

## **Tischvorlage für den Stadtplanungsausschuss**

- Sitzung am 22.05.2013 -

### **Bebauungsplan-Entwurf Rothenburgsort 17 Workshop-Verfahren Huckepackbahnhof**

Voraussichtlich im September 2013 soll ein vom Bezirksamt Hamburg-Mitte / Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung und dem Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) federführend betreutes Workshop-Verfahren durchgeführt werden, um auf der Fläche des ehemaligen Huckepackbahnhofs Rothenburgsort ein belastbares Standortprofil zur Entwicklung von neuen Arbeitsstätten zu identifizieren.

Zur Durchführung des Workshops konnte zwischenzeitlich das Büro Georg Consulting (Hamburg) in Kooperation mit Frau Dr. Stiller (ehemals Hamb. Weltwirtschaftsarchiv) beauftragt werden. Aufgrund der komplexen Organisationsplanung können noch keine konkreten Termine genannt werden. Der LIG prüft derzeit geeignete Termine. Sobald diese feststehen, werden sie den Fraktionssprechern mitgeteilt.

Die Begrifflichkeit „Workshop“ steht in diesem Zusammenhang für eine zweistufig angelegte, d.h. in zwei Veranstaltungen in einem zeitlichen Abstand von etwa 2-3 Wochen durchzuführende Expertenanhörung (jeweils halber Tag) mit externen Projektentwicklern und Gewerbeinvestoren und Akteuren aus den zuständigen Behörden und Fachämtern, Verbänden, Kommunalpolitik sowie Stadtteilvertretern. Der Stadtteilrat Rothenburgsort hat bereits Vertreter benannt.

Als Anlage ist das nun behördlich abgestimmte Konzeptpapier beigefügt.

**Die im Stadtplanungsausschuss vertretenen Fraktionen werden gebeten, je einen Vertreter und Stellvertreter für das Workshop-Verfahren „Huckepackbahnhof Rothenburgsort“ zu benennen.**

gez. Michael Mathe

Anlage  
Konzeptpapier Workshop

Stand 06.03.2013

## Entwicklung Huckepackbahnhof Rothenburgsort hier: Vorbereitung Workshop

### 1. Ausgangssituation

Im April 2002 beschloss die Senatskommission für Stadtentwicklung und Umwelt, das etwa 10,7 ha große Areal des ehemaligen Huckepackbahnhofs Rothenburgsort für die „Bereitstellung, Sicherung und Entwicklung gewerblicher Bauflächen“ zu nutzen. 2007 erfolgte die Freistellung des Geländes von Bahnbetriebszwecken und der Ankauf durch die Stadt. Es handelt sich hierbei um die größte innerstädtische Fläche, die derzeit für gewerbliche Nutzungen vorgesehen ist. Aufgrund der zentralen Lage ist es für die Ansiedlung von Arbeitsstätten sehr gut geeignet.

Mit dem „Masterplan Elbbrücken“, den der Senat im November 2007 zustimmend zur Kenntnis genommen hat, werden Entwicklungsperspektiven für die südöstliche Eingangssituation Hamburgs von der Veddel bis zum Heidenkampsweg aufgezeigt. Weite Teile von Rothenburgsort einschließlich des Huckepackbahnhofs wurden in diese Überlegungen einbezogen.

Mit dem Bebauungsplanverfahren Rothenburgsort 17 sollen nun wesentliche Zielsetzungen des Masterplans in einem größeren Teilbereich planungsrechtlich gesichert werden: Neben der Sicherung von Flächen für Arbeitsstätten für Gewerbebetriebe und kerngebietstypische Nutzungen zwischen den Bahntrassen wird das stadtgestalterische Ziel verfolgt, die Billhorner Brückenstraße als städtischen Straßenraum und Stadt-Entrée mit entsprechend hohen Gebäuden und angemessenen Nutzungen zu fassen und den Alster-Elbe-Grünzug mittels Brücke über die Bille und als grüne Wegeverbindung über das Gelände des ehem. Huckepackbahnhofs bis zum Elbpark Entenwerder zu führen. Weitere wesentliche Ziele sind die Gestaltung eines Stadteingangs zu Rothenburgsort und in diesem Zusammenhang die Schaffung von etwa 150 Wohneinheiten südlich der Güterbahntrassen.

Die Entwicklung der hier in Rede stehenden gewerbe- und kerngebietstypischen Arbeitsstätten ist insbesondere auch im Kontext der Masterplanung für die HafenCity zu sehen. Mit der bereits begonnenen Realisierung der östlichen HafenCity (Brücke Baakenhafen) werden der Stadtteil Rothenburgsort und die hier zu entwickelnden gewerblichen Flächen in unmittelbarer Nachbarschaft liegen. Wichtig ist daher auch eine Verknüpfung des Stadtteils und seiner Arbeitsstätten mit den westlich angrenzenden Bereichen.

Seit Langem wird von dem Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung und der Kommunalpolitik die Zielsetzung verfolgt, die Lebens- und Wohnqualität im Stadtteil nachhaltig zu verbessern. So wurde das Quartier Rothenburgsort 1997 als Fördergebiet in das hamburgische Stadtteilentwicklungsprogramm aufgenommen. Das Ziel bestand darin, das Quartier insgesamt in seiner Wohn- und Arbeitsstättenfunktion zu stärken, nachhaltig zu sichern und weiter zu entwickeln. So sind bislang etwa 1.300 Wohnungen umfangreich saniert und das Wohnumfeld aufgewertet worden, ca. 300 Wohnungen wurden neu gebaut, der Rothenburgsorter Marktplatz wurde als Stadtteilzentrum neu gestaltet und zahllose weitere Maßnahmen umgesetzt. Derzeit befindet sich der Neubau des Hauses der Jugend in Realisierung.

Der Stadtplanungsausschuss hat der Einleitung des Bebauungsplanverfahrens am 14.09.2011 zugestimmt. Die GrobAbstimmung erfolgte am 19.09.2011.

Zwischenzeitlich wurden durch das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung – verantwortlich für das B-Plan-Verfahren – folgende Gutachten beauftragt bzw. auf den Weg gebracht:

- Vermessung (vorgelegt im Juni 2010)
- Biotop- und Artenschutzgutachten (September 2011)
- Verkehrsvoruntersuchung (März 2012)
- Vertiefung Verkehr (Mai 2013)

- Zusatzexpertise Verkehr aufgrund BV-Beschluss v. 25.10.2012 (Juni 2013)
- Luftschadstoffgutachten (Mai/Juni 2013)
- Lärmtechnisches Gutachten (Mai/Juni 2013)

Vom Fachamt Management des öffentlichen Raumes (MR) wurde darüber hinaus ein Gutachten zur Entwässerung beauftragt, das im I. Quartal 2013 vorliegen soll.

Parallel wurde durch die Finanzbehörde eine Standort- und Zielgruppenanalyse hinsichtlich der gewerblichen Nachfragestrukturen in Rothenburgsort in Auftrag gegeben, deren Endfassung im Mai 2011 vorlag. Bis Ende 2012 wurde ein Kampfmittelräumkonzept erstellt. Es wird aktuell geklärt, ob eine Kampfmittelsuche flächendeckend durchgeführt werden soll.

Wichtige Rahmenbedingungen aus dem laufenden Bebauungsplanverfahren sind:

- der Ausschluss insbesondere von großflächigem Einzelhandel und sonstigen Betrieben mit potenzieller/tatsächlicher Schwächung des Zentrenkonzepts bzw. des D-Zentrums Marktplatz Rothenburgsort,
- der Ausschluss besonders verkehrs- und flächenintensiver bzw. arbeitsplatzextensiver Betriebe,
- in den Randbereichen zu bestehenden Wohnnutzungen möglichst emissionsarme Arbeitsstätten,
- die Stabilisierung und Stärkung der Wohngebiete südlich der Güterbahntrassen,
- die Berücksichtigung des Alster-Elbe-Grünzuges, der als wichtiges strategisches Element auch für die Entwicklung der Arbeitsstätten angesehen wird (Verknüpfungen, Gestalt- und Aufenthaltsqualität usw.),
- die Option für einen zweiten Durchstich durch den südlichen Bahndamm, mit dem die Anbindung für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden kann (ggf. in Kombination mit dem Alster-Elbe-Grünzug),
- zwei das Areal in Tieflage kreuzende Stammsiele der HSE, die grundsätzlich nicht überbaubar sind,
- eine Mindestausstattung mit Einrichtungen zur offenen Oberflächenentwässerung,
- die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses auf der Billhorner Brückenstraße.

## 2. Zieldefinition

Ziel des Workshops ist es, für die Fläche des ehemaligen Huckepackbahnhofes **Rothenburgsort** ein belastbares Standortprofil zur Entwicklung von Arbeitsstätten zu identifizieren. Hierbei ist neben den erwähnten Masterplanungen insbesondere die aktuelle Studie zur Gewerbeflächenanalyse der BWVI zu berücksichtigen.

Die Begrifflichkeit „Workshop“ steht in diesem Zusammenhang für eine zweistufig angelegte, d.h. in zwei Veranstaltungen in einem zeitlichen Abstand von etwa 2-3 Wochen durchzuführende Expertenanhörung mit externen Projektentwicklern und Gewerbeinvestoren sowie Akteuren aus den zuständigen Behörden und Fachämtern, Verbänden und Kommunalpolitik. Der Schwerpunkt der Betrachtung wird nicht nur auf die Entwicklung von für diesen Standort geeigneten Arbeitsstätten, sondern auch auf eine nachhaltige, stadtwirtschaftliche Zielformulierung zu legen sein. Ein weiterer wichtiger Aspekt stellt die städtebauliche Zielformulierung dar. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf die Ausbildung des Ortseingangs von Rothenburgsort und die städtebauliche Einbindung der Billhorner Brückenstraße zu legen.

In der ersten Veranstaltung sind die Ausgangslage und die zu bearbeitende Fragestellung darzustellen. Dabei muss der aktuelle Stand der Erkenntnisse bzw. der Bearbeitung präsentiert werden ebenso wie die offenen Fragestellungen. Die Teilnehmer können dann in moderierten Arbeitsgruppen Ziele formulieren und diskutieren, die anschließend im Plenum präsentiert werden. Aus den Arbeitsergebnissen heraus werden von dem beauftragten Büro Konzepte zur Nutzungsmischung und -gliederung der Arbeitsstätten, zur Vermarktung und zum Städtebau weiter ausgearbeitet, die in der zweiten Runde in Form von möglichen Varianten als Konzeptentwürfe vorliegen.

Zum bzw. im Folgetermin sollen die Varianten weiter konkretisiert und daraus Empfehlungen zur Entwicklung eines konkreten Standortprofils abgeleitet werden.

In dem oben erwähnten Gutachten zur Standort- und Zielgruppenanalyse wurden bereits 3 Szenarien abgeleitet. Diese können schlagwortartig wie folgt zusammengefasst werden:

**Szenario I:** „Grüne Mobilität“ und kfz-affine Nutzungen

- Höherwertige konventionelle Mobilität (Stichwort „Auto-Insel“) mit Konzentration autoaffiner Nutzungen aus umgebenden Streulagen (z.B. Eiffe-, Wenden-, Süderstraße)
- Grüne, innovative Mobilitätskonzepte (z.B. Unternehmen der Elektromobilität)

**Szenario II:** Der „Daten-Plexus“

Sämtliche Daten produzierender oder verarbeitender Unternehmen werden als Nervenbahnen, dem Plexus, an einem Standort gebündelt (strategische Ausnutzung der Insellage).

- IT-Campus als Entwicklungskern (im Umfeld bereits IT-Dienstleister wie Dataport)
- Weitere, ergänzende Innovationsbereiche: Biotechnologie, Nanotechnologie, Werkstofftechnologie, innovative Energien
- Kompensation fehlender Bezüge zu Unis durch Technologiepark am Standort: als Kern Auslagerung/Ansiedlung einer universitären Forschungseinrichtung.

**Szenario III:** Klassisches Gewerbe „Gewerbeinsel“

- Bestandspflege und Angebot neuer Flächen in innenstadtnaher Lage

Alternativ wird im Gutachten eine Kombination der Szenarien für denkbar gehalten.

Es besteht Einigkeit darüber, dass die Ergebnisse der vorgenannten Untersuchung noch nicht als ausreichend bzw. genügend belastbar in Bezug auf die Herausarbeitung eines spezifischen Standortprofils für den Huckepackbahnhof angesehen werden können.

Einerseits besteht die Zielsetzung, dass entsprechend der innerstädtischen Lage der Fläche die Ansiedlung von möglichst hochwertigen Gewerbe- und Büroarbeitsstätten mit effizienter Flächennutzung und optimaler Ausnutzung der Lagevorteile anzustreben ist. Da jedoch eine derartige Entwicklung auf dem gesamten Areal eher unrealistisch ist, muss andererseits eine Zonierung in Teilflächen mit unterschiedlichen Schwerpunkten in Betracht gezogen werden. Der Zonierung wird insofern bereits im Bebauungsplan-Entwurf Rothenburgsort 17 Rechnung getragen, als entlang der Billhorner Brückenstraße ein Kerngebiet mit mindestens sechsgeschossigen, möglichst hochwertig gestalteten Bürobauten vorgesehen wird, um entlang dieser Haupteinfallstraße nach Hamburg zur „Adressbildung“ des Standortes beizutragen.

Die Erreichbarkeit des ehemaligen Huckepackbahnhofs ist trotz seiner zentralen Lage unzureichend. Daher ist unabdingbare Voraussetzung für die Gewerbeflächenentwicklung eine optimale Erschließung des Areals. Allgemein wird der Aspekt einer guten Verkehrsanbindung von Gewerbetreibenden als ein wesentliches Kriterium für die Ansiedlung genannt. Der Herstellung eines Konsens zwischen allen Akteuren hinsichtlich der Erschließung der Fläche für alle Verkehrsträger kommt daher eine zentrale Bedeutung zu.

### 3. Inhalte für den Workshop

Als wesentliche Inhalte im Rahmen des Workshops sind zu thematisieren:

- Erarbeitung eines Standortprofils von Image gebender Bedeutung sowie einer damit verbundenen Vermarktungsstrategie
- Welche gewerblichen Nutzungen und Betriebsformen sollen verfolgt werden?
- Wie kann es gelingen, insbesondere **mehrgeschossige** Gewerbenutzungen anzusiedeln (Untersuchung der Realisierbarkeit von Modellen zur „Stapelbarkeit“ gewerblicher Nutzungen; Handwerker- und Gewerbehöfe)?
- Zonierung der Flächen hinsichtlich Nutzungen, Dichte und Geschossigkeit
- Städtebauliche/gestalterische Aspekte
- Aspekte der Wirtschaftsförderung
- Sollen Gewerbebetriebe insbesondere aus dem Bereich Marckmannstraße spezielle Angebote zur Umsiedlung auf den Huckepackbahnhof erhalten, um an der Marckmannstraße gezielt Wohnnutzungen zu entwickeln? Wenn ja: Wie müssten diese Angebote aussehen und können diese in ein Gesamtkonzept integriert werden?
- Diskussion der Durchlässigkeit und Anknüpfungspunkte in alle Richtungen für alle Verkehrsarten, ohne dass der Verkehrsfluss auf der Billhorner Brückenstraße beeinträchtigt wird.

#### 4. Vorschlagsliste Teilnehmer

- Externe Projektentwickler und Spezialisten für Gewerbeimmobilien, z.B.
  - Herr Weber, Büro Industrie Planung (u.a. „Mercurpark“ Rahlstedt)
  - Herr Huckfeldt-Weber oder Herr Flaig, Adolf Weber KG
  - Herr Vogler, Valvo Immobilien M. Vogler E.K.
  - Herr C. Birkel, Hit Technopark (Hamburg-Heimfeld)
  - Herr Gramkow, Gustav A. Cellarius (Quartier „Am Güterbahnhof“ Bergedorf)
  - Herr Weber, HC Hagemann (u.a. Binnenhafen Harburg)
  - Herr Jorzick, Hamburg Team (u.a. „Quartier 21“ Barmbek)
  - Herr Zunke, Sprinkenhof AG
  - Herr Bruns-Berentelg, HafenCity GmbH
  - Fa. Grossmann & Berger
  - Fa. Jones Lang Lasalle
- Fachbehörden
  - LIG (= ehem. FB/Imm)
  - BSU/LP
  - Prof. Walter, Oberbaudirektor (BSU)
  - BWVI/WF
  - BWVI/V
  - HWF
- Bezirksamt Hamburg-Mitte
  - Dezernent Wirtschaft, Bauen und Umwelt
  - Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
  - Fachamt Wirtschaftsförderung
  - Fachamt Management des öffentl. Raumes
- Prof. Krüger, Hafen City Universität
- TUHH
- HAW
- Wirtschaftsverbände
  - Handwerkskammer
  - Handelskammer
  - Industrieverband
  - Mittelstandsvereinigung
- Kommunalpolitik (6 Fraktionen)
- Frau Veit, Präsidentin der Bürgerschaft
- Vertreter aus Rothenburgsort als Experten vor Ort, um im Stadtteil von Beginn an eine möglichst hohe Akzeptanz der Verkehrs- und Flächenentwicklung sicherzustellen:
  - Vertreter des Stadtteilrats
  - Vertreter der Initiative „Hamburgs Wilder Osten“
  - 2 weitere Bürger, die vom Stadtteilrat benannt werden sollen
- ggf. weitere wichtige Akteure (z.B. DB wg. Attraktivitätssteigerung des S-Bahnhofs)