbeiten wurde ein zweiter Workshop mit den kreisangehörigen Kommunen und benachbarten Städten und Kreisen sowie dem Landesbetrieb Straßen.NRW im Oktober 2020 durchgeführt. Daran anschließend wurden die Korrekturen der einzelnen Städte in den Zwischenbericht „Radverkehrskonzept Kreis Unna 2021“ eingearbeitet.

Wesentliche Inhalte der Neuaufstellung des Radverkehrskonzeptes des Kreises Unna sind neben der Definierung von Qualitätsstandards und daraus resultierenden Musterquerschnitten für unterschiedliche Streckenabschnitte und Knotenpunkte insbesondere eine bedarfsgerechte und integrierte Konzeption des Kreisradwegenetzes.

#### 4. Zielnetz mit Radverbindungen

Für das neue Netz wurden alle bestehenden regionalen und kommunalen Planungen in ein gemeinsames Zielnetz integriert, um die Ressourcen zu bündeln. Der projektierte Radschnellweg Ruhr RS1 (ca. 22,5 km im Kreis Unna) wird als oberste Netzhierarchieebene übernommen. Zusammen mit dem abgestimmten, aber noch nicht flächenhaft ausgebauten Radhauptverbindungen (ca. 110 km) und Radverbindungen (ca. 64 km) des Regionalen Radwegenetzes in der Metropole Ruhr des Regionalverband Ruhr (RVR) bildet der Radschnellweg das Rückgrat des Zielnetzes für das Radverkehrskonzept des Kreises Unna. Das Kreisradnetz ergänzt diese regionalen Rad(haupt-)verbindungen um weitere ca. 58 km Radhauptverbindungen und ca. 261,5 km Radverbindungen. Hinzu kommen noch ergänzende Freizeitradwege (ca. 25 km) mit einer hohen Bedeutung für den Alltagsradverkehr.

Schwerpunkt in dem kreisweiten Konzept sind die überörtlichen Radwegeverbindungen, sodass nicht jede kommunal relevante Radverkehrsachse in das Konzept aufgenommen werden kann. Bei der Gliederung der Alltagsrouten in Lünen wurde das Zielnetz des Kreises hierarchisch betrachtet.

##### RVR-Radhauptverbindungen

- Ab Knoten Kurt-Schumacher-Straße/Cappenberger Straße über den Leezenpatt bis zur Borker Straße auf Höhe Bergkampstraße Richtung Norden und weiter bis Bork.  
Diese Radhauptverbindung entspricht weitgehend der Wegeführung des bestehenden Leezenpatts bis zur Einmündung der Bergkampstraße. Maßnahmen an Knotenpunkten sind nicht vorgesehen.
- Ab Kurt-Schumacher-Straße (B 236) über Lippedamm bis Kamener Straße und weiter entlang der Gahmener Straße bis Dortmund.  
Die Wegeführung entlang der Kurt-Schumacher-Straße und dem Lippedamm bis zur Kamener Straße ist vorhanden. Die Weiterführung südlich der Kamener Straße und weiter entlang der Gahmener Straße ist noch nicht umgesetzt.
- Knoten Kurt-Schumacher-Straße/Münsterstraße über Münsterstraße; Dorfstraße und Lünener Straße bis Werne.  
Die Radwegeführung entlang der Münsterstraße vom Knoten mit der Kurt-Schumacher-Straße bis zur Einmündung der Dorfstraße ist vorhanden. Gleiches gilt für die Dorfstraße bis zur Oststraße.
- Knoten Kurt-Schumacher-Straße/Kamener Straße entlang der Kamener Straße bis Bergkamen.  
Die Kamener Straße ist bis zur Kreuzung mit der Zwolle Allee mit straßenbegleitenden Radwegen ausgestattet. Ab der Zwolle Allee Richtung Bergkamen gibt es nur einen Zweirichtungsweg auf der Südseite. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, um auch auf der Nordseite eine Radwegeführung einzurichten.

##### Kreisnetz Radhauptverbindungen

- Ab „Einmündung“ Lippedamm in die Kamener Straße über den Knoten Kurt-Schumacher-Straße weiter über Achse Holtgrevenstraße/Friedenstraße/Moltkestraße bis Brunnenstraße Richtung Waltrop.  
Die Wegeführung entlang der Kamener Straße und Viktoriastraße ist mit straßenbegleitenden Radwegen gesichert. Entlang der Tempo-30-Zonenachse Holtgrevenstraße/Spormeckerplatz und Friedenstraße werden vier Knoten (siehe Online-Karte) aufgrund fehlenden

Vorrangs für den Radverkehr bemängelt und als Gegenmaßnahme die Einrichtung einer Fahrradstraße vorgeschlagen.

Für den bislang fehlenden Radweg auf der Nordseite der Moltkestraße (ab DRK-Zentrum) werden in der Machbarkeitsstudie „West-Ost-Radtrasse“ Maßnahmen vorgeschlagen, die sich mit den hier empfohlenen Maßnahmen (beidseitig gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr) weitgehend decken. Für den kurzen Abschnitt der Brunnenstraße bis zur Einmündung des Mühlenweges wird in der Machbarkeitsstudie eine beidseitige Radwegführung empfohlen.

- Ab Brunnenstraße/Mühlenweg über Frydagstraße (DHK-Brücke) in Richtung Stellenbachstraße bzw. Seilbahntrasse Richtung Dortmund (Groppenbruch).

Der Mühlenweg soll nach den Empfehlungen der Machbarkeitsstudie „West-Ost-Radtrasse“ als Fahrradstraße gewidmet werden. Für die Frydagstraße wird ein beidseitig von der Fahrbahn getrennter Geh-/Radweg vorgeschlagen. Die Ertüchtigung der ehemaligen Seilbahntrasse nördlich der Stellenbachstraße ist Gegenstand beider Konzepte.

#### Routen aus dem Kreisnetz

- Ab Knoten Kurt-Schumacher-Straße/Cappenberger Straße bis Knoten Konrad-Adenauer-Straße über Borker Straße zur Alstedder Straße Richtung Bork.

Diese Route ist mit beidseitig straßenbegleitenden Geh-/Radwegen ausgestattet, die jedoch im Bereich der Borker Straße Sanierungsbedarf aufweisen.

- Ab Knoten Münsterstraße/Oststraße weiter über „Im Brok“ und Dreischfeld Richtung Cappenberg.

Die Radverbindung von der Dorfstraße über das „Dreischfeld“ in Richtung Cappenberg ist gut befahrbar.

#### Kreisnetz mit Freizeitverbindungen

- Ab Kreuzung Münsterstraße/ Am Wüstenknapp weiter parallel zur Bahnstrecke Richtung Dortmund bis Kamener Straße und weiter parallel zur Güterbahnstrecke Richtung Westen bis zum Dattel-Hamm-Kanal in Richtung Bergkamen.

Die Straße „Am Wüstenknapp“ ist wie im RVK Kreis Unna beschrieben in einem guten Zustand.

Die Zielnetzkonzeption und die Details zu den Führungsformen und Maßnahmen (Strecke und Knoten) sind in der Online-Karte übersichtlich aufbereitet und dargestellt.

<https://planersocietaet.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=efe9db479c7f4126a4ec0b6093d1306c>

## 5. Umsetzung

Gemäß des Zwischenberichts zum Radverkehrskonzept des Kreises Unna: „[...] besteht mit dem Kreisradwegesanierungsprogramm eine gute Grundlage zur Bündelung und Priorisierung der eingesetzten finanziellen und planerischen Ressourcen. Damit können mittel- und langfristig prioritär gute Verbindungen mit möglichst hohen Qualitätsstandards insbesondere im schnellen Alltagsnetz garantiert werden.“ Die Höhe der zur Verfügung stehenden Finanzmittel ist für eine qualitative und flächendeckende Förderung des Radverkehrs maßgebend. Durch das Kreisradwegesanierungsprogramm ist der Kreis Unna in die Lage versetzt, den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auf Kreisebene umfänglich zu vollziehen.

## 6. Stellungnahme der Stadt Lünen zur Neuaufstellung Radverkehrskonzept Kreis Unna

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Kreis Unna hat gemeinsam mit seinen Mitgliedskommunen das Radverkehrskonzept Kreis Unna 2021 erarbeitet. Die Stadtverwaltung Lünen wurde aufgefordert, sich mit dem Zwischenbericht zu befassen und eine Stellungnahme abzugeben.

Die Stadt Lünen nimmt zum Zwischenbericht wie folgt Stellung:

Die Erstellung und Weiterführung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes wird von der Stadt Lünen ausdrücklich begrüßt. Eine bessere Vernetzung der Kommunen untereinander und mit den Nachbarkreisen und –kommunen, welches das Kernziel des Konzeptes ist, wird mitgetragen. Positiv gegenüber steht man dem hierarchischen Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr, welches aus dem Regionalen Radwegenetz Metropole Ruhr abgeleitet wurde.

Im Konzept dargestellte Qualitätsstandards und Querschnitte entsprechen den in den Workshops erarbeiteten Vorstellungen der Stadt Lünen.

Die Stadt Lünen wird die weitere Umsetzung des Zielnetzes unterstützen, um die positiven Effekte auf Umwelt, Klima und Lebensqualität der Menschen durch mehr Radverkehr zu erreichen. So hat sich die Stadt Lünen über den Landesbetrieb Straßen.NRW bereits bei einem Förderprogramm zur Schaffung von Radwegen entlang der Kamener Straße und Gahmener Straße angemeldet. Zudem soll die Radwegeverbindung zwischen der Innenstadt und dem Ortsteil Brambauer durch verschiedene Baumaßnahmen attraktiver werden. Weiter wird mit dem IGA-Radweg eine attraktive Radwegeverbindung zwischen Lünen und Bergkamen geschaffen. Die Stadt Lünen befürwortet die Anbindung an den RS1 über den Gartenstadtradweg auf Dortmunder Stadtgebiet, gewissermaßen die Verlängerung des Lüner Leezenpatts.

Mit Freundlichen Grüßen



Zwischenbericht

# Radverkehrskonzept

## Kreis Unna 2021

---

## Impressum

### Auftraggeber



Kreis Unna – Der Landrat  
Friedrich-Ebert-Str. 17  
59425 Unna

### Auftragnehmer



## Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Dipl. Ing Gernot Steinberg  
M. Sc. Johannes Pickert  
M. Sc. Dennis Stocksmeier

### Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Unter Mitarbeit von:

B. Eng. Merve Dogar  
Cand. Ing. Dennis Böhm

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

## Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Auftrag und Ziel</b>	<b>5</b>
1.1	Auftrag	5
1.2	Das Ziel: ein attraktives Radverkehrsnetz für mehr Radverkehr	5
<b>2</b>	<b>Status quo des Radverkehrs im Kreis Unna</b>	<b>6</b>
2.1	Status des Radverkehrs im Kreis Unna	6
2.2	Aktivitäten des Kreises Unna zur Radverkehrsförderung	6
2.3	Bestandserhebung des Netzes	7
<b>3</b>	<b>Zielnetz und Qualitätsstandards</b>	<b>9</b>
3.1	Das Zielnetz: bedarfsgerecht, hierarchisiert und integriert	9
3.2	Die Qualitätsstandards: durchgehend hohe Qualität auf langen Strecken	13
3.2.1	Musterquerschnitte für Streckenabschnitte	13
3.2.2	Qualitätsstandards für Knotenpunkte und Querungen	21
<b>4</b>	<b>Maßnahmenentwicklung: Umfangreicher Ausbaubedarf</b>	<b>27</b>

# Abbildungsverzeichnis

---

Abbildung 1 Zielnetz Radverkehrsnetz Kreis Unna 2013.....	10
Abbildung 2 Karte mit Einwohnerschwerpunkten und Gewerbegebieten für die Neukonzeption.....	11
Abbildung 3 Karte überarbeitetes Zielnetz Kreis Unna 2021 mit Netzhierarchie.....	12
Abbildung 4 Musterquerschnitt getrennte Geh.- und Radwege innerorts .....	14
Abbildung 5 Musterquerschnitt gemeinsame Geh- und Radwege innerorts.....	15
Abbildung 6 Musterquerschnitt Radfahrstreifen innerorts.....	16
Abbildung 7 Musterquerschnitt Schutzstreifen innerorts.....	17
Abbildung 8 Musterquerschnitt Schutzstreifen einseitig + Piktogrammreihe innerorts.....	17
Abbildung 9 Musterquerschnitt Fahrradstraße .....	18
Abbildung 10 Musterquerschnitt straßenbegleitender Geh- und Radweg außerorts im Zweirichtungsverkehr (Hierarchiestufe: Kreisradnetz) .....	19
Abbildung 11 Musterquerschnitt straßenbegleitender Geh- und Radweg außerorts im Zweirichtungsverkehr (Hierarchiestufe: Kreisradnetz Radhauptverbindung) .....	20
Abbildung 12 Karte angestrebte Führungsformen.....	28
Abbildung 13 Status der Umsetzung des Zielnetzes .....	30

# 1 Auftrag und Ziel

## 1.1 Auftrag

Der Radverkehr stellt einen wichtigen und wachsenden Anteil am Verkehrsaufkommen im Kreis Unna dar. Darüber hinaus liefert er mit seinen positiven Effekten auf die Umwelt, das Klima, die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden sowie auf die Gesundheit der Menschen Beiträge zu vielen aktuellen und zukünftigen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Herausforderungen.

Vor diesem Hintergrund hat es sich der Kreis Unna als langjähriges Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) zur Aufgabe gemacht, sich dieser aktuellen Herausforderungen anzunehmen und das Radverkehrskonzept Kreis Unna aus dem Jahr 2013 mit Unterstützung des Gutachterbüros Planersocietät anzupassen und neu aufzustellen.

Die Neuaufstellung wurde erforderlich, um zahlreiche Neuplanungen - auch auf regionaler Ebene - und Aktivitäten zur Stärkung des Radverkehrs im Kreis Unna in einem zukunftsorientierten Konzept zu berücksichtigen. Zu nennen sind hier vor allem die regionalen Planungen für die Metropole Ruhr mit den Radschnellweg Ruhr (RS1) und dem Regionalen Radwegenetz des RVR, das Radwegesaniierungsprogramm des Kreises Unna und zahlreiche weitere kommunale Aktivitäten. Die Kommunen, Baulastträger sowie der ADFC werden durch eine umfangreiche Information und Beteiligung in Kommunalworkshops, zu Netzkonzeption und Maßnahmenentwicklung intensiv in den Prozess eingebunden, um ein bestmögliches Ergebnis zu erzielen.

## 1.2 Das Ziel: ein attraktives Radverkehrsnetz für mehr Radverkehr

Das Kernziel des Radverkehrskonzeptes ist die bessere Vernetzung im Alltagsradverkehr der Kommunen des Kreises untereinander und mit den Nachbarkreisen und -kommunen.

Als fahrradfreundlicher Kreis strebt der Kreis Unna eine attraktive und umweltfreundliche Mobilität für alle Menschen an. Basis dafür sind die Klimapolitischen Leitlinien des Kreises, die auf regionaler Ebene zur Erreichung des 1,5°C-Ziels der Pariser Klimakonferenz beitragen sollen. Ebenso ist eine gute soziale Teilhabe durch günstige Mobilität für den Kreis Unna mit seinem hohen Anteil an Menschen, die auf Transfereinkommen angewiesen sind, wichtig.

Dazu werden Rad- und Fußverkehr als leicht nutzbares Basisangebot der Alltagsmobilität gestärkt; sie ergänzen den ÖPNV, der das Rückgrat des Umweltverbundes darstellt. Durch einen qualitativ hochwertigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur des Kreises Unna und der kreisangehörigen Kommunen soll der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen erhöht werden. Zur weiteren Stärkung des Umweltverbunds befindet sich ein inter- bzw. multimodales Verkehrsangebot im Kreis Unna in der Umsetzung, welches die klimafreundlichen Verkehrsmittel z. B. über Mobilstationen und digitale Mobilitätsangebote eng miteinander verknüpft.

## 2 Status quo des Radverkehrs im Kreis Unna

### 2.1 Status des Radverkehrs im Kreis Unna

Der Kreis Unna verfügt über einen mittleren Radverkehrsanteil von 12,2 % am gesamten Verkehrsaufkommen (Ergebnis aus der Modal Split-Analyse 2013). Entlang der topographischen Entwicklung vom relativ flachen Norden (Übergang in das Münsterland) in den topographisch bewegteren Süden (Ausläufer des Sauerlandes) nimmt der Radverkehrsanteil von maximal 21,5 % in Werne ab zu minimal 2,6 % in Fröndenberg.

Kreis und Kommunen haben in der Vergangenheit erhebliche Anstrengungen unternommen, um den Radverkehr zu fördern. Dies gilt sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr. Viele Kommunen haben mit eigenen Radverkehrskonzepten, Baumaßnahmen und der Einrichtung von Radstationen und Radparkanlagen bereits weitgehende Schritte unternommen den Radverkehr zu fördern. Darüber hinaus wurden auch auf regionaler Ebene zahlreiche Projekte in Angriff genommen und zum Teil auch schon umgesetzt.

- Räumlich übergreifende Planungen auf regionaler Ebene
  - Radschnellweg RS1
  - Regionales Radwegenetz für die Metropole Ruhr (RVR)
- Ausgeprägte touristische Routen (Ruhrtalradweg und Römer-Lippe-Route sowie das neue Knotenpunktnetz des radrevier.ruhr)

### 2.2 Aktivitäten des Kreises Unna zur Radverkehrsförderung

- Umfangreicher Bau von Radwegen in der Vergangenheit
  - Alltag & Freizeit : z. B. Alleen-Radweg – Ausbau der ehemaligen Bahntrasse Unna-Königsborn - Welver
- Aktuelles Kreisstraßenbauprogramm mit Radwegesanierungsprogramm
  - Systematische Erhebung der Radwege und des Zustands
  - Abschätzung der Qualitäten und Restnutzungszeit
- Mobilitätsstrategie FUN – Flexibel Unterwegs im Kreis Unna: Radverkehr als Teilbaustein und Basis für eine vernetzte Mobilität
- Förderung des Radverkehrs als integraler Teil der Klimaschutzbemühungen des Kreises Unna (siehe 4. Klimakonferenz Kreis Unna am 15.02.2020)
- Berücksichtigung des Radverkehrs in den „Klimapolitischen Leitlinien“ des Kreises Unna (DS089/20)
- Verknüpfung ÖPNV und Radverkehr durch
  - Mobilstationen/Radstationen
  - Leihradangebot
  - fahrtwind-App der VKU

## 2.3 Bestandserhebung des Netzes

### Vorgehen der Bestandserhebung

Das komplette Kreisradnetz und Teile des Zielnetzes aus dem Regionalen Radwegenetz des RVR wurden für eine präzise Maßnahmenentwicklung mit dem Fahrrad befahren und mit Foto- und Videoaufnahmen dokumentiert. Die Befahrungsergebnisse sind in einer GIS-Datei aufbereitet und können so allen Kommunen, Baulastträgern und sonstigen Beteiligten in einer Online-Karte und als GIS-Shape zur Verfügung gestellt werden. Bewertet wurden die Strecken und Knoten anhand der Qualitätsstandards (siehe Kapitel 3.2), die aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), als Stand der Technik, und Absprachen mit dem Kreis Unna und den kreisangehörigen Kommunen entwickelt worden sind. Ein Abgleich mit den Erhebungen und Zustandseinschätzungen des Fachbereichs Bauen und Planen des Kreises Unna ist vorgenommen worden, da z. B. das Alter und der bauliche Verschleiß von Radwegen über eine reine Befahrung nicht zuverlässig abschätzbar sind. Hinzugezogen wurden außerdem weitere Informationsquellen wie die Übersicht der Verkehrsbelastungen auf klassifizierten Straßen und Informationen aus der Straßeninformationsbank NRW (NWSIB) von Straßen.NRW.

### Zustand des Netzes und der Infrastruktur

Die Infrastruktur für den Radverkehr im Kreis Unna ist bereits gut ausgebaut, weist aber Lücken bei schnellen und regionalen Verbindungen auf. Der topographisch bewegtere Süden ist weniger gut für den Alltagsradverkehr erschlossen als der ins Münsterland übergehende Norden des Kreises. Ein priorisierter Ausbau des Kreisradnetzes ist deswegen erforderlich.

Stärken	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gut ausgebautes Radwegenetz (viele Kreisstraßen und klassifizierte Straßen mit Radwegen)</li> <li>• Systematische Zustandserfassung der Radwege in Baulast des Kreises Unna</li> <li>• Weit verzweigtes Freizeitnetz               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zahlreiche Themenrouten</li> <li>○ Neues Knotenpunktnetz</li> </ul> </li> <li>• Viele gute Ansätze in den Kommunen und hohes Engagement.</li> </ul>	 

## Schwächen

- Qualität und Breite der Wege sehr unterschiedlich, viele Abschnitte mit schlechten Oberflächen (Wellen, Aufbrüche, Deckenschäden) z. B.
  - Schillerstraße, Kamen
- Häufig wechselnde Führungsformen des Radverkehrs (v. a. innerorts)
- Ortsdurchfahrten an klassifizierten Straßen als große Schwachstelle im Gesamtnetz
  - Hohes Kfz-Verkehrsaufkommen
  - Qualitativ schlechte Radwege (Breite, Oberflächenqualität, Sicherheit/Konflikte mit dem Fuß- und Kfz-Verkehr, Konsistenz der Führung, Kurvenradien)
  - Qualitativ schlechte Knotenpunkte (Sichtbeziehungen, Führung an Knotenpunkten, schlechte oder fehlende Absenkungen an Einfahrten und Kreuzungen usw.)
  - Netzlücken an großen Straßen
- Netzlücken außerorts an regional bedeutsamen Straßen z. B.
  - Heerener Straße, Kamen
  - Unnaer Straße/Langscheder Straße, Schwerte/Holzwickede
  - Kessebürener Straße, Fröndenberg
- Starke Unterschiede in der Qualität und Quantität der Radverkehrsinfrastruktur zwischen den Kommunen reflektieren die unterschiedlichen Radverkehrsanteile.



Die Details der Netzuntersuchung sind in der Online-Karte übersichtlich aufbereitet und dargestellt.

Link: <https://planersocietaet.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=efe9db479c7f4126a4ec0b6093d1306c>

## 3 Zielnetz und Qualitätsstandards

### 3.1 Das Zielnetz: bedarfsgerecht, hierarchisiert und integriert

Das bestehende Zielnetz von 2013 (Abbildung 1) war für eine realistische und zeitnahe Umsetzung zu engmaschig und weitverzweigt. Folglich wurde ein reduzierteres Netz entwickelt auf Basis der wichtigen Siedlungsschwerpunkte mit mehr als 2.000 Einwohner\*innen, der wichtigen ÖPNV-Verknüpfungspunkte wie Bahnhöfe, ZOBs und Mobilstationen, der Gemeinde- und Stadtzentren mit Einzelhandel und sozialer Infrastruktur und der wesentlichen Arbeitsplatzschwerpunkte wie Gewerbe und Industriegebiete (Abbildung 2).

Für das neue Netz wurden alle bestehenden regionalen und kommunalen Planungen in ein gemeinsames Zielnetz integriert, um die Ressourcen zu bündeln. Der projektierte Radschnellweg Ruhr RS1 (ca. 22,5 km im Kreis Unna) wird als oberste Netzhierarchieebene übernommen. Zusammen mit dem abgestimmten, aber noch nicht flächenhaft ausgebauten Radhauptverbindungen (ca. 110 km) und Radverbindungen (ca. 64 km) des Regionalen Radwegenetzes in der Metropole Ruhr des Regionalverbands Ruhr (RVR) bildet der Radschnellweg das Rückgrat des Zielnetzes für das Radverkehrskonzept des Kreises Unna. Das Kreisradnetz ergänzt diese regionalen Rad(haupt-)verbindungen um weitere ca. 58 km Radhauptverbindungen und ca. 261,5 km Radverbindungen. Hinzu kommen noch ergänzende Freizeitradwege (ca. 25 km) mit einer hohen Bedeutung für den Alltagsradverkehr.

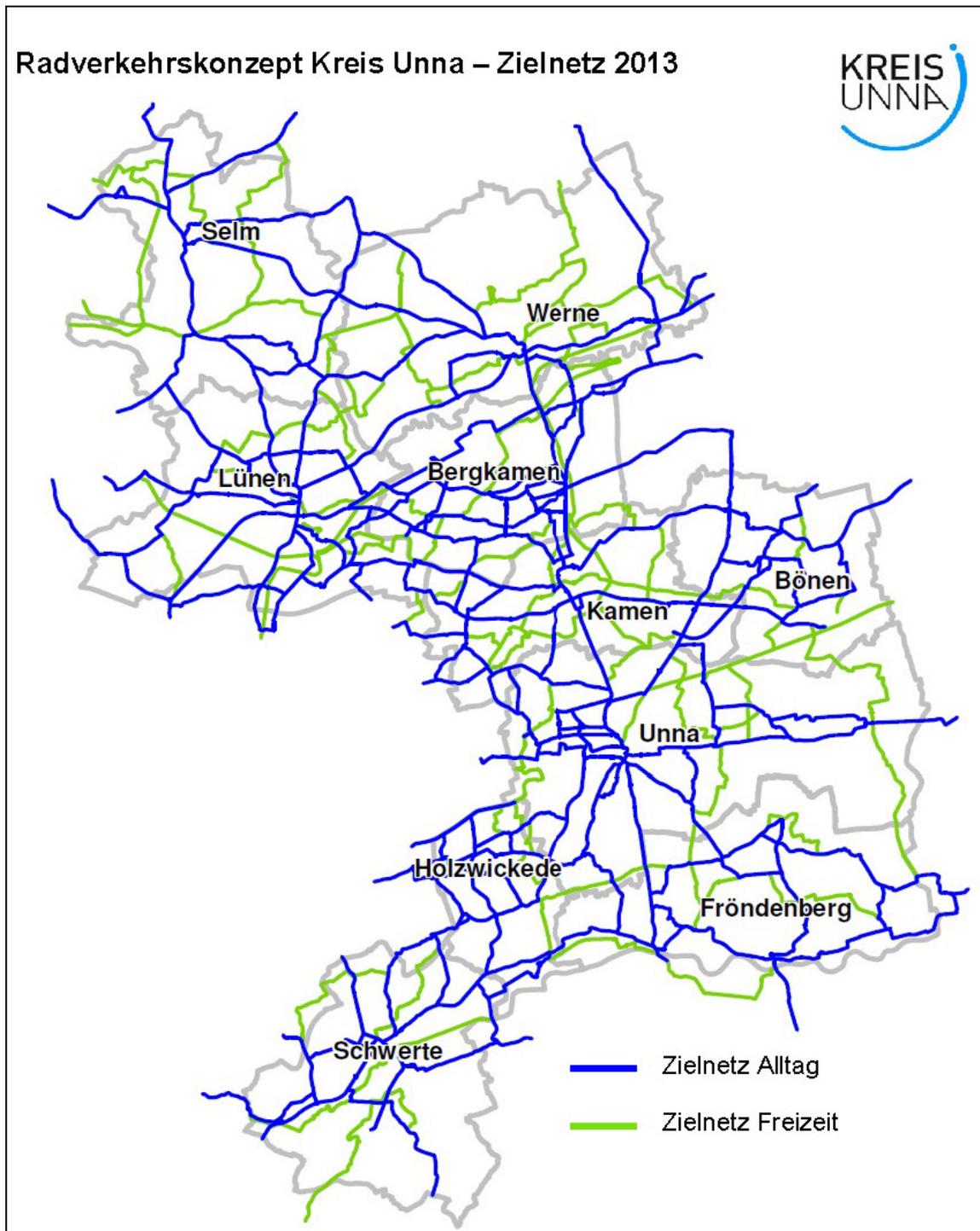
Aufgabe des insgesamt ca. 330 km langen geplanten Kreisradnetzes ist die Verbindung der Kommunen untereinander sowie mit den Nachbarkreisen bzw. -kommunen und die Verdichtung des noch relativ grobmaschigen regionalen Radwegenetzes des RVR.

Bei den in der Hierarchie direkt unter dem Radschnellweg stehenden Radhauptverbindungen (RVR und Kreisnetz) wird eine hohe Anzahl von Radfahrenden zwischen 500 und 2.000 pro Tag angenommen. Auf der unteren Hierarchieebene Radverbindungen (RVR und Kreisnetz) werden maximal 500 Radfahrende pro Tag erwartet. Die Prognose der Radfahrenden ergibt sich u. a. aus der Anzahl der Einwohner\*innen und Pendlerverflechtungen. Bei der Ermittlung der Radverkehrspotenziale wurde auf die Methodik zurückgegriffen, die schon beim Regionalen Radwegenetz des RVR angewendet wurde.

Durch die bevorzugte Führung des Kreisnetzes an oder auf Kreisstraßen wird eine möglichst gute Umsetzbarkeit durch den Kreis Unna als zuständiger Baulastträger gewährleistet. Gleichzeitig besteht mit dem Kreisradwegesanierungsprogramm eine gute Grundlage zur Bündelung und Priorisierung der eingesetzten finanziellen und planerischen Ressourcen. Damit können mittel- und langfristig prioritär gute Verbindungen mit möglichst hohen Qualitätsstandards insbesondere im schnellen Alltagsnetz garantiert werden. Hierbei ist zu bedenken, dass für Lückenschlüsse auch vom Baulastträger Straßen.NRW, der für die Landes- und Bundesstraßen zuständig ist, erhebliche Anstrengungen diesbezüglich zu unternehmen sind. Für die Städte und Gemeinden gilt dies insbesondere im innerörtlichen Netz, dort baulich und verkehrstechnisch tätig zu werden. Diese Verbindungen sind die Grundlage für die geplante Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split.

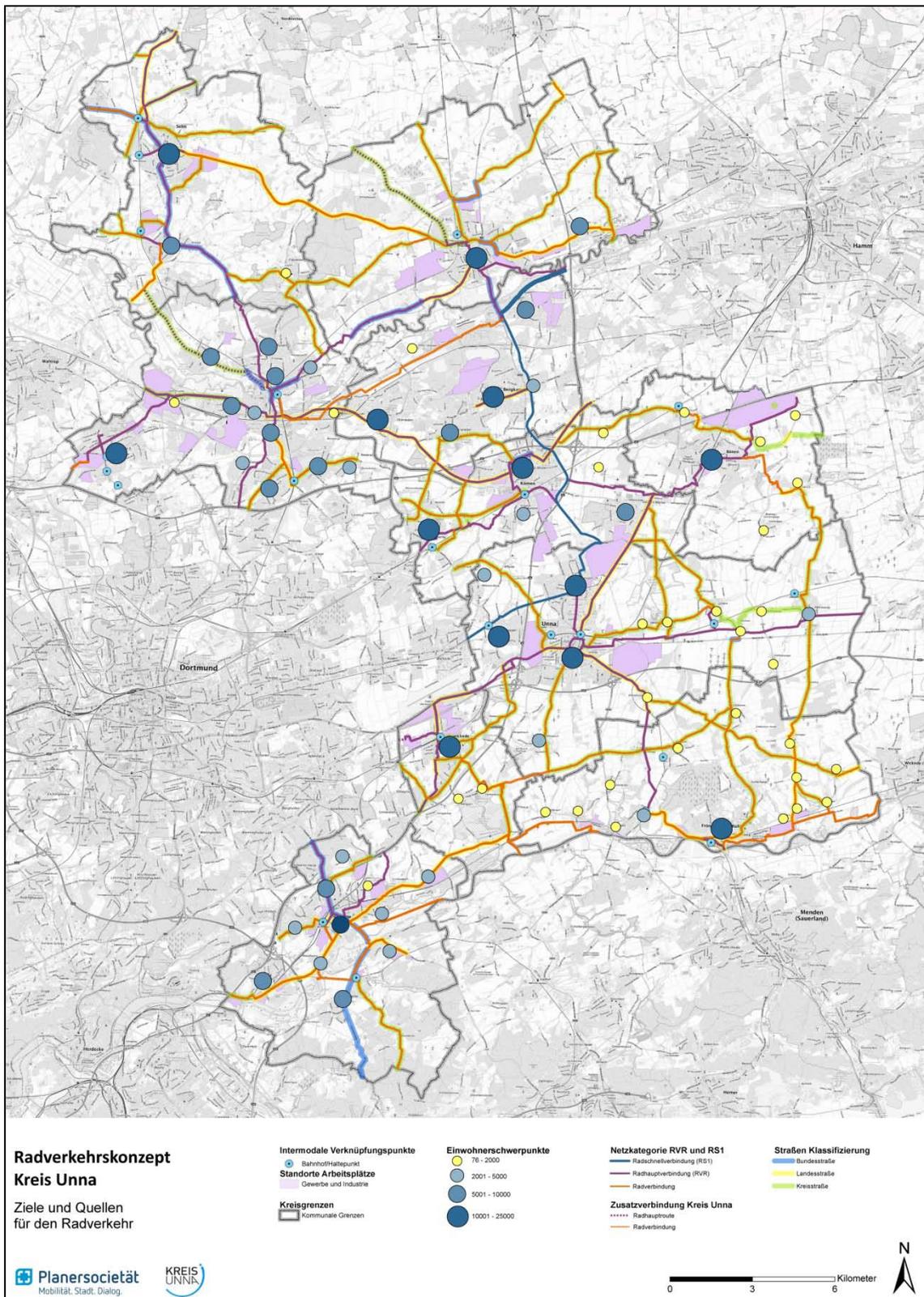
Als Besonderheit – auch in der verkehrlichen Erschließung – ist die geographische Gestalt des Kreises Unna zu nennen, der sich in einer relativ weiten Nord-Süd-Streckung (ca. 40 km) östlich um die Stadt Dortmund schmiegt. Die West-Ost-Breite des Kreises ist hingegen deutlich geringer (in Unna ca. 14,5 km). Zu berücksichtigen sind also auch im Kreisradnetz die wichtigen Anschlüsse an Dortmund und an die übrigen umliegenden Kommunen. Die erheblichen Pendlerströme, die hier auftreten, sind ein großes Potenzial für die weitere Steigerung des Radverkehrs im Kreis Unna und den umliegenden Kreisen und Kommunen.

Abb. 1 Zielnetz Radverkehrsnetz Kreis Unna 2013



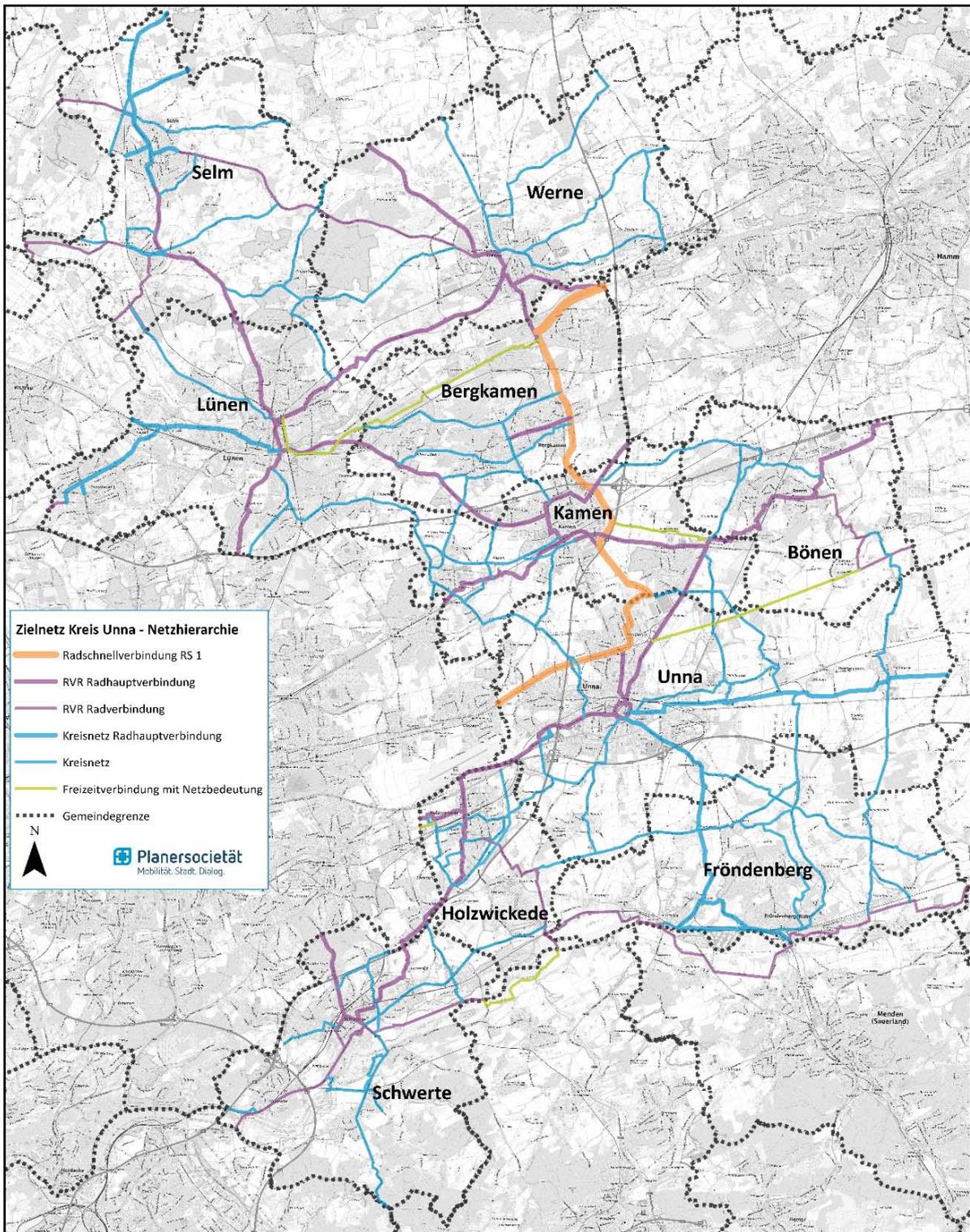
Quelle: Kreis Unna – Radverkehrskonzept 2013

Abb. 2 Einwohnerschwerpunkte und Gewerbegebiete für die Neukonzeption



Quelle: Kreis Unna; Kartengrundlage: © Regionalverband Ruhr, Stadtplanwerk Ruhrgebiet 2.0

Abb. 3 Überarbeitetes Zielnetz Kreis Unna mit Netzhierarchie (Stand 2021)



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: © Regionalverband Ruhr, Stadtplanwerk Ruhrgebiet 2.0

## 3.2 Die Qualitätsstandards: durchgehend hohe Qualität auf langen Strecken

Das geplante Kreisradnetz soll schnellen, sicheren und komfortablen Radverkehr mit möglichst wenigen Wartezeiten ermöglichen - auch in der Dunkelheit. Die nötigen hohen Qualitätsstandards orientieren sich einerseits an den RVR-Planungen zum Regionalen Radwegenetz und andererseits an den Vorgaben eines aktuellen Kreistagsbeschlusses des Kreises Unna (DS124/20/1). Zusätzliche Maßnahmen wie reflektierende Randmarkierungen und ggf. eine Beleuchtung (dynamisch, außerorts nur auf Radhauptverbindungen) verbessern die Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit und erhöhen die soziale und gefühlte Sicherheit. Der Umfang der Machbarkeit ist dieser Maßnahmen ist noch zu diskutieren. Knotenpunkte sind besonders auf Radhauptverbindungen zu verbessern, um den Radverkehr zu beschleunigen, z. B. durch Bevorrechtigungen an untergeordneten Knotenpunkten, den Wegfall von Anforderungssampeln und Grüne Wellen für den Radverkehr. Poller, Umlaufsperrn und fehlende Absenkungen sollten aus dem Kreisradnetz konsequent entfernt werden.

### 3.2.1 Musterquerschnitte für Streckenabschnitte

Für alle Streckenabschnitte wird eine Radinfrastruktur, mit komfortabler Breite und einer griffigen, ebenen Oberflächenqualität, innerorts eine Trennung vom Fußverkehr und außerorts eine Trennung vom Kfz-Verkehr vorgeschlagen. Für die verschiedenen Einsatzbedingungen (Straßenbreiten, Kfz-Verkehrsbelastungen, Ortslagen) stehen verschiedene Musterquerschnitte und Führungsformen zur Verfügung.

#### Breiten

Komfortable Breiten für den Radverkehr sind erforderlich, um sichere Überholvorgänge zu ermöglichen und ausreichende Ausweichräume bei plötzlich auftretenden Hindernissen zu ermöglichen. Entsprechend dimensionierte Radverkehrsanlagen tragen so zum Ziel einer fehlerverzeihenden Infrastruktur bei, bei der individuelle Verhaltensfehler nicht zu Unfällen führen müssen. Außerdem ermöglichen breite Radverkehrsanlagen ein kommunikatives Nebeneinanderfahren, was das Radfahren deutlich attraktiver macht. Gemäß des Kreistagsbeschlusses ist bei der Sanierung von Zweirichtungsradswegen außerorts grundsätzlich eine Breite von 3,0 m anzustreben. Innerorts orientieren sich die Breitenempfehlungen an den Vorgaben der ERA als Stand der Technik.

Zu guten Breiten gehören auch ausreichende Abstände zum ruhenden ( $\geq 0,75$  m) und fließenden Kfz-Verkehr ( $\geq 0,5$  m).

#### Oberflächen

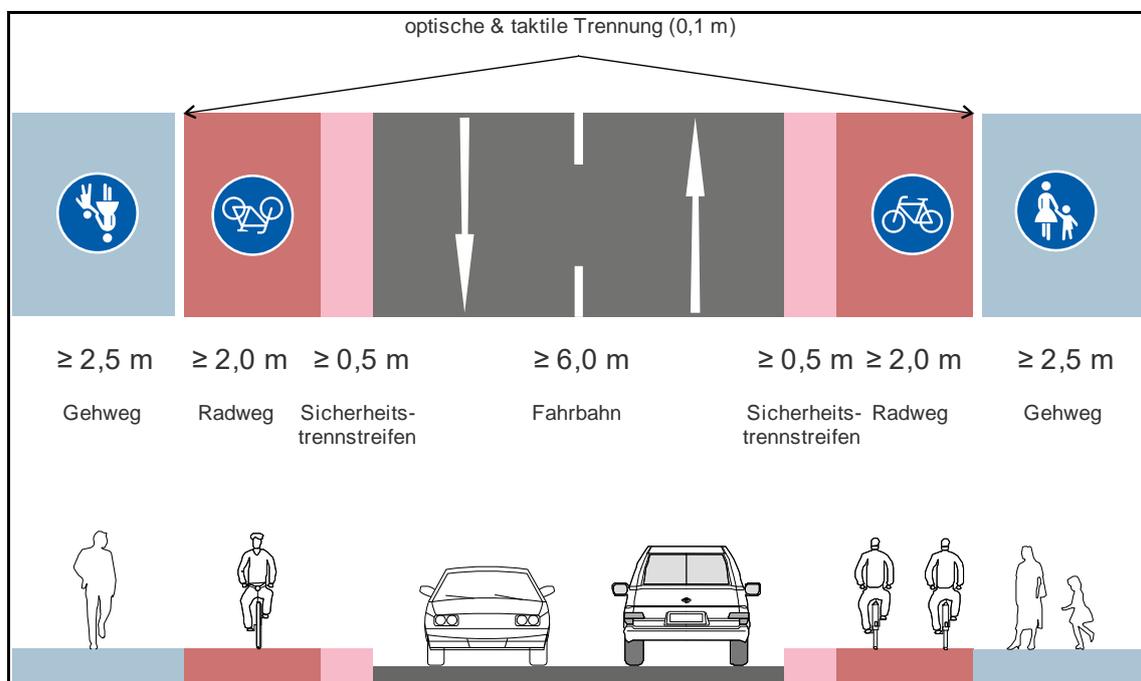
Ebene, griffige und widerstandsarme Oberflächen machen das Radfahren attraktiv und sicher. Asphaltdecken erfüllen die genannten Anforderungen am besten und werden deswegen als Standard für das Kreisradnetz gesetzt. Auch fassenloses Betonsteinpflaster erfüllt die genannten Anforderungen gut und kann alternativ in städtebaulich sensibleren Bereichen genutzt werden. Wassergebundene Decken sind im Alltagsradverkehr ungeeignet (Staub, Schlamm), sind wartungsintensiv und können nicht maschinell gereinigt und gewartet werden (Reinigung und Winterdienst).

### Qualitätsstandards für getrennte Geh- und Radwege innerorts

Bauliche Radwege stellen für viele Menschen die bevorzugte Radverkehrsinfrastruktur dar<sup>1</sup>. Durch die bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr und Fußverkehr vermitteln sie ein hohes subjektives Sicherheitsgefühl. Für eine auch objektiv hohe Sicherheit ist dazu allerdings auch die entsprechende Gestaltung von Knotenpunkten, Einmündungen und Einfahrten erforderlich.

- Straßenbegleitende beidseitige Radwege im Einrichtungsverkehr innerorts
- Breite Radweg:
  - Regelmaß: 2,0 m
  - Mindestmaß: 1,6 m bei räumlichen Engstellen/geringem Radverkehrsaufkommen)
- Standardmäßiger Ausbau mit Asphaltdecke; in Ausnahmefällen Betonsteinpflaster ohne Fuge möglich; optische Erkennbarkeit, z. B. durch Roteinfärbung
- Standardmäßig Trennung zwischen Gehweg und Radweg: weißer Noppenstein (0,1 m)
- Standardmäßig 0,5 m Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg (optisch abgegrenzt), ggf. sogar 0,75 m
- Mindestens 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
- Keine Absenkung an Grundstückseinfahrten, sondern Rampensteine für den Kfz-Verkehr
- Möglichst fahrdynamische Absenkung an Kreuzungen und Einmündungen mit 0-Absenkung

Abb. 4 Musterquerschnitt getrennte Geh- und Radwege innerorts



Quelle: Planersocietät nach Vorgaben ERA

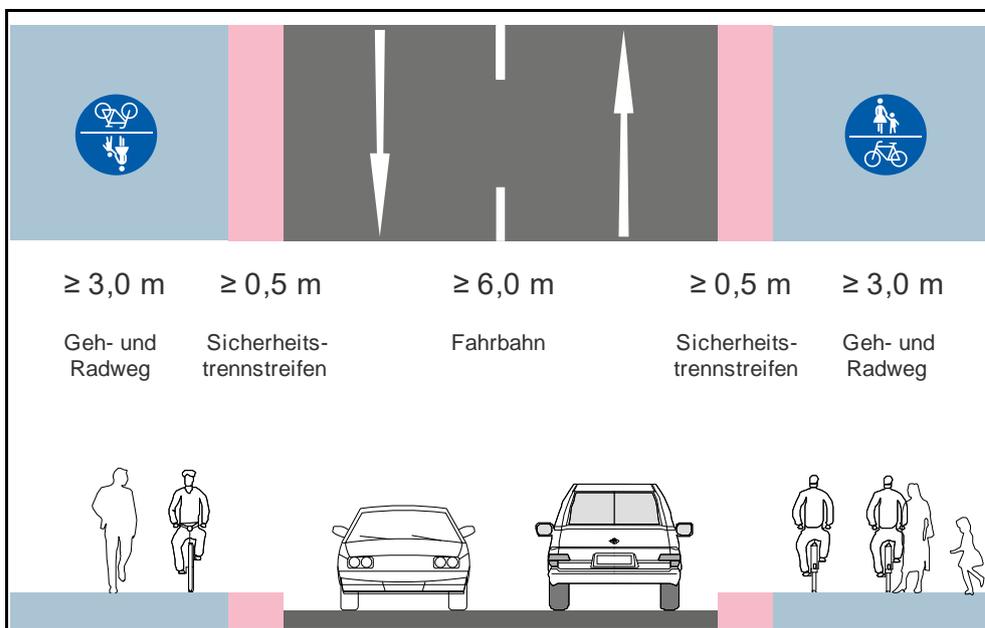
<sup>1</sup> „Sichere Radwege“ werden z. B. in vielen Befragungen von Radfahrenden (ADFC Radklimatest etc.) als Hauptwunsch für die Verbesserung der Radinfrastruktur angegeben. Auch in der Öffentlichkeitsbeteiligung in vielen verschiedenen Städten und Gemeinden werden sehr häufig bauliche Radwege gefordert.

### Qualitätsstandards für gemeinsame Geh- und Radwege innerorts

In beengten Ortslagen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen können gemeinsame Geh- und Radwege genutzt werden. Bei hohem Fußverkehrsaufkommen und Sondernutzungen (z. B. Einzelhandel) ist von dieser Führungsform allerdings abzusehen, da eine Vielzahl an Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr zu befürchten ist und die angestrebte Qualität für den Radverkehr nicht mehr erreicht werden kann.

- Straßenbegleitende beidseitige gemeinsame Geh- und Radwege im Einrichtungsverkehr innerorts
- Breiten
  - 3,00 m bei  $\leq 70$  zu Fuß Gehenden und Radfahrenden pro Stunde
  - 3,00 m – 4,00 m bei  $\leq 100$  zu Fuß Gehenden und Radfahrenden pro Stunde
  - $\geq 4,00$  m bei  $\leq 150$  zu Fuß Gehenden und Radfahrenden pro Stunde
- Standardmäßiger Ausbau mit Asphaltdecke oder Betonsteinpflaster ohne Fasse möglich
- $\geq 0,5$  m Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg (optisch abgegrenzt),
- $\geq 0,75$  m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
- Keine Absenkung an Grundstückseinfahrten, sondern Rampensteine für den Kfz-Verkehr
- Möglichst fahrdynamische Absenkung an Kreuzungen und Einmündungen mit 0-Absenkung

Abb. 5 Musterquerschnitt gemeinsame Geh- und Radwege innerorts



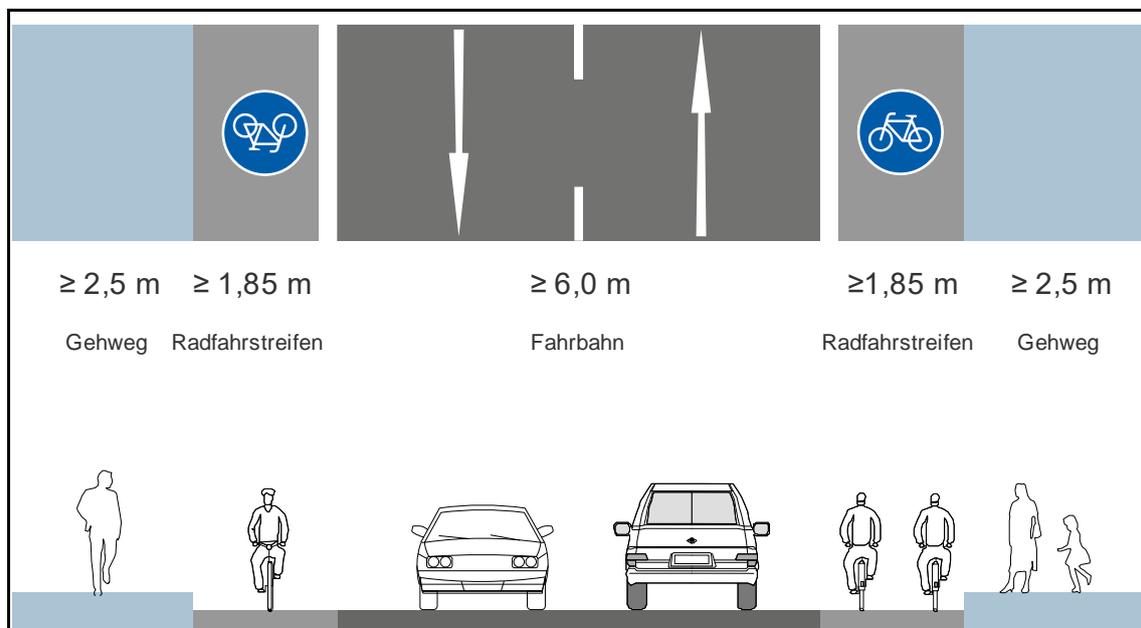
Quelle: Planersocietät nach Vorgaben RAST/ERA

### Qualitätsstandards für Radfahrstreifen innerorts

Radfahrstreifen sind eine qualitativ hochwertige Alternative zu baulichen Radwegen. Sie können bei ausreichenden Fahrbahnbreiten ( $\geq 9,7$  m) mit relativ geringem Aufwand markiert werden und erfordern weniger Umbauaufwand als bauliche Radwege. Radfahrstreifen dürfen vom Kfz-Verkehr nicht mitbenutzt werden.

- Breite (inkl. 0,25 m Breitstrich):
  - Regelmaß: 1,85 m
  - Besser:  $\geq 2,0$  m für bessere Überholmöglichkeiten des Radverkehrs
- $\geq 0,75$  m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz
- Standardmäßiger Ausbau mit Asphaltdecke (Fahrbahnniveau)
- Rotfärbung bei Einfahrten und in Kreuzungen prüfen

Abb. 6 Musterquerschnitt Radfahrstreifen innerorts

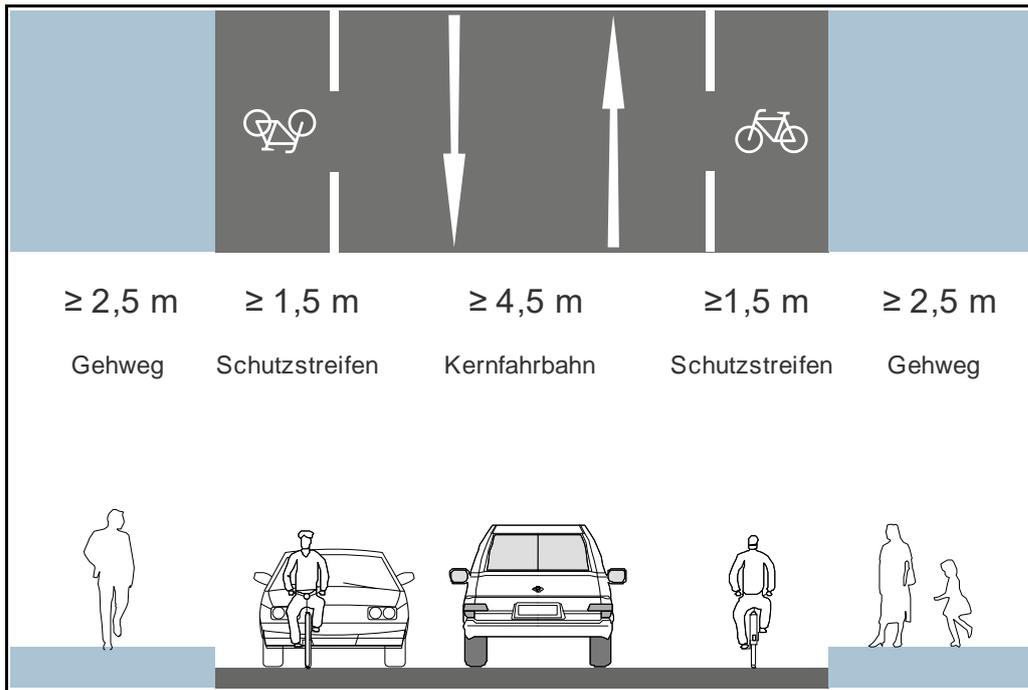


Quelle: Planersocietät nach Vorgaben ERA

### Qualitätsstandards für Schutzstreifen innerorts

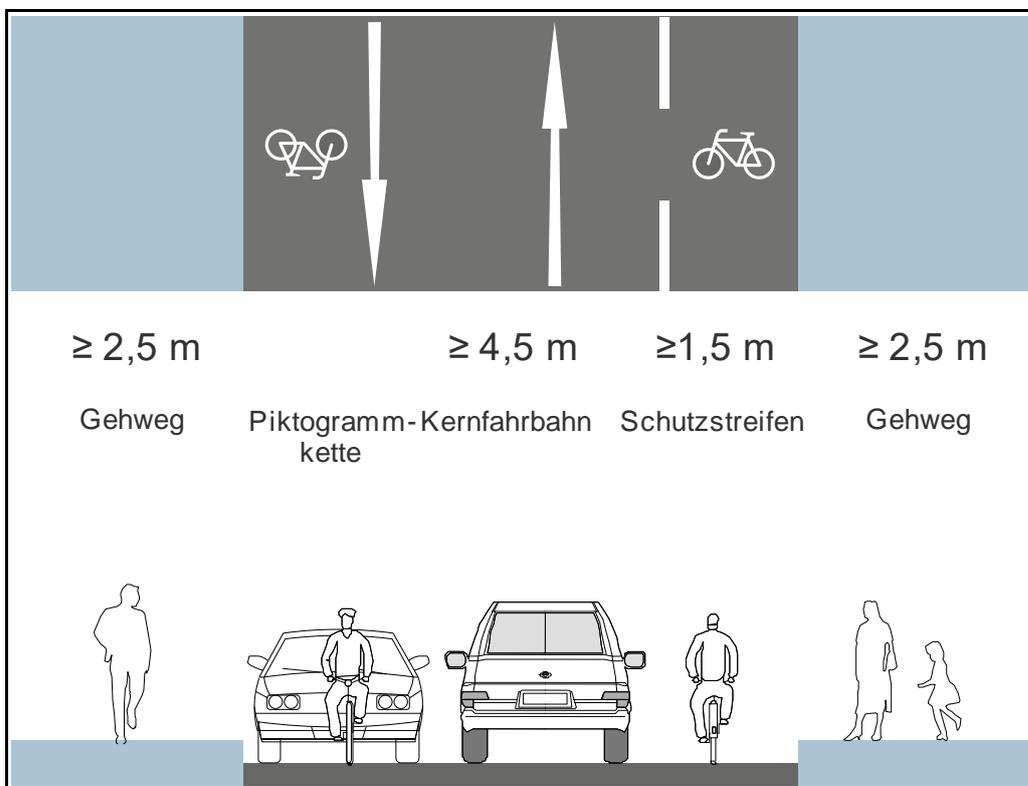
Mindestens 1,5 m breite Schutzstreifen kommen dort zum Einsatz, wo bauliche Radwege oder Radfahrstreifen räumlich nicht umsetzbar sind. Ihr Einsatz ist an Maximalmengen des Kfz-Verkehrs gebunden. Ab 7,5 m Fahrbahnbreite sind beidseitige Schutzstreifen möglich, darunter können bis zu einer minimalen Fahrbahnbreite von ca. 6,0 m einseitige Schutzstreifen (z. B. bergauf) mit Piktogrammketten (bergab) kombiniert werden. Piktogrammketten sind in der Praxis erprobt aber verkehrsrechtlich umstritten. Eine Nutzung muss im Einzelfall festgelegt werden.

Abb. 7 Musterquerschnitt Schutzstreifen innerorts



Quelle: Planersocietät nach Vorgaben ERA

Abb. 8 Musterquerschnitt Schutzstreifen einseitig + Piktogrammkette innerorts



Quelle: Planersocietät nach Vorgaben ERA

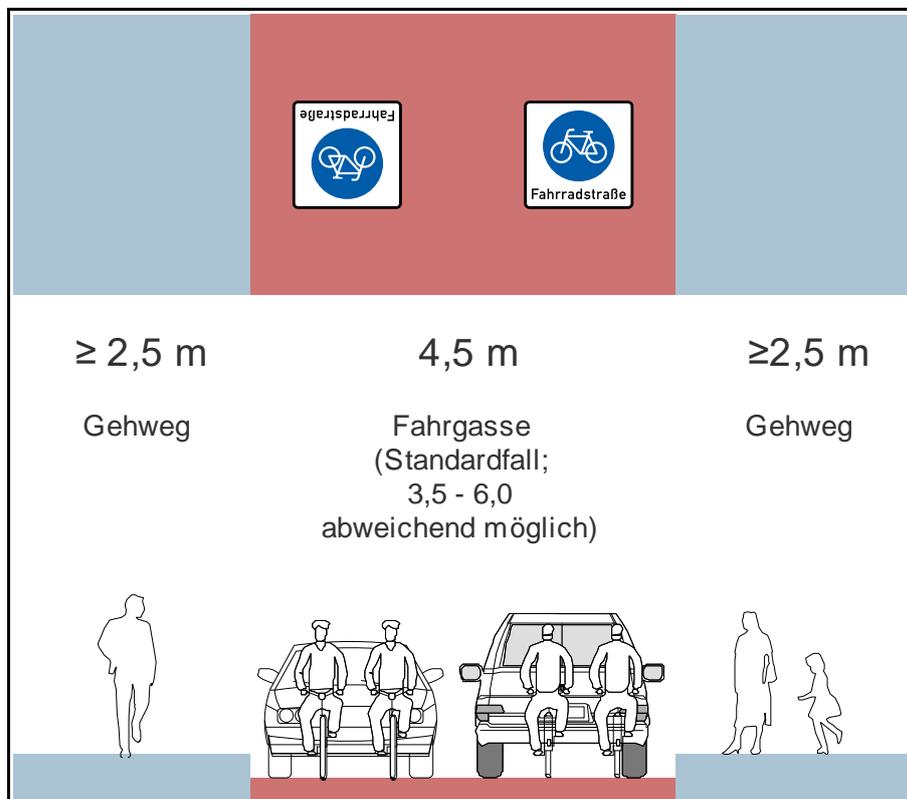
### Qualitätsstandards für Fahrradstraßen innerorts/außerorts

Fahrradstraßen eignen sich gut im Nebennetz nicht-klassifizierter Straßen zur bevorrechtigten Führung des Radverkehrs auf den wichtigen Radhauptverbindungen. Besonders dort, wo aus verkehrrechtlichen Gründen keine Radwege oder Markierungslösungen zulässig oder sinnvoll oder schmale Fahrbahnen vorhanden sind, können Fahrradstraßen wichtige Radverkehrsachsen verdeutlichen und durch eine Bevorrechtigung den Radverkehr beschleunigen.

Standards:

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, Nebeneinanderfahren erlaubt
- Tempo 30
- In der Regel Mitbenutzung durch Kfz (z. B. Anlieger frei)
- Breite:
  - Regelmaß 4,5 m
  - Verträgliche abweichende Breiten 3,5 m – 6,0 m
  - Außerorts ggf. auch 3,0 m
- Bevorrechtigung an Knotenpunkten vorsehen (Regelfall: Rechts-vor-Links)
- Standardmäßiger Ausbau mit Asphaltdecke
- Flächige Roteinfärbung prüfen
- $\geq 0,75$  m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz

Abb. 9 Musterquerschnitt Fahrradstraße



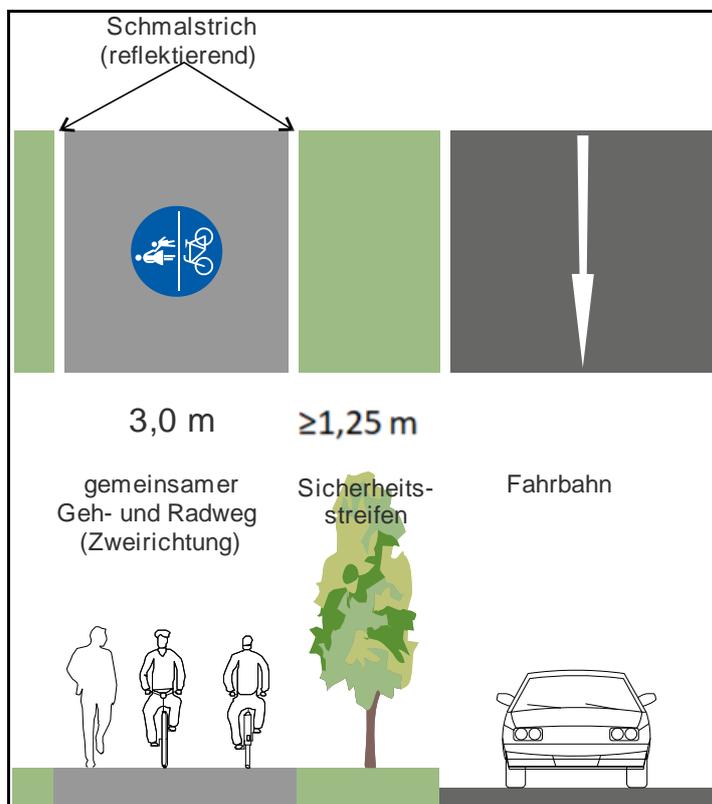
Quelle: Planersocietät nach Vorgaben ERA

### Qualitätsstandards für Radwege außerorts

Außerorts werden wegen des geringeren Fußverkehrsaufkommens in der Regel einseitige gemeinsame Geh- und Radwege vorgeschlagen, auf denen der Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen fahren kann.

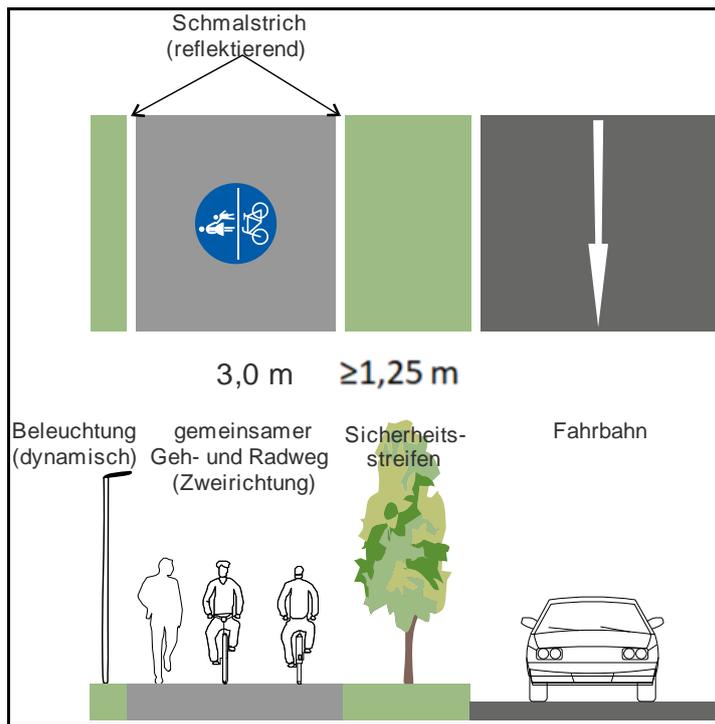
- Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr, i. d. R. einseitig straßenbegleitend, in Einzelfällen aber auch eigenständig geführt
- Ggf. auch beidseitiger Geh- und Radweg im Einrichtungsverkehr z. B. bei direkten Ortsteilverbindungen
- Breite:
  - o 3,0 m im Neubau
  - o  $\geq 2,0$  m im Bestand tolerierbar
  - o Größere Breiten bei Bedarf sinnvoll (z. B. hohes Fußverkehrsaufkommen)
- $\geq 1,25$  m Sicherheitstrennstreifen zum Kfz-Verkehr; bei Einbau von Leitplanken geringere Abstände zur Fahrbahn möglich
- Standardmäßiger Ausbau mit Asphaltdecke
- Prüfung einer Ausstattung mit reflektierenden Randmarkierungen (Schmalstrich)
- Prüfung einer dynamischen Beleuchtung bei Radhauptverbindungen

Abb. 10 Musterquerschnitt straßenbegleitender Geh- und Radweg außerorts im Zweirichtungsverkehr (Hierarchiestufe: Kreisradnetz Radverbindung)



Quelle: Planersocietät nach Vorgaben ERA und Kreis Unna

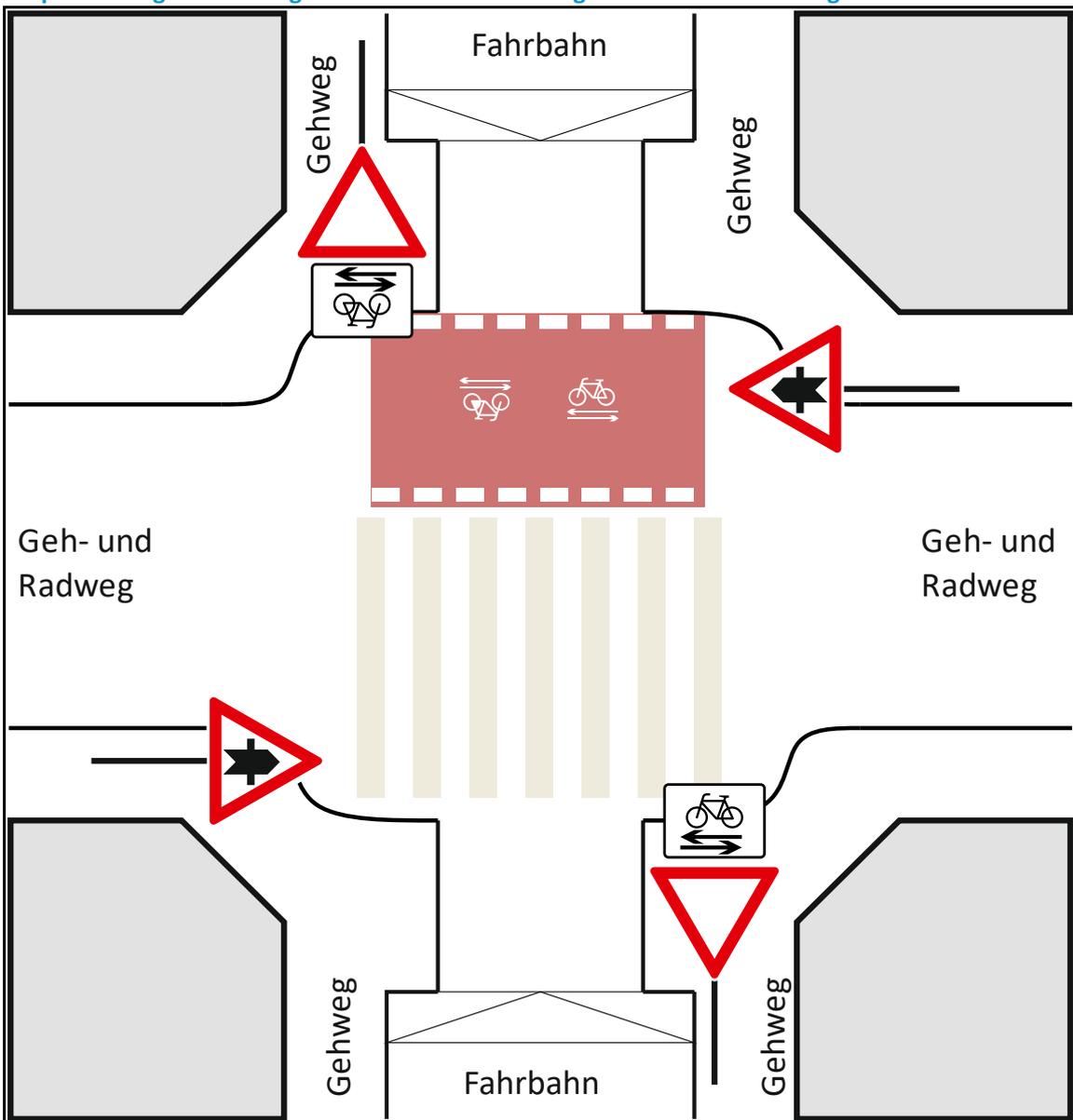
Abb. 11 Musterquerschnitt straßenbegleitender Geh- und Radweg außerorts im Zweirichtungsverkehr mit Beleuchtung (Hierarchiestufe: Kreisradnetz Radhauptverbindung)



Quelle: Planersocietät nach Vorgaben ERA und Kreis Unna

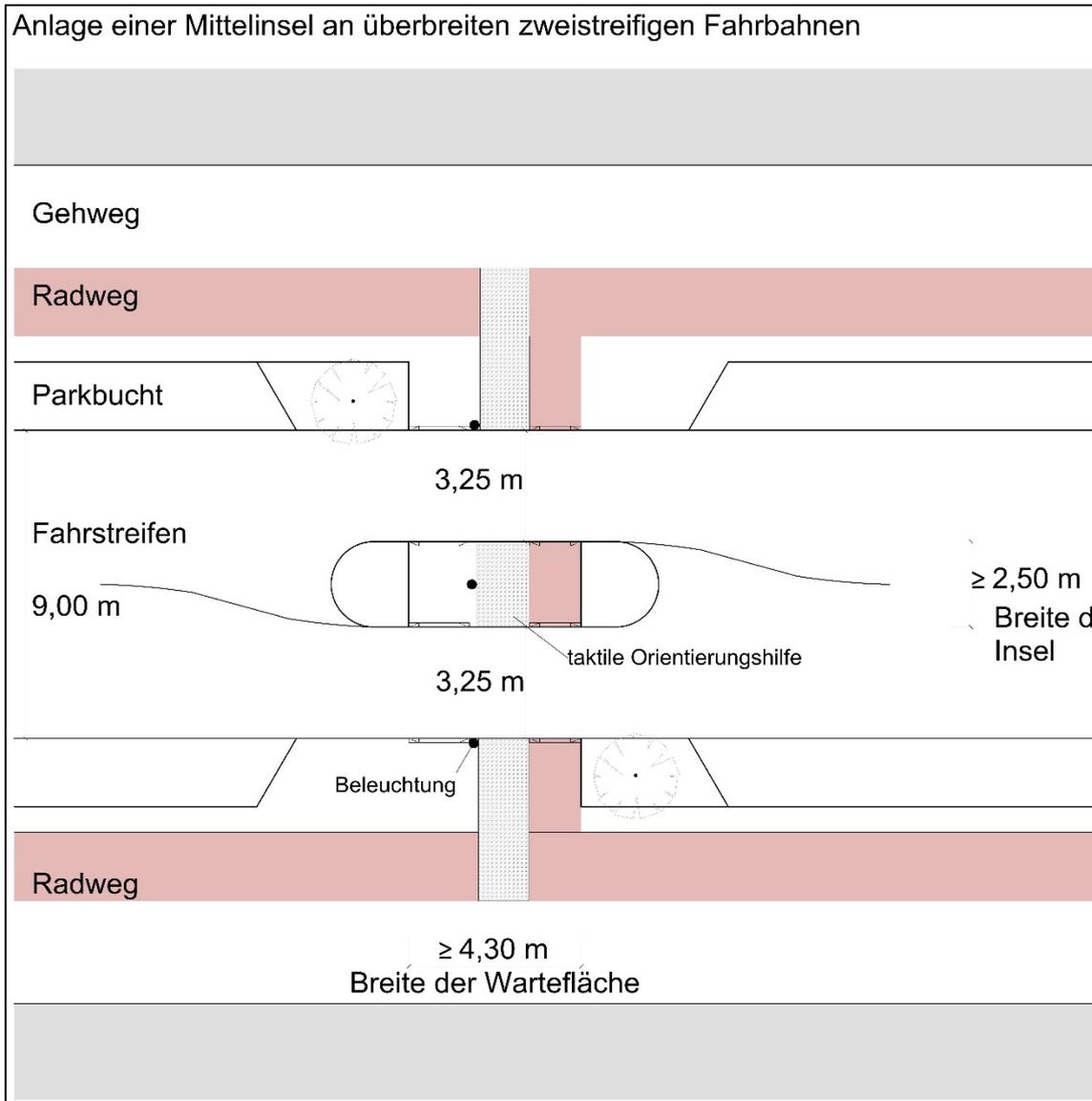
### 3.2.2 Qualitätstandards für Knotenpunkte und Querungen

#### Aufpflasterung mit Vorrang für den Geh- und Radweg über eine Erschließungsstraße



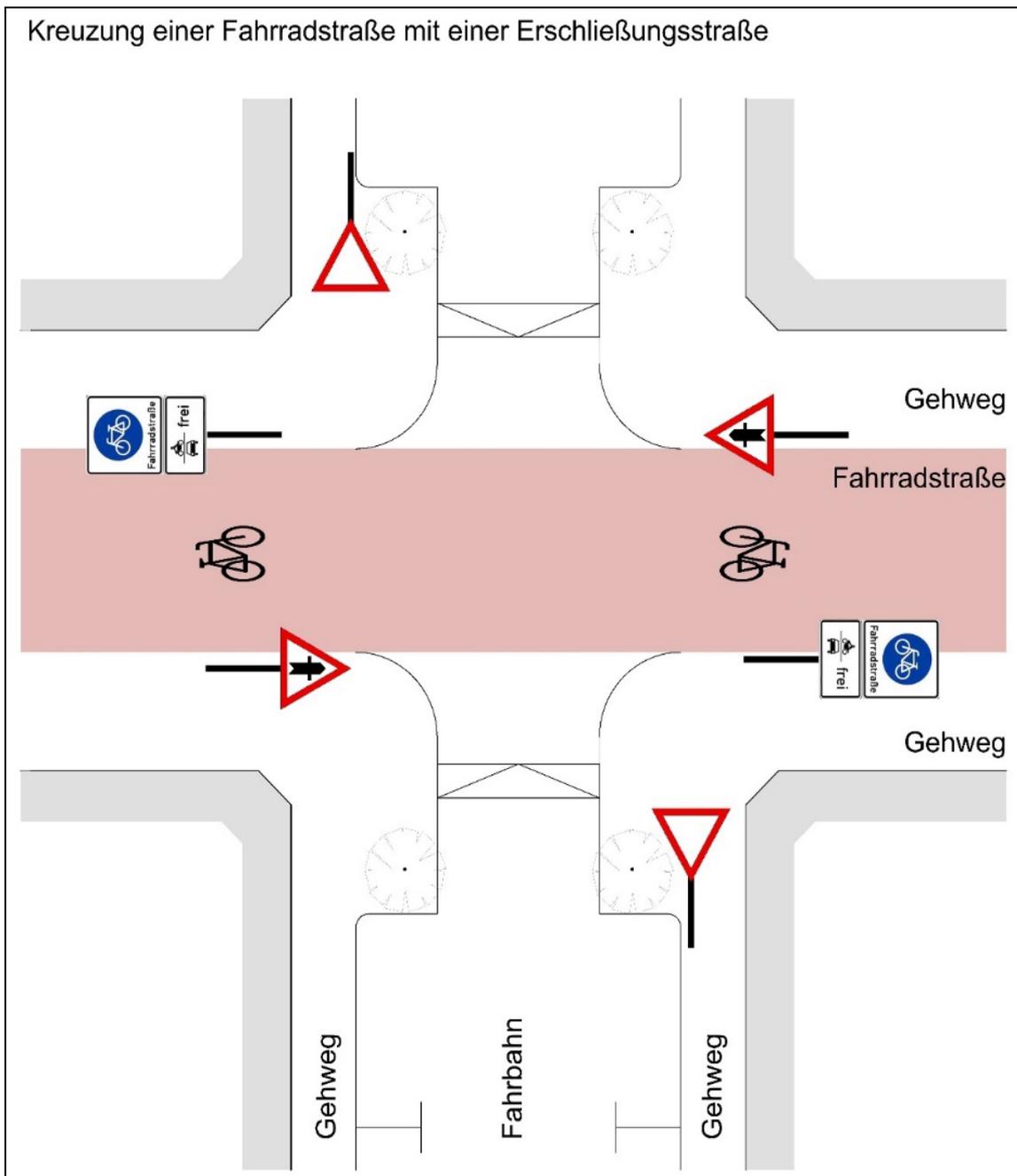
Quelle: Planersocietät nach Vorgabe ERA

### Bau Querungshilfe/Mittelinsel für den Radverkehr



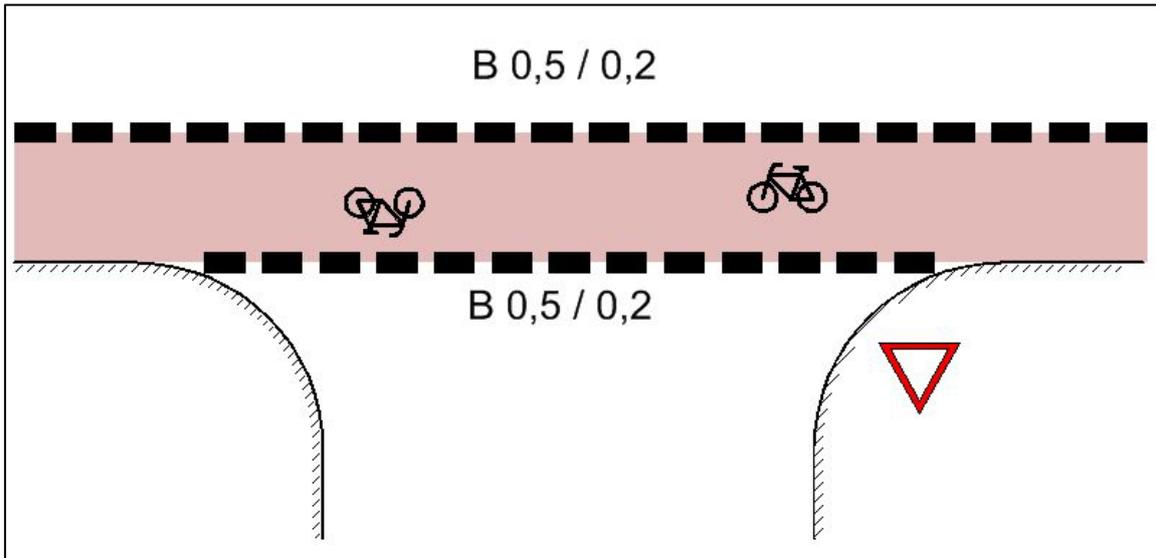
Quelle: Planersocietät nach Vorgabe ERA

### Vorrang Fahrradstraße einrichten



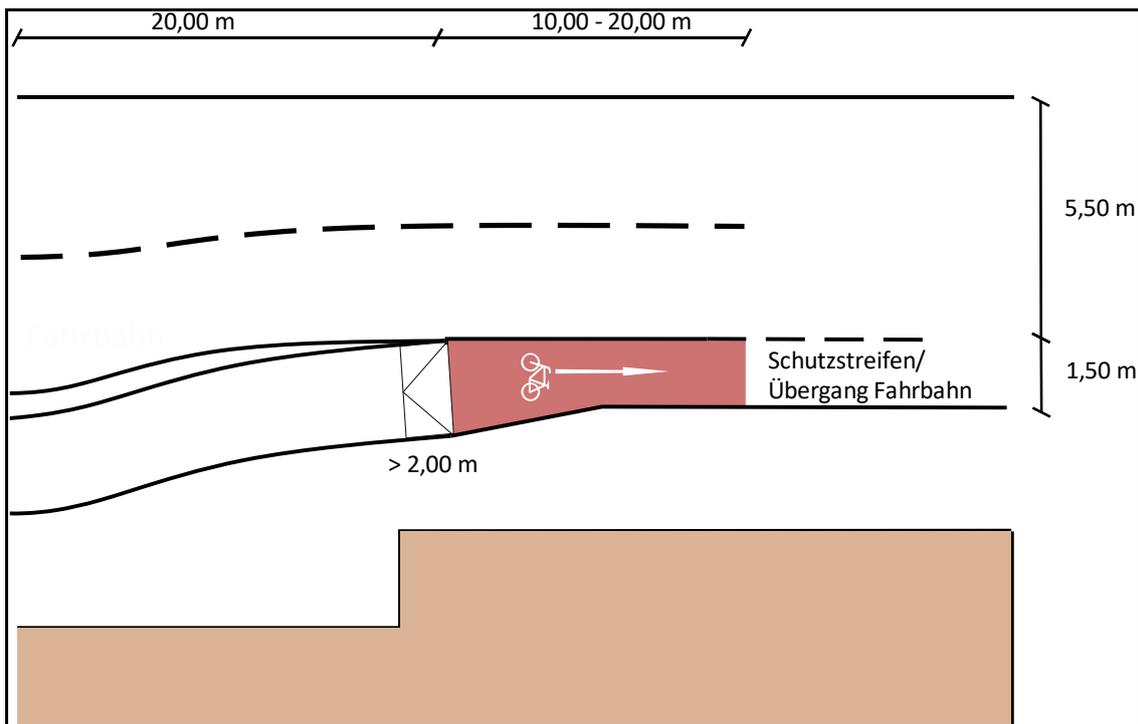
Quelle: Planersocietät nach Vorgabe ERA

### Rotmarkierung Furt



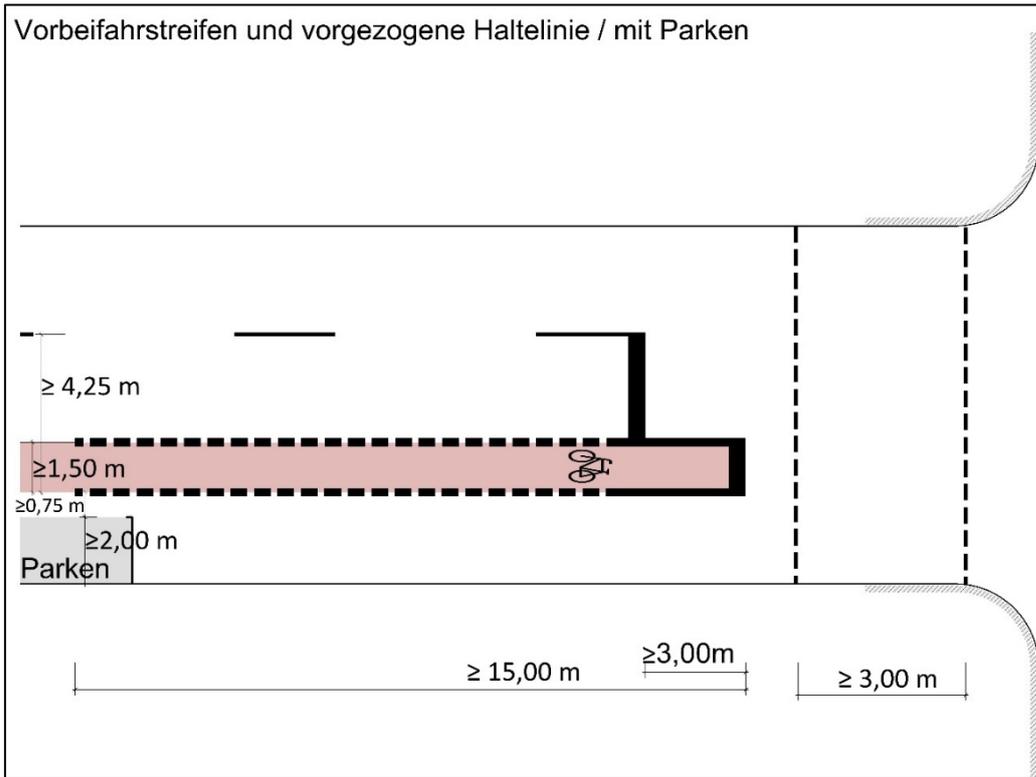
Quelle: Planersocietät nach Vorgabe ERA

### Einfädelung auf die Fahrbahn mit Vorrang einrichten (mit kurzem Schutzstreifen):

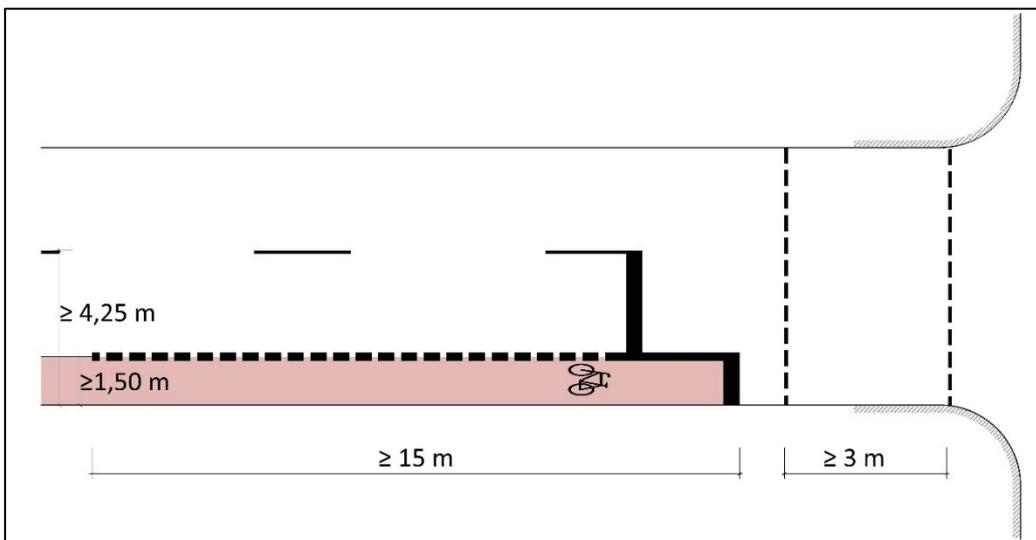


Quelle: Planersocietät nach Vorgabe ERA

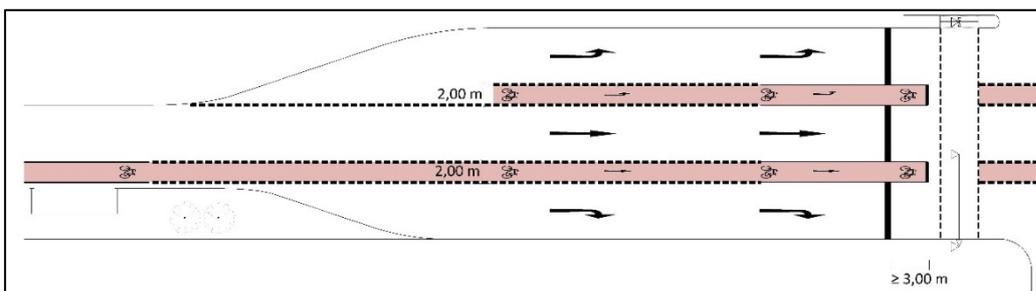
Radverkehr in Knotenpunkten führen und signalisieren – diverse Lösungen nach ERA



Quelle: Planersocietät nach Vorgabe ERA



Quelle: Planersocietät nach Vorgabe ERA



Quelle: Planersocietät nach Vorgabe ERA

### Sicher gestaltete Knotenpunkte statt Umlaufsperrn/Poller



Quelle: Planersocietät (beide Abbildungen) – Allein-Radweg Königsborn-Welver

## 4 Maßnahmenentwicklung: Umfangreicher Ausbaubedarf

Aus der Bestandsanalyse, den Kfz-Verkehrslastungen, den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und den definierten Qualitätsstandards wurden detaillierte Maßnahmenvorschläge für alle Strecken des Kreisradnetzes sowohl innerorts als auch außerorts entwickelt. Auch für verbesserungswürdige Knotenpunkte wurden Musterlösungen zur Sicherung und Beschleunigung des Radverkehrs entwickelt. Als Maßnahmen werden der Neubau von Radwegen (121 km), der Ausbau von Radwegen und Fahrradstraßen (ca. 134 km) und die Markierung von Radfahrstreifen, Schutzstreifen und ggf. Piktogrammketten (ca. 46 km) vorgeschlagen. Ca. 46 km des Bestandsnetzes erfüllen die aufgestellten Qualitätskriterien schon heute. Hier sind lediglich die Nachrüstungen von Beleuchtung und Randmarkierungen und die Verbesserung einzelner Knotenpunkte zu prüfen. Bei bestehenden Radwegen ist ein gestaffelter und sukzessiver Ausbau bei anstehenden Erneuerungsarbeiten sinnvoll, um vorher bedeutendere Netzlücken zu schließen. Der größte Teil der umzusetzenden Maßnahmen befindet sich an Kreisstraßen (181km), wo der Kreis selbst gute eigene Umsetzungsmöglichkeiten hat. Wesentliche Teile (73km) sind in der Baulast von Straßen.NRW oder auch den Kommunen (64km). Schwierig sind hinsichtlich einer schnellen Umsetzung vor allem die Ortsdurchfahrten bzw. innerörtlichen Streckenabschnitte, da diese nur in Ausnahmefällen genügend Flächen für eine bauliche Radverkehrsinfrastruktur bieten und erhebliche Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsmitteln vorliegen. Hier werden vermehrt Markierungslösungen und Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, z. B. auf 30 km/h, vorgeschlagen.

### Online-Karte

Die Details zu den Maßnahmen sind in der Online-Karte übersichtlich aufbereitet und dargestellt.

Link:

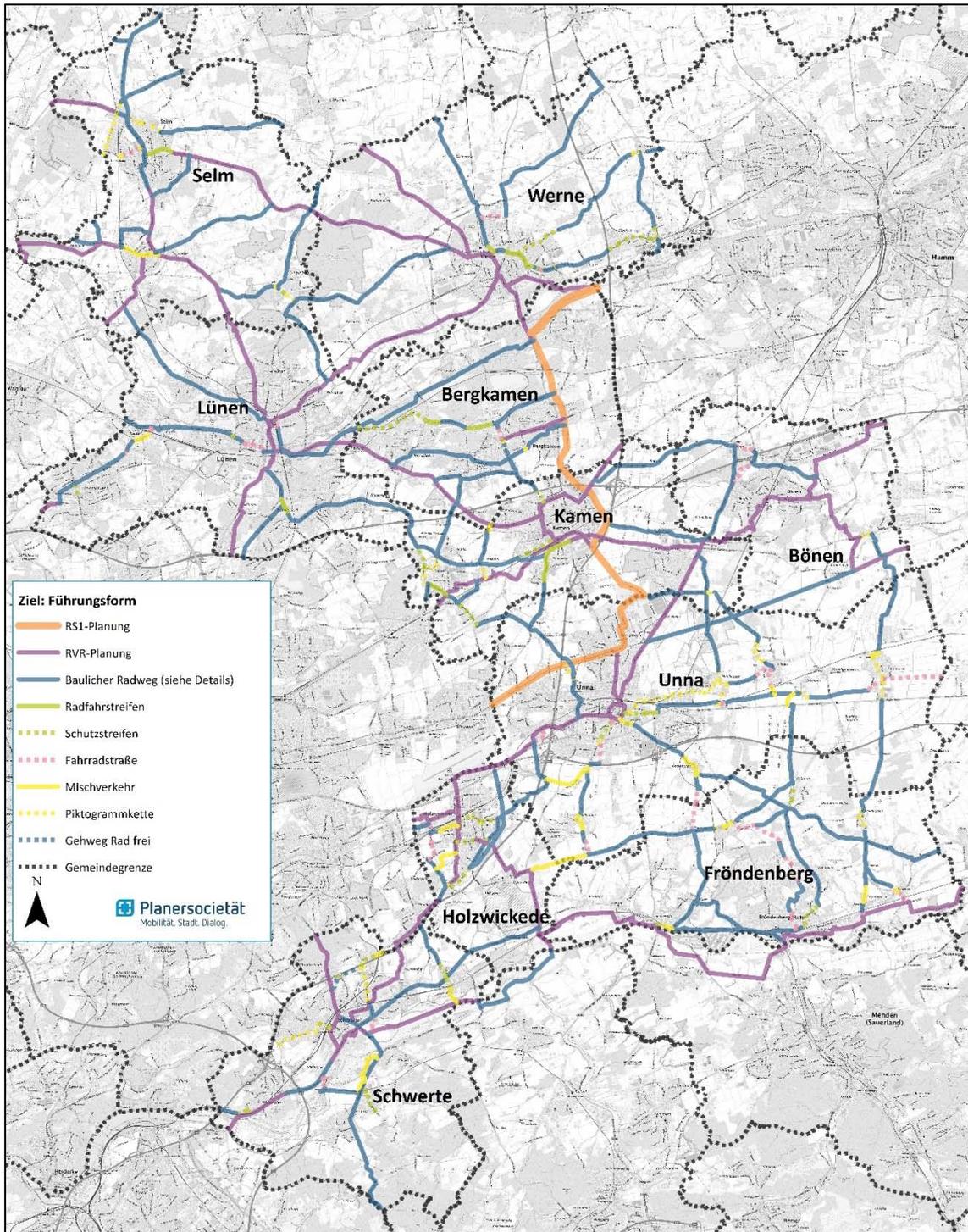
<https://planersocietaet.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=efe9db479c7f4126a4ec0b6093d1306c>

### Führungsformen für das Zielnetz

In der folgenden Karte (Abb. 12) sind die angestrebten Führungsformen für das Zielnetz des Kreises Unna abgebildet. Für jeden Streckenabschnitt des Kreisradnetzes wird angegeben, wie der Radverkehr in Zukunft geführt werden soll, also z. B. auf einem baulichen Radweg, auf einem Radfahrstreifen oder im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn. Diese Führungsformen sind auf der vorliegenden Maßstabsebene auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft und mit den Kommunen und dem Fachbereich Bauen und Planen des Kreises Unna abgestimmt worden.

Für die Strecken des Radschnellwegs RS1 und des Regionalen Radverkehrsnetzes des RVR sind keine Führungsformen angegeben, da diese in den jeweiligen Konzepten bereits vorliegen. Die Strecken sind aber in dieser Karte dargestellt, da sie mit dem Kreisradnetz ein zusammenhängendes Netz bilden.

Abb. 12 Angestrebte Führungsformen



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: © Regionalverband Ruhr, Stadtplanwerk Ruhrgebiet 2.0

### Status und Maßnahmenumsetzungsnotwendig im Zielnetz

In der folgenden Karte (Abb. 13) ist der Status der Umsetzung der angestrebten Führungsformen für das Zielnetz des Kreises Unna abgebildet. Für jeden Streckenabschnitt des Kreisradnetzes wird angegeben, ob der angestrebte Zielstatus schon erreicht ist und welche Änderungen zum Erreichen der Zielführungsform erforderlich sind. Es wird zur Übersicht ein einfacher Grün-Gelb-Rot-Code verwendet:

- Bestand – keine Änderungen erforderlich, ggf. Anpassung der Knotenpunkte (grün)
- Ausbaubedarf – vorhandene Radinfrastruktur muss ausgebaut werden (gelb)
- Markierung – eine Ertüchtigung der vorhandenen Fahrbahnen mit Markierungslösungen ist erforderlich (gelb gestrichelt)
- Neubau – der Neubau einer Radverkehrsanlage ist erforderlich (rot)

Die Details der Umsetzung sind der o. g. Online-Karte zu entnehmen. Hier können alle Bereiche einzeln eingesehen werden. In der Regel werden die Maßnahmen auch begründet und eingeordnet.

Für die Strecken des Radschnellwegs RS1 und des Regionalen Radverkehrsnetzes des RVR ist kein Status angegeben, da diese Strecken nicht Teil der Erhebung und Maßnahmenentwicklung des Kreisradnetzes sind. Die Strecken sind aber in dieser Karte dargestellt, da sie mit dem Kreisradnetz ein zusammenhängendes Netz bilden.

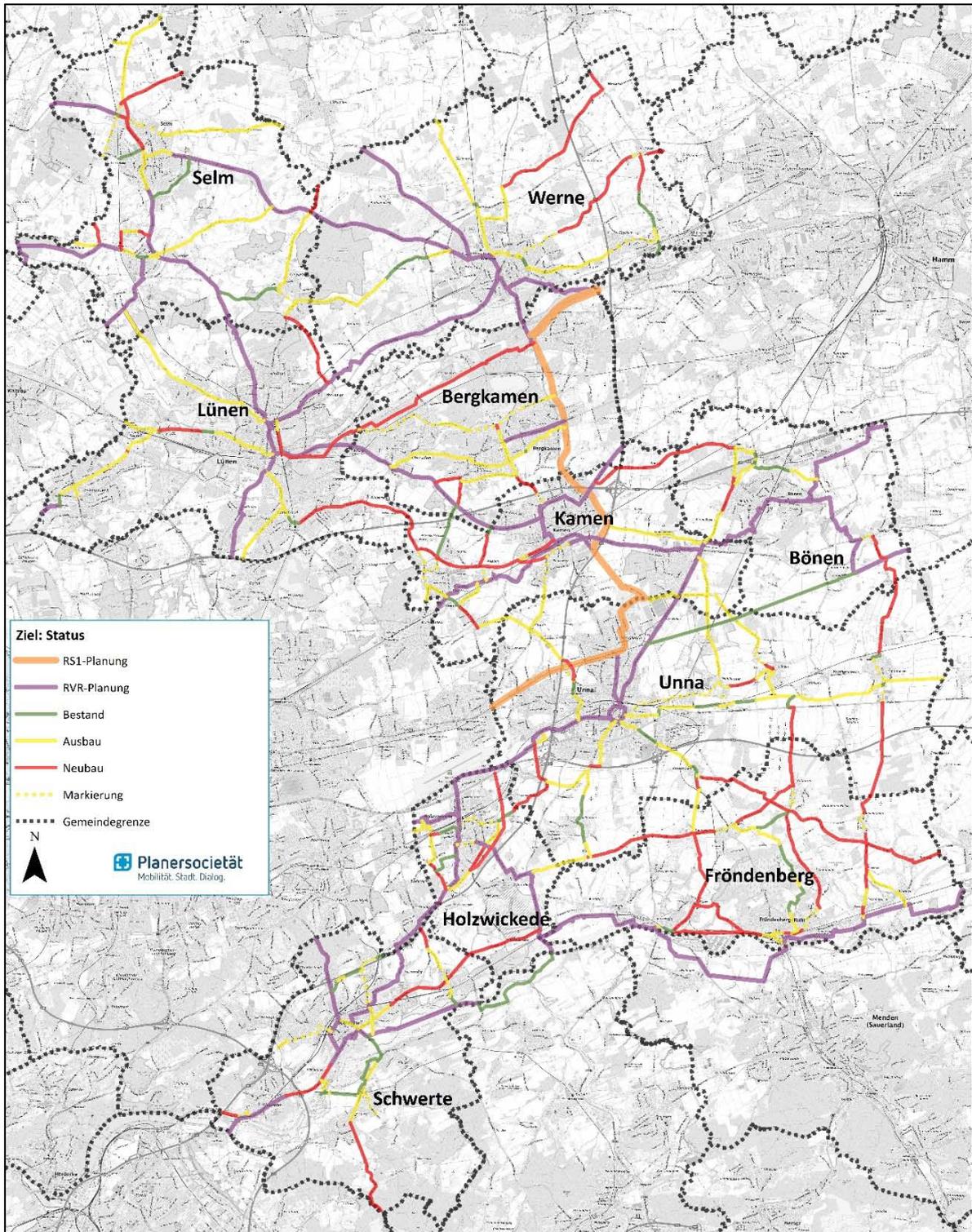
### Kommunale und institutionelle Beteiligung und weiteres Verfahren

Wie bereits erwähnt erfolgte die Erarbeitung des Zielnetzes für das Radverkehrskonzept Kreis Unna in enger Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Kommunen, den Nachbarkreisen und -städten, Straßen.NRW, sowie weiteren Akteuren. Im Rahmen eines kommunalen und institutionellen Beteiligungsverfahrens wird nun allen Akteuren die Möglichkeit gegeben in der Zeit vom 01.03.2021 bis 01.06.2021 den Entwurf des Zielnetzes inklusive der Maßnahmenvorschläge zu prüfen und Hinweise, Anregungen und Bedenken schriftlich vorzubringen.

Nach Sichtung und Bearbeitung der eingegangenen Stellungnahmen ist die Beschlussfassung durch den Kreistag für Herbst 2021 angedacht.

Zur weiteren Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist die Erarbeitung einer Priorisierung der Maßnahmenvorschläge nach bestimmten Kriterien vorgesehen. Für die Maßnahmen an Kreisstraßen soll auf dieser Basis ein Radwegeausbauprogramm als 5-Jahresplan (Kopplung mit mittlerer Finanzplanung) entwickelt werden.

Abb. 13 Status der Umsetzung des Zielnetzes



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: © Regionalverband Ruhr Stadtplanwerk Ruhrgebiet 2.0

## VERWALTUNGSVORLAGE VL-133/2021

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Fachbereich Stadtplanung, Umwelt, Bauordnung	29.04.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Stadtentwicklung und -planung	vorberatend	08.06.2021	3/20	
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	15.06.2021	3/20	
Ausschuss für Arbeitsmarkt, Wirtschaftsförderung und Innovation	vorberatend	30.06.2021	3/20	
Rat der Stadt Lünen	beschließend	01.07.2021	4/20	

### BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

#### **Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

- a) Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden**  
**b) Beschluss als städtebauliches Entwicklungskonzept gem. § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB**

### FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Aus dem Beschluss resultieren keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen.

### INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

Keine direkten Auswirkungen.

### KLIMAVERTRÄGLICHKEIT

Das Entwicklungskonzept zeigt eine Entwicklungsperspektive für den Wirtschaftsstandort Lippolthausen auf, in der neben Belangen des Städtebaus, der Wirtschaft, des Verkehrs auch Belange des Umweltschutzes, Freiraums und des Klimaschutzes und der Klimaanpassung integriert betrachtet werden. Das Entwicklungskonzept trägt dem Aspekt der Klimaverträglichkeit daher grundsätzlich Rechnung. Bei der konkreten Umsetzung der im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen ist deren Klimaverträglichkeit weitergehend zu prüfen.

### BESCHLUSSVORSCHLAG

- a) Der Rat der Stadt Lünen hat die Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden geprüft und beschließt, dem Vorschlag der Verwaltung zu folgen.
- b) Der Rat der Stadt Lünen beschließt das Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“ als städtebauliches Entwicklungskonzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB.

Der Bürgermeister

## SACHDARSTELLUNG

Die Gewerbeflächen in Lippholthausen bilden das größte zusammenhängende Gewerbegebiet der Stadt Lünen und sind somit ein wichtiger Wirtschaftsstandort der Stadt. In den einzelnen Gewerbegebieten ergeben sich unterschiedliche Fragestellungen, die für eine zukunftsfähige Entwicklung der Gebiete planerisch und strategisch zu bearbeiten sind. Darüber hinaus ist der Standort durch die zwei Kohlekraftwerke STEAG und Trianel geprägt. Das STEAG-Kraftwerk wurde Ende 2018 geschlossen und die Firma Hagedorn als neuer Flächeneigentümer hat bereits mit Rückbauarbeiten als Grundlage für eine zukünftige Entwicklung der Fläche begonnen. Da bis spätestens 2038 alle Kohlekraftwerke vom Netz genommen werden sollen, stellt auch die Trianel-Fläche perspektivisch eine Entwicklungsfläche dar.

Die Verwaltung wurde vom Rat der Stadt Lünen beauftragt, einen Prozess zur zukünftigen Entwicklung des Standortes Lippholthausen zu entwickeln. Bei der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes und der Durchführung eines Beteiligungsprozesses wurde die Verwaltung von drei Gutachterbüros plan-lokal PartmbB (Schwerpunkt Städtebau und Freiraum), agiplan GmbH (Schwerpunkt Wirtschaft) und Planersocietät (Schwerpunkt Verkehr) unterstützt.

Das Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippholthausen 2030“ zeigt unter Berücksichtigung und Einbindung der Belange des Städtebaus und Freiraums, der Wirtschaft und des Verkehrs eine Entwicklungsperspektive für den Wirtschaftsstandort Lippholthausen auf. Nach einer umfangreichen Bestandsanalyse und der Entwicklung von Leitbildern und Entwicklungszielen, wurden die gewonnenen Erkenntnisse in ein räumliches Strukturkonzept und konkrete Maßnahmen zur Umsetzung übertragen.

Das Entwicklungskonzept soll als Rahmen der zukünftigen Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Lippholthausen dienen und bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen und Planverfahren als Leitlinie dienen.

### Erarbeitungsverfahren

Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurden unterschiedliche Beteiligungsformate zur Einbindung aller relevanten Akteure umgesetzt:

1. <b>Bestandsanalyse</b>	Erfassung aller fachlichen Grundlagen und Rahmenbedingungen Beteiligung: <ul style="list-style-type: none"><li>– Durchführung von Expertengesprächen mit vor Ort ansässigen Unternehmen</li></ul>
2. <b>Leitbild und Entwicklungsziele</b>	Erarbeitung eines programmatischen, räumlichen Leitbildes für den Wirtschaftsstandort sowie Festlegung von Entwicklungszielen Beteiligung: <ul style="list-style-type: none"><li>– Durchführung einer Online-Befragung aller in Lippholthausen ansässigen Unternehmen</li><li>– Durchführung einer Zukunftswerkstatt mit Politik, Fachöffentlichkeit und Fachbehörden</li></ul>
3. <b>Entwicklungskonzept: räumliches Strukturkonzept, Handlungsfelder und Maßnahmen</b>	Erarbeitung eines räumlichen Strukturkonzeptes für den Wirtschaftsstandort Lippholthausen und Entwicklung von Maßnahmen zur Umsetzung Beteiligung: <ul style="list-style-type: none"><li>• Durchführung eines Unternehmengesprächs als Videokonferenz mit den Gesprächspartnern der Expertengespräche</li></ul>

Ein Entwurf des Entwicklungskonzeptes wurde im Rahmen der Haupt- und Finanzausschusssitzung am 21. Januar 2021 (Ersatz für Ratssitzung) in die politischen Gremien eingebracht. Im Rahmen der politischen Beratung fand am 8. Februar 2021 eine Informationsveranstaltung für die politischen Vertreter statt, in der das Entwicklungskonzept durch die Fachverwaltung und die Planungsbüros vorgestellt wurde.

Um das Entwicklungskonzept als städtebauliches Entwicklungskonzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschließen zu können, erfolgte vom 1. Februar bis 3. März 2021 die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden.

Im Rahmen der Beteiligung sind insgesamt 16 Stellungnahmen eingegangen. Hiervon sind zwei Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit.

Grundsätzliche Bedenken zum Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“ wurden im Rahmen der Beteiligung nicht vorgetragen. Zum Teil vorgebrachte Unklarheiten zu den Inhalten des Entwicklungskonzeptes konnten im Rahmen der Stellungnahme der Verwaltung (siehe Abwägungstabelle) weitergehend erläutert werden. Einzelne Punkte wurden im Entwicklungskonzept redaktionell überarbeitet. Einige Stellungnahmen beziehen sich auf die konkrete Umsetzung einzelner, im Entwicklungskonzept vorgeschlagener Maßnahme. So zum Beispiel auf den Ausbau von Radwegeverbindungen oder auch die Realisierung konkreter Vorhaben und Nutzungen auf einzelnen Flächen. Die in dem Zusammenhang vorgebrachten Hinweise werden zu Kenntnis genommen und sind bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen zu berücksichtigen. Da das Entwicklungskonzept einen übergeordneten Rahmen für die weitere Entwicklung des Wirtschaftsstandortes vorgibt, werden auf dieser Planungsebene keine detaillierten Aussagen zur Umsetzung einzelner Maßnahmen getroffen. Die vorgebrachten Anregungen und Bedenken stellen daher für das Entwicklungskonzept im engeren Sinne kein Abwägungserfordernis dar, sondern sind in der nachgelagerten Umsetzung einzelner Maßnahmen in Form von Einzelprojekten und Planverfahren zu berücksichtigen.

Die einzelnen Stellungnahmen und die entsprechenden Stellungnahmen der Verwaltung sind der als Anlage beigefügten Abwägungstabelle zu entnehmen.

### **Weiteres Vorgehen**

Das Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“ dient in Form eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes als Planungsleitlinie und bildet die Grundlage und den Rahmen weiterer Planungs- und Entscheidungsprozesse.

Auf Basis des Konzepts sollen notwendige Maßnahmen der Verkehrsanbindung, des Immissions-schutzes und weitere städtebauliche oder ökologische Maßnahmen angestoßen werden. Es ist daher Grundlage und Leitlinie für nachgelagerte Planungs- und Abstimmungsschritte, in denen einzelne Maßnahmen konkret in den Fokus genommen werden. Das Entwicklungskonzept ist insbesondere auch im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen, die der Steuerung der baulichen und sonstigen Nutzung des Bodens bzw. der Grundstücke dient. Für eine Inanspruchnahme neuer Entwicklungsflächen oder auch der Entwicklung neuer Nutzungen auf einer Fläche, ist dann im Rahmen der Bauleitplanung sogenanntes Planrecht zu schaffen. Der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Lünen Nr. 237 "Kooperationsstandort Gewerbepark Lippolthausen" wurde am 21.01.2021 vom Haupt- und Finanzausschuss zur Schaffung von Planrecht für neue Gewerbeflächen auf dem Gelände des ehemaligen STEAG-Kraftwerkes in Lippolthausen bereits gefasst. Das Entwicklungskonzept ist im laufenden Planverfahren entsprechend als Abwägungsbelange zu berücksichtigen.

**Folgende Unterlagen sind im Ratsportal der Stadt Lünen hinterlegt:**

- Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“ (3 Teile)
- Strukturkonzept
- Teilplan Verkehr
- die vorgebrachten Stellungnahmen sowie die Stellungnahmen der Verwaltung und ein Abwägungsvorschlag (Abwägungstabelle)

**Beschlussempfehlung der Verwaltung**

Die Verwaltung empfiehlt dem Rat der Stadt Lünen die Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden zu prüfen und dem Vorschlag der Verwaltung zu folgen.

Die Verwaltung empfiehlt dem Rat der Stadt Lünen das Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“ als städtebauliches Entwicklungskonzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB zu beschließen.



# ENTWICKLUNGSKONZEPT WIRTSCHAFTSSTANDORT LIPPHOLTHAUSEN 2030



APRIL 2021

# IMPRESSUM

## AUFTRAGGEBER

### **Stadt Lünen**

Stadt Lünen  
Technisches Rathaus  
Willy-Brandt-Platz 5  
44532 Lünen  
Ansprechpartner:  
Thomas Berger  
Julia Klein

## AUFTRAGNEHMER



plan-lokal Körbel + Scholle  
Stadtplaner PartmbB  
Bovermannstraße 8  
44141 Dortmund  
0231.952083.0  
[www.plan-lokal.de](http://www.plan-lokal.de)  
[mail@plan-lokal.de](mailto:mail@plan-lokal.de)  
Thomas Scholle  
Anke Stuhldreier  
Lukas Breil  
Robert Tenambergen



agiplan GmbH  
Dr. Christian Jacobi  
Kölner Straße 80-82  
45481 Mülheim a.d.Ruhr  
0208.9925-0  
[www.agiplan.de](http://www.agiplan.de)  
[info@agiplan.de](mailto:info@agiplan.de)  
Dr. Hans-Ulrich Tappe  
Stefan Nentwig  
Kerstin Sukale



Planersocietät  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund  
0231.589696-0  
[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)  
[info@planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)  
Christian Bexen  
Johannes Helmer

## GENDERHINWEIS

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht in der Regel auf eine geschlechtsneutrale Differenzierung verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter (divers, weiblich, männlich). Die verkürzte Sprachform hat redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.



## INHALT

1	PLANUNGSANLASS UND AUFGABENSTELLUNG	4
2	PLANUNGS- UND KOMMUNIKATIONSPROZESS	6
2.1	Steuerungsgruppe	6
2.2	Beteiligung der Unternehmen	6
2.3	Zukunftswerkstatt	6
2.4	Information der Politik	6
2.5	Beteiligung und Beschluss als städtebauliches Entwicklungskonzept	7
3	BESTANDSAUFNAHME	9
3.1	Lage und stadträumliche Einbindung	9
3.2	Historische Entwicklung	9
3.3	Bau- und Nutzungsstruktur / Stadtbild	10
3.4	Grün- und Freiraum	12
3.5	Umwelt und Klima	14
3.6	Verkehr	16
3.7	Planungsrechtliche Grundlagen	25
3.8	Eigentumsverhältnisse	26
4	ANALYSE DER WIRTSCHAFTLICHEN SITUATION	28
4.1	Bestandsaufnahme vor Ort	28
4.2	Sozioökonomische Analyse	29
4.3	Ergebnisse der Interviews	32
4.4	Ergebnisse Onlinebefragung	35
4.5	Übergreifende Themenstellungen	37
4.6	Thematische Exkurse	38
5	SWOT-ANALYSE	42
6	LEITBILD UND ENTWICKLUNGSZIELE	48
6.1	Leitbild Lippolthausen 2030	48
6.2	Integriertes Zielgerüst	51
7	ENTWICKLUNGSKONZEPT	53
7.1	Handlungsfelder und Maßnahmensteckbriefe	53
7.2	Räumliches Strukturkonzept	53
8	FAZIT UND AUSBLICK	106

## 1 PLANUNGSANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Im Ortsteil Lippolthausen liegen die größten zusammenhängenden Industrie- und Gewerbeflächen der Stadt Lünen. Mit seiner langen industriellen Geschichte seit den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts ist Lippolthausen der wichtigste Wirtschaftsstandort der Stadt. Dominiert vom REMONDIS Lippewerk und von den zwei Kraftwerksstandorten STEAG und Trianel erstrecken sich die unterschiedlichsten Industrie- und Gewerbeareale entlang der Brunnenstraße, der Moltkestraße, der Frydagstraße bzw. der Straße In den Telgen bis zum Stummhafen, der den Anknüpfungspunkt an das Bundeswasserstraßennetz (Datteln-Hamm-Kanal) darstellt. Vereinzelt befinden sich Wohnnutzungen in den Gewerbegebieten, während die nahe Umgebung von großflächigen Natur- und Landschaftsbereichen der Lippe-Aue geprägt ist.

Mit der Einstellung der Stromerzeugung im STEAG-Steinkohlekraftwerk Lünen Ende des Jahres 2018 und dem Verkauf des über 30 ha großen Areals an die Hagedorn Unternehmensgruppe aus Gütersloh ergeben sich neue Entwicklungspotenziale am Wirtschaftsstandort Lippolthausen. Die Unternehmensgruppe Hagedorn als Revitalisierungsspezialist schöpft dabei die gesamte Prozesskette vom Gebäuderückbau bis zur gewerblich-industriellen Entwicklung der Fläche in enger Abstimmung mit der Stadt Lünen als zuständiger Planungsbehörde ab.

Perspektivisch wird darüber hinaus auch die Fläche des Trianel-Kraftwerks Entwicklungspotenziale bieten, sollte der Kohleausstieg und die Schließung aller Kohlekraftwerke bis 2038 erfolgen.

Mit dem Ziel, den Wirtschaftsstandort Lippolthausen zukunftsfähig aufzustellen, gab die Stadt Lünen die

Erstellung des vorliegenden Entwicklungskonzeptes in Auftrag, welches insbesondere folgende Fragen in den Fokus nehmen sollte:

- » Wie ist der Wirtschaftsstandort Lippolthausen heute aufgestellt?
- » Was zeichnet den Wirtschaftsstandort in der Zukunft aus und wie stellt er sich in der Region auf?
- » Wie sieht ein Zukunftsbild für Lippolthausen 2030 aus und welche Umsetzungsschritte sind hierfür erforderlich?

Unter Beteiligung aller relevanten Akteure wurden diese und andere Fragen erörtert und die Ergebnisse zusammen mit den fachlichen Erkenntnissen in ein räumliches Strukturkonzept für den Wirtschaftsstandort und seine Teilflächen übertragen. Besonderer Wert wurde dabei auf eine ganzheitliche Betrachtung des Planungsraumes und einen integrativen Planungsansatz gelegt. Neben der Formulierung einer wirtschaftlichen Entwicklungsperspektive galt es, geeignete Maßnahmen unter anderem aus Sicht des Städtebaus, des Freiraums und des Verkehrs abzuleiten, durch die der Standort Lippolthausen unter besonderer Berücksichtigung von Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsaspekten zukunftsfähig weiterentwickelt werden kann.



## 2 PLANUNGS- UND KOMMUNIKATIONSPROZESS

Die Konzeptentwicklung für den Wirtschaftsstandort Lippolthausen wurde von einem intensiven Kommunikations- und Beteiligungsprozess begleitet. Neben einem engen Austausch mit der Fachverwaltung der Stadt Lünen wurden Politik, kommunale Akteure und die vor Ort ansässigen Unternehmen kontinuierlich informiert und in die Planung einbezogen.

### 2.1 STEUERUNGSGRUPPE

Der Planungsprozess wurde von einer operativen Steuerungsgruppe begleitet, die in regelmäßigen Abständen tagte, anstehende Arbeitsschritte inhaltlich und organisatorisch abstimmte sowie Zwischenergebnisse des Planungsprozesses reflektierte. Die Steuerungsgruppe bestand im Kern aus Vertretern der Stadtverwaltung Lünen (Planungsamt, Abteilung Stadtplanung und Wirtschaftsförderungszentrum Lünen GmbH (WZL)) sowie den federführenden Mitarbeitern der Arbeitsgemeinschaft plan-lokal, agiplan und Planersocietät.

### 2.2 BETEILIGUNG DER UNTERNEHMEN

Um eine möglichst große Beteiligung der regionalen Wirtschaft zu erzielen und die Erfassung ihrer Bedürfnisse sicherzustellen, führte die agiplan im Februar und März 2020 Experteninterviews mit Geschäftsführern zentraler, am Wirtschaftsstandort Lippolthausen ansässiger Unternehmen durch. Die Ergebnisse der Interviews sind im Kapitel 4.3 zusammengefasst. Ergänzend dazu fand eine Onlinebefragung der ansässigen Unternehmen statt, die dazu diente, möglichst viele der Stakeholder vor Ort in die Erarbeitung des wirtschaftlichen Leitbilds für den Standort Lippolthausen einzubinden. Abschließend wurden in einem Unternehmernesspräch im Oktober 2020 erste konzeptionelle Ansätze des Entwicklungskonzeptes erläutert und es wurde mit Vertretern einzelner Unternehmen über konkrete Handlungsfelder und Maßnahmen diskutiert.

### 2.3 ZUKUNFTSWERKSTATT

Im Rahmen einer Zukunftswerkstatt am 13.08.2020 im Lüntec wurden Zwischenergebnisse der Analyse und der Zielentwicklung mit den Akteuren aus der örtlichen Politik, der Fachöffentlichkeit, der Fachverwaltung sowie aus den staatlichen Verwaltungsbehörden diskutiert und dadurch um weitere wichtige Positionen bereichert.

Ergänzend zur Präsentation durch das Bearbeitungsteam bot ein thematischer Stellwandparcours in der Schachthalle den Teilnehmern die Möglichkeit, die Ergebnisse der Analyse sowie erste thematische Leitziele aufzunehmen und zu kommentieren sowie an den Stellwänden fachübergreifend ins Gespräch zu kommen. Darauf aufbauend wurde die Diskussion anhand von Leitfragen in drei thematischen Kleingruppen zu den Themen Städtebau und Räumliche Entwicklung, Freiraum und Umwelt sowie Verkehr weiter vertieft.

Die in der Zukunftswerkstatt zum Ausdruck gebrachten Vorstellungen der Akteure flossen in den laufenden Arbeitsprozess ein und ergänzten das durch die gutachterliche Analyse geschaffene inhaltliche Fundament für die weitere Arbeit am Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“.

### 2.4 INFORMATION DER POLITIK

Im Vorfeld der Zukunftswerkstatt wurden die Zwischenergebnisse der Planung im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Lünen am 23.06.2020 präsentiert und zur Diskussion gestellt.

Die Ergebnisse wurden zum Abschluss des Planungsprozesses im Januar 2021 präsentiert, mit den Vertretern der politischen Fraktionen besprochen.

## 2.5 BETEILIGUNG UND BESCHLUSS ALS STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

Vom 01.02.2021 bis zum 03.03.2021 wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden gemäß Baugesetzbuch durchgeführt. Nach Abwägung der betroffenen Belange wird das Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“ der Stadt Lünen vom Rat der Stadt Lünen als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB förmlich beschlossen. Es dient damit als informelle Planungsleitlinie und bildet die Grundlage weiterer Planungs- und Entscheidungsprozesse.



Zukunftswerkstatt am 13.08.2020 im Lüntec

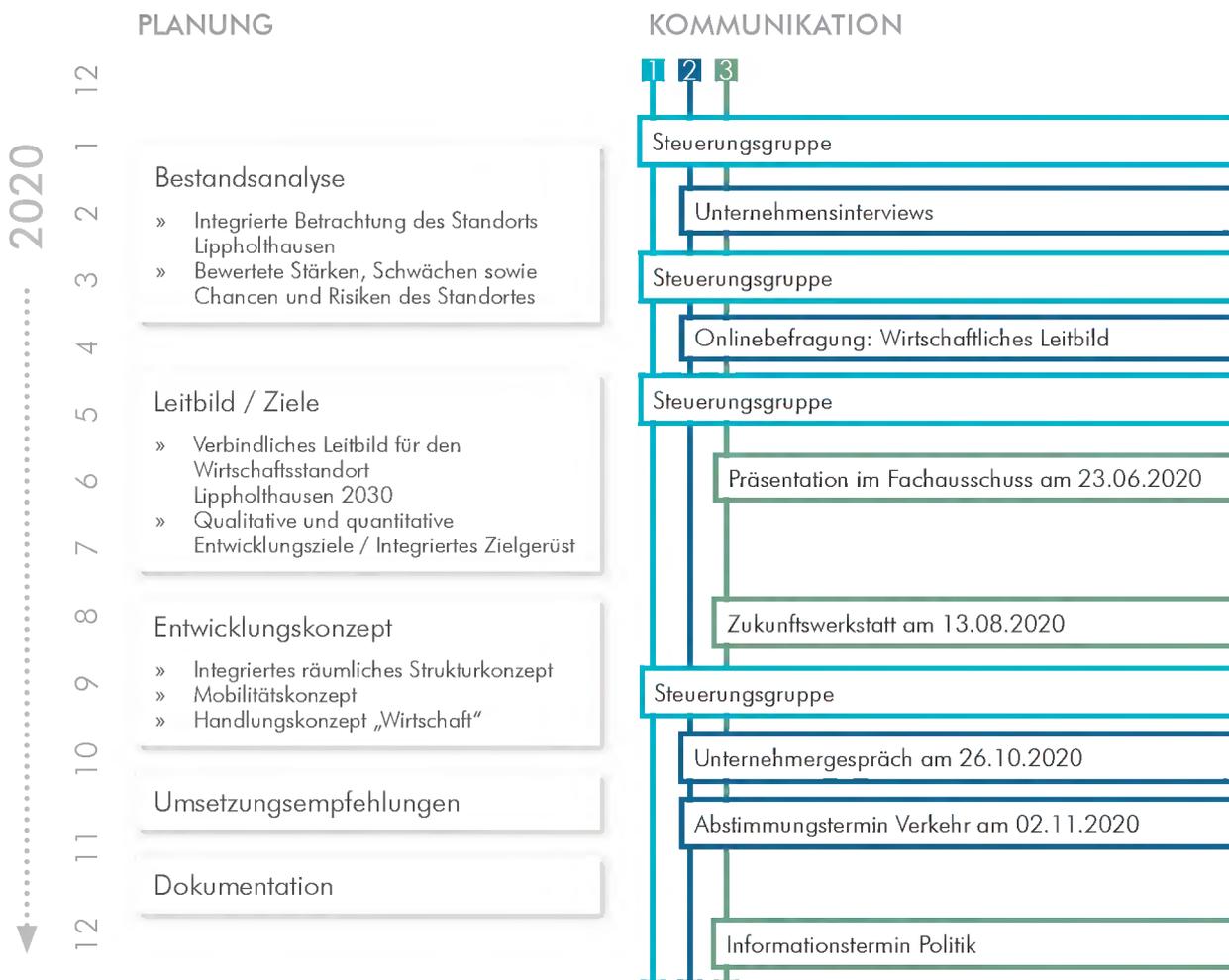


Abbildung 1: Ablauf Planungs- und Kommunikationsprozess

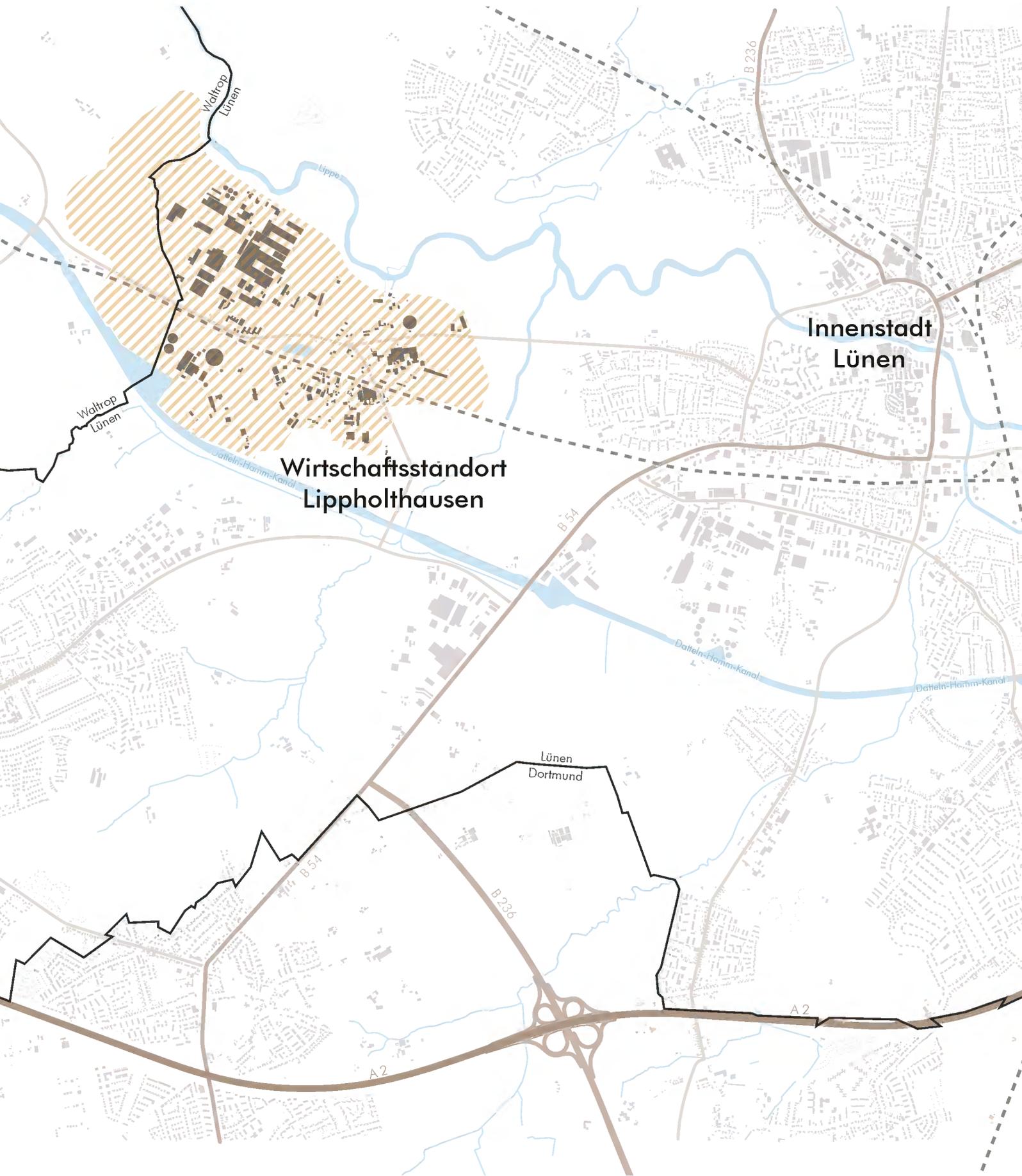


Abbildung 2: Lage und stadträumliche Einbindung

### 3 BESTANDSAUFNAHME

Mit der Bestandsaufnahme erfolgt eine umfassende Betrachtung und Auseinandersetzung mit dem Untersuchungsraum. Schwerpunktthemen der Untersuchung sind die baulich-räumliche Situation, die wirtschaftliche Lage und der Verkehr. Auf Grundlage der Bestandsanalyse werden Potenziale und Anknüpfungspunkte für die anschließende Leitbild- und Konzepterstellung identifiziert.

#### 3.1 LAGE UND STADTRÄUMLICHE EINBINDUNG

Der Industrie- und Gewerbestandort Lippolthausen liegt im gleichnamigen Stadtteil westlich der Lüner Innenstadt. Der flächenmäßig größte Wirtschaftsstandort der Stadt wird begrenzt durch

- » den Verlauf der Lippe im Norden,
- » die Alte Rührenbecke und die umgebenden Waldflächen im Osten,
- » den Datteln-Hamm-Kanal im Süden sowie
- » die Stadtgrenze zu Waltrop im Westen,

wobei Teile des Gebietes jenseits der Stadtgrenze im Waltroper Stadtgebiet liegen.

Der gesamte Standort lässt sich aufgrund der jeweiligen Gebietscharakteristik in folgende Teilflächen gliedern:

- » die beiden Teilflächen des stillgelegten STEAG-Kohlekraftwerks nördlich und südlich der Moltkestraße
- » das Trianel Kohlekraftwerk mit dem angrenzenden Stummhafen
- » das großflächige Betriebsgelände des REMONDIS Lippewerks mit dem angrenzenden Gewerbegebiet an der Josef-Rethmann-Straße
- » die beiden Gewerbegebiete Frydagstraße und In den Telgen mit größtenteils mittelständischen Unternehmen und
- » die Gemengelage rund um den Lüner Brunnen mit

Restfragmenten von Wohnbebauung und anderweitigen Fremdnutzungen.

Über das Hauptstraßennetz Moltkestraße / Lünener Straße, (Ost-West-Achse zwischen Waltrop und Lünen Zentrum) und die Brunnenstraße (Nord-Süd-Achse) und ist der Standort an das lokale Straßennetz, die Bundesstraße 54 und darüber an die Autobahn 2 angebunden. Südlich des Trianel-Geländes befindet sich am Datteln-Hamm-Kanal der Stummhafen mit Gleisanschluss an die Güterbahnstrecke Oberhausen-Osterfeld – Hamm, welche das Gebiet in Ost-West-Richtung durchschneidet.

Aufgrund seiner Lage zwischen Lippe und Kanal und benachbarten großflächigen Landschaftsbereichen ist der Wirtschaftsstandort kaum in den umliegenden Stadtraum eingebunden.

#### 3.2 HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Lippolthausen gehört seit Anfang des 20. Jahrhunderts zur Stadt Lünen. Schon im 18. Jahrhundert befand sich im Zentrum des Gebietes, rund um die historische Schlossmühle, eine kleinere Ansiedlung von Wohngebäuden sowie das Gasthaus Zum Lüner Brunnen, welche heute noch als Relikte der ehemaligen Nutzung existieren. Die nördlich der Mühle gelegene Heilquelle Lüner Brunnen diente bis ins 19. Jahrhundert hinein als Ausflugs- und Erholungsort.

Die Entwicklung zu Lünens größtem Wirtschaftsstandort begann 1938 mit der Errichtung des Aluminiumwerkes auf dem Gelände des heutigen REMONDIS Lippewerks und dem Bau des STEAG-Kraftwerkes, welche nach dem zweiten Weltkrieg nach und nach ausgebaut wurden. In den 1970er Jahren wurden die Gewerbegebiete südlich der Bahnstrecke schrittweise erweitert, 1993 übernahm REMONDIS das Gelände des ehemaligen Aluminiumwerkes. 2008 entstand am Stummhafen das Trianel-Kraftwerk, zehn Jahre später ging das STEAG-Kraftwerk vom Netz.

### 3.3 BAU- UND NUTZUNGSSTRUKTUR / STADTBILD

Die städtebauliche Struktur und das Erscheinungsbild des Wirtschaftsstandortes werden vorrangig durch die vorhandenen industriellen und gewerblichen Nutzungen bestimmt. Insbesondere die Gebäude und Anlagen der beiden Steinkohlekraftwerke dominieren durch ihre Dimensionierung und Sichtbarkeit das Ortsbild, dennoch bilden sie als geschlossene Betriebsstandorte jeweils einen eigenen Kosmos, der sich vom öffentlichen Raum isoliert. Ähnliches gilt für den Standort des REMONDIS Lippewerks, deren großflächige Industrieanlagen mit dem Wasserturm an der Brunnenstraße als städtebauliches Merkzeichen das Gebiet prägen. Das angrenzende Gewerbegebiet Brunnenstraße, in dem u.a. die Wirtschaftsbetriebe Lünen GmbH ansässig ist, präsentiert sich mit großflächigen Sammelparkplätzen im Zufahrtsbereich.

Im Gegensatz zu den drei großen, in sich geschlossenen Industrieflächen sind die Gewerbegebiete südlich der Bahnlinie wesentlich kleinteiliger in ihrer Nutzung und Bebauungsstruktur. Hier sind vor allem handwerkliche Betriebe, Transportunternehmen und kleinere Recyclingunternehmen ansässig. Entlang der Frydagstraße bestimmen Lagerhallen, Werkstätten und Lagerplätze sowie einzelne Betriebsleiterwohnungen das Straßenbild.

Die wenigen im Gebiet vorhandenen nicht gewerblich genutzten Gebäude nehmen aus städtebaulicher Sicht aufgrund ihrer historischen Prägung und prominenten Lage zwischen Mühlteich und Kreisverkehr an der Brunnenstraße eine besondere Rolle ein. Hierzu gehören die unter Denkmalschutz stehende Schlossmühle, in der sich heute eine Außenstelle des Standesamtes befindet, und die Villa Bonin sowie der angrenzende Gasthof Brunnen. Nach längerem Leerstand hat das ehemalige Gasthaus einen neuen Eigentümer - die aktuelle Nutzung ist nicht bekannt. Während die Wohnhäuser im weiteren Verlauf der Brunnenstraße nahe der Bahnlinie noch bewohnt sind, stehen die Häuser der ehemaligen Werksiedlung Am Lünen Brunnen nördlich der Brunnenstraße seit ein paar Jahren leer.



Ehemaliges STEAG-Kohlekraftwerk; rechts: Leerstand Gasthof Zum Lünen Brunnen



Leerstehendes Wohnhaus der ehemaligen Werksiedlung Am Lünen Brunnen



Schlossmühle an der Brunnenstraße



Förderband von STEAG Power Minerals über die Molkereistraße

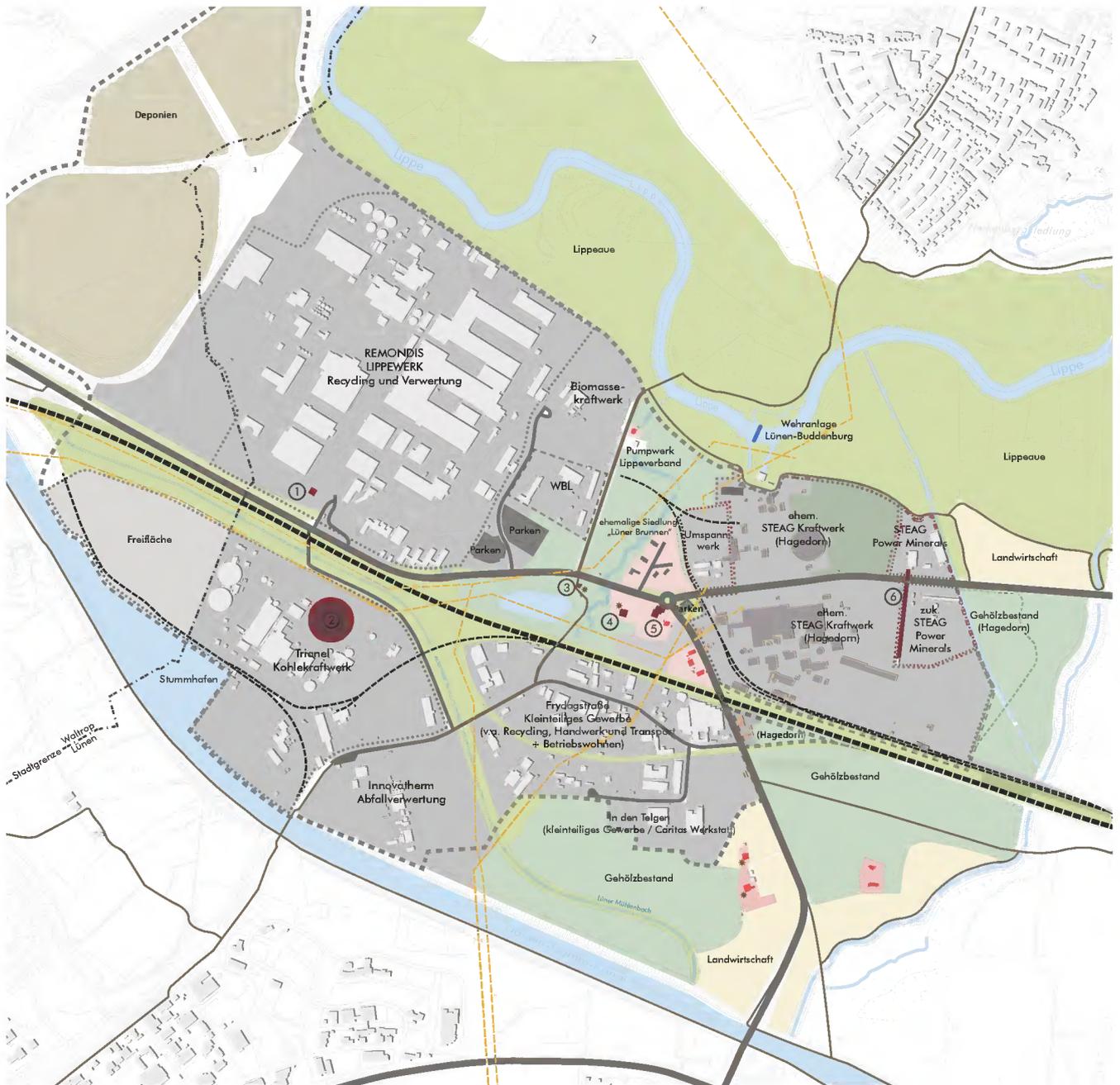


Abbildung 3: Bau- und Nutzungsstruktur



Die Wohnhäuser östlich der Brunnenstraße sowie die Siedlung Am Lüner Brunnen werden im Zusammenhang mit der Entwicklung der STEAG-Fläche zurückgebaut. Die privaten Wohngebäude westlich der Brunnenstraße bleiben erhalten.

Im Zuge der Bestandsanalyse wurden folgende Entwicklungsflächen bzw. Flächen mit unklarer Folgenutzung am Standort ausgemacht:

- » stillgelegte STEAG-Kraftwerksfläche
- » Trianel (langfristig - Kohleausstieg 2038) und angrenzende Freifläche auf Waltroper Stadtgebiet
- » leerstehende Wohnsiedlung Am Lüner Brunnen
- » landwirtschaftliche Restfläche an der Brunnenstraße
- » Entwicklungsflächen im Gewerbegebiet In den Tellen (planungsrechtlich gesicherte Reservefläche)

Die Lage und Dimensionierung der Flächen bringen jeweils unterschiedliche Ansprüche an ihre zukünftige Nutzung und Bebauung mit sich, die im Entwicklungskonzept Berücksichtigung finden müssen.

Neben den beschriebenen flächigen Nutzungen wird der Planungsraum durch zahlreiche Bandstrukturen zergliedert, welche die städtebauliche Struktur des Raumes prägen. Dies sind Straßen und Wege, die Bahnlinie Hamm-Osterfeld und diverse Ausziehgleise, Stromtrassen und Wasserläufe. Diese linearen Strukturen haben sowohl verbindenden als auch trennenden Charakter und somit Einfluss auf die zukünftige Flächenentwicklung am Standort.

### 3.4 GRÜN- UND FREIRAUM

Der Wirtschaftsstandort Lippolthausen wird von großräumigen Landschaftsbereichen umgeben. Hierzu zählen

- » die Lippe(-aue) im Norden,
- » Wald und landwirtschaftlich genutzte Flächen entlang der Rührenbecke und Alte Rührenbecke im Osten,

- » der Datteln-Hamm-Kanal und Waldflächen entlang des Lüner Mühlenbachs sowie das Naturschutzgebiet Welschenkamp im Süden und
- » die landwirtschaftlichen Flächen, welche im Westen des Gebietes an die Deponien der Firma REMONDIS angrenzen.

Die umgebenden Grün-, Wald- und Freiflächen besitzen sehr unterschiedliche Qualitäten und stehen teilweise unter Schutz. Vor allem die Flächen der Lippeaue weisen eine hohe naturräumliche Qualität auf und sind gesetzlich als Naturschutz-, Landschaftsschutz- oder FFH-Gebiet geschützt. Darüber hinaus dient der qualitativ hochwertige Freiraum der Lippeaue als überörtliches Erholungsgebiet. Weitere Natur- und Landschaftsschutzgebiete finden sich südlich zwischen den gewerblich genutzten Flächen und dem Kanal. Die Baumbestände entlang der Schlossallee und der Moltkestraße sind im landesweiten Alleenkataster erfasst und stehen damit nach Landesnaturschutzgesetz unter Schutz. Die Grün- und Freiflächen östlich des STEAG-Geländes sind im Regionalplan als Regionale Grünzüge und Klimatische Ausgleichsräume festgelegt.

Im Industrie- und Gewerbegebiet selber konzentrieren sich Wald- und Grünflächen auf das Zentrum des Wirtschaftsstandortes. Östlich der Schlossallee erstreckt sich ein bewaldeter Grünzug, der den Natur- und Erholungsraum Lippeaue mit dem im Zentrum des Wirtschaftsstandortes liegenden Mühlenareal verbindet. Die Grünflächen rund um die Mühle verfügen als geschützte Landschaftsbestandteile über eine besondere Qualität im ansonsten industriell oder gewerblich geprägten Umfeld.

Zu einzelnen Waldflächen kommen kleinere Grünflächen, welche naturräumlich gesehen eine vernetzende Funktion besitzen und sich entlang von (ungenutzten) Bahntrassen und Wasserläufen durch das Gebiet ziehen.

Für das Gelände des STEAG-Kraftwerkes wurde eine artenschutzfachliche Potenzialabschätzung (ASP I) durchgeführt. Laut Gutachten befinden sich im und rund um

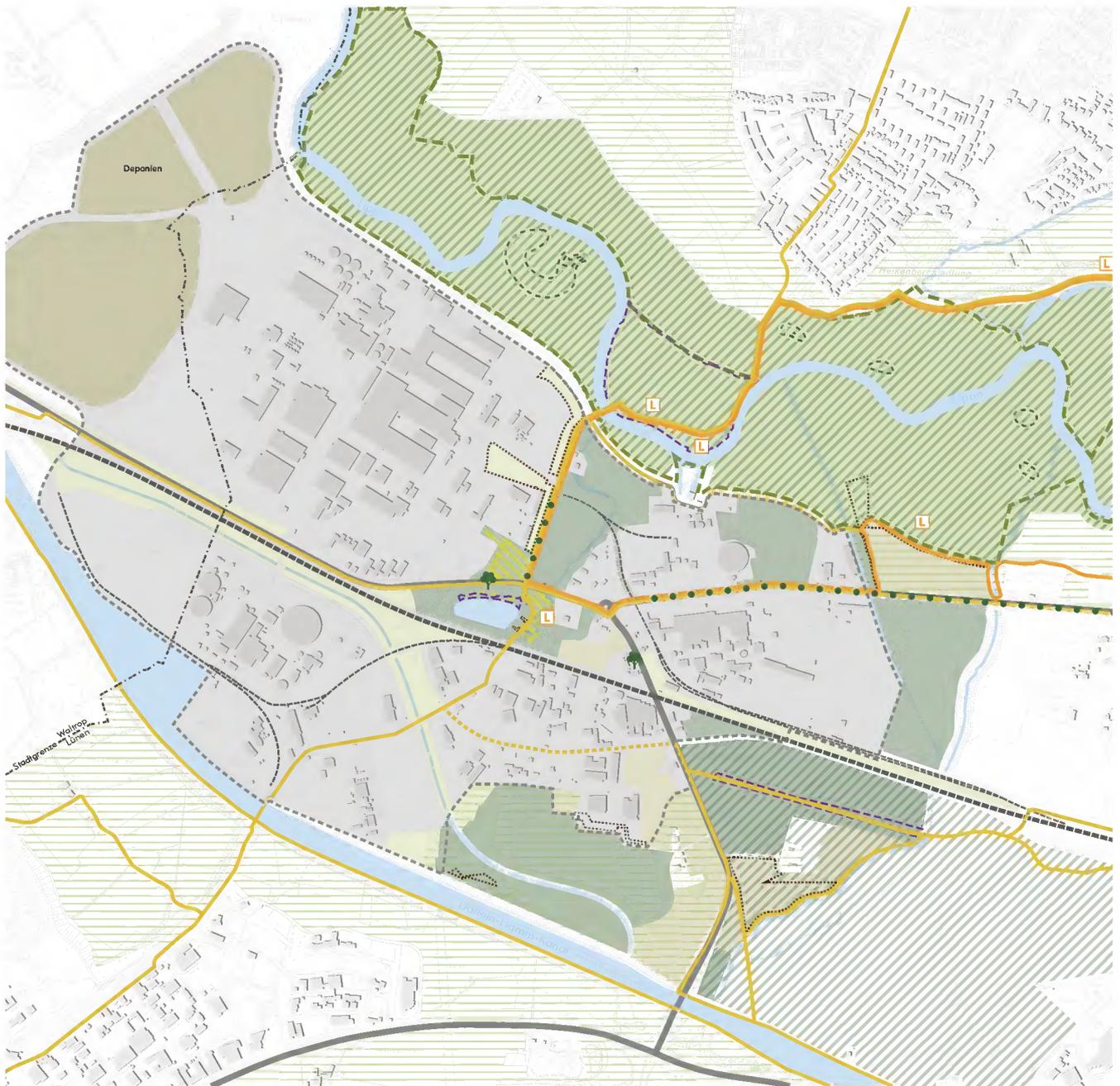


Abbildung 4: Grün- und Freiraum

- |   |                                    |   |   |
|---|------------------------------------|---|---|
|  | Gewässer                           |  | FFH-Gebiet                                    |
|  | Industrie- und Gewerbestandort     |  | Geschütztes Biotop                            |
|  | Lippeave                           |  | Naturdenkmal                                  |
|  | Wald / Gehölzfläche                |  | Allee im Alleenkataster                       |
|  | Landwirtschaftliche Fläche         |  | Bodendenkmal                                  |
|  | Sonstige Grünflächen               |  | Fuß- und Radwegeverbindung                    |
|  | Naturschutzgebiet                  |  | Potenzieller Fuß-/Radweg (Machbarkeitsstudie) |
|  | Landschaftsschutzgebiet            |  | Erlebnisrundweg Lippeave                      |
|  | Geschützter Landschaftsbestandteil |  | Erlebnisstation Lippeave                      |
|  | Kompensationsfläche                |  | Bebauung                                      |

das Gelände mehrere Grünflächen und Gehölzbestände, welche aufgrund ihrer Heterogenität als Lebensräume für unterschiedliche Tierarten in Frage kommen. Mit dem Wanderfalken ist bereits jetzt eine planungsrelevante Tierart im Untersuchungsraum beheimatet. Zu den potenziellen Lebensräumen für andere Arten zählt vor allem die Waldfläche östlich des Kühlturms, welche direkt an das Naturschutzgebiet Lippeaue grenzt. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass eine bauliche Entwicklung des Kraftwerkareals nur unter bestimmten Voraussetzungen durchgeführt werden sollte. Neben einer vertiefenden artenschutzrechtlichen Prüfung (ASP II) und der Durchführung von Abriss- und Baumaßnahmen ausschließlich außerhalb von Brut- und Aufzuchtzeiten werden vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für den Verlust von Lebensräumen planungsrelevanter Arten empfohlen.

### 3.5 UMWELT UND KLIMA

#### ALTLASTEN

Im Laufe seiner über 80-jährigen Nutzung als Kraftwerksstandort wurden an verschiedenen Stellen auf dem STEAG-Gelände Bodenveränderungen und Aufschüttungen vorgenommen. So befand sich in den 1970er Jahren im Nordosten der Fläche die sogenannte Bischoff-Deponie. Auf der ehemaligen Deponiefläche sind heute noch Ablagerungen von Schlämmen und Aschen mit einer Stärke von ca. 3,5 Metern vorhanden (siehe Abbildung 5). Hinzu kommen mehrere Flächen mit Aufschüttungen oder Ablagerungen unbekanntem Ursprungs. Aufgrund seiner Nutzung ist das gesamte Gelände des STEAG-Kraftwerkes nach der Einstellung des Betriebes zunächst als altlastenrelevanter Altstandort und damit als Verdachtsfläche für schädliche Bodenveränderungen einzustufen. Gleiches gilt für den Kraftwerksstandort Trianel nach der zu erwartenden Stilllegung. Neben einer eventuellen Beeinträchtigung von Boden und Grundwasser könnte auch die Bebaubarkeit einiger Teilbereiche, beispielsweise der Deponiefläche, durch die Ablagerungen eingeschränkt sein. Mit

Blick auf die angestrebte Folgenutzung müssen potenzielle Entwicklungsflächen vor ihrer Entwicklung auf ihre Schadstoffbelastung und ihre Baugrundeigenschaften hin konkret überprüft werden.

#### LÄRMEMISSIONEN / -IMMISSIONEN

Für die Stadt Lünen liegt keine flächendeckende Lärmkartierung vor. Im Zuge der letzten Lärmkartierung durch die zuständigen Landes- bzw. Bundesämter im Jahr 2017 wurden die Straßen in und um den Planungsraum Lippolthausen nicht untersucht. Aufgrund dessen finden sich auch im Lärmaktionsplan der Stadt Lünen keine Aussagen oder Maßnahmen, die Straßen im oder rund um den Standort betreffen.

Aufgrund der vorhandenen industriellen und gewerblichen Nutzungen kann jedoch von einer Lärmbelastung der Umgebung am Wirtschaftsstandort ausgegangen werden, auch aufgrund des Aufkommens an betriebsbedingtem Verkehr. Weiterer Emittent ist die durch das Gebiet verlaufende Bahnstrecke Oberhausen-Osterfeld – Hamm, auf der in diesem Abschnitt nur Güterverkehr stattfindet. Detaillierte Daten zur vorhandenen Lärmbelastung liegen allerdings nicht vor.

Besonders sensibel gegenüber den vorhandenen und zukünftig möglichen Lärmemissionen durch die Entwicklung des STEAG-Standortes sind die direkt benachbarten Wohngebäude auf der Ostseite der Brunnenstraße sowie die Wohngebiete Altstede und Geistviertel.

#### LUFTQUALITÄT / SCHADSTOFFE

In den vergangenen Jahren wurden am Wirtschaftsstandort Lippolthausen mehrfach erhöhte Feinstaubbelastungen festgestellt. An der Frydagstraße befindet sich auf dem Gelände des Technischen Hilfswerks eine Messstation zur Überwachung der Luftqualität. Hier wurde im Jahr 2018 der Tagesgrenzwert für Feinstaubbelastung ( $>50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) an 36 Tagen überschritten. Somit wurde in dem Jahr landesweit nur in Lünen der Grenzwert für Kurzzeitbelastungen (35 Überschreitungstage) nicht eingehalten. Infolgedessen wurden von der Stadt Lünen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität ergriffen.

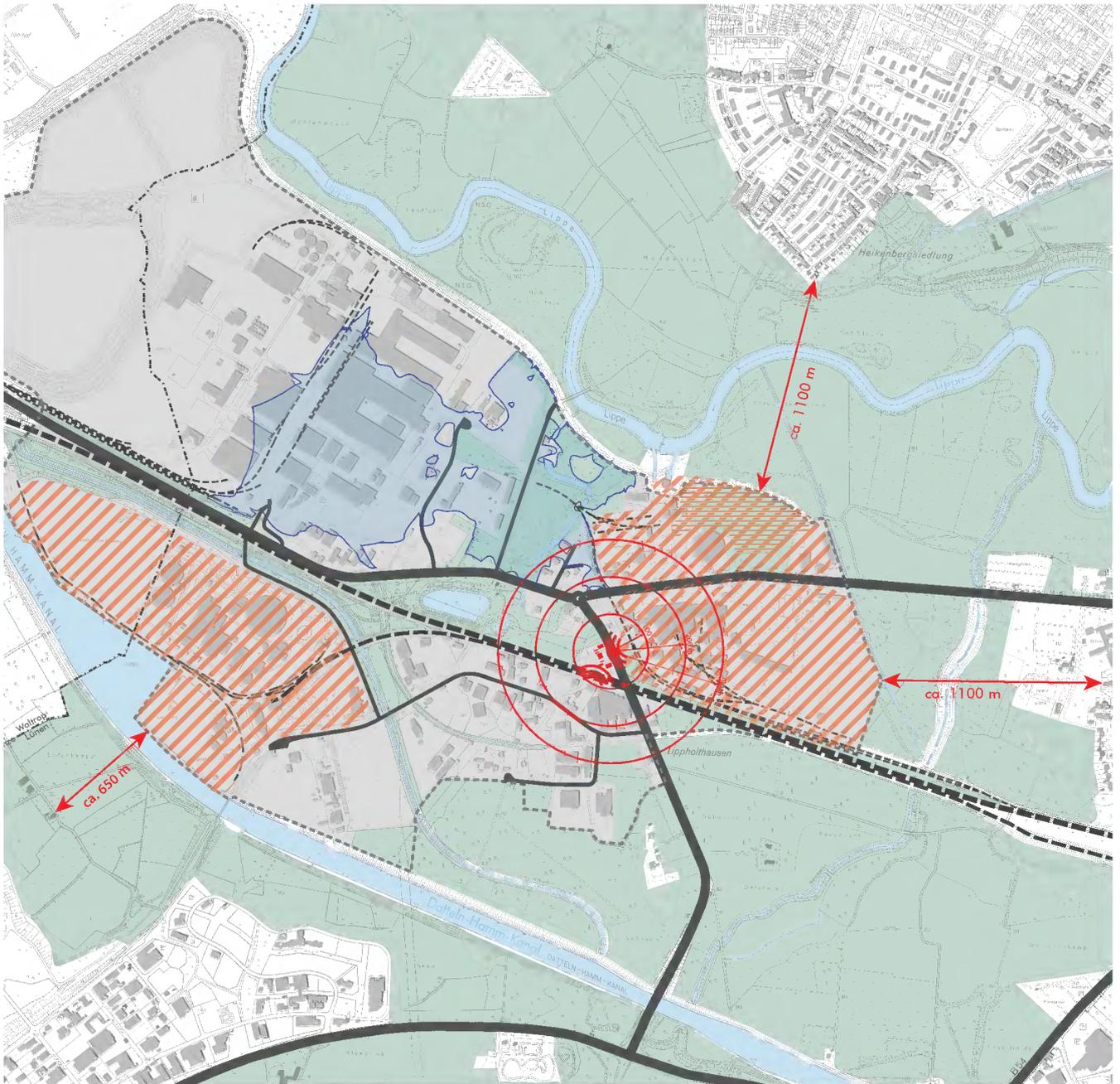


Abbildung 5: Umwelt und Klima

- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
|  | Bebauung                                   |  | Hochwassergefahr (niedrige Wahrscheinlichkeit) |
|  | Wohnbebauung Brunnenstraße                 |  | Altlastenverdachtsfläche                       |
|  | Gewässer                                   |  | Altablagerung Deponiefläche                    |
|  | Grenze Stadt/Landkreis/ Regierungsbezirk   |   |  |
|  | Grün- und Freiflächen                      |   |  |
|  | Schienenwege                               |   |  |
|  | Straßen                                    |   |  |
|  | Abstand Wirtschaftsstandort - Wohnbebauung |   |  |
|  | Lärmbelastung                              |   |  |

Durch einfache Mittel, etwa die tägliche Reinigung der Frydagstraße als Sofortmaßnahme, konnte die Belastung reduziert werden, sodass im Jahr 2019 die Tagesgrenzwerte nur noch 23-mal überschritten wurden.

#### HOCHWASSER- UND ÜBERFLUTUNGSRISIKO

Aufgrund seiner Lage an der Lippe besteht für den Wirtschaftsstandort Lippolthausen eine natürliche Hochwassergefahr. Nördlich der STEAG-Fläche und des REMONDIS-Geländes schützen Deiche und Höhenversprünge das Industriegebiet vor Überschwemmungen, sodass bei Hochwasserereignissen mit einer hohen Eintrittswahrscheinlichkeit (etwa alle 10 - 20 Jahre) nur die Lippeauve als natürliches Überschwemmungsgebiet betroffen ist. Lediglich bei Hochwasserereignissen mit einer niedrigen Wahrscheinlichkeit (> 100 Jahre) oder bei einem Versagen der Schutzeinrichtungen würden Teile des REMONDIS-Geländes, der Brunnenstraße und Flächen entlang des Brunnengrabens überschwemmt werden. Das STEAG-Gelände wird bedingt durch die natürliche Topografie auch bei diesen seltenen Hochwasserereignissen nicht überschwemmt.

Überflutungen im Zuge von Starkregenereignissen sind am Standort Lippolthausen nach Aussage des Stadtbetriebs Abwasserbeseitigung SAL Lünen in der Vergangenheit nicht aufgetreten. Anfallendes Regenwasser wird im Regenrückhaltebecken westlich der Schlossmühle zurückgehalten und anschließend über den Brunnengraben und das an der Schlossalle gelegene Pumpwerk der Lippe zugeführt.

#### KLIMA

Laut Abschlussbericht der Einstiegsberatung zum kommunalen Klimaschutz in der Stadt Lünen waren besonders starke Wärmebelastungen oder sogenannte Hitzeinseln in der Vergangenheit kein großes Problem in Lünen. Aufgrund der globalen Zunahme an Extremwetterereignissen sowie Hitze- und Dürreperioden sei jedoch davon auszugehen, dass kleinräumige Hitzebelastungen in Zukunft auch in Lünen vermehrt eine Rolle spielen werden. Insbesondere in stark versiegelten Bereichen wie Industrie- und Gewerbeflächen wird die

thermische Belastung voraussichtlich weiter zunehmen und könnte so zu Beeinträchtigungen für die vor Ort wohnende und arbeitende Bevölkerung führen. Im Hinblick auf solche klimawandelbedingten Veränderungen besitzen vorhandene Grünstrukturen und Frischluftschneisen aufgrund ihrer positiven Effekte eine besondere Bedeutung. Um eine klimagerechte Entwicklung von Industrie- und Gewerbegebieten weiter voranzutreiben, wird im Bericht vorgeschlagen, den Standort des stillgelegten STEAG-Kraftwerkes als Versuchsfeld für eine klimagerechte Nachnutzung zu sehen und diesen unter besonderer Berücksichtigung von Klimaschutz und Nachhaltigkeitsaspekten zu entwickeln. Entsprechende Standards und Anforderungen sollten darauf aufbauend im Hinblick auf die zukünftige Weiterentwicklung für den gesamten Wirtschaftsstandort gelten.

#### 3.6 VERKEHR

##### FLIESSENDER KFZ-VERKEHR

Das Untersuchungsgebiet ist für den KFZ-Verkehr durch ein hierarchisiertes Straßennetz erschlossen. Durch das Gebiet führt die Kreisstraße K1 mit der Moltke- und der Brunnenstraße. Die Moltkestraße führt nach Osten in Richtung des Lünen Zentrums (Nachtfahrverbot für Lkw zwischen 22 und 6 Uhr auf dem östlichen Abschnitt ab Höhe STEAG Power Minerals), die Brunnenstraße verläuft nach Westen in Richtung Waltrop. In südlicher Richtung führt die Brunnenstraße auf die L645; von dort (oder alternativ über die Straße An der Wethmarheide) erreicht man die Bundesstraßen B54 und B236. Die B236 bindet an die Bundesautobahn A2 an, welche in Ost-West-Richtung verläuft und ca. 5 km vom Plangebiet entfernt liegt. Für den Schwerverkehr stellt neben der bedeutsamen Anbindung an die B236/A2 auch der Stadthafen einen relevanten Zielpunkt dar; dieser kann über die Relation Brunnenstraße – Brambauerstraße – B54 – Buchenberg in knapp 5 Minuten Fahrzeit erreicht werden (Entfernung ca. 3 km). Das Gebiet ist somit (sehr) gut an das lokale und (über)regionale Straßennetz angebunden.

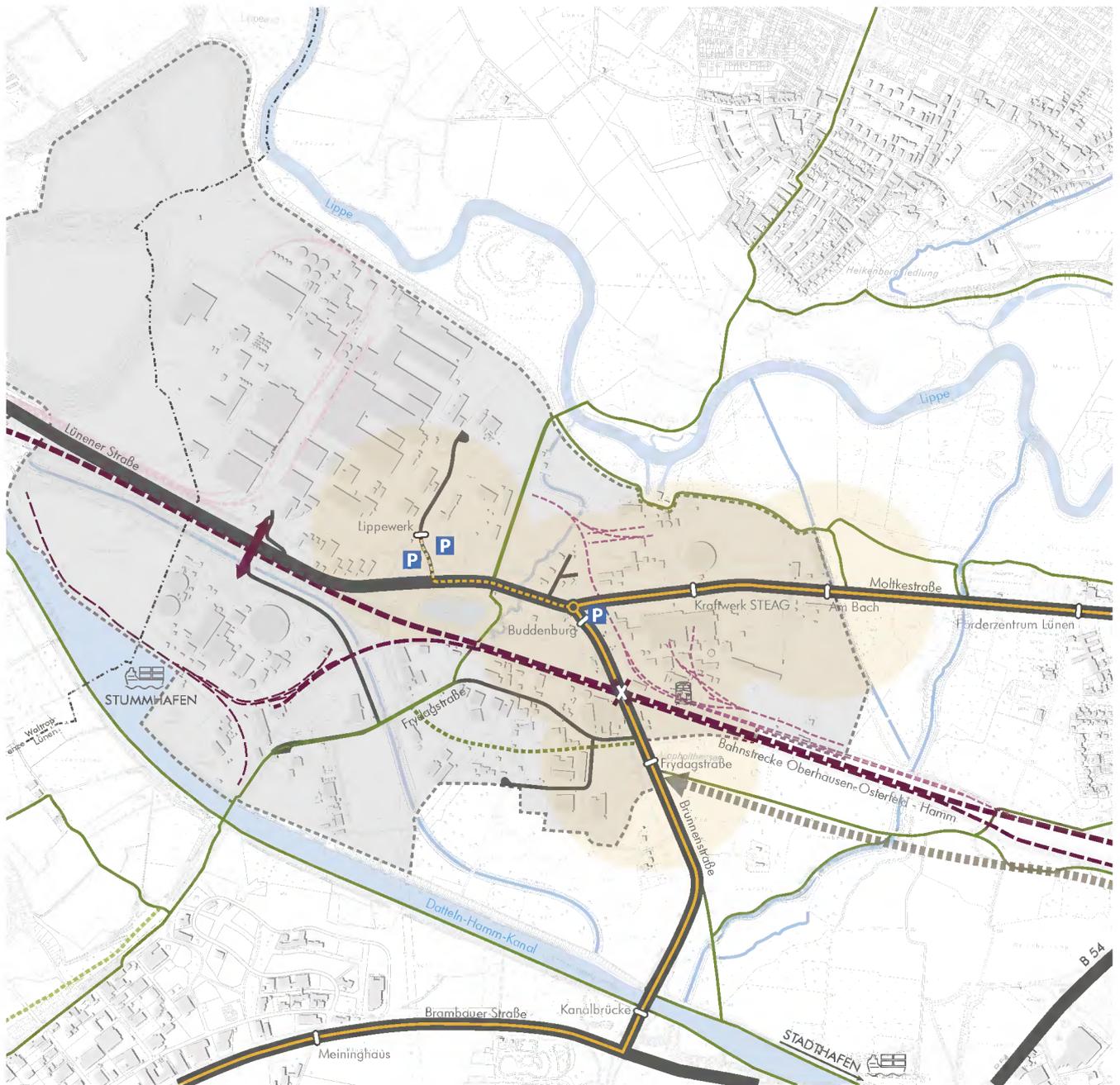


Abbildung 6: Verkehrliche Erschließung

- |  |   |
|--|---|
|  Gewässer   |  ÖPNV-Erschließung (300 m Radius um Bushaltestelle)          |
|  Industrie- / Gewerbestandort                               |  Fuß- und Radwegeverbindung                                  |
|  Bebauung   |  Potenzielle Fuß- und Radwegeverbindung (Machbarkeitsstudie) |
|  Haupteerschließung Straße                                  |  Hauptschienenstrang   |
|  Nebeneerschließung Straße                                  |  Ausziehgleis (außer Betrieb)                                |
|  potenzielle Straßenverbindung Brunnenstraße - Kupferstraße |  Ausziehgleis (vermutlich zurückgebaut)                      |
|  Parkplatz  |  beschränkter Bahnübergang                                   |
|  Bushaltestelle   |  Bahnunterführung  |
|  Buslinie C1  |   |
|  Buslinie D1 (mit Bedienung zu Stoßzeiten)                  |   |

Die Kfz-Verkehrsinfrastruktur ist jedoch von einer hohen Auslastung geprägt. Die Knoten Lünener Straße/Oberlipper Straße/Im Knäppen im Westen (Verknüpfung von K12 und K1), Moltkestraße/Konrad-Adenauer-Straße im Osten sowie Brambauerstraße/Brunnenstraße im Süden (Verknüpfung von K1 und L645), welche die nächstgelegenen Knotenpunkte außerhalb des Plangebiets darstellen, weisen klare Defizite in der Leistungsfähigkeit auf. Die Knotenpunkte im Gebiet selbst (Brunnenstraße/Moltkestraße und Brunnenstraße/Frydagstraße) sind hingegen in ihrer Leistungsfähigkeit nicht auffällig.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt auf den Hauptverbindungen im Gebiet (Moltkestraße/Brunnenstraße) in der Regel 50 km/h. Davon abweichende Geschwindigkeitsregelungen finden sich auf dem westlichen Abschnitt der Brunnenstraße im Bereich der Grenze zu Waltrop (Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h; zwischen Abzweig Zum Stummhafen und Baustoffhandel) sowie auf dem südlichen Abschnitt der Brunnenstraße im Bereich der Kanalbrücke, dort jedoch nur für Lkw (Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h).

Auf einigen Abschnitten im Gebiet kommt es zu unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen je Fahrtrichtung. So ist die Geschwindigkeit im Bereich des Bahnübergangs Brunnenstraße von Süden kommend auf 30 km/h (mit dem Hinweis eines Bahnübergangs) beschränkt, während dies aus Richtung Norden kommend nicht der Fall ist. Die Brunnenstraße ist in Fahrtrichtung Süden auf Tempo 50 beschränkt; von Süden kommend ist die Geschwindigkeit ab dem Knoten Brambauerstraße zunächst ebenfalls auf Tempo 50 beschränkt, wird jedoch im weiteren Verlauf trotz mehrerer Einmündungen nicht wiederholt, so dass theoretisch eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gilt. Hier bieten sich einheitliche Regelungen an.

In Bezug auf die innere Erschließung ist die Josef-Rethmann-Straße als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Auf den Straßen In den Telgen und Zum Stummhafen gelten - im Gegensatz zur Frydagstraße (30km/h Streckengebot) - keine abweichenden Höchstgeschwindigkeiten. Die Standorte der geschwindigkeitsbezogenen Verkehrszei-

chen in der Frydagstraße sind insofern optimierungsbedürftig, da insbesondere in Fahrtrichtung Osten trotz der Vielzahl an Zufahrten die Geschwindigkeitsanordnung nur punktuell wiederholt wird.

Der Bahnübergang auf der Brunnenstraße (am südlichen Rand des Gebiets) weist variierende Schließhäufigkeiten und -zeiten auf, wodurch die Erreichbarkeit des Gebiets partiell erschwert bzw. durch längere Fahr-/Wartezeiten geprägt ist. Angesichts der perspektivisch angedachten Nutzung der Bahntrasse der Hamm-Osterfelder-Bahn auch für den Personenverkehr würden sich das Zugaufkommen und damit auch die Schließdauer/-zeiten weiter erhöhen.

Die westlich gelegene Unterführung Zum Stummhafen stellt derzeit aufgrund der baulichen Gegebenheiten und der straßenverkehrsrechtlichen Beschränkungen keine adäquate Alternative dar (vgl. Ausführungen im Absatz ÖPNV), könnte jedoch perspektivisch – ein entsprechender Ausbau vorausgesetzt – als weitere Anbindung des Trianel-Geländes fungieren (zusätzlich zur bestehenden Erschließung über die Frydagstraße).

Auffällig ist noch die Tatsache, dass an den Einmündungen entlang der Moltkestraße keine Aufweitung bzw. Anlage von separaten Abbiegespuren erfolgt, während dies auf der Brunnenstraße als ebenfalls übergeordneter Achse grundsätzlich an den Knotenpunkten bzw. Einmündungen der Fall ist (Zum Stummhafen/REMONDIS, Josef-Rethmann-Straße, Frydagstraße). Hier müsste im Rahmen der späteren Flächenentwicklung geprüft werden, ob zur Gewährleistung einer problemlosen Erschließung ein partieller Ausbau der Moltkestraße erforderlich wird.

#### VERKEHRSUNTERSUCHUNG HAUPTVERKEHRSSTRASSENNETZ

Die Stadt Lünen hat 2019 die „Verkehrsuntersuchung Hauptverkehrsstraßennetz Lünen 2030“ erstellen lassen. Im Rahmen der Untersuchung wurde unter anderem geprüft, welche Auswirkungen der Ausbau der B54 und der Vollanschluss Lünen-Süd an die A2 für den Planungshorizont 2030 haben werden. Des Weiteren wur-

den mehrere Maßnahmen im Straßennetz (Planfälle) auf ihre Effekte hin untersucht mit dem Ziel, Verbesserungen der Verkehrsabläufe zu erzielen.

Der in der Untersuchung enthaltene Prognose-Nullfall 2030 (Berücksichtigung unterschiedlicher Prognosen, unter anderem in Bezug auf Bevölkerungsentwicklung sowie strukturelle Veränderungen aus der Bauleitplanung; ohne Berücksichtigung der Planfälle) zeigt hierbei zunächst auf, dass – bezogen auf das Plangebiet – bis 2030 zum Teil erhebliche Verkehrszunahmen auf den Achsen des Gebiets zu erwarten sind (Querschnittsbelastungen: Moltkestraße 7.500 Kfz/24h in 2017 und 10.500 Kfz/24h in 2030). Für die Brunnenstraße konnten aufgrund der Lage im Grenzbereich des Untersuchungsraumes keine konkreten Zahlenwerte aus der Untersuchung herausgelesen werden. Der Vergleich unterschiedlicher Abbildungen lässt jedoch eine nicht unerhebliche Verkehrszunahme vermuten.

In Bezug auf die Planfälle sind für das Plangebiet vor allem Überlegungen zu einer Verbindung zwischen Brunnen- und Kupferstraße (direkt südlich der Bahntrasse), die zu Verkehrsentslastungen auf der Moltkestraße (6.500 Kfz/24h) und auf dem südlichen Abschnitt der Brunnenstraße (im Zulauf des Knotens Brambauerstraße) führen würde sowie die „Westspange“ relevant, die eine Verbindung zwischen dem Knotenpunkt B54/Kupferstraße und der Borker Straße nördlich vom Stadtgebiet Lünen bilden würde, jedoch für den Abschnitt der Moltkestraße im Plangebiet eine Mehrbelastung bedeuten würde (14.500 Kfz/24h) und der Brunnenstraße nur eine geringfügige Entlastung bringen würde. Die Kombination eines Vollanschlusses Lünen Süd mit der o.g. Verbindungsstraße würde entsprechend zu Mehrbelastungen auf der Kupfer- und Bebelstraße führen. Darüber hinaus wurde auch die Sperrung ausgewählter Strecken für den Schwerverkehr u.a. für die Moltkestraße analysiert; hierdurch würden sich rein mengenmäßig nur geringfügige Verlagerungen in Hinblick auf das Plangebiet ergeben (von der Moltkestraße zur Brunnenstraße), so dass die Auswirkungen eher auf dem innerstädtischen Straßennetz von erhöhter Bedeutung sind.

Die Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass durch die unterschiedlichen Maßnahmen in der Regel nur kleinräumige Entlastungen zulasten anderer Stadtbereiche erreicht werden und eine allgemeine Entlastung des Straßennetzes nur durch eine Verlagerung der Verkehrsnachfrage auf den Umweltverbund zu erreichen sei.

Nach fachlicher Einschätzung im Rahmen des Entwicklungskonzeptes würde eine Verbindung zwischen der Brunnen- und Kupferstraße in Bezug auf den Wirtschaftsstandort Lippolthausen zwar partiell Vorteile bringen (z. B. geringfügige Entlastung des Knotenpunkts Brunnenstraße/Brambauerstraße, Entlastung der Moltkestraße). Es ist jedoch zu bedenken, dass der überwiegende Teil des Quell- und Zielverkehrs von Lippolthausen Richtung BAB 2 orientiert sein wird; für diese Verkehre bringt die neue Querspange voraussichtlich keine Reisezeitvorteile. Zudem sind der hohe bauliche Aufwand und die erheblichen naturräumlichen Eingriffe zu bedenken, so dass aus gutachterlicher Sicht das Kosten-Nutzen-Verhältnis insgesamt stark zu hinterfragen ist. Eine Weiterverfolgung der Maßnahme ist auch unter Berücksichtigung der Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Lippolthausen nicht zu empfehlen.

#### RUHENDER KFZ-VERKEHR

Der ruhende Kfz-Verkehr ist in der Regel auf den jeweiligen Firmengeländen untergebracht, dominiert mitunter durch die Größe der Parkplatzflächen aber stark das Erscheinungsbild im Gebiet, zumal die Parkplatzflächen



Großflächige Parkräume



Bushaltestelle Am Bach



Bushaltestelle Buddenburg

meist den Gebäuden vorgelagert sind. In Teilbereichen scheinen trotz der üppig vorhandenen Parkplatzflächen noch weitere Bedarfe zu bestehen. So wird in einzelnen Straßenabschnitten, zum Beispiel nördlicher Teil der Josef-Rethmann-Straße, der Gehweg widerrechtlich beparkt (was die Gehwegbreite für den Fußverkehr stark einschränkt), oder es finden Parkvorgänge im Straßenraum statt (mittlerer Abschnitt der Frydagstraße). Parkende Lkw im Straßenraum konnten vor allem im östlichen Abschnitt der Straße Zum Stummhafen beobachtet werden.

ÖPNV

Die ÖPNV-Anbindung des Gebiets erfolgt über die Linien C1 und D1, welche auf der Relation Lünen Mitte - Brambauer verlaufen. Der 20-Minuten-Takt (C1) wird zu den Stoßzeiten (Schichtwechsel) um weitere Fahrten (D1) verstärkt. Zuletzt wurde die Haltestelle Lippewerk

an der Josef-Rethmann-Straße ergänzt, welche den REMONDIS-Standort zusätzlich anbindet. Trotz der vor kurzem neu in Betrieb genommenen Busverbindung D1 wird das Angebot nur schwach nachgefragt. Die Haltestellenerschließung des Gebietes weist unter Berücksichtigung eines 300-m-Radius (um die Bushaltestellen herum) Defizite im Nord- und Südwesten des Gebiets auf; da sich im Norden bzw. Nordwesten größere, abgeschlossene Betriebsbereiche befinden, ist das dortige Erschließungsdefizit nur von eingeschränkter Bedeutung.

Bei der Barrierefreiheit der Haltestellen im Gebiet herrscht starker Nachholbedarf. Keine der Haltestellen im Gebiet ist vollständig barrierefrei gestaltet (taktiles Leitsystem und Hochbord); so verfügt keine Haltestelle über ein taktiles Leitsystem. Ein Hochbord befindet sich lediglich an den Haltestellen Buddenburg und Fry-

Haltestelle	Barrierefreiheit		Komfort	
	Hochbord	Taktils Leitsystem	Wartehalle	Sitzgelegenheiten
Lippewerk	-	-	✓	✓
Buddenburg	✓	-	✓*	✓
Frydagstraße	✓	-	✓	✓
Kraftwerk STEAG	-	-	-	-
Am Bach	-	-	-	-

Abbildung 7: Ausstattung der Bushaltestellen (\* nur in Fahrtrichtung Lünen-Mitte)

dagstraße. An der Haltestelle Lippewerk ist der Zustieg nur vom normal hohen Bordstein möglich, welcher jedoch nur eine geringe Breite aufweist. Die Haltestellen Kraftwerk STEAG und Am Bach verfügen weder über einen Bord noch über eine befestigte Fläche; Fahrgäste müssen hier auf dem Grünstreifen warten bzw. von dort in das Fahrzeug steigen. In Bezug auf weitere Ausstattungselemente verfügen die Haltestellen Lippewerk, Buddenburg (nur Fahrtrichtung Lünen-Mitte) und Frydagstraße über Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten.

Die Trasse der Hamm-Osterfelder-Bahn führt in Ost-West-Richtung mitten durch das Gebiet und wird derzeit nur für den Güterverkehr genutzt. Derzeit bestehen Überlegungen, die Trasse auch für den Personenverkehr zu reaktivieren. Damit einhergehend würden sich entsprechende Potenziale für das Gebiet ergeben, insbesondere bei Einrichtung eines Haltepunkts in Lippolthausen.

Die Gleistrasse stellt jedoch auch eine Barriere für das Gebiet dar. So kann der Kfz-Verkehr die Trasse nur über den bereits genannten Bahnübergang an der Brunnenstraße sowie eine weiter westlich gelegene Unterführung (Straße Zum Stummhafen) queren. Die Unterführung ist jedoch in Bezug auf Durchfahrtsbreite und -höhe beschränkt, so dass etwaige Probleme bei der Begegnung und beim Passieren größerer Fahrzeuge bestehen. Die Unterführung ist derzeit mit Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) beschildert; Ausnahmen gelten für Anlieger und den Radverkehr.

#### RADVERKEHR

Mit Entfernungen zu den nächstgelegenen Stadtteilen von rund 2 km (Alstedde) bzw. rund 3 km (Lünen Mitte, Brambauer) ist das Gebiet aus allen Himmelsrichtungen schnell mit dem Fahrrad erreichbar.

Somit liegen gute Rahmenbedingungen für den lokalen Radverkehr vor; es besteht vor allem Potenzial, die Wege von Beschäftigten und Besuchern aus der näheren Umgebung auf das Fahrrad zu verlagern. Im überörtlichen Verkehr (z.B. von/nach Dortmund) gibt es jedoch teilweise erschwerte Bedingungen (Entfernung, Topographie).



Bahnübergang Brunnenstraße



Bahnübergang Mühlenweg, Blick nach Norden



Bahnübergang Mühlenweg, Blick nach Süden

Der Anschluss an die umliegenden Stadtteile erfolgt im Norden über eine abseits von Straßen, durch den Grünzug bzw. durch die Lippeaue verlaufende Verbindung. Gemeinsame Geh- und Radwege führen entlang der Moltke- und Brunnenstraße aus Osten, Süden und Westen in das Gebiet. Alle gemeinsamen Geh- und Radwege sind einseitig angelegt und in beide Richtungen freigegeben (Zweirichtungsverkehr). Die Verbindung nach Brambauer Richtung Südwest ist partiell ebenfalls abseits von Straßen geführt, und auf der Frydagstraße wird fast im gesamten Verlauf zusätzlich zur Führung im Mischverkehr/Straßenraum die Freigabe des Gehweges für den Radverkehr angeboten.

Auf der Brambauer Straße südlich des Untersuchungsgebiets ist lediglich ein Mehrzweckstreifen vorhanden; angesichts des hohen Schwerverkehrsanteils ist diese Führungsform als grenzwertig zu beurteilen. Auf der Brunnenstraße sind, außer zwischen Kreisverkehr und Schlossmühle, die Mindest- und Regelbreiten nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ebenfalls nicht erfüllt.

Hervorzuheben ist der Bahnübergang Mühlenweg, der zwischen dem Bahnübergang Brunnenstraße und der Unterführung Zum Stummhafen liegt und lediglich dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten ist. Hierdurch müssen im Fuß- und Radverkehr keine Umwege in Kauf genommen werden.

Im Zuge einer Förderung des Radverkehrs soll in Lünen neben der vorhandenen Nord-Süd-Trasse eine Ost-West-Verbindung von Brambauer nach Lünen (Zentrum) entstehen. Die hierfür durchgeführte Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass eine Route über Frydagstraße, Mühlenweg und Moltkestraße am besten geeignet wäre.

Des Weiteren verlaufen einige touristische Radrouten durch das Gebiet. Dazu gehören die Römer-Lippe-Route, die Route Industriekultur sowie der Lippeauen-Rundweg. Südlich verläuft ein den Kanal begleitender Radweg.



Erlebnistrundweg Lippeaue, östlich des STEAG-Geländes



Erlebnistrundweg Lippeaue, nördlich des STEAG-Geländes



Wanderweg an der Schlossmühle

FUSSVERKEHR

Die eher fußgängerunfreundlichen Entfernungen zu den umliegenden Stadtteilen sowie die derzeit vorhandenen größeren, für den Fußverkehr undurchlässigen Gewerbeflächen erschweren das Zufußgehen im Gebiet. So spielt sich der Fußverkehr im Gebiet hauptsächlich auf den Gehwegen entlang der Hauptstraßen ab und beschränkt sich im Alltagsverkehr zumeist auf notwendige Wege (z.B. von/zur Bushaltestelle). Dabei wird er überwiegend im Mischverkehr mit dem Radverkehr geführt; die Geh-/Radwege erfüllen hierbei nicht die Mindestanforderungen gemäß den ERA.

Durch Lippolthausen verlaufen jedoch auch einige Wanderwege. So führt der Lüner Rundwanderweg von

Norden aus Alstedde kommend vorbei an der Schlossmühle und über die Frydagstraße bis zum Datteln-Hamm-Kanal. Eine Streckenwanderung des Sauerländischen Gebirgsvereins führt über den gleichen Weg durchs Gebiet. Der Erlebnisrundweg Lüner Lippeaue kommt ebenfalls aus Norden, führt jedoch an der Brunnenstraße nach Osten über die Moltkestraße.

FAHRZEITVERGLEICH

Im Vergleich der Fahrzeiten der unterschiedlichen Verkehrsmittel von Lippolthausen (Ausgangspunkt Buddenburg) zu benachbarten Städten oder Stadtteilen stellt meist der Pkw das schnellste Verkehrsmittel dar. Dies ist erwartungsgemäß auf das engmaschige Straßennetz und direkt (d.h. ohne größere Umwege) geführte

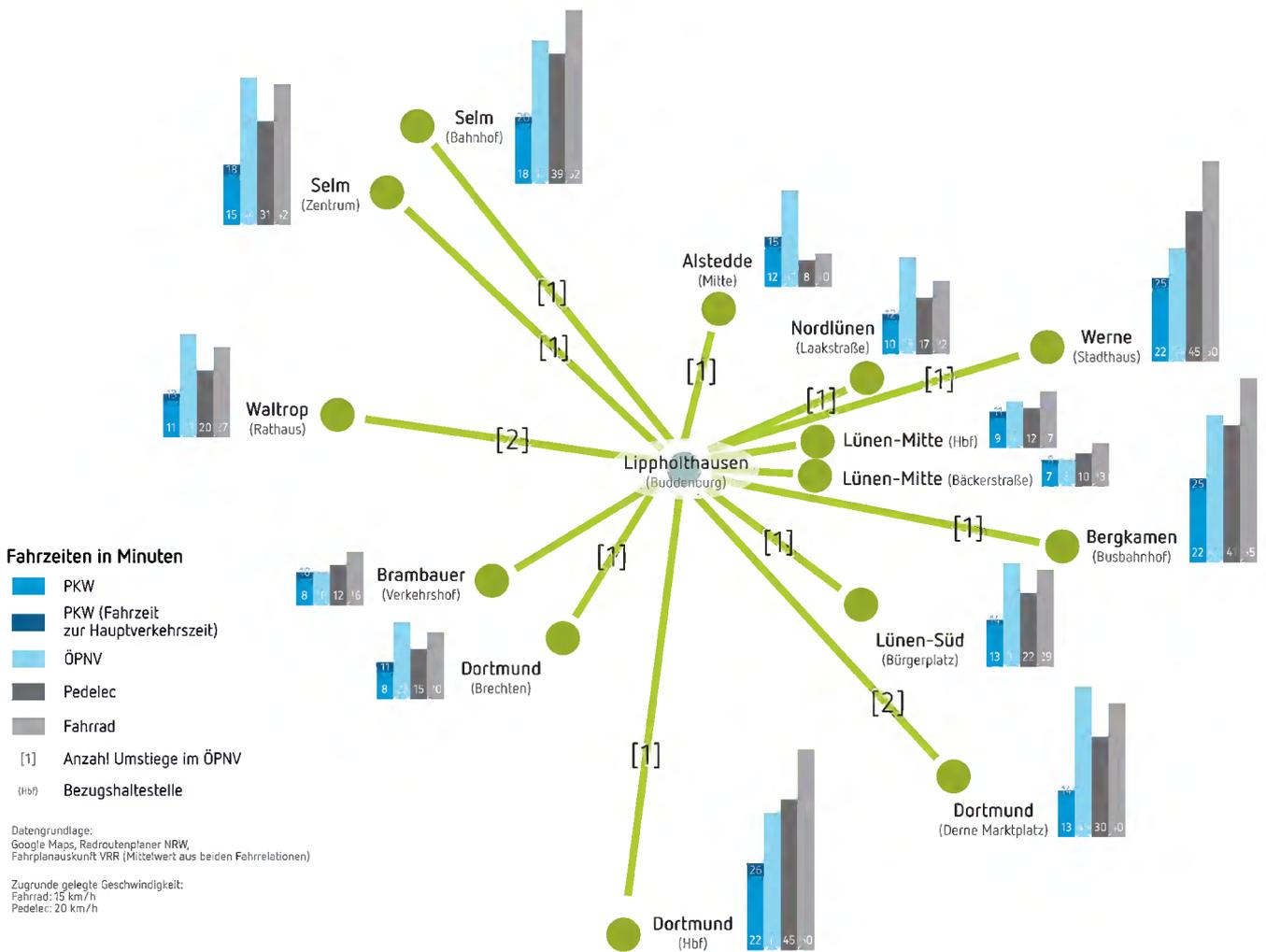


Abbildung 8: Fahrzeiten von Lippolthausen zu ausgewählten Zielen nach Verkehrsmittel

Straßenverbindungen zurückzuführen. Zu den Hauptverkehrszeiten sind jedoch - nicht zuletzt aufgrund der Probleme an den umliegenden Knotenpunkten in Bezug auf die Leistungsfähigkeit - längere Fahrzeiten mit dem Pkw einzuplanen.

Auf den Relationen, auf denen im ÖPNV kein Umstieg erforderlich ist, weist dieser dann sogar konkurrenzfähige Fahrzeiten zum Pkw auf; jedoch existieren nur wenige Direktverbindungen im ÖPNV, d.h. Verbindungen ohne Umstieg. Sobald ein oder mehrere Umstiege erforderlich werden, erhöht sich die Fahrzeit bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel deutlich. Dies liegt an der Anzahl von Zwischenhalten, an indirekten Verbindungen (z. B. über Lünen Hauptbahnhof) sowie an Wartezeiten beim Umstieg. So ist mehrfach ein eher unattraktives Fahrzeitverhältnis zwischen MIV/ÖPNV mit 1:2 zu beobachten.

Das Pedelec (Fahrrad mit elektrischer Unterstützung) ist vor allem im lokalen Bereich eine Alternative zu Pkw und ÖPNV, im stadtgrenzenüberschreitenden Bereich zumindest zum ÖPNV, da es aufgrund von direkten Verbindungen und der fehlenden Stauanfälligkeit konkurrenzfähige Fahrzeiten aufweist. Mit dem konventionellen Fahrrad wird auf allen Relationen eine nahezu proportional zum Pedelec höhere Fahrzeit benötigt.

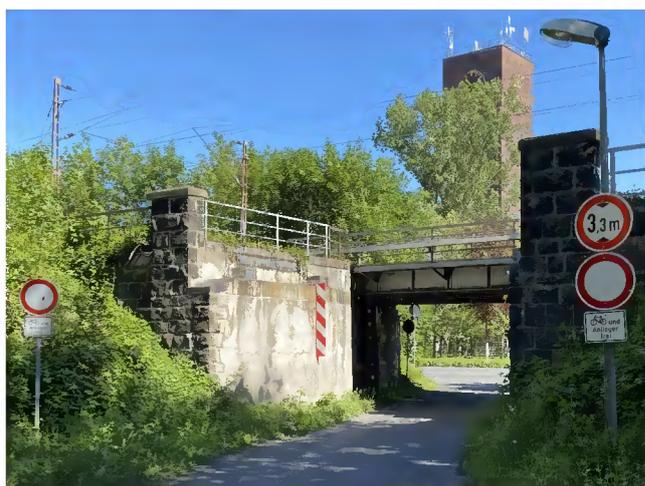
### TRIMODALITÄT

Durch das Straßennetz, die Gleisanschlüsse sowie den Datteln-Hamm-Kanal verfügt der Standort über eine trimodale Verkehrsanbindung, was ein besonderes Potenzial darstellt und welche es zu sichern und zu optimieren gilt.

Der Datteln-Hamm-Kanal erstreckt sich in ca. 47 km Länge vom RWE-Kraftwerk in Hamm-Schmehausen bis zum Dortmund-Ems-Kanal in Datteln und verläuft südlich entlang des Gebiets. Anknüpfungspunkte in Lünen bilden der im Untersuchungsgebiet befindliche Stummhafen, der jedoch derzeit landseitig nur über das Gelände Trinanel erreicht werden kann, sowie der rund drei Kilometer entfernt gelegene Stadthafen Lünen.



Stummhafen und Trinanel-Kraftwerk (Quelle: Kreis Unna, 2019)



Bahnunterführung „Zum Stummhafen“



Ausziehgleis STEAG (Südfläche)

In Bezug auf den Verkehrsträger Schiene existieren aktuell zwei Industriestammgleise. Das in weiten Teilen zur Hamm-Osterfelder-Bahntrasse parallel geführte Gleis der Stadthafen Lünen GmbH führt vom Stadthafen kommend über den Übergabebahnhof, der direkt westlich der B236 liegt, zum Gelände Trianel bzw. dort zum Stummhafen.

Die Hamm-Osterfelder Bahn ist Teil des Korridors 8 Nordsee – Ostsee (North Sea – Baltic) der Europäischen Güterverkehrskorridore und verbindet vor allem die großen Nordseehäfen mit den osteuropäischen Ländern bis zum Baltikum. Dies bietet weiteres Potenzial für eine Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene.

Den am südöstlichen Rand des Gebiets von der Haupttrasse (der Hamm-Osterfelder Bahn) abzweigenden Gleisanlagen (Ausziehgleise STEAG) droht derzeit aufgrund von Auflagen der Rückbau. Mit Schließung des Kraftwerkstandortes steht die Nutzung der Gleise generell in Frage, so dass im Rahmen der Flächenentwicklung eine Nachnutzung zu klären ist.

### 3.7 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

#### REGIONALPLAN

Die Stadt Lünen und der Wirtschaftsstandort Lippolthausen liegen im Geltungsbereich des Regionalplans Ruhr, der momentan vom Regionalverband Ruhr erarbeitet wird. Die aktuelle Entwurfsfassung sieht für den Wirtschaftsstandort Nutzungen vor, die der jetzigen Struktur größtenteils entsprechen. Das Gelände des ehemaligen STEAG-Kraftwerks ist als Bereich mit gewerblicher und industrieller Nutzung mit der besonderen Zweckbestimmung „Regionaler Kooperationsstandort“ dargestellt. Für die entsprechenden Standorte wird derzeit ein Sachlicher Teilplan erarbeitet, um eine schnellere Bereitstellung großflächiger Ansiedlungsflächen zu ermöglichen. Entsprechend dem raumordnerischen Ziel sind diese Standorte besonders flächenintensiven Gewerbe- und Industriebetrieben mit einer Mindestgröße von fünf Hektar Netto-Grundstücksfläche vorbehalten, wobei die textlichen Festsetzungen des Regionalplans Ausnahmen

hiervon beinhalten. Das vorliegende Entwicklungskonzept soll mit Blick auf das derzeit laufende Erarbeitsverfahren darüber Aufschluss geben, ob der ehemalige STEAG-Standort ganz oder nur in Teilen als regionale Kooperationsfläche entwickelt werden soll.

Die Grün- und Freiflächen rund um das Industrie- und Gewerbegebiet sind im Regionalplan als Regionale Grünzüge und Klimatische Ausgleichsräume festgelegt. Als Regionale Grünzüge müssen diese Freiflächen erhalten werden und dürfen durch Planungen und Maßnahmen nicht in ihren Aufgaben und Funktionen beeinträchtigt werden. Als Klimatische Ausgleichsräume besitzen die Landschaftsräume rund um den Wirtschaftsstandort eine besondere Bedeutung für die Lufthygiene und die Verbesserung des Stadtklimas. Ihr Erhalt ist in weiteren Planungen zu berücksichtigen. Gleiches gilt für die gekennzeichneten Waldflächen. Mit einem Waldanteil von zehn Prozent an der Gesamtfläche des Stadtgebietes gehört Lünen dem Regionalplan nach zu den waldarmen Kommunen in NRW. In diesen Städten sollen Waldflächen nur in Ausnahmefällen für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden. Am Wirtschaftsstandort Lippolthausen sind der Gehölzbestand rund um den „Mühlteich“ (Regenrückhaltebecken an der Schlossmühle) sowie die nördlich anschließende Grünverbindung als Waldflächen im Regionalplan zeichnerisch festgelegt.

#### FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Die vorhandenen Flächennutzungen am Wirtschaftsstandort Lippolthausen entsprechen nur teilweise den Darstellungen des Flächennutzungsplans der Stadt Lünen. Das REMONDIS-Gelände und das Gebiet rund um die Frydagstraße sind als Industriegebiete dargestellt, die Flächen südlich der Straße in den Telgen als Gewerbegebiet und das STEAG-Areal als Fläche für Versorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung Elektrizität. Die ehemalige Wohnsiedlung Am Lüner Brunnen ist laut FNP ebenfalls für eine Nutzung als Versorgungsfläche vorgesehen. Auch die gegenüberliegenden Wohnnutzungen widersprechen den Darstellungen des

Plans, welcher entlang der Brunnenstraße zwischen Schlossmühle und Bahnübergang eine gewerbliche Nutzung vorsieht. Das Gelände des Trianel-Kraftwerks ist als Industriegebiet dargestellt.

Durch das Industrie- und Gewerbegebiet läuft in Südwest-Nordost-Richtung die Richtfunktrasse Lünen-Bergkamen (STEAG). Diese ist im Flächennutzungsplan dargestellt, um mögliche Störungen zu vermeiden, die beispielsweise von Bauwerken mit einer Höhe von mehr als 20 Metern oder großflächigen Photovoltaikanlagen ausgehen können.

### BEBAUUNGSPÄNE

Im Bereich des Wirtschaftsstandortes Lippolthausen bestehen sechs rechtskräftige Bebauungspläne aus unterschiedlichen Jahrzehnten, welche die Struktur und Nutzung der Gewerbe- und Industriegebiete festsetzen (siehe Abbildung 9). Eine Ausnahme bildet der Bebauungsplan Nr. 092 „Kraftwerk STEAG“, welcher für das Kraftwerksareal eine Versorgungsfläche festsetzt und darüber hinaus nur wenige Festsetzungen enthält. Die aus dem Flächennutzungsplan entwickelten Festsetzungen der anderen Pläne unterscheiden sich weniger im Maß der baulichen Nutzung als in der Art. So setzen alle Bebauungspläne eine Grundflächenzahl von 0,8 und eine Baumassezahl von 9,0 bzw. 10,0 fest. Unterschiede bestehen hingegen in der Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben und betriebsgebundenen Wohnnutzungen. Während Einzelhandelsnutzungen im Bereich der Bebauungspläne 149 „Brunnenstraße“ und 156 „In den Telgen“ nur eingeschränkt oder gar nicht zulässig sind, enthalten die Pläne 061 „Frydagstraße“ und 080 Stummhafen hierzu keine Festsetzungen. Im Geltungsbereich der letztgenannten Pläne sind dafür Betriebsleiterwohnungen allgemein zulässig, während die Bebauungspläne 149 „Brunnenstraße“ und 158 „In den Telgen“ solche Nutzungen nur ausnahmsweise zulassen.

Das Gelände der Firma REMONDIS liegt im Geltungsbereich der Lüner Innenbereichssatzung und zählt damit planungsrechtlich zu den im Zusammenhang bebauten Ortsteilen.

### 3.8 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Im Untersuchungsbereich des Wirtschaftsstandortes Lippolthausen verfügen die Stadt Lünen und deren städtische Tochtergesellschaften neben dem Eigentum an Straßenverkehrs- und Bahnflächen sowie an den Grün- und Waldflächen rund um den „Mühlteich“ auch über die Eigentumsrechte an umfangreichen Frei- und Landwirtschaftsflächen im Auenbereich der Lippe sowie entlang der Röhlenbecke (siehe Abbildung 9).

Darüber hinaus befindet sich im Gewerbegebiet „In den Telgen“ das letzte zusammenhängende, planungsrechtlich qualifizierte Gewerbegrundstück (ca. 2,3 ha) im Eigentum der Stadt. Das Grundstück ist aktuell zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachtet. Das angrenzende ehemalige Wohnhaus Brunnenstraße 67 samt Grundstück befindet sich ebenfalls im Eigentum der Stadt.

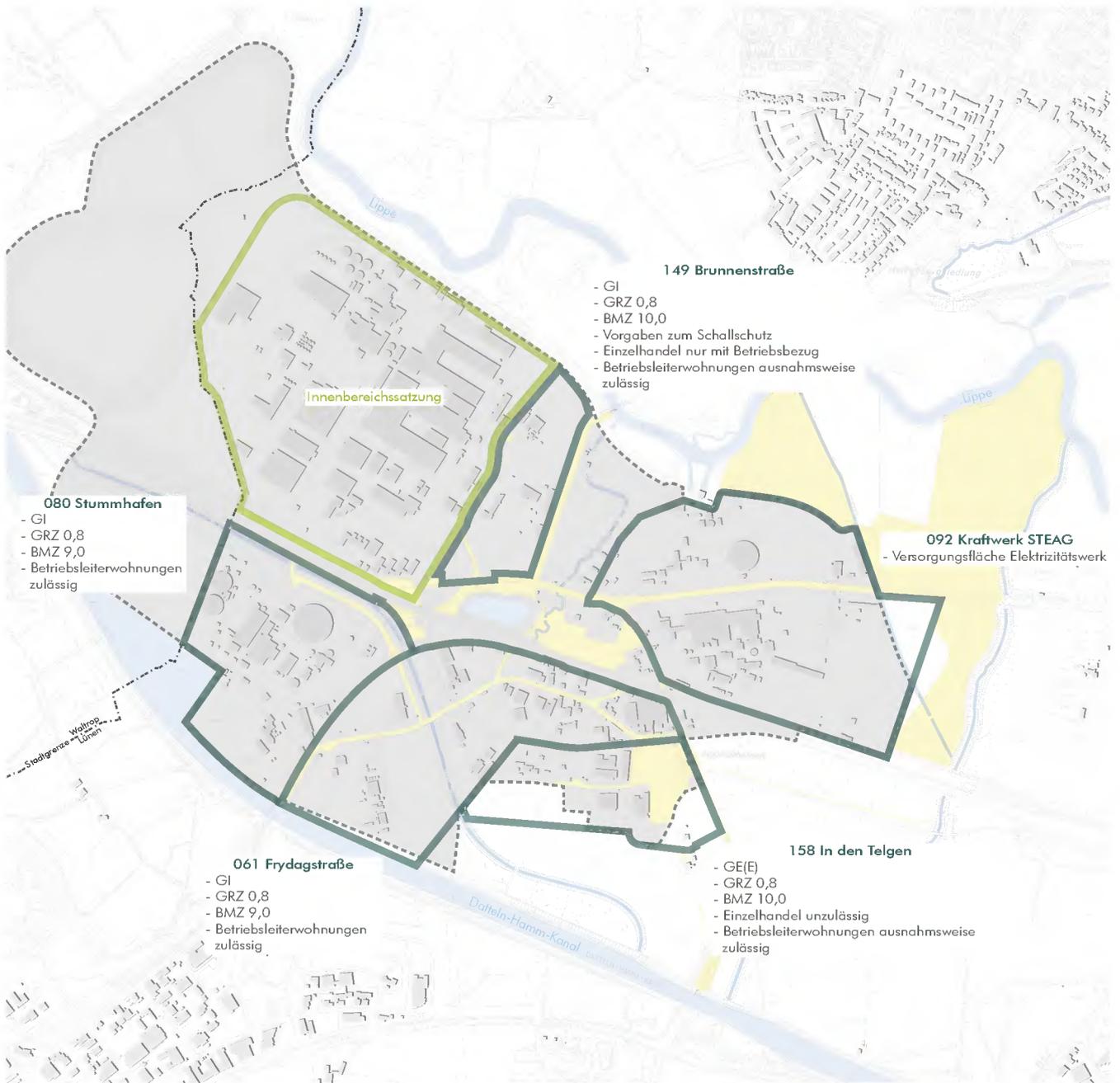


Abbildung 9: Planungsrechtliche Grundlagen und Eigentumsverhältnisse

- Gewässer
- Industrie- / Gewerbebestandort
- Flächen in städtischem Eigentum
- Geltungsbereich Innenbereichssatzung
- Geltungsbereich Bebauungsplan
- Bebauung

## 4 ANALYSE DER WIRTSCHAFTLICHEN SITUATION

Zur Aufnahme der wirtschafts- und infrastrukturellen Situation vor Ort und den daraus erwachsenden Potenzialen wurde eine mehrstufige Analyse durchgeführt. Zentral für die Analyse war es dabei, die Erkenntnisse sowohl aus eigener Bestandsaufnahme und objektiven Daten als auch aus der Beteiligung der Akteure vor Ort zu gewinnen.

Hierzu wurden fünf unabhängige Arbeitsschritte durchgeführt: Erstens erfolgte eine Bestandsaufnahme vor Ort, in der die ansässigen Unternehmen kartiert und inklusive Branchenzuordnung dokumentiert wurden. Zweitens erfolgte eine fokussierte sozioökonomische Analyse, in der für die Fragestellung relevante Sekundärstatistiken ausgewertet wurden. Zur Spiegelung dieser Ergebnisse der ersten beiden Arbeitsschritte mit der endogenen Wahrnehmung erfolgten drittens leitfadengestützte Expertengespräche mit ansässigen Unternehmen und weiteren Stakeholdern sowie viertens eine Onlineumfrage unter den ansässigen Unternehmen mit einem Schwerpunkt auf der Leitbildentwicklung. Abschließend wurden fünftens ebenfalls Reaktionen in den Beteiligungsverfahren aufgenommen.

### 4.1 BESTANDSAUFNAHME VOR ORT

In der fünften Kalenderwoche 2020 (27. bis 31. Januar) fand eine umfassende Bestandsaufnahme vor Ort statt. Hierzu stellte die Auftraggeberin im Vorfeld eine Liste mit den ansässigen Unternehmen zur Verfügung, die als Basis für die Bestandsaufnahme diente, um die genannten Unternehmen zu kartieren, zu prüfen und etwaige Ergänzungen vorzunehmen. In der Dokumentation wurden die Unternehmen ebenfalls verschiedenen Branchen zugeteilt.

Auf Basis der Bestandsaufnahme können insbesondere Aussagen zu Struktur und Qualitäten des Gebiets sowie zur lokalen Wirtschafts- und Branchenstruktur getroffen werden.

### GEBIETSDARSTELLUNG

Die Bestandsaufnahme fand im Gewerbegebiet Brunnenstraße/Frydagstraße statt mit den Schwerpunkten Brunnenstraße, Frydagstraße, In den Telgen und Josef-Rethmann-Straße sowie einzelnen Adressen in der Moltkestraße und im Mühlenweg. Teil der Bestandsaufnahme vor Ort waren auch Begehungen der beiden Kraftwerksgelände sowie der Einzelfläche STEAG Power Minerals; dies erfolgte teilweise im Rahmen der durchgeführten Interviews.

Dabei unterscheiden sich die Teilgebiete Brunnenstraße im Nordwesten und Frydagstraße/In den Telgen im Südosten des betrachteten Gebiets in ihrer grundsätzlichen Ausgestaltung: Der nördliche Teil (u. a. REMONDIS SE & Co. KG, Wirtschaftsbetriebe Lünen GmbH, Befesa Salzschlacke GmbH Lünen) wirkt weitaus verdichteter und sowohl von den Gebäuden als auch der Verkehrsinfrastruktur her moderner und eindeutiger als Gewerbegebiet erkennbar als der südliche Teil (u. a. InnovaTherm GmbH, Strahltechnik Ernst GmbH).

### WIRTSCHAFTS- UND BRANCHENSTRUKTUR

In der Bestandsaufnahme vor Ort konnten nach Konsolidierung der Ausgangsliste insgesamt 64 ansässige Unternehmen bzw. Betriebe dokumentiert werden. Dies entspricht 2,36 Prozent aller Niederlassungen in der Stadt Lünen (IT.NRW, 2018a).

Die Zuordnung der identifizierten Betriebe zu einzelnen übergreifenden Wirtschaftssegmenten erfolgte soweit möglich auf Basis der von außen ersichtlichen Merkmale sowie über Online-Nachrecherchen. Hierbei wurde ein gebietsübergreifender Branchenschwerpunkt deutlich: Knapp ein Drittel aller ansässigen Unternehmen (31,50 %; 20 Unternehmen) kann der Branche Kreislaufwirtschaft zugeordnet werden. Als Ankerpunkt dient hierbei die REMONDIS SE & Co. KG als größtes deutsches Recyclingunternehmen. Die Unternehmen der

Kreislaufwirtschaft verteilen sich hierbei unterschiedlich auf die Brunnenstraße (9 Unternehmen), die Frydagstraße (8 Unternehmen) und die Josef-Rethmann-Straße (3 Unternehmen).

Ein kleinerer Schwerpunkt der Gebiete findet sich im Handel (18,75 %; 12 Unternehmen); es folgen die Logistik (10,94 %, 7 Unternehmen), verschiedene Industrieunternehmen (9,38 %; 6 Unternehmen) sowie die Energiebranche (7,81 %; 5 Unternehmen). Die sonstigen Anteile verteilen sich auf Einzelgruppen wie beispielsweise kleine Dienstleistungsbetriebe.

## 4.2 SOZIOÖKONOMISCHE ANALYSE

Aufgrund der Aufgabenstellung und des Umstands, dass die etablierten Sekundärstatistiken maximal Daten auf Gemeindeebene ausweisen, wurde als Analyseobjekt der durchgeführten Untersuchung die Stadt Lünen definiert. Neben grundsätzlichen räumlichen und demografischen Einordnungen fokussiert sich die Analyse auf drei Dimensionen: Arbeitsmarkt, Pendlerstruktur und Wirtschaftsbeziehungen. Als Vergleichsgrößen für die Stadt Lünen dienen der Kreis Unna sowie das Land Nordrhein-Westfalen.

Mit 86.449 Einwohnern ist die Stadt Lünen die größte Stadt des im Osten der Metropole Ruhr gelegenen Kreises Unna (IT.NRW, 2018b). Als Teil des Nordkreises grenzt die Stadt Lünen dabei an die kreisangehörigen Gemeinden Selm, Werne, Bergkamen und Kamen sowie an die kreisfreie Stadt Dortmund und die Stadt Waltrop (Kreis Recklinghausen).

Auf Lünen Stadtgebiet verlaufen die Bundesstraßen 54 (Gronau – Wiesbaden) und 236 (Coesfeld – Ederbergland), die die Stadt einerseits mit dem nördlichen Münsterland, andererseits mit der südlich verlaufenden Bundesautobahn 2 (Oberhausen – Berlin) verbinden. Über diese ist in kurzer Distanz im Osten am Kamener Kreuz die Bundesautobahn 1 (Heiligenhafen – Saarbrücken) angebunden. Im unmittelbaren Umfeld verlaufen weiter südlich ebenfalls die Bundesautobahnen 44 (Dortmund – Waldkappel) und 45 (Dortmund – Aschaffenburg).

Über den Lünen Hauptbahnhof ist die Stadt Lünen über zwei Regionalbahnen an das Regionalnetz der Deutschen Bahn angeschlossen: Die RB 51 verkehrt von Dortmund durch das Münsterland in das niederländische Enschede; die RB 50 von Dortmund nach Münster. Fahrten in andere kreisangehörige Gemeinden sind im Öffentlichen Personennahverkehr vor allem über Busverbindungen möglich.

Mit der Lippe und dem Dattel-Hamm-Kanal verlaufen darüber hinaus zwei zentrale Wasserstraßen mit überregionaler Bedeutung durch das Stadtgebiet.

## ARBEITSMARKT

Mitte 2019 waren in der Stadt Lünen 25.999 Menschen sozialversicherungspflichtig beschäftigt (IT.NRW, 2019). Dies bedeutet im Fünfjahresvergleich seit 2014 ein Wachstum von 17,43 Prozent, welches deutlich über den Vergleichswerten des Kreises Unna (11,80 %) und des Landes NRW (9,53%) liegt.

Die Arbeitslosenquote der Stadt Lünen liegt mit 9,5 nicht nur stark über den Quoten des Bundeslandes (6,5) und des Kreises (6,8) sondern ist auch die höchste im gesamten Kreisgebiet (Bundesagentur für Arbeit, 2019a). Die absolute Arbeitslosigkeit konnte dabei zwischen 2014 und 2019 von 5.392 auf 4.346 (Bundesagentur für Arbeit, 2019b) reduziert werden. Diese damit verbundene prozentuale Abnahme von -19,40 Prozent liegt zwar unter dem Wert des Kreises Unna (-24,82 %) aber über dem des Landes NRW (-16,74 %).

Eine besondere Herausforderung der Stadt Lünen hinsichtlich des Arbeitsmarktes ist die hohe Quote der Langzeitarbeitslosen von 4,0, die deutlich über den Quoten des Landes und des Kreises (jeweils 2,5) liegt (Bundesagentur für Arbeit, 2019b).

## WIRTSCHAFTSSTRUKTUR

Bei Betrachtung der Lünen Wirtschaftsstruktur nach Branchen wird einerseits eine hohe Heterogenität in der Breite, andererseits auch eine klare Spezialisierung in der Spitze deutlich. Die zugehörige Auswertung erfolgte anhand einer so genannten Kompetenzfeldanalyse,

welche auf Basis der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB) drei Indikatoren analysiert: erstens den Anteil einer Branche (definiert über die Klassifizierung der Wirtschaftszweige WZ 2008) an allen Beschäftigten, zweitens das Wachstum dieser Branche im Fünfjahresvergleich sowie drittens die Stärke der Branche im Vergleich zu anderen Regionen (Spezialisierung, hier Kreis Unna und NRW). Für die vorliegende Aufgabenstellung ist vor allem dieser dritte Indikator von Relevanz.

Aus den beiden Kompetenzfeldanalysen für Juni 2019 (Bundesagentur für Arbeit, 2019c) können fünf übergreifende Erkenntnisse gezogen werden:

**1. Die eindeutige Leitbranche der Stadt Lünen ist die Kreislaufwirtschaft**, repräsentiert durch die WZ-Kategorie 38 Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinnung. Die Kreislaufwirtschaft ist dabei sowohl im Vergleich mit Nordrhein-Westfalen als auch mit dem Kreis Unna die am stärksten spezialisierte Branche. Bezogen auf NRW liegt der Spezialisierungswert bei 7,49, das heißt der Anteil der Kreislaufwirtschaft an der Gesamtwirtschaft ist in der Stadt Lünen über siebenmal höher als in NRW. Die Spezialisierung im Vergleich mit dem Kreis Unna ist mit 2,60 etwas niedriger. Über die Spezialisierung hinaus weist die Branche zwischen Juni 2014 und Juni 2019 mit 53,70 Prozent von 797 auf 1.225 SVB das fünfthöchste Wachstum aus.

**2. Der Anteil der klassischen Industrie an der Gesamtwirtschaft ist mit 8,44 Prozent vergleichsweise gering** (Kreis Unna: 18,14 %; NRW: 19,33 %). Hierbei sei jedoch angemerkt, dass für die Stadt Lünen elf Branchen aus diesem Bereich anonymisiert wurden. Dies geschieht meist im so genannten Dominanzfall, d. h. bei Branchen, bei dem ein Unternehmen so dominant ist, dass eine Angabe von Werten direkt auf das Unternehmen bezogen werden kann. Innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes sticht vor allem die WZ-Kategorie 27 Herstellung von elektrischen Ausrüstungen mit der zweithöchsten Spezialisierung im Vergleich sowohl zu NRW (3,41) als auch zum Kreis Unna (1,94) und einem Wachstum von 39,84 Prozent heraus. Ebenfalls spezialisiert sind aus diesem Bereich die WZ-Nummern

10 Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln (NRW: 1,61; Kreis Unna: 1,62) sowie 31 Herstellung von Möbeln (Kreis Unna: 1,41; keine Spezialisierung gegenüber NRW).

### **3. Das höchste Wachstum zwischen 2014 und 2019 fand im Dienstleistungssektor statt.**

Aus den sechs am stärksten wachsenden Branchen stammen fünf aus diesem Segment: 82 Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen für Unternehmen und Privatpersonen (238,46 %), 62 Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie (114,07 %), 74 Sonstige freiberufliche, wissenschaftliche und technische Tätigkeiten (90,63 %), 93 Erbringung von Dienstleistungen des Sports, der Unterhaltung und der Erholung (78,38 %) sowie 70 Verwaltung und Führung von Unternehmen und Betrieben; Unternehmensberatung (51,74 %). Allerdings sei angemerkt, dass all diese Branchen zusammen nur 4,50 Prozent der Gesamtwirtschaft ausmachen.

### **4. Der zuletzt viel diskutierte Bereich der Logistik weist bei Betrachtung ambivalente Ergebnisse auf.**

Einerseits weist die WZ-Nr. 49 Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen, die grundsätzlich mit Straßenlogistik gleichgesetzt werden kann, sowohl im Vergleich mit NRW (1,24) als auch mit dem Kreis Unna (1,14) eine leichte Spezialisierung auf. Die WZ-Nr. 52 Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr ist hingegen nicht spezialisiert, im Vergleich mit dem Kreis Unna besteht hier sogar eine besonders deutliche Unterspezialisierung (0,24; NRW: 0,78). Insgesamt macht die Logistikbranche mit 1.403 SVB etwa 5,4 Prozent aller Beschäftigten in der Stadt Lünen aus; im gesamten Kreisgebiet sind es hingegen 11,1 Prozent. Die zugehörige WZ-Nr. 50 Schifffahrt, die mit dem Stadthafen Lünen assoziiert werden kann, ist aufgrund des vorliegenden Dominanzfalls anonymisiert; die weiteren Nummern sind entweder nicht vorhanden oder weisen nur gering abweichende Spezialisierungswerte auf.

**5. Die aufgrund der besonderen Aufgabenstellung ebenfalls relevante WZ-Nr. 35 Energieversorgung ist sowohl gegenüber dem Land Nordrhein-Westfalen (1,31) als auch dem Kreis Unna (1,20) leicht spezialisiert.** Allerdings ist die Branche zwischen 2014 und 2019 um -19,24 Prozent geschrumpft. Zum Vergleich: Im Kreis Unna waren es im gleichen Zeitraum -11,09 Prozent, in NRW wuchs die Branche sogar um 1,99 Prozent.

Auf den nachfolgenden Seiten sind die beiden durchgeführten Kompetenzfeldanalysen in grafischer Form dargestellt. Die Größe der dargestellten Blasen steht dabei für den Anteil, den die jeweilige Branche an der Gesamtbeschäftigung in Lünen hat. Auf der vertikalen Y-Achse ist das Wachstum im Fünfjahresvergleich angegeben, während die horizontale X-Achse die Spezialisierung / Stärke der Branche im Vergleich zu NRW bzw. dem Kreis Unna in Form des Standortkoeffizienten ausweist.

Der Standortkoeffizient ist folgendermaßen zu lesen: Ein Wert von 1,0 (Schneidepunkt X-Achse) bedeutet, dass der Anteil der Branche an den SVB sowohl in der Stadt Lünen als auch in NRW / im Kreis Unna exakt gleich groß ist. Ein Wert von 3,0 bedeutet dementsprechend, dass der Anteil der Branche an den Beschäftigten in Lünen dreimal so hoch ist wie der in den Vergleichsregionen.

Die dargestellten Kompetenzfeldanalysen stellen jeweils die zehn Branchen dar, die im Vergleich zum Kreis Unna beziehungsweise zum Land Nordrhein-Westfalen den höchsten Standortkoeffizienten ausweisen. Die besonderen Segmente Kreislaufwirtschaft und Energie sowie Logistik sind farblich gesondert hervorgehoben.

PENDLERSTRÖME

Der Pendleratlas NRW weist für die Stadt Lünen ein negatives Delta von -6.838 aus, welches sich aus 18.612 Ein- und 25.450 Auspendlern zusammensetzt (Pendleratlas NRW, 2018). Die stärkste Verbindung in bei-

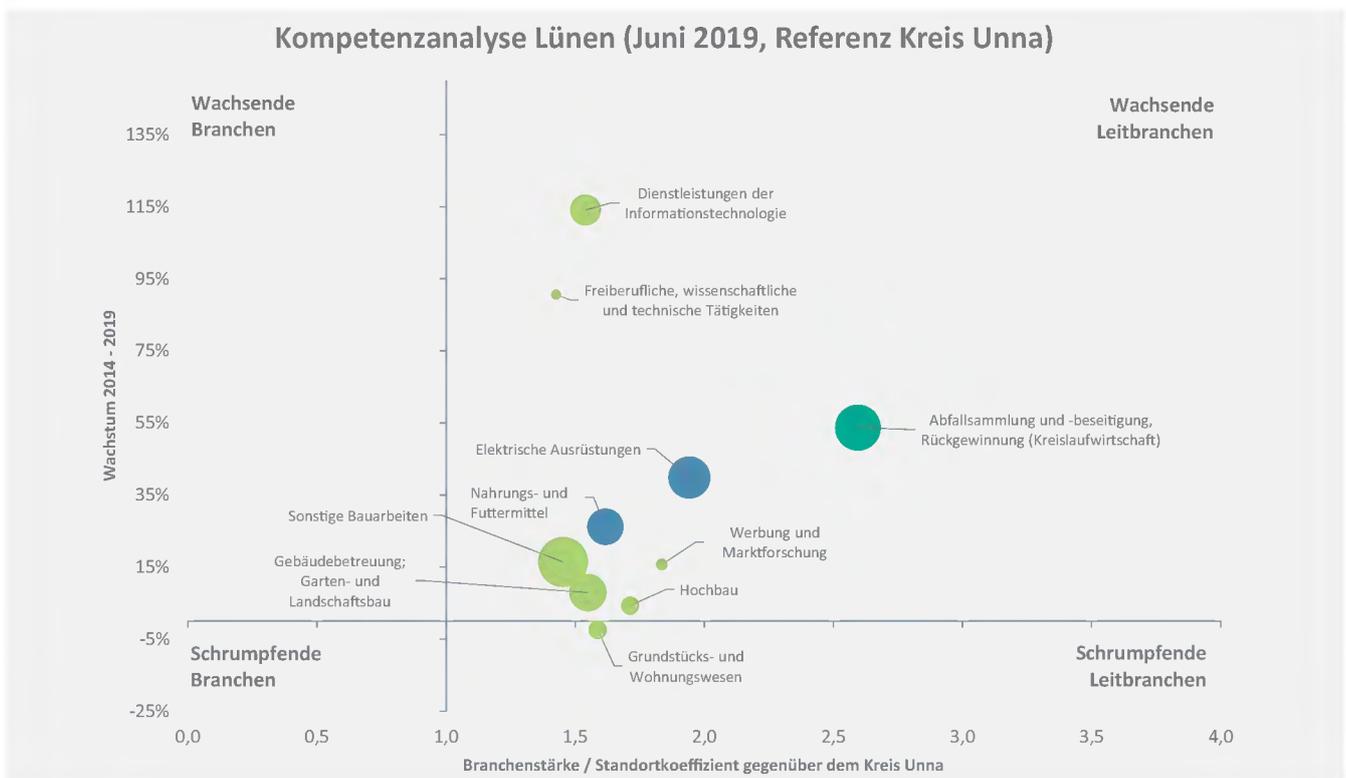


Abbildung 10: Kompetenzanalyse Lünen (Juni 2019, Referenz Kreis Unna)

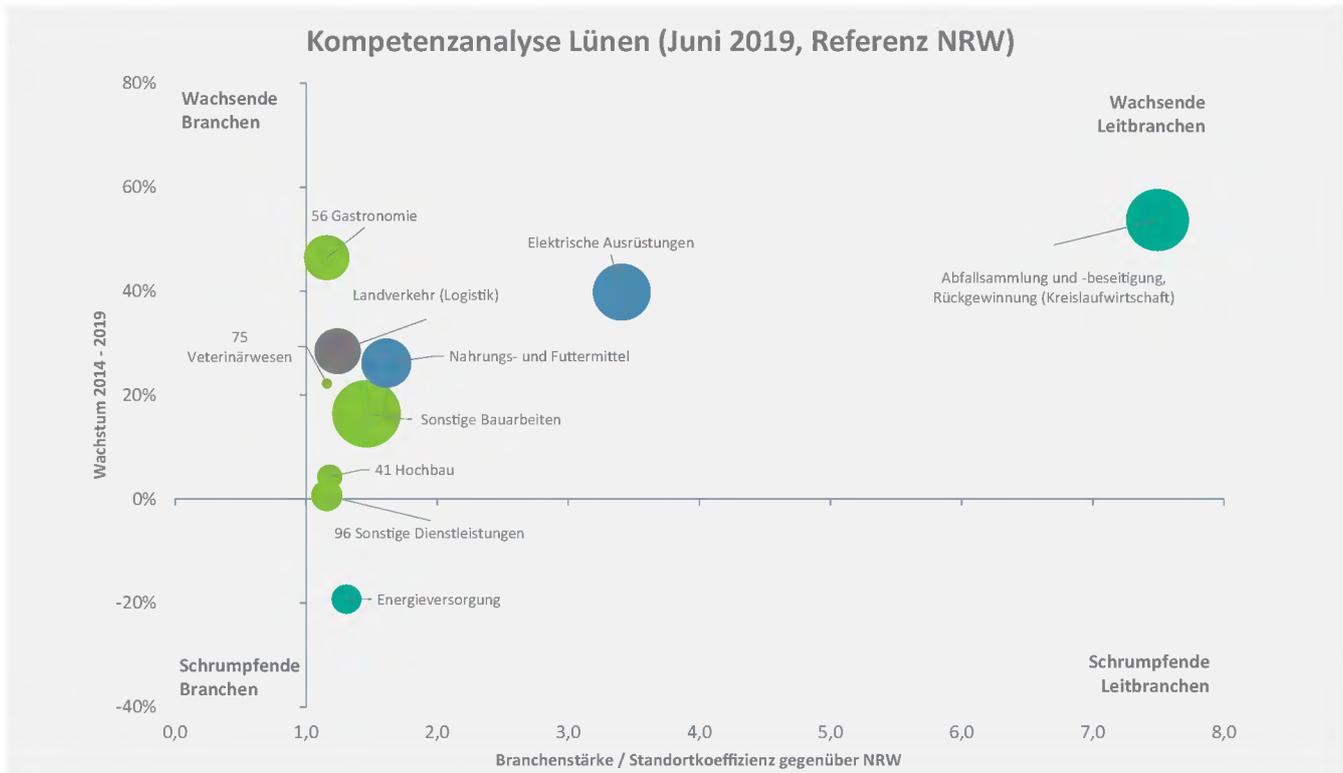


Abbildung 11: Kompetenzanalyse Lünen (Juni 2019, Referenz NRW)

de Richtungen besteht dabei mit der Stadt Dortmund, die mit 4.756 Personen 25,55 Prozent der Ein- und mit 10.361 Personen 40,71 Prozent der Auspendler ausmacht. Danach folgen mit deutlichem Abstand die Städte Selm, Bergkamen, Werne und Hamm bei den Einpendlern sowie die Städte Werne, Unna, Kamen und Selm bei den Auspendlern.

Die hohe Dynamik der Pendlerbewegungen wird ebenfalls bei Betrachtung des Bestandes an Hochqualifizierten (Personen mit akademischem Berufsabschluss) deutlich: Während 8,3 Prozent der Bewohner der Stadt Lünen hochqualifiziert sind (Hochqualifizierte am Wohnort), sind es unter den SVB 10,1 Prozent (Hochqualifizierte am Arbeitsort) (Bertelsmann Stiftung, 2017). Dies bedeutet konkret, dass die Anzahl der Hochqualifizierten in Lünen durch Einpendler steigt; im Kreis Unna ist diese Dynamik umgekehrt (am Wohnort: 10,2 %; am Arbeitsort: 9,2 %). Im Vergleich zum Land NRW (14,5 % in beiden Indikatoren) sind diese Werte jedoch allesamt unterdurchschnittlich.

### 4.3 ERGEBNISSE DER INTERVIEWS

Die agiplan führte Experteninterviews mit Geschäftsführern zentraler, am Wirtschaftsstandort Lippolthausen ansässiger Unternehmen durch, um eine möglichst große Beteiligung der regionalen Wirtschaft zu erzielen und die Erfassung ihrer Bedürfnisse sicherzustellen. Die Auswahl der Gesprächspartner erfolgte in Abstimmung mit der Wirtschaftsförderung Lünen, die auch die Kontakte zu den Unternehmern zur Verfügung stellte. Die Experteninterviews fanden in der neunten und zehnten Kalenderwoche 2020, zwischen dem 28.02. und 05.03.2020, statt. Insgesamt wurden Interviews mit sechs Unternehmensvertretern geführt, die zwischen 60 und 90 Minuten dauerten. Eins der Interviews fand telefonisch statt, wohingegen die weiteren fünf Interviews persönlich durchgeführt wurden. Eine Übersicht der Interviews ist Abbildung 12 zu entnehmen. Seitens der agiplan nahm der Projektleiter Dr. Hans-Ulrich Tappe an allen Interviews teil und wurde entweder durch Stefan Nentwig oder Kerstin Sukale unterstützt.

Experteninterviews Lippolthausen			
Nr.	Unternehmen	Gesprächspartner	Datum
1	REMONDIS Production GmbH	Herr Silvio Löderbusch (GF)	28.02.2020
2	Trianel Kraftwerk Lünen GmbH	Herr Stefan Paul (GF)	04.03.2020
3	Hagedorn Unternehmensgruppe	Herr Rick Mädels (GF)	02.03.2020
4	Innovatherm GmbH	Herr Falko Lehrmann (GF)	04.03.2020
5	Stadtwerke Lünen GmbH, Stadthafen Lünen GmbH, WBL Wirtschaftsbetriebe Lünen GmbH, Bioenergie Lünen GmbH & Co. KG	Herr Dr. Achim Grunenberg (GF)	05.03.2020
6	Firmengruppe Fähnrich	Herr Carsten Fähnrich (GF)	04.03.2020

Abbildung 12: Übersicht über die geführten Experteninterviews

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Gespräche nach Themen geclustert vorgestellt:

#### MAKRORÄUMLICHE LAGE

Die befragten Unternehmer bewerteten die makroräumliche Lage des Industriegebiets Lippolthausen im östlichen Ruhrgebiet positiv. Besonders hervorgehoben wurde in diesem Zusammenhang die infrastrukturelle Lage: Obwohl sich das Industriegebiet außerhalb von Ballungszentren befindet, ist es trotz verkehrlicher Probleme, wie z.B. auf der Bundesstraße 236, auf der mikroräumlichen Ebene gut an umliegende Regionen angebunden. So betonte ein Unternehmer die gute Anbindung an die Bundesautobahnen 1, 2 und 44, um für den Ankauf von Waren beispielsweise das Sauerland zu erreichen.

In dem Industriegebiet Lippolthausen sind vor allem Unternehmen der Kreislaufwirtschaft, Logistik sowie Energieversorgung vertreten. Diese Branchenstruktur spiegelte sich auch in den durchgeführten Experteninterviews mit Vertretern der ortsansässigen Unternehmen wieder, wie Abbildung 12 zu entnehmen ist. In diesen Gesprächen bestätigten die Unternehmer die Bedeutung der Kreislaufwirtschaft als Leitbranche des Gebiets. Außerdem wurde in nahezu allen Gesprächen das Thema der Logistik aufgebracht. Dies ist jedoch ambivalent zu betrachten, da die Logistik einerseits zu einer Vergrößerung der verkehrlichen Probleme führt, andererseits jedoch von den Verantwortlichen für noch zu vermarktende Flächen deutlich gemacht wurde, dass die Logis-

tik auf diesen eine Rolle spielen muss. Im Folgenden wird u.a. auf die mikroräumliche Verkehrslage näher eingegangen.

#### INFRASTRUKTUR

Außerdem brachten die befragten Unternehmer in den Gesprächen das Thema der Infrastruktur auf, in deren Zusammenhang im Folgenden die vier Punkte mikroräumliche Verkehrslage, Trimodalität, Versorgungsinfrastruktur sowie Fernwärme betrachtet werden:

**Mikroräumliche Verkehrslage:** Auf der mikroräumlichen Ebene stellt der Lkw für die meisten in Lippolthausen ansässigen Bestandsunternehmen das wichtigste Transportmittel dar. Dies spiegelt sich in der Lkw-Bewegung der Unternehmen wieder, die zwischen 30 bis 500 Lkw pro Tag variiert. Die Unternehmer berichteten ebenfalls, dass die Verkehrsachsen bzw. -knotenpunkte gegenwärtig bereits überlastet seien, was zu einer erhöhten Feinstaubproblematik führe. Es wird erwartet, dass die beschriebene mikroräumliche Verkehrssituation sich zukünftig weiter zuspitzen wird, da eine Zunahme des Lkw-Verkehrs angenommen wird. So geht ein befragter Unternehmer innerhalb der nächsten drei Jahre von einer Steigerung seines Lkw-Verkehrs um 200 bis 300 Lkw auf bis zu 700 Lkw pro Tag aus.

Durch eine Zunahme des Individualverkehrs erwarten einige Unternehmer in Zukunft weitere verkehrliche Engpässe. Die gegenwärtige Parkplatzsituation wurde

von einigen befragten Unternehmern ebenfalls kritisch bewertet, da das Angebot an Parkmöglichkeiten als zu gering empfunden wird. Trotz einer Verbesserung der Busanbindung wird diese weiterhin nicht als attraktiv empfunden.

**Trimodalität:** Die vorhandenen Infrastrukturen „Straße, Schiene und Wasser“ werden von den Unternehmern als wichtigstes Asset des Industriegebiets Lippolthausen wahrgenommen. Eine ausführliche Darstellung des trimodalen Infrastrukturangebots kann dem Kapitel „Ergebnisse der Durchführung der Bestandsaufnahme“ entnommen werden.

Neben dem bereits beschriebenen infrastrukturellen Angebot des Straßenverkehrs verfügt Lippolthausen über Schienen-Infrastruktur sowie den durch die Firma microca Kohlenstäube GmbH betriebenen Stummhafen und einen Stadthafen im erweiterten Umfeld. Außerdem verlaufen die Lippe nördlich bzw. der Datteln-Hamm-Kanal südlich des Industriegebiets.

Die Infrastrukturen Schiene und Wasser werden durch die Unternehmen des Industriegebiets gegenwärtig nur teilweise vollumfänglich – beispielsweise für den Transport von Massengütern – genutzt. Außerdem berichteten einige Unternehmer, dass die Lage des Industriegebiets an der Lippe bzw. am Datteln-Hamm-Kanal ihre Standortentscheidung beeinflusste, da aufgrund dessen zum Beispiel die Verfügbarkeit von Kühlwasser sichergestellt sei.

Die Unternehmer erkennen allerdings Potenziale, ihre Verkehre von der Straße auf die Verkehrsträger Schiene und Wasser zu verlagern. Die Unternehmer betonten daher ausdrücklich die Wichtigkeit, die vorhandenen Anschlüsse auch in Zukunft beizubehalten bzw. zu aktivieren oder auszubauen.

**Versorgungsinfrastruktur:** Eine ausführliche Beschreibung der Versorgungsinfrastruktur des Industriegebiets Lippolthausen ist der Bestandsaufnahme zu entnehmen. Die grundsätzliche Versorgungsinfrastruktur wie Wärme, Elektrizität und Internet wurde von den Unternehmern als positiv bewertet. In den Gesprächen mit

den Verantwortlichen wurde zudem deutlich, dass eine umfassende Anbindung der Unternehmen an das Glasfasernetz bei Bedarf kurzfristig erfolgen kann.

**Fernwärme:** Außerdem wurde in Zusammenhang mit der Infrastruktur Lippolthausens von einigen Unternehmern das Thema der Fernwärme aufgebracht, durch die Synergieeffekte entstehen: Die Fernwärme kann von einigen Unternehmen ausgekoppelt und wiederum anderen Unternehmen zur Verfügung gestellt werden. Da der Verbrauch von Wärme in Industrieunternehmen gleichmäßig ist, wird Fernwärme von den in Lippolthausen ansässigen Unternehmen konstant nachgefragt, was positiv bewertet wurde.

#### PLANUNGSRECHT UND NUTZUNGSKONFLIKTE

Die Ausweisung des Wirtschaftsstandorts Lippolthausen als GI-Gebiet wird von den dort ansässigen Unternehmern als äußerst positiv empfunden, da damit unter anderem weitreichende Möglichkeiten im Rahmen des BImSchG einhergehen. Außerdem wurde befürwortet, dass es aufgrund dessen keine direkt angrenzende Wohnbebauung gibt, durch die störende Gemengelage entstehen können. Die Wohnungen, die sich in dem Gewerbegebiet befinden, sind überwiegend betriebszugehörig, und ein Unternehmer berichtete, dass die Häuser im Umfeld des STEAG-Kraftwerks von Hagedorn gekauft wurden.

#### FLÄCHENANGEBOT UND NACHFRAGE

Das Flächenangebot Lippolthausens wird von den befragten Unternehmen sowohl qualitativ im Sinne seiner Beschaffenheit und Anbindung als auch quantitativ als gut befunden. Grundsätzlich machten die Verantwortlichen der Unternehmen ihre Expansionsbestrebungen deutlich. So äußerten einige Geschäftsführer von Unternehmen aus dem Bestand ihr Interesse an Einzelflächen des STEAG-Geländes. Manche Unternehmen interessieren sich aber auch für die Trianel-Fläche und in diesem Zusammenhang für den Stummhafen.

#### 4.4 ERGEBNISSE ONLINEBEFRAGUNG

Um zu garantieren, dass möglichst viele der Stakeholder vor Ort in die Erarbeitung des wirtschaftlichen Leitbilds für den Standort Lippolthausen involviert werden, wurde im Mai 2020 eine Onlinebefragung unter den ansässigen Unternehmen durchgeführt. Zusätzlich zu den Inputs zum Thema Leitbildentwicklung sollte die Onlinebefragung auch die bisherigen Ergebnisse ergänzen und verifizieren. Aufgrund der COVID-19-Pandemie konnte der ursprünglich vorgesehene Leitbildworkshop nicht stattfinden; eine onlinebasierte Umsetzung mit direkter Interaktion der Teilnehmenden war durch die Zielgruppengröße nicht möglich. Die Entscheidung, stattdessen eine breit angelegte Onlinebefragung durchzuführen, fand in enger Abstimmung mit der Stadt Lünen statt.

Der Fragenkatalog der Onlinebefragung umfasste neben allgemeinen Eingangsfragen zum Unternehmen eine Bewertung des Standortes Lippolthausen, Angaben zum Flächenbedarf sowie Fragen zum Leitbild an sich und zu Themenstellungen, die für die Entwicklung des Leitbildes relevant waren. Den Teilnehmenden wurde ebenfalls die Möglichkeit gegeben, eigene Leitbilder vorzuschlagen und konkrete Verbesserungsvorschläge für den Standort zu formulieren. Die Umfrage wurde durch das Wirtschaftsförderungszentrum Lünen an 60 Unternehmen versandt, die in der Bestandsaufnahme erhoben wurden und für die eine E-Mail-Adresse vorlag.

An der Umfrage beteiligten sich insgesamt 23 Unternehmen; dies entspricht einer überdurchschnittlich hohen Beteiligung von 35 Prozent. Auch die Rücklaufquote derjenigen, die den Fragebogen bis zum Ende ausgefüllt haben, ist mit 25 Prozent der Gesamtheit besonders hoch. Zur besseren Lesbarkeit wird im Folgenden von Teilnehmern gesprochen und auf die vollständige Formulierung „Unternehmen der Teilnehmer“ verzichtet. Die Angaben in den einzelnen Themengebieten beziehen sich jeweils auf die Anzahl der Teilnehmer, die in diesem Gebiet vollständig auf alle Teilfragen geantwortet haben. Für die jeweiligen Bereiche gelten die folgenden Teilnehmerzahlen: 1 = 17, 3 bis 6 = 15. Bereich 2 umfasste keine quantitativen Fragen.

Die Mehrheit der Teilnehmer (52,1 %) hat ihren Hauptsitz in Lippolthausen. Bei Betrachtung der Branchenzugehörigkeit der Teilnehmer wird einerseits eine hohe Heterogenität deutlich, andererseits gibt es mit Produktion und Industrie (38,1 %) und der Kreislaufwirtschaft (19,0 %) zwei besondere Schwerpunkte. Die genaue Verteilung der Wirtschaftsbereiche ist in Abbildung 13 dargestellt.

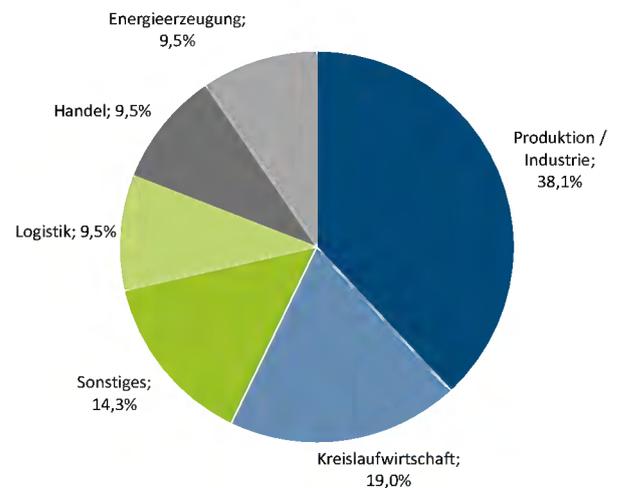


Abbildung 13: Verteilung der Umfrageteilnehmer nach Wirtschaftsbereichen

Aus den inhaltlichen Teilen des Fragebogens lassen sich die folgenden Erkenntnisse formulieren:

#### ▷ DER STANDORT WIRD ÜBERWIEGEND POSITIV GESEHEN

Zur Bewertung des Standortes Lippolthausen wurden die Teilnehmer gebeten, den Standort hinsichtlich verschiedener Indikatoren von sehr gut (5 Punkte) bis sehr schlecht (1 Punkt) zu bewerten. In vier der abgefragten Indikatoren ist der Durchschnittswert dabei im positiven Bereich (>3); wobei die räumliche Lage (4,2) und die Versorgungsinfrastruktur (3,8) besonders hervorstechen. Auch die verkehrliche Anbindung nach außen (3,5) sowie die Aufenthaltsqualität und das Netzwerken der Unternehmen untereinander (je 3,1) liegen im positiven Bereich. Bei der Bewertung der räumlichen Lage ist besonders hervorzuheben, dass kein Teilnehmer hier eine negative Bewertung vorgenommen hat; die anderen Indikatoren streuen stärker.

Die Indikatoren Digitale Infrastruktur und Verkehrsinfrastruktur vor Ort (je 2,6) weisen hingegen negative Werte (je 2,6) auf. Die Durchschnittswerte (dunkelblaue Punkte) sowie die Spannweite der gegebenen Antworten (hellblaue Kästen) sind in Abbildung 14 dargestellt. Bei der Frage nach besonderen Vorteilen des Standortes ließen sich die Antworten in drei übergreifende Kategorien

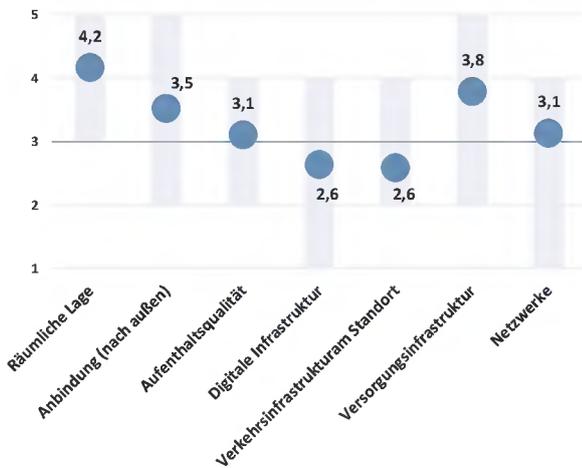


Abbildung 14: Bewertung des Standortes Lippolthausen

clustern: Erstens hoben mehrere Unternehmen explizit die Verkehrsanbindung und die (Rand-)Lage im Ruhrgebiet sowie in Deutschland hervor. Zweitens wurden ebenfalls die planerischen Standortmerkmale (keine angrenzende Wohnbebauung, Status als Industriegebiet) hervorgehoben. Als weiteres Alleinstellungsmerkmal wurde drittens die heterogene und robuste Wirtschaftsstruktur der Unternehmen sowie die Zusammenarbeit der Unternehmen mehrfach genannt.

### ▷ ZENTRALER VERBESSERUNGSBEDARF BESTEHT IN DER LOKALEN VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Die Möglichkeit, Verbesserungspotenziale am Standort zu benennen, nutzten sechs Teilnehmer. Gleich vier dieser Teilnehmer nannten dabei die Verkehrsinfrastruktur vor Ort. Konkrete Fokuspunkte waren neben dem Straßennetz an sich dabei die Verkehrsknotenpunkte Richtung A 2, das Angebot im ÖPNV sowie der Bahn-

übergang Brunnenstraße, mit dem Vorschlag, diesen zu untertunneln.

Als weitere Aspekte mit Verbesserungsbedarfen nannten zwei Teilnehmer die digitale Infrastruktur; ein Teilnehmer verwies zusätzlich auf das Thema der Abwasserinfrastruktur.

### ▷ ZEITNAHE BETRIEBSERWEITERUNGEN SIND AM STANDORT GEPLANT

Sechs Unternehmen in der Umfrage gaben an, in nächster Zeit Betriebserweiterungen vorzuhaben. Durch diese Betriebserweiterungen werden laut den zugehörigen Teilnehmern 49,4 Hektar Fläche benötigt, und es sollen voraussichtlich 2.074 Arbeitsplätze entstehen. Hierbei ist einschränkend zu erwähnen, dass 75,3 Prozent des Flächenbedarfs und 96,4 Prozent der entstehenden Arbeitsplätze auf ein einzelnes Unternehmen aus der Logistik entfallen, die weiteren Bedarfe und Potenziale stammen aus den Bereichen Kreislaufwirtschaft und Energieerzeugung. Ein Unternehmen aus dem Bereich Produktion und Industrie gab an, Betriebserweiterungen zu planen, machte aber keine Angaben zum Flächenbedarf oder potenziell entstehenden Arbeitsplätzen.

### ▷ TRIMODALITÄT IST FÜR VIELE UNTERNEHMEN EIN WICHTIGES THEMA

Fast die Hälfte aller Teilnehmer (46,7 %) sieht das Thema Trimodalität, also die Abwicklung der Wirtschaftsverkehre über die Verkehrsträger Straße, Wasser und Schiene, für sich als relevant an. Die Frage, ob es für das jeweilige Unternehmen denkbar wäre, die Logistik in Zukunft in Teilen über die Schiene abzuwickeln, wurde ebenfalls von 46,7 Prozent bejaht.

Mit 60 Prozent konnte sich hingegen über die Hälfte der Teilnehmer vorstellen, Teile der Logistik über den Stummhafen abzuwickeln. Hierbei stammt ein großer Teil aus den Bereichen Produktion und Industrie (3 Unternehmen) und Kreislaufwirtschaft (2 Unternehmen); die restlichen Interessenten verteilen sich auf die Bereiche Energieerzeugung, Logistik, Handel und Sonstiges.

### ▷ **KOHLEAUSSTIEG BETRIFFT UNTERNEHMEN AM STANDORT DIREKT**

40 Prozent der Teilnehmer (Bereiche: Energieerzeugung, Kreislaufwirtschaft, Industrie und Produktion, Logistik) gehen davon aus, dass der Ausstieg aus der Kohleverstromung sie direkt betreffen wird. Als Gründe wurden hierfür der Entfall der Klärschlamm-Mitverbrennung und der Gipszufuhr aus Rauchgasentschwefelungsanlagen sowie die Notwendigkeit, neue Energieträger und Rohstoffe zu identifizieren, genannt. Auch die direkten Auswirkungen auf Kraftwerksflächen und die dort beschäftigten Mitarbeiter wurde betont.

### ▷ **LEITBILDER AUS DEN BEREICHEN INDUSTRIE UND NACHHALTIGKEIT WERDEN FAVORISIERT**

Im strategischen Bereich der Umfrage wurden den Teilnehmern acht potenzielle Leitbilder beziehungsweise Bestandteile eines Leitbildes vorgeschlagen: Ausrichtung auf Kreislaufwirtschaft, Moderner Logistikstandort, Trimodalität (Straße, Schiene, Wasser), Starker Industrie- und Gewerbestandort, Besonderheit verfügbarer Flächen im Osten des Ruhrgebiets, GreenTech / Umweltwirtschaft, Klimaverträglichkeit, Ressourceneffizienz. Den Teilnehmern stand dabei frei, sich nur für einen Vorschlag zu entscheiden oder mehrere Optionen auszuwählen. Auch der Vorschlag eigener Leitbilder war möglich.

Mit einer Zustimmungsrate von 80 Prozent konnte sich eine überwiegende Mehrheit der Teilnehmer das Leitbild Industrie vorstellen. Bemerkenswert dabei ist, dass zwar fast die Hälfte aller Befürworter dieser Option aus dem Bereich Produktion und Industrie stammte, aber auch Unternehmen der Energieerzeugung, der Kreislaufwirtschaft und der Logistik dieses Leitbild für sinnvoll hielten.

Darüber hinaus fanden aber auch gleich mehrere Leitbildvorschläge größere Zustimmung, die Themen der Nachhaltigkeit beziehungsweise der ökologischen Transformation der Wirtschaft umfassen: Hierzu gehören insbesondere die Kreislaufwirtschaft (40,0 %) und die Ressourceneffizienz (46,7 %). Die Themen GreenTech / Umweltwirtschaft (33,3 %) sowie Klimaverträglich-

lichkeit (26,7 %) gehören ebenso zu diesem Bereich, fanden aber etwas geringere Zustimmung.

Eine größere Zahl von Unternehmen (40 %) fand ebenfalls ein Leitbild denkbar, das den Bereich Trimodalität inkludiert. Die Themenstellungen Logistik (26,7 %) und insbesondere Verfügbare Flächen (13,3 %) weisen geringere Werte auf. Die Übersicht über die Zustimmungsraten ist in Abbildung 15 dargestellt.

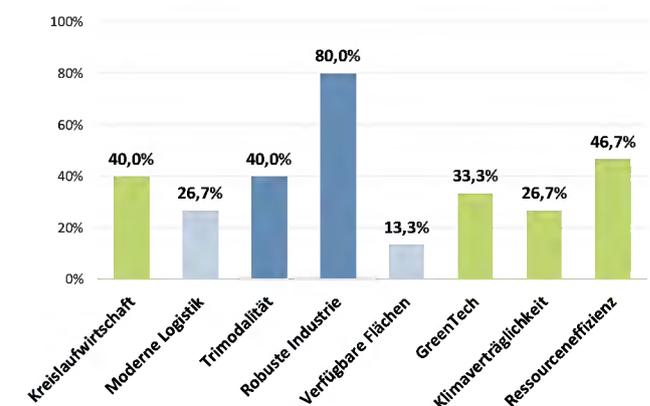


Abbildung 15: Zustimmung zu potenziellen Themen eines Leitbilds

## 4.5 ÜBERGREIFENDE THEMENSTELLUNGEN

Sowohl in den beiden durchgeführten Beteiligungsschritten (Expertengespräche, Unternehmerbefragung) als auch in den darüber hinaus geführten Gesprächen mit Unternehmern, Vertretern der Stadt Lünen und weiteren Stakeholdern traten wiederholt zwei weitere übergreifende Themenstellungen auf, die für die weiteren durchgeführten Arbeitsschritte von Relevanz waren.

### ROLLENBILDER UND UNTERNEHMERGEFÜGE VOR ORT

Das Industriegebiet Lippolthausen verfügt aus externer Sicht über ein gutes Unternehmergefüge. In diesem Zusammenhang sind vor allem Ankerunternehmen wie REMONDIS als Unternehmen der Kreislaufwirtschaft und größter Player vor Ort, die Firmengruppe Fähnrich als historisch gewachsenes Unternehmen, das gut im Industriegebiet vernetzt ist, aber auch die Hagedorn Un-

ternehmensgruppe als Käufer der ehemaligen STEAG-Fläche zu nennen.

Das gute Unternehmernetzwerk spiegelt sich in der Kommunikation zwischen den Unternehmen wieder: So stehen beispielsweise REMONDIS und Innovatherm zur Nutzung von Synergien bezüglich der Rückgewinnung und Wiederverwertung von Phosphor in Austausch miteinander. Außerdem machen sich die Unternehmer Gedanken über den Kohleausstieg und in diesem Kontext über die Folgenutzung der Fläche des ehemaligen STEAG-Kraftwerks.

#### DIENTSTLEISTUNGSANGEBOTE VOR ORT

Die Bereitstellung umfassender Dienstleistungsangebote vor Ort tritt in aktuellen Diskussionen über die Entwicklung von Gewerbegebieten vermehrt hervor. Konkret geht es dabei um die Möglichkeit, bestimmte Services durch einen einzelnen Akteur anzubieten, die die verschiedenen Unternehmen in einem Gewerbegebiet dann nutzen können. Diese Industrieservices reichen von einem Dienstleister, der einfache Tätigkeiten vor Ort (wie beispielsweise das Pflegen der Grünflächen) auf den Unternehmensgeländen durchführt bis hin zu einem so genannten Kümmerer, der sich im Auftrag der Unternehmerrgemeinschaft um alle das Gewerbegebiet betreffenden Prozesse und Dienstleistungen (Energieversorgung, Grünflächenpflege, etc.) kümmert.

In den Expertengesprächen zeigten sich einige Akteure auf Nachfrage grundsätzlich interessiert, solche Industrieservices im Gebiet zu nutzen oder auch anzubieten. Je nach Fokus (Vermarktung und inhaltliche Entwicklung des Gewerbegebietes, Sicherstellung der Infrastruktur etc.) kämen für das Angebot in Lippolthausen verschiedene Akteure infrage; sowohl externe spezialisierte Dienstleister als auch die Stadtwerke Lünen oder die vor Ort bestehenden Ankerunternehmen.

#### 4.6 THEMATISCHE EXKURSE

Aufgrund der lokalen Branchenstruktur, der Ergebnisse der Expertengespräche sowie der zum Zeitpunkt der Erstellung des Endberichts vorliegenden Situation des STEAG-Geländes sollen hier vorab die Leitbranche Kreislaufwirtschaft sowie die Möglichkeit einer modernen Logistik als Exkurse angerissen werden, bevor das Leitbild an sich dargestellt wird. Durch diese Exkurse werden Potenziale und mögliche Argumentationslinien besonders deutlich. Eine Vorauswahl der Themen des Leitbildes stellen diese Exkurse jedoch nicht da.

#### KREISLAUFWIRTSCHAFT

Die tiefgehende Regionalanalyse des Wirtschaftsstandorts Lünen macht deutlich, dass die wirtschaftliche Schwerpunktlegung am Standort Lippolthausen auf der Kreislaufwirtschaft liegt. In diesem Kapitel soll daher kurz auf die Rahmenbedingungen eingegangen und ein übergeordneter Bezug zum Wirtschaftsstandort Lippolthausen hergestellt werden.

Allgemein wird die Kreislaufwirtschaft als ein Modell der Produktion und des Verbrauchs definiert, bei dem bestehende Materialien und Produkte so lange wie möglich geteilt, geleast, wiederverwendet, repariert, aufgearbeitet und recycelt werden.

Dieser generelle, branchenübergreifende Ansatz einer Verlängerung von Produktlebenszyklen entwickelte sich in

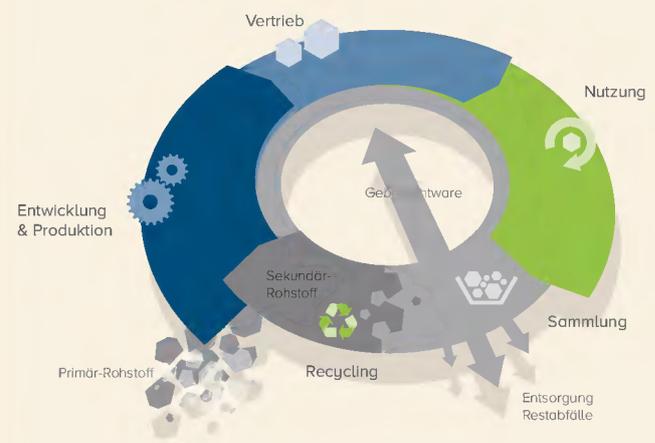


Abbildung 1.6: Kreislaufwirtschaft

Deutschland in den Neunziger Jahren. Als wesentlicher Push-Faktor gilt die Einführung eines neuen Abfallgesetzes am 7. Oktober 1996. Vor diesem Zeitpunkt fand das am 27. August 1986 eingeführte Gesetz über die Vermeidung und Entsorgung von Abfällen (Abfallgesetz – AbfG) Anwendung. Das Inkrafttreten dieser Gesetzgebung im Jahr 1986 führte auf bundesweiter Ebene zu einem veränderten Bewusstsein im Hinblick auf die deutsche Abfallwirtschaft. In den Folgejahren verstärkte sich dieser Bewusstseinswandel, welches ebenfalls der am 12. Juni 1991 inkrafttretenden Verordnung über die Vermeidung von Verpackungsanfällen (Verpackungsverordnung – VerpackV) geschuldet war. Mithilfe dieser Verordnung appellierte die Bundesregierung unter anderem an die Wirtschaft, gezielt Verantwortung für ihre Produktentsorgung zu übernehmen. Einen weiteren Meilenstein in Richtung einer Kreislaufwirtschaft stellte das im Jahr 1990 eingeführte Duale System Deutschland (DSD) dar.

Durch den Recycling-Prozess konnten wertvolle Rohstoffe in den Wirtschaftskreislauf wieder eingeführt werden. In der Summe ebneten diese Entwicklungen neuer Gesetzesentwürfe und die Umsetzung neuer Unternehmensideen den Weg für die Einführung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes im Jahr 1996. Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes wurde auf Bundesebene der Gedanke eines zukunftsfähigen Wandels von einer Linearwirtschaft hin zur Kreislaufwirtschaft verstärkt betont.

Die wachsende Produktverantwortung der Hersteller und Produzenten verstärkte fortwährend die Anstrengungen zur Umsetzung und Implementierung einer Recyclebarkeit der eigenen Produktlinien, um damit nicht zuletzt den begrenzten natürlichen Ressourcen Rechnung zu tragen.

Nach Berechnungen von Prognos verfügte Deutschland im Jahr 2013 über insgesamt 392 Mio. Tonnen Abfall, davon 26 Mio. Tonnen „gefährlichen Abfalls“. Diese hohen Mengen beruhen auf der Summation verschiedener Verursacher, darunter auch Abfälle aus dem Bergbau, Bauarbeiten und auch aus Siedlungsabfällen. Dabei fällt auf, dass allein Bau- und Abbruchabfälle mit 203

Mio. Tonnen als Hauptverursacher anzusehen sind.

Im Jahr 2015 betrug die Gesamtzahl der Erwerbstätigen in der deutschen Kreislaufwirtschaft insgesamt 266.742 Beschäftigte. Die ökonomische Bedeutung dieser Branche drückt sich auch durch den Umsatz von über 70 Milliarden Euro in Deutschland aus. (Prognos AG, 2016)

Dabei unterteilen sich die Marktsegmente in die folgenden vier Teilbereiche: Technik für die Abfallwirtschaft, Abfallsammlung, Abfalltransport und Straßenreinigung, Abfallbehandlung und -verwertung sowie Großhandel mit Altmaterialien.

In Deutschland werden insgesamt rund 15.000 Anlagen mit Bezug zur Kreislaufwirtschaft betrieben. Ein Blick auf die regionale Verteilung der Standorte verdeutlicht, dass ein Großteil der Standorte, darunter Vorbehandlungs-, Sortier- und Aufbereitungsanlagen, Zerlegeeinrichtungen, Demontagebetriebe sowie Thermische Abfallbehandlungsanlagen im Bundesland Nordrhein-Westfalen liegen. Auch die der Kreislaufwirtschaft zuzuordnenden Anlagen der energetischen Verwertung und Abfallbehandlung sind in NRW überproportional hoch vertreten. Weitere Anlagentypen stellen die mechanische, biologische sowie chemisch-physikalische Abfallbehandlung, die Verfüllung sowie der Deponiebau dar.

Von diesen Größenordnungen und Trends ausgehend, bietet der Standort Lippolthausen in der Stadt Lünen gute Voraussetzungen und Chancen für die Etablierung und wirtschaftliche Stärkung im Bereich der Kreislaufwirtschaft. Vor diesem Hintergrund stellt die „Circular Economy“ somit eine substanzielle und zukunftsweisende Branche innerhalb der Umweltökonomie in Deutschland dar, wovon auch der Wirtschaftsstandort Lippolthausen profitieren könnte. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Branche nicht nur in ihren eigenen Segmenten betrachtet wird, sondern auch anschlussfähige Branchen in anderen Wirtschaftsbereichen (bspw. Industrie und Logistik) miteinbezogen werden.

## MODERNE LOGISTIK

Die sozioökonomische Analyse der Stadt Lünen in Kapitel 2.2. dieses Berichts ergab ambivalente Ergebnisse für die dort ansässigen Unternehmen der Logistik: Die Straßenlogistik weist eine leichte Spezialisierung auf, wohingegen die Lagerei nicht spezialisiert ist. Insgesamt umfasst die Logistikbranche etwa 5,4 Prozent aller Beschäftigten in Lünen. Der Kreis Unna, dem die Stadt Lünen angehört, wurde in den vergangenen Jahren bereits mehrmals vom LogistikCluster.NRW und NRW.INVEST als „Logistikstandort des Jahres in NRW“ ausgezeichnet oder belegte vordere Platzierungen. Und auch das gesamte Ruhrgebiet belegt in Rankings vordere Plätze: So erreichte es 2018 bei der regionalen Analyse der deutschlandweiten Logistikflächenumsätze ab 5.000 m<sup>2</sup> zum dritten Mal in Folge den ersten Platz und setzte mit rund 574.000 m<sup>2</sup> fünf Prozent mehr um als im Vorjahr. (Jones Lang Lasalle, 2019)

Die Hagedorn-Unternehmensgruppe vereint Dienstleistungen entlang der Prozesskette von Abbruch, Entsorgung und Recycling bis hin zur Revitalisierung. Hagedorn hat die Fläche des ehemaligen STEAG-Kraftwerks in Lippolthausen gekauft, wird diese revitalisieren und schließlich dem Markt verfügbar machen. Einen potenziellen Kundenkreis für diese Fläche stellt die Logistikbranche dar, weshalb die Logistik für den Wirtschaftsstandort Lippolthausen zukünftig u. U. eine Rolle spielen könnte.

Die steigende Nachfrage nach modernen Hallen führt zu einer Erhöhung der Mieten für diese: Für Logistikhallen – also Immobilien mit einer funktionalen Verbindung der Lagerung und Verteilung von Waren – lag der Quadratmeterpreis 2017 bei 4,22 Euro je Quadratmeter. Zum Vergleich entsprach der Quadratmeterpreis für Lagerhallen, die primär der Einlagerung dienen, im Jahr 2017 lediglich 3,65 Euro und der Quadratmeterpreis für Produktionshallen 3,28 Euro (logistik-watchblog, 2018). Aus kommunaler Perspektive ist die Ansiedlung von Logistik jedoch umstritten, da diese zum einen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und zum anderen eine geringe Arbeitsplatzdichte mit sich bringt.

Unter moderner Logistik ist jedoch mehr als nur die reine Lagerlogistik oder Spedition, die eine geringe Arbeitsplatzdichte mit sich bringen, zu verstehen. Aus diesem Grund wird im Folgenden eine differenzierte Betrachtung der Logistik vorgenommen: Zunächst erfolgt eine Definition der Logistik, bevor auf die Aspekte Logistikdienstleister, Entsorgungslogistik bzw. Kreislaufwirtschaft und integrierte Logistik eingegangen wird.

Logistik meint die ganzheitliche Planung, Steuerung, Koordination, Durchführung und Kontrolle der Informations- und Güterflüsse innerhalb eines Unternehmens, zwischen partnerschaftlichen Unternehmen sowie zwischen Lieferanten und Endkunden (Springer Gabler, 2018). Die Logistik ist eine bedeutende Branche der deutschen Wirtschaft: So ist sie nach der Automobilwirtschaft und dem Handel der größte deutsche Wirtschaftsbereich mit mehr als drei Millionen Beschäftigten und erwirtschaftete im Jahr 2019 rund 279 Milliarden Euro Umsatz (BMVI, 2020). Der europäische Logistikmarkt belief sich 2018 auf 1.120 Milliarden Euro, an dem der deutsche Anteil mit 25 Prozent hoch ist (BVL, 2020).

Logistikdienstleister sind gewerbliche Unternehmen, die vorwiegend logistische Dienstleistungen für Dritte anbieten und erbringen. Sie können in verschiedene Bereiche, beginnend bei First Party Logistics bis hin zu Fifth Party Logistics Service Providern (1PL bis 5PL), klassifiziert werden. Bei First und Second Party Logistics Service Providern handelt es sich in der Regel um klassische Transporteure bzw. Spediteure. Third bis Fifth Party Logistics Service Provider hingegen sind hochwertige Logistikdienstleister, die die gesamte Logistik ihrer Kunden bis hin zum Supply-Chain-Management, also die Planung, Steuerung und Optimierung des Flusses von Waren, Informationen, Geld und Personen über die gesamte Wertschöpfungskette vom Lieferanten der Rohstoffe bis hin zum Endkunden, übernehmen. Die Ansiedlung hochwertiger Logistikdienstleister, die zum Industriegebiet Lippolthausen sowie zur Kreislaufwirtschaft passen, könnte folglich Mehrwerte mit sich bringen. (proLogistik, 2020a, b)

Neben der möglichen (Teil-)Nutzung der ehemaligen STEAG-Fläche durch die Logistikbranche ist die Entsorgungslogistik zeitweise durch die bereits erwähnte Hagedorn-Unternehmensgruppe, aber auch durch REMONDIS im Industriegebiet Lippolthausen vertreten. Aus diesem Grund werden die Entsorgungslogistik sowie ihr Bezug zur Kreislaufwirtschaft im Folgenden genauer erläutert: Die Entsorgungslogistik ist ein Bereich der Logistik, der die Aufgabe der Beseitigung aller nicht weiter verwertbaren Produktionsrückstände übernimmt. Sie besteht im Wesentlichen aus drei Stufen, den sogenannten Wertrückgewinnungsstufen: Zunächst werden in der Redistributionslogistik anfallende Rückstände eingesammelt, sortiert und für die weitere Verwertung klassifiziert. Die zweite Phase der Aufbereitungslogistik umfasst die stoffliche (Recycling) oder die energetische (Verbrennung) Verwertung der gesammelten Rückstände. In der letzten Stufe, der Wiedereinsatzlogistik, wird die endgültige Verteilung der Rückstände durchgeführt.

Bei der Entsorgungslogistik besteht also ein klarer Bezug zur Kreislaufwirtschaft, der sich auch in den Vorschriften, Auflagen und Gesetzen dieses Logistikbereichs widerspiegelt. Hier ist insbesondere das Kreislaufwirtschaftsgesetz zu nennen, das ebendiese zur Schonung der natürlichen Ressourcen und umweltfreundlichen Beseitigung

von Abfällen fördert. (BVL, 2019) In diesem Zusammenhang gibt es auch Verordnungen auf europäischer Ebene: Im März 2020 nahm die Europäische Kommission einen neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft, als einen der wichtigsten Bausteine des europäischen Grünen Deals, an. Der Aktionsplan stellt sicher, dass genutzte Ressourcen so lange wie möglich in der EU-Wirtschaft verbleiben und legt nachhaltige Produkte als Norm in der EU fest (Europäische Kommission, 2020).

Zusätzlich zu den bisher genannten Aspekten der Nutzung des Industriegebietes Lippolthausen durch hochwertige Logistikdienstleister und die Kreislaufwirtschaft ist ein weiterer, die Logistik in das Gesamtkonzept des Industriegebietes zu integrieren. Auf diese Weise kann die Logistik an die Leistungen der Bestandsunternehmen anknüpfen und an die Kreislaufwirtschaft angebunden werden. Aufgrund ihrer Relevanz werden die genannten Aspekte der hochwertigen Logistikdienstleister, Kreislaufwirtschaft und integrierten Logistik im Folgenden für die Strategieentwicklung berücksichtigt.

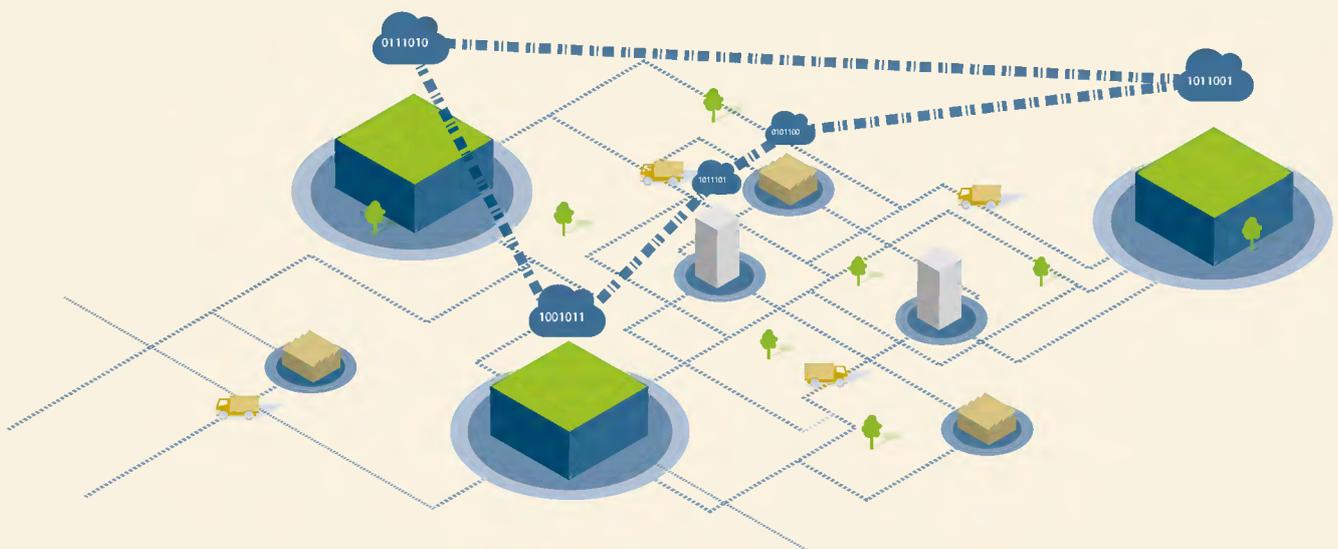


Abbildung 17: Moderne Logistik - vernetzt und grün

## 5 SWOT-ANALYSE

### BINDUNGEN UND RESTRIKTIONEN / CHANCEN UND POTENZIALE

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme werden folgend in einer SWOT-Analyse (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) zusammengeführt. Die SWOT-Analyse verschneidet dabei endogene Stärken und Schwächen des Standorts mit exogenen Chancen und Risiken, die sich unter anderem aus übergreifenden wirtschaftlichen

oder gesellschaftlichen Trends generieren. Die SWOT-Analyse bietet die Möglichkeit, die Ergebnisse der Bestandsanalyse konzentriert darzustellen und konkrete Ansatzpunkte für das Leitbild, entsprechende Handlungsfelder und das Entwicklungskonzept zu gewinnen.

#### BAU- UND NUTZUNGSSTRUKTUR / STADTBILD

Großflächige isolierte Betriebsareale und eine mangelnde Präsenz der jeweiligen Unternehmen im öffentlichen Raum kennzeichnen das städtebauliche Erscheinungsbild des Wirtschaftsstandortes. Hinzu kommen Gestaltungsdefizite, insbesondere an den Eingängen in das Gebiet, sowie räumliche Barrieren, welche die einzelnen Teilgebiete voneinander trennen. Die freiwerdenden Entwicklungsflächen bieten Potenziale zur städtebaulichen Aufwertung und Profilierung des Standortes, sowohl in Bezug auf die Bau- und Nutzungsstruktur als auch im Hinblick auf das Image von Lippolthausen.

<div style="display: flex; align-items: center;">  <h4>MÄNGEL UND RESTRIKTIONEN</h4> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Teilweise isolierte Betriebsareale mit großflächigen, monolithisch wirkenden Gebäudekomplexen</li> <li>– Mangelnde Öffnung zum bzw. Präsenz im öffentlichen Raum</li> <li>– Gestaltungsdefizite: Gebietseingänge, Frydagstraße</li> <li>– Räumliche Barrieren durch Bandstrukturen wie Gleisanlagen, Leitungstrassen, Wasserläufe</li> <li>– Partiiell noch vorhandene Wohnnutzung als Restriktion für zukünftige Flächenentwicklung (Gemengelage)</li> </ul>	<div style="display: flex; align-items: center;">  <h4>STÄRKEN UND POTENZIALE</h4> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Relativ homogenes Nutzungsgefüge: geringes Störpotenzial innerhalb und zu angrenzenden Fremdnutzungen</li> <li>+ Entwicklungsflächen / Leerstände an zentralen Schlüsselstellen im Gebiet - Chancen:             <ul style="list-style-type: none"> <li>» Städtebauliche Aufwertung</li> <li>» Profilierung</li> <li>» Imagebildung</li> </ul> </li> </ul>
---	--

#### GRÜN- UND FREIRAUM

Der Wirtschaftsstandort ist von großflächigen Freiräumen mit teils hoher naturräumlicher Qualität umgeben. Die Nähe zur Lippeaue und zu angrenzenden Schutzgebieten eröffnet Chancen, wirkt aber auch restriktiv. Auf der einen Seite beschränken die umliegenden Naturräume die Entwicklungsmöglichkeiten des Standortes, auf der anderen Seite bieten diese Möglichkeiten zur Naherholung, erzeugen positive klimatische Effekte und wirken somit als positiver Standortfaktor für Unternehmen.



### MÄNGEL UND RESTRIKTIONEN

- Nähe und Schutzstatus der vorhandenen Landschaftsräume als Bindung für die Entwicklung der Potenzialflächen
  - » Hoher Anspruch an den Erhalt der Freiraumfunktionen
  - » Hoher Anspruch an den Erhalt und den Schutz des Landschaftsbildes
- Zunehmende Verinselung von Freiflächen im Gebiet



### STÄRKEN UND POTENZIALE

- + Lage im Landschaftsraum verringert Konfliktpotenzial zu angrenzenden Siedlungsbereichen
- + Lippeaue / Freiflächen mit Erholungsfunktion als positiver Standortfaktor für Unternehmen
- + Positive klimatische Effekte (thermische Belastung, Feinstaub, Frischluftschneisen)
- + Grünzug im Gebiet: wichtiges Element für
  - » die Grünvernetzung
  - » als Freizeitachse für die Bestandssicherung der dortigen Angebote (z. B. Schlossmühle)
- + Zugang zum Landschaftsraum ausbaufähig (Entwicklungsflächen)

## UMWELT UND KLIMA

Prognostizierte Klimaänderungen wie die Zunahme von Extremwetterereignissen oder Hitzetagen werden den Wirtschaftsstandort aufgrund seines hohen Versiegelungsgrades voraussichtlich besonders betreffen. Lokal auftretende Lärm- und Feinstaubbelastungen sowie der Umgang mit Altlastenverdachtsflächen und Hochwasserrisiken bilden in Zukunft weitere Herausforderungen. Die durch den Rückbau der Kraftwerke freiwerdenden Potenzialflächen bieten jedoch die Chance, eine klimagerechte Gewerbeentwicklung zu betreiben und in Verbindung mit anderen Maßnahmen zu Klimaschutz und -anpassung die Situation vor Ort zu verbessern.



### MÄNGEL UND RESTRIKTIONEN

- Kraftwerksstandorte: Altlastenverdachtsflächen
- Erhöhte Feinstaubbelastung
- Lärmbelastung der vereinzelt privaten Wohngebäude durch Betriebe, Straßen- und Schienenverkehr
- Hochwasserrisiko (REMONDIS Lippewerk; Am Lüner Brunnen)
- Zu erwartende Zunahme an Wetter- und Klimaextremen (Überflutungen, Hitzeinseln)



### STÄRKEN UND POTENZIALE

- + Rückbau der Kohleindustrie
- + Vorhandene Grünstrukturen erzeugen positive klimatische Effekte (thermische Belastung, Feinstaub, Frischluftschneisen)
- + Potenzialflächen bieten Chancen, eine klimagerechte Entwicklung des Standorts voranzutreiben

## VERKEHR

Der trimodale Anschluss ist eine der größten Stärken des Wirtschaftsstandortes. Über die Verkehrsträger Straße, Schiene und Kanal ist das Industrie- und Gewerbegebiet sowohl regional als auch überregional gut angebunden. Allerdings weisen alle Verkehrsträger Defizite auf: Überlastete Knotenpunkte, ausbaubedürftige Schienenkreuzungen und -anbindungen und eine eingeschränkte Nutzbarkeit des Hafens aufgrund einer eingeschränkten Anbindung und fehlender Umschlaginfrastruktur verhindern momentan die Ausschöpfung des Potenzials Trimodalität. Auch der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV sind durch eine solche Ambivalenz gekennzeichnet: Guten Rahmenbedingungen stehen auch hier qualitative Defizite gegenüber.

 <b>MÄNGEL UND RESTRIKTIONEN</b>	 <b>STÄRKEN UND POTENZIALE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- MIV: z.T. eingeschränkte Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten</li> <li>- Buslinie C1/D1: Defizite an Haltestellen, schwache Nachfrage, Teilbereiche Frydagstraße nicht erschlossen</li> <li>- Fuß-/Radverkehr: einseitige Geh-/Radwege ohne empfohlene Breite</li> <li>- Stummhafen: eingeschränkte Anbindung (Straßenverkehr); fehlende Umschlaginfrastruktur</li> <li>- Bahnübergang Brunnenstraße: variierende Schließhäufigkeiten/-zeiten, Bahnunterführung Zum Stummhafen: Profil problematisch für Schwerlastverkehr und Begegnungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ MIV: Standort (sehr) gut an das lokale und (über)regionale Straßennetz angebunden</li> <li>+ Buslinie C1/D1: gute Erschließung, angemessener Takt, Verstärkung in Stoßzeiten</li> <li>+ Fuß-/Radverkehr: insgesamt gute Rahmenbedingungen</li> <li>+ Stummhafen: Anschluss an den Güterverkehr auf dem Wasserweg (Stichwort Trimodalität)</li> <li>+ Hamm-Osterfelder-Bahn:               <ul style="list-style-type: none"> <li>» Vorhandene Strecke für den Güterverkehr</li> <li>» Diskussion zur Ergänzung für Personennahverkehr ggf. mit Anbindung an Lippolthausen</li> </ul> </li> </ul>

## WIRTSCHAFT

Aus wirtschaftlicher Sicht liegen die größten Stärken des Standortes Lippolthausen in der Unternehmensstruktur und der bauleitplanerischen Festsetzung als Industriegebiet. Die daraus entstehenden breiten Ansiedlungsmöglichkeiten und die vorhandenen Kompetenzen im Bereich Kreislaufwirtschaft bieten klare Anknüpfungspunkte für eine Weiterentwicklung des Standortes. Auch die Lage in der Nähe des Ruhrgebietes und die trimodale Verkehrsanbindung sind als Chancen bzw. Potenziale zu sehen. Defizite in der verkehrlichen und digitalen Infrastruktur sowie ein allgemeiner Fachkräftemangel im Kreis und vor Ort sind hingegen als Schwächen bzw. Risiken einzustufen.

 <b>MÄNGEL UND RESTRIKTIONEN</b>	 <b>STÄRKEN UND POTENZIALE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unternehmen nehmen digitale Infrastruktur teilweise als besonders ausbaufähig wahr</li> <li>- Negatives Pendlersaldo der Stadt Lünen</li> <li>- Grundsätzliche Fachkräfteproblematik im Kreis Unna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Räumliche Lage des Standorts im östlichen Ruhrgebiet</li> <li>+ Ausweisung als GI-Gebiet (Möglichkeiten im Rahmen des BImSchG)</li> </ul>

- Urbanisierung führt dazu, dass Fachkräfte zunehmend in großstädtische Ballungsräume ziehen
- Stärkere integrierte Serviceangebote in Wirtschaftsgebieten beispielsweise in den Niederlanden kann langfristig Attraktivität der Wirtschaftsgebiete in Deutschland senken
- + Keine größeren Flächenrestriktionen oder angrenzende Wohnbebauung
- + Branchenstruktur mit vielen Unternehmen aus dem Bereich Kreislaufwirtschaft spiegelt klares Kompetenzfeld der Stadt Lünen wieder
- + Vorhandensein von Unternehmen mit überregionaler Bedeutung
- + Überwiegend positive Bewertung der Zusammenarbeit der lokalen Unternehmen
- + Verlagerung der Verkehrsströme von der Straße auf andere Verkehrsträger bietet Standortvorteil für Wirtschaftsgebiete mit trimodaler Infrastruktur
- + Flächenknappheit im Kern der Metropole Ruhr führt zu besonderer Beachtung von Wirtschaftsgebieten mit Freiflächen an den Randgebieten
- + Weitere Kooperationsmöglichkeiten durch Kombination aus kleinen und mittleren Unternehmen sowie Großunternehmen
- + Kompetenzen der Fachkräfte aus der Kohleverstromung können direkt in der Kreislaufwirtschaft genutzt werden
- + Potenzial einer steigenden Bedeutung der Kreislaufwirtschaft durch Zielstellung des Green New Deals und ökologische Transformation der Wirtschaft

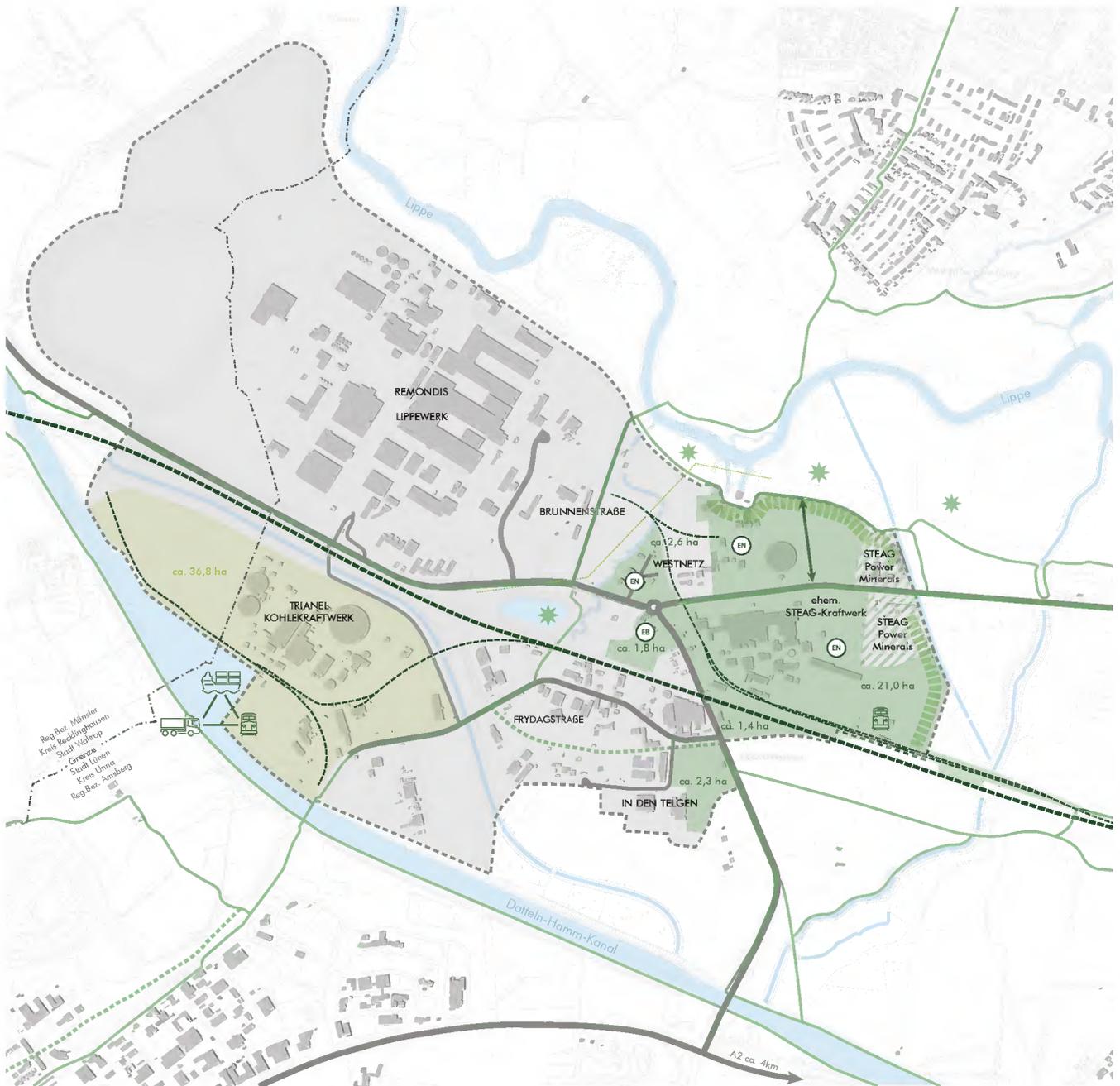


Abbildung 18: Stärken und Potenziale

- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|  | Bebauung  |  | Gleisanschluss STEAG                                      |
|  | Gewässer  |  | Stummhafen: Potenzial Trimodalität                        |
|  | Grenze Stadt/Landkreis/Regierungsbezirk                     |  | Freizeit- und Erholungsraum                               |
| <b>Stärken und Potenziale</b>   |   |  | Gestaltungspotenzial Übergangsbereich zum Landschaftsraum |
|  | Entwicklungspotenzial kurz-/mittelfristig                   |  | Wegevernetzung (Fuß/Rad) Bestand / Potenzial / Mangel     |
|  | Entwicklungspotenzial langfristig (ab 2038)                 |  | Potenzieller Zugang Lippeaue                              |
|  | Entwicklung Neubau  |   |   |
|  | Entwicklung Bestand   |   |   |
|  | Schienanbindung Güterverkehr (+ potenziell Personenverkehr) |   |   |

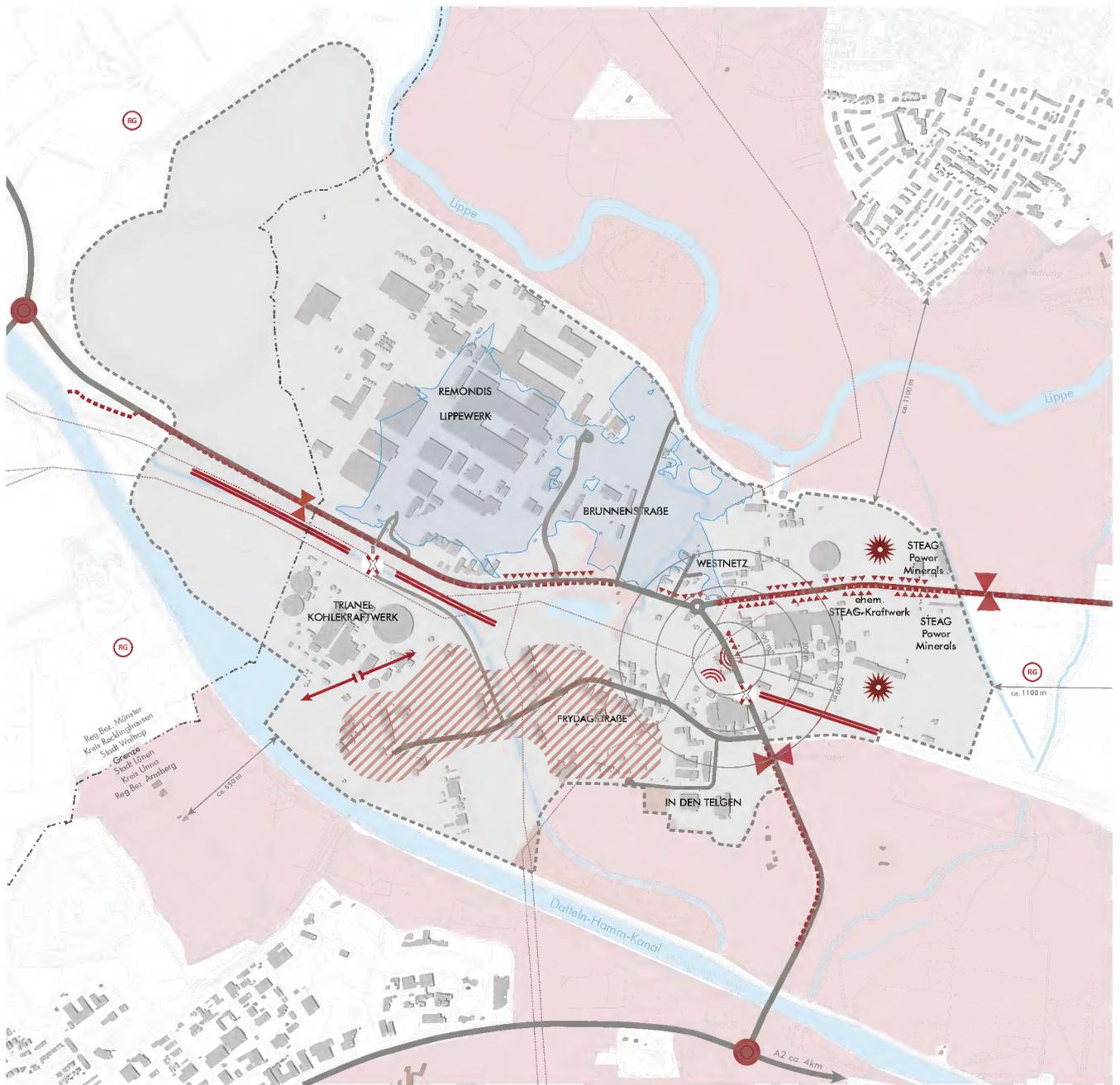


Abbildung 19: Mängel und Restriktionen

- |                                 |  |  |  |
|---------------------------------|--|--|--|
|                                 | Bebauung                                       |  | Lärmbelastung  |
|                                 | Gewässer                                       |  | Stromtrasse  |
|                                 | Grenze Stadt/Landkreis/Regierungsbezirk        |  | Räumliche Barriere   |
| <b>Mängel und Restriktionen</b> |  |  | Wegevernetzung (Fuß/Rad) Mangel                                |
|                                 | Fläche mit Schutzstatus                        |  | Eingeschränkte Anbindung Stummhafen                            |
|                                 | Regionaler Grünzug nach Regionalplan           |  | Verkehrsknotenpunkt mit Handlungsbedarf / Erschließungsengpass |
|                                 | Hochwassergefahr (niedrige Wahrscheinlichkeit) |  | Problempunkt Querung Schiene - Straße                          |
|                                 | Mangelhafte ÖPNV-Anbindung                     |  | Fehlende Raumkante / unzureichende Präsenz im Straßenraum      |
|                                 | Abstand Wirtschaftsstandort - Wohnnutzungen    |  | Gestaltungsdefizite Gebietseingang                             |
|                                 | Lärmbelastung                                  |  | Alllastenverdacht gesamte Kraftwerksfläche                     |

## 6 LEITBILD UND ENTWICKLUNGSZIELE

Die Formulierung eines räumlichen und programmatischen Leitbildes und daraus abgeleiteten Entwicklungszielen bildet das inhaltliche Scharnier zwischen Analyse und Konzeption. Das Leitbild repräsentiert den angestrebten und auch erreichbaren Zustand des Wirtschaftsstandortes in der Zukunft (mit dem Zieljahr 2030) und definiert in seinen Aussagen damit die verbindlichen Eckpfeiler für die zukünftige Standortentwicklung. Konkretisiert wird das Leitbild durch die Formulierung qualitativer und operativer Entwicklungsziele im Rahmen eines integrierten Zielgerüsts (vgl. Abbildung 21). Räumliche Bezüge werden in Abbildung 20 dargestellt, welche die textlich dargestellten Leitlinien und Ziele visualisiert.

Die Entwicklung von Leitbild und Zielgerüst war Teil des Kommunikationsprozesses zum Entwicklungskonzept. Ziele, die seitens der Stadt Lünen verfolgt werden, wurden mit Zielen aus Sicht der Unternehmenschaft und politischen Zielen abgeglichen und erörtert. Dazu dienten neben der Onlinebefragung der Unternehmen insbesondere die Zukunftswerkstatt am 13.08.2020, aber auch das Unternehmergespräch am 26.10.2020, im Rahmen derer die jeweiligen Zukunftsvisionen für den Standort Lippolthausen ausgetauscht und diskutiert wurden.

### 6.1 LEITBILD LIPPOLTHAUSEN 2030

#### PROGRAMMATISCHES LEITBILD

Der Wirtschaftsstandort Lippolthausen wird aus wirtschaftlicher Perspektive insbesondere durch drei Standortmerkmale geprägt:

- » Erstens erlaubt der planungsrechtliche Status des Gebiets eine breite Spannweite an wirtschaftlichen Nutzungen.
- » Zweitens besteht mit der Kreislaufwirtschaft eine eindeutige Ankerbranche, die mit REMONDIS ein über-

regional bedeutsames Unternehmen einschließt.

- » Drittens bieten der im Gebiet liegende Stummhafen und die teilweise vorhandenen Gleisanschlüsse die Möglichkeit trimodaler Mobilität unter Nutzung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser.

Ein kohärentes Leitbild für den gesamten Wirtschaftsstandort Lippolthausen muss diese Standortmerkmale aufnehmen, weiterdenken und potenziell stärker miteinander verbinden. Dabei geht es insbesondere darum, aus diesen Rahmenbedingungen heraus Entwicklungspfade und Maßnahmen abzuleiten, die eine fokussierte Entwicklung des Standortes in Richtung eines modernen Industriegebiets ermöglichen. Hierzu ist es notwendig ein Zielbild zu definieren, welches sowohl die Potenziale des Standortes als auch zentrale exogene Einflüsse wie die Energiewende, die Transformation der Wirtschaft in Richtung Klimaneutralität sowie die COVID-19-Pandemie einbezieht. Für den Standort Lippolthausen lautet dieses programmatische Leitbild demzufolge:

***Der Wirtschaftsstandort Lippolthausen soll mit Blick auf 2030 so aufgestellt werden, dass dieser zu einer nachhaltigen, zukunftssicheren und resilienten Wirtschaftsstruktur des Standortes selbst, der Stadt Lünen und des Kreis Unna beiträgt.***

Das Leitbild fußt dabei insbesondere auf drei Säulen, die mit den oben dargestellten Standortmerkmalen verknüpft sind:

1. Die Sicherung des baurechtlichen Status als Industriegebiet ist für die grundsätzliche Qualität des Standortes von zentraler Bedeutung. Um den Standort darüber hinaus auch hochwertig und zukunftsfähig zu entwickeln, sind weitere inhaltliche Weichenstellungen notwendig. Hierzu gehören beispielsweise Richtlinien bzw. soweit möglich Vorgaben hinsichtlich Ressourceneffizienz, Dachbegründung oder ähnlichen Faktoren der Standort- und Aufenthaltsqualität.

2. Die Kreislaufwirtschaft ist nicht nur die aktuelle Ankerbranche des Standortes, sondern auch ein Wirtschaftsbereich der als besonders zukunftsträchtig gilt und den Kreis Unna als Ganzes prägt. Die Entwicklung und weitere Verzahnung der Ankerbranche muss somit entscheidender Grundstein des Zielbildes sein. Mit Blick auf die Resilienz und die Vermarktungsmöglichkeiten des Standortes sollte dies aber nicht der ausschließliche Fokus sein. Insbesondere die Industrie, aber auch die Energiewirtschaft oder eine hochwertige Logistik gewährleisten nicht nur einen gesunden Branchenmix, sondern können auch direkte Anknüpfungspunkte zur Kreislaufwirtschaft besitzen, die die Wertschöpfungskette am Wirtschaftsstandort erweitern und Synergieeffekte erzeugen.

Dabei gilt es soweit wie möglich Einfluss auf die konkreten Ansiedlungen zu nehmen. Eine zukunftssichere und nachhaltige Produktion ist genauso einer emissionsintensiven Industrie vorzuziehen, wie eine hochwertige Logistik (bspw. Anbieter von Supply Netzwerken) einem reinen Speditionsbetrieb vorzuziehen ist.

3. Eine stärkere Nutzung und Verzahnung der trimodalen Infrastrukturen kann nicht nur die verkehrliche Situation im Gebiet verbessern (hierzu sei auf den Verkehrsteil des Konzeptes verwiesen), sondern auch neue Geschäftsmodelle und nachhaltigeres Wirtschaften ermöglichen.

## RÄUMLICHES LEITBILD

Der Wirtschaftsstandort Lippolthausen zeichnet sich durch ein klares räumliches Gefüge aus, welches in seinen Grundzügen auch zukünftig Bestand haben, perspektivisch aber noch deutlicher herausgebildet werden soll. Die wesentlichen Elemente eines räumlichen Leitbildes sind:

**Die zentralen Straßenachsen:** Die zentralen Straßenachsen Moltke-, Brunnen- und Lünener Straße mit dem mittigen Kreisverkehr als zentralem Verteilerpunkt sind für die Wahrnehmung des Gesamtstandortes im öffentlichen Raum besonders wichtig. Profil und Image des Gesamtstandortes können durch die Betonung und Gestaltung der Achsen signifikant beeinflusst werden. Der Bereich um den Kreisverkehr ist als zentraler Ort baulich zu akzentuieren.

**Fünf gewerbliche Teilstandorte:** Prägend für den Standort sind fünf gewerbliche Teilstandorte:

- » STEAG/Hagedorn,
- » Lünener Brunnen,
- » REMONDIS Lippewerk,
- » Frydagstraße/In den Telgen und
- » Trianel.

Die jeweils charakteristischen Standortprofile der Einzelflächen sind bei zukünftigen Entwicklungsmaßnahmen weiter zu schärfen.

**Die heutigen äußeren Standortgrenzen:** Die heutige räumliche Ausdehnung des Standortes und die klare Abgrenzung zum Landschaftsraum wird als Zukunftsbild befürwortet. Hier gilt es, die bestehenden Potenziale der Innenentwicklung effizient auszuschöpfen und gegenüber einer weiteren Inanspruchnahme von Freiräumen im Außenbereich zu priorisieren.

**Die gliedernden Grünstreifen:** Prägend für die Lage des Standortes ist die Nachbarschaft zu bedeutsamen Freiräumen wie Lippeaue, Kanal und Uferzonen, Regionalen Grünstreifen zwischen Lippolthausen und Geistviertel sowie zum gebietsinternen Nord-Süd-Grünstreifen



## 6.2 INTEGRIERTES ZIELGERÜST



Abbildung 21: Integriertes Zielgerüst



Abbildung 22: Räumliches Strukturkonzept

## 7 ENTWICKLUNGSKONZEPT

### 7.1 HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN-STECKBRIEFE

Im Entwicklungskonzept werden die fachlichen Ergebnisse aus der Bestandsanalyse und der Leitbildentwicklung mit den Hinweisen aus den Beteiligungsschritten überlagert und in ein Gesamtkonzept für den Wirtschaftsstandort Lippolthausen übertragen. Das Entwicklungskonzept gliedert sich in die folgenden konzeptionellen Themenbereiche:

A - Räumliche Entwicklung und Städtebau

B - Freiraum und Umwelt

C - Verkehr und Mobilität

D - Wirtschaft

Die jeweiligen Themenbereiche sind in spezifische Handlungsfelder unterteilt, die mehrere konkrete Maßnahmenvorschläge umfassen. Anhand von Steckbriefen werden die Maßnahmen im Detail beschrieben und ergänzt um Aussagen zu konkreten Handlungsschritten, die Akteure, die für die Umsetzung erforderlich sind, und eine grobe zeitliche Einordnung für die Umsetzung (kurzfristig ab 2020, mittelfristig ab 2025 und langfristig ab 2030). Unter dem Punkt „Stimmen aus der Beteiligung“ finden sich O-Töne verschiedenster Akteure aus der Zukunftswerkstatt oder der Teilnehmer des Abstimmungsgesprächs mit den Unternehmen, die auf die jeweilige Maßnahme entweder unterstützend oder kritisch Bezug nehmen und die fachliche Sicht ergänzen. In Abbildung 23 auf Seite 99 werden die Maßnahmenvorschläge sofern möglich räumlich verortet.

### 7.2 RÄUMLICHES STRUKTURKONZEPT

Das räumliche Strukturkonzept (Abbildung 22 und 24) visualisiert die formulierte Zukunftsvision für den Wirt-

schaftsstandort Lippolthausen. Unter Berücksichtigung und Einbindung der Belange des Städtebaus und Freiraums, der Wirtschaft und des Verkehrs trifft das räumliche Strukturkonzept für den Wirtschaftsstandort unter anderem Aussagen zu

- » Nutzungsstrukturen und -optionen (u.a. Gewerbeentwicklung, Bestandsoptimierung, Umgang mit vorhandener Wohnnutzung)
- » räumlichen Entwicklungsbereichen
- » Flächenpotenzialen
- » städtebaulichem Erscheinungsbild
- » städtebaulichen und funktionalen Verflechtungen mit dem Umfeld
- » Freiraumbeziehungen und naturräumlichen Qualitäten sowie zu
- » Möglichkeiten der inneren und äußeren Erschließung.

Die verkehrlichen Maßnahmen werden in einem Teilplan Verkehr vertiefend abgebildet (Abbildung 25).

Das Strukturkonzept dient als Orientierungsrahmen für die zukünftige räumliche Entwicklung des Wirtschafts- und Gewerbestandes und lässt bewusst Spielräume für die vertiefende Betrachtung der Einzelflächen in Abstimmung mit Flächeneigentümern, Investoren und weiteren Projektbeteiligten. Darüber hinaus können aus dem Entwicklungskonzept konkrete Vorgaben für die Bauleitplanung abgeleitet werden.

Das Schema auf Seite 104 (Abbildung 26) visualisiert zusammenfassend, mit welchem Zeithorizont die vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden sollen.

## A RÄUMLICHE ENTWICKLUNG UND STÄDTEBAU

Bedingt durch die sukzessive Schließung der Steinkohlekraftwerke in Lippolthausen wird der gesamte Standort einen enormen Wandlungsprozess vollziehen. Dieser funktionale Umbruch sollte sich in einem städtebaulichen und baulichen Erscheinungsbild widerspiegeln, welches die Themen Nachhaltigkeit, Fortschritt und Zukunftsfähigkeit für den Standort transportiert. Gleichzeitig ist es wichtig, die derzeitig oft betonte Robustheit des Industriestandortes zu festigen und eine möglichst flexible, wenig restriktive Nutzbarkeit der Flächen für gewerbliche und industrielle Nutzungen zu gewährleisten. Die zukünftige städtebauliche Entwicklung von Lippolthausen lässt sich im Kern auf die folgenden Handlungsfelder fokussieren: die bauliche Entwicklung der bestehenden Potenzialflächen, die Herausbildung eines wahrnehmbaren baulichen Zentrums und die Erhöhung der städtebaulichen Prägnanz der Gebietseingänge. Eine gestalterische Verbesserung im öffentlichen Raum, wie z.B. der Frydagstraße und eine klimagerechte Flächenentwicklung und Bauweise sind Querschnittsthemen, die in verschiedenen Handlungsfeldern zum Tragen kommen.

### Handlungsfeld A1: Entwicklung Potenzialflächen

Die Verfügbarkeit mehrerer Potenzialflächen in unterschiedlichen Lagen bietet nun die große Chance einer differenzierten Entwicklung von Einzelflächen, wonach Initialflächen an städtebaulich markanten Punkten einem höheren Qualitätsanspruch in der städtebaulichen und baulichen Umsetzung unterliegen als rückwärtige, weniger prominente Lagen. Insbesondere die Reihung von hochwertigen Potenzialflächen entlang der Brunnenstraße und die „erste Reihe“ an der Moltkestraße sind als Initialflächen für das zukünftige „Gesicht“ und damit das Image von Lippolthausen zu werten. Bei der baulichen Entwicklung der Potenzialflächen sollten folgende Prinzipien grundsätzlich zum Tragen kommen:

- » die Umsetzung einer hohen baulichen Dichte im Sinne einer nachhaltigen und ressourcensparenden Flächenentwicklung
- » eine durchlässige Gestaltung neuer Betriebsstandorte für Fußgänger und Radfahrer / Vernetzung mit angrenzenden Stadträumen und
- » eine Orientierung der Baukörper (mit Gebäudeöffnungen) zum öffentlichen Stadtraum / Ausbildung einer baulichen Kante



STEAG-Kraftwerk

## A | Zukunftsquartier Lippolthausen (STEAG-Nord)

**1.1** | Unter dem Motto „Smart & Green“ könnte die ehemalige STEAG-Nord-Fläche als Zukunftsquartier mit Flächenangeboten für innovative Branchen und Zukunftstechnologien entwickelt werden. Hierbei kann das Flächenraster bei der Ausweisung als Regionaler Kooperationsstandort maximal 2 Grundstücke in der Größe von 5 Ha umfassen. Sollte alternativ eine kleinteiligere Entwicklung gefragt sein, können Angebotsflächen auch für Betriebe mit kleineren und mittleren Flächenbedarfen entstehen (S=bis 3.000 qm, M=3.000-10.000 qm, L=1-5 ha). Unabhängig von der gewählten Körnigkeit sind bei der Entwicklung aufgrund der prägnanten Lage der Fläche zwischen der neu gestalteten Eingangsachse Moltkestraße und dem Natur- und Erholungsraum der Lippeaue erhöhte Qualitätsstandards in Bezug auf die städtebauliche und architektonische Gestaltung anzusetzen. Dies beinhaltet zum Beispiel eine bauliche Fassung der Moltkestraße mit mehrgeschossigen Baukörpern, die als repräsentative Kopfgebäude eine bauliche Rhythmisierung des Straßenraums auslösen. Im rückwärtigen Flächenbereich ist ein flexiblerer Umgang mit den beschriebenen Qualitätsstandards möglich, um der notwendigen Funktionalität im Gewerbe- und Industriegebiet Rechnung tragen zu können.

Städtebauliche Qualitäten durch eine bauliche Fassung des Straßenraumes und prägnante Baukörper sind insbesondere im Eingangsbereich an der Moltkestraße, vom Lünen Zentrum kommend, anzustreben. Hierfür wird empfohlen, den heute noch auf der Fläche ansässigen Betrieb STEAG Power Minerals kurz- bis mittelfristig zu verlagern (vgl. A 3.1). Entsprechende Flächenbedarfe und -ansprüche sind mit dem Unternehmen zu prüfen. Aufgrund der erweiterten Transportmöglichkeiten (trimodaler Anschluss) könnten in diesem Zusammenhang insbesondere Flächen am Stummhafen in Betracht kommen. Im nördlichen Übergang zur Lippeaue sollte durch die Anlegung von bepflanzten Säumen eine „Grüne Pufferzone“ zwischen Gewerbe und Landschaftsraum geschaffen werden (vgl. B 1.3). Darüber hinaus sollten im Rahmen der Detailplanung wenn möglich neue Anbindungen zwischen den Industrie- und Gewerbeflächen an den Naherholungsraum Lippeaue vorgesehen werden. Bei der vertiefenden Untersuchung der Fläche ist die Lage der ehemaligen Deponie und daraus resultierende Einschränkungen für die weitere Planung (bspw. in Bezug auf Nutzungsmöglichkeiten, Überbaubarkeit ...) zu berücksichtigen.

### Umsetzungsschritte:

- » Entscheidung über Abgrenzung des Regionalen Kooperationsstandortes im Regionalplan Ruhr
- » Abstimmung mit Hagedorn über potenziellen Flächenerwerb durch eine öffentliche Körperschaft
- » Abstimmung mit STEAG Power Minerals über Option und Rahmenbedingungen für eine Betriebsverlagerung
- » Vertiefende Untersuchung der Altlastensituation / Baugrunduntersuchung im Bereich der Deponie
- » Herstellung des Planungsrechts: FNP-Änderung und Aufstellung eines Bebauungsplans

**Akteure:** Stadt Lünen, Regionalverband Ruhr, Hagedorn, STEAG Power Minerals

**Zeitraumen:** kurzfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » STEAG-Nord: Gesicht zur Moltkestraße, attraktiv zur Lippeaue
- » Verlagerung Fa. Power Minerals
- » Möglicher neuer Zugang zur Lippe über Nordfläche STEAG
- » Einbindung in den Landschaftsraum
- » Städtebauliche Qualität entwickeln
- » Zukunftstechnologien
- » Regionaler Kooperationsstandort (Betriebe > 5 ha) oder lokaler Gewerbeflächenbedarf (keine Betriebsgrößenvorgabe)?

## A | Gewerbe- und Industriepark Lippolthausen (STEAG-Süd)

**1.2** Der Großteil der Fläche STEAG-Süd eignet sich aufgrund ihrer Lage und Größe für die Ausweisung als Regionaler Kooperationsstandort mit Flächengrößen von jeweils mindestens 5 Hektar. Das Flächenband direkt an der Brunnenstraße sollte hiervon ausgenommen werden, da es als Initialfläche für die Zentrumsbildung erhöhten Ansprüchen an die städtebauliche und bauliche Gestaltung unterliegt und eine kleinteiligere Parzellierung sinnvoll erscheint (vgl. A 2.1). Hier kann durch einen mehrgeschossigen baulichen Riegel eine bauliche Fassung der Brunnenstraße erfolgen und - in Kombination mit dem daran anschließenden Freiraum des Grünen Rings (vgl. B 1.2) - eine Übergangszone mit lärmabschirmender Wirkung zwischen den heute noch bestehenden Wohngebäuden und zukünftigem Gewerbepark mit emittierenden Nutzungen ausgebildet werden.

Die Erschließung des östlichen Flächenteils sollte für den MIV von der Moltkestraße aus erfolgen. Dabei sind die Zufahrten mit denen der gegenüberliegenden Nordfläche möglichst vis-à-vis anzuordnen, um Störungen im Verkehrsfluss auf der Moltkestraße zu minimieren.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, die Fläche über das noch vorhandene Ausziehgleis per Bahn anzudienen und damit das Potenzial der trimodalen Anbindung auszuschöpfen. Etwaige entwässerungsbedingte Geländeaufschüttungen im südlichen Teilbereich sollten so erfolgen, dass der Gleisanschluss der Fläche erhalten werden kann. Die Randzone in Richtung Moltkestraße sollte in Korrespondenz zur gegenüberliegenden Seite mit mehrgeschossigen Kopfbauten entlang der Straße raumbildende Wirkung entfalten. Über den Erhalt der vorhandenen Bewaldung am östlichen Gebietsrand sollte eine Eingrünung des Gewerbestandorts im Übergangsbereich zum Landschaftsraum bewirkt werden.

### Umsetzungsschritte:

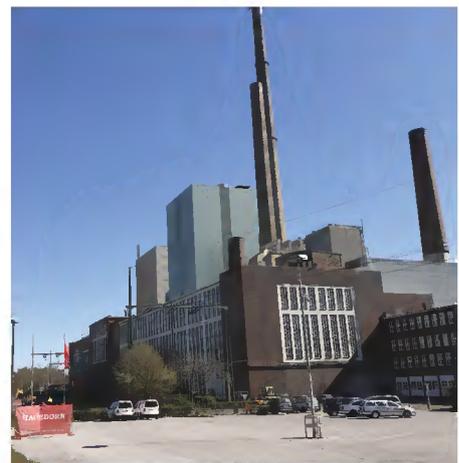
- » Entscheidung über Abgrenzung des Regionalen Kooperationsstandortes im Regionalplan Ruhr
- » Ausklammerung Flächenband an der Brunnenstraße, Erwerb durch eine öffentliche Körperschaft
- » Herstellung des Planungsrechts: FNP-Änderung und Aufstellung eines Bebauungsplans

**Akteure:** Hagedorn, Stadt Lünen, Regionalverband Ruhr, Deutsche Bahn AG

**Zeitrahmen:** kurzfristig



Ausziehgleis STEAG (Südfläche)



STEAG-Kraftwerk

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Lagerfläche STEAG Power Minerals verlagern
- » Qualität an den Rändern, Nutzerfreundlichkeit im Innenbereich
- » Funktionalität des Gewerbegebietes muss im Vordergrund stehen
- » Klare Grenzen der Bebauung definieren
- » Regionalen Grünzug im Osten in voller Ausdehnung erhalten

## A | Entwicklung Siedlungsbereich Lüner Brunnen

**1.3** Die ehemalige Wohnsiedlung Am Lüner Brunnen ist mittlerweile völlig freigezogen und die Wohnhäuser werden kurzfristig zurückgebaut. Dadurch entsteht eine neue Potenzialfläche, die aufgrund ihrer prägnanten Lage am Kreisverkehr eine besonders bedeutsame Rolle für die Zentrumsbildung von Lippolthausen einnimmt. Die bauliche Front in Richtung Kreisverkehr unterliegt besonders hohen Ansprüchen an die städtebauliche und architektonische Ausgestaltung. Neue Baukörper sollten sich sensibel in die bestehende Situation einfügen, die geprägt ist von Gebäuden unterschiedlichen Baualters und damit die Geschichte des Standortes transportiert. In der konsequenten Folge sollte ein neuer Baukörper am Kreisverkehr als Initialzündung, als neues „bauliches Gesicht“ für ein modernes Zukunftsimago von Lippolthausen ausgebildet werden.



Leerstehende Wohnhäuser Am Lüner Brunnen

### Umsetzungsschritte:

- » Herstellung des Planungsrechts: FNP-Änderung und Aufstellung eines Bebauungsplans

**Akteure:** Stadt Lünen, Flächeneigentümer

**Zeitraumen:** kurzfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Städtebauliche Qualität als Mittel zur Imagebildung
- » Eine attraktive Mitte entwickeln!
- » „Veto“ gegen Verwaltungsgebäude am Lüner Brunnen - Gewerbliche Entwicklung vorgesehen

## A | Entwicklung der landwirtschaftlichen „Restfläche“ Brunnenstraße

**1.4** Die an der Brunnenstraße liegende landwirtschaftlich genutzte Fläche (südlich Gasthaus Zum Lüner Brunnen) eignet sich grundsätzlich für eine bauliche Entwicklung. Aufgrund der isolierten Lage, der geringen Größe und der beabsichtigten Aufwertung des Umfeldes erscheint eine Weiterführung der landwirtschaftlichen Nutzung wenig sinnvoll. Eine potenzielle bauliche Entwicklung wird eingeschränkt durch den auf der Fläche angeordneten Hochspannungsmast und die damit verbundene Leitungstrasse Richtung STEAG und Westnetz. Zur Klärung der Rahmenbedingungen für eine zukünftige gewerbliche Nutzung der Fläche sollten die Möglichkeiten des Rückbaus der einschränkenden Leitungen geprüft werden. Langfristig sollte eine ganzheitliche Entwicklung der Fläche im Zusammenhang mit der heute noch wohnbaulich genutzten Fläche, die südlich daran anschließt, angestrebt werden.

### Umsetzungsschritte:

- » Abstimmung mit dem Flächeneigentümer / Pächter
- » Klärung der Möglichkeit zum Trassenrückbau der Hochspannungsleitung

**Akteure:** Stadt Lünen, Netzbetreiber (Westnetz, STEAG, RWE), Flächeneigentümer, Pächter

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Alternativen zu Landwirtschaft auf Restflächen
- » Freiflächen im Inneren des Gebietes für Gewerbeentwicklung nutzen

## A | Entwicklungsflächen Trianel

**1.5** Das Kohlekraftwerk Trianel wird spätestens im Jahr 2038, im Zuge des vereinbarten Kohleausstiegs, vom Netz gehen. Obwohl die Fläche im Rahmen des Entwicklungskonzeptes nur peripher betrachtet werden kann, sollten erste Entwicklungsüberlegungen zur Nachnutzung der Fläche formuliert werden - besonders weil die angrenzende Fläche auf Waltroper Stadtgebiet bereits früher einer Neuentwicklung zugeführt werden kann. Eine isolierte Überplanung der westlichen Teilfläche erscheint aufgrund des direkten räumlichen Zusammenhangs wenig sinnvoll. Empfohlen wird die Erstellung eines ganzheitlichen, interkommunalen Entwicklungskonzeptes für beide Flächen-teile. Inhaltlich sollten eine verbesserte öffentliche Erschließung des Stummhafens (über die Lünener Straße), die Sicherung von Flächenverfügbarkeiten am Hafen für die Einrichtung eines Umschlagplatzes und die Sicherung des Gleisanschlusses für die trimodale Nutzung Priorität haben.



Trianel-Kraftwerk und Stummhafen am Datteln-Hamm-Kanal

### Umsetzungsschritte:

- » Erstellung eines Entwicklungskonzeptes / Rahmenplanes für Trianel
- » Abstimmung mit REMONDIS über Möglichkeiten der Flächenerschließung

**Akteure:** Stadt Lünen, Wirtschaftsförderung Lünen, Fa. REMONDIS, Stadt Waltrop

**Zeitraumen:** mittel- bis langfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Betriebsschließung Trianel berücksichtigen!
- » Langfristig und zukunftsorientiert planen

## Handlungsfeld A2: Neue Quartiersmitte Lippolthausen - Zentrumsbildung im Umfeld des Kreisverkehrs

Das bauliche Zentrum von Lippolthausen ist heute wenig bis kaum vorhanden. Den Kreisverkehr als Verteilerpunkt der drei Gebietsachsen nimmt man als zentralen Ort im Gebiet wahr; leerstehende Gebäude, Parkflächen und die fehlende Präsenz von Gebäuden im Straßenraum erzeugen jedoch eine diffuse Raumwirkung und fehlende Zentralität. Die folgenden Maßnahmevorschläge dienen dazu, das räumliche Zentrum des Wirtschaftsstandortes mit neuen Angeboten und städtebaulicher Prägnanz attraktiv zu entwickeln.

### A Bauliche Entwicklung von Initialflächen im Umfeld des Kreisverkehrs

**2.1** Das Angebot mehrerer freiwerdender Flächen im direkten Umfeld des Kreisverkehrs eröffnet die Chance, das Zentrum von Lippolthausen zu einer baulichen Mitte mit hohem Anspruch an städtebauliche und architektonische Qualität auszubilden und weiter zu entwickeln. Zu den Initialflächen hierfür gehören die Fläche Am Lüner Brunnen (A 1.3); die Entwicklungsflächen direkt an der Brunnenstraße (STEAG-Süd) (vgl. A 1.2) und auch die gegenüberliegende landwirtschaftlich genutzte Fläche (vgl. A 1.4). Der Parkplatz am Kreisverkehr sollte in diesem Zusammenhang möglichst zurückgebaut werden. In der Gesamtheit entsteht entlang der Brunnenstraße, adäquat zur Moltkestraße, ein neues Entwicklungsband mit hoher baulicher Gestaltqualität an den Flächenrändern in Richtung des öffentlichen Raums (Anzusetzende Qualitätskriterien hierbei sind: Anordnung der Gebäude im Nahbereich der Straße, adäquate Gebäudehöhe, hochwertige Fassadengestaltung (Materialwahl), eine Orientierung der Gebäude zum öffentlichen Raum: Gebäudeöffnungen / Eingangsbereiche, Transport grünes Image: Dach- und Fassadenbegrünung).



Umfeld Kreisverkehr (Quelle: Kreis Unna, 2019)

#### Umsetzungsschritte:

- » Abstimmung mit Flächeneigentümern
- » Herstellung des Planungsrechts: FNP-Änderung und Aufstellung eines Bebauungsplans
- » Prüfung Ersatzbedarf und Rückbau Parkplatz

**Akteure:** Stadt Lünen, Flächeneigentümer

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig

#### Stimmen aus der Beteiligung

- » Eine attraktive Mitte entwickeln!
- » Erhalt und Qualifizierung des Bereichs „Zum Lüner Brunnen“ bis Mühle = Gesicht und zentraler Ankerpunkt

## A | Reaktivierung Gastronomie Zum Lüner Brunnen

**2.2** Momentan mangelt es in Lippolthausen an öffentlichen Angeboten zur Versorgung der Arbeitnehmenden, etwa in Form von gastronomischen Einrichtungen. Aufgrund seiner zentralen Lage bietet sich das ehemalige Gasthaus „Zum Lüner Brunner“ für eine solche Nutzung an. Eine Sanierung und ggf. bauliche Erweiterung des historischen Gebäudes in Verbindung mit einem innovativen gastronomischen Konzept würde die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes steigern. In diesem Zuge sollte auch der Bedarf an Übernachtungsmöglichkeiten geklärt werden, welche an dieser Stelle geschaffen werden könnten. Für die Trägerschaft kommen verschiedene Modelle infrage, etwa ein privater Eigentümer oder ein Zusammenschluss mehrerer Unternehmen, welche sich für bestimmte Dienstleistungen im Gebiet zusammentun.



Gaststätte Zum Lüner Brunnen

### Umsetzungsschritte:

- » Entwicklung eines Nutzungs- und Betriebskonzeptes
- » Sanierung und ggf. bauliche Erweiterung des historischen Gebäudes

**Akteure:** Stadt Lünen, Eigentümer, Unternehmen, potenzielle Investoren

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Erhalt und Qualifizierung des Bereichs „Zum Lüner Brunnen“
- » Hotel, Gastronomie ggf. Kantine für Betriebe

## A | Zugänge Grüner Ring

**2.3** Um das zukünftige Zentrum Lippolthausen - u.a. mit einem neuen gastronomischen Versorgungsangebot - bestmöglich mit den einzelnen, teils isoliert liegenden gewerblichen Teilgebieten zu verbinden, ist eine Anbindung an den vorgeschlagenen Grünen Ring wesentlich. Auf kurzen Wegen unabhängig von Straße und Pkw sollte das Zentrum über den Grünen Ring von Arbeitnehmern oder Radtouristen zukünftig gut erreicht werden können. Dies kann beispielsweise über Rampen zwischen Moltkestraße und Grünem Ring umgesetzt werden. Bei der Planung der Anschlusssituation ist die Erschließungsplanung der Fläche des Umspannwerkes (Westnetz), die aufgrund der Entwicklung von STEAG neu organisiert werden muss, zu berücksichtigen.

### Umsetzungsschritte:

- » Detailplanung Grüner Ring / Planung der Anschlüsse an die Moltkestraße

**Akteure:** Stadt Lünen, ggf. Westnetz

**Zeitraumen:** mittelfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Neue Wegeverbindungen mit hoher Qualität schaffen (Rad + Grün)
- » Qualität der Wegeverbindungen erhöhen, um Fuß- und Radverkehr zu fördern

## A | Aufhebung Gemengelage

**2.4** Im zentralen Bereich von Lippolthausen an der Brunnenstraße befinden sich heute wenige Wohnhäuser in isolierter Lage umgeben von gewerblichen Nutzungen. Die heutige Gemengelage hat zur Folge, dass Neuentwicklungen im Umfeld definierte Emissionsgrenzwerte nach TA Lärm nicht überschreiten dürfen und die Nutzbarkeit der Flächen dahingehend eingeschränkt wird. Um dieses Konfliktfeld zukünftig abzumildern bzw. langfristig auszuräumen, wird ein sukzessiver Rückbau der vorhandenen Wohnbebauung in Verbindung mit einer Entwicklung der Flächen zur gewerblichen Nutzung empfohlen. Erste Schritte in diese Richtung sind der Rückbau der Wohnsiedlung Am Lüner Brunnen sowie des von der Stadt Lünen erworbenen Wohnhauses Brunnenstraße 67.



Überplanung Siedlung Brunnenstraße

### Umsetzungsschritte:

- » Aufnahme von Gesprächen mit den derzeitigen Grundstückseigentümern und Anwohnern

**Akteure:** Stadt Lünen, Eigentümer der Wohngebäude

**Zeitraumen:** mittel- bis langfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

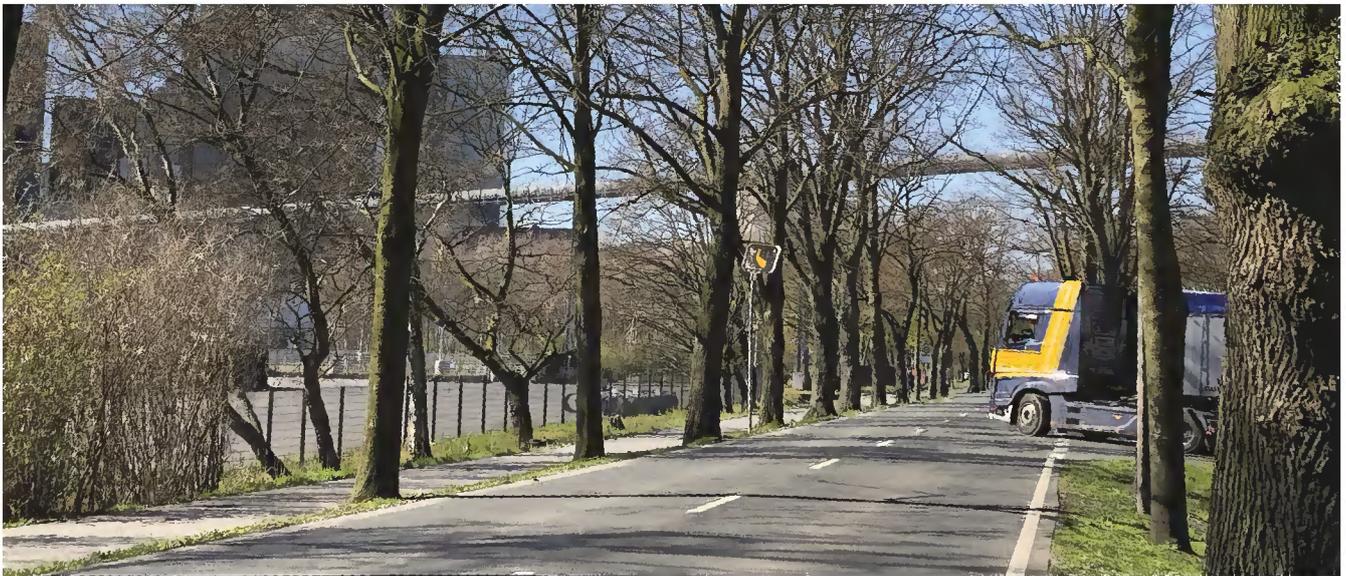
- » Gewerbliche Nutzung der Wohnbereiche oberhalb der Schienentrasse?

## Handlungsfeld A3: Gebietseingänge

Die Wahrnehmung der räumlichen Abgrenzung und des Standortes Lippolthausen hängt unter anderem stark mit der Gestaltung der drei Gebietseingänge (von Osten aus Richtung Lüner Zentrum kommend, von Westen aus Richtung Waltrop kommend und von Süden aus Richtung Autobahn A2 kommend) zusammen. An allen drei Gebietseingängen besteht aus heutiger Sicht Handlungsbedarf im Hinblick auf die Erhöhung der Prägnanz und eine ansprechende Gestaltung.

### A | Gebietseingang Moltkestraße

**3.1** | Zentrale Maßnahme zur Aufwertung des Gebietseingangs an der Moltkestraße ist die Verlagerung des heute dort ansässigen Betriebs STEAG Power Minerals. Die Aufteilung des Betriebs auf Flächen beidseits der Moltkestraße - verbunden durch einen Schrägaufzug zum Transport von Schüttgut - erscheint unpraktikabel und erschwert aus städtebaulicher Sicht die Gestaltung des Ortseingangs deutlich. Ziel ist eine beidseitige Fassung des Straßenraums und die Betonung der Eingangssituation durch die Ausbildung einer baulichen Kante, die den Übergang vom Landschaftsraum zum Industrie- und Gewerbestandort klar betont. Eine bauliche Ausdehnung des Standortes in Richtung Osten und damit ein Heranrücken an die Wohngebäude des Geistviertels wird aus heutiger Sicht nicht befürwortet. Die Umgestaltung des Straßenquerschnitts Moltkestraße mit beidseitigen Fuß- und Radwegen macht den Übergang vom Landschafts- in den bebauten Stadtraum Lippolthausen ebenfalls deutlich.



Allee Moltkestraße

#### Umsetzungsschritte:

- » Vertiefende Gespräche zur Verlagerung von STEAG Power Minerals
- » Flächenerwerb und Flächenaufbereitung
- » Straßenplanung Grüne Achse Moltkestraße

**Akteure:** STEAG Power Minerals, Hagedorn, Stadt Lünen, Kreis Unna

**Zeitraumen:** kurzfristig

#### Stimmen aus der Beteiligung

- » Attraktive Eingänge in das Gebiet
- » Neugestaltung Moltkestraße
- » Verlagerung Fa. Power Minerals - Schaffung einer städtebaulichen Eingangssituation

## A | Gebietseingang Brunnenstraße / Einmündung Frydagstraße

**3.2** | Schlüsselflächen für die Ausbildung des südlichen Eingangs nach Lippolthausen sind die planungsrechtlich bereits gesicherte Potenzialfläche „In den Telgen“ und die gegenüberliegende „Dreiecks-Fläche“ südlich der Bahngleise, die sich im Eigentum der Firma Hagedorn befindet. Der Erwerb des Wohnhauses Brunnenstraße 67 und die damit verbundene Möglichkeit der Orientierung der Fläche zur Brunnenstraße macht die Ausbildung einer baulichen Eingangssituation mit korrespondierenden Baukörpern möglich. Die Dreiecks-Fläche östlich der Brunnenstraße wird als möglicher Standort für den neuen Bahnhofsteilpunkt und eine damit gekoppelte Mobilitätsstation vorgeschlagen. Dieses Maßnahmenpaket, am Eingangstor von der Autobahn aus kommend, dient unterstützend als Werbeträger für das neue Gebietsimage mit verändertem Mobilitätskonzept und einer angestrebten Verkehrsverlagerung. Kleinere, ergänzende Maßnahmen sind die Neugestaltung des Firmenwegweisers an der Frydagstraße und die gestalterische Betonung der querenden Radstrecke Frydagstraße/Auf der Rührenbeck zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Autofahrer.

### Umsetzungsschritte:

- » Flächenerwerb Dreiecks-Fläche südlich Bahngleise (heute Hagedorn)
- » Rückbau Wohngebäude Brunnenstraße 67
- » ggf. Aufstellung eines Bebauungsplans („Dreiecks-Fläche“) und B-Plan Änderung (Fläche westlich Brunnenstraße)
- » Aufwertung Firmenwegweiser

**Akteure:** Stadt Lünen, Hagedorn, Unternehmen

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Sichtbare Gebietseingänge
- » Eingangssituation Frydagstraße - Aufweiten und Qualifizieren

## A | Gebietseingang Lünener Straße

**3.3** | Der Gebietseingang aus östlicher Richtung wird auf Höhe der heutigen Zufahrt zum Firmengelände des REMONDIS Lippewerks lokalisiert. Hier wirkt der bereits vorhandene historische Wasserturm als städtebauliches Merkzeichen. Im Zuge der Ertüchtigung der bestehenden Bahnunterführung (vgl. C 3.2) kann die Eingangssituation als neu gestalteter Kreuzungsbereich bspw. als Kreisverkehr aufgewertet werden. Der dafür erforderliche Verswenk der Straßenachse schafft Aufmerksamkeit und führt zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit. Bei der Gestaltung der Eingangssituation ist der Wasserturm als geschichtliches Zeugnis des ehemaligen Lippewerks, heute REMONDIS, zu berücksichtigen bzw. in Szene zu setzen und das Pfortnerhäuschen am Eingang zu REMONDIS zu integrieren.

### Umsetzungsschritte:

- » Straßenplanung Kreuzungsbereich REMONDIS / Bahnunterführung
- » Umbau der Bahnunterführung

**Akteure:** Stadt Lünen, Kreis Unna, Deutsche Bahn AG, Fa. REMONDIS

**Zeitraumen:** langfristig



Wasserturm auf dem Gelände der Fa. REMONDIS

## Handlungsfeld A4: Klimagerechte Gewerbeentwicklung

Die räumliche Nähe der Unternehmen in Lippolthausen schafft zahlreiche Synergieeffekte, wovon insbesondere der Klimaschutz und die Energiewende in vielfältiger Weise profitieren können. So teilen sich viele Unternehmen eine gemeinsame Infrastruktur und konzentrieren Emissionen auf einen beschränkten Raum. Neben Aspekten einer klimafreundlichen Mobilität und einer zukunftsfähigen Energieversorgung ist die Einsparung von Ressourcen – durch Minimierung des Flächenverbrauchs bzw. eine hohe Flächeneffizienz und eine klimafreundliche Bauweise – für die Zukunftsentwicklung von Lippolthausen essentiell.

### A | Klimagerechte Bebauung (Neuentwicklung)

**4.1** | Im Jahr 2019 hat der Rat der Stadt Lünen den Klimanotstand ausgerufen, wodurch Politik und Verwaltung dazu verpflichtet sind, Erfordernisse von Klimaschutz und Klimaanpassung verstärkt in kommunale Pläne und Entscheidungen einfließen zu lassen. Bei der Entwicklung der oben genannten Potenzialflächen sollten deswegen verstärkt Belange einer klimagerechten Gewerbeentwicklung beachtet werden. Hierunter fallen auch Anforderungen an den Neubau wie zum Beispiel:

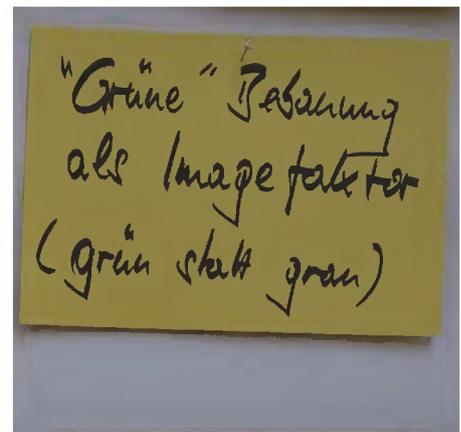
- » eine energetisch optimierte Ausrichtung von Gebäuden und deren Grundrissen
- » flexible, an unterschiedliche Bedarfe anpassbare Konstruktionen
- » der Einsatz klimafreundlicher und recycelbarer Baumaterialien
- » möglichst hohe Effizienz- und Dämmstandards
- » die Nutzung regenerativer Energien
- » eine angepasste Dach- und Fassadengestaltung und der Einsatz entsprechender Begrünungen.

#### Umsetzungsschritte:

- » Definition von Standards für eine klimagerechte Gewerbeentwicklung
- » Festsetzung entsprechender Anforderungen in Bauleitplänen

**Akteure:** Stadt Lünen, Flächeneigentümer, Unternehmen

**Zeitraumen:** fortlaufend



„Grün statt Grau“, Beitrag aus der Zukunftswerkstatt

#### Stimmen aus der Beteiligung

- » Höhere Kosten für höhere Qualität und Langlebigkeit in Kauf nehmen
- » CO<sub>2</sub>-neutrale Bebauung
- » Kleinteilige Maßnahmen zur Klimaanpassung (z.B. Dach- und Fassadenbegrünung)

## A | Klimagerechte Flächennutzung (Neuentwicklung)

**4.2** Eine klimagerechte Gewerbeentwicklung stellt auch Anforderungen an die Flächennutzung. Bei der Entwicklung der Potenzialflächen sollten im Hinblick auf Klimaschutz und Klimaanpassung verschiedene Aspekte in die entsprechenden Planungen mit einfließen, wie zum Beispiel eine möglichst hohe Flächeneffizienz in Verbindung mit multifunktionalen Flächennutzungen (bspw. Aufenthalt und Versickerung); eine möglichst geringe Neuversiegelung; der Einsatz klimaangepasster Pflanzenarten; die Freihaltung von Kaltluftschneisen (v. a. in Süd-Nord-Richtung) sowie Aspekte einer wassersensiblen Stadtentwicklung wie die Anlage von Grün- und Wasserflächen; die Schaffung dezentraler Retentions-, Versickerungs- und Verdunstungsflächen und die Nutzung von Grau- und Regenwasser.

### Umsetzungsschritte:

- » Definition von Standards für eine klimagerechte Gewerbeentwicklung
- » Festsetzung entsprechender Anforderungen in Bauleitplänen

**Akteure:** Stadt Lünen, Flächeneigentümer, Unternehmen

**Zeitraumen:** fortlaufend

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Bei Flächenentwicklung Rückhalte- und Versickerungsmöglichkeiten schaffen
- » Kühlfunktion von Wasserflächen nutzen
- » Entwässerung und Freiraum-/Aufenthaltsqualität zusammen denken
- » Geringere Versiegelung durch Bauen „in die Höhe“

## A | Klimagerechte Bestandsentwicklung

**4.3** Eine klimagerechte Gewerbeentwicklung setzt auch am Bestand an. Im Hinblick auf Klimaschutz und Klimaanpassung kommen, je nach lokaler Ausgangslage, verschiedene Maßnahmen in Betracht. Durch sie können das Mikroklima verbessert oder Schäden an Gebäuden und Infrastrukturen verhindert bzw. abgemildert werden. Beispiele sind die Entsiegelung ungenutzter Flächen in Kombination mit der Anlage von Grünflächen sowie Dach- und Fassadenbegrünungen; der Einsatz von Verschattungselementen und baulich-technische Vorkehrungen gegen Klimafolgen wie zum Beispiel Überflutungen infolge von Starkregenereignissen. Darüber hinaus trägt die energetische Sanierung von Bestandsgebäuden zur Steigerung der Energieeffizienz und damit zum Klimaschutz bei.

### Umsetzungsschritte:

- » Ermittlung besonders betroffener Bereiche in einer Klimawirkungsanalyse oder mithilfe entsprechender Portale (z. B. Fachinformationssysteme)
- » Prüfung von Maßnahmen (z. B. anhand entsprechender Leitfäden und Planungshilfen)
- » Beratung von Unternehmen zu Energieeffizienz, energetischen Sanierungen und Maßnahmen zur Klimaanpassung (bzw. Hinweis auf bestehende Beratungsangebote)

**Akteure:** Stadt Lünen, Unternehmen, Flächeneigentümer, entsprechende Beratungsstellen

**Zeitraumen:** fortlaufend

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Begrünungsmaßnahmen im Bestand (Frydagstraße)
- » Grün auch im Gewerbegebiet
- » Viele kleine Grünflächen im Gebiet schaffen

## B FREIRAUM UND UMWELT

Der Standort Lippolthausen ist auf der einen Seite in vielen Bereichen geprägt durch ein - im Vergleich zu anderen Industrie- und Gewerbegebieten - „grünes“ Erscheinungsbild mit einem relativ hohen Waldanteil und hochwertigen Freiflächen in unmittelbarer Nachbarschaft. Auf der anderen Seite liegen die gebietsinternen Freiflächen häufig verinselt zwischen kaum begrüntem Betriebsarealen mit emitierenden Anlagen, fungieren lediglich als Begleitgrün von Verkehrsachsen und besitzen kaum Aufenthaltsqualitäten. Die vorgeschlagenen Handlungsfelder und Maßnahmen zielen darauf ab, das vorhandene Freifächensystem insbesondere im Hinblick auf seine Aufenthaltsqualität und Vernetzungspotenziale aufzuwerten, stark versiegelte Flächen stärker zu begrünen und positive Effekte für Umwelt und Klima zu erzeugen.

### Handlungsfeld B1: Grün- und Freifächensystem

Das Handlungsfeld umfasst primär Maßnahmen, die sich auf die Qualifizierung der bestehenden Grünflächen und vor allem deren Vernetzung beziehen. Neue, gebietsinterne Grünflächen werden nur dort vorgeschlagen, wo sie im Sinne einer funktionalen Vernetzung sinnvoll erscheinen und multifunktional genutzt werden können (beispielsweise Eingrünung von Randbereichen der Industriestandorte als Ausgleichsmaßnahme oder Retentionsraum). Der Grüne Ring Lippolthausen wird in diesem Zusammenhang als zentrale Maßnahme mit hoher Strahlkraft gewertet.

### B | Qualifizierung Nord-Süd-Achse Schlossallee

**1.1** Das zentrale Grünelement in Lippolthausen bildet die Nord-Süd-Achse, welche entlang der Schlossallee in Richtung Lippe im Norden bzw. südlich Richtung Brambauer und Waltrup verläuft. Mit Blick auf eine sinnvolle Netzstruktur der Freiflächen sollte dieser grüne Finger erhalten bleiben, und die flankierenden Grünflächen sollten zukünftig nicht weiter reduziert werden. Durch gezielte Maßnahmen wie eine verbesserte Querung der Brunnenstraße auf Höhe der Schlossmühle und die Begrünung der Frydagstraße durch Baumpflanzungen gilt es, die bestehende Achse im Hinblick auf freizeitliche Nutzungen und umweltfreundliche Mobilität zu qualifizieren und langfristig zu stärken.



Schlossallee



Unattraktive Wegeverbindungen entlang der Frydagstraße

#### Umsetzungsschritte:

- » Erarbeitung eines entsprechenden Maßnahmenkataloges

**Akteure:** Stadt Lünen, Kreis Unna, Anlieger, Ruhr-Tourismus (radrevier.ruhr), RVR (Route Industriekultur)

**Zeitrahmen:** kurz- bis mittelfristig

#### Stimmen aus der Beteiligung

- » Grünzüge sollen als wichtige Erholungsräume mit Verbindungsfunktion erhalten werden
- » Grüne Achsen im Gebiet entwickeln bzw. erhalten

## B | Grüner Ring Lippolthausen

**1.2** | Im Gebiet verlaufen ungenutzte Bahntrassen (südlich und westlich der Frydagstraße und westlich des STEAG-Geländes parallel zur Brunnenstraße in Richtung Norden), welche auch in Zukunft voraussichtlich nicht mehr für den Güterverkehr benötigt werden. Im Zuge eines Aus- und Umbaus dieser stillgelegten Bahntrassen zu lokalen Grünräumen mit neuen Fuß- und Radwegen könnten neue, hochwertige Grün- und Wegeverbindungen innerhalb des Wirtschaftsstandortes entstehen, die an bereits bestehende grüne Wege anschließen (vgl. C 1.1). Durch diesen Lückenschluss entsteht ein Grüner Ring rund um Lippolthausen, der zahlreiche positive Effekte mit sich bringt: Er trägt zu einer besseren Vernetzung der einzelnen Betriebsgelände bzw. Gewerbegebiete untereinander sowie zu deren Anbindung an kleinräumige Grün- und Erholungsflächen und den umgebenden Landschaftsraum bei. Darüber hinaus wird die bestehende, zunehmende Verinselung der Freiräume in Lippolthausen aufgebrochen und die Biotopvernetzung gestärkt. Über eine Begrünung der Trassen können zudem positive Effekte auf das Mikroklima und die Freizeit- und Erholungsqualität erzielt werden.



Ungenutztes Ausziehgleis STEAG (Nordfläche)

### Umsetzungsschritte:

- » Entwidmung und Abbindung der Bahntrassen
- » Ggf. Erwerb der entsprechenden Flächen durch die Stadt
- » Erstellung eines Um- und Ausbaukonzeptes
- » Umbau der Schienenwege

**Akteure:** Eisenbahn-Bundesamt, Bahnflächenentwicklungsgesellschaft, Deutsche Bahn AG, Stadt Lünen, Anlieger

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Grünverbindungen schaffen und Aufenthaltsqualität steigern
- » Neue Wegeverbindungen mit hoher Qualität schaffen (Rad + Grün)
- » Fuß- und Radwegeverbindungen durch Lückenschlüsse und Querverbindungen weiter qualifizieren
- » Durchlässigkeit des Gebietes durch Grünzüge mit hoher Qualität erhöhen

## B | Grüne Übergangsbereiche zwischen Gewerbe und Landschaftsraum

**1.3** Die Landschaftsbereiche rund um den Wirtschaftsstandort weisen weitestgehend hohe naturräumliche Qualitäten auf. Zum Schutz dieser sensiblen Freiräume sollten bei der Entwicklung der Potenzialflächen Übergangsbereiche in Form von grünen Säumen oder Pufferzonen geschaffen werden. Hierbei ist insbesondere der Erhalt bestehender Grünstrukturen zu prüfen. Über eine ansprechende Gestaltung und das Angebot neuer Wegebeziehungen tragen entsprechende Flächen zu einer besseren Einbindung der Gewerbeflächen in den Landschaftsraum bei und erhöhen somit auch die städtebauliche Qualität des Gebietes. Besonders in den Fokus zu nehmen ist in diesem Zusammenhang der nördliche Randbereich der Fläche STEAG-Nord, die direkt an den sensiblen Landschaftsraum der Lippeaue heranreicht.



Lippeaue und STEAG-Kraftwerk

### Umsetzungsschritte:

- » Festlegung erhaltenswerter Grünstrukturen (auf Grundlage einer entsprechenden Untersuchung)
- » Festsetzung von entsprechenden Freiräumen in Bauleitplänen

**Akteure:** Stadt Lünen

**Zeitrahmen:** kurzfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Freiraum kann auch Qualitätsmerkmal des Gebietes sein
- » Erhalt von Wald/Gehölzflächen vor Neuentwicklung
- » Baumbestände müssen erhalten bleiben
- » Einbindung der Freiräume in die Flächenentwicklung
- » Potenzial Nordfläche STEAG - Einbindung in Landschaftsraum

## Handlungsfeld B2: Begrünung von Verkehrsachsen und Parkflächen

In einigen Teilen des Wirtschaftsstandortes, beispielsweise im Gewerbegebiet Frydagstraße oder auf den großflächigen Parkplätzen vom REMONDIS Lippewerk, sind keine oder nur wenige Grünstrukturen im öffentlichen Raum vorhanden. Neben der daraus resultierenden gestalterischen Beeinträchtigung sind diese Bereiche aufgrund ihres hohen Versiegelungsgrades besonders von steigenden Temperaturen betroffen und weisen bereits jetzt ein ungünstiges Mikroklima auf. Ein Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung sind Baumpflanzungen entlang der Straße und auf versiegelten Parkplätzen, welche über Verschattung und Verdunstung zur Verbesserung des Mikroklimas beitragen und gleichzeitig den öffentlichen Straßenraum städtebaulich aufwerten. Hierbei ist auf die Verwendung standortgerechter und klimaangepasster (z. B. trockenresistenter) Arten zu achten.

### B | Begrünung Verkehrsraum Frydagstraße

**2.1** Der Straßenraum Frydagstraße weist heute nahezu keine Begrünung auf. Versiegelte Hofflächen und Straßenräume prägen das Bild im öffentlichen Raum und haben zur Folge, dass die Feinstaubbelastung an Hitzetagen hohe Werte erreicht. Der Straßenraum Frydagstraße sollte zukünftig durch Baumpflanzungen gestalterisch aufgewertet werden, was darüber hinaus positive Auswirkungen auf das Mikroklima erwarten lässt. Da der vorhandene Straßenquerschnitt das Anpflanzen von Bäumen im öffentlichen Raum kaum zulässt, sind Baumpflanzungen auf den privaten Grundstücksflächen im Einvernehmen mit den Anliegern der Frydagstraße anzustreben bzw. ist im Detail zu prüfen, an welchen Stellen im Straßenquerschnitt das Anpflanzen von Bäumen verträglich ist, ohne die Funktionalität der Straße einzuschränken.



Unattraktiver Straßenraum Frydagstraße

#### Umsetzungsschritte:

- » Prüfung der Machbarkeit und Erarbeitung eines verkehrs- und freiraumplanerischen Entwurfs zur Umgestaltung des Straßenraums
- » Abstimmung mit Anliegern
- » Pflanzung von Straßenbäumen

**Akteure:** Stadt Lünen, Anlieger

**Zeitraumen:** mittelfristig

#### Stimmen aus der Beteiligung

- » Begrünungsmaßnahmen im Bestand (Frydagstraße)
- » Klimaangepasste Begrünung und Bepflanzung

## B | Begrünung von Parkflächen

**2.2** Große Teile der Industrie- und Gewerbeflächen in Lippolthausen weisen einen hohen Versiegelungsgrad auf, was vor allem in den Sommermonaten in manchen Teilen zu einer starken Aufheizung und darüber zu einer starken thermischen Belastung führt. Die (Teil-)Entsiegelung großflächiger Parkräume und Lagerflächen trägt dazu bei, die Lufttemperatur in der Umgebung tagsüber zu senken und so einer Überhitzung der Areale vorzubeugen. Neben der Entsiegelung von Flächen kommt hierfür auch eine standortgerechte Begrünung infrage. In Verbindung mit anderen Maßnahmen, wie zum Beispiel dem Einsatz von wasserdurchlässigen Bodenbelägen, können negative Wirkungen des Klimawandels abgemildert und das Mikroklima verbessert werden.



Großflächige Parkräume ohne Begrünung

### Umsetzungsschritte:

- » Ermittlung besonders betroffener Bereiche in einer Klimanalyse oder mithilfe entsprechender Portale (z.B. Fachinformationssysteme)
- » Prüfung von geeigneten Maßnahmen und Möglichkeiten zur Nutzung von Fördermitteln
- » (Teil-)Entsiegelung ungenutzter Flächen und Pflanzung von Bäumen

**Akteure:** Stadt Lünen, Flächeneigentümer

**Zeitrahmen:** kurzfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Kleinteilige Maßnahmen zur Klimaanpassung

## B | Grüne Achse Moltkestraße

**2.3** | Die Moltkestraße verbindet den Wirtschaftsstandort mit der Lüner Innenstadt. Momentan ist die im Alleenkataster erfasste Straße allerdings unzureichend mit Fuß- und Radwegen ausgestattet. Durch die Neuentwicklung der beiden angrenzenden STEAG-Areale werden Flächen auf beiden Seiten der Straße verfügbar, welche für einen Ausbau zur „Grünen Achse“ genutzt werden können. Im Zuge eines Straßenaus- und -umbaus, inkl. Umgestaltung des Straßenquerschnitts, sollen gestalterisch hochwertige straßenbegleitende Freiflächen mit hoher Verbindungsqualität für Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Hierbei gilt es, die vorhandenen Bäume zu schützen und die Allee durch Neu- und Ersatzpflanzungen zu vervollständigen oder auch durch eine neue Doppelallee eine prägnante grüne Achse herauszubilden.

### Umsetzungsschritte:

- » Erarbeitung eines verkehrs- und freiraumplanerischen Entwurfs zur Umgestaltung des Straßenraums
- » Ersatz- und Neupflanzungen artengleicher Bäume entlang der Straße

**Akteure:** Kreis Unna, Stadt Lünen, Wirtschaftsbetriebe Lünen, Flächeneigentümer

**Zeitraumen:** kurzfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Moltkestraße wichtige Ost-West-Achse
- » Moltkestraße als grüne Achse entwickeln
- » Erhalt und Ausbau der Moltkestraße mit Alleecharakter



Randbereiche Moltkestraße heute

## Handlungsfeld B3: Klima und Umweltschutz

Die Schließung der beiden Kohlekraftwerke eröffnet Möglichkeiten für eine stärker an Nachhaltigkeits- und Umweltaspekten orientierte Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Lippolthausen. Neben klassischen Umweltbelangen wie der Beseitigung von Altlasten, des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung gilt es, klimaschützende Strategien zu einem festen Bestandteil des kommunalen und unternehmerischen Handelns zu machen und durch entsprechende Maßnahmen umzusetzen.

### B | Altlastenbeseitigung

**3.1** | Nach Schließung der beiden Kohlekraftwerke sind die entsprechenden Areale zunächst als altlastenrelevante Altstandorte und damit als Verdachtsflächen für schädliche Bodenveränderungen einzustufen. Im Hinblick auf zukünftige Nutzungen der entsprechenden Grundstücke müssen diese Flächen untersucht und ggf. vorgefundene Altlasten saniert bzw. beseitigt werden.

#### Umsetzungsschritte:

- » Untersuchung der Verdachtsflächen
- » Sanierung der Altlasten

**Akteure:** Stadt Lünen, Kreis Unna, Flächeneigentümer

**Zeitraumen:** fortlaufend

#### Stimmen aus der Beteiligung

- » Altlasten und Bodenbelastung als Restriktionen für Neuentwicklung

### B | Lärmschutz

**3.2** | An der Brunnenstraße befinden sich noch vereinzelte Wohngebäude; die Wohnbebauung im Geistviertel in östlicher Richtung liegt circa einen Kilometer entfernt. Dies hat zur Folge, dass bei der Entwicklung der Fläche STEAG-Süd Anforderungen an den Lärmschutz gestellt werden müssen und die Einhaltung der Immissionsrichtwerte gemäß TA-Lärm gewährleistet werden muss. Mit Blick auf die nächstgelegene Wohnbebauung an der Brunnenstraße bedeutet dies zum Beispiel eine räumliche Staffelung der Gebietsausweisung (GE im westlichen Bereich an der Brunnenstraße, GI im östlichen Flächenbereich) bzw. eine räumliche Konzentration lärmemittierender Betriebe mit möglichst großem Abstand zu den vorhandenen Wohnhäusern. Um dieses Konfliktfeld in Zukunft auszuräumen sollte mittel- bis langfristig eine Auflösung der Gemengelage angestrebt werden (vgl. A 2.4). Maßnahmen wie eine geschlossene lärmabschirmende Bebauung entlang der Brunnenstraße (vgl. A 1.2) sind jedoch unabhängig davon aus städtebaulichen Gründen sinnvoll.

#### Umsetzungsschritte:

- » Räumliche Konzentration stark emittierender Betriebe über eine entsprechende Bauleitplanung
- » Festsetzung einer geschlossenen Bebauung als Lärmschutz entlang der Brunnenstraße

**Akteure:** Stadt Lünen

**Zeitraumen:** kurzfristig

## B | Luftreinhaltung

**3.3** | In Zukunft sollte sich der Leitgedanke einer Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes unter besonderer Berücksichtigung von Aspekten des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit auch in den ansässigen Betrieben widerspiegeln. Die Ansiedlung neuer stark emittierender Betriebe und deren Verträglichkeit mit angrenzenden Nutzungen sollte deshalb genau geprüft werden. Darüber hinaus gilt es die Luftqualität am Standort insgesamt, aber auch kleinräumig (z. B. im Gewerbegebiet Frydagstraße) zu verbessern. Hierfür bedarf es neben der Förderung des Umweltverbundes und der Umsetzung von Begrünungsmaßnahmen vor allem technischer Innovationen auf betrieblicher Ebene.

### Umsetzungsschritte:

- » Identifizierung von besonders belasteten Bereichen
- » Prüfung möglicher Maßnahmen
- » Beratung von Unternehmen zu Möglichkeiten zur Emissionsminderung

**Akteure:** Stadt Lünen, Unternehmen

**Zeitraumen:** kurzfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Keine stark belastenden Betriebe ansiedeln!
- » Keine Ansiedlung emissionsträchtiger Unternehmen

## B | Verbesserung des lokalen Mikroklimas

**3.4** | Große Teile des Wirtschaftsstandortes weisen bereits heute eine ungünstige thermische Situation auf, welche sich in Zukunft weiter verschlechtern könnte. Zur Verbesserung des lokalen Mikroklimas kommen verschiedene Maßnahmen in Betracht. Hierzu zählen: die Freihaltung von Kaltluftschneisen (v. a. in Süd-Nord-Richtung), die Anlage von Grün- und Wasserflächen in Verbindung mit der Entsiegelung bestimmter Flächen sowie eine angepasste Dach- und Fassadengestaltung inklusive entsprechender Begrünung. Im Zusammenspiel mit anderen Anpassungs- und Nachhaltigkeitsstrategien (bspw. der größtmöglichen Ausnutzung der Grundstücke) und zwischen den Maßnahmen selber können sowohl Synergien als auch Konflikte entstehen. Welche Maßnahmen in welchem Zusammenhang geeignet sind, hängt von den konkreten Bedingungen vor Ort ab und ist jeweils im Einzelfall zu prüfen.

### Umsetzungsschritte:

- » Festsetzung entsprechender Anforderungen in Bauleitplänen
- » Beratung von Unternehmen zu entsprechenden Maßnahmen

**Akteure:** Stadt Lünen, Unternehmen, Flächeneigentümer

**Zeitraumen:** fortlaufend

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Klimaanpassungsmaßnahmen wie Dachbegrünung, Fassadenbegrünung, Gebäudeanordnung
- » Grünzüge erhalten, Regenwassernutzung, Wasserflächen, Grünflächen auch bei Neuentwicklung
- » Klimaresilienz (von der Fassade bis zur innovativen Entwässerung) attraktiv für innovative Unternehmen

## B | Regenwasserbewirtschaftung

**3.5** | Angesichts der voraussichtlichen klimawandelbedingten Zunahme sowohl von Starkregenereignissen als auch von Trockenperioden gewinnen angepasste Entwässerungskonzepte und die Nutzung von Regenwasser zunehmend an Bedeutung. Im Sinne einer wassersensiblen Stadtentwicklung sollten bei der Entwicklung der Potenzialflächen Möglichkeiten zur dezentralen Regenwasserbewirtschaftung (über Retentions-, Versickerungs- und Verdunstungsflächen) sowie zur Nutzung von Regen- und Grauwasser geprüft werden. Auch multifunktionale Flächennutzungen (bspw. Parkflächen als Retentionsflächen) und die Entwässerung über bestehende Gewässer und Gräben oder ansprechend gestaltete Entwässerungsmulden sind hierbei zu prüfen.

### Umsetzungsschritte:

- » Entwicklung eines entsprechenden Entwässerungskonzeptes
- » Festsetzung entsprechender Anforderungen in Bauleitplänen
- » Beratung von Unternehmen zu nachhaltiger Regenwasserbewirtschaftung und Wassernutzung

**Akteure:** Stadt Lünen, Stadtbetrieb Abwasserbeseitigung, Flächeneigentümer

**Zeitrahmen:** fortlaufend

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Entwässerungsanlagen so gestalten, dass sie Aufenthaltsfunktionen erfüllen können
- » Entwässerung des STEAG-Geländes in die umliegenden Gewässer (Lippe, Röhlenbecke und Mühlenbach)
- » Bei Flächenentwicklung Rückhalte- und Versickerungsmöglichkeiten schaffen

## C VERKEHR

Der Wirtschaftsstandort Lippolthausen umfasst die größten zusammenhängenden Gewerbeflächen der Stadt Lünen. Da „Verkehr und Mobilität“ einen zentralen Handlungsstrang bei der Entwicklung eines zukunftsgerichteten, möglichst emissionsarmen Gewerbegebietes bilden, kommt der Entwicklung eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts dementsprechend eine zentrale Bedeutung zu. Durch die Revitalisierung zahlreicher Flächen kommt es bei den zukünftig Beschäftigten zu einem Wechsel des Arbeitsplatzstandortes, der in der Regel auch Eingriffe in persönliche Mobilitäts- und Wegeroutinen bedeutet und damit die Chance bietet, mit besonders guten Angeboten die Verkehrsmittelwahl und damit die individuelle Mobilität positiv zu beeinflussen. Dies kann vor allem durch entsprechende Anreize geschehen - ein qualitativ herausragendes ÖPNV-Angebot, eine maximal komfortable Nutzung des Fahrrads oder auch eine Vielfalt an unterschiedlichen Mobilitätsangeboten, die je nach Wegeziel, Wegezweck oder Jahreszeit genutzt werden. Ein wesentlicher Aspekt bei der Konzeption dieser Mobilitätsangebote ist dabei, dass das Angebot von vornherein bereitsteht und so mit diesem Angebot auch geworben werden kann und Menschen das Thema Mobilität bereits frühzeitig in ihren Entscheidungen berücksichtigen.

Insofern werden in diesem Kapitel unterschiedlichste Lösungsansätze und Mobilitätsbausteine zusammengetragen, die insgesamt die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität der Beschäftigten und in Hinblick auf die Logistik schaffen.

### Handlungsfeld C1: Attraktiver und sicherer Radverkehr

Das Radfahren liegt im Trend und ist eine umweltfreundliche, preiswerte und gesunde Fortbewegungsart. Durch ein zusammenhängendes, qualitativ hochwertiges und sicheres Netz an Radverbindungen kann insbesondere für die zukünftigen Arbeitnehmenden des Wirtschaftsstandortes Lippolthausen das Fahrrad eine attraktive und gleichwertige Mobilitätsalternative (insbesondere zum Kfz) darstellen; mit elektrisch angetriebenen Fahrrädern (E-Bikes bzw. Pedelecs) sind aber auch größere Entfernungen zu bewältigen, so dass das Fahrrad auch für Pendelnde nach Lippolthausen interessant wird. Insgesamt können die nachfolgend genannten Maßnahmen im Radverkehr vor allem dazu beitragen, die durch die Ansiedlung neuer Unternehmen entstehende Zusatzbelastung im Kfz-Verkehr möglichst gering zu halten.



## C | Grüner Ring Lippolthausen

**1.1** | Um die Verknüpfung der Teilgebiete Lippolthausens für die Nahmobilität zu verbessern und die Anbindung an das umliegende Wegenetz zu gewährleisten, soll ein Netz aus abseits geführten Fuß-/Radwegeverbindungen entstehen (vgl. B 1.2). Die Wege könnten partiell über alte Bahntrassen verlaufen, welche die vorhandenen Verkehrsachsen in der Regel unterführen, so dass keine zusätzlichen Querungsanlagen erforderlich sind. An einigen Stellen ist der Bau spezifischer Anbindungen notwendig (z. B. Rampenbauwerke), um Anschlüsse an das bestehende Straßen- und Wegenetz zu ermöglichen. Die Wegeverbindungen des Grünen Rings sollten durch gewisse Sicherheits- und Komfortmerkmale gekennzeichnet sein (z. B. Mindestbreite von 3,5 m zur Konfliktminimierung zwischen Fuß- und Radverkehr, ausreichende Beleuchtung).

### Umsetzungsschritte:

- » Sicherung der Flächen für Verkehrswege
- » Planung und Bau der Wegeverbindung
- » Planung und Bau Querungshilfe Moltkestraße

**Akteure:** Stadt Lünen, Flächeneigentümer

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig



Ungenutztes Ausziehgleis STEAG (Nordfläche)

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Attraktive (!) Fuß- und Radwege im Gebiet
- » Ggf. Konflikte bei Umsetzung aufgrund von Leitungstrassen

## C | Radwegeverbindungen in umliegende Stadtteile stärken

**1.2** | Die Radverbindungen in die umliegenden Stadtteile sollen verbessert werden, um die Erreichbarkeit des Standortes per Fahrrad insbesondere für Beschäftigte und Besuchende zu verbessern und den Radverkehr generell zu attraktivieren. Dazu müssten die straßenbegleitenden, oftmals einseitig geführten Geh- und Radwege auf den Hauptzufahrtsachsen (Moltkestraße, Brunnenstraße sowie Frydagstraße) verbreitert bzw. beidseitig mindestens gemäß den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ertüchtigt werden. Diese Maßnahme sollte im Rahmen des Projekts „West-Ost-Trasse Brambauer - Lünen Innenstadt“ mitgedacht werden und darauf aufbauen. Entsprechende Anbindungen an den Grünen Ring Lippolthausen sind hierbei ebenfalls vorzusehen.

### Umsetzungsschritte:

- » Ermittlung von Routenverläufen/Anknüpfungspunkten im Gebiet inkl. Definition von Qualitäts-/Ausbaustandards, Detailplanung
- » Ertüchtigung von neuen oder Ausbau vorhandener Wege

**Akteure:** Stadt Lünen, sonstige Straßenbaulastträger

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig



Fußgängerbrücke über die Lippe

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Radwegeausbau stockt, muss verbessert werden
- » „Grüne“ Verkehrslösungen

## Handlungsfeld C2: Starker ÖPNV und Mobilitätsverbund

Der ÖPNV ermöglicht allen Menschen eine Grundmobilität; ein gut ausgebauter, barrierefreier und vernetzter ÖPNV ist zudem ein wichtiger Standortfaktor. Um wahlfreie Verkehrsteilnehmende zum Umsteigen auf den Busverkehr zu bewegen, muss der ÖPNV eine hohe Konkurrenzfähigkeit zum Pkw besitzen. Angesichts einer multimodaleren Gesellschaft, in der mehr Menschen je nach Wegezweck und Bedarf verschiedene Verkehrsmittel nutzen, kommt darüber hinaus der Vernetzung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote eine wachsende Bedeutung zu. Hinzu kommen seit einigen Jahren neue Mobilitätsformen und -dienstleistungen (insbesondere Sharing-Dienste). Herausforderungen liegen hier primär in der Implementierung von Angeboten; gleichzeitig besteht die Aufgabe, den Bekanntheitsgrad dieser Mobilitätsformen zu steigern und verkehrliche Verknüpfungen zwischen den Angeboten herzustellen. Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen sollen somit dazu beitragen, ansprechende Rahmenbedingungen für die Entwicklung eines zukunftsgerichteten Gewerbestandortes sowie die Voraussetzungen für eine nachhaltige und multimodale Mobilität der Beschäftigten zu schaffen.

### C | Verbesserte Erschließung mit dem Bus

**2.1** Um die ÖPNV-Erschließung und -erreichbarkeit des Standortes zu verbessern, bieten sich eine Taktverdichtung (mind. 15- statt 20-Min.-Takt) und eine Änderung in der Streckenführung an. So könnten - ein entsprechender Ausbau der Unterführung „Zum Stummhafen“ vorausgesetzt (vgl. C 3.2) - die jetzigen Linien über die Achse Frydagstraße - Zum Stummhafen geführt werden. Hiermit verbunden wären auch eine Optimierung in der Anordnung und eine qualitative Aufwertung (Barrierefreiheit, Komfortmerkmale) der Haltestellen, um eine bestmögliche Erschließungsqualität und eine höhere Attraktivität des ÖPNV zu erreichen. Gleichzeitig bestehen von Seiten des Kreises Unna Planungen für eine neue Schnellbuslinie Waltrop - Lünen (S50); diese Linie würde das Gebiet in West-Ost-Richtung voraussichtlich im 60-Min.-Takt durchlaufen.



Bushaltestellen „Buddenburg“

#### Umsetzungsschritte:

- » Umsetzung Linienbetrieb der S50
- » Überprüfung von Potenzial und Machbarkeit einer Taktverdichtung (Taktsystematik, Anschlüsse etc.)
- » Konzeptionierung und Detailplanung der vorgeschlagenen Änderung in der Routenführung
- » Aus-/Um-/Neubau von Haltestellen

**Akteure:** Stadt Lünen, VKU

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig

#### Stimmen aus der Beteiligung

- » Attraktive ÖPNV-Verbindung schaffen

## C | Einrichtung eines neuen Bahnhofsteckpunkts

**2.2** Voraussetzung für diese Maßnahme ist die Reaktivierung der Hamm-Osterfelder-Bahnlinie für den Personenverkehr. Hierbei könnte der neue Haltepunkt als Mobilstation mit multimodalem Angebot (Bahn, Bus, Radabstellanlagen, Bike-, E-Scooter- und/oder Carsharing; ggf. in Kooperation mit ansässigen Unternehmen und unter Umständen Shuttle-Bus) ausgestaltet werden. Der Haltepunkt könnte entweder direkt östlich angrenzend an den Bahnübergang (BÜ) Brunnenstraße (bevorzugte Variante) oder zwischen den BÜ Brunnenstraße und Mühlenweg verortet werden. Eine Anbindung an das geplante Wegenetz Grüner Ring wäre obligatorisch. Da es sich um eine langfristige Option handelt, könnte übergangsweise eine etwas „abgespeckte“ Variante entstehen, das heißt zunächst nur mit Anbindung an den Bus.



Bahnhofsteckpunkt und Mobilitätsstation Variante 1: Brunnenstraße



Bahnhofsteckpunkt und Mobilitätsstation Variante 2: Landwirtschaftliche Potenzialfläche

### Umsetzungsschritte:

- » Ausarbeitung Detailkonzept mit u. a. folgenden Themen: Erschließungspotenziale und -restriktionen; Flächenverfügbarkeit/Eigentumsverhältnisse; Möglichkeiten und Bedarfe in Bezug auf Ausstattung, Design und Gestaltung; Zusammenstellen von baulichen und technischen Erfordernissen; Kostenkalkulation/Finanzierung
- » Umsetzungsplanung, Genehmigungsverfahren und Bau

**Akteure:** Stadt Lünen, Deutsche Bahn AG, VKU, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Flächeneigentümer, Anbieter/Dienstleister (insbesondere Sharing-Dienste), Unternehmen

**Zeitraumen:** langfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Bahnstreckenreaktivierung
- » Hamm-Osterfelder-Bahn für Personenverkehr öffnen
- » SPNV-Haltepunkt

## C | Einrichtung weiterer Mobilitätsstationen

**2.3** Neben einer zentralen Mobilstation mit einem umfangreichen Angebot an Mobilitätsdienstleistungen und -formen (vgl. C 2.2) ist am Standort die Etablierung eines Netzes an mehreren kleineren Mobilstationen (Mobilpunkten) sinnvoll, die zu einer flächenhaften Nutzung des multimodalen Angebots beitragen. Teil dieser Stationen können zum Beispiel Bike-, E-Scooter- und/oder Carsharing-Funktionen sein; eine Anbindung an den ÖPNV ist ebenfalls möglich, stellt jedoch keine zwingende Voraussetzung dar. Zusätzlich ist die Implementierung weiterer Ausstattungsmerkmale denkbar, so zum Beispiel Schließfächer, in denen online bestellte Waren deponiert und abgeholt werden können. Die Maßnahme ist abhängig vom Aufbau eines gesamtstädtischen Ansatzes in Bezug auf Mobilstationen und Sharing-Angebote.



Wegweiser einer Mobilitätsstation in Ibbenbüren

### Umsetzungsschritte:

- » Einbindung des Standortes in ein gesamtstädtisches Konzept ‚Mobilstationen‘
- » Ausarbeitung Detailkonzept: Standortfestlegungen, Definition von Angebotsbausteinen und Ausstattungsmerkmalen
- » Kontakt zu Sharing-Anbietern, u. a. zu: Bedarfs-/Potenzialabschätzung, Prüfen und Zusammenstellen von baulichen und technischen Erfordernissen, Marketing/Öffentlichkeitsarbeit, Aufstellung von rechtlichen Vereinbarungen, Kostenkalkulation/Finanzierung
- » Umsetzung (Planung, Genehmigungsverfahren und Bau) und begleitende Evaluation

**Akteure:** Stadt Lünen, Sharing- und Logistik-Dienstleister, VKU, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Unternehmen

**Zeitraumen:** mittel- bis langfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Mobilstation an der Brunnenstraße
- » Mobilitäts-Hubs (Umstieg ÖV-Rad) als Alternative zum MIV

## Handlungsfeld C3: Optimierte Kfz-Erschließung

Trotz der angedachten Stärkung des Umweltverbundes (Handlungsfelder C1 und C2) und alternativer Transportmöglichkeiten (Handlungsfeld C5) werden der motorisierte Individualverkehr und der Straßengüterverkehr bedeutende Verkehrsträger am Wirtschaftsstandort Lippolthausen sein. Das umliegende Straßennetz ist in seiner jetzigen Ausgestaltung jedoch kaum noch in der Lage, zusätzliche Kfz-Verkehre aufnehmen zu können. Durch die anderen Handlungsfelder kann das Kfz-Verkehrsaufkommen zwar auf ein notwendiges Maß reduziert werden; es bedarf jedoch weiterer infrastruktureller Anpassungen, um die Erreichbarkeit des Standortes langfristig gewährleisten zu können. Der Organisation des ruhenden Verkehrs kommt eine weitere Rolle im Rahmen des Aspektes der Erschließung zu.

### C | Verkehrstechnische Optimierung von Knotenpunkten

**3.1** Die im Umfeld des Gebiets liegenden Knotenpunkte (Brunnenstraße/Brambauerstraße, Im Knäppen/Oberlipper Straße/Lünener Straße, Moltkestraße/Konrad-Adenauer-Straße) sind bereits jetzt in den verkehrlichen Spitzenstunden durch Kapazitätsengpässe und Überlastungen gekennzeichnet; mit dem Neuverkehr infolge der Entwicklung des Standortes sind weitere Einbußen in Hinblick auf eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehrsströme absehbar. Mit Umbau- und Optimierungsmaßnahmen soll eine Besserung der Situation erreicht werden. Hierbei stellen insbesondere der Ausbau des Knotens Im Knäppen/Oberlipper Straße/Lünener Straße (Bau zusätzlicher Abbiegespuren und Einrichtung einer Lichtsignalanlage) und der Umbau des Knotens Brunnenstraße/Brambauerstraße zu einem Kreisverkehr (ggf. mit Bypässen) sinnvolle Lösungsansätze dar, da davon auszugehen ist, dass über die genannten Knotenpunkte der zusätzlich entstehende Verkehr abgewickelt werden muss.



Straßenkreuzung Brunnenstraße - Brambauerstraße

#### Umsetzungsschritte:

- » Detaillierte gutachterliche Betrachtung der einzelnen Knotenpunkte (Abschätzung der Potenziale zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit anhand mehrerer Varianten zur Umgestaltung/Optimierung; z. T. bereits vorliegend)
- » Umsetzung (Planungs- und Genehmigungsverfahren, Bau)

**Akteure:** Stadt Lünen, Straßen.NRW, Kreis Unna, Stadt Waltrop

**Zeitraumen:** mittel- bis langfristig

#### Stimmen aus der Beteiligung

- » Mehr Kreisverkehre
- » Entlastung des motorisierten Verkehrs und Leistungssteigerung durch Kreisverkehre
- » Verkehrsanbindung muss Leistungsfähigkeit sicherstellen

## C | Ausbau der Bahnunterführung sowie der Straße Zum Stummhafen

**3.2** | Der Ausbau der bereits vorhandenen, jedoch räumlich sehr beschränkten Bahnunterführung „Zum Stummhafen“ ermöglicht die Schaffung einer direkten und vollwertigen Erschließung der dortigen Flächen sowie des trimodalen Umschlagpunktes auch aus Richtung Westen (z. B. Waltrop); spätestens mit der perspektivischen Nachnutzung des Trianel-Geländes kommt diesem Ansatz eine zentrale Bedeutung zu. Aufgrund des Raumbedarfs zur Angleichung der Höhenunterschiede zwischen Brunnenstraße und „neuer“ Unterführung, der aus der Schaffung einer größeren Durchfahrts Höhe resultiert, geht hiermit eine partielle Verschwenkung der Brunnenstraße auf der Nordseite der Bahntrasse einher. Dadurch bietet sich jedoch gleichzeitig die Ausbildung eines straßengestalterischen Auftaktes an, der den Eingang von Lippolthausen aus Richtung Westen verdeutlicht, z. B. in Form eines Kreisverkehrs mit einer standortspezifischen, identitätsstiftenden Installation in der nicht überfahrbaren Innenfläche.



Bahnunterführung „Zum Stummhafen“

### Umsetzungsschritte:

- » Machbarkeitsstudie/Detailplanung zum Ausbau der Unterführung, inkl. Verschwenkung der Fahrbahn nördlich der Bahntrasse einschließlich Knotenpunkt (Prüfen der Aktualität der bestehenden Verkehrsuntersuchung)
- » Umsetzung (Planungs- und Genehmigungsverfahren, Bau)

**Akteure:** Stadt Lünen, Deutsche Bahn AG, Kreis Unna, Fa. REMONDIS

**Zeitraumen:** mittel- bis langfristig

## C | Anlage von gemeinschaftlichen Parkbauten

**3.3** | Im Sinne einer besseren städtebaulichen Integration sowie zur Begrenzung des Versiegelungsgrades und des Flächenverbrauchs sollen die Parkplätze konzentriert in mehreren punktuellen „Quartiers“-Parkbauten (i. d. R. Parkpaletten oder Parkhäuser) angeordnet werden. Diese sollten auch mit zusätzlichen Funktionen wie E-Ladesäulen und hochwertiger Fassadengestaltung ausgestattet werden. Die Standorte sollten so gewählt werden, dass eine bestmögliche Erschließung bzw. Erreichbarkeit der jeweils umliegenden Gewerbeflächen gewährleistet ist. Die Maßnahme setzt jedoch voraus, dass in Bezug auf das Parken nur ein beschränktes Zusatz-/Alternativangebot (z. B. lediglich für mobilitätseingeschränkte Personen) im Straßenraum zur Verfügung steht. Darüber hinaus spielt hierbei das Thema „zentrale Lkw-Parkflächen“ eine wichtige Rolle, um zukünftig ein mögliches „wildes“ Parken im Gewerbegebiet zu minimieren; hierbei sollten auch entsprechende Service-Bedarfe mitbetrachtet werden (ggf. Versorgungs- und Waschräume für Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer).



Beispiel für gemeinschaftlich genutzte Parkbauten

### Umsetzungsschritte:

- » Festlegungen im Bebauungsplanverfahren: u. a. Standortbestimmung von zentralen Parkbauten und Lkw-Parkflächen, planerische und textliche Festsetzungen zur Organisation des ruhenden Verkehrs (u. a. Minimierung des straßenbegleitenden Parkens)
- » Beratung und Begleitung der Unternehmen in Bezug auf das Thema „gemeinschaftliche Parkbauten“
- » Ggf. Abgleich mit Erwägung einer kommunalen Stellplatzsatzung

**Akteure:** Stadt Lünen, Flächeneigentümer, Unternehmen

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Zentrales Parkhaus
- » Flächensparende Lösung für ruhenden Verkehr

## C | Unterführung Brunnenstraße

**3.4** | Die Erreichbarkeit des Standortes aus Richtung Süden ist durch den beschränkten Bahnübergang Brunnenstraße partiell erschwert. Mit der (auf längere Zeit gesehen) möglichen Reaktivierung der Bahntrasse für den Personenverkehr ist mit zunehmenden Schließhäufigkeiten und -zeiten zu rechnen, so dass perspektivisch eine alternative Lösung für den beschränkten Bahnübergang in Betracht kommt. Durch eine Tieferlegung der Brunnenstraße, also eine Straßenerunterführung, könnte langfristig ein ungehinderter Verkehrsfluss ohne Wartezeiten an geschlossenen Schranken gewährleistet werden. Es ist jedoch zu bedenken, dass die Unterführung auch für Lkw passierbar sein muss (d. h. dass die Oberkante der Fahrbahn mind. 6,5 m unterhalb der Gleisachse liegen muss; für Zufußgehende und Radfahrende wäre eine separate Führung auf etwa halber Höhe möglich) und dadurch entsprechende Rampenbauwerke errichtet werden müssen, die entsprechende Geländeeinschnitte verursachen und ggf. die Erschließung der Flächen im direkten Umfeld des Bahnübergangs erschweren. Es besteht eine räumliche Dependenz zum Bau des neuen Bahnhofpunkts (vgl. C 2.2). Erste planerische Arbeiten existieren bereits (aus dem Jahr 2005).



Bahnübergang Brunnenstraße

### Umsetzungsschritte:

- » Prüfen der bestehenden Planunterlagen auf Aktualisierungsbedarf
- » Fortsetzung des Planungsprozesses

**Akteure:** Stadt Lünen, Deutsche Bahn AG, Kreis Unna

**Zeitraumen:** langfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Verkehrsanbindung muss die Leistungsfähigkeit für bestehende und zu erwartende Verkehrsströme sicherstellen

## Handlungsfeld C4: Intelligente Mobilität

Neben den in den anderen verkehrlichen Handlungsfeldern genannten Ansätzen, die die verschiedenen Verkehrsträger betreffen und eher auf das physische Vorhandensein vielfältiger Mobilitätsangebote abzielen, sind weitergehende und übergreifende Maßnahmen von hoher Bedeutung, die einerseits eine multimodale und multioptionale Mobilität unterstützen sowie andererseits durch eine einfache Zugänglichkeit und Organisation in Verbindung mit umfassenden Informationen zu einer höheren Akzeptanz der „neuen“ Mobilitätsangebote beitragen.

### C | Implementierung eines überbetrieblichen Mobilitätsmanagements

**4.1** | Mobilitätsmanagement ist der strategische Ansatz, die Verkehrsnachfrage, die Verkehrsmittelwahl und die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur systematisch im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu beeinflussen (z. B. durch zielgruppenspezifische Informationen und die Organisation von Servicedienstleistungen). Das betriebliche Mobilitätsmanagement trägt dementsprechend dazu bei, die Mobilität der Beschäftigten klimafreundlicher und effizienter zu organisieren. Jedoch leistet erst der überbetriebliche Ansatz, also die Gesamtbetrachtung des Gewerbestandortes mit der Gewinnung möglichst vieler „Mitstreiter“ bzw. die Etablierung gemeinsam getragener Lösungen durchschlagende Erfolge, da dadurch kritische Nachfragemengen gebündelt werden (ÖPNV/Jobtickets, Mitfahrten) und sich zudem eine Kosteneffizienz bei der Schaffung von Infrastrukturen ergibt (z. B. Carpooling/gemeinsamer Fuhrpark, Sharing-Dienste, Ladestationen). So kann beispielsweise durch die überbetriebliche Organisation von Mitfahrgelegenheiten bzw. einer Mitfahrbörse die Wahrscheinlichkeit eines „liquiden“ Vermittlungsmarktes entscheidend erhöht werden.



#### Umsetzungsschritte:

- » Bildung eines Netzwerkes aus interessierten Unternehmen
- » Gemeinsame Entwicklung eines überbetrieblichen Mobilitätsmanagement-Konzepts, ggf. unter Hinzuziehen des Beratungsprogramms mobil&Job (Kreis Unna/VKU)
- » Vertragliche Regelungen und Umsetzung

**Akteure:** Stadt Lünen, Unternehmen, Kreis Unna/VKU, Wirtschaftsförderung

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig

#### Stimmen aus der Beteiligung

- » Mobilitätsberatung wichtig
- » Mobilitätsberatung von Unternehmen und Mitarbeitern vor der Ansiedlung

## C | Aufbau eines Netzes an E-Ladestationen

**4.2** Angesichts der derzeit steigenden Marktdynamik kann von einer stark zunehmenden Steigerung des Marktanteils von Elektrofahrzeugen in den 2020er Jahren ausgegangen werden. Entsprechend entsteht ein Bedarf, die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Ladeinfrastruktur von Elektrofahrzeugen zu schaffen. Gewerbegebiete wie der Wirtschaftsstandort Lippolthausen bieten sich in besonderem Maße an, da die Fahrzeuge hier in der Regel lange Standzeiten aufweisen (Firmen-Kfz über Nacht, private Kfz über Tag/während der Arbeitszeit). Aufgrund der Ladedauern reichen daher in Bezug auf die Ladeleistung pro Ladepunkt max. 11 kW aus, so dass sich die entstehenden Kosten im Rahmen halten. Neben einem dezentralen, aufeinander abgestimmten System an E-Ladesäulen kann nach Bedarf auch eine größere E-Tankstelle in Zusammenhang mit gemeinsamen E-Fahrzeugflotten der angesiedelten Unternehmen eingerichtet werden.



Beispiel für eine E-Ladestation

### Umsetzungsschritte:

- » Erarbeitung eines konkretisierten Konzepts zum Thema E-Mobilität für den Standort Lippolthausen
- » Festlegungen im Bebauungsplanverfahren: Textliche (z. B. Nennung von Mindestvoraussetzungen wie beispielsweise Anteil der Stellplätze mit Vorbereitung einer Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrzeugen) und/oder planerische Festsetzungen
- » Umsetzung

**Akteure:** Stadt Lünen, Stadtwerke Lünen, Unternehmen

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig

## C | Aufbau einer vernetzten Logistik bzw. von kooperativen Logistiksystemen

**4.3** Zur Reduzierung des Aufkommens an Lieferverkehren bietet sich der Aufbau eines kooperativen Logistiksystems an, in dem Logistikprozesse unternehmensübergreifend und gebündelt stattfinden (z. B. Zusammenschluss zu Einkaufsgemeinschaften, gemeinsame Warentransporte). Da die Kreislaufwirtschaft die Leitbranche der Stadt Lünen ist und auch die wirtschaftliche Schwerpunktlegung am Standort Lippolthausen darauf liegt, kann dieser Maßnahmenansatz auch weiter gefasst werden, indem ein effizientes Ressourcenmanagement am Standort stattfindet: „Abfallprodukte“ des einen ansässigen Unternehmens können als Rohstoffe für ein anderes ansässiges Unternehmen genutzt werden, so dass kurze Stoffkreisläufe entstehen. Diese Prozesse könnten durch die Ansiedlung hochwertiger Logistikdienstleister zusätzlich unterstützt werden.



Vernetzte Logistiksysteme

### Umsetzungsschritte:

- » Bildung eines Netzwerkes aus interessierten Unternehmen/Zusammenschluss von Unternehmen
- » Gemeinsame Entwicklung eines Konzeptes für ein kooperatives Logistiksystem und ggf. für ein standortbezogenes Ressourcenmanagement
- » Vertragliche Regelungen und Umsetzung

**Akteure:** Stadt Lünen, Unternehmen, Wirtschaftsförderung

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Wettbewerb um Verkehrskontingente
- » Verteilung von Verkehren über den Tag
- » Intelligente Mobilität wird Verkehrsbelastung nicht reduzieren können

## Handlungsfeld C5: Trimodaler Güterverkehr

Einen bedeutenden Standortfaktor für Lippolthausen bildet insbesondere die trimodale Verkehrsanbindung über Straße, Schiene und Wasser (Kanal), so dass die ansässigen Unternehmen die für sie geeignetste Logistikart auswählen können. Dieses Potenzial wird jedoch bisher nur partiell genutzt. Da in Zukunft von weiter steigenden Güterverkehrsmengen auszugehen ist und angesichts der Tatsache, dass die ansässigen Unternehmen in der Trimodalität einen bedeutenden Asset des Standorts sehen und sich eine entsprechende Ausrichtung ihrer Logistik vorstellen können, gilt es, den Stummhafen in seiner Funktion als Ankerpunkt und Schnittstelle zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu stärken. Neben einer optimalen Abfertigung von auf den Standort bezogenen bzw. dort verwendeten Massen- bzw. Mengengütern, deren Beförderung per Schiene und Wasser zu einer erheblichen Reduzierung der zusätzlich entstehenden Lkw-Verkehre beitragen kann, bietet sich die Chance, Logistikarten bei Bedarf zu kombinieren bzw. zu verknüpfen (intermodaler Verkehr). Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen zielen entsprechend darauf ab, dass der Stummhafen zukünftig seinen trimodalen Eigenschaften besser gerecht wird.

### C | Aufbau eines einheitlichen Betriebskonzepts für die Gleisanlagen

**5.1** Im Rahmen der Onlinebefragung unter den ansässigen Unternehmen bejahte fast die Hälfte der Befragten, dass für sie in Zukunft eine Abwicklung der Logistik zumindest in Teilen über die Schiene denkbar wäre. Dies gilt es als Potenzial wahrzunehmen und die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen. Für die bessere Nutzbarmachung der Gleisanlagen auf dem Gebiet ist es erforderlich, ein aktualisiertes Betriebskonzept unter anderem mit Festsetzungen zur Abgrenzung der jeweiligen Gleistypen und Zugangspunkte (Übergabegleise, Stammgleise, Anschlussgleise [d.h. Werkanschlüsse], Terminals, Ladepunkte, Rampen-/Freiladegleise), mit Inhalten zu Regularien für den Fahr- und Rangierbetrieb (z. B. Festlegung der Streckengeschwindigkeiten, Zuglängen und Tonnagen, Zug-sicherungssysteme) sowie Schienennutzungsbedingungen zu entwickeln und eine dazugehörige Finanzierung aufzustellen. Es ist zu empfehlen, dass die Stadthafen Lünen GmbH als der Betreiber der Gleisanlagen fungiert, da diese auch die Gleisanlagen am nahegelegenen Stadthafen betreibt. Die Maßnahme kann nur in Kombination mit Maßnahme C 5.2 angegangen werden.



Betriebskonzept

#### Umsetzungsschritte:

- » Erstellung eines Betriebskonzepts bzw. Anpassung des bestehenden Konzepts für die Gleisanlagen im Bereich des Standortes
- » Bei Bedarf Berücksichtigung des Betriebskonzepts im Bebauungsplanverfahren (textliche und/oder planerische Festsetzungen)

**Akteure:** Stadt Lünen, Stadthafen Lünen GmbH, Unternehmen, Fläche-eigentümer, Wirtschaftsförderung

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig

#### Stimmen aus der Beteiligung

- » Schienenpotenzial sollte erhalten und als Option behalten werden
- » Nutzung hängt von Unternehmen ab - Man kann Unternehmen nicht zwingen
- » Schienennutzung wirtschaftlich schwierig

## C | Trimodaler Umschlagspunkt am Stummhafen

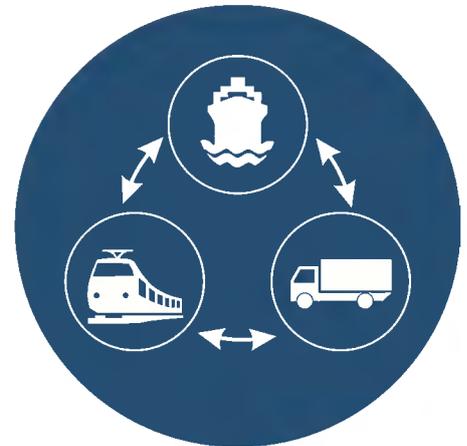
**5.2** Damit der Stummhafen seiner trimodalen Funktion gerecht wird, bedarf es einer entsprechenden Infrastrukturausstattung. Neben einer generell verbesserten Zugänglichkeit bzw. Erschließung des Stummhafens (vgl. C 3.2) und klar festgelegten organisatorischen Strukturen (insbesondere in Bezug auf die Gleisanlagen, vgl. C 5.1) sind weitere logistische Anforderungen und Elemente herzustellen bzw. zu optimieren: Schaffung von Umschlagspunkten (horizontal/vertikal, d.h. beispielsweise befestigte Flächen, über-/befahrbare Gleisanlagen, „konventionelle“ Umschlagseinrichtungen wie Krananlagen und Rampen, ggf. spezifische Umschlagstechnologien) und Bereitstellung von Lagerkapazitäten (Abstell- und Lagerflächen/„Freigelände“, Lagerhallen/Lagerhäuser). So sind bedarfsgerechte Logistikprozesse (z. B. Ver- und Entsorgung/Zwischenlagerung, unterschiedliche Anlieferungs- und Umschlagssysteme etc.) bestmöglich am Standort gegeben. Die Maßnahme weist - wie oben dargestellt - Abhängigkeiten zu zahlreichen anderen Maßnahmen auf.

### Umsetzungsschritte:

- » Detailkonzept/-planung für einen multifunktionalen Stummhafen (Flächenbedarfe und -verfügbarkeiten, Ausstattungsnotwendigkeiten und -optionen, betriebliche Organisation, Kostenkalkulation/Finanzierung etc.)

**Akteure:** Stadt Lünen, Stadthafen Lünen GmbH, Unternehmen, Wirtschaftsförderung, Flächeneigentümer

**Zeitrahmen:** mittelfristig



Trimodaler Warentransport

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Planungszeiträume erfordern zeitnahe Abstimmung
- » Innovationen und automatische Systeme können Hafennutzung bestärken
- » Trimodalität als Zukunftsmöglichkeit unbedingt erhalten!
- » Zentrale Erfassungsstrukturen als Grundvoraussetzung für Trimodalität fehlen bisher

## D WIRTSCHAFT

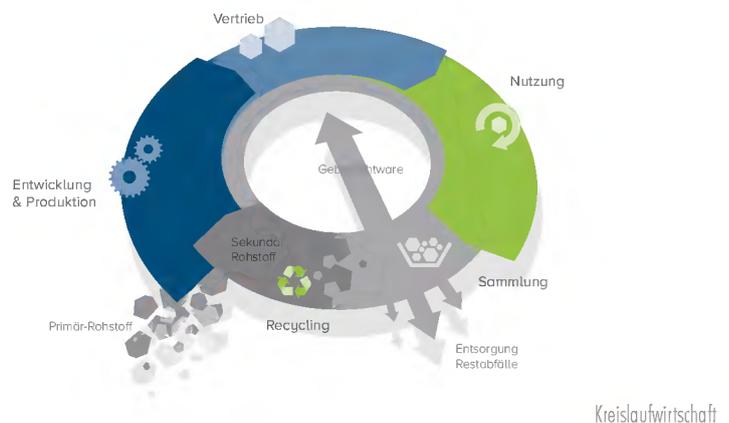
Die sukzessive Schließung der beiden Steinkohlekraftwerke wird einen weitreichenden strukturellen und funktionalen Wandel des Wirtschaftsstandorts Lippolthausen mit sich bringen. Die Entwicklung zu einem nachhaltigen, zukunfts-sicheren und resilienten Industrie- und Gewerbegebiet ist dabei sowohl von den bestehenden Standortmerkmalen als auch von exogenen Einflüssen und Anforderungen abhängig. Aus dem programmatischen und dem räumlichen Leitbild lassen sich sechs Handlungsfelder ableiten, die sowohl die inhaltliche als auch die strukturelle Aufstellung des Gewerbebestands adressieren. Auf der inhaltlichen Seite sind dies Wertschöpfungsketten mit Bezug zur Kreislaufwirtschaft, Trimodalität sowie Energie und Ressourceneffizienz. Auf der strukturellen Seite bilden Infrastruktur, Industrial Services und die Flächenvermarktung die Handlungsfelder.

### Handlungsfeld D1: Wertschöpfungsketten mit Bezug zur Kreislaufwirtschaft

Die Kreislaufwirtschaft ist sowohl qualitativ als auch quantitativ die eindeutige Ankerbranche des Wirtschaftsstandorts Lippolthausen. Mit Blick auf die zu erwartende Bedeutungssteigerung der Branche im Zuge der ökologischen Transformation der Wirtschaft gilt es, im ersten Handlungsfeld dieses Cluster zu stärken und die zugehörige Wertschöpfungskette im Gebiet zu vervollständigen. Dies bedeutet jedoch nicht, sich einzig auf die Kreislaufwirtschaft selbst zu beschränken, sondern im Sinne von Resilienz und Branchenentwicklung soweit wie möglich Synergieeffekte mit anderen Wirtschaftssegmenten zu befördern.

## D Durchführung eines Bedarfs- und Potenzialworkshops

**1.1** Mithilfe eines Workshops, an dem sowohl die Bestandsunternehmen der Kreislaufwirtschaft vor Ort als auch externe Experten und die Lokalpolitik teilnehmen, werden die Bedarfe der Unternehmer direkt aufgenommen. Hierbei sollen insbesondere Lücken in der Wertschöpfungskette identifiziert werden, durch deren Schließung dieses Cluster gestärkt und die Resilienz des Standorts erhöht werden kann.



### Umsetzungsschritte:

- » Identifikation der Zielgruppe und der potenziellen Experten
- » Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung des Workshops
- » Einspeisung der Erkenntnisse des Workshops in die Vermarktungs- und Entwicklungsstrategie

**Akteure:** Stadt Lünen, Wirtschaftsförderung, Unternehmen der Kreislaufwirtschaft, Experten (bspw. aus der Forschung), Vertreter aus der Kommunalpolitik

**Zeitraumen:** kurzfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Ankerbranche Kreislaufwirtschaft
- » Schließung von Wertschöpfungsketten am Standort als zentrale Herausforderung

## D | Analyse von möglichen Synergieeffekten

**1.2** Um den Wirtschaftsstandort zukunftsfähig aufzustellen, ist ein starker Branchenmix von Vorteil. Neben der Kreislaufwirtschaft sind hierbei insbesondere eine moderne Industrie sowie potenziell auch hochwertige Logistik spannende Fokuspunkte. Beiden Wirtschaftssegmenten ist gemein, dass sie direkte Anknüpfungspunkte zur Kreislaufwirtschaft (bspw. direkte Recyclingketten vor Ort oder Entsorgungslogistik) bieten können. Eine Tiefenanalyse solcher Synergiepotenziale ist ein zentraler Baustein für eine effiziente Ansiedlungspolitik.

### Umsetzungsschritte:

- » Durchführung bilateraler Gespräche mit den genannten Akteuren
- » Einspeisung der Erkenntnisse in die Vermarktungs- und Entwicklungsstrategie

**Akteure:** Wirtschaftsförderung, Beratungsunternehmen oder Forschungseinrichtungen, Unternehmen der jeweiligen Zielgruppe, Stadt Lünen

**Zeitraumen:** mittelfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Remondis als möglicher Ausgangspunkt für weitere Synergien
- » Nutzung von Synergien durch Kooperation mit Standortunternehmen in der Kreislaufwirtschaft

## D | Aufsetzung einer Verlagerungsstrategie

**1.3** Am Standort Lippolthausen existieren Bestandsunternehmen, deren Geschäftsmodell von der Steinkohleverstromung abhängig ist. Vonseiten der Verwaltung ist hierbei sicherzustellen, dass mit Unternehmen, die aus diesem Grund ihren Standort aus Lippolthausen heraus verlagern, frühzeitig ein Dialog aufgebaut wird, um die Vermarktung dieser Flächen steuern zu können.

### Umsetzungsschritte:

- » Ansprache von Unternehmen mit potenziellen oder konkreten Verlagerungsabsichten durch die Wirtschaftsförderung
- » Kommunikation der anstehenden Verlagerungen an die Stadt Lünen
- » Frühzeitige Aufnahme der Standortqualitäten und Entwicklungshemmnisse der freiwerdenden Fläche
- » Aktivierung beziehungsweise Vermarktung der Fläche(n)

**Akteure:** Stadt Lünen, Unternehmen, Wirtschaftsförderung

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig

## Handlungsfeld D2: Trimodalität

Die vorhandenen Infrastrukturen „Straße, Schiene und Wasser“ sind ein wichtiges Asset des Industriestandorts Lippolthausen, die aktuell jedoch nur teilweise vollumfänglich durch die dort ansässigen Unternehmen genutzt werden. Da die Trimodalität Potenziale für die Unternehmen birgt, ihre Verkehre von der Straße zu verlagern, gilt es, vor allem die vorhandenen Verkehrsträger Wasser und Schiene zu aktivieren bzw. auszubauen.

### D | Erschließung Stummhafen

**2.1** | Aktuell ist die Anfahrt zum Stummhafen durch eine schlechte Qualität des Weges an der Unterführung geprägt. Es ist daher zu gewährleisten, dass der Stummhafen durch eine gut ausgebaute Straße erschlossen ist (vgl. C 3.2)

#### Umsetzungsschritte:

- » Aufnahme der Situation vor Ort, Machbarkeitsstudie/Detailplanung
- » Durchführung von Gesprächen mit Eigentümern und weiteren Stakeholdern im Erschließungsprozess
- » Erschließung des Stummhafens

**Akteure:** Stadt Lünen, Stadtwerke Lünen, Straßen.NRW, Kreis Unna

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig

#### Stimmen aus der Beteiligung

- » „Letzte Meile“ zum Schiff per Förderband?

### D | Nutzung Stummhafen

**2.2** | Zusätzlich zu einer optimierten Erschließung des Stummhafens ist sicherzustellen, dass die Unternehmen ihren Gütertransport bzw. ihre Logistik auch nach dem erfolgten Verkauf der Infrastrukturen weiter über diesen abwickeln können (vgl. C 5.2). Innovative Ansätze wie die Nutzung für die Arbeitnehmermobilität oder die Nutzung als verlängerte Werkbank (Zusammenbau von angelieferten Kleinteilen) sollten dabei ebenfalls mitgedacht werden.

#### Umsetzungsschritte:

- » Durchführung von Gesprächen und/oder Workshops mit den Eigentümern, der Zielgruppe und ggf. externen Experten
- » Entwicklung eines Nutzungskonzepts für den Stummhafen
- » Koordinierung des Prozesses zur Nutzung des Stummhafens
- » Einspeisung der Erkenntnisse und der neuen Infrastruktur in die Vermarktungs- und Entwicklungsstrategie

**Akteure:** Stadt Lünen, Stadtwerke Lünen, Fa. REMONDIS, weitere Unternehmen mit Interesse an einer Nutzung des Stummhafens

**Zeitraumen:** mittelfristig

#### Stimmen aus der Beteiligung

- » Möglichkeit Umschlagterminal am Stummhafen?
- » Bedarf zweier Häfen auf Stadtgebiet?
- » Innovationen nutzen - z.B. people mover und autonome Transportsysteme

## D | Streckenoptimierung Schiene

**2.3** | Um zu gewährleisten, dass die Unternehmen den Verkehrsträger Schiene für ihren Gütertransport nutzen können, gilt es, die Schienenstrecken im Industriegebiet zu verbessern. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls das Problem der letzten Meile zu adressieren.

### Umsetzungsschritte:

- » Durchführung von Gesprächen und/oder Workshops mit den Eigentümern, der Zielgruppe und ggf. externen Experten
- » Begleitung des weiteren Prozesses

**Akteure:** Stadt Lünen, Deutsche Bahn AG, Unternehmen mit Interesse an der vorhandenen Schieneninfrastruktur

**Zeitraumen:** langfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Nichtnutzung Schienenanschluss aufgrund Inflexibilität der Bahn

## Handlungsfeld D3: Energie und Ressourceneffizienz

Mit dem Ausstieg aus der Steinkohleverstromung verschiebt sich das Bild und die Rolle der Energieversorgung in Lippolthausen. Einerseits fallen die prominentesten Vertreter dieser Branche am Standort weg, andererseits bedarf es auch unabhängig dieses lokalen Faktors einer gemeinsamen Strategie zur nachhaltigen Sicherheit der Energie- und Ressourceneffizienz.

## D | Erneuerbare Energien

**3.1** | Als erster Schritt ist ein Konzept zur Nutzung erneuerbarer Energien am Standort aufzusetzen, welches Bedarfslücken sowie Potenziale identifiziert und den Unternehmen langfristige Sicherheit gewährleistet. Ein Ansatz, der bereits in der Unternehmerschaft diskutiert wird, ist die Entphosphorierung, welche durch die Neuordnung zur Klärschlammverordnung zuletzt neu geregelt wurde. Das damit verbundene Potenzial ergibt sich vor allem daraus, dass sich die Rückstände des bei der Abwasserreinigung angefallenen Schlammes beispielsweise als Energieträger nutzen lassen und damit ein Ansatzpunkt für eine grünere Energieversorgung sein könnten.

### Umsetzungsschritte:

- » Durchführung von Gesprächen und/oder Workshops mit der Zielgruppe und ggf. externen Experten
- » Entwicklung eines übergreifenden Konzepts im Dialog mit den beteiligten Akteuren und den Stadtwerken Lünen
- » Implementation der Schritte des Konzepts, die in der Verantwortung der Verwaltung liegen

**Akteure:** Stadt Lünen, Unternehmen (insb. der Energie- und Kreislaufwirtschaft), Experten (bspw. aus der Forschung), Wirtschaftsförderung

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Umorientierung Fernwärme auf erneuerbare Energieträger
- » Möglichst „grün“
- » PV-Anlage und Windstrom
- » CO<sub>2</sub>-neutrales Industriegebiet

## D | Energieeffizienz

**3.2** | Um darauf aufbauend auch in der Nutzung von Energie eine nachhaltige Lösung zu entwickeln, sollten die Unternehmen am Standort Gemeinschaften zur Energieeffizienz bilden. Politik und Verwaltung könnten diesen Prozess proaktiv begleiten oder über die Stadtwerke selbst sich an der Standortgemeinschaft beteiligen.

### Umsetzungsschritte:

- » Durchführung von Gesprächen mit den Unternehmen am Standort
- » Begleitung des weiteren Prozesses, ggf. Prüfung einer direkten Beteiligung der Stadtwerke Lünen

**Akteure:** Unternehmen, Stadt Lünen, Stadtwerke Lünen, Vertreter aus der Kommunalpolitik, Wirtschaftsförderung

**Zeitraumen:** kurzfristig

## D | Fernwärme (Bauleitplanung)

**3.3** | Durch den Wegfall der Abwärme aus den Kraftwerken besteht auch hier in Zukunft Handlungsbedarf. Ein erster Schritt wäre es, in der Bauleitplanung Voraussetzungen zu schaffen, damit ein Anschluss des gesamten Standortes an das Fernwärmenetz erfolgen kann.

### Umsetzungsschritte:

- » Aufnahme der bestehenden Infrastrukturen, Bedarfe und Angebote in Gesprächen mit Unternehmen, den Stadtwerken und anderen Stakeholdern
- » Herstellung passender Rahmenbedingungen durch die Bauleitplanung (vgl. D 4.3)

**Akteure:** Stadt Lünen, Stadtwerke Lünen

**Zeitraumen:** kurzfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Autarke Energieversorgung



## Handlungsfeld D4: Infrastruktur

Die Infrastruktur umfasst die Bereiche Digitales, Aufenthaltsqualität sowie Energieversorgung durch Fernwärme, die für die Unternehmen und ihre Mitarbeiter von Bedeutung sind.

### D | Prioritäre Glasfaserversorgung

**4.1** | Gegenwärtig weist die digitale Infrastruktur Lippolthausens Mängel auf. Der Anschluss an ein leistungsstarkes Glasfasernetz würde die digitale Infrastruktur des Industriegebiets verbessern.

**Akteure:** Stadt Lünen, Stadtwerke Lünen, Wirtschaftsförderung

**Zeitraumen:** kurzfristig

**Stimmen aus der Beteiligung**

- » Bedarf an schnellerem Internet
- » Förderbescheid entscheidend

### D | Aufenthaltsqualität

**4.2** | Gegenwärtig mangelt es in Lippolthausen an einer ausreichenden Versorgung hinsichtlich des Angebots während der Mittagspause oder Parkmöglichkeiten. Es gilt daher, dies zu verbessern und somit die Aufenthaltsqualität im Industriegebiet aufzuwerten.

**Akteure:** Stadt Lünen, Stadtwerke Lünen, Unternehmen, Wirtschaftsförderungszentrum Lünen

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig

**Stimmen aus der Beteiligung**

- » Eine attraktive Mitte entwickeln (Wasser, Grün, Gemeinschaftseinrichtungen)

### D | Fernwärme (Konzepte)

**4.3** | Aktuell trägt das Trianel-Kraftwerk durch seine Wärmeeinspeisung zur Versorgung der umliegenden Wohnbevölkerung Lünens mit Fernwärme bei. Jedoch ist die Fernwärmeversorgung der Wohnbevölkerung auch nach Schließung der Kraftwerke sicherzustellen.

**Umsetzungsschritte:**

- » Aufnahme der bestehenden Infrastrukturen, Bedarfe und Angebote in Gesprächen mit Unternehmen, den Stadtwerken und anderen Stakeholdern
- » Entwicklung eines Fernwärmekonzeptes zur Vorbereitung und Steuerung bauplanerischer Maßnahmen (vgl. D 3.3)

**Akteure:** Stadt Lünen, Stadtwerke Lünen, Experten (bspw. aus der Energiebranche), Unternehmen

**Zeitraumen:** mittelfristig

**Stimmen aus der Beteiligung**

- » Auskopplung an Unternehmen, die ein hohes Maß an Fernwärme benötigen
- » Abwärme vorhanden
- » Verbund für Abwärmennutzung

## Handlungsfeld D5: Industrial Services

Als Industrial oder Industrie Services werden gemeinhin Dienstleistungen verstanden, die ein externer Anbieter für mehrere Unternehmen an einem Standort erbringt. Die Etablierung solcher Angebote am Standort Lippolthausen kann sowohl die Außenwirkung und Aufenthaltsqualität des Standortes erhöhen als auch zu einer Entlastung der Bestandsunternehmen beitragen.

### D | Etablierung von Intra Parc Logistics

**5.1** | Die Bestandsaufnahme hat deutlich gemacht, dass die Verkehrssituation im Wirtschaftsgebiet selbst sowohl aus verkehrlicher als auch aus nachhaltiger Sicht verbesserungsbedürftig ist. Ein möglicher Lösungsbaustein wäre hier die Nutzung von Intra Parc Logistics – d.h. bestimmte (kleinere) Fahrten der einzelnen Unternehmen könnten von einem einzigen Dienstleister durchgeführt und strukturiert werden.

#### Umsetzungsschritte:

- » Bedarfsermittlung im Gebiet durch Gespräche mit Unternehmen oder Durchführung eines Workshops
- » Ggf. Erstellung eines Anforderungsprofils für einen externen Dienstleister
- » Schaffung der planerischen und infrastrukturellen Voraussetzung für die Etablierung von Intra Parc Logistics
- » Begleitung des weiteren Prozesses (Durchführung durch Unternehmen selbst)

**Akteure:** Stadt Lünen, Stadtwerke Lünen, Unternehmen, Wirtschaftsförderung, professionelle Provider von „Industrial Services“ (z.B. Currenta, Infraserve, Veolia, YNCORIS)

**Zeitraumen:** mittelfristig

## D | Einsetzung eines Kümmerers

**5.2** Die Funktion eines Kümmerers (hauptamtlicher Standortmanager) ist in anderen Ländern wie beispielsweise den Niederlanden bereits fest etabliert. Hierbei handelt es sich gemeinhin um eine Person beziehungsweise ein Unternehmen, das übergreifende Dienstleistungen für alle Unternehmen übernimmt. Hierzu gehören beispielsweise die Pflege der jeweiligen Rasenflächen oder die Durchführung kleiner Reparaturarbeiten. Aufgrund der besonderen Struktur in Lünen wäre es denkbar, hierzu die Stadtwerke zu aktivieren.

### Umsetzungsschritte:

- » Bedarfsermittlung im Gebiet durch Gespräche mit Unternehmen oder Durchführung eines Workshops
- » Ggf. Erstellung eines Anforderungsprofils für einen externen Dienstleister
- » Begleitung des weiteren Prozesses (Durchführung durch Unternehmen selbst)

**Akteure:** Stadt Lünen, Stadtwerke Lünen, Unternehmen am Standort Lippolthausen, Wirtschaftsförderung, professionelle Provider von „Industrial Services“ (z.B. Currenta, Infraserve, Veolia, YNCORIS)

**Zeitrahmen:** mittelfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Derartige Services werden teilweise bereits genutzt
- » Kompetenzen bestehen in Lippolthausen bereits
- » Abhängig vom Modell ständen die Stadtwerke bereit
- » Muss wirtschaftlich sein

## D | Potenzialworkshop zu gemeinsamen produktionsbezogenen Angeboten

**5.3** Aufgrund der besonderen inhaltlichen Struktur des Standortes ist es denkbar, dass Unternehmen der Kreislauf- und Energiewirtschaft sowohl Infrastrukturen als auch Dienstleistungen gemeinsam nutzen könnten, die sich direkt auf die jeweilige Tätigkeit des Unternehmens beziehen. Beispiele hierfür wären gemeinsame Werkhallen, Entsorgungsflächen oder Mobilitätsangebote. Durch einen Workshop mit der Stadtverwaltung und der Wirtschaftsförderung könnten hier konkrete Ansatzpunkte identifiziert werden.

### Umsetzungsschritte:

- » Identifikation der Zielgruppe und der potenziellen Experten
- » Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung des Workshops
- » Begleitung des weiteren Prozesses (Durchführung durch Unternehmen selbst)
- » Einspeisung der Erkenntnisse des Workshops in die Vermarktungs- und Entwicklungsstrategie

**Akteure:** Stadt Lünen, Wirtschaftsförderung, Unternehmen der Energie- und Kreislaufwirtschaft

**Zeitrahmen:** mittelfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Vernetzung von Unternehmen (win/win)

## Handlungsfeld D6: Flächenvermarktung

Das Industriegebiet Lippolthausen birgt vor allem aufgrund der ehemaligen STEAG-Fläche ein Potenzial an Flächen, das es gemäß dem entwickelten Leitbild zu vermarkten gilt.

### D | Bestandspflege

**6.1** | Die durchgeführte Unternehmensumfrage der in Lippolthausen ansässigen Unternehmen ergab, dass 40 Prozent der befragten Unternehmen kurzfristige Betriebserweiterungen planen. Im Rahmen der Flächenvermarktung sind diese also zu berücksichtigen. Es gilt daher, eine kontinuierliche Kommunikation mit den Unternehmen vor Ort zu pflegen, um die Nachfrage an Flächen aus dem Bestand aufzunehmen.

#### Umsetzungsschritte:

- » Pflege bestehender Unternehmenskontakte
- » Direkte Ansprache von neuangesiedelten Unternehmen
- » Begleitung von Prozessen (Betriebsverlagerungen, Fördermittel) durch die Wirtschaftsförderung bzw. Vermittlung an die zuständigen Verwaltungseinheiten

**Akteure:** Wirtschaftsförderung, Stadt Lünen, Unternehmen

**Zeitraumen:** kurz- bis mittelfristig

### D | Ansiedlungsstrategie

**6.2** | Zusätzlich zu den Bestandsunternehmen kommen auch weitere Unternehmen für die Ansiedlung auf den Flächen Lippolthausens infrage. Folglich sollte eine Strategie zur Ansiedlung von Unternehmen gemäß dem Leitbild des Industriegebiets entwickelt werden (vgl. D 1.2). Hierbei sind neben der erweiterten Wertschöpfungskette mit Bezug zur Kreislaufwirtschaft (inklusive anschlussfähiger Industrie und Logistik) vor allem auch Unternehmen zu adressieren, die die im Leitbild definierten Anforderungen hinsichtlich Ressourceneffizienz etc. erfüllen.

#### Umsetzungsschritte:

- » Zusammenführung des Leitbilds mit den Erkenntnissen aus den weiteren Beteiligungsschritten
- » Definition von prioritäreren Wirtschaftsbereichen und Zielbranchen
- » Direkte Ansprache der Zielgruppe

**Akteure:** Wirtschaftsförderung, Stadt Lünen

**Zeitraumen:** kurzfristig

#### Stimmen aus der Beteiligung

- » Neuansiedlungen bewerben mit transparenter Bewerbung der Wertschöpfung
- » Zukunftstechnologien
- » Hohe Arbeitsplatzdichte
- » Keine Ansiedlung emissionsträchtiger Unternehmen
- » Keine schwerpunktmäßige Ansiedlung von Betrieben der Kreislaufwirtschaft

## D | Markenentwicklung

**6.3** | Aufbauend auf dem entwickelten Leitbild und der Ansiedlungsstrategie gilt es, diese Elemente zu einer Marke weiterzuentwickeln. Diese Marke fokussiert die zentralen Punkte des Leitbildes zu einem Slogan, einer Grafik oder einem sonstigen vermarktungsorientierten Aspekt.

### Umsetzungsschritte:

- » Beauftragung eines Dienstleisters im Bereich Marketing und Kommunikation
- » Gemeinsame Identifikation der Kernbotschaften, die aus Leitbild und Ansiedlungsstrategie herausgezogen werden können
- » Diskussion der Zwischenergebnisse mit Unternehmen vor Ort, um die Verankerung im Gebiet zu gewährleisten
- » Entwicklung von Marketinginstrumenten (Slogan, Logo etc.) und –angeboten (Broschüren, Social Media etc.)

**Akteure:** Stadt Lünen, Wirtschaftsförderung, Unternehmen, Marketingdienstleister, Öffentlichkeit

**Zeitraumen:** mittelfristig

### Stimmen aus der Beteiligung

- » Attraktivität von Leben und Arbeiten?

## VERORTUNG DER MASSNAHMEN

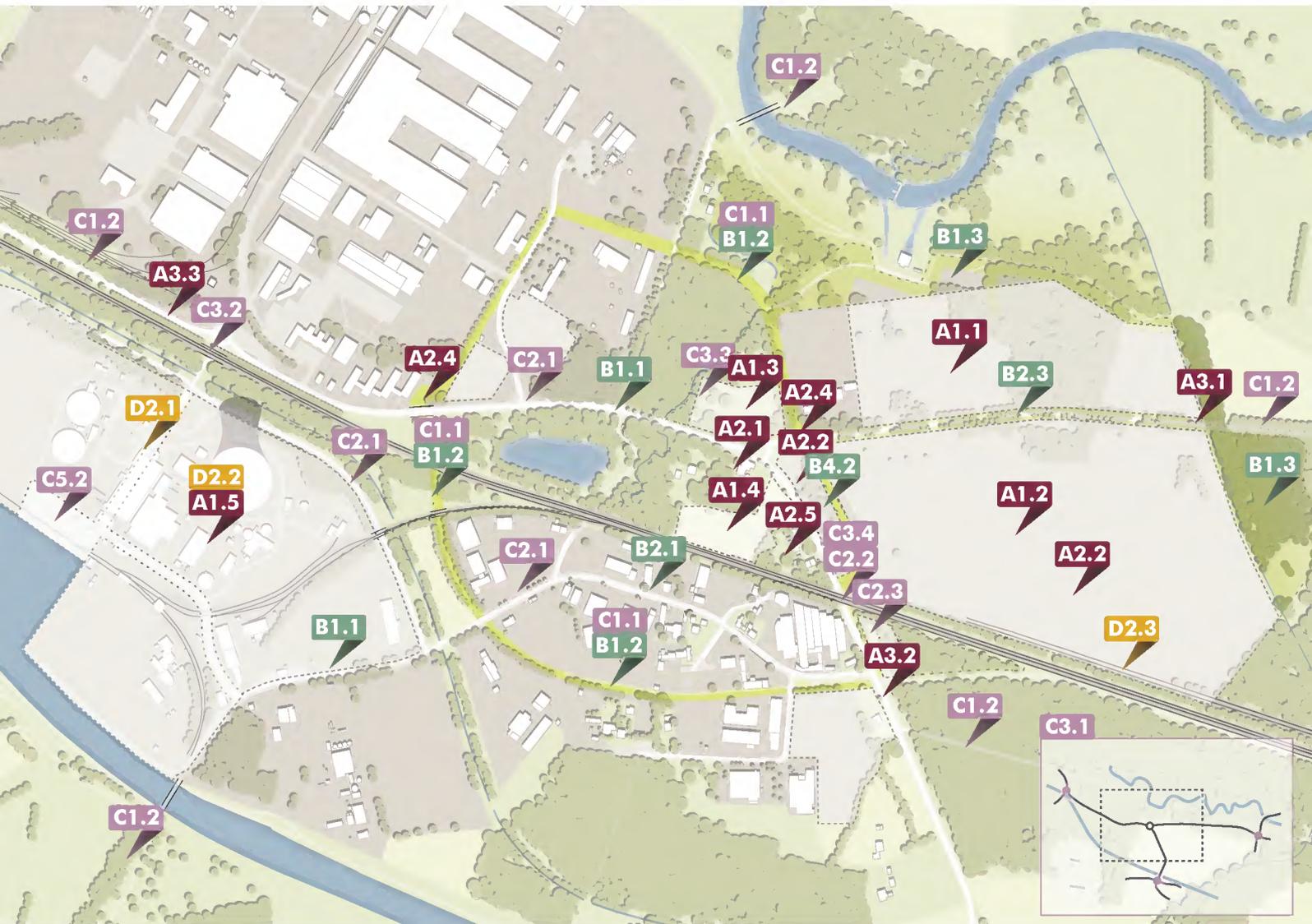


Abbildung 23: Verortung der Maßnahmen

Der Übersichtsplan enthält nicht alle Maßnahmen, die im Entwicklungskonzept beschrieben werden, sondern nur jene, die räumlich zugeordnet werden können. Der Ausschnitt unten rechts verortet die Maßnahme C3.1 (Verkehrstechnische Optimierung von Knotenpunkten), die außerhalb des engeren Betrachtungsraums liegt.

# RÄUMLICHES STRUKTURKONZEPT



- |   |   |   |                    |   |   |
|---|---|---|--------------------|---|---|
|  | Potentialfläche Gewerbe kleinteilig             |  | Nebenstraße        |  | Raumkante / bauliche Fassung des Straßenraums |
|  | Potentialfläche Industrie / Gewerbe großflächig |  | Grundstückszufahrt |  | Bauliche Kante Gebieteingang                  |
|  | Hauptverkehrsstraße                             |  | Radwegeverbindung  |  | Aufwertung Gebieteingang                      |

Abbildung 24: Räumliches Strukturkonzept



	Markanter städtebaulicher Punkt		Bushaltestelle	Flächengrößen: S = bis 3.000 m <sup>2</sup> M = 3.000 m <sup>2</sup> - 10.000 m <sup>2</sup>	L = 1 ha - 5 ha
	Brücke / Unterführung		Gastronomisches Angebot		XL = 5 ha - 10 ha
	Gleisanschluss		Sammelparkanlage		XXL = 10 ha - 26 ha

# TEILPLAN VERKEHR



- |   |                          |   |                           |
|---|--------------------------|---|---------------------------|
|  | Radwegeverbindung        |  | Bushaltestelle Bestand    |
|  | Erlebnisrundweg Lippeaue |  | Bushaltestelle neu        |
|  | Brücke / Unterführung    |  | Bushaltestelle Schnellbus |
|  | Buslinie C1 / D1         |  | Sammelparkanlage          |
|  | Schnellbuslinie          |   |                           |

Abbildung 25: Teilplan Verkehr



AUSEN

Astedde

Lippe

Erlebnisrundweg Lippeaue

Erlebnisrundweg Lippeaue

Lünen

Am Bach

Kraftwerk STEAG

schnellbahnlinie Waltrop - Lünen

Buddenburg

Bahnhaltepunkt

Oberhausen-Osterfeld

Hamm

Bahnunterführung

Mobilitätsstation

Gewerbegebiet  
Frydagstraße

Frydagstraße

B54/A2

Röhrebecke

## ZEITSTRAHL

kurzfristig

2020

mittelfristig

2025

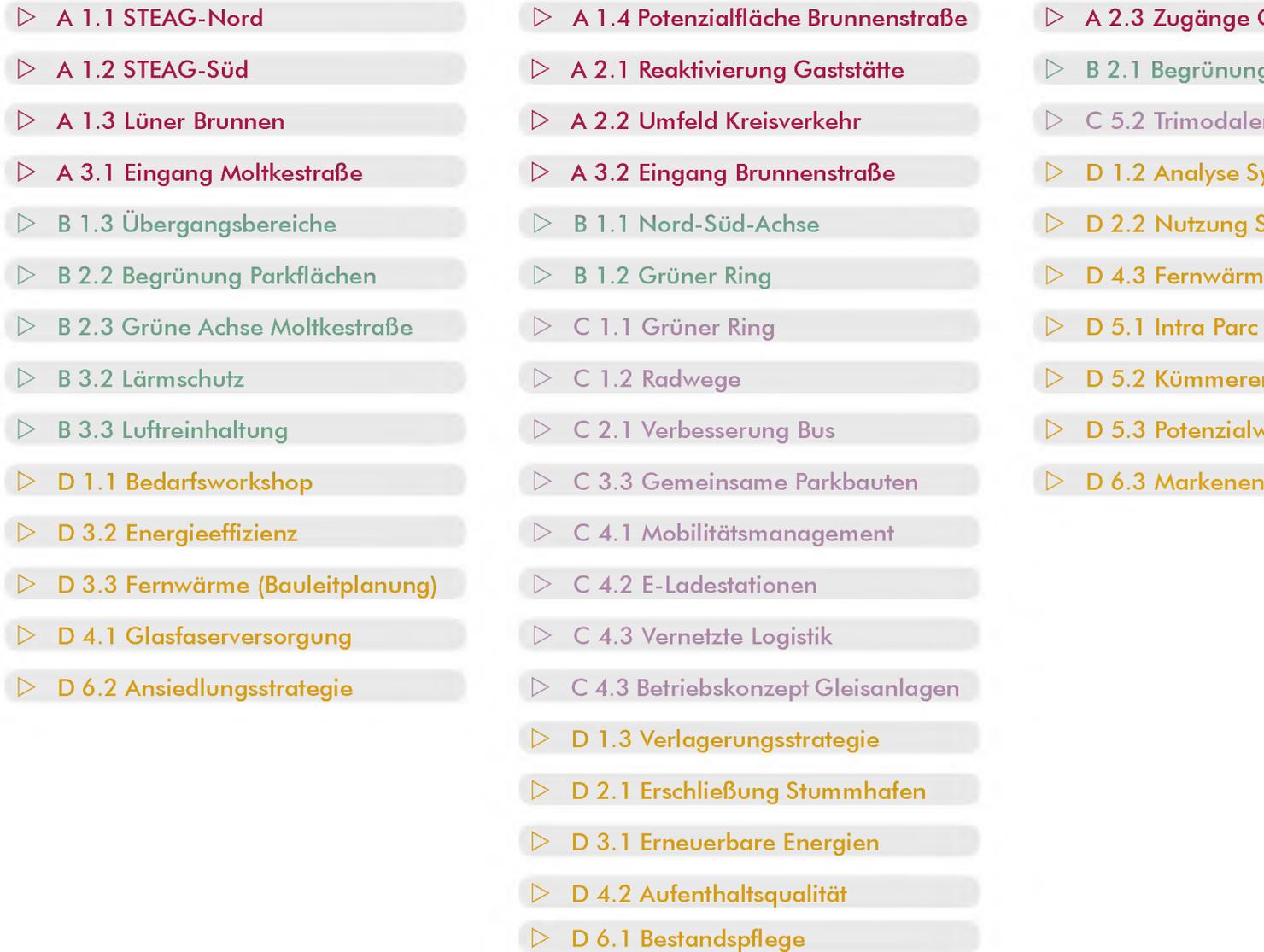
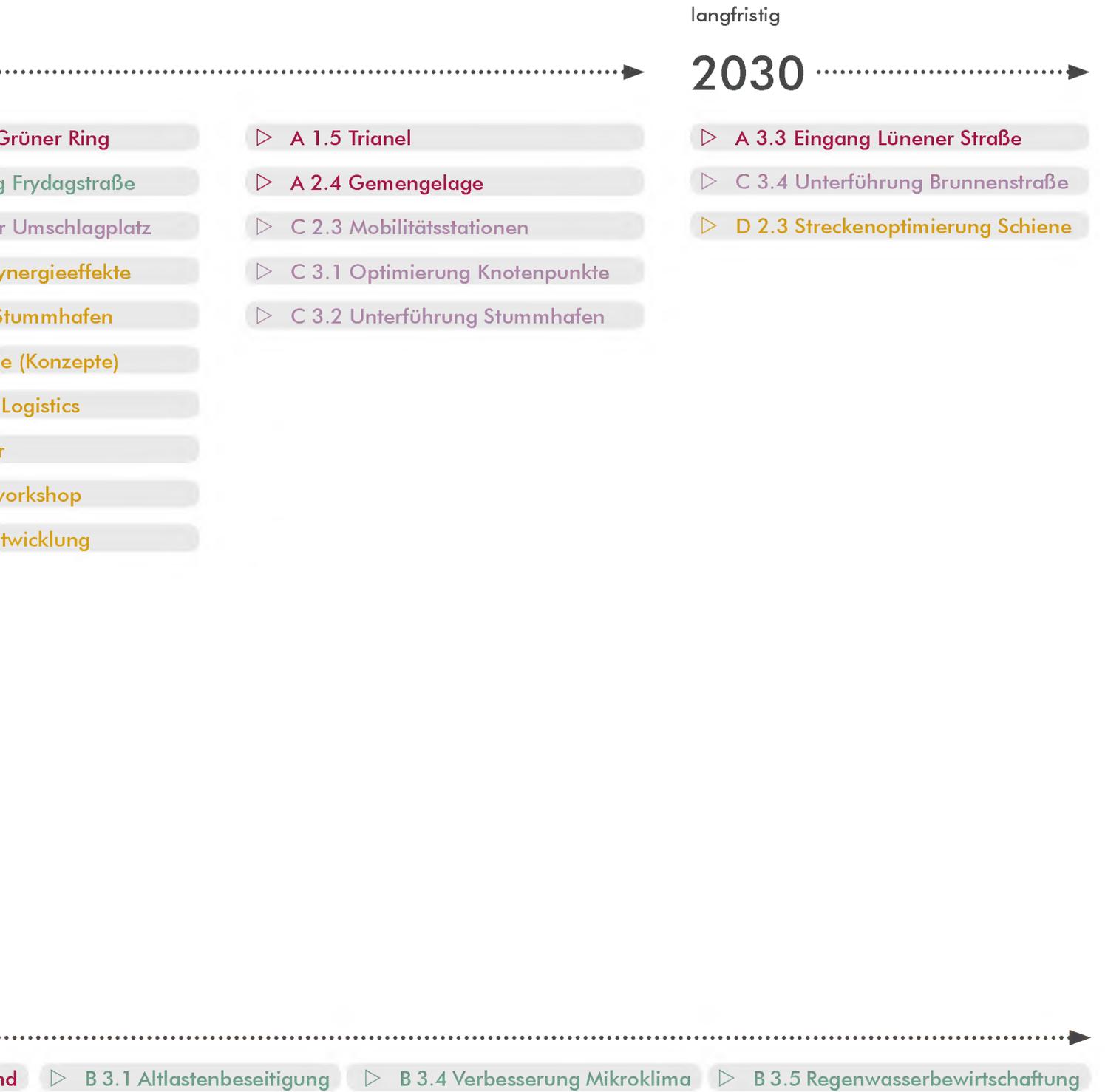


Abbildung 26: Zeitplan



## 8 FAZIT UND AUSBLICK

Der Wirtschaftsstandort Lippolthausen bietet als Industriegebiet mit verfügbaren Flächen im Osten des Ruhrgebiets besondere Potenziale. Der Ausstieg aus der Steinkohleverstromung und die damit verbundene bereits erfolgte bzw. anstehende Stilllegung der beiden Kraftwerksstandorte stellen dabei einerseits eine strukturelle Herausforderung dar, bieten andererseits aber auch die Möglichkeit, die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung des Standortes von Seiten der Stadt Lünen entscheidend zu prägen.

Dazu ist es notwendig, die besonderen Standortmerkmale (planungsrechtliche Möglichkeiten, Ankerbranche Kreislaufbranche, trimodale Strukturen) zu nutzen, um eine klare Entwicklungsrichtung vorzugeben, die Potenziale aktiviert, Standortqualitäten erhöht und potenzielle Fehlentwicklungen verhindert. Darüber hinaus bieten verfügbare Flächen an Schlüsselstellen im Gebiet die große Chance, den funktionalen Umbruch städtebaulich abzubilden und das Profil des Wirtschaftsstandorts zukunftsfähig zu gestalten.

Die im Entwicklungskonzept definierten Handlungsfelder und daraus abgeleiteten Maßnahmen bilden in ihrem integrierten Zusammenspiel aus wirtschaftlichen, raum- und verkehrsbezogenen Aussagen ein Leitbild bis 2030 (und darüber hinaus), welches die nachhaltige, zukunftssichere sowie resiliente Entwicklung des Standortes in seiner Gesamtheit anstößt.





## QUELLEN

Alle Abbildungen stammen – sofern nicht anders angegeben – von den Büros plan-lokal, Planersocietät und agiplan.

Alle Plandarstellungen basieren auf Kartengrundlagen mit folgendem Copyrightvermerk:

ABK: Land NRW (2018), Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 ([www.govdata.de/dl-de/by-2-0](http://www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

ALKIS-Daten: © Land NRW, Kreis Unna 2020

DGK5: Land NRW (2016), Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 ([www.govdata.de/dl-de/by-2-0](http://www.govdata.de/dl-de/by-2-0))

Orthophotos: © AEROWEST GmbH 2019, Lizenzgeber: © Kreis Unna 2019, Lizenznehmer: Stadt Lünen 2019

- » Bertelsmann Stiftung 2017  
Wegweiser Kommune, Indikatoren Qualifikation. Abrufbar unter <https://www.wegweiser-kommune.de/statistik/wirtschaft-arbeit>
- » Brilon Bondzio Weiser 2019a  
Verkehrsuntersuchung zur Nachfolgenutzung am ehemaligen Kraftwerksstandort in Lünen – Berechnungsergebnisse nach HBS 2015 für den Analysefall. Bochum
- » Brilon Bondzio Weiser 2019b  
Verkehrsuntersuchung zur Nachfolgenutzung am ehemaligen Kraftwerksstandort in Lünen – Schrankenschließzeiten Bahnübergang Brunnenstraße. Bochum
- » Brilon Bondzio Weiser 2019c  
Verkehrsuntersuchung zur Nachfolgenutzung am ehemaligen Kraftwerksstandort in Lünen – Verkehrsbelastungen im Analysefall. Bochum
- » Bundesagentur für Arbeit 2019a  
Arbeitslosenquote bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen, Jahr 2019
- » Bundesagentur für Arbeit 2019b  
Arbeitslose (Anzahl), Jahre 2014 und 2019
- » Bundesagentur für Arbeit 2019c  
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB) am Arbeitsort (AO) nach Wirtschaftsabteilungen (WZ08), Stichtag 31.06.2019
- » Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 2020  
Logistikstandort Deutschland. Abrufbar unter <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Gueterverkehr-Logistik/Logistikstandort-Deutschland/logistikstandort-deutschland.html>
- » Bundesvereinigung Logistik 2019  
Entsorgungslogistik: Mehr als nur Müllbeseitigung. Abrufbar unter <https://www.bvl.de/service/zahlen-daten-fakten/logistikbereiche/entsorgungslogistik>
- » Bundesvereinigung Logistik 2020  
Logistikumsatz und Beschäftigung. Abrufbar unter <https://www.bvl.de/service/zahlen-daten-fakten/umsatz-und-beschaeftigung>
- » DTV-Verkehrsconclut GmbH 2019  
Verkehrsuntersuchung Hauptverkehrsstraßennetz Lünen 2030
- » Europäische Kommission 2020  
Änderung unserer Produktions- und Verbrauchsmuster: neuer Aktionsplan für Kreislaufwirtschaft ebnet Weg zu klimaneutraler und wettbewerbsfähiger Wirtschaft mit mündigen Verbrauchern. Abrufbar unter [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip\\_20\\_420](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_20_420)
- » Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) 2010  
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln
- » ISO-Ingenierbüro GmbH & Co KG 2019  
Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung des Knotenpunkts Lünener Straße / Im Knäppen / Oberlipper Straße in Waltrop. Marl

- » IT.NRW 2018a  
Niederlassungen und deren Beschäftigte. Abrufbar unter [landesdatenbank.nrw.de](http://landesdatenbank.nrw.de)
- » IT.NRW 2018b  
Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, Stichtag 31.12.2018. Abrufbar unter [landesdatenbank.nrw.de](http://landesdatenbank.nrw.de)
- » IT.NRW 2019  
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort, Stichtag 31.12.2019. Abrufbar unter [landesdatenbank.nrw.de](http://landesdatenbank.nrw.de)
- » Jessberger + Partner GmbH 2001  
Neugestaltung der Werkseinfahrt auf dem Rethmann Gelände und Neubau der DB-Brücke einschließlich Ausbau der Brunnenstraße in Lünen. Planungskonzept. Bochum
- » Jones Lang Lasalle 2019  
Logistikimmobilienreport Deutschland, Gesamtjahr 2018
- » Kreis Unna 2019  
3D- und Schrägluftbildviewer. Abrufbar unter <https://kreis-unna.virtualcitymap.de>
- » Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) 2019a  
Bericht über die Luftqualität im Jahr 2018
- » Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) 2019b  
Überschreitungstage Feinstaub (PM10) in Nordrhein-Westfalen. Abrufbar unter <https://www.lanuv.nrw.de/luft/immissionen/aktluftqual/pm10ueberschreitungen>
- » logistik-watchblog 2018  
Industrieimmobilien-Index: Miete von Logistikhallen besonders hoch. Abrufbar unter <https://www.logistik-watchblog.de/neuheiten/1430-industrieimmobilien-index-miete-logistikhallen-hoch.html>
- » Pendleratlas NRW 2018  
Ein- und Auspendlerströme. Abrufbar unter <https://www.pendleratlas.nrw.de/>
- » Planersocietät 2020  
SchnellBus-Verkehre für den Kreis Unna – Rahmenkonzept. Dortmund
- » Prognos AG 2016  
Branchenbild der deutschen Kreislaufwirtschaft - Kompetent , Leistungsstark, Zukunftsorientiert
- » proLogistik 2020a  
Logistikdienstleister. Abrufbar unter <https://www.prologistik.com/logistik-lexikon/logistikdienstleister/>
- » proLogistik 2020b  
Supply-Chain-Management. Abrufbar unter <https://www.prologistik.com/logistik-lexikon/supply-chain-management/>
- » Regionalverband Ruhr (RVR) 2018  
Regionalplan Ruhr, Stand April 2018
- » Springer Gabler 2018  
Gabler Wirtschaftslexikon - Logistik. Abrufbar unter <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/logistik-40330>
- » Stadt Lünen 2003  
Stadtökologischer Fachbeitrag
- » Stadt Lünen 2016  
Flächennutzungsplan der Stadt Lünen
- » Stadt Lünen 2019a  
Gewerbeentwicklungskonzept der Stadt Lünen
- » Stadt Lünen 2019b  
Einstiegsberatung für die Stadt Lünen – Schritt für Schritt zum kommunalen Klimaschutz



# RÄUMLICHES STRUKTURKONZEPT



	Potentialfläche Gewerbe kleinteilig		Nebenstraße		Raumkante / bauliche Fassung des Straßenraums		Markanter städtebaulicher Punkt		Bushaltestelle	Flächengrößen: S = bis 3.000 m <sup>2</sup> M = 3.000 m <sup>2</sup> - 10.000 m <sup>2</sup> L = 1 ha - 5 ha XL = 5 ha - 10 ha XXL = 10 ha - 26 ha
	Potentialfläche Industrie / Gewerbe großflächig		Grundstückzufahrt		Bauliche Kante Gebieteingang		Brücke / Unterführung		Gastronomisches Angebot	
	Hauptverkehrsstraße		Radwegeverbindung		Aufwertung Gebieteingang		Gleisanschluss		Sammelparkanlage	

Abbildung 24: Räumliches Strukturkonzept

# TEILPLAN VERKEHR



- |   |                          |   |                           |
|---|--------------------------|---|---------------------------|
|  | Radwegeverbindung        |  | Bushaltestelle Bestand    |
|  | Erlebnisrundweg Lippeaue |  | Bushaltestelle neu        |
|  | Brücke / Unterführung    |  | Bushaltestelle Schnellbus |
|  | Buslinie C1 / D1         |  | Sammelparkanlage          |
|  | Schnellbuslinie          |   |                           |

Abbildung 25: Teilplan Verkehr

## Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippholthausen 2030“

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB

01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
<b>Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB</b>			
<b>1</b>	<p><b>Stadt Dortmund</b>, Stellungnahme vom 05.03.2021 (Fristverlängerung)</p> <p>(...) für die Beteiligung am o.g. Verfahren bedanke ich mich. Ihr Entwicklungskonzept einschließlich des räumlichen Strukturkonzeptes wurde mit Interesse zur Kenntnis genommen. Von Seiten der Stadt Dortmund bestehen hierzu keine Bedenken.</p> <p>Das Gelände des ehemaligen STEAG-Kraftwerks ist im derzeit in Erarbeitung befindlichen Regionalplan Ruhr als Bereich mit gewerblicher und industrieller Nutzung mit der besonderen Zweckbestimmung „Regionaler Kooperationsstandort“ festgelegt. Für die entsprechenden Standorte wird derzeit ein Sachlicher Teilplan erarbeitet, um eine schnellere Bereitstellung großflächiger Ansiedlungsflächen zu ermöglichen. Im Zuge der Umsetzung des Entwicklungskonzeptes „Wirtschaftsstandort Lippholthausen 2030“ wird eine Entscheidung über die Abgrenzung des Regionalen Kooperationsstandortes im Regionalplan Ruhr angestrebt.</p> <p>Ich möchte Sie um fortlaufende Information und Beteiligung hinsichtlich der Abgrenzung des Regionalen Kooperationsstandortes „STEAG Kraftwerk“ als auch der Entwicklung des „Wirtschaftsstandort Lippholthausen 2030“ im Allgemeinen bitten. Vielen Dank! (...)</p>	<p>Hinweis auf den derzeit in Aufstellung befindlichen Sachlichen Teilplan Regionale Kooperationsstandorte zum Regionalplan Ruhr</p>	<p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>
<b>2</b>	<p><b>Lippeverband</b>, Stellungnahme vom 03.03.2021</p> <p>(...) gegen die o.g. konzeptionelle Planung bestehen unsererseits keine Bedenken. Die folgenden Hinweise sind zu beachten:</p> <p>Das Entwicklungskonzept grenzt an das Lippeumgestaltungsprojekt Dahl an, dass wir im Rahmen des Programms Lebendige Lippe im Auftrag des Landes NRW planen. Aus der Gebietsentwicklung resultierende Einschränkungen für die Umsetzung des Projektes sind zu vermeiden. Eine frühzeitige und laufende Abstimmung ist erforderlich.</p> <p>Wenn sich durch die Entwicklung zum Wirtschaftsstandort Wassermengen ändern, die unseren Anlagen zugeführt werden, so sind wir diesbezüglich ebenfalls rechtzeitig zu beteiligen.</p>	<p>Hinweis auf das Lippeumgestaltungsprojekt Dahl und Erforderlichkeit weiterer Abstimmung bei der Konkretisierung projektiierter Vorhaben</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

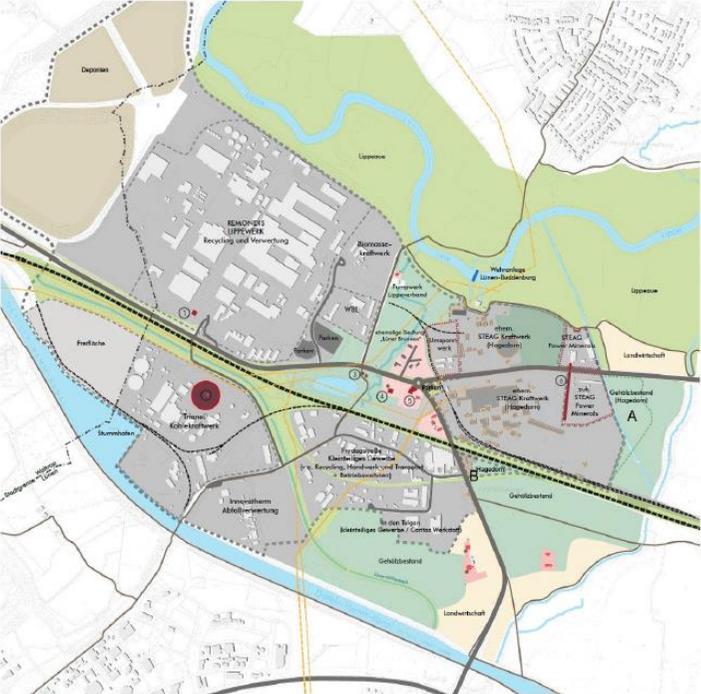
Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>Mit dem Leitbild, das Industriegebiet nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten bieten sich auch Chancen für Maßnahmen der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung. Das Gebiet könnte dadurch klimaresilient umgestaltet werden. Es wäre denkbar, das anfallende Regenwasser für Produktionsprozesse zu nutzen. Wasserintensive Produktionen können hier von profitieren, wodurch auch Standortvorteile für das Gebiet entstehen könnten. Durch Dachbegrünungen kann der Hitzestau in dicht versiegelten Industriegebieten minimiert und die Hitzebelastungen im Inneren einer Produktionshalle reduziert werden. Die angrenzende Lippe könnte für eine offene Ableitung genutzt werden - vorausgesetzt die Planungen zum Projekt "Lebendige Lippe" lässt dies zu.</p> <p>Es gibt verschiedene Möglichkeiten der Förderung. Die Zukunftsinitiative "Wasser in der Stadt von morgen" hat das Ziel, die grün-blaue Infrastruktur im Ruhrgebiet zu fördern. (<a href="http://www.wasserinderstadt.de">www.wasserinderstadt.de</a>). Für Beratungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. (...)</p>	<p>Hinweise auf mögliche Maßnahmen dezentraler Regenwasserbewirtschaftung</p> <p>Hinweis auf Fördermöglichkeiten</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>
3	<p><b>Arbeitskreis Umwelt und Heimat e.V.</b>, Stellungnahme vom 03.03.2021</p> <p>(...)</p> <p>Zunächst: Wir meinen, unter der Ziffer 2.4 Information der Politik (Teil I, Seite 6) im letzten Absatz eine formale Ungenauigkeit entdeckt zu haben: „Die Ergebnisse werden zum Abschluss des Planungsprozesses im Januar 2020 präsentiert [...].“ U.E. müsste es „[...] im Januar 2021 [...]“ heißen, denn: Am 18.02.2020 nahm der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt unter dem öffentlichen TOP V/9 die Mitteilung MI-15/2020 – Entwicklungskonzept Lippolthausen 2030 Sachstand und weiteres Vorgehen – zur Kenntnis. Protokolliert ist: „Am 30.04.2020 nachmittags findet mit Beteiligung u.a. der Politik die Zukunftswerkstatt zum Entwicklungskonzept Lippolthausen 2030 statt.“ Nach unserem Kenntnisstand sind die aktuell vorliegenden Arbeiten der drei Planungsbüros der Lünen Kommunalpolitik bislang noch nicht vorgestellt worden.</p> <p>Wir treten in Lünen seit jeher dafür ein, dass prioritär – bevor Grünflächen und Freiräume usw. neu in Anspruch genommen werden – brachgefallene, ehemalige Gewerbe-, Industrie- und/oder Wohnbauflächen „revitalisiert“ werden. Deswegen begrüßen wir es sehr, dass sich die Stadt Lünen intensiv mit dem „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“ befasst.</p>	<p>Es handelt sich um einen redaktionellen Fehler. Die Ergebnisse wurden zum Abschluss des Planungsprozesses im Februar 2021 im Rahmen einer Informationsveranstaltung den politischen Fraktionen präsentiert.</p>	<p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis. Der entsprechende Absatz des Entwicklungskonzeptes wurde redaktionell angepasst.</p>

## Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB

01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>Inhaltlich haben wir zu den Arbeiten der drei Planungsbüros mehrere Anmerkungen und Anregungen:</p> <p>1. Grenzen des Plangebiets: Aus den zahlreichen Abbildungen sind uns die Grenzen des Plangebiets nicht klar geworden. Zur Verdeutlichung haben wir uns erlaubt, die Abb. 3: „Bau- und Nutzungsstruktur“ (Teil I, Seite 11) herauszuziehen und die fraglichen Flächen mit den Buchstaben „A“ und „B“ zu versehen.</p>  <p>Abbildung 3: Bau- und Nutzungsstruktur</p>	<p>Das Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“ bezieht sich auf den gesamten Ortsteil Lippolthausen mit Fokus auf die gewerblich genutzten Bereiche. Die Kartenausschnitte sind zum Zwecke einer besseren Lesbarkeit zum Teil so gewählt, dass Randbereiche des Ortsteils Lippolthausen ggf. nicht vollständig dargestellt werden, wenn diese durch Natur und Landschaft geprägt sind.</p>	<p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>1.1. An der östlichen Plangebietsgrenze ist nördlich der Güterbahntrasse Hamm-Osterfeld ein „Gehölzbestand (Hagedorn)“ eingetragen, von uns mit „A“ gekennzeichnet. Die gestrichelte Grenzlinie verläuft in diesem Bereich genau entlang dem Graben, der von Südosten nach Nordwesten in Richtung Lippe zieht. Wir regen an, im weiteren bauplanungsrechtlichen Verfahren diese Grenzlinie beizubehalten und bauplanungsrechtlich zu sichern, damit ein ökologisch hochwertiger Übergang zu diesem dargestellten „Gehölzbestand (Hagedorn)“ vorgesehen und sichergestellt werden kann.</p> <p>1.2. Südlich der Güterbahntrasse Hamm-Osterfeld und östlich der Brunnenstraße ist eine dreieckige Fläche mit „(Hagedorn)“ eingetragen, von uns mit „B“ gekennzeichnet. Diese dreieckige Fläche ist nicht nur klein (ca. 1,4 ha; s. Abb. 18: „Stärken und Potenziale“, Teil I, Seite 46), sondern hat auch weder zur STEAG-Fläche (weil durch die Güterbahntrasse abgeschnitten), noch zum Industriegebiet Frydagstraße (weil durch die Brunnenstraße abgeschnitten) irgendwelche physischen Bezüge. Aus unserer Sicht kann diese dreieckige Fläche für den „Wirtschaftsstandort Lippolthausen“ nur dann eine städtebaulich sinnvolle Funktion erfüllen, wenn genau dort die neue „Mobilitätsstation“ (Bahnhaltdepot) errichtet werden würde. Hierzu ist allerdings, wie die Autor*innen des Entwicklungskonzeptes unter der Ziffer C 2.2 (Teil II, Seite 78) zutreffend ausgeführt haben, die unabdingbare Voraussetzung, dass die Güterbahntrasse Hamm-Osterfeld zumindest auf Teilstrecken für den Personenverkehr reaktiviert wird. Wenn dieser neue Bahnhaltdepot jedoch nicht auf diesem Dreieck errichtet werden sollte, dann regen wir an, dieses Dreieck aus der weiteren Überplanung der STEAG-Fläche herauszunehmen und stattdessen dem Naturschutzgebiet Welschenkamp bauplanungsrechtlich zuzuschlagen.</p> <p>1.3. Der Vollständigkeit halber sind wir etwas unglücklich darüber, dass in der o.g. Abb. 3: südlich der Güterbahntrasse Hamm-Osterfeld und östlich der Brunnenstraße – südöstlich des von uns mit „B“ gekennzeichneten Dreiecks – bloß ein „Gehölzbestand“ eingetragen ist. Es handelt sich keineswegs um einen trivialen Gehölzbestand, sondern um das am 05.12.2007 rechtskräftig ausgewiesene „Naturschutzgebiet Welschenkamp“, das eine alte, strukturreiche Kulturlandschaft darstellt und nach Süden bis zum Datteln-Hamm-Kanal und nach Osten bis zur Dortmunder Straße (B54) reicht. Wir regen an, dass die o.g. Abb. 3 dahingehend korrigiert wird.</p>	<p>Die (dick) gestrichelte Linie grenzt den bestehen baulichen (gewerblich genutzten) Kernbereich in Lippolthausen grob ab. Die zweckmäßige Integration weiterer Teilflächen in der Bauleitplanung ist hiervon unbenommen.</p> <p>Die Plangraphik stellt die bestehende der Bau- und Nutzungsstruktur dar. Im Räumlichen Strukturkonzept (Abb. 22, S. 52), ist die Fläche im vorderen Bereich zur Brunnenstraße als Potenzialfläche für kleinteiliges Gewerbe mit Verortung der Mobilstation dargestellt. Im hinteren Bereich ist Wald dargestellt. Die konkrete Verortung von Nutzungen ist in nachgelagerten Planverfahren zu bestimmen.</p> <p>Um eine gute Lesbarkeit der Plangraphik zu gewährleisten, wurden allgemeine Begrifflichkeiten verwendet. Im erläuternden Text ist das Naturschutzgebiet Welschenkamp entsprechend genannt (S. 12).</p>	<p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis. Die zweckmäßige Integration einzelner Teilflächen ist im Rahmen der Bauleitplanung zu beurteilen.</p> <p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis. Die konkrete Verortung und Umsetzung von Nutzungen, so auch die Realisierbarkeit einer Mobilstation, ist in nachgelagerten Planverfahren zu bestimmen.</p> <p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>2. Luftqualität / Schadstoffe: Hinsichtlich der Schadstoffbelastung ist es sinnvoll, die verschiedenen Teilflächen des „Wirtschaftsstandorts Lippolthausen“ – REMONDIS, STEAG und Frydagstraße / In den Telgen / Stummhafen differenziert zu betrachten.</p> <p>Mit Blick auf das Gebiet Frydagstraße / In den Telgen / Stummhafen haben die Autor*innen des Entwicklungskonzeptes unter der Ziffer 3.5 Umwelt und Klima (Teil I, Seite 14) zwar zutreffend erwähnt, dass „im Jahr 2018 der Tagesgrenzwert für Feinstaubbelastung (&gt; 50 µg/m<sup>3</sup>) an 36 Tagen überschritten“ worden war, so dass „von der Stadt Lünen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität ergriffen“ worden waren. Die Ruhr Nachrichten Lünen haben am 01.02.2019 und am 29.05.2019 darüber berichtet.</p> <p>Aber die Autor*innen haben nicht erwähnt, dass im Rahmen des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens für die 6. Teilgenehmigung für das TRIANELKraftwerk die Fa. Müller-BBM im Zeitraum vom 01.10.2009 bis zum 29.09.2010 u.a. an 5 Messpunkten im Stummhafen Staubniederschlagsmessungen durchgeführt hatte; s. Müller-BBM-Messbericht Nr. M83 437/2 vom 02.11.2010 (Auftraggeber: microca Kohlenstäube GmbH, Frydagstraße 40, 44536 Lünen). Gemäß der Tabelle 6 (Seite 18) des Müller-BBM-Messberichts wurden am MP1 (= Mühlenweg 20 = Grundstück der Familie Kinscher) für Nickel = 145 µg/(m<sup>2</sup>*d) {Immissionswert nach TA Luft 2002: 15 µg/(m<sup>2</sup>*d)} und für Blei = 186 µg/(m<sup>2</sup>*d) {Immissionswert nach TA Luft 2002: 100 µg/(m<sup>2</sup>*d)} im Staubniederschlag gemessen. Nicht nur liegen diese Schwermetallwerte erheblich über den Immissionswerten gemäß der Tabelle 6 (Ziffer 4.5.1) der TA Luft 2002, sondern sie sind auch die höchsten in ganz Lünen: Selbst an den aktuell 12 Messpunkten im Umfeld der AURUBIS-Sekundärkupferhütte sind die Schwermetallwerte im Staubniederschlag, die vom LANUV seit ca. 2 Jahrzehnten ermittelt werden, geringer.</p> <p>Ob sich die Stadt Lünen oder irgendwelche anderen Behörden jemals darum bemüht haben, die Ursachen für die erheblich zu hohen Blei- und Nickelwerte am MP1 im Gebiet Frydagstraße / In den Telgen / Stummhafen zu finden, geschweige denn, sie zu bekämpfen, ist uns nicht bekannt.</p> <p>Leider haben auch die Autor*innen des Entwicklungskonzeptes an keiner Stelle erkennen lassen, dass für sie die hohen Schwermetallbelastungen im Staubniederschlag irgendeine Rolle spielen.</p> <p>Wir fügen hinzu, dass der Stadtbetrieb Abwasserbeseitigung Lünen AöR (SAL) vor einigen</p>	<p>Es werden weitergehende Informationen zum Themenfeld Luftqualität / Schadstoffe aufgeführt. Das Entwicklungskonzept stellt eine übergeordnete Entwicklungsperspektive für den Wirtschaftsstandort Lippolthausen dar, die als Grundlage für weitere, nachgelagerte Planungs- und Abstimmungsprozesse dienen soll. Vor dem Hintergrund werden einzelne Fachthemen nicht im Detail erschöpfend ausgeführt, sondern lediglich übergeordnet benannt. Die detaillierte Auseinandersetzung und Untersuchung einzelner Fachbelange kann daher im Rahmen des Entwicklungskonzeptes nicht erfolgen. Unabhängig des Entwicklungskonzeptes ist es Aufgabe der Stadt Lünen und der zuständigen Fachbehörden die Luftqualität laufend zu überprüfen und die Einhaltung von Grenzwerten zu gewährleisten. Im Zuge von Planverfahren und Vorhabengenehmigungen sind die gesetzlichen Regelungen zu beachten und deren Einhaltung nachzuweisen.</p>	<p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Das Thema der Luftbelastung wird zum einen in dem noch laufenden Monitoring- Prozess im Zusammenhang mit der Feinstaubbelastung bearbeitet. Zum anderen wird in Zuge der nachfolgenden Bauleitplanung dieser belang beachtet.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>Jahren genau gegenüber dem o.g. MP1 auf der anderen Gleisseite ein Regenklärbecken gebaut hat, weil der Mühlengraben dauernd verschlammte war.</p> <p>Insgesamt zeigt sich, dass das Gebiet Frydagstraße / In den Telgen / Stummhafen bereits seit vielen Jahren erheblich mit Schadstoffen belastet ist.</p> <p>Wir unterstützen deswegen die entsprechenden „Stimmen aus der Beteiligung“, im Teil II, Kap. B 3.3 (S. 73) vollumfänglich: » Keine stark belastenden Betriebe ansiedeln! » Keine Ansiedlung emissionsträchtiger Unternehmen!</p> <p>Wir regen an, die STEAG-Fläche nach dem Abriss auf Altlasten zu untersuchen und die Ergebnisse der interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen.</p> <p>3. Ausweisung als Regionaler Kooperationsstandort: Wir begrüßen im Grundsatz sehr, wenn Kommunen bei der Ansiedlung neuer Gewerbe- und Industriebetriebe zusammenarbeiten würden.</p> <p>Allerdings sehen wir die Systematik der Regionalen Kooperationsstandorte kritisch, weil die darin ausgewiesenen Gewerbe- und Industrieflächen aus der kommunalen Gewerbe- und Industrieflächenbedarfsbilanzierung herausgerechnet werden. Diese Systematik führt im Ergebnis dazu, dass der rechnerisch ermittelte, restliche Gewerbe- und Industrieflächenbedarf der Stadt Lünen um so höher ist, je mehr Fläche im Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen“ als Regionaler Kooperationsstandort ausgewiesen wird. Als Folge befürchten wir in naher Zukunft weitere bzw. neue Gewerbe- und Industrieflächenausweisungen in Grünflächen und Freiräumen, was wir als unökologisch und naturschutzfeindlich</p>	<p>Die Entwicklung der STEAG-Fläche erfolgt im Rahmen von Bauleitplanverfahren. In diesem Zuge sind u.a. die Auswirkungen auf den Boden zu untersuchen und entsprechende Gutachten anzufertigen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen nach Baugesetzbuch werden die Unterlagen auch der Öffentlichkeit zur Einsicht zur Verfügung gestellt.</p> <p>Die Flächenbedarfsberechnung für die Regionalplanung wird vom Regionalverband Ruhr durchgeführt. Da Entwicklungskonzept nimmt Bezug auf den in Aufstellung befindlichen Regionalplan bzw. Sachlichen Teilplan. Die Hinweise</p>	<p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>betrachten. Darüber hinaus sehen wir in Lünen, wie schon seit vielen Jahren, auch heute keinen großen Bedarf für Gewerbe- / Industrieflächen größer als 5 ha. Hierzu einige Beispiele, die in Lünen gut bekannt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- „Groppenbruch“: Ende 2012 berichtete die Lokalpresse über eine Machbarkeitsstudie, gemäß der das zwischen Dortmund-Mengede und Lünen-Brambauer geplante interkommunale Gewerbegebiet „Groppenbruch“ zumindest vorerst nicht realisiert werden sollte. Offizieller Grund: „Der Aufwand für die Erschließung und den nötigen Ausgleich wäre enorm.“</li> <li>- „newPark“: Im Herbst 2013 berichtete die Lokalpresse, dass die NRW-Landesregierung dem interkommunalen Gewerbegebiet „newPark“ keine Landesbürgschaft – 17 Mio. Euro wären erforderlich gewesen – gewähren würde. Im Juni 2015 wurde bekannt, dass der Kreis Unna bzw. dessen WFG (bis dato mit 10% am „newPark“ beteiligt) aus dem Projekt aussteige.</li> <li>- Die Bergbaubruchfläche „Victoria I/II“: Wir stellen hier nicht die aktuellen Überplanungen dieser Bergbaubruchfläche in Frage. Aber: Wenn die Nachfrage nach Gewerbe- / Industrieflächen größer als 5 ha tatsächlich exorbitant hoch wäre, fragt man sich zwangsläufig: Warum ist „Victoria I/II“ nicht schon längst mit Gewerbe- / Industrie voll belegt? Diese Frage stellt sich übrigens auch bei zahlreichen anderen Bergbaubruchflächen im gesamten Ruhrgebiet.</li> </ul> <p>Zum Handlungsfeld A 1.2 (Teil II, Seite 56) haben die Autor*innen des Entwicklungskonzeptes selbst vorgeschlagen: „Das Flächenband direkt an der Brunnenstraße sollte hiervon [gemeint ist: von der Ausweisung als Regionaler Kooperationsstandort; Erläuterung durch uns] ausgenommen werden, da es als Initialfläche für die Zentrumsbildung erhöhten Ansprüchen an die städtebauliche und bauliche Gestaltung unterliegt und eine kleinteiligere Parzellierung sinnvoll erscheint (vgl. A 2.1).“</p> <p>Vor diesen Hintergründen regen wir an, maximal die Hälfte des „Wirtschaftsstandorts Lippolthausen“ als Regionalen Kooperationsstandort auszuweisen.</p> <p>Das o.g. Dreieck (ca. 1,4 ha, s.o. Ziffer 1.2.) sowie die STEAG-Nord-Fläche (maximal 2 Grundstücke in der Größe von 5 ha; s. Teil II, A 1.1, S. 55) sind nach unserer Überzeugung ohnehin zu klein, um sie als Regionalen Kooperationsstandort auszuweisen.</p>	<p>werden zur Kenntnis genommen, beziehen sich aber im engeren Sinne nicht auf das vorliegende Entwicklungskonzept und die darin entwickelte Zukunftsperspektive für Lippolthausen.</p> <p>Aus der Stellungnahme der Stadt Lünen im Beteiligungsverfahren zum Sachlichen Teilplan Regionale Kooperationsstandorte (VL-183/2020) geht die Abgrenzung des Regionalen Kooperationsstandortes hervor. Die Flächen entlang der Brunnenstraße liegen innerhalb, die genannte Dreiecksfläche liegt außerhalb der Abgrenzung. Die im Konzept formulierten Entwicklungsziele stehen nicht im Widerspruch zur Abgren-</p>	<p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>4. Verkehr:</p> <p>4.1. Fuß- und Fahrradverkehr: Die Moltkestraße ist für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen zurzeit die wesentliche Verbindung zwischen der Lüner Innenstadt und Lippolthausen. In Lippolthausen – unabhängig davon, ob aus der Innenstadt oder aus Alstedde kommend – besteht die Option, über den Bahnübergang Mühlenweg, die Frydagstraße, die Kanalbrücke und die Stellenbachstraße nach Brambauer zu gelangen.</p> <p>Die Autor*innen des Entwicklungskonzeptes sehen Handlungsbedarf und schlagen vor, dass „die straßenbegleitenden, oftmals einseitig geführten Geh- und Radwege auf den Hauptzufahrtsachsen (Moltkestraße, Brunnenstraße) verbreitert bzw. beidseitig mindestens gemäß den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ertüchtigt werden“ sollten (s. Teil II, C 1.2, Seite 76).</p> <p>Wir unterstützen diesen Vorschlag sehr und regen darüber hinaus an:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Frydagstraße sollte gleichermaßen für den Fuß- und Fahrradverkehr mindestens gemäß ERA ertüchtigt werden.</li> </ol>	<p>zung des Regionalen Kooperationsstandortes im Sachlichen Teilplan.</p> <p>Die Machbarkeitsstudie „West-Ost-Trasse Brambauer - Innenstadt Lünen“ sieht verschiedene Maßnahmen für die Straßen Moltkestraße, Brunnenstraße, Mühlenweg und Frydagstraße sowie für die Seilbahntrasse vor. Ziel ist es unter anderem, die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Lippolthausen mit dem Fahrrad zu stärken. Dazu sollen die genannten Abschnitte, je nach Flächenverfügbarkeit, einen Radweg nach ERA-Standard erhalten. Beispielsweise wird auf der Nordseite</p>	<p>Auch die Frydagstraße soll zur Stärkung der Radwegeverbindungen in umliegende Stadtteile gemäß der ERA ertüchtigt wurde. Der Anregung wird gefolgt.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>2. Südlich parallel der Güterbahntrasse existiert bereits ein Fuß- und Fahrradweg (Auf der Rührenbeck), der den Knoten Kupferstraße / B54 mit der Brunnenstraße verbindet. Der Belag dieses Weges müsste allerdings ertüchtigt und regelmäßig gepflegt werden.</p> <p>4.2. Kfz-Verkehr (s. v.a. Teil 1, Ziffer 3.6): Die Autor*innen des Entwicklungskonzeptes haben zwar ausgeführt, dass „das [Plan]Gebiet [...] (sehr) gut an das lokale und (über)regionale Straßennetz angebunden“ sei (s. Teil 1, Seite 16). Andererseits haben sie erkannt (s. Teil 1, Seite 18): „[...] die nächstgelegenen Knotenpunkte außerhalb des Plangebiets [...] weisen klare Defizite in der Leistungsfähigkeit auf“. Auch weisen sie auf den Bahnübergang auf der Brunnenstraße hin, „wodurch die Erreichbarkeit des [Plan]Gebiets partiell erschwert“ werde.</p> <p>Im Teil I, Seite 19, haben die Autor*innen mehrere Anregungen gegeben:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. „partieller Ausbau der Moltkestraße“;</li> <li>2. „Verbindung zwischen Brunnen- und Kupferstraße (direkt südlich der Bahntrasse)“;</li> </ol>	<p>der Moltkestraße ein 3,0 m breiter Geh-/Radweg vorgesehen. Für die Frydagstraße ist ein 4.0 m breiter Geh-/Radweg auf der Südseite vorgesehen, sodass Radfahrer nicht mehr auf der Fahrbahn, gemeinsam mit Lkw, geführt werden müssen.</p> <p>Im Zuge der Machbarkeitsstudie „West-Ost-Trasse Brambauer – Lünen Innenstadt“ wurde die Vorzugsroute über die Moltkestraße gewählt. Die Rad- und Fußwegeverbindung parallel zur Güterbahntrasse soll zwar grundsätzlich erhalten werden, die Ertüchtigung ist allerdings aus wirtschaftlicher Sicht, unter Umweltaspekten und wegen fehlender sozialer Kontrolle nicht vorgesehen.</p> <p>Es handelt sich um eine Zusammenfassung der bisher</p>	<p>Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „West-Ost-Trasse Brambauer – Lünen Innenstadt“ sind auch im Entwicklungskonzept zu übernehmen. Der Anregung wird daher nicht gefolgt.</p> <p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>3. „Westspange“, die „eine Verbindung zwischen dem Knotenpunkt B54 / Kupferstraße und der Borker Straße nördlich vom Stadtgebiet Lünen bilden würde“.</p> <p>Zu 1.) partieller Ausbau der Moltkestraße: Wir sehen diesen Vorschlag kritisch, denn: 1a) Auf der Moltkestraße wurde zwischen dem Knoten Konrad-Adenauer-Straße / Moltkestraße und der Schule / dem Sportplatz – aus unserer Sicht völlig zu Recht – die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. 1b) Wie oben unter der Ziffer 4.1. ausgeführt, ist die Moltkestraße für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen zurzeit die wesentliche Verbindung zwischen der Lünen Innenstadt und Lippolthausen. Aus unserer Sicht wäre es konfliktträchtig, die Moltkestraße sowohl für den Fuß- und Fahrradverkehr, als auch gleichzeitig – wir befürchten: vorrangig – für den Kfz-Verkehr zu ertüchtigen.</p> <p>Zu 2.) Die Verbindungsstraße zwischen der Brunnen- und der Kupferstraße (südlich der Bahntrasse) lehnen wir ab, denn sie würde einen erheblichen Eingriff in das NSG Welschenkamp bedingen. Darüber hinaus halten wir es für sinnvoller, diese Verbindung für den Fuß- und Fahrradverkehr zu ertüchtigen; s.o. Ziffer 4.1.</p> <p>Zu 3.) Die „Westspange“ lehnen wir ab, denn: Um den Knoten B54 / Kupferstraße und die Borker Straße direkt miteinander verbinden zu können, müsste die „Westspange“ durch die Lippeaue verlaufen und irgendwo die Lippe queren, was einen unvermeidbar hohen Eingriff in die Lippeaue bedingen würde.</p> <p>Im Teil II haben die Autor*innen den Ausbau der Bahnunterführung am Stummhafen und der Straße Zum Stummhafen (C 3.2, Seite 81) sowie den Bau der Bahnunterführung Brunnenstraße (C 3.4, Seite 83) erwähnt. Wir haben gegen diese Anregungen keine Bedenken, außer folgenden, indem wir auf den „Nordtunnel“ am Preußenbahnhof zurückblicken: Dessen Planung war sehr zeitaufwändig, und der Bau war sehr teuer: 9 Millionen Euro (ohne die beiden neuen Kreisverkehre). Die Baukosten für jede der o.g. Bahnunterführungen dürfte in gleicher Größenordnung liegen.</p> <p>4.3. Öffentlicher Personenverkehr: Unter C 2.2 (s. Teil II, Seite 78) haben die Autor*innen des Entwicklungskonzeptes die „Einrichtung eines neuen Bahnhalt punkts“ angeregt. Wir begrüßen diese Anregung, sehen allerdings genauso wie die Autor*innen: „Voraussetzung für diese Maßnahme ist die Reaktivierung der Hamm-Osterfelder-Bahnlinie für den Personenverkehr.“ Die Reaktivierung</p>	<p>vorliegenden Verkehrsuntersuchungen (u.a. Verkehrsuntersuchung Hauptstraßennetz Lünen 2030) im Rahmen der Bestandsanalyse sowie einer fachlichen Bewertung durch den Gutachter. Die vom Gutachter vorgeschlagenen Maßnahmen zur optimierten Kfz-Erschließung sind in Kapitel 7.1 unter Handlungsfeld C3 aufgeführt. Die in der Stellungnahme aufgeführten Punkte finden sich hier nicht wieder, sodass eine Abwägung nicht erforderlich ist.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>kann lange dauern. Allerdings wird die Reaktivierung der Güterbahnstrecke zumindest zwischen Waltrop und Bergkamen von politischen Kreisen in Lünen, Bergkamen und Recklinghausen unterstützt.</p> <p>Vor diesem Hintergrund regen wir an:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wenn die Güterbahnstrecke für den Personenverkehr irgendwann einmal reaktiviert werden sollte, dann sollte zumindest auch der Güterbahnhof Lünen Süd („Dampfbierbahnhof“ Im Engelbrauck) für den Personenverkehr reaktiviert und das Gewerbe-/Industriegebiet Kupferstraße (AURUBIS u.a.) daran angebunden werden.</li> <li>2. Nur dann, wenn die Güterbahnstrecke vollständig für den Personenverkehr reaktiviert werden würde und die neue „Mobilitätsstation“ (Bahnhaltdepot) genau im Dreieck südlich der Güterbahnstrecke / östlich der Brunnenstraße errichtet werden würde, ist es überhaupt sinnvoll, dieses Dreieck in die weitere Überplanung der STEAG-Fläche einzubeziehen; s.o. Ziffer 1.2.</li> </ol> <p>5. Ansiedlung von neuen Unternehmen im Plangebiet:</p> <p>5.1. Keine emissionsträchtigen Unternehmen ansiedeln: Wie oben unter der Ziffer 2. bereits ausgeführt, unterstützen wir aufgrund der bereits bestehenden Schadstoffbelastung im Plangebiet die „Stimmen aus der Beteiligung“, im Teil II, Kap. B 3.3 (S. 73):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Keine stark belastenden Betriebe ansiedeln!</li> <li>» Keine Ansiedlung emissionsträchtiger Unternehmen!</li> </ul>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Der Güterbahnhof liegt außerhalb des Betrachtungsraums des Entwicklungskonzeptes.</p> <p>Im Räumlichen Strukturkonzept ist die Fläche im vorderen Bereich zur Brunnenstraße als Potenzialfläche für kleinteiliges Gewerbe mit Verortung der Mobilstation dargestellt. Im hinteren Bereich ist Wald dargestellt. Die Entwicklung einer Mobilstation an dieser Stelle ist als langfristiges Ziel zu verfolgen. Durch die siedlungsstrukturelle Vornutzung der Fläche (Wohngebäude) bietet sich eine siedlungsstrukturelle Nachnutzung in Form von kleinteiligem Gewerbe an.</p>	<p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Die Nachnutzung vormals siedlungsstrukturell genutzter Flächen entspricht dem grundsätzlichen Ziel einer nachhaltigen Bodennutzung. Es ist darauf hinzuwirken, Flächen für eine etwaige Mobilstation vorzugsweise im Bereich der geplanten Bahnunterführung Brunnenstraße vorzusehen. Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>5.2. Keine Logistikunternehmen ansiedeln: Wir regen an, im weiteren bauplanungsrechtlichen Verfahren im Plangebiet keine Logistikunternehmen anzusiedeln. Begründung:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Logistik trägt nur wenig zur Wertschöpfung bei.</li> <li>2. Logistik ist heute zum großen Teil automatisiert und erzeugt nur wenig Arbeitsplätze pro Flächeneinheit.</li> <li>3. Logistik bedingt zusätzliche Lkw-Verkehre, wobei die Hauptzufahrtsstraßen zum Plangebiet bereits anerkanntermaßen eine limitierte Leistungsfähigkeit aufweisen; s.o. Ziffer 4.2. i.V.m. Ziffer 4.6 des Entwicklungskonzeptes (s. Teil I, Seite 40).</li> </ol> <p>5.3. „Erneuerbare Energien“ ansiedeln: Wir sind absolut dafür, vorrangig Unternehmen im Plangebiet anzusiedeln, die tatsächlich „grünen“ – d.h. im strengen Sinne: verbrennungsfreien – Strom aus Sonne und Wind erzeugen oder Zulieferteile dafür herstellen. Allerdings erinnern wir daran, dass sich die Stadt Lünen bzw. die Politik im Jahr 2006 die Möglichkeit am Stummhafen selbst genommen hat, indem sie auf dem im FNP dargestellten „Vorranggebiet Windenergieanlagen“ das TRIA-NEL-Steinkohlekraftwerk gegen zahlreiche gute Argumente durchgesetzt hat.</p> <p>Unter dem Handlungsfeld D 3.1 (s. Teil II, Seite 92) sind wir über den Begriff „Entphosphorierung“ im Zusammenhang mit Klärschlamm gestolpert. Wir kennen die aktuellen Anlagendaten der Firmen INNOVATHERM GmbH (Stand: 01.05.2020) und REMONDIS TetraPhos GmbH (Stand: Scoping-Unterlage vom 05.11.2020) und fragen uns: Was hat „Entphosphorierung“ mit „Erneuerbaren Energien“ zu tun? Aus unserer Sicht nichts, denn: Auch die Verbrennung von Klärschlamm ist VERBRENNUNG – allerdings mit niedrigen thermischen Wirkungsgraden, weil:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Die von kommunalen Klärwerken bezogenen, i.d.R. pumpfähigen Faulschlämme (Wassergehalte mind. 85%) müssen auf energieautark verbrennbare Schlämme (Wassergehalte ca. 50%) vorgetrocknet werden.</li> <li>b) In beiden Klärschlammverbrennungsanlagen wird Phosphor zurückgewonnen – was zweifellos nachhaltig ist.</li> </ol> <p>Allerdings wird durch die Vortrocknung und die Phosphorrückgewinnung der thermische Wirkungsgrad der Klärschlammverbrennungsanlagen gesenkt.</p>	<p>Die gezielte Ansiedlungssteuerung gewerblicher Unternehmen ist nur begrenzt im Rahmen der Bauleitplanung zu regeln. Es bedarf vielmehr Abstimmungsgespräche zu Ansiedlungsstrategien mit den Grundstückseigentümern. Das Entwicklungskonzept bildet für Planverfahren und Abstimmungsgespräche den Rahmen.</p> <p>Die Verbrennung von Klärschlamm kann zur Strom- und Wärmeengewinnung genutzt werden, sodass mit dieser Form der Energieerzeugung Ressourcen gespart werden können und somit die Entwicklungsperspektiven für die thermische Klärschlammbehandlung zukünftig auch im Bereich der erneuerbaren Energien liegen können. Der Aspekt der Entphosphorierung steht im engeren Sinne nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit</p>	<p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>

## Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB

01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>Wir regen an, im weiteren Verfahren auf Begriffe und Argumentationslinien zu verzichten, die zwar Gutes meinen, aber am Ende eher als irreführend empfunden werden können.</p> <p>6. Grünflächen im und am Plangebiet: An mehreren Stellen haben die Autor*innen des Entwicklungskonzeptes die wichtigen Funktionen der Grünflächen im und am Plangebiet betont. Es ist die Rede von:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- „Grüne Pufferzonen“ (s. Teil II, A 1.1, Seite 55),</li> <li>- „Klimagerechte Flächennutzung“ (s. Teil II, A 4.2, Seite 65),</li> <li>- „Qualifizierung Nord-Süd-Achse Schlossallee“ (s. Teil II, B 1.1, Seite 66),</li> <li>- „Grüner Ring Lippolthausen“ plus „Begrünung der Frydagstraße durch Baumpflanzungen“ (s. Teil II, B 1.2, Seite 67),</li> <li>- „Zugänge Grüner Ring“ (s. Teil II, A 2.3, Seite 60),</li> <li>- „Grüne Übergangsbereiche zwischen Gewerbe und Landschaftsraum“ (s. Teil II, B 1.2, Seite 68)</li> </ul> <p>u.v.m.</p> <p>Insbesondere zum Handlungsfeld B 1.1 finden wir die „Stimmen aus der Beteiligung“ interessant: » Grünzüge sollen als wichtige Erholungsräume mit Verbindungsfunktion erhalten werden » Grüne Achsen im Gebiet entwickeln bzw. erhalten</p> <p>Wir begrüßen und unterstützen alle diese Anregungen und regen darüber hinaus an: Wenn ohnehin die Frydagstraße durch Baumpflanzungen begrünt werden soll und die Schlossallee als Nord-Süd-Achse qualifiziert werden soll, dann drängt es sich u.E. geradezu auf, die Frydagstraße für den Fuß- und Fahrradverkehr mindestens gemäß ERA zu ertüchtigen; s.o. Ziffer 4.1.</p> <p>Unter dem Handlungsfeld A 1.4 (s. Teil II, Seite 57) haben die Autor*innen zutreffend ausgeführt, dass die zzt. noch landwirtschaftlich genutzte Fläche (südlich des ehemaligen Gasthauses Zum Lüner Brunnen) für eine bauliche Entwicklung eingeschränkt sei. Wir regen an, diese Fläche als Grünfläche („Grüne Pufferzone“) zu erhalten.</p>	<p>Erneuerbaren Energien. Da in Lippolthausen zwei Unternehmen an einer Lösung zur Phosphor-Rückgewinnung aus Klärschlämmen arbeiten, wird dieser Aspekt im Handlungsfeld lediglich ergänzend erwähnt.</p> <p>Verweis auf o.g. Ausführungen</p> <p>Ziel des Entwicklungskonzeptes ist eine kompakte gewerbliche Siedlungsstruktur im Kernbereich des Wirtschaftsstandortes</p>	<p>Dies wurde im Konzept ergänzt.</p> <p>Die Inanspruchnahme bestehender Flächenreserven innerhalb des Kernbereichs des Wirtschaftsstandortes ent-</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>7. Entwicklung Siedlungsbereich Lüner Brunnen: Unter dem Handlungsfeld A 1.3 (s. Teil II, Seite 57) haben die Autor*innen des Entwicklungskonzeptes die ehemalige Wohnsiedlung „Am Lüner Brunnen“ beleuchtet. Hierzu finden wir die „Stimmen aus der Beteiligung“ interessant: » Städtebauliche Qualität als Mittel zur Imagebildung » Eine attraktive Mitte entwickeln! » „Veto“ gegen Verwaltungsgebäude am Lüner Brunnen – Gewerbliche Entwicklung vorsehen</p> <p>Die ehemalige Wohnsiedlung „Am Lüner Brunnen“ liegt in unmittelbarer Nähe zu einem Lippebogen und zu der Grün- bzw. Waldfläche an der Schlossallee.</p> <p>Die Autor*innen haben deutlich angeregt, innerhalb des Plangebietes Grünflächen, Grünverbindungen, Pufferzonen und sogar einen „Grünen Ring“ anzulegen sowie Gastronomie in der „Neuen Quartiersmitte Lippolthausen“ anzusiedeln und darüber hinaus auch die „Nord-Süd-Achse Schlossallee“ zu „qualifizieren“. Deswegen wäre es u.E. kontraindiziert, die ehemalige Wohnsiedlung mit Industrie- und/oder Verwaltungsgebäuden zu bebauen. Stattdessen sollte hier ein Grünzug geschaffen werden, der in die vorhandenen Grünflächen integriert wird. Wenn hier Gastronomie und einige kleinteilige Gewerbebetriebe angesiedelt würden, so hätten wir dagegen keine Bedenken.</p>	<p>mit einer deutlichen Abgrenzung zur umgebenen Natur und Landschaft. Vor diesem Hintergrund ist eine Inanspruchnahme vorhandener Flächenreserven im Kernbereich des Wirtschaftsstandortes im Sinne einer kompakten Siedlungsstruktur zu verfolgen. Die landwirtschaftliche Fläche ist zudem nicht Bestandteil der zu stärkenden Grünverbindungen.</p> <p>Ziel des Entwicklungskonzeptes ist eine kompakte gewerbliche Siedlungsstruktur im Kernbereich des Wirtschaftsstandortes. Die Nachnutzung bereits siedlungsstrukturell genutzter Flächen (Wohngebäude) entspricht dem grundsätzlichen Ziel einer nachhaltigen Bodennutzung. Im Räumlichen Struk-</p>	<p>spricht dem Grundsatz der Innenverdichtung. Die Nutzung der Flächenreserve wurde im Rahmen des Entwicklungskonzeptes mit erforderlichen Grün- und Pufferzonen bereits abgewogen. Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Nachnutzung vormals siedlungsstrukturell genutzter Flächen entspricht dem grundsätzlichen Ziel einer nachhaltigen Bodennutzung. Der Erhalt vorhandener Gehölzstrukturen wird auch im Entwicklungskonzept zum Ausdruck gebracht. Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>8. Natur- und Artenschutz: Wir gehen davon aus, dass natur- und artenschutzrechtliche Belange im weiteren Verlauf der Planung untersucht werden, und dass der ehrenamtliche Naturschutz die Möglichkeit erhält, zu gegebener Zeit Stellung zu nehmen. (...)</p>	<p>turkonzept ist die Entwicklung mit kleinteiligem Gewerbe und der Erhalt der Gehölzstrukturen zwischen Schlossallee und Brunnengraben dargestellt.</p> <p>Im Rahmen von Planverfahren sind natur- und artenschutzrechtliche Belange zu beachten. Im Rahmen gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungen der Öffentlichkeit werden entsprechende Unterlagen auch der Öffentlichkeit zur Einsicht zur Verfügung gestellt.</p>	<p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>
4	<p><b>Bezirksregierung Arnsberg – Abteilung 6</b>, Stellungnahme vom 19.02.2021</p> <p>(...) die drei Vorhabensbereiche befinden sich über den auf Steinkohle, Eisenstein und Sole verliehenen Bergwerksfeldern „Altlünen“ und „Victoria-Fortsetzung Nord“, über dem auf Steinkohle, Eisenstein verliehenen Bergwerksgeld „Ver. Minister Achenbach“, über dem auf Raseneisenstein verliehenen, inzwischen erloschenen Distriktsfeld „Gewerkschaft Eisenhütte Westfalia“ sowie dem auf Kohlenwasserstoffe erteilten Bewilligungsfeld „Christemark“. Eigentümerin der Bergwerksfelder „Altlünen“, „Ver. Minister Achenbach“ und „Victoria-Fortsetzung Nord“ ist die RAG Aktiengesellschaft, Im Welterbe 10 in 45141 Essen. Letzte Eigentümerin des Distriktsfeldes „Gewerkschaft Eisenhütte Westfalia“ war die Caterpillar Global Mining Europe GmbH, Industriestraße 1 in 44534 Lünen. Diese Gesellschaft erteilt keine Auskünfte über die bergbaulichen Verhältnisse und Bergschadensgefährdung. Inhaberin der Bewilligung „Christemark“ ist die A-TEC Anlagentechnik GmbH, Schmelzerstraße 25 in 47877 Willich.</p> <p>Ausweislich der derzeit hier vorliegenden Unterlagen ist in den drei Vorhabensbereichen kein heute noch einwirkungsrelevanter Bergbau dokumentiert. Danach ist mit bergbaulichen Einwirkungen nicht zu rechnen. Soweit eine entsprechende grundsätzliche Abstimmung mit dem Feldeseigentümer / Berg-</p>	<p>Der Verweis auf drei Vorhabensbereiche ist unklar. Nach Rücksprache mit dem Verfasser der Stellungnahme gelten die Aussagen für den gesamten Stadtteil Lippolthausen.</p> <p>Es bietet sich an, der Empfeh-</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>werksunternehmer nicht bereits erfolgt ist, empfehle ich, diesem in Bezug auf mögliche zukünftige bergbauliche Planungen, zu bergbaulichen Einwirkungen aus bereits umgegangenen Bergbau sowie zu dort vorliegenden weiteren Informationen bzgl. bergschadensrelevanter Fragestellungen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Möglicherweise liegen dem Feldeseigentümer / Bergwerksunternehmer auch Informationen zu Bergbau in dem betreffenden Bereich vor, der hier nicht bekannt ist. Insbesondere sollte dem Feldeseigentümer / Bergwerksunternehmer dabei auch Gelegenheit gegeben werden, sich zum Erfordernis von Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Bergschäden zu äußern. Diese Fragestellung ist grundsätzlich privatrechtlich zwischen Grundeigentümer / Vorhabensträger und Bergwerksunternehmer / Feldeseigentümer zu regeln.</p> <p>Im hier geführten Bergbau- Alt- und Verdachtsflächen-Katalog (BAVKat) sind für die drei Vorhabensbereiche und deren Umfeld folgende Verdachtsflächen nachrichtlich verzeichnet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4310-S-007, Schachtanlage Minister Achenbach 6,</li> <li>- 4310-S-011, Grubenanschlussbahn von der Schachtanlage Waltrop 1/2 zur Schachtanlage Minister Achenbach 6,</li> <li>- 4310-S-005, Minister Achenbach 4, Schachtanlage mit Gleisanschluss,</li> <li>- 4310-A-011, Minister Achenbach, Halde und Lagerplatz am Datteln-Hamm-Kanal (ehemaliger Stummhafen).</li> </ul> <p>Die Bergaufsicht für diese ehemaligen Betriebsflächen hat bereits geendet. Mit dem Ende der Bergaufsicht ging die Zuständigkeit für diese Flächen auf die Stadt Lünen über, so dass die konkreten Folgenutzungen dieser Flächen, einschließlich der gegebenenfalls nachträglich durchgeführten umweltrelevanten Maßnahmen, hier nicht bekannt sind. Daher können auch keine konkreten Aussagen über Art und Umfang der aktuellen, umweltrelevanten Einflüsse oder Beeinträchtigungen, die gegebenenfalls noch von diesen Flächen ausgehen könnten, getroffen werden. Ich empfehle Ihnen daher, sich an Ihre Untere Bodenschutzbehörde zu wenden. (...)</p>	<p>lung einer Detailabstimmung mit Feldeseigentümern / Bergwerksunternehmen im Rahmen konkreter Planverfahren oder Vorhaben nachzukommen.</p> <p>Abstimmungen mit der Unteren Bodenschutzbehörden finden im Rahmen konkreter Planverfahren oder Vorhaben statt.</p>	
5	<p><b>Bezirksregierung Arnsberg – Dezernat 25</b>, Stellungnahme vom 01.03.2021</p> <p>(...) zum jetzigen Zeitpunkt bestehen weder Bedenken noch sind Anregungen vorzubringen. (...)</p>		<p>Es bestehen keine Bedenken. Es ergibt kein Abwägungserfordernis.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
6	<p><b>Deutsche Bahn AG, DB Immobilien</b>, Stellungnahme vom 10.03.2021</p> <p>(...) Nach erster Sichtung bestehen zurzeit keine Einwände gegen ihre Planung.</p> <p>Laut der Infrastrukturentwicklung der DB Netz AG gibt es bis auf eine mögliche Überholung im Bahnhof Lünen Süd, keine konkreten Bestrebungen zum Infrastrukturausbau.</p> <p>Wir möchten aber bereits jetzt auf folgende Punkte hinweisen, so dass Sie diese innerhalb der nächsten Schritte berücksichtigen können.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Innerhalb des Betrachtungsraumes wird unser Bahnübergang an der Straße „Zum Stummhafen“ betroffen. Eine Änderung der Verkehrssituation ist nicht auszuschließen. Um zu klären, ob und in welchem Umfang Sicherungsmaßnahmen am vorhandenen Bahnübergang angepasst werden müssen, ist es ggfs. sinnvoll eine Verkehrsschau durchzuführen.</li> </ul> <p>Wir empfehlen in diesem Fall, nach der DB Konzernrichtlinie 815.0040 Abschnitt 5 eine Verkehrsschau durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde oder den Straßenbaulastträger nach der allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV) zur Straßenverkehrsordnung (StVO), bei der auch die Straßenverkehrsanlagen an Bahnanlagen zu prüfen sind, durchzuführen.</p> <p>Auf die durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehenden Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen usw.) wird vorsorglich hingewiesen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kein Anspruch auf Schutz vor Immissionen aus dem Bahnbetrieb; Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Betriebsanlagen entstehen Immissionen. Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutz- oder Ersatzmaßnahmen können gegen die DB AG nicht geltend gemacht werden, da die Bahnstrecke eine planfestgestellte Anlage ist. Spätere Nutzer sind frühzeitig und in geeigneter Weise auf die Beeinflussungsgefahr hinzuweisen.</li> </ul> <p>Von Seiten der DB Energie GmbH wurden, auch im Hinblick auf die weiteren Verfahrensschritte darauf hingewiesen, dass durch das Plangebiet des Entwicklungskonzepts Wirt-</p>	<p>Im Rahmen konkreter Planungen zum Bahnübergang „Zum Stummhafen“ sind Abstimmungen mit der DB AG durchzuführen.</p> <p>Die durch die Bahnanlagen entstehenden Emissionen sind bei zukünftigen Planungen und Vorhaben zu berücksichtigen.</p> <p>Der Verlauf von Stromtrassen in Lippolthausen wurde im</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es ergibt</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>schaftsstandort Lippolthausen (TÖB-KÖL-21-96372) die 110-kV-Bahnstromleitung 496 Dateln – Hagen (Mastfeld 3429 – 3445) verläuft.</p> <p>Geplante Bebauungen liegen damit (teilweise oder unmittelbar) im Schutzstreifen der oben genannten Bahnstromleitung. Aufgrund der eingetragenen Dienstbarkeiten zugunsten der DB Energie GmbH sind bauliche Nutzungen im Bereich des Schutzstreifens begrenzt und bedürfen der Abstimmung mit bzw. der Zustimmung durch die DB Energie GmbH. Die DB Energie GmbH ist daher bei Baumaßnahmen im Schutzstreifenbereich unbedingt entsprechend zu beteiligen.</p> <p>Die DB Energie GmbH ist grundsätzlich dazu bereit, Bebauungen im Bereich des Schutzstreifens der oben genannten Bahnstromleitung zuzustimmen, sofern die gemäß EN 50341/VDE 0210 geforderten Sicherheitsabstände eine solche Zustimmung zulassen.</p> <p>Für eine endgültige Zustimmung der jeweiligen geplanten Bebauungen ist jedoch in jedem Fall die Zusendung prüffähiger Planunterlagen der Bauobjekte, inkl. genauer Lage im Geltungsbereich des Bebauungsplans, Grundrisse, Schnittzeichnungen und Höhenangaben notwendig.</p> <p>Zusätzlich bitten wir bereits an dieser Stelle um Beachtung der folgenden Auflagen und Hinweise:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Im Schutzstreifen der Bahnstromleitung dürfen keine Einwirkungen oder Maßnahmen vorgenommen werden, die den ordnungsgemäßen Bestand oder Betrieb der Leitungen beeinträchtigen oder gefährden.</li> <li>2. Der Schutzstreifenbereich muss der DB Energie GmbH für die Entstörung und Leitungsarbeiten jederzeit zugänglich bleiben.</li> <li>3. Die Bodenbeschaffenheit im Umkreis von 15m zu den jeweiligen Masten (gemessen vom Eckstiel aus) darf aus maststatischen Gründen nicht verändert werden. Alle Aufschüttungen bzw. Bodenabtragungen im Schutzstreifenbereich sind der DB Energie GmbH anzuzeigen.</li> <li>4. Neuanpflanzungen dürfen im Schutzstreifen eine Höhe von 3,5 m nicht überschreiten. Der Rückschnitt sämtlicher Vegetation im Schutzstreifen bei Unterschreitung der Sicherheitsabstände gem. EN 50341/VDE 0210 ist durch den Antragsteller oder deren Rechtsnachfolger auszuführen.</li> <li>5. Bei Baumaßnahmen, bei denen ein Mindestabstand von 3 m zwischen Baugeräten oder am Bau beteiligten Personen und der Leitung nicht eingehalten werden kann</li> </ol>	<p>Entwicklungskonzept grundsätzlich berücksichtigt (Abb. 19, S. 47). Auf der Planungsebene des Entwicklungskonzeptes werden keine flächenscharfen Baufelder abgegrenzt und Nutzungen zugeordnet, sodass es bei einer abstrakten Darstellung verbleibt. Der genaue Verlauf der Bahnstromleitung und die zugehörigen Schutzstreifen sind bei konkreten Planverfahren und Vorhaben zu ermitteln und zu beachten. In diesem Zuge sind Abstimmungen mit der DB Energie GmbH vorzunehmen.</p>	<p>sich kein Abwägungserfordernis.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>– ein mögliches Ausschwingen der Leiterseile ist dabei zu berücksichtigen! – ist eine kostenpflichtige Ausschaltung des betreffenden Stromkreises der Bahnstromleitung erforderlich. Für die betriebliche Koordination der DB Energie GmbH ist mit einem zeitlichen Vorlauf von ca. 16 Wochen zu rechnen. Eine gleichzeitige Abschaltung beider Stromkreise ist nicht möglich.</p> <p>6. Der Bauherr bzw. die von ihm beauftragten Baufirmen haften für alle Schäden, die an der Bahnstromleitung durch die Bautätigkeit entstehen.</p> <p>7. Bei geplanter Nutzung eines Baukrans ist, nach Eingang von prüffähigen Planunterlagen eine gesonderte Abstimmung notwendig. (Freidrehbereich und Mindestabstand des Krans zu ausschwingenden Leiterseilen).</p> <p>8. In der Nähe von stromführenden Hochspannungsleitungen ist mit elektromagnetischen Beeinflussungen zu rechnen. Die DB Energie GmbH erstattet weder Entschädigungen noch die Kosten für evtl. erforderliche Abschirmungen.</p> <p>9. Die DB Energie GmbH haftet nicht für Schäden an Objekten, die infolge von Witterungseinflüssen (z.B. vom Stromseilherunterfallendes Eis, Vogelkot) auftreten.</p> <p>Wir bitten darum innerhalb des weiteren Verfahrens beteiligt zu werden und behalten uns vor die vorgenannten Punkte zu ändern, zu ergänzen oder zu streichen. (...)</p>		
7	<p><b>Kreis Recklinghausen: Fachbereich E Ressort Planung und ÖPNV</b>, Stellungnahme vom 02.03.2021</p> <p>(...)</p> <p>Aus meiner Sicht als Untere Wasserbehörde habe ich keine weiteren Anregungen. Das Entwicklungskonzept Lippolthausen ist auf die Flächen der Stadt Lünen begrenzt. Maßnahmen an dem Gewässer „Neuer Mühlenbach“, welches sowohl auf dem Stadtgebiet Lünen, als auch dem Stadtgebiet Waltrop verläuft, werden in dem Konzept nicht beschrieben. Lediglich eine zukünftige Entwässerung der Flächen in die im Bereich des Standortes befindlichen Gewässer wird in Erwägung gezogen.</p> <p>Aus meiner Sicht als Straßenbaulastträger erhebe ich im Rahmen meiner Zuständigkeiten als Straßenbaulastträger für die Kreisstraße Nr. 1 (Lünener Str.) im Stadtgebiet der Stadt Waltrop, außerhalb der Ortsdurchfahrt keine grundsätzlichen Bedenken in Bezug auf das mir zur Prüfung vorgelegte Entwicklungskonzept "Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030".</p>	Es bestehen keine Bedenken.	Es bestehen keine Bedenken. Es ergibt kein Abwägungserfordernis.

## Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippholthausen 2030“

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>Hinsichtlich der in dem Entwicklungskonzept vorgestellten Maßnahme „C.1.2: Neu-/ Um- und Ausbau von Radwegen“, hier bezogen auf die K 01 (Brunnen Str. / Lünener Str.), sind künftig weitere Untersuchungen (z. B. Bedarfsnachweise) und Abstimmungen mit mir, bezüglich der Anlage eines beidseitigen Radweges an der Fahrbahn erforderlich.</p> <p>Derzeit ist an der Lünener Str. auf der Südseite der Fahrbahn bereits seit Jahren ein derzeit gem. RAL 2012 regelgerechter, einseitiger, gemeinsamer Rad-/Gehweg angelegt. Dieser Rad-/Gehweg verbindet das Radwegenetz Lünens im Untersuchungsraum Lippholthausen mit dem Radverkehrsnetz auf dem Stadtgebiet von Waltrop (hier: K 12, Im Knäppem/Oberlipper Str.) zwischengemeindlich derzeit ausreichend.</p> <p>Bei der Maßnahme „C 3.1: „Verkehrstechnischen Optimierung von Knotenpunkten“ nimmt das Entwicklungskonzept Bezug auf die Einmündung der K 01 (Lünener Straße) in die K 12 (Im Knäppen/Oberlipper Straße). Beide Straßen sind in meiner Straßenbaulast, außerhalb des eigentlichen Untersuchungsgebiets des Entwicklungskonzepts. Es wird in der Studie vorgeschlagen, diesen Knoten auszubauen und mit einer Lichtzeichenanlage (LZA) auszurüsten. Der Ausbau dient laut des Entwicklungskonzepts als Lösungsansatz infolge von künftiger Generierung von Neuverkehr und dessen leistungsfähiger Abwicklung. Derzeit beabsichtige ich nicht, die hier in Rede stehende Einmündung künftig mit einer Lichtzeichenanlage auszurüsten. Im Übrigen, verweise hinsichtlich der beidseitigen Aufstellung von Links- bzw. Rechtsabbiegern an Knotenpunkten ohne LZA auf das Schreiben des Verkehrsministeriums NRW vom 12. Dez. 2008 Az. III.7-75-05/13 (Verkehrssicherheit von Knotenpunkten).</p> <p>Daher ist es auch zu diesem Themenkomplex erforderlich, mit mir künftig weitere (z.B.: Verkehrs-) Untersuchungen und Abstimmungen durchzuführen.</p> <p>Ich bitte um weitere Beteiligung in den künftigen Stufen dieses Planverfahrens.</p> <p>Aus meiner Sicht als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV weise ich auf Aktivitäten sowohl des Kreises Unna als auch des VRR hin, das Entwicklungsgebiet mit einer Schnellbusverbindung zukünftig zu erschließen.</p> <p>Die Umsetzung und Finanzierung dieser Schnellbuslinie werden wir im Rahmen der anstehenden Fortschreibung unseres Nahverkehrsplans mit aufnehmen.</p> <p>Das Verkehrskonzept sieht u.a. eine Verbesserung des Umweltverbundes vor. Neue Fuß- und Radverkehrsverbindungen sowie neue ÖPNV-Angebote sollen den Wirtschaftsstandort Lippholthausen besser erschließen. Hierbei empfehle ich auch eine Strategie der kurzen Wege zu realisieren. Ziel sollte es sein, dass der Rad- und Fußverkehr durch z.B. Querwege schneller und kürzer den Arbeitsplatz gegenüber dem motorisierten Individualverkehr er-</p>	<p>Beim Ausbau von Radwegen sind im Rahmen konkreter Planungsmaßnahmen Abstimmungen mit der Stadt Waltrop durchzuführen. Das im Entwicklungskonzept formulierte Ziel eines Ausbaus der Radwege ist hiervon nicht berührt.</p> <p>Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes wurde erkannt, dass die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes unmittelbare Auswirkungen auf einen Verkehrsknotenpunkt auf Waltroper Stadtgebiet haben wird. In einer ersten Einschätzung wurde daher der Ausbaubedarf des Knotens erkannt und im Konzept benannt. Erste Gespräche haben mit den beteiligten Akteuren bereits stattgefunden. Diese sind auch auf Grundlage des Entwicklungskonzeptes fortzuführen.</p> <p>Die geplante Schnellbuslinie wurde im Entwicklungskonzept bereits berücksichtigt. Unter anderem mit der Maßnahme des „Grünen Rings“ soll zukünftig ein besseres ein Netz von Querwegen für den Rad- und Fußverkehr erreicht werden, um kurze und schnelle Wege zu ermöglichen. In wei-</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB

01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>reicht. Auch bei der Optimierung der Verkehrsknotenpunkte sollte für eine nachhaltige Strategie gesorgt werden, die dem Umweltverbund Vorteile gegenüber dem motorisierten Verkehr einbringt (Vorrang für den ÖPNV und Radverkehr).</p> <p>Die Entwicklung des dargestellten Areals und das damit verbundene erhöhte Verkehrsaufkommen ist großräumig auch im übergeordneten Straßennetz zu untersuchen. Ich bitte hier auch die aktuellen Planungen zu Gewerbeflächenentwicklungen des Kreises Recklinghausen zu beachten. In Datteln wird mit dem newPark (Bebauungsplan Nr.100 – Stadt Datteln) eine landesbedeutsame Gewerbefläche entstehen, die bei den Verkehrsuntersuchungen Berücksichtigung finden sollte.</p> <p>Aus Sicht meiner sonstigen öffentlichen Belange ergeben sich derzeit keine weiteren Hinweise oder Anregungen. (...)</p>	<p>teren Planungen zu Verkehrsknotenpunkten ist der Umweltverbund besonders zu berücksichtigen. Zudem soll durch Maßnahmen aus der Machbarkeitsstudie „West-Ost-Trasse Brambauer – Innenstadt Lünen“ der Radverkehr gefördert werden.</p> <p>Auf der Planungsebene des Entwicklungskonzeptes kann zunächst nur eine einordnende Abschätzung zum zukünftigen Verkehrsaufkommen erfolgen. Bei der Qualifizierung der benannten Potenzialflächen im Rahmen der Bauleitplanung sind die verkehrlichen Auswirkungen, bedarfsgerecht auch mit Berücksichtigung weiterer Flächenentwicklungen in der Stadt und in Nachbarstädten zu untersuchen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>
8	<p><b>Handelsverband NRW Westfalen-Münsterland e.V.</b>, Stellungnahme vom 23.02.2021</p> <p>(...) Aus diesseitiger Sicht ist das vorgelegte Konzept insoweit zu begrüßen, als es darauf abzielt, die Flächen als Industrie- und Gewerbeflächen mit der Ankerbranche Kreislaufwirtschaft und den vorhandenen sonstigen Nutzungen weiterzuentwickeln. Angesichts der vorhandenen Flächen sollte aber in jedem Fall, insbesondere auch zur Vermeidung zukünftiger Be-</p>	<p>Eine Ansiedlung zentrenrelevanten Einzelhandels am Wirtschaftsstandort ist nicht vorgesehen und kann im Rah-</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>gehrlichkeiten von Entwicklern und Expansionsbeauftragten, verhindert werden, dass zusätzlich Einzelhandelsansiedlungen ermöglicht bzw. nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Eine Ansiedlung zentrenrelevanten Einzelhandel würde nach diesseitiger Einschätzung negative Auswirkungen auf bestehende zentrale Versorgungsbereiche in der Innenstadt Lünens und für Brambauer haben. Auch eine Ansiedlung nicht zentrenrelevanten Einzelhandels würde sich wegen der damit verbundenen Rand-/Nebensortimente negativ auf bestehende Zentren auswirken. (...)</p>	<p>men der Bauleitplanung entsprechend gesteuert werden.</p>	
<p><b>9</b></p>	<p><b>Industrie- und Handelskammer zu Dortmund</b>, Stellungnahme vom 01.03.2021</p> <p>(...) der Wirtschaftsstandort Lippolthausen bietet als Industriegebiet mit verfügbaren Flächen im Osten des Ruhrgebiets besondere Potenziale. Der Ausstieg aus der Steinkohleverstromung und die damit verbundene bereits erfolgte bzw. anstehende Stilllegung der beiden Kraftwerksstandorte stellen dabei einerseits eine strukturelle Herausforderung dar, bieten andererseits aber auch die Möglichkeit, die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung des Standortes von Seiten der Stadt Lünen entscheidend zu prägen.</p> <p>Dazu ist es notwendig, die besonderen Standortmerkmale (planungsrechtliche Möglichkeiten, Ankerbranche Kreislaufbranche, trimodale Strukturen) zu nutzen, um eine klare Entwicklungsrichtung vorzugeben, die Potenziale aktiviert, Standortqualitäten erhöht und potenzielle Fehlentwicklungen verhindert. Darüber hinaus bieten verfügbare Flächen an Schlüsselstellen im Gebiet die große Chance, den funktionalen Umbruch städtebaulich abzubilden und das Profil des Wirtschaftsstandorts zukunftsfähig zu gestalten.</p> <p>Die im Entwicklungskonzept definierten Handlungsfelder und daraus abgeleiteten Maßnahmen bilden in ihrem integrierten Zusammenspiel aus wirtschaftlichen, raum- und verkehrsbezogenen Aussagen ein Leitbild bis 2030 (und darüber hinaus), welches die nachhaltige, zukunftssichere sowie resiliente Entwicklung des Standortes in seiner Gesamtheit anstößt.</p> <p>Seitens der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund (IHK) wird das Entwicklungskonzept "Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030" begrüßt und es bestehen aus gesamtwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken. Aus verkehrlicher Sicht möchten wir noch folgende Hinweise geben:</p>		

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>Die Gutachter haben bereits festgestellt, dass die Auslastung der Straßeninfrastruktur im Plangebiet bereits zum aktuellen Zeitpunkt hoch ist. Vor allem die Knotenpunkte außerhalb des Plangebietes weisen Defizite der Leistungsfähigkeit auf. Für den Prognosezeitpunkt 2030 wird auch im Prognose-Null-Fall (ohne weitere Verkehre durch neue Flächennutzungen) mit teilweise erheblichen Verkehrszunahmen gerechnet. Aus Sicht der IHK sind Konzepte zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes Schlüsselmaßnahmen zum Gesamterfolg für weitere Entwicklungen auf den Flächen. Dabei ist insbesondere die Hauptrichtung des Verkehrs in Richtung A 2 mit ihren Knotenpunkten, die bisher außerhalb des Plangebietes liegen, mit einzubeziehen.</p> <p>Von besonderer Bedeutung ist es, die Anbindung von der Lünener Straße in Richtung Stummhafen zu verbessern. Die aktuelle Durchfahrthöhe von 3,30 m und die Durchfahrtsbreite sind unzureichend für den Güterverkehr. Weiterhin ist es aus Sicht der IHK ein Risiko für Anlieger, nur über die Frydagstraße als Sackgasse angebunden zu sein. Eine Durchbindung der Straße von der Brunnenstr. zur Lünener Straße und Herstellung in einer güterverkehrsgerechten Qualität wäre ein besonderer Vorteil sowohl für die innere Erschließung als auch für eine mögliche Entlastungsfunktion des Kreisverkehrs Brunnenstraße / Moltkestraße. Dieser Kreisverkehr übernimmt vor allem bei einer Entwicklung beider Flächen (Trianel und Steag) als „neue Quartiersmitte“ eine neuralgische Verteilerfunktion. (...)</p>	<p>Das Entwicklungskonzept dient als Grundlage und Rahmen weitergehender Planungsprozesse. Die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und auch die Verbesserung der verkehrlichen Erschließung einzelner Bereiche des Wirtschaftsstandortes sind für die zukünftige Entwicklung des Wirtschaftsstandortes maßgebend. Weitere Planungen sind daher auf Grundlage des Konzeptes zu initiieren. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Stadt Lünen kein Baulastträger der genannten Knotenpunkte ist und enge Abstimmungen mit dem entsprechenden Baulastträger erforderlich sind.</p>	<p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>
10	<p><b>Kreis Unna</b>, Stellungnahme vom 03.03.2021</p> <p>(...) die grundlegende Intention, die mit dem Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“ verfolgt wird, ist eine zukunftsfähige Ausrichtung des Wirtschaftsstandortes. Das Entwicklungskonzept besteht dabei aus zwei Leitbildern und mehreren Entwicklungszielen.</p> <p>Zunächst ist jedoch noch darauf hinzuweisen, dass der Sachliche Teilplan Regionale Kooperationsstandorte sich weiterhin in der Erarbeitung befindet und voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte rechtskräftig wird.</p> <p>In Bezug auf die Ausführungen, die das räumliche Leitbild betreffen, weise ich darauf hin,</p>	<p>Das räumliche Leitbild stellt ein</p>	<p>Die Hinweise werden zur</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>dass diese teilweise differenzierter - insbesondere vor dem Hintergrund der Festsetzungen des rechtskräftigen Landschaftsplanes, wonach sich Schutzbereiche (wie Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Geschützte Landschaftsbestandteile) unmittelbar an die äußeren Standortgrenzen anschließen bzw. sich an zentraler Stelle in Lippolthausen (Kreisverkehr) befinden - zu betrachten sind.</p> <p>In der Regel werden sich im Rahmen der Umsetzung, der im Entwicklungskonzept beschriebenen Maßnahmen, verbindliche planerische Verfahren anschließen. Gleichwohl ist auch bei den übrigen Maßnahmen eine Beteiligung meines Hauses aufgrund der Vielzahl der Belange, die ich zu vertreten habe, in den meisten Fällen unumgänglich und daher sollte diesbezüglich immer frühzeitig eine Kontaktaufnahme erfolgen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund nehme ich bereits jetzt, als Hinweis für die von mir zu vertretenden Belange von Natur und Landschaft zu einigen ausgewählten Handlungsfelder wie folgt Stellung:</p> <p>A 1.1 Zukunftsquartier Lippolthausen (STEAG-Nord) Die Planung einer „Grünen Pufferzone“ zwischen dem neuen Gewerbe und dem vorhandenen geschützten Landschaftsraum wird ausdrücklich begrüßt. Die vorgesehenen neuen Anbindungen zwischen Industrie und Naherholungsraum Lippe (Naturschutzgebiet) wird dementsprechend kritisch gesehen und bedarf einer Detailplanung.</p> <p>A 1.2 Gewerbe- und Industriepark Lippolthausen (STEAG-Süd) Der Erhalt des vorhandenen Waldes unmittelbar östlich angrenzend an das Plangebiet ist zu beachten.</p> <p>A 1.3 Entwicklung Siedlungsbereich Lüner Brunnen Nach dem geplanten Rückbau der noch vorhandenen Wohnhäuser sind die bestehenden Grünstrukturen einschließlich der Geschützten Landschaftsbestandteile im Rahmen der</p>	<p>abstraktes, übergeordnetes Entwicklungsbild des Wirtschaftsstandortes dar. Auf dieser Betrachtungsebene erfolgt keine konkrete Benennung einzelner Schutzgebiete.</p> <p>Eine Verbindung zwischen Industrie und Naherholungsraum soll eine gute Erreichbarkeit des Naherholungsraums Lippe für den Fuß- und Radverkehr sicherstellen. Die konkrete Umsetzung ist im Rahmen der Bauleitplanung festzusetzen und mit den Fachbehörden abzustimmen.</p> <p>Im vorliegenden Konzept ist der Erhalt des Waldes vorgesehen.</p> <p>Der Berücksichtigung im Rahmen der Bauleitplanung wird zugestimmt.</p>	<p>Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Dem Hinweis auf die Notwendigkeit einer Detailplanung zur Anbindungen zwischen Industrie und Naherholungsraum Lippe wird gefolgt. Die Abstimmungen haben im Rahmen der Bauleitplanung zu erfolgen. Zum jetzigen Zeitpunkt ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zum jetzigen Zeitpunkt ergibt sich kein Abwä-</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>verbindlichen Bauleitplanung zu berücksichtigen.</p> <p>A 1.4 Entwicklung der landwirtschaftlichen „Restfläche“ Brunnenstraße Eine behutsame Entwicklung dieser Fläche für Gewerbebezüge ist – bei Einbeziehung des Schutzes der Nachbarbereiche – vorstellbar.</p> <p>A 2.1 Bauliche Entwicklung von Initialflächen im Umfeld des Kreisverkehrs Neue bauliche Entwicklungen in diesen Bereich über die bisher bestehenden Bestandsbauten hinaus müssen äußerst kritisch gesehen werden, da hier die Geschützten Landschaftsbestandteile sowie sonstige Gehölzbestände vorrangig zu beachten sind.</p> <p>A 3.1 Gebietseingang Moltkestraße Der Alleencharakter ist – auch bei einem Ausbau – auf alle Fälle zu erhalten (gemäß Alleenkataster des Landes NRW).</p> <p>A 3.3 Gebietseingang Brunnenstraße/Einmündung Frydagstraße Die vorgesehene Inanspruchnahme der „Dreiecksfläche“ östlich der Brunnenstraße für Gewerbeansiedlungen muss kritisch gesehen werden (nach Osten Wald, isolierte Lage).</p> <p>B 1.1 Qualifizierung Nord-Süd-Achse Schlossallee Die Schlossallee ist in weiten Teilen durch das landesweite Alleenkataster geschützt. Bei den</p>	<p>Die Entwicklung ist im Rahmen der Bauleitplanung zu regeln.</p> <p>Der Fachbelang ist im Rahmen der Bauleitplanung zu beachten.</p> <p>Die Berücksichtigung ist im Rahmen der Straßenplanung und Bauleitplanung erforderlich.</p> <p>Im Räumlichen Strukturkonzept ist die Fläche im vorderen Bereich zur Brunnenstraße als Potenzialfläche für kleinteiliges Gewerbe mit Verortung der Mobilstation dargestellt. Im hinteren Bereich ist Wald dargestellt. Durch die siedlungsstrukturelle Vornutzung der Fläche (Wohngebäude) bietet sich eine siedlungsstrukturelle Nachnutzung Im Rahmen der Bauleitplanung sind die Auswirkungen auf die angrenzenden Waldflächen zu berücksichtigen.</p> <p>Die Berücksichtigung ist im Rahmen weiterer Planungen</p>	<p>gungserfordernis.</p> <p>Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zum jetzigen Zeitpunkt ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zum jetzigen Zeitpunkt ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Der kritischen Anmerkung wird nicht gefolgt. Eine siedlungsstrukturelle Nachnutzung der Fläche für kleinteiliges Gewerbe in Verbindung mit einer Mobilstation und zur Gestaltung des Gebietseingangs ist stadtplanerisch anzustreben.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zum jetzigen Zeit-</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>geplanten Qualifizierungsmaßnahmen bitte ich daher um Beteiligung im weiteren Verfahren.</p> <p>B 1.2 Grüner Ring Lippolthausen Die Umnutzung stillgelegter Bahntrassen zu Grünanlagen – insbesondere die Vernetzung dieser Anlagen zum Grünen Ring Lippolthausen – wird ausdrücklich begrüßt.</p> <p>B 1.3 Grüne Übergangsbereiche zwischen Gewerbe und Landschaftsraum Die vorgesehene bessere Einbeziehung der Gewerbeflächen in den Landschaftsraum hat die naturschutzfachlichen Vorgaben zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für den nördlichen Randbereich der Fläche STEAG-Nord.</p> <p>B 2.3 Grüne Achse Moltkestraße Die Moltkestraße ist weitgehend durch das landesweite Alleenkataster geschützt. Bei geplanten Straßenaus- und -umbau einschl. Umgestaltung des Straßenquerschnittes ist somit eine weitere Beteiligung der unteren Naturschutzbehörde erforderlich.</p> <p>Außerdem führe ich aus, dass unter dem Punkt 3.5 und später beim Handlungsfeld B 3.1 lediglich wenige große Altlastenkatasterflächen (Lippewerk, ehemaliges STEAG-Kraftwerk, aktuelles Trianel-Kraftwerk) explizit genannt werden. Tatsächlich sind im Geltungsbereich aktuell 45 Altlastenkatasterflächen erfasst. Hinzu kommen weitere 24 Datenpoolflächen. Es existieren sowohl Altlastenverdachtsflächen als auch durch Untergrunduntersuchungen bereits bestätigte Altlastenareale. Nachrichtlich sind außerdem zahlreiche verfüllte Bombentrichter aus dem zweiten Weltkrieg registriert.</p> <p>Da die Stadt Lünen Zugriff auf die tagesaktuelle Fassung des Altlastenkatasters hat, verzichte ich an dieser Stelle auf eine Auflistung oder weitergehende Beschreibung der verschiedenen Altlastenkatasterflächen. Eine detaillierte Darstellung der Altlastensituation ist meines Erachtens vor dem Hintergrund des perspektivischen Charakters des Konzeptes entbehrlich.</p> <p>Aus meiner Sicht ist der Umgang mit den Altlastenkatasterflächen im Rahmen späterer konkretisierender Planungsschritte zu regeln. In diesem Zusammenhang sind der Flächennutzungsplan und insbesondere die erforderlichen Bebauungspläne sowie die nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren zu nennen. In der Regel werden im Bereich der Altlastenkatasterflächen Untergrunduntersuchungen zur Gefährdungsabschätzung sowie</p>	<p>erforderlich.</p> <p>Der Übergangsbereich zwischen Gewerbe und Landschaftsraum ist in der Bauleitplanung zu regeln.</p> <p>Die Berücksichtigung ist im Rahmen der Straßenplanung und Bauleitplanung erforderlich.</p> <p>Auf der Planungsebene des Entwicklungskonzeptes kann nur eine grobe Einordnung einzelner Fachbelange erfolgen. Die Altlastensituation im Bereich des Wirtschaftsstandortes Lippolthausen ist grundsätzlich bekannt und im Rahmen von Bauleitplanverfahren oder Einzelvorhaben im Detail hinsichtlich der angestrebten Nachnutzung zu untersuchen. Die Ausführungen sind zum entsprechenden Zeitpunkt zu berücksichtigen.</p>	<p>punkt ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zum jetzigen Zeitpunkt ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zum jetzigen Zeitpunkt ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zum jetzigen Zeitpunkt ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB

01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>ggf. Sanierungs- oder Sicherungsmaßnahmen durchzuführen sein. Bei ausgedehnteren Arealen oder komplexeren Sachverhalten sind außerdem Sanierungspläne gemäß § 13 BBodSchG sowie Bodenmanagementkonzepte aufzustellen.</p> <p>Diese Vorgehensweise ist gängige Praxis und wird auch im Rahmen der Fortentwicklung des Wirtschaftsstandortes Lippolthausen zum Tragen kommen. Aktuell ist der frühere Standort des STEAG Kraftwerks Gegenstand intensiver Gespräche. Die Gefährdungsabschätzungsuntersuchungen wurden durchgeführt, aktuell werden die erforderlichen Daten für den Sanierungsplan zusammengetragen.</p> <p>Des Weiteren weise ich aus Sicht des Gewässerschutzes darauf hin, dass sich aufgrund der anstehenden Nutzungsänderungen bei den Kraftwerken STEAG und Trianel es sich jedoch anbietet, die abwassertechnische Erschließung der bisherigen Standorte rechtzeitig zu überdenken ggf. zu überplanen. Wie bekannt, wurde das STEAG-Kraftwerk bereits stillgelegt und das Areal größtenteils (ca. 30 ha) an die Fa. Hagedorn verkauft. Mit dem Kaufvertrag übernahm die Fa. Hagedorn von der STEAG u.a. diverse wasserrechtliche Genehmigungen, die jedoch am 31.12.2020 alle ausgelaufen sind. Für die Zeit des Rückbaus des Kohlekraftwerkes bis zur Neuerschließung des Areals habe ich daher der Fa. Hagedorn eine befristete wasserrechtliche Erlaubnis erteilt, damit das anfallende Niederschlagswasser aus dem Areal schadlos in die Lippe abgeleitet werden kann. Somit ist die RW-Entwässerung bis zur Neuerschließung des Areals gesichert.</p> <p>Nach dem Erwerb des STEAG-Kraftwerkes beauftragte die Fa. Hagedorn das Ing. Büro Kaiser aus Dortmund eine Planung für die Neuerschließung der Flächen aufzustellen und mit den öffentlichen Trägern abzustimmen. Diesbezüglich habe ich an mehreren Gesprächen und Telefonkonferenzen teilgenommen und habe versucht die grundlegenden Erschließungsmerkmale mit der Fa. Hagedorn und dem Ing. Büro Kaiser abzustimmen. An dieser Stelle möchte ich darauf hinweisen, dass gemäß § 46 LWG die Kommunen prioritär verpflichtet sind, die auf ihrem Gebiet anfallenden Abwässer (Schmutz- und Regenwasser) zu beseitigen. Die Verpflichtung umfasst insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Planung der abwassertechnischen Erschließung von Grundstücken</li> <li>- Das Sammeln und das Fortleiten von Abwasser innerhalb des Gemeindegebietes</li> </ul> <p>Wird z.B. anfallendes Niederschlagswasser mehrerer Grundstückseigentümer/ Nutzungsberechtigter zusammengefasst (Sammeln) und über eine Sammelleitung fortgeleitet, handelt es sich hierbei um eine öffentliche Anlage, die in die Zuständigkeit der Kommune fällt. Nur</p>	<p>Auf der Planungsebene des Entwicklungskonzeptes kann nur eine grobe Einordnung einzelner Fachbelange erfolgen. Die Entwässerung ist im Rahmen von Bauleitplanverfahren oder Einzelvorhaben im Detail zu regeln. Die Ausführungen sind zum entsprechenden Zeitpunkt zu berücksichtigen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zum jetzigen Zeitpunkt ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>wenn ein einzelner Grundstückseigentümer/Nutzungsberechtigter der Kommune und der unteren Wasserbehörde nachweisen kann, dass er das anfallende Niederschlagswasser gemeinwohlverträglich (Versickerung oder Ableitung zum Gewässer) beseitigen kann und die Kommune ihn von der Überlassungspflicht nach § 48 LWG freigestellt hat, kann er selbst zur Beseitigung des Niederschlagswassers verpflichtet werden und bei der unteren Wasserbehörde eine Erlaubnis nach § 8 WHG beantragen.</p> <p>Es wäre daher wünschenswert, wenn die Stadt Lünen bei der weiteren Planung die Initiative ergreift und vorgibt, wie die Erschließung des Areals (Abwasser, Straßen, Versorgungleitungen etc.) zu erfolgen hat. (...)</p>	<p>Der Anregung wird zugestimmt. Bei weiteren Planungen sind von Seiten der Stadt Lünen entsprechende Vorgaben zu machen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zum jetzigen Zeitpunkt ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>
<p><b>11</b></p>	<p><b>Regionalverband Ruhr - Regionalentwicklung</b>, Stellungnahme vom 03.03.2021</p> <p>(...)</p> <p>Der Regionalverband Ruhr (RVR) als Träger öffentlicher Belange hat dazu mehrere Hinweise.</p> <p>a)</p> <p>Der RVR besitzt Grundeigentum innerhalb des beantragten Gebietes. Für den Fall, dass Maßnahmen auf Flächen des RVR vorgesehen sind, sind privatrechtliche Regelungen mit dem RVR zu treffen und ggf. ist eine entsprechende Ausgestaltung von naturschutzfachlichen und ökologischen Maßnahmen erforderlich.</p> <p>b)</p> <p>Rund um das Industrie- und Gewerbegebiet und die geplanten Erweiterungsareale liegen Grün- und Freiflächen. Die südlich angrenzenden Flächen liegen in der Kulisse des Emscher Landschaftspark, dem regionalen „Grünzug F“. Der Erhalt dieses regionalen Grünzuges sowie seiner ökologischen und klimatischen Funktionen dürfen durch Planungen und Maßnahmen nicht beeinträchtigt werden und sind in den weiteren Planungen zu berücksichtigen.</p> <p>c)</p> <p>Gemeinsam mit den Kommunen hat der RVR im Jahr 2018 ein Konzept für das Regionale Radwegenetz erarbeitet. Ziel ist es, die Kommunen untereinander zu verbinden und somit</p>	<p>Bei Planungen oder Einzelmaßnahmen ist der RVR als Grundstückseigentümer zu beteiligen.</p> <p>Die Festlegungen des Regionalplans sind bei Planungen und Maßnahmen zu beachten.</p> <p>Die für den Radverkehr genannten relevanten Verbin-</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich zum jetzigen Zeitpunkt kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es ergibt</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippholthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>den Alltagsradverkehr zu stärken. Im Konzept ist vorgesehen, die Stadt Lünen mit der Nachbarstadt Waltrop und darüber hinaus mit der Stadt Castrop-Rauxel über zwei Radverbindungen zu vernetzen. Beide Achsen führen durch das Gebiet des Wirtschaftsstandorts Lippholthausen.</p> <p>Die Achse Lünen - Waltrop führt, aus Lünen kommend, entlang der Moltkestraße, Brunnenstraße und auf Waltroper Stadtgebiet weiter entlang der Lüner Straße in Richtung Waltrop.</p> <p>Die Achse Lünen - Castrop-Rauxel führt, aus Lünen kommend, ebenfalls entlang der Moltkestraße, Brunnenstraße, biegt an der Kreuzung Mühlenweg südlich auf ebendiesen ab und führt im weiteren Verlauf über die Freytagstraße und Stellenbachstraße weiter in Richtung des Ortsteils Brambauer.</p> <p>Aus Sicht des RVR ist es sehr zu begrüßen, dass im Entwicklungskonzept "Wirtschaftsstandort Lippholthausen 2030" das Thema Radverkehr im Handlungsfeld C1.2 "Radwegeverbindungen in umliegende Stadtteile stärken" berücksichtigt wird.</p> <p>Eine beidseitige Führung der Radwege entlang der Moltkestraße / Brunnenstraße nach ERA-Standard sowie die Ertüchtigung der Verbindung über den Mühlenweg ist dabei wünschenswert.</p> <p>Die im Regionalen Radwegenetzkonzept vorgesehenen Verbindungen erfüllen eine wichtige Zubringerfunktion aus den umliegenden Kommunen zum Arbeitsstandort Lippholthausen und darüber hinaus. (...)</p>	<p>dungen werden auch im Entwicklungskonzept berücksichtigt.</p>	<p>sich kein Abwägungserfordernis.</p>
12	<p><b>Regionalverband Ruhr – Staatliche Regionalplanung</b>, Stellungnahme vom 22.02.2021 (...) Mit Blick auf die Einstellung der Stromerzeugung im STEAG Steinkohlekraftwerk Lünen Ende des Jahres 2018 und auf die voraussichtliche Schließung des Trianel-Kraftwerks im Rahmen der Abschaltung aller Kohlekraftwerke bis 2038, beabsichtigt die Stadt Lünen eine Strategie für die gewerbliche Nachnutzung der freiwerdenden Flächen zu entwickeln. Mit dem vorliegenden Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippholthausen 2030“ soll ein Zukunftsbild für die gewerbliche Entwicklung des Ortsteils Lippholthausen entworfen werden.</p>		

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>Das Konzept greift den Entwurf des Regionalplans Ruhr bzw. des vorgezogenen Sachlichen Teilplans Regionale Kooperationsstandorte auf und schlägt gewerbliche Entwicklungen auf der Fläche des ehemaligen STEAG-Kraftwerks vor, die dem in Aufstellung befindlichen textlichen Ziel des vorgezogenen Teilplans Rechnung tragen. So werden explizit Überlegungen formuliert, wie die zukünftige Parzellierung der Flächen vor dem Hintergrund der geplanten Ansiedlungsschwelle von 5 ha betrieblicher Netto-Grundstücksfläche erfolgen kann.</p> <p>Insofern bestehen gegen den vorliegenden Entwurf des Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“ seitens der Regionalplanungsbehörde des RVR keine Bedenken. Wir weisen lediglich darauf hin, dass der Kraftwerksstandort des STEAG-Kraftwerks im Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereich Dortmund – westlicher Teil – bislang als GIB mit einer Kraftwerkszweckbindung festgelegt ist. Bis zum Inkrafttreten des sachlichen Teilplans Regionale Kooperationsstandorte sind die Ziele des Regionalplans für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereich Dortmund – westlicher Teil – in diesem Bereich zu beachten. (...)</p>	<p>Eine Überplanung der ehemaligen Kraftwerksflächen im Rahmen der Bauleitplanung kann erst erfolgen, wenn der Sachliche Teilplan in diesem Bereich einen Regionalen</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich zum jetzigen Zeitpunkt kein Abwägungserfordernis.</p>
<p><b>13</b></p>	<p><b>Stadtwerke Lünen GmbH</b>, Stellungnahme vom 02.03.2021</p> <p>(...)</p> <p>Seitens der Stadtwerke Lünen GmbH bestehen gegen die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Lippolthausen keine Bedenken.</p> <p>Für neu zu verlegende Versorgungsleitungen wie für Erdgas, Trinkwasser und Strom, ist ausreichender Verlegungsraum innerhalb der öffentlichen Verkehrswege frei zu halten. (...)</p>	<p>Abstimmungen zu Versorgungsleitungen erfolgen im Rahmen der Bauleitplanung oder Einzelvorhaben.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich zum jetzigen Zeitpunkt kein Abwägungserfordernis.</p>
<p><b>14</b></p>	<p><b>Wirtschaftsförderungszentrum Lünen GmbH</b>, Stellungnahme vom 03.03.2021</p> <p>(...)</p> <p>zum vorliegenden Entwurf des Entwicklungskonzeptes geben wir auf der aus Sicht der Wirtschaftsförderung die folgende Stellungnahme ab:</p> <p><u>Leitbild und Entwicklungsziele</u></p>		

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>Die Wirtschaftsförderungszentrum Lünen GmbH hat sich mit ihren Belangen bereits intensiv in den Prozess zur Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes eingebracht, so dass das entwickelte städtebauliche und wirtschaftliche Leitbild und die formulierten Entwicklungsziele grundsätzlich unterstützt werden. Die Verbindung des angestrebten Flächenrecyclings und die Nachnutzung der Altstandorte mit der Pflege und Entwicklung des Bestandes, sowie die Bestimmung langfristig angelegter Entwicklungsziele für die unterschiedlichen Teilräume zu einem Gesamtkonzept, wird positiv gesehen.</p> <p><u>Handlungsfeld Wirtschaft</u> Bei der Begleitung des Prozesses der Flächenentwicklung ist es Zielstellung der WZL, zukünftig über einen Fundus von tatsächlich verfügbaren Gewerbe- und Industrieflächen für die Vermarktung zu verfügen, die ein breites Spektrum von Nachfragen in Bezug auf das quantitative wie auch qualitative Angebotes abdecken. Eine tatsächliche Verfügbarkeit von Flächen würde auch die gewünschte Steuerung der Ansiedlungsstrategie erleichtern. Das Flächenangebot soll schrittweise über den gesamten Planungszeitraum umgesetzt werden.</p> <p>Da das Angebot an Gewerbe- und Industrieflächen in der Stadt Lünen heute extrem knapp ist, sollte für die zu revitalisierenden Kraftwerksstandorte wie auch für die neu zu entwickelnden Flächen um die Brunnenstraße eine zügige Entwicklung angestrebt werden.</p> <p><u>Handlungsfeld Flächenentwicklung und Städtebau</u> Das Flächenangebot des Entwicklungskonzeptes stellt in den fünf Teilräumen eine Auswahl von Potenzialflächen mit unterschiedlichen Größen und Eigenschaften bereit. Dies ist wichtig zur Flächensicherung für Gewerbe- und Industriebetriebe mit unterschiedlichen Anforderungen an den Standort.</p> <p>Die besonderen Eigenschaften des Standortes bieten erhebliche Potentiale, die anderenorts so nicht gegeben sind und die es gezielt zu nutzen gilt, um Standortvorteile sichern. Dies gilt insbesondere für die Möglichkeit, hier schnell echte Industrieflächen bereit zu stellen, wie auch für die längerfristige Option, die unterschiedlichen Verkehrsträger (Trimodalität) miteinander zu verknüpfen.</p> <p>Der Kooperationsstandort STEAG Nord und Süd ist vorrangig für die Ansiedlung von großflächigen Nutzungen mit einem Flächenbedarf von mehr als 5 ha vorgesehen. Hier ist eine gute Ausnutzung des vorhandenen Flächenpotentials an GI-Flächen für eine gewerbliche Wiedernutzung im Sinne der Innenentwicklung anzustreben. Der Standort ist auch im Hin-</p>	<p>Die Festsetzung der Art der baulichen Nutzung erfolgt im Rahmen der Bauleitplanung unter Berücksichtigung der</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>blick auf Lage zu immissionsempfindlichen Nutzungen besonders geeignet. Aus unserer Sicht hat hier das Ziel der gewerblichen Entwicklung besonderes Gewicht auch in der Abwägung mit anderen Nutzungsansprüchen an diese Flächen. Maßgeblich hierfür muss allerdings der Planungsstand hinsichtlich der Umsetzung von Maßnahmen im Zuge des Strukturstärkungsgesetzes Ende des II. / Beginn des III. Quartals 2021 sein.</p> <p>Daneben sollte im Blick behalten werden, dass in geeigneten Teilbereichen des Kooperationsstandortes auch die Ansiedlung von kleinteiligeren Komplementärnutzungen möglich bleibt. Deshalb wird die vorgesehene Gewerbeflächenentwicklung im Bereich der ehemaligen Siedlung Brunnenstraße und auf den an der Bahnstrecke liegenden landwirtschaftlich genutzten Flächen ebenfalls sehr positiv gesehen. Auch hier sollte das mögliche Flächenpotential für Gewerbe in Abwägung mit anderen Belangen ausgeschöpft werden. Da dieser Bereich besondere städtebauliche Qualitäten aufweist, bietet sich dort die Chance zur Quartiersbildung. Durch die zentrale Lage und Funktion als Drehscheibe ist er gut geeignet zur Ansiedlung von Nutzungen und Einrichtungen, die Funktionen für das Gesamtgebiet übernehmen.</p> <p>Unsere Anregung hierzu ist, auch diese Flächen bauleitplanerisch zügig zu entwickeln und zu prüfen, ob diese ggf. in einem ersten Schritt schon in die beabsichtigte 17. Flächennutzungsplanänderung einbezogen werden können. Die an der Brunnenstraße anzutreffende Gemengelage sollte nach Möglichkeit aufgelöst werden, da die hier noch vorhandenen, wenigen Wohngebäude Einschränkungen für die Nutzung der GE- und GI-Flächen insbesondere hinsichtlich der Immissionsverhaltens mit sich bringen.</p> <p>Die Aufwertung und bauliche Betonung der Gebietseingänge als Beitrag zur Profil- und Imagebildung des Gesamtstandortes wird befürwortet. Ein positiver Akzent kann aktuell mit dem geplanten Neubau der Fa. Ares GmbH am südlichen Quartierseingang schon gesetzt werden.</p> <p><u>Handlungsfeld Freiraum, Klima und Umweltschutz</u> Die Beurteilung der vorliegenden Situation und die Entwicklung von Maßnahmen zum technischen Umweltschutz (Lärmschutz, Immissionsschutz, Luftreinhaltung etc.), sowie die Erarbeitung eines Konzeptes zur Entwässerung wird im Rahmen der Bauleitplanung für die STEAG-Flächen breiten Raum einnehmen. Dabei muss die Vorbelastung aus den Bestandsflächen zugrunde gelegt und künftige Entwicklungen mit bedacht werden.</p>	<p>städtebaulichen Ziele und bestehender Schutzansprüche.</p> <p>Die Qualifizierung und Bereitstellung der Flächen muss im Rahmen der Bauleitplanung erfolgen. In diesem Rahmen sind Festsetzungen auf Grundlage städtebaulicher Ziele und bestehender Schutzansprüche zu treffen.</p> <p>Die Durchführung von Bauleitplanverfahren ist dem Entwicklungskonzept nachgelagert. Zu diesem Zeitpunkt können zu den genannten Punkten keine Aussagen getroffen werden.</p> <p>Die genannten Fachbelange sind im Rahmen der Bauleitplanung abzuarbeiten. Auf Ebene des Entwicklungskonzeptes besteht kein Handlungsbedarf.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>Die Thematik der Klimafolgenwirkungen hat zunehmende Relevanz sowohl für Planungsprozesse wie auch konkrete Auswirkungen für Unternehmen in der Praxis zum Beispiel bei Starkregenereignissen, Extremwetterlagen und Hitze. Hier muss in den weiteren Prozessen definiert werden, wie beim Klimaschutz steuernd und regelnd eingegriffen werden sollte und an welcher Stelle Beratungsansätze sinnvoll sind.</p> <p>Die stadt- und freiräumlichen Zielsetzungen mit dem grünen Ring, der Aufwertung der Moltkestraße und der Schlossallee sehen wir zwar als einprägsame Merkzeichen für den Gesamtstandort an, weisen aber darauf hin, dass eine Beeinträchtigung bereits existierender Unternehmen zwingend ausgeschlossen werden muss. Auch wenn hierüber ein positives Image für den Gesamtstandort befördert werden kann, soll die Kernkompetenz des Gewerbestandortes (Kreislaufwirtschaft und Umwelttechnik, Grüne Energieerzeugung) unterstrichen werden. Eine Zielsetzung für die Flächen STEAG Nord und Süd wird aus Sicht der Wirtschaftsförderung die konsequente Umsetzung einer Wasserstoffstrategie sein, um ein CO2 neutrales Industrie- und Gewerbegebiet, mithin eine „Wasserstoff Modellregion“, zu etablieren.</p> <p><u>Handlungsfeld Verkehr</u> Aus unserer Sicht ist das Handlungsfeld Verkehr und die notwendige Optimierung der Anbindung durch die verschiedenen Verkehrsträger im Güter- wie im Personenverkehr ein zentraler Baustein zur Entwicklung der Flächen. Die verkehrlichen Auswirkungen stehen bei großflächigen Planungen von Gewerbestandorten stets auch im kritischen Focus der Öffentlichkeit, so diesem Punkt besonderer Augenmerk zu richten ist.</p> <p>In den Bauleitplanverfahren ist die Leistungsfähigkeit des umliegenden Netzes und der vorhandenen Knotenpunkte zu betrachten. Daraus sollten sich unmittelbar konkrete Maßnahmen ableiten und dargelegt werden, wo gezielte Verbesserungen schnell möglich und auch umsetzbar sind.</p> <p>Die kontinuierliche Verbesserung des Straßennetzes auch durch erst langfristig wirksame Maßnahmen und die punktuelle Beseitigung von Engpässen (Bahnübergang, Bahnunterführung) ist für die Gesamtentwicklung unbedingt im Blick behalten, konkrete Maßnahmen sind unmittelbar zu initiieren!</p> <p>Da die möglichen Maßnahmen im Netz beschränkt und teilweise auf einen längeren Zeitho-</p>	<p>Einzelne Maßnahmen im Entwicklungskonzept liefern erste Ansatzpunkte, die im Rahmen der Umsetzung zu konkretisieren sind.</p> <p>Die Maßnahme des „Grünen Rings“ dient einer Aufwertung des Wirtschaftsstandortes hinsichtlich von Wegeverbindungen und Aufenthaltsqualität, die insbesondere auch Bestandsunternehmen zugutekommt. Die konkreten Auswirkungen sind im Rahmen der Umsetzung zu klären.</p> <p>Der Fachbelang ist im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen.</p> <p>Das Entwicklungskonzept dient als Grundlage der Initiierung konkreter Maßnahmen, die in nachgelagerten Planungen zu verfolgen sind.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>

### Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB

01.02.2021 - 03.03.2021

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Stellungnahme (Kurzform)</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>	<b>Vorschlag der Verwaltung</b>
	<p>Horizont ausgerichtet sind, ist die Entwicklung eines Maßnahmenpaketes zur Entlastung des PKW/LKW-Verkehres sinnvoll. Ziel ist es, eine Veränderung des Modal Split durch Verbesserung des Angebotes an anderen Verkehrsträgern zu erreichen. Hier bieten u.a. die Mobilitätsstation sowie überbetriebliche Mobilitäts- und Logistikkonzepte guten Ansätze.</p> <p>Die ersten notwendigen Bauleitplanverfahren zur Entwicklung der Flächen sind ja bereits eingeleitet. Hier werden sich im Zuge der Erarbeitung der Vorentwürfe bei der Zusammenstellung der Planungsgrundlagen und des Abwägungsmaterial in Bezug auf die verschiedenen Handlungsfelder detaillierte Anforderungen an die Planung ergeben, die dann auch vor dem Hintergrund der Gesamtentwicklungsziele beurteilt werden können. Daher stellt das Konzept eine gute Arbeitsgrundlage für den Gesamtstandort dar. (...)</p>		

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
<b>Stellungnahmen der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB</b>			
1	<p><b>Bürger:in 1</b>, Stellungnahme vom 03.03.2021</p> <p>(...)</p> <p>Ich begrüße die im Teilplan Verkehr dargestellten Radwegverbindungen, insbesondere die neuen Radwege auf den Trassen der früheren Werksbahnen.</p> <p>Natürlich sind die Qualitätsstandards für Radwege (Breite, Radian, Oberfläche usw.) einzuhalten. Am Kreisverkehr Moltkestraße/Brunnenstraße sollte der Radverkehr bevorzugt auf den umlaufenden Radwegen geführt werden. So wurde es auch auf Seite 35 der Präsentation der "Machbarkeitsstudie Radtrasse Brambauer - Lünen" dem Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität am 24.02.2021 vorgestellt. Außerdem sollte der vorhandene Radweg an der Westseite der Brunnenstraße auch zwischen der Frydagstraße, der geplanten Bahnunterführung und dem Kreisverkehr fortgeführt werden. Schließlich sollten auch die Radverkehrsanlagen im Umfeld saniert bzw. ausgebaut werden. Zu nennen sind hier die Umfahrung des nördlichen Kraftwerkgeländes der STEAG in der Lippeaue, die Zuwegung im Bereich Stellenbachstraße/Tockhausen, der Waldweg "Auf der Rührenbeck" und die Verbandstraße bis Einmündung Virchowstraße bzw. bis hoch zur Kreuzung Dortmunder Straße/Kupferstraße.</p>	<p>Das Entwicklungskonzept trifft keine detaillierten Aussagen zu einzelnen Fachbelangen, sondern bildet die Grundlage bzw. den Rahmen für nachgelagerte Planungsprozesse. Die im Entwicklungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen zum Ausbau der Radinfrastruktur sind daher in nachgelagerten Planungsprozessen auf deren konkrete Umsetzbarkeit zu überprüfen.</p> <p>Die Machbarkeitsstudie „West-Ost-Trasse Brambauer - Innenstadt Lünen“ sieht bereits verschiedene Maßnahmen für die Straßen Moltkestraße, Brunnenstraße, Mühlenweg und Frydagstraße sowie für die Seilbahntrasse vor. Ziel ist es unter anderem, die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Lippolthausen mit dem Fahrrad zu</p>	<p>Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „West-Ost-Trasse Brambauer – Lünen Innenstadt“ sind auch im Entwicklungskonzept zu übernehmen. Der Anregung zur Straße „Auf der Rührenbeck“ wird daher nicht gefolgt.</p>

**Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“**

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB  
01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>Ich möchte am ganzheitlichen Mobilitätskonzept zum "Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030" weiterhin beteiligt werden. (...)</p>	<p>stärken. Dazu sollen die genannten Abschnitte, je nach Flächenverfügbarkeit, einen Radweg nach ERA-Standard erhalten.</p> <p>Die Erarbeitung eines ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes zum Wirtschaftsstandort Lippolthausen ist derzeit nicht vorgesehen. Bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen ist die Beteiligung der Öffentlichkeit entsprechend zu berücksichtigen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>
2	<p><b>ADFC</b>, Stellungnahme vom 03.03.2021</p> <p>Für den Ortsverband des ADFC in Lünen und den Kreisverband des ADFC Unna e.V. nehme ich zum Verkehrsteil des Entwicklungskonzeptes "Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030" wie folgt Stellung:</p> <p>Der ADFC begrüßt die im Teilplan Verkehr dargestellten Radwegverbindungen, insbesondere die neuen Radwege auf den Trassen der früheren Werksbahnen. Natürlich sind die Qualitätsstandards für Radwege (Breite, Räder, Oberfläche usw.) einzuhalten. Am Kreisverkehr Moltkestraße/Brunnenstraße sollte der Radverkehr bevorzugt auf den umlaufenden Radwegen geführt werden. So wurde es auch auf Seite 35 der Präsentation der "Machbarkeitsstudie Radtrasse Brambauer - Lünen" dem Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität am 24.02.2021 vorgestellt. Außerdem sollte der vorhandene Radweg an der Westseite der Brunnenstraße auch zwischen der Frydagstraße, der geplanten Bahnunterführung und dem Kreisverkehr fortgeführt werden. Schließlich sollten auch die Radverkehrsanlagen im Umfeld saniert bzw. ausgebaut werden. Zu nennen sind hier die Umfahrung des nördlichen Kraftwerkgeländes der STEAG in der Lippeaue, die Zuwegung im Bereich Stellenbachstraße/Tockhausen, der Waldweg "Auf der Rührenbeck" und die Verbindungsstraße bis Einmündung Virchowstraße bzw. bis hoch zur Kreuzung Dortmunder Straße/Kupferstraße .</p>	<p>Das Entwicklungskonzept trifft keine detaillierten Aussagen zu einzelnen Fachbelangen, sondern bildet die Grundlage bzw. den Rahmen für nachgelagerte Planungsprozesse. Die im Entwicklungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen zum Ausbau der Radinfrastruktur sind daher in nachgelagerten Planungsprozessen auf deren konkrete Umsetzbarkeit zu überprüfen.</p>	<p>Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „West-Ost-Trasse Brambauer – Lünen Innenstadt“ sind auch im Entwicklungskonzept zu übernehmen. Der Anregung zur Straße „Auf der Rührenbeck“ wird daher nicht gefolgt.</p>

## Entwicklungskonzept „Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030“

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB / Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB sowie der Nachbargemeinden gem. § 2 (2) BauGB

01.02.2021 - 03.03.2021

Lfd. Nr.	Stellungnahme (Kurzform)	Stellungnahme der Verwaltung	Vorschlag der Verwaltung
	<p>Der ADFC Lünen möchte am ganzheitlichen Mobilitätskonzept zum "Wirtschaftsstandort Lippolthausen 2030" weiterhin beteiligt werden. (...)</p>	<p>Die Machbarkeitsstudie „West-Ost-Trasse Brambauer - Innenstadt Lünen“ sieht bereits verschiedene Maßnahmen für die Straßen Moltkestraße, Brunnenstraße, Mühlenweg und Frydagstraße sowie für die Seilbahntrasse vor. Ziel ist es unter anderem, die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Lippolthausen mit dem Fahrrad zu stärken. Dazu sollen die genannten Abschnitte, je nach Flächenverfügbarkeit, einen Radweg nach ERA-Standard erhalten.</p> <p>Die Erarbeitung eines ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes zum Wirtschaftsstandort Lippolthausen ist derzeit nicht vorgesehen. Bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen ist die Beteiligung der Öffentlichkeit entsprechend zu berücksichtigen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Abwägungserfordernis.</p>

**VERWALTUNGSVORLAGE VL-156/2020 1N**

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Mobilität und Verkehrslenkung	05.03.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	24.02.2021	1/20	2
Ausschuss für Sicherheit und Ordnung	beschließend	02.03.2021	1/20	9
Haupt- und Finanzausschuss	beschließend	04.03.2021	1/20	14
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	15.06.2021	3/20	
Ausschuss für Sicherheit und Ordnung	beschließend	16.06.2021	3/20	

**BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES**
**Cappenberger Straße  
Protected Bike Lane**
**FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN**

Im Rahmen der Umsetzung entstehen Kosten in Höhe von 24.600 Euro netto. Die konsumtiven Mittel werden aus dem laufenden Haushalt bestritten.

**INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT**

Durch den Einbau von Protected Bike Lanes entstehen keine Beeinträchtigungen für Menschen mit Behinderungen.

**KLIMAVERTRÄGLICHKEIT**

Der Einbau von Protected Bike Lanes stärkt den Verkehrsträger Fahrrad und unterstützt somit die Klimaverträglichkeit.

**BESCHLUSSVORSCHLAG**

Der Ausschuss für Sicherheit und Ordnung beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Planung und der Erprobung einer Protected Bike Lane auf einem Teilstück des „Leezenpatts“ an der Cappenberger Straße, zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Döttelbeckstraße.

Der Bürgermeister

## SACHDARSTELLUNG

### Ausgangslage:

Das Fahrrad ist das perfekte Fahrzeug, um sich im Alltag an der frischen Luft zu bewegen und zügig in Städten unterwegs zu sein. Allerdings gibt es an vielbefahrenen Straßen, wo Tempo 50 erlaubt ist, wo kein baulich getrennter Radweg angelegt ist und wo der Radfahrer auf Fahrbahnniveau geführt wird, ein fehlendes Sicherheitsgefühl, welches zu Stress führt und Menschen davon abhält, mit dem Fahrrad in die Stadt zu fahren. Die Einführung von „Protected Bike Lanes“ kann Abhilfe schaffen. Mehr Menschen wird es so möglich, das gesunde, leise, umweltfreundliche und entspannte Gefährt Fahrrad zu nutzen. Ein weiterer positiver Nebeneffekt: Die Verkehrssicherheit steigt.

Die Verwaltung schlägt die Einrichtung eines geschützten Radverkehrsbereichs („Protected Bike Lane“) im Bereich Cappenberger Straße vor.

### Prinzip geschützter Radfahrstreifen:

Der bislang lediglich durch Markierung von der Fahrbahn abgegrenzte Radfahrstreifen wird durch die Installation einer Leitschwelle in Kombination mit einer kleinen Leitbake auf der vorhandenen Markierung gesichert (Foto 1). Zusätzlich kann der Radweg auf gesamter Länge rot markiert werden. Dem Kfz-Verkehr wird keine Verkehrsfläche entzogen oder Fahrspuren in Radwege umgewandelt. Ziel ist es, den bereits vorhandenen Radweg vor dem Überfahren und Zuparken durch den Kfz zu schützen. Beide, nach der Straßenverkehrsordnung rechtswidrigen Fehlverhalten finden hier bekannterweise regelmäßig statt (Foto 2).



**Abbildung 1: Foto 1**

(schematisch; Leiteinrichtung wird auf gesamter Länge installiert)



**Abbildung 2: Foto 2**

#### bisherige Debatte:

Am 24.02.2021 wurde im Erörterungstermin des Ausschusses für Umwelt, Klima und Mobilität die Vorlage VL-156/2020 zum Thema Protected Bike Lane diskutiert. Die Verwaltung hat den Vorschlag eines Verkehrsversuchs auf der Cappenger Straße, zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Döttelbeckstraße, eingebracht. Die Vorlage wurde längere Zeit beraten, Pros und Contras wurden ausgetauscht. Aufgrund fehlender Aussichten auf eine Mehrheit wurde die Vorlage durch die Verwaltung von der Tagesordnung genommen. Die Verwaltung wurde beauftragt, alternative Standorte für Protected Bike Lanes zu untersuchen, da ihre Einrichtung grundsätzlich befürwortet, der geplante Standort an der Cappenger Straße aber umstritten war.

#### Prüfung alternativer Standorte:

Ein Verkehrsversuch für eine Protected Bike Lane kann ausschließlich dort eingerichtet werden, wo ein bestehender Radweg entlang einer Hauptverkehrsstraße auf Fahrbahnniveau eingerichtet ist. Sind bauliche Radwege angelegt, welche die bessere Radwegführung darstellen, bietet die Bordanlage ausreichend Schutz. Im Bereich von sogenannten Schutzstreifen ist die Einrichtung nicht möglich, da die Befahrung des Streifens durch Kraftfahrzeuge zulässig ist. Ausgeschlossen sind zudem Abschnitte mit eingerichteten Parkständen in den Nebenanlagen oder vielen Grundstückszufahrten.

Aufgrund der genannten Restriktionen kommen im Stadtgebiet lediglich drei Abschnitte infrage. Neben dem Vorschlag der Cappenger Straße befinden sich auf der Bebelstraße, zwischen Spichernstraße und Sedanstraße sowie auf der Konrad-Adenauer-Straße zwischen Moltkestraße und Marie-Juchacz-Straße Radwege auf Fahrbahnniveau. Sie kommen prinzipiell für die Einrichtung einer Protected Bike Lane in Betracht. Allerdings sind im Vergleich zur Cappenger Straße auf beiden Abschnitten deutlich weniger Radfahrer:innen unterwegs. Dies allein spricht weiter für den bisher vorgeschlagenen Bereich. Zudem verläuft der „Leezenpatt“ über den Abschnitt der Cappenger Straße. Im Gesamtverlauf des „Leezenpatts“ ist dies der einzige Bereich, wo Rad-

fahrer:innen nicht durch eine bauliche Maßnahme oder eine Geschwindigkeitsreduzierung geschützt werden. Ausschlaggebend für die Favorisierung der Cappenberger Straße sind zusätzlich die bekannten Konfliktpunkte mit parkenden Fahrzeugen und gefährlichen Verkehrssituationen, die auf den anderen Straßen weit weniger vorkommen.

#### Stellungnahme der Polizei

Da bei der Polizei bislang keine Erfahrungswerte für eine Protected Bike Lane vorliegen, hat die Verwaltung das vorgesehene Prinzip bei einem Ortstermin erläutert. Die Polizei spricht sich grundlegend für den Schutz von Radfahrern aus.

Bei der Installation einer Protected Bike Lane wird auf die theoretische Möglichkeit hingewiesen, dass Radfahrer:innen gegen die Leiteinrichtung fahren und nach vorne in den Fahrbereich des Kfz stürzen. Auch wenn die Wahrscheinlichkeit sehr gering ist, kann sie aus Sicht der Polizei nicht zu 100 % ausgeschlossen werden. Die bisherige Stellungnahme aus dem letzten Jahr wurde überarbeitet. Sie ist im Anhang einzusehen. Die Polizei kann sich eine komplette Rotmarkierung des Radwegs als weitere Alternative vorstellen.

#### Fazit der Verwaltung

Aus Sicht der techn. Verwaltung stellt der Status quo ein Risiko für Radfahrer:innen dar, welches durch die Installation einer Protected Bike Lane minimiert wird. Mit ihrer Einrichtung geht es ausschließlich darum, den vorhandenen Radweg und die darauf fahrenden Radfahrer:innen vor dem motorisierten Verkehr zu schützen (wie der Name Protected bereits aussagt). Es wird nicht das Ziel verfolgt, dem Kfz-Verkehr Verkehrsflächen zu entziehen. Aus Verkehrssicherheitssicht wäre es am besten, einen baulichen Radweg in rotem Pflaster einzurichten, welcher über einen Hochbord und einen Sicherheitsstreifen von der Fahrbahn getrennt wird. Ohne eine entsprechende Berücksichtigung im Haushalt lässt sich dies aber nicht realisieren, daher wurde mit der Protected Bike Lane ein alternativer und kostengünstiger Vorschlag vorgestellt. Die Cappenberger Straße ist aus Sicht der techn. Verwaltung die geeignetste Straße zur Einrichtung und Erprobung, da der Radverkehrsanteil gegenüber der Bebelstraße und Konrad-Adenauer-Straße deutlich erhöht ist. Die grundsätzliche Möglichkeit, dass Radfahrer:innen durch die Leiteinrichtung zu Fall kommen, kann nicht völlig ausgeschlossen werden, wird allerdings von der techn. Verwaltung als unwahrscheinlich betrachtet. Probleme dieser Art aus anderen Kommunen sind nicht bekannt. Durch die abgerundete Form der Leiteinrichtung wird die Gefahr zudem minimiert. Vorhandene Hochbord-einrichtungen auf der anderen Seite des Radwegs oder an anderen Standorten haben bislang keine Probleme dargestellt. Das Risiko, dass Radfahrer:innen aufgrund von parkenden Fahrzeugen auf die Fahrbahn ausweichen müssen, ist ein weitaus höheres, zudem bereits alltäglich. Gleiches gilt für das Überfahren des Radwegs durch den Kfz. Auch dies stellt ein allgegenwärtiges Risiko dar, welches allein durch vorhandene Markierung nicht unterbunden wird. Eine Rotmarkierung kann den Radweg zusätzlich schützen und sollte in den weiteren Planungen geprüft werden.

**Polizeipräsidium  
Dortmund**



Polizeipräsidium Dortmund, Postfach 105048, 44047 Dortmund

29. April 2021

Seite 1 von 1

Stadt Lünen

Abteilung 4.5 Mobilitätsplanung und

Verkehrslenkung

z.Hd. [REDACTED]

Willy-Brandt-Platz 5  
44532 Lünen

Aktenzeichen:

61-07-04

bei Antwort bitte angeben

[REDACTED]

Telefon 0231-132-

Telefax 0231-132-

DirVSGEVM.Dortmund

@polizei.nrw.de

**Anhörung der Polizei in Verkehrsangelegenheiten**  
Cappenberger Straße Installation einer Protected Bike Lane

Stadt Lünen - [REDACTED] vom 16.07.2020

Direktion Verkehr [REDACTED] vom 23.07.2020

**Stellungnahme gemäß § 45 VwV-StVO**

Nach dem Ortstermin am 27.04.2021 und der Vorstellung der „Bike Lane Protectoren“ bestehen aus polizeilicher Sicht Bedenken gegen die vorgeschlagene Maßnahmen und die Anbringung dieser Protectoren. So könnte ggf. die Gefahr bestehen, dass eine solche „Protected Bike Lane“ eine „Stolperfalle“ für Fußgänger und Fahrradfahrer darstellen könnte. Fährt ein Fahrradfahrer mit seinem Reifen gegen diese Protectoren ist ein evtl. Sturz auf die Fahrbahn in den fließenden Verkehr nicht ausgeschlossen.

Seitens der Polizei wird eine Rotmarkierung mit Fahrradpiktogrammen für den im Rede stehenden Bereich vorgeschlagen.

Die Stellungnahme der Polizei vom 23.07.2020 ist hiermit hinfällig.

Im Auftrag

[REDACTED]

(bei elektronischem Versand – gültig ohne Unterschrift)

Dienstgebäude:

Markgrafenstraße 102 44139  
Dortmund

Telefon 0231-132-0

Telefax 0231-132-9486

poststelle.dortmund

@polizei.nrw.de

<https://dortmund.polizei.nrw>

Öffentliche Verkehrsmittel:

U-Bahn Linie U46

Haltestelle Polizeipräsidium

Zahlungen an:

Landeskasse Düsseldorf

Helaba

IBAN:

DE27300500000004004719

BIC: WELADED

## VERWALTUNGSVORLAGE VL-145/2021

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL		
Straßenbau	10.05.2021	öffentlich		
GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	15.06.2021	3/20	
Ausschuss für Sicherheit und Ordnung	beschließend	16.06.2021	3/20	

### BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

#### **Herstellung des Kreisverkehrsplatzes Brambauerstr. / Meininghauser Str. / Am Brambusch hier: Grundsatzbeschluss zum Kreuzungsumbau**

### FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Die Kosten der Baumaßnahme belaufen sich auf ca. 1.000.000,- Euro. Die Mittel stehen im Haushalt 2021 und 2022 im Produkt 460 505 und dem Sachkonto 785 200 zur Verfügung. Eine Förderung der Maßnahme ist beim Land NRW beantragt worden. Die Förderquote wird voraussichtlich 75 % betragen und der städtische Eigenanteil würde somit rund 250.000,- Euro betragen. Für Kreisverkehrsplätze (KVP) können keine KAG – Beiträge erhoben werden. Die Stadt Lünen trägt somit alle Kosten der Baumaßnahme, abzüglich der o.g. Förderung.

Die Aufwendungen für Fahrbahn und Gehwege werden über 50 Jahre buchhalterisch linear abgeschrieben. Die übrigen Aufwendungen für beispielsweise Beleuchtung und Straßenbegleitgrün werden aktuell nicht abgeschrieben, da sie in einem Festwert, der zur Eröffnungsbilanz ermittelt wurden, enthalten sind.

Die Anlage wird erstmalig hergestellt und ist damit im Anlagevermögen noch nicht erfasst.

### INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

Im Rahmen des Ausbaus werden alle Rad- und Gehwegquerungen an den vier Kreisverkehrsästen behindertengerecht umgebaut.

### KLIMAVERTRÄGLICHKEIT

Die Radfahrer werden separat in den Nebenanlagen und über rot markierte Fahrradfurten geführt. Dies trägt deutlich zur Radverkehrsförderung bei und wirkt sich somit klimaverträglich aus.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Ausschuss für Sicherheit und Ordnung beschließt vom Grundsatz her die Herstellung des Kreisverkehrsplatzes Brambauerstr. / Meininghauser Str. / Am Brambusch unter Berücksichtigung der beantragten Förderung.

Der Bürgermeister

#### SACHDARSTELLUNG

Bereits im März 2009 hat der Ausschuss für Stadtentwicklung die Verwaltung beauftragt, die Voraussetzungen für die Umgestaltung der Kreuzung Brambauerstr. / Meininghauser Str. / Am Brambusch (Mittelanmeldung, Förderantrag, Ausbauplanung usw.) zu schaffen (siehe Niederschrift 2/2009 zur Ausschusssitzung vom 31.03.2009 vom Ausschuss für Stadtentwicklung). Die damalige Planung ist nunmehr an das aktuelle Regelwerk angepasst worden und entspricht somit dem aktuellen Stand der Technik (Pläne siehe Anlagen).

Mit Datum vom 17.05.2018 ist ein Förderantrag bei der Bezirksregierung Arnsberg gestellt worden. Damit der Ingenieurvertrag bis Leistungsphase 7 beauftragt werden konnte, ist am 28.11.2019 der Antrag auf vorzeitigen Maßnahmenbeginn (gem. Nr. 1.31 der VVG zu § 44 LHO) gestellt und am 05.12.2019 genehmigt worden. Ein endgültiger Förderbescheid liegt bislang allerdings noch nicht vor, wird aber im Laufe diesen Jahres erwartet.

Dem Grunderwerbsplan kann entnommen werden, dass diverse kleine Flächen noch erworben werden müssen. WZL ist bereits mit den Grundstückseigentümern in Kontakt getreten. Weiterhin wird zurzeit das Einvernehmen mit Straßen NRW hergestellt, da diverse Anpassungsarbeiten innerhalb der Straßenbaulast von Straßen NRW durchgeführt werden müssen.

Die Kosten der Maßnahme werden komplett von der Stadt Lünen übernommen. Sobald alle Voraussetzungen für den Bau der Anlage geschaffen worden sind und die Ausführungsplanung abgeschlossen ist, wird ein Beschluss des Ausschusses für Sicherheit und Ordnung über die Art und den Umfang der Maßnahme eingeholt.

Anlagen: Beschluss Ausschuss für Stadtentwicklung 02/209 und Mitteilung MI-113/2017 für den Ausschuss für Sicherheit und Ordnung, Grunderwerbsplan, Erläuterungsbericht, Lageplan und Ausbauquerschnitt (Entwurf)

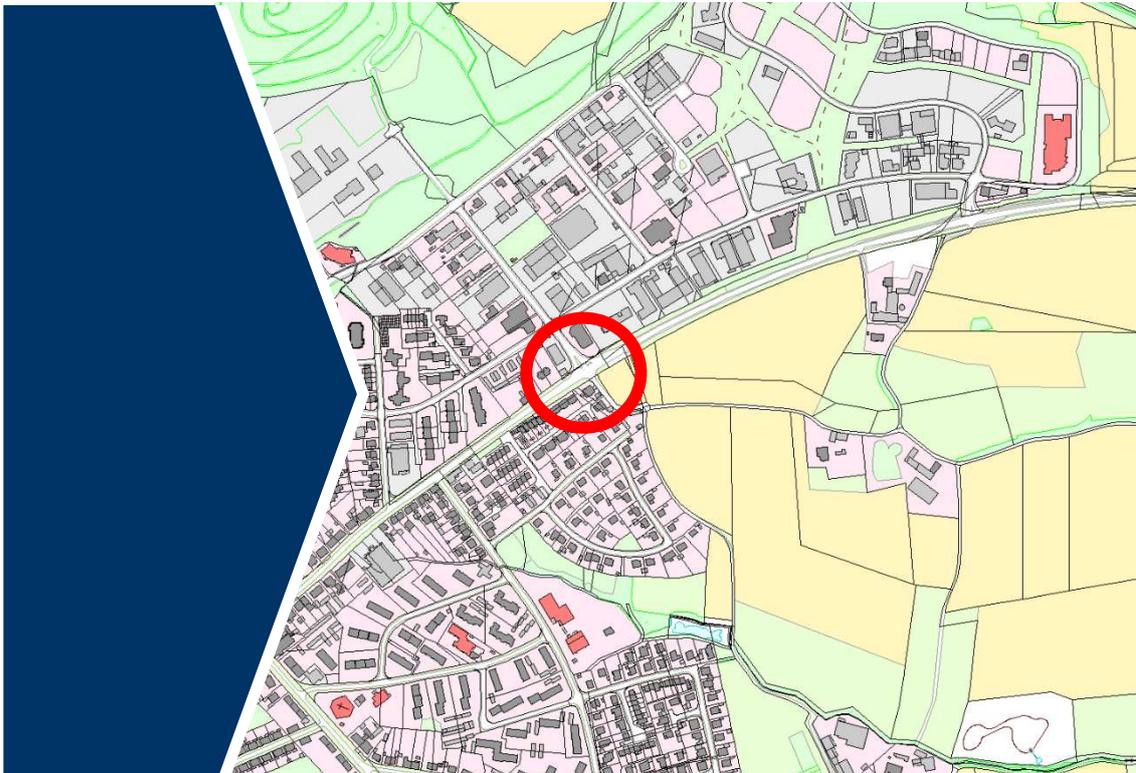
Im Auftrag von

■ **Stadt Lünen**

Erläuterungsbericht

**Kreisverkehr**

**L 654 Brambauerstraße / Am Brambusch**



## Auftraggeber

Stadt Lünen  
Willy-Brandt-Platz 1  
44530 Lünen

## Verfasser

nts Ingenieurgesellschaft mbH  
Hansestraße 63  
48165 Münster  
T. 025 01 27 60 – 0  
F. 025 01 27 60 – 33  
info@nts-plan.de  
www.nts-plan.de

## Ansprechpartner

Hartmut Leiking  
T. 025 01 27 60 – 12  
hartmut.leiking@nts-plan.de

---

## Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines .....	4
1.1.	Vorbemerkungen .....	4
1.2.	Ausgangssituation .....	4
1.3.	Kosten .....	4
2.	Straßen- und Verkehrsverhältnisse.....	4
2.1.	Gegenwärtiger Zustand .....	4
2.2.	Zukünftiger Zustand.....	5
3.	Umsetzung der Maßnahme.....	6
3.1.	Grunderwerb.....	6
3.2.	Bauphasen .....	6
4.	Bautechnische Elemente.....	6
4.1.	Zwangspunkte .....	6
4.2.	Entwurfselemente.....	6
4.3.	Baugrund und Entwässerung .....	9
4.4.	Versorgungsleitungen .....	9
4.5.	Straßenausstattung .....	9

# 1. Allgemeines

## 1.1. Vorbemerkungen

Die Stadt Lünen, Abteilung Straßenbau, beabsichtigt den Neubau eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich der "Brambauer Straße" und der Straße "Am Brambusch". Der heutige Kreuzungspunkt liegt innerhalb der geschlossenen Ortschaft im westliche Stadtteil Brambauer. Die Brambauerstraße ist als Landesstraße ausgezeichnet und verbindet den Stadtteil Brambauer mit der Dortmunder Straße (B 54). Die Straße Am Brambusch verknüpft die Brambauerstraße mit dem Industriegebiet und der Halde Tockhausen. Vom Osten führt die Landesstraße L 654 bis zum Ortseingang unmittelbar vor den Kreuzungsbereich. Der Knotenpunkt ist heute eine vorfahrtgeregelte Kreuzung mit Fahrbahnteiler und Dreiecksinsel in der nördlichen Einmündung „Am Brambusch“, und mit einer einfachen Einmündung ohne Fahrbahnteiler in der südlichen Einmündung "Meininghauser Straße".

## 1.2. Ausgangssituation

Als Grundlage zur Entwurfsbearbeitung diente die Vorplanung des Büros "gevas humberg&partner" aus dem Jahr 2009. Dieser Vorentwurf wurde vom Grundsatz her übernommen, und auf den Stand der heutigen Standards und Regelwerke hin angepasst.

Ein Sicherheitsaudit, das die Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 25.10, am 05.02.2020 erstellt hat, wurde entsprechend berücksichtigt, und die Hinweise eingearbeitet.

## 1.3. Kosten

Die Kosten der Baumaßnahme belaufen sich auf ca. 0,86 Mio. € brutto inkl. 19% MwSt. Kostenträger der Maßnahme ist die Stadt Lünen. Die Kosten für den Grunderwerb müssen noch hinzugerechnet werden.

# 2. Straßen- und Verkehrsverhältnisse

## 2.1. Gegenwärtiger Zustand

Das Straßennetz im Bereich der Maßnahme ist gekennzeichnet durch die Hauptverkehrsstraße Brambauer Straße (L 654) und die Nebenstraßen Am Brambusch und Meininghauser Straße. Die Zulässige Geschwindigkeit in der Brambauerstraße und den Nebenarmen beträgt 50 km/h. Die Brambauer Straße in Richtung Westen hat heute beidseitig gemeinsame Geh-Radwege. In Richtung Osten besitzt die Brambauerstraße L 654 beidseitig Mehrzwecksteifen. In den Nebenästen wird der Radfahrer im Mischverkehr geführt. Gehwege gibt es an der Straße Am Brambusch, jedoch an der sehr untergeordneten Meininghauser Straße nicht.



Abb. 1, Foto Blickrichtung Westen



Abb. 2, Foto Blickrichtung Osten

## 2.2. Zukünftiger Zustand

Der vorliegende Entwurf basiert auf einer verkehrstechnischen Untersuchung aus dem Jahre 2021, sowie eines Vorentwurfes des Büros „gevas humberg&partner“ aus dem Jahr 2009. Ziel der vorliegenden Planung ist den Verkehrsfluss zu verbessern, die Radfahrer und Fußgänger Situation den heutigen Standards anzupassen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, und die barrierefreie Einrichtung des Knotenpunktes herzustellen.

Als technisches Regelwerke sind im Wesentlichen

- das „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen der FGSV
- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV
- Die DIN 18040-3:2014-12 – Barrierefreies Bauen. Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- der Leitfaden für die barrierefreie Gestaltung des Straßenraums des Landesbetriebes Straßen.NRW

heranzuziehen, die die Entwurfsgrundsätze definiert.

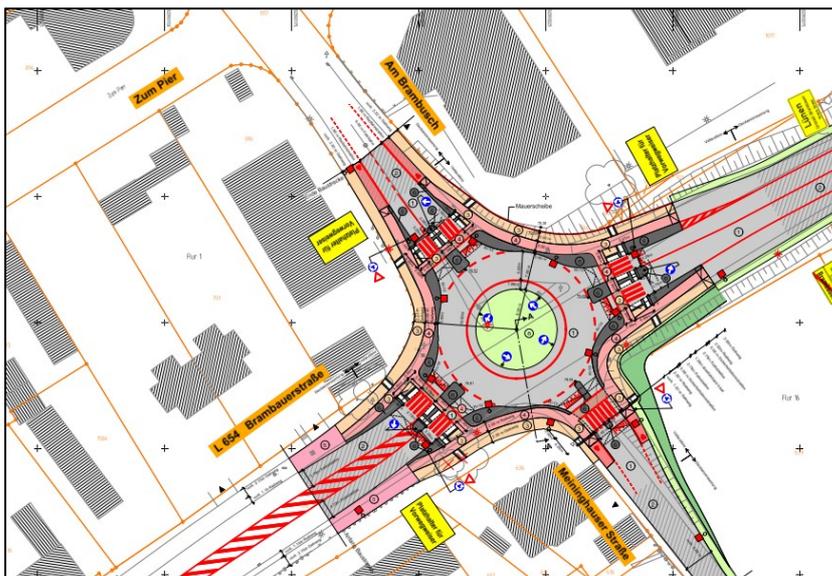


Abb. 3, Lageplan

## 3. Umsetzung der Maßnahme

### 3.1. Grunderwerb

Grunderwerb ist in insgesamt drei Quadranten erforderlich, und wird von der Stadt Lünen durchgeführt.

Folgende Flurstücke sind betroffen:

- Südöstlicher Quadrant: Flurstück 636, 171 m<sup>2</sup>
- Südwestlicher Quadrant: Flurstück 636, 3 m<sup>3</sup>
- Nordöstlicher Quadrant: Flurstück 924, 51 m<sup>2</sup>

### 3.2. Bauphasen

Für die Umgestaltung des Knotenpunktes sowie ist ein Vollausbau erforderlich. Der Bau wird in einzelnen Quadranten erfolgen und voraussichtlich jeweils zur Sperrung eines Kreisellarmes sowie einer einspurigen Verkehrsführung mit Baustellenampel führen.

Ein detaillierter Bauablauf wird zu einem späteren Zeitpunkt ausgearbeitet.

## 4. Bautechnische Elemente

### 4.1. Zwangspunkte

Als Zwangspunkte bei einer Umgestaltung des Knotenpunktes zum Kreisverkehr mussten insbesondere berücksichtigt werden:

- Die Katastergrenzen des öffentlichen Verkehrsraumes im nördlichen Quadranten.
- Die Breite der umlaufenden Radwege soll mindestens 2,0 m betragen.
- Die Breite der umlaufenden Gehwege soll mindestens 2,5 m betragen (punktuelle Einengungen sind jedoch zulässig).
- Die Breite der Schutzstreifen zum Fahrbahnrand beträgt im Knotenpunktsbereich 0,75 m, ansonsten 0,50 m.
- Die Kreisellarme sollten möglichst rechtwinklig zueinander auf den Kreisell treffen, so dass eine möglichst große Auslenkung durch die Mittelinsel des Kreisells gegeben ist und der Kraftfahrzeugverkehr möglichst stark gebremst wird.

### 4.2. Entwurfselemente

Der Außendurchmesser der Fahrbahn des Kreisverkehrs wurde auf 31 m festgelegt.



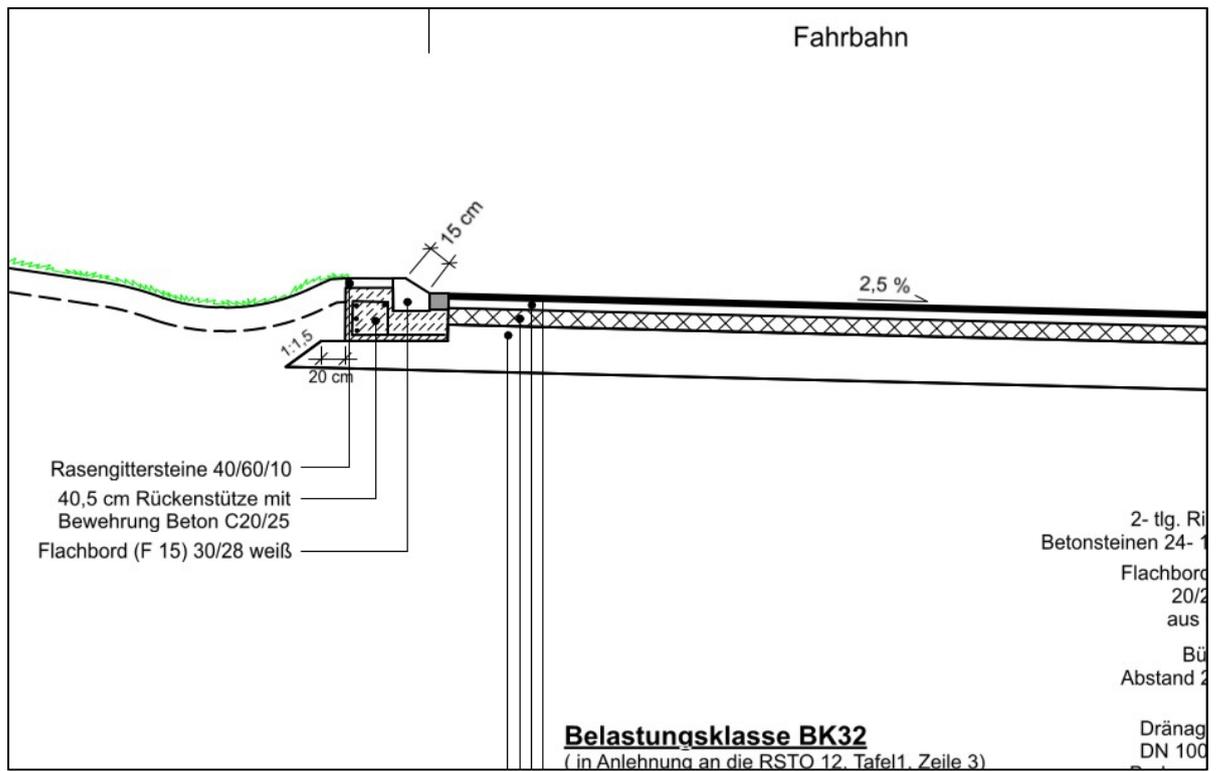


Abb. 5, Querschnitt Kreisfahrbahn

Es liegen noch keine Verkehrsdaten für die Straßen vor. Die Belastungsklasse wurde anhand der RStO 12 anhand von Tabelle 2 mit BK 32 vorab bestimmt. Dieser Wert wird nach Vorliegen der Zahlen noch konkretisiert.

Der Kreisverkehr wird als Vollausbau hergestellt, und die jeweiligen Anschlussarme bekommen eine Deckensanierung.

### Kreisfahrbahn

entsprechend Belastungsklasse 32 in Anlehnung an Tafel 1, Zeile 3 nach RStO 12

3,5	cm	Gussasphalt
8,5	cm	Asphaltbinderschicht
18,0	cm	Asphalttragschicht
40,0	cm	Frostschutzschicht
70,0	cm	Gesamtaufbau

### Radweg / Gehweg

8,0	cm	Betonsteinpflaster grau
4,0	cm	Brechsand/Splitt
18,0	cm	Frostschutzschicht
30,0	cm	Gesamtaufbau

### 4.3. Baugrund und Entwässerung

Der vorh. Fahrbahnoberbau ist stellenweise PAK-haltig. Er ist entsprechend fachgerecht aufzunehmen / aufzubrechen und zu entsorgen. Ein Baugrundgutachten des Bodengutachters (GRUNDBAINSTITUT BIEDEBACH, 28.02.2020) liegt vor.

Die zukünftige Entwässerung soll über Rinnen und Abläufe in das vorhandene Kanalnetz eingeleitet werden. Der Zustand des vorh. Kanalsystems ist gut, und er ist nach Auskunft bzw. Prüfung der Stadt Lünen nicht sanierungsbedürftig.

### 4.4. Versorgungsleitungen

Die vorhandenen Versorgungsleitungen werden im Zuge der Baumaßnahme verlegt werden müssen.

### 4.5. Straßenausstattung

Die Beschilderung entlang beider Straßen wird grundhaft erneuert und mittels der zuständigen Behörde angeordnet.

Die vorhandene Beleuchtung wird erneuert. Eine lichttechnische Berechnung vom 07.12.2020 liegt vor und wurde in die Planung eingearbeitet.

Münster, 23.04.2021



Hartmut Leiking  
Dip. -Ing. (FH)

## MITTEILUNG MI-113/2017

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Straßenbau	07.07.2017	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Sicherheit und Ordnung	zur Kenntnis	20.09.2017	5/17	

### BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

#### **Kreisverkehrsplatz Brambauer Straße / Am Brambusch**

Der Ausbau des Kreisverkehrsplatzes Brambauer Straße / Am Brambusch ist im Haushalt 2017 etatisiert. Aufgrund des Alters der vorliegenden Planung muss noch eine Anpassung an das gültige Regelwerk erfolgen.

Danach muss die Planung erneut zur Förderung angemeldet werden. Somit ist mit einer Realisierung vor 2020 nicht zu rechnen.

# Stadt Lünen

4.1	Datum	<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich	<input type="checkbox"/> Genehmigung Eilentscheidung
	09.03.2009	<input type="checkbox"/> nichtöffentlich	<input type="checkbox"/> Genehmigung Dringliche Entscheidung

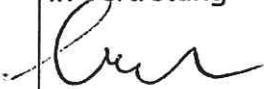
Beschlussorgan Ausschuss für Stadtentwicklung	Sitzungstermin 31.03.09	Tagesordnungspunkt AI Nr. 5	Vorlagen-Nr.
Beratungsfolge	Sitzungstermin	Tagesordnungspunkt	Vorlagen-Nr.
Bezeichnung des Tagesordnungspunktes <b>Geplanter Kreisverkehr Brambauerstraße / Am Brambusch / Meininghauser Straße</b> Grundsatzbeschluss zum Kreuzungsausbau			

<b>Beschlussbedingte</b> <input checked="" type="checkbox"/> Aufwendungen Auszahlungen Erträge Einzahlungen	<input type="checkbox"/> keine Folgekosten <input checked="" type="checkbox"/> Folgekosten/Jahr Unterhaltung	Finanzierung der Ausgabe Eigenanteil ca. 187.500 € geschätzte Baukosten: ca. 750.000 €	Zuschüsse etc. ca. 562.500 € Landes- förderung nach GVFG
HhJahr/Produktkonten 460515.785231  Kreisverkehr Brambauer Straße / Am Brambusch	<input type="checkbox"/> Ergebnisplan <input checked="" type="checkbox"/> Finanzplan	<input checked="" type="checkbox"/> im Investitionsprogramm - Jahr: 2008: 50.000 € für die Planung  <input type="checkbox"/> nicht im Investitionsprogramm	
überplanmäßige Aufwendung überplanmäßige Auszahlung außerplanmäßige Aufwendung außerplanmäßige Auszahlung	Deckungsvorschlag		

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Ausführungen im Sachverhalt zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die Voraussetzungen für die Umgestaltung der Kreuzung Brambauerstraße / Am Brambusch / Meininghauser Straße zu einem Kreisverkehrsplatz (Mittelanmeldung, Förderantrag, Ausbauplanung usw.) zu schaffen.

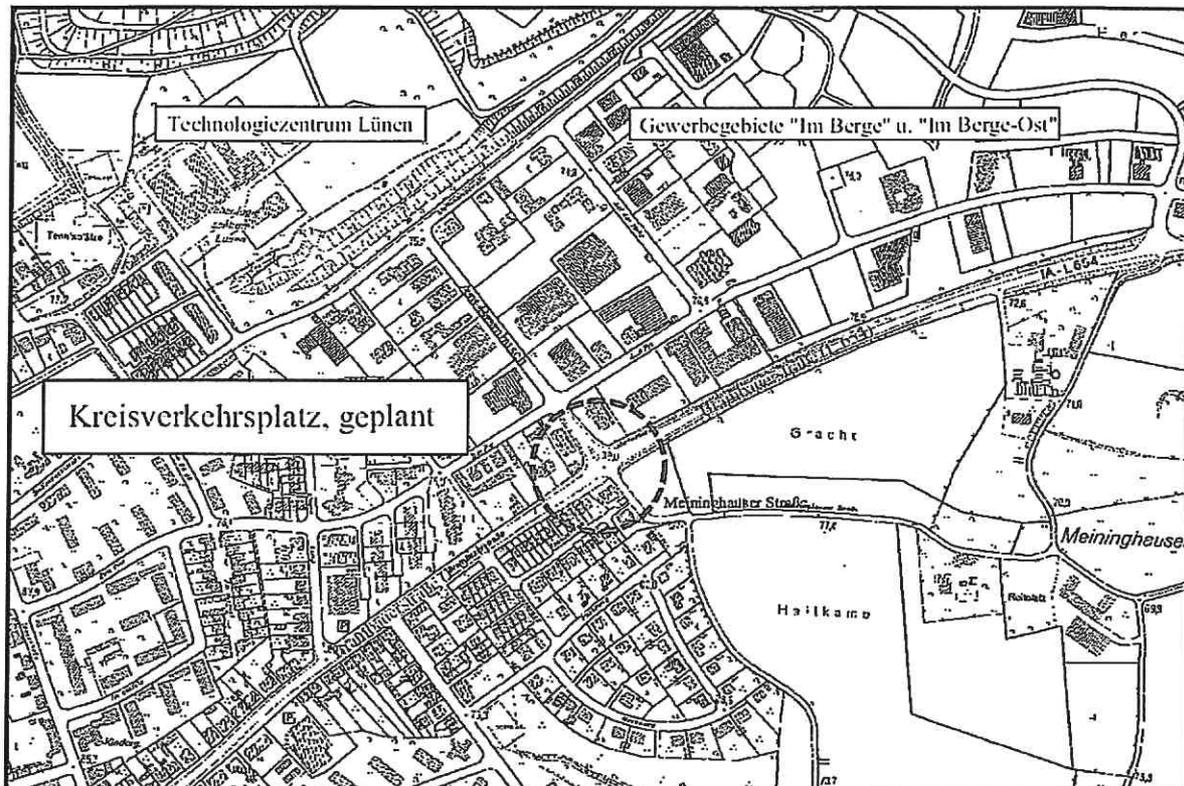
Der Bürgermeister  
In Vertretung



Jürgen Evert  
Beigeordneter

## 1. Erläuterung des Sachverhalts

Der Kreuzungsbereich Brambauerstraße (L 654) / Am Brambusch / Meininghauser Straße bildet den östlichen Ortseingang von Brambauer. Als Anbindung der Gewerbegebiete „Im Berge“ und „Im Berge-Ost“ sowie des Technologiezentrums Lünen (LÜNTEC) kommt der Straße „Am Brambusch“ zunehmend größere Bedeutung zu. Ihre Verknüpfung mit der Brambauerstraße ist bislang in Form einer nicht signalisierten T-Einmündung geregelt. Die Meininghauser Straße spielt verkehrlich eine untergeordnete Rolle.



Die Praxis zeigt, dass auf Grund des relativ hohen Verkehrsaufkommens der Brambauerstraße zeitweilig nicht die nötigen Zeitlücken für die aus der Straße „Am Brambusch“ zufahrenden Verkehre gegeben sind. Als Folge kommt es teilweise zu zeitlichen Verzögerungen und letztlich auch zu riskanten Fahrmanövern und damit unfallträchtigen Situationen. Begünstigt wird diese Situation durch den vielfach mit überhöhter Geschwindigkeit in den Ortsteil Brambauer ein- bzw. daraus ausfahrenden Verkehr. Nicht zuletzt sind auch die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und die Führung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich gänzlich ungeregelt und damit ungesichert.

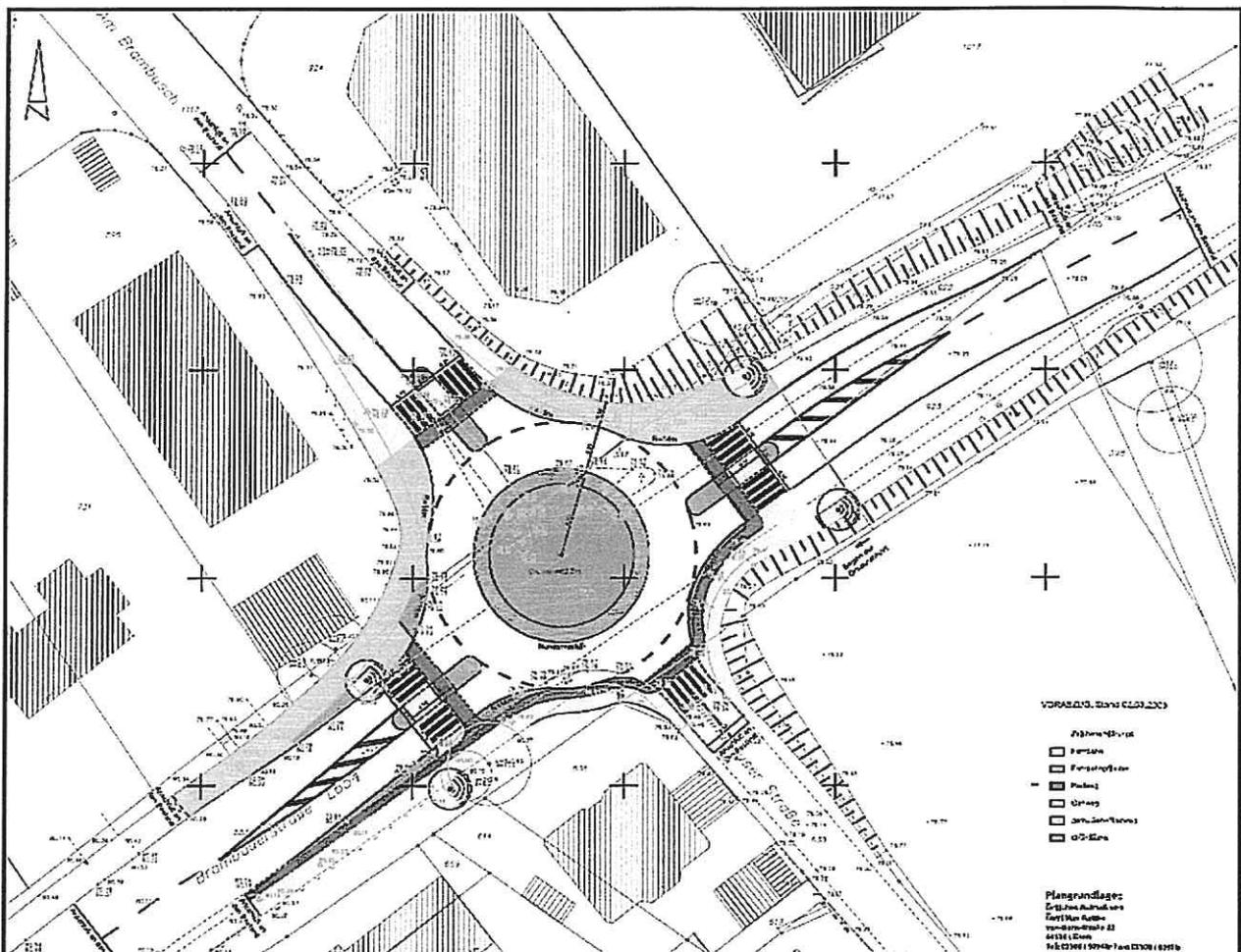
Nach verwaltungsinterner Prüfung unter Beteiligung des Ing.-Büros Gevas ist der Umbau des Kreuzungsbereiches zu einem Kreisverkehrsplatz grundsätzlich zu empfehlen. Trotz der teilweise sehr unterschiedlichen Verkehrsbedeutung und Belastung der zuführenden Straßen (Meininghauser Straße) bietet diese Lösung entscheidende Vorteile zu einer Signalisierung. Beispielhaft zu nennen sind die Verstetigung des fließenden Kfz-Verkehrs und die Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, also neben dem Kfz-Verkehr auch der Radfahrer- und Fußgängerverkehre. Daneben dient der Kreisverkehr der Geschwindigkeitsdämpfung im Zuge der Brambauerstraße und nicht zuletzt auch der Betonung und Gestaltung des Ortseingangsbereiches.

## 2. Ergebnis der Leistungsfähigkeitsprüfung durch das Ing.-Büro Gevas

Für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrs sind im Wesentlichen die Summe der in den Knoten einfahrenden Kfz, so wie die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die zuführenden Äste entscheidend. Der vorliegenden Berechnung der Leistungsfähigkeit durch das Ing.-Büros Gevas liegt eine aktuelle Verkehrszählung vom 22.11.2008 zu Grunde. Danach liegt die Summe der einfahrenden Fahrzeuge bei 1.540 Kfz in der Nachmittagsspitzenstunde. Als Ergebnis der Überprüfung durch das Ing.-Büro kann festgehalten werden, dass die Leistungsfähigkeit sowohl im Analysefall 2008, wie auch in der Prognose für das Jahr 2020 gegeben ist (Stufen A und B) und darüber hinaus noch erhebliche Reserven für die Zukunft gesichert sind. In der Praxis bedeutet dies, dass die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren kann bzw. die Wartezeiten sehr gering sind.

## 3. Erläuterung der Entwurfsplanung und Beschlussempfehlung

Nach Feststellung der Leistungsfähigkeit hat das Büro Gevas unter Zugrundelegung der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RASt 06“ eine Entwurfsplanung für den Kreisverkehr erstellt.



Diese sieht einen Kreisaußendurchmesser von 32,00 m, eine begrünte Kreisinsel mit 17,20 m Durchmesser und eine Kreisfahrbahn von 7,40 m Breite vor. Auf Grund der Grundbesitzverhältnisse ist der Kreisverkehr einschließlich der zu umfahrenden Kreisinsel leicht in Richtung Norden versetzt angeordnet, was speziell den nach Brambauer einfahrenden Verkehr in seiner Geschwindigkeit zusätzlich dämpft. Grunderwerb ist damit nicht erforderlich.

Eine ganz wesentliche Frage bei der Anlage von Kreisverkehren ist immer auch die Art der Radverkehrsführung. Da es sich hier um einen Kreisverkehr auf der Grenze zwischen freier Strecke und Ortslage handelt, gleichzeitig die Radfahrer innerorts im Straßenseitenraum geführt werden, sollte in diesem Falle dieses Prinzip auch für den Kreisverkehr selbst gelten und der Radfahrer optisch getrennt von den Fußgängern im Seitenraum fahren. Für Fußgänger und Radfahrer sind in allen Straßeneinmündungen Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) und Furten vorgesehen, die, mit Ausnahme der Meininghauser Straße, mit 2,50 m breiten Fahrbahnteilern kombiniert werden. So besteht, mit Ausnahme der Meininghauser Straße, an jeder Einmündung die Möglichkeit, unter Beachtung jeweils nur einer Richtungsfahrbahn, sicher zu queren.

Die Baukosten für die Umgestaltung der Kreuzung inklusive der Beleuchtung, der Begrünung, der Ingenieurleistungen sowie evtl. erforderlich werdender Lärmschutzmaßnahmen belaufen sich überschlägig ermittelt auf ca. 750.000 €. Haushaltstechnisch stehen allerdings bislang lediglich 50.000 € für Planungszwecke zur Verfügung.

# Ausschuss für Stadtentwicklung

## Niederschrift Nr. 2 /2009

Sitzung vom: 31.03.2009  
Sitzungsort: Rathaus/ Sitzungssaal 1  
Beginn der Sitzung: 17.00 Uhr  
Ende der Sitzung: 20.50 Uhr

Protokoll: Bettina Rouwenhorst

### 5. **Kreisverkehrsplatz im Knoten Brambauerstraße (L654) / Am Brambusch/ Meininghauser Straße** Grundsatzbeschluss zum Kreuzungsumbau

Herr Evert erklärt, dass für die Maßnahme die Fördermittel, aus Gründen einer neuen Förderquote, nur noch 65% betragen und sich somit ein Eigenanteil von ca. 1/3 ergibt. Hr. Kneisel sieht keinen vorrangigen Bedarf eines Kreisverkehrs in den nächsten Jahren und schlägt vor, den Zeitraum der Maßnahme zu verschieben, bis die Stadt über Mittel verfüge. Hr. Elsbeck unterstützt den Vorschlag von Hrn. Kneisel.

Hr. Billeb sieht indes Vorteile für die Maßnahme und begründet diese mit dem Sicherheitsaspekt durch den Bremseffekt im Ortseingangsbereich und dem positiven Entree für Brambauer. Er fordert daher, die Mittel zunächst anzumelden und die Priorisierung der Maßnahme im Rahmen der Haushaltsberatung abzuwägen. Herr Evert ergänzt, dass aufgrund der Förderantragstellung die detaillierte Planung erforderlich ist und ein Baubeginn nicht vor 2011 erfolgt.

#### Beschlusstext:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Ausführungen im Sachverhalt zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die Voraussetzungen für die Umgestaltung der Kreuzung Brambauerstraße / Am Brambusch / Meininghauser Straße zu einem Kreisverkehrsplatz (Mittelanmeldung, Förderantrag, Ausbauplanung usw.) zu schaffen.

#### **Abstimmungsergebnis der Verwaltungsvorlage:**

**Dafür:** 14 Stimmen (8 SPD, 6 CDU)

**Dagegen:** --/--

**Enthaltungen:** 1 Stimme (Bündnis 90/Die Grünen)

B. Nichtöffentlicher Teil

V. Beschlüsse in eigener Zuständigkeit

keine

VI. Beschlussvorschläge für den Rat / Haupt- u. Finanzausschuss

Keine

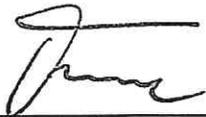
VII. Mitteilungen der Verwaltung

keine

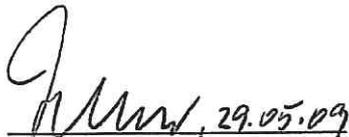
Mündliche Anfragen

keine

Das Protokoll der Sitzung wurde fertig gestellt am 15.05.2009 und besteht aus 9 Seiten zuzüglich Anlagen.



Freimund  
-Vorsitzender-



Feller  
stellvertr. Vorsitzender

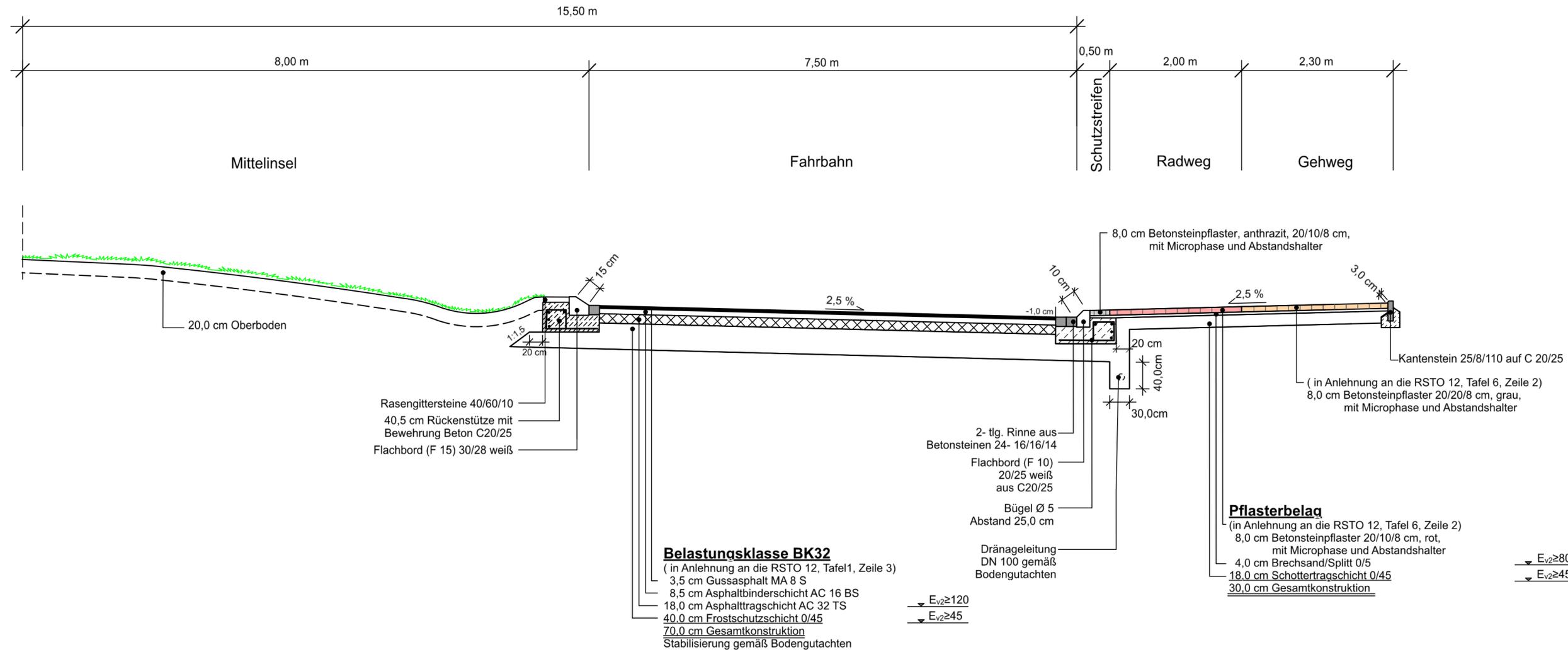


Rouwenhorst  
-Protokoll-

Anlagen:

- Antwortschreiben zu A III 3
- Bericht zu A III 5

# Schnitt A-A



Index	Art der Änderung	Name	Datum

Auftraggeber  
**Stadt Lünen**

Willy-Brandt-Platz 5 | 44532 Lünen  
 T 02306 104-0 | F 02306 104-211638  
 stadtverwaltung@luenen.de | www.luenen.de



Projektname  
**Kreisverkehr L654 Brambauerstraße / Am Brambusch, Lünen**

Plannummer  
**S.3.5.1**

Projektnr.  
**04200014**

Planinhalt  
**Ausbauquerschnitt A-A**

Maßstab  
**1:50**

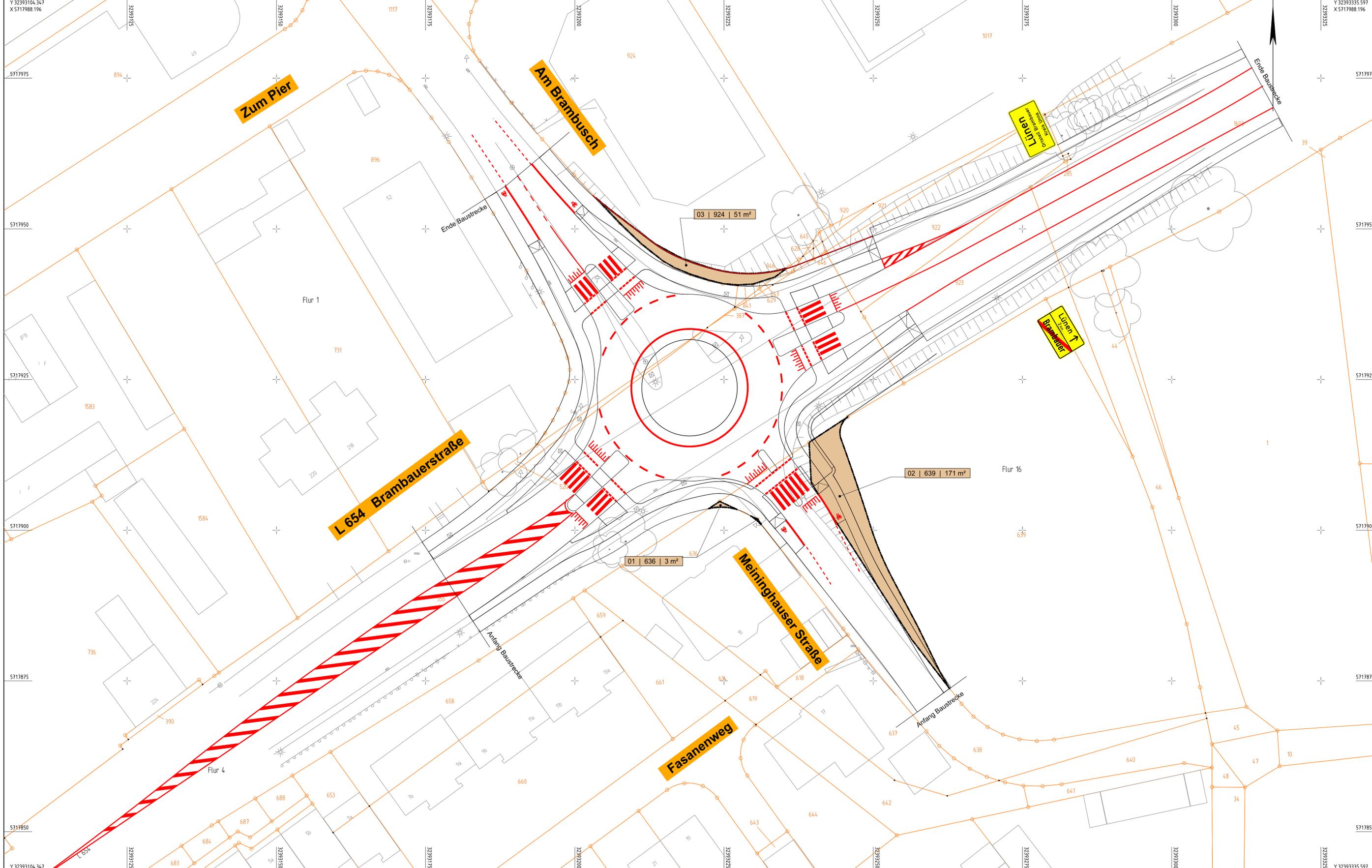
Fachbereich	Name   Kürzel	Datum
Straßenplanung	bearbeitet   Peters	15.04.2021
	gezeichnet   Peters	15.04.2021
	geprüft   Leiking	15.04.2021

Freigabe Planer  
 Freigabe Auftraggeber | Bauherr

**nts Ingenieurgesellschaft mbH**

Hansestraße 63 | 48165 Münster  
 T 02501 2760 0 | F 02501 2760 33  
 info@nts-plan.de | www.nts-plan.de





### Legende



Index	Art der Änderung	Name	Datum

Auftraggeber  
**Stadt Lünen** **Stadt Lünen**  
 Willy-Brandt-Platz 5 | 44532 Lünen  
 T 02306 104-0 | F 02306 104-211638  
 Stadtverwaltung@lunen.de | www.lunen.de

Projektname  
**Kreisverkehr  
 L654 Brambauerstraße / Am Brambusch, Lünen**

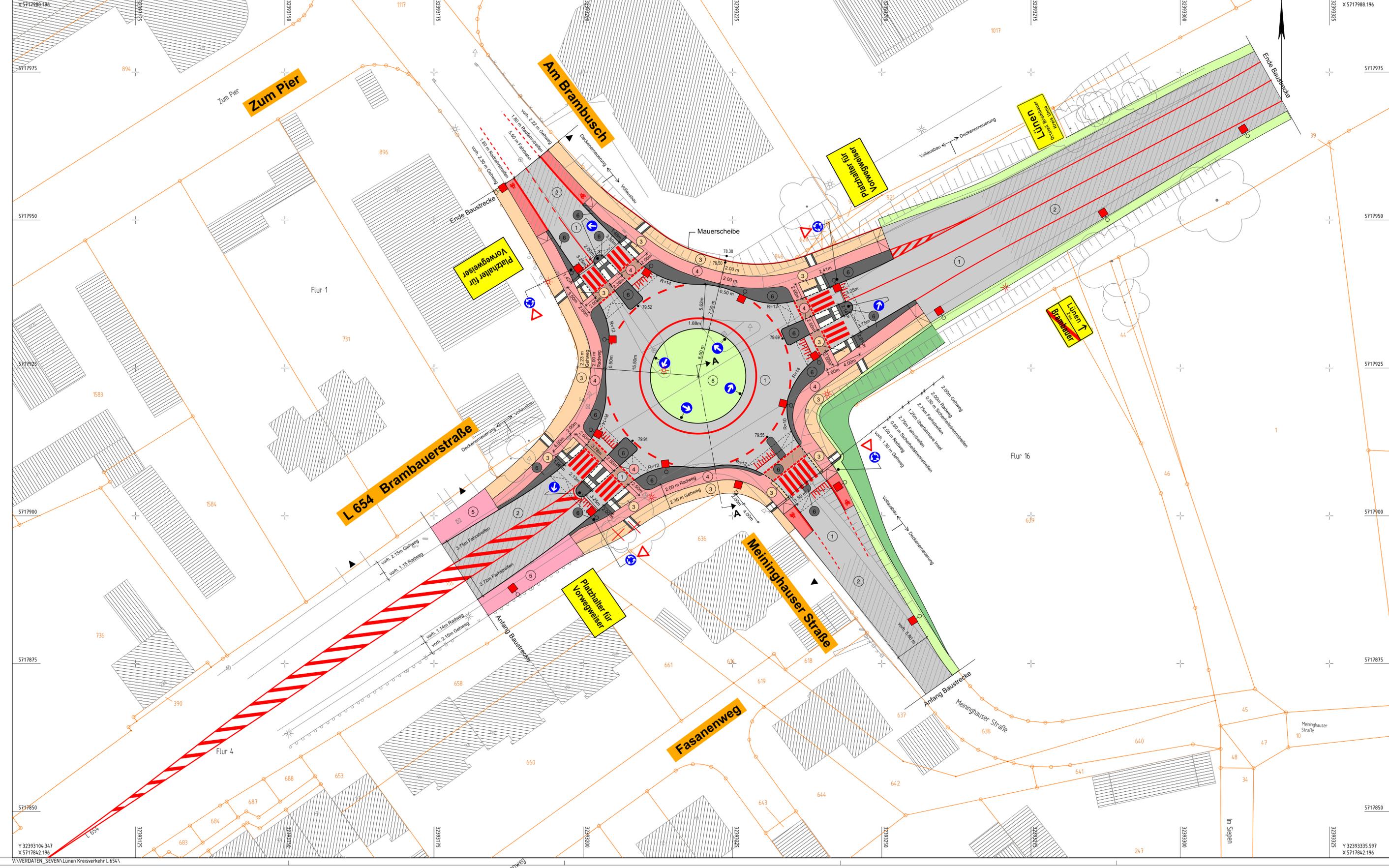
Plannummer <b>S.3.3.1</b>	Projektnr. <b>04200014</b>
Planinhalt <b>Grunderwerbsplan</b>	Maßstab <b>1:250</b>

Fachbereich	Name   Kürzel	Datum
<b>Straßenplanung</b>	bearbeitet   Peters	05.02.2021
<b>Entwurfsplanung</b>	gezeichnet   Peters	05.02.2021
	geprüft   Leiking	

Freigabe Planer  
 Freigabe Auftraggeber | Bauherr

**nts Ingenieurgesellschaft mbH**  
 Hansstraße 63 | 48165 Münster  
 T 02501 2760 0 | F 02501 2760 33  
 info@nts-plan.de | www.nts-plan.de  
 Logostatus ETRS 89/UTM 32; Höhenstatus NNH (DIN 456 2016)

VORABZUG



- Legende:**
- geplant:
    - 1 Asphalt, Vollausbau
    - 2 Asphalt, Deckensanierung
    - 3 Betonsteinpflaster, grau, 20/20/8 cm, Microphase und Abstandhalter, Gehweg
    - 4 Betonsteinpflaster, rot, 20/10/8 cm, Microphase und Abstandhalter, Radweg
    - 5 Betonsteinpflaster, rot, 20/10/8 cm, Microphase und Abstandhalter, gem. Geh- und Radweg
    - 6 Betonsteinpflaster, anthrazit, 20/10/8 cm, Microphase und Abstandhalter
    - 7 Taktile Leitelemente werden Nach DIN umgesetzt
    - 8 Grünfläche
  - vorh. Baum
  - Baum entfällt
  - gepl. Baum
  - vorh. Leuchte
  - vorh. Leuchte entfällt
  - geplante Leuchte
  - vorh. Zufahrt
  - gepl. Fahrbahnquerneigung
  - gepl. Ablauf
  - vorh. Ablauf
  - gepl. Hochpunkt in Pendelrinne
  - gepl. Ausbauhöhe
  - vorh. Ausbauhöhe

Index	Art der Änderung	Name	Datum

Auftraggeber  
**Stadt Lünen**

Willy-Brandt-Platz 5 | 44533 Lünen  
T 02306 104-0 | F 02306 104-21638  
stadtverwaltung@lunen.de | www.lunen.de

Projektname  
**Kreisverkehr  
L654 Brambauerstraße / Am Brambusch, Lünen**

Plannummer <b>S.3.3.1</b>	Projektnr. <b>04200014</b>
Planinhalt <b>Lageplan</b>	Maßstab <b>1:250</b>

Fachbereich	Name   Kürzel	Datum
<b>Straßenplanung</b>	bearbeitet   Peters	15.04.2021
<b>Entwurfsplanung</b>	gezeichnet   Peters	15.04.2021
	geprüft   Leiking	15.04.2021

Freigabe Planer: Freigabe Auftraggeber | Bauherr

**nts Ingenieurgesellschaft mbH**

Hansstraße 63 | 48165 Münster  
T 02501 2760 0 | F 02501 2760 33  
info@nts-plan.de | www.nts-plan.de

nts  
Ingenieurgesellschaft

## MITTEILUNG MI-73/2021

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Mobilität und Verkehrslenkung	07.04.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Stadtentwicklung und -planung	zur Kenntnis	08.06.2021	3/20	
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	zur Kenntnis	15.06.2021	3/20	
Ausschuss für Sicherheit und Ordnung	zur Kenntnis	16.06.2021	3/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

### **Bericht über laufende Mobilitätsplanungen**

#### Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe

Die Verbandsversammlung des NWL hat am 14.12.2016 die Fortschreibung des Nahverkehrsplans NWL beschlossen und den Vorstandsvorsteher beauftragt, die Aufstellung des zweiten Nahverkehrsplans einzuleiten. Im August und September 2019 ist die Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt worden. Es wurden über 600 Eingaben gemacht. Wichtigste Punkte aus Sicht der Stadt Lünen waren der Haltepunkt Alstedde und die Reaktivierung der Hamm-Osterfelder Bahnstrecke. Der weitere Zeitplan zur Vorlage des Nahverkehrsplanes stellt sich wie folgt dar:

1. Informationsveranstaltungen zum Nahverkehrsplan NWL im Frühjahr 2021
2. Einbringen des Entwurfes des Nahverkehrsplanes NWL im Sommer 2021
3. Beteiligungsverfahren (TÖB's/Kommunen), Fertigstellung und Beschlussfassung zum Nahverkehrsplan NWL in 2022.

#### Barrierefreie Haltestellen

Der Planungsauftrag für die Planungsleitungen der 31 barrierefreien Haltestellen der Priorität 1 aus dem NVP 2019 des Kreis Unna ist seit Ende 2020 an das Büro nts aus Münster vergeben. Die Planungen schreiten voran und werden mit den entsprechenden Fachbereichen und Stellen abgestimmt. Der Behindertenbeirat der Stadt Lünen ist beteiligt. Geplant ist, dass Ende 2021 die ersten Haltestellen umgesetzt werden. Ein Förderantrag nach § 13 ÖPNVG NRW wurde beim NWL gestellt.

Die Haltestelle Bäckerstraße auf der Graf-Adolf-Straße in Höhe der HS.-Nr. 36 soll gemäß Antrag AB-19/2020 mit einem Wartehaus ausgestattet und Kontakt zum Eigentümer aufgenommen werden. Dies ist geschehen, der Eigentümer steht dem Vorhaben positiv gegenüber. Die Errichtung wird im Zusammenhang mit dem Umbau der barrierefreien Haltestellen erfolgen. Mit dem Eigentümer ist abgestimmt, dass die derzeitige Sanierung auf dem Grundstück abgewartet wird, da die Flächen noch der Baustelleneinrichtung dienen.



## MITTEILUNG MI-80/2021

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL		
Mobilität und Verkehrslenkung	16.04.2021	öffentlich		
GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	zur Kenntnis	15.06.2021	3/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

### **Wiederaufnahme des Betriebs der Radstation am Verkehrshof Brambauer**

Die Verwaltung wurde vom Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität bzw. vom Haupt- und Finanzausschuss beauftragt, die Wiederaufnahme des Betriebes der Radstation am Verkehrshof Brambauer zu prüfen (AF-54/2021).

Zur Nutzung der Anlage als Radstation sind entsprechende Investitionen notwendig. Für eine sichere Einhausung, Videokontrolle und einen Chip-Zugang werden ca. 60.000 bis 80.000 Euro kalkuliert. Ähnliche Kosten sind bei den Radstationen in Kamen und Schwerte entstanden. Die Investitionen können voraussichtlich zur Förderung angemeldet werden. Erfahrungsgemäß gibt es für Radinfrastruktur ausreichend Förderprogramme. Übliche Programme weisen Förderquoten von 80 – 95 % auf. Da die Investition/der Eigenanteil im Haushalt hinterlegt sein muss, ist eine Anmeldung bei entsprechender Berücksichtigung erst 2022 möglich. In den Haushaltsplanberatungen sind über die genannten investiven Mittel zu entscheiden.

Der Betreiber der Radstation am Hauptbahnhof zeigt Interesse, auch am Verkehrshof Brambauer eine Station zu betreiben. Eine erste Abstimmung hat stattgefunden. Derzeit plant der Betreiber die Abstellanlage als Radstation, welche an das Netz von acht Radstationen und sechs Radparkhäusern im Kreis Unna angeschlossen werden kann. Der laufende Betrieb mit Chipsystem, Videokontrolle und Reinigung wird für 500 Euro im Monat angeboten. Die Mittel wären dauerhaft im Haushalt zu hinterlegen.

Der Kreis Unna hatte in der Vergangenheit Pläne zur Schaffung von Mobilstationen im Kreisgebiet. Der Verkehrshof Brambauer war ein möglicher Standort. Im weiteren Prozess sind Abstimmungen mit dem Kreis zu führen, ob die Radstation in Kombination mit der Stadtbahnhaltestelle als Mobilstation oder als Radstation auftreten soll. Ein Gespräch hierzu hat stattgefunden, festlegen möchte sich der Kreis aufgrund einer Umstrukturierung zum jetzigen Zeitpunkt nicht.

Das Grundstück auf dem sich die vorhandene Abstellanlage befindet, gehört der Dortmunder Stadtwerke AG (DSW21). Die Nutzung der vorhandenen Anlage ist bereits über einen Gestattungsvertrag geregelt. In einem Abstimmungsgespräch gab es von Seiten der DSW21 keine Bedenken gegen Investitionen und eine Wiederaufnahme des Betriebs. Der Gestattungsvertrag ist gegebenenfalls anzupassen. Eine finanzielle Beteiligung wurde hingegen klar ausgeschlossen.

## **ANREGUNG/BESCHWERDE AB-2/2021 2. ERGÄNZUNG**

	DATUM	SITZUNGSTEIL
Anregung/Beschwerde nach § 24 Gemeindeordnung NRW	26.05.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Haupt- und Finanzausschuss	vorberatend	04.03.2021	1/20	3
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	beschließend	15.04.2021	2/20	
Haupt- und Finanzausschuss	beschließend	29.04.2021	2/20	
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	zur Kenntnis	15.06.2021	3/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Anregung/ Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Prüfung und Übernahme des Konzeptes zur ökologischen Umgestaltung der Stadt Lünen**

Siehe Anlage.

An  
Herrn Bürgermeister  
Rathaus Lünen  
Willy-Brandt-Platz 1  
44352 Lünen

Stadt Lünen  
Bürgermeister

18. JAN. 2021

Betr.: Antrag auf Prüfung und Übernahme des Konzeptes zur ökologischen Umgestaltung der Stadt Lünen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrte Ausschussmitglieder,  
wie folgt übergebe ich Ihnen ein von mir erstelltes vorläufiges Konzept zur ökologischen Umgestaltung des Stadtgebietes Lünen.  
Darin werden Anregungen gegeben, die sich sowohl auf das zukünftige, als auch auf den konkreten Artenschutz beziehen.  
In Einzelfällen gehen die Vorschläge über die Grenzen der Gemeinde hinaus, können aber wie gezeigt Gemeinde-intern gelöst werden.

Mit freundlichen Grüßen,

## **Konzept zur ökologischen Umgestaltung für die Stadt Lünen, NRW**

- Verbindung der Wälder „Gahmener Kanalwald“ und „Gahmener Südwald“
- Verdoppelung der Waldfläche „Oberadener Südwald“
- Erweiterung des Südparks über „Am Schottweg“ hinaus nach Westen bis Jägerstraße
- Erweiterung der Waldreste östlich Cappenberger See nach Süden im Bereich Pellmer bis Wehrenholdstraße
- Ausweisung des Geländes der Zeche Kurl 3 als NSG
- Anlage einer Wacholder-Heide zwischen Sundern (nördlich Alstedde) und Polizeischule
- Ausweisung des „Gahmener Kanalwaldes“ als NSG
- Aufforstung Tockhausen nördlich Halde (Brambauer)
- Verdreifachung der Waldfläche Wäldchen nordwestlich Karmann, nördlich Alstedde
- Anlage eines Angelgewässers für ASV Lünen; dafür Verzicht auf Angeln im Dortmunder NSG Lanstroper See; neues Gewässer z.B.: Kiekuth's Kamp westlich des Südparks, westlich Jägerstraße
- Anlage eines Angelgewässers an Kleingartenanlage Laake westlich Alstedde; Ausgleich für Verzicht des ASV auf Angeln im Dortmunder NSG Lanstroper See
- Anlage von Steinschüttungen als geschützter Landschaftsbestandteil Bereich STEAG
- Ausweisung Halde und Brachfläche Victoria I/II
- Ausweisung der Schlammteiche Schwansbell zwischen Seseke und Inertstoffdeponie als NSG
- Ausweisung Geschützter Landschaftsbestandteil innerhalb Inertstoffdeponie: Steilwände
- Projekt 2200: 2.000 m<sup>2</sup> Dachbegrünung, 200 neu gepflanzte Bäume
- Solare Aufrüstung von Industrie- und Gewerbedächern als Mietanlagen (>5.000m<sup>2</sup>)
- Anlage von Landeplätzen für Elektro-Fluggeräte auf Flachdächern
- Dieselmaut und Motorrad-Maut für gesamtes Stadtgebiet (Mautstellen)
- Dieselmaut für Frachtschiffe auf Datteln-Hamm-Kanal
- Erstellung eines Entsiegelungsplanes für das gesamte Stadtgebiet (separate Aufstellung)
- Angebot (Neuinstallation) von 30 Schnellladebuchsen für E-Autos und 50 Ladestellen

für E-Bikes (Solar)

- Entsigelung des Schulhofes Osterfeldschule. Teilaufforstung mit heimischen Gehölzen
- Sicherung des Fledermaus-Winterquartiers im Bereich der Katakomben des STEAG-Kraftwerkes (Vorkommen Braunes Langohr).

Volker Heibel, Lessingstraße 22, 44534 Lünen

Volker. Heibel@gmx.de

*Volker Heibel*  
*Lünen, 15.01.2021*

**Stellungnahme zum Bürgerantrag vom 15.01.2021, behandelt im UKM (Erörterungskonferenz) am 15.4.21:****Antrag auf Prüfung und Übernahme des Konzeptes zur ökologischen Umgestaltung der Stadt Lünen.**

Vorbemerkung: Die Umsetzung der Vorschläge setzt vielfach entsprechende Planverfahren voraus. Die Vorschläge unterliegen dabei in der Regel der planerischen Abwägung. Insofern ergeben sich Zielkonflikte, durchaus auch im Kontext des Freiraumschutzes (z. B. Aufforstung versus landwirtschaftliche Nutzung).

1. Verbindung der Wälder „Gahmener Kanalwald“ und „Gahmener Südwald“

Eine Verbindung der Waldstücke ist grundsätzlich vorstellbar. Die Flächen befinden sich in landwirtschaftlicher Nutzung und in Privateigentum. Eine Flächenverfügbarkeit ist derzeit nicht gegeben.

-> Die Anregung wird bei Verfügbarkeit der Flächen beachtet.

2. Verdoppelung der Waldfläche „Oberadener Südwald“

Die Fläche befindet sich im Bereich des Regionalen Grünzuges G, in dem gemäß den Planungen des IBA „Seseke Landschaftsparks“ die Entwicklung eines Waldbandes vorgesehen ist. Eine Anreicherung der Waldflächen ist hier grundsätzlich zu befürworten. Da sich der Bereich nicht auf dem Stadtgebiet Lünen befindet, sollte der Vorschlag der Stadt Bergkamen unterbreitet werden.

-> Der Antragsteller möge die Anregung bei der Stadt Bergkamen einreichen.

3. Erweiterung des Südparks über „Schottweg“ hinaus nach Westen bis Jägerstraße.

Die Stadt Lünen plant derzeit eine Waldverbindung vom Südpark bzw. der Jägerstraße bis zum Krähenort und nach Norden darüber hinaus. Es wird ein nahezu durchgehendes Waldband bis zur Halde Viktoria  $\frac{3}{4}$  entstehen. Das Flurstück am Schottweg selbst steht hierbei nicht zur Verfügung.

-> Die Anregung wird in modifizierter Form bereits beachtet.

4. Erweiterung der Waldreste östlich Cappenberger See nach Süden im Bereich Pellmer bis Wehrenboldstraße.

Der Landschaftsraum im Großraum Dreischfeld ist im Landschaftsplan als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Es wird insbesondere auf die Bedeutung als Erholungsraum hingewiesen, wobei die Attraktivität des Landschaftsbildes hier im Wechsel zwischen kleineren Waldbereichen und der offenen Landschaft besteht. Eine maßvolle Ergänzung ist jedoch an unterschiedlichen Stellen vorstellbar und kann im Falle einer Verfügbarkeit der benötigten Flurstücke bei Bedarf umgesetzt werden.

-> Die Anregung wird bei Verfügbarkeit der Flächen beachtet.

5. Ausweisung des Geländes der Zeche Kurl 3 als NSG

Für die Ausweisung von Landschafts- und Naturschutzgebieten sind grundsätzlich die Unteren Landschaftsbehörden als Träger der Landschaftsplanung sowie die Regionalplanungsbehörden zuständig. Die Schutzwürdigkeit eines Gebietes wird auf der Grundlage nachprüfbarer Daten aus

Kartierungen wie Biotopkataster, Fundortkataster oder spezieller Fachgutachten festgestellt. Darauf aufbauend erarbeitet das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) den Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landschaftspflege, der u.a. flächendeckend für NRW den Biotopverbund mit seinen Kern-, Verbindungs- und Entwicklungsbereichen darstellt und Empfehlungen für seine rechtliche Sicherung gibt. Auf dieser Grundlage und nach Abwägung mit anderen Belangen werden schutzwürdige Flächen in den Regionalplänen dargestellt. Diese sind nach landesplanungsrechtlichen Vorgaben in den Landschaftsplänen der Kreise und kreisfreien Städte als Natur- oder Landschaftsschutzgebiete festzusetzen.

*-> Die Fläche gehört inzwischen der Stiftung Heimaterbe und wird als Ausgleichsfläche ökologisch aufgewertet. Ob eine Ausweisung als NSG hier sachgerecht wäre, ist mit den zuständigen Fachbehörden zu erörtern.*

#### 6. Anlage einer Wacholder-Heide zwischen Sundern (nördl. Alstedde) und Polizeischule

Der Biotoptyp „Wacholderheide“ ist das Ergebnis jahrhundertelanger Schafbeweidung auf kargen, flachgründigen Böden, oft in Steillagen, die für eine andere landwirtschaftliche Nutzung nicht geeignet sind. Charakteristisch sind artenreiche, offene Magerwiesen mit vereinzelt stehenden Wacholderbüschen. Die Flächen müssen zum Erhalt regelmäßig beweidet oder unterhalten werden.

Im Landschaftsraum nördlich von Alstedde hat sich als Bodentyp ein Pseudogley entwickelt, der durch zeitweise angestautes Niederschlagwasser entsteht und schlecht wasserdurchlässig ist. Als Bodenart steht hier ein sandiger Lehm an, der zwar nicht extrem nährstoffreich, aber auch nicht zur Entwicklung eines trockenen Magerstandortes geeignet ist. Der Biotoptyp „Wacholderheide“ mit seinen unterschiedlichen Ausprägungen ist hier nicht standorttypisch.

*-> Der Anregung wird nicht gefolgt.*

#### 7. Ausweisung des „Gahmener Kanalwaldes“ als NSG

##### S. Punkt 5

*-> Ob eine Ausweisung als NSG hier sachgerecht wäre, ist mit den zuständigen Fachbehörden zu erörtern.*

#### 8. Aufforstung Tockhausen nördlich Halde (Brambauer)

Das Landschaftsschutzgebiet Tockhausen weist in seiner Funktion als siedlungsnaher ruhiger Erholungsraum ein strukturreiches Landschaftsbild auf und ist in dieser Ausprägung einer der gut erhaltenen Kulturlandschaftsräume in Lünen. Die Verzahnung von Grün- und Ackerland, Hecken, Baumreihen und kleineren Wäldchen hat einen hohen ökologischen Wert und eine seltene Qualität. Einige Grünlandflächen sind im Landschaftsplan als geschütztes Dauergrünland festgesetzt. Hinzu kommen Kompensationsflächen, die in ihrer Funktion ebenfalls dauerhaft zu erhalten sind. Eine Arrondierung der Haldenwaldfläche ist im Anschluss an den südöstlichen Haldenfuß bei Flächenverfügbarkeit lediglich geringfügig vorstellbar. Abgesehen davon steht der Raum Tockhausen für Aufforstungen aus den genannten Gründen nicht zur Verfügung.

*-> Der Anregung wird nicht gefolgt.*

#### 9. Verdreifachung der Waldfläche Wäldchen nordwestlich Karmann, nördl. Alstedde

Eine Ergänzung des vorhandenen Waldstückes ist vorstellbar, wenn die derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen für Aufforstungen zur Verfügung stehen.

*-> Anregung wird bei Verfügbarkeit der Flächen beachtet.*

10. Anlage eines Angelgewässers für ASV Lünen; dafür Verzicht auf Angeln im Dortmunder NSG Lanstroper See; neues Gewässer z.B.: Kiekuth's Kamp westl. des Südparks, westl. Jägerstraße

11. Anlage eines Angelgewässers an Kleingartenanlage Laake, westl. Alstedde; Ausgleich für Verzicht des ASV auf Angeln im Dortmunder Lanstroper See.

Die Anlage eines Angelteich-Betriebes ist genehmigungspflichtig. Neben Wasser- und Landschaftsrecht sind zahlreiche rechtliche Grundlagen und Verordnungen zu Tierschutz und Fischerei zu beachten. Eine Teichwirtschaft benötigt einen Betreiber und unterliegt der Aufsicht der Veterinärbehörde. Falls diese Voraussetzungen erfüllt werden und die Flächen verfügbar sind, kann der Bau einer Teichwirtschaft geplant und beantragt werden. Die Stadt Lünen betreibt keine Angelteiche.

Die Bestimmungen zum Angeln im Lanstroper See werden im Landschaftsplan Dortmund im Kap. 1 1 2 „Gebietsspezifische Festsetzungen für die Naturschutzgebiete, Ver- und Gebote NSG 9“ festgesetzt. Eine ordnungsgemäße Ausübung der Fischerei im Rahmen der bestehenden privatrechtlichen Verträge ist gestattet. Vorschläge zur Änderung der Festsetzungen sind an die UNB der Stadt Dortmund zu richten.

*-> Den Anregungen kann derzeit nicht gefolgt werden.*

12. Anlage von Steinschüttungen als geschützter Landschaftsbestandteil Bereich STEAG

Die Planungen zum Gewerbestandort Lippholthausen befinden sich in einem frühen Planungsstadium, so dass Aussagen zu Einzelanlagen noch nicht getroffen werden können. Der Vorschlag wird als Anregung zum Grünordnungsplan zur Kenntnis genommen.

Ein geschützter Landschaftsbestandteil dient gemäß § 29 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie § 39 LNatSchG dem besonderen Schutz des Naturhaushalts, des Landschaftsbildes, der Lebensstätten bestimmter wild lebender Tier- und Pflanzenarten und der Abwehr schädlicher Einwirkungen. Das Objekt muss mindestens einen der im BNatSchG genannten Schutzzwecke erfüllen. Die Ausweisung erfolgt durch die Untere Naturschutzbehörde des Kreises Unna.

*-> Die Anregung wird im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Lippholthausen beachtet.*

14. Ausweisung Schlammteiche Schwansbell zwischen Seseke und Inertstoffdeponie als NSG.

S. Punkt 5

*-> Ob eine Ausweisung als NSG hier sachgerecht wäre, ist mit den zuständigen Fachbehörden zu erörtern.*

15. Ausweisung Geschützter Landschaftsbestandteil innerhalb Inertstoffdeponie: Steilwände

Der Betrieb und die Gestaltung der Deponie sind Bestandteil eines Plangenehmigungsverfahrens und in einem Betriebsplan festgelegt. Nach Abschluss des Deponiebetriebes wird die Halde gemäß des Landschaftspflegerischen Begleitplanes rekultiviert. Zurzeit ist der Deponiebetrieb nicht abgeschlossen, so dass die Ausformungen der Haldenflächen einer stetigen Veränderung unterworfen sind.

Ein geschützter Landschaftsbestandteil dient gemäß § 29 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie § 39 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) dem besonderen Schutz des Naturhaushalts, des Landschaftsbildes, der Lebensstätten bestimmter wild lebender Tier- und Pflanzenarten und der Abwehr schädlicher Einwirkungen. Das Objekt muss mindestens einen der im BNatSchG genannten Schutzzwecke erfüllen. Die Ausweisung erfolgt durch die Untere Naturschutzbehörde des Kreises Unna.

*-> Der Anregung kann derzeit nicht gefolgt werden.*

#### 16. Projekt 2200: 2000 m<sup>2</sup> Dachbegrünung, 200 neu gepflanzte Bäume

In den Bebauungsplänen der Stadt Lünen werden vermehrt Dachbegrünungen auf Flachdächern festgesetzt. Diese Flächen gehen über 2000 m<sup>2</sup> hinaus. Die Stadt Lünen pflanzt pro Jahr zudem mindestens 200 (zukünftig 300) Bäume.

*-> Der Anregung kann im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes gefolgt werden.*

#### 17. Solare Aufrüstung von Industrie- und Gewerbedächern als Mietanlagen (>5000 m<sup>2</sup>)

Die Aufrüstung von Industrie- und Gewerbedächern im Bestand liegt nicht in der Hand der Stadt Lünen. Gleichzeitig ist der Stadt Lünen eine Energieversorgung mit erneuerbaren Energien wichtig und sie unterstützt den Ausbau von Solaranlagen.

*-> Der Anregung kann im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes gefolgt werden. Allerdings hat die Stadt Lünen keinen direkten Einfluss auf die Umsetzung.*

#### 18. Anlage von Landeplätzen für Elektrofluggeräte auf Flachdächern

Die Anlage von Landeplätzen für Elektrofluggeräte liegt im Zuständigkeitsbereich der Bezirksregierung Münster, Dezernat 26 Luftfahrtbehörde.

*-> Der Anregung kann nicht gefolgt werden.*

#### 19. Dieselmaut und Motorrad Maut für gesamtes Stadtgebiet (Mautstellen)

##### 20. Dieselmaut für Frachtschiffe auf Datteln-Hamm- Kanal

Die Erhebung von Mautgebühren für Güterkraft- und Personenverkehr liegt im Zuständigkeitsbereich des Bundesamtes für Güterverkehr bzw. des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG gewährleistet zwar den Gemeinden, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln. Unabhängig von deren Reichweite ist die Regelungskompetenz der Kommunen jedoch zumindest dann begrenzt, wenn es sich bei der zu regelnden Materie um eine Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft handelt, die dem Gesetzesvorbehalt unterliegt. Mithin kommt für die Stadt Lünen eine Regelungskompetenz nur dann in Betracht, wenn sie durch Parlamentsgesetz – also durch Bundes- oder Landesgesetz – ermächtigt worden ist. Eine solche Ermächtigungsgrundlage hinsichtlich der Mautgebühren ist derzeit nicht ersichtlich.

*-> Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.*

#### 21. Erstellung eines Entsiegelungsplanes für das gesamte Stadtgebiet (separate Aufstellung)

Die gesamte Verwaltung beachtet im Rahmen von Beschlussvorlagen alle Aspekte des Klimaschutzes und muss diese bei allen Vorhaben berücksichtigen.

Ein aktueller politischer Beschluss vom 04.03.2021 sieht darüber hinaus vor, dass bei kommunalen Bauvorhaben Versiegelungen zu vermeiden sind. Befestigte Flächen sind nur für die erforderlichen Zufahrten, Stellplätze, Zuwege und Müllstandplätze zulässig.

*-> Die Vermeidung von Versiegelungen und die Rückführung des Versiegelungsgrades sind generelle Ziele der städtebaulichen Planung im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaresilienz. Im Rahmen der planerischen Abwägung wird die Anregung bereits beachtet.*

## 22. Angebot (Neuinstallation) von 30 Schnellladebuchsen für E-Autos und 50 Ladestellen für e-bikes (Solar)

Derzeit erstellt die Stadt Lünen ein Mobilitätskonzept „Integriertes Mobilitätskonzept Lünen 2035“. Untersuchungsgegenstand dieses Konzeptes ist neben weiteren Themen zur klimafreundlichen und nachhaltigen Mobilität eine Analyse von E-Ladesäulen für PKW und E-Bikes. Aus dem Konzept gehen Empfehlungen für die Ladeinfrastruktur hervor. Die Fertigstellung des Konzeptes ist für 2022 geplant. Die Bevölkerung wurde und wird an der Erstellung des Konzeptes beteiligt und auch für die Ergebnisse ist eine Präsentation für die Bürgerschaft geplant. Derzeit wird eine stadtweite Ist-Analyse für das Konzept erstellt. Ein Vorgriff auf die Ergebnisse des integrierten Mobilitätskonzeptes macht keinen Sinn, da eine Beschleunigung der Ergebnisse nicht erreicht werden könnte. Zuständig ist die Abteilung 4.5 Mobilitätsplanung und Verkehrslenkung.

*-> Der Anregung wird bereits gefolgt.*

## 23. Entsiegelung des Schulhofes Osterfeldschule. Teilaufforstung mit heimischen Gehölzen.

Die Schulstandorte der Osterfeldschule Bismarckstraße und Virchowstraße werden komplett überplant. An beiden Standorten entstehen neue Gebäude. In diesem Planungsprozess werden auch die Schulhöfe neu geordnet und gestaltet. Eine Versiegelung beschränkt sich hierbei auf die nutzungsbedingt notwendigen Flächen. Eine Bepflanzung erfolgt gemäß den Standortbedingungen und der Nutzung.

*-> Der Anregung wird im Rahmen der Abwägung mit anderen fachlichen Belangen bereits gefolgt.*

## 24. Sicherung des Fledermaus-Winterquartieres im Bereich der Katakomben des STEAG-Kraftwerkes (Vorkommen Braunes Langohr).

Der Abriss der aufstehenden Gebäude des Steag-Kraftwerkes erfolgt nach Prüfung der entsprechenden Kartierungen und Gutachten sowie der artenschutzrechtlicher Genehmigung durch den Kreis Unna als zuständige Untere Naturschutzbehörde. Der Antrag ist daher an den Kreis Unna zu richten.

*-> Der Anregung kann nicht gefolgt werden.*

## ANTRAG AF-83/2021

	DATUM	SITZUNGSTEIL
Fraktion Bündnis90/Die Grünen	19.05.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Stadtentwicklung und -planung	vorberatend	08.06.2021	3/20	
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	beschließend	15.06.2021	3/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Antrag der Fraktion B90/Die Grünen v. 18.05.21 i. S. Grundkonzept einer zweispurigen Einrichtungsfahrbahn Zweirichtungsradweg und gesonderter Busspur im Innenstadtbereich**

Siehe Anlage.

Geschäftsstelle  
Münsterstraße 78  
44534 Lünen  
Tel. 02306 / 1778  
Fax 02306 / 258011  
[buero@gruene-luene.de](mailto:buero@gruene-luene.de)

**Lünen, den 18.05.2021**

**Antrag für die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und -planung am 08.06.2021  
und für den Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität am 15.06.2021**

## **Antrag**

**Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob das von Bündnis 90/ DIE GRÜNEN entwickelte „Grundkonzept einer zweispurigen Einrichtungsfahrbahn mit innenliegendem Zweirichtungsradschwergüterweg und teilweise gesonderter Busspur“ (siehe Anhang) zur Lösung der Verkehrsproblematik im Innenstadtbereich der Stadt Lünen beitragen kann und die Auswirkungen einer Umsetzung dieses Konzeptes aus Verwaltungssicht zeitnah vorzustellen.**

## **Begründung**

Die Stadt Lünen steht angesichts der bereits angelaufenen Baumaßnahmen auf der Bundesstraße 54 zwischen der B236n und der DB-Strecke (vierstreifiger Ausbau) sowie dem Umbau der A2-Anschlussstelle Dortmund-Lanstrop (nur Fahrtrichtung Hannover) zur zukünftigen A2-Anschluss-stelle Lünen-Süd (mit Auf- und Abfahrt auch in Fahrtrichtung Oberhausen) vor verkehrstechnischen Herausforderungen, die dringend gelöst werden müssen.

Für die Fraktion Bündnis'90 / Die Grünen

Ute Brettner

Ganzheitliche Umsetzung

einer Priorisierung des Rad- und Busverkehrs

im Innenstadtbereich der Stadt Lünen



Ganzheitliche Umsetzung  
einer Priorisierung des Rad- und Busverkehrs  
im Innenstadtbereich der Stadt Lünen

—

Grundkonzept einer zweispurigen Einrichtungsfahrbahn  
mit innenliegendem Zweirichtungsradweg  
und teilweise gesonderter Busspur

17.05.2021

Ganzheitliche Umsetzung

einer Priorisierung des Rad- und Busverkehrs

im Innenstadtbereich der Stadt Lünen



## Inhaltsverzeichnis

Seite

1.	Einführung .....	1
2.	Kurt-Schumacher-Straße, nördlich Knoten Rundsporthalle .....	3
2.1.	Knoten Rundsporthalle .....	4
2.2.	Kurt-Schumacher-Straße.....	4
2.3.	Knoten Merschstraße (südliche) .....	5
2.4.	Knoten Merschstraße (ZOB) .....	5
2.5.	Knoten Münsterstraße .....	5
3.	Kurt-Schumacher-Straße und Konrad-Adenauer-Straße .....	6
3.1.	Knoten Cappenberger Straße und Borker Straße .....	6
4.	Konrad-Adenauer-Straße .....	7
4.1.	Knoten Marie-Juchacz-Straße .....	8
4.2.	Knoten Moltkestraße.....	8
4.3.	Knoten Viktoriastraße / Dortmunder Straße.....	8
5.	Dortmunder Straße (Teilstück zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Kupferstraße).....	9
5.1.	Knoten Kupferstraße.....	9
6.	Kupferstraße.....	10
7.	Kurt-Schumacher-Straße, südlich Knoten Rundsporthalle.....	11
8.	Viktoriastraße .....	12
9.	Gesamtüberblick über den Lüner Ring .....	13

Ganzheitliche Umsetzung

einer Priorisierung des Rad- und Busverkehrs

im Innenstadtbereich der Stadt Lünen



## 1. Einführung

Die Stadt Lünen steht angesichts der bereits angelaufenen Baumaßnahmen auf der Bundesstraße 54 zwischen der B236n und der DB-Strecke (vierstreifiger Ausbau) sowie dem Umbau der A2-Anschlussstelle Dortmund-Lanstrop (nur Fahrtrichtung Hannover) zur zukünftigen A2-Anschlussstelle Lünen-Süd (mit Auf- und Abfahrt auch in Fahrtrichtung Oberhausen) vor verkehrstechnischen Herausforderungen, die dringend gelöst werden müssen.

Ziel ist die Einrichtung einer (weitgehend) **zweispurigen Einrichtungsfahrbahn** mit innenliegendem **Zweirichtungsradweg** und teilweise gesonderter **Busspur**. Die Einrichtungsfahrbahn wird über die Hauptverkehrsstraßen der Stadt geführt, im Einzelnen sind diese:

- Kurt-Schumacher-Straße
- Konrad-Adenauer-Straße
- Dortmunder Str. (Teilstück zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Kupferstraße)
- Kupferstraße
- Viktoriastraße

Ein großer Vorteil eines Einbahnstraßenringes ist, dass viele Abbiegespuren entfallen können und somit an den Kreuzungen mehr Platz für Radinfrastruktur entsteht.<sup>1</sup> Der Einbahnstraßenring wird – wie ein normaler Kreisverkehr – gegen den Uhrzeigersinn konzipiert. Diese Wahl ist verkehrstechnisch sinnvoll, weil der Verkehrsfluss deutlich verbessert wird.<sup>2</sup>

Da Fahrspuren für motorisierte Fahrzeuge wegfallen, entsteht genug Raum für einen den ganzen Ring umfassenden **Zweirichtungsradweg**, und in bestimmten Bereichen können gesonderte Busspuren eingerichtet werden. **Zweirichtungsradwege** ermöglichen dabei eine Trennung des Radverkehrs vom ruhenden Verkehr, welches das Unfallrisiko nicht unwesentlich senkt.

---

<sup>1</sup> vgl. ProRad Arbeitsgemeinschaft Düren, 20.02.2021, abrufbar unter: <https://prorad-dn.de/dossier/#innenstadtring>

<sup>2</sup> a.a.O., Abschnitt 3

Ganzheitliche Umsetzung

einer Priorisierung des Rad- und Busverkehrs

im Innenstadtbereich der Stadt Lünen



Als Beispiel einer Umsetzung soll die Hohenzollernstraße in Düren dienen, hier ist eine Visualisierung erstellt worden:<sup>3</sup>



*Abschnittsweise transparent eingeblendet: Istzustand Sept. 2019*

*Foto: Simon Maris Visualisierungen*

Dort heißt es: „[...] Der für das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden unerlässliche Pufferraum zwischen Fahrbahn und Radweg ist hier als Grasbereich gezeichnet. [...]“

Legende:

-  Zweirichtungsradweg
-  Busspur (auch Taxen)
-  Spur für motorisierte Fahrzeuge

---

<sup>3</sup> a.a.O., Seite 2

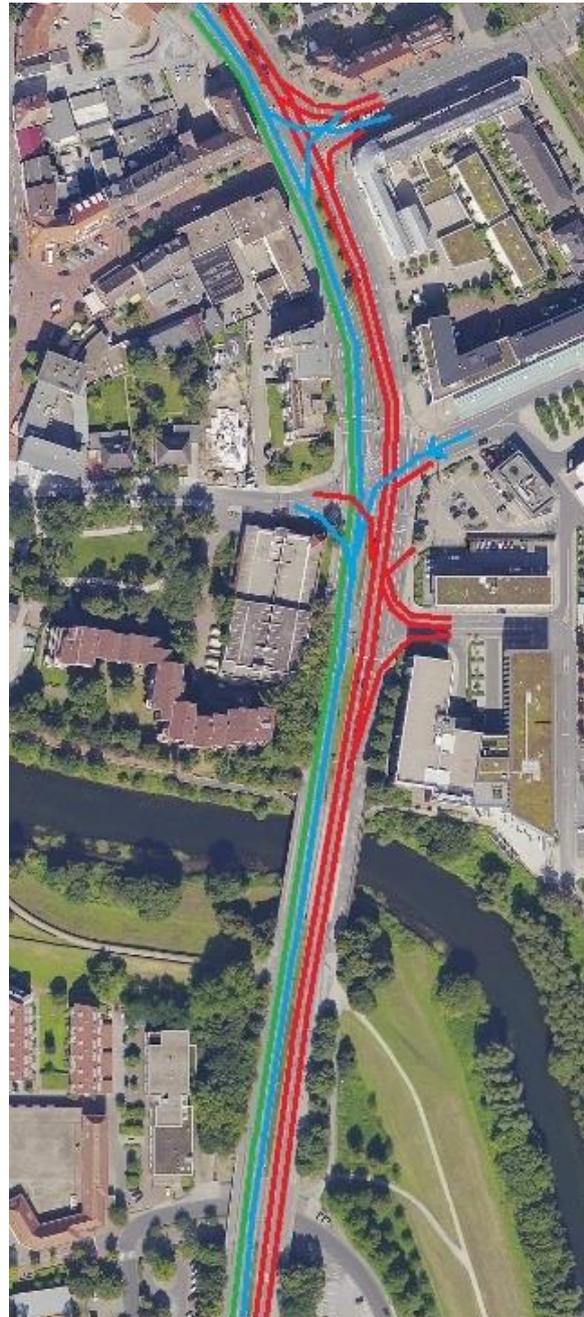
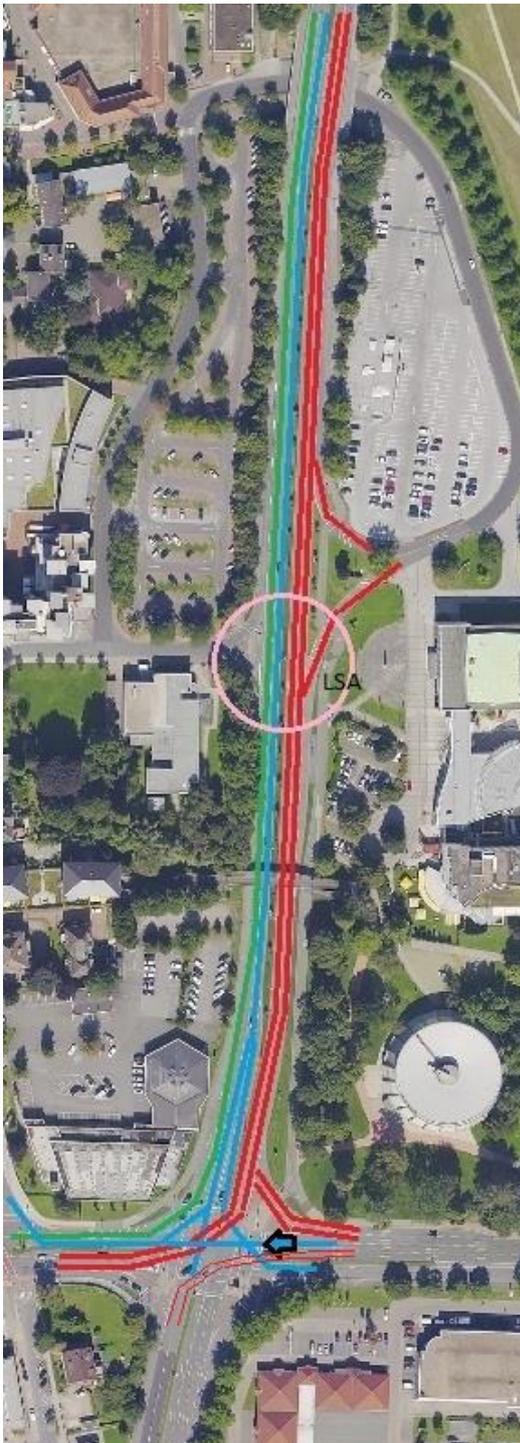
Ganzheitliche Umsetzung

einer Priorisierung des Rad- und Busverkehrs

im Innenstadtbereich der Stadt Lünen



## 2. Kurt-Schumacher-Straße, nördlich Knoten Rundsporthalle



Ganzheitliche Umsetzung

einer Priorisierung des Rad- und Busverkehrs

im Innenstadtbereich der Stadt Lünen



## 2.1. Knoten Rundsporthalle

### Motorisierte Fahrzeuge aus Richtung Kamen

Einrichtung einer Doppelabbiegespur in Richtung Norden, die Doppelabbiegespur in Richtung Süden bleibt unverändert.

Nur Busse und Taxen dürfen geradeaus auf die Viktoriastraße fahren.

### Motorisierte Fahrzeuge aus Richtung Lünen-Süd

Fahrzeuge können nur geradeaus fahren oder rechtsabbiegen.

Nur Busse und Taxen dürfen links auf die Viktoriastraße fahren.

Jedoch besteht vor dem Knoten die Möglichkeit einer 180°-Wende aus Lünen-Süd kommend (vormalige Linksabbiegespur auf die Viktoriastraße).

### Motorisierte Fahrzeuge auf der Viktoriastraße

Zusätzliche Linksabbiegespur in Richtung Norden, so dass ein zweispuriges Linksabbiegen den Verkehrsfluss erhöht.

Ein Geradeausfahren in Richtung Kamen bleibt zweispurig weiterhin bestehen.

Nach Möglichkeit ist ein zweispuriges Abbiegen in Richtung Süden zu prüfen (wegen Signalsteuerung).

## 2.2. Kurt-Schumacher-Straße

Umwandlung der Fahrspuren auf der westlichen Seite in ein **Zweirichtungsradweg** und eine **Busspur**.

Die Busspur ist nur in Nord-Süd-Richtung befahrbar. Selbstverständlich ist die Nutzung für den Rettungsdienst und die Polizei möglich.

Auf Höhe des Heinz-Hilpert-Theaters wird eine **Lichtsignalanlage** eingerichtet mit einem breiten großflächigen Fußgängerüberweg. Die Busspur und der Radweg werden hierzu leicht in Richtung Westen gebogen, so dass hierfür die „Ausfahrt“ und die „Einfahrt“ der Neuberinstraße verwendet werden.

Die Neuberinstraße wird eine Sackgasse für motorisierte Fahrzeuge, außer Busse und Taxen in Richtung Süden.

Ganzheitliche Umsetzung

einer Priorisierung des Rad- und Busverkehrs

im Innenstadtbereich der Stadt Lünen



### **2.3. Knoten Merschstraße (südliche)**

Zufahrt von der Merschstraße (Höhe Parkhaus und Polizei) für motorisierte Fahrzeuge nur noch in Richtung der zweispurigen Einrichtungsfahrbahn.  
Sonderrecht für die Polizei bleibt bestehen.

### **2.4. Knoten Merschstraße (ZOB)**

Linksabbiegen für motorisierte Fahrzeuge von der Kurt-Schumacher-Straße in die Engelstraße bleibt wie bisher bestehen.

### **2.5. Knoten Münsterstraße**

Zufahrt von der Münsterstraße (aus Werne kommend) für motorisierte Fahrzeuge nur noch in Richtung der Einrichtungsfahrbahn, jedoch nunmehr zweispurig. Busse und Taxen können in Richtung Süden links abbiegen.

Zufahrt in den bereits als Fahrradstraße eingerichteten Teil der Münsterstraße bleibt wie bisher nur für Anlieger möglich.

Ganzheitliche Umsetzung

einer Priorisierung des Rad- und Busverkehrs

im Innenstadtbereich der Stadt Lünen



### 3. Kurt-Schumacher-Straße und Konrad-Adenauer-Straße



Umwandlung der Fahrspuren auf der südlichen Seite in ein **Zweirichtungsweg** und eine **Busspur**. Die Busspur beginnt dabei im Knoten Borker Straße (im weiteren Verlauf mit Ende im Knoten Rundsporthalle).

Die nördlich gelegenen Fahrspuren werden als zweispurige Einrichtungsfahrbahn weitergeführt.

Wegfall sämtlicher Parkplätze im innenliegenden Ring zugunsten Grünfläche, Gastronomie, Verweilen, etc, aus Sicherheitsgründen betreffend die Trennung des Radverkehrs vom ruhenden Verkehr.

#### 3.1. Knoten Cappenger Straße und Borker Straße

Von der Cappenger Straße und der Borker Straße ist ein Linksabbiegen für motorisierte Fahrzeuge in die Kurt-Schumacher-Straße nur noch für Busse und Taxen möglich.

Im Knoten Cappenger Straße ist das Geradeausfahren für motorisierte Fahrzeuge weiter möglich.

Ganzheitliche Umsetzung

einer Priorisierung des Rad- und Busverkehrs

im Innenstadtbereich der Stadt Lünen



#### 4. Konrad-Adenauer-Straße



Der Querschnitt der Fahrbahn – derzeit zweistreifig mit Mehrzweck-/Parkstreifen – wird neu aufgeteilt:

Umwandlung eines Teils der Fahrspur zusammen mit dem bestehenden Mehrzweckstreifen/Parkstreifen auf der südlichen bzw. östlichen Seite in ein **Zweirichtungsradweg**.

Die nördlich bzw. westlich gelegene Fahrspur zusammen mit dem bestehenden Mehrzweckstreifen/Parkstreifen wird als zweispurige Einrichtungsfahrbahn weitergeführt.

Einrichtung einer Busspur in Süd-Nord-Richtung ab Knoten Moltkestraße bis Marie-Juchacz-Straße (möglicherweise nicht möglich, da der aktuelle Querschnitt der bestehenden Fahrbahn dies nicht erlauben würde).

Wegfall der Parkplätze auf der südlichen Seite des Rings (in Höhe Lippebad und Krankenhaus) aus Sicherheitsgründen betreffend die Trennung des Radverkehrs vom ruhenden Verkehr.

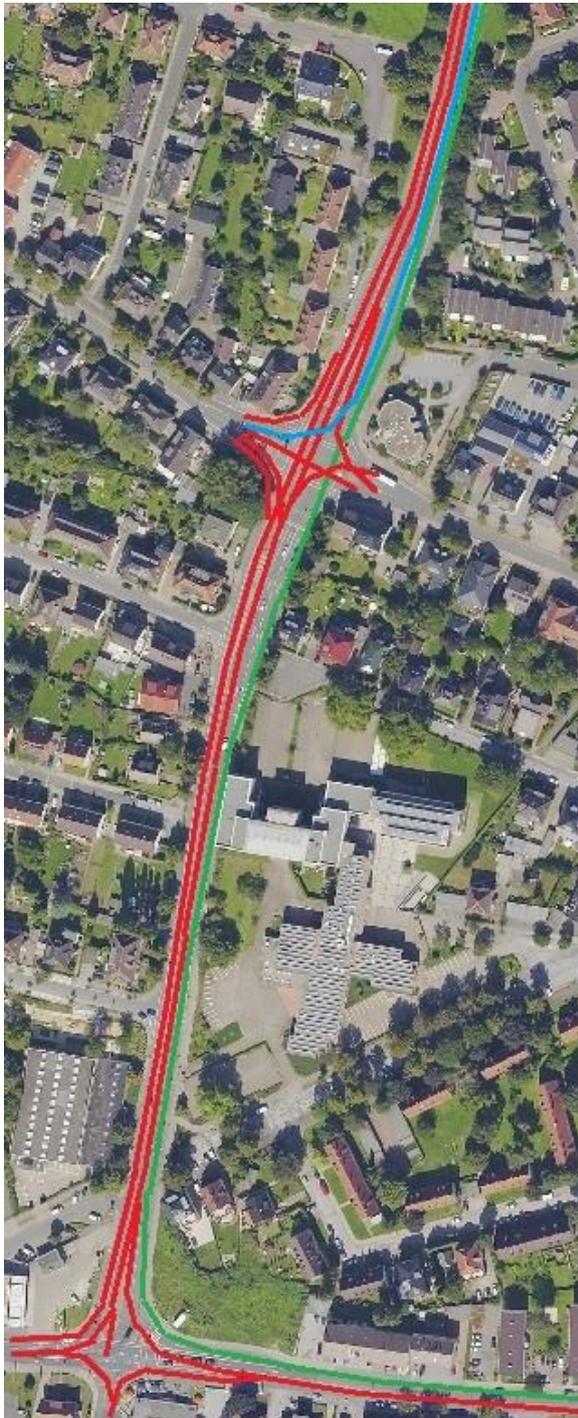
Von der Altstadtstraße (Parkhaus) ist ein Linksabbiegen für motorisierte Fahrzeuge in die Konrad-Adenauer-Straße nicht mehr möglich.

Vom Lippebad-Gelände ist ein Rechtsabbiegen für motorisierte Fahrzeuge in die Konrad-Adenauer-Straße nicht mehr möglich.

Ganzheitliche Umsetzung

einer Priorisierung des Rad- und Busverkehrs

im Innenstadtbereich der Stadt Lünen



#### **4.1. Knoten Marie-Juchacz-Straße**

Motorisierte Fahrzeuge können von der Marie-Juchacz-Straße auf zwei Linksabbiegespuren auf die Konrad-Adenauer-Straße auffahren. Ein Rechtsabbiegen ist nicht mehr möglich.

#### **4.2. Knoten Moltkestraße**

Abbiegemöglichkeit für motorisierte Fahrzeuge auf die Konrad-Adenauer-Straße nur in Süd-Richtung auf die zweispurige Einrichtungsfahrbahn, ggf. zweispurig von Westen kommend.

Busse und Taxen können in Nord-Richtung auf die ggf. neu eingerichtete gesonderte Busspur fahren.

#### **4.3. Knoten Viktoriastraße / Dortmunder Straße**

Motorisierte Fahrzeuge können auf zwei Rechtsabbiegespuren auf die Dortmunder Straße auffahren und auf einer Linksabbiegespur auf die Viktoriastraße.

Die Viktoriastraße wird für die LKW-Durchfahrt gesperrt (nur Anlieger oder Lieferverkehr, Verkehrszeichen 253 i.V.m. 1020-30 oder 1026-35).

Die Möglichkeit des Geradeausfahrens in Richtung Lebensmittelmarkt ist weiterhin möglich.

Ganzheitliche Umsetzung

einer Priorisierung des Rad- und Busverkehrs

im Innenstadtbereich der Stadt Lünen



## **5. Dortmunder Straße (Teilstück zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Kupferstraße)**



Auf diesem Teilstück kann die Dortmunder Straße nur noch stadtauswärts in westliche Richtung befahren werden; die Straße wird als zweispurige Einrichtungs-fahrbahn geführt.

### **5.1. Knoten Kupferstraße**

Abbiegemöglichkeit für motorisierte Fahrzeuge auf die Kupferstraße jeweils auf zwei Fahrspuren.

Stadteinwärts Sperrung der Durchfahrt für motorisierte Fahrzeuge weiter auf der Dortmunder Straße in Richtung Viktoriastraße. Es besteht nur die Möglichkeit des zweispurigen Abbiegens auf die Kupferstraße.

Ganzheitliche Umsetzung

einer Priorisierung des Rad- und Busverkehrs

im Innenstadtbereich der Stadt Lünen



## 6. Kupferstraße



Die gesamte Kupferstraße wird als zweispurige Einrichtungsfahrbahn eingerichtet.

Ab dem Knoten „Auf dem Osterfeld“ wird in ost-westlicher Richtung nordseits eine Busspur eingerichtet.

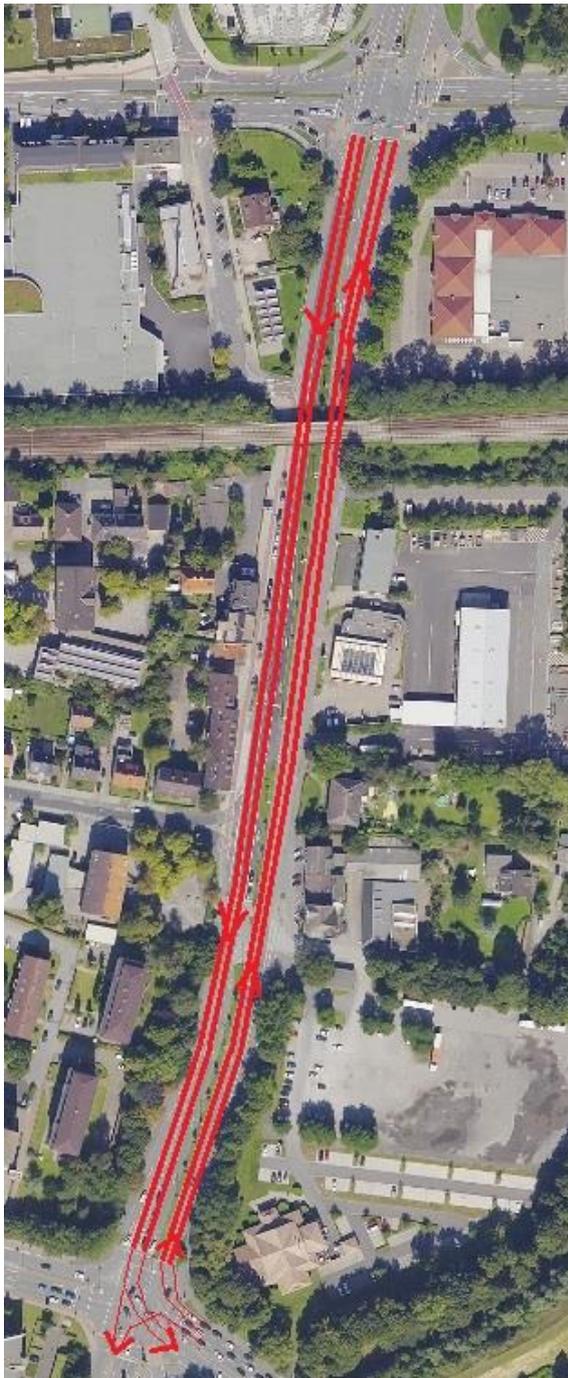
Ganzheitliche Umsetzung

einer Priorisierung des Rad- und Busverkehrs

im Innenstadtbereich der Stadt Lünen



## 7. Kurt-Schumacher-Straße, südlich Knoten Rundsporthalle



Im Knoten Kupferstraße ist für motorisierte Fahrzeuge eine Einfahrt auf die Kupferstraße in Richtung Dortmunder Straße nicht mehr möglich.

Lediglich für Busse und Taxen wird eine gesonderte Busspur bis zum Knoten „Auf dem Osterfeld“ eingerichtet.

Vergleiche betreffend Knoten Rundsporthalle Abschnitt 2.1.

Ganzheitliche Umsetzung

einer Priorisierung des Rad- und Busverkehrs

im Innenstadtbereich der Stadt Lünen



## 8. Viktoriastraße



Die Viktoriastraße ist für motorisierte Fahrzeuge nur noch auf einer Fahrspur in Richtung Knoten Rundsporthalle befahrbar.



Auf der wegfallenden nördlichen Fahrspur wird ein **Zwei- richtungsradweg** eingerichtet.

Vergleiche auch Abschnitt 2.1.

Ganzheitliche Umsetzung

einer Priorisierung des Rad- und Busverkehrs

im Innenstadtbereich der Stadt Lünen



## 9. Gesamtüberblick über den Lünen Ring

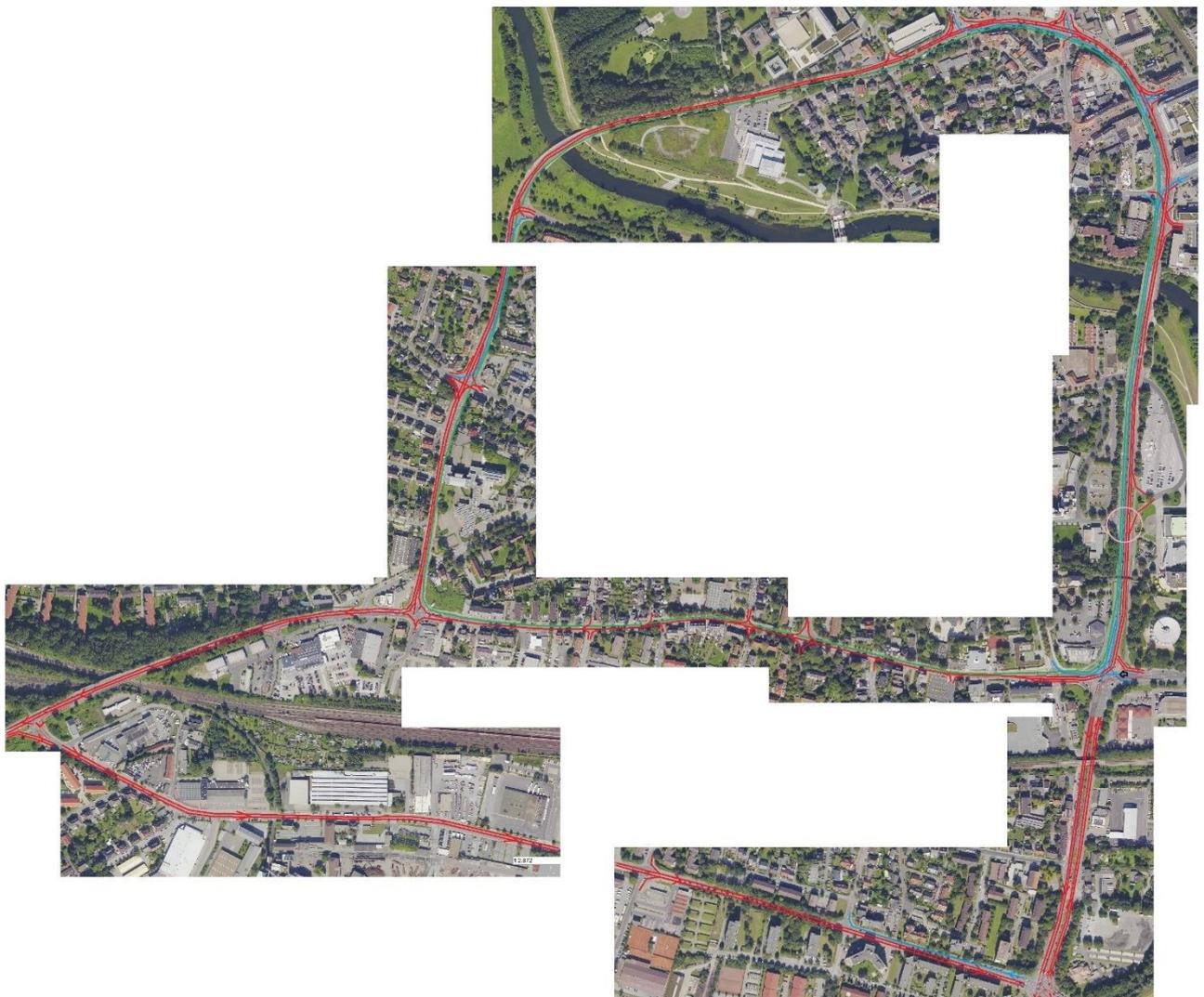


Bild-/Grafiknachweis: © Stadt Lünen | Abteilung 4.2 | Geoinformationswesen  
auf <https://gis.luenen.de>  
Konzept/Fotomontage: Hakan Takil

Lünen, den 17.05.2021

## **ANTRAG AF-104/2021**

	DATUM	SITZUNGSTEIL		
Fraktion Bündnis90/Die Grünen	10.06.2021	öffentlich		
GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	beschließend	15.06.2021	3/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

### **Änderungsantrag der Fraktion B90/Die Grünen zu dem TOP V 7**

Siehe Anlage.

Geschäftsstelle  
Münsterstraße 78  
44534 Lünen  
Tel. 02306 / 1778  
Fax 02306 / 258011  
[buero@gruene-luene.de](mailto:buero@gruene-luene.de)

Lünen, den 09.06.2021

**Änderungsantrag zum Antrag „Grundkonzept einer zweispurigen  
Einrichtungsfahrbahn mit innenliegendem Zweirichtungsradweg und teilweise  
gesonderter Busspur“ für die Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klima und  
Mobilität am 15.06.2021**

**Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität der Stadt Lünen beschließt, dass die  
Verwaltung beauftragt wird, das anstehende „Integrierte Mobilitätskonzept Lünen 2035“  
um den Baustein „Grundkonzept einer zweispurigen Einrichtungsfahrbahn mit  
innenliegendem Zweirichtungsradweg und teilweise gesonderter Busspur“ (Entwurf  
Bündnis 90/ DIE GRÜNEN) für das Lüneer Stadtgebiet zu ergänzen und für das  
Gesamtkonzept zu überprüfen beziehungsweise in die Planungsprozesse  
einzubeziehen.**

## **Begründung**

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und –planung wurde der Antrag von Bündnis 90/ DIE GRÜNEN positiv diskutiert. Allerdings zeichnete sich der mehrheitliche Wunsch ab, das Konzept nicht losgelöst, sondern im Rahmen des „Integrierten Mobilitätskonzept 2035“ zu überprüfen.

Die Stadt Lünen steht angesichts der bereits angelaufenen Baumaßnahmen auf der Bundesstraße 54 zwischen der B236n und der DB-Strecke (vierstreifiger Ausbau) sowie dem Umbau der A2-Anschlussstelle Dortmund-Lanstrop (nur Fahrtrichtung Hannover) zur zukünftigen A2-Anschluss-stelle Lünen-Süd (mit Auf- und Abfahrt auch in Fahrtrichtung Oberhausen) vor verkehrstechnischen Herausforderungen, die dringend gelöst werden müssen.

Für die Fraktion Bündnis'90 / Die Grünen  
Tessa Schächter

## ANTRAG AF-98/2021

	DATUM	SITZUNGSTEIL
GFL-Fraktion	31.05.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	15.06.2021	3/20	
Ausschuss für Sicherheit und Ordnung	beschließend	16.06.2021	3/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

### **Antrag der GFL-Fraktion vom 28.05.2021 i.S. Verkehrsumgehungskonzept Brambauer**

Siehe Anlage.

Der Ausschuss für Sicherheit und Ordnung beschließt die Verwaltung zu beauftragen, baldmöglichst mit den zuständigen Behörden und angrenzenden Kommunen ein Verkehrsumgehungskonzept für den Schwerlastverkehr in Brambauer zu erarbeiten, den Aufsichtsbehörden zur Genehmigung vorzulegen und schnellstmöglich umzusetzen. Dabei sind die Ergebnisse der vorhandenen und in naher Zukunft erwartbaren Verkehrsgutachten zu berücksichtigen. Ein Zwischenstand über alternative Verkehrsführungen für den Schwerlastverkehr soll den zuständigen Fachausschüssen schnellstmöglich vorgelegt werden.

# GFL - Fraktion

im Rat der Stadt Lünen a. d. Lippe



GFL-Fraktion • Münsterstraße 1d • 44534 Lünen an der Lippe

An den  
Bürgermeister der Stadt Lünen  
Herrn Jürgen Kleine-Frauns u. a.  
Willy-Brandt-Platz 1  
44532 Lünen

**Ansprechpartner:**

Andreas Dahlke  
stellv. Fraktionsvorsitzender

**Kontakt:**

Tel.: (0 23 06) 3 01 74 77  
E-Mail: fraktion@gfl-luenen.de

Lünen, 28. Mai 2021

**Antrag an die Ausschüsse für a) Umwelt, Klima, Mobilität am 15. Juni 2021, b) für Sicherheit und Ordnung am 16. Juni 2021 und c) ggf. weitere zuständige Gremien - Verkehrsumgehungskonzept für den Schwerlastverkehr im Ortsteil Brambauer**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,  
sehr geehrte Ausschussvorsitzende,  
sehr geehrte Ausschussmitglieder,

die GFL-Fraktion beantragt, den nachfolgenden Beschlussvorschlag auf die Tagesordnungen der o. g. Gremien zu setzen.

**Antrag**

*Die Verwaltung wird beauftragt, baldmöglichst mit den zuständigen Behörden und angrenzenden Kommunen ein Verkehrsumgehungskonzept für den Schwerlastverkehr in Brambauer zu erarbeiten, den Aufsichtsbehörden zur Genehmigung vorzulegen und schnellstmöglich umzusetzen. Dabei sind die Ergebnisse der vorhandenen und in naher Zukunft erwartbaren Verkehrsgutachten zu berücksichtigen. Ein Zwischenstand über alternative Verkehrsführungen für den Schwerlastverkehr soll den zuständigen Fachausschüssen schnellstmöglich vorgelegt werden.*

**Begründung**

Den Bürgerinnen und Bürgern im größten Lünen Ortsteil Brambauer ist der Lkw-Durchfahrtsverkehr nicht länger zuzumuten. Allein das Fahrverbot auf der Waltroper Straße (Feldversuch von Dezember 2017 bis April 2021) hat gezeigt, dass es Alternativen zum Durchfahren des

Seite 1 von 2

# **G F L - Fraktion**

*im Rat der Stadt Lünen a. d. Lippe*



Ortskerns gibt. Umso größer war kürzlich der Aufschrei in der Bevölkerung Brambauers, als die Verwaltung ankündigte, dass Fahrverbot wieder aufzuheben.

In Gesprächen unserer Fraktion mit der Aufsichtsbehörde in Arnsberg wurde deutlich, dass die Möglichkeit eines Schwerlast-Verkehrsumgehungskonzepts im Zuge entsprechender Szenarien bestehe. Aus Sicht der GFL-Ratsfraktion reicht es nicht, allein die erneute Verkehrszählung im Herbst 2021 abzuwarten. Die Sachlage ist seit Jahren klar: Brambauer braucht eine Lösung, die auch die Belange der Nachbarkommunen Waltrop und Dortmund einbezieht. Die Lünen Verwaltung sollte deshalb initiativ werden, um im Städteverbund sowie in enger Abstimmung mit der Aufsichtsbehörde Optionen für ein Schwerlast-Verkehrsumgehungskonzept für Brambauer auf den Weg zu bringen.

Die GFL-Fraktion weist zudem darauf hin, dass sich analog zum Klimaschutz auch der Schutz vor Lärm durch Gerichtsentscheide und Gesetzesänderungen verschärfen wird. Insofern ist damit zu rechnen, dass Bürgerinnen und Bürger diesen neuen Lärmschutz für sich reklamieren und ggf. einklagen werden - insbesondere Anwohner von Straßen mit hohem Schwerlastverkehrsanteil.

Über eine Unterstützung unseres Antrags würden wir uns freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Johannes R. Hofnagel

Fraktionsvorsitzender

Seite 2 von 2

## ANTRAG AF-99/2021

	DATUM	SITZUNGSTEIL
GFL-Fraktion	31.05.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	15.06.2021	3/20	
Ausschuss für Arbeitsmarkt, Wirtschaftsförderung und Innovation	vorberatend	30.06.2021	3/20	
Ausschuss für Stadtentwicklung und -planung	vorberatend	24.08.2021	4/20	
Rat der Stadt Lünen	beschließend	16.09.2021	5/20	

### BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

#### **Antrag der GFL-Fraktion i.S. Erhalt des Baumbestandes auf der Ex-Bischoff-Deponie in Lippholthausen**

Siehe Anlage.

Die Verwaltung wird beauftragt, sich für den vollständigen Erhalt des Baumbestandes auf der ehemaligen Bischoff-Deponie in Lippholthausen einzusetzen und dafür alle erforderlichen Maßnahmen in die Wege zu leiten.

# GFL - Fraktion

im Rat der Stadt Lünen a. d. Lippe



GFL-Fraktion • Münsterstraße 1d • 44534 Lünen an der Lippe

An den  
Bürgermeister der Stadt Lünen  
Herrn Jürgen Kleine-Frauns  
Willy-Brandt-Platz 1  
44532 Lünen

**Ansprechpartner:**

Prof. Dr. Johannes R. Hofnagel  
Fraktionsvorsitzender

**Kontakt:**

Tel.: (0 23 06) 3 01 74 77  
E-Mail: [fraktion@gfl-luenen.de](mailto:fraktion@gfl-luenen.de)

Lünen, 28. Mai 2021

**Antrag an die Ausschüsse a) für Umwelt, Klima und Mobilität am 15. Juni 2021, b) Arbeit, Wirtschaft, Innovation am 30. Juni 2021, c) Stadtentwicklung, Stadtplanung am 24. August 2021 sowie den Rat am 16. September 2021**

**Erhalt des Baumbestandes auf der Ex-Bischoff-Deponie in Lippholthausen (ehem. Steag-Gelände)**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,  
sehr geehrte Ausschussvorsitzende,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die GFL-Ratsfraktion beantragt, den folgenden Beschlussvorschlag auf die Tagesordnung der o. g. Gremium zu setzen.

Die Verwaltung wird beauftragt, sich für den vollständigen Erhalt des Baumbestandes auf der ehemaligen Bischoff-Deponie in Lippholthausen einzusetzen und dafür alle erforderlichen Maßnahmen in die Wege zu leiten.

## **Begründung**

Der Rat der Stadt hat für Lünen den Klimanotstand ausgerufen. Zudem muss das Klimaschutzkonzept nachgeschärft werden, um den Anforderungen der Generationengerechtigkeit zu entsprechen (vgl. hierzu das jüngste BVG-Urteil). Lünen gehört ohnehin schon zu den waldarmen Gebieten in NRW; der heimische Anteil liegt unter zehn Prozent (vgl. Stellungnahme des Gutachters). Zum Vergleich: NRW-weit beträgt der Anteil 25 Prozent (vgl. LEP NRW, Juni 2020). Hinzu kommt: Ausgleichsmaßnahmen für Lüner Bauprojekte wurden andernorts im Kreisgebiet Unna verwirklicht, weil sich in Lünen (angeblich) kein geeigneter Naturraum fand. Allein aus diesen Gründen zeigt sich: Waldbestand ist in Lünen ein hohes schützenswertes Gut.

Wald ist auch ein regelrechter Luftfilter. Auf der ehemaligen Bischoff-Deponie hat sich im Laufe der Jahre ein beachtlicher Baumbestand entwickelt, der auch von den Autoren des „Entwicklungskonzepts Wirtschaftsstandort Lippholthausen 2030“ positiv angesprochen wird. Es liegt aus Sicht der

Seite 1 von 2

Fraktionsvorstand der  
Wählergemeinschaft GFL – GEMEINSAM FÜR LÜNEN  
Vorsitzender Prof. Dr. Johannes R. Hofnagel  
Stellv. Vorsitzende Kunibert Kampmann, Andreas Dahlke, Anja Lueg

Kontakt  
Münsterstr. 1d, 44534 Lünen an der Lippe  
Telefon 02306/ 30 174 77  
Internet [www.gfl-luenen.de](http://www.gfl-luenen.de)  
E-Mail: [fraktion@gfl-luenen.de](mailto:fraktion@gfl-luenen.de)



GFL-Ratsfraktion somit auf der Hand, dass es keinen Eingriff in diesen Baumbestand geben darf. Obendrein ist hinlänglich dokumentiert, dass gerade im Nahbereich Frydagstraße ein Spitzenwert an Feinstaubkonzentration anzutreffen ist und die zukünftige Umweltbelastung durch zusätzlichen Gewerbeverkehr in diesem Gebiet eher zunehmen wird.

Die GFL-Ratsfraktion verkennt nicht, dass der Erhalt von Wald- und anderen Grünzonen aus Natur- und Klimaschutzgründen zu Ertragseinbußen bei der Vermarktung der Gewerbefläche kommen wird. Das ist aus Gründen der Güterabwägung jedoch hinzunehmen, da Natur- und Klimaschutz bekanntlich nicht zum Nulltarif zu haben sind.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Klima-Debatte sollte ohnehin klar sein, dass Gewerbeflächenvermarktung nicht mehr nach den Prinzipien des vergangenen Jahrhunderts erfolgen kann. Vielmehr ist der Erhalt und ggf. die Ausweitung und Ausweisung von Grüngürteln bzw. ökologischen Trittsteinen in gewerblich genutzten Gebieten als gleichberechtigte Querschnittsaufgabe stets zu berücksichtigen.

Die Bedeutung eines „grünen Gewerbegebietes“ wird auch von den Autoren des „Entwicklungskonzepts Wirtschaftsstandort Lippholthausen 2030“ als Chance skizziert, mit der Lünen in der Region positiv auftreten könnte.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unserem o. g. Beschlussvorschlag zustimmen.

Für Fragen und Gespräche stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Johannes R. Hofnagel  
(Fraktionsvorsitzender)

## **ANREGUNG/BESCHWERDE AB-26/2020 1. ERGÄNZUNG**

	DATUM	SITZUNGSTEIL
Anregung/Beschwerde nach § 24 Gemeindeordnung NRW	20.05.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Haupt- und Finanzausschuss	beschließend	01.10.2020	3/20	
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	15.06.2021	3/20	
Ausschuss für Sicherheit und Ordnung	beschließend	16.06.2021	3/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Sicherheitsmaßnahmen im Straßenbereich der Achenbachstraße; Pflanzung von Bäumen**

Siehe Anlage.

An den Rat der Stadt Lünen  
Bürgermeister Kleine -Frauns  
Willy-Brandt-Platz 1  
44532 Lünen

### **Bürgerantrag nach §24 Gemeindeordnung NRW**

hier: Sicherheitsmaßnahmen im Straßenbereich der Achenbachstraße, Pflanzung von Bäumen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

„Ob zu Fuß, mit dem Rad, dem Bus, der Bahn oder mit dem Auto - die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer steht an erster Stelle“ so nachzulesen auf der Internetseite der Stadt Lünen, Abteilung Mobilitätsplanung und Verkehrslenkung.

Wir stellen folgenden Antrag gemäß §24 GO NRW an den Rat der Stadt Lünen:

- Auf dem östlichen Bürgersteig der Achenbachstr. **sollen Bäume gepflanzt werden**, um den Sicherheitsaspekt für die Fußgänger und Radfahrer zu verbessern.

#### **Begründung:**

Die Verkehrsteilnehmer auf dem östlichen Bürgersteig/Radweg können sich nicht sicher fortbewegen, weil immer wieder Fahrzeuge diesen befahren. Insbesondere Schwerlastfahrzeuge, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Fahrzeuge für den Hoch- und Tiefbau, nutzen den ungeschützten Bürgersteig für Ausweich- und Überholmanöver. Bilder und Videos liegen Ihnen vor. Die unzumutbare Situation wurde auch bei der Verkehrsschau, am 28.07.2020, von den Behörden erörtert.

Durch Neuanpflanzung von Bäumen könnte man das verkehrswidrige Verhalten unterbinden. Hinzu kommt das Bäume wichtig für das Stadtklima sind. Der Schatten der Bäume und zugleich ihre Verdunstung sorgen dafür, dass die Hitzebelastung erheblich verringert wird. Bäume nehmen CO<sub>2</sub> auf und können an ihrer Oberfläche Feinstaub binden.

Der westliche Bürgersteig war von Anfang an mit Bäumen bepflanzt und kann deshalb auch nicht als „Überholspur“ genutzt werden.

Wir bitten Sie, unseren Antrag in die Tagesordnung der nächsten Ratssitzung aufzunehmen und darüber abstimmen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen

BI Achenbachstraße

## **ANREGUNG/BESCHWERDE AB-21/2020 1. ERGÄNZUNG**

	DATUM	SITZUNGSTEIL
Anregung/Beschwerde nach § 24 Gemeindeordnung NRW	21.05.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Haupt- und Finanzausschuss	beschließend	01.10.2020	3/20	
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität	vorberatend	15.06.2021	3/20	
Ausschuss für Sicherheit und Ordnung	beschließend	16.06.2021	3/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Abschaffung des Fahrradschutzstreifens auf der Münsterstraße**

Siehe Anlage.

**(24 GO-Antrag)**  
**Schutzstreifen Münsterstraße**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich beantrage nach § 24 der Gemeindeordnung, dass über die Abschaffung des Fahrradschutzstreifens auf der Münsterstraße zugunsten eines festen Fahrradweges auf dem Bürgersteig beraten wird. Dies würde zum einen den hohen Verkehrsfluss durch den Schwerlastverkehr erhöhen und die Sicherheit der vielen Schulkinder und anderen Fahrradfahrern in der Siedlung erhöhen.

Da ein Antrag auf Umleitung des Lastverkehrs abgelehnt worden ist würde es sich um einen guten Kompromiss handeln.

Schöne Grüße

## **ANREGUNG/BESCHWERDE AB-29/2020 1. ERGÄNZUNG**

	DATUM	SITZUNGSTEIL
Anregung/Beschwerde nach § 24 Gemeindeordnung NRW	21.05.2021	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Haupt- und Finanzausschuss	beschließend	01.10.2020	3/20	
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität		15.06.2021	3/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO i. S. Errichtung eines Buswartehäuschen an der Graf-Adolf-Str. neben dem Zugang zum Rathaus**

Siehe Anlage.

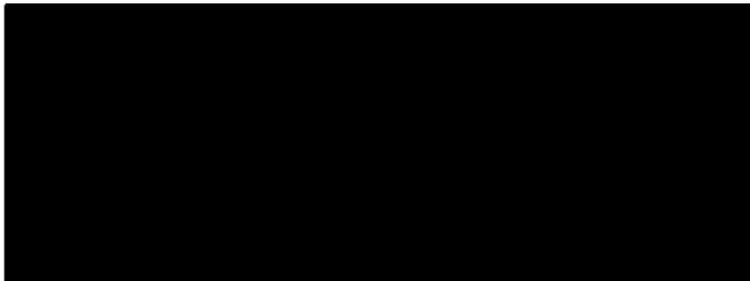
[REDACTED]

**Briefkasteneinwurf Rathaus am 13.09.2020**

Seite 1 von 2

**Stadt Lünen**  
**Bürgermeister**  
**Jürgen Kleine-Frauns**  
Willy-Brandt-Platz 2

44532 Lünen



Lünen, den 13. September 2020

**" Beschwerde"**

gemäß § 24 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW)  
fristwährend gemäß Hauptsatzung der Stadt Lünen vom 31.10.2014 /1. Änderung  
22.10.2018, § 12, Abs. 6

Gemäß der vom Datenschutzbeauftragten der Stadt bestätigten Datenschutzgrundsätze verweise ich auf den Anspruch des Einreichers auf Anonymisierung der Kontaktdaten für die Behandlung in den zuständigen Gremien.

**Thema:**

**Errichtung eines Buswartehäuschen an der Graf-Adolf-Str. neben dem Zugang zum Rathaus**

**Situationsbeschreibung:**

Der Antrag nach § 24 GO vom 30.11.2017 zu obigen Thema wurde im AU Si+O am 14.02.2018 beraten.

**Ergebnis:**

*Herr Reeker berichtet, dass nach mehrfachen Prüfungen die Einrichtung eines Buswartehäuschens aufgrund mangelnden Platzes derzeit nicht möglich sei. Da der Bedarf nachvollziehbar erscheine, werde versucht Fläche vom Eigentümer des angrenzenden Grundstücks zu erwerben. Der Ausschuss signalisiert in Gesamtheit Zustimmung zum Antrag. Herr Billeb bittet in diesem Kontext darum, die Zustimmung mit einem positiven Beschluss zu bekräftigen.*

**Beschluss:**

*Der Ausschuss für Sicherheit und Ordnung beauftragt die Verwaltung alle Möglichkeiten zur Errichtung eines Buswartehäuschens zu prüfen:*

**Resultat.**

**NULL**



[REDACTED]

**Briefkasteneinwurf Rathaus am 13.09.2020**

Seite 2 von 2

Nun ist bekannt, dass seit langem das angrenzende zur Erweiterung in Frage kommende Grundstück, die "Villa Urban", einer mittelbaren Beteiligung der Stadt Lünen, SL Grundbesitz GmbH&CoKG, gehört.

**Wieso kann nicht mit der der Bürgerschaft gehörenden Beteiligung der notwendige Flächenerwerb durchgeführt und der beschlossene Aufbau des Wartehäuschens realisiert werden???**

Lünen, den 13. September 2020

[REDACTED]

## ANFRAGE AF-102/2021

		DATUM	SITZUNGSTEIL	
GFL-Fraktion		10.06.2021	öffentlich	
GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität		15.06.2021	3/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Anfrage der GFL-Fraktion v. 08.06.21 i. S. Baumschutzsatzung und Pflanzung hitzeverträglicher Bäume**

Siehe Anlage.

GFL-Fraktion • Münsterstraße 1d • 44534 Lünen an der Lippe

An die  
Vorsitzende des UKM-Ausschusses  
Tessa Schächter  
Willy-Brandt-Platz 1  
44532 Lünen

**Ansprechpartner:**

Andreas Dahlke  
Stellv. Fraktionsvorsitzender

**Kontakt:**

Tel.: (0 23 06) 3 01 74 77  
E-Mail: [fraktion@gfl-luene.de](mailto:fraktion@gfl-luene.de)

Lünen, 8. Juni 2021

## Anfrage an den Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität (UKM) am 31. August 2021

### a) Arbeitsstand neue Baumschutzsatzung

### b) Pflanzung hitzeverträglicher Bäume

Sehr geehrte Frau Schächter,  
sehr geehrte Ausschussmitglieder,

die GFL-Fraktion beantragt, die folgende Anfrage auf die Tagesordnung des o. g. Ausschusses zu setzen.

1. Der Fachbereichsleiter „Stadtplanung, Umwelt, Bauordnung“, Herr Thomas Berger, hatte im November 2019 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt erklärt, dass die Verwaltung eine neue Baumschutzsatzung erarbeitet habe, diese aktuell vom Rechtsamt geprüft werde und Anfang 2020 zur Beratung im Ausschuss vorliege (vgl. Protokoll-Auszug unten). Welchen Bearbeitungsstand hat der Entwurf der neuen Baumschutzsatzung nach nunmehr fast zwei Jahren juristischer Prüfung?
2. Welche speziellen Baumarten pflanzt die Stadtverwaltung mit Blick die Hitze- und Trockenperioden (Klimawandel) - bzw. beabsichtigt sie zukünftig zu pflanzen a) bei allgemeinen Aufforstungen und b) als Ersatz für Straßenbäume?
3. Gehört hierzu auch die Zerreiche (*Quercus cerris*)? Falls ja: Warum? Falls nein: Warum nicht?
4. Welche Mehrkosten ergeben sich durch die Auswahl von hitze- bzw. trockenheitsverträglichen Bäumen?
5. Welche Auswirkungen auf den Pflegeaufwand hat das Pflanzen dieser Baumarten nach Einschätzung der Fachverwaltung (u. a. Anschaffungskosten, Pflegeaufwand etc.).

## VI ANTRÄGE

### 1. AF-234/2019

Antrag der GFL-Fraktion vom 18.09.2019 i. S. Erarbeitung eines Entwurfs einer zeitgemäßen Baumschutzsatzung für das Stadtgebiet

Herr Berger erläutert, dass die Fachverwaltung bereits einen Entwurf zur Baumschutzsatzung erarbeitet hat. Dieser wird derzeit von der Rechtsabteilung geprüft. Anfang des nächsten Jahres wird der Entwurf der neuen Baumschutzsatzung der Stadt Lünen dem Ausschuss zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die GFL-Fraktion zieht daraufhin den Antrag zurück.

#### **Beschluss:**

Die Verwaltung wird beauftragt, bis zur ersten Sitzung des kommenden Jahres einen Entwurf für eine zeitgemäße Baumschutzsatzung zu erarbeiten und dem Ausschuss zur weiteren Beratung vorzulegen.

Abstimmungsergebnis: Der Antrag wird zurückgezogen.
---

Quelle: Stadt Lünen, Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt am 26. November 2019, Niederschrift, Seite 21

Mit freundlichen Grüßen

Kunibert Kampmann

*stellv. Fraktionsvorsitzender*