

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 zukunftssträftig 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

der Schlossallee. Diese Grünachsen sind wesentliche Elemente der Zukunftsentwicklung von Lippolthausen und können im Sinne einer besseren Vernetzung weiterentwickelt und optimiert werden.

Der Gleisanschluss und das Potenzial der trimodalen Vernetzung: Die Bahnlinie bildet eine deutliche räumliche Barriere, gleichzeitig hat sie vernetzenden Charakter für Güter und ggf. zukünftig auch Perso-

nen. Das räumliche Leitbild für Lippolthausen sieht vor, das vernetzende Potenzial der Bahnlinie durch eine trimodale Nutzung zu befördern und gleichzeitig die Barrierewirkung in ausgewählten Bereichen zu minimieren.

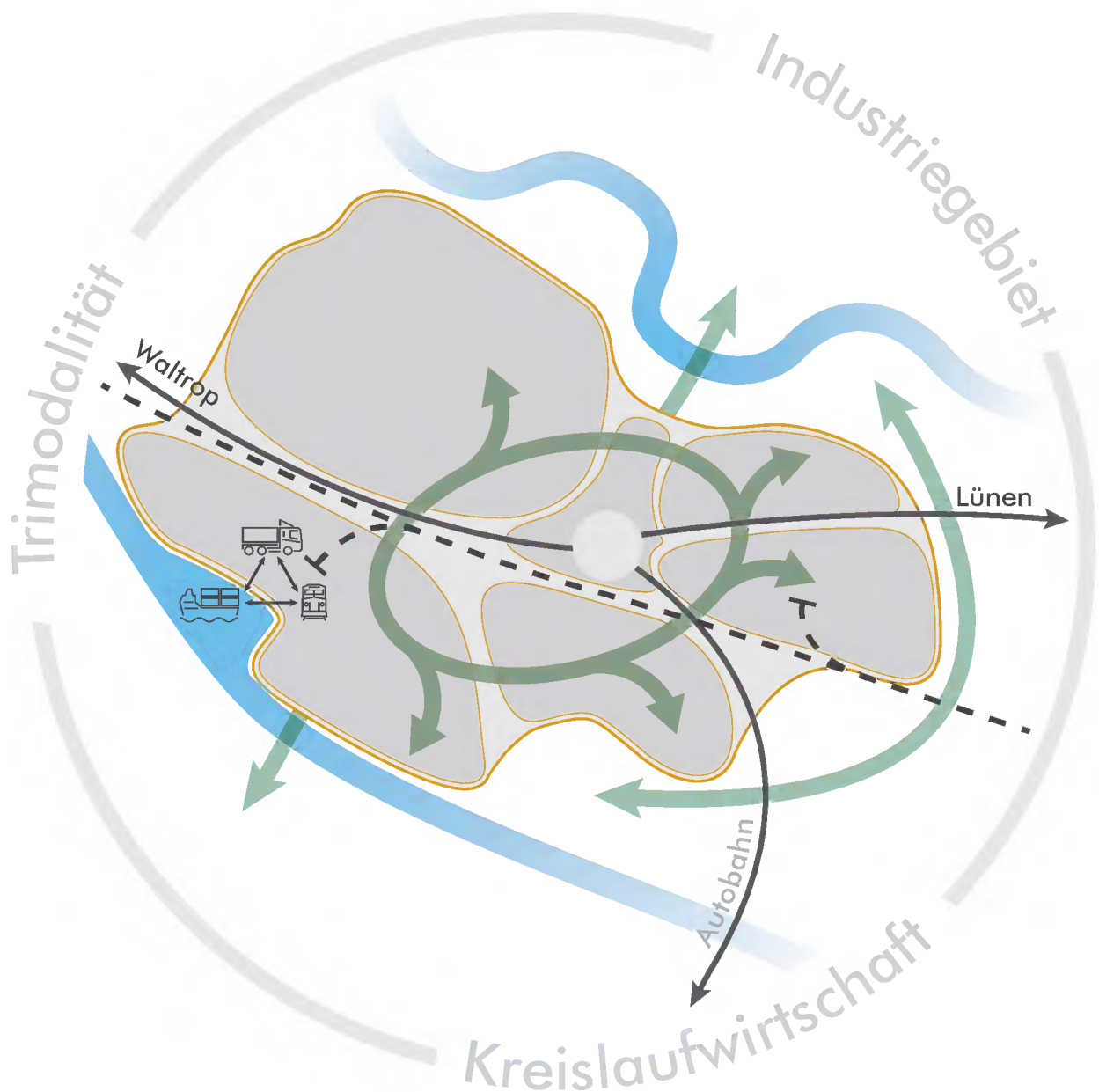


Abbildung 20: Räumliches Leitbild

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

Zeitrahmen: 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

Zeitrahmen: 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:

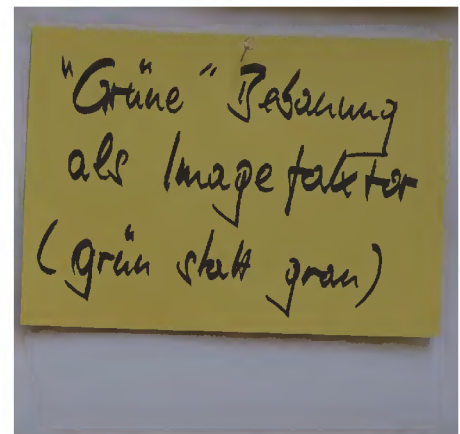
- » eine energetisch optimierte Ausrichtung von Gebäuden und deren Grundrissen
- » flexible, an unterschiedliche Bedarfe anpassbare Konstruktionen
- » der Einsatz klimafreundlicher und recycelbarer Baumaterialien
- » möglichst hohe Effizienz- und Dämmstandards
- » die Nutzung regenerativer Energien
- » 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
- » CO₂-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 Freiflächensystem 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 Freiflächensystem

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

Zeitraum: 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 Durchfahrthöhe 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

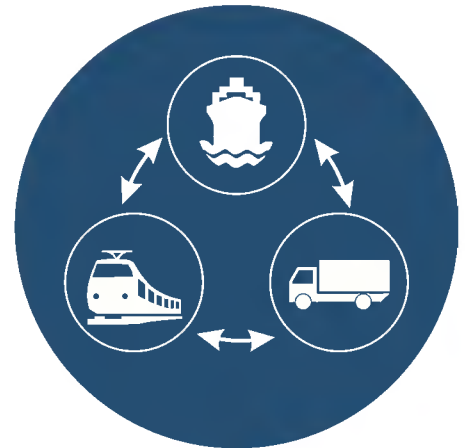
5.2 Damit der Stummhafen seiner trimodalen Funktion gerecht wird, bedarf es einer entsprechenden Infrastrukturausstattung. Neben einer generell verbesserten Zugänglichkeit bzw. Erschließung des Stummhafens (vgl. C 3.2) und klar festgelegten organisatorischen Strukturen (insbesondere in Bezug auf die 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

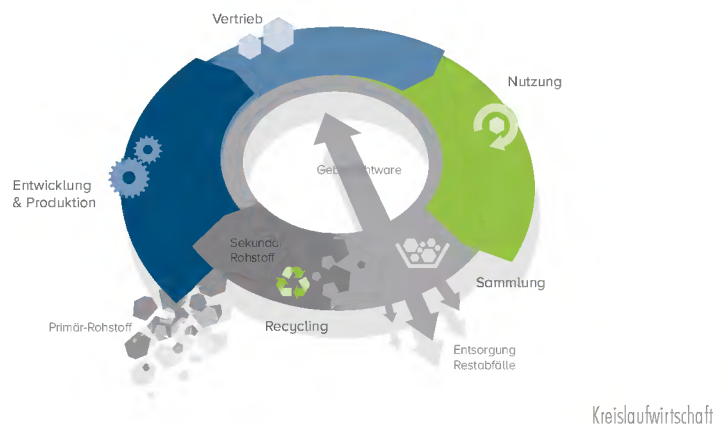
Die sukzessive Schließung der beiden Steinkohlekraftwerke wird einen weitreichenden strukturellen und funktionalen Wandel des Wirtschaftsstandorts Lippolthausen mit sich bringen. Die Entwicklung zu einem nachhaltigen, zukunfts-sicheren und resilienten Industrie- und Gewerbegebiet ist dabei sowohl von 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
- » CO₂-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?