



Projektbeschreibung



„LEP VI“-Fläche Geilenkirchen-Lindern FUTURE SITE InWEST

Juni 2025

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
1.1. Entwicklungsziele	5
2. Ausgangssituation	6
2.1. Interkommunale Zusammenarbeit	6
2.2. Sachstand Landes-, Regional- und Flächennutzungsplan	6
2.3. Bauleitplanung	7
2.4. Überörtliches Verkehrsnetz	11
2.5. Anschluss an das überörtliche Verkehrsnetz	12
3. Annahmen zur Entwicklung des zukünftigen Industriestandorts	13
3.1. Benchmarks für eine zukunftsweisende Industriegebietsentwicklung	14
3.2. Städtebauliches Konzept	15
3.3. Flächenprofil / Vermarktung	19
3.4. Äußere Erschließung	20
4. Annahmen: Termine	22
4.1. Zeitlicher Ablauf der Entwicklung	22
5. Impressum	23

1. Einleitung

Das Land Nordrhein-Westfalen betreibt seit Jahrzehnten eine Flächenvorsorge für landesbedeutsame flächenintensive industrielle Großvorhaben. Insgesamt vier Flächen werden für diesen Zweck im Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) dargestellt. Die vier Standorte befinden sich in Datteln, Euskirchen, Grevenbroich-Neurath und Geilenkirchen-Lindern.

Die Fläche in Geilenkirchen-Lindern liegt direkt nördlich der Ortschaft Lindern, nordöstlich der Ortschaften Leiffarth und Honsdorf, südlich der Ortschaft Randerath und westlich der Ortschaft Brachelen. Für den Standort Lindern sind im LEP NRW rd. 258 ha für Industrieflächen dargestellt. Der Standort Lindern verfügt über den Vorteil, dass sich ein Großteil der Flächen bereits im Eigentum der öffentlichen Hand befinden. So wurden im Plangebiet seit 1992 insgesamt 141,9 ha landwirtschaftliche Flächen von NRW.URBAN im Treuhandauftrag des Landes NRW (120,5 ha) und der Stadt Geilenkirchen (21,4 ha) erworben.

Ein Unternehmen, welches sich auf dieser Fläche ansiedeln möchte, musste bisher einen Mindestflächenbedarf von 80 ha nachweisen. Durch eine Änderung des LEP NRW im Rahmen des sog. „Entfesselungspaketes II NRW“ wurde der bisher geltende Mindestflächenbedarf für Erstansiedlungen für industrielle Großvorhaben nun auf 50 ha reduziert. Diese 50 ha können ausnahmsweise auch im Vorhabenverbund (mehrere Betriebe an einem Standort) nachgewiesen werden, wenn sichergestellt ist, dass die einzelnen Vorhaben funktionell miteinander verbunden sind und die erste Ansiedlung eines Vorhabenverbundes durch ein Produktionsunternehmen mit einem Flächenbedarf von mindestens 10 ha erfolgt.

Um eine leistungsfähige Anbindung des geplanten Industriestandortes an die Autobahn herzustellen, wurde im Juli 2018 mit dem Ausbau des Kreisverkehrs an den Autobahn-Anschluss Hückelhoven-Ost an die A46 begonnen, dem der Bau der Ortsumgehung Hückelhoven folgen soll. Dieser Ausbau stellt zugleich den ersten Teilabschnitt der geplanten ortsdurchfahrtsfreien Anbindung des Industriegebiets Lindern an die A46 dar.

Abbildung 1: Luftbild Industriegebiet FUTURE SITE InWEST



Da sich aufgrund dieser Meilensteine die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Industriestandorts wesentlich geändert haben, hat das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (mittlerweile MWIKE) NRW.URBAN mit der Entwicklung einer möglichen Träger- und Projektstruktur im Rahmen eines einjährigen, kooperativen Planungsprozesses beauftragt. Dies wurde in Zusammenarbeit mit den Städten Geilenkirchen, Heinsberg und Hückelhoven sowie dem Kreis Heinsberg, der Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Heinsberg (WFG) und der NRW.URBAN in den Jahren 2018 und 2019 erarbeitet und im Juni 2019 in einem Perspektivbericht zusammengefasst.

Die Partner wollen auf der Grundlage der Empfehlungen des Perspektivberichtes und insbesondere des entwickelten 50 ha-Cluster-Konzeptes auf der LEP-VI-Fläche Geilenkirchen-Lindern ein innovatives Flächenangebot für flächenintensive industrielle Großvorhaben unter dem Namen FUTURE SITE InWEST

schaffen und haben hierfür Mitte des Jahres 2021 die gemeinsam getragene FUTURE SITE InWEST Entwicklungsgesellschaft mbH (FSI GmbH) gegründet.

1.1. **Entwicklungsziele**

Unter dem Namen „FUTURE SITE InWEST“ soll ein innovativer und nachhaltiger Standort für flächenintensive industrielle Großvorhaben entwickelt werden. Es soll kein Industriegebiet bekannter Machart, sondern ein grünes Areal mit umgebendem Grüngürtel, unversiegelten Freiflächen und Gründächern entstehen. Die FSI GmbH möchte einen Standort für „die Industrie von morgen“ entwickeln und mit innovativen und zukunftsweisenden Konzepten – von Mobilität über Entwässerung bis Energieversorgung – ideale Rahmenbedingungen für einen klimaneutralen Industriestandort schaffen. Die Energieversorgung könnte beispielsweise klimaneutral mithilfe neuester Energielösungen wie grünem Wasserstoff realisiert werden. Siehe hierzu auch Kap. 3.1.

Ziel ist es, die Ansiedlung von internationalen Unternehmen zu ermöglichen und damit auch zum Gelingen des Strukturwandels im Rheinischen Braunkohlerevier beizutragen. An dem Standort FUTURE SITE InWEST in Geilenkirchen sollen gezielt Betriebe von besonderer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen angesiedelt werden, die zur Stärkung der Innovationskraft und Wertschöpfung sowie zur Schaffung neuer Arbeitsplätze beitragen. Denkbar wären demnach z.B. Ansiedlungen aus den Bereichen Automobil-, Maschinen- und Anlagenbau, der pharmazeutischen, chemischen und Kunststoffindustrie, der Energie- und Regelungstechnik.

2. Ausgangssituation

2.1. Interkommunale Zusammenarbeit

Um das Industriegebiet FUTURE SITE InWEST als nachhaltigen und innovativen Standort zu entwickeln, haben der Kreis Heinsberg, die Städte Geilenkirchen, Heinsberg und Hückelhoven sowie die WFG für den Kreis Heinsberg und NRW.URBAN die FSI GmbH gegründet.

Die Planungshoheit obliegt der Stadt Geilenkirchen, da die Entwicklungsfläche vollständig auf dem Gebiet der Stadt Geilenkirchen liegt.

Die Stadtgebiete von Geilenkirchen, Hückelhoven und Heinsberg werden von dem mit der Flächenentwicklung einhergehenden Quell- und Zielverkehr betroffen. Daher sind Baumaßnahmen zur Verbesserung des Straßennetzes in allen drei Kommunen erforderlich.

Der Kreis Heinsberg zählt in Gänze zur erweiterten Gebietskulisse des Rheinischen Braunkohlereviers. Die LEP-VI Fläche Geilenkirchen Lindern kann durch seine Entwicklung ein überregional bedeutsames Industriegebiet darstellen und eine zentrale in der Bewältigung des Strukturwandels einnehmen, womit positive Arbeitsmarkteffekte für die drei Kommunen zu erwarten sind. Neben der Schaffung von Arbeitsplätzen werden die beteiligten Kommunen in der ersten Reihe der potenziellen Wohnstandorte der zukünftigen Beschäftigten stehen.

2.2. Sachstand Landes-, Regional- und Flächennutzungsplan

Landesentwicklungsplan (LEP NRW)

Zur Gewährleistung gleichwertiger Entwicklungschancen in ländlichen Regionen wie Ballungsräumen werden im LEP NRW vier Standorte für landesbedeutende Vorhaben mit besonderer Auswirkung auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes wie z.B. in Geilenkirchen-Lindern ausgewiesen.

Am 17. April 2018 hatte das Landeskabinett die Einleitung eines Änderungsverfahrens für den LEP NRW beschlossen. Im Sommer 2018 wurde hierzu ein Beteiligungsverfahren durchgeführt. Auf Basis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen hat das Landeskabinett am 19. Februar 2019 den entsprechenden Entwurf beschlossen. Unter anderem wurde eine Reduzierung des bisher geltenden Mindestflächenbedarfs für landesbedeutende flächenintensive Großvorhaben von 80 ha auf 50 ha beschlossen.

Sachstand Regionalplan

Im Regionalplan wird der Standort ebenfalls als Fläche zur industriell-gewerblichen Nutzung ausgewiesen. Da sich die Größe der Gesamtfläche im Landesentwicklungsplan nicht ändert, besteht auf Ebene der Landes- und Regionalplanung kein weiterer Handlungsbedarf. Ein informeller Austausch mit den Behörden wird jedoch projektbegleitend als sinnvoll erachtet und angestrebt. Auch der Flächennutzungsplan ist nicht änderungsbedürftig.

Sachstand Flächennutzungsplan

Mit der 5. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Geilenkirchen erfolgte im Jahr 1982 die Anpassung an die Festsetzungen des Landesentwicklungsplanes. Seit Inkrafttreten am 23.06.1982 wird die LEP-Fläche im Flächennutzungsplan nicht mehr als Ackerland dargestellt, sondern als Industriefläche („GI“).

2.3.

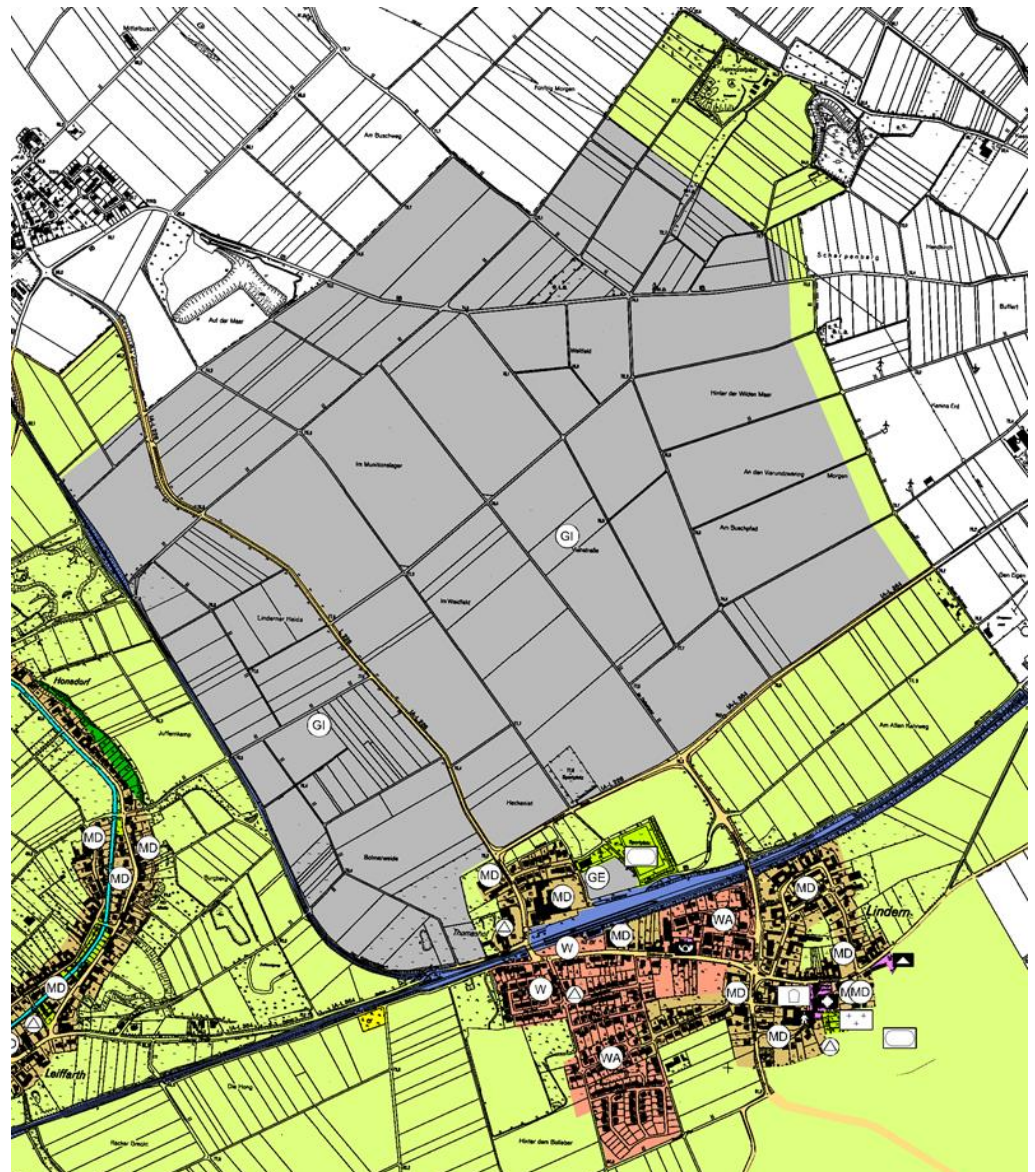
Bauleitplanung

2.3.1.

Bauleitplanung (bisheriger Stand)

Am 07.10.1992 erfolgte der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 71 der Stadt Geilenkirchen mit dem Ziel, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Nutzung und Bebauung des Industriegebietes sicherzustellen.

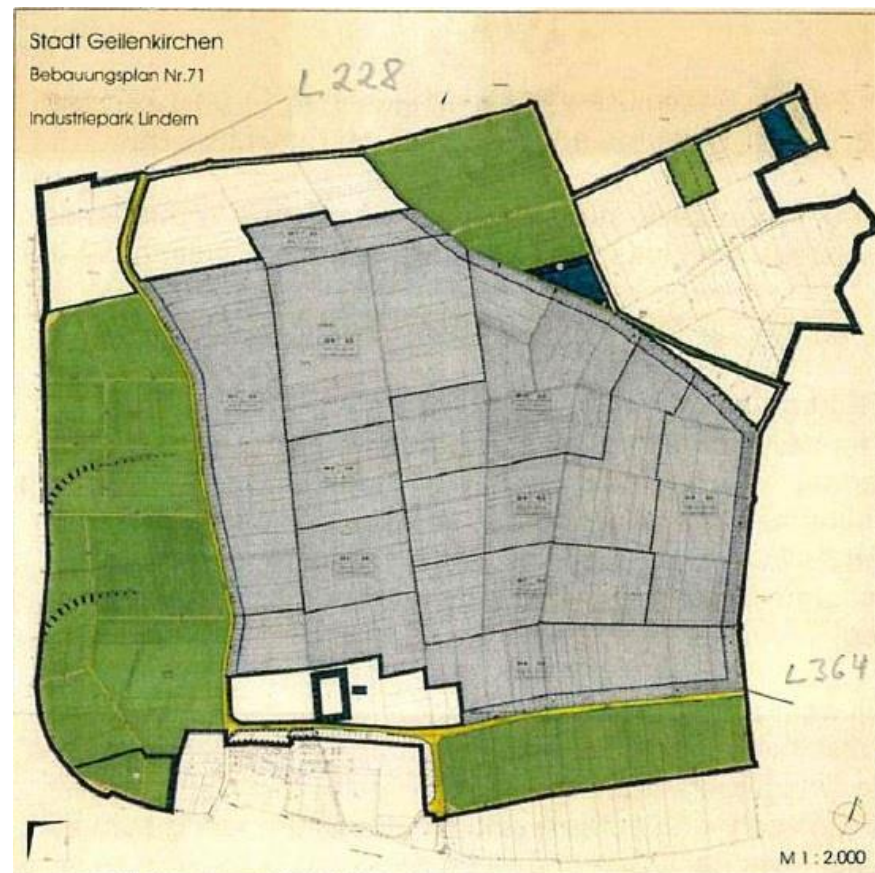
Abbildung 2: Plangebiet des
Bebauungsplanes Nr.71



Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 71 wurde im Kernbereich als Industriegebiet festgesetzt.

Um den Schutzansprüchen der südlich angrenzenden Wohnbebauung in Lindern gerecht zu werden, wurde das Industriegebiet in 10 Teilbereiche gegliedert. Für die Teilbereiche wurden unterschiedliche maximal zulässige flächenbezogene Schalleistungspegel (FBS) festgesetzt. Zusätzlich wurden bestimmte Betriebsarten nach der Abstandsliste 1990 nicht zugelassen.

Abbildung 3: Alter
Bebauungsplan



Nach Offenlage im Jahr 1995 (17.02.-20.03.1995) erfolgte jedoch kein Satzungsbeschluss. Grund hierfür war insbesondere die fehlende überörtliche Verkehrsanbindung an die A46 über leistungsfähige und ortsdurchfahrtsfreie Zubringerstraßen.

Aufgrund des zu erwartenden erhöhten Verkehrsaufkommens in Kombination mit der fehlenden Ortsumgehung Linderns über die L228 wuchs zudem der Widerstand aus der Bevölkerung.

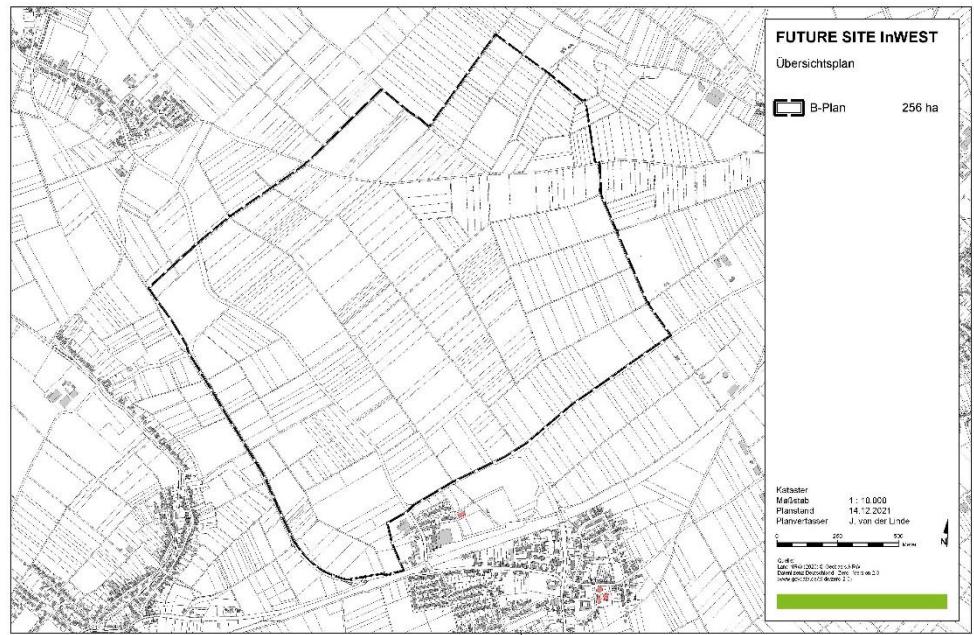
Dies hatte zur Folge, dass das Industriegebiet nicht erschlossen werden konnte und bis heute nur über die bestehenden Ortsdurchfahrten der L364 bzw. L228 erreichbar ist. Die bereits erworbenen Flächen werden seither zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachtet.

2.3.2. Bauleitplanung: Bebauungsplan Nr. 122

Zwischen den beteiligten Akteuren besteht Einvernehmen, die notwendigen Schritte für eine Realisierung des geplanten Industriegebietes zeitnah vorzubereiten. Um hierfür die planungsrechtlichen Grundlagen zu schaffen, ist

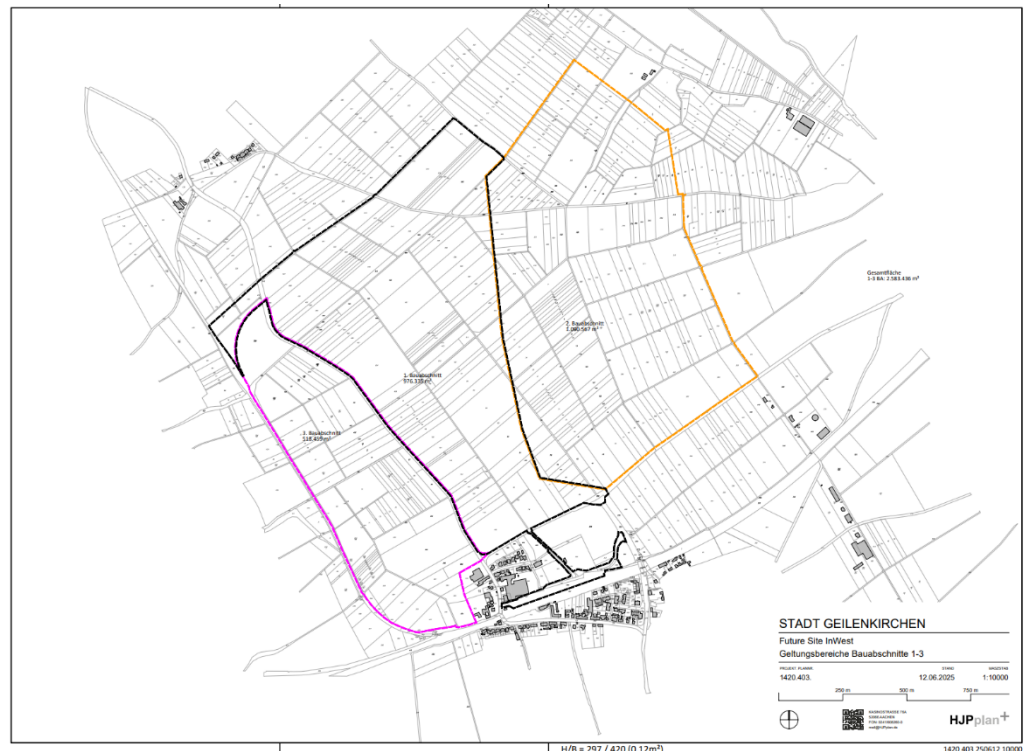
ein Bebauungsplanverfahren für das Gesamtgebiet durchzuführen. Der Aufstellungsbeschluss für das gesamte ca. 258 ha umfassende Plangebiet wurde durch die Stadt Geilenkirchen am 27.10.2021 gefasst.

Abbildung 4: Übersicht Umgriff
Bebauungsplan Nr. 122



Inzwischen wurde entschieden, das Plangebiet in drei Teilbereiche – entsprechend drei Bauabschnitte – aufzuteilen. Für jeden dieser Teilbereiche soll ein eigenständiger Bebauungsplan aufgestellt werden, von denen zunächst der erste Bauabschnitt kurzfristig bis Ende 2026 zur Rechtskraft gebracht werden soll. Entsprechend der Entwicklungsstrategie sollen die Bauabschnitte zwei und drei perspektivisch in den kommenden Jahren ebenfalls in ein Bauleitplanverfahren überführt werden. Vor diesem Hintergrund werden die durchzuführenden begleitenden Gutachten jeweils für das gesamte Projektgebiet erarbeitet.

Abbildung 5: Übersicht Umgriff
1.-3. Bauabschnitt



Eine vertragliche Regelung zwischen der Stadt Geilenkirchen (als Genehmigungsbehörde) und dem Projektträger, zuzüglich einer dinglichen Absicherung oder Baulast, sichert, dass nur die Flächen einer Vermarktung und Realisierung zugeführt werden können, für die eine leistungsfähige Infrastruktur zum jeweiligen Zeitpunkt zur Verfügung steht.

Der wesentliche Vorteil der skizzierten Vorgehensweise im Vergleich zu der bisherigen besteht nicht zuletzt wegen der Verkleinerung des Mindestbedarfs für flächenintensive Großvorhaben von 80 auf 50 ha sowie einer ersten Ansiedlungsmöglichkeit auf 10 ha im Vorhabenverbund. Dadurch gibt es die Möglichkeit bereits zu einem viel früheren Zeitpunkt die bauliche Entwicklung des Gebietes und die Ansiedlung neuer Unternehmen vorantreiben und umsetzen zu können.

2.4. Überörtliches Verkehrsnetz

Die wichtigsten überregionalen Verkehrswege sind die ca. 4 km nördlich verlaufende A46 sowie die rund 12 km südlich gelegene A44.

Im Mai 2017 wurde der letzte Bauabschnitt der B56n für den Verkehr freigegeben und verbindet die A46 ab dem Ausbauende bei Heinsberg mit der niederländischen Autobahn 2. Durch die Fertigstellung dieser B56n sind die

großen Industriestandorte und Seehäfen in den Niederlanden und Belgien noch besser erreichbar. Kein Standort in Deutschland liegt näher am Antwerpener Hafen als der Kreis Heinsberg. Außerdem liegt der multimodale Binnenhafen (mit fahrplangesteuertem Containerfrachtverkehr von/nach Antwerpen und Rotterdam) in Born an der Maas (bzw. dem Julianakanal) nur 30 Minuten vom Standort entfernt.

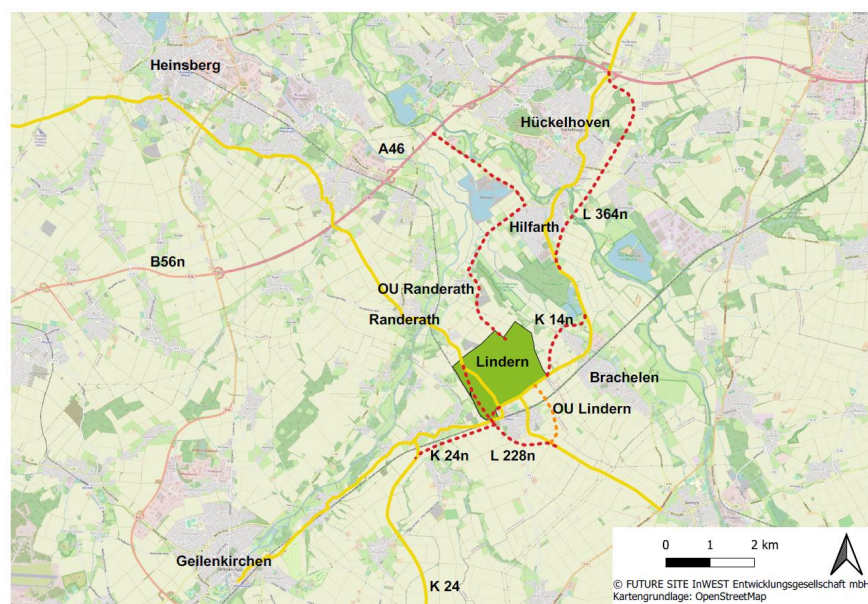
Rund 0,5 km südlich des Standorts im Ortsteil Lindern verläuft die DB Strecke Aachen - Düsseldorf mit dem Haltepunkt Lindern. Westlich grenzt unmittelbar die Gleisanlage der Strecke Heinsberg – Lindern - Aachen an das Gebiet. Der nächste Güterbahnhof liegt in 6 km Entfernung in Baal.

2.5.

Anschluss an das überörtliche Verkehrsnetz

Der Standort wird heute über zwei Landesstraßen erschlossen. Die L364 verläuft südlich der Fläche und führt ab der Ortsdurchfahrt Brachelen in nördliche Richtung zur rund 4 km entfernten A46, Anschlussstelle Hückelhoven Ost. Auf dieser Strecke wird außerdem der Ortsteil Hilfarth und die Stadt Hückelhoven selbst durchquert. Westlich der Fläche verläuft die L228 in südlicher Richtung durch Lindern zur B57 und nach Norden durch Randerath in Richtung A46. Alle Ortsdurchfahrten sind bereits heute stark belastet. Für die Anbindung des Industriegebietes sind daher Netzergänzungen notwendig.

Abbildung 6: potenzielle überörtliche Netzergänzungen



3. Annahmen zur Entwicklung des zukünftigen Industriestandorts

Wichtigstes Etappenziel der FSI GmbH ist die Erstellung und Genehmigung des Bebauungsplanes Nr. 122 in Zusammenarbeit mit der Stadt Geilenkirchen auf Basis des durch die Gesellschafter beschlossenen städtebaulichen Konzepts. Ein großer Teil der für das Bauleitplanverfahren erforderlichen Gutachten liegt bereits vor. Ein weiterer Teil befindet sich derzeit in Bearbeitung bzw. wird um neueste Erkenntnisse/Umstände angepasst bzw. aktualisiert. Nach Bedarf werden weitere Gutachten mittels Vergabeverfahren ausgeschrieben und beauftragt.

Das städtebauliche Konzept wurde durch das Planungsbüro HJPplan+, Aachen, erstellt. Darüber hinaus liegen ein Verkehrsgutachten, das durch das Büro IVV, Aachen, angefertigt wurde, ein Baugrund- und Versickerungsgutachten von Quadriga, Aachen, eine Gefährdungsabschätzung Boden-Altlasten vom Büro GEOCONSULT Bach und Rietz Beratende Ingenieure, Overath (im Entwurf) sowie die Artenschutzprüfung I+II vom Büro D. Liebert, Alsdorf, vor. Auf Grundlage des städtebaulichen Konzeptes (siehe Kap. 3.2) wurde ebenfalls bereits eine Entwässerungsstudie durch das Büro Tuttahs & Meyer, Aachen, erstellt.

Auf Grundlage der Ergebnisse der ASP II ist eine Untersuchung über den artenschutzrechtlichen Ausgleich (CEF-Maßnahmen) erforderlich und wird durch das Büro Strix, Königswinter, durchgeführt. Darüber hinaus wird aktuell eine schalltechnische Untersuchung (Lärmgutachten) durch das Büro Peutz Consult GmbH, Düsseldorf, erarbeitet.

Als Ergebnis gemeinsamer Termine mit dem Landschaftsverband Rheinland (LVR) sind archäologische Untersuchungen durchzuführen. Die Leistung wurden im November 2024 vergeben und mit den notwendigen Feldarbeiten im Anfang 2025 begonnen.

Der Umweltbericht wird durch das Büro D. Liebert, Alsdorf, erstellt und ebenfalls fortlaufend ergänzt.

3.1.

Benchmarks für eine zukunftsweisende Industriegebietsentwicklung

Ziel ist die Entwicklung eines innovativen und nachhaltigen Industrieareals für flächenintensive Großvorhaben. Um dieses Ziel zu sichern und messbar zu machen, wurden von NRW.URBAN für sechs Bereiche Benchmarks entwickelt: Städtebau, Architektur, Flächenverbrauch/ Flächenversiegelung, Mobilität/Verkehr, Wasserwirtschaft und Energie- und Ressourcenversorgung. Die Benchmarks mit den jeweiligen Zielwerten wurden von den Gesellschaftern einstimmig als Geschäftsgrundlage verabschiedet.

Der Themenbereich **Städtebau** zielt darauf ab, im Zusammenspiel mit der bestehenden Ortslage Lindern ein Bild des Standortes zu erzeugen, in dem sowohl die Historie des Ortes als auch die Zukunft in Form neuer Industriegebäude und Industrieanlagen miteinander korrespondieren. Diese „Beziehung“ zwischen der Ortslage Lindern sowie dem Industriegebiet entwickelt sich am Schnittpunkt der jeweiligen städtebaulichen Einflussbereiche zwischen Bahnhof und Südseite des geplanten Industriegebietes. Dieser zukünftig wichtige Knotenpunkt soll Ortslage und Industriegebiet über das Thema Mobilität hinaus auch mit zentralen Einrichtungen vernetzen.

Im Themenbereich **Architektur** werden Aussagen über eine nachhaltige Entwicklung der Industriegebäude getroffen. Diese sollen nach einer klimaneutralen Bauweise errichtet werden. Dazu sollen für alle Bauwerke nach Möglichkeit nachhaltige Rohstoffe und/oder Recyclingbaustoffe zu Einsatz kommen. Außerdem verfolgt die Planung das Ziel, der Natur sowie der Landwirtschaft entzogene Flächen durch die Nutzung der entstehenden Dach- und Fassadenflächen zu kompensieren, sodass jede bestehende und neu entstehende „Oberfläche“ „doppelt“ zu genutzt werden kann.

Anknüpfend an die architektonischen Belange sieht die Benchmark für den Themenbereich **Flächenverbrauch / Flächenversiegelung** vor, durch die Realisierung einer hohen Baudichte die Flächenausnutzung pro qm zu erhöhen. Dadurch kann die Inanspruchnahme von Bauland und somit der Landschaftsverbrauch verringert werden. Das Ziel besteht darin, den Flächenverbrauch für die vermarktbareren Flächen im Vergleich zu herkömmlichen Industriegebieten, um bis zu 50 % zu reduzieren. Die vorhandenen Freiraumstrukturen im engeren Plangebiet sollen zudem aufgewertet und eng miteinander vernetzt werden.

Mit der Zielsetzung einer umweltverträglichen und somit ressourcenschonenden **Mobilität** werden Maßnahmen getroffen, um entsprechende Verkehrsträger des Modal Splits zu stärken. Dahingehend sollen zum einen grundsätzlich Verkehre auf ein Minimum reduziert werden. Zum anderen sollen die notwendigen Wege des Güter- und Personenverkehrs auf die Schiene verlagert werden.

Der Themenbereich **Energie- und Ressourcenwirtschaft** soll so gestaltet werden, dass das Industriegebiet annähernd energieneutral funktioniert. Das bedeutet, dass die Energie, die verbraucht wird, vor Ort durch erneuerbare Energien erzeugt wird und durch Verbundsysteme mögliche Energieüberschüsse weiterverwendet werden. Neben dem standardisierten Einsatz von PV-Anlagen sind auch Kraft-Wärme-Kopplungssysteme oder Kalte-Nahwärmenetze denkbar. Zusätzlich soll die bestehende Ortschaft Lindern an das Energienetz angeschlossen werden, wodurch der Wohnstandort erheblich von dem Energieaustausch profitieren kann.

Im Bereich der **Wasserwirtschaft** setzt sich die Planung das Ziel, anfallendes Regenwasser zu 100 % im Plangebiet zu belassen, zu nutzen oder zu versickern und somit die Anforderungen an eine „Schwammstadt“ zu erfüllen.

3.2. Städtebauliches Konzept

Der Betrachtungsraum der Konzeptentwicklung entspricht dem Plangebiet des alten, nicht beschlossenen Bebauungsplans Nr. 71. Den konzeptionellen Rahmen für die Entwicklung, Erschließung und Vermarktung der FSI liefert das inzwischen erstellte städtebauliche Konzept. Dieses Konzept soll eine schrittweise und zugleich zeitnahe Entwicklung von Gewerbe- und Industrieflächen auf den marktreifen Grundstücken ermöglichen.

Im bisherigen Projektverlauf wurden auf Basis des 50-ha-Cluster Konzepts verschiedene städtebauliche Grobkonzepte durch HJPplaner Aachen entworfen und kritisch diskutiert. Aus dieser Phase heraus sind zwei potenzielle Varianten entstanden (Strukturkonzept Nr. 2 und 8, s.u.). Diese wurden im weiteren Prozess stetig weiterentwickelt und verfeinert. Anfang Dezember 2022 haben sich die Gesellschafter der FSI darauf verständigt im weiteren Verlauf das Strukturkonzept 8 priorisiert zu betrachten. Das Strukturkonzept 8 wurde daraufhin weiterentwickelt und in einer Bürgerinformationsveranstaltung im April 2023 der Öffentlichkeit vorgestellt. Das final abgestimmte

Konzept „Linderner Dreieck“ wurde Anfang Juni 2023 durch die Gesellschafter beschlossen. Das städtebauliche Konzept wurde am 09.04.2025 im Rat der Stadt Geilenkirchen beschlossen. Auf dessen Grundlage wird derzeit der Bebauungsplanentwurf erstellt werden.

Die Bespielung der einzelnen Bauabschnitte mit Gebäudekörpern ist in ihrer Darstellung beispielhaft zu verstehen. Sie sind in ihrem abstrakten Ansatz so angeordnet, dass sie sowohl für Einzelunternehmen als auch in einem Vorhabenverbund funktionieren können.

Zur dezentralen Energieerzeugung stehen neben den Freiflächen in den Randbereichen vor allem die zur Vermarktung vorgesehenen großflächigen Baufelder mit ihren voraussichtlich großdimensionierten Gebäudekörpern zur Verfügung. Die Darstellung der Nutzung der Dachflächen im städtebaulichen Konzept hat zunächst nur einen symbolischen Charakter.

Das städtebauliche Konzept (Anlage 1) sieht, bezugnehmend auf die landesseitigen Rahmenbedingungen für eine LEP-Fläche, die Entwicklung von drei Bauabschnitten vor, bei denen zumindest die ersten beiden Entwicklungsphasen die geforderten 50 ha überschreiten. Diese beiden Entwicklungsphasen liegen auf Grundstücksflächen, die sich überwiegend in öffentlichem Eigentum befinden.

Abbildung 7: Städtebauliches Konzept „Linderner Dreieck“, o.M.



Die Erschließung der Baufelder erfolgt über die bestehenden Straßen L228 und L364 sowie eine neue Erschließungsachse, die von der L364 ausgehend in nördlicher Richtung zentral durch das Plangebiet führt.

Der erste Bauabschnitt (Vorhabenverbund 1) nimmt eine Fläche von ca. 59,3 ha ein und befindet sich östlich der bestehen L228 zentral im Plangebiet. Von der Ortschaft Lindern im Süden ausgehend öffnet sich das trichterförmige Baufeld nach Norden zur Landschaft hin.

Die zweite Entwicklungsphase (Vorhabenverbund 2) schließt unmittelbar östlich des ersten Baufeldes mit einer Fläche von ca. 82,3 ha an. Beide Baufelder trennt ein grünes Band, welches sich von Süden nach Norden leicht öffnet und ca. 70 bis 150 Meter breit ist. Innerhalb dieser Grünachse befindet sich die neue Planstraße, über die die innere Erschließung des zweiten Bauabschnittes erfolgt.

Der dritte Bauabschnitt (Vorhabenverbund 3) mit einer Ansiedlungsfläche von 39,4 ha befindet am westlichen Rand des Plangebietes. Das Baufeld wird über eine Stichstraße, die von der L228 abgeht, erschlossen.

Abbildung 8: Realisierung Bauabschnitte, o.M.



Die schienengebundene Erschließung erfolgt per Schleife und umschließt alle Baufelder vollumfänglich, sodass die einzelnen Bauabschnitte nicht durch einen Trassenverlauf getrennt werden. Alle drei Baufelder besitzen innerhalb der Fläche ein ca. 100 Meter lange Abstell-/Rangiergleis.

Das Städtebauliche Konzept sieht einen im Norden und Osten umlaufenden Grünstreifen mit einer Ausdehnung von bis zu 120 Metern vor, um die Eingliederung in die freie Landschaft ökologisch verträglich zu ermöglichen. Zusätzlich befindet sich eine Grünfläche im Süden des Plangebietes angrenzend zur Ortschaft Lindern. Diese Fläche wird nicht für entwässerungstechnische Anlagen vorgesehen, sondern verfolgt das Ziel, qualitativ hochwertige Aufenthaltsbereiche zu schaffen, die auch durch die Bevölkerung Linderns genutzt werden kann. Darüber hinaus dient die Fläche als Eingangstor in das Industriegebiet, welche diesem eine Markenbildung nach außen verschafft und auf der repräsentative Einrichtungen Platz finden können.

Abbildung 9: Visualisierung
 Strukturkonzept 8



3.3.

Flächenprofil / Vermarktung

Gemäß Landesentwicklungsplan sind die LEP VI Standorte flächenintensiven industriellen Großvorhaben mit einer Mindestfläche von 50 ha vorbehalten. Die anzusiedelnden Betriebe müssen von besonderer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes NRW sein und zur Stärkung der Innovationskraft und Schaffung neuer Arbeitsplätze beitragen.

Dazu zählen beispielsweise Unternehmen des Automobil-, Maschinen- und Anlagenbaus, der pharmazeutischen, chemischen und Kunststoffindustrie, der Energie- und Regelungstechnik oder arbeitsintensive Veredelungsbetriebe des Logistikgewerbes.

Die Standorte dienen nicht der regionalen Versorgung mit Flächen für emittierende Gewerbe- und Industriebetriebe und gehen daher auch nicht in die Ermittlung des regionalen Gewerbeflächenbedarfs ein. Die Ansiedlung von großflächigen Einzelhandels-, Freizeit-, Sport- oder Erholungseinrichtungen kommt ebenfalls nicht in Betracht (vgl. LEP NRW Kap. 6.5 und 6.6).

Im begründeten Einzelfall kann ein Vorhabenverbund mehrerer Betriebe zugelassen werden, wenn sichergestellt ist, dass die einzelnen Vorhaben funktionell miteinander verbunden sind. Im Gegensatz zu einer lediglich organisatorischen oder rechtlichen Verbindung besteht ein funktioneller Verbund beispielsweise im Verhältnis Zulieferbetrieb / technischer Endfertigung oder bei Herstellern eines Produktes aus mehreren chemischen Rohstoffen oder zwischen Betrieben, die Teil eines Innovations- und Wertschöpfungsnetzwerkes sind. Die gemeinsame Platzierung funktionell verbundener Vorhaben an einem einzigen Standort vermeidet ein Verkehrsaufkommen zwischen den Einzelvorhaben bzw. ermöglicht überhaupt erst derartige aufeinander angewiesene Nutzungen. (LEP NRW 02/2019).

Der Flächenbedarf der Erstansiedlung des Vorhabenverbundes muss mindestens 10 ha betragen. Die restlichen 40 ha des jeweiligen Vorhabenverbundes sind für den Zweck des Vorhabenverbundes vorzuhalten. Für Unternehmen anderer fachlich-inhaltlicher Ausrichtungen ist ein zusätzlicher Vorhabenverbund erforderlich.

3.4. Äußere Erschließung

Die aktuelle Verkehrsplanung von Straßen.NRW sieht vor, dass eine Anbindung des Industriegebiets Lindern in östliche Richtung an die A46, Anschlussstelle Hückelhoven Ost, nunmehr vorrangig über die L364n / Ortsumgehung Hückelhoven und Hilfarth erfolgt.

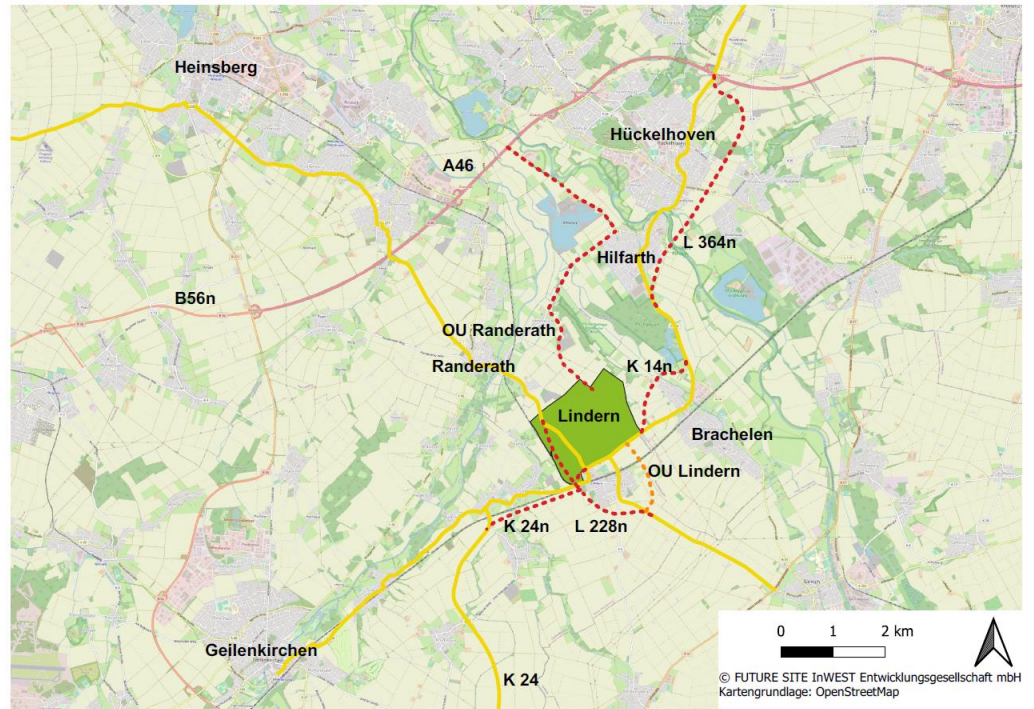
Der erste Bauabschnitt der L364n verläuft zwischen der A46 und der L117. Im Jahr 2019 wurde mit dem Bau des Kreisverkehrs am Autobahnanschluss Hückelhoven-Ost der erste Teilabschnitt begonnen. Nach dem positiven Gerichtsentscheid vor dem Bundesverwaltungsgericht im Dezember 2023 steht einem Bau der Straße nicht mehr im Wege. Mit einem Baubeginn ist Ende 2025 zu rechnen.

Die Ortsumfahrung Hilfarth stellt den zweiten Bauabschnitt dar. Man befindet sich aktuell im Linienbestimmungsverfahren. Bei idealtypischen Bedingungen werden 5 Jahre veranschlagt, um Baurecht zu schaffen.

Eine weitere Anschlussmöglichkeit an das überörtliche Verkehrsnetz soll durch die Umfahrung von Lindern, mittels L228n und K24n erfolgen. Diese Ortsumgehung über die K24n stellt ein wichtiges Verbindungsstück bei der südlichen Anbindung der Fläche in Richtung A44 über die K24n, K24 und B56 dar (s. Abbildung 10).

In nördliche Richtung soll eine neue Anbindung an die A 46, in der Abb. als Ortsumgehung Randerath bezeichnet, die bereits heute stark belastete Heinsberger Ortsdurchfahrt Randerath (L228) entlasten und vor allem die Verkehre aufnehmen, die das interkommunale Industriegebiet über Autobahnanschlussstellen der A46 auf Heinsberger Stadtgebiet aus Richtung Belgien und Niederlande anfahren.

Abbildung 10: Überörtliche Anbindung an A46 und A44, o.M.



4. Annahmen: Termine

4.1. Zeitlicher Ablauf der Entwicklung

Die Entwicklung der Industriefläche erfolgt in 3 Bauabschnitten. Die ersten beiden Bauabschnitte umfassen eine Gesamtfläche von insgesamt rund 200 ha Industriefläche.

Die sukzessive Realisierung des Industriegebiets ist insbesondere abhängig von der Fertigstellung der geplanten ortsdurchfahrtsfreien, äußeren und inneren Erschließung.

Folgende Annahmen wurden als zeitliche Meilensteine für die Entwicklung und Vermarktung des Standorts getroffen:

- Projektstart im Jahr 2021
- Aufstellung des Bebauungsplans für den 1. Bauabschnitt bis Ende 2026
- Die Entwicklung und Vermarktung des ersten Bauabschnitts findet zwischen 2026 – 2028 statt
- Der zweite Bauabschnitt soll ab 2029 realisiert werden

5.

Impressum

Bearbeitet von:



NRW.URBAN GmbH & Co KG
Fritz-Vomfelde-Str. 10
40547 Düsseldorf

info@nrw-urban.de
www.nrw-urban.de

Düsseldorf, Juni 2025