

ENTWURF

ENTWICKLUNGSKONZEPT WIRTSCHAFTSSTANDORT LIPPHOLTHAUSEN 2030



NOVEMBER 2020

IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER

Stadt Lünen

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

AUFTRAGNEHMER



plan-lokal Körbel + Scholle
Stadtplaner PartmbB
Bovermannstraße 8
44141 Dortmund
0231.952083.0
www.plan-lokal.de
mail@plan-lokal.de
Thomas Scholle
Anke Stuhldreier
Lukas Breil
Robert Tenambergen



agiplan GmbH
Dr. Christian Jacobi
Kölner Straße 80-82
45481 Mülheim a.d.Ruhr
0208.9925-0
www.agiplan.de
info@agiplan.de
Dr. Hans-Ulrich Tappe
Stefan Nentwig
Kerstin Sukale



Planersocietät
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
0231.589696-0
www.planersocietaet.de
info@planersocietaet.de
Christian Bexen
Johannes Helmer

GENDERHINWEIS

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



INHALT

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

1 PLANUNGSANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

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

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

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

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

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

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

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



2 PLANUNGS- UND KOMMUNIKATIONSPROZESS

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

2.1 STEUERUNGSGRUPPE

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

2.2 BETEILIGUNG DER UNTERNEHMEN

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

2.3 ZUKUNFTSWERKSTATT

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

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

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

2.4 INFORMATION DER POLITIK

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

Die Ergebnisse werden zum Abschluss des Planungsprozesses im Januar 2020 präsentiert, mit den Vertretern der politischen Fraktionen besprochen und für die Beschlussfassung vorbereitet.



Zukunftswerkstatt am 13.08.2020 im Lüntec

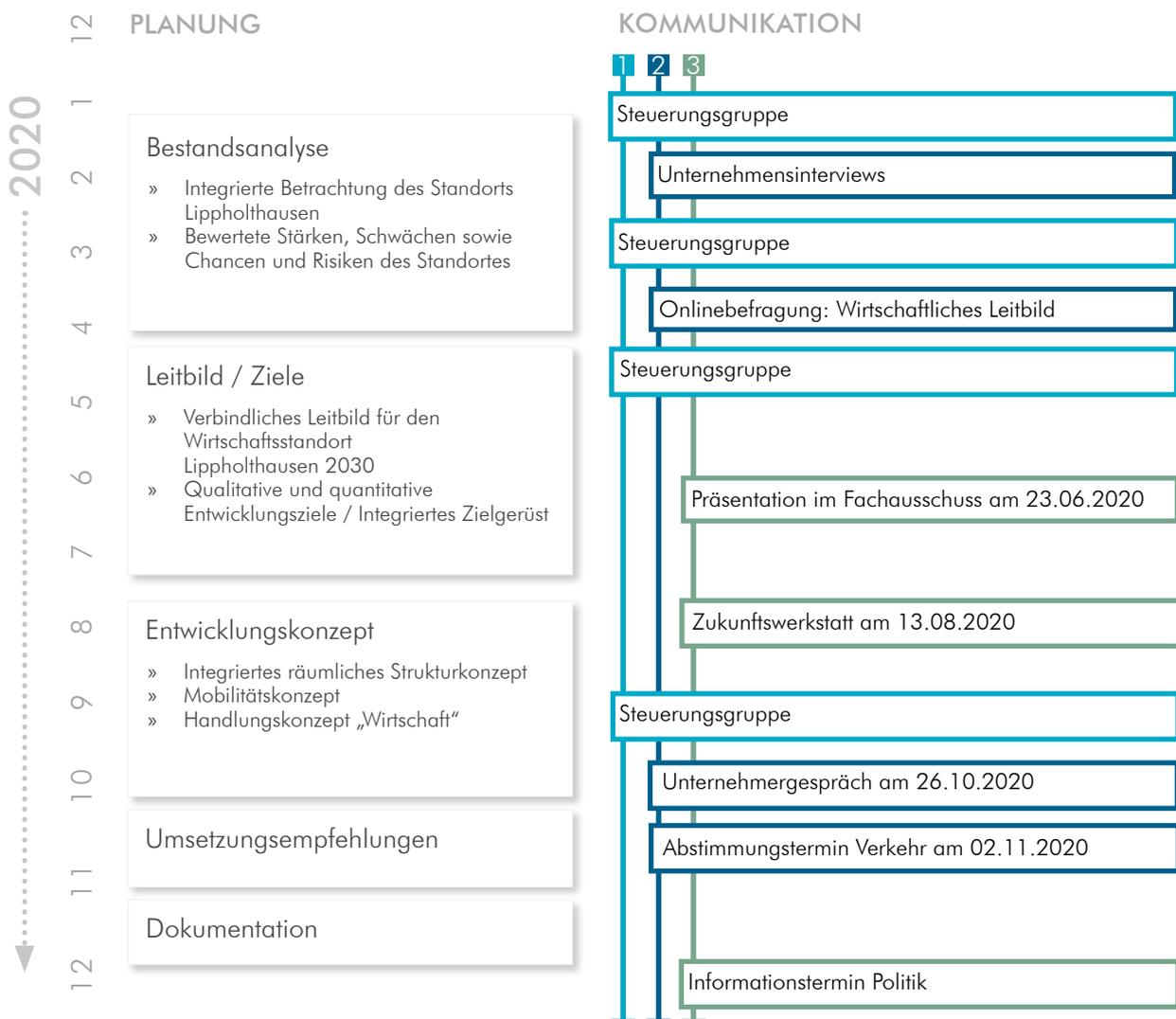


Abbildung 1: Ablauf Planungs- und Kommunikationsprozess

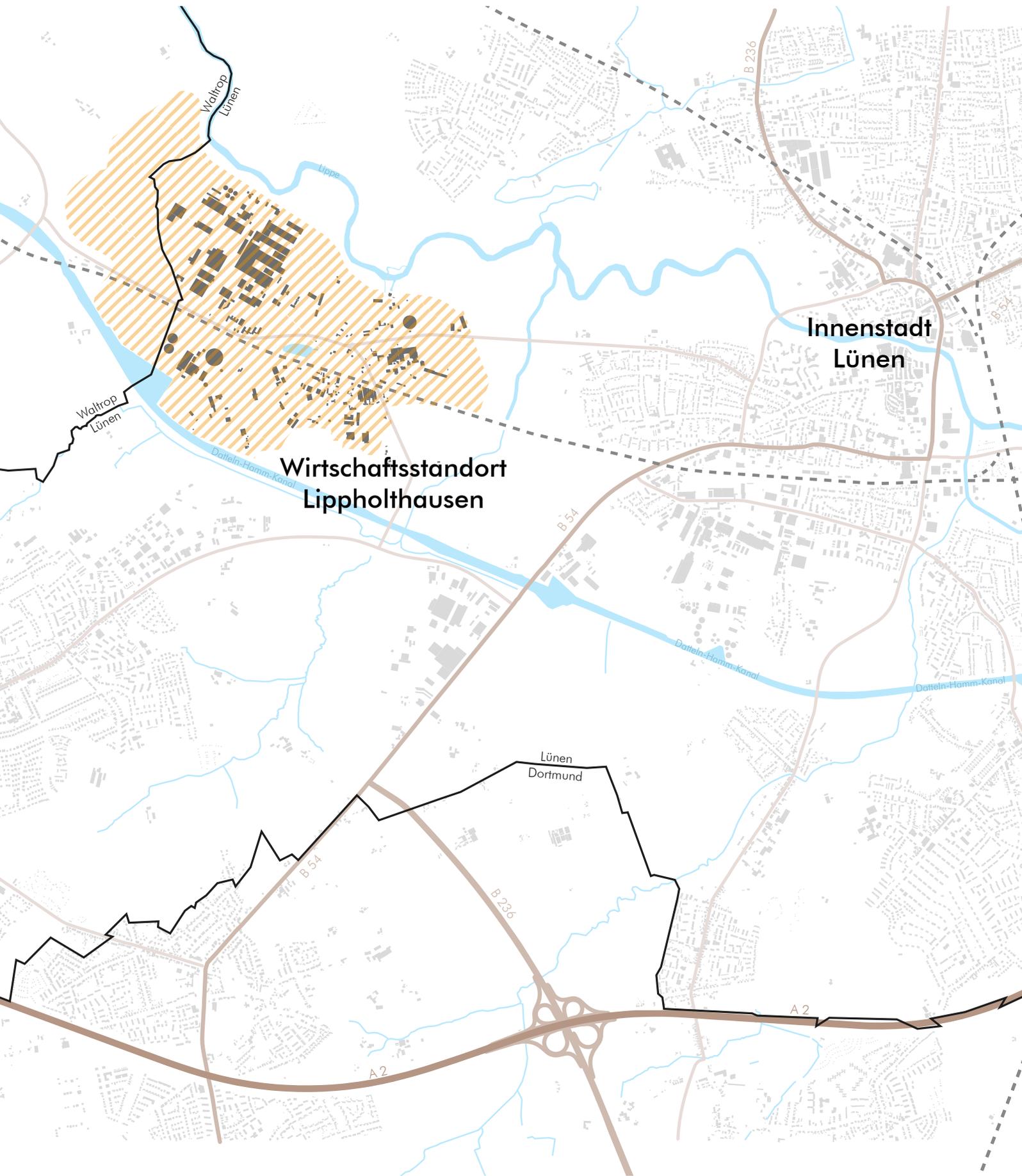


Abbildung 2: Lage und stadträumliche Einbindung

3 BESTANDSAUFNAHME

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

3.1 LAGE UND STADTRÄUMLICHE EINBINDUNG

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

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

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

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

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

Restfragmenten von Wohnbebauung und anderweitigen Fremdnutzungen.

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

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

3.2 HISTORISCHE ENTWICKLUNG

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

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

3.3 BAU- UND NUTZUNGSSTRUKTUR / STADTBILD

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

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

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



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



Leerstehendes Wohnhaus der ehemaligen Werksiedlung Am Lünen Brunnen



Schlossmühle an der Brunnenstraße



Förderband von STEAG Power Minerals über die Molkrestaße

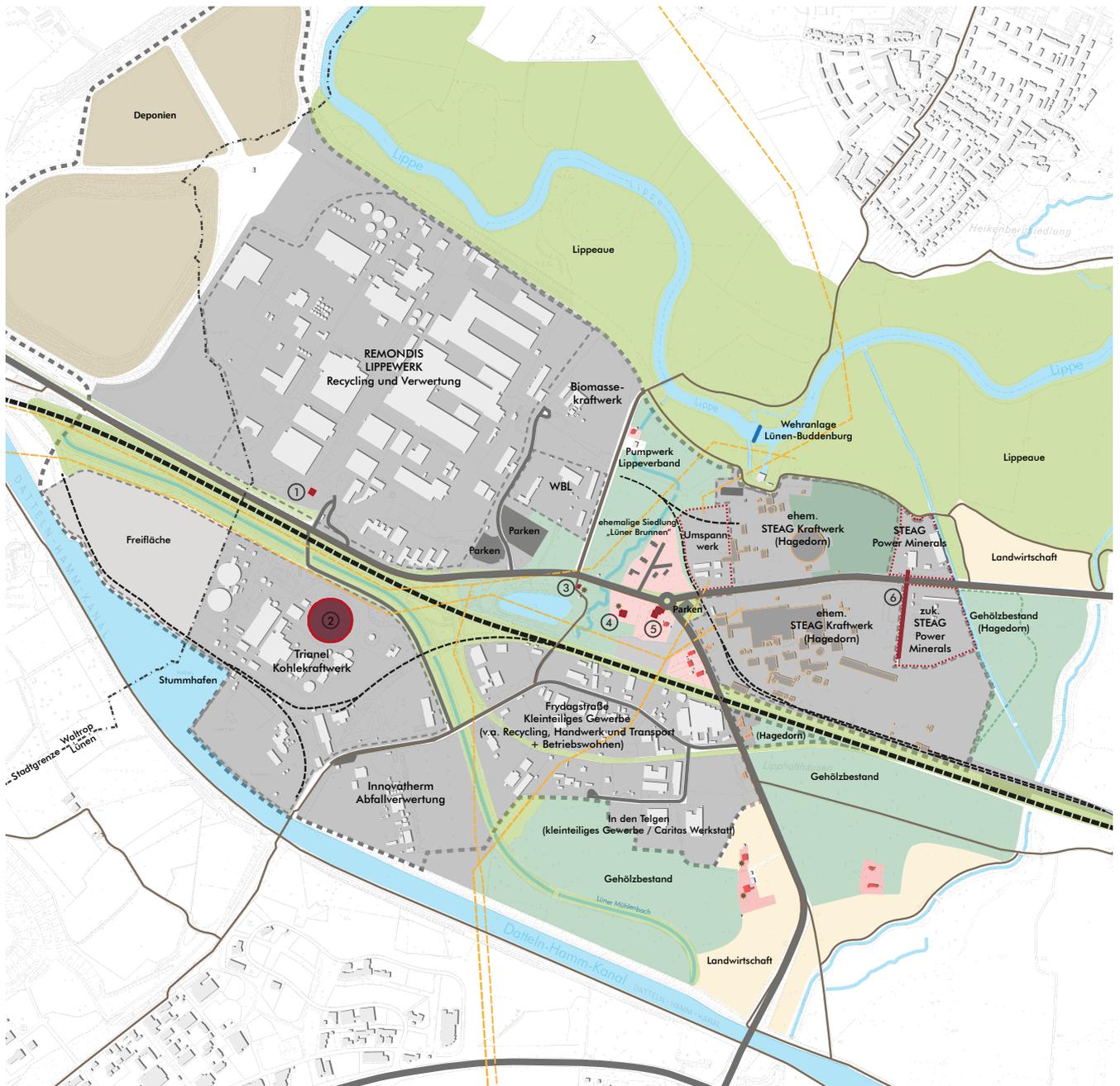


Abbildung 3: Bau- und Nutzungsstruktur

- | | | | |
|---|---|---|------------------------------------|
|  | Gewässer |  | Leerstand Wohnen (Abriss) |
|  | Landwirtschaftliche Fläche |  | Leerstand Gewerbe (Abriss) |
|  | Wald / Gehölzfläche |  | Denkmalschutz |
|  | Freiflächen |  | Haupterschließung Straße |
|  | Wohnnutzung |  | Parken |
|  | Industrie-/ Gewerbe-/ Kraftwerksflächen |  | Städtebauliches Merkzeichen |
|  | Stromtrasse |  | Wasserturm |
|  | Schienenwege |  | Kühlturm |
|  | Fuß- / Radweg |  | Schlossmühle |
|  | Bebauung Gewerbe / Industrie |  | Villa Bonin |
|  | Bebauung Wohnen |  | Leerstand Gasthof Zum Lüne Brunnen |
| | |  | Schrägaufzug / Förderband |

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

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

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

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

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

3.4 GRÜN- UND FREIRAUM

Der Wirtschaftsstandort Lippolthausen wird von großräumigen Landschaftsbereichen umgeben. Hierzu zählen

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

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

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

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

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

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

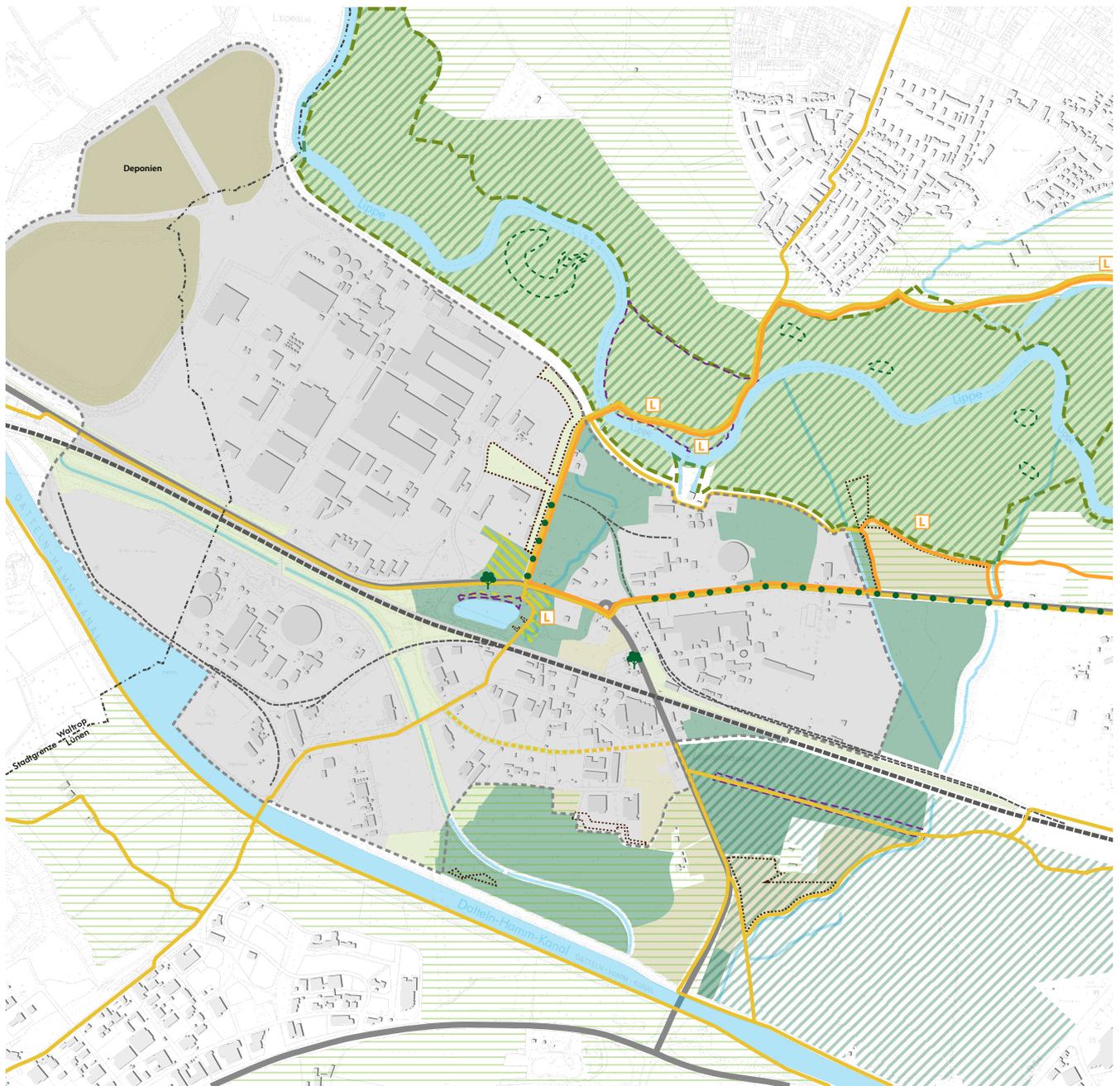


Abbildung 4: Grün- und Freiraum



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

3.5 UMWELT UND KLIMA

ALTLASTEN

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

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

LÄRMEMISSIONEN / -IMMISSIONEN

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

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

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

LUFTQUALITÄT / SCHADSTOFFE

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

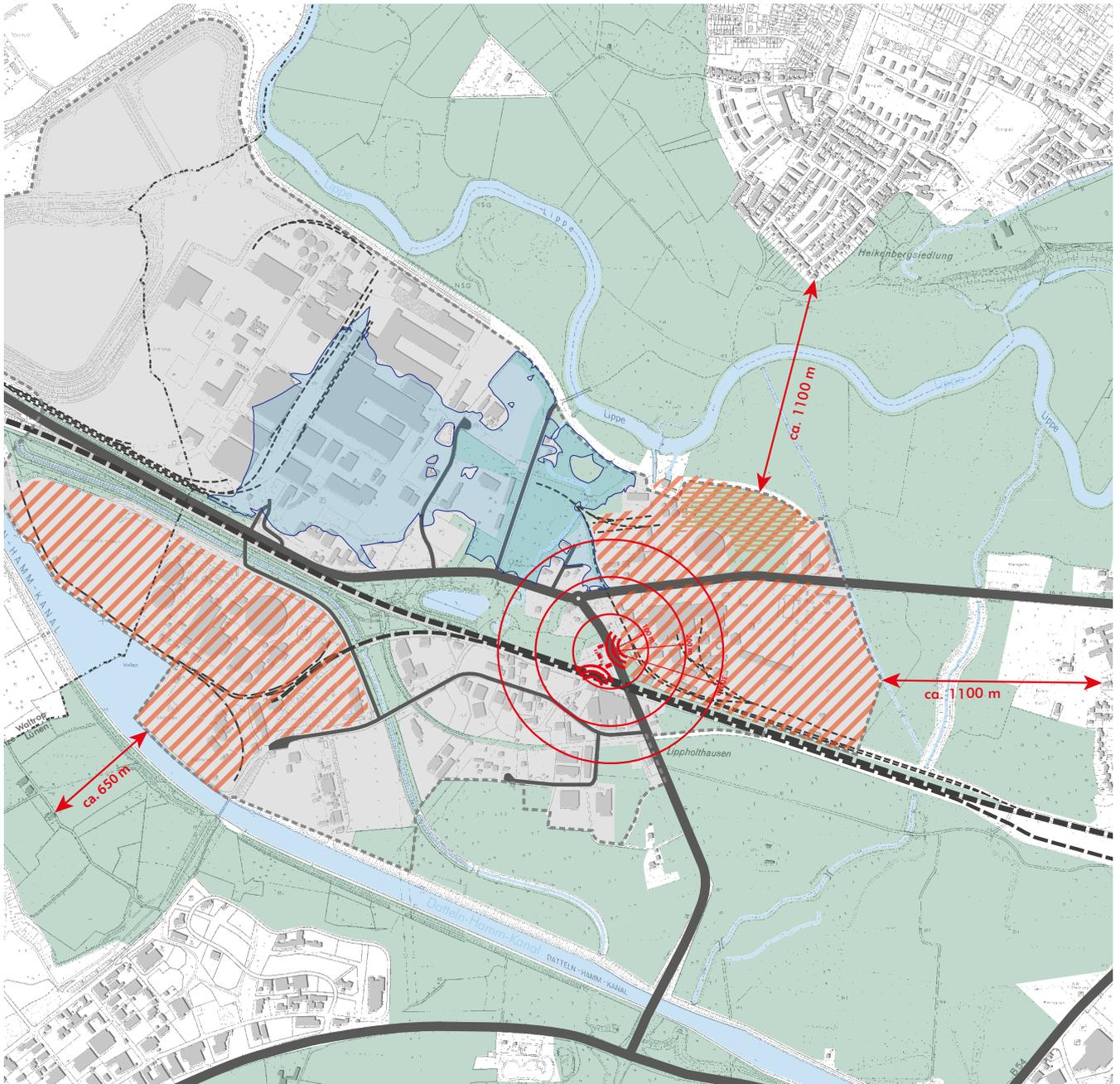


Abbildung 5: Umwelt und Klima

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

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

HOCHWASSER- UND ÜBERFLUTUNGSRISIKO

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

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

KLIMA

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

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

3.6 VERKEHR

FLIESSENDER KFZ-VERKEHR

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

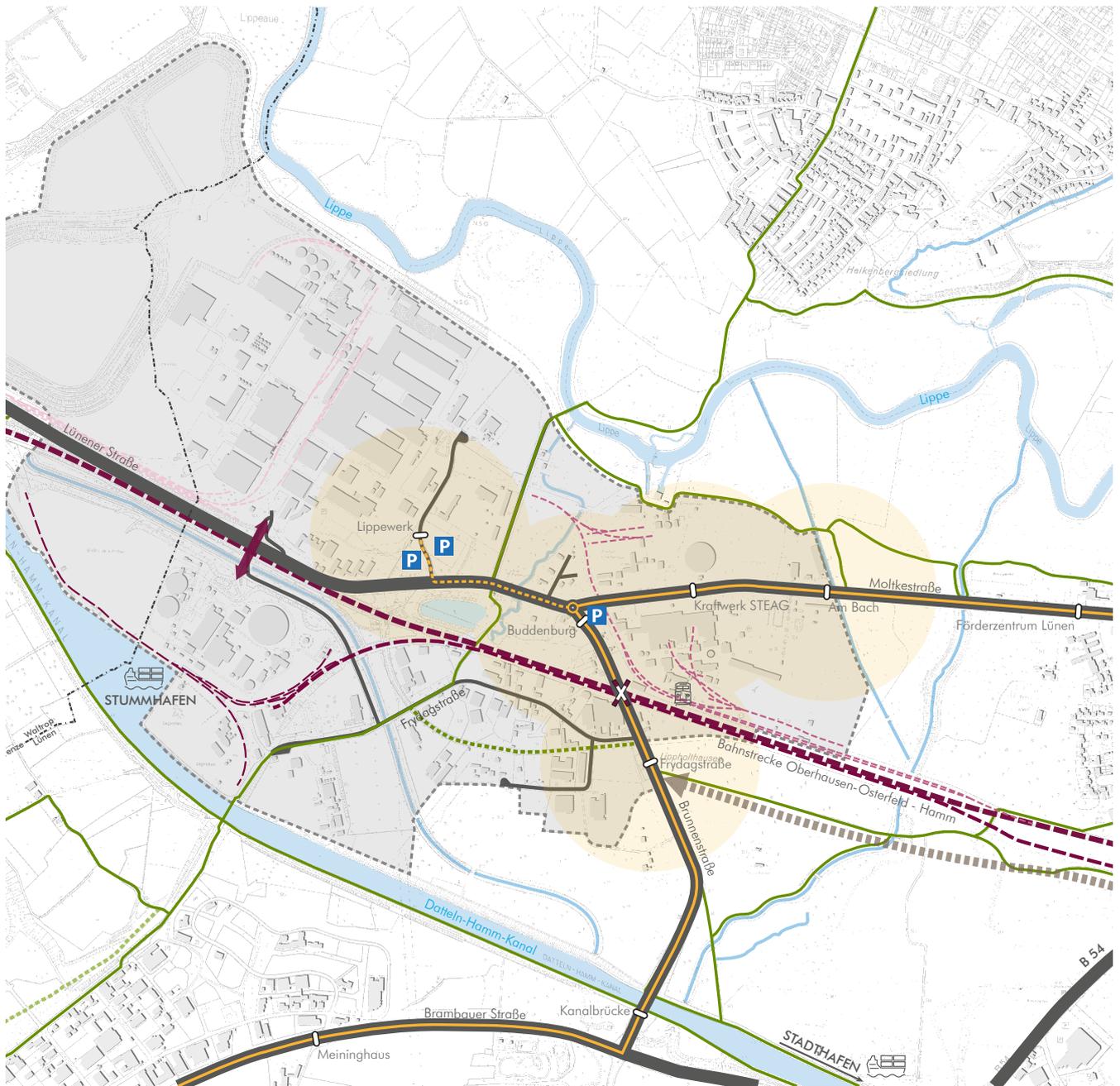


Abbildung 6: Verkehrliche Erschließung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VERKEHRSUNTERSUCHUNG HAUPTVERKEHRSSTRASSENNETZ

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

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

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

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

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

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

RUHENDER KFZ-VERKEHR

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



Großflächige Parkräume



Bushaltestelle Am Bach



Bushaltestelle Buddenburg

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

ÖPNV

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

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

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

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

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

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

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

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

RADVERKEHR

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

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



Bahnübergang Brunnenstraße



Bahnübergang Mühlenweg, Blick nach Norden



Bahnübergang Mühlenweg, Blick nach Süden

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

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

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

Im Zuge einer Förderung des Radverkehrs soll in Lünen neben der vorhandenen Nord-Süd-Trasse eine Ost-West-Verbindung entstehen. Diese soll von Brambauer nach Lünen (Zentrum) führen und würde das Untersuchungsgebiet - je nach gewählter Variante - durchqueren oder tangieren. Eine Machbarkeitsstudie ist aktuell von der Stadt Lünen in Erarbeitung.

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



Erlebnissrundweg Lippeaue, östlich des STEAG-Geländes



Erlebnissrundweg Lippeaue, nördlich des STEAG-Geländes



Wanderweg an der Schlossmühle

FUSSVERKEHR

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

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

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

FAHRZEITVERGLEICH

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

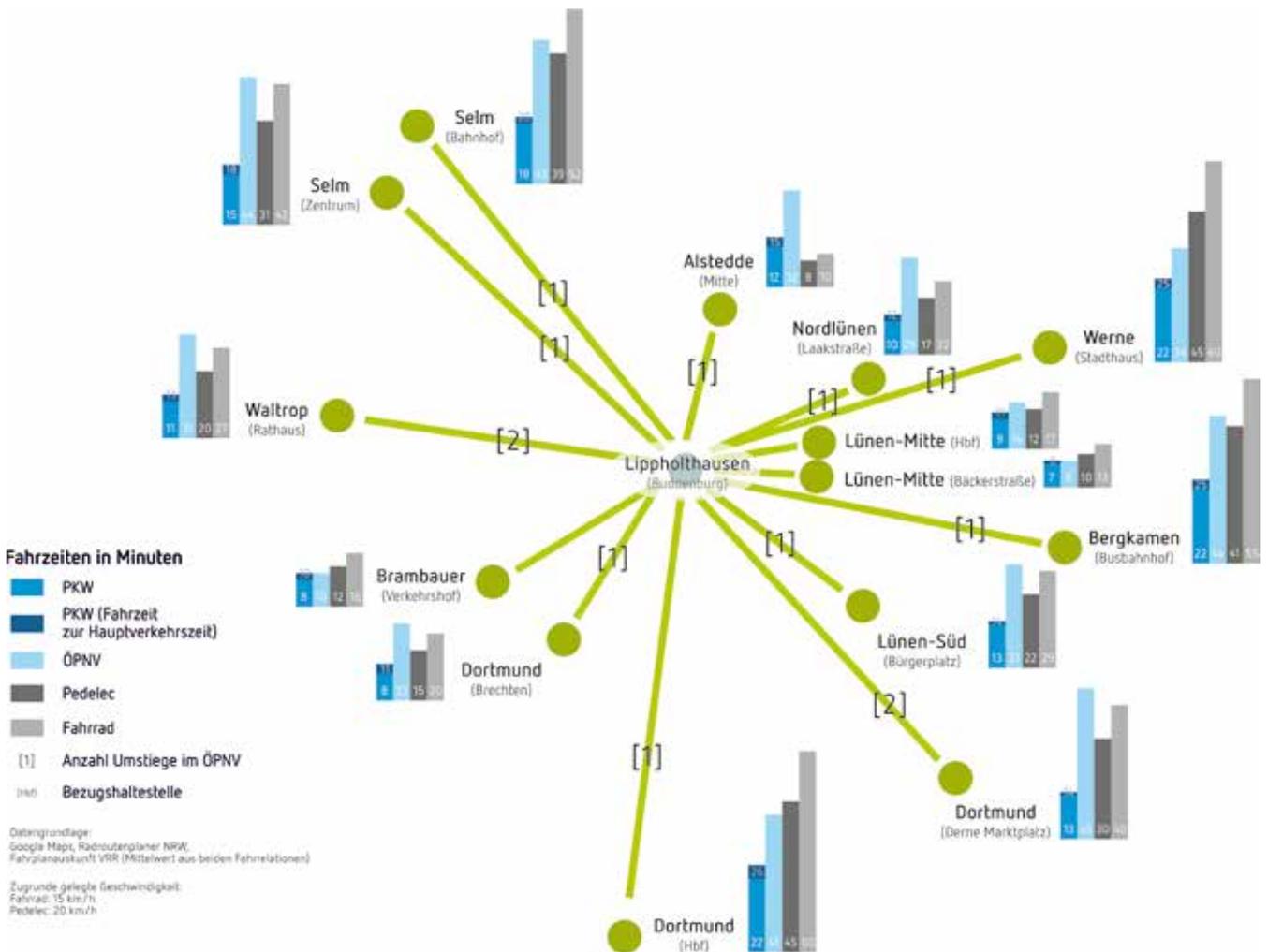


Abbildung 8: Fahrzeiten von Lippolthausen zu ausgewählten Zielen nach Verkehrsmittel

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

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

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

TRIMODALITÄT

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

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



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



Bahnunterführung „Zum Stummhafen“



Ausziehgleis STEAG (Südfläche)

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

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

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

3.7 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

REGIONALPLAN

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

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

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

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

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

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

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

BEBAUUNGSPLÄNE

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

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

3.8 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

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

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

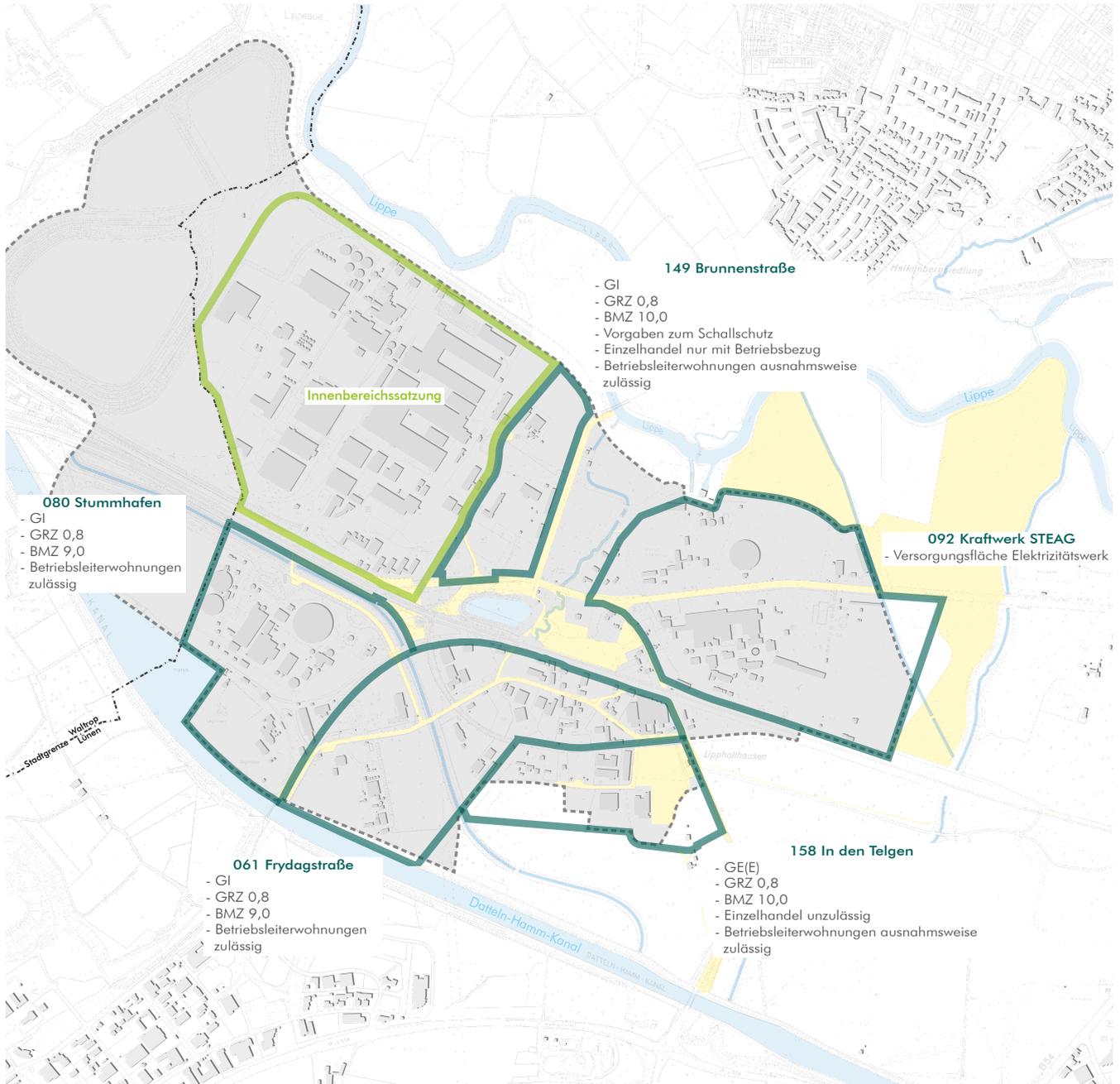


Abbildung 9: Planungsrechtliche Grundlagen und Eigentumsverhältnisse

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

4 ANALYSE DER WIRTSCHAFTLICHEN SITUATION

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

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

4.1 BESTANDSAUFNAHME VOR ORT

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

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

GEBIETSDARSTELLUNG

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

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

WIRTSCHAFTS- UND BRANCHENSTRUKTUR

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

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

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

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

4.2 SOZIOÖKONOMISCHE ANALYSE

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

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

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

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

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

ARBEITSMARKT

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

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

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

WIRTSCHAFTSSTRUKTUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PENDLERSTRÖME

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

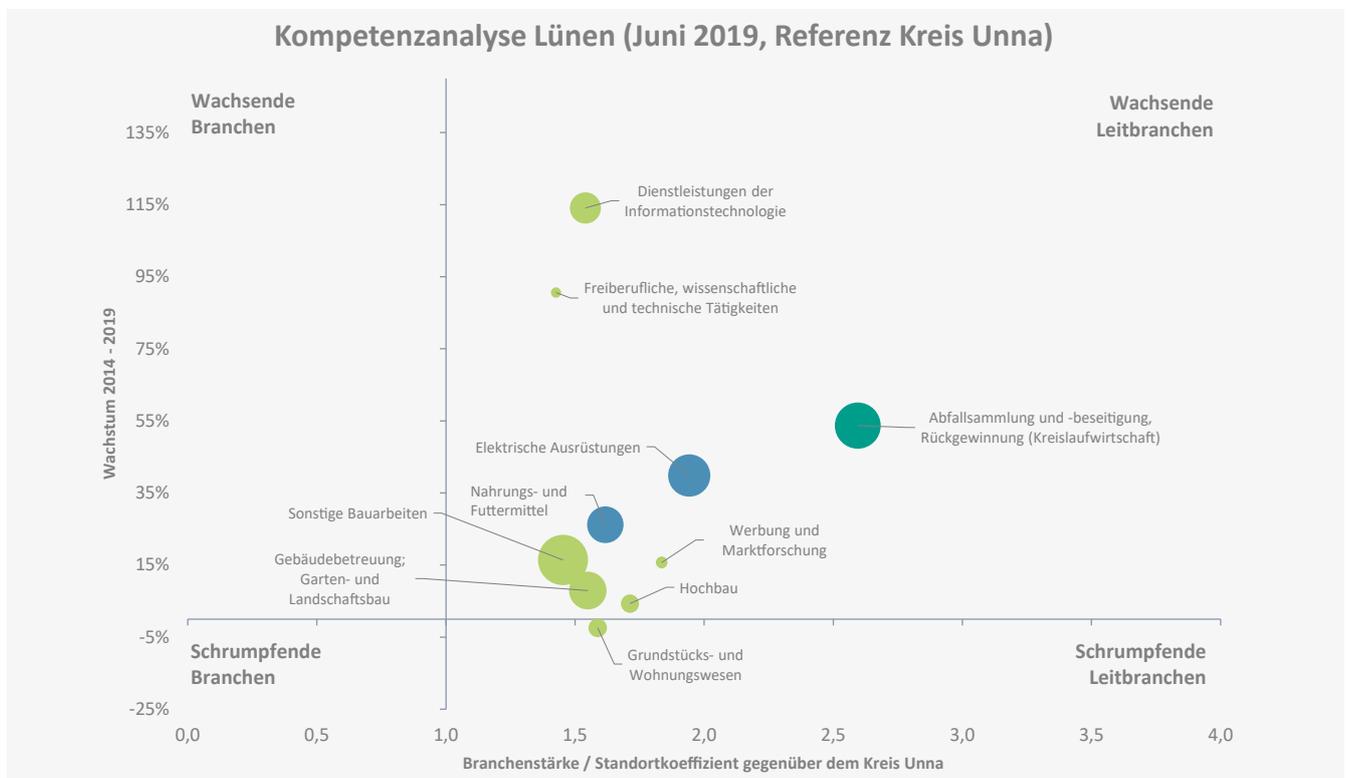


Abbildung 10: Kompetenzanalyse Lünen (Juni 2019, Referenz Kreis Unna)

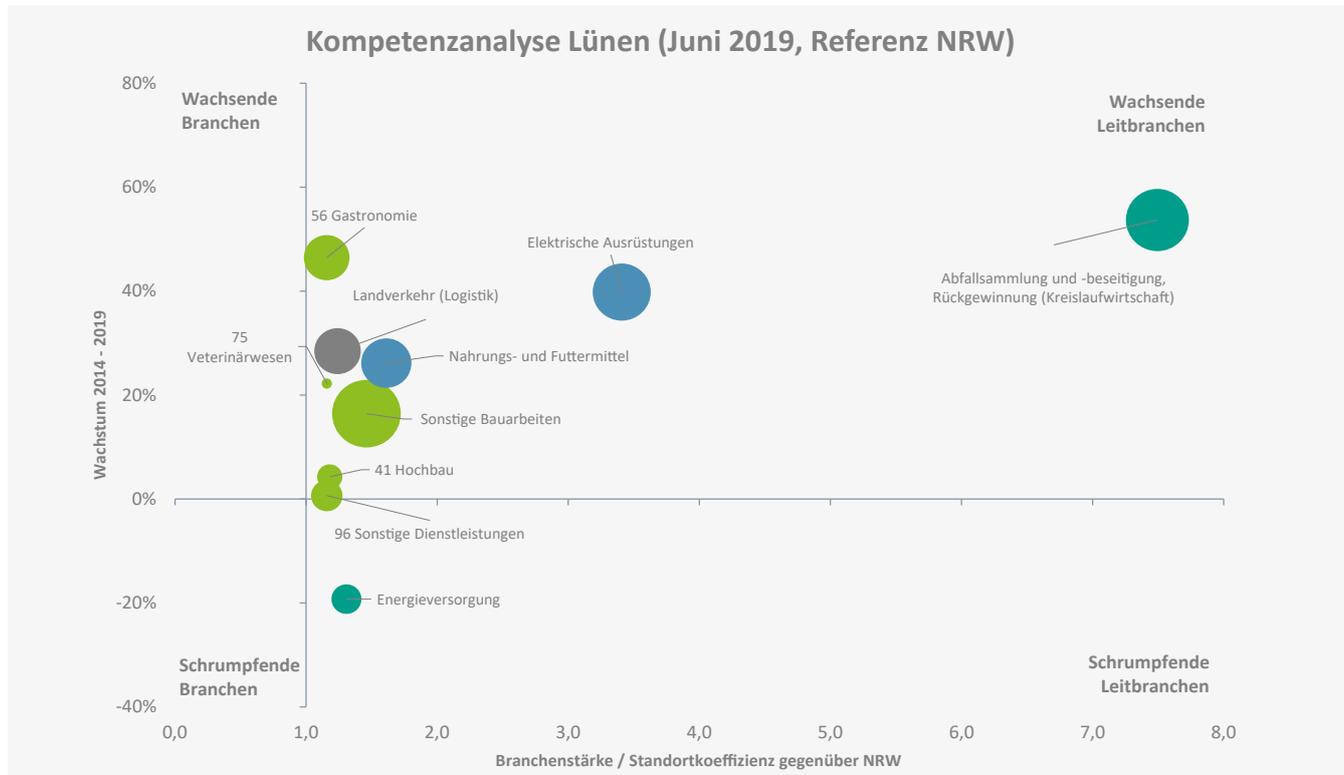


Abbildung 11: Kompetenzanalyse Lünen (Juni 2019, Referenz NRW)

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

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

4.3 ERGEBNISSE DER INTERVIEWS

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

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

Abbildung 12: Übersicht über die geführten Experteninterviews

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

MAKRORÄUMLICHE LAGE

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

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

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

INFRASTRUKTUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PLANUNGSRECHT UND NUTZUNGSKONFLIKTE

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

FLÄCHENANGEBOT UND NACHFRAGE

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

4.4 ERGEBNISSE ONLINEBEFRAGUNG

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

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

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

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

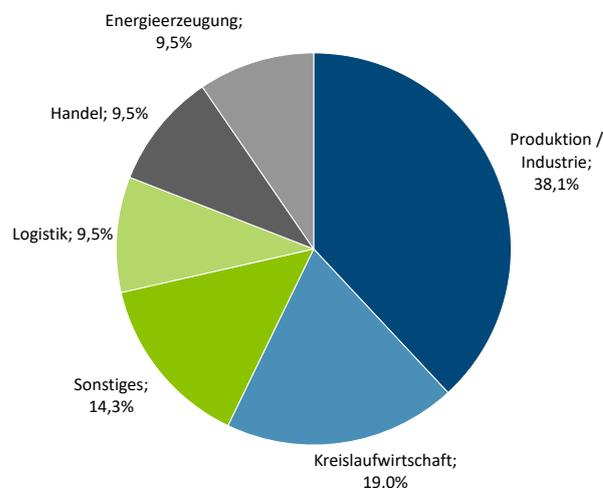


Abbildung 13: Verteilung der Umfrageteilnehmer nach Wirtschaftsbereichen

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

▷ DER STANDORT WIRD ÜBERWIEGEND POSITIV GESEHEN

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

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

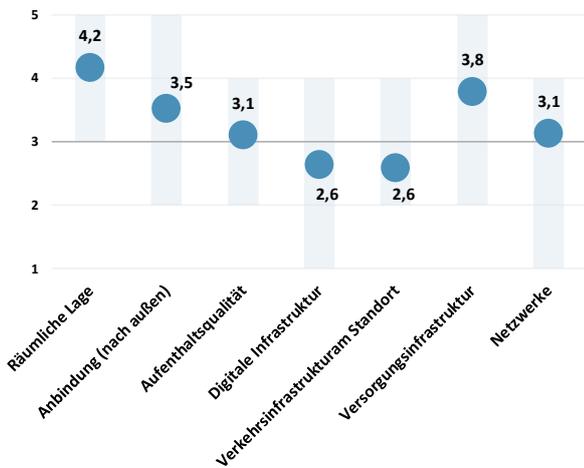


Abbildung 14: Bewertung des Standortes Lippolthausen

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

▷ ZENTRALER VERBESSERUNGSBEDARF BESTEHT IN DER LOKALEN VERKEHRSINFRASTRUKTUR

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

übergang Brunnenstraße, mit dem Vorschlag, diesen zu untertunneln.

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

▷ ZEITNAHE BETRIEBSERWEITERUNGEN SIND AM STANDORT GEPLANT

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

▷ TRIMODALITÄT IST FÜR VIELE UNTERNEHMEN EIN WICHTIGES THEMA

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

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

▷ KOHLEAUSSTIEG BETRIFFT UNTERNEHMEN AM STANDORT DIREKT

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

▷ LEITBILDER AUS DEN BEREICHEN INDUSTRIE UND NACHHALTIGKEIT WERDEN FAVORISIERT

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

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

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

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

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

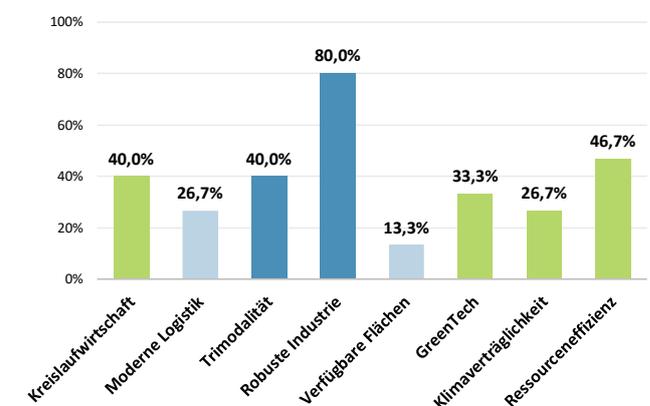


Abbildung 15: Zustimmung zu potenziellen Themen eines Leitbilds

4.5 ÜBERGREIFENDE THEMENSTELLUNGEN

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

ROLLENBILDER UND UNTERNEHMERGEFÜGE VOR ORT

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

ternehmensgruppe als Käufer der ehemaligen STEAG-Fläche zu nennen.

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

DIENTSTLEISTUNGSANGEBOTE VOR ORT

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

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

4.6 THEMATISCHE EXKURSE

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

KREISLAUFWIRTSCHAFT

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

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

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

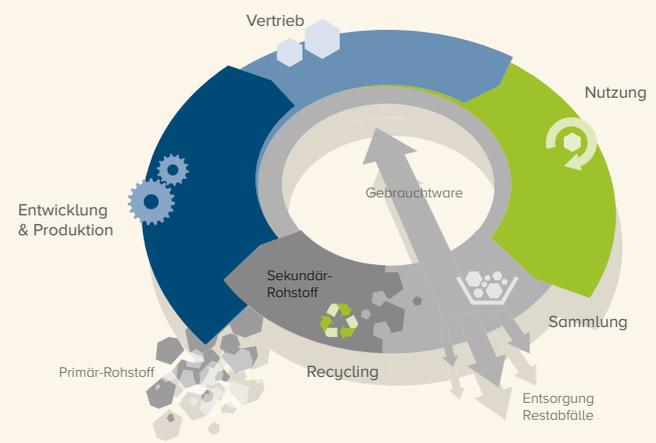


Abbildung 16: Kreislaufwirtschaft

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

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

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

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

Mio. Tonnen als Hauptverursacher anzusehen sind.

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

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

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

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

MODERNE LOGISTIK

Die sozioökonomische Analyse der Stadt Lünen in Kapitel 2.2. dieses Berichts ergab ambivalente Ergebnisse für die dort ansässigen Unternehmen der Logistik: Die Straßenlogistik weist eine leichte Spezialisierung auf, wohingegen die Lagerei nicht spezialisiert ist. Insgesamt umfasst die Logistikbranche etwa 5,4 Prozent aller Beschäftigten in Lünen. Der Kreis Unna, dem die Stadt Lünen angehört, wurde in den vergangenen Jahren bereits mehrmals vom LogistikCluster.NRW und NRW.INVEST als „Logistikstandort des Jahres in NRW“ ausgezeichnet oder belegte vordere Platzierungen. Und auch das gesamte Ruhrgebiet belegt in Rankings vordere Plätze: So erreichte es 2018 bei der regionalen Analyse der deutschlandweiten Logistikflächenumsätze ab 5.000 m² zum dritten Mal in Folge den ersten Platz und setzte mit rund 574.000 m² fünf Prozent mehr um als im Vorjahr. (Jones Lang Lasalle, 2019)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

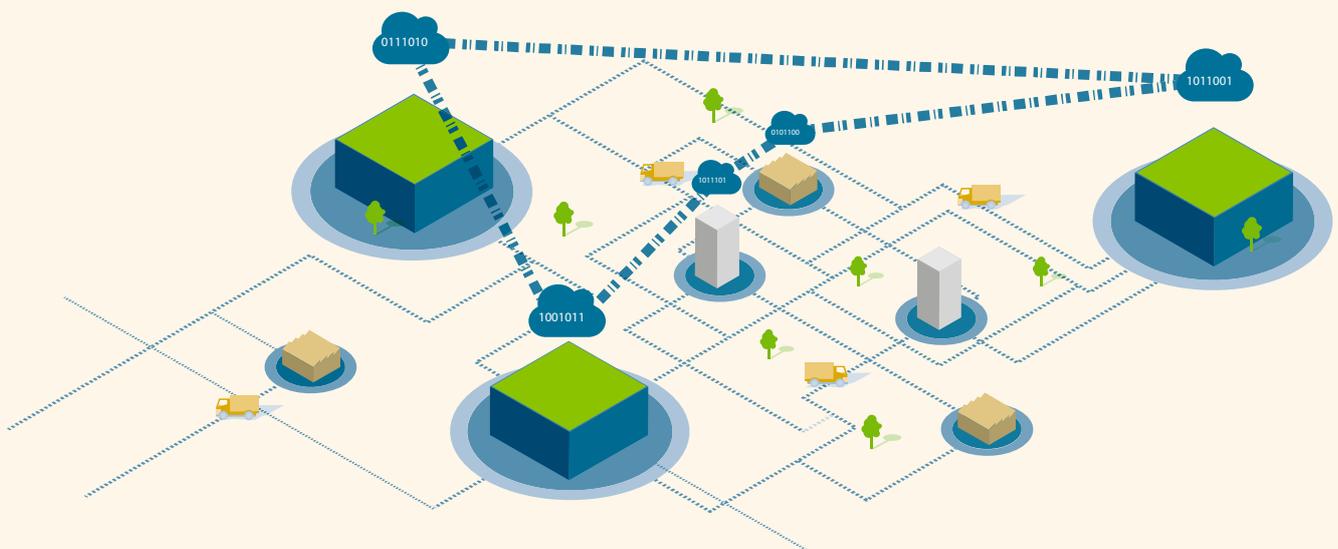


Abbildung 17: Moderne Logistik - vernetzt und grün

5 SWOT-ANALYSE

BINDUNGEN UND RESTRIKTIONEN / CHANCEN UND POTENZIALE

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

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

BAU- UND NUTZUNGSSTRUKTUR / STADTBILD

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

<div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;">  <h4 style="margin: 0;">MÄNGEL UND RESTRIKTIONEN</h4> </div> <ul style="list-style-type: none"> ■ Teilweise isolierte Betriebsareale mit großflächigen, monolithisch wirkenden Gebäudekomplexen ■ Mangelnde Öffnung zum bzw. Präsenz im öffentlichen Raum ■ Gestaltungsdefizite: Gebietseingänge, Frydagstraße ■ Räumliche Barrieren durch Bandstrukturen wie Gleisanlagen, Leitungstrassen, Wasserläufe ■ Partiiell noch vorhandene Wohnnutzung als Restriktion für zukünftige Flächenentwicklung (Gemengelage) 	<div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;">  <h4 style="margin: 0;">STÄRKEN UND POTENZIALE</h4> </div> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Relativ homogenes Nutzungsgefüge: geringes Störpotenzial innerhalb und zu angrenzenden Fremdnutzungen ➤ Entwicklungsflächen / Leerstände an zentralen Schlüsselstellen im Gebiet - Chancen: <ul style="list-style-type: none"> » Städtebauliche Aufwertung » Profilierung » Imagebildung
---	--

GRÜN- UND FREIRAUM

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

**MÄNGEL UND RESTRIKTIONEN**

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

**STÄRKEN UND POTENZIALE**

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

UMWELT UND KLIMA

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

**MÄNGEL UND RESTRIKTIONEN**

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

**STÄRKEN UND POTENZIALE**

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

VERKEHR

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

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

WIRTSCHAFT

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

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

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

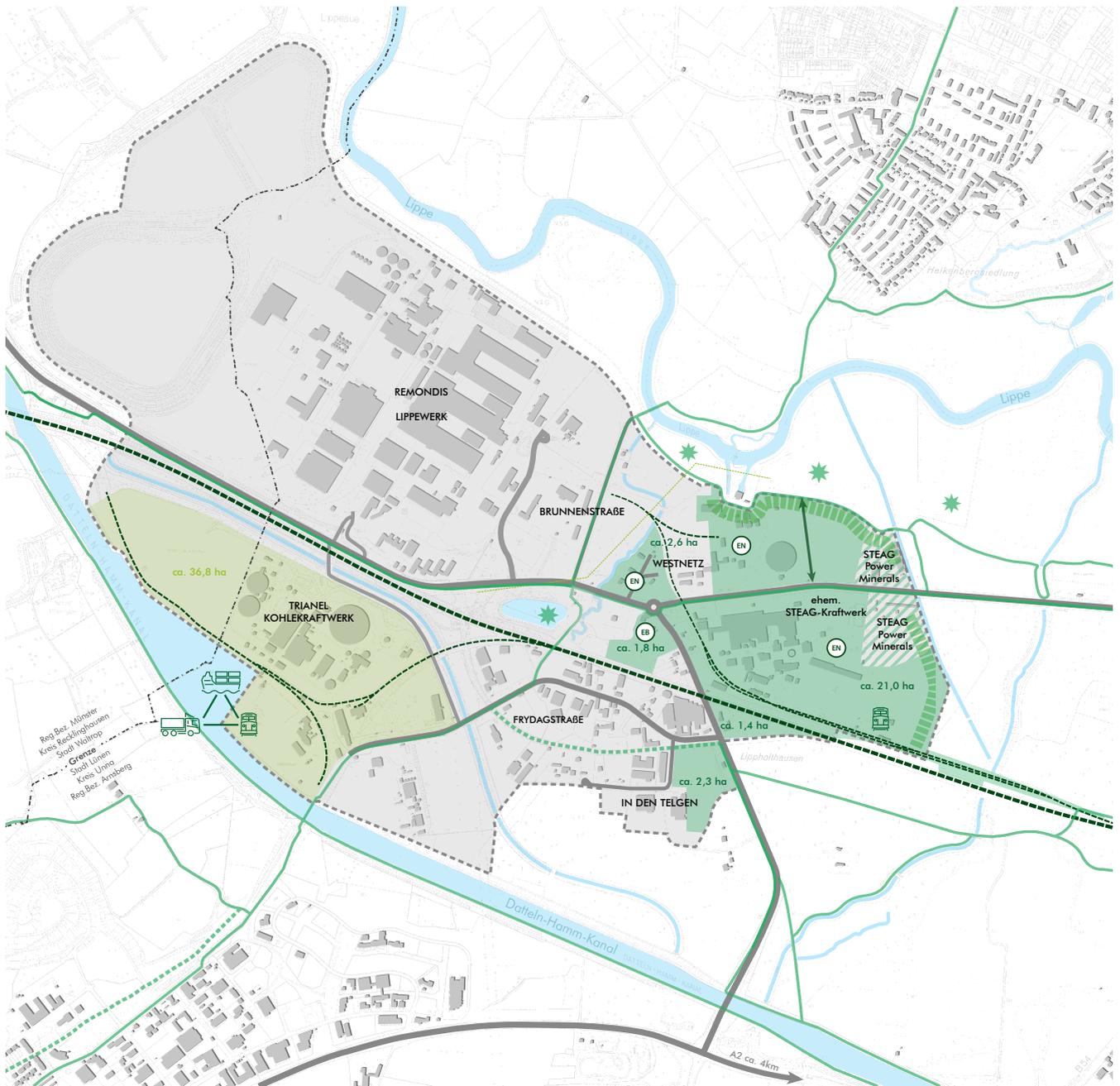


Abbildung 18: Stärken und Potenziale



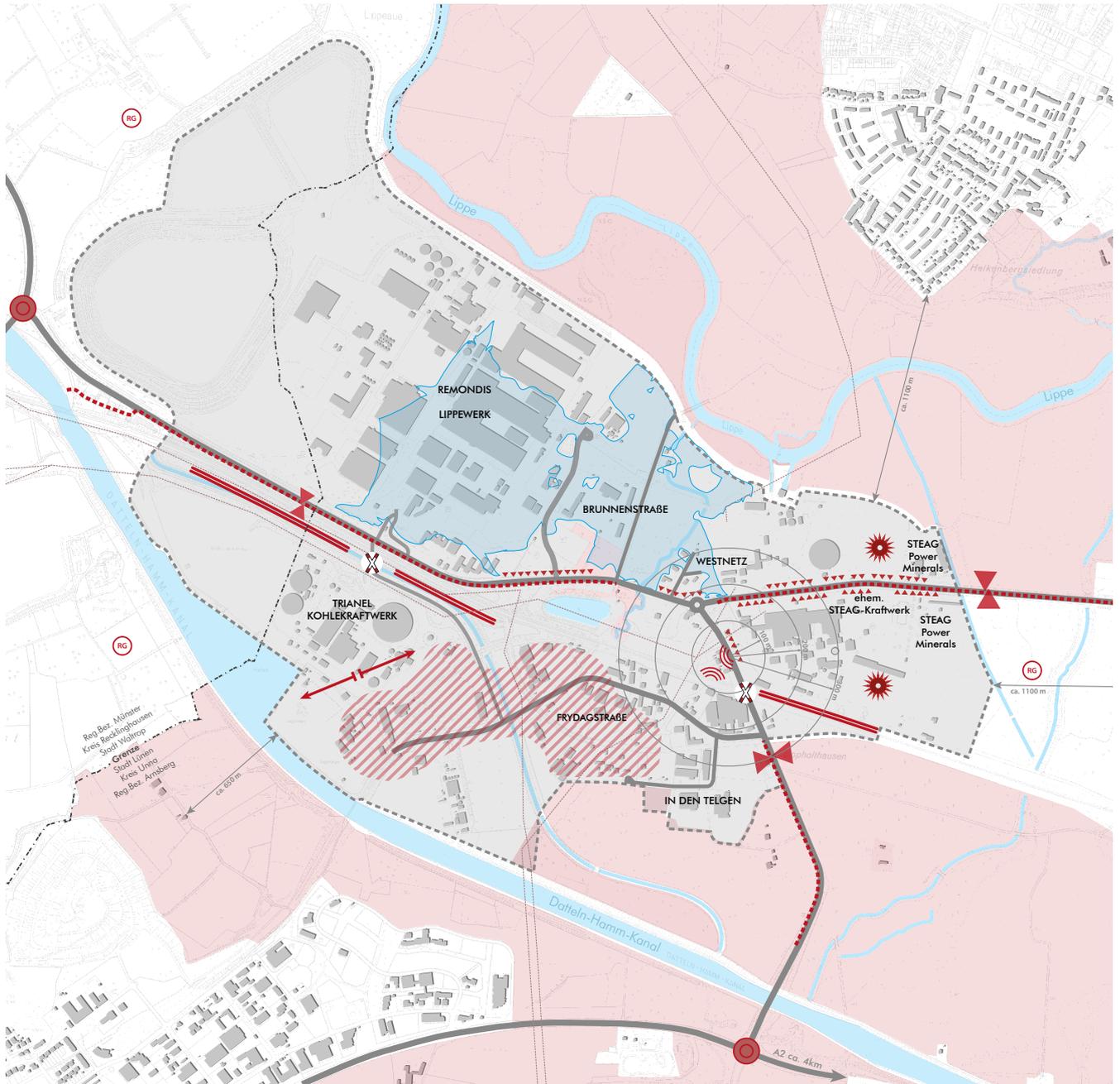


Abbildung 19: Mängel und Restriktionen

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