



**GEORG  
CONSULTING**

Immobilienwirtschaft  
Regionalökonomie

# Hamburg-Billbrook/Rothenburgsort Standortanalyse eines gewachsenen Industriestandortes



Bildnachweis: Google Earth (2015).

Ergebnisbericht Januar 2016

**Auftraggeber:**

HWF Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH  
Wexstraße 7  
20355 Hamburg  
Tel. 040 227019 0  
Fax 040 227019 29  
[www.hwf-hamburg.de](http://www.hwf-hamburg.de)

**Ansprechpartner:**

Bernd Ringe  
Stefan Neumann

**Auftragnehmer:**

Georg Consulting  
Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie  
Bei den Mühren 70  
20457 Hamburg  
Tel. 040 300 68 37 0  
Fax 040 300 68 37 20  
[www.georg-ic.de](http://www.georg-ic.de)

**Ansprechpartner:**

Achim Georg

**Verfasser:**

Ulrike Biermann  
Marco Gaffrey  
Achim Georg

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Einleitung</b> .....	<b>9</b>
<b>2. Analyse der Rahmenbedingungen</b> .....	<b>11</b>
2.1 Allgemeine Informationen .....	11
2.2 Gesamtstädtischer Kontext und Umfeld .....	13
2.3 Arbeitsmarktpotenzial.....	14
2.4 Makrolage und Erreichbarkeit.....	15
2.5 Infrastruktur .....	18
2.5.1 Straßeninfrastruktur.....	18
2.5.2 Schieneninfrastruktur.....	18
2.5.3 Wasserinfrastruktur.....	18
2.5.4 Öffentlicher Nahverkehr im Projektgebiet.....	20
2.5.5 Ver- und Entsorgungsinfrastruktur.....	20
2.5.6 Informations- und Kommunikationsinfrastruktur.....	20
2.5.7 Nahversorgung.....	21
2.6 Bisherige strategische Maßnahmen.....	21
2.7 SWOT-Bewertung der Rahmenbedingungen .....	23
<b>3. Analyse der Flächensituation</b> .....	<b>24</b>
3.1 Planrecht .....	24
3.2 Baugrund.....	27
3.3 Altlasten.....	27
3.4 Kampfmittelverdacht.....	29
3.5 Emissionsschutz.....	29
3.6 Immobilienmarktrelevante Aspekte.....	30
3.7 Flächenpotenziale.....	33
3.8 Erscheinungsbild .....	37
3.9 SWOT-Bewertung der Flächensituation .....	40
<b>4. Analyse des Unternehmens- und Branchenbesatzes</b> .....	<b>41</b>
4.1 Beschäftigungs- und Betriebsstättenentwicklung in Hamburg .....	41
4.2 Branchen- und Beschäftigungsstruktur im Projektgebiet.....	44
4.2.1 Verarbeitendes Gewerbe (Produktion).....	47

4.2.2	Abfall- und Abwasserentsorgung (Recyclingwirtschaft), Energieversorgung .....	51
4.2.3	Baugewerbe.....	54
4.2.4	Kfz-Gewerbe.....	57
4.2.5	Großhandel.....	60
4.2.6	Verkehr und Lagerei.....	62
4.2.7	Erbringung von Dienstleistungen .....	64
4.3	SWOT-Bewertung des Unternehmens- und Branchenbesatzes .....	65
<b>5.</b>	<b>Exkurs: Transformation traditioneller Industrie- und Gewerbegebiete</b>	<b>66</b>
5.1	Flächenrecycling und Flächenrevitalisierung.....	66
5.2	Bestandspflege und Neustrukturierung von Bestandsgebieten.....	67
5.3	Akteursebenen.....	68
<b>6.</b>	<b>Handlungskonzept und Schlussfazit.....</b>	<b>70</b>
6.1	Ausgangslage.....	70
6.2	Handlungsfeld I: Standortprofilierung.....	72
6.2.1	Profilierung im Kontext des Standorttyps „Produktions- und Logistikstandort“ .....	72
6.2.2	Fokussierung auf ausgewählte Nutzer- und Zielgruppen.....	75
6.2.3	Verbesserung der Orientierung (Zonierung) .....	75
6.3	Handlungsfeld II: Optimierung Infrastruktur.....	77
6.3.1	Verbesserung der Straßeninfrastruktur und des Wegenetzes .....	78
6.3.2	Reaktivierung Schieneninfrastruktur und Wasserwege .....	78
6.3.3	Integrierte Mobilität und Parkraumlösungen .....	78
6.3.4	Bedarfsgerechte Erweiterung des ÖPNV-Angebotes.....	79
6.3.5	Ausbau der IuK-Infrastruktur (Breitbandnetz).....	79
6.3.6	Verbesserung der sozialen und Versorgungsinfrastruktur.....	79
6.4	Handlungsfeld III: Aktive Flächenentwicklung.....	79
6.4.1	Aktives Flächenmanagement.....	80
6.4.2	Eruierung von Erweiterungspotenzialen.....	82
6.4.3	Planungsrechtliche Instrumente für Handlungsspielraum .....	85
6.5	Möglichkeiten zur Umsetzung .....	86
	<b>Literatur- und Quellenverzeichnis.....</b>	<b>92</b>
	<b>Anhang.....</b>	<b>94</b>

## **ZUSAMMENFASSUNG**

### ***Hintergrund und Aufgabe der Standortanalyse***

*Das Hamburger Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort gehört zu den wichtigsten Industrie- und Gewerbestandorten Hamburgs. In etwa 1.100 Unternehmen arbeiten dort rund 22.730 Beschäftigte. Insgesamt verfügt das Gebiet über 770 Hektar Gesamtgröße und ist damit nach dem Hafen der zweitgrößte zusammenhängende Industriestandort in Hamburg. Das Gebiet blickt auf eine lange Geschichte zurück und befindet sich aktuell in einem städtebaulichen und funktionalen Transformationsprozess. Dieser manifestiert sich in unterschiedlichen Herausforderungen.*

*Das Institut Georg Consulting Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie wurde mit einer Standortanalyse des Projektgebietes beauftragt. Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, die Rahmenbedingungen für den Standort, die Infrastruktur, die Flächensituation und den Branchenbesatz zu analysieren. Aufbauend auf SWOT-Bewertungen zu den jeweiligen Themenfeldern wurde ein Handlungskonzept mit umsetzungsorientierten Maßnahmen zur Fortentwicklung des Standortes erarbeitet.*

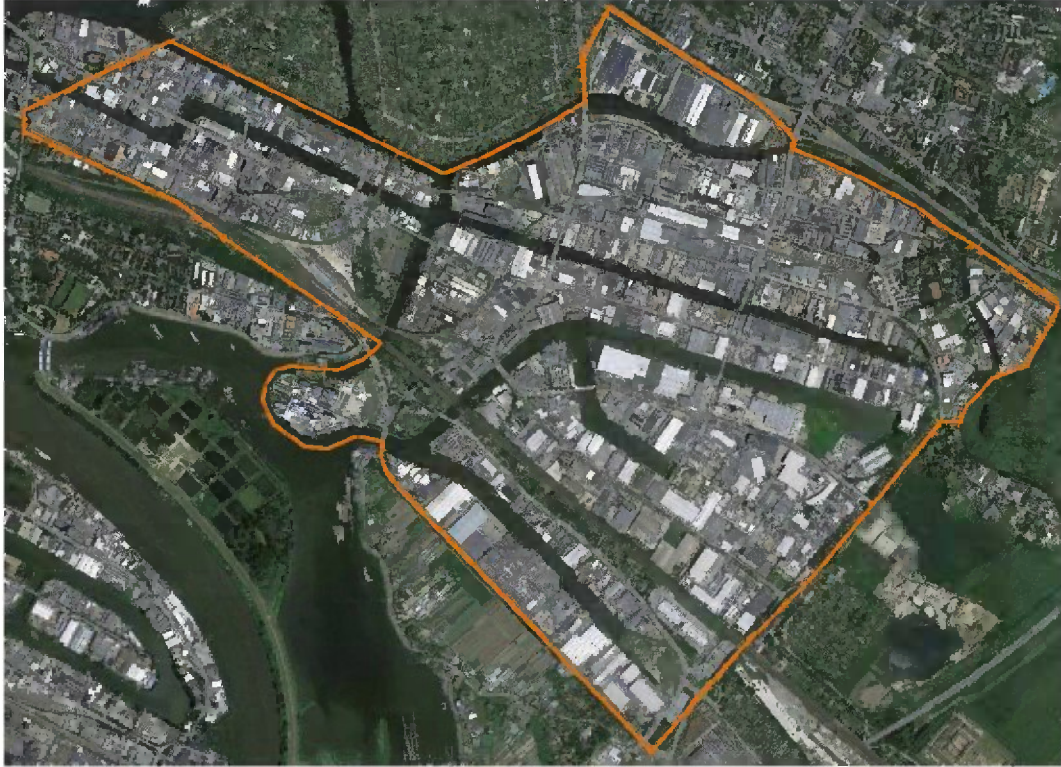
### ***Allgemeine Rahmenbedingungen***

*Aktuell wird der Standort im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ durch die Stadt Hamburg gefördert. In Folge des Transformationsprozesses gibt es am Projektstandort viele gewerbliche Nutzungen mit relativ geringer Wertschöpfung.*

*Der Standort zeichnet sich durch eine gute Lagequalität und verkehrliche Erreichbarkeit aus. Mit den Kanälen und einem gebietsinternen Schienennetz weist er darüber hinaus gute Voraussetzungen für eine trimodale Verkehrsinfrastruktur auf. Die Infrastruktur entspricht zum Teil jedoch nicht mehr den Anforderungen an einen modernen Industriestandort. Zudem verfügt das Gebiet nur über eine gering ausgebaute Versorgungsinfrastruktur und wenig Gastronomieangebote für Besucher und Mitarbeiter. Auch hinsichtlich der Anbindung an den ÖPNV zeigt sich Optimierungsbedarf. Zahlreiche Busverbindungen sind nicht auf die Schichtwechsel in den größeren Unternehmen abgestimmt.*

*Das Gebiet bietet insgesamt Beschäftigungsmöglichkeiten für Erwerbspersonen aller Qualifikationsniveaus. Die angrenzenden Wohngebiete im Norden des Projektgebietes bieten gleichzeitig ein erhebliches Arbeitskräftepotenzial für die ansässigen Unternehmen.*

Abb. 1: Abgrenzung des Projektgebietes (Luftbild)



Quellen: Google Maps (2015); Georg Consulting (2015).

### **Flächensituation**

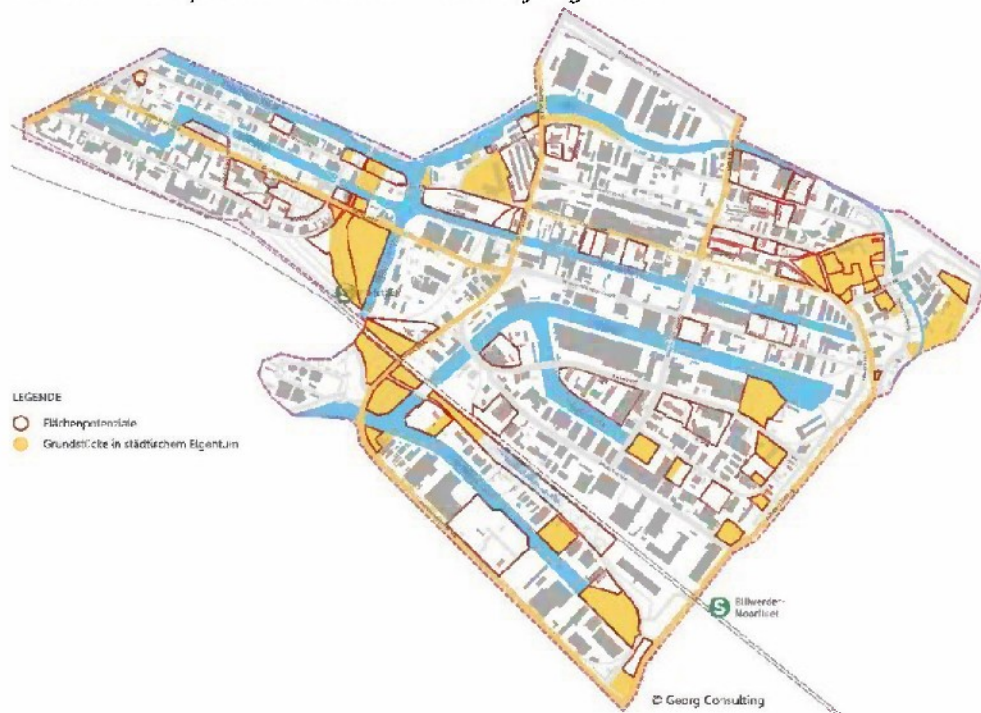
*Der Standort ist planungsrechtlich größtenteils als Industriegebiet ausgewiesen und hat wenige restriktive planerische Festsetzungen für industrielle und gewerbliche Nutzungen. Die Flächenentwicklung wird jedoch durch unterschiedliche Faktoren erschwert. Neben der Bodenkontamination stellt vor allem die geringe Flächenverfügbarkeit eine wesentliche Herausforderung dar. Zwar gibt es noch freie Grundstücke und eine relativ hohe Zahl untergenutzter Flächen. Diese befinden sich aber größtenteils in privatem Eigentum und sind kurzfristig nicht für eine gewerbliche Nutzung verfügbar. Aktuell können noch rund 15 Hektar für Ansiedlungen aktiviert werden. Perspektivisch könnte sich das Potenzial auf 50 Hektar erhöhen, da Verträge auf städtischen Grundstücken auslaufen. Die Potenzialflächen sind größtenteils relativ klein und nur wenige verfügen über mehrere Hektar Grundstücksfläche.*

*Erfahrungsgemäß sind Erweiterungsflächen für die Neustrukturierung von Bestandsgebieten wichtig. Für das Projektgebiet befinden sich die Erweiterungspotenziale vor allem im südöstlich und südwestlich angrenzenden Bereich.*

*Die städtebauliche Struktur ist an vielen Stellen mangelhaft und wirkt ungeordnet. Es gibt zu wenig Parkraum sowohl für Last- als auch für Personenkraftwagen. Auch gibt es keine Orientierungshilfen, zum Beispiel in Form von Hinweisschildern auf Teilgebiete und/oder Firmen.*

*Am Standort werden trotz der vielfach veralteten Objektqualitäten sowie offensichtlichen städtebaulichen und funktionalen Mängel relativ hohe Mietpreise erzielt. Dies wirkt sich restriktiv auf das Investitionsgeschehen im Gebiet aus, sodass Modernisierungen vielfach unterbleiben.*

*Abb. II: Flächenpotenziale innerhalb des Projektgebietes*



Kartengrundlage: IBA Hamburg GmbH.

Quellen: Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (2015); Georg Consulting (2015).

### ***Branchenstruktur und Unternehmensbesatz***

*Durch statistische Auswertungen und intensive Standortbegehungen des Projektgebietes konnten Schwerpunktbranchen identifiziert werden. Hierbei handelt es sich um folgende Branchen:*

- *Verarbeitendes Gewerbe (Produktion)*
- *Abwasser- und Abfallentsorgung (Recyclingwirtschaft), Energieversorgung*
- *Baugewerbe*
- *Kfz-Gewerbe*
- *Großhandel*
- *Verkehr und Lagerei*

*Die Beschäftigtenentwicklung in diesen Branchen verlief in den letzten Jahren in Hamburg, mit Ausnahme des Großhandels, positiv. Insofern ist das Gebiet Standort von Wachstumsbranchen. Die Branchen beziehungsweise Unternehmen des Gebietes wirken zudem über vertikale und horizontale Verflechtungen weit über den Projektstandort hinaus.*

*Der Standort Billbrook/Rothenburgsort ist Sitz einiger deutschlandweit und international tätiger Unternehmen. Größter Arbeitgeber im Gebiet ist die STILL GmbH, ein Hersteller für Gabelstapler und Hubwagen sowie Anbieter von Intralogistik-Lösungen. Auf die drei größten Unternehmen, zu denen ebenfalls auch die Polygon-Vatro GmbH und die Heinz Bräuer GmbH (Bäckerei Dat Backhus) gehören, entfallen ein Viertel der erfassten 23.307 standortabhängigen<sup>1</sup> Arbeitsplätze. Es gibt auch einen Besatz an standortabhängiger Dienstleistungsbeschäftigung am Standort, zum Beispiel in den freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen.*

*Tab. I: Rahmendaten zur Wirtschaftsstruktur in Hamburg (Fokus Schwerpunktbranchen)*

	Beschäftigung		Betriebsstätten		Steuerbare Umsätze	
	Anzahl Juni 2014	Entwicklung 2008-2014 in %	Anzahl Juni 2014	Entwicklung 2008-2014 in %	2013 in Mio. EUR	Entwicklung 2009-2013 in %
Verarbeitendes Gewerbe (Produktion)	99.332	0,3	2.315	-3,6	189.474	40,5
Energieversorgung	6.467	24,0	82	95,2	3.511	28,6
Abwasser- und Abfallentsorgung (Recyclingwirtschaft)	7.904	*	132	25,7	1.991	95,8
Baugewerbe	29.248	3,2	3.423	3,1	5.643	5,4
Kfz-Gewerbe	14.313	14,8	1.196	2,3	5.141	32,7
Großhandel	55.083	-5,5	3.621	-8,7	154.972	59,1
Verkehr und Lagerei	79.614	5,5	3.185	-1,8	17.581	-1,1
<b>Insgesamt</b>	<b>291.961</b>	<b>*</b>	<b>13.954</b>	<b>-2,1</b>	<b>378.316</b>	<b>43,8</b>
<b>Hamburg</b>	<b>892.508</b>	<b>11,8</b>	<b>52.102</b>	<b>5,6</b>	<b>470.206</b>	<b>37,8</b>

\* keine Angabe. Keine Beschäftigungszahlen für den Wirtschaftszweig Abwasser- und Abfallentsorgung verfügbar. Quellen: Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015); Georg Consulting (2015).

*Die Schwerpunktbranchen in Billbrook stehen vor vielfältigen Veränderungen und Herausforderungen, die auch die Standort- und Grundstücksanforderungen der Unternehmen vor Ort verändern. Dazu gehört zum Beispiel die zunehmende Digitalisierung (Industrie 4.0), die hohe Anforderungen an die Information- und Kommunikationsinfrastruktur stellt. Eine leistungsfähige Logistik ist in Hamburg nicht nur für eine funktionsfähige Hafenwirtschaft relevant, sondern auch für zahlreiche produzierende Unternehmen essenziell. Neue Produktionstechnologien erhöhen nicht selten auch die Anforderungen an die Logistik. Unter anderem stellen der Klimawandel und der Energieumbau Herausforderungen und Potenziale für die Bauwirtschaft dar. Auch im Zuge des Bedeutungszuwachses der Kreislaufwirtschaft steigen die Anforderungen an Unternehmen. Gleichzeitig ergeben sich hieraus aber auch Wachstumsimpulse für die Recyclingwirtschaft und Energieversorgung, die ebenfalls im Projektgebiet stark vertreten sind.*

<sup>1</sup> Die standortabhängige Beschäftigung bezieht sich auf die vom ansässigen Unternehmen abhängigen Beschäftigten. Die Arbeitsplätze befinden sich jedoch nicht zwangsläufig am Standort in Billbrook/Rothenburgsort.

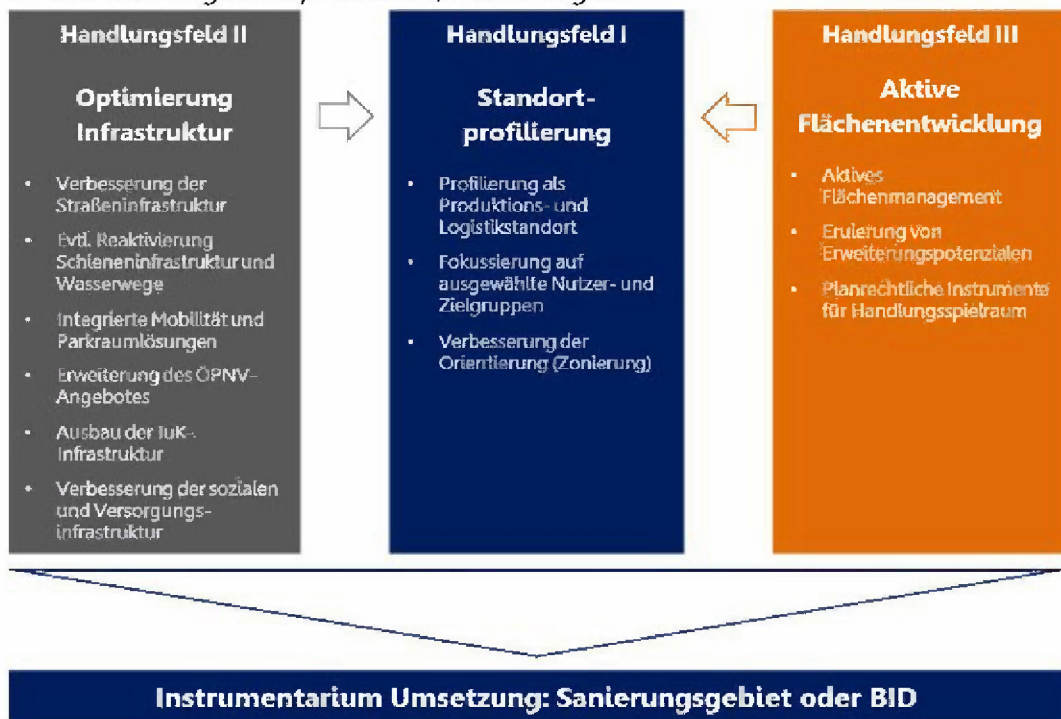


## Handlungskonzept

Aus den SWOT-Bewertungen der einzelnen Analyseschritte wurden entsprechende Handlungsfelder abgeleitet. Diese stellen zusammen mit umsetzungsorientierten Maßnahmen das Handlungskonzept zur Standortanalyse Billbrook/ Rothenburgsort dar und fließen als Input in das zu erstellende Gesamtkonzept der Hamburger Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und IBA Hamburg. Grundlegend sollten sich die Maßnahmen an den Bedarfen der ansässigen Unternehmen orientieren und eine Verbesserung der Standortqualität bewirken.

Weil Industrieflächen in Hamburg knapp sind, die Nachfrage nach Industrie- und Gewerbeflächen hoch ist und Abwanderungen vermieden werden sollen, ist der Standort langfristig für eine industrielle und gewerbliche Nutzung zu sichern. Um dieses Ziel zu erreichen, sollte für den Standort ein klares Leitbild entwickelt werden. Als Orientierung hierfür dient die vorliegende Hamburger Standorttypologie der Gewerbeflächennachfrage (Standorttyp „Produktions- und Logistikstandort“).

Abb. III: Handlungskonzept Billbrook/Rothenburgsort



Quellen: Georg Consulting (2015).

Hinsichtlich der Umsetzung der Maßnahmen müssen geeignete Instrumentarien entwickelt und Verfahren gefunden werden. Beispielhaft ist in diesem Zusammenhang auf die Einrichtung eines Sanierungsgebietes oder eines Business Improvement Districts (BID) in Teilbereichen des Projektgebietes hinzuweisen. Durch beide Instrumente eröffnen sich Handlungsspielräume und finanzielle Fördermöglichkeiten zur notwendigen Neustrukturierung und Fortentwicklung des Projektgebietes.

## 1. EINLEITUNG

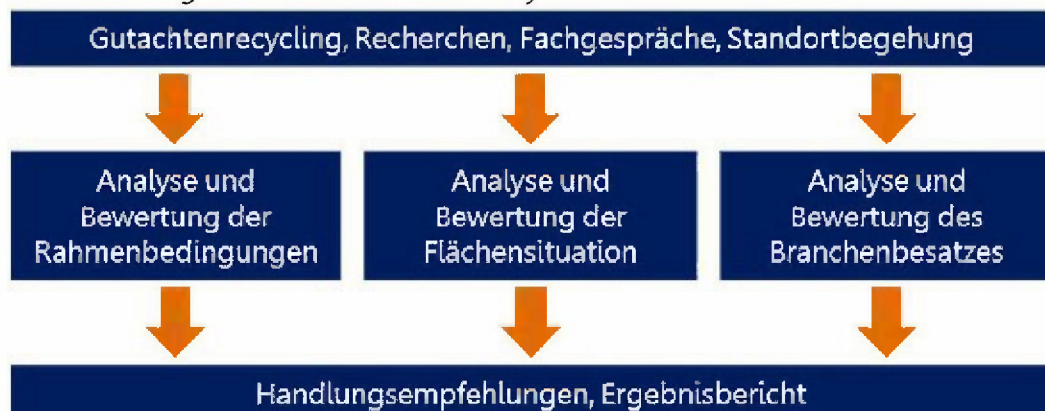
Das Hamburger Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort gehört zu den wichtigsten Industrie- und Gewerbestandorten Hamburgs. In etwa 1.100 Unternehmen arbeiten rund 22.730 Menschen. Insgesamt verfügt das Gebiet über 770 Hektar Gesamtgröße (ca. 565 ha Nettofläche). Es ist damit nach dem Hafen der zweitgrößte zusammenhängende Industriestandort in Hamburg und hat einen Anteil an der Landesfläche der Freien und Hansestadt Hamburg von rund einem Prozent.

Das Gebiet blickt auf eine lange Geschichte zurück und befindet sich aktuell in einem Transformationsprozess. Dieser drückt sich in unterschiedlichen Herausforderungen aus, mit denen zahlreiche ältere Industrie- und Gewerbegebiete konfrontiert sind. In den vergangenen Jahren haben sich auf immer mehr Flächen Nutzungen angesiedelt, die nicht zu einem modernen Industriestandort passen. Zukünftig soll das Gebiet wieder zu einem Magneten für moderne und innovative Unternehmen werden.

Neben der Bestandssicherung trägt hier die Neuansiedlung wertschöpfungsstarker Industrieunternehmen bei, die in Hamburg von der Nähe zum Hafen, dem guten Potenzial an Fachkräften und einer stabilen Energieversorgung profitieren. Die Hamburger Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH sowie die IBA Hamburg GmbH wurden daher von der FHH beauftragt, ein Handlungskonzept für die Revitalisierung und Modernisierung des Industriegebietes Billbrook/Rothenburgsort zu entwickeln.

Im Rahmen dieses Handlungskonzeptes wurde durch das Büro Georg Consulting eine Standortanalyse des Projektgebietes erstellt. Zunächst wurden bestehende Dokumente und Untersuchungen gesichtet sowie ergänzende Recherchearbeiten durchgeführt. Zusätzlich erfolgten Standortbegehungen sowie Fachgespräche mit relevanten Akteuren. Die Analyse setzt sich aus den drei Schwerpunktbereichen Rahmenbedingungen, Flächensituation sowie Branchenbesatz zusammen. Aufbauend auf SWOT-Bewertungen zu den jeweiligen Themenfeldern wurde ein Handlungskonzept mit umsetzungsorientierten Maßnahmen entwickelt.

*Abb. 1: Leistungsbausteine der Standortanalyse*



Quelle: Georg Consulting (2015).

In Kapitel 2 erfolgt die Analyse der Rahmenbedingungen mit einer anschließenden Bewertung (SWOT-Analyse). Darauf folgen in den Kapiteln 3 und 4 die Analyse und Bewertung der Flächensituation und des Branchenbesatzes. Im Anschluss daran werden Aspekte der Transformation von älteren, traditionellen Industrie- und Gewerbegebieten erläutert. Zuletzt wird das Handlungskonzept der Standortanalyse dargestellt und mit einem Fazit abgeschlossen.

## 2. ANALYSE DER RAHMENBEDINGUNGEN

### 2.1 Allgemeine Informationen

Der Standort erstreckt sich südöstlich der Hamburger Innenstadt und ist ein historisch gewachsenes Industriegebiet, das zu Beginn des 20. Jahrhunderts erschlossen wurde. Aufgrund der dynamisch wachsenden Industrie in der Hansestadt wurden zusätzliche Industrie- und Gewerbeflächen benötigt. Im Bereich des heutigen Projektgebietes wurden deshalb Kanäle und Geländeerhöhungen angelegt, sodass sich Industrieunternehmen in Billbrook und Rothenburgsort ansiedeln konnten. Die Kanäle wurden zur Entwässerung genutzt, da es sich um ein ehemaliges Sumpfgebiet handelt. Im Zweiten Weltkrieg wurde der Standort stark zerstört, behielt jedoch im Anschluss seine industrielle Nutzung.

*Abb. 2: Projektgebiet im gesamtstädtischen Kontext*



Quellen: Google Maps (2015); Georg Consulting (2015).

Die Abgrenzungen des Projektgebietes stimmen weitestgehend mit den Stadtteilgrenzen überein. In Rothenburgsort umfasst das Projektgebiet den nordöstlichen Bereich des Stadtteils (vgl. Abb. 3). In Billbrook stimmen die Gebietsabgrenzungen weitestgehend mit den Stadtteilgrenzen überein.

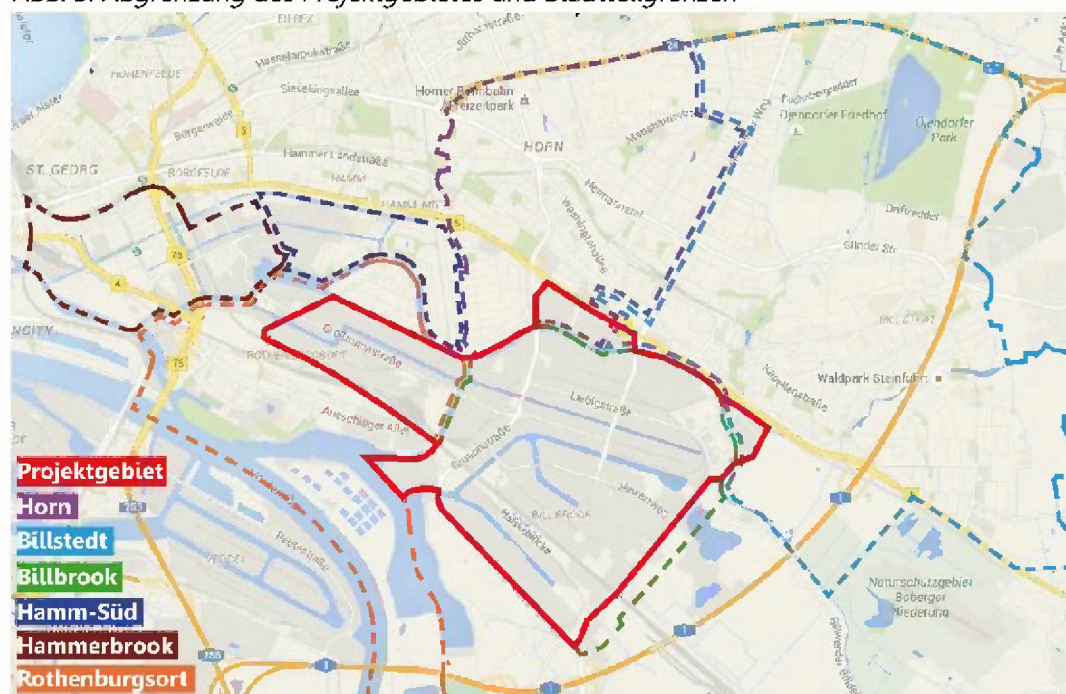
Heute ist der Standort im Bereich Rothenburgsort von kleineren Parzellen geprägt, während Billbrook gröbere Strukturen aufweist. Hier sind vermehrt große Logistikimmobilien und im Norden teilweise Gewerbehöfe zu finden. Die Kanäle geben die Struktur innerhalb des Gebietes in Ost-West-Richtung vor. Das Straßennetz orientiert sich einerseits an den Kanälen, andererseits verlaufen in Nord-Süd-Richtung zwei Hauptverkehrsstraßen. Das Industriegebiet befindet sich in Transforma-

tion. Der Gebäudebestand ist teilweise veraltet und entspricht nicht modernen Anforderungen. Aufgrund der Flächenknappheit und der hohen Gewerbeflächen- nachfrage ist aber kaum Leerstand zu beobachten. Gleichzeitig sind viele Grund- stücke nicht optimal genutzt, wodurch sich Flächenpotenziale ergeben.

Der Standort ist vor allem durch Speditionen sowie Lagerei- und Versorgungsun- ternehmen geprägt. Des Weiteren stellen das Baugewerbe, die Chemie- und Kunst- stoffproduktion, der Maschinenbau, die Lebensmittelproduktion sowie der Groß- handel wichtige Branchen im Projektgebiet dar. Eine genaue Erläuterung der Un- ternehmens- und Branchenstruktur erfolgt in Kapitel 4.

Wohnen spielt im Projektgebiet nur eine untergeordnete Rolle. Im Jahr 2014 hatten 1.398 Personen ihren Wohnsitz in Billbrook (vgl. Statistikamt Nord 2015). Die Wohnnutzung konzentriert sich weitestgehend im Nordosten des Stadtteils. Hier befindet sich unter anderem im Bereich Billbrookdeich/Berzeliusstraße eine öffent- lich rechtliche Unterbringung (Folgeunterbringung für Asylbewerber) mit rund 600 Plätzen. Hinzu kommt die öffentlich-rechtliche Unterbringung am Billstieg, wo ebenfalls 600 Menschen wohnen. An der Halskestraße befinden sich mehrere Mehr- familienhäuser. Des Weiteren sind einzelne Wohnungen innerhalb des Gebietes zu finden, die historisch bedingt vorhanden sind. Im westlichen Teil des Projektgebiet- es, der zum Stadtteil Rothenburgsort gehört, ist keine nennenswerte Wohnnut- zung vorzufinden.

Abb. 3: Abgrenzung des Projektgebietes und Stadtteilgrenzen



Quellen: IBA Hamburg GmbH (2015); Google Maps (2015); Georg Consulting (2015).

## 2.2 Gesamtstädtischer Kontext und Umfeld

Im gesamtstädtischen Kontext kommt dem Standort aufgrund seiner Größe und hohen Anzahl von Arbeitsplätzen eine zentrale Bedeutung zu. Die gute Lagequalität und verkehrliche Erreichbarkeit sind attraktive Standortfaktoren des Projektgebietes. Das direkte Umfeld des Projektgebietes ist durch unterschiedliche Nutzungen geprägt (vgl. Abb. 4). Im Nordosten schließt sich eine Gewerbenutzung im Bereich Rothenburgsort und Hammerbrook an. Westlich davon befinden sich im Stadtteil Hamm-Süd Wohnnutzungen und Kleingärten. Die Billhuder Insel ist im Flächennutzungsplan als Mischgebiet ausgewiesen. Aktuell befinden sich hier jedoch ebenfalls Kleingärten. Im Nordosten gibt es einen direkten Übergang zur Wohnnutzung im Bereich Horn und Billstedt, begrenzt durch die Bundesstraße 5. Der Südwesten wird auf der anderen Seite des Unteren Landwegs von Kleingärten und als Kiesabbaustelle genutzt. Die Flächen angrenzend zur Andreas-Meyer-Straße sind landwirtschaftliche Anbauflächen. Nordwestlich davon wird das Gebiet durch die Bahnschienen der Strecke Innenstadt-Bergedorf begrenzt. Dort befinden sich im Stadtteil Rothenburgsort auf Höhe des Bahnhofs Tiefstack gewerbliche Nutzungen entlang der Ausschläger Allee, die Richtung Westen in eine Wohnbebauung übergehen.

Abb. 4: Umfeld des Projektgebietes (Luftbild)



Quellen: Hamburg.de (2015); Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung Hamburg (2015).

Für die umliegenden Wohnquartiere im Norden nimmt das Industriegebiet eine wichtige Funktion als wohnortnaher Arbeitsort ein. Des Weiteren ergeben sich aufgrund der Verfügbarkeit von Arbeitskräften in den benachbarten Stadtteilen erhebliche Potenziale für den Standort. Gleichzeitig können durch die angrenzenden Wohnquartiere jedoch auch Nutzungskonflikte entstehen, die eine gewerbliche und industrielle Nutzung im Projektgebiet einschränken können (vgl. Kapitel 3.1).

Das Projektgebiet ist Teil des Stadtentwicklungskonzeptes „Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in HamburgOst“, welches im Sommer 2014 vom Ersten Bürgermeister, der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) sowie dem Bezirksamt Hamburg-Mitte vorgestellt wurde. Das Konzept bezieht sich auf die Stadtteile Hammerbrook, Borgfelde, Hamm, Rothenburgsort, Billbrook, Horn und Billstedt und definiert insgesamt elf Fokusräume. Einer dieser Fokusräume ist das Industriegebiet Billbrook, welches als Standort für die „Industrie von morgen“ bezeichnet und als ein wichtiger Bestandteil einer modernen Industrie- und Gewerbeflächenentwicklung in der Stadt Hamburg angesehen wird. Das Projektgebiet soll laut des Konzeptes ein „Magnet für die Industrieansiedlung“ werden und „Raum für neue zukunftsfähige Arbeitsplätze“ bieten (vgl. BSU 2014). Durch die vorgesehenen Entwicklungsmaßnahmen im Osten Hamburgs steigt auch die Attraktivität des Gebietes für private Investoren. Mittlerweile wird eine erhöhte Aktivität der Flächenankäufe im Umfeld des Projektgebietes beobachtet. Hierdurch ist ein erhöhter Druck auf die Flächenverfügbarkeit und eine verstärkte Flächenkonkurrenz zwischen Gewerbe- und Wohnnutzung zu beobachten. Westlich des Projektgebietes schließt sich der Fokusraum Billebogen an. Zur Entwicklung dieses Teilraums wurde die Billebogen Entwicklungsgesellschaft GmbH & Co. KG gegründet, um in einem ersten Schritt städtische Grundstücke in der Größenordnung von rund 19 Hektar für eine gewerbliche Nutzung zu entwickeln. Die Entwicklung übernimmt die HafenCity Hamburg GmbH. Der Billebogen wird stadträumlich als Eingang zum Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort angesehen.

### **2.3 Arbeitsmarktpotenzial**

In der Metropolregion Hamburg summiert sich die erwerbsfähige Bevölkerung<sup>2</sup> auf rund 3,5 Millionen Menschen. Die Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort lag im Juni 2014 bei etwa 1,9 Million, wovon 892.508 Beschäftigte auf die Stadt Hamburg entfielen. Die Mehrheit der Beschäftigten verfügt mit 60,1 Prozent über einen anerkannten Berufsabschluss (DE: 62,7 %). Die Zahl der Hochqualifizierten (Personen mit einem akademischen Berufsabschluss) lag in der Metropolregion bei 13,7 Prozent (DE: 13,8 %). 10,6 Prozent der Beschäftigten verfügen über keine abgeschlossene Berufsausbildung (DE: 11,1). In der Stadt Hamburg fällt der Anteil der Hochqualifizierten an der Gesamtbeschäftigung mit 19,6 Prozent deutlich höher aus. Dies lässt sich unter anderem damit begründen, dass der Anteil von Arbeitsplätzen für Hochqualifizierte aufgrund des fortgeschrittenen wissensbasierten Strukturwandels in Großstädten tendenziell höher ausfällt als im ländlichen Raum. Gleichzeitig verfügten 53,4 Prozent der Beschäftigten in der Hansestadt über einen anerkannten Berufsabschluss. Der Anteil der Beschäftigten ohne Berufsabschluss lag ebenfalls bei 10,6 Prozent. Insgesamt gab es in Hamburg 1,2 Million Menschen im erwerbsfähigen Alter (vgl. Tab. 1).

---

<sup>2</sup> Zur erwerbsfähigen Bevölkerung zählen alle Personen im Alter von 15 bis unter 65 Jahren

Tab. 1: Beschäftigungsstruktur in der Metropolregion Hamburg und in der Stadt Hamburg nach beruflichen Abschlüssen am 30. Juni 2014

	Insgesamt	davon ohne Berufsabschluss	davon anerkannter Berufsabschluss	davon akademischer Berufsabschluss	davon keine Angabe
<b>Metropolregion Hamburg*</b>	1.889.069	199.572	1.135.505	258.523	295.469
<b>Hamburg</b>	892.508	94.004	476.504	174.810	147.190

\* Der Kreis Ludwigslust-Parchim wird hier vollständig gezählt

Quellen: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2015); Georg Consulting (2015).

Die erwerbsfähige Bevölkerung in den umliegenden Stadtteilen umfasste im Jahresdurchschnitt 2014 110.635 Personen, wovon 57.476 sozialversicherungspflichtig beschäftigt waren (vgl. Tab. 2). Die Zahl der Arbeitslosen in den umliegenden Stadtteilen betrug im Jahresdurchschnitt 2014 9.465 Personen. Die Arbeitslosenquote liegt in allen Gebietseinheiten über dem städtischen Durchschnitt von 5,8 Prozent. Insgesamt ergibt sich im lokalen Umfeld ein erhebliches Arbeitskräftepotenzial für den Industriestandort. Dies betrifft in besonderem Maße die bevölkerungsstarken Stadtteile Billstedt, Hamm und Horn. Genauere Daten zum beruflichen Qualifizierungsgrad der Bevölkerung in den Stadtteilen sind nicht verfügbar. Aspekte der gesamtstädtischen sowie der gebietsbezogenen Beschäftigungsstruktur sind in Kapitel 4 zu finden.

Tab. 2: Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen der umliegenden Stadtteile 2014

	Bevölkerung insgesamt	Erwerbsfähige Bevölkerung (15- bis unter 65-Jährige)	SVP-Beschäftigte (Wohnort)	Anteil Arbeitslose an 15- bis unter 65-Jährigen
<b>Jahresdurchschnitt</b>				<b>%</b>
Billstedt	69.570	46.288	22.496	9,6
Billbrook	1.398	981	318	13,2
Hamm	37.520	28.296	16.836	6,3
Hammerbrook	2.170	1.952	937	9,5
Horn	37.614	26.709	13.755	8,6
Rothenburgsort	8.992	6.409	3.134	10,1
<b>Umliegende Stadtteile</b>	<b>157.264</b>	<b>110.635</b>	<b>57.476</b>	<b>8,6</b>
Hamburg	1.788.994	1.220.184	656.459	5,8

Quellen: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2014); Georg Consulting (2015).

## 2.4 Makrolage und Erreichbarkeit

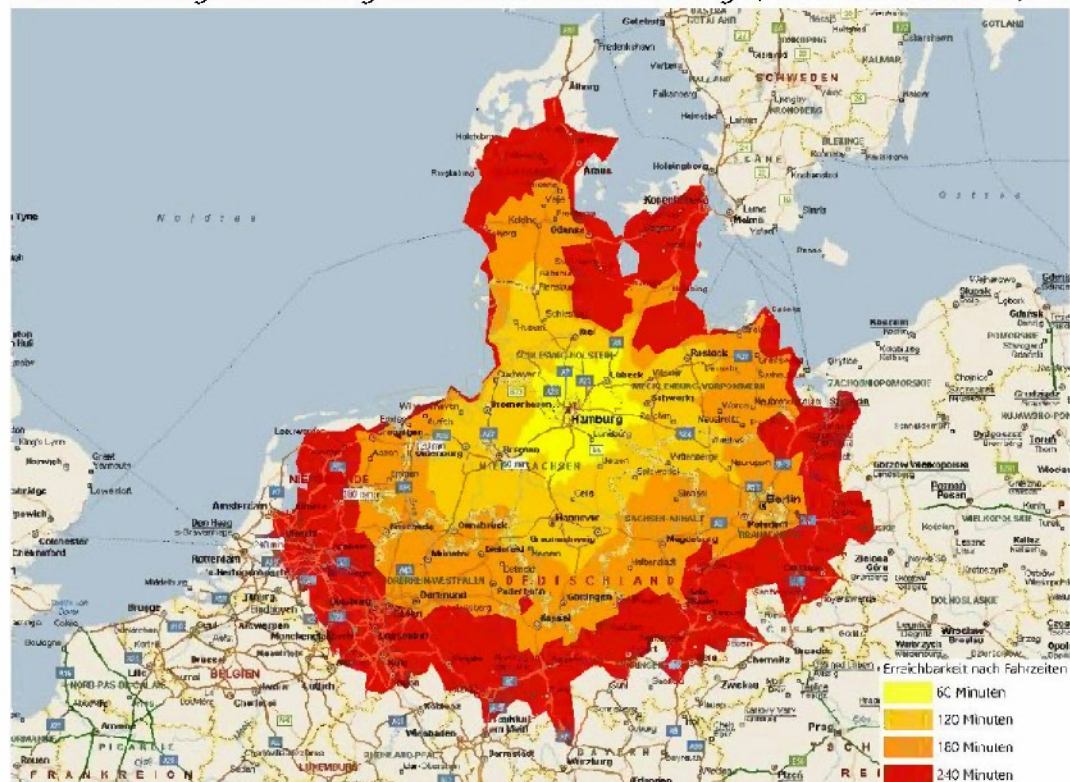
Hamburg ist aufgrund des Hafens, der neben Rotterdam und Antwerpen zu den größten in Europa gehört, einer der wichtigsten Logistikstandorte Deutschlands. Der Hafen gewährleistet eine optimale Anbindung an die weltweiten Beschaffungs- und Absatzmärkte. Im Jahr 2014 wurden 9,7 Millionen TEU umgeschlagen, was einem Wachstum von fünf Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Durch die räumliche Lage nimmt Hamburg eine zentrale Funktion als Drehkreuz zwischen Mitteleuropa und Skandinavien ein. In Richtung Skandinavien gilt die Stadt als



Scheitelpunkt der Fehmarnbelt- und der Jütland-Route. Der Standort Hamburg hat insgesamt eine gut ausgebaute Infrastruktur. Hierzu gehören neben der Wasseranbindung über den Hafen auch die Schienenanbindung, der Luftverkehr sowie das Fernstraßennetz. Hamburg hat diverse Schnellzugverbindungen in andere deutsche und europäische Metropolen sowie eine hervorragende Anbindung für den überregionalen Güterverkehr auf der Schiene. Der Flughafen Hamburg bietet ein Angebot an nationalen und internationalen Flugverbindungen. Mit den A1 und A7 verlaufen zwei der wichtigsten Verkehrsadern Deutschlands durch Hamburg.

Innerhalb etwa einer Stunde können weitere wichtige Oberzentren wie Bremen, Kiel, Lübeck und Schwerin erreicht werden (vgl. Abb. 5). Die Bundeshauptstadt Berlin ist etwa 2,5 Stunden Fahrzeit entfernt. Zur dänischen Grenze sind es circa zwei Stunden Fahrzeit. Die europäischen Metropolen Amsterdam, Kopenhagen, Köln und Frankfurt sind nur etwa vier Stunden entfernt.

Abb. 5: Makrolage und überregionale Erreichbarkeit Hamburgs (Fahrzeiten in Minuten)

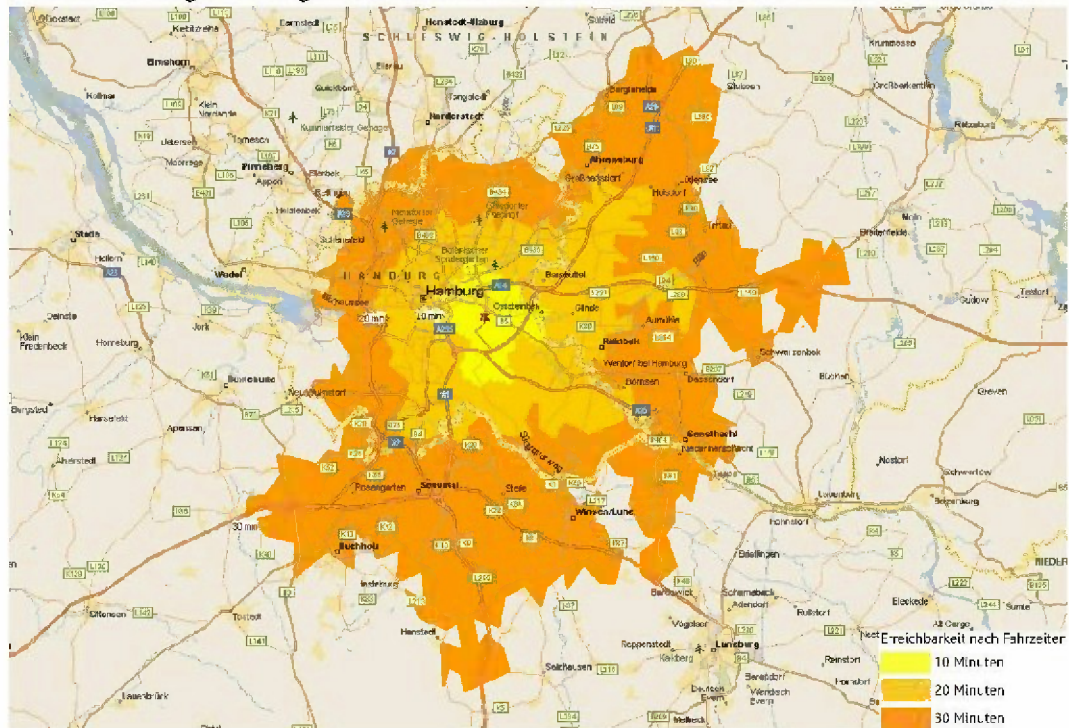


Quelle: Georg Consulting (2015).

Durch die Größe des Gebietes ergeben sich unterschiedliche Erreichbarkeiten. In der folgenden Abbildung wird beispielhaft die regionale Erreichbarkeit (10-20-30 Fahrminuten) des Standortes Ecke Werner-Siemens-Weg/Wöhlerbrücke dargestellt (vgl. Abb. 6). Der Standort verfügt mit dem innerhalb des Projektgebietes verlaufenden Ring 2 (Wöhlerstraße, Grusonstraße, Andreas-Meyer-Straße) sowie der im Nordosten angrenzenden Bundesstraße 5 über eine optimale Erreichbarkeit (vgl. Abb. 7). Der Hamburger Hafen ist innerhalb von zehn bis 20 Fahrminuten erreichbar, gleiches gilt für die Innenstadt (Hauptbahnhof). Durch die direkte Anbin-

dung an die Bundesstraße 5, ist die Bundesautobahn 1 innerhalb von zehn Fahr-  
 minuten sowohl im Bereich Elbbrücken (über die BAB 255) als auch über die An-  
 schlussstellen Moorfleet oder Billstedt erreichbar. Die nächste Anschlussstelle der  
 Bundesautobahn 7 ist etwa 20 Fahrminuten entfernt. Innerhalb von 30 Fahrminuten  
 sind diverse Ziele außerhalb des Stadtgebietes sowie der Hamburger Westen zu  
 erreichen.

*Abb. 6: Mikrolage und regionale Erreichbarkeit des Standortes (Fahrzeiten in Minuten)*



Quelle: Georg Consulting (2015).

*Abb. 7: Mikrolage und Anbindung des Standortes*



Quellen: Google Maps (2015); Georg Consulting (2015).

## **2.5 Infrastruktur**

### **2.5.1 Straßeninfrastruktur**

Aus einer Bestandsaufnahme der Infrastruktur<sup>3</sup> innerhalb des Industriegebietes geht hervor, dass die Straßen von unterschiedlicher Qualität sind. Die Fahrbahnoberfläche ist in einigen Bereichen in gutem Zustand, in anderen Abschnitten sind Erhaltungsmaßnahmen notwendig, die teilweise bereits geplant sind. Das Straßennetz weist kein einheitliches Bild auf. Einige Straßenzüge verfügen noch über eine Pflasterung oder betriebliche Bahnübergänge (z.B. Mühlenhagen, Werner-Siemens-Straße). Insgesamt unterteilt sich das Straßennetz im Projektgebiet in 13 Kilometer Hauptverkehrs- und 25 Kilometer Bezirksstraßen. Der Untere Landweg, der als Hauptverkehrsstraße eingeordnet ist, wird aufgrund des geringen Ausbaustandards vergleichsweise wenig genutzt. Hingegen wird die Route über die Bredowstraße und Moorfleeter Straße intensiver genutzt. Geh- und Radwege spielen aufgrund der Nutzungscharakteristik als Industrie- und Gewerbegebiet eine untergeordnete Rolle. Diese befinden sich in einem schlechten Zustand und entsprechen weitestgehend nicht den geltenden Regelwerken. Viele der Flächen werden als Parkraum genutzt.

### **2.5.2 Schieneninfrastruktur**

Innerhalb des Bereiches Billbrook verfügt die AKN Eisenbahn AG über zwei Konzessionen (Streckenabschnitt Tiefstack-Billstedt und der Güterbahnhof Industriegebiet Hamburg-Ost) zum Betrieb öffentlicher Eisenbahninfrastruktur (vgl. Abb. 8). Ein Teil der Flächen ist aktuell betrieblich gesperrt, da eine eisenbahnrechtliche Stilllegung beantragt wurde. Dieses Verfahren ist zeitaufwändig und schließt eine Nutzungsänderung im Vorwege aus. Neben der öffentlichen Schieneninfrastruktur verfügen einige Unternehmen im Projektgebiet über einen privaten Gleisanschluss (Gleisanschließer). Diese haben privatrechtliche Verträge über den Anschluss an die öffentliche Infrastruktur mit dem Betreiber AKN Eisenbahn AG geschlossen. Im Südwesten des Projektgebietes befindet sich angrenzend der Umschlagbahnhof Hamburg-Billwerder. Der Terminal wurde 1993 in Betrieb genommen und weist eine Kapazität von 400.000 Ladeeinheiten/Jahr auf. Er gehört zu den modernsten Terminals seiner Art und stellt eine wichtige intermodale Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene dar.

### **2.5.3 Wasserinfrastruktur**

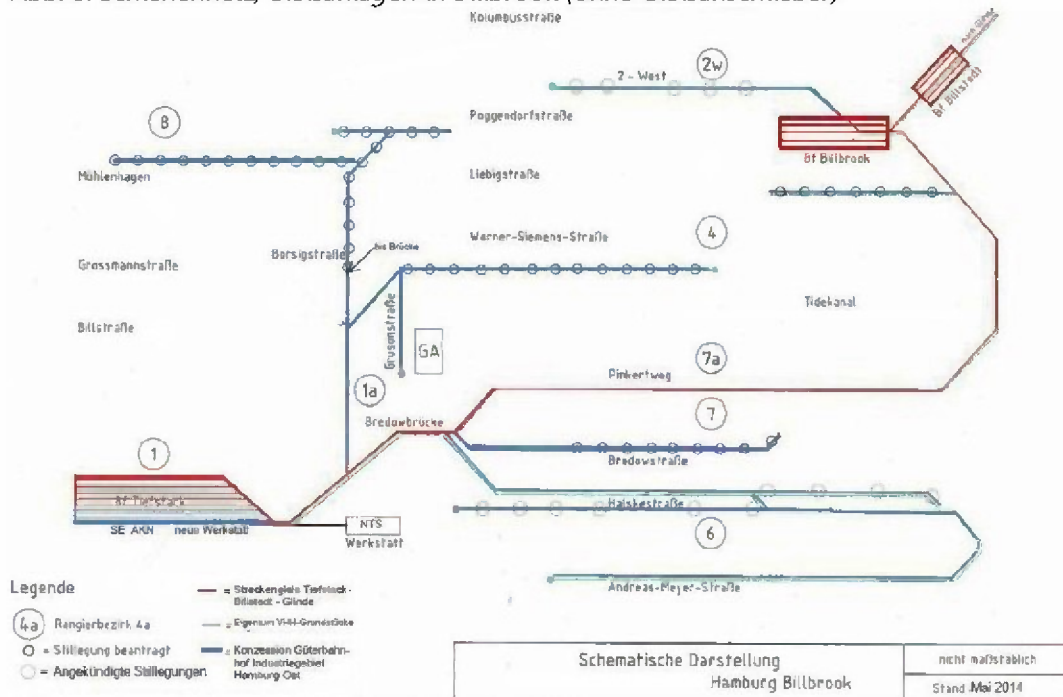
Das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort zeichnet sich durch seine umfangreichen Wasserlagen aus. Insgesamt verlaufen fünf Kanäle durch den Standort: der Tiefstackkanal, Billbrookkanal, Tidekanal, Moorfleetkanal und der Industriekanal. Diese teilen sich (vgl. Abb. 9) in tideabhängige (Billbrookkanal, Tiefstackkanal) sowie tideunabhängige Kanäle (Tidekanal, Industriekanal, Moorfleetkanal). Erstere sind durchschnittlich vier bis sechs Stunden täglich nutzbar und werden trotz der geringen Durchfahrtshöhe von einigen Unternehmen (z. B. Cityboats Yachtbau,

---

<sup>3</sup> Vgl. BWVI 2014

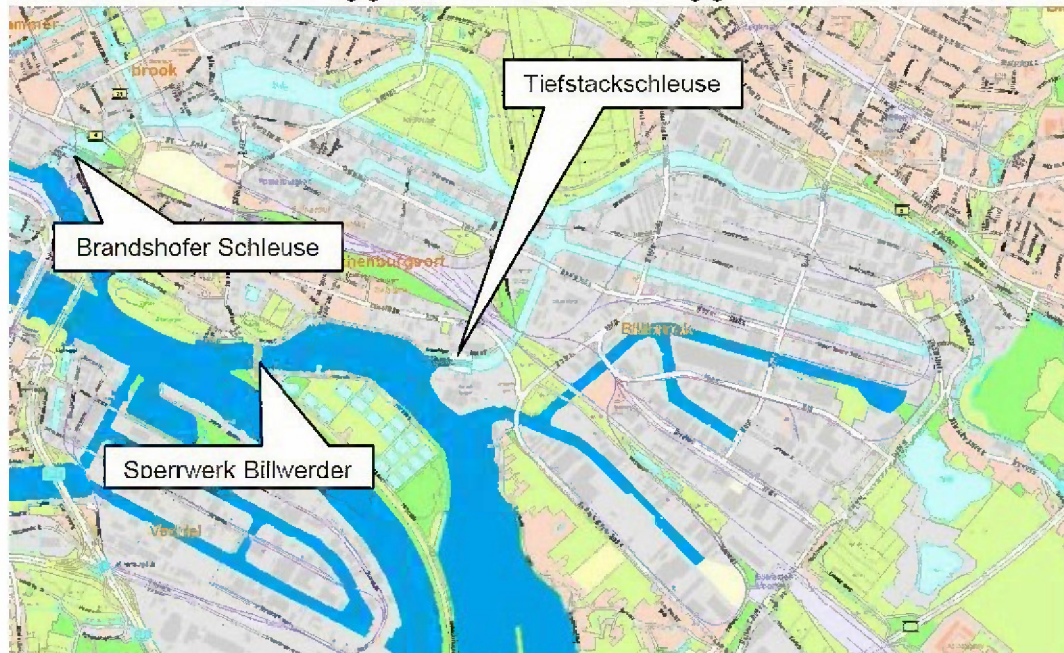
Thyssen Krupp, Securitas) intensiv genutzt. Daneben sind auf den Grundstücken in Kanallage noch diverse Verladeanlagen zu finden, die aktuell nicht genutzt werden. Da viele der Unternehmen beziehungsweise Grundstückseigentümer jedoch weiterhin ihre wasserrechtlichen Gebühren abtreten, scheint eine zukünftige Nutzung dieser Anlagen nicht ausgeschlossen.

Abb. 8: Schienennetz/Gleisanlagen in Billbrook (ohne Gleisanschließer)



Quelle: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (2014).

Abb. 9: Kanalnetz (tideabhängig: dunkelblau, tideunabhängig: hellblau)

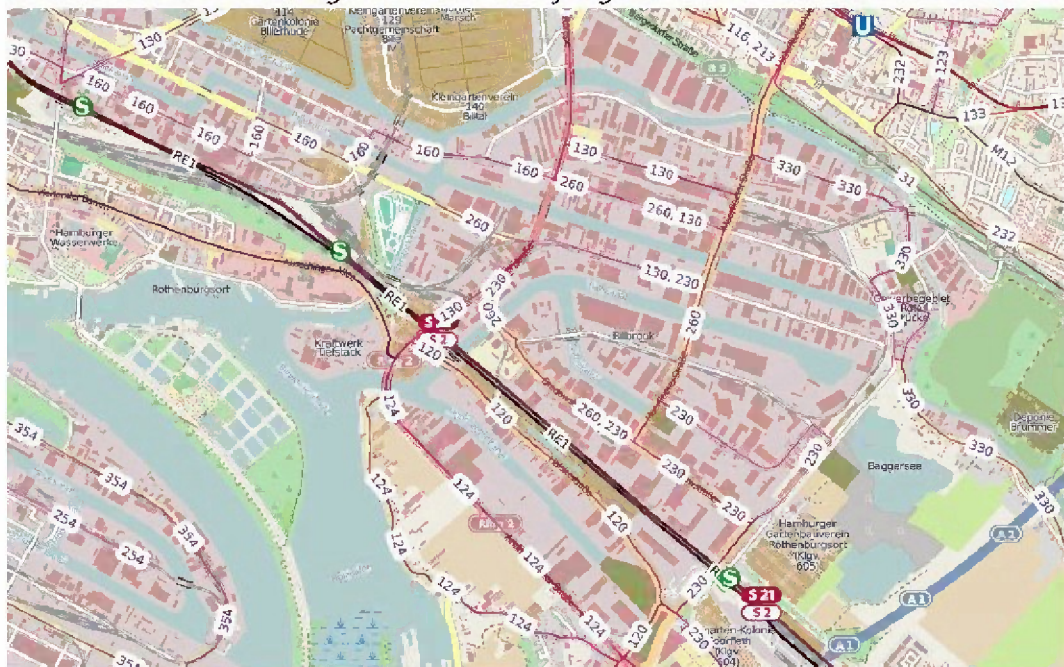


Quelle: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (2014).

## 2.5.4 Öffentlicher Nahverkehr im Projektgebiet

Das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort ist im südlichen Bereich über die S-Bahnhaltestelle Billwerder-Moorfleet an das städtische Schienennetz angebunden. Von dort erreicht man den Hauptbahnhof in elf Fahrminuten. Nahe des Verkehrsübungsplatzes befindet sich die S-Bahnhaltestelle Tiefstack (acht Fahrminuten bis zum Hauptbahnhof). Nördlich angrenzend befindet sich des Weiteren die U-Bahnhaltestelle Billstedt (zwölf Fahrminuten bis zum Hauptbahnhof). Innerhalb des Industriegebietes verkehren diverse Buslinien (120, 124, 130, 230, 330, 160, 260), die Anschluss an den schienengebundenen Nahverkehr bieten. Im gesamten Projektgebiet gibt es 48 Bushaltestellen. Der S-Bahnhof wird durchschnittlich von 4.000 Fahrgästen pro Tag frequentiert (Ein- und Ausstieg). Hinsichtlich des ÖPNV-Angebotes gibt es laut ansässigen Unternehmen jedoch Bedarfe, die Taktung zu verdichten („zeitlich und quantitativ“). Viele Busse verkehren während des Tages nur etwa alle zwanzig Minuten und sind nicht auf die Schichtwechsel in den größeren Unternehmen abgestimmt. Gerade abseits der Hauptverkehrszeiten ist das ÖPNV-Angebot im Gebiet unzureichend.

Abb. 10: ÖPNV-Erschließung innerhalb des Projektgebietes



Quelle: Hamburger Verkehrsverbund (2015).

## 2.5.5 Ver- und Entsorgungsinfrastruktur

Aspekte der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur werden im Rahmen der Infrastrukturstudie untersucht, die zurzeit parallel erstellt wird.

## 2.5.6 Informations- und Kommunikationsinfrastruktur

Aspekte der Informations- und Kommunikationsinfrastruktur werden ebenfalls im Rahmen der Infrastrukturstudie untersucht. In Gesprächen wurde in diesem Zu-

sammenhang angemerkt, dass nur vereinzelt ein Breitbandanschluss im Projektgebiet vorhanden ist und sich viele Unternehmen mit Insellösungen behelfen. Ein Ausbau ist aktuell nicht vorgesehen. Gerade in Bezug auf die Ansiedlung technologieorientierter Unternehmen stellt dies einen wesentlichen Nachteil für den Standort dar.

### **2.5.7 Nahversorgung**

Einzelhandelsbetriebe sind laut Bebauungsplan im Projektgebiet unzulässig. Ausnahmen bestehen für Läden unter 500 Quadratmetern Geschossfläche, die der Versorgung der im Plangebiet Beschäftigten dienen (vgl. Kapitel 3.1). Das Gastronomieangebot beschränkt sich auf Imbissbuden und einige wenige Restaurants. Dem italienischen Großhandelsbetrieb Andronaco ist ein Bistro angegliedert, das zur Mittagszeit stark frequentiert ist. Größere Unternehmen betreiben eigene Kantinen für ihre Mitarbeiter. Am Standort befinden sich mit dem Hotel Böttcherhof, Hotel Moorfleet und Amedia drei Beherbergungsbetriebe. Im Stadtteil Billbrook gibt es zwei Kindertagesstätten (Kita Billbrookdeich, Kanalhaus Hamm-Süd e.V. Kindertagesheim). Des Weiteren gibt es eine Grundschule mit 125 Schülern am Billbrookdeich. Niedergelassene Ärzte gibt es vor Ort nicht. Ein kleines Lebensmittelangebot wird durch zwei Tankstellenshops gewährleistet.

## **2.6 Bisherige strategische Maßnahmen**

Der Ausgangspunkt zur strategischen Bestandsentwicklung des Industriegebietes Billbrook/Rothenburgsort entspringt den Aktivitäten der Logistik-Initiative Hamburg. Im Rahmen des Handlungsfeldes „Logistikkerechte Gewerbeflächen“ wurden bereits im Jahr 2006 Ortsbegehungen im Bereich Billbrook durchgeführt. Ziel war es, Flächenpotenziale für Logistikunternehmen zu identifizieren, da dieser Standort durch seine guten Lageeigenschaften für diese Branche einen hohen Attraktivitätsgrad aufweist. Im darauffolgenden Jahr wurde der „Masterplan Logistikflächen“ in der Senatsdrucksache 2007/00319 festgelegt: „Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (federführend) wird beauftragt, zusammen mit der Behörde für Wirtschaft und Arbeit, der Finanzbehörde und dem Bezirksamt Hamburg-Mitte am Beispiel des Industriegebietes Billbrook Handlungsmöglichkeiten für die Bestandsentwicklung von Logistik-geeigneten Flächen zu prüfen.“ Der Teil des Projektgebietes im Stadtteil Rothenburgsort war zu diesem Zeitpunkt kein Bestandteil der Untersuchung.

Damit sollten am Beispiel Billbrook mögliche Handlungsansätze zum Thema Innenentwicklung von bestehenden Industrie- und Gewerbegebieten erarbeitet werden. Nachdem im Jahr 2009 die Voruntersuchungen abgeschlossen wurden, stellten die Behörde für Wirtschaft und Arbeit sowie das Bezirksamt Hamburg-Mitte finanzielle Mittel zur Projektumsetzung zur Verfügung.

Das Projekt „Bestandsentwicklung Billbrook“ wurde im Zeitraum 1. Oktober 2009 bis 30. September 2011 durchgeführt. Die Arbeitsgruppe setzte sich aus den Auftraggebern, der Behörde für Wirtschaft und Arbeit, dem Bezirksamt Hamburg-

Mitte, der Behörde für Stadtentwicklung um Umwelt (Federführung), der Finanzbehörde sowie der Handelskammer Hamburg zusammen. Die operative Ausführung erfolgte durch die Hamburger Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (HWF), da diese erster Ansprechpartner für Flächenanfragen in der Stadt Hamburg ist. Für das Projektmanagement waren die HWF-Mitarbeiter Stefan Neumann und Uta Stammer verantwortlich. Die Handlungsfelder konzentrierten sich auf die drei definierten Bereiche Situationsanalyse, Flächenaktivierung und Kommunikation. Am Ende des Bearbeitungszeitraums wurden von den Projektmanagern Steckbriefe der Potenzialflächen sowie allgemeine Lösungsansätze zur Flächenaktivierung formuliert, die dem Abschlussbericht „Bestandentwicklung Billbrook“ zu entnehmen sind. Im Juli 2014 erfolgte die Vorstellung des Konzeptes „Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in HamburgOst“.

Im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation erstellt die Hamburger Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH in Zusammenarbeit mit der IBA Hamburg GmbH, beides Tochtergesellschaften der Freien und Hansestadt Hamburg, seit Frühjahr 2015 ein umfassendes Handlungskonzept (Gesamtkonzept) für das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort. Ziel ist es, die wirtschaftliche Dynamik des Standortes weiter zu stärken sowie moderne und zukunftsfähige Arbeitsplätze zu generieren und den Standort durch bessere stadträumliche Qualitäten attraktiver zu gestalten. Es sollen darüber hinaus Erweiterungsmöglichkeiten für bereits ansässige Unternehmen sowie Flächenangebote für die Neuansiedlung wertschöpfungsstarker, innovativer und arbeitsplatzintensiver Unternehmen in Zukunftsbranchen gewährleistet werden. Im Konzept sollen Entwicklungs- und Vermarktungsaufgaben in Verbindung mit geeigneten Instrumenten (z. B. Netzwerke, BID, Flächenankäufe, Förderprogramme) strukturiert dargestellt werden.

Das Handlungskonzept wird bis zum Frühjahr 2016 unter Einbindung der ansässigen Unternehmen und lokalen Akteure fertiggestellt und umfasst inhaltlich folgende Themenfelder:

- Infrastruktur und Mobilität
- Städtebau und öffentlicher Raum
- Zonierung und Vermarktung
- Kommunikation und Beteiligung

Hierfür wurde ein Projektbüro, bestehend aus einem interdisziplinären Team mit einem Quartiersmanager und zwei Projektmanagern, eingerichtet. Im Rahmen der Erstellung des Handlungskonzeptes erfolgen regelmäßige Treffen der Steuerungsgruppe. Diese setzt sich aus den Mitarbeitern des Projektbüros, der BWVI, BSW, Finanzbehörde, dem Bezirksamt Hamburg-Mitte, Vertretern des Industrieverbandes Hamburg, der Handelskammer Hamburg, der Handwerkskammer, des Unternehmensnetzwerkes Billbrookkreis sowie ortsansässigen Unternehmen zusammen.

## 2.7 SWOT-Bewertung der Rahmenbedingungen

In Folge der vorangegangenen Analyse lassen sich die Rahmenbedingungen für das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort, wie in der folgenden Tabelle dargestellt, bewerten.

Tab. 3: SWOT-Bewertung der Rahmenbedingungen

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablierter Industrie- und Gewerbestandort in Hamburg</li> <li>• Hohe Bedeutung als Unternehmens- und Arbeitsstandort</li> <li>• Gute verkehrliche Erreichbarkeit</li> <li>• Zentrale Lage innerhalb des Stadtgebietes (Nähe zur Innenstadt und zum Hafen)</li> <li>• Vorhandenes Schienennetz innerhalb des Projektgebietes, teilweise mit Anschluss zu Grundstücken</li> <li>• Gut ausgebaute Wasserinfrastruktur (Kanalnetz)</li> <li>• Vorhandenes Standortmanagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zum Teil mangelhafter Zustand der Straßen</li> <li>• ÖPNV-Angebot (Busnetz) innerhalb des Gebietes nicht bedarfsgerecht</li> <li>• Defizite hinsichtlich der IuK-Infrastruktur</li> <li>• Geringes Nahversorgungsangebot</li> </ul>
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lagegunst und Standortstärke Hamburgs als Grundlage für Wachstumspotenziale</li> <li>• Teil des Entwicklungsraumes „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ (Billbrook als Standort der „Industrie von morgen“)</li> <li>• Vorhandensein der Infrastruktur mehrerer Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser)</li> <li>• Vorhandensein einer Steuerungsgruppe und eines Projektbüros sowie die Erarbeitung eines Handlungskonzeptes für das Projektgebiet (Fortentwicklung des Standortes)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzungskonflikte zwischen der gewerblichen Nutzung im Gebiet und den Wohngebieten im Umfeld des Projektgebietes</li> <li>• Erhöhte Konkurrenz bei Flächenentwicklung und -ankäufen im Umfeld zwischen Wohnen und Gewerbe</li> <li>• Defizite bei der IuK-Infrastruktur als Restriktion für die Bestandsentwicklung und Neuansiedlung</li> </ul>

Quelle: Georg Consulting (2015).

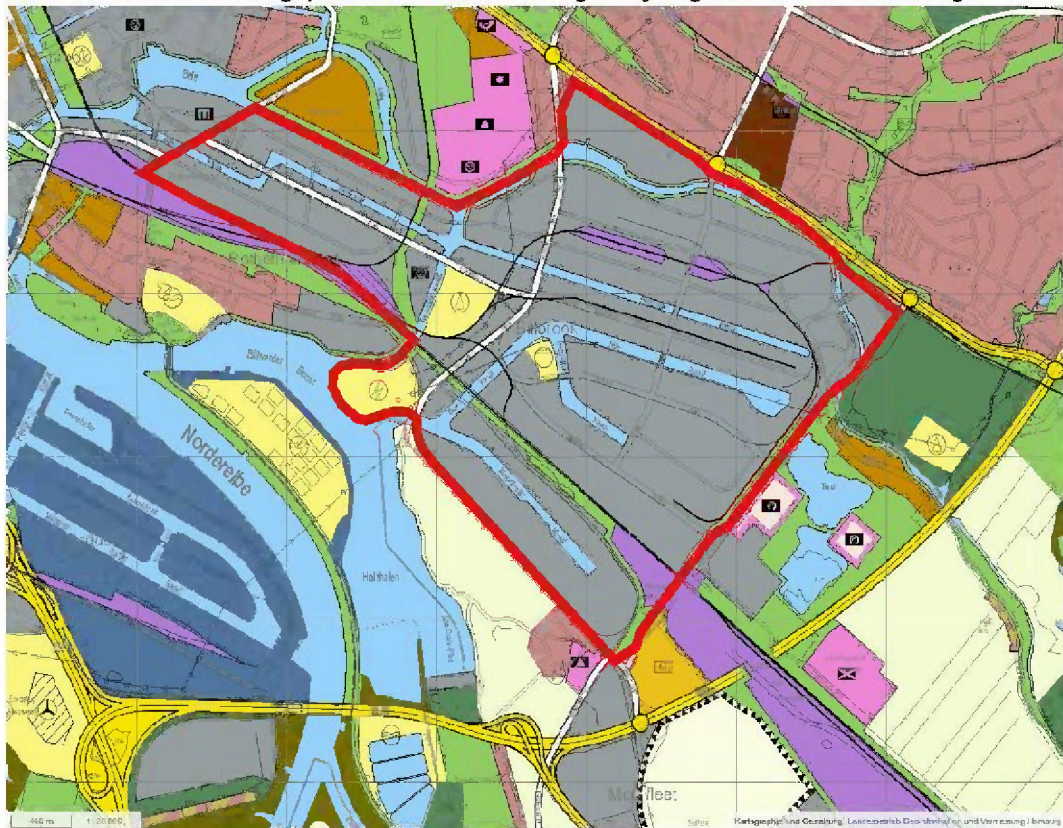


### 3. ANALYSE DER FLÄCHENSITUATION

#### 3.1 Planrecht

Der Flächennutzungsplan definiert die Flächen innerhalb des Projektgebietes überwiegend als gewerbliche Bauflächen (grau). Hinzu kommen Flächen für Bahnanlagen, Schnellbahnen und Fernbahnen (lila). In der Mitte des Projektgebietes sind drei Flächen für Versorgungsanlagen (v. l. n. r. Kraftwerk, Abfallentsorgung, Einrichtung für die Abwasserbeseitigung) ausgewiesen (vgl. Abb. 11). Am Tiefstackkanal ist eine Gewerbefläche als eine „Einrichtung für den Kraftfahrzeugverkehr“ gekennzeichnet. Hierbei handelt es sich um den Verkehrsübungsplatz. Des Weiteren sind entlang der Bahntrassen teilweise Grünflächen ausgewiesen.

Abb. 11: Flächennutzungsplan der Stadt Hamburg (Projektgebiet rote Umrandung)\*



\* Die Legende zum Flächennutzungsplan ist dem Anhang zu entnehmen.

Quellen: Hamburg.de (2015); Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung Hamburg (2015).

Im Bereich Billbrook gilt auf einem Großteil der Flächen der Bebauungsplan Billbrook 5. Dieser weist die Flächen, mit Ausnahme der vorhandenen Straßenverkehrsflächen, Bahnanlagen und Wasserflächen sowie der Flurstücke 1101 und 1731, als Industriegebiet nach § 9 Baunutzungsverordnung (BaunVO) aus. Der B-Plan sieht für das Industriegebiet eine Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 vor. Das Maß der baulichen Nutzung orientiert sich am Bestand. Weiter wird unter § 2 Absatz 4 festgesetzt: „Einzelhandelsbetriebe sind unzulässig; ausnahmsweise können Läden mit nicht mehr als 500 m<sup>2</sup> Geschossfläche zur Versorgung der im Plangebiet

Beschäftigten sowie Einzelhandelsbetriebe, die mit Reifen, Lastwagen, Baumaschinen und ähnlichem handeln, zugelassen werden.“ Diese werden als zulässig erklärt, da „sie in ihrer Ausprägung und mit ihren Flächenansprüchen besonders für die Unterbringung in Industrie- und Gewerbegebieten geeignet sind.“ Die Wasserflächen (Tide-, Industrie- und Moorfleeter Kanal) sind Teil des Hafengebietes nach § 2 Hafententwicklungsgesetz (HafenEG) und unterliegen damit nicht den Festsetzungen des Bebauungsplans Billbrook 5 (vgl. Abb. 13).

In den Baustufenplänen (BS), die zu Beginn der 1950er Jahre aufgestellt wurden, sind die jeweiligen Flächen ebenfalls für eine Nutzung als Industriegebiet sowie für Bahnanlagen, Straßenverkehrs- und Wasserflächen ausgewiesen. Im Bereich Rotenburgsort (BS Hamm-Marsch) ist Einzelhandel unzulässig, während Großhandel zulässig ist. Der Bebauungsplan Billstedt 42-Horn 28 weist die Fläche in der Kolumbusstraße als Gewerbegebiet (GE) aus. Der Teilbebauungsplan (TBB) 988 weist die Flächen für besondere Zwecke aus, deren Nutzung für eine Schule und die Sozialbehörde vorgesehen sind. Der Bebauungsplan Billbrook 3 setzt ebenfalls einen Großteil der Flächen als Gewerbegebiet aus. Im nördlichen Bereich sind jedoch einige kleinere Grundstücke als Mischgebiete sowie Flächen für den Gemeinbedarf ausgewiesen. Der Baustufenplan Billstedt sieht ebenfalls eine Nutzung durch die Industrie vor. Der TBB 209 weist öffentliche Park- und Grünanlagen aus, wobei diese heute von einem Kfz-Händler für Nutzfahrzeuge genutzt werden.

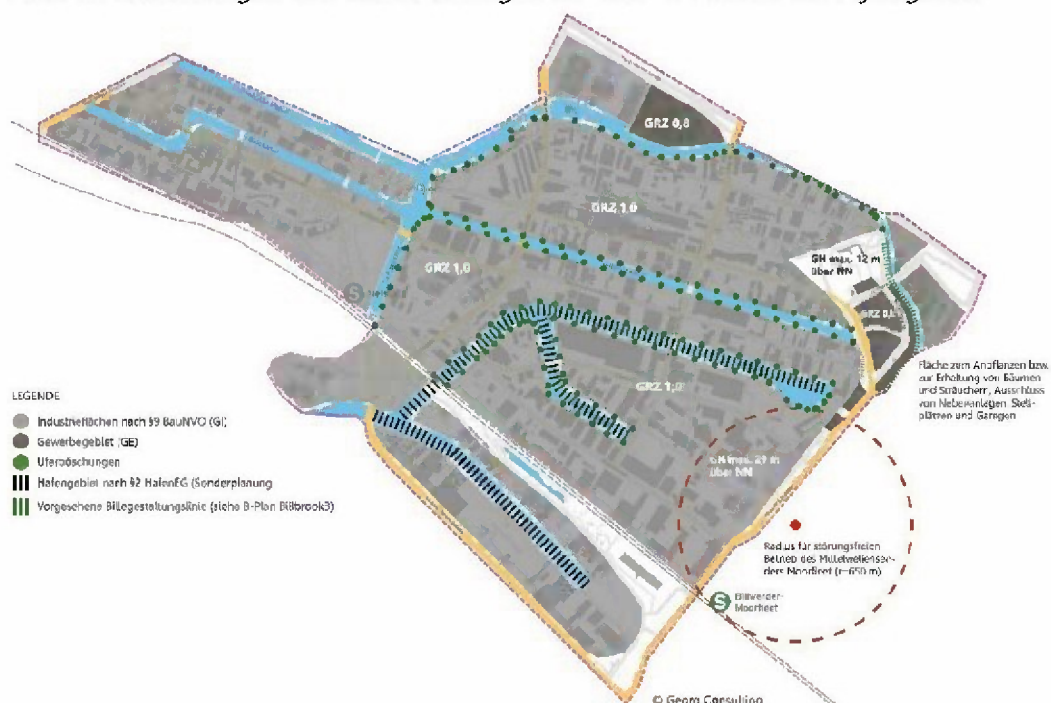
Abb. 12: Räumliche Einordnung des geltenden Planrechts im Projektgebiet



Quelle: Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (2014).

In der folgenden Abbildung werden die Ausweisungen sowie Einschränkungen für Gewerbe- und Industrieflächen in groben Zügen nach geltendem Planrecht dargestellt (vgl. Abb. 13). Der für GE-Flächen ausgewiesene Bereich beschränkt sich auf den nordöstlichen Bereich des Projektgebietes. Hier gilt, im Gegensatz zum Geltungsbereich des Bebauungsplanes Billbrook 5, eine GRZ von 0,8. Weitere Einschränkungen bezüglich der Bebaubarkeit ergeben sich im östlichen Bereich aufgrund des Mittelwellensenders Moorfleet östlich des Projektgebietes. Laut Bebauungsplan Billbrook 5 gilt in einem Umkreis von 650 Metern eine maximale Gebäudehöhe von 21 Metern über Normalnull, um so „eine Beeinträchtigung durch funktionsstörende Wellenüberlagerungen, die zu Interferenzerscheinungen (...) führen können“ zu vermeiden.<sup>4</sup> Im Bereich des Bebauungsplanes Billbrook 3 ist die Gebäudehöhe auf den Teilflächen mit einer GE-Nutzung, sofern bestimmt, auf 12 Meter über Normalnull begrenzt. Entlang der Bille besteht eine Vorsorgeplanung („vorgesehene Billegestaltungslinie“). Die Kennzeichnung erfolgt als unverbindliche Vormerkung, um bei Bedarf die Bille für Schiffe befahrbar zu machen. Die ufernahen Flächen sind daher weitestgehend nicht zu bebauen. Die Flächen berücksichtigen neben Wasser- und Böschungsflächen auch Arbeits- und Schauwege.<sup>5</sup> Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Billbrook 5 wird hinsichtlich des Uferbereiches unter § 2 Abs. 7 des B-Plans folgendes festgesetzt: „Die vorhandene Begrünung an den Uferböschungen der Kanäle und der Bille ist zu erhalten; wasserbezogene Nutzungen gewerblicher Art im Uferbereich können zugelassen werden.“

Abb. 13: Ausweisungen und Einschränkungen GE- und GI-Flächen im Projektgebiet



Kartengrundlage: IBA Hamburg GmbH.

Quellen: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (o.J.); Hamburger Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (2015); Georg Consulting (2015).

<sup>4</sup> Begründung zum Bebauungsplan Billbrook 5

<sup>5</sup> Vgl. Begründung zum Bebauungsplan Billbrook 3 Nr. 5.11

Im Abschlussbericht „Bestandsentwicklung Billbrook“ der HWF wurde vermerkt, dass das Planrecht in Billbrook wenig restriktiv ist. Dennoch werden zwei Empfehlungen zwecks der Änderung des aktuellen Planrechts im Bereich Billbrook genannt. Erstens wird angemerkt, den Ausschluss von reinen Abstellnutzungen im Gebiet zu prüfen, da diese eine „minderwertige Nutzung“ darstellen und „sehr auffällig“ sind. Unter Aspekten einer effizienten Nutzung von Industrieflächen stellt diese Nutzung wenig Kompatibilität mit der Neuausrichtung des Projektgebietes dar. Zweitens wird empfohlen § 2 Absatz 7 anzupassen. Bei Wegfall von Satz 1 entstünden so Möglichkeiten für Flächenarrondierungen. Durch eine bessere Ausnutzung der Grundstücksflächen könnten zusätzliche Stellplätze für Container und Fahrzeuge geschaffen werden.

Darüber hinaus ist das Planrecht im Umfeld zu beachten (vgl. Kapitel 2.2 und 2.7), beschrieben. Aufgrund anderer Nutzungen, wie etwa durch Wohnungsbau, kann es zukünftig zu Einschränkungen der gewerblichen Nutzung kommen. Die betroffenen Flächen sind dem Flächennutzungsplan zu entnehmen (vgl. Abb. 11).

### **3.2 Baugrund**

Das Industriegebiet befindet sich in einem ehemaligen Sumpfgebiet am Rande des Marschlandes im Urstromtal der Elbe. Die Marschflächen wurden zuerst im 13. Jahrhundert eingedeicht, um sie für die Landwirtschaft nutzen zu können. Erst Ende des 19. Jahrhunderts konnte das Gebiet dank meterhoher Aufschüttungen mithilfe von Hafenspülsand, Baggergut, Sand, Schllick, Schlacken und Aschen baureif gemacht werden. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts kam es im Gebiet zu einer raschen Industrialisierung und Verdrängung der Landwirtschaft, da die Kanäle beste Standortvoraussetzungen für produzierende Unternehmen boten. Die Kanäle wurden damals zur Entwässerung genutzt. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde ebenfalls Trümmerschutt für weitere Geländeerhöhungen verwendet. Aufgrund der Bodenbeschaffenheiten können bei der Grundstückserschließung Kostenerhöhungen entstehen, da der weiche Boden bei Bauvorhaben Pfahlgründungen erfordert (vgl. Billbrookkreis e. V. 2015).

### **3.3 Altlasten**

Die Industrialisierung des Gebietes zu Beginn des 20. Jahrhunderts führte zu einer hohen Umweltbelastung für Boden, Wasser und Luft. Im Laufe der Zeit gingen die Belastungen jedoch dank fortschreitender Standards und einer strengeren Gesetzgebung zurück.

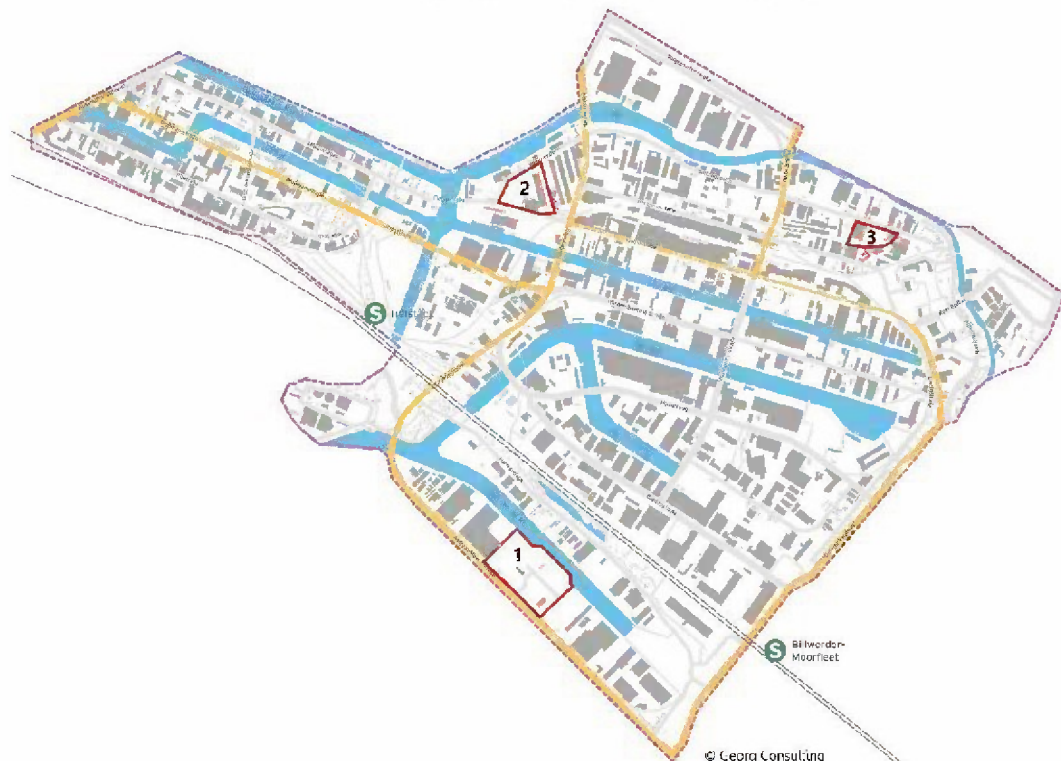
Innerhalb des Projektgebietes sind rund 25 festgestellte und rund 100 verdächtige Altlastflächen dokumentiert. Die Bodenschutzbehörde sieht jedoch keinen Bedarf einer flächendeckenden Bodensanierung. Die Altlastenbeseitigung erfolgt deshalb anlassbezogen bei An- und Verkäufen von Grundstücken oder Bauvorhaben. Die Altlasten haben in diesem Fall Einfluss auf die Kosten. Bei An- und Verkäufen wirkt sich eine Bodenbelastung in der Regel kostenmindernd aus. Wohingegen bei Bau-

vorhaben daraus zusätzliche Auflagen zur Erteilung der Baugenehmigung resultieren können und es zu Kostensteigerungen kommen kann. Aufgrund der Bodenbeschaffenheiten sind bei Gewerbebauvorhaben im Projektgebiet Gründungen mit einem Bodenaushub von etwa einem Meter notwendig, wodurch erhöhte Entsorgungskosten entstehen können. Die Aktivitäten auf dem Grundstücksmarkt lassen darauf schließen, dass die zusätzlichen Kosten in der Regel absorbiert werden können. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass im Einzelfall die Wirtschaftlichkeit eines Bauvorhabens durch die zusätzlichen Kosten nicht mehr gegeben ist oder unterschiedliche Vorstellungen zur Entsorgung der Altlasten zwischen Behörden, Käufern und gegebenenfalls privaten Verkäufern bestehen.

Die Bodenschutzbehörde benennt im Projektgebiet aktuell drei Bereiche, die sanierungsbedürftig sind. Dort bestehen aufgrund der starken Bodenbelastungen Auswirkungen auf das Grundwasser:

- 1: Ehemalige Fa. Boehringer (Andreas-Meyer-Straße)
- 2: Ehemalige Chemische Fabrik Billwärder, jetzt Colgate/Palmolive (Billbrookdeich 28)
- 3: CWS Boco Deutschland GmbH, chemische Reinigung, jetzt auch Wildtierstiftung (Billbrookdeich 216)

Abb. 14: Sonderfälle Altlasten im Projektgebiet (rote Umrandungen), Stand: 09.04.2014



Kartengrundlage: IBA Hamburg GmbH.

Quellen: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2014); Georg Consulting (2015).

### **3.4 Kampfmittelverdacht**

Innerhalb des Projektgebietes besteht großflächig der Verdacht auf Kampfmittel. Die weichen Bodenschichten führen dazu, dass die Kampfmittel zum Teil sehr tief liegen können. Die Kampfmittelräumung kann deshalb zu erhöhten Kosten bei der Herstellung der Baureife von Grundstücken führen.

Durch die Novelle der Kampfmittelverordnung des Hamburger Senats vom 8. Juli 2014 wurden die Auflagen für Grundstückseigentümer gelockert. Unter anderem wurde die flächendeckende Sondierungspflicht für das jeweilige Grundstück aufgehoben und auf die zu bebauende Fläche plus Randüberhang beschränkt. So sollen die entstehenden Kosten für Eigentümer gesenkt werden, wenngleich in Einzelfällen eine Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens nicht mehr gegeben ist. Dies begründet sich unter anderem durch Auflagen finanzierender Banken, denen eine Sondierung nach den erneuerten Vorgaben der Kampfmittelverordnung nicht ausreicht und die eine flächendeckende Untersuchung wünschen. Des Weiteren können die Sondierungskosten deutlich steigen, da Untersuchungen in tieferen Bodenschichten notwendig werden können.

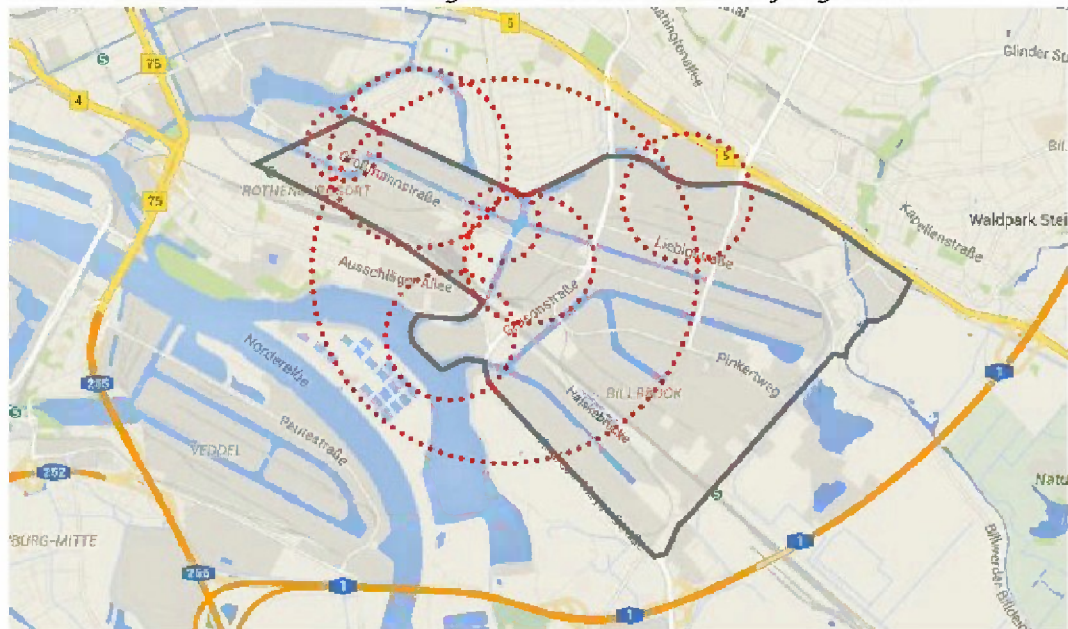
### **3.5 Emissionsschutz**

Innerhalb des Projektgebietes gibt es einige Störfallbetriebe, für die bestimmte Abstandsregelungen gelten (vgl.

Abb. 15). Hierbei ist zwischen dem Achtungsabstand (Empfehlung auf Grundlage der störfallrelevanten Eigenschaften der Stoffe; bis zu 1.500 Meter) und dem „angemessenen Abstand“ (Ermittlung auf Grundlage einer konkreten gutachterlichen Einzelfallbetrachtung; bis zu 700 Meter) zu unterscheiden. Diese Werte sind in der Bauleitplanung bei Planungsvorhaben einzuhalten. So soll der Abstand zwischen Betriebsbereichen und schutzbedürftigen Gebieten gewahrt und möglichen Nutzungskonflikten präventiv entgegengewirkt werden. Schutzbedürftige Nutzungen sind beispielsweise Wohngebäude mit mehr als 20 Wohneinheiten, Schulen, Krankenhäuser oder Tageseinrichtungen für Kinder. Die Abstandsdefinitionen sind von anderen, wie etwa dem Sicherheits- oder Schutzabstand, zu unterscheiden. Rechtliche Grundlage der Emissionsschutzregeln bildet die Seveso-III-Richtlinie. Sie ist eine EU-Richtlinie zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen.

Die Störfallbetriebe konzentrieren sich im Bereich Rothenburgsort und im südlichen Teil von Billbrook. Ein weiterer Störfallbetrieb befindet sich in der Straße Billbrookdeich im Norden Billbrooks. Den höchsten angemessenen Abstand innerhalb des Projektgebietes weist mit 700 Metern die Firma Chemische Fabrik Dr. Weigert GmbH in der Straße Mühlenhagen auf.

Abb. 15: Störfallbetriebe im beziehungsweise im Umkreis des Projektgebietes



Quellen: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung Hamburg (2015); Google Maps (2015); Georg Consulting (2015).

### 3.6 Immobilienmarktrelevante Aspekte

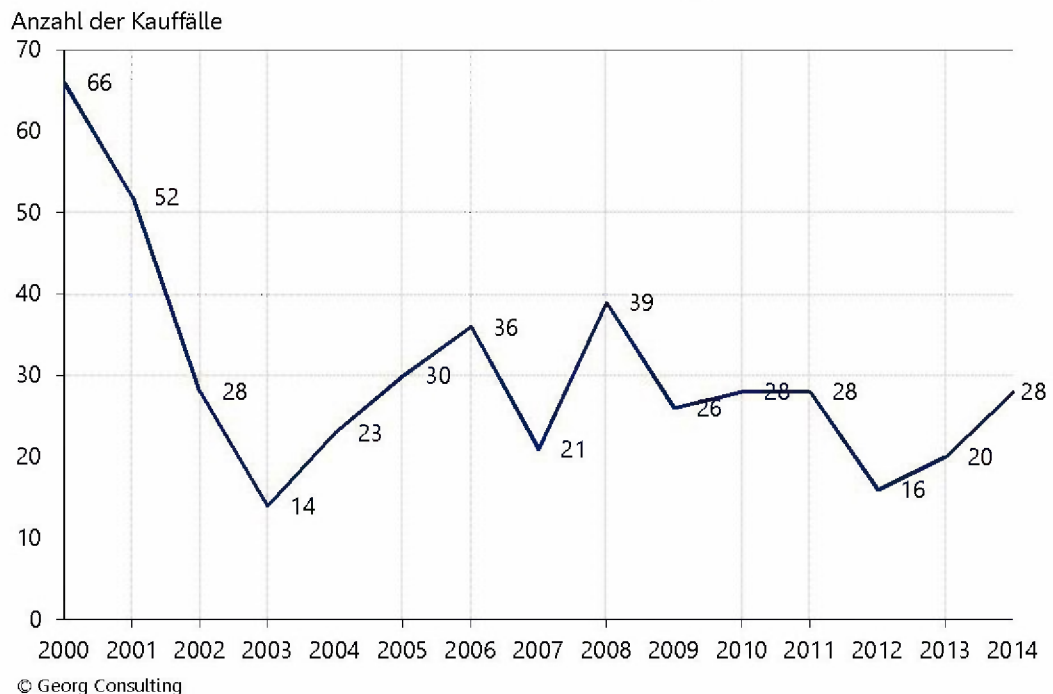
Die Zahl der Kauffälle von privaten und städtischen Gewerbebaugrundstücken in der Stadt Hamburg lag im Zeitraum 2005 bis 2014 bei durchschnittlich 24,4 Kauffällen pro Jahr. Im Zeitverlauf sind Schwankungen zu erkennen, wobei die Anzahl der Kauffälle im Vergleich zum Beginn der 2000er Jahre tendenziell zurückgegangen ist. Grund für den Rückgang ist vor allem die zunehmende Flächenknappheit, wodurch Bestandsgebiete verstärkt in den Fokus des Umsatzgeschehens rücken. Im vergangenen Jahr registrierte der Gutachterausschuss 28 Kauffälle (vgl. Abb. 16).

Im Projektgebiet wurden nach Angaben des Landesbetriebs Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) zwischen dem 1. Januar 2014 und dem 26. August 2015 20 Immobilientransaktionen gezählt. Eine genaue Trennung nach den Kalenderjahren ist aufgrund der Datengrundlage nicht möglich. Die Anzahl bezieht sich auf bebaute Grundstücke. Im Vergleich gab es laut Gutachterausschuss im Jahr 2014 landesweit 66 Kauffälle für Produktions- und Logistikgebäude (Industrie- und Lagerbauten, Werkstätten und ähnliche Gebäude). Hieraus lässt sich schließen, dass dem Projektgebiet auf dem gesamtstädtischen Markt für Industrie- und Gewerbeimmobilien eine wichtige Rolle zukommt.

Die Bodenrichtwerte schwanken laut Bestandsanalyse des LIG zwischen 115 Euro je Quadratmeter im Bereich Rote Brücke/Berzeliusstraße und 210 Euro je Quadratmeter in der Billstraße. Makler gaben für Grundstücke in Billbrook zwischen 200 bis 300 Euro je Quadratmeter an. Gewerbeobjekte werden mit einem zehn- bis zwölf-

fachen Vervielfältiger gehandelt. Generell zeigt sich laut Marktexperten eine geringe Umschlagshäufigkeit der Grundstücke, da diese eine attraktive Kapitalanlage darstellen.

Abb. 16: Zahl der Kauffälle von Gewerbebauland in Hamburg 2000-2014



Quellen: Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Hamburg (2015); Georg Consulting (2015).

Der Gewerbeflächenumsatz in der Stadt Hamburg war in den vergangenen Jahren stark schwankend (vgl. Abb. 17). Die Schwankungen sind einerseits konjunkturell bedingt, wie der Rückgang nach der Finanz- und Wirtschaftskrise 2009 zeigt. Andererseits ist der Umsatz vom verfügbaren Flächenangebot abhängig. Im Zeitraum 2005 bis 2014 wurden jährlich rund 17,3 Hektar an Industrie- und Gewerbeflächen in Hamburg vermarktet. Im vergangenen Jahr summierte sich der Flächenumsatz auf 14,5 Hektar. Erfahrungsgemäß kommt ein hoher Teil der Nachfrage aus den Bestandsunternehmen (endogen). Treiber der überregionalen Nachfrage ist vor allem die Logistik, die eine der Schwerpunktbranchen im Projektgebiet ist.

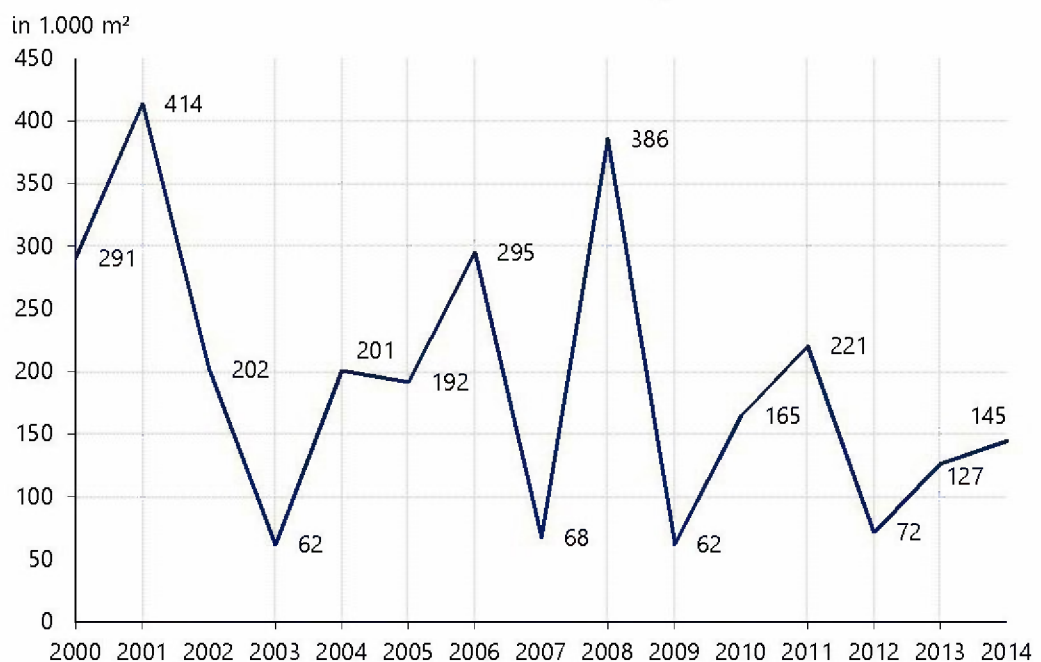
Die Stadt Hamburg gilt laut der Studie „Logistik und Immobilien 2015“ des Beratungsbüros BulwienGesa als attraktivster Logistikstandort in Deutschland und verfügt über die höchste nachhaltige Marktattraktivität aller Logistikregionen. Die Region zeichnet sich durch eine sehr hohe Nachfrage und Bautätigkeit im Bereich Logistik aus.

Der Flächenumsatz auf dem Lager- und Logistikimmobilienmarkt Hamburg lag laut Marktbericht „Industrial Market Profile“ des Maklerbüros Jones Lang LaSalle (JLL) im Jahr 2014 bei 450.000 Quadratmeter. Insgesamt gab es 161 Vertragsabschlüsse. Das Ergebnis fiel im Fünfjahresdurchschnitt um knapp 20 Prozent niedriger aus, was vor allem auf eine zunehmende Flächenverfügbarkeit sowie geringere Nach-



frage nach Flächen aus der Industrie zurückzuführen ist. Wichtigste Nachfragegruppen auf dem Markt waren Transport, Verkehr und Lagerhaltung (44 %), der Handel (24 %) und die Industrie (18 %). Zum Zeitpunkt der Fertigstellung waren nur rund zehn Prozent der Flächen frei. Das Mietpreinsniveau im Teilmarkt Billbrook-Billwerder-Billstedt lag im zweiten Quartal 2015 bei einer monatlichen Miete von 3,00 bis 5,40 Euro je Quadratmeter. Damit werden in diesem Teilmarkt nach dem Teilmarkt Hafen (4,00 bis 5,60 €/m<sup>2</sup>) die höchsten Mietpreise in diesem Segment erzielt.

Abb. 17: Flächenumsatz mit Gewerbebauland in Hamburg 2000-2014



© Georg Consulting

Quellen: Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Hamburg (2015); Georg Consulting (2015).

Die Spitzenmiete bezieht sich auf hochwertige Flächen in stark nachgefragten Lagen. Dort besteht gerade im großflächigen Segment ein knappes Angebot. Das Niveau der Spitzenmiete im Teilmarkt zeugt zudem von der Attraktivität des Standortes Billbrook. Dies verdeutlichen auch die Aussagen der befragten Maklerhäuser im Rahmen der Bestandsanalyse des LIG aus dem Jahr 2014. Das Projektgebiet wird dort von den Interviewpartnern größtenteils als intaktes Industriegebiet wahrgenommen. Das Mietpreinsniveau liegt laut Maklern in einzelnen Fällen in der Spitze sogar bei 7,50 Euro je Quadratmeter. Dieses Niveau wird für kleinere Hallenabschnitte entlang der Billstraße erzielt. Der durchschnittliche Mietpreis für Hallenabschnitte im Bestand beträgt 2,50 bis 4,00 Euro je Quadratmeter in Rothenburgsort und circa 4,00 Euro je Quadratmeter in Billbrook. Neue Flächen werden dort für bis zu 5,60 Euro je Quadratmeter vermietet. Für Freiflächen, die zum Beispiel als Container-Stellplätze genutzt werden, werden bis zu 3,00 Euro je Quadratmeter erzielt.

Nach Angaben der HWF wurden im Jahr 2015 circa 20 neue Mietverträge für gewerblich genutzte Flächen im Projektgebiet abgeschlossen. Mehrheitlich betraf

dies Flächen mit einer Größe von 1.000 bis 5.000 Quadratmetern. In Billbrook konnte ein Großabschluss mit über 10.000 Quadratmetern erfolgen. Die Nachfrage kam größtenteils aus der Logistik und damit verbundenen Nutzungen. Im Vergleich zum Vorjahr ist ein Trend hin zu größeren Mietflächen zu beobachten. Während im Jahr 2014 nur ein Mietvertrag mit mehr als 5.000 Quadratmetern abgeschlossen wurde, waren es im Jahr 2015 sechs Mietverträge. Die Zahl der Mietvertragsabschlüsse für Flächen unter 500 Quadratmetern ging hingegen von fünf auf nur einen zurück<sup>6</sup>.

Tab. 4: Mietpreisspannen für Lager- und Logistikflächen in der Region Hamburg, Q2 2015

	Mietpreis min.	Mietpreis max.
	in Euro/m <sup>2</sup>	in Euro/m <sup>2</sup>
Allermöhe	4,00	5,40
<b>Billbrook-Billwerder-Billstedt</b>	<b>3,00</b>	<b>5,40</b>
Flughafen-Groß Borstel	4,00	5,40
Hamburg Nord-Ost	3,50	5,10
Hamburg West	4,00	5,00
Harburg-Hausbruch	3,00	5,40
Industriehafen (Hafen)	4,00	5,60
Wilhelmsburg-Peute-Harburg	3,00	4,75
Norderstedt	3,00	5,00
Umland Nord	3,00	4,50
Umland Ost	3,00	4,50
Umland Süd	3,00	4,50
Umland West	3,00	4,50

Quellen: Jones Lang LaSalle (2015); Georg Consulting (2015).

Aufgrund des hohen Mietpreisniveaus und der hohen Nachfrage durch Unternehmen nach Bestandsflächen gibt es keinen Anreiz, die Bestandsgebäude durch attraktivere Neubauten zu ersetzen. Gleichzeitig zeigt sich bei Grundstücksverkäufen, dass der Ankauf, Abriss und Neubau von Bestandsflächen aufgrund der hohen Grundstückspreise von rund 200 Euro je Quadratmeter nicht rentierlich ist. Dies wirkt sich negativ auf die Flächenentwicklung im Bestand aus.

### 3.7 Flächenpotenziale

Im Verlauf der vergangenen Jahre wurden bereits detaillierte Untersuchungen zu den Flächenpotenzialen im Projektgebiet durchgeführt und dokumentiert. So wurden im Rahmen des Projektes „Bestandsentwicklung Billbrook“ im Jahr 2011 bereits Informationen zu einzelnen Flächen im Gebiet erfasst und dokumentiert.

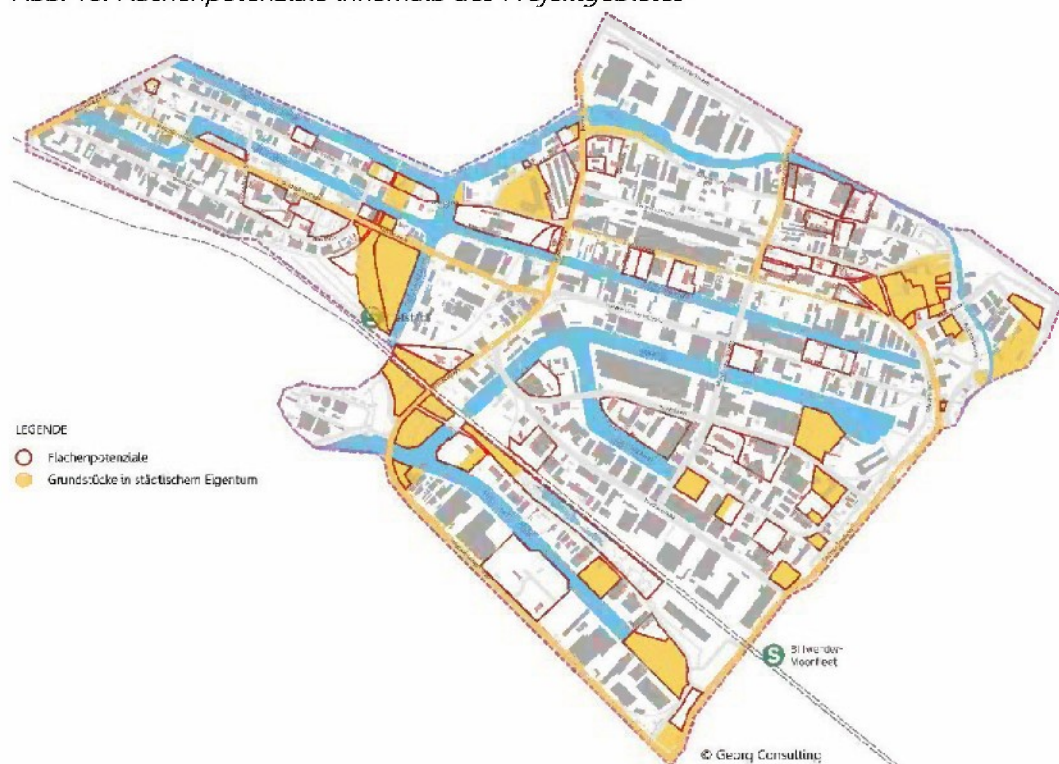
Insgesamt befindet sich nur ein geringer Anteil der Grundstücke im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg (vgl. Abb. 18). Diese sind in aller Regel nicht kurzfristig für eine Flächenentwicklung oder Ansiedlung verfügbar, da Miet- beziehungsweise Pachtverträge bestehen oder die Flächen zunächst hergerichtet wer-

<sup>6</sup> vgl. Hamburger Gesellschaft für Wirtschaftsförderung 2016

den müssen. Hierzu gehören zum Beispiel der Recyclinghof Billstedt am Rotenbrückenweg im Nordosten oder die Kleingärten entlang der Halskestraße. Aktuell gibt es rein quantitativ ein Flächenpotenzial von etwa 15 bis (perspektivisch) rund 50 Hektar. Die Potenzialflächen sind weitestgehend kleinflächig. Nur einige wenige verfügen über mehrere Hektar Grundstücksfläche. Dadurch ergibt sich insgesamt wenig Spielraum für eine Flächenentwicklung von Seiten der Stadt.

Die ausgewiesenen Flächenpotenziale befinden sich aber auch auf privaten Grundstücken. Diese bilden aufgrund des geringen Anteils der Grundstücke in städtischem Eigentum eine wichtige Möglichkeit zur Flächenreaktivierung und Neupositionierung des Projektgebietes. Die Verfügbarkeit von Potenzialflächen auf Privatgrundstücken ist generell schwierig abzuschätzen und zu steuern. Auch wenn die Grundstücke bei der Erschließung des Gebietes zunächst an Eigennutzer vergeben wurden, sind die Rahmenbedingungen heute andere. Viele der Unternehmen haben ihren Betriebsstandort im Laufe der Zeit aufgegeben. Die Grundstücke werden von anderen Betrieben genutzt.

*Abb. 18: Flächenpotenziale innerhalb des Projektgebietes*



Kartengrundlage: IBA Hamburg GmbH. Quellen: Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (2015); Georg Consulting (2015).

Bei privaten Grundstücksangeboten zeigt sich in vielen Fällen eine deutliche Diskrepanz zwischen dem Angebotspreis und dem tatsächlichen Marktwert. Grund hierfür sind erstens die Eigentümer, die nicht akzeptieren, dass ihre Grundstücke die Anforderungen moderner Gewerbeimmobilien nicht erfüllen. Zweitens werden die Abriss- und anschließenden Entwicklungskosten für den Käufer bei der Berechnung des Verkaufspreises nicht weiter berücksichtigt.

Die Bestandsanalyse des LIG zeigt in diesem Zusammenhang anhand von Modellrechnungen Szenarien des Grundstücksankaufs durch die Stadt auf. Die Kosten für den Ankauf, den Rückbau und die Herrichtung liegen dabei deutlich über dem Verkaufspreis als Wirtschaftsförderungsfläche von 125 Euro je Quadratmeter. Wirtschaftsförderungsflächen werden von der Stadt gefördert und durch die HWF gezielt an Unternehmen vergeben.

Im Projektgebiet beschränken sich die Wirtschaftsförderungsflächen auf kleine Grundstücke (vgl. Abb. 19). Hiervon sind aktuell zwei Grundstücke im Bereich Rote Brücke/Billbrookdeich frei verfügbar. Ein Großteil der Flächen ist kurz- beziehungsweise langfristig vermietet. Hinzukommen bereits disponierte und reservierte Grundstücke. In der Liebigstraße werden drei Grundstücke aktuell für die öffentlich-rechtliche Unterbringung genutzt.

Abb. 19: Vermarktungsstand der Wirtschaftsförderungsflächen (nicht maßstabsgetreu)



Quelle: Hamburger Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (2015).

Bei anderen Eigentümern besteht hingegen kein Bezug zum Standort, da sich beispielsweise durch einen Generationenwechsel Erbengemeinschaften gebildet haben. In aller Regel stehen statt eines Verkaufes oder der Entwicklung des Grundstückes hierbei die regelmäßigen Erträge im Fokus des Interesses. Ähnliches ist bei größeren institutionellen Eigentümern zu beobachten.

Das Flächenpotenzial umfasst ebenfalls Grundstücke, die als untergenutzt charakterisiert werden können und auf denen eine deutlich höhere bauliche Ausnutzung und/oder höherwertige Nutzung wünschenswert wäre (vgl. Abb. 18). Im Hinblick auf die Wertschöpfungsintensität der Unternehmen sind viele Flächen im Projektgebiet untergenutzt. Viele der identifizierten Flächen werden aktuell von Gebrauchtwagenhändlern genutzt und weisen nur eine geringe Bebauungsdichte auf

dem Grundstück auf. Hinsichtlich dieser Nutzung ist anzumerken, dass das Projektgebiet mittlerweile einer der größten Gebrauchtwagenumschlagsplätze in Europa ist. Die Ansiedlung von Gebrauchtwagenhändler erfolgte vor allem nach der Räumung des ehemaligen Huckepackbahnhofs in Rothenburgsort, wodurch zahlreiche Händler verdrängt wurden. Zudem sind die Firmen attraktive Mieter für die Grundstückseigentümer, da sie nur geringe Standortanforderungen haben und gleichzeitig bereit sind, hohe Miet- beziehungsweise Kaufpreise zu zahlen.

Der Gebrauchtwagenhandel weist intensive Verflechtungen mit dem Hafen auf. Gleichzeitig steht diese Nutzung im Konflikt mit dem Ziel der Entwicklung des Projektgebietes als Standort für wertschöpfungsintensive und innovative Unternehmen. Des Weiteren kann der östliche Teil der Billstraße als untergenutzt bewertet werden. Die Hallenflächen sind zweckentfremdet und werden von kleineren Händlern genutzt, die neue und gebrauchte Waren aller Art verkaufen. Der Teilbereich weist basarähnliche Strukturen auf (vgl. Abb. 20). Insgesamt ergeben sich die Flächenpotenziale weitestgehend aus Grundstücken mit einer aktiven Nutzung. Die Leerstandsquote ist gering, was ebenfalls für die hohe Gewerbeflächennachfrage und Flächenknappheit, aber auch für die gute Lagequalität spricht.

*Abb. 20: Handelsbetriebe in der Billstraße (basarähnliche Strukturen)*



Bildnachweis: Standortbegehung Georg Consulting am 12.10.2015.

### 3.8 Erscheinungsbild

Die städtebauliche Struktur des Projektgebietes ist vielseitig. Der Bereich im Stadtteil Rothenburgsort wird durch relativ klein parzellierte Grundstücke und Gebäudestrukturen charakterisiert. Der Bereich in Billbrook ist hingegen durch größere Strukturen geprägt. Im nördlichen Bereich sind teilweise Gewerbehöfe mit kleineren Mieteinheiten zu finden. Im Zweiten Weltkrieg wurde ein Großteil der Gebäudestruktur zerstört, vereinzelt sind jedoch noch Gebäude aus der Vorkriegszeit zu finden, wie beispielsweise die frühere Polizeirevierwache 92 in der Moorfleeter Straße oder der Sitz der Firma Commentz & Co. am Billbrookdeich. Ein Großteil des Gebäudebestandes im Projektgebiet stammt jedoch aus der letzten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

*Abb. 21: Beispiele für die städtebauliche Vielfalt im Projektgebiet*



Bildnachweis: Standortbegehung Georg Consulting am 12.10.2015.

Zahlreiche Straßenabschnitte im Projektgebiet werden durch Gebrauchtwagenhändler geprägt. Diese sind meist auf gering bebauten Grundstücken zu finden. Durch die Abstellnutzung wirkt der Straßenraum städtebaulich ungeordnet, was sich wiederum negativ auf das Erscheinungsbild auswirkt. Im Rahmen des Gesamtkonzeptes wird ebenfalls eine Studie der IBA Hamburg GmbH erstellt, die die räumlichen und städtebaulichen Aspekte im Gebiet ausführlich analysiert.

*Abb. 22: Beispiele für die städtebauliche Vielfalt im Projektgebiet*



Bildnachweis: Standortbegehung Georg Consulting am 12.10.2015.

*Abb. 23: Beispiele für Gebrauchtwagenhändler im Projektgebiet*



Bildnachweis: Standortbegehung Georg Consulting am 12.10.2015.

Der Straßenraum weist ein sehr differenziertes Bild auf. Einige Straßenzüge, wie etwa die Borsigstraße und Andreas-Meyer-Straße, verfügen über Parkbuchten und Baumpflanzungen. Mehrheitlich wird jedoch der Fahrbahnrand und der Seitenraum als Parkraum genutzt, wodurch der Straßenraum wenig attraktiv erscheint. Abends und nachts wird der Seitenraum zusätzlich von LKW genutzt. Diesbezüglich verweisen die ansässigen Unternehmen auf fehlende LKW-Stell- und Übernachtungsplätze sowie Sanitärräume im Projektgebiet. Neben den straßenbegleitenden Grünflächen (Straßenbegleitgrün) und Baumpflanzungen sind keine weiteren Grünflächen im Projektgebiet vorhanden. Die Wasserlagen sind nicht öffentlich zugänglich.

Bei der Standortbegehung wurde darüber hinaus deutlich, dass keine gute Orientierungshilfe für den Besucher gegeben ist. Dies ist unter anderem auf die Größe des Projektgebietes sowie die ungeordnete städtebauliche Struktur zurückzuführen. Im Projektgebiet fehlt es zudem an Hinweis- beziehungsweise Orientierungsschildern.

Insgesamt weist das Projektgebiet wenig Aufenthaltsqualität auf. Dieser Umstand ist jedoch in vielen Industrie- und Gewerbegebieten zu beobachten, da die Funktionalität hier im Fokus steht.

*Abb. 24: Beispiele für die Verkehrs- und Parkraumsituation im Projektgebiet*



Bildnachweis: Standortbegehung Georg Consulting am 12.10.2015.



### 3.9 SWOT-Bewertung der Flächensituation

Auf Grundlage der Analyse der Flächensituation lassen sich, wie in der folgenden Tabelle dargestellt, zusammenfassend folgende Aussagen für das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort treffen.

Tab. 5: SWOT-Bewertung der Flächensituation

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweisung im FNP als gewerbliche Bauflächen</li> <li>• B-Plan Billbrook 5 definiert Das Projektgebiet als Industriegebiet</li> <li>• Planrecht insgesamt wenig restriktiv</li> <li>• Hohe Grundflächenzahl von 1,0</li> <li>• Starke Flächennachfrage</li> <li>• Relativ geringer Leerstand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planrecht teilweise auf Basis von Baustufenplänen aus den 1950er Jahren</li> <li>• Altlastenflächen im Gebiet (anlassbezogene Beseitigung)</li> <li>• Hohe Anzahl untergenutzter Flächen (z. B. Gebrauchtwagenhändler)</li> <li>• Geringer Anteil der Flächen im Eigentum der Stadt</li> <li>• Geringes Flächenpotenzial im Gebiet</li> <li>• Keine kurzfristige Flächenvermarktung möglich</li> <li>• Ungeordnete städtebauliche Struktur</li> <li>• Geringe Orientierungshilfe</li> <li>• Defizite hinsichtlich der Gestaltung des Straßenraums</li> <li>• Geringe Anzahl an Stellplatzmöglichkeiten für PKW und LKW</li> <li>• Geringe Aufenthaltsqualität</li> </ul>
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Möglichkeiten für eine Gebietserweiterung (Flächen angrenzend zum Projektgebiet teilweise nicht entwickelt)</li> <li>• Planrechtlicher Handlungsspielraum</li> <li>• Nachverdichtungspotenziale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung der Grundstücks- oder Entwicklungskosten aufgrund von Altlasten, Kampfmitteln und des Baugrunds</li> <li>• Eingeschränkter Handlungsspielraum der Stadt aufgrund des geringen Flächeneigentums</li> <li>• Hohes Preisniveau, hohe Flächennachfrage und geringes Flächenangebot</li> <li>• Abwanderung von Unternehmen aufgrund fehlender Expansionsmöglichkeiten</li> <li>• Anhaltende Abwertung des Standortes durch Mindernutzung und Defizite beim städtebaulichen Erscheinungsbild</li> </ul>

Quelle: Georg Consulting (2015).

## **4. ANALYSE DES UNTERNEHMENS- UND BRANCHENBESATZES**

Der Industriestandort Billbrook/Rothenburgsort weist eine spezifische Branchenstruktur auf. Durch statistische Auswertungen und intensive Standortbegehungen des Projektgebietes konnten Schwerpunktbranchen identifiziert werden, die im Rahmen dieses Kapitels hinsichtlich ihrer Bedeutung im gesamtstädtischen Kontext sowie im Projektgebiet untersucht werden. Hierbei handelt es sich um folgende Branchen:

- Verarbeitendes Gewerbe (Produktion)
- Abwasser- und Abfallentsorgung (Recyclingwirtschaft), Energieversorgung
- Baugewerbe
- Kfz-Gewerbe
- Großhandel
- Verkehr und Lagerei

### **4.1 Beschäftigungs- und Betriebsstättenentwicklung in Hamburg**

Die Beschäftigung in Hamburg hat sich in den vergangenen Jahren sehr positiv entwickelt. Zwischen Juni 2008 und 2014 stieg die Zahl der Beschäftigten von 797.999 auf 892.508, was einem Plus von 11,8 Prozent entspricht. Damit liegt die Hansestadt im Trend der bundesweiten Beschäftigtenentwicklung. In den hier betrachteten Wirtschaftszweigen fiel das Beschäftigungswachstum, mit Ausnahme des Bereichs Energieversorgung (+24,0 %) und des Kfz-Gewerbes (+14,8 %), unterdurchschnittlich aus. In den Bereichen Verkehr und Lagerei (+5,5 %) sowie im Verarbeitenden Gewerbe (+0,3 %) konnte ein leichtes Beschäftigungswachstum verzeichnet werden. Die Beschäftigung im Baugewerbe stieg insgesamt um 3,2 Prozent an, wobei die Entwicklung innerhalb der Branche sehr unterschiedlich ausfiel. Im Hoch- und Tiefbau ging die Beschäftigung um 10,6 beziehungsweise 15,3 Prozent zurück, während sie im Ausbaugewerbe um 9,6 Prozent anstieg (vgl. Anhang). Im Großhandel ging die Beschäftigung innerhalb von sechs Jahren hingegen um 5,5 Prozent zurück. Für den Wirtschaftszweig Abwasser- und Abfallentsorgung liegen aufgrund der Auflagen durch die statistische Geheimhaltung für das Jahr 2008 keine Daten vor.

Die Zahl der Betriebsstätten<sup>7</sup> in Hamburg summierte sich zum Stichtag 30. Juni 2014 auf insgesamt 52.102. Im Vergleich zum Jahr 2008 stieg ihre Zahl um 5,6 Prozent an. Unter den hier aufgeführten Wirtschaftszweigen entwickelten sich vor allem der Bereich Abwasser- und Abfallentsorgung, zu dem auch die Wasserversorgung und Recyclingwirtschaft gehören, sowie die Energieversorgung besonders dynamisch. Insgesamt gab es 25,7 beziehungsweise 95,2 Prozent mehr als 2008 (vgl. Tab. 6). Die Zahl der Betriebsstätten stieg im Baugewerbe um 3,1 Prozent und im Kfz-Gewerbe um 2,3 Prozent an. Andere Bereiche wie Verkehr und Lagerei

<sup>7</sup> Betrieb im Sinne des Meldeverfahrens zur Sozialversicherung ist eine regional und wirtschaftsfachlich abgegrenzte Einheit, in der mindestens ein sozialversicherungspflichtig oder geringfügig Beschäftigter tätig ist.

(-1,8 %), das Verarbeitende Gewerbe (-3,6 %) und der Großhandel (-8,7 %) verzeichneten einen Rückgang der Zahl an Betriebsstätten. Der Rückgang ist diesbezüglich nicht unbedingt negativ zu interpretieren, da dieser auch auf strukturell bedingte Marktberichtigungen und Unternehmenskonzentrationen zurückgeführt werden kann.

Die Umsätze der in Hamburg ansässigen Unternehmen summierten sich im Jahr 2013 auf insgesamt 470,2 Milliarden Euro. Daten aus dem Jahr 2014 liegen noch nicht vor. Der größte Anteil des Umsatzes entfiel auf das Verarbeitende Gewerbe (189,5 Mrd. Euro) und den Großhandel (155 Mrd. Euro). Das hohe Ergebnis im Verarbeitenden Gewerbe ist vor allem auf den Bereich Kokerei und Mineralölverarbeitung zurückzuführen. Dieser macht mit rund 133,8 Milliarden Euro Umsatz einen Großteil aus. Grund hierfür ist der Umschlag von Mineralölen im Hamburger Hafen. Der Bereich erfuhr seit 2009 zudem eine dynamische Entwicklung, sodass der steuerbare Umsatz zwischen 2009 und 2013 um 54,2 Prozent anstieg. Insgesamt fielen die steuerbaren Umsätze im Betrachtungszeitraum um 37,8 Prozent höher aus. Im Bereich Abwasser- und Abfallentsorgung (+95,8 %), dem Großhandel (+59,1 %) und im Verarbeitenden Gewerbe (+40,5 %) lagen die Zuwächse ebenfalls über dem Gesamtzuwachs. Im Wirtschaftszweig Energieversorgung fielen die steuerbaren Umsätze um 28,6 Prozent höher aus. Das Baugewerbe verzeichnete nur leicht steigende Umsätze (+5,4 %). Im Bereich Verkehr und Lagerei ging der steuerbare Umsatz um 1,1 Prozent zurück.

Tab. 6: Rahmendaten zur Wirtschaftsstruktur in Hamburg (Fokus Schwerpunktbranchen)

	Beschäftigung		Betriebsstätten		Steuerbare Umsätze	
	Anzahl Juni 2014	Entwicklung 2008-2014 in %	Anzahl Juni 2014	Entwicklung 2008-2014 in %	2013 in 1.000 EUR	Entwicklung 2009-2013 in %**
Verarbeitendes Gewerbe (Produktion)	99.332	0,3	2.315	-3,6	189.474.760	40,5
Energieversorgung	6.467	24,0	82	95,2	3.511.743	28,6
Abwasser- und Abfallentsorgung (Recyclingwirtschaft)	7.904	*	132	25,7	1.991.580	95,8
Baugewerbe	29.248	3,2	3.423	3,1	5.643.080	5,4
Kfz-Gewerbe	14.313	14,8	1.196	2,3	5.141.174	32,7
Großhandel	55.083	-5,5	3.621	-8,7	154.972.667	59,1
Verkehr und Lagerei	79.614	5,5	3.185	-1,8	17.581.533	-1,1
<b>Insgesamt</b>	<b>291.961</b>	<b>*</b>	<b>13.954</b>	<b>-2,1</b>	<b>378.316.538</b>	<b>43,8</b>
<b>Hamburg</b>	<b>892.508</b>	<b>11,8</b>	<b>52.102</b>	<b>5,6</b>	<b>470.206.233</b>	<b>37,8</b>

\* keine Angabe

\*\* Der Vergleich erfolgt mit dem Jahr 2009, da erst in dem Jahr die Statistik zu den steuerbaren Umsätzen auf die Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008 umgestellt wurde.

Quellen: Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015); Statistikamt Nord (2015); Georg Consulting (2015).

In der folgenden Tabelle ist der Lokationsquotient (LQ) für die Schwerpunktbranchen dargestellt. Dieser setzt den Beschäftigtenanteil eines Wirtschaftszweiges ins Verhältnis zum bundesweiten Anteil in diesem Bereich. Bei einem Wert über Eins

gibt es in Hamburg eine im Vergleich zum Bundesdurchschnitt überdurchschnittliche Beschäftigung in dem jeweiligen Wirtschaftszweig. In diesem Fall kann von einer Standortstärke der Branche in Hamburg ausgegangen werden. Bei einem Wert unter Eins fällt die regionale Beschäftigung des jeweiligen Wirtschaftszweiges geringer als im Bundesdurchschnitt aus und ist somit unterdurchschnittlich. Die Branche hat also eine vergleichsweise geringe Bedeutung für den Standort.

Hamburg weist in einigen der hier genauer betrachteten Branchen einen überdurchschnittlich hohen Lokationsquotienten auf. Der Beschäftigungsanteil im Verarbeitenden Gewerbe fällt mit einem Lokationsquotienten (LQ) von 0,5 in Hamburg zwar unterdurchschnittlich aus. Dennoch verzeichnen zwei Teilbranchen im Wirtschaftszweig (WZ) Verarbeitendes Gewerbe überdurchschnittliche Werte. Dies betrifft den Bereich Kokerei und Mineralölverarbeitung (WZ 19; LQ 4,6) und den sonstigen Fahrzeugbau (WZ 30; LQ 5,7). Hierzu werden der Schiffs-, Luft- und Raumfahrzeugbau (u. a. Airbus) gezählt. Im Bereich Abfall- und Abwasserentsorgung weisen die Recyclingwirtschaft (WZ 38 Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinnung) mit einem LQ von 1,1 und die Beseitigung von Umweltverschmutzungen und sonstige Entsorgung (WZ 39) mit einem LQ von 2,5 überdurchschnittliche Werte auf.

Das Baugewerbe ist in Hamburg mit einem LQ von 0,6 anteilig weniger bedeutend. Gleiches gilt für das Kfz-Gewerbe und den Bereich Energieversorgung. Der Großhandel wiederum ist mit einem LQ von 1,4 ein wichtiger Beschäftigungsbereich. Der Bereich Verkehr und Lagerei erreicht mit einem LQ von 1,7 einen deutlich überdurchschnittlichen Beschäftigungsanteil und verdeutlicht die Bedeutung Hamburgs als Logistik- und Hafenstandort. In diesem Zusammenhang sind besonders die Bereiche Schifffahrt (WZ 50; LQ 12,2) und die Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr (WZ 52; LQ 2,1) zu erwähnen. Detailliertere Zahlen sind dem Anhang zu entnehmen.

Der Entwicklungsfaktor (EF) bezieht sich auf die regionale Beschäftigungsentwicklung im Vergleich zur bundesweiten Entwicklung. Zur Berechnung wird die tatsächliche regionale Entwicklung ins Verhältnis zu einer hypothetischen regionalen Entwicklung gestellt. Der hypothetische Wert bezieht sich auf die Wachstumsrate des Gesamttraums (Deutschland), welche auf die regionale Entwicklung angewandt wird. Folglich zeigt der Entwicklungsfaktor das Verhältnis dieser beiden Werte zueinander auf. Liegt der Wert über Eins dann hat sich im Betrachtungszeitraum (hier 2008 bis 2014) die Beschäftigung im jeweiligen Wirtschaftszweig besser als im Bundesdurchschnitt entwickelt. Bei einem Entwicklungsfaktor kleiner als Eins ist die regionale Beschäftigungsentwicklung im Beobachtungszeitraum ungünstiger gewesen als in Deutschland insgesamt. In Hamburg hat sich die Beschäftigung insgesamt sowie in den betrachteten Branchen weitestgehend simultan zur Beschäftigung in Deutschland entwickelt. Einzig im Bereich Energieversorgung und im Kfz-Gewerbe zeigt sich eine dynamischere Beschäftigungsentwicklung (Entwicklungsfaktor 1,2 bzw. 1,1) als in Deutschland insgesamt.

Tab. 7: Beschäftigtenentwicklung, Lokationsquotient und Entwicklungsfaktor

Beschäftigtenentwicklung	Hamburg 2008-2014	Deutschland 2008-2014	Lokations- quotient	Entwicklungs- faktor
Stichtag 30. Juni	%	%		
Verarbeitendes Gewerbe (Produktion)	0,3	1,3	0,5	1,0
Energieversorgung	24,0	-0,5	0,9	1,2
Abwasser- und Abfallentsor- gung (Recyclingwirtschaft)	*	7,0	1,1	*
Baugewerbe	3,2	8,2	0,6	1,0
Kfz-Gewerbe	14,8	1,7	0,8	1,1
Großhandel	-5,5	-0,9	1,4	1,0
Verkehr und Lagerei	5,5	9,7	1,7	1,0

\* keine Angabe

Quellen: Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015); Georg Consulting (2015).

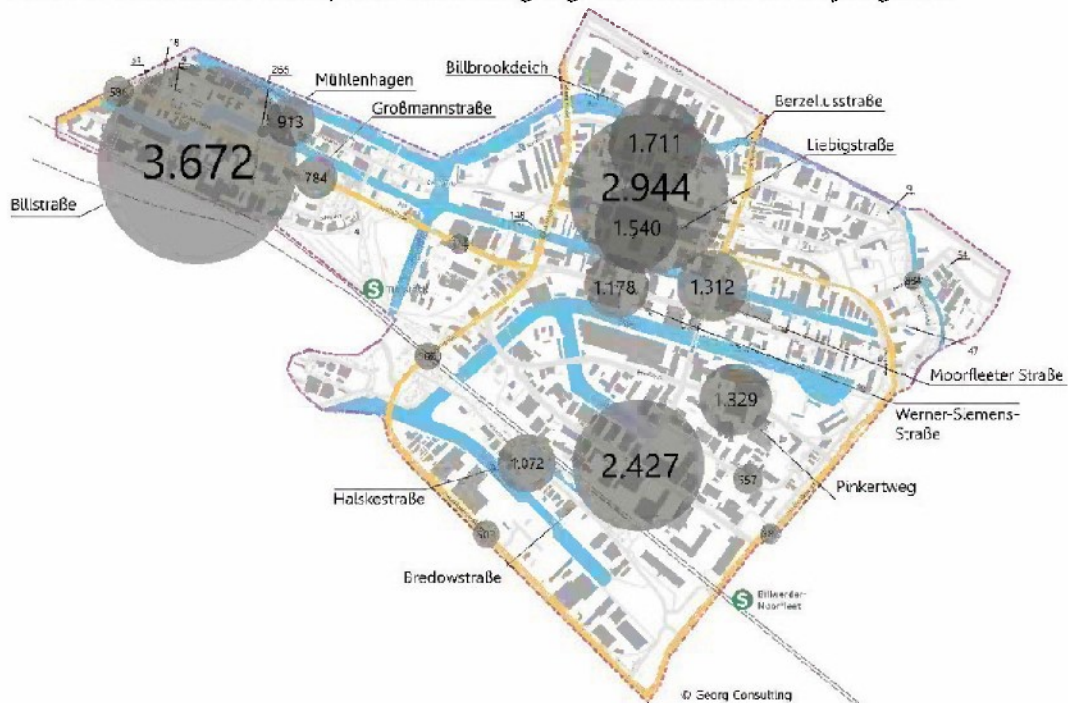
## 4.2 Branchen- und Beschäftigungsstruktur im Projektgebiet

Anhand der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit lassen sich nur begrenzt Aussagen zur Beschäftigungsstruktur im Projektgebiet ableiten. Grund hierfür ist die Geheimhaltung detaillierter Informationen aus datenschutzrechtlichen Aspekten sowie die Gebietsgrenzen des Projektgebietes, die nicht mit den administrativen Gebietseinheiten der Beschäftigungsstatistik übereinstimmen. Es stehen lediglich branchenunspezifische Daten nach Straßenzügen zur Verfügung.

Insgesamt werden 22.731 Beschäftigungsverhältnisse am Arbeitsort gezählt (Stichtag 30.06.2014). Hieraus ergibt sich eine Arbeitsplatzintensität von 40 Beschäftigten je Hektar (bezogen auf eine Nettofläche von 565 ha). Die Beschäftigungsschwerpunkte befinden sich in der Billstraße, Berzeliusstraße sowie in der Bredowstraße. Diesbezüglich ist anzumerken, dass die Arbeitsplatzintensität auch im Verhältnis zur Länge der jeweiligen Straße zu betrachten ist. Auf räumlicher Ebene ist die Zahl der Arbeitsplätze im Norden Billbrooks am höchsten (vgl. Abb. 25).

Um eine möglichst aussagekräftige Untersuchung der lokalen Beschäftigungsstruktur nach Branchen durchführen zu können, wurden weitere Daten aus der Unternehmensdatenbank „Markus“ des Anbieters Bureau van Dijk hinzugezogen, in der die meisten ansässigen Unternehmen im Projektgebiet mit der dazugehörigen Adresse erfasst sind. Zudem erfolgt eine Einordnung in die Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ 2008) des Statistischen Bundesamtes auf vierstelliger Ebene, wodurch eine präzise Branchenzuordnung ermöglicht wird. Insgesamt werden in der Datenbank 1.100 Unternehmen im Projektgebiet aufgeführt (Stand: 31. März 2015). Die Erfassung bezieht sich auf Unternehmen, die vor Ort einen eingetragenen Firmensitz haben. Firmen mit Zweigstellen vor Ort, wie zum Beispiel UPS oder Fedex, sind in der Statistik jedoch nicht aufgeführt. Die Beschäftigungszahlen der Unternehmen beziehen sich auf die Beschäftigtenzahlen im Unternehmen insgesamt (standortabhängige Beschäftigung), wodurch gerade in Bezug auf größere Unternehmen statistische Aussagen zur lokalen Beschäftigungsstruktur nur unter Vorbehalt getroffen werden können.

Abb. 25: Anzahl der Arbeitsplätze (Beschäftigung) nach Straßen im Projektgebiet



Kartengrundlage: IBA Hamburg GmbH.

Quellen: Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (2015); Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015); Georg Consulting (2015).

Die Datenbank gewährleistet keine vollständige Aufführung der Unternehmensdaten. Für 336 Unternehmen sind keine Beschäftigtenzahlen verfügbar, was einem Anteil von 30,5 Prozent entspricht. Zudem wurden 71 Unternehmen nicht in die Klassifikation der Wirtschaftszweige eingeordnet (6,5 Prozent). In Bezug auf die Branchenstruktur nach Betriebsstätten lassen sich aus der Datenbank aber dennoch wertvolle Informationen generieren.

Da keiner der dargestellten Datensätze eine vollwertige Untersuchungsgrundlage bietet, werden in der nachstehenden Analyse Erkenntnisse aus beiden Quellen gesammelt und miteinander verknüpft. Hierdurch können tendenzielle Aussagen zur lokalen Beschäftigungsstruktur getroffen werden.

Der Standort Billbrook/Rothenburgsort ist Sitz einiger national und international tätiger und erfolgreicher Unternehmen unterschiedlicher Branchen, die weit über die Stadt hinaus bekannt sind und einen wichtigen Bestandteil des Wirtschaftsstandortes Hamburg bilden. Größter Arbeitgeber im Gebiet ist die STILL GmbH, die Hersteller für Gabelstapler und Hubwagen sowie Anbieter von Intralogistik-Lösungen ist. Auf die drei größten Unternehmen, zu denen neben der STILL GmbH auch die PolygonVatro GmbH und die Heinz Bräuer GmbH (Bäckerei Dat Backhus) gehören, entfallen ein Viertel der insgesamt in der „Markus“-Datenbank erfassten 23.307 Arbeitsplätze. Weitere bedeutende Unternehmen werden in den folgenden Ausführungen zu den Schwerpunktbranchen erwähnt.

Tab. 8: Ansässige Unternehmen mit der höchsten Zahl standortabhängiger Arbeitsplätze

Name des Unternehmens	Standortabhängige Beschäftigung
	Anzahl
STILL Gesellschaft mit beschränkter Haftung	3.441
Heinz Bräuer GmbH & Co. KG	1.200
POLYGONVATRO GmbH	1.200
Piepenbrock Dienstleistungen GmbH + Co. KG	1.050
Veolia Umweltservice Nord GmbH	921
J. J. Darboven Holding AG & Co. KG	900
Albis Plastic GmbH	706
ThyssenKrupp Fahrtreppen GmbH	600
Vattenfall Wärme Hamburg GmbH	533
J. J. Darboven GmbH & Co. KG	500
ROFIN-SINAR Laser GmbH	473
Fenthol & Sandtmann GmbH	450
Franke + Pahl Ingenieurgesellschaft mbH	369
Production Resource Group AG	361
Franke+Pahl Gesellschaft für technische Dienstleistungen	291
Friedr. Jasper Rund- und Gesellschaftsfahrten GmbH	280
Garbe Transport GmbH	248
Henri Benthack GmbH & Co. KG	240
Andronaco GmbH & Co. KG	220
Schill + Seilacher "Struktol" GmbH	220

Quellen: Bureau van Dijk Lang (2015); Georg Consulting (2015)

Im Folgenden wird die Beschäftigungsstruktur anhand der standortabhängigen Beschäftigung nach Wirtschaftszweigen erläutert (vgl. Tab. 9). Beschäftigungsschwerpunkte finden sich im Verarbeitenden Gewerbe (7.613 Beschäftigte), im Handel (3.770 Beschäftigte) sowie im Bereich Verkehr und Lagerei (3.039 Beschäftigte). Die Erbringung von Dienstleistungen stellt unter der standortabhängigen Beschäftigung ebenfalls einen Schwerpunkt dar (2.023 Beschäftigte in den wirtschaftlichen Dienstleistungen, 1.798 Beschäftigte in den freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen und 126 Beschäftigte in den sonstigen Dienstleistungen). Hierdurch wird auch die Bedeutung des Projektgebietes als Dienstleistungsstandort deutlich.

In Bezug auf die Hamburger Clusterinitiativen ist das Industriegebiet Billbrook/Rotenburgsort vor allem für die Logistik ein wichtiger Standort. Für eine detailliertere Analyse zum Thema Wirtschaftsknoten in Hamburg wird auf die parallel erstellte Marktanalyse verwiesen.

Die Unternehmen im Projektgebiet haben im Jahr 1997 die Initiative billbrookkreis e. V. gegründet. Das Unternehmensnetzwerk soll eine gute Nachbarschaft von ansässigen Geschäftsleuten fördern. Der Verein hat insgesamt 100 Mitglieder und trifft sich sechs Mal im Jahr zum Austausch. Das Netzwerk engagiert sich in den Themenfeldern Qualität des öffentlichen Raumes, Verkehrsfluss und -anbindung,

Flächennutzung, Vernetzung der Unternehmen, Standortimage, Sicherheitsfragen sowie sozialem Engagement.

Im Folgenden werden die Schwerpunktbranchen Verarbeitendes Gewerbe (Produktion), Abwasser- und Abfallentsorgung (Recyclingwirtschaft), Baugewerbe, Kfz-Gewerbe, Großhandel sowie Verkehr und Lagerei genauer dargestellt. Hierzu werden Informationen zur Branche im Gebiet erläutert sowie eine Verortung der einzelnen Branchen am Standort vorgenommen. Die unternehmensbezogenen Beschäftigtenzahlen beziehen sich auf die Angaben der „Markus“-Datenbank.

Tab. 9: Standortabhängige Beschäftigung im Projektgebiet nach „Markus“-Datenbank<sup>8</sup>

Wirtschaftszweig nach WZ 2008		Beschäftigung
Code	Bezeichnung	Anzahl
A	Land-, Forstwirtschaft und Fischerei	-
B	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	26
C	Verarbeitendes Gewerbe	7.613
D	Energieversorgung	-
E	Wasser-; Abwasser- und Abfallentsorgung; Beseitigung Umweltverschm.	1.358
F	Baugewerbe	1.874
G	Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen	3.770
H	Verkehr und Lagerei	3.039
I	Gastgewerbe	69
J	Information und Kommunikation	17
K	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen	39
L	Grundstücks- und Wohnungswesen	41
M	Erbringung von freiberufl., wissenschaftl. und techn. Dienstleistungen	1.798
N	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen	2.023
O	Öffentliche Verwaltung, Verteidigung; Sozialversicherung	-
P	Erziehung und Unterricht	1
Q	Gesundheits- und Sozialwesen	2
R	Kunst, Unterhaltung und Erholung	22
S	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	126
	Nicht zugewiesen	1.489
	<b>Gesamt</b>	<b>23.307</b>

Quellen: Bureau van Dijk Lang (2015); Georg Consulting (2015).

#### 4.2.1 Verarbeitendes Gewerbe (Produktion)

Das Verarbeitende Gewerbe stellt mit 7.613 die höchste Anzahl standortabhängiger Beschäftigter im Projektgebiet. Mit Abstand wichtigster Arbeitgeber vor Ort ist die Firma STILL GmbH mit 3.441 Beschäftigten. In der Hauptniederlassung werden jährlich etwa 23.000 Gabelstapler produziert, was rund 50 Prozent der weltweiten Produktion des Unternehmens entspricht. Ein weiteres Großunternehmen vor Ort ist die Thyssen-Krupp GmbH, die in Billbrook jährlich mehr als 500 Fahrtreppen produziert und das einzig verbliebene Fahrtreppenwerk in Deutschland ist. Hier werden etwa 600 Mitarbeiter statistisch aufgeführt. Des Weiteren gibt es einige

<sup>8</sup> Die standortabhängige Beschäftigung bezieht sich auf die Angaben zur Beschäftigung in den vor Ort ansässigen Unternehmen insgesamt. Detaillierte Angaben zur Arbeitsplatzanzahl vor Ort sind nicht möglich.



Unternehmen aus der chemischen Industrie, wie beispielsweise die Albis Plastic GmbH (706 Beschäftigte), die Struktol GmbH (220 Beschäftigte), die Dr. Weigert GmbH & Co. KG (180 Beschäftigte) oder die ELANTAS Beck GmbH (134 Beschäftigte). Weitere wichtige produzierende Unternehmen sind die ROFIN-SINAR Laser GmbH (Herstellung von Industrielasern) mit 473 gemeldeten Beschäftigten, die J. J. Darboven GmbH & Co. KG (Kaffeeverarbeitung und Herstellung von Kaffeeersatz) mit 1.595 Beschäftigten und die Egon von Ruville GmbH (Herstellung von Motor- und Fahrwerkkomponenten) mit 190 Beschäftigten. In der Herstellung von Backwaren ist die Heinz Bräuer GmbH (Dat Backbus) mit 1.200 standortabhängigen Beschäftigten neben der PolygonVatro GmbH der zweitgrößte Arbeitgeber im Projektgebiet. Es fällt auf, dass sich ein Großteil der standortabhängigen Beschäftigung auf einige wenige Betriebe konzentriert. So entfallen auf die zehn größten Unternehmen rund 90 Prozent der standortabhängigen Arbeitsplätze. Insgesamt sind 79 Unternehmen im Verarbeitenden Gewerbe aufgeführt, davon 32 ohne Angaben zur Beschäftigungszahl.

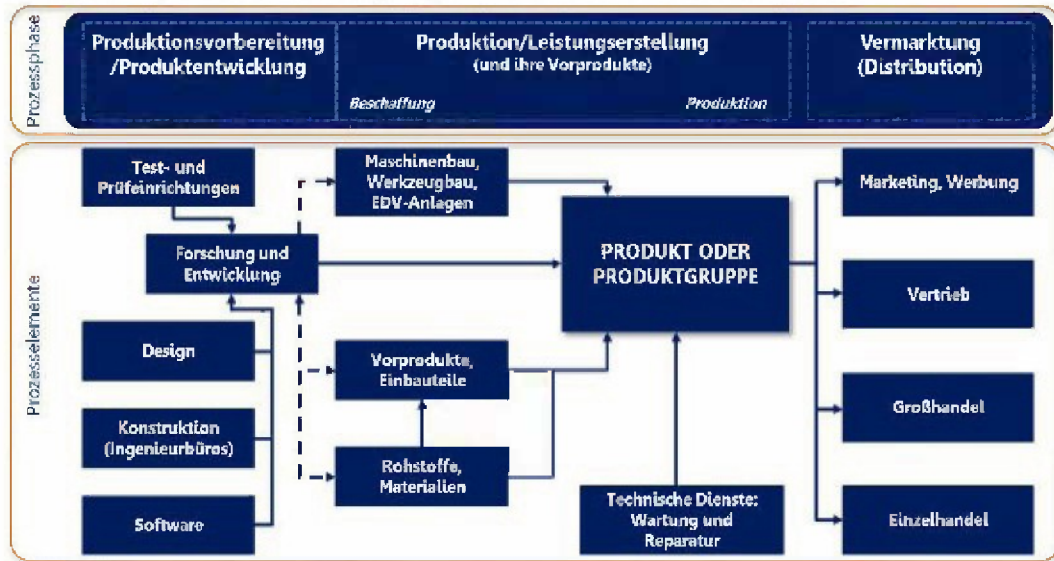
Über horizontale und vertikale Verflechtungen strahlt die Produktionswirtschaft im Projektgebiet auf Hamburg und darüber hinaus aus. Die Wertschöpfungskette in der Produktionswirtschaft setzt sich aus den drei Prozessphasen Produktionsvorbereitung/Produktentwicklung, Produktion/Leistungserstellung und Vermarktung (Distribution) zusammen (vgl. Abb. 26). Bei der Betrachtung der jeweiligen Prozesselemente in den einzelnen Phasen zeigt sich, dass im Verlauf der Wertschöpfungskette diverse andere Wirtschaftszweige Teil im Prozess integriert sind. So ergeben sich beispielsweise in der Vermarktungsphase Anknüpfungspunkte zwischen produzierenden Unternehmen mit Logistik- (Vertrieb) und/oder Großhandels- und Dienstleistungsunternehmen.

Die Analyse der Branchenstruktur innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes anhand der „Markus“-Datenbank zeigt, dass eine Tendenz zu Schwerpunktbereichen innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes zu erkennen ist:

- Herstellung von Lebensmitteln und Getränken
- Herstellung von Textilien und Bekleidung
- Herstellung von chemischen, pharmazeutischen Erzeugnissen sowie Gummi- und Kunststoffwaren
- Herstellung von Metallerzeugnissen
- Herstellung von elektronischen und elektrischen Erzeugnissen
- Maschinenbau und Reparatur von Maschinen
- Sonstiges

Bei der Verortung der Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes zeigen sich nur leichte räumliche Konzentrationen im nördlichen Bereich von Billbrook zwischen Liebigstraße und Billbrookdeich sowie im nordwestlichen Bereich im Stadtteil Rotenburgsort (vgl. Abb. 27). Im südlichen Teil des Projektgebietes sind kaum Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes ansässig. Eine Konzentration der jeweiligen Schwerpunktbereiche ist ebenfalls nicht zu erkennen.

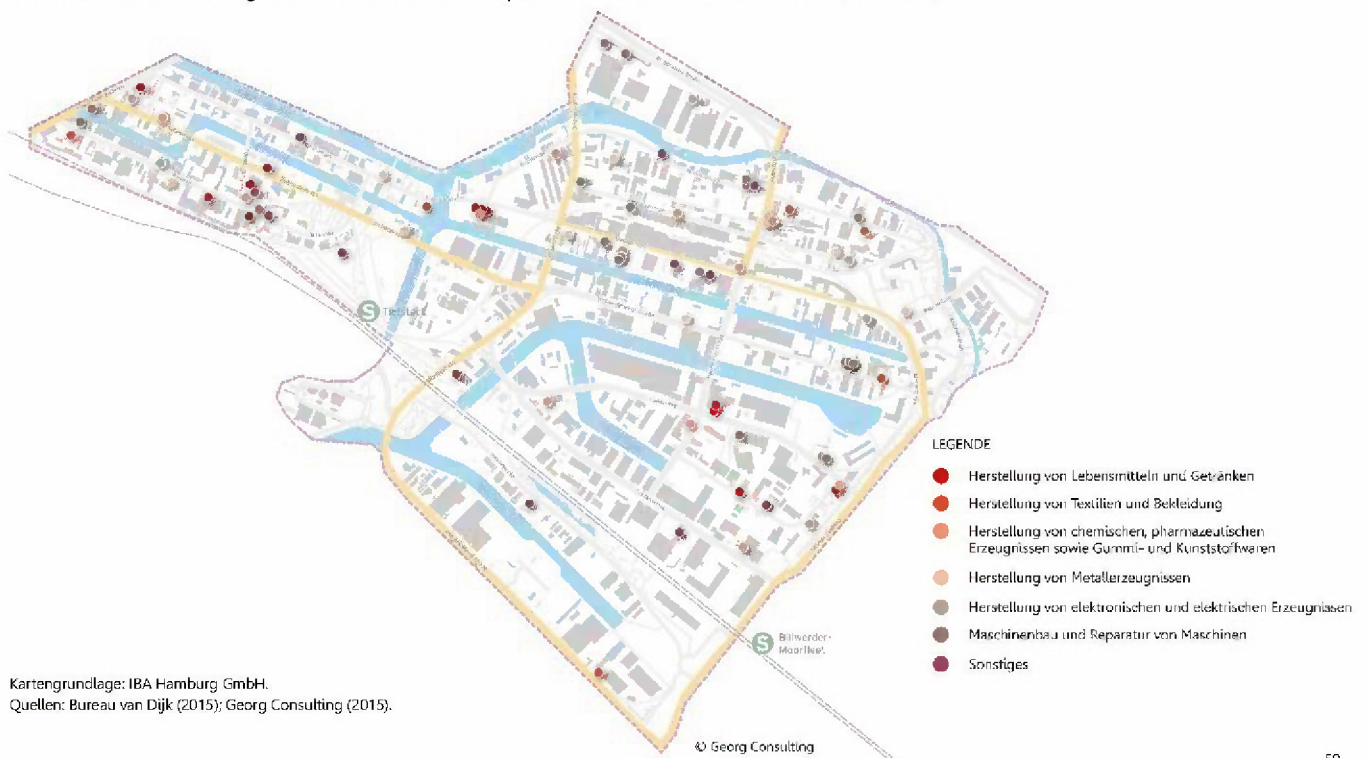
Abb. 26: Beispielhafte Wertschöpfungskette in der Produktionswirtschaft



© Georg Consulting

Quelle: Georg Consulting (2015).

Abb. 27: Räumliche Verortung der Unternehmen der Schwerpunktbranche Verarbeitendes Gewerbe (Produktion)



#### **4.2.2 Abfall- und Abwasserentsorgung (Recyclingwirtschaft), Energieversorgung**

Billbrook ist ein wichtiger Standort für die Müllverwertung in Hamburg. Mit der Veolia Umweltservice Nord GmbH (921 Beschäftigte), der AVG Abfall-Verwertungs-Gesellschaft mbH (115 Beschäftigte) und der MVB Müllverwertung Borsigstraße GmbH (99 Beschäftigte) sind im Bereich Abfall- und Abwasserentsorgung (Recyclingwirtschaft) drei große Unternehmen am Standort vertreten. Die MVB, an der die Stadtreinigung Hamburg 100 Prozent der Gesellschafteranteile hält, verwertet in der Müllverbrennungsanlage jährlich 320.000 Tonnen Siedlungsabfälle. Dies entspricht einem Anteil von 40 Prozent des in Hamburg anfallenden Haushaltsabfalls. Die Anlage wurde 1994 fertiggestellt und läuft im 24-Stunden-Betrieb. Gewonnene Energie wird in Form von Dampf in das städtische Fernwärmenetz eingespeist. Durch die eingesetzte Rauchgasreinigungstechnik können fast alle anfallenden Reststoffe verwertet und in den Stoffkreislauf zurückgeführt werden. Des Weiteren werden Emissionen eingespart. Gesetzliche Grenzwerte werden zum Teil deutlich unterschritten. Des Weiteren trägt ein 2005 auf dem Gelände errichtetes Biomassekraftwerk zur Energieversorgung bei. Pro Jahr werden rund 150.000 Tonnen Altholz verwertet und damit bis zu 20 MW elektrische Energie und Fernwärme erzeugt.

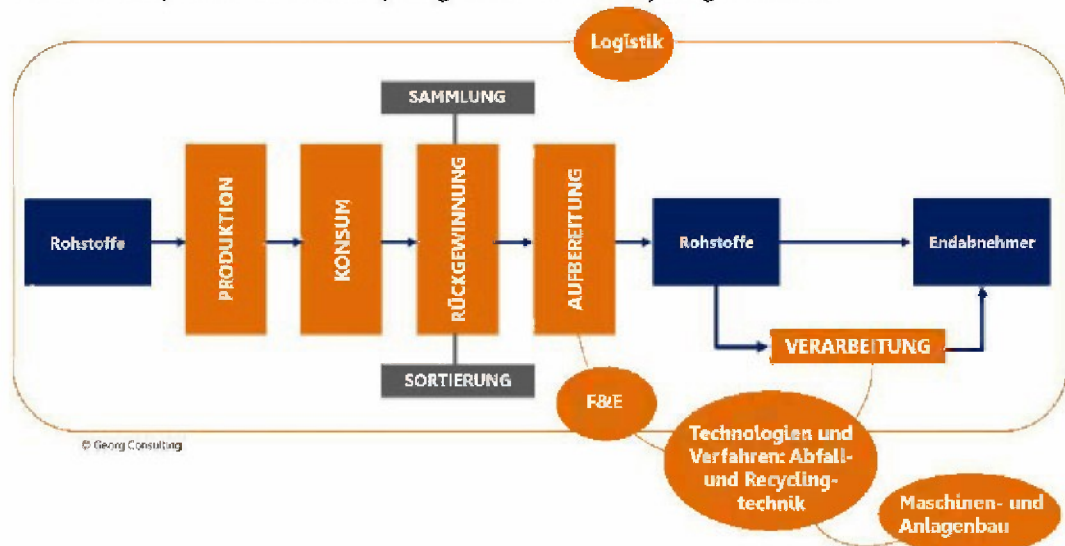
Die Müllverbrennungsanlage der AVG mbH ist über das Heizkraftwerk Tiefstack ebenfalls an das Hamburger Fernwärmenetz angeschlossen. Dort werden jährlich etwa 100.000 Tonnen Abfälle verbrannt. Dadurch können bis zu 30.000 Haushalte mit der Abwärme aus der Verbrennung versorgt werden. Am Standort des heutigen Kraftwerks Tiefstack wurde 1917 das erste kohlebetriebene Großkraftwerk der Hamburgischen Electricitäts-Werke AG in Betrieb genommen. Heute befindet sich hier das Heizkraftwerk Tiefstack des Stromkonzerns Vattenfall, welches seit 1993 die Hälfte des Hamburger Fernwärmebedarfs produziert. Das Kraftwerk wird mit Steinkohle (Grundlasteinheit) sowie Erdgas und Leichtöl (Spitzenlastversorgung) betrieben. Im Jahr 2009 wurde ein mit Erdgas betriebenes Gas- und Dampfturbinenkraftwerk auf dem Gelände eröffnet. Das Kraftwerk verfügt über modernste Rauchgasreinigungsanlagen, um die Einhaltung von Schadstoffgrenzwerten einzuhalten. Beschäftigtenzahlen liegen für das Kraftwerk in der Statistik nicht vor.

Der Standort ist somit für die Abfall- und Entsorgungswirtschaft sowie für die städtische Energieversorgung im gesamtstädtischen Kontext von hoher Bedeutung. In diesem Wirtschaftszweig konnten darüber hinaus in den vergangenen Jahren überdurchschnittliche Umsatzzuwächse in Hamburg verzeichnet werden. Durch den hohen Innovationsgrad in dieser Branche, gerade in Bezug auf die Themen Recycling und Kreislaufwirtschaft, kann mit weiteren Umsatzsteigerungen und einem Beschäftigungszuwachs gerechnet werden.

Die Wertschöpfungskette in der Recyclingwirtschaft werden in der folgenden Abbildung beispielhaft aufgezeigt (vgl. Abb. 28). In der Aufbereitung von Rohstoffen und bereits verarbeiteter Produkte besteht ein erheblicher Forschungs- und Ent-

wicklungsbedarf. Logistische Lösungen sind während des gesamten Prozesses gefragt. Diesbezüglich könnten sich auch innerhalb des Projektgebietes Anknüpfungspunkte ergeben.

Abb. 28: Beispielhafte Wertschöpfungskette in der Recyclingwirtschaft



Quelle: Georg Consulting (2015).

Die „Markus“-Datenbank führt insgesamt 31 Unternehmen für den Bereich Abfall- und Abwasserentsorgung auf, wovon fünf auf den Bereich Wasserversorgung und Abwasserentsorgung, 16 auf Abfallentsorgung sowie zehn auf den Bereich Recyclingwirtschaft entfallen. Ein Großteil der Betriebe befindet sich im Stadtteil Billbrook – hier jedoch über das gesamte Projektgebiet verteilt. In Rothenburgsort sind drei Unternehmen dieser Schwerpunktbranche ansässig. Für neun Betriebe liegen keine Beschäftigungsdaten vor. Die Beschäftigungszahlen für das Heizkraftwerk Tiefstack sind in der Statistik nicht aufgeführt.

Abb. 29: Räumliche Verortung der Unternehmen der Schwerpunktbrenche Abwasser- und Abfallentsorgung, Energieversorgung



### **4.2.3 Baugewerbe**

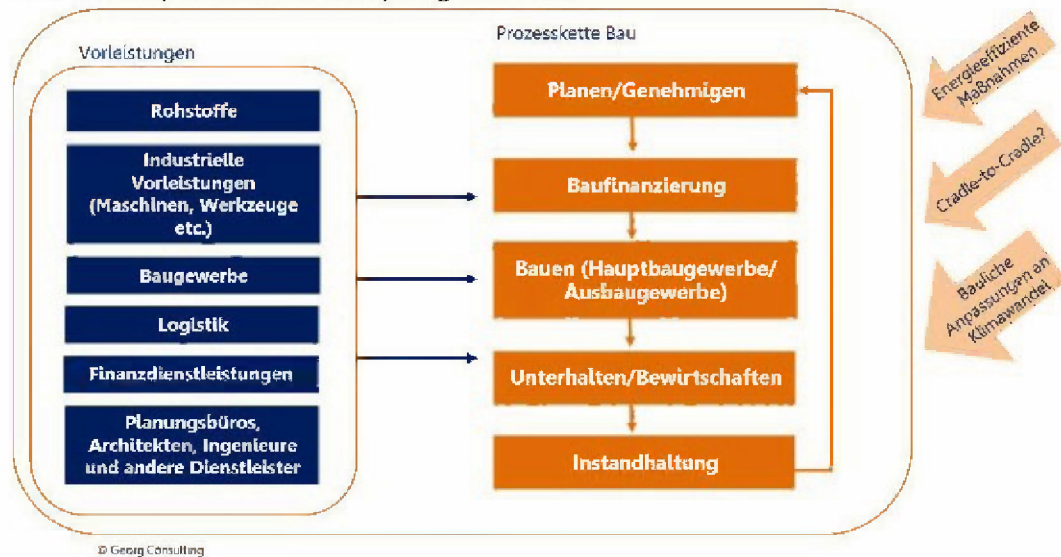
Das Baugewerbe stellt eine weitere Schwerpunktbranche im Projektgebiet dar. Insgesamt werden in der „Markus“-Datenbank 1.874 standortabhängige Beschäftigte aufgeführt. Ein Großteil der Beschäftigtenzahl entfällt auf die Firma PolygonVatro GmbH (1.200 Beschäftigte), die im Bereich Schadenmanagement nach Brand- und Wasserschäden tätig ist und zu den größten Unternehmen vor Ort gehört. Insgesamt sind 81 Unternehmen des Baugewerbes im Projektgebiet ansässig. Auf den Hoch- und Tiefbau entfallen hiervon neun Betriebe. Im Bereich Abbruch- und vorbereitende Baustellenarbeiten und Bauinstallation sind es 28 Unternehmen. Der sonstige Ausbau ist mit 44 Betrieben am stärksten vertreten.

Neben der PolygonVatro GmbH sind mit der Kaefer GmbH (Bauinstallation, keine Angaben zur Beschäftigung) und der Böhling GmbH (Rohrleitungs- und Apparatebau, 180 Beschäftigte) ebenfalls bedeutende Unternehmen aus der Branche ansässig. Des Weiteren gibt es eine Vielzahl von Kleinunternehmen mit unter 50 Beschäftigten vor Ort.

Die Betriebe des Baugewerbes sind mehrheitlich im nördlichen Bereich des Projektgebietes zu finden. Einige haben ihren Sitz im Gewerbezentrum an der Liebigstraße. Eine erkennbare räumliche Konzentration lässt sich daraus jedoch nicht ableiten (vgl. Abb. 31). Südlich der Bahnschienen sind es lediglich drei Unternehmen.

Die schematische Darstellung der Wertschöpfungskette im Bau zeigt unter anderem den eigentlichen Bauprozess von der Planung bis zur Instandhaltung des Bestandes auf (vgl. Abb. 30). Diesen Stufen sind wiederum bestimmte Leistungen vorgelagert, die je nach Phase hinzugezogen werden. Der Wertschöpfungsprozess im Bau birgt darüber hinaus Anknüpfungspunkte zur Recyclingwirtschaft, da im Baugewerbe ein besonders hoher Entsorgungsbedarf und ein hohes Potenzial der Wiederverwertung verwendeter Baumaterialien besteht. Energieeffizienz und Klimaanpassung von Gebäuden stellen ebenfalls wichtige Themenfelder für das Baugewerbe dar, da hier zukünftig ein erheblicher Investitionsbedarf besteht.

Abb. 30: Beispielhafte Wertschöpfungskette Bau<sup>9</sup>



Quelle: Georg Consulting (2015).

<sup>9</sup> In Anlehnung an IW Consult (2008)



Abb. 31: Räumliche Verortung der Unternehmen der Schwerpunktbranche Baugewerbe



Kartengrundlage: IBA Hamburg GmbH.  
 Quellen: Bureau van Dijk (2015); Georg Consulting (2015).

© Georg Consulting

#### **4.2.4 Kfz-Gewerbe**

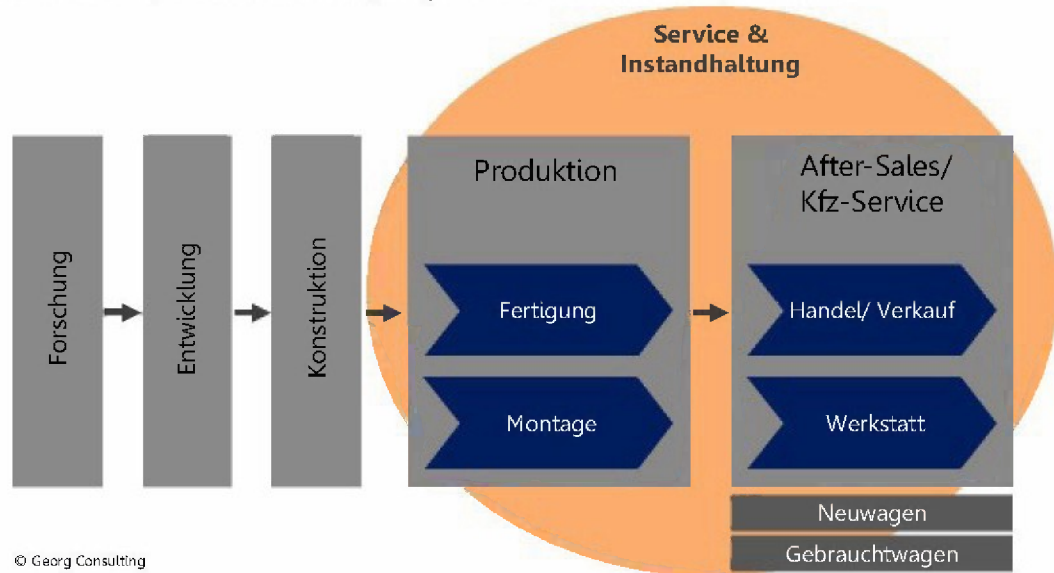
Das Projektgebiet weist eine hohe Betriebsdichte im Bereich Kfz-bezogener Tätigkeitsfelder auf. Dies wird vor allem unter räumlichen Aspekten deutlich, da im Projektgebiet viele Flächen von Gebrauchtwagenhändlern genutzt werden. Insgesamt werden in der „Markus“-Datenbank 45 Betriebe dem Kfz-Gewerbe zugerechnet. Der direkte Handel mit Kraftwagen zählt 24 Unternehmen, wovon 14 mit Kraftwagen mit einem Gewicht von mehr als und zehn mit einem Gewicht unter 3,5 Tonnen handeln. Dieser Bereich ist damit stark vertreten, die Unternehmen weisen jedoch nur eine geringe Arbeitsplatzintensität auf und zählen jeweils zwischen eins und sieben Beschäftigten. Weitere fünf Betriebe sind im Bereich der Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen tätig. Zum Kfz-Gewerbe wird ebenfalls der Handel mit Kfz-Ersatzteilen und Zubehör gezählt.

Die Statistik hat in diesem Bereich 14 Betriebe erfasst. Das Unternehmen Egon von Ruville GmbH ist mit 190 standortabhängigen Beschäftigten der mit Abstand größte Arbeitgeber dieser Branche am Standort. Zweitgrößter Arbeitgeber im Kfz-Gewerbe ist die Firma J. A. Schlüter Söhne Lastkraftwagen GmbH (Verkauf und Werkstattservice) mit 49 Beschäftigten. Insgesamt sind in der Statistik 376 Beschäftigte erfasst. Für 15 Betriebe liegen keine Beschäftigungsdaten vor.

Bei der Verortung der Betriebe des Kfz-Gewerbes ist eine leichte räumliche Konzentration in Rothenburgsort sowie im nördlichen Bereich von Billbrook festzustellen. An der Andreas-Meyer-Straße befindet sich eine sehr große Fläche, die von einem Gebrauchtwagenhändler genutzt wird.

Die Wertschöpfungskette zur Automobilproduktion zeigt den Produktionsprozess von der Forschung und Entwicklung bis zu den verkaufsnachgelagerten Aktivitäten beispielhaft auf (vgl. Abb. 32). Am Standort Billbrook/Rothenburgsort sind vor allem die After-Sales-Aktivitäten und der Kfz-Service – und hier besonders im Gebrauchtwagensegment – relevant. Der Service bildet ab der Produktion ein zentrales Element in der Wertschöpfungskette.

Abb. 32: Beispielhafte Wertschöpfungskette in der Automobilproduktion <sup>10</sup>

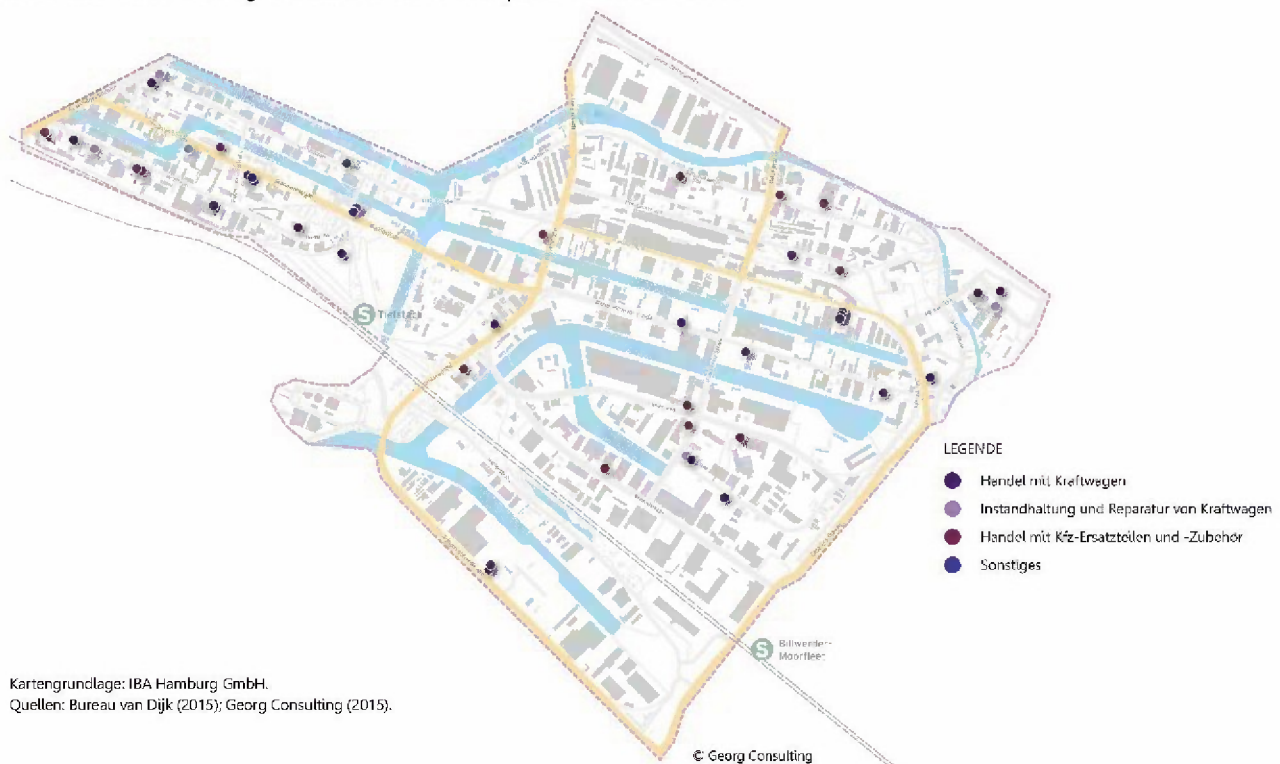


© Georg Consulting

Quelle: Georg Consulting (2015).

<sup>10</sup> In Anlehnung an Becker (2004)

Abb. 33: Räumliche Verortung der Unternehmen der Schwerpunktbranche Kfz-Gewerbe



#### **4.2.5 Großhandel**

Der Großhandel ist eine Querschnittsbranche und zählt nach der Schwerpunktbbranche Verkehr und Lagerei laut statistischen Daten die höchste Anzahl an Unternehmen im Projektgebiet (204 Firmen). Allgemein lässt sich feststellen, dass der Großhandel im gesamten Projektgebiet einen zentralen Wirtschaftsfaktor bildet. Die Ausrichtung der Handelsunternehmen vor Ort ist sehr vielseitig, weshalb eine Unterteilung in Untergruppen an dieser Stelle nicht zielführend ist. Einzelne Schwerpunkte sind jedoch im Großhandel von Lebensmitteln und Getränken sowie Maschinen, Metallen und Baustoffen zu sehen. Hier sind wiederum Verknüpfungen der Handelsbetriebe mit den anderen Schwerpunktbbranchen im Projektgebiet zu erkennen. In der Handelsvermittlung (Im- und Export) sind 34 Unternehmen tätig. Das Warenspektrum ist hier ebenfalls sehr vielfältig.

Die größten Großhandelsunternehmen vor Ort sind die Albis Plastic GmbH (Großhandel mit chemischen Erzeugnissen, 706 Beschäftigte), die Henri Benthack GmbH (Großhandel mit Holz, Baustoffen, Anstrichmitteln und Sanitärkeramik, 240 Beschäftigte) das Handelsunternehmen der J. J. Darboven International GmbH (Großhandel mit Kaffee, 185 Beschäftigte) sowie die Heinrich Schütt KG GmbH (Großhandel mit Erzen, Metallen und Metallhalbzeug, 165 Beschäftigte) und die IDEE Office-Coffee Service GmbH (Großhandel mit Kaffee, 100 Beschäftigte). Laut Datenbank gibt es im Großhandel 2.972 standortabhängige Beschäftigte. Für rund 29 Betriebe (59 Unternehmen) liegen jedoch keine Beschäftigungszahlen vor.

Der Großhandel weist im Projektgebiet keine räumliche Konzentration auf. Die Betriebe verteilen sich über das gesamte Projektgebiet. Die Häufung von Betrieben im Bereich Billstraße/Gustav-Kunst-Straße sowie an der Liebigstraße/Tiefstackkanal ist auf Gewerbehöfe zurückzuführen, die eine Vielzahl von kleinen Handelsbetrieben beherbergen.

Abb. 34: Räumliche Verortung der Unternehmen der Schwerpunktbranche Großhandel



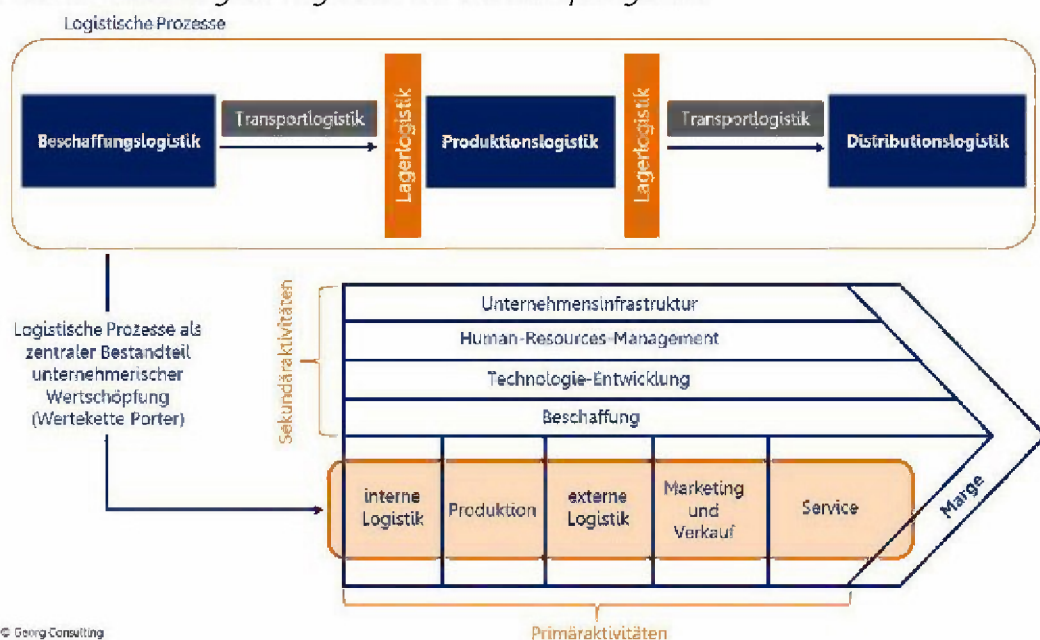
Kartengrundlage: IBA Hamburg GmbH.  
Quellen: Bureau van Dijk (2015); Georg Consulting (2015).

#### 4.2.6 Verkehr und Lagerei

Das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort bietet für die Logistikbranche aufgrund seiner Nähe zu Zentrum, Hafen und den Fernverkehrswegen attraktive Standortbedingungen. Am Standort gibt es insgesamt 216 Betriebe aus dem Bereich Verkehr und Lagerei. Hiervon entfällt der größte Anteil auf den Bereich Transport, Spedition und Distribution (196 Unternehmen). Im Bereich Lagerei gibt es elf Unternehmen vor Ort. Des Weiteren gibt es neun Betriebe, die Post-, Kurier- und Expressdienste durchführen. Die beschäftigungsintensivsten Unternehmen sind die Fenthol & Sandtmann GmbH (Logistikdienstleistungen, 450 Beschäftigte), die Garbe Transport GmbH (Güterbeförderung im Straßenverkehr, 248 Beschäftigte), die Heinrich Dehn GmbH (Spedition, 96 Beschäftigte) sowie die KG Bursped Spedition-GmbH (Speditions- und Logistikdienstleistungen, ca. 400 Beschäftigte, nicht in der „Markus“-Datenbank). Für 68 Unternehmen (30 %) liegen keine Beschäftigungszahlen vor.

Die Logistik unterteilt sich innerhalb einer Wertschöpfungskette in eine Abfolge logistischer Prozesse (vgl. Abb. 35). Diese Prozesse sind zentraler Bestandteil der Primäraktivitäten unternehmerischer Wertschöpfung, was in Hamburg besonders auf die Hafen- und Produktionswirtschaft sowie den Großhandel zutrifft.

Abb. 35: Bedeutung der Logistik in der Wertschöpfungskette

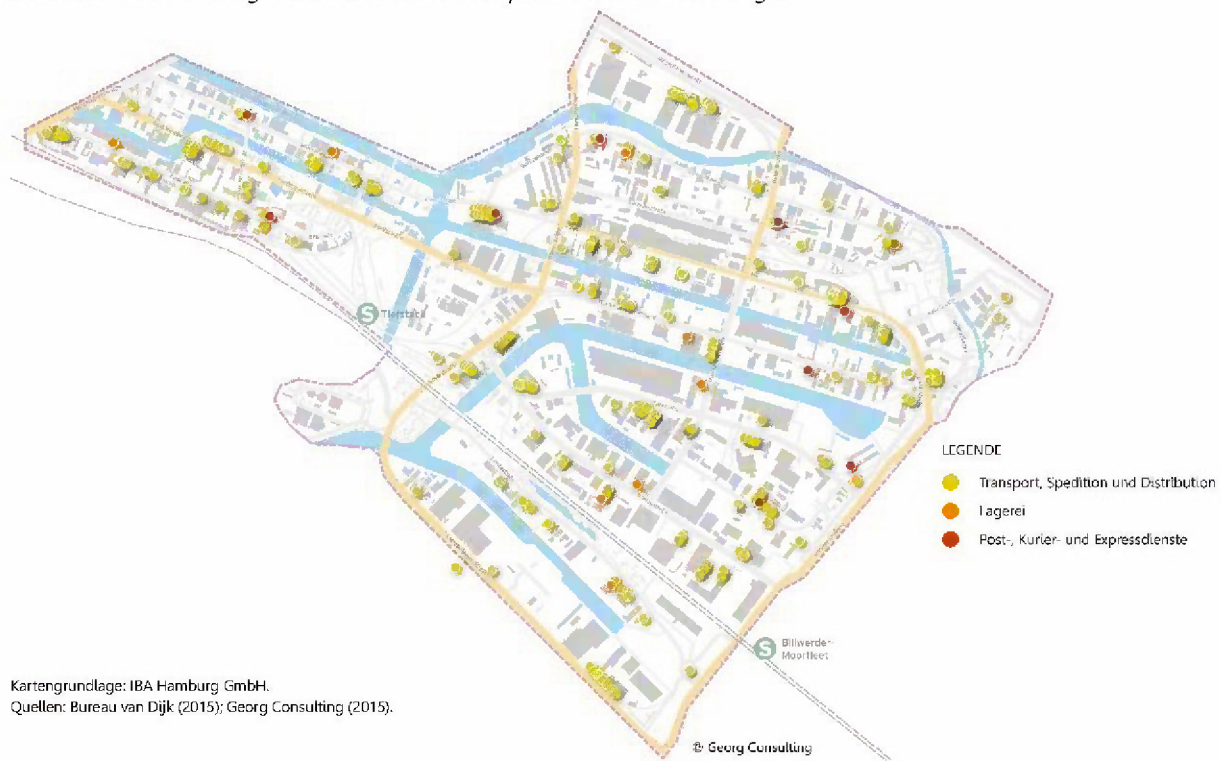


© Georg Consulting

Quelle: Georg Consulting (2015).

Im Bereich Verkehr und Lagerei ist ebenfalls keine räumliche Konzentration festzustellen. Anhand der Bebauungsstruktur zeigt sich jedoch ein Unterschied zwischen großflächiger Logistik im südlichen und eher mittelständisch geprägten Speditionsunternehmen im nördlichen Bereich des Projektgebietes.

Abb. 36: Räumliche Verortung der Unternehmen der Schwerpunktbranche Verkehr und Lagerei



Kartengrundlage: IBA Hamburg GmbH.  
 Quellen: Bureau van Dijk (2015); Georg Consulting (2015).



#### **4.2.7 Erbringung von Dienstleistungen**

Anhand der Beschäftigungsdaten lässt sich schlussfolgern, dass die Erbringung unterschiedlicher Dienstleistungen ebenfalls einen relevanten Anteil an der standortabhängigen Beschäftigung im Projektgebiet einnimmt (vgl. Tab. 9). Billbrook kann insofern ebenfalls als ein wichtiger Dienstleistungsstandort angesehen werden. Wichtige Arbeitgeber in der Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen sind die J. J. Darboven Holding AG & Co. KG, die Franke + Pahl Ingenieurgesellschaft mbH, die Carl Spaeter GmbH sowie die Hamburg Events HES GmbH. Bei der Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen sind die Piepenbrock Dienstleistungen GmbH + Co. KG (Gebäudereinigung), der Busbetrieb Jasper Rund- und Gesellschaftsfahrten GmbH und die TIP Trailer Services Germany GmbH (Vermietung von Kraftwagen) wichtige Unternehmen vor Ort. In den ansässigen Großunternehmen und Unternehmenszentralen gibt es zudem Tätigkeiten im Bereich Forschung und Entwicklung

### 4.3 SWOT-Bewertung des Unternehmens- und Branchenbesatzes

In der folgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Analyse des Unternehmens- und Branchenbesatzes für das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort zusammengefasst dargestellt.

Tab. 10: SWOT-Bewertung des Unternehmens- und Branchenbesatzes

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Anzahl standortabhängiger Beschäftigung (wichtiger Arbeitsstandort)</li> <li>• Hohe Standortrelevanz in bestimmten Branchen (Verarbeitendes Gewerbe, Abfallwirtschaft, Logistik)</li> <li>• Vielfältige Branchenstruktur im Projektgebiet</li> <li>• Klein- und mittelständische Unternehmensstruktur</li> <li>• Etabliertes Unternehmensnetzwerk</li> <li>• Auch Dienstleistungsstandort</li> <li>• Anknüpfungspunkte für Umwelt- und Recyclingwirtschaft</li> <li>• Beschäftigung im Bereich Dienstleistung sowie Forschung und Entwicklung (überwiegend in den größeren Unternehmen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zum Teil Unternehmen mit geringer Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzrelevanz ansässig</li> </ul>
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Positive Beschäftigungsentwicklung in den meisten Schwerpunktbranchen</li> <li>• Überdurchschnittliche Umsatzzuwächse in den Schwerpunktbranchen Recyclingwirtschaft, Verarbeitendes Gewerbe und Großhandel (Wachstumstrends am Standort)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veränderung der Standortanforderungen von Unternehmen aufgrund wirtschaftlicher Entwicklungsprozesse (Behinderung des Unternehmenswachstums bis hin zur Abwanderung)</li> </ul>

Quelle: Georg Consulting (2015).

## **5. EXKURS: TRANSFORMATION TRADITIONELLER INDUSTRIE- UND GEWERBEGEBIETE**

### **5.1 Flächenrecycling und Flächenrevitalisierung**

Ältere Industrie- und Gewerbegebiete, wie zum Beispiel das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort, sind neben den massiven Veränderungen der Wirtschaftsaktivität ebenso mit einem deutlichen Investitionsbedarf für die Nutzung von Brachland, der optimierten Nutzung von untergenutzten Grundstücken, der Sanierung oder dem Abbruch von Gebäuden, der Anpassung der Infrastrukturen sowie der Bewältigung ökologischer Herausforderungen konfrontiert.

Angesichts des hohen Flächenverbrauchs kommt der Wiedereingliederung genutzter Flächen in den Flächenkreislauf eine wachsende Bedeutung zu. Dieser Prozess wird als Flächenrecycling bezeichnet und gilt aufgrund der zahlreichen Akteure als komplex. Flächeneigentümer, Investoren, Stadt- und Raumplaner sowie politische Akteure sind beteiligt und haben sehr unterschiedliche Interessen. Zudem sind oft mehrere Ämter zuständig, da verschiedene Rechtsbereiche (u. a. Umweltrecht, Bauplanungs- und Raumplanungsrecht) zusammenwirken. Die Rentabilität von Flächenrecycling wird grundsätzlich vom örtlichen Immobilienmarkt und den durch die Bodenpreise erzielbaren Erlösen bestimmt. Grundsätzlich kann zwischen den folgenden Möglichkeiten unterschieden werden:

- Standorte und Flächen, bei denen der zu erwartende Ertrag des Flächenrecyclings deutlich über den erwarteten Kosten der Baureifmachung liegt (z. B. Grundstücke in guter Mikrolage): Diese Flächen und Grundstücke sind auch ohne zusätzliche Hilfe (z. B. Fördermittel) für private Investitionen attraktiv und liegen daher nicht lange Zeit brach.
- Standorte und Flächen, bei denen die Rentabilität aufgrund von Risiken nicht sicher ist: Um Risiken zu mindern, Kosten zu verteilen und den Prozess zu beschleunigen, sind in aller Regel unterstützende und ergänzende Maßnahmen notwendig. Dazu gehören zum Beispiel die Optimierung der Erschließung und Anbindung sowie die Korrektur ungeeigneter Parzellenschnitte.
- Standorte und Flächen, bei denen der zu erwartende Ertrag des Flächenrecyclings deutlich unter den zu erwartenden Kosten der Baureifmachung liegt: Diese Flächen und Grundstücke können nur mit Hilfe öffentlicher Subventionen entwickelt beziehungsweise revitalisiert werden. Diese Standorte und Grundstücke bleiben nicht selten über einen langen Zeithorizont Brachflächen oder untergenutzt.

Mit den Begriffen „Brachfläche“ und „untergenutzte Flächen“ werden Grundstücke bezeichnet, die entweder gar nicht oder nicht entsprechend ihrer städtebaulichen Potenziale genutzt werden. Das heißt, dass die Flächen ungenutzt oder untergenutzt sind. Eine offizielle Brachflächendefinition gibt es nicht. Es handelt sich bei Brachflächen meist um aufgegebene Betriebsgrundstücke oder Betriebsflächen,

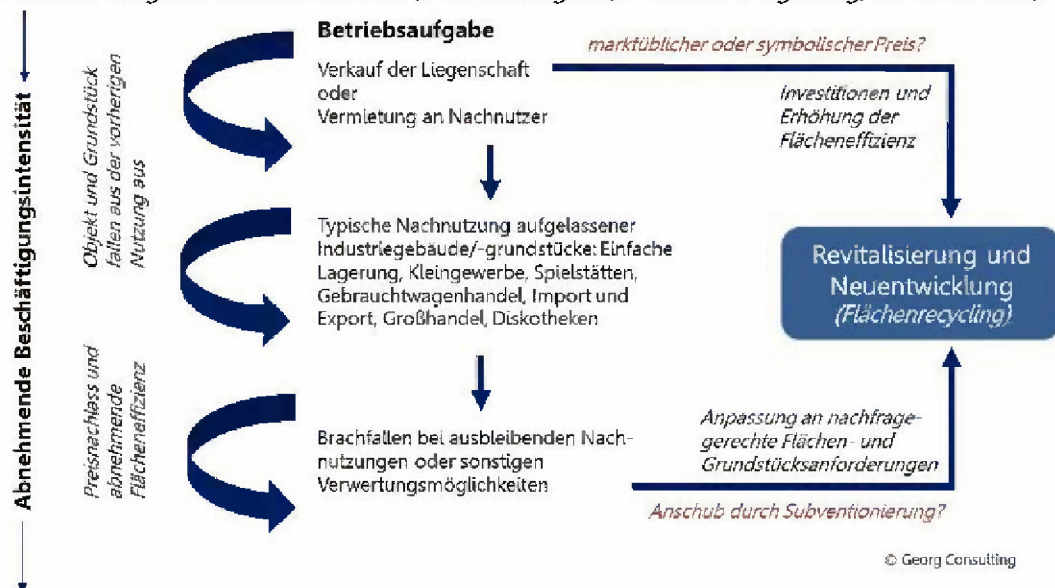
die von den Unternehmen nicht mehr benötigt werden. Wirtschaftlicher Strukturwandel und Betriebsschließungen sind meist die Ursache für das Entstehen von Brachflächen und untergenutzten Grundstücken.

In aller Regel sind Grundstücks- und Objekteigentümer bestrebt, Objekte und Grundstücke so lange zu nutzen, wie mit diesen ein wirtschaftlicher Ertrag erzielt werden kann. Dieser Trend ist auch im Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort feststellbar. Hier wirken sich die hohen Preise in Folge der anhaltend hohen Flächennachfrage bei gleichzeitiger Flächenknappheit restriktiv auf Revitalisierungsmaßnahmen aus.

Ohne Revitalisierungsmaßnahmen erfolgt die Nachnutzung von älteren, nicht mehr nachfragegerechten Objekten und Grundstücken jedoch meist durch die Gewährung von Preisnachlässen (Verkauf, Miete). Grundstücke fallen somit erst dann brach, wenn keine Nutzer mehr gefunden werden können und sich Revitalisierungsmaßnahmen als nicht lohnend erweisen.

Nachnutzungen im Bestand ziehen erfahrungsgemäß Nutzer mit vergleichsweise geringer Zahlungsbereitschaft an (z. B. Kleingewerbe, Spielstätten, Gebrauchtwagenhandel, Import-Export, Großhandel). In der Abfolge von Nachnutzungen ohne Revitalisierung sinkt in aller Regel die Flächeneffizienz. Meist ist damit auch ein Rückgang der Beschäftigungsintensität verbunden (vgl. Abb. 37).

Abb. 37: Aufgabe Betriebsstandort (Betriebsaufgabe, Betriebsverlagerung, Insolvenz etc.)



Quelle: Georg Consulting (2015).

## 5.2 Bestandspflege und Neustrukturierung von Bestandsgebieten

In Städten und Regionen, in denen das Gewerbeflächenangebot knapp ist, ist eine intensive Auseinandersetzung mit den Bestandsbetrieben und deren Raumanforderungen und Wünschen nach Expansionsmöglichkeiten notwendig. Im Kontext der Bestandspflege wird auch die Qualifizierung von bestehenden Gewerbegebieten immer bedeutender.

In vielen älteren Industrie- und Gewerbegebieten führen zum Beispiel eine unzureichende Infrastruktur (Verkehr, Telekommunikationsnetze), das Fehlen von Reserve- und Erweiterungsflächen, bauliche Mängel und Leerstände zu einem Negativimage, aufgrund dessen viele Investoren Flächen in neu erschlossenen Industrie- und Gewerbegebieten bevorzugen – ein Faktor, der auch zum Flächenverbrauch insgesamt beiträgt. Ohne Gegensteuern besteht die Gefahr, dass in alten Industrie- und Gewerbebeständen unternehmerische Investitionen ausbleiben. Unternehmen mit mehreren Betriebsstandorten werden dort expandieren, wo die Rahmenbedingungen am optimalsten sind.

Bezogen auf Flächen und Standorte impliziert die Bestandspflege daher einen entsprechenden Neuordnungsbedarf von älteren Industrie- und Gewerbebeständen. Die Erfahrungen zeigen, dass insbesondere über eine neue räumliche Strukturierung die standortabhängigen Rahmenbedingungen optimiert und damit ansässige Unternehmen am Standort gehalten und unter Umständen neue Unternehmen angesiedelt werden können.

Die Neustrukturierung kann umso besser gelingen, wenn Bestandsgebiete über Potenzialflächen oder Erweiterungsflächen für Neuansiedlungen und/oder Umsiedlungen verfügen. Die Schaffung von Erweiterungsflächen ist auch für das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort eine wichtige Grundlage, um den Standort langfristig neu zu strukturieren.

### **5.3 Akteursebenen**

Für die Qualifizierung von bestehenden Gewerbegebieten müssen in aller Regel die Rahmenbedingungen, die Flächensituation, die städtebauliche Situation und Infrastrukturausstattung optimiert werden. Hierzu ist die Einbindung der relevanten Akteure zentral. Es muss das gestalterische Interesse der Akteure identifiziert und geklärt werden, in welchem Umfang dieses im Rahmen des Planungs- und Bauprozesses berücksichtigt werden kann.

Tab. 11: Akteursebenen und Einflussmöglichkeiten

Akteure	Kerninteressen am Gewerbestandort	Einflussmöglichkeiten auf den Gewerbestandort	Haltung gegenüber gestalterischen Aspekten
<b>Betrieb/ Unternehmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konfliktfreier Betrieb</li> <li>▪ Reibungsloser Ablauf Ansiedlung oder Erweiterung</li> <li>▪ Möglichkeit für Expansionsflächen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Groß, insbesondere wenn wenige Restriktionen vorliegen</li> <li>▪ Groß, wenn zahlreiche Arbeitsplätze vom Betrieb abhängen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unterschiedlich – branchenabhängig</li> <li>▪ Verwirklichung eigener Vorstellungen und Zwänge</li> </ul>
<b>Stadtplanung/ Kommune</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konfliktfreie Nutzung und evtl. Funktionsmischung</li> <li>▪ Stadtverträgliche Ausprägung</li> <li>▪ Ökonomische Tragfähigkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Groß über Bauleitplanung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Positiv – zur Sicherung städtebaulicher Qualitäten</li> <li>▪ Positiv – offen, um eine Ansiedlung zu erleichtern</li> </ul>
<b>Projektentwickler/ Investor</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Günstige Grundstückspreise</li> <li>▪ Niedrige Bauauflagen und Baukosten</li> <li>▪ Vermarktbares Gebietsprofil</li> <li>▪ Schnelle und langfristige Vermarktung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Groß hinsichtlich der Planungen und Ausführungen</li> <li>▪ Groß in Verhandlungen mit Kommunen</li> <li>▪ Groß in Verhandlungen mit Nutzern und Mietern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Positiv, wenn Vermarktungsschwierigkeiten drohen</li> <li>▪ Positiv, wenn die Gestaltung als Marketing dient</li> </ul>
<b>Grundstückseigentümer (privat, kommunal)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hohe Bodenpreise</li> <li>▪ Hohe Mietpreise</li> <li>▪ Unkomplizierte und nachhaltige Nutzer</li> <li>▪ Imageträchtige Adresse und Gebietsatmosphäre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mäßig im Rahmen von vertraglichen Vereinbarungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Positiv, wenn als Marketinginstrument verstanden</li> <li>▪ Positiv, wenn dadurch Preise gehalten oder das Preisniveau gesteigert werden kann</li> </ul>
<b>Wirtschaftsförderung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen</li> <li>▪ Bedeutende und dauerhafte Ansiedlungen</li> <li>▪ Betriebspflege und Bestandsentwicklung</li> <li>▪ Positive Vermarktungsperspektiven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Groß durch die Auswahl von Betrieben und Betriebsprofilen</li> <li>▪ Groß über Fördermittelbestimmungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Positiv, wenn als Aspekt nachhaltiger Entwicklung und Optimierung verstanden</li> </ul>
<b>Betriebsangehörige</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gute Erreichbarkeit</li> <li>▪ Gute Aufenthaltsatmosphäre</li> <li>▪ Zum Teil Versorgungsmöglichkeiten</li> <li>▪ Möglichkeiten für Mittagstisch</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Positiv, wenn als Steigerung der Aufenthaltsqualität verstanden</li> </ul>
<b>Zulieferer und Kunden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gute Erreichbarkeit</li> <li>▪ Gute Orientierung im Gebiet</li> <li>▪ Ausreichender Parkraum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neutral, darf Funktion und Orientierung nicht behindern</li> <li>▪ Positiv, wenn Orientierung und Erreichbarkeit optimiert werden</li> </ul>

Quellen: Stadt Bau Kultur NRW (2007); Georg Consulting (2015).

## 6. HANDLUNGSKONZEPT UND SCHLUSSFAZIT

### 6.1 Ausgangslage

Die Ausgangslage und Entwicklungsperspektiven des Projektstandortes werden im Folgenden in einer zusammenführenden SWOT-Übersicht dargestellt (vgl. Tab. 12). Weitergehend werden anhand der Bewertung Handlungsfelder für das Projektgebiet abgeleitet. Diese sind wiederum mit Maßnahmen unterlegt (vgl. ab Kapitel 6.2).

Tab. 12: Zusammenführende SWOT-Bewertung

Stärken	Schwächen
<b>Rahmenbedingungen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablierter Industrie- und Gewerbestandort in Hamburg</li> <li>• Hohe Bedeutung als Unternehmens- und Arbeitsstandort</li> <li>• Gute verkehrliche Erreichbarkeit</li> <li>• Zentrale Lage innerhalb des Stadtgebietes (Nähe zur Innenstadt und zum Hafen)</li> <li>• Vorhandenes Schienennetz innerhalb des Projektgebietes, teilweise mit Anschluss zu Grundstücken</li> <li>• Vorhandenes Kanalnetz</li> <li>• Vorhandenes Standortmanagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zum Teil mangelhafter Zustand der Straßen</li> <li>• ÖPNV-Angebot (Busnetz) innerhalb des Gebietes nicht bedarfsgerecht</li> <li>• Defizite hinsichtlich der IuK-Infrastruktur</li> <li>• Geringes Nahversorgungsangebot</li> </ul>
<b>Flächensituation und Erscheinungsbild</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweisung im FNP als gewerbliche Bauflächen</li> <li>• B-Plan Billbrook 5 definiert das Projektgebiet als Industriestandort</li> <li>• Planrecht insgesamt wenig restriktiv</li> <li>• Hohe Grundflächenzahl von 1,0</li> <li>• Hohe Nachfrage nach Grundstücken</li> <li>• Relativ geringer Leerstand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planrecht teilweise auf Basis von Baustufenplänen aus den 1950er Jahren</li> <li>• Altlastenverdachtsflächen im Gebiet (anlassbezogene Beseitigung)</li> <li>• Hohe Zahl untergenutzter Flächen (z. B. Gebrauchtwagenhändler)</li> <li>• Geringer Anteil der Flächen im Eigentum der Stadt</li> <li>• Geringes Flächenpotenzial im Gebiet</li> <li>• Keine kurzfristige Vermarktung der freien Flächen/Grundstücke möglich</li> <li>• Wenig Orientierungshilfe</li> <li>• Defizite bei Stellplatzmöglichkeiten für PKW und LKW</li> <li>• Geringe Aufenthaltsqualität Ungeordnete städtebauliche Struktur</li> <li>• Zum Teil wenig attraktives Erscheinungsbild</li> </ul>
<b>Unternehmens- und Branchenbesatz</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Zahl standortabhängiger Beschäftigung – wichtiger Arbeitsstandort in Hamburg</li> <li>• Hohe Standortrelevanz für Produktion, Abfallwirtschaft und Logistik</li> <li>• Schwerpunktmäßig klein- und mittelständische Unternehmensstruktur</li> <li>• Etabliertes Unternehmensnetzwerk</li> <li>• Am Standort ebenfalls Beschäftigung im Bereich Dienstleistung sowie F&amp;E</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zum Teil Unternehmen mit geringer Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzrelevanz ansässig (meist auf den untergenutzten Grundstücken)</li> </ul>

-Fortsetzung-

Chancen	Risiken
<b>Rahmenbedingungen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lagegunst und Standortstärke Hamburgs als Grundlage für Wachstumspotenziale</li> <li>• Teil des Entwicklungsraumes „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ (Billbrook als Standort der „Industrie von morgen“)</li> <li>• Vorhandene Infrastrukturanbindung (Straße, Schiene, Wasser)</li> <li>• Standortmanagement zur Fortentwicklung des Standortes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzungskonflikte zwischen der gewerblichen Nutzung im Gebiet und den Wohngebieten im Umfeld des Projektgebietes</li> <li>• Defizite bei der IuK-Infrastruktur als Restriktion für die Bestandentwicklung und Neuansiedlung</li> <li>• Erhöhte Konkurrenz bei Flächenentwicklung und -ankäufen zwischen Wohnen und Gewerbe</li> </ul>
<b>Flächensituation und Erscheinungsbild</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Möglichkeiten zur Gebietserweiterung</li> <li>• Relativ hoher planrechtlicher Handlungsspielraum</li> <li>• Vorhandene Nachverdichtungspotenziale</li> <li>• Positive Anknüpfungspunkte für die Profilierung als Produktions- und Logistikstandort nach innen und außen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eingeschränkter Handlungsspielraum der Stadt aufgrund des geringen Flächeneigentums</li> <li>• Hohes Preisniveau und hohe Flächenachfrage als Restriktionen für die Neustrukturierung (wenig Handlungsdruck!)</li> <li>• Erhöhung der Entwicklungskosten aufgrund von Altlasten, Kampfmitteln und teilweise des Baugrunds</li> <li>• Abwanderung von Unternehmen aufgrund fehlender Expansionsmöglichkeiten</li> <li>• Anhaltende Abwertung des Standortes durch Mindernutzung und Defizite im städtebaulichen Erscheinungsbild</li> </ul>
<b>Unternehmens- und Branchenbesatz</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Positive Beschäftigungsentwicklung in den meisten Schwerpunktbranchen</li> <li>• Überdurchschnittliche Umsatzzuwächse in der Recyclingwirtschaft, im Verarbeitenden Gewerbe und im Großhandel (Wachstumstrends für die Schwerpunktbranchen am Standort)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veränderung der Standortanforderungen von Unternehmen aufgrund wirtschaftlicher Entwicklungsprozesse (Behinderung des Unternehmenswachstums bis hin zur Abwanderung)</li> </ul>

Quelle: Georg Consulting (2015).

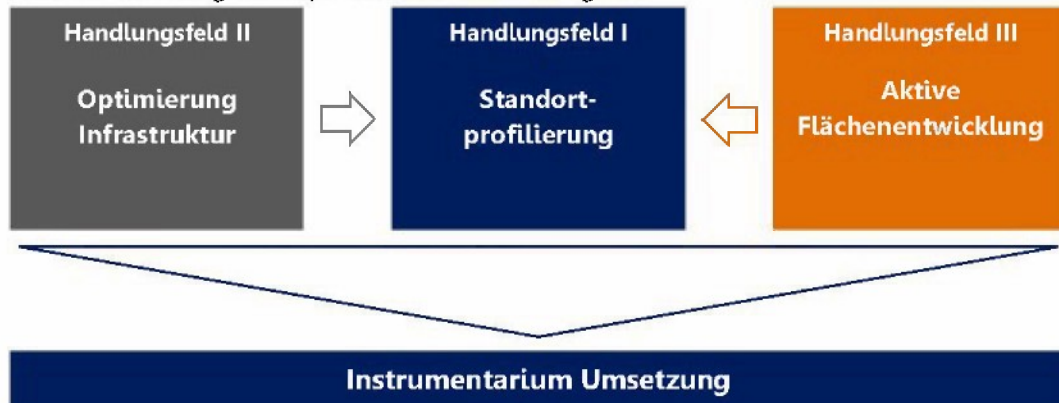
Das Handlungskonzept setzt sich aus den drei Handlungsfeldern

- Standortprofilierung
- Optimierung der Infrastruktur
- Aktive Flächenentwicklung

zusammen. Im Mittelpunkt des Konzeptes steht das Handlungsfeld zur Standortprofilierung (vgl. Abb. 38; Handlungsfeld I). Die übrigen Handlungsfelder „Optimierung der Infrastruktur“ und die „Aktive Flächenentwicklung“ dienen somit dem Ziel einer nachhaltigen Standortprofilierung (vgl. Abb. 38).



Abb. 38: Handlungskonzept Billbrook/Rothenburgsort



Quelle: Georg Consulting (2015).

Nachfolgend werden die einzelnen Handlungsfelder mit ihren Zielen und Maßnahmen beschrieben. Grundlegend sollten sich diese an den Bedarfen der ansässigen Unternehmen orientieren und eine sinnvolle Verbesserung der Standortqualität bewirken.

Für die einzelnen Handlungsfelder wird zu Beginn eines jeden Unterkapitels die jeweilige Ausgangssituation kurz zusammengefasst. Zum Schluss werden die Einrichtung eines Sanierungsgebietes oder Innovationsbereiches (Business Improvement District) als Instrumente zur Umsetzung der Maßnahmen beispielhaft erläutert.

## 6.2 Handlungsfeld I: Standortprofilierung

In der Zusammenschau der Ausgangslage wird deutlich, dass das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort ein bedeutender Arbeitsstandort in Hamburg ist. Im direkten Umfeld des Projektgebietes ist eine erhöhte Nutzungskonkurrenz zwischen Wohnen und Gewerbe zu beobachten. Dabei entstehen vorrangig neue Wohnungsbauflächen, wodurch vermehrt Nutzungskonflikte zwischen den Anwohnern der angrenzenden Quartiere und den Unternehmen im Projektgebiet entstehen können. Da Industrieflächen in Hamburg knapp sind, die Nachfrage nach Industrie- und Gewerbeflächen hoch ist und Abwanderungen vermieden werden sollen, ist der Standort langfristig für eine industrielle und gewerbliche Nutzung zu sichern. Um dieses Ziel zu erreichen, sollte für den Standort Billbrook/Rothenburgsort ein klares Leitbild entwickelt werden. Aufbauend auf den vorliegenden Analyseergebnissen sollte das Projektgebiet somit als Industriestandort gestärkt und fortentwickelt werden.

### 6.2.1 Profilierung im Kontext des Standorttyps „Produktions- und Logistikstandort“

Im Jahr 2013 wurde die Studie „Spezifikation und Typologie der Gewerbeflächen-nachfrage bis 2025 in Hamburg“ durch das Hamburgische WeltWirtschaftsinstitut und Georg Consulting erstellt. Im Kontext der Studie wurden Standorttypen der Nachfrage entwickelt. Für den Standorttyp „Produktions- und Logistikstandort“ wurde ein Bedarfsrahmen von 179 bis 225 Hektar in Hamburg, ausgehend vom

Jahr 2012, bis zum Jahr 2025 abgeleitet. Rund 80 Prozent der Nachfrage innerhalb des Standorttyps entfällt dabei auf Logistik.

Vor dem skizzierten Hintergrund ist es zielführend, das Projektgebiet entsprechend dieses Standorttyps zu profilieren. Dabei sollten die Grundstücks- und Standortfaktoren des Standorttyps berücksichtigt werden (vgl. Tab. 13). Grundsätzlich kann es aufgrund der unterschiedlichen Grundstücksstrukturen sinnvoll sein, den Gebietsteil in Rothenburgsort für eine eher kleinteilige Logistik (z. B. Speditionen, Kurier-, Express- und Postdienste, Großhandel) sowie für Kleingewerbe und Mittelstand zu profilieren. Der Gebietsteil Billbrook ist stärker für die großflächige Industrie und Logistik vorzuhalten, da sich hier schwerpunktmäßig die noch freien Flächenpotenziale befinden und die Erweiterungsmöglichkeiten des Standortes ergeben.

Zur Profilierung des Standortes sollten ein einprägsamer Name, ein Logo mit hohem Wiedererkennungswert sowie eine eigene Homepage entwickelt werden. Ein öffentlichkeitswirksamer Name und ein Logo wirken sowohl nach außen (Unterstützung für neue Ansiedlungen) als auch nach innen (Identifikation der ansässigen Unternehmen mit dem Standort). Damit könnte der zweitgrößte Industriestandort Hamburgs zu einer Standortmarke werden.

*Abb. 39: Beispiele für ein Standortlogo des Projektgebietes*



Quelle: Georg Consulting (2015).

Tab. 13: Überblick Standorttyp 1 „Produktions- und Logistikstandorte“

Entwicklungsperspektive und Herausforderungen	Wichtige Standortfaktoren (Auswahl)	Differenzierungsmerkmale (Untertypen)	Planungsrelevante Aspekte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Weiterer Anstieg der BWS des Verarbeitenden Gewerbes in Hamburg – damit verbundener Bedarf an Gewerbeflächen</li> <li>▪ Wachstumsstarke Logistik mit hoher Flächennachfrage</li> <li>▪ Effiziente Logistikzentren für die Funktionsfähigkeit des Hafens, des Industriestandortes und die Absatzwirtschaft wichtig</li> <li>▪ Bei zunehmender Flächenknappheit Intensivierung der Stadt-Umland-Wanderungen und Verschlechterung der Position im Standortwettbewerb um überregionale und internationale Ansiedlungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verfügbarkeit GE-/GI-Flächen</li> <li>▪ Grundstückspreis und flexible Grundstücksgrößen</li> <li>▪ Erweiterungsmöglichkeiten (insb. bei Logistik)</li> <li>▪ Vorhandensein von Gebäuden (Miete/Kauf)</li> <li>▪ Konfliktfreies Umfeld</li> <li>▪ Möglichkeit zu Emissionen</li> <li>▪ Möglichkeit für 24-Stunden-Betrieb</li> <li>▪ Intensive Bebauung und hohe Geschossigkeit</li> <li>▪ Nähe zur Autobahn</li> <li>▪ Nähe zum Hafen (für Logistik)</li> <li>▪ ÖPNV-Anschluss</li> <li>▪ Nähe zu Mitarbeitern/Dienstleistern</li> <li>▪ Schnelles Internet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Emissionsintensiv (bei prod. Unternehmen abhängig vom Produktionsprozess, bei Logistikern vor allem Möglichkeit zu Lärmemissionen)</li> <li>▪ Emissionsarm (bei prod. Unternehmen abhängig vom Produktionsprozess, bei Logistikern abhängig von der Umschlagshäufigkeit)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Meist große Flächen/Grundstücke im Ansiedlungsfall abhängig von der Unternehmensgröße und bei der Logistik vom Funktionstyp</li> <li>▪ Standortentwicklung mit flexiblen Grundstücksgrößen zwischen 1 ha und 5 ha (teilbar und zusammenlegbar)</li> <li>▪ Flächenbezogene Schallpegelleistung 75 dB bei Tag und 53 bis 55 dB bei Nacht</li> <li>▪ Möglichkeit für 24-Stunden-Betrieb</li> <li>▪ Beplanung schwerpunktmäßig als GI-Gebiet</li> <li>▪ Relativ einfache Standortanforderungen</li> <li>▪ Grundflächenzahl im Idealfall bei 0,8 oder sogar darüber</li> </ul>

Quelle: HWWI, Georg Consulting (2013).

### 6.2.2 Fokussierung auf ausgewählte Nutzer- und Zielgruppen

Entsprechend des favorisierten Standorttyps und der ermittelten Schwerpunktbranchen sollten sich die Neuansiedlungen auf

- Verkehr und Lagerei
- Verarbeitendes Gewerbe (Produktion)
- Großhandel

fokussieren. Die Müllverwertungsanlagen stellen zusammen mit den Betrieben der Recyclingwirtschaft einen konkreten Ansatzpunkt dar, die Querschnitts- und Zukunftsbranche

- Umwelt- und Recyclingwirtschaft, Energieversorgung

stärker als bisher am Standort zu etablieren. „Urban-Mining“ und der Ansatz einer Kreislaufwirtschaft („Cradle-to-Cradle“) sind zukunftsweisende wirtschaftliche Trends. Hierzu ist eine intensive Netzwerkarbeit zwischen den Müllverwertungsanlagen, den ansässigen Recyclingunternehmen, Logistikern, technischen Dienstleistern (z. B. Mess- und Regeltechnik, labortechnische Analytik) und entsprechenden Forschungs- und Entwicklungsakteuren notwendig. Die branchen- und technologiebezogene Netzwerkarbeit stellt vor allem ein wachsendes Aufgabenfeld einer modernen und zukunftsweisenden Wirtschaftsförderung und Bestandspflege dar.

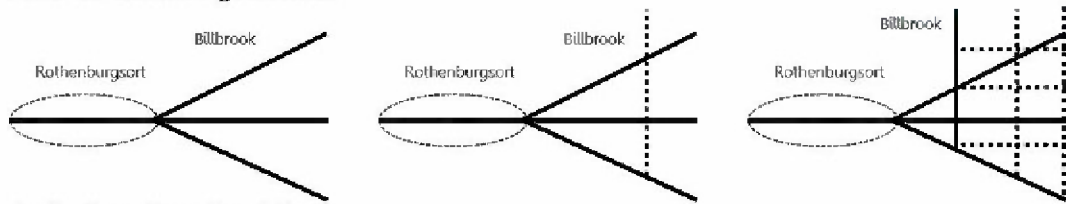
Der Standort Billbrook/Rothenburgsort hat die Möglichkeiten, sich zu einem ausgewiesenen Standort der Umwelt- und Recyclingtechnologie in Hamburg zu entwickeln. Eventuell ergeben sich gerade über die Recyclingwirtschaft Anknüpfungspunkte nicht mehr genutzte Bahngleise und Kanäle für den Transport des Recyclingmaterials zu aktivieren – mit positiven Effekten auf die Logistikwirtschaft.

### 6.2.3 Verbesserung der Orientierung (Zonierung)

Aufgrund der Größe des Standortes, der anhaltenden Transformationsprozesse und der differenzierten Nutzungs-, Verkehrs- und Kanalstrukturen wirkt der Standort unübersichtlich. Vor allem ortsunkundigen Besuchern (Kunden der Unternehmen) bietet das Gebiet keine Orientierung.

Die Branchenanalyse hat gezeigt, dass sich die Schwerpunktbranchen mehr oder weniger stark über den gesamten Standort verteilen und es nur in geringem Umfang zu einer Ballung kommt. Anhand der Branchenverteilung ergibt sich somit kein Raster für eine Zonierung. Um die Orientierung im Projektgebiet zu erhöhen, muss sich eine Zonierung daher an den bestehenden Verkehrswegen und dem Kanalsystem orientieren. Diese strukturieren das Gebiet und teilen es auf natürliche Weise in verschiedene Zonen ein. Auffällig ist dabei, dass die meisten Straßen und Kanäle in West-Ost-Richtung verlaufen und nur wenig zentrale Nord-Süd-Verbindungen vorhanden sind. Die Zonierung anhand des Straßen- und Kanalrasters kann ausgehend von diesem Ansatz weiter verfeinert werden. Die Abbildungen 40 bis 42 zeigen entsprechende Zonierungsmöglichkeiten und -intensitäten auf.

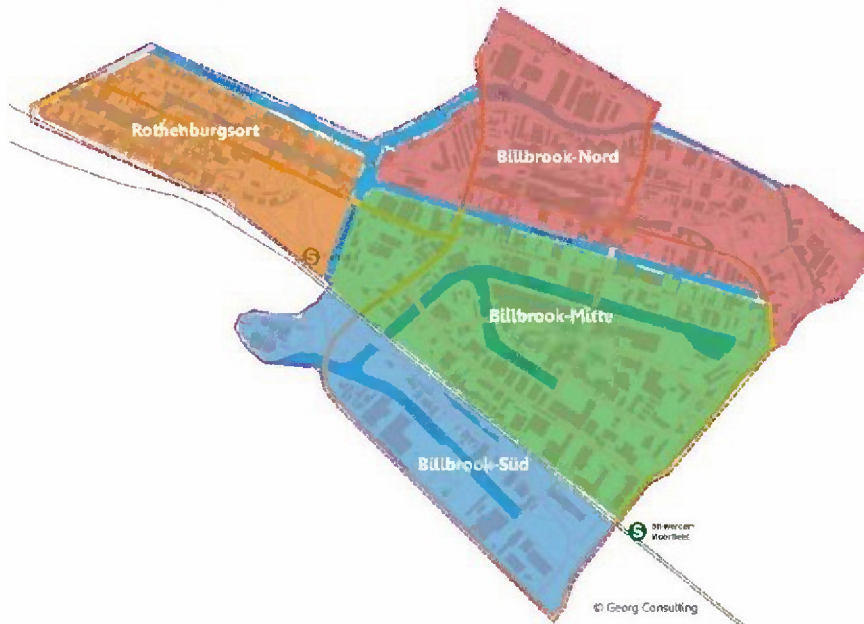
Abb. 40: Zonierungsansätze



Quelle: Georg Consulting (2015).

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die entsprechenden Zonierungsvarianten:

Abb. 41: Zonierungsvariante A



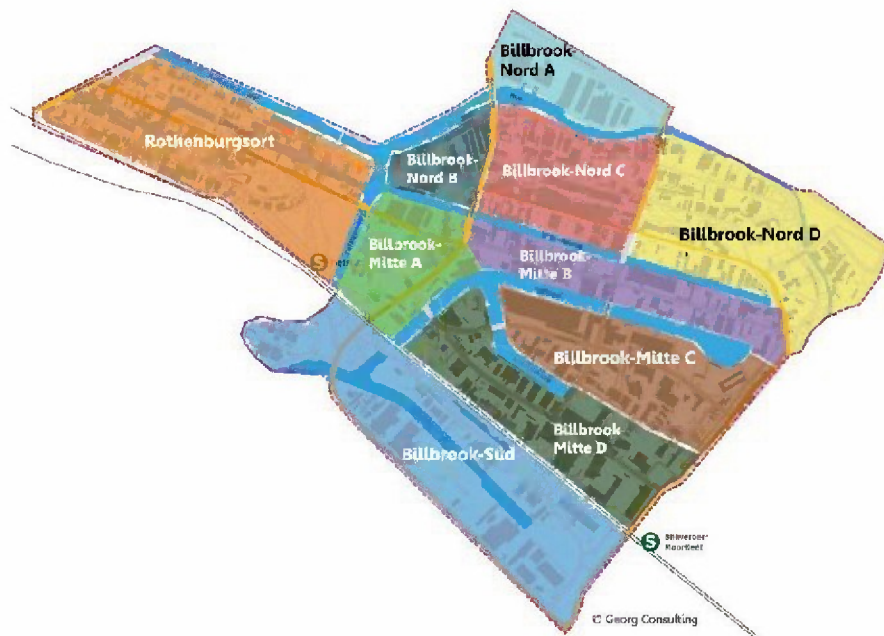
Kartengrundlage: IBA Hamburg GmbH.  
Quelle: Georg Consulting (2015).

Abb. 42: Zonierungsvariante B



Kartengrundlage: IBA Hamburg GmbH.  
Quelle: Georg Consulting (2015).

Abb. 43: Zonierungsvariante C



Kartengrundlage: IBA Hamburg GmbH.  
Quelle: Georg Consulting (2015).

Moderne Industrie- und Gewerbegebiete verfügen über Hinweistafeln an zentralen Punkten im Gebiet, die auf den Unternehmensbesatz in der jeweiligen Zone oder dem jeweiligen Teilgebiet aufmerksam machen. Eine entsprechende Ausschilde- rung würde die Orientierung im Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort erhö- hen.

Abb. 44: Beispiel von Hinweistafeln zur Orientierung (Beispiele aus Groß-Gerau)



Quellen: Activ Werbung mit System GmbH (2015); Echo-Online (2015).

### 6.3 Handlungsfeld II: Optimierung Infrastruktur

Wie die Standortbetrachtung gezeigt hat, entspricht die Infrastruktur in vielen Be- reichen des Projektgebietes nicht mehr den heutigen Standards und zukünftigen Anforderungen eines modernen Industrie- und Gewerbegebietes. Dies bezieht sich dabei sowohl auf die Verkehrsinfrastruktur als auch auf die technische und soziale Infrastruktur. Auch die Parkraumsituation weist Defizite auf. Die SWOT-Analyse hat

ergeben, dass in allen genannten Bereichen Maßnahmen zur Verbesserung der lokalen Infrastruktur erforderlich sind.

### **6.3.1 Verbesserung der Straßeninfrastruktur und des Wegenetzes**

Die Qualität der Straßen im Gebiet ist unterschiedlich. Es gibt modernisierte Straßenabschnitte und solche, die einer Neugestaltung bedürfen. Der zum Teil mangelhafte Zustand der Straßen kann als städtebaulicher Missstand gewertet werden. Er hat im Einzelfall auch Funktionsmängel zur Folge – insbesondere in einem durch verkehrsintensive Betriebe geprägten Gebiet. Als umsetzungsorientierte Maßnahmen sollte eine Bestandsaufnahme der Straßenqualitäten erfolgen und die Abschnitte identifiziert werden, die mittel- bis langfristig neugestaltet werden müssen (hier können die Ergebnisse der Infrastrukturanalyse der BWVI vom Juni 2014 hinzugezogen werden). In intensiver Kommunikationsarbeit mit den Unternehmen sind funktionale Mängel zu identifizieren, die sich aus dem veralteten Straßenzustand, der Straßeninfrastruktur und eventuell auch durch Ampelschaltungen ergeben. Gemeinsam mit den Unternehmen sind Lösungsansätze zu entwickeln. Der Ausbau der Fuß- und Radwege kann zwar zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs beitragen. Er sollte jedoch nur in dem Umfang erfolgen, wie die Funktionsfähigkeit der betrieblichen Verkehre durch den Ausbau nicht beeinträchtigt wird.

### **6.3.2 Reaktivierung Schieneninfrastruktur und Wasserwege**

Die Reaktivierung der Schieneninfrastruktur und der vorhandenen Kanäle kann einen wichtigen Beitrag zu einer umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung und verkehrlichen Entlastung des Gebietes leisten. Hierbei ist zu prüfen, auf welche Bereiche sich die Modernisierungsmaßnahmen beziehen sollen. Aufgrund hoher Instandsetzungskosten ist eine bedarfsgerechte Entwicklung zu empfehlen. Im Rahmen einer intensiven Kommunikation mit den ansässigen Unternehmen sollten Waren- und Verkehrsströme aus und in das Gebiet identifiziert und analysiert werden („Rampenmanagement“). Auf der Basis der gewonnenen Daten sind in Zusammenarbeit mit den Unternehmen die Möglichkeiten zur Bündelung von Warenströmen auszuloten. Eventuell sind regionale Bahn-Shuttles und damit die Errichtung einer intermodalen Umschlagsanlage sinnvoll (vgl. Kapitel 6.2.1).

### **6.3.3 Integrierte Mobilität und Parkraumlösungen**

Ein integriertes Liefermanagement beinhaltet die Errichtung zentraler LKW-Parkflächen, die in das Rampenmanagement der Unternehmen eingebunden sind. Die Errichtung bewachter LKW-Stellplätze mit Versorgungs- und Serviceeinrichtungen für die Fahrer trägt dazu bei, dass der öffentliche Straßenraum als LKW-Abstellplatz entlastet und damit der Verkehrsfluss im Gebiet optimiert wird.

Um die Parkraumsituation im Gebiet auch für Mitarbeiter und Kunden zu verbessern, sollten Quartiersparkhäuser errichtet werden. Dies schafft Raum für produktive Lösungen und Ansiedlungen an anderer Stelle. Die größeren ansässigen Unternehmen (z. B. Still, Darboven) könnten eventuell in die Parkhausprojektentwicklung mit einbezogen werden.

### **6.3.4 Bedarfsgerechte Erweiterung des ÖPNV-Angebotes**

Der Standort ist primär ein autoorientierter Industriestandort. Die meisten Mitarbeiter reisen mit dem PKW an. Über eine Mitarbeiterbefragung der Unternehmen, kann der Bedarf an ÖPNV-Angeboten im Gebiet genauer ermittelt werden. Das ÖPNV-Angebot sollte insbesondere auf die Arbeits- und Schichtzeiten der größeren Betriebe mit hoher Mitarbeiterzahl abgestimmt werden. Dazu gehören unter Umständen auch eine engere Taktung der Buslinien zu den Hauptverkehrszeiten und eine Ausweitung des Angebotes in den Nebenzeiten.

### **6.3.5 Ausbau der IuK-Infrastruktur (Breitbandnetz)**

Die Anbindung an das Breitbandnetz stellt ein wesentliches Standortkriterium für moderne Industrie- und Gewerbegebiete dar. Der Ausbau der Breitbandinfrastruktur trägt zu einer Steigerung der Standortattraktivität, insbesondere hinsichtlich technologieorientierter und innovativer Unternehmen bei. Im Kontext der zunehmenden Digitalisierung ist ein „schnelles Internet“ eine Grundvoraussetzung für intelligente Produktion und Logistik und damit für betriebliches Wachstum.

### **6.3.6 Verbesserung der sozialen und Versorgungsinfrastruktur**

Moderne Industrie- und Gewerbegebiete verfügen über Basisangebote im Bereich Nahversorgung und Gastronomie. Zudem zeigt sich bei größeren Standorten auch ein Trend, Angebote zur Kinderbetreuung zusammen mit den Unternehmen anzubieten. Hier sollte das Standortmanagement entsprechende Möglichkeiten ausloten. Die Ansiedlung von Gastronomie sollte aktiv beworben werden. Die Verbesserung der sozialen und Versorgungsinfrastruktur trägt zur Schaffung attraktiver Rahmenbedingungen für Arbeitnehmer bei und leistet damit auch einen Beitrag zur Unternehmens- und Mitarbeiterbindung am Standort.

## **6.4 Handlungsfeld III: Aktive Flächenentwicklung**

Wie im Analyseteil beschrieben, ist nur noch ein überschaubares Flächenpotenzial im Projektgebiet vorhanden. Neben diesen freien Flächen gibt es noch zahlreiche Grundstücke, die als untergenutzt eingeschätzt werden und häufig im Privatbesitz sind. Das sind Grundstücke mit Nutzungen, die eine relativ geringe Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzintensität aufweisen (z. B. Gebrauchtwagenhändler, „Basar an der Billstraße“).

Aufgrund der generell hohen Flächennachfrage in Hamburg, der vergleichsweise hohen Mietpreise auch für veraltete Objekte und des gleichzeitig knappen Flächenangebotes ergeben sich für die Eigentümer im Gebiet kaum Anreize, in den Bestand zu investieren. Die Stadt Hamburg verfügt nur über wenige Flächen im Projektgebiet, wodurch der Handlungsspielraum zur Neustrukturierung des Gebiets durch die Stadt aktuell begrenzt ist. Die Ausführungen zu Gebieten in Transformation erläutern, wie wichtig Flächenpotenziale und/oder Erweiterungsmöglichkeiten für die Neustrukturierung eines Altstandortes sind (vgl. Kapitel 5).



### 6.4.1 Aktives Flächenmanagement

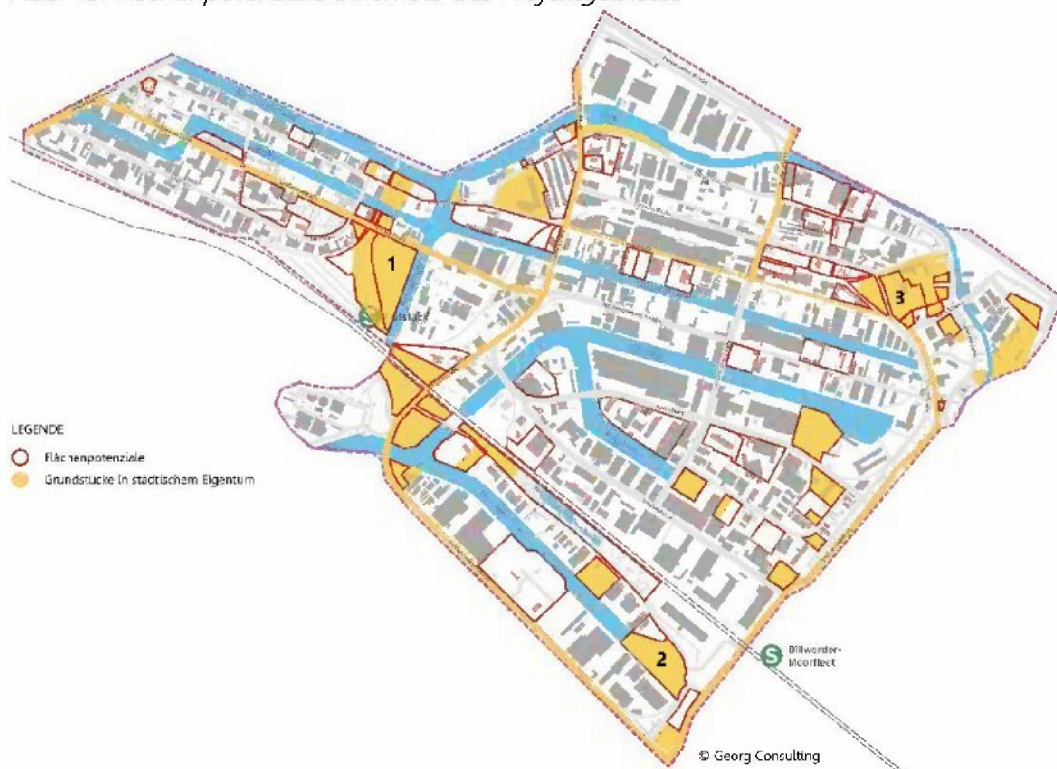
Ein wichtiges Ziel ist es, Flächenpotenziale zu sichern und so neu zu ordnen, dass sie zu nachfragegerechten Grundstücksgrößen gemäß des favorisierten Standorttyps entwickelt werden (vgl. Kapitel 6.2.1). Bei der Neuordnung können auch städtebauliche und funktionale Missstände im Gebiet behoben werden. Eine systematische Erfassung und Beobachtung der städtischen und privaten Flächen unter Einbeziehung der privaten Marktakteure ist Voraussetzung für ein aktives Flächenmanagement. Eine wichtige Grundlage zur Flächensicherung/-neustrukturierung ist die Bereitstellung finanzieller Mittel zum gezielten Flächenankauf und zur Entwicklung (Kampfmittelräumung, Altlastensanierung) städtischer Flächen. Die mit dem Ankauf und der Sicherung von Flächen verbundenen Kosten sind im Kontext zu den Kosten für eine Neuerschließung einer Industriefläche andernorts zu bewerten.

Beispielhaft verweisen wir auf die Entwicklungsmöglichkeiten der folgenden drei Potenzialflächen:

- Verkehrsübungsplatz (1)
- Ehemaliges Wendebecken Moorfleeter Kanal (2)
- Fläche an der Berzeliusstraße (3)

Die Mikrostandorte dieser drei Flächen sind in der folgenden Abbildung markiert. Weitergehend werden die Potenzialflächen kurz beschrieben und es werden die Ansiedlungsmöglichkeiten eingeschätzt.

*Abb. 45: Flächenpotenziale innerhalb des Projektgebietes*



Kartengrundlage: IBA Hamburg GmbH.

Quellen: Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (2015); Georg Consulting (2015).

### ***Verkehrsübungsplatz (1)***

Die Fläche, auf der sich aktuell der Verkehrsübungsplatz befindet, gehört zu den größten zusammenhängenden Grundstücken im Projektgebiet. Die Potenzialfläche befindet sich an der Großmannstraße auf Höhe der Stadtteilgrenze Rothenburgsort zu Billbrook im Zentrum des Projektgebietes (vgl. Abb. 45). Die Gesamtfläche des Verkehrsübungsplatzes sowie des westlich angrenzenden Areals, das ebenfalls zum Großteil im Eigentum der Stadt Hamburg ist, summiert sich auf rund zehn Hektar. Das Potenzial der Grundstücksentwicklung liegt in der Neubebauung. Es besteht die Möglichkeit, das Grundstück entweder für die Ansiedlung eines einzigen Unternehmens, zum Beispiel aus den Bereichen Logistik, Abfall- und Recyclingwirtschaft, zu entwickeln oder eine parzellierte Baureifmachung vorzunehmen und Grundstücke an mittelständische produzierende Betriebe zu vermarkten. Aufgrund der angrenzenden Wasser- und Schienenwege kann das Grundstück auch für Unternehmen interessant sein, die eine wasser- und/oder schienenbezogene Anbindung benötigen. Bei einer Neuplanung sind die Verlagerung der aktuellen Nutzung sowie die bereits auf Teilflächen festgesetzten Ausgleichsflächen zu berücksichtigen.

### ***Ehemaliges Wendebecken Moorfleeter Kanal (2)***

Bei dieser Potenzialfläche handelt es sich um das ehemalige Wendebecken des Moorfleeter Kanals an der Halskestraße (vgl. Abb. 45). Das Grundstück liegt am südöstlichen Ende des Projektgebietes und verfügt über eine direkte Anbindung an die Bundesautobahn A1 in rund 600 Metern Entfernung. Im Umfeld sind zahlreiche Logistikunternehmen ansässig. Die Gesamtfläche umfasst rund sechs Hektar, wovon sich etwa fünf Hektar im Eigentum der Stadt und ein angrenzendes Grundstück mit rund einem Hektar in Privatbesitz befinden. Laut Baustufenplan ist die Fläche als Industriegebiet ausgewiesen.

Die Aufschüttungen wurden Ende des Jahres 2010 abgeschlossen. Die Verfestigungsphase ist auf eine Dauer von drei bis fünf Jahren angesetzt. Weitere Setzungen sind nicht auszuschließen und daher im Vorwege der baulichen Erschließung zu prüfen. Bei einer Bebauung des Grundstücks sind Tiefgründungen notwendig, was zu höheren Baukosten führt.

Des Weiteren ist eine Entsorgung von 120.000 Kubikmetern Glimmertons sicherzustellen. Die Kosten für die Entsorgungen belaufen sich laut Schätzungen aus dem Jahr 2011 auf rund 6,5 bis 7,7 Mio. Euro. Bei einem Verkauf des Grundstücks ist eine Freistellung des Käufers von Altlastenfolgen möglich. Alternativ besteht die Möglichkeit, die Entsorgungskosten erheblich zu senken, da sich der Glimmertons für eine Verfüllung des Wendebeckens im Tidekanal eignet.

Aufgrund der guten verkehrlichen Erreichbarkeit eignet sich die Potenzialfläche für die Ansiedlung eines Unternehmens aus dem Bereich Logistik, Spedition und Transport. Die Nähe zur Autobahn sowie die Nutzungen im Umfeld erlauben eine hohe Umschlagsintensität.

### ***Fläche an der Berzeliusstraße (3)***

Die dritte Potenzialfläche liegt im Nordosten des Projektgebietes in der Berzeliusstraße. Dort befinden sich mehrere Grundstücke im Besitz der Stadt Hamburg, die für eine Entwicklung geeignet sind (vgl. Abb. 45). Auf den beiden größeren Flächen an der Berzeliusstraße gibt es aktuell eine öffentlich rechtliche Unterkunft mit rund 600 Plätzen. Im nordöstlichen Bereich der städtischen Flächen ist eine Grundschule für 125 Kinder ansässig. Das Areal ist eines der wenigen im Projektgebiet, das nicht als GE- oder GI-Fläche festgesetzt ist. Im Teilbebauungsplan 988 sind die Potenzialflächen für besondere Zwecke ausgewiesen, die der Sozialbehörde vorbehalten sind (Stand: 11.05.1995). Im Umfeld der Potenzialfläche befinden sich weitestgehend Industrieflächen nach § 9 BauNVO sowie südlich davon gewerblich genutzte Flächen (GE).

Da es sich bei der öffentlich rechtlichen Unterkunft um eine temporäre Nutzung handelt und das Umfeld bereits gewerblich genutzt wird, ist eine Änderung der Grundstücksnutzung für gewerbliche Zwecke naheliegend. Aufgrund der Nähe zur Grundschule ist eine wenig störende Gewerbenutzung (Handwerk, nicht emittierende mittelständische Produktionsunternehmen, technologieorientierte Unternehmen mit hohem Büroflächenanteil) sinnvoll. Nur bei einer Verlagerung der Schule sind auch lärmintensivere Nutzungen denkbar. Auf den beiden größeren Grundstücken könnten größere Unternehmen angesiedelt werden, während sich die kleineren Teilflächen für Mittelstand und Handwerk eignen. Insgesamt umfassen die Flächenpotenziale rund sechs bis sieben Hektar.

#### **6.4.2 Eruiierung von Erweiterungspotenzialen**

Um expandierende Unternehmen am Standort zu halten und ein aktives Flächenmanagement im Gebiet betreiben zu können, sind Ausweichflächen wichtig. Durch die Erweiterung des Projektgebietes könnten diese geschaffen werden. Die Auswertung des Flächennutzungsplanes zeigt, dass angrenzende Flächen teilweise für eine gewerbliche Nutzung ausgewiesen sind (vgl. Abb. 11). Aus lage- und standortabhängiger Sicht kommt vor allem eine Erweiterung des Standortes im Südwesten und im Südosten in Frage. Hier ergeben sich primär drei Erweiterungsflächen:

- Flächen südlich der Andreas-Meyer-Straße (1)
- Flächen zwischen dem Ikea-Standort Moorfleet und dem Umschlagsbahnhof Hamburg-Billwerder (2)
- Flächen unterhalb des Unteren Landwegs (3)

Die Mikrolagen der potenziellen Erweiterungsflächen sind in der folgenden Abbildung skizziert. Weitergehend werden die einzelnen Flächenbereiche kurz erläutert.

Abb. 46: Mögliche Erweiterungspotenziale für das Projektgebiet



Quellen: Google Maps (2015); Georg Consulting (2015).

### ***Flächen südlich der Andreas-Meyer-Straße (1)***

Im Südwesten wäre eine Erweiterung des Projektgebietes südlich der Andreas-Meyer-Straße generell möglich (vgl. Nr. 1 Abb. 46). Die Andreas-Meyer-Straße ist in ihrem nördlichen Bereich durch Industrie- und Gewerbebauten geprägt und dient als Erschließung für die hier ansässigen Betriebe.

Die Fläche schließt direkt an das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort an und verfügt über eine gute Autobahnanbindung. Die Fläche hat eine Größe von ca. 25 Hektar und wird aktuell als landwirtschaftliche Anbaufläche (u. a. auch Gewächshäuser) genutzt. Sie ist als solche auch im Flächennutzungsplan ausgewiesen und hat eine hohe agrarstrukturelle Bedeutung. Auf dem Gelände sind bereits Ausgleichsflächen vorhanden, wodurch es im Falle einer Entwicklung zu erheblichen naturschutzrechtlichen Kompensationspflichten kommen kann.

Die Flächen sind fast ausschließlich im Privatbesitz und langfristig verpachtet. Neben den Kosten für den Landerwerb ist somit mit erheblichen Entschädigungsansprüchen zu rechnen. Da entlang der Andreas-Meyer-Straße eine Hochspannungslleitung verläuft, ist die Bebaubarkeit zudem eingeschränkt.

Zielgruppen für die Erweiterungsflächen sind aufgrund der verkehrsgünstigen Mikrolage und als Ergänzung des Branchenmixes auf der nördliche Straßenseite Großhandelsbetriebe, Transportunternehmen, KEP-Dienste sowie mittelständische Produktionsbetriebe.

### ***Flächen zwischen dem Ikea-Standort Moorfleet und dem Umschlagbahnhof Hamburg-Billwerder (2)***

Eine weitere potenzielle Erweiterungsmöglichkeit befindet sich im Südosten zwischen dem IKEA-Standort Moorfleet und dem Umschlagbahnhof Hamburg-Billwerder. Das Gelände ist rund 13 Hektar groß und wird aktuell vollständig durch einen Kleingartenverein genutzt. Im Flächennutzungsplan ist der Bereich als Fläche für Bahnanlagen ausgewiesen.

Es besteht eine gute Anbindung an das überregionale Fernstraßennetz über die Autobahnanschlussstelle HH-Moorfleet der A1. Das Areal ist von der Autobahn aus gut sichtbar, was für einige Unternehmen ein wichtiger Standortfaktor sein kann. Die direkte räumliche Nähe zum Umschlagsbahnhof Hamburg-Billwerder birgt Potenzial für bimodale Transportmöglichkeiten. Durch die Lage zwischen Gewerbeflächen und Schienen ergäbe sich durch die Standortentwicklung ein Lückenschluss.

Die Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt Hamburg und der Deutschen Bahn. Bei einer Flächenentwicklung würde eine Verlagerung der Kleingärten notwendig. Zudem wird bei einer Erschließung eventuell eine Ertüchtigung der Kreuzung Unterer Landweg/Neue Feldhofs erforderlich. Insgesamt weist die Potenzialfläche eine hohe Standortattraktivität auf und kann für mittelständische produzierende Unternehmen oder Logistikbetriebe (mit Schienenbezug) von Interesse sein.

### ***Flächen unterhalb des Unteren Landwegs (3)***

Unterhalb des Unteren Landwegs befindet sich eine weitere Potenzialfläche. Ähnlich wie bei Potenzialfläche Nr. 1 ist eine Erschließung bereits vorhanden. Das Gelände umfasst etwa 30 bis 35 Hektar und ist teilweise bereits im Flächennutzungsplan für eine Gewerbenutzung ausgewiesen. Andere Teilflächen sind als Grünflächen und Flächen für den Gemeinbedarf (Rundfunk und Fernsehen) sowie als Flächen für Bahnanlagen ausgewiesen. Die Flächen befinden sich vollständig im Eigentum der Stadt Hamburg. Die vorhandenen Rundfunkmasten werden nicht mehr betrieben.

Der Mikrostandort verfügt über eine gute verkehrliche Anbindung an die Autobahn (Anschlussstelle HH-Moorfleet der A1). Im südwestlichen Bereich befinden sich Kleingärten und teilweise Wohnbebauung. Auf der nordöstlich angrenzenden Fläche wird Kies abgebaut, wobei der Zeithorizont dieser Nutzung nicht bekannt ist. Naturnahe Teiche erschweren eine Flächenentwicklung im nördlichen Bereich, da erhebliche Kosten für die Flächenentwässerung und Kompensationslasten entstehen würden. Die Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes ist zu prüfen. Insgesamt weist die Fläche agrarstrukturell eine mittlere Bedeutung auf. Naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen machen rund 15 Prozent der Fläche aus. Der Standort ist für umschlags- und verkehrsintensive Unternehmen, die die Nähe zur Autobahn präferieren, attraktiv (Logistik und produzierende Unternehmen mit höherer Transportintensität).

### 6.4.3 Planungsrechtliche Instrumente für Handlungsspielraum

Der Standort ist, wie die vorliegende Untersuchung zeigt, planungsrechtlich wenig restriktiv ausgelegt. Im Zuge des Transformationsprozesses und der vorgeschlagenen Standortentwicklung als Produktions- und Logistikstandort sowie der zahlreichen untergenutzten Grundstücke und Flächen zeigen sich dennoch Handlungsbedarfe und Verbesserungsmöglichkeiten:

- Die hohe Zahl an untergenutzten Grundstücken legt den Ausschluss von reinen Abstellnutzungen nahe. Eine entsprechende Festlegung würde neue Möglichkeiten für zahlreiche Grundstücke eröffnen und dem Trend zu geringer Flächeneffizienz und Wertschöpfung entgegentreten. Maßnahmen wie Ausschlusssatzungen lassen sich in B-Plänen festschreiben. Die zum Teil bestehenden Baustufenpläne stellen hierzu kein geeignetes Instrumentarium dar. Auch könnten Bebauungsgebote für kaum genutzte Grundstücke ausgesprochen werden.
- Zu den untergenutzten Bereichen im Gebiet kann auch der „Basar“ an der Billstraße gezählt werden. Die aktuelle Nutzung korrespondiert nicht mit der Lage und Bedeutung des Projektstandortes und seiner empfohlenen Fortentwicklung als Produktions- und Logistikstandort. Entweder sollte der „Basar“ kultiviert (Entwicklung eines Handels-, Recycling- und Verwertungszentrums) oder die Flächen für eine GE/GI-Nutzung verwendet werden. Planungsrechtliche Möglichkeiten hierfür ergeben sich zum Beispiel in Form von städtebaulichen Verträgen sowie durch die Ausweisung eines (Teil-)Sanierungsgebietes (vgl. Kapitel 6.5). Untergenutzte und brachliegende Flächen stellen demnach einen städtebaulichen Missstand dar.
- Durch eine bessere Nutzung der Uferbereiche für betriebliche Zwecke (Aufhebung zum Erhalt der vorhandenen Uferbegrünung in B-Plan Billbrook 5) würden sich die Entwicklungsmöglichkeiten ansässiger Unternehmen bei Flächenbedarf erhöhen und die Gefahr von Abwanderung vermindert.
- Um den Standort als Produktions- und Logistikstandort zu stärken, sollte keine Umwidmung von GE- und GI-Flächen erfolgen. Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Gewerbe können ein Hemmnis für die gewerbliche Entwicklung sein. Um entsprechende Konflikte zu vermeiden, sollte perspektivisch keine Wohnnutzung direkt an die Grenzen des Industriegebietes heranrücken. Zwischen den Siedlungsbereichen im Umfeld des Standortes und dem Industriegebiet könnten eine Mischnutzung und emissionsarmes Gewerbe als Puffer zwischen Wohnen und Industrie dienen.
- Mit Hilfe des Instruments einer Vorkaufsrechtsatzung können – unter bestimmten Voraussetzungen – Flächen, die nicht einer geordneten städtebaulichen Entwicklung entsprechen, durch die Stadt angekauft und einer anderen Nutzung zugeführt werden.

## 6.5 Möglichkeiten zur Umsetzung

Die vorliegende Standortanalyse hat gezeigt, dass das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort in der Erfüllung seiner Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen. Das Projektgebiet hat zahlreiche Standortdefizite. Es wurden aber auch Entwicklungspotenziale identifiziert, die fortentwickelt und genutzt werden können. Ziel der abgeleiteten Handlungsempfehlungen ist es, die Risiken zu minimieren und die Chancen aktiv zu nutzen.

In den einzelnen Handlungsfeldern:

- Standortprofilierung
- Optimierung der Infrastruktur
- Aktive Flächenentwicklung

sind verschiedene umsetzungsorientierte Maßnahmen aufgezeigt worden. Hinsichtlich der Umsetzung der Maßnahmen gibt es verschiedene Möglichkeiten. Beispielhaft sollen diesbezüglich die Festlegung eines Sanierungsgebietes und eines Innovationsbereiches (Business Improvement District) dargestellt und erläutert werden.

### ***Festlegung eines Sanierungsgebietes***

Ein planrechtliches Instrument zur Standortentwicklung ist die Festlegung eines Sanierungsgebietes (§§ 136-164b BauGB). Die Ausweisung eines (Teil-) Sanierungsgebietes will mithilfe städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen dazu beitragen, „(...) dass

- die bauliche Struktur in allen Teilen des Bundesgebiets nach den allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung sowie nach den sozialen, hygienischen, wirtschaftlichen und kulturellen Erfordernissen entwickelt wird,
- die Verbesserung der Wirtschafts- und Agrarstruktur unterstützt wird,
- die Siedlungsstruktur den Erfordernissen des Umweltschutzes, den Anforderungen an gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen der Bevölkerung und der Bevölkerungsentwicklung entspricht oder
- die vorhandenen Ortsteile erhalten, erneuert und fortentwickelt werden, die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbilds verbessert und den Erfordernissen des Denkmalschutzes Rechnung getragen wird.“<sup>11</sup>

Um ein Sanierungsgebiet festlegen zu können, müssen städtebauliche Missstände nach § 136 Abs. 2 bis 3 bestehen. Die Gemeinde ist verantwortlich für das Verfahren, kann jedoch die Aufgaben an einen Sanierungsträger nach den §§ 157-161

---

<sup>11</sup> § 136 Abs. 4 BauGB (Baugesetzbuch).

übertragen. Die Dauer ist auf maximal 15 Jahre begrenzt. Bei Bedarf kann der Zeitraum durch einen Beschluss verlängert werden.

Im Vorwege der Festlegung müssen vorbereitende Untersuchungen zur Feststellung städtebaulicher Missstände beschlossen und durchgeführt werden. Auf Grundlage dieser Informationen werden die Ziele und Zwecke der Sanierung sowie die Gebietsabgrenzung bestimmt. Danach erfolgt die Erörterung der beabsichtigten Sanierung unter Einbeziehung der Betroffenen, die Erarbeitung eines Sozialplans und die Erstellung einer Kosten- und Finanzierungsübersicht in Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange der zuständigen Landesbehörde. Erst dann erfolgt die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes durch die Sanierungssatzung (§ 142 BauGB), welche ortsüblich bekannt zu machen ist. Die Sanierungssatzung wird bei Abschluss der Sanierungsmaßnahmen aufgehoben (§§ 162-163).

### ***Initiierung eines Business Improvement Districts (BID)***

Der Innovationsbereich beziehungsweise Business Improvement District (BID) stellt ein weiteres Instrument zur Standortentwicklung dar. Die rechtliche Grundlage sind § 171f BauGB sowie das jeweilige Ländergesetz, welches in Hamburg das Gesetz zur Stärkung der Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gewerbezentren (GSED) bildet. Im Gegensatz zum Sanierungsgebiet beruht die Einrichtung eines Innovationsbereiches auf der Initiative der Grundstückseigentümer und nicht der Gemeinde. Der Aufgabenträger wird im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Vertrages zur Durchführung der Maßnahmen verpflichtet. „Ziel der Schaffung eines Innovationsbereichs ist es, die Attraktivität eines Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gewerbezentrum für Kunden, Besucher und Bewohner zu erhöhen und die Rahmenbedingungen für die in diesem Bereich niedergelassenen Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe zu verbessern, um die jeweiligen Standorte zu stärken.“<sup>12</sup> Die Durchführung ist auf maximal fünf Jahre begrenzt. Eine Verlängerung kann neu beantragt werden.

Für den Innovationsbereich wird ebenfalls eine Gebietsabgrenzung festgelegt. Um diesen formal festlegen zu können, müssen mindestens 15 Prozent der Grundstückseigentümer, deren Grundstücksfläche mindestens 15 Prozent der Gesamtfläche des Innovationsbereichs beträgt, zustimmen. Legt ein Drittel der Grundstückseigentümer oder die Eigentümer von einem Drittel der Gesamtfläche Widerspruch gegen den Innovationsbereich ein, kann dieser nicht eingerichtet werden. Bei Innovationsbereichen, die mehr als 1.000 Einwohner haben, muss ein ortsüblich bekanntgemachter Informationstermin durchgeführt werden. Die Vorbereitung umfasst außerdem die Erstellung eines Maßnahmen- und Finanzierungskonzeptes.

Der Antrag auf die Einrichtung des Innovationsbereichs wird durch den Aufgabenträger gestellt, der das Konzept umsetzt. Die Einrichtung erfolgt durch Rechtsverordnung des Senats (§ 3 GSED). Die Benennung des Aufgabenträgers erfolgt durch

---

<sup>12</sup> § 2 Abs. 1 GSED (Gesetz zur Stärkung der Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gewerbezentren)



die Grundstückseigentümer. Die Trägerschaft kann jede persönliche oder juristische Person übernehmen, die Mitglied der Handelskammer Hamburg ist oder sich freiwillig der Aufsicht durch diese unterwirft. „Ein öffentlich-rechtlicher Vertrag zwischen Aufgabenträger und der Stadt regelt deren Rechte und Pflichten. Wollen die BID-Initiatoren Steuerungsmöglichkeiten und Kontrollfunktionen behalten, müssen sie dies vertraglich mit dem Aufgabenträger fixieren.“<sup>13</sup> Die Rechtsverordnung tritt mit dem Ende der vorgesehenen Laufzeit außer Kraft (§ 9 Abs. 1 GSED).

### ***Aufgabenverteilung in den Verfahren***

Im Folgenden wird die Aufgabenverteilung für Sanierungsgebiete beziehungsweise Innovationsbereiche unter Berücksichtigung der Gemeinde und den Grundstückseigentümern sowie Fördermöglichkeiten für die jeweiligen Instrumente aufgezeigt. Für Sanierungsgebiete sind dabei besonders Städtebauförderungsmittel wichtig, um so Kosten decken zu können.

In einem Sanierungsgebiet wird die Sanierung als Gesamtmaßnahme gesehen. Alle Einzelmaßnahmen müssen Bestandteil der Gesamtmaßnahme sein und können je nach Sanierungsgebiet unterschiedlich ausgestaltet sein. Die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen nach § 147 BauGB umfasst unter anderem die Bodenordnung einschließlich des Erwerbs von Grundstücken, den Umzug von Bewohnern und Betrieben, die Freilegung von Grundstücken, die Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen oder sonstige Maßnahmen, die notwendig sind, um die Optimierungsmaßnahmen durchzuführen.

Die Durchführung von Baumaßnahmen nach § 148 BauGB erfolgt beispielsweise durch die Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden, die Neubebauung oder der Bau von Ersatzbauten, die Errichtung oder Erweiterung von Anlagen und Einrichtungen zur dezentralen und zentralen Erzeugung, Verteilung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung.

In Industrie- und Gewerbestandorten, die als Sanierungsgebiet ausgewiesen sind, erfolgen zum Beispiel eine Aufwertung der Straßenraumgestaltung und der Eingangsbereiche, eine Stellplatzneuordnung, Investitionen in die Straßeninfrastruktur, Aufwertung der ÖPNV-Haltestellen, Aufwertung von öffentlichen Flächen (u. a. Parks, Plätze) oder die Entwicklung von Brachflächen. Anhand dieser Maßnahmen kann ein Beitrag zur Stabilisierung der Funktionsfähigkeit geleistet werden (vgl. Tab. 14).

Im Rahmen eines Innovationsbereichs können alle Maßnahmen umgesetzt werden, die den Zielen des Innovationsbereichs nach § 2 GSED dienen, mit dem Zivil- und öffentlichen Recht vereinbar sind und sich in die übergeordneten städtebaulichen Konzepte einpassen.

---

<sup>13</sup> Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2006): Ratgeber Business Improvement District (BID), S. 32

Tab. 14: Aufgabenverteilung und Fördermöglichkeiten in Sanierungsgebieten und Innovationsbereichen

	Sanierungsgebiet	Innovationsbereich (BID Hamburg)
<b>Aufgaben der Gemeinde</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchführung der Vorbereitung nach § 140 BauGB</li> <li>• Durchführung der Ordnungsmaßnahmen nach § 147 BauGB</li> <li>• Beteiligung und Beratung der Betroffenen (§ 137 BauGB)</li> <li>• Ist die zügige und zweckmäßige Durchführung der Baumaßnahmen durch einzelne Eigentümer nicht gewährleistet, hat die Gemeinde für die Durchführung der Maßnahmen zu sorgen oder sie selbst zu übernehmen (§ 146 und § 148 BauGB)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellung von Verwaltungsleistungen z. B. öffentliche Auslegung der Antragsunterlagen, jährliche Prüfung des Wirtschaftsplans, Erhebung der Abgaben.</li> <li>• Bereitstellung von Daten, die der Aufgabenträger zur Abgabeberechnung und zur Kontaktaufnahme mit den Betroffenen benötigt.</li> </ul>
<b>Aufgaben der Grundstückseigentümer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchführung der Baumaßnahmen nach § 148 BauGB</li> <li>• <i>Im umfassenden Sanierungsverfahren:</i> Zahlung eines Ausgleichsbeitrag (§§ 153-156a BauGB) an die Gemeinde. Der Ausgleichsbeitrag entspricht der Bodenwertsteigerung durch die Sanierungsmaßnahmen.</li> <li>• <i>Im einfachen Sanierungsverfahren:</i> Zahlen eines Erschließungsbeitrags (Berechnung nach §§ 131-132 BauGB und entsprechender Satzung der Gemeinde).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beteiligung bei der Erarbeitung des Maßnahmen- und Finanzierungskonzepts und des jährlichen Wirtschaftsplans.</li> <li>• Zahlung einer Abgabe zur Finanzierung der Maßnahmen. Die Höhe der Abgabe wird durch den Wert der Grundstücke, die Kosten der geplanten Maßnahmen und die Dauer des Innovationsbereichs berechnet (§ 7 GSED). Die Abgabe beinhaltet einen Pauschalbetrag für Verwaltungsleistungen sowie den Gewinn des Aufgabenträgers. Sie liegt als öffentliche Last auf dem Grundstück.</li> </ul>
<b>Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zur Deckung der Kosten der einheitlichen Vorbereitung und zügigen Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme werden Finanzierungs- und Förderungsmittel (Städtebauförderungsmittel) eingesetzt (§§ 164a-164b BauGB).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch öffentlich rechtliche Verträge kann sich die Gemeinde dazu verpflichten, Maßnahmen im Rahmen des Innovationsbereichs zu übernehmen. Städtebauförderungsmittel sind nicht vorgesehen.</li> </ul>

Quellen: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2015); Freie und Hansestadt Hamburg (2004); Georg Consulting (2015).

Beispielhafte Maßnahmen sind die Ausarbeitung von Konzepten für die Entwicklung des Zentrums, die Erbringung von Dienstleistungen, die Durchführung von Baumaßnahmen in Abstimmung mit den jeweils Berechtigten, die Bewirtschaftung von Grundstücken, die Durchführung gemeinschaftlicher Werbemaßnahmen oder die Organisation von Veranstaltungen. Es können Vereinbarungen mit öffentlichen Stellen oder ansässigen Betrieben über die Durchführung von Maßnahmen getroffen werden.

In Gewerbegebieten können Grundstückseigentümer unter anderem folgende Maßnahmen durchführen:

- Gemeinschaftliche Marketing- und Imagemaßnahmen
- Entsorgung von Reststoffen, Aktenvernichtung
- Winterdienst, Gebäudereinigung, Sicherheitsdienst, Reparaturdienste
- Schaffung von Angeboten für Mitarbeiter (Kantine, Kinderbetreuung, Nahversorgung)
- Abfertigung von LKW an zentraler Stelle
- Aufbau von IT-Netzwerken
- Energieversorgung oder Lärm- und Emissionsschutz

Bauliche Maßnahmen, die in der Regel auf öffentlichen Flächen realisiert werden, sind etwa der Bau von Abstellplätzen für LKW, Schaffung von Parkplätzen, Verbesserung der ÖPNV-Anbindung, Umbau von Straßen, Schaffung von Rangier- und Wendemöglichkeiten für LKW, Optimierung der Verkehrsflächen, Aufbau von Übersichtstafeln der ansässigen Firmen sowie Beleuchtungsmaßnahmen.

Standortbezogene Maßnahmen sind die Imageverbesserung, Marketingmaßnahmen, Lobbyarbeit, Bestandsaufnahmen und Analysen, der Aufbau eines Leerstands- und Brachflächenmanagements oder eine Bildung von Clustern.

### ***Vor- und Nachteile der Instrumente***

Der Projektstandort ist aufgrund seiner Größe nicht komplett als Sanierungsgebiet geeignet. Vielmehr müssten in einer vorbereitenden Untersuchung Teilbereiche im Gebiet identifiziert werden, die städtebauliche Missstände aufweisen. Bei der Ausweisung eines Innovationsbereiches würde das Projektgebiet eine Pionierrolle einnehmen. Bisher gibt es kaum Beispiele für Gewerbegebiete, in denen ein BID initiiert wurde. Das Instrument eignet sich ebenfalls nur für Teilbereiche im Gebiet, da die Organisation eines Innovationsbereiches über den gesamten Standort nicht zu leisten wäre. In der nachfolgenden Tabelle werden die Vor- und Nachteile von Sanierungsgebieten und Innovationsbereichen abschließend stichpunktartig erläutert (vgl. Tab. 15).

Tab. 15: Vor- und Nachteile von Sanierungsgebieten und Innovationsbereichen

	Sanierungsgebiet	Innovationsbereich (BID Hamburg)
<b>Vorteile für die Gemeinde</b>	Die Initiative liegt bei der Gemeinde. Starke Steuerungsmöglichkeiten durch eigene Planung und Genehmigungspflicht von Vorhaben innerhalb des Sanierungsgebiets (z. B. Baumaßnahmen, Grundstücksverkauf, Teilung eines Grundstücks). Über Ausgleichs-, oder Erschließungsbeiträge werden die Ausgaben der Gemeinde nachträglich ganz oder teilweise von den Grundstückseigentümern übernommen (Der Anteil ist vom jeweiligen Sanierungsgebiet abhängig). Es können zur Umsetzung der Gesamtmaßnahme Städtebauförderungsmitel beantragt werden.	Freiwilliges Engagement der Grundstückseigentümer. Keine Kosten der Gemeinde für die Umsetzung von Maßnahmen, da die Maßnahmen über die Abgaben der Grundstückseigentümer finanziert werden. Es können Maßnahmen in Gebieten ergriffen werden, in denen die Gemeinde normalerweise nicht aktiv werden würde.
<b>Vorteile für Grundstückseigentümer</b>	Finanzierung von Maßnahmen durch die Gemeinde und gegebenenfalls durch Städtebaufördermittel. Befreiung von Gebühren und ähnlichen nichtsteuerlichen Abgaben bei Geschäften und Verhandlungen zur Vorbereitung oder Durchführung von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen und zur Durchführung von Erwerbsvorgängen (§ 151 BauGB)	Die Initiative liegt bei den Grundstückseigentümern. Sie können gezielt Maßnahmen umsetzen, die ihnen wichtig sind. Kosteneinsparungen durch gemeinsame Maßnahmen. Die Grundstückseigentümer können die Abgaben steuerlich absetzen (bei Vermietung als Werbungskosten; bei Eigennutzung als Betriebsausgabe) Günstige Verwaltungsleistungen (in den Abgaben ist ein Pauschalbetrag in Höhe von einem Prozent des Gesamtbudgets maximal jedoch 20.000 € enthalten)
<b>Nachteile für die Gemeinde</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten der Gemeinde für die Durchführung der Vorbereitung, der Ordnungsmaßnahmen und gegebenenfalls von Baumaßnahmen.</li> <li>• Ein Sanierungsgebiet kann nur festgelegt werden, wenn städtebauliche Missstände vorliegen oder sich zumindest abzeichnen.</li> <li>• Die von der Sanierung Betroffenen müssen zur Mitarbeit/Beteiligung motiviert werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Gemeinde hat weniger Einfluss auf die umgesetzten Maßnahmen, da diese von den Akteuren im Gebiet zusammen mit dem Aufgabenträger festgelegt werden.</li> <li>• Die Verwaltungskosten werden nicht durch die in den Abgaben enthaltene Pauschale gedeckt.</li> </ul>
<b>Nachteile für Grundstückseigentümer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es entstehen Ausgleichszahlungen, wenn sich der Wert des Grundstücks durch die Maßnahmen erhöht. Diese sind zum Teil schwierig zu ermitteln.</li> <li>• Alle Vorhaben innerhalb eines Sanierungsgebiets (z. B. Baumaßnahmen, Grundstücksverkauf, Teilung eines Grundstücks) müssen von der Gemeinde schriftlich genehmigt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Abgaben für den Innovationsbereich liegen als öffentliche Last auf den Grundstücken.</li> </ul>

Quellen: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2015); Freie und Hansestadt Hamburg (2004); Georg Consulting (2015).

## LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

Activ Werbung mit System GmbH (2015): Link: <http://www.activ-werbungmitsystem.de/>

Becker, Matthias (2004): Domänenspezifische Kompetenzen für die Facharbeit im Automobilsektor. In: Röben, P.; Rauner, F. (Hrsg.): Domänenspezifische Kompetenzentwicklung zur Beherrschung und Gestaltung informatisierter Arbeitssysteme. Bielefeld, 31-44.

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2006): Ratgeber Business Improvement District (BID).

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2014): Stromaufwärts an Elbe und Bille. Wohnen und urbane Produktion in HamburgOst

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2014a): Workshop „Industriegebiete Billbrook und Rothenburgsort“ am 16.4.2014. Inhalte und Ergebnisse – BSU-LP

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (2014): Strategische Leitplanung Hamburger Osten, Gewerbegebiet Billbrook/Rothenburgsort, Bestandsaufnahme Infrastruktur (Internes Arbeitspapier, BWVI), Mai/Juni 2014

Billbrookkreis e. V. (2015): Link: <http://billbrookkreis.de/>

Bulwiengesa (2015): Logistik und Immobilien 2015 – Viele Perspektive. Eine Studie. Link: <http://www.bulwiengesa.de/de/publikationen/studien/logistik-und-immobilien-2015>

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2015): Baugesetzbuch (BauGB) vom 20.10.2015

Bureau van Dijk Lang (2015): "Markus"-Datenbank. Export vom 23.06.2015.

Echo Online (2015): Link: <http://www.echo-online.de/>

Freie und Hansestadt Hamburg (2004): Gesetz zur Stärkung der Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gewerbezentren (GSED) vom 28. Dezember 2004

Google Maps (2015): Link: <https://www.google.de/maps/>

Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Hamburg (2015): Immobilienmarktbericht Hamburg 2015.

Hamburg.de (2015): Stadt- und Landschaftsplanung online (Planportal). Link: <http://www.hamburg.de/planportal/>

Hamburger Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (2011): Projekt „Bestandsentwicklung Billbrook“. Abschlussbericht – Entwicklungshemmnisse und Lösungsansätze bei der Aktivierung von Flächenpotenzialen in einem gewachsenen Industriegebiet. Stand: 22.12.2011

Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (2014): Darstellung Bebauungspläne.

Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (2015): Kartengrundlagen des Projektgebietes.

Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (2016): Mietvertragsabschlüsse 2014 und 2015 im Projektgebiet.

Hamburger Verkehrsverbund (2015): Internetauftritt. Link: <http://www.hvv.de/>

HWWI; Georg Consulting (2013): Spezifikation und Typologie der Gewerbeflächennachfrage bis 2025 in Hamburg.

IBA Hamburg GmbH (2015): Internetauftritt des Projektstandortes. Link: <http://www.industriestandort-billbrook.de/>

IW Consult (2008): Analyse der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Wertschöpfungskette Bau. Endbericht (Langfassung) der IW Consult GmbH Köln für das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

Jones Lang LaSalle (2015): Industrial Market Profile. Region Hamburg 2. Quartal 2015.

Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung Hamburg (2014): Störfallbetriebe und Abstandszonen

Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung Hamburg (2015): Kartengrundlage Flächennutzungsplan. Link: <http://www.hamburg.de/planportal/>

Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (2014): Bestandsanalyse der Industriegebiete in Rothenburgsort und Billbrook.

Logivest GmbH; Fraunhofer Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (2015): LoGe 2015. Die erfolgreichsten Logistik-Gewerbegebiete in Deutschland.

Stadt Bau Kultur NRW (2007): Werkstattbericht [5]. Orte der Arbeit. Möglichkeiten zur gestalterischen Aufwertung von Gewerbegebieten.

Statistikamt Nord (2015): Link: <http://www.statistik-nord.de/>

Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015): Link: <http://statistik.arbeitsagentur.de/>

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2014): Hamburger Stadtteil-Profile 2014. Band 16 der Reihe „NORD.regional“

Titelbild: IBA Hamburg GmbH (2015): Billbrook/Rothenburgsort. Link: <http://www.iba-hamburg.de/2014/aktuelle-projekte/billbrookrothenburgsort.html>

## ANHANG

Die Erstellung dieses Gutachtens wurde gefördert vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative.

KSI: Klimaschutzteilkonzept Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort

Förderkennzeichen: 03K02182

Förderzeitraum: 01.10.2015 bis 30.09.2016

Nationale Klimaschutzinitiative

Mit der Nationalen Klimaschutzinitiative initiiert und fördert das Bundesumweltministerium seit 2008 zahlreiche Projekte, die einen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten. Ihre Programme und Projekte decken ein breites Spektrum an Klimaschutzaktivitäten ab: Von der Entwicklung langfristiger Strategien bis hin zu konkreten Hilfestellungen und investiven Fördermaßnahmen. Diese Vielfalt ist Garant für gute Ideen. Die Nationale Klimaschutzinitiative trägt zu einer Verankerung des Klimaschutzes vor Ort bei. Von ihr profitieren Verbraucherinnen und Verbraucher ebenso wie Unternehmen, Kommunen oder Bildungseinrichtungen.

Zusätzlich erfolgte eine Förderung durch die Leitstelle Klimaschutz der Hamburger Behörde für Umwelt und Energie.

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz,  
Bau und Reaktorsicherheit

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



# Freie und Hansestadt Hamburg Flächennutzungsplan

## Legende



### Art der Nutzung

-  Wohnbauflächen
-  Wohnbauflächen, deren parkartiger Charakter durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll
-  Bauflächen mit Dorf- oder Wohngebietscharakter
-  Dorfgebiete
-  Gemischte Bauflächen
-  Gemischte Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll
-  Gewerbliche Bauflächen\*
-  Häfen\*
-  Flächen für den Gemeinbedarf
-  Flächen für den Gemeinbedarf, die nicht oder nur geringfügig bebaut werden sollen
-  Rathaus, Bezirksamt, Gericht
-  Krankenhaus
-  Einrichtung für Forschung und Lehre
-  Kulturelle Einrichtung
-  Sporthalle
-  Jugendherberge
-  Einrichtung für Rundfunk und Fernsehen
-  Messe, Markt, Festplatz
-  Einrichtung für den Post- und Fernmeldedienst
-  Einrichtung für die Landesverteidigung
-  Polizei, Zoll
-  Vollzugsanstalt
-  Einrichtung für den Kraftfahrzeugverkehr
-  Sonderbauflächen
-  Überregionaler Fachmarkt
-  Campingplatz
-  Einrichtung für den Umweltschutz
-  Überregionales Sport- und Veranstaltungszentrum
-  Sportzentrum
-  Kreuzfahrterminal
-  Flächen für Versorgungsanlagen oder die Verwertung oder Beseitigung von Abwasser und festen Abfallstoffen\*
-  Kraftwerk, Umspannwerk
-  Gaswerk
-  Wasserwerk
-  Einrichtung für die Abfallentsorgung
-  Einrichtung für die Abwasserbeseitigung







-  Eignungsgebiete für Windenergieanlagen
-  Flächen für Aufschüttungen
-  Grünflächen
-  Friedhof
-  Schwimmbad / Badegewässer
-  Sportanlage
-  Segelfluggelände
-  Wald
-  Flächen für die Landwirtschaft
-  Naturbestimmte Flächen\*
-  Wasserflächen\*
-  Verkehrsflächen
-  Autobahnen oder autobahnähnliche Straßen mit Anschlussstellen\*  Im Tunnel
-  Sonstige Hauptverkehrsstraßen\*  Im Tunnel
-  Schnellbahnen, Fernbahnen\*
-  Flächen für Bahnanlagen\*
-  P+R P+R-Anlagen (parke und reise)

\*Soweit eine Darstellung aufgrund anderer gesetzlicher Vorschriften verbindlich geworden ist, handelt es sich um eine nachrichtliche Übernahme

### Maß der Nutzung

- z.B.  Maximale Höhe baulicher Anlagen in Metern über der natürlichen Geländeoberfläche
-  Abgrenzung des Maßes der Nutzung

### Nachrichtliche Übernahmen

-  Umgrenzung der Flächen für den Luftverkehr
-  In Aussicht genommene Umgrenzung der Flächen für den Luftverkehr
-  Flughafen
-  Landeplatz
-  Hochwasserschutzanlage (Hauptdeichlinie)
-  Umgrenzung des Gebietes Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer
-  Grenze des Hafengebietes gemäß Hafentwicklungsgesetz

Weitere nachrichtliche Übernahmen, Konzeptionen und Vermerke sind im Beiblatt zum Flächennutzungsplan dargestellt



### Herausgeber

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen  
 Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung  
 Juli 2015



Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen			
Hamburg (Leitbranchen)			
	2008	2014	Wachstum
Stichtag: 30. Juni	Anzahl	Anzahl	%
<b>Verarbeitendes Gewerbe</b>	<b>99.079</b>	<b>99.332</b>	<b>0,3</b>
<b>Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln</b>	<b>6.604</b>	<b>7.475</b>	<b>13,2</b>
Getränkeherstellung	*	779	*
Tabakverarbeitung	*	*	*
Herstellung von Textilien	257	273	6,2
Herstellung von Bekleidung	268	231	-13,8
Herstellung von Leder, Lederwaren und Schuhen	79	55	-30,4
Herstellung von Holz-, Flecht-, Korb- und Korkwaren (ohne Möbel)	213	229	7,5
Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus	434	443	2,1
Herstellung von Druckerzeugnissen; Vervielfältigung von bespielten Ton-, Bild- und Datenträgern	3.654	2.505	-31,4
Kokerei und Mineralölverarbeitung	4.149	3.445	-17,0
Herstellung von chemischen Erzeugnissen	8.075	7.201	-10,8
Herstellung von pharmazeutischen Erzeugnissen	937	1.490	59,0
Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	3.128	2.542	-18,7
Herstellung von Glas und Glaswaren, Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden	1.103	821	-25,6
Metallerzeugung und -bearbeitung	4.345	4.700	8,2
Herstellung von Metallerzeugnissen	3.767	3.562	-5,4
Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	12.195	9.125	-25,2
Herstellung von elektrischen Ausrüstungen	792	1.852	133,8
Maschinenbau	13.067	12.999	-0,5
Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	3.196	*	*
Sonstiger Fahrzeugbau	22.866	25.953	13,5
Herstellung von Möbeln	712	720	1,1
Herstellung von sonstigen Waren	4.818	5.335	10,7
Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	2.913	3.594	23,4
Energieversorgung	5.216	6.467	24,0
Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen	*	7.904	*
Wasserversorgung	*	*	*
Abwasserentsorgung	*	*	*
<b>Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinnung</b>	<b>4.323</b>	<b>5.291</b>	<b>22,4</b>
Beseitigung von Umweltverschmutzungen und sonstige Entsorgung	*	239	*
<b>Baugewerbe</b>	<b>28.338</b>	<b>29.248</b>	<b>3,2</b>
Hochbau	5.115	4.573	-10,6
Tiefbau	3.095	2.621	-15,3
Vorbereitende Baustellenarbeiten, Bauinstallation und sonstiges Ausbaugewerbe	20.128	22.054	9,6
<b>Handel mit Kraftfahrzeugen; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen</b>	<b>12.470</b>	<b>14.313</b>	<b>14,8</b>
<b>Großhandel</b>	<b>58.284</b>	<b>55.083</b>	<b>-5,5</b>
<b>Verkehr und Lagerei</b>	<b>75.451</b>	<b>79.614</b>	<b>5,5</b>
Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	16.487	19.771	19,9
Schifffahrt	9.975	9.163	-8,1
Luftfahrt	2.595	2.443	-5,9
Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	39.839	41.794	4,9
Post-, Kurier- und Expressdienste	6.555	6.443	-1,7
<b>Schwerpunktbranchen</b>	<b>*</b>	<b>291.961</b>	<b>*</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>797.999</b>	<b>892.508</b>	<b>11,8</b>

Quellen: Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015); Georg Consulting (2015).

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen	Hamburg			Deutschland			Lokationsquotient <sup>1</sup>	hypothetische regionale Entwicklung <sup>2</sup>	Entwicklungsfaktor <sup>3</sup>
	2008	2014	Wachstum	2008	2014	Wachstum			
<b>Nichtst. 30. Juni</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Anzahl</b>	<b>%</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Anzahl</b>	<b>%</b>			
<b>Verarbeitendes Gewerbe</b>	<b>99.079</b>	<b>99.332</b>	<b>0,3</b>	<b>6.528.254</b>	<b>6.612.747</b>	<b>1,3</b>	<b>0,5</b>	<b>100.361</b>	<b>1,0</b>
<b>Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln</b>	<b>6.604</b>	<b>7.475</b>	<b>13,2</b>	<b>564.484</b>	<b>588.168</b>	<b>4,2</b>	<b>0,4</b>	<b>6.881</b>	<b>1,1</b>
Getränkherstellung	*	779	*	70.812	66.351	-6,3	0,4	*	*
Tabakverarbeitung	*	*	*	10.148	9.800	-3,4	*	*	*
Herstellung von Textilien	257	273	6,2	83.158	72.328	-13,0	0,1	224	1,2
Herstellung von Bekleidung	268	231	-13,8	45.079	36.053	-20,0	0,2	214	1,1
Herstellung von Leder-, Lederwaren und Schuhen	79	55	-30,4	16.520	15.675	-5,1	0,1	75	0,7
Herstellung von Holz-, Flecht-, Korb- und Korkwaren (ohne Möbel)	213	229	7,5	120.185	108.369	-9,8	0,1	192	1,2
Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus	434	443	2,1	131.126	123.112	-6,1	0,1	407	1,1
Herstellung von Druckzeugnissen; Vervielfältigung von bespielten Ton-, Bild- und Datenträgern	3.654	2.505	-31,4	176.157	145.250	-17,5	0,6	3.013	0,8
Kokerei und Mineralölverarbeitung	4.149	3.445	-17,0	30.160	25.276	-16,2	4,6	3.477	1,0
Herstellung von chemischen Erzeugnissen	8.075	7.201	-10,8	326.437	306.016	-6,3	0,8	7.570	1,0
Herstellung von pharmazeutischen Erzeugnissen	937	1.490	59,0	111.772	142.059	27,1	0,4	1.191	1,3
Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	3.128	2.542	-18,7	358.121	376.880	5,2	0,2	3.292	0,8
Herstellung von Glas und Glaswaren, Keramik	1.103	821	-25,6	210.429	201.439	-4,3	0,1	1.056	0,8
Verarbeitung von Steinen und Erden	4.345	4.700	8,2	331.389	294.073	-11,3	0,5	3.856	1,2
Metallerzeugung und -bearbeitung	3.767	3.562	-5,4	763.453	765.291	0,2	0,2	3.776	0,9
Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	12.195	9.125	-25,2	440.251	424.002	-3,7	0,7	11.745	0,8
Herstellung von elektrischen Ausrüstungen	792	1.852	133,8	340.242	350.132	2,9	0,2	815	2,3
Maschinenbau	13.067	12.999	-0,5	970.171	1.013.052	4,4	0,4	13.645	1,0
Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	3.196	*	*	81.4137	872.700	7,2	*	3.426	*
Sonstiger Fahrzeugbau	22.866	25.953	13,5	134.860	155.161	15,1	5,7	26.308	1,0
Herstellung von Möbeln	712	720	1,1	120.747	114.223	-5,4	0,2	674	1,1
Herstellung von sonstigen Waren	4.818	5.335	10,7	214.421	235.264	9,7	0,8	5.286	1,0
Reparatur und Installation von Maschinen und	2.913	3.594	23,4	123.995	152.073	22,6	0,8	3.573	1,0
Energieversorgung	5.216	6.467	24,0	232.863	231.674	-0,5	0,9	5.189	1,2
Wasserversorgung, Abwasser- und Abfallsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen		7.904		217.250	232.513	7,0	1,1	0	
Wasserversorgung	*	*	*	38.230	37.126	-2,9	*	*	*
Abwasserentsorgung	*	*	*	25.750	29.470	14,4	*	*	*
<b>Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinnung</b>	<b>4.323</b>	<b>5.291</b>	<b>22,4</b>	<b>149.715</b>	<b>162.678</b>	<b>8,7</b>	<b>1,1</b>	<b>4.697</b>	<b>1,1</b>
Beseitigung von Umweltverschmutzungen und sonstige Entsorgung	*	239	*	3.555	3.239	-8,9	2,5	*	*
<b>Baugewerbe</b>	<b>28.338</b>	<b>29.248</b>	<b>3,2</b>	<b>1.568.711</b>	<b>1.696.961</b>	<b>8,2</b>	<b>0,6</b>	<b>30.655</b>	<b>1,0</b>
Hochbau	5.115	4.573	-10,6	287.824	276.012	-4,1	0,6	4.905	0,9
Tiefbau	3.095	2.621	-15,3	182.843	197.982	8,3	0,4	3.351	0,8
Vorbereitende Baustellenerarbeiten, Bauinstallation und sonstiges Ausbaugewerbe	20.128	22.054	9,6	1.098.044	1.222.967	11,4	0,6	22.418	1,0
<b>Handel mit Kraftfahrzeugen; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen</b>	<b>12.470</b>	<b>14.313</b>	<b>14,8</b>	<b>606.311</b>	<b>616.522</b>	<b>1,7</b>	<b>0,8</b>	<b>12.680</b>	<b>1,1</b>
<b>Großhandel</b>	<b>58.284</b>	<b>55.083</b>	<b>-5,5</b>	<b>1.348.786</b>	<b>1.336.025</b>	<b>-0,9</b>	<b>1,4</b>	<b>57.733</b>	<b>1,0</b>
<b>Verkehr und Lagerei</b>	<b>75.451</b>	<b>79.614</b>	<b>5,5</b>	<b>1.417.250</b>	<b>1.555.287</b>	<b>9,7</b>	<b>1,7</b>	<b>82.800</b>	<b>1,0</b>
Landverkehr und Transport in Rohrleitungen	16.487	19.771	19,9	466.903	570.403	22,2	1,2	20.142	1,0
Schifffahrt	9.975	9.163	-8,1	29.455	25.456	-13,6	12,2	8.621	1,1
Luftfahrt	2.595	2.443	-5,9	56.782	62.748	10,5	1,3	2.868	0,9
Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	39.839	41.794	4,9	658.239	654.020	0,9	2,1	40.189	1,0
Post-, Kurier- und Expressdienste	6.555	6.443	-1,7	205.871	232.660	13,0	0,9	7.408	0,9
<b>Insgesamt</b>	<b>797.999</b>	<b>892.508</b>	<b>11,8</b>	<b>27.695.398</b>	<b>30.174.505</b>	<b>9,0</b>	<b>1,0</b>	<b>869.431</b>	<b>1,0</b>

Quellen: Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015); Georg Consulting (2015).

1 Lokationsquotient > 1: regionale Beschäftigung im Sektor hat höheren Anteil an Gesamtbeschäftigung als im Gesamttraum; Lokationsquotient < 1: regionale Beschäftigung im Sektor hat kleineren Anteil an Gesamtbeschäftigung als im Gesamttraum

2 Wachstumsrate des Gesamttraums auf regionale Beschäftigung angewandt

3 Entwicklungsfaktor > 1 die regionale Beschäftigungsentwicklung ist im Beobachtungszeitraum besser gewesen als im Gesamttraum; Entwicklungsfaktor < 1 die regionale Beschäftigungsentwicklung ist im Beobachtungszeitraum schlechter gewesen als im Gesamttraum

Betriebe nach Wirtschaftszweigen Hamburg (Leitbranchen)		2008	2014	Wachstum
Stichtag: 30. Juni	Anzahl	Anzahl		%
<b>Verarbeitendes Gewerbe</b>	<b>2.402</b>	<b>2.315</b>		<b>-3,6</b>
<b>Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln</b>	<b>223</b>	<b>232</b>		<b>4,0</b>
Getränkeherstellung	*	16		*
Tabakverarbeitung	*	*		*
Herstellung von Textilien	47	56		19,1
Herstellung von Bekleidung	60	60		0,0
Herstellung von Leder, Lederwaren und Schuhen	14	14		0,0
Herstellung von Holz-, Flecht-, Korb- und Korkwaren (ohne Möbel)	27	30		11,1
Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus	23	17		-26,1
Herstellung von Druckerzeugnissen; Vervielfältigung von bespielten Ton-, Bild- und Datenträgern	347	255		-26,5
Kokerei und Mineralölverarbeitung	18	18		0,0
Herstellung von chemischen Erzeugnissen	72	70		-2,8
Herstellung von pharmazeutischen Erzeugnissen	14	20		42,9
Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	49	44		-10,2
Herstellung von Glas und Glaswaren, Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden	56	61		8,9
Metallerzeugung und -bearbeitung	23	18		-21,7
Herstellung von Metallerzeugnissen	323	301		-6,8
Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	155	139		-10,3
Herstellung von elektrischen Ausrüstungen	51	60		17,6
Maschinenbau	200	182		-9,0
Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	20	*		*
Sonstiger Fahrzeugbau	45	64		42,2
Herstellung von Möbeln	153	138		-9,8
Herstellung von sonstigen Waren	324	313		-3,4
Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	145	182		25,5
Energieversorgung	42	82		95,2
Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen	105	132		25,7
Wasserversorgung	*	*		*
Abwasserentsorgung	*	*		*
<b>Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinnung</b>	<b>93</b>	<b>107</b>		<b>15,1</b>
Beseitigung von Umweltverschmutzungen und sonstige Entsorgung	*	11		*
<b>Baugewerbe</b>	<b>3.320</b>	<b>3.423</b>		<b>3,1</b>
Hochbau	348	284		-18,4
Tiefbau	109	101		-7,3
Vorbereitende Baustellenarbeiten, Bauinstallation und sonstiges Ausbaugewerbe	2.863	3.038		6,1
<b>Handel mit Kraftfahrzeugen; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen</b>	<b>1.169</b>	<b>1.196</b>		<b>2,3</b>
<b>Großhandel</b>	<b>3.966</b>	<b>3.621</b>		<b>-8,7</b>
<b>Verkehr und Lagerei</b>	<b>3.243</b>	<b>3.185</b>		<b>-1,8</b>
Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	1.307	1.282		-1,9
Schifffahrt	254	191		-24,8
Luftfahrt	30	22		-26,7
Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	1.384	1.427		3,1
Post-, Kurier- und Expressdienste	268	263		-1,9
<b>Schwerpunktbranchen</b>	<b>14.247</b>	<b>13.954</b>		<b>-2,1</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>49.352</b>	<b>52.102</b>		<b>5,6</b>

Quellen: Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2015); Georg Consulting (2015).

Betrieb im Sinne des Meldeverfahrens zur Sozialversicherung ist eine regional und wirtschaftsfachlich abgegrenzte Einheit, in der mindestens ein sozialversicherungspflichtig oder geringfügig Beschäftigter tätig ist. Hierbei werden in Auswertungen der Statistik der Bundesagentur für Arbeit nur Betriebe ausgewiesen, in denen mindestens ein sozialversicherungspflichtig Beschäftigter tätig ist. Auswertungen erfolgen ausschließlich nach dem Arbeitsortprinzip (Sitz des Betriebes und Arbeitsort der Beschäftigten) und werden mit dem Referenzstichtag 30. Juni veröffentlicht.

Grundlage der regionalen Zuordnung ist das Gemeindegebiet. Das heißt, ein Unternehmen mit Niederlassungen (Filialen) in verschiedenen Gemeinden besteht aus verschiedenen Betrieben; diese Betriebe haben jeweils eine eigene Betriebsnummer. Ebenso kann der Betrieb auch aus mehreren Niederlassungen in einer Gemeinde bestehen, die lediglich eine Betriebsnummer benötigen, wenn sie denselben wirtschaftsfachlichen Schwerpunkt besitzen.

Steuerbare Umsätze Hamburg (Steuerpflichtige mit Lieferungen und Leistungen über 17.500 Euro)	steuerbare	steuerbare	Anteil an gesamten	Anteil an gesamten	Wachstum
	Umsätze 2009	Umsätze 2013	steuerbaren Umsätzen 2009	steuerbaren Umsätzen 2013	2009 - 2013
	1.000 EUR	1.000 EUR	%	%	%
<b>Verarbeitendes Gewerbe</b>	<b>134.847.434</b>	<b>189.474.760</b>	<b>39,5</b>	<b>40,3</b>	<b>40,5</b>
<b>Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln</b>	<b>8.645.653</b>	<b>9.926.976</b>	<b>2,5</b>	<b>2,1</b>	<b>14,8</b>
Getränkherstellung	*	330.971	*	0,1	*
Tabakverarbeitung	*	*	*	*	*
Herstellung von Textilien	92.822	95.304	0,0	0,0	2,7
Herstellung von Bekleidung	253.596	198.781	0,1	0,0	-21,6
Herstellung von Leder, Lederwaren und Schuhen	10.899	22.359	0,0	0,0	105,1
Herstellung von Holz-, Flecht-, Korb- und Korkwaren (ohne Möbel)	52.200	52.895	0,0	0,0	1,3
Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus	2.501.436	3.189.810	0,7	0,7	27,5
Herstellung von Druckerzeugnissen; Vervielfältigung von bespielten Ton-, Bild- und Datenträgern	1.013.658	860.630	0,3	0,2	-15,1
Kokerei und Mineralölverarbeitung	86.714.499	133.755.642	25,4	28,4	54,2
Herstellung von chemischen Erzeugnissen	5.367.653	6.142.223	1,6	1,3	14,4
Herstellung von pharmazeutischen Erzeugnissen	827.339	942.170	0,2	0,2	13,9
Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	307.126	419.788	0,1	0,1	36,7
Herstellung von Glas und Glaswaren, Keramik; Verarbeitung von Steinen und Erden	1.109.542	1.171.742	0,3	0,2	5,6
Metallerzeugung und -bearbeitung	*	*	*	*	*
Herstellung von Metallerzeugnissen	326.004	408.176	0,1	0,1	25,2
Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	3.168.117	2.552.676	0,9	0,5	-19,4
Herstellung von elektrischen Ausrüstungen	1.444.390	2.110.986	0,4	0,4	46,2
Maschinenbau	3.612.162	4.760.230	1,1	1,0	31,8
Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	348.179	552.481	0,1	0,1	58,7
Sonstiger Fahrzeugbau	762.186	476.058	0,2	0,1	-37,5
Herstellung von Möbeln	29.133	77.355	0,0	0,0	165,5
Herstellung von sonstigen Waren	1.479.735	1.546.098	1,1	0,8	4,5
Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	125.338	556.031	0,0	0,1	343,6
Energieversorgung	2.730.473	3.511.743	0,8	0,7	28,6
Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen	1.017.128	1.391.580	0,3	0,4	95,8
Wasserversorgung	*	*	*	*	*
Abwasserentsorgung	16.470	*	0,0	*	*
<b>Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinnung</b>	<b>760.410</b>	<b>1.712.242</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>	<b>125,2</b>
Beseitigung von Umweltverschmutzungen und sonstige Entsorgung	*	*	*	*	*
<b>Baugewerbe</b>	<b>5.351.625</b>	<b>5.643.080</b>	<b>1,6</b>	<b>1,2</b>	<b>5,4</b>
Hochbau	974.172	902.127	0,3	0,2	-7,4
Tiefbau	520.961	447.428	0,2	0,1	-14,1
Vorbereitende Baustellenarbeiten; Bauinstallation und sonstiges Ausbaugewerbe	3.856.492	4.293.525	1,1	0,9	11,3
<b>Handel mit Kraftfahrzeugen; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen</b>	<b>3.873.899</b>	<b>5.141.174</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>	<b>32,7</b>
<b>Großhandel</b>	<b>97.414.578</b>	<b>154.972.667</b>	<b>28,6</b>	<b>33,0</b>	<b>59,1</b>
<b>Verkehr und Lagerei</b>	<b>17.774.649</b>	<b>17.581.533</b>	<b>5,2</b>	<b>3,7</b>	<b>-1,1</b>
Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	2.009.035	2.391.806	0,6	0,5	19,1
Schifffahrt	*	4.548.914	*	1,0	*
Luftfahrt	26.610	11.412	0,0	0,0	-57,1
Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	8.889.084	10.480.088	2,6	2,2	17,9
Post-, Kurier- und Expressdienste	*	149.312	*	0,0	*
<b>Schwerpunktbranchen</b>	<b>263.009.786</b>	<b>378.316.538</b>			<b>43,8</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>341.176.005</b>	<b>470.206.233</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>37,8</b>

Quellen: Statistikamt Nord (2015); Georg Consulting (2015).

– keine Angabe

\* = Nachweis nicht möglich, weil die Veröffentlichung aus Gründen der Geheimhaltung von Einzelangaben nicht gestattet ist.

Da WZ08 erst im Jahr 2009 in der Steuerstatistik berücksichtigt wurden keine Angaben vor 2009.

Steuerpflichtige Hamburg (Steuerpflichtige mit Lieferungen und Leistungen über 17.500 Euro)	Steuerpflichtige 2009	Steuerpflichtige 2013	Wachstum 2009 - 2013
			%
<b>Verarbeitendes Gewerbe</b>	<b>3.490</b>	<b>3.406</b>	<b>-2,4</b>
<b>Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln</b>	<b>307</b>	<b>342</b>	<b>11,4</b>
Getränkeherstellung	21	21	0,0
Tabakverarbeitung	3	2	-33,3
Herstellung von Textilien	143	142	-0,7
Herstellung von Bekleidung	112	124	10,7
Herstellung von Leder, Lederwaren und Schuhen	31	32	3,2
Herstellung von Holz-, Flecht-, Korb- und Korkwaren (ohne Möbel)	82	88	7,3
Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus	61	42	-31,1
Herstellung von Druckerzeugnissen; Vervielfältigung von bespielten Ton-, Bild- und Datenträgern	533	428	-19,7
Kokerei und Mineralölverarbeitung	16	28	75,0
Herstellung von chemischen Erzeugnissen	103	87	-15,5
Herstellung von pharmazeutischen Erzeugnissen	27	33	22,2
Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	60	60	0,0
Herstellung von Glas und Glaswaren, Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden	199	164	-17,6
Metallerzeugung und -bearbeitung	49	44	-10,2
Herstellung von Metallerzeugnissen	374	361	-3,5
Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	223	220	-1,3
Herstellung von elektrischen Ausrüstungen	86	96	11,6
Maschinenbau	243	213	-12,3
Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	38	41	7,9
Sonstiger Fahrzeugbau	88	91	3,4
Herstellung von Möbeln	121	142	17,4
Herstellung von sonstigen Waren	474	456	-3,8
Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstungen	96	149	55,2
Energieversorgung	194	402	107,2
Wasserversorgung; Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen	166	157	-5,4
Wasserversorgung	6	8	33,3
Abwasserentsorgung	9	10	11,1
<b>Sammlung, Behandlung und Beseitigung von Abfällen; Rückgewinnung</b>	<b>142</b>	<b>130</b>	<b>-8,5</b>
Beseitigung von Umweltverschmutzungen und sonstige Entsorgung	9	9	0,0
<b>Baugewerbe</b>	<b>5.537</b>	<b>5.620</b>	<b>1,5</b>
Hochbau	403	360	-10,7
Tiefbau	136	164	20,6
Vorbereitende Baustellenarbeiten, Bauinstallation und sonstiges Ausbaugewerbe	4.998	5.096	2,0
<b>Handel mit Kraftfahrzeugen; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen</b>	<b>1.830</b>	<b>1.846</b>	<b>0,9</b>
<b>Großhandel</b>	<b>5.368</b>	<b>4.958</b>	<b>-7,6</b>
<b>Verkehr und Lagerei</b>	<b>5.499</b>	<b>5.500</b>	<b>0,0</b>
Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	2.452	2.375	-3,1
Schifffahrt	880	886	0,7
Luftfahrt	17	17	0,0
Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr	1.391	1.395	0,3
Post-, Kurier- und Expressdienste	759	827	9,0
<b>Schwerpunktbranchen</b>	<b>22.084</b>	<b>21.889</b>	<b>-0,9</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>86.841</b>	<b>91.199</b>	<b>5,0</b>

Quellen: Statistikamt Nord (2015); Georg Consulting (2015).

**Steuerpflichtiger** ist der **Unternehmer** im Sinne des § 2 UStG. Danach ist Unternehmer, wer eine gewerbliche oder berufliche Tätigkeit selbstständig ausübt. Gewerblich oder beruflich ist jede nachhaltige Tätigkeit zur Erzielung von Einnahmen, auch wenn die Gewinnerzielungsabsicht fehlt oder eine Personenvereinigung nur ihren Mitgliedern gegenüber tätig wird. Erhebungseinheit der Umsatzsteuerstatistik ist das Unternehmen, das die gesamte gewerbliche oder berufliche Tätigkeit des Unternehmers umfasst. Die regionale und wirtschaftliche Zuordnung der Umsätze erfolgt daher nach dem Unternehmenskonzept: Besteht ein Unternehmen aus mehreren, räumlich getrennten Betrieben oder Filialen oder besitzt es wirtschaftlich, finanziell und organisatorisch abhängige Organisationsgesellschaften (Tochterunternehmen), so werden die gesamten Umsätze am Sitz der Geschäftsleitung des Unternehmens erfasst. Ist ein Unternehmen in mehreren wirtschaftlichen Bereichen tätig, wird der gesamte Umsatz dem Tätigkeitsschwerpunkt zugeordnet.