

Revitalisierung und Modernisierung des Industriegebiets Billbrook/Rothenburgsort (Billbrook/Rothenburgsort I)

Inhalt

1. Gebietskulisse und Grundstruktur des Industriegebiets.....	2
2. Planrecht.....	3
3. Aktuelle Nutzung.....	4
4. Bestandsaufnahme	5
5. Übergeordnete Zielsetzung des Senats für das Industriegebiet	7
6. Anforderungen von Industrieunternehmen an ein Industriegebiet	8
7. Methodisches Vorgehen	10
8. Handlungsfeld Planrecht und Flächenmanagement	11
8.1. Überblick über die aktuelle Situation	11
8.2. Handlungsmaximen.....	15
8.3. Abgeschlossene, laufende und zukünftige Maßnahmen.....	16
9. Handlungsfeld Infrastruktur	19
9.1. Überblick über die aktuelle Situation	19
9.2. Handlungsmaximen.....	21
9.3. Abgeschlossene, laufende und zukünftige Maßnahmen.....	23
10. Handlungsfeld Verkehr und Mobilität.....	28
10.1. Überblick über die aktuelle Situation	28
10.2. Handlungsmaximen.....	30
10.3. Abgeschlossene, laufende und zukünftige Maßnahmen.....	30
11. Handlungsfeld Städtebau und Freiraum.....	33
11.1. Überblick über die aktuelle Situation	33
11.2. Handlungsmaximen.....	34
11.3. Abgeschlossene, laufende und zukünftige Maßnahmen.....	35
12. Handlungsfeld Klimaschutz, Klimaanpassung und Kreislaufwirtschaft	36
12.1. Überblick über die aktuelle Situation	36
12.2. Handlungsmaximen.....	37
12.3. Abgeschlossene, laufende und zukünftige Maßnahmen.....	38
13. Handlungsfeld Kommunikation und Beteiligung	39
13.1. Überblick über die aktuelle Situation	39
13.2. Handlungsmaxime:.....	39
13.3. Abgeschlossene, laufende und zukünftige Maßnahmen.....	40
14. Schlussfolgerungen	41
15. Abkürzungsverzeichnis	42
16. Abbildungsverzeichnis	42
17. Literaturverzeichnis	43

1. Gebietskulisse und Grundstruktur des Industriegebiets

Das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort ist das größte zusammenhängende Industriegebiet Norddeutschlands außerhalb des Hamburger Hafens. Entstanden ist die ca. 770 ha große Fläche über 150 Jahre überwiegend aus ehemaligem Marschland und Sumpfgebiet im Urstromtal der Elbe, das durch Aufschüttungen von Hafenspülsand, Baggergut, Sand, Schlick, Schlacken, Aschen und nach 1945 Trümmertgut baureif gemacht wurde.

Das Gebiet umfasst im Wesentlichen den Stadtteil Billbrook (ca. 610 ha), einen großen Teil des Stadtteiles Rothenburgsort (ca. 125 ha) sowie kleinere Teile der Stadtteile Horn (ca. 18 ha) und Billstedt (ca. 28 ha).

Neben der großflächigen industriell-gewerblichen Nutzung ist das Gebiet durch ein Netz von Wasserstraßen geprägt, das insgesamt eine Fläche von ca. 77 ha umfasst.

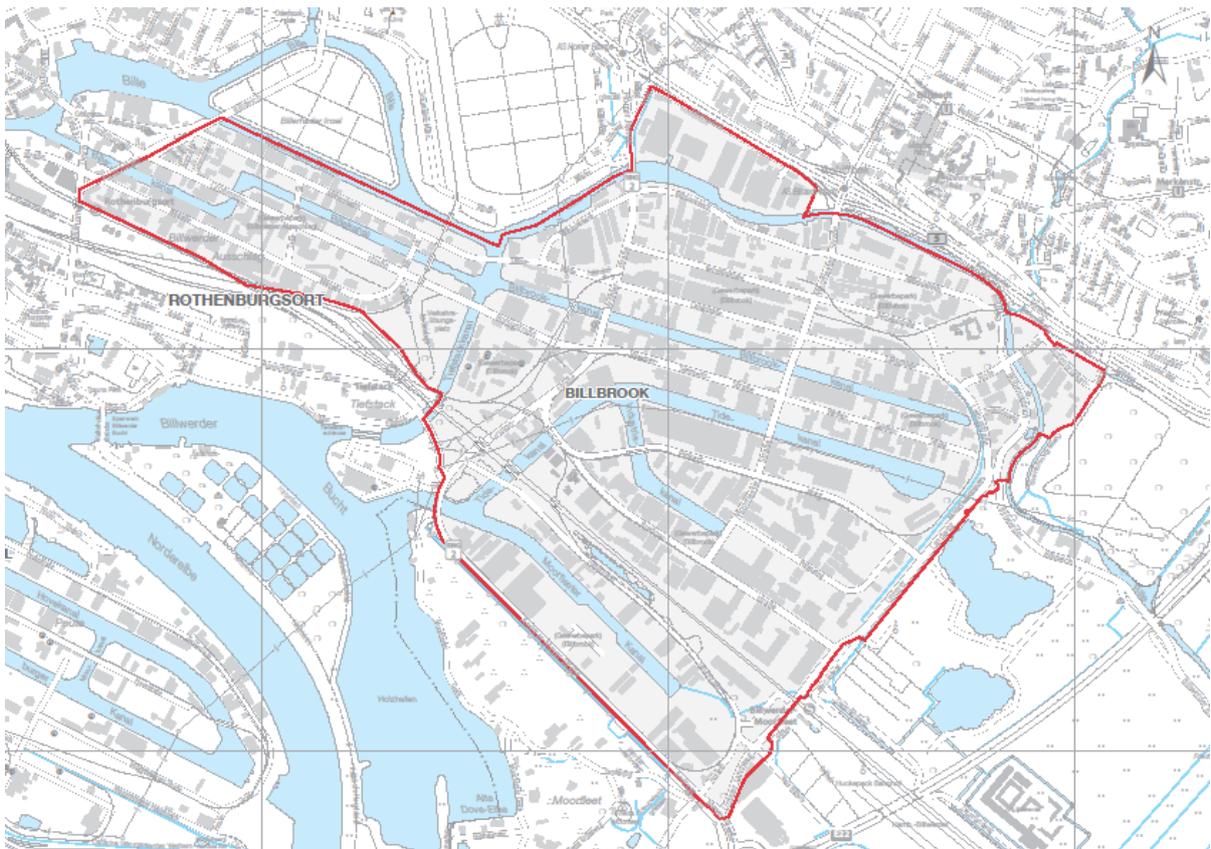


Abbildung 1: Projektgebiet

Gleisanlagen (ca. 35 ha) und das Straßennetz (ca. 29 ha) vervollständigen neben über das ganze Gebiet verteilten kleinen Grünflächen (ca. 38 ha) das Bild.

Das Gebiet ist verkehrstechnisch sehr zentral in der Stadt gelegen und gleichzeitig sehr günstig an das übergeordnete Straßennetz angebunden.

Neben der vorhandenen Anbindung an das übergeordnete Straßennetz ist an vielen Stellen im Gebiet eine Anbindung über die Schiene in Richtung Hafen, das bundesweite Bahnnetz wie auch große Bahn-Terminals tlw. in unmittelbarer Nähe (u.a. Duss¹-Terminal-Billwerder) vorhanden. Neben den noch funktionstüchtigen Gleisen, einem öffentlich zugänglichen und einigen privaten Verladegleisen gibt es eine Vielzahl entwidmeter oder außer Betrieb genommen aber noch vorhandener Gleise, Gleisanschlüsse und auch ehemaliger Trassen.

¹ Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße

Über sowohl tideunabhängige Wasserwege (Bille, Billekanal, Bullenhuser Kanal, Tiefstackkanal und Billbrookkanal) als auch tideabhängige Kanäle (Moorfleeter Kanal, Tidekanal und Industriekanal) bestehen unmittelbare Verbindungen zum Hamburger Hafen und der Elbe, die jedoch nicht mehr alle die für Wasserverkehre notwendigen Wassertiefen aufweisen.

In fast allen Straßen liegen Glasfaserkabel unterschiedlicher Anbieter. Bei rund 94 % der Flurstücke liegt Glasfaser zumindest in der Straße, auch wenn die in der Verantwortung der Grundstücksnutzer liegenden Anschlüsse der jeweiligen Gebäude noch nicht erfolgt sind (homes passed).

Das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort ist von Süden her über die drei S-Bahnstationen Rothenburgsort (am westlichen Rand), Tiefstack (an zentraler Stelle) und Billwerder-Moorfleet (am östlichen Rand) angebunden. Nördlich außerhalb des Gebietes liegt der U-Bahnhof Billstedt, der ebenfalls eine hohe Bedeutung für die Pendlerverkehre hat. Die Erschließung des Industriegebietes wird außerdem durch 9 Buslinien sowie das On-Demand-Angebot von IOKI Hamburg realisiert.

Das Industriegebiet ist durch eine große Zahl unterschiedlich großer, weit überwiegend in privater Hand befindlicher Grundstücke geprägt. Städtisches Grundeigentum beschränkt sich im Wesentlichen auf Verkehrs- und Wasserflächen und nur wenige Gewerbe- und Industriegrundstücke bzw. Potenzialflächen.

Auf wichtige Strukturelemente und Grundfunktionen des Gebiets sowie ihre Nutzbarkeit und Bedeutung für das Gebiet wird in der Folge noch näher eingegangen.

2. Planrecht

Im Bereich Billbrook gilt auf einem Großteil der Flächen der Bebauungsplan Billbrook 5. Dieser weist die Flächen mit wenigen Ausnahmen als Industriegebiet nach § 9 Baunutzungsverordnung (BauNVO) aus. Der B-Plan sieht eine Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 vor. Das Maß der baulichen Nutzung orientiert sich am Bestand.

Die tideabhängigen Wasserflächen (Tide-, Industrie- und Moorfleeter Kanal) sind Teil des Hafengebietes nach § 2 Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) und unterliegen damit nicht den Festsetzungen des Bebauungsplans Billbrook 5.

In den übrigen überwiegend Baustufenplänen aus den 1950er Jahren sind die jeweiligen Flächen ebenfalls weitgehend für eine Nutzung als Industriegebiet sowie für Bahnanlagen, Straßenverkehrs- und Wasserflächen ausgewiesen.

Mit dieser weitgehenden Ausweisung als Industriegebiet sieht das Planrecht vorwiegend die Unterbringung solcher Betriebe vor, die in anderen Baugebieten unzulässig sind. Dies sind vor allem Unternehmen, von denen Störungen ausgehen, sei es durch Geruchs-, Lärm- oder stoffliche Emissionen in der Produktion, durch mit dem Unternehmen verbundenen Schwerlastverkehre oder auf Grund von Gefährdungen.

Insgesamt ergibt sich so mitten in einer großen europäischen Industriemetropole ein sehr großes planrechtlich im Prinzip sehr homogenes Nutzungspotenzial für Industriebetriebe. Dies ist im europäischen Vergleich sehr selten und industriepolitisch im Stadtstaat Hamburg, in dem neue große Industriegebiete nur noch die Ausnahme sind, von großem Wert. Möglich ist für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Industrie ein Leben und Arbeiten ohne weite Wege in einer hochattraktiven Großstadt.

Die das Industriegebiet umgebenden Gebiete weisen unterschiedliche Nutzungs- und Planrechtsschwerpunkte auf.

Im Norden überwiegen Wohnen und gemischte Nutzungen und Kleingärten. Im Osten liegt der Schwerpunkt auf Kiesabbau, Kleingärten und auf Gewerbepotenzialflächen. Im Süden überwiegen Nutzungen wie Landwirtschaft, Gewerbe und Wohnen. Im Westen dominieren Gewerbe und Wohnen.

Die Einbeziehung der umgebenden Nutzungen ist für die weitere Entwicklung des Gebiets von erheblicher Relevanz, da die laufend steigenden Anforderungen des europäischen Immissionsschutzrechts einerseits und die Bemühungen der Stadt für mehr Wohnungsbau andererseits Nutzungskonflikte mit den aktuellen Nutzungsbedarfen und potenziellen Erweiterungswünschen von Störfallbetrieben und Unternehmen, die Anlagen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) betreiben, vor Ort bedeuten.

3. Aktuelle Nutzung

Im Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort arbeiten mehr als 20.000 Beschäftigte in mehr als 1.000 Betrieben.

Es findet sich eine große Breite von industriellen oder industrienahen Unternehmen und Branchen. Betriebe des Speditions- und Lagereigewerbes, der Baubranche, der Chemie- und Kunststoffproduktion, der Entsorgung, des Großhandels, des Maschinenbaus sowie der Lebensmittelproduktion bilden hierbei die Branchenschwerpunkte. Aus dem Bestand heraus sind – insbesondere auch in den Randbereichen – zum Teil auch nicht-industrielle Nutzungen vorzufinden, die heute nicht mehr neu zugelassen würden.

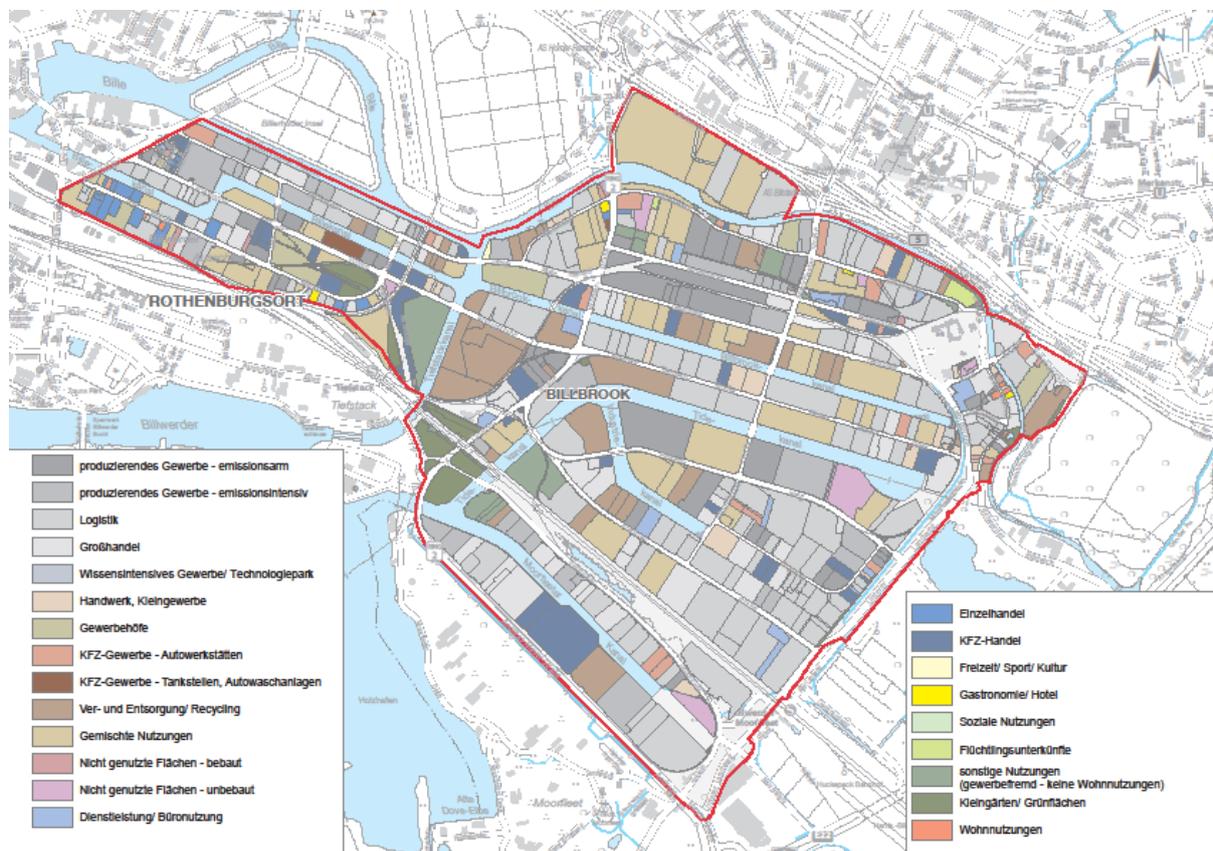


Abbildung 2: Vorhandene Nutzungen

Sowohl hinsichtlich der Größe, als auch des Alters der Unternehmen besteht eine breite Durchmischung aus Traditionsunternehmen und jüngeren Firmen des verarbeitenden Gewerbes. Zu den ansässigen Unternehmen gehören spezialisierte und höchst innovative Firmen wie auch global agierende Unternehmen und Marktführer in ihren Bereichen. Beispiele sind: Bursped, Buhck-Gruppe, Coherent (vormals Rofin-Sinar), Chemische Fabrik Dr. Weigert, Fabrik chemischer Präparate von Dr. Richard Sthamer, Elantas Europe (Teil der Altana), Franke+Pahl, Hermes, HFM Horst Fuhse, Indaver, J.J. Darboven, Lubrizol, Otto Krahn Group (vormals Albis Plastic), Still, Tudapetrol, Veolia, Worlée NaturProdukte,

Unter den Unternehmen in Billbrook/Rothenburgsort befinden sich 11 Störfallbetriebe und 51 Unternehmen, die Anlagen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) betreiben.

Eine Sonderrolle nimmt der ganz im Westen gelegene Bereich rund um die Billstraße ein. Bei der Mehrzahl der Betriebe in diesem Teil des Industriegebiets ist nicht ersichtlich, dass diese mit einem Ausmaß an Störungen verbunden sind, die eine Industriegebietsausweisung erforderlich machen.

4. Bestandsaufnahme

Insgesamt ist das Industriegebiet durch eine erhebliche Widersprüchlichkeit geprägt. Erhebliche Handlungs- und Investitionsbedarfe und teilweise überholte Strukturen im öffentlichen wie privaten Raum treffen auf höchste Produktivität und Investitionen auf privaten Flächen wie auch erste positive Auswirkungen der in den letzten Jahren verstärkten Modernisierungsaktivitäten der Stadt für den öffentlichen Raum.

Die Situation kann übergeordnet beschrieben werden durch folgende Attribute:

- vernachlässigt und heruntergekommen neben zeitgemäß und attraktiv,
- erkennbar untergenutzt neben hocheffizient und produktiv,
- nachgefragt und ausverkauft.

Unter Einbeziehung von Rückmeldungen der Unternehmen im Industriegebiet auch im Rahmen des Beteiligungsprozesses 2016 kann dies folgendermaßen weiter konkretisiert werden:

Situation im Gebiet	
Fläche	<p>Das Gebiet ist faktisch ausverkauft. Es stehen für eine aktive Ansiedlungspolitik der Stadt keine ausreichenden Flächenangebote zur Verfügung.</p> <p>Mögliche Flächenreserven und noch zu erschließende Potenziale sind nur zu realisieren, wenn andere Nutzungen verlagert bzw. zugrunde liegende Probleme bzw. Interessenlagen gelöst bzw. berücksichtigt werden können (Kleingartenanlagen, ruhender Verkehr).</p> <p>Es gibt einen deutlichen Nachfrageüberhang von bestimmten Branchen, was sich an zahlreichen Grundstückstransfers in den letzten Jahren ablesen lässt. Im Unterschied zu anderen Standorten im Bundesgebiet und in Norddeutschland handelt es sich selbst dann um merkantil interessante Flächen für den Eigentümer, wenn sie weder städtebaulich, noch von der unmittelbaren Umgebung her oder unter Berücksichtigung sonstiger Rahmenbedingungen als besonders attraktiv einzustufen sind.</p> <p>Allein die Nähe zum übergeordneten Straßennetz, zum Hamburger Hafen und zur Innenstadt erzeugt eine ausreichende Marktattraktivität.</p> <p>Die bestehende planungsrechtliche Ausweisung im Gebiet entspricht den Anforderungen und wird auch dauerhaft von einer Vielzahl von Unternehmen benötigt.</p>
Infrastruktur	<p>Der öffentliche Raum und insbesondere das Straßennetz lassen überwiegend einen erheblichen Investitionsrückstau erkennen und führen in vielen Bereichen zu einem heruntergekommenen Gesamteindruck. Ein zeitgemäßes Geh- und Radwegenetz besteht nur punktuell.</p> <p>Eine funktionsfähige Bi- oder Trimodalität ist nur noch teilweise gegeben.</p> <p>Das ursprünglich flächendeckend bestehende Gleisnetz hat sich inzwischen erheblich reduziert.</p>

	<p>Die tideabhängigen Kanäle werden nur noch teilweise genutzt. Sie sind streckenweise verschlickt und die Umschlagsanlagen sind teilweise verfallen.</p> <p>In diesem Kontext spielt auch der enorme Parkdruck eine gravierende Rolle, weil er zum negativen Gesamteindruck durch Zuparken von öffentlichen Flächen (Geh- und Radwegen), Einfahrten u.a. beiträgt und von allen Beteiligten als störend empfunden wird. Davon betroffen sind sowohl der gewerbliche Verkehr, als auch die privaten Pkw der Beschäftigten.</p> <p>Unter dem Aspekt der Zukunftsfähigkeit spielt eine leistungsfähige Breitbandanbindung eine große Rolle. Hier hat die Situation sich in den letzten Jahren deutlich verändert. Es gab mehrfach „Werbeaktionen“ von Telekommunikationsunternehmen zum Anschluss an bestehende Netze; in den meisten Straßen liegen zwischenzeitlich leistungsfähige Leitungen. Eine Anbindung an die Grundstücke ist nahezu flächendeckend möglich.</p>
Erreichbarkeit	<p>Die grundsätzlich gute verkehrliche Erreichbarkeit des Standortes wird durch die Mängel in der Straßeninfrastruktur und die Folgen der Parkplatzprobleme und der mangelnden Stellflächen für gewerbliche Zwecke getrübt.</p> <p>Moderne Leitsysteme, sowie standardisiert genutzte Informationssysteme/Medien werden noch nicht angeboten bzw. genutzt.</p>
Beschäftigte	<p>Der aktuelle Gesamteindruck des Gebietes erlaubt es nicht, das Gebiet als modernen Industriestandort bei potenziellen Arbeitskräften zu bewerben. Die ÖPNV- Anbindung, die grundsätzlich über 3 S- Bahnstationen und verschiedene Busverbindungen gegeben ist, reicht faktisch nicht aus, um einen wesentlichen ÖPNV-Anteil im Modal-Split zu erreichen. Die CoViD19-Pandemie hat die Dominanz des Verkehrsträgers PKW tendenziell verstärkt.</p> <p>Ein Geh- und Radwegenetz existiert bisher nur in Rudimenten. Dadurch ist auch der letzte Weg von den bestehenden ÖPNV Angeboten unattraktiv, was mittelbar das Parkplatzproblem verschärft. Mitarbeitende erwarten in Zukunft eine attraktive Erreichbarkeit auf verschiedenen Wegen.</p> <p>Der öffentliche Raum verfügt vielfach noch nicht über gestaltete Freiflächen mit Aufenthaltsqualität, die zur Attraktivität des Arbeitsortes beitragen und Möglichkeiten zur Pausengestaltung sowie Verpflegung außerhalb des Betriebes bieten.</p> <p>Städtebauliche Akzente oder andere reizvolle Situationen fehlen nahezu gänzlich und können ebenfalls nicht zur „Bewerbung“ des Gebietes eingesetzt werden.</p>
Adressqualität	<p>Die deutlichen Mängel im Erscheinungsbild sowohl des öffentlichen Raums, als auch privater Grundstücke erschweren zur Zeit eine angemessene Adressbildung für innovative und wertschöpfungsstarke Betriebe</p>
Innovation	<p>Der Standort Billbrook/Rothenburgsort ist heute in der öffentlichen Wahrnehmung nicht als besonders innovativer Standort bekannt. Es sind erhebliche innovative Kompetenzen und Potenziale bei verschiedenen Unternehmen in dem Quartier vorhanden. Diese werden jedoch von Außenstehenden kaum wahrgenommen.</p>

Akzeptanz	<p>Aus den Befragungen der Unternehmen geht hervor, dass insbesondere eine herannahende Wohnbebauung als „bedrohlich“ empfunden wird. Hier kann subjektiv schnell der Eindruck des „Unerwünschtseins“ erzeugt werden.</p> <p>Auch in einem modernen Industriegebiet müssen aufgrund rechtlicher Bestimmungen und Auflagen aus Sicht der Betriebe sehr hohe Anforderungen an die Absicherung durch „ihr“ Planungsrecht gestellt werden. Dazu gehört auch der Schutz vor vermeidbaren Konfliktsituationen im Zuge einer vorausschauenden Planung. Ein politisch verbindliches Bekenntnis zum Standort als Industriestandort im umfassenden Sinne ist die sicherste und erfolgreichste Form der Vertrauensbildung.</p> <p>Ein seit April 2015 bestehendes, kompetentes Quartiersmanagement stärkt die Verbindungen im Gebiet und zu der Verwaltung und ist damit ein zentrales Element der Quartiersentwicklung.</p>
-----------	---

5. Übergeordnete Zielsetzung des Senats für das Industriegebiet

Im Wissen, dass die Infrastruktur und übrigen Strukturen des Industriegebiets nach vielen Jahrzehnten den aktuellen Nutzungs- wie auch Mobilitätsanforderungen nicht mehr entsprechen, hat der Senat 2014 mit der Drucksache „Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in Hamburg Ost“ (Drucksache 20/14117) eine langfristig angelegte Revitalisierung und Modernisierung des Gebiets unter Wahrung des bestehenden Planrechts beschlossen. Damit wird der Bedeutung des Industriegebiets für Hamburg Rechnung getragen. In Hamburg soll dem vielfach beobachtbaren Trend einer Verlagerung der Industrie an den Stadtrand nicht gefolgt werden.

Die Sicherung der Industrieunternehmen im Herzen der Stadt ist Ausdruck einer nachhaltigen Flächenstrategie, da dadurch Neuversiegelungen von Bodenflächen und damit verbundene Natureingriffe in den Randbereichen der Metropole vermieden werden.

Das Industriegebiet soll weiterhin Unternehmen Platz bieten, die formal als „erheblich störend“ im Sinne der Baunutzungsverordnung zu bezeichnen sind. Billbrook/Rothenburgsort soll Magnet werden für Betriebserweiterungen und Neuansiedlungen von Industriebetrieben, die nach dem neuesten Stand der Technik (insbesondere auch der Umwelttechnik) und idealerweise auch unter Berücksichtigung von neuen Produktionsformen arbeiten. Dabei sollten auch die Marktpotenziale, die die ressourcenschonenden Prinzipien der zirkulären Wirtschaft (Circular Economy, Kreislaufwirtschaft) als Basis für Prozess- und Produktinnovationen bieten, genutzt werden.

Im Rahmen der Revitalisierung und Modernisierung dieses Industriegebiets sollen moderne Ansätze der Stadterneuerung auf heute und in Zukunft gewerblich genutzte Bauflächen übertragen werden. Dazu gehört, die vorhandenen Flächen möglichst effizient zu nutzen, um einen Beitrag gegen unnötigen Flächenverbrauch zu leisten.

Für den zweitgrößten Industriestandort in Hamburg nach dem Hafen soll zudem durch eine Standortprofilierung und Kommunikationsstrategie, geeignete Ansiedlungen sowie eine höherwertige und nachhaltige Industriearchitektur eine höhere Aufmerksamkeit wie auch ein positives Image erreicht werden.

Die Errichtung moderner, architektonisch anspruchsvoller Bauten in Billbrook/Rothenburgsort, die exemplarisch auch die Aspekte Klimaschutz und Klimaanpassung berücksichtigen, ist vor allem auf Flächen mit besonderer städtebaulicher Bedeutung erwünscht, da sie hier eine besondere Strahlkraft entfalten können.

Die Revitalisierung des Industriegebiets Billbrook/Rothenburgsort steht in direktem Zusammenhang mit dem 2019 vom Senat beschlossenen und vom Ersten Bürgermeister sowie dem

Vorsitzenden des Industrieverbandes Hamburg e.V. unterzeichneten Bündnis für die Industrie der Zukunft (Drucksache 21/19408). So heißt es dort unter anderem unter Bezugnahme auf Industrieflächen: „Bei der Revitalisierung von unter- oder aktuell nicht genutzten Industrieflächen (GI, I und soweit geeignet GE) erhalten störintensive Industrie- und Logistikbetriebe Vorrang. Industrieflächen sind bedarfsorientiert und mit zukunftsfähiger Infrastruktur herzurichten, wenn die für die zukünftigen Nutzer erforderlich und wirtschaftlich leistbar ist.“ Zugleich ist in Billbrook/Rothenburgsort wie in allen städtischen Bereichen den Herausforderungen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung bei allen Aktivitäten Rechnung zu tragen.

Mit dem Regierungsprogramm des Senats zur 22. Legislaturperiode 2020-2025 wurden der bisherige Weg und das Ziel, den Industriestandort Billbrook unter besonderer Berücksichtigung der Innovationskraft der Kreislaufwirtschaft nachhaltig zu sichern und zu modernisieren, nochmals bekräftigt.

Insgesamt ergeben sich vier wirtschafts- und industriepolitische Kernziele für die weitere Entwicklung des Industriegebiets:

- Die Sicherung bzw. Erweiterung bestehender und Ansiedlung neuer Industrieunternehmen sowie die Entwicklung einer zukunftsfähigen und klimafreundlichen, kreislauforientierten Industrie in und für Hamburg.
- Eine den Bedürfnissen der Gegenwart und Zukunft entsprechende infrastrukturelle Modernisierung und die funktionale, gestalterische und auch in Hinsicht auf Klimaschutz und –anpassung nachhaltige Aufwertung des Gebiets insgesamt.
- Die Steigerung der Attraktivität des Gebiets für private Investitionen.
- Planerische Sicherung der Flächen für die Industrie und optimale Flächennutzung.

Die Bürgerschaftlichen Ersuchen „Industriegebiet Billbrook“ (Drucksache 22/1923) sowie „Hamburgs Zukunft zu allen Zeiten klug, sozial und nachhaltig gestalten: Sofortmaßnahmen in 2021 zur Revitalisierung des Industriegebiets Billbrook“ (Drucksache 22 /4415) bestätigen und stärken diesen Weg.

6. Anforderungen von Industrieunternehmen an ein Industriegebiet

Neben der politischen Zielsetzung des Senats sind die sich wandelnden Anforderungen und Ansprüche der Unternehmen selbst an einen zukunftsfähigen Betriebsstandort die wichtigsten Bezugspunkte für die gewünschte Entwicklung des Industriegebietes Billbrook/Rothenburgsort.

Die Erfüllung dieser Anforderungen ist die Voraussetzung für mögliche Unternehmensansiedlungen, aber vor allem den Erhalt und die Erweiterung der bereits ansässigen Unternehmen. Beides gelingt nur, wenn die am Standort tätigen Unternehmen sich „gut aufgehoben“ und angemessen in ihren Interessen berücksichtigt finden.

Zukunftsinvestitionen im Bestand oder gar Ansiedlungserfolge von außen finden nur dort statt, wo ein entsprechendes Umfeld geschaffen wurde und Unternehmen eine langfristig abgesicherte Zukunftsperspektive erkennen und erleben können.

In Billbrook/Rothenburgsort gilt es also, neue Ideen und Konzepte für Industrieareale zu verwirklichen, ohne die weiter bestehenden Kernbestandteile bzw. Funktionen eines Industriegebietes in Frage zu stellen. Industrieareale müssen auch in der Zukunft gewährleisten, dass unter Beachtung gesetzlicher Rahmenbedingungen und zeitgemäßer Standards Emissionen möglich sind, mit Gefahrstoffen- und -gütern umgegangen werden kann und hohe logistische Transportleistungen abgewickelt werden können.

Die wichtigsten Anforderungen der Unternehmen lassen sich aus der Literatur und einer Vielzahl repräsentativer Unternehmensbefragungen, die auch von den Unternehmen in Billbrook/Rothenburgsort in vielen Kontakten als zentral bestätigt wurden, im Einzelnen in folgender Weise zusammenfassen:²

Zentrale Anforderungen	
Fläche	<p>Eine unabdingbare Voraussetzung für die Lebendigkeit und Zukunftssicherung eines Standortes bleibt die dauerhafte Gewährleistung der entsprechenden planungsrechtlichen Qualität (in der Regel eine GI-Ausweisung).</p> <p>Verfügbarkeit geeigneter Flächen zur Bestandssicherung und Neuan siedlung von Unternehmen. Ein Mindestanteil an Flächen in öffentlichem Eigentum ist wünschenswert, um solche Betriebe anzusiedeln oder Erweiterungen derer zu ermöglichen, die zum Ziel beitragen. Eine langfristige Sicherung des öffentlichen Einflusses ist möglich, wenn städtische Grundstücke grundsätzlich im Wege des Erbbau-rechtes vergeben werden.</p>
Infrastruktur	<p>Die Qualität der Straßeninfrastruktur im Gebiet und die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz bleiben auch zukünftig von herausgehobener Bedeutung. Hinzu kommen Anforderungen an die Stellplatzkapazitäten sowohl für Betriebsfahrzeuge, als auch für Fahrzeuge von Mitarbeitern, Besuchern etc. (ruhender Verkehr).</p> <p>Der Erhalt bzw. der Ausbau einer Bi- oder Trimodalität bietet unter dem Aspekt zukünftiger Verkehrskonzepte ein besonderes Potential.</p> <p>Eine gesicherte Ver- und Entsorgung im Bereich der klassischen Medien ist selbstverständlich und muss dem jeweiligen Stand der Technik entsprechen.</p> <p>Zwingende Voraussetzung für ein Industriegebiet, welches den Anforderungen bereits heute, aber vor allem zukünftig gerecht werden muss, ist die flächendeckende Verfügbarkeit eines Breitbandnetzes. Ohne eine solche Anbindung können Unternehmen die Anforderungen, die sich aus der Vernetzung in den Produktions- und Dienstleistungsprozessen ergeben, nicht dauerhaft erfüllen.</p>
Erreichbarkeit	<p>Erreichbarkeit heißt für einen leistungsfähigen Industrie- und Gewerbestandort in erster Linie kalkulierbare Fahrzeiten für den gewerblichen Verkehr und entsprechende Maßnahmen zur Verkehrslenkung- und Steuerung unter Einsatz heute und zukünftig verfügbarer Technologien.</p> <p>Hinzu kommen gut wahrnehmbare Leitsysteme, zeitnahe Informationen bei Engpässen und Baustellensituationen sowie eine permanente Absicherung der Qualität des Ausbaustandards im Straßen- und Wegesystem.</p>
Beschäftigte	<p>Vor dem Hintergrund einer Reihe bereits eingetretener oder absehbarer Entwicklungen am Arbeitsmarkt und der steigenden Bedeutung sehr hoch qualifizierter Arbeitskräfte für Industrieunternehmen kommt der Attraktivität des Arbeitsortes und seines Umfeldes aus Sicht der Beschäftigten eine zentrale Bedeutung zu.</p> <p>Auf absehbare Zeit ist die Erreichbarkeit mit dem privaten Pkw und der Verfügbarkeit von Stellplätzen weiterhin ein wichtiges Kriterium.</p>

² vgl. dazu z.B.: Schätzl, 2003; Glaser, 2003; Grabow, Henckel & Hollbach-Gröming, 1995; Schlippenbach & Dirscherl, 2008

	<p>Zunehmend gewinnen attraktive Mobilitätskonzepte der Unternehmen, die Bedienqualität des ÖPNV und die Qualität des Radwegenetzes an Bedeutung.</p> <p>Hinzu kommen die Erwartungen hinsichtlich der „Aufenthaltsqualität“ am Arbeitsort, die - bei Wahrung der Industriekonformität - durch städtebauliche Maßnahmen, gestaltete öffentliche Räume mit Aufenthaltsqualität, ggf. einer auf die Zielgruppen abgestimmten Nahversorgungsqualität einschließlich Mittagsverpflegung sichergestellt bzw. entwickelt werden kann.</p>
Adressqualität	Für innovative und zukunftsgerichtete Unternehmen ist das Gesamterscheinungsbild des öffentlichen und privaten Raums zur Ausbildung einer „guten Adresse“ zunehmend von Bedeutung.
Innovation	Ein innovatives Unternehmensumfeld ist für die (Neu-) Ansiedlung von technologieaffinen Produktionsbetrieben von großer Bedeutung. Dadurch ergeben sich Kooperations- und Synergiepotenziale, die zu neuen Produkten, Produktionsprozessen oder Dienstleistungen führen, die zukünftig am Markt verstärkt nachgefragt werden. Im Zuge der Digitalisierung und Dekarbonisierung müssen Entwicklungs- und Produktionsprozesse, -abläufe, Zulieferstrukturen sowie nachgelagerte Logistik- und Vertriebsstrukturen tlw. vollständig neu gedacht, überarbeitet und angepasst werden.
Akzeptanz	<p>Das Gefühl, am Standort willkommen zu sein, informiert zu sein, Wertschätzung zu genießen und seine Interessen und Wünsche im Dialog auf Augenhöhe mit öffentlich-rechtlichen Institutionen formulieren zu können, gehört zu den am häufigsten unterschätzten Anforderungen moderner Unternehmen an ihren Standort. Hier können ein gut ausgestattetes Quartiersmanagement, geeignete Dialogformate, eine gezielte Kommunikationsstrategie zur Stärkung des Standortes und eine abgestimmte Öffentlichkeitsarbeit sehr wertvolle Beiträge leisten.</p> <p>Zur Akzeptanz eines Industriegebietes „mitten in der Stadt“ gehört auch ein Mindestmaß an Erfahrbarkeit. Das bedeutet die Gewährleistung der Zugänglichkeit des Gebietes aus den umgebenden Stadtteilen und entsprechende Aktivitäten der Unternehmen in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit, Corporate Social Responsibility (CSR) und Nachhaltigkeit.</p>

7. Methodisches Vorgehen

Vor dem Hintergrund, dass sich über 90% der derzeit oder potenziell für Gewerbe bzw. Industrie nutzbaren Flächen im Projektgebiet in privatem Eigentum befinden, hat der Senat die angestrebte funktionale Erneuerung von Beginn an als einen langfristigen Prozess angelegt. Ein übergreifendes Überplanen des Gebiets, wie es bspw. in der Hafen City sehr erfolgreich erfolgt, ist methodisch ebenso wenig geeignet wie ein immobilienwirtschaftlicher Ansatz, bei dem eine städtische Gesellschaft aus der Funktion des Eigentümers für einen Großteil der Flächen den Entwicklungsprozess steuert.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Zielsetzungen und Anforderungen wurden bereits 2016 die damalige HWF Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH³ und die IBA Hamburg GmbH mit der Ausarbeitung von übergeordneten strukturellen bis hin zu einzelnen

³ Heute: HIW Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH, im folgenden HIW

konzeptionellen Vorschlägen beauftragt. Zudem wurde 2016/17 ein Klimaschutzteilkonzept⁴ erarbeitet, das dazu beiträgt, den Hamburger Klimaplan umzusetzen.

Begleitet von einer Steuerungsgruppe, einzelnen Veranstaltungen und Gutachten wurden verschiedene **Handlungsfelder** identifiziert, die im Wesentlichen bis heute handlungsleitend sind:

- Planrecht und Flächenmanagement
- Infrastruktur
- Verkehr und Mobilität
- Städtebau und Freiraum
- Klimaschutz, Klimaanpassung und Kreislaufwirtschaft
- Kommunikation und Beteiligung

Innerhalb der Handlungsfelder bieten für das weitere städtische Tun bestimmte **Handlungsmaximen** langfristige Orientierung, um ein zeitlich wie inhaltlich zielorientiertes und kohärentes Handeln sicherzustellen.

In den vergangenen Jahren wurden in den verschiedenen Handlungsfeldern bereits verschiedene **konkrete Maßnahmen** umgesetzt. Weitere Maßnahmen sind aktuell in der Umsetzung oder werden mit dieser Drucksache angestoßen. Wiederum weitere Maßnahmen wird der Senat laufend in den nächsten Jahren zur Modernisierung und Revitalisierung entwickeln und umsetzen. Es handelt sich hierbei sowohl um große Maßnahmen, die eine besondere Strahlkraft für das Gebiet entwickeln sollen, als auch um kleine und Mikromaßnahmen.

Diese methodische Vorgehensweise Schritt für Schritt aber in einem definierten Rahmen ist – wie bereits dargelegt - deshalb notwendig und geeignet, da es sich bei der Modernisierung und Revitalisierung des bestehenden Industriegebiets Billbrook/Rothenburgsort um ein bisher beispielloses langfristiges Projekt „im laufenden Betrieb“ handelt, bei dem die Stadt bspw. auch über eigenes Eigentum wenig „zwingende“ Einflussmöglichkeiten hat. Die notwendigen Maßnahmen können so zudem laufend weiter entwickelt werden und es bleibt ein ggf. notwendiges Nach- oder Umsteuern jederzeit möglich.

Dieser Logik folgend erhebt diese Drucksache ausdrücklich nicht den Anspruch, das finale Konzept für das Industriegebiet des 21. Jahrhunderts in Billbrook abzubilden. Es handelt sich vielmehr um die Darstellung des Handlungsrahmens, der verfolgten grundsätzlichen Zielrichtungen und der erfolgten, laufenden und geplanten Maßnahmen. Die Drucksache setzt hierbei auf dem bereits seit einigen Jahren begonnenen Prozess auf, der nun mehr „Fahrt aufnehmen“ soll. Die Drucksache spiegelt hierbei auch den Umstand wider, dass neben der für ein Industriegebiet des 21. Jahrhunderts notwendigen „Kür“ in Billbrook aktuell noch erhebliche eher der „Pflicht“ zuzuordnende Aufgaben zu leisten sind.

Der hiermit vorgelegten Drucksache Billbrook/Rothenburgsort I sollen insofern in den nächsten Jahren nicht nur weitere Berichte an die Bürgerschaft, sondern ausdrücklich auch weitere konzeptionelle und maßnahmenbezogene Drucksachen folgen.

8. Handlungsfeld Planrecht und Flächenmanagement

8.1. Überblick über die aktuelle Situation

Flächen mit einer Industriegebietsausweisung sind sehr knapp in Hamburg. Billbrook/Rothenburgsort verfügt durch seine Einbettung in das Stadtgebiet über diesbezüglich exzellente grundlegende Standortfaktoren.

Das bestehende Planrecht bietet im Hinblick auf die potentielle Ausnutzung der Flächen mit den Ausweisungen Industrie- oder Gewerbegebiet grundsätzlich ausreichende Spielräume,

⁴ ZEBAU Zentrum für Energie, Bauen, Architektur und Umwelt GmbH, 2016

sei es in Bezug auf zulässige Emissionen oder Nachverdichtungsmöglichkeiten. Das aktuelle Planrecht ist damit effizient im Sinne der Zielerreichung.

Befürchtungen seitens der Industrieunternehmen gibt es jedoch im Rahmen der Diskussion um die Ausweitung des Wohnens im Hamburger Osten im Rahmen der Stadtentwicklungsstrategie „Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in Hamburg Ost“ (Drucksache 20/14117). Sie fürchten eine näher heranrückende Wohnbebauung, die zu einer Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten ihrer Grundstücke im Rahmen künftiger Genehmigungsverfahren führen kann.

Billbrook/Rothenburgsort ist ein stark nachgefragter Industriestandortstandort, an dem auch für nicht mehr zeitgemäße Immobilien sowie für Freiflächen überdurchschnittliche Mieten (insbesondere für Abstellnutzungen) gezahlt werden. Auch Bestandsimmobilien erwirtschaften zum Teil deutlich über den Kapitalmarktzinsen liegende Erträge, was Investitionsanreize vermindert. Gleichwohl ist inzwischen ein lebhafter Handel mit Grundstücken und Immobilien im Projektgebiet zu verzeichnen. Neben Eigennutzern halten auch eine Reihe namhafter Immobilienentwickler Bestände in unterschiedlicher Größenordnung.

Die in den letzten Jahren gestiegene Attraktivität des Standortes aus immobilienwirtschaftlicher Sicht zeigt sich in den deutlich gestiegen Bodenrichtwerten. Diese sind von 190 bis 220 Euro je qm am 31.12.2015 auf 350 – 370 Euro je qm am 31.12.2020. Billbrook gehört damit hamburgweit zu den teuersten Standorten für Produktion und Logistik.

In diesem Umfeld gelingt der Ankauf von Gewerbeflächen durch die Stadt nur in besonderen Konstellationen. Zentrale Hürden beim Ankauf durch Stadt sind:

- die mangelnde Veräußerungsbereitschaft der Eigentümer, die für ihre nicht immer marktgängigen Immobilien dennoch nennenswerte Erträge aus Vermietungen generieren können.
- Haftungsrisiken für Altlasten, welche einseitig und nicht im Kaufpreis berücksichtigt auf die Stadt als Käufer übertragen werden sollen.
- Kurzfristige Überbietung durch Dritte mit deutlich höheren Angeboten (oberhalb des Verkehrswerts).
- Größere Flächen werden zu Verkaufspreisen angeboten und augenscheinlich auch veräußert, die das Drei- bis Vierfache des Verkehrswertes ausmachen. Dies liegt darin begründet, dass für Citylogistik und Entsorgungswirtschaft interessante Flächengrößen ab 1,5 ha Fläche in ganz Hamburg kaum am Markt gehandelt werden und Unternehmen in vergleichbaren Lagen im Hafengebiet mangels Hafenkongformität keine Flächen bekommen, während in den urbaneren Bezirken Altona, Eimsbüttel oder Wandsbek vergleichbare Objekte als Gewerbehöfe parzelliert vermietet oder für andere Nutzungen umgewandelt werden.

Der bisher nur sehr kleine flächenbezogene Gestaltungsspielraum der Stadt mittels eigenem Grundstückseigentum könnte insofern nur sehr langfristig durch eine gezielte Ankaufspolitik und bei Inkaufnahme von sehr hohen Marktpreisen gesteigert werden. Auch wenn sich die Stadt bei entsprechenden Angeboten in jedem Fall immer engagiert, ist daher eher davon auszugehen, dass sich das städtische Grundstückseigentum auch weiterhin auf ein kleines Portfolio an eigenen Grundstücken beschränken wird.

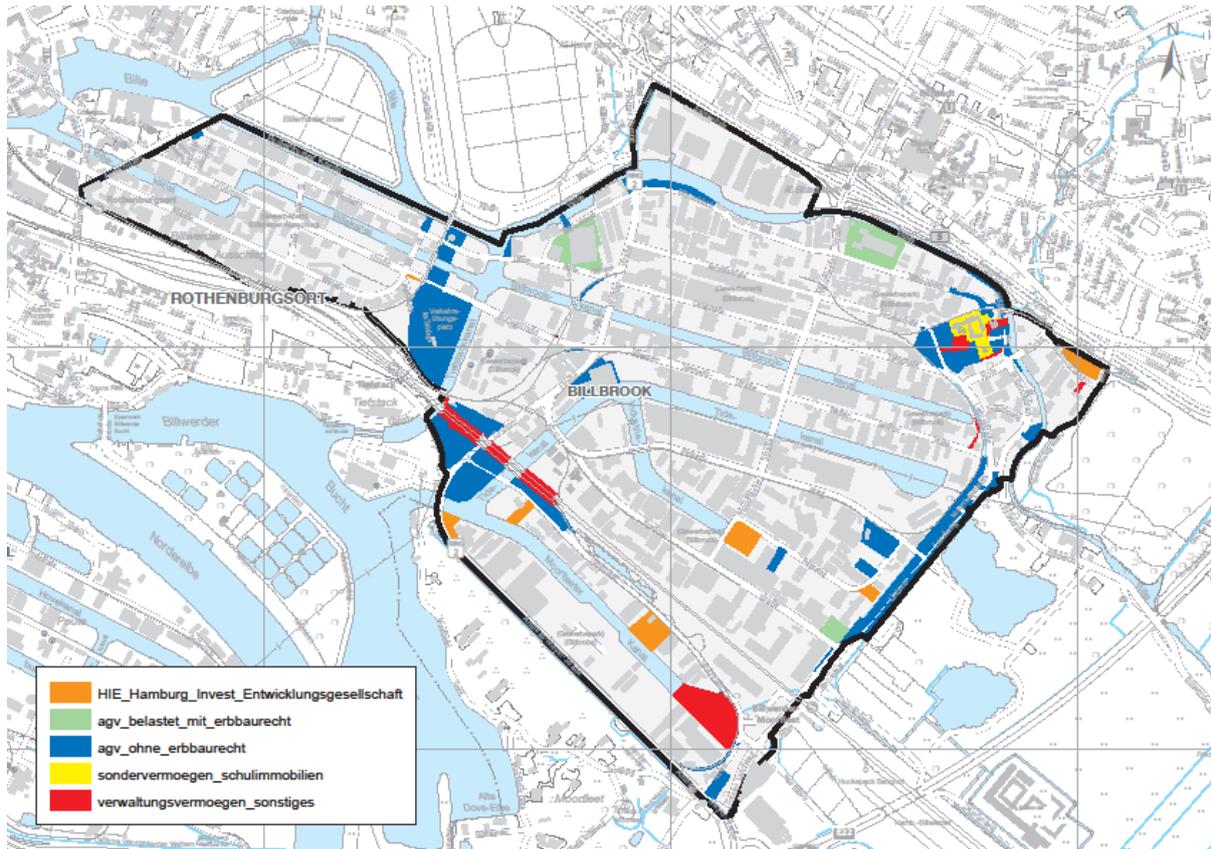


Abbildung 3: Flächen im städtischen Besitz

Für einen Standort dieses Alters ist der durchschnittliche Verdichtungsgrad sehr hoch. Viele Unternehmen nutzen ihr Firmengrundstück intensiv aus, betriebliche Erweiterungen können aufgrund fehlender Flächenangebote nur auf dem Bestandsgrundstück erfolgen. Dennoch gibt es Entwicklungspotenziale im Bestand, die mittel- bis langfristig zu einer Modernisierung und Revitalisierung beitragen können. Zu nennen sind hier Flächen, die heute bereits gewerblich genutzt werden, deren wirtschaftliche oder bauliche Nutzung aber intensiver sein könnte. Ein klassisches Beispiel hierfür sind die zahlreich im Quartier vertretenen Gebrauchtwagenhandelsnutzungen („Im- & Export“).

Zum anderen gibt es Flächen, die noch gar nicht gewerblich genutzt werden, hierfür aber ein großes Potenzial aufweisen. Beispiele hierfür sind die im Industriegebiet verstreuten Kleingartenanlagen, die planrechtlich bereits eine Industrieausweisung haben, und die Flächen, auf denen zurzeit öffentlich-rechtliche Unterbringung von Flüchtlingen stattfindet.

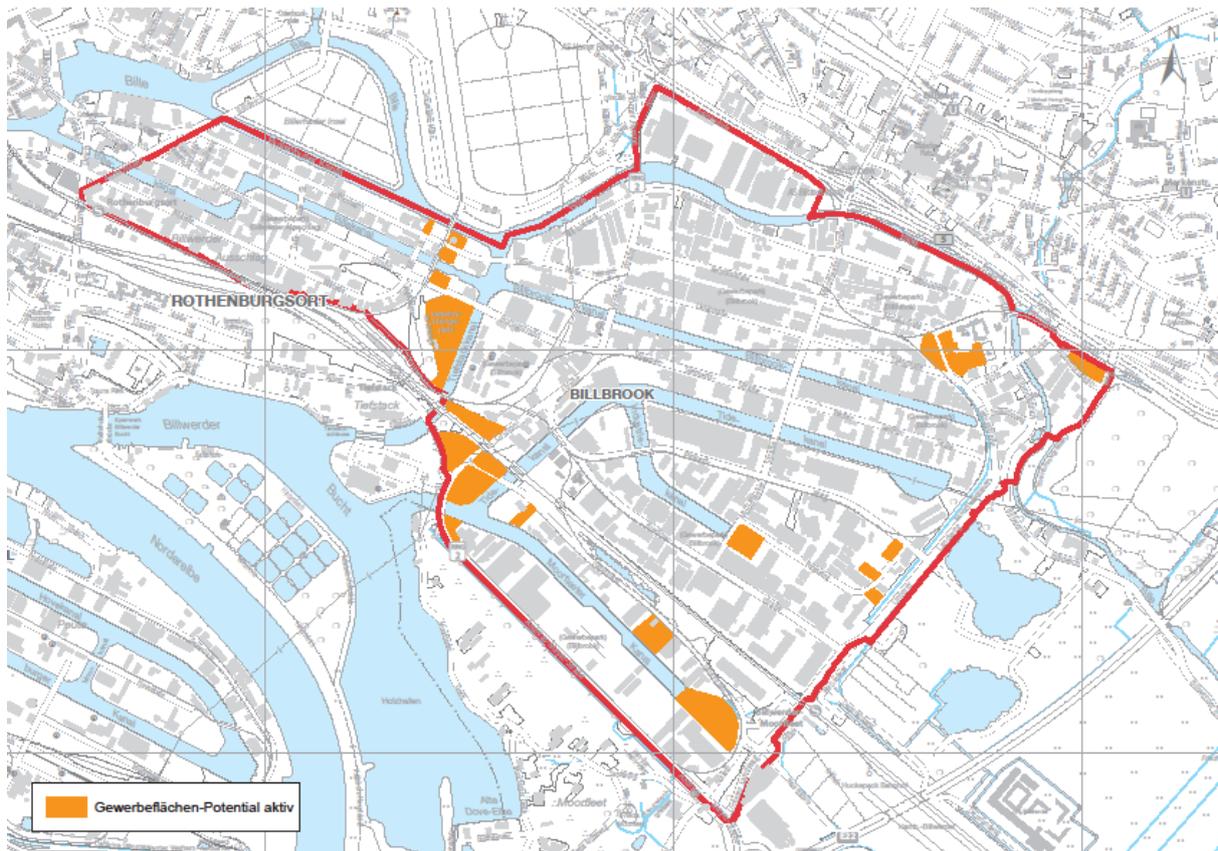


Abbildung 4: Aktive Gewerbeflächenpotentiale 1.1.2021

Billbrook/Rothenburgsort verfügt über eine ganze Reihe von alteingesessenen, zeitgemäß aufgestellten, wirtschaftlich erfolgreichen und wachsenden Unternehmen. Sie sind für ein prosperierendes Industriegebiet besonders wichtig. Wenn es diesen Unternehmen am Standort so gut geht, dass sie wachsen können, wird der Standort für „neue“ Unternehmen nicht nur derselben Wertschöpfungskette attraktiver. In Billbrook/Rothenburgsort sind diese vorhandenen Unternehmen über Jahre bzw. Jahrzehnte auf ihren angestammten Betriebsgrundstücken gewachsen und können weiteres Wachstum jetzt nicht ohne eine Inanspruchnahme zusätzlicher Fläche realisieren. In einigen Fällen konnte dieses Wachstum durch den Erwerb nahegelegener Flächen von privat oder der FHH ermöglicht werden. In fast allen Fällen jedoch ist festzustellen, dass es sehr schwierig ist, Erweiterungsflächen zu identifizieren. Die Betriebe sind darauf angewiesen, ihre Betriebsflächen optimal auszunutzen und empfinden dabei z.T. Verwaltungsanforderungen zu Stellplätzen oder Begrünung als sehr restriktiv.

Eine spezielle gebietsspezifische Herausforderung ist der Umgang mit den überwiegend grünen Uferböschungen. Einerseits sind diese Vegetationsbereiche wichtige Grünstrukturen und dienen, wenn auch in geringem Ausmaß, der Biodiversität und dem Biotopverbund. Gleichzeitig kann ihr im Bebauungsplan Billbrook 5 festgesetzter Erhalt im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens einzelne innovative Bauvorhaben erschweren oder verhindern. Auch in anderen Bereichen bestehen besondere wasserrechtliche Genehmigungserfordernisse soweit die in unterschiedlichem Maße belastungsfähigen Uferbereiche mit genutzt werden sollen. Der Billekanal ist außerdem zusammen mit der Bille und dem Bullenhusener Kanal ein Bestandteil des Landschaftsprogramms für Hamburgs festgeschriebenen Biotopverbunds.

Im Bereich der Billstraße wechseln sich vielfach traditionelle Unternehmensformen mit kleinteiligen Handelsstrukturen ab. Darunter überwiegen Im- und Export-Unternehmen, die vor allem gebrauchte Waren wie Kühlschränke, Teppiche oder auch Fahrzeuge handeln. Bei den traditionellen Unternehmen handelt es sich wiederum um Betriebe aus den Bereichen Logistik, Großhandel, Kfz-Handel und der Produktion.

Zudem wurden in der Vergangenheit auf Basis einer zwischenzeitlich überholten Auslegung der Rechtsgrundlagen Betriebe zugelassen, die dem Charakter des Industriegebietes nicht entsprechen. Die nach heutiger Auffassung planrechtswidrige Nutzung in diesem Bereich stellt eine Gefährdung der industriepolitischen Ziele für das Gebiet insgesamt dar. Vereinzelt sind auch Nutzungen festzustellen, die offenkundig an dieser Stelle nicht genehmigungsfähig sind (z.B. Zimmervermietung).

Eine industriefunktionale Nutzung der Grundstücke ist dabei vielfach durch die Kleinteiligkeit von Grundstückspartikeln und eine geringe Grundstückstiefe (vielfach lediglich 60 Meter) erschwert. Eine hohe Flächennachfrage und entsprechende Vermietungserträge führen dazu, dass eine plangemäße Umnutzung der Grundstücke für die Eigentümer oftmals nicht von Interesse ist.

8.2. Handlungsmaximen

Das für Industrienutzungen angemessene Planrecht wird erhalten.

Der Senat bestätigt den Erhalt des Industriegebiets Billbrook/Rothenburgsort und die Sicherung des Gebietes für industrielle Nutzungen, die einen ausreichenden Abstand zu schutzbedürftigen Nutzungen wie dem Wohnen benötigen. Daher sind bei Ansiedlungen oder Erweiterungen im Rahmen des geltenden Planrechts ggf. Immissions-Höchstgrenzen in Bezug auf umliegende Nutzungen zu berücksichtigen.

Das derzeit verbindliche Baurecht ist zielführend. Dies gilt sowohl hinsichtlich der zulässigen hohen Inanspruchnahme der Grundflächen auf den Baugrundstücken als auch hinsichtlich der gewünschten höheren Gebäudehöhen zur Steigerung der Geschossflächen. Daher werden grundsätzlich keine Veränderungen des Planrechts angestrebt. Der bestehende Ermessensspielraum des bestehenden Planrechts soll gleichzeitig ausgeschöpft werden.

Auch kleinräumige Änderungen des Planrechts sollen nur dann erfolgen, soweit sie im Einzelfall nicht nur sinnvoll, sondern auch erforderlich sind, um Maßnahmen umzusetzen, die den Gesamtzielen der Revitalisierung dienen. Sollte es dazu kommen, werden erforderliche Anpassungen mit den Vereinigungen und Verbänden sowie den umliegenden Unternehmen erörtert, um keine ungewollten Beeinträchtigungen der umliegenden Industriebetriebe hervorzurufen.

Sollte es im Kontext übergreifender Entwicklungskonzepte für den Hamburger Osten Nachverdichtungen oder Planrechtsanpassungen in den angrenzenden Gebieten geben, sollen diese nicht zu Einschränkungen des Industriegebietes führen. Die zentrale Lage dieses Industriegebiets in der Stadt soll aber auch keine verträglichen Entwicklungen in der Nachbarschaft ausschließen. In urbanen Zusammenhängen sind die jeweiligen Belange aufeinander abzustimmen.

Auch im Zuge der Flächenvergabe und der Erteilung von Bau- bzw. Nutzungsgenehmigungen liegt das Augenmerk dem Planrecht entsprechend auf Betrieben, die die industrielle Ausweisung benötigen bzw. in einem engen funktionalen Zusammenhang mit den Industriebetrieben stehen.

Städtische Handlungsspielräume im Gebiet sollen vergrößert werden.

Die Stadt konnte in den letzten Jahren drei Flächen in Billbrook erwerben und ist auch weiterhin am Erwerb von Flächen im Projektgebiet interessiert, soweit dies zu wirtschaftlichen Bedingungen möglich ist. Wie oben dargestellt, führt dies im Einzelfall zum Erfolg. Wo dies städtebaulich begründbar ist, wird der Erlass von Vorkaufsrechtssatzungen geprüft.

Die langfristige Vergabe von städtischen Flächen erfolgt hierbei in der Regel im Erbbaurecht.

Um zukünftig neuen Unternehmen mit potenziell störenden Aktivitäten oder besonderen Schutz- und Genehmigungsbedürfnissen geeignete Flächen anbieten zu können, wird der Senat bisher anders genutzte Flächenpotenziale im Projektgebiet Zug um Zug aktivieren.

Die Ausnutzung der vorhandenen Flächen soll verbessert werden.

Auch bei privaten Investitionen und Grundstücksverkäufen wird – schon auf Grund der hohen Grundstückswerte – eine intensive Flächennutzung angestrebt. Das Bezirksamt Hamburg-Mitte unterstützt hier im Rahmen der (kostenpflichtigen) Bauberatung. 2016 wurde zwischen den Behörden ein Orientierungsrahmen vereinbart, der seitdem bei der Beratung – auch durch das Quartiersmanagement - berücksichtigt wird.

Ansätze sind die gemeinsame Nutzung von Infrastruktureinrichtungen, die Nachverdichtung von Betriebsflächen und die vermehrte Stapelung von Nutzungen durch den mehrgeschossigen Bau von Büros, Lagerflächen und PKW Stellplätzen.

Flächennutzung – soweit möglich – auf die spezifischen Gebietsziele ausrichten.

Die Senatsziele einer stärkeren Orientierung in Richtung auf zukunftsfähige und zirkulär orientierte Unternehmen sowie die gewünschte und notwendige Reaktivierung der Wasser- und Schienenwege sollen auch bei der Neuansiedlung von Unternehmen verfolgt werden. Besonders gewünscht sind damit Betriebe, die nicht nur eine industrielle Ausweisung benötigen, sondern auch ökologische Zielsetzungen verfolgen und Schienen und Kanäle mit direkter Verbindung zum Hafen nutzen.

Für die Billstraße und Umgebung bedarf es einer gesonderten Strategie im Rahmen des Handlungskonzepts.

Die Verhältnisse in der Billstraße haben sich über einen längeren Zeitraum entwickelt und verfestigt. Dieser Prozess konnte durch die bisher punktuell durchgeführten staatlichen Maßnahmen offenbar nicht ausreichend gestoppt oder umgekehrt werden. Daher sind die Entwicklung einer kohärenten Strategie und ein abgestimmtes Vorgehen der staatlichen Dienststellen erforderlich. Ziel ist es, eine Revitalisierung zu ermöglichen, die der Eingangssituation für das Industriegebiet gerecht wird und die Funktion des Industriegebiets unterstützt. Dafür ist auch die Ausnutzung von Vorkaufsrechten, die durch das Baulandmobilisierungsgesetz ermöglicht werden, zu prüfen.

8.3. Abgeschlossene, laufende und zukünftige Maßnahmen

Abgeschlossene Maßnahmen

- **Billbrookdeich 2-10:** Die lange brachliegende Fläche Billbrookdeich 2-10 konnte mit Unterstützung eines privaten Entwicklers erworben und durch Vergabe eines Erbbaurechts einer neuen Nutzung durch die Fa. Still zugeführt werden. Die Revitalisierung dieser Fläche wurde 2017 mit dem renommierten Logistixx-Award für eine Brownfield-Entwicklung ausgezeichnet.
- **Billbrookdeich 167-171:** Die aufgrund spekulativer Absichten lange Zeit untergenutzte Fläche Billbrookdeich 167-171 konnte ebenfalls mit Unterstützung eines privaten Investors durch die Stadt angekauft werden. Im Rahmen eines Erbbaurechtsvertrags konnte die Ansiedlung des Hermes Logistik Hub realisiert werden.
- **Bredowstraße:** Ein weiteres Erbbaurecht wurde in der Bredowstraße zugunsten der Garbe Transport GmbH bestellt, das zusammen mit dem nördlich angrenzenden, am Porgering 24 ansässigen Unternehmen Thomsen Hamburg Logistik GmbH das Industriegrundstück an der Bredowstraße gemeinsam nutzt.
- **Verschiedene Flächenankäufe:** Seit 2015 hat der Landesbetrieb Immobilien und Grundvermögen verschiedene Ankaufsversuche bzw. Kontaktaufnahmen für nennenswerte Grundstücksankäufe unternommen. Erworben werden konnten die Liegenschaften Billbrookdeich 2-10, Billbrookdeich 167-171 und Grusonstraße 3 (Thyssen-Krupp).

- **Verschiedene Flächenvergaben:** Im Rahmen der Wirtschaftsförderung wurde ein Grundstück am Billbrookdeich/Liebigstraße zur Errichtung einer Betriebsstätte an die Glasereifirma Glas Landt GmbH sowie ein weiteres Grundstück an der Rote Brücke/Billbrookdeich zur Errichtung einer Betriebsstätte an das Familienunternehmen Firma Zieler & Co. GmbH verkauft.
- **Flächenarrondierungen:** Zudem wurden im Projektgebiet seit 2016 dem Verkauf mehrerer Teilflächen zwecks Arrondierung in den Straßen Mühlenhagen, Liebigstraße und Billstraße zugestimmt.
- **Ansiedlung/Erweiterung/Sicherung durch die Wirtschaftsförderung:** Hamburg Invest hat seit 2016 über 20 Projekte auf 17 Hektar zur Ansiedlung, Erweiterung und Standortsicherung von Unternehmen in Billbrook begleitet. Hierdurch konnten knapp 2.400 Arbeitsplätze gesichert und ca. 500 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Durch eigene Flächenvergaben konnte z.B. die Group 7 erfolgreich im Pinkertweg angesiedelt werden. Darüber hinaus begleitet Hamburg Invest private Vorhabenträger auch bei der Revitalisierung komplexer Brownfieldareale um hier auch zukünftig die Angebotsfähigkeit für Unternehmen zu ermöglichen.

Laufende Maßnahmen

- **Großmannstraße 210:** Das mit einer Größe von rd. 5,6 ha an zentraler Stelle im Industriegebiet liegende Grundstück Großmannstraße 210, auf dem sich bisher von dem Verein Verkehrswacht Hamburg e.V. betriebene „Verkehrsübungsplatz“ befindet, soll für eine industrielle Nutzung aktiviert werden. Mehrere Interessenten u.a. aus dem unmittelbaren Umfeld haben diesbezüglich bereits Interesse geäußert. Vor diesem Hintergrund erfolgen aktuell folgende Abstimmungen:
 - Es läuft ein Prüfungsprozess, ob bzw. ggf. wo die bisher auf der Fläche stattfindenden Aktivitäten des Verkehrswacht Hamburg e.V. fortbestehen können.
 - Es bestehen Überlegungen der Deutschen Bahn AG, die nördliche Güterumgebungsbahn mit der Strecke Bergedorf/Büchen direkt zu verbinden. Im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung wird geprüft, ob eine schon einmal angedachte Gleisverbindung zur Verknüpfung beider Strecken über das Grundstück erfolgen kann. Eine solche neue Verbindung würde die Möglichkeiten des Güterverkehrs in Richtung Fehmarnbelt verbessern und könnte mittelfristig zu einer deutlichen Kapazitätsverstärkung im Schienengüterverkehr in Hamburg beitragen sowie die Resilienz des Eisenbahnknotens Hamburg stärken. Davon würde auch das DUSS-Terminal Hamburg-Billwerder profitieren. Der Trassenverlauf hat aber ggf. Einfluss auf die tatsächlich nutzbare Fläche.
 - Nach Abschluss dieser Abstimmungsprozesse soll die Fläche durch die HIE Hamburg Invest Entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG erworben und entsprechend der Zielsetzung entwickelt werden. Dabei wird in Abhängigkeit der künftigen Nutzungen die Grüne Passage, eine gesamtstädtisch bedeutsame Grünverbindung von den belebten Wohngebieten wie Hamm und Horn bis in die Vier- und Marschlande, mit einbezogen.
- **Wendebecken Moorfleeter Kanal/Halskestraße:** Ein weiteres Aktivierungspotenzial bietet die ca. 5 ha große Fläche des ehemaligen Wendebeckens im Moorfleeter Kanal.
 - Derzeitiges Entwicklungsziel ist die Errichtung eines LKW-Vorstaus in Verbindung mit einer Quartiersgarage und weiteren Mobilitätsangeboten zur Minderung des seit langem vorherrschenden Park- und Stellplatzprobleme im Industriegebiet. Diese Konzeptidee wird in Abschnitt 10.3 näher dargestellt.
 - Voraussetzung für die Flächenentwicklung ist die Verbringung des seit 2010 auf dieser Fläche liegenden Glimmertons aus dem Bau der U 4 in die HafenCity. Dieser wurde dort zwischengelagert um als Auflast Setzungsprozesse aus der Verfüllung des ehemaligen Wendebeckens zu beschleunigen. Diese Setzungsprozesse sind nun abgeschlossen. Derzeit prüft die ReGe Hamburg - Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH (ReGe) im

Auftrag der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) mit einem Dienstleister die günstigsten Verbringungsmöglichkeiten des mit einem geogen – also „natürlich“ bedingt – etwas höheren Schwefelgehalt behafteten Glimmertons. Eine Markteruierung hat ergeben, dass es Interessenten für den Glimmerton gibt, die möglicherweise den gesamten Glimmerton bzw. Teilmengen abnehmen würden. Voraussetzung ist jeweils, dass die chemische Zusammensetzung und die physikalischen Eigenschaften für den jeweiligen Verwendungszweck geeignet sind. Aktuell werden die jeweiligen Untersuchungen vorbereitet und durchgeführt.

- Sollten diese Bemühungen erfolgreich sein, müsste sich die Stadt gleichwohl je nach Verhandlungsergebnis mit Sicherheit an relativ hohen aber zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschätzbaren Verbringungskosten beteiligen (distanzabhängig). Sollten die Bemühungen erfolglos sein, bliebe nur die Option einer Verbringung des Materials auf eine Deponie. Eine erste Kostenschätzung für eine vollständige Entsorgung der Auflast liegt in Höhe von bis zu 14 Mio. Euro vor.
- **Entwicklung Billstraße:** Die Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau hat bereits Ende 2019 das Bezirksamt Hamburg-Mitte federführend mit einer Problem- und Potentialanalyse für den Bereich Billstraße beauftragt, um für diesen Teilbereich des Industriegebiets Lösungsansätze erarbeiten zu können. Erste Ergebnisse sollen noch in 2021 vorliegen und in den Gesamtarbeitsprozess für das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort einfließen.
- **Sicherung Industrieausweisung:** Zum Erhalt des Industriegebiets sind sensiblere Nutzungen und Nutzungen, die auch mit anderem Planrecht genehmigungsfähig sind, in diesem Gebiet ausgeschlossen. Nur so können die Flächen für Industrieunternehmen vorgehalten und eine schleichende Umwandlung verhindert werden. Ungenehmigte Nutzungen, die nicht dem Planrecht entsprechen, können durch rechtliche Verfahren, sogenannte Verfahren zur „Herstellung ordnungsgemäßer Zustände“ durch das Bezirksamt untersagt werden. Diese Verfahren stellen sich als sehr langjährig dar, da sie häufig über Gerichte ausgetragen werden. Für das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort wurden in den vergangenen fünf Jahren zehn solcher Verfahren durchgeführt. Fehlentwicklungen in der Nutzung, die ggf. auch Auswirkungen auf die Preisgestaltung der Flächen haben, werden beobachtet und es wird an geeigneten Maßnahmenbündeln gearbeitet, um solchen Entwicklungen entgegenzuwirken.
- **Besonderer Fokus Wasserlage:** Städtische Flächen und Flächen im Eigentum der Hamburg Invest Entwicklungsgesellschaft mit Lage an Kanälen im Industriegebiet werden künftig vorrangig an Unternehmen vergeben, die diese Wasserlage nutzen werden. Die Stadt wird insgesamt überall dort, wo es ihr möglich ist, darauf hinwirken, dass Grundstücke mit nutzbaren wasser- und schienenseitigen Verladeanlagen auch gezielt Firmen zugänglich gemacht werden, die diese nutzen bzw. reaktivieren.

Zukünftige Maßnahmen

- **Flächenaktivierung Berzeliusstraße:** Ein mittel- bis langfristiges Potenzial bieten die Flächen der öffentlich-rechtlichen Unterbringung an der Berzeliusstraße, sowie das direkt angrenzende aktuell noch genutzte Schulgrundstück Billbrookdeich.
- **Potentialflächen Kleingärtenflächen:** Mittel- bis langfristig ist auch in Hinsicht auf die im Gebiet befindlichen Kleingartenanlagen zu prüfen, ob eine Aktivierung für die planrechtskonformen Industrienutzung möglich ist, um Neuausweisungen von Industrieflächen am Stadtrand zu vermeiden.

9. Handlungsfeld Infrastruktur

9.1. Überblick über die aktuelle Situation

Das Industriegebiet ist in seiner jetzigen Form und Größe im Wesentlichen in den 1970er Jahren final erschlossen und danach bis 2015 infrastrukturell nur sehr punktuell und bei akutem Handlungsbedarf erneuert worden. Dies ist eine Ursache für den oft vernachlässigt wirkenden Eindruck des öffentlichen Raums.

Seitdem das Gebiet 2016 stärker ins Blickfeld genommen wurde, werden die bestehenden Investitionsdefizite systematischer angegangen. Angesichts der Größe des Gebietes und der Tatsache, dass jede Erneuerung auf die laufenden Betriebsabläufe Rücksicht nehmen muss, bleibt dies aber eine längerfristige Daueraufgabe. Erst nach und nach wird sich mit der nun angelaufenen Revitalisierung auch das Bild des flüchtigen Betrachters ändern.

- **Straßeninfrastruktur:** Die Straßeninfrastruktur, bestehend aus ca. 13 km Hauptverkehrs- und 25 km Bezirksstraßen ist grundsätzlich gut. Nur partiell bestehen Überlastungen, fehlen Wegebeziehungen und es stellen sich vereinzelt Verkehrssicherheitsaspekte. Die offensichtlichen Probleme bestehen vorrangig beim Zustand der Straßen und der Art ihrer Nutzung.

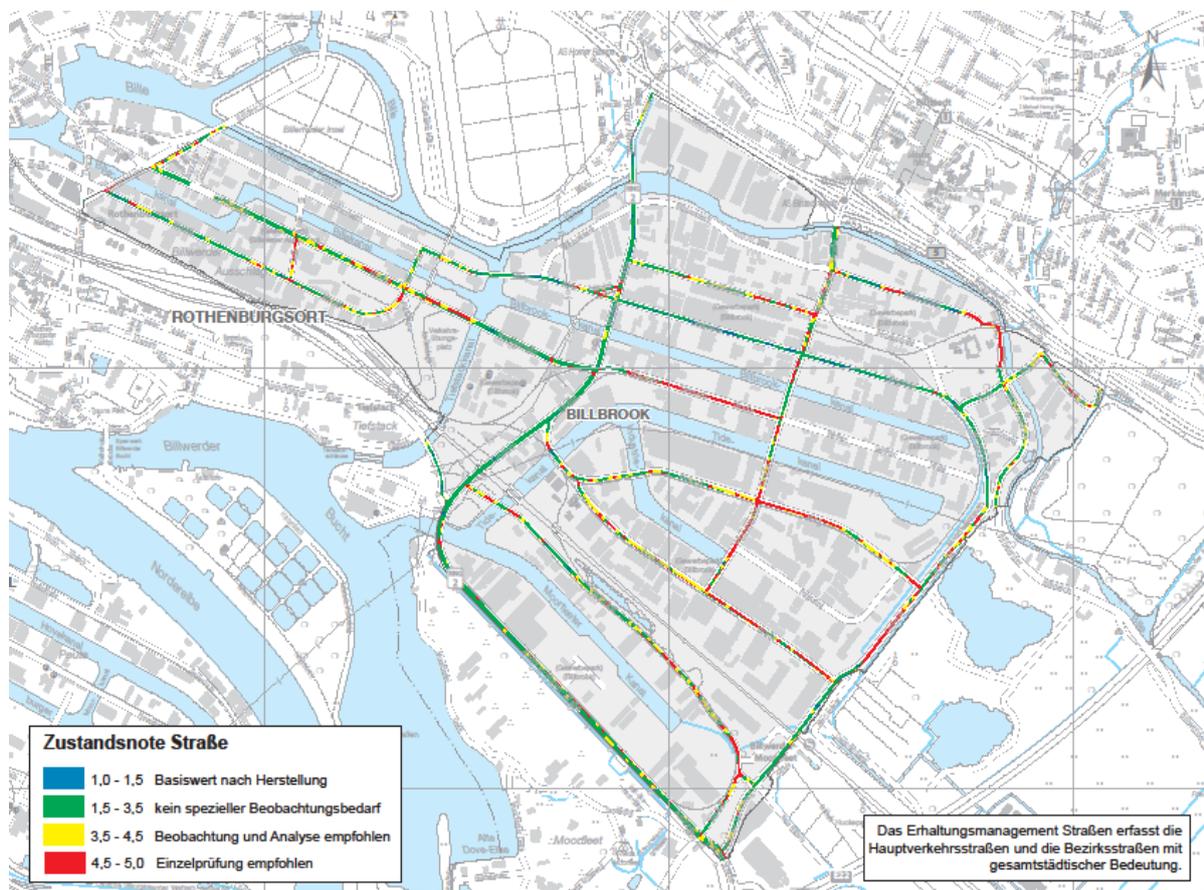


Abbildung 5: Straßenzustand 2020 auf Haupt- und Bezirksstraßen mit gesamtstädtischer Bedeutung

- **Fuß-/ Radwegfahrer:** Es gibt bisher kaum geordnete und attraktive Fußgänger- und Radfahrinfrastruktur.
- **Wasserwege:** Die bestehenden Wasserstraßen und Kanäle verteilen sich auf zwei voneinander unabhängige Netze.

Das im Norden und Westen befindliche durch Schleusen tideunabhängige Teilnetz 1 mit einer Gesamtlänge von ca. 15 km (Bille, Bullenhuser Kanal, Billekanal, Billbrookkanal,

Tiefstackkanal) bietet mit stetigen Wassertiefen und ganztägigem Schleusenbetrieb einen vergleichsweise regulären Binnenschiffsverkehr.

Das tideabhängige Teilnetz 2 mit einer Länge von ca. 5,1 km (Moorfleeter Kanal, Industriekanal, Tidekanal) gehört zum Hafengebiet. Diese Kanäle sind über den Holzhafen bzw. die Billwerder Bucht mit der Norderelbe verbunden und somit tidebeeinflusst. Mit dem Tidehub werden regelmäßig größere Mengen Sediment eingetragen, die zunehmend die Schiffbarkeit erschweren. Begrenzte Ressourcen für Instandhaltung haben dazu geführt, dass die Billbrooker Kanäle des Hafengebiets in den vergangenen Jahren zugunsten anderer Gebiete zurückgestellt werden mussten. Auch kann die zuständige HPA keine Mieterträge aus den anliegenden Flächen generieren, da diese nicht der HPA gehören. In Folge der Sedimentation wurden die Zeitfenster für die Nutzung durch Binnenschiffe zunehmend kleiner. Die vorhandenen wasserrechtlichen Genehmigungen wurden daher zum Teil nicht mehr genutzt.

Sämtliche Oberflächengewässer (Bille und Tidekanäle) verfehlen gegenwärtig die Bewirtschaftungsziele der EG-Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinien 60/2000/EG). Der chemische Zustand wird als schlecht bewertet, das ökologische Potential der Gewässer als mäßig. Aus der Sicht des Gewässerschutzes ist für das Verfehlen der Bewirtschaftungsziele des chemischen Zustands der übermäßige Schadstoffeintrag in die Gewässer über eine mangelhafte Oberflächenentwässerung und Behandlung als Ursache zu benennen. Die Defizite des ökologischen Potentials (Ist: mäßig, Soll: gut) ist u.a. auf die gegebene hydromorphologische Strukturarmut der Ufer und den naturfernen Ausbau dieser Gewässer zurückzuführen.

- **Schieneinfrastruktur:** Eine Anbindung der bestehenden Schieneninfrastruktur der AKN Eisenbahn GmbH (AKN) an das übergeordnete Schienennetz der DB Netz AG erfolgt im Westen über den Bahnhof Tiefstack. Im Nordosten führt ein privates Anschlussgleis über den Bahnhof Billstedt nach Glinde. Im Südosten des Industriegebiets liegt ergänzend das 1993 in Betrieb genommene DUSS-Terminal Hamburg-Billwerder.

Trotz dieser sehr guten verkehrlichen Anbindung ist die Zahl der Gleisanschlüsse in Billbrook/Rothenburgsort, wie deutschlandweit, seit Jahren rückläufig. Während zu Beginn der 1980er im Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort etwa 100 Unternehmen regelmäßig Schienenverkehre über einen individuellen Gleisanschluss abwickelten, sind dies derzeit nur noch sechs Firmen. Ein weiteres Unternehmen in Glinde wird durch verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient – hier durchqueren die Güterzüge das Industriegebiet und verlassen es über den Bahnhof Billbrook. Ebenfalls nutzt ein Unternehmen einige Rangiergleise im Bahnhof Tiefstack für die Güterverladung. Die DB Cargo AG betreibt den Einzelwagenverkehr im Gebiet.

Aktuell und auch zukünftig eröffnen allerdings deutlich verbesserte Rahmenbedingungen die Möglichkeit für die klimafreundliche Schiene, wieder als attraktive Alternative zum Straßengüterverkehr wahrgenommen zu werden. Der Anteil des Verkehrsträgers Schiene im Güterverkehr soll bundesweit von aktuell ca. 19% auf 25% im Jahr 2030 steigen. Dabei sollen gleichzeitig auch die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor sinken. Die Bundesregierung investiert daher verstärkt in den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur und setzt finanzielle Anreize für Unternehmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs. Viele Unternehmen zeigen ein gesteigertes Interesse, ihre Produkte möglichst umweltfreundlich zu transportieren. Hierzu kann die Schiene beitragen.

- **Breitbandinfrastruktur:** Hinsichtlich der wichtigen Breitbandinfrastruktur hängt die Versorgung von den privaten Akteuren im Telekommunikationsmarkt ab. Die Glasfasertechnologie ist dabei die einzige Breitbandtechnologie, die eine zuverlässig zukunftsfähige Versorgung von Unternehmen mit digitalen Infrastrukturen gewährleistet. Andere leitungsgebundene oder mobilfunkbasierte Technologien können diese Anforderungen nicht erfüllen.

Ein Anschluss an ein Glasfasernetz schafft die Grundvoraussetzung für alle momentan absehbaren industriellen Digitalisierungsprozesse und eröffnet insofern ein enormes Innovationspotenzial. Nach Angaben des Bundes können bereits über 70 Prozent der Haushalte und Unternehmen der Stadt auf Glasfasernetze zugreifen.

In Billbrook ist der Versorgungsgrad noch höher. Da die privaten Telekommunikationsunternehmen eine Offenlegung ihrer Leitungsnetze als Eingriff in den Markt betrachten, ist in Billbrook/Rothenburgsort lange Zeit eine Wahrnehmung entstanden, dass die Grundvoraussetzung für einen umfassenden Breitbandzugang der Unternehmen nicht gegeben sei. Ergebnisse eines aktuellen Markterkundungsverfahrens der Behörde für Kultur und Medien (BKM) zeigen jedoch, dass bereits seit längerem im Prinzip in allen Straßen des Industriegebiets Glasfaserleitungen von einem oder mehreren privaten Anbietern liegen.

- **5G-Netz:** Das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort ist zudem nahezu vollständig mit mindestens einem öffentlichen 5G-Netz versorgt. Öffentliche 5G-Netze werden für die private wie für die geschäftliche Mobilfunkkommunikation (Mobiltelefon, Tablet) genutzt. Sie bieten aber auch die Möglichkeit, dass bestimmten Anwendungen Kapazitäten des Netzes exklusiv zur Verfügung gestellt werden können (sogenanntes „Network-Slicing“). Typische Anwendungen könnten Maßnahmen zur Straßenverkehrslenkung oder Videoüberwachung sein.

Im Zuge der Frequenzvergabe 2019 hat die Bundesnetzagentur darüber hinaus auch bestimmte Frequenzen in hohen Spektren reserviert, die zwar eine relativ geringe Reichweite haben, dafür aber außerordentlich leistungsfähig sind. Diese Frequenzen eignen sich für den Aufbau von sogenannten Campus-Netzen, also abgeschlossenen 5G-Netzen, die ausschließlich zu bestimmten, lokal abgrenzbaren Zwecken aufgebaut werden. Industrieunternehmen können auf Antrag eine Nutzungserlaubnis zugeteilt bekommen, um z. B. Fertigungsprozesse zu digitalisieren, zu vernetzen und Echtzeitautomatisierungen umzusetzen. Hamburg hat mit anderen Ländern gemeinsam darauf hingewirkt, dass die Nutzungsgebühren für die Unternehmen auf einem sehr niedrigen Niveau angesetzt werden, um entsprechende Innovationsprozesse zu fördern.

- **Ver- und Entsorgungsnetz** Durch die zentrale Lage besteht grundsätzlich ein sehr guter Zugang zu dem in Hamburg vorhandenen, engen und gut ausgebauten Ver- und Entsorgungsnetz. Das Stromnetz entspricht im Grundsatz noch den bisher gegebenen Bedarfen. Im Zuge der kontinuierlich zunehmenden E-Mobilität, der weiteren Automatisierung von Produktionsprozessen und dem weiteren Aufbau von Rechenzentren auch in Unternehmen ist jedoch zu erwarten, dass der Bedarf nach 10.000 Volt-Leitungen steigen wird.

Bei Grundsanierungen im Straßenraum erhalten die Leitungsunternehmen regelmäßig die Gelegenheit, die im Straßenraum geführten Leitungen auszubessern und an die aktuellen Erfordernisse anzupassen. Weitere Maßnahmen (z.B. hinsichtlich der Überprüfung der Seile) erfolgen – wie im übrigen Stadtgebiet auch – bedarfsbezogen auch unabhängig von Straßenbaumaßnahmen. Bisher musste daher dem Themenbereich der Ver- und Entsorgung noch keine vertiefte Aufmerksamkeit gewidmet werden. In Hinsicht auf den anzunehmenden steigenden Bedarf an Starkstromleitungen soll dieser Bereich aber künftig vertieft in den Blick genommen werden.

9.2. Handlungsmaximen

Eine zukünftige klimafreundliche Logistik sollte bi- bzw. trimodal sein.

Jede Maßnahme im Industriegebiet berücksichtigt diesen Grundsatz auch unabhängig von der jeweils aktuellen Nachfrage. Die in Billbrook bestehenden Schienen- und Wasserwege bieten hierfür eine sehr gute Grundlage. Noch bestehende Instandhaltungsrückstände bei Straßen, Kanälen, Schienen müssen in diesem Sinne nach und nach bedarfsgerecht und zukunftsgeeignet beseitigt werden. Zwischenzeitlich entstandene ökologische Nischen und Biotope werden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt.

Bei den Straßen wird hierbei das Motto „eine planen, eine bauen“ verfolgt.

Das schrittweise Vorgehen stellt sicher, dass die Funktionsfähigkeit des Straßensystems im Gebiet grundsätzlich gewahrt bleibt und berücksichtigt zugleich die nicht unendlichen staatlichen Ressourcen.

Die Nutzbarkeit von Kanälen im Industriegebiet soll in einem langfristig sinnvollen Umfang sicher- bzw. tlw. wiederhergestellt werden.

Im Zuge der Dekarbonisierung könnte dem Transport auf dem Wasserweg wieder eine höhere Bedeutung zukommen. In Amsterdam erfolgt schon heute bspw. im Bereich der Abfallentsorgung zunehmend die Nutzung von Wasserwegen zur Entlastung des Straßenraums. Erhebliche Kosteneinsparungen durch sich autonom bewegende Fahrzeuge werden auch die Wirtschaftlichkeit deutlich verbessern.

Schutz der Oberflächengewässer

Neben Bestrebungen zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Gewässer sollen bei wasserseitigen Baumaßnahmen naturferne Böschungsabschnitte und Ufer, soweit sie nicht für den Warenumschlag benötigt werden, in einen naturnäheren Zustand entwickelt werden und zudem durch eine geordnete Behandlung des Niederschlagswassers der Schadstoffeintrag vermindert werden.

Es soll keine weitere Außerbetriebnahme und Rückbau von Gleisanlagen im Industriegebiet erfolgen.

Eine klimafreundlichere Logistik bedarf außerdem auch einer Renaissance vieler Warenverkehre auf der Schiene, die heute auf der Straße stattfinden. Die zunehmende CO₂-Bepreisung von fossilen Brennstoffen müsste eine entsprechende Entwicklung verstärken, zumindest solange klimaneutrale Kraftstoffe wie sog. „grüner Wasserstoff“ noch nicht in dem dafür notwendigen und preisgünstigen Maße vorhanden sind.

Nur in besonders begründeten Fällen sollen Ausnahmen für auch langfristig nicht mehr aktiverbare Teilstücke möglich sein.

Bestehende Trassen sollen im Grundsatz für den späteren Bedarfsfall für eine Wiederherstellung, Sanierung und Wiederinbetriebnahme erhalten bleiben. Für eine verstärkte Nutzung und Wiederherstellung der Gleise soll laufend bei den Unternehmen und Verkehrsunternehmen geworben werden. Dasselbe gilt für das bereits jetzt allen Unternehmen im Industriegebiet zugängliche Freiladegleis der AKN im Bahnhof Billbrook mit Kopf- und Laderampe samt Laderstraße.

Bei der städtischen Radwege- und Veloroutenstrategie wird Billbrook unter Berücksichtigung der Gebietsspezifika und Unternehmensbedürfnisse einbezogen.

Traditionell gibt es im Industriegebiet im Vergleich zu „üblichen“ Stadtstraßen nur wenig Radverkehr. Gleichwohl ist bei der Grundsanierung von Straßenzügen grundsätzlich auch zu prüfen, ob und ggf. wie Radverkehrsanlagen auszuprägen sind. Im Zuge allgemeiner Mobilitätstrends ist zudem anzunehmen, dass auch das Personal in Industriebetrieben künftig verstärkt das Fahrrad für den gesamten Arbeitsweg oder auch Teilstrecken von den umliegenden Schnellbahnstationen nutzen möchte. Die Verlagerung von Verkehren vom MIV zum Radverkehr ist eine wichtige Voraussetzung für die effizientere Nutzung von bisherigen Pkw-Stellplatzflächen.

In Hinsicht auf die durch den hohen Schwerlastanteil im Verkehr besonderen Risiken wird ein besonderes Augenmerk auf die frühzeitige Beteiligung der Anlieger gelegt.

Ein sicheres Fußwegenetz ist elementarer Teil der ÖPNV-Erschließung.

Angesichts eines großen Einzugskreises für Mitarbeitende bietet vor allem der ÖPNV Potenziale für die Reduktion des flächenintensiven Pkw-Verkehrs. Um die grundsätzlich gute ÖPNV-Anbindung für das Personal der ansässigen Betriebe besser nutzbar zu machen, ist auch die fußläufigen Anbindung der Haltestellen an das und in dem Industriegebiet zu verbessern.

Eine gute Breitbandversorgung ist ein essentieller Bestandteil eines Industriegebiets des 21. Jahrhunderts.

Die Stadt unterstützt bei der Herstellung der erforderlichen Angebotstransparenz und nimmt nach Möglichkeiten und Bedarf Einfluss auf die privaten Akteure in diesem Markt.

Für zukünftig höhere Anforderungen an die Stromversorgung und Stromleitungen sollen die Rahmenbedingungen und Bedarfe in Billbrook/Rothenburgsort künftig frühzeitig mit Netzbetreiber und Versorgern überprüft werden.

9.3. Abgeschlossene, laufende und zukünftige Maßnahmen

Abgeschlossene Maßnahmen

• **Straßen und Brücken:**

Nr.	Maßnahme	Jahr	Kosten Mio. Euro	Fahrbahn FSk ⁵	Radweg km	Gehweg km
1	3. Bauabschnitt Borsigstraße / Wöhlerstraße	2016	3,3	0,8	0,5	0,5
2	Knotenpunkt Grusonstraße/ Andreas-Meyer-Straße/ Ausschläger Allee	2016	1,4	0,8	0,2	0,3
3	Deckschichtinstandsetzung Unterer Landweg, Bredowstraße bis Halskestraße	2017	0,1	0,8	-	-
4	Grundinstandsetzung Liebigstraße, Berzeliusstraße bis Wöhlerstraße	2017	5,6	3,5	3,5	3,5
5	Deckschichtinstandsetzung Grusonstraße / Wöhlerstraße / Horner Rampe, Halskestraße bis Bergedorfer Straße	2018	1,5	8,9	-	-
6	Grundinstandsetzung Teilabschnitt Billbrookdeich	2020/2021	2,5	0,7	0,7	0,7
7	Deckensanierung Werner Siemensstr.	2020/2021	0,06	0,35	-	-

- Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) hat den klimafreundlichen Umbau der **Liebigstr.** im Zeitraum zwischen Juli 2017 und März 2019 gefördert. In diesem Zusammenhang zeigte sich, dass insbesondere von anliegenden Unternehmen und LKW-Fahrern große Sicherheitsbedenken in Hinsicht auf die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn geäußert wurden. Aus diesem Grunde haben BWI und Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) eine **Evaluation der Maßnahme** in den Jahren 2018/2019 beauftragt (Technische Universität Hamburg (TUHH), 2020). Das Radverkehrsvolumen ist relativ stark gestiegen (bei absolut weiter eher niedrigen Werten). Sicherheit und konstruktive Kommunikation zwischen allen Beteiligten sind bei der Planung von Radverkehrsanlagen im Industriegebiet besonders wichtig. In vergleichbaren Situationen kann eine bauliche Trennung des Radwegs empfehlenswert sein – solange gute Sichtbeziehungen zu Abbiegern gewährleistet werden können.

⁵ FSk^m = Fahrstreifenkilometer

- **Stadtrad:** Im Zeitraum 2019/2020 wurden sieben zusätzliche Stadtradstationen im Gebiet bzw. den umgebenden Schnellbahnhaltestellen in Betrieb genommen. Die Nutzungsintensität ist selbstverständlich nicht mit z.B. der Innenstadt vergleichbar.
- **Schienenverkehr und Gleisanschlüsse**
 - Im Zeitraum von 2015 – 2020 wurden rd. 4,6 Mio. EUR in die Schieneninfrastruktur im Industriegebiet investiert:

○ Erneuerung von Gleisen:	1,5 Mio. EUR
○ Erneuerung von Weichen:	0,8 Mio. EUR
○ Erneuerung Schwellen:	1,6 Mio. EUR
○ Erneuerung Bahnübergangssicherungstechnik:	0,4 Mio. EUR,
○ Umbau Weichen für elektrische Stellung:	0,2 Mio. EUR,
○ Gleisfeldbeleuchtung:	0,1 Mio. EUR und
○ Vorheizanlage für Abstellgleise:	0,02 Mio. EUR.
 - Der Eisenbahninfrastrukturbetreiber AKN unterhält im Bahnhof Billbrook ein qualitativ hochwertiges Freiladegleis mit Kopf- und Laderampe samt Ladestraße. Dieses verfügt über die Berechtigung gefährliche bzw. kontaminierte Abfälle umschlagen zu dürfen. Insbesondere bei Projektverkehren und bzgl. der Verladung kontaminierter Abfälle findet eine regelmäßige Nutzung statt.
 - Die BWI, die Behörde für Verkehr und Mobilitätsmanagement (BVM) und das Quartiersmanagement des Bezirksamts Hamburg-Mitte haben zuletzt am 17.06.2021 eine virtuelle Veranstaltung unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen AKN als Betreiber der Infrastruktur und der DB Cargo AG, die dort den Einzelwagenverkehr betreibt, durchgeführt. Im Mittelpunkt standen hierbei die Perspektiven, die die Schiene im Industriegebiet bietet. Neben aktuellen Förderprogramme des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur standen die Vorstellung und Nutzungsmöglichkeiten der bestehenden Infrastruktur, aber auch die vielseitigen Verlademöglichkeiten von Gütern auf die Schiene, ob mit oder ohne Gleisanschluss im Fokus.
- **Glasfaser:** Im Koalitionsvertrag ist festgelegt, dass in Hamburg im laufenden Jahrzehnt ein flächendeckendes Glasfasernetz aufgebaut werden soll. Dieses Ziel verfolgt die Stadt gemeinsam mit den am Markt tätigen Netzbetreibern, die in Hamburg eine ungebrochene Investitionsbereitschaft zeigen. Für das Industriegebiet wurde eine Informationsveranstaltung mit dem Breitbandbüro des Bundes und der Handelskammer Hamburg am 17.11.2017 durchgeführt. Mehrere Infrastrukturunternehmen haben Markterkundungen durchgeführt, um unter den ansässigen Unternehmen Kunden zu akquirieren. Nach jeweiliger Auskunft dieser war die Nachfrage nach Vertragsabschlüssen sehr verhalten. Auch entsprechende Sonderkonditionen, wie z.B. Übernahme der Erschließungskosten, und aus Sicht der BIW marktgängige Preisgestaltungen änderten hieran bisher wenig. Die Versorgung mit Glasfaserinfrastruktur ist im Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort allerdings inzwischen flächendeckend gegeben, da für mindestens 94 % der Flurstücke Glasfaseranschlüsse zur Verfügung stehen („homes connected“ – Anschluss bis in ein Gebäude bzw. „homes passed“ – Anschlussmöglichkeit an das in der Straße liegende Kabel).

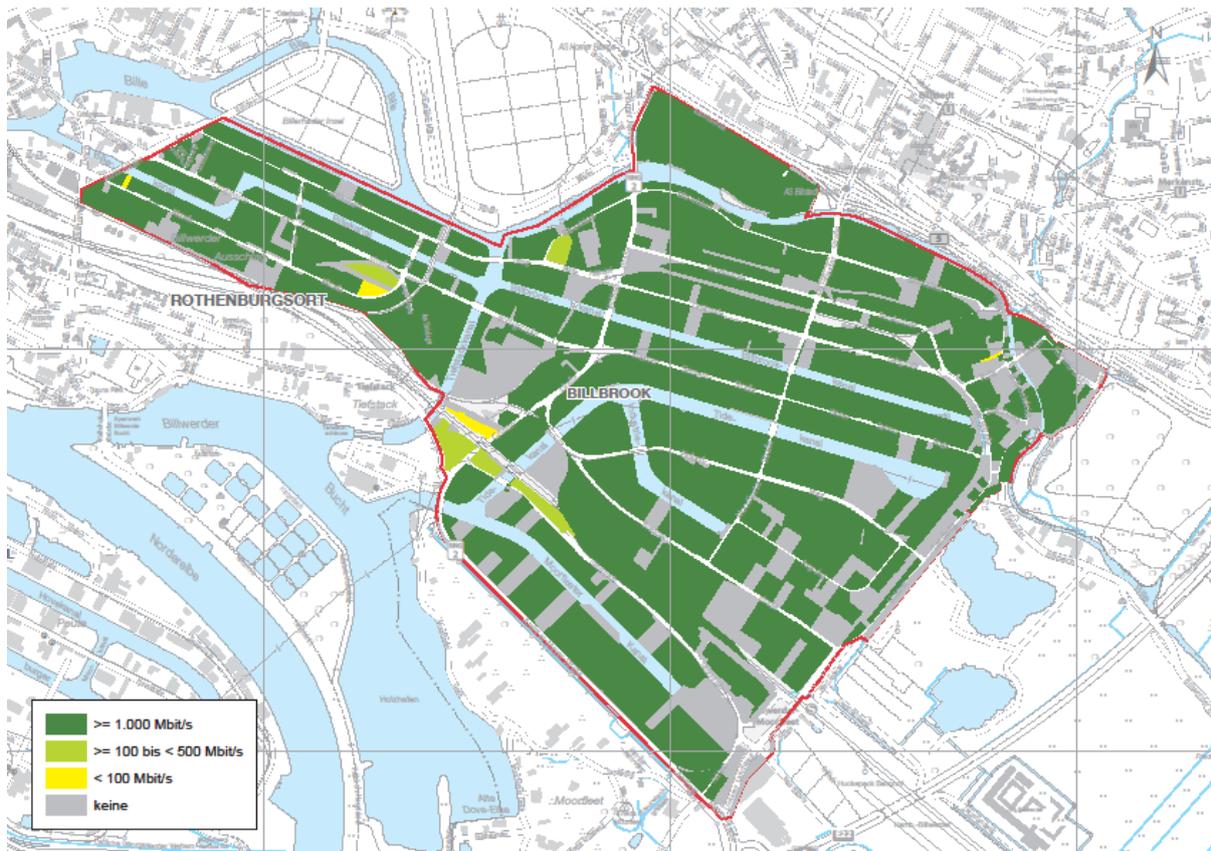


Abbildung 6: Verfügbare Leitungskapazität an⁶

Laufende Maßnahmen

- **Deckensanierung der Moorfleeter Straße**, ab der Werner-Siemens-Straße bis zur Breddowstraße noch in 2021
- **Tideabhängige Kanäle:** Die durch die Sedimentation eingeschränkte Nutzbarkeit des Moorfleeter Kanals war Anlass für einige dort anliegende Unternehmen, Kontakt zur HPA und BWI aufgenommen. Darauf aufbauend hat es in den letzten Monaten mehrere Gespräche gegeben, um den heutigen und zukünftigen Bedarf zu ermitteln. Daraus abgeleitet, wird nun eine Sofortmaßnahme zur Wiederherstellung der Wassertiefe im Moorfleeter Kanal und Teilen des Tidekanals avisiert.

- Im Bereich des Moorfleeter Kanals existieren derzeit noch 10 wasserrechtliche Genehmigungen von denen derzeit zwei aktiv genutzt werden. Weitere Unternehmen haben Interesse daran bekundet, bei einer besseren Schiffbarkeit die bestehende wasserrechtliche Genehmigung zu nutzen bzw. ggf. eine wasserrechtliche Genehmigung zu beantragen.

Im Moorfleeter Kanal ist die Naturnähe in den regelmäßig befahrenen Bereichen so weit reduziert, dass ein Schutz nach § 30 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz in Verbindung mit §14 Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes für diese Bereiche nicht vorliegt. Dies ermöglicht die Herstellung einer schiffbaren Tiefe bis zu einem Abstand von 140 m von der Böschungsoberkante des östlichen Kanalendes, da dieser Abschnitt des Moorfleeter Kanals nicht befahren wird.

- Bei den Prüfungen durch die HPA unter Berücksichtigung der Belange der anliegenden Unternehmen ist eine Wassertiefe von mindestens 1,5 m bei Niedrigwasser (entspricht

⁶ Die Informationen über die Anschlüsse sind flurstückscharf. Es gibt Unternehmen, die mehrere Flurstücke nutzen, von denen nicht alle über einen eigenen Breitbandanschluss verfügen.

-1,5 Meter Kartennull, mKN) identifiziert worden, die im Rahmen der Instandhaltungsmaßnahme wiederhergestellt werden soll. Das dafür erstellte Baggerfeld berücksichtigt sowohl die nautischen Anforderungen als auch die angrenzenden ökologisch wertvollen Bereiche. Die zu bearbeitende Baggerfläche beläuft sich auf 55.300 m².



Abbildung 7: Kartographische Darstellung der beabsichtigten Vertiefung im Moorfleeter Kanal

- Im Bereich des Tidekanals erfolgt derzeit kein aktiver Schiffsverkehr. Auf der Höhe der Einmündung des Industriekanal liegt auf der Westseite des Kanals das inzwischen städtische Grundstück Grusonstraße 3, das mit einer wasserrechtlichen Genehmigung verbunden ist. Damit diese Genehmigung in Zukunft auch noch ausnutzbar ist, solle hier ebenfalls die Wassertiefe verbessert werden.

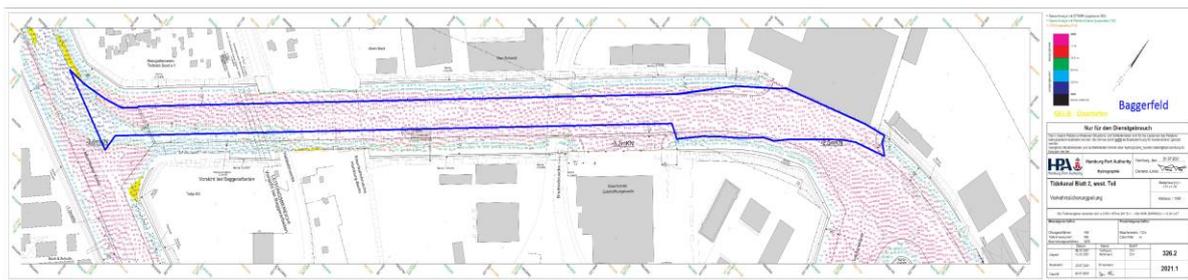


Abbildung 8: Kartographische Darstellung des Baggerfelds im Tidekanal

- Im Ergebnis betragen die zu baggernden Mengen im Moorfleeter Kanal bis zu 200.000 m³ Profilmass, Für die Erhaltung der künftigen Anfahrbarkeit des Grundstücks Grusonstraße 3 wären zudem im Tidekanal rd. 30.000 m³ Schlick auszubaggern.
- Mit allen hinsichtlich einer Nutzung von Verladeanlagen relevanten anliegenden Unternehmen konnten in den letzten Monaten jeweils individuelle vertragliche Vereinbarungen über eine angemessene Beteiligung an den Baggerkosten für die jeweiligen Liegeplätze erzielt werden, wie sie auch im Hafen üblich und geboten sind.
- Die für die Unterhaltungsmaßnahme notwendigen Mittel zur Durchführung dieser Maßnahmen in Höhe von bis zu 4 Mio. Euro werden mit dieser Drucksache eingeworben. Mit Beschluss der Bürgerschaft über diese Drucksache kann die vorbereitete Ausschreibung umgehend erfolgen. Die Baggerarbeiten sollen Anfang 2022 beginnen.
- Das auszubaggernde Sediment wurde vorab beprobt: Es ist dem Wasserkreislauf zu entziehen und der fachgerechten Behandlung und Entsorgung an Land zuzuführen. Dies erfolgt im Rahmen der über den HPA-Regelbetrieb finanzierten Kapazitäten für die Landbehandlung von Sedimenten.
- **Schienengüterverkehr:**
 - Durch gesetzliche Änderungen sowie eine starke finanzielle Förderung des Bundes im Bereich des Schienengüterverkehrs wird aktuell ein Paradigmenwechsel eingeläutet: Die Kosten der Anschlussweiche für den Bau, Ausbau, den Ersatz sowie Rückbau der hierfür erforderlichen Anschlusseinrichtung tragen die an dem Anschluss beteiligten Eisenbahnen zu gleichen Teilen. Die laufenden Kosten trägt zudem zukünftig nur noch die

anschlussgewährende Eisenbahn. Dies senkt die Kosten auf Seiten der Gleisanschließer erheblich. Ergänzt wird diese neue Regelung durch eine Anschlussförderrichtlinie. Ebenfalls tragen eine Förderung der Anlagenpreise sowie eine Trassenpreisförderung zur erhöhten Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs bei.

- Des Weiteren werden Innovationen den Wettbewerb erheblich befördern: Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) soll bis zum Ende dieses Jahrzehnts Rangiervorgänge europaweit erheblich vereinfachen und beschleunigen. Darüber hinaus werden Infrastrukturinvestitionen, eine starke Erhöhung der Zuverlässigkeit des Netzbetriebs sowie die Digitalisierung der Schiene zu einer zunehmenden Attraktivität beitragen.
- **Glasfasernetz:** Damit die Gebäudeanbindung an das zur Verfügung stehende Glasfasernetz auch tatsächlich realisiert wird, ist es wesentlich, dass die Unternehmen die zukunftsweisende Glasfaserinfrastruktur auch nachfragen und entsprechende Anschlüsse beauftragen.
 - Weitere Investitionen der Glasfasernetzbetreiber sind nur dann zu erwarten, wenn die Unternehmenskunden auch eine gewisse Zahlungsbereitschaft für eine zukunftsfähige digitale Infrastrukturanbindung zeigen. Auch die wenigen noch nicht ausgebauten Bereiche des Industriegebiets werden bei entsprechender Nachfrage Glasfasernetzanbindungen erhalten. Dieses Ziel unterstützt die Stadt im Dialog mit den Netzbetreibern z. B. durch die Optimierung weiterer Investitionsfaktoren wie behördliche Zustimmungsverfahren.
 - Um dies zu unterstützen werden die Ergebnisse des von der BKM durchgeführten Markterkundungsverfahrens wettbewerbsneutral als Karte aufbereitet und auf der Internetseite für das Industriegebiet dargestellt. Dieses wird ergänzt um Informationen zu den richtigen Ansprechpersonen für die im Gebiet vertretenen Netzbetreiber. Darüber hinaus unterstützt auch das Quartiersmanagement die Unternehmen bei der Antragstellung.
 - Das Quartiersmanagement plant zudem in Zusammenarbeit mit der Handelskammer Informationsveranstaltungen zu den Potenzialen privater 5G-Netze zu organisieren.

Zukünftige Maßnahmen

- Für die nächsten Jahre hat sich die BWI mit der BVM, dem LSBG und dem Bezirksamt Hamburg-Mitte auf die Sanierung folgender **Straßen und Brücken** verständigt. Dabei ist zu beachten, dass genaue Bauzeiten nicht festgelegt werden können. Neben der Unwägbarkeiten bei Prognosen von Bauzeiten sind Abhängigkeiten anderer Straßenbaumaßnahmen, wie auch von Hamburg Wasser zu beachten. Hier wären beispielhaft vorgesehene Straßenbaumaßnahmen an der Bundesstraße B 5 oder der Bundesautobahnen BAB A 1 und BAB A 25 zu nennen. Baustellenkoordination ist ein dynamischer Koordinationsprozess, der mit unkalkulierbaren Einflüssen umzugehen hat.
 - **Halskestraße**, Bau der Veloroute 9 in Verbindung mit der Grundinstandsetzung der Halskestraße ab Mitte 2022.
 - **Mühlenhagen**, bis zur Liebigbrücke, Deckensanierung vorgesehen für 2022/23
 - **Moorfleeter Straße** (Hauptverkehrsstraße), von der Billstedter Hauptstraße bis zur Liebigstraße, Instandsetzung. Diese Maßnahme wird voraussichtlich in Verbindung durchgeführt mit der
 - **Gelbe Brücke**, Sanierung ab 2024
 - **Brücke Ausschläger Allee**, Grundinstandsetzung im Anschluss an die Maßnahme Moorfleeter Straße / Gelbe Brücke.
 - **Andreas-Meyer-Straße** (Instandsetzung), **Billstraße** und **Liebigbrücke** (Sanierung), lassen sich noch nicht terminieren.

- **Brückenbauwerke:** In dem Bereich des Industriegebietes Billbrook liegen diverse Ingenieurbauwerke, die durch den LSBG verwaltet werden. Im Zuge des Erhaltungsmanagements sind an insgesamt 13 Brückenbauwerken in diesem Gebiet nach fachlichen Gesichtspunkten Erhaltungsbedarfe erkannt worden. Wenn sich durch das vorliegende Konzept Änderungen an den bisher bekannten oder individuell abgestimmten Bedarfen ergeben, sind diese Bauwerke in der Erhaltungsplanung berührt.
- **Unterer Landweg:** Derzeit wird neben der Finanzierung auch das Erfordernis einer neuen planungsrechtlichen Grundlage geprüft, wie mit den vorhandenen Nutzungen umgegangen werden kann. Aufgrund der Bedeutung dieser Straße für die Erschließung des Industriegebietes wird sich eine zeitliche Einpassung dieser Maßnahme erst nach Abschluss der Prüfungen und ggf. der Schaffung einer neuen planrechtlichen Grundlage erweisen. Aufgrund der zu erwartenden Kosten wird voraussichtlich eine Einzelanmeldung dieser Maßnahme für den Haushalt erforderlich werden.
- **Veloroute 9:** Zur Führung der Veloroute 9 im Industriegebiet wurden umfangreiche Abstimmungen mit Anliegern und Verbänden vorgenommen. Im Ergebnis ist beabsichtigt, die Veloroute als Zweirichtungsfahrweg auf der Nordseite der Halskestraße zu führen. Mit dieser Führung wird die Anzahl der erforderlichen LKW – Querungen auf ein Minimum reduziert. Zudem wird eine Führung abseits der Fahrbahn ermöglicht. Der derzeit bestehende Engpass an der Halskebrücke soll durch ein ergänzendes Brückenbauwerk entschärft werden. Es wird geprüft, ob im Zusammenhang mit dem Ausbau zum Radschnellweg in Richtung Geesthacht weitere Entschärfungen möglich sind.
- **Gewässerschutz:** Da der Eintrag unbehandelten Niederschlagswassers von Straßen, Dächern und Gewerbeflächen heute eine der Hauptquellen des übermäßigen Schadstoffeintrags in die im Gebiet gelegenen Gewässer ist, ist die Schaffung einer Infrastruktur zur zukünftig geordneten Behandlung von Niederschlagswasser einen wichtiger Baustein des Gewässerschutzes. In der BUKEA wurde bereits ein Konzept zur Niederschlagswassersbehandlung für Hamburg erarbeitet, dabei ist Billbrook als ein Schwerpunktgebiet für zukünftiges Handeln identifiziert worden.

10. Handlungsfeld Verkehr und Mobilität

10.1. Überblick über die aktuelle Situation

Ein zukunftsfähiges Industriegebiet braucht nicht nur eine grundsätzlich zeitgerechte Infrastruktur, sondern muss auch für die Beschäftigten gut erreichbar sein. Die Organisation des ruhenden Verkehrs darf zudem nicht die Durchgängigkeit des Wirtschaftsverkehrs beeinträchtigen.

Grundsätzlich ist das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort sehr gut an den auch überörtlichen ÖPNV angebunden. Nördlich außerhalb des Gebiets liegen die U-Bahnhöfe Horner Rennbahn und Billstedt, die als Knotenpunkte des Busverkehrs eine hohe Bedeutung für die Pendlerverkehre haben. Im Süden des Gebietes liegen die drei S-Bahnstationen Rothenburgsort, Tiefstack und Billwerder-Moorfleet. Diese prinzipiell leistungsfähige Anbindung hängt in der tatsächlichen Qualität stark von der Zuverlässigkeit der S-Bahnlinie S 2/21 ab.

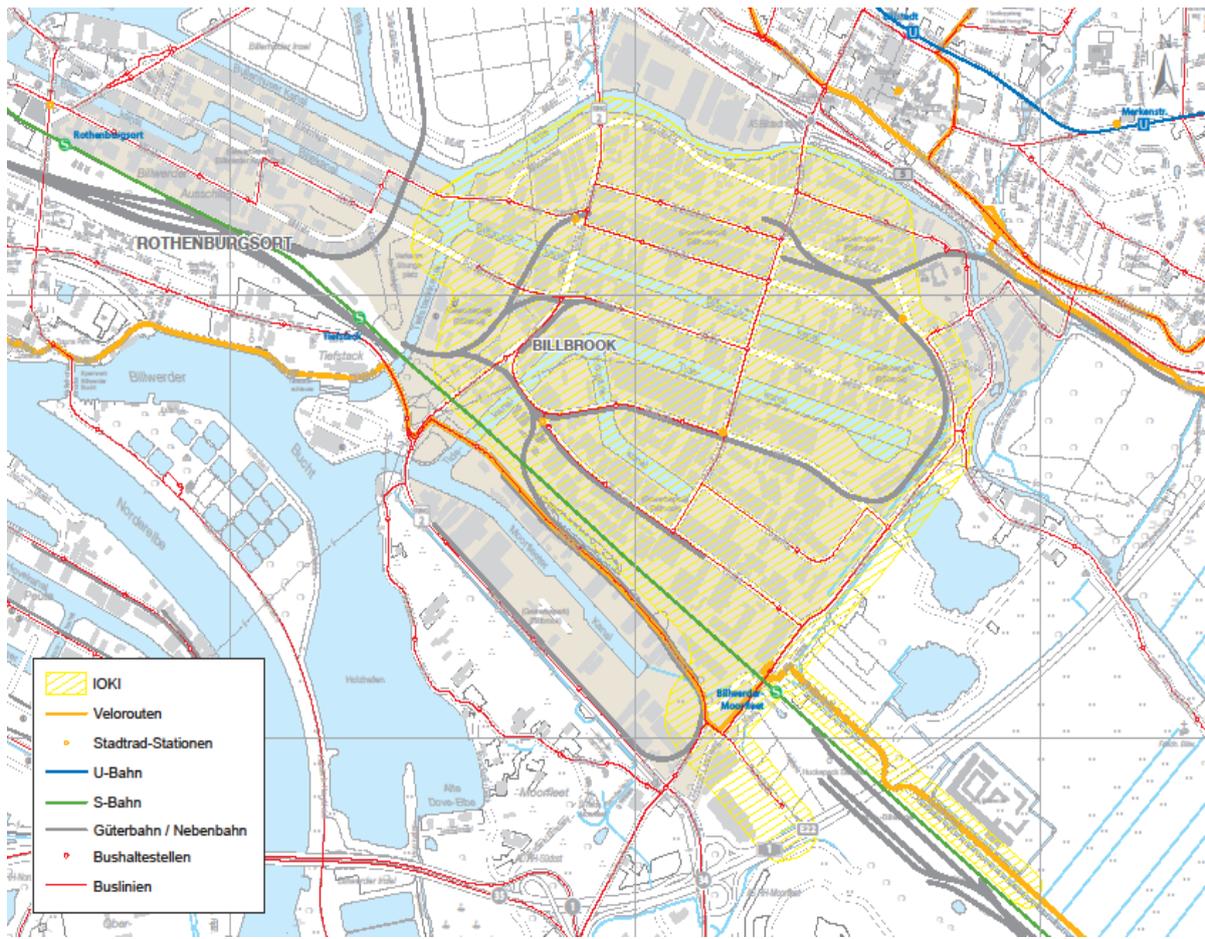


Abbildung 9: Stationen und Verbindungen im ÖPNV

Hinsichtlich der Nutzung dieser externen Anbindung spielt aber die Frage der Überwindung der „letzten Meile“ eine nicht zu vernachlässigende Rolle. Dies betrifft in erster Linie Busrouten- und Fahrpläne. Von der Größe des Gebiets ist grundsätzlich auch das Fahrrad für die Feinverteilung geeignet.

In den Untersuchungen wurde festgestellt, dass die Beschäftigten in der Vergangenheit überwiegend mit dem MIV zum Arbeitsplatz kamen. Die laut Stellplatzanweisung auf den Betriebsgrundstücken vorzuhaltenden Stellplätze reichten vielfach nicht aus, so dass im Straßenraum vielfach PKW auch jenseits der offiziell vorgesehenen Abstellflächen abgestellt wurden.

Die im gesamten Gebiet hohe Belastung mit ruhendem Verkehr wird verschärft durch auf ihren Anlieferzeitpunkt oder Rücklasten wartende LKW sowie die widerrechtliche Abstellung von nicht für den Verkehr zugelassene oder nicht betriebsbereite Fahrzeuge.

In Hamburg-Billbrook sind zahlreiche Gewerbebetriebe ansässig, die vorwiegend mit Kraftfahrzeugen handeln, die für den Export bestimmt sind. Dabei ist es vielfach geübte Praxis, dass nicht zugelassene Fahrzeuge zusätzlich zu den eigenen Flächen im öffentlichen Raum abgestellt werden. Für andere Gewerbetreibende sowie deren Mitarbeitenden und Kundschaft geht dadurch Parkraum verloren. Der öffentliche Raum macht zudem einen vernachlässigten Eindruck.

Das Abstellen eines Fahrzeugs, das aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht jederzeit in Betrieb gesetzt werden kann, stellt keine Teilnahme am Verkehr dar. Gleichwohl kann der Verkehr erschwert werden, wenn durch ein solches Fahrzeug ein Stellplatz wegfällt.

Eine direkte Zuordnung der Fahrzeuge ist nicht ohne weiteres möglich. Zudem variiert das Erscheinungsbild, wobei eher ältere Fahrzeuge mit erheblichen Abnutzungsspuren das Bild dominieren. Mitunter ist eine Unterscheidung zwischen vorübergehend und „für immer“ aufgegebenen Fahrzeugen nicht möglich.

10.2. Handlungsmaximen

Die Bedeutung des Umweltverbundes im Pendlerverkehr wird gestärkt.

Dies ist ein übergreifendes Ziel der Mobilitätswende und trägt zur Verringerung des Parkdrucks bei. Maßgeblich hierfür ist vor allem ein verbessertes Angebot im Umweltverbund (Rad-, Fußverkehr und ÖPNV), das auf der Unternehmensseite durch Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements ergänzt wird (Förderung ÖPNV-Zeitkarten, Förderung Dienstfahräder, Bereitstellung Leihräder usw.).

Die Strategie des Hamburg-Takts wird auch im Industriegebiet umgesetzt.

Jede Hamburgerin und jeder Hamburger soll bis 2030 innerhalb von fünf Minuten ein Fahrangebot mit einem öffentlichen Verkehrsmittel nutzen können. Das schafft individuelle Bewegungsfreiheit und macht die Beschäftigung mit dem Fahrplan überflüssig. Hierfür ist ein Paradigmenwechsel erforderlich – weg von einer Nachfrage – hin zu einer angebotsorientierten Planung des ÖPNV. Dabei gilt es auch im Industriegebiet die unterschiedlichen Bedürfnisse der (potentiellen) Kundschaft zu erkennen, diese in Angebote zu übersetzen und sich an ihren ständig ändernden Bedürfnissen auszurichten, so dass die Nutzung des Umweltverbunds die nächstliegende Mobilitätsoption ist. Die entsprechenden Handlungsfelder (gemeinsam im Umweltverbund, mehr Qualität, mehr Angebot, Nutzen statt Besitzen sowie Leistungsfähigkeit und Stabilität) wirken auch im Industriegebiet.

Bestehende Missstände beim ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum werden konsequent verfolgt und geahndet.

Über einen längeren Zeitraum hat sich eine unmäßige Nutzung des öffentlichen Raums einerseits durch die Flächendisposition von Gewerbetreibenden sowie andererseits Vertriebsmodelle, die eine Abholung der Fahrzeuge durch Dritte direkt aus dem öffentlichen Raum vorsehen, eingeübt. Diese Gewohnheiten können nur durch ein klares und längerfristig konsequentes Verhalten geändert werden. Grundlage sind zunächst Verfahrensoptimierungen innerhalb der Verwaltung, die eine kontinuierliche und sichtbare Wahrnehmung der Ordnungsaufgaben ermöglichen. Damit kann Fehlverhalten konsequent sanktioniert werden. Dies wird durch Informationsmaßnahmen begleitet.

Der ruhende Verkehr wird mittelfristig in Teilen auf zentrale und gemeinsame Stellplatzanlagen umgelenkt.

Die Einrichtung eines LKW-Vorstau und einer Quartiersgarage im Osten des Industriegebietes soll zu einer Entlastung des Straßenraums und der Betriebsgrundstücke vom ruhenden Verkehr beitragen.

10.3. Abgeschlossene, laufende und zukünftige Maßnahmen

Abgeschlossene Maßnahmen

• Ausbau des ÖPNV

- Der HVV hat in Zusammenarbeit mit dem Quartiersmanagement 01.12.2016 bis zum 30.11.2017 eine Beschäftigtenbefragung durchgeführt und auf dieser Basis die Taktung und Linienführung des Busnetzes angepasst.
- Da insbesondere für die Nachtzeiten keine sowohl attraktive als auch wirtschaftliche Angebotsgestaltung möglich war, wurde im November 2019 der Modellversuch IOKI Hamburg auf Billbrook ausgedehnt (<https://vhhbus.de/ioki-hamburg/billbrook>). Seit dem 13.12.2020 gibt es keine Unterscheidung mehr zwischen Tag- und Nachtnetz, die Bedienung des gesamten Gebietes erfolgt jetzt täglich rund um die Uhr. 99,5 % der Fahrten sind Zu- und Abbringerfahrten zu den U-Bahnstationen Horner Rennbahn und Billstedt sowie zur S-Bahnstation Billwerder-Moorfleet. Mit Stand 17.08.2021 haben 25.100 Fahrgäste das Angebot von IOKI Hamburg genutzt.

- Die FHH und die S-Bahn Hamburg haben 2019-2021 erheblichen Ressourcen in die Steigerung der Pünktlichkeit auf der S-Bahnlinie S2/21 gesteckt. Die Zuverlässigkeit auf dem Abschnitt wurde so im Vergleich zu 2019 verdoppelt. Durch die Errichtung von Zaunanlagen konnte das unerlaubte Betreten der Strecke reduziert werden. Durch mehrere Softwareupdates der neuen Fahrzeuge der Baureihe 490 wurde die Störanfälligkeit deutlich reduziert. Die Streckeninfrastruktur der S-Bahn nach Bergedorf wird zudem gleisseitig um zwei Weichentrapeze erweitert. Dies erhöht die betriebliche Flexibilität. Im Störfall kann so der Sperrungsabschnitt verkleinert bzw. bei eingleisiger Streckenführung ein 10-Minuten-Takt aufrechterhalten werden.

Laufende Maßnahmen

• Ausbau des ÖPNV

- In Abstimmung mit dem Bezirksamt Hamburg-Mitte, dem HVV und den Verkehrsunternehmen wird die Firma Wall im Jahr 2022 voraussichtlich sieben Bushaltestellen mit Fahrgastunterständen ausstatten.
- Der S-Bahnhof Rothenburgsort wird seit 2020 für eine Summe in Höhe von 10,8 Mio. EUR bis Ende 2022 barrierefrei umgebaut.
- Ebenso wird für den S-Bahnhof Tiefstack seit dem Frühjahr 2021 die Barrierefreiheit bis Ende 2022 baulich hergestellt, hiermit sind Kosten in Höhe von rd. 3 Mio. EUR verbunden. Die Kosten des Vorhabenträgers DB für den barrierefreien Ausbau werden von Bund und Land gefördert.
- Im Umfeld der Bahnhöfe treffen auf kleinem Raum viele Zuständigkeiten aufeinander. Das Umfeldmanagement des HVV trägt regelmäßig auch bei den S-Bahnhöfen in Billbrook/Rothenburgsort dazu bei, das Erscheinungsbild und damit die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Zukünftige Maßnahmen

• Ausbau des ÖPNV

- Die Planung für den barrierefreien Ausbau des S-Bahnhofs Billwerder-Moorfleet wurde aufgenommen. Die Umsetzung soll in den Jahren 2023/2024 erfolgen, mit dieser Maßnahme sind Kosten in Höhe von rd. 4,9 Mio. EUR verbunden.
- Bei der schrittweisen Umsetzung von Maßnahmen der Strategie Hamburg-Takt bis 2030 mit dichteren Takten auf vielen Relationen und neuen Direktverbindungen sowie ggf. dem weiteren Ausbau und der Integration von On-Demand-Verkehren in das öffentliche Verkehrsangebot, werden die Bedürfnisse des Industriegebietes berücksichtigt.
- Um den Parkdruck durch PKW zu reduzieren, könnte die Verknüpfung eines Teils der U- und S-Bahnhöfe mit hvv switch-Stationen denkbar sein. Diese ermöglicht den Umstieg vom ÖPNV auf integrierte Angebote für die „letzte Meile“.

• Umgang mit nicht für den Verkehr zugelassenen / nicht betriebsbereiten Fahrzeugen:

- Der Senat hatte 2019 eine Verfahrensoptimierung vorgenommen. Bei dieser wurden zwei zuvor nacheinander geschaltete Schritte zusammengeführt, die Monatsfrist nach § 20 Abs. 4 Nr. 1 Kreislaufwirtschaftsgesetz begann sofort mit der ersten Amtshandlung. Dies, führte gerade im Bereich des Industriegebietes allerdings noch nicht zu zufriedenstellenden Ergebnissen.
- Seit Anfang 2021 wird in Anlehnung an eine ähnliche Vorgehensweise in Bremen auf der Grundlage § 14 Abs. 1 SOG bei Vorliegen einer Gefahr die Entfernung binnen 24 Stunden veranlasst.

- Da die bisherigen Maßnahmen in diesem in Billbrook besonderen Handlungsfeld noch nicht die gewünschten Erfolge gezeigt haben, wird der Bezirk ergänzend weitere organisatorische Maßnahmen ergreifen. Konkret werden mithilfe von temporärem Zusammenziehen personeller Ressourcen Schwerpunktkontrollen durch bis zu 5 Mitarbeitenden aus verschiedenen Kontrollbereichen über einen längeren Zeitraum ermöglicht. Auf der Grundlage entsprechender Schulungen werden diese ab September 2021 durchgeführt. Zudem wird geprüft, die Stadtreinigung Hamburg AöR mit der Beseitigung von Autowracks aus dem öffentlichen Raum zu beauftragen.
 - Für den Bereich Billbrook wird 2021 ein Kennzahlensystem eingeführt, das straßen- bzw. abschnittsscharf die erfassten unzulässig abgestellten Fahrzeuge sowie die durchgeführten Maßnahmen darstellt. Dies bildet einerseits eine Planungsgrundlage für spätere Schwerpunktkontrollen und ermöglicht andererseits Erkenntnisse, ob das veränderte Vorgehen zu Ausweichbewegungen führt. Das Verfahren ist für Hamburg pilothaft.
 - Die Behörde für Inneres und Sport (BIS) wird aktiv und mit besonderer Rücksichtnahme auf die besondere Situation in Billbrook/Rothenburgsort prüfen, ob hier Verkehrsräume bestehen, bei denen die Belegung durch nicht für den Verkehr zugelassene oder nicht betriebsbereite Fahrzeuge eine Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bedeutet. Die Anordnung entsprechender Verkehrszeichen verdeutlicht ggfs. bestehende Gefahren und bereitet die Grundlage für schnelleres Einschreiten innerhalb von 24 Stunden. Die Prüfung soll ihren Anfang im Gutmuthsweg (ggü Hsn 11) finden.
 - Das Bezirksamt Hamburg-Mitte wird gemeinsam mit der BIS weiterhin prüfen, ob im Einzelfall bauliche Maßnahmen geeignet sein können, Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (bspw. zur Freihaltung von Schleppkurven) abzuwenden. Die Prüfung folgt stadträumlich den Überlegungen zur Beschilderung.
 - Die BWI, das Bezirksamt Hamburg-Mitte und die BIS werden die Nachhaltigkeit der Maßnahmen regelmäßig überprüfen und ggf. erneut nachsteuern, wenn weiterhin keine substantiell bessere Situation eintritt.
- **LKW-Vorstau und Quartiersgarage**
 - Auf dem ehemaligen Wendebecken des Moorfleeter Kanals an der Halskestraße soll nach der Aktivierung ein innovatives Mobilitätsprojekt entwickelt werden. Im Kern ist ein LKW-Vorstau vorgesehen, der zu einer Entlastung des Straßenraums von abgestellten LKW führt. Begleitende Angebote (Tankstelle, Gastronomie ggf. Werkstatt) tragen zur Attraktivität bei. Integriert werden soll auch eine Quartiersgarage, die umliegenden Unternehmen die Möglichkeit gibt, betriebserforderliche Stellplätze von ihrem Grundstück zu verlagern. Damit die Quartiersgarage angenommen wird, ist es erforderlich an dieser Stelle einen Mobilitätshub vorzusehen, der verschiedene Möglichkeiten zur Überbrückung der letzten Strecke vorsieht.
 - Erste Konzeptstudien, die verschiedene Ausbaumöglichkeiten überprüfen, liegen bereits vor. Die Hochbahn hat die Verbindung mit einem Bus-Betriebshof geprüft, zwischenzeitlich aber anderen Standorten den Vorrang eingeräumt. Eine Vertiefung der weiteren Planung erfolgt, sobald der Verbleib des Glimmertons und damit der Zeitpunkt der tatsächlichen Flächenverfügbarkeit geklärt sind.

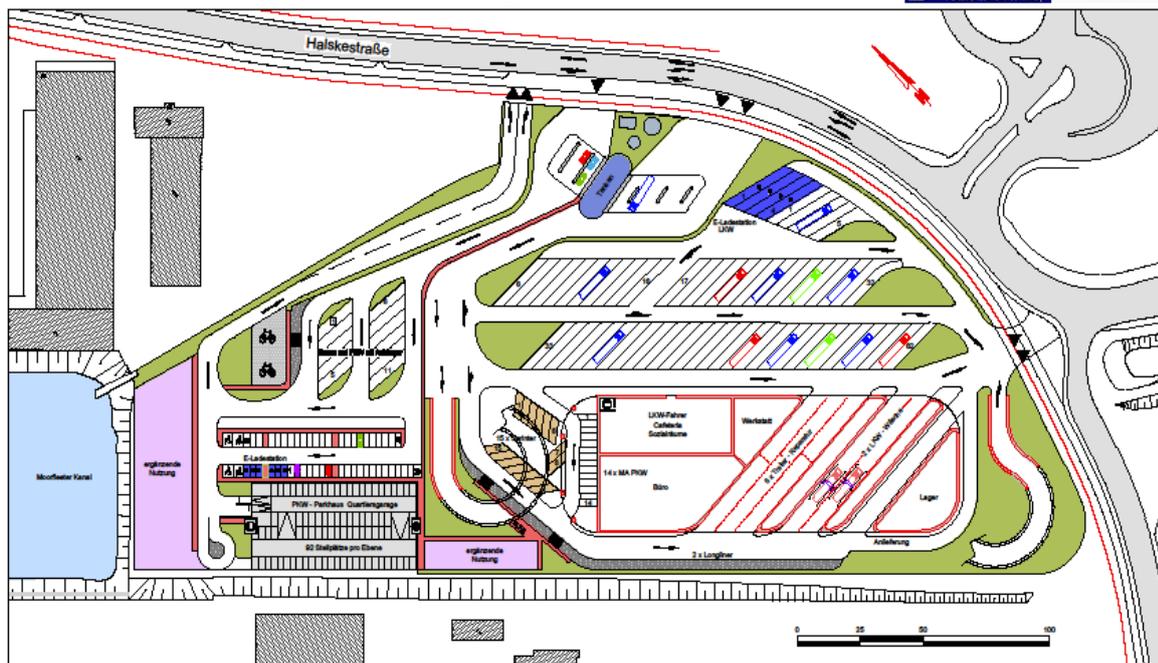


Abbildung 10: Eine der theoretisch möglichen Nutzungskonzeptionen für das ehemalige Wendebecken
Quelle: HTC Hanseatic; BSPartner, 2019

- Mit der Aktivierung dieser Fläche für das Mobilitätsvorhaben werden der umliegende Straßenraum und ggf. auch Betriebsgrundstücke vom ruhenden Verkehr entlastet. Dies ist ein Beitrag zur Vergrößerung der Flächenpotentiale und zur Entlastung des Parkdrucks im Industriegebiet. Da die Sicherung betriebsnotweniger Stellplätze grundsätzlich in der Zuständigkeit der jeweiligen Unternehmen liegt, ist die Umsetzung entsprechend kollektiver Lösungsansätze von einer Mitfinanzierungsbereitschaft der Unternehmen abhängig.

11. Handlungsfeld Städtebau und Freiraum

11.1. Überblick über die aktuelle Situation

Städtebaulich, architektonisch wie freiraumplanerisch besteht in nahezu dem gesamten Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort ein erhebliches Aufwertungspotential, auch wenn die Ansprüche an Architektur, Freiraum und Städtebau nicht den innerstädtischen Wohn- und Geschäftslagen entsprechen, sondern der Funktionalität für die ansässigen Industriebetriebe bei der Abwägung der Handlungsalternativen ein besonderes Gewicht zukommen muss.

Der öffentliche Raum, vor allem der Straßenraum im Gebiet, ist durch langjährige Investitionsrückstände stark vernachlässigt. In Verbindung mit geringen Pflegeintervallen, dem hohen Parkdruck und der diversen Parkverhinderungsanlagen wirkt er wenig einladend und trägt dadurch nicht zum angestrebten Erscheinungsbild eines modernen Industriegebietes bei. Der Spielraum für eine bewusste Gestaltung des Freiraums und des Stadtbildes wird durch die intensive Nutzung und den geringen städtischen Grundbesitz eingeschränkt. Von daher gilt es, jede sich ohnehin ergebende Veränderung klug zu nutzen um einen bestmöglichen Effekt zu erzielen.

Mit einem Aufholen der über Jahrzehnte eingetretenen Vernachlässigung des öffentlichen Raums steigen auch das Interesse und die Bereitschaft der privaten Grundeigentümer und Nutzer, in den „Auftritt“ ihres Unternehmens zu investieren.

11.2. Handlungsmaximen

Die Verbesserung des Erscheinungsbildes berücksichtigt die Funktionalität des Industriegebietes.

Im Industriegebiet steht die Funktionalität für die industrielle Nutzung im Vordergrund und führt zu einer gewissen Robustheit der Strukturen, die sich auch gegenüber dem sehr hohen Schwerlastverkehr durchsetzen kann.

Wesentliche Bauvorhaben – auch auf privaten Grundstücken – werden frühzeitig mit dem Oberbaudirektor abgestimmt, um gute und flächensparende Lösungen zu finden, die auch das Erscheinungsbild zum öffentlichen Raum positiv beeinflussen.

Eine besondere Aufmerksamkeit richtet sich auf Bauvorhaben in den Eingangsbereichen des Industriegebiets bzw. an größeren Kreuzungen und platzartigen Situationen.

Die Errichtung moderner, architektonisch anspruchsvoller und nachhaltiger Bauten in Billbrook/Rothenburgsort mit ausgeprägten Vorzonen im Übergang zur Straße ist vor allem auf den Flächen mit besonderer städtebaulicher Bedeutung erwünscht, da Sie hier eine besondere Strahlkraft entfalten können. Ansatzpunkte gibt es dabei insbesondere für vorhandene städtische Flächenpotenziale wie das ehemalige Wendebecken an der Halskestraße bzw. das Grundstück Großmannstraße 210.

Auch die Freiraumgestaltung trägt der Funktionalität Rechnung.

Sowohl die Nutzungsart als auch vorhandene Bodenbelastungen erfordern meist eine sehr weitgehende Flächenversiegelung. Umso wichtiger ist, dass die verbleibenden Grünanteile attraktiv, robust und mit ökologischem Mehrwert gestaltet werden. Das Senatskonzept Stromaufwärts an Elbe und Bille will an geeigneten Stellen Nutzungen am Wasser und attraktive Zugänge zum Wasser ermöglichen.

Wo möglich sollen zumindest für Mitarbeitende geeignete Pausenräume ggf. auch mit Blick auf das oder Möglichkeiten für Zugang und Nutzung der Wasserlagen zum Wasser geschaffen werden.

Grüne Strukturen erhöhen Attraktivität und ökologischen Nutzen, sie tragen zur Klimaschonung und Klimaanpassung bei.

Im dicht bebauten und versiegelten Industriegebiet haben sich wertvolle ökologische Biotope und wichtige Trittsteinhabitats für Flora und Fauna gebildet. Diese Bereiche werden als wichtiger Bestandteil des Industriegebietes wahrgenommen und werden bei weiteren Planungen entsprechend berücksichtigt. Die Erfassung von Gründefiziten sowie eine Berücksichtigung bestehender und neuer grüner Strukturen in der Planung macht den Standort nicht nur für Tiere und Pflanzen, sondern auch für ansässige Betriebe und deren Kundschaft, sowie für Interessenten an Grundstücken interessant. Auch die Fußgänger- und Radfahrerinfrastruktur wird durch qualifizierte Grünstrukturen attraktiver und nutzerfreundlicher. Der Erhalt schatten spendender Straßenbäume, des Straßenbegleitgrüns und die Ergänzung des Bestandes durch Neupflanzungen dienen der kleinklimatischen Verbesserung des Industriestandorts und fördern die Aufenthaltsqualität vor Ort.

Um dem steigenden Risiko von Hitze- und Trockenperioden sowie von Starkregenereignissen nachhaltig begegnen zu können, ist eine ganzheitliche Bewirtschaftung des Niederschlagswassers erforderlich. Die dezentrale Regenwasserbewirtschaftung auf den Grundstücken im Sinne der RegeninfraStrukturAnpassung (RISA) bildet in Verbindung mit einem effektiven Überflutungsschutz den essentiellen Baustein, um mit den Klimafolgen in Hamburg effektiv umgehen zu können und den natürlichen Wasserhaushalt zu stärken.

Wichtige historische Bauten erhalten.

Im Gebiet gibt es einige denkmalgeschützte Objekte. Für die Zukunftsfähigkeit eines Areals ist auch wichtig, seine Geschichte durch vorhandene historische Objekte ablesbar zu lassen.

Daher wird das Denkmalschutzamt bei der Befassung mit diesen bzw. künftig als Denkmäler bewerteten Objekten frühzeitig beteiligt.

11.3. Abgeschlossene, laufende und zukünftige Maßnahmen

Abgeschlossene Maßnahmen

- **Erneuerung Liebigstraße:** Die Erneuerung der Liebigstraße 2018/19 hat in diesem Abschnitt zu einem deutlich klareren Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes beigetragen. Zugleich wurde bei dieser Baumaßnahme deutlich, dass in einem Industriegebiet die Ansprüche an den Straßenraum genauso vielfältig sind, wie in einem Wohngebiet, auch wenn die konkreten Wünsche der Anlieger andere Ausprägungen annehmen. Von daher ist eine frühzeitige und umfassende Beteiligung erforderlich.
- **Flächenentwicklungen:** Mit der Revitalisierung der Flächen Billbrookdeich 2-10, Billbrookdeich 167-171 wurden bereits an markanten Stellen moderne Industriearchitektur verwirklicht.
- **Orientierungsrahmen für die bauliche Gestaltung im Industriegebiet:** Der abgestimmte Orientierungsrahmen⁷ dient seit 2016 allen städtischen Akteuren als Grundlage für die Gespräche mit Investoren und Nutzern im Industriegebiet. Mit dieser Grundlage lassen sich städtebauliche-, architektonische- und energetische Zielsetzungen an Entwickler von Neubau- bzw. Umbaumaßnahmen vermitteln.

Zukünftige Maßnahmen

- **Straßenbau:** Auch künftige Straßenerneuerungen z.B. an der Halskestraße werden zu einer deutlichen Verbesserung des Erscheinungsbildes beitragen. Bei Planungen im Straßen- und Wegeraum werden der Erhalt von Bestandsbäumen sowie neue Straßenbaumstandorte geprüft und entsprechend berücksichtigt.
- **Fassadenbegrünung/Gründächer:** Die Senatsstrategie zur Gebäudebegrünung soll auch im Industriegebiet bei der Bauberatung künftig verstärkt berücksichtigt werden. Retentionsgründächer halten Wasser auf dem Dach zurück und verzögern den Niederschlagswasserabfluss. Sie sind eine kostengünstige und klimaangepasste Möglichkeit zur Starkregenvorsorge. Gründächer und grüne Fassaden wirken wärmeregulierend, luftreinigend, schützen Dachhaut bzw. Fassade vor äußeren Einflüssen und erhöhen die lokale Biodiversität
- **Grüne Passage:** Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Fläche Großmannstraße 210 ist eine grüne Passage von den Wohngebieten Hamm und Horn in die Vier- und Marschlande als attraktive grüne Wegeverbindung auszuprägen. Auf dieser sollen Freizeitradler aber auch fahrradaffine Berufspendler angenehm und schnell aus der östlichen Innenstadt in die Marsch und an die Elbe gelangen. Der Streckenverlauf führt parallel zur Gleistrasse der Güterumgehungsbahn und soll westlich des heutigen Verkehrsübungsplatz (Grundstücks Großmannstraße 210) über die Grusonstraße auf den Moorfleeter Deich geführt werden. Die genaue Führung wird in Zusammenhang mit der Entwicklung des Grundstücks Großmannstraße 210 betrachtet.

⁷ Abrufbar unter www.industriestandort-billbrook.de

12. Handlungsfeld Klimaschutz, Klimaanpassung und Kreislaufwirtschaft

12.1. Überblick über die aktuelle Situation

Der Senat hat das Ziel, gemeinsam mit der Hamburger Wirtschaft den Weg der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Transformation zu beschreiten. Das 2016 erstellte Klimaschutzteilkonzept für das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort⁸ war das erste speziell auf ein Industriegebiet ausgerichtete Konzept dieser Art in Hamburg. Die Erstellung des Konzeptes und Umsetzung des Klimaschutzmanagements wird gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages sowie durch die Leitstelle Klima im Rahmen des Hamburger Klimaplanes.

In diesem Konzept wurde ein CO₂-Minderungspotenzial von rund 69% bis 2050 ermittelt, basierend auf dem Ausgangsjahr 2014. Diese Ziele sind vor dem Hintergrund erhöhter Klimaziele auf Bundes- und Landesebene - unter Berücksichtigung etwaiger Fördermöglichkeiten – zu überprüfen und fortzuschreiben.

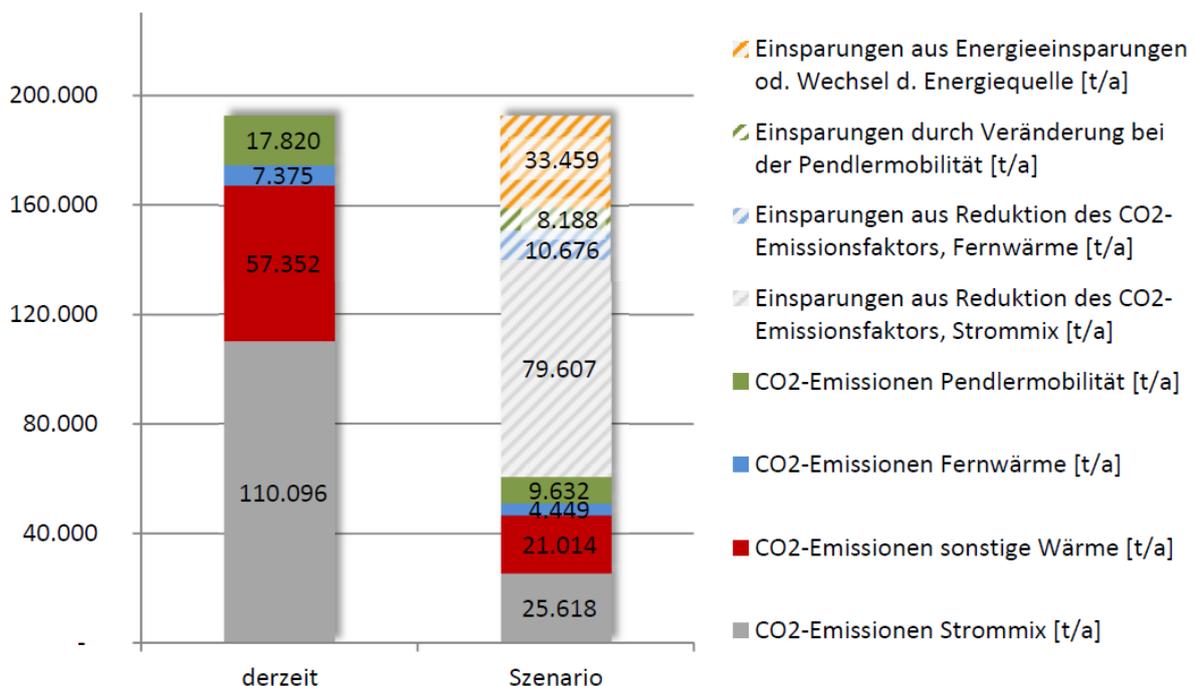


Abbildung 11: Einflussfaktoren auf die im Szenario für das Jahr 2050 dargestellten CO₂-Reduzierungen
Quelle: ZEBAU Zentrum für Energie, Bauen, Architektur und Umwelt GmbH, 2016

Mit 60% liegt das größte Einsparpotenzial in der Optimierung des CO₂-Emissionsfaktors des bundesdeutschen Strommix durch den landesweiten Ausbau der erneuerbaren Stromproduktion. Knapp 25% der CO₂-Reduzierungen nehmen Einsparungs- oder Effizienzmaßnahmen, beziehungsweise der Wechsel zu emissionsärmeren Energiequellen ein. Maßnahmen im Hamburger Fernwärmenetz stellen rund 8% der Einsparungen dar und Pendlermobilitätsmaßnahmen bilden einen Anteil von 6%.

Da das Erreichen der Klimaschutzziele sowohl besonders vom nationalen oder zumindest regionalen Ausbau der erneuerbaren Energien als auch vom Umbau des Hamburger Fernwärmenetzes abhängt, gilt es anzustreben, neben den zahlreichen lokalen Einzelmaßnahmen zur Energieeffizienz den Standort aufbauend auf der bestehenden Infrastruktur verstärkt zu einem Standort zur Sektorenkopplung und der Speicherung regionaler Stromerzeugung in Kombination mit Elektromobilität weiterzuentwickeln. Ein massiver Ausbau der Photovoltaik und die

⁸ ZEBAU Zentrum für Energie, Bauen, Architektur und Umwelt GmbH, 2016

Nutzung erneuerbarer Energien bei der Wärmeversorgung sind anzustreben, welches durch die Umsetzungsverordnung im Rahmen des Hamburger Klimaschutzgesetzes unterstützt wird.

Um diese CO₂-Minderungspotentiale auszuschöpfen und langfristig die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationsfähigkeit des Industriegebiets zu sichern, bedarf es einer Unterstützung der Unternehmen vor Ort bei ihrem Transformationsprozess und die zukünftige Sicherung von guten Wettbewerbsbedingungen im Quartier

Aus Unternehmenssicht kommen vor allem diejenigen Klimaschutz-Maßnahmen zur Umsetzung, die einen möglichst kurzfristigen „Return of Investment“ generieren. Bei großen Unternehmen liegen die Amortisationszeiten bei zwei bis vier Jahren. Familiengeführte Unternehmen oder Handwerksbetriebe haben dagegen teilweise längerfristige Betrachtungs- und Planungszeiträume, so dass hierbei mehr Effizienzmaßnahmen zur Umsetzung kommen.

Gleichzeitig konnten spezifische Energieverbräuche pro produzierte Einheit in den letzten Jahren kontinuierlich gesenkt werden. Zumeist ergriffen die Betriebe bereits die einfachsten Effizienzmaßnahmen, so dass weitere Maßnahmen langfristig mit einem höheren Aufwand verbunden sein werden.

Auch in Billbrook gibt es eine Reihe von Vorreiterunternehmen, zumeist große Unternehmen, die umfangreiche Klimaschutzmaßnahmen umsetzen und teilweise eigene CO₂-Reduktionsziele verfolgen. Die meisten Unternehmen haben aber auch aus Kapazitätsgründen Bedarf an Beratung und Vernetzung. Zukünftig ist davon auszugehen, dass sich geplante Produktionsausweitung/-intensivierung und Steigerung der Effizienz der Produktionsprozesse langfristig ausgleichen werden.

In Hinsicht auf die Kreislaufwirtschaft ist festzustellen, dass in Billbrook viele Unternehmen vertreten sind, die derzeit am Ende der Wertungskette stehen. Einzelne Unternehmen auch in diesem Segment setzen sich bereits mit Fragen der zirkulären Wirtschaft auseinander. Es gibt bisher jedoch keine übergreifenden und vernetzten Ansätze.

12.2. Handlungsmaximen

Das Industriegebiet trägt zur Zielerreichung im Transformationspfad Wirtschaft des Hamburger Klimaplanes entsprechend seiner regionalen Bedeutung bei.

Die Erreichung der Klimaziele des Hamburger Klimaplanes erfordert eine erhebliche Verringerung der CO₂-Emissionen auch in Wirtschaft und Industrie. Innovative Transformationsprozesse sind zur Sicherung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit erforderlich. Das größte Industriegebiet Hamburgs außerhalb des Hafens ist für diesen Transformationsprozess von hoher Bedeutung.

Die Stadt unterstützt und begleitet die Unternehmen im Transformationsprozess.

Das Quartiersmanagement hilft den Unternehmen, die vorhandenen und künftig neu hinzukommenden Unterstützungsmöglichkeiten zu erschließen.

Nachhaltigkeit und Vernetzung gehen Hand in Hand

Die Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes Billbrook erfolgt im Austausch mit der Klimapolitik des Senats und des Bezirks. Sie ist auch vernetzt mit den Ansätzen zur nachhaltigen Entwicklung weiterer Industrie- und Gewerbestandorte in Hamburg.

Einbindung externer Kompetenzen stärkt die Einführung zirkulärer Komponenten

Eine zunehmende Zahl von Unternehmen setzt sich in ihrem jeweiligen Feld mit Fragestellungen der zirkulären Wirtschaft auseinander. Das Quartiersmanagement stellt eine Einbindung in Entwicklungen auf städtischer Ebene sicher. Durch Förderanträge sollen Ressourcen für eine systematische Stärkung zirkulärer Wirtschaftsansätze im Industriegebiet eingeworben werden.

12.3. Abgeschlossene, laufende und zukünftige Maßnahmen

- **Aktives Klimaschutzmanagement Billbrook/Rothenburgsort seit 2019:**

Maßnahmen des Klimaschutzes sind von langfristigen Prozessen geprägt. Sie erfordern übergreifende Zusammenarbeit und Vernetzung der Akteure. Dies und viel mehr leistet seit 2019 das Klimaschutzmanagement für das Industriegebiet:

- Ansprechperson und Koordination des Bezirkes für das Thema Klimaschutz im Quartier sowie Vernetzung mit anderen Behörden und Stakeholdern
- Sprechstunden vor Ort und im Bezirksamt
- Direkte Ansprache von Unternehmen
- Erstberatung zu möglichen Effizienz- und Klimaschutzmaßnahmen und zu Förderangeboten im Rahmen der Bauberatung des Bezirkes sowie bei situationsbedingten Beratungen
- Einbindung von Aspekten des Klimaschutzes und der Klimaanpassung, einschließlich der Grünstrukturen an/auf Gebäuden bzw. Grundstücken bei Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie deren Begleitung
- Vermittlung von weitergehenden Beratungs-, Technikcheck- und Planungsleistungen
- Impulsberatung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, Information zu E-Mobilität und Ladeinfrastruktur, sowie Vermittlung von Detailberatungen und Fördermöglichkeiten
- Koordination / Unterstützung von Einzelmaßnahmen im Bereich Solarenergie/PV, Durchführung von Fachveranstaltung und Vernetzung von Unternehmen zur Förderung von solarer Energiegewinnung, auch in Kombination mit E-Mobilität
- Austausch und Koordination beteiligter Akteure zur Umsetzung einer geplanten Solar-kampagne
- Organisation und Durchführung von lokalen Workshops und Initiativen in Kooperation mit bestehenden Initiativen und Projekten
- Begleitung bei der Energieleitplanung (z.B. Ausbau des Fernwärmenetzes oder Aufbau von Nahwärmenetzen, Energetische Quartierssanierung)
- Klimaschutz-Controlling
- laufende Informations- und Kommunikationsaktivitäten
- laufende Aktualisierung der Homepage www.industriestandort-billbrook.de zu den Themen Klimaschutz und Klimaanpassung sowie Fördermöglichkeiten

Ein wichtiger noch offener der Punkt wird ist es sein, frühzeitig zu klären, wie die Maßnahmen des Klimaschutzmanagements auch über den geltenden Förderzeitraum fortgeführt werden können, um die Hamburger Klimaziele zu erreichen und gleichzeitig die Sicherung der Innovationsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Gebiets zu gewährleisten.

- **Engagement zur Förderung zirkulärer Wirtschaft**

Die BWI hat sich 2020 an einem unter Federführung der SK stehenden umfassenden Förderantrag zur zirkulären Wirtschaft beteiligt. Leider konnte sich dieser Antrag bei der Evaluation nicht gegen die zahlreiche Konkurrenz durchsetzen. Die BWI wird sich in Zusammenarbeit mit der Senatskanzlei künftig erneut bei EU-Förderauftrufe zur Stärkung der zirkulären Wirtschaft bewerben.

13. Handlungsfeld Kommunikation und Beteiligung

13.1. Überblick über die aktuelle Situation

Die erfolgreiche Entwicklung des Industriegebietes setzt, wie jede andere städtebauliche Entwicklung, eine enge Abstimmung einer Vielzahl von Stakeholdern und einen intensiven Beteiligungsprozess voraus.

Auf Unternehmensseite nimmt hier neben dem Industrieverband Hamburg und weiteren anerkannten Kammern und Verbänden in Hamburg der Billbrookkreis eine besondere Rolle ein. Organisiert sind in ihm Unternehmen und Akteure rund um Billbrook/Rothenburgsort zur Förderung ihres Industriegebiets. Neben aktiven Gesprächskreisen und anderen Aktivitäten sowie einer eigenen Internetpräsenz besteht mit dem „Billbrooker“ auch eine eigene Publikation.

Als behördlicher Ansprechpartner wurde bereits parallel zu den ersten vertieften Untersuchungen zum Industriegebiet und nach zwei großen zentralen und sechs kleineren themenbezogenen Veranstaltungen im Quartier ab April 2015 ein Quartiersmanagement eingerichtet. Das Quartiersmanagement umfasst derzeit zusammen mit dem Klimamanagement für Billbrook/Rothenburgsort, auf das im Kapitel 12 bereits eingegangen worden ist, drei Personen (2 ½ Stellen). Es stellt als gesonderte behördliche Ansprechpartner speziell für ein einzelnes Industriegebiet eine Singularität in Hamburg dar.

Das Quartiersmanagement bietet eine zentrale Kontaktstelle zwischen allen für die Gebietsentwicklung wichtigen Akteuren (insbesondere auch einzelne Betriebe, andere Akteure vor Ort) sowie der Verwaltung. Ohne eigene fachliche Zuständigkeit vermittelt das Quartiersmanagement die für die Anliegen der Akteure zuständigen Ansprechpartner in der Verwaltung. Auch für Fachpolitiken der Stadt stellt das Quartiersmanagement Kontakte zu Unternehmen und ihren Interessenvertreter her. Aufgrund seiner Kenntnisse und Erfahrungen kann das Quartiersmanagement als Mittler einen Rahmen zur Lösung von Konflikten beitragen.

Eine Besonderheit beim Quartiersmanagement für den Industriestandort Billbrook/Rothenburgsort ist die direkte Einbindung sowohl in das Bezirksamt Hamburg-Mitte als auch die HIW Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH (HIW). Diese breite institutionelle Aufstellung bietet die Möglichkeit zur internen Spezialisierung bei der Abdeckung einer großen inhaltlichen Themenbreite. Neben dem direkten Zugang in das Bezirksamt Hamburg-Mitte und zu anderen Dienststellen der Hamburgischen Verwaltung wird auch ein direkter Zugang zu den Serviceleistungen der Hamburg Invest geboten. Hierzu gehören schwerpunktmäßig gewerbeflächen- und dienstleistungsbezogene Angebote für Unternehmen.

Zur Abstimmung hinsichtlich des Entwicklungsprozesses für das Industriegebiet steht zudem die BWI in kontinuierlichem Austausch mit Vertretern des Industrieverbands Hamburg und dem Billbrookkreis e.V.

13.2. Handlungsmaxime:

Die Modernisierung eines Industriegebietes betrifft private wie öffentliche Belange und gelingt nur gemeinsam.

Die im Kapitel 4 dargestellte Bestandsaufnahme macht eine Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Akteuren erforderlich, um die Zielsetzung des Senats zu erreichen, dieses Industriegebiets zu revitalisieren und zu modernisieren. Als mittel- bis langfristig angelegtes Vorhaben bedarf es der gegenseitigen Abstimmung und Prioritätensetzung. Dem Quartiersmanagement kommt dabei eine wichtige koordinierende Aufgabe zu.

Das Quartiersmanagement informiert und vermittelt zwischen öffentlichen und privaten Akteuren und trägt so zum Interessenausgleich bei.

Das Quartiersmanagement agiert an der Schnittstelle zwischen Verwaltung und Unternehmen. Es bündelt Informationen aus der Wirtschaft, trägt sie in die Verwaltung und wirbt für die jeweiligen Anliegen. Die Verwaltung ist an Recht und Gesetz gebunden, hat politische Vorgaben umzusetzen und die eigenen finanziellen Rahmenbedingungen zu beachten. Das Quartiersmanagement gibt diese Informationen an die Akteure vor Ort weiter und erläutert Hintergründe und Vorgehensweisen. Dabei berät das Quartiersmanagement frühzeitig sowohl die Verwaltung wie auch die Unternehmen und wirkt auf allseitig akzeptierte Lösungen hin.

Das Quartiersmanagement ist dem industriellen Charakter des Gebietes verpflichtet.

Das Quartiersmanagement ist der in dieser Drucksache dargelegten städtischen Zielsetzung verpflichtet, das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort als Industriegebiet zu erhalten. Politik und Verwaltung tragen damit nach Kräften dazu bei, dass sich die Unternehmen in Billbrook/Rothenburgsort gut entwickeln können.

Das Quartiersmanagement kümmert sich um die Anliegen der Betriebe vor Ort.

Das Quartiersmanagement steht den Betrieben vor Ort als Gesprächspartner für alle Anliegen zur Verfügung. Bei Bedarf werden sowohl Kontakte zu Dienststellen in der Hamburgischen Verwaltung vermittelt, wie auch die Unternehmen in behördlichen Verfahren begleitet.

Das Quartiersmanagement ist mobil.

Das Quartiersmanagement hat die jeweiligen Büros im Bezirksamt Hamburg-Mitte und bei der HIW. Es ist laufend ansprechbar, daher sind geregelte Sprechstunden verzichtbar. Um seine Aufgaben zu erfüllen, ist das Quartiersmanagement räumlich mobil. Termine werden gerne ohne Aufwand kurzfristig vereinbart und bei den Unternehmen im Industriegebiet selbst wahrgenommen.

13.3. Abgeschlossene, laufende und zukünftige Maßnahmen

Die Aufgaben und die Rolle des Quartiermanagements lassen sich wie folgt beschreiben:

- **Erster Ansprechpartner/Lotse:** Das Quartiersmanagement steht als erster direkter Ansprechpartner bei allen Fragen an die Verwaltung zur Verfügung (Lotsenfunktion): Ob es um verwaltungsseitige Zuständigkeiten und Ansprechpartner oder Genehmigungsverfahren, geht - alle Anliegen werden vertraulich behandelt.
- **Beratung bei Alltags- und Zukunftsthemen:** Aktuelle drängende Fragen, wie bspw. zu Fachkräftemangel, Digitalisierung und Klimawandel erfordern auch neue Lösungsansätze in den Unternehmen. Das Quartiersmanagement trägt Entwicklungen auf Bundes- und Landesebene sowie von Dritten in das Gebiet, gibt Impulse zu Fördermöglichkeiten, neue Mobilitätsformen, Ansätze für kluge Ressourceteilungen und entwickelt gemeinsam mit Unternehmen passende Projekte.
- **Initiator bei der weiteren Entwicklung des Industriegebiets:** Der Prozess der Revitalisierung und Modernisierung des Industriegebiets wird im Kontakt mit den ansässigen Unternehmen und weiteren Stakeholdern unterstützt, in dem Ideen, Vorschläge sowie Anliegen aufgenommen und in den Behördenprozess eingebracht werden
- **Beteiligung bei Flächenthemen:** Das Quartiersmanagement regt auf der Basis des Orientierungsrahmens zu innovativen und nachhaltigen Flächennutzungen an, berät Unternehmen bei allen Fragen der Standortentwicklung und stellt eine angemessene Beteiligung bei Planungsverfahren sicher. Es unterstützt bei der Aktivierung privater sowie städtischer Flächenpotenziale und bei der
- **Begleitung bei Klimaschutz und -anpassung:** Die Rolle des Quartiersmanagements im Bereich des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sind in Abschnitt 12 beschrieben.

- **Veranstaltungen im und für das Quartier:** Das Quartiersmanagement hat 2019 / 2020 unter den Bedingungen der Pandemie fünf themenbezogene Veranstaltungen durchgeführt. Künftig sollen regelmäßig zwei bis drei Veranstaltungen pro Jahr zu einzelnen Themen oder der Gebietsentwicklung insgesamt durchgeführt werden. Mögliche Themen für Veranstaltungen in der näheren Zukunft sind:
 - Parkraumkonzepte in Billbrook am Beispielen von Unternehmen vor Ort,
 - Nichtwohngebäude modernisieren und Heizungsanlagen,
 - PV-Strom und E-Mobilität,
 - Eigene Beiträge aus dem Quartier bei stadtweiten Veranstaltungen wie der „Langen Nacht der Industrie“ und der Messe für Nachwuchskräfte.

Das Quartiersmanagement bringt sich weiterhin regelmäßig auf Veranstaltungen Dritter (Billbrookkreis e.V., Industrieverband Hamburg etc.) ein. Hier werden in der Linie Kontakte geknüpft und gepflegt, darüber hinaus ist in diesen Zusammenhängen das Quartiersmanagement auch erster Ansprechpartner für konkrete Anliegen der teilnehmenden Betriebe. Zudem nimmt das Quartiersmanagement an Veranstaltung weiterer Institutionen teil, wenn es beispielsweise über die Gebietsentwicklung geht (z.B. Deutsches Institut für Urbanistik oder Experimenteller Wohnungs- und Städtebau zur nachhaltigen Entwicklung von Industriegebieten) oder Wirtschaftsförderer aus Bremen oder Berlin vor Ort über die Themen zu informieren. Auch ist das Quartiersmanagement auf Veranstaltungen zu bestimmten Themenbereichen vertreten, wie beispielsweise Informationen zu Baumaßnahmen (Liebigstraße, Billbrookdeich) oder zur Energieeffizienz für Unternehmen.

- **Homepage** www.industriestandort-Billbrook.de

Das Quartiersmanagement stellt über die Homepage laufende Informationen zu jeweils aktuellen Themenbereichen bereit.

14. Schlussfolgerungen

Der Senat wird den eingeschlagenen Weg zur Revitalisierung und Modernisierung des Industriegebiets Billbrook/Rothenburgsort auf der Basis der hier dargestellten Handlungsmaximen und Maßnahmen fortsetzen.

Schwerpunkte für die nächsten Jahre sind

- Verbesserung der Schiffbarkeit Moorfleeter und Tidekanal
- Aktivierung ehemaliges Wendebecken und Großmannstr. 210
- Schrittweise Modernisierung des Straßennetzes
- Beseitigung der Missstände in der Nutzung des öffentlichen Raums
- Entwicklung eines Konzeptes für die Billstraße

Die BWI übernimmt weiterhin die Federführung und Koordination. Alle beteiligten Behörden und Dienststellen des Senats berücksichtigen die Revitalisierung Billbrook angemessen im Rahmen ihrer fachlichen Prioritäten. Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt grundsätzlich aus den jeweils fachlich zuständigen Einzelplänen. Der Senat wird zu gegebener Zeit über den Fortschritt bei der Entwicklung des Industriegebietes berichten und ggf. auch Drucksachen zu einzelnen Projekten und Themen vorlegen.

15. Abkürzungsverzeichnis

AKN	AKN Eisenbahngesellschaft mbH
BAUNVO	Baunutzungsverordnung
BIS	Behörde für Inneres und Sport
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BKM	Behörde für Kultur und Medien
BWI	Behörde für Wirtschaft und Innovation
BVM	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
DB	Deutsche Bahn AG
DUSS	Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße
HIW	HIW Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH (ehem. HWF)
HPA	Hamburg Port Authority AöR
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HWF	HWF Hamburgische Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH
LSBG	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ReGe	ReGe Hamburg - Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH
RISA	RegenInfraStrukturAnpassung
SOG	Gesetz zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung

16. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektgebiet.....	2
Abbildung 2: Vorhandene Nutzungen.....	4
Abbildung 3: Flächen im städtischen Besitz	13
Abbildung 4: Aktive Gewerbeflächenpotentiale 1.1.2021	14
Abbildung 5: Straßenzustand 2020 auf Haupt- und Bezirksstraßen mit gesamtstädtischer Bedeutung	19
Abbildung 6: Verfügbare Leitungskapazität an	25
Abbildung 7: Kartographische Darstellung der beabsichtigten Vertiefung im Moorfleeter Kanal	26
Abbildung 8: Kartographische Darstellung des Baggerfelds im Tidekanal	26
Abbildung 9: Stationen und Verbindungen im ÖPNV	29
Abbildung 10: Eine der theoretisch möglichen Nutzungskonzeptionen für das ehemalige Wendebecken	33
Abbildung 11: Einflussfaktoren auf die im Szenario für das Jahr 2050 dargestellten CO2-Reduzierungen.....	36

17. Literaturverzeichnis

- Georg Consulting (2016). Hamburg-Billbrook/Rothenburgsort, Standortanalyse eines gewachsenen Industriestandorts. Hamburg.
<https://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/externes-gutachten-georg-consulting-standortanalyse-gewachsener-industriestandort?forceWeb=true>
- Glaser, J. (2003). *Standortbedingungen, Standortanforderungen und Standortdynamik von Wirtschaftsunternehmen*. Hamburg.
- Grabow, B., Henckel, D., & Hollbach-Gröming, B. (1995). *Weiche Standortfaktoren*. Berlin.
- HTC Hanseatic Transport Consultancy Dr. Ninnemann & Dr. Rössler GbR in Zusammenarbeit mit Gertz Gutsche Rümenapp GbR (2016). *Infrastruktur für das Industriegebiet der Zukunft - Hamburg-Billbrook/Rothenburgsort*. Hamburg.
<https://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/externes-gutachten-htc-u-a-infrastruktur-industriegebiet-der-zukunft?forceWeb=true>
- HTC Hanseatic Transport Consultancy Dr. Ninnemann & Dr. Rössler GbR; BSPartner GmbH & Co. KG Hamburger Ingenieursozietät. (2019). *Machbarkeitsuntersuchung LKW-Vorstauffläche mit Quartiersgarage und ergänzender Drittnutzung im Industriegebiet Billbrook/ Rothenburgsort*. Hamburg: gefördert vom Bundesinstitut für Bau, Stadt und Raumforschung im Rahmen des ExWoSt-Projektes „Nachhaltige Entwicklung von Gewerbegebieten“ sowie durch eine ergänzende Zuwendung der BWI .
- Prognos AG (2016). Hamburg-Billbrook/Rothenburgsort - Potenziale für den Industriestandort des 21. Jahrhunderts, Marktstudie. Bremen/Düsseldorf.
<https://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/externes-gutachten-prognos-ag-marktstudie-potenziale-industriestandort-21-jh?forceWeb=true>
- Schätzl, L. (2003). *Wirtschaftsgeographie 1* (9. Auflage Ausg.). Stuttgart.
- Schlippenbach, U. v., & Dirscherl, M. (2008). *Angebotsorientierte Flächenentwicklung*. Berlin.
- Technische Universität Hamburg (TUHH). (2020). *Evaluation der verkehrlichen Umbaumaßnahmen in der Liebigstraße / Industriegebiet Billbrook / Hamburg*. Hamburg. Gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit im Rahmen der Nationalen Klimainitiative aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.
<https://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/liebigstrasse-evaluation-tuhh-endbericht-korrigierte-fassung?forceWeb=true>
- ZEBAU Zentrum für Energie, Bauen, Architektur und Umwelt GmbH. (2016). *Klimaschutzteilkonzept für das Industrie- und Gewerbegebiet Billbrook/Rothenburgsort - Endbericht*. Hamburg. Gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages sowie die Leitstelle Klima der BUKEA.
<https://www.industriestandort-billbrook.de/standort/12283350/klimaschutzteilkonzept/>

Änderungen von Ansätzen im Haushaltsplan 2021/2022

Einzelplan 7.0

Verpflichtungsermächtigungen der Produktgruppe 271.07 Wirtschaftsförderung, Pflanzenschutz, Luftverkehr

	2021			2022		
	Fort. Plan bisher Tsd. EUR	Veränd.- betrag Tsd. EUR	Fort. Plan neu Tsd. EUR	Fort. Plan bisher Tsd. EUR	Veränd.- betrag Tsd. EUR	Fort. Plan neu Tsd. EUR
VE für Kosten für Transferleistungen	210	4.000	4.210	210	0	210