

Städtebauliche Rahmenplanung Naumberger Straße,  
Teil des Industrie- und Gewerbegebietes Neukölln - Südring

Schlussbericht





Städtebauliche Rahmenplanung Naumberger Straße,  
Teil des Industrie- und Gewerbegebietes Neukölln - Südring

Abschlussbericht

**Auftraggeber**

Bezirksamt Neukölln von Berlin  
Stadtentwicklungsamt – Fachbereich Stadtplanung  
Wirtschaftsförderung  
Karl-Marx-Straße 83, 12040 Berlin  
Telefon (030) 90239 3512 - Stadtentwicklungsamt  
Telefon (030) 90239 2390 - Wirtschaftsförderung  
[www.berlin.de/neukoelln](http://www.berlin.de/neukoelln)

**Auftragnehmer**

Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG  
Lietzenburger Straße 44, 10789 Berlin  
Telefon (030) 885 914 -0  
Fax (030) 885 914-99  
[www.planergemeinschaft.de](http://www.planergemeinschaft.de)

**Bearbeitung**

Kim von Appen  
Ulrike Lange  
Dirk Spender (Projektleitung)

**Layout**

Annika Horz, Anna Luxat

**Stand**

27. Januar 2020

Die Planergemeinschaft ist zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2015.

	Inhaltsverzeichnis	Seite
1	Einleitung	7
1.1	Anlass	7
1.2	Ziele und Zweck	8
1.3	Planungsprozess und Beteiligung	9
2	Analyse	11
2.1	Bestandssituation	11
2.1.1	Bestandsnutzungen	11
2.1.2	Eigentumssituation	12
2.1.3	Unternehmensnetzwerk Neukölln-Südring	13
2.1.4	Verkehr und technische Infrastruktur	14
2.1.5	Verkehrslärm	17
2.1.6	Naturräumliche Situation	18
2.2	Planungssituation	20
2.2.1	FNP 20	
2.2.2	StEP Wirtschaft 2030	21
2.2.3	Bezirkliches Zentren- und Einzelhandelskonzept, 2016	24
2.2.4	Verkehr	25
2.2.5	Stadtumbau	26
2.2.6	Denkmalschutz	26
2.2.7	Baunutzungsplan	27
2.2.8	B-Pläne	28
2.2.9	Bauvoranfragen, Bauanträge	30
2.3	Ergebnisse der Interviews und Workshop	32
3	Bestandserhebung und -bewertung (SWOT)	33
4	Leitbild und Entwicklungsziele	38
5	Wirtschaftsflächenkonzeption	41
5.1	Zielkonzept: Räumliche Strategien	41
5.2	Auswahl der Vorzugsvariante und Handlungsansätze für Teilbereiche in Steckbriefen	47
6	Fazit, Empfehlungen für nächste Schritte	60
7	Anhang	63

## Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abb. 1: Karte von 1934 (mit Eintragung Denkmal); Quelle: histomapberlin.de, Zugriff am 29.7.2020.	7
Abb. 2: Bestandsnutzungen	11
Abb. 3: Eigentümerstruktur	13
Abb. 4: Verkehrsmengen 2014 (Umweltatlas) überlagert mit Unfallhäufigkeit 2018	14
Abb. 5: ÖPNV - Netz	16
Abb. 6: Breitbandversorgung in Berlin auf Ebene der LOR (mit Kennzeichnung Gebiet)	17
Abb. 7: Strategische Lärmkarte Gesamtlärmindex L_DEN (Tag-Abend-Nacht) Raster 2017 (Umweltatlas)	17
Abb. 8: Biotopwerte Umweltatlas 2014	19
Abb. 9: Planungshinweise Stadtklima - Hauptkarte/Umweltatlas	20
Abb. 10: Ausschnitt Flächennutzungsplan Berlin	21
Abb. 11: Planausschnitte aus den Plänen EpB (links), "Leitbild" (mitte) und Konzeptplan "Handlungsansätze" (rechts) des StEP Wirtschaft 2030.	22
Abb. 12: Zentren- und Einzelhandelskonzept	25
Abb. 13: StEP Verkehr (Stand 2011), Ausschnitt Karte: Planung 2025	25
Abb. 14: Ausschnitt Denkmalkarte Berlin	27
Abb. 15: Ausschnitt Baunutzungsplan Berlin	28
Abb. 16: Bebauungspläne	29
Abb. 17: Bauvorhaben und Bauanfragen im Untersuchungsgebiet, übergeben durch den Auftraggeber, Stand 2020 (eigene Darstellung)	31
Abb. 18: Städtebauliche Bebauungsvariante	59



# 1 Einleitung

## 1.1 Anlass

Anlass für die Erarbeitung der städtebaulichen Rahmenplanung für das Gebiet Naumberger Straße ist der Wunsch des Bezirks Neukölln nach einer geordneten Planung und Steuerung der unter zunehmendem Veränderungsdruck leidenden Industrie- und Gewerbeflächen. Die Nachfrage nach innenstadtnahen Büro- und Gewerbeflächen machen die ressortübergreifende Abstimmung zwischen Stadtentwicklungsamt und Wirtschaftsförderung über die Entwicklungsziele des 52,7 ha umfassenden Areals erforderlich. Das Untersuchungsgebiet liegt zwischen der Ringbahn im Norden, dem Ober- und Unterhafen im Osten, der BAB 100 im Süden und der Karl-Marx-Straße im Westen.

Das Bearbeitungsgebiet weist eine über einhundertjährige Entwicklungsgeschichte auf und zeichnet sich heute durch eine **heterogene Nutzungsstruktur** mit Gewerbe-, Industrie- und Einzelhandelsbetrieben sowie Wohnnutzungen und Ausbildungsstätten aus. Wie aus der nachstehenden Karte von 1934 ersichtlich ist, hat sich an der Struktur und der Gebietsgliederung im Großen und Ganzen seither nicht viel geändert.

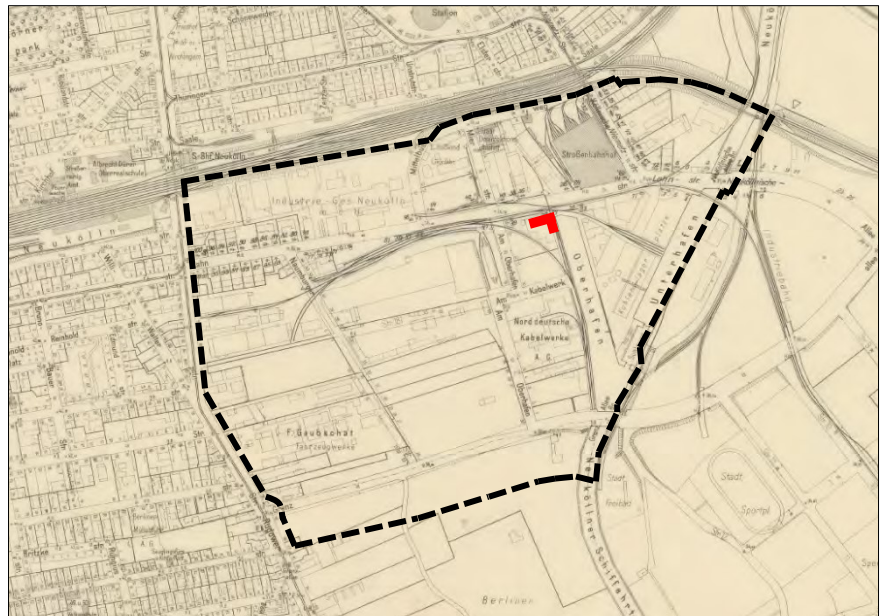


Abb. 1: Karte von 1934 (mit Eintragung Denkmal); Quelle: [histomapberlin.de](http://histomapberlin.de), Zugriff am 29.7.2020.

Für einzelne Liegenschaften liegen aktuell mehrere Neuplanungen und Bauvoranfragen vor, die für die kommenden Jahre größere Veränderungen erwarten lassen. Beispielsweise gibt es für die zentral gelegene Liegenschaft von etwa 5 ha Größe (jetziger OBI-Baumarkt) Anfragen des Immobilieneigentümers mit dem Ziel einer weitgehenden Transformation.

Mit der Rahmenplanung sollen unterschiedliche Entwicklungsoptionen für die von Veränderung betroffenen Grundstücke und in Teilen untergenutzten Liegenschaften konzeptionell in die Gesamtentwicklung des Standortes integriert betrachtet werden. Das Planungsziel beinhaltet eine verträgliche Standortentwicklung unter Berücksichtigung der ortsansässigen Gewerbe- und Industriebetriebe sowie produktionsbezogene und handwerksorientierte Dienstleistungsanbieter.

Angestrebt wird ein realisierungsnahes Gesamtkonzept, mit dem die Potenziale des Ortes ausgeschöpft werden und das Orientierung für künftige Entscheidungen wie die Bearbeitung von Bauanträgen und Bebauungsplänen gibt. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Ausweisung von Teilflächen des Rahmenplangebiets, östlich der Naumburger Straße im Stadtentwicklungsplan Wirtschaft (StEP Wirtschaft) als **Entwicklungsflächen für den produktionsprägen Bereich** (EpB). Hierdurch wird das Ziel formuliert, den Gewerbeflächenmarkt für produzierende Unternehmen zu bedienen. Auf diesen gut erschlossenen EpB-Flächen soll nach Möglichkeit der mit dem Aufwertungsdruck verbundenen drohenden Verdrängung von Produktionsgewerbe insbesondere aus zentralen Bereichen begegnet werden. Durch die Aufstellung von bezirklichen Wirtschaftsflächenkonzepten wird unter anderem die Absicht verfolgt, eine Entlastung für die Situation, beispielsweise von kleineren produzierenden Unternehmen zu schaffen.

## 1.2 Ziele und Zweck

Die Rahmenplanung soll dazu beitragen, die Belange der ansässigen Gewerbebetriebe hinsichtlich des Bestandserhalts und ihrer Entwicklung am Standort mit den Interessen des Bezirks an einer geordneten Standortentwicklung zu vereinbaren. Aus der Perspektive der Stadtentwicklung und der bezirklichen Wirtschaftsförderung wird eine **verträgliche nachbarschaftliche Nutzungsordnung** angestrebt, in der auch schwächere bzw. sensible Nutzungen bei der Entwicklung finanzstärkerer Projekte bzw. Unternehmen berücksichtigt werden. In diesem Sinne ist es sinnvoll, gewerblich-industrielle Nutzungsschwerpunkte und ihre Abgrenzungen bzw. die Übergangsbereiche zu nicht störenden Nutzungen zu definieren. Es werden auch Aussagen darüber getroffen, welche Möglichkeiten der Nachverdichtung und ggf. Mischnutzung auf den Industrie- und Gewerbeflächen bestehen und wie eine zeitliche Staffelung in mittel- bis langfristigen Entwicklungshorizonten vorstellbar ist.

Das der Rahmenplanung zugrundeliegende **integrierte Leitbild** verfolgt den Ansatz, Aussagen zu den sektoralen Zielen Städtebau, Verkehr und Wirtschaftsentwicklung zu machen. Im Bearbeitungsprozess wurden mehrere Varianten diskutiert und schließlich eine Vorzugsvariante ausgewählt, auf welcher das Leitbild basiert. Bei der Formulierung dieser Vorzugsvariante wurde besonderes Augenmerk auf die zentral gelegenen Grundstücke Lahnstraße 33A/Naumburger Straße 33 und Lahnstraße 33 sowie Grenzallee 100 gelegt. Diese sind



aktuell primär einzelhandelsorientiert, definieren jedoch die Gebietsfunktion und Entwicklung hinsichtlich der gewerblich-produzierenden und industriellen Funktion in der Zukunft, da ihre Lage im Gebiet den Grundstücken eine Schlüsselfunktion zuschreibt. Die Liegenschaften entlang der Karl-Marx-Straße unterliegen aufgrund ihrer guten Erschließung besonders hohem Entwicklungsdruck. Der Bereich zwischen der Karl-Marx-Straße und der Naumburger Straße erfährt daher absehbar eine Entwicklung als Mischgebiet oder urbanes Gebiet, auch weil bereits im Bestand typische Nutzungen dieser Gebietstypen (Wohnen, nicht-störendes Gewerbe und das Vattenfall-Schulungszentrum) vorhanden sind. Ein ausdrückliches Ziel der Rahmenplanung ist der grundsätzliche Schutz und der Erhalt des produzierenden Kleingewerbes im Planungsgebiet und die Sicherung dieser für das Funktionieren der Innenstadt wichtigen Strukturen vor Verdrängung und spekulativer Aufwertung.

### 1.3 Planungsprozess und Beteiligung

Während der Bearbeitungszeit fanden **Jour-fixe mit dem Auftraggeber** als analoge und digitale Veranstaltungen statt, in denen die Abstimmungen zu den Arbeitsinhalten, der Kommunikation mit den zu beteiligenden Akteuren und dem zeitlichen Ablauf vorgenommen wurden.

Auf Auftraggebender Seite wurde die Rahmenplanung von dem Stadtentwicklungsamt - Fachbereich Stadtplanung und der Wirtschaftsförderung begleitet.

Die Rahmenplanung für das Gebiet Naumburger Straße erhält durch die Einbeziehung der örtlichen Akteure in den Planungsprozess eine solide planerische Grundlage, indem eine Auswahl der Gewerbetreibenden und Immobilieneigentümer\*innen in Form von Interviews einbezogen worden ist. Zu den Gesprächspartner\*innen gehörten Vertreter\*innen der Gewerbetreibenden im Unternehmensnetzwerk Neukölln-Südring e.V., welches die Interessen der im Bezirk Neukölln ansässigen Unternehmen vertritt und die Immobilieneigentümer\*innen von Schlüsselliegenschaften bzw. deren Vertreter\*innen bzw. beauftragte Immobilienentwickler. Für die **Interviews mit Gewerbetreibenden und Immobilieneigentümer\*innen** wurde ein Fragebogen mit dem Auftraggeber (AG) abgestimmt, die Durchführung der Gesprächstermine erfolgte teils zusammen mit jeweils einer vertretenden Person aus der Verwaltung bzw. aus dem Netzwerk. Insgesamt wurden Gespräche über zwölf Liegenschaften geführt und ausgewertet (Protokolle als separater Anhang). Die in den Gesprächen gewonnenen Erkenntnisse sind in die Entwicklungsvarianten eingeflossen und wurden im Rahmen eines digitalen Workshops am 29. Oktober 2020 mit den Teilnehmenden rückgekoppelt.

Über einen engen und kontinuierlichen Austausch mit der bezirklichen Wirtschaftsförderung und der Geschäftsstelle des Netzwerk Neukölln Südring konnten wichtige Erfahrungen über das Planungsgebiet und über die dort tätigen Unternehmen sowie über ggf. bekannte Ansiedlungsinteressen aufgenommen werden.

Sektoral vertiefende Fachgespräche sind mit Vertreter\*innen der BEHALA, Industriebahngesellschaft, Fernheizwerk Neukölln geführt worden. Zusätzlich berichtete ein Vertreter der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) im Rahmen eines Jour-fixe über die Planung der möglichen Verlegung der Schleuse. Diese haben wichtige, ergänzende, Erkenntnisse über die Entwicklung der **technischen Infrastruktur** gebracht, die ebenfalls in die Planung integriert werden konnten.

Eine Einbindung der **Bezirkspolitik** kommt an zwei Zeitpunkten im Planungsprozess zum Tragen. Eine erste Information des Stadtentwicklungsausschusses zum Planungsstand erfolgte am 17. November 2020 in digitaler Form. Die Beteiligung des für Wirtschaft zuständigen Hauptausschusses erfolgte am 12. Januar 2021.

## 2 Analyse

### 2.1 Bestandssituation

#### 2.1.1 Bestandsnutzungen

Die Abbildung stellt die aktuelle, tatsächliche Nutzung der untersuchten Wirtschaftsflächen im Gebiet dar. Dabei ist die jeweils überwiegende, also auf mindestens 2/3 der Geschossfläche stattfindende Nutzung dargestellt. Die Kategorien der Nutzung orientieren sich an dem Leitfaden für die Erstellung der bezirklichen Wirtschaftsflächenkonzepte von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) aus dem Jahr 2020. Daneben sind dargestellt:

- die Grenze des EpB (westlich der Grenze keine EpB-Ausweisung)
- zwei Schwerpunktbereiche mit besonderen Merkmalen
- sowie nachrichtlich die verkehrliche Infrastruktur und die Wasserflächen

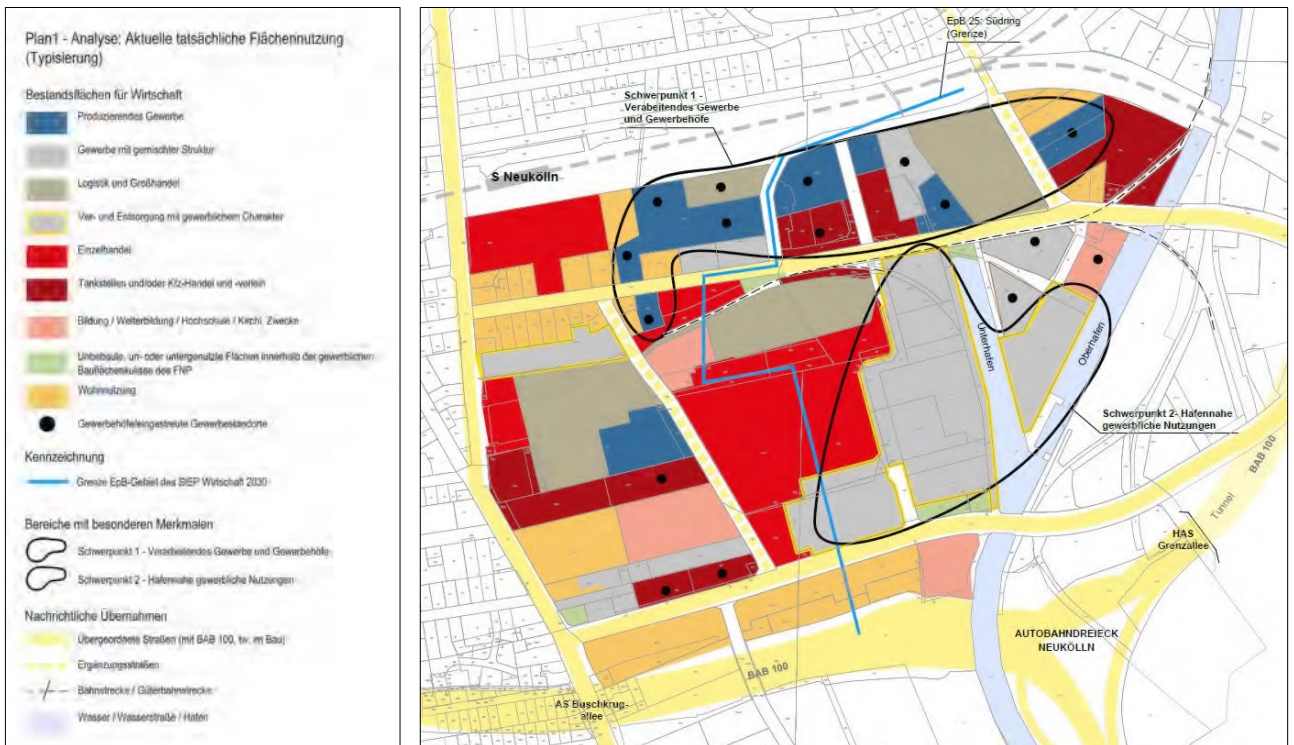


Abb. 2: Bestandsnutzungen

Zum produzierenden Gewerbe zählen insbesondere das verarbeitende Gewerbe ("Industrie") sowie damit verbundene Reparatur und Installation sowie Baugewerbe. Zu dieser Kategorie werden im Untersuchungsgebiet auch kleinere lokale produktions- oder reparaturorientierte Gewerbe- oder Handwerksbetriebe gezählt, wie bspw. Kfz-Werkstätten, Bauinstallation und Bauausbau. Zum produzierenden Gewerbe gehören vor allem eine Großbäckerei (Beumer & Lutum), ein Maschinenbau-Betrieb (VBE Berlin Mechanik), eine Bauglaserei (Braatz) und ein Metallbaubetrieb (A.S.T.).



Der Großteil der kleinen und mittelständischen produzierenden Betriebe befindet sich im nördlichen Teil des Gebiets. Insbesondere nördlich der Lahnstraße befindet sich ein Schwerpunktbereich für verarbeitendes Gewerbe und Gewerbehöfe (Schwerpunkt 1).

Die Kategorie Logistik und Großhandel beinhaltet Lagerhallen und -plätze, Umschlaghallen sowie Hallen, die durch Groß-/Versand-/Onlinehandel genutzt werden. Diese Nutzungen befinden sich in verschiedenen Bereichen des Untersuchungsgebiets. Insbesondere sind hier zu nennen Versandlogistikfirmen (wie DHL) sowie diverse Gastronomiebedarfslogistik (u. a. Doppelpack, fruit@work).



Im Bereich des Hafens befindet sich mit einem großen Recycling-Unternehmen (Remondis) sowie einem Metall- und Schrottverwertungsbetrieb (Marske GmbH & Co KG am Oberhafen) ein Schwerpunkt für Ver- und Entsorgung mit gewerblichem Charakter (Schwerpunkt 2). Auch das Umspannwerk Neukölln fällt in die Kategorie der Betriebe für Ver- und Entsorgung.



Gewerbe mit gemischter Struktur bezeichnet eine gewerbliche Nutzung ohne besonderen Schwerpunkt. Diese Kategorie bezeichnet alle anderen Typen, die nicht in der Legende aufgeführt sind. Das sind im Gebiet vor allem das Grundstück Lahnstraße 34, die Geschossgebäude nordöstlich des Unterhafens sowie ein Bereich nördlich der Grenzallee zwischen Naumberger und Karl-Marx-Straße.



Im Untersuchungsgebiet gibt es drei Standorte, die der Kategorie Bildung, Weiterbildung, Hochschule oder kirchliche Zwecke zuzuordnen sind. Darunter die Vfj-Werkstätten, das Aus- und Fortbildungszentrum von Vattenfall, der Standort der Zeugen Jehovas sowie eine Behindertenwerkstatt.

Besonders prägend ist derzeit die Nutzung des Baumarkts im zentralen Bereich des Gebiets (OBI-Markt). Daneben gibt es am S-Bahnhof Neukölln sowie an der Karl-Marx-Straße weitere Grundstücke mit Einzelhandelsnutzung (Einkaufszentrum und Spielebedarf). Im Gebiet gibt es auch mehrere Nutzungen als Tankstellen sowie Kfz-Handelsbetriebe und -verleih.



Südlich und nördlich der Lahnstraße, westlich der Naumberger Straße, befindet sich Wohnnutzung. Außerdem gibt es in anderen Teilbereichen des Gebiets Bestandswohnnutzung, teilweise in räumlicher Nähe zu den gewerblichen Nutzungen (Nähe Karl-Marx-Straße). Unbebaute oder ungenutzte Flächen sind nicht oder nur in kleinen Randbereichen vorhanden (bspw. an der Grenzalleebrücke).

## 2.1.2 Eigentumssituation

Die Eigentümerstruktur im Untersuchungsgebiet ist vorwiegend privat geprägt und zeichnet sich durch lange Haltedauer, geringe Verkaufsfälle und teilweise bereits langjährig bestehende nachbarschaftliche Kontakte aus. Dies hat sich



marktbedingt seit kurzer Zeit zu ändern begonnen und es sind vermehrt Eigentümerwechsel zu verzeichnen.

Ein Großteil der im Gebiet ansässigen Betriebe am Standort sind selbst Eigentümer\*innen. Mit dem Hafen und den Gleisanlagen, die den industriellen Charakter prägen, sind zwei besondere Eigentümer\*innen innerhalb des Gebiets verortet: die Hafengesellschaft BEHALA sowie die Industriebahngesellschaft (IGB). In diesem Zusammenhang ist ebenfalls der Konzern Vattenfall zu nennen, der westlich der Naumburger Straße unter anderem ein großes Aus- und Fortbildungszentrum mit überörtlicher Strahlkraft auf eigenen Flächen besitzt.

Das Gebiet wird gerahmt von Infrastrukturanlagen: nördlich von den Gleisanlagen der S-Bahn, im Grundbesitz der Deutschen Bahn, sowie südlich von der aktuell noch im Bau befindlichen Bundesautobahn.



Abb. 3: Eigentümerstruktur

### 2.1.3 Unternehmensnetzwerk Neukölln-Südring

Im Unternehmensnetzwerk Neukölln-Südring e. V. sind rund 75 Mitglieder organisiert. Das Netzwerk versteht sich als Ansprechpartner\*in in allen wirtschaftsrelevanten Fragen gegenüber der öffentlichen Hand und der Politik und konnte wertvolle Kontakte und Insiderwissen in den Planungsprozess für die Rahmenplanung mit einbringen.

Von hoher Bedeutung für die Bestandsunternehmen ist die Sorge vor Verdrängung durch neue Akteure und sensible höherwertige Funktionen, da diese eine

Infragestellung der etablierten gewerblichen Strukturen mit sich bringen können.

## 2.1.4 Verkehr und technische Infrastruktur

### Straßenverkehr

Auf der nachstehen Abbildung sind die Verkehrsmengen gemäß Umweltatlas 2014 zu sehen. Zusätzlich wurden aus dem Unfallatlas (2018) die Bereiche mit drei oder mehr Unfällen mit Personenschäden grob übertragen (schwarz umrandete Felder). Größere Verkehrsmengen (15.000 - 30.000 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)) sind an der Karl-Marx-Straße abgebildet, mittlere Verkehrsmengen (10.000 - 15.000 DTV) an Lahnstraße und Grenzallee.

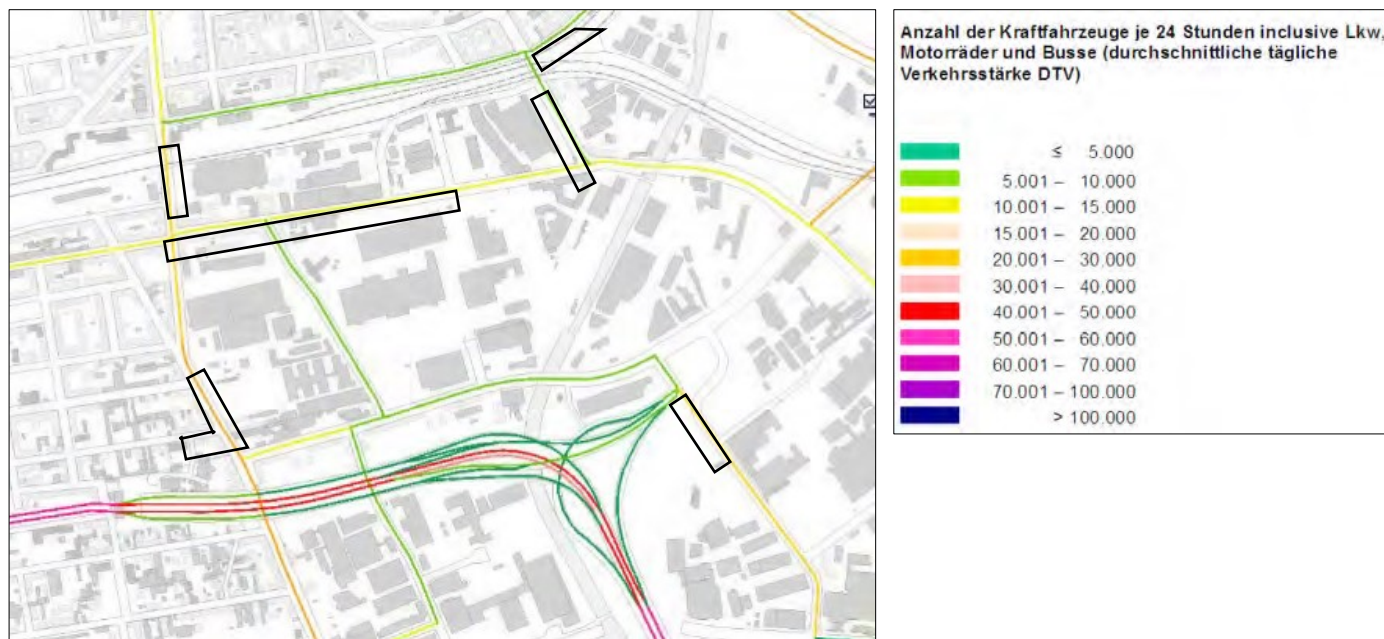


Abb. 4: Verkehrsmengen 2014 (Umweltatlas) <sup>1</sup> überlagert mit Unfallhäufigkeit 2018<sup>2</sup>

Unfallhäufungen treten vor allem in der Lahnstraße auf (Kreuzungsbereiche Naumberger Straße sowie zwischen Mittelbuschweg und Mierstraße), an der Karl-Marx-Straße zwischen Juliusstraße und Glasower Straße und am Neuköllner Tor sowie an der Niemetzstraße zwischen Saale- und Lahnstraße.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Quelle: <https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>; Verkehrsmengen, Zugriff 23.7.2020

<sup>2</sup> Unfallhäufigkeit (250m - Abschnitte), mit schwarz eingetragenen Abschnitten: 3 oder mehr Unfälle mit Personenschäden im Jahr 2018, Quelle: Unfallatlas 2018.

<sup>3</sup> Quelle: Unfallatlas 2018, Statistische Ämter des Bundes und der Länder; <https://unfallatlas.statistikportal.de/>; Zugriff am 23.7.2020.

## Öffentliche und private Pkw-Stellplatzversorgung

Die öffentlichen Straßen im Gewerbegebiet Naumburger Straße bieten nur in geringem Maß Möglichkeiten zur Stellplatzversorgung. Die Unterbringung von Pkw-Stellplätzen für die Berufstätigen muss daher auf privaten Flächen erfolgen. In einigen der Interviews wurde deutlich, dass dies aufgrund der hohen gewerblichen Flächennutzung und teilweise in Schichtbetrieb arbeitenden Belegschaft zu Engpässen führt. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass der großformatige Parkplatz am Baumarkt OBI auch tagsüber untergenutzt ist.

Hier ist eine Diskrepanz zwischen Bereichen von Flächenknappheit und Unternutzung von Flächen festzustellen. Nachbarschaftliche Regelungen zur Lösung der Stellplatzversorgung konnten bisher in geringem Umfang bilateral vorgenommen werden und haben geringfügig Abhilfe geschaffen. Bei einer künftigen baulichen Verdichtung und damit einhergehenden Erhöhung der Arbeitsstätten ist die Stellplatzversorgung umfänglich zu planen und ggf. durch gemeinsame Maßnahmen der Grundstückseigentümer\*innen wie über die Anlage einer Quartiersgarage nachzudenken.

## Erschließungssituation

Die A100 führt zurzeit bis zum Autobahndreieck Neukölln, das sich an der südöstlichen Gebietsgrenze befindet. Die Trasse verläuft östlich des Gebiets auf 386 Metern im Tunnel und unterquert die Grenzallee.<sup>4</sup> Bis 2022 soll dieser 16. Bauabschnitt, der vom Autobahndreieck Neukölln bis zur Anschlussstelle (AS) am Treptower Park führt, voraussichtlich fertiggestellt sein.<sup>5</sup> Die AS Grenzallee ist als Halbanschluss projektiert, der nur die A113 anschließt<sup>6</sup>, also die Verkehre von und nach Süden/Flughafen BER. Für den Stadtring sind die AS Buschkrugallee im Südwesten und die geplante AS Sonnenallee östlich des Untersuchungsgebiets die nächstliegenden.

Zukünftig sind demnach für das Gebiet drei Möglichkeiten eines Autobahnan schlusses gegeben:

- an den Ring (A100) mit der AS Buschkrugallee (existiert bereits),
- an den Ring mit der geplanten AS Sonnenallee (über Grenzallee und Neuköllnische Allee),
- an die A 113 (Flughafen BER) mit der Halbanschlussstelle (HAS) Grenzallee (über Bergiusstraße und Grenzallee).

Das Gebiet hat insgesamt sechs Zu- und Ausfahrten:

- im westlichen Gebietsteil: von der Karl-Marx-Straße aus (Lahnstraße und Grenzallee) und von Süden unter der Autobahn (Ballinstraße),

<sup>4</sup> Quelle: [https://www.berlin.de/senuvk/bauen/strassenbau/a100\\_16\\_ba/index.shtml](https://www.berlin.de/senuvk/bauen/strassenbau/a100_16_ba/index.shtml); Zugriff am 22.7.2020.

<sup>5</sup> [https://www.berlin.de/senuvk/bauen/strassenbau/a100\\_16\\_ba/de/zahlen.shtml](https://www.berlin.de/senuvk/bauen/strassenbau/a100_16_ba/de/zahlen.shtml)

<sup>6</sup> Quelle: [https://www.berlin.de/senuvk/bauen/strassenbau/a100\\_16\\_ba/de/zahlen.shtml](https://www.berlin.de/senuvk/bauen/strassenbau/a100_16_ba/de/zahlen.shtml); Zugriff am 23.7.2020.



- im östlichen Gebietsteil: von der Grenzallee (über Grenzalleebrücke), Neuköllnische Allee und Niemetzstraße (aus dem Wohngebiet Sonnenallee).

## ÖPNV

Die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist durch den S-Bahnhof Neukölln und die beiden U-Bahnhöfe Neukölln und Grenzallee gewährleistet und als sehr gut zu bezeichnen. In Ergänzung dazu gibt es zwei Buslinien.

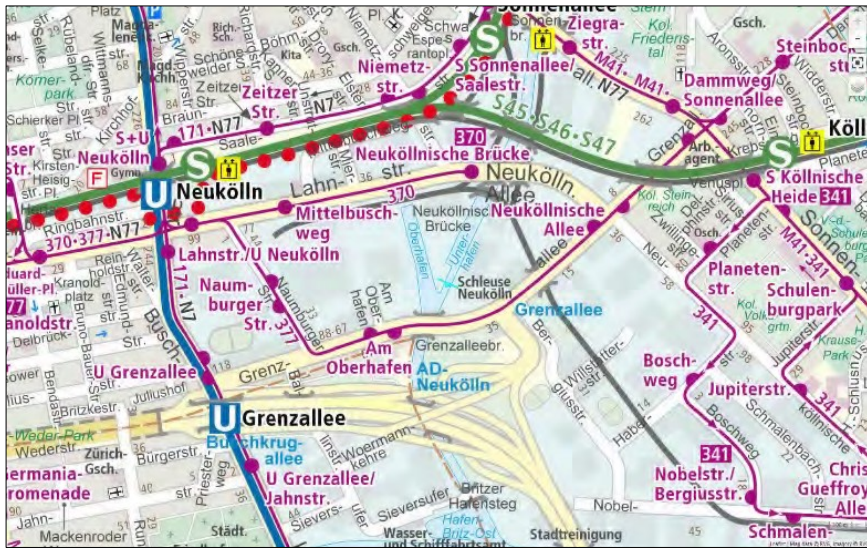


Abb. 5: ÖPNV - Netz <sup>7</sup>

## Wasser und Schiene

Hafen und Schleuse: Der Hafen Neukölln besteht aus dem Oberhafen und dem unterhalb der Schleuse Neukölln liegenden Unterhafen. Dort werden überwiegend Recyclingstoffe umgeschlagen. Die Schleuse wurde 1902 bis 1914 erbaut und 2001 automatisiert, so dass sie von den Bootsführer\*innen selbst bedient werden kann. Die Schleuse reguliert den Wasserstand auf Neuköllner Schifffahrts- und Landwehrkanal.<sup>8</sup>



Die Schleuse Neukölln ist die einzige im Bereich des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Berlin, die nicht von dieser Bundesbehörde, sondern vom Land Berlin verwaltet wird.<sup>9</sup> Zuständig ist die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung V.

Der Hafen Neukölln ist einer von drei Berliner Häfen, der im StEP Wirtschaft 2030 benannt ist. Eine Intensivierung der Hafennutzung wird derzeit angestrebt. Aktuell prüft die SenUVK die Planungen zur Verlegung und Neubau der Schleuse.

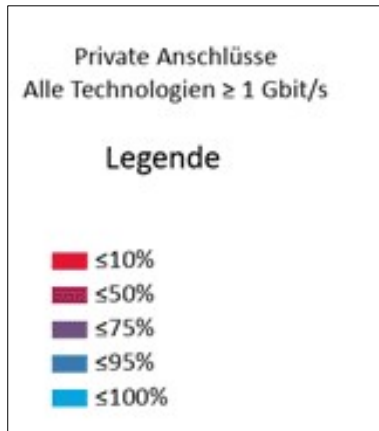
<sup>7</sup> Quelle: <https://fahrinfo.bvg.de/Fahrinfo/bin/query.bin/dn?ujm=1>; Zugriff am 15.7.2020

<sup>8</sup> Flyer "Neue Perspektiven", Stadtbau Neukölln Südring

<sup>9</sup> Wikipedia: [https://de.wikipedia.org/wiki/Schleuse\\_Neuk%C3%B6lln](https://de.wikipedia.org/wiki/Schleuse_Neuk%C3%B6lln); Zugriff am 22.7.2020.



## Breitbandversorgung



Planungsvariante D, Juli 2019  
Arbeitsstand, nicht abgestimmt

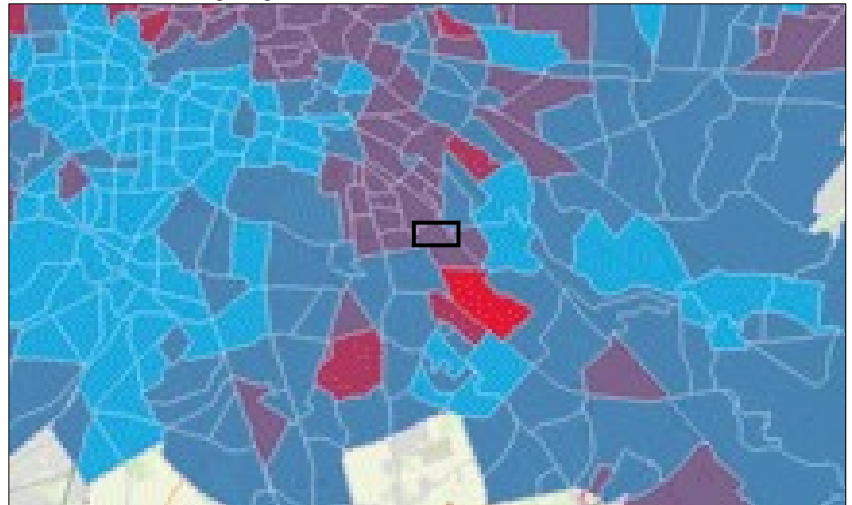


Abb. 6: Breitbandversorgung in Berlin auf Ebene der LOR (mit Kennzeichnung Gebiet)<sup>10</sup>

### 2.1.5 Verkehrslärm

Die nachfolgende Abbildung zeigt den Verkehrslärm im Gebiet. Die Lärmbelastung im Untersuchungsgebiet liegt im zentralen Bereich zwischen 55 und 65 dB(A). Der Wert steht im Kontext zu der vorwiegend gewerblichen Nutzung. Die nördlich verlaufende S-Bahntrasse, die westliche Karl-Marx-Straße sowie der Verlauf der künftigen Bundesautobahn rahmen das Gebiet und stellen zusätzliche Lärmquellen in der unmittelbaren Umgebung dar.

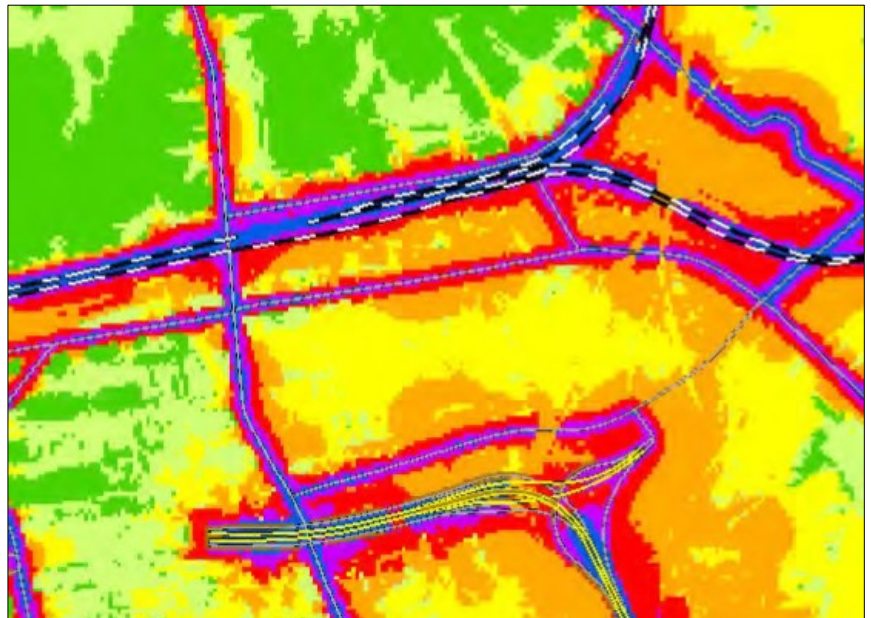
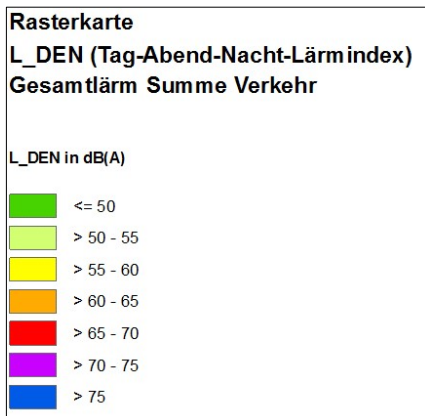


Abb. 7: Strategische Lärmkarte Gesamtlärmindex L\_DEN (Tag-Abend-Nacht) Raster 2017 (Umweltatlas)<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Quelle: <https://projektzukunft.berlin.de/themen/breitband/>; Zugriff am 15.7.2020

<sup>11</sup> Quelle: [https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=show-Map&mapId=wmsk\\_07\\_05\\_14verkehr\\_gesDEN2016@senstadt](https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=show-Map&mapId=wmsk_07_05_14verkehr_gesDEN2016@senstadt); Zugriff am 15.7.2020

## Dieselfahrverbot Silbersteinstraße

Das Verwaltungsgericht Berlin hat im Oktober 2018, für mit Dieselmotoren getriebene Fahrzeuge, Fahrverbote für einzelne Straßenabschnitte im Stadtgebiet angeordnet. Der daraufhin am 23. Juli 2019 beschlossene Luftreinhalteplan sieht vor, auf der Silbersteinstraße zwischen Hermannstraße und Karl-Marx-Straße (Stand: 3. Februar 2020) sowie auf sieben weiteren Straßen in Berlin Durchfahrverbote für Dieselfahrzeuge bis einschließlich der Euro-5-Abgasnorm zu verhängen. In den betroffenen Straßenabschnitten gilt jedoch die sogenannte Anlieger-Regelung, die besagt, dass Personen mit einem beruflich oder privat begründeten Anliegen in der Straße von der Beschränkung ausgenommen sind. Dazu gehören Anwohner\*innen und deren Besuchende, Handwerker\*innen, Kund\*innen von Geschäften, Patient\*innen von Arztpraxen und Pflegedienste auf Hausbesuch.<sup>12</sup>

Diese Verbote können dennoch Auswirkungen auf die Anbindung bzw. Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Naumburger Straße haben, die in einer weitergehenden verkehrlichen Untersuchung zu betrachten sind.

### 2.1.6 Naturräumliche Situation

#### Biotoptypen

Im Gebiet gibt es einen Bereich des Biotoptyps "Gebüsche, Baumreihen und Baumgruppen" mit mittelhohem Biotopwert. Er befindet sich südlich der S-Bahn und grenzt an den Mittelbuschweg.

---

<sup>12</sup> <https://www.berlin.de/special/auto-und-motor/nachrichten/4947848-2301467-drohende-fahrverbote-was-dieselfahrer-wi.html>; Zugriff am 22.7.2020.



Abb. 8: Biotopwerte Umweltatlas 2014<sup>13</sup>

## Stadtklima

Das Gebiet wird größtenteils als Siedlungsraum mit einer thermisch ungünstigen Situation bewertet, in welchem Maßnahmen zur Verbesserung der thermischen Situation erforderlich sind. Dieser Aspekt ist bei Nachverdichtungsprojekten zu berücksichtigen und es ist darauf hinzuwirken, dass sie nicht zu Verschlechterungen führen. Für den Teilbereich nördlich der Lahnstraße zwischen Karl-Marx-Straße und Mittelbuschweg wird die thermische Situation als geringfügig besser eingeschätzt, entsprechend der hier vorhandenen kleinteiligeren Struktur gemischter Nutzungen in Verbindung mit einem geringeren Versiegelungsgrad. Lediglich im Bereich zwischen Ober- und Unterhafen herrscht eine günstige thermische Situation aufgrund der vorteilhaften Wasserlage mit kühlender Wirkung.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> Quelle: [https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=show-Map&mapId=wmsk\\_07\\_05\\_14verkehr\\_gesDEN2016@senstadt](https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=show-Map&mapId=wmsk_07_05_14verkehr_gesDEN2016@senstadt); Zugriff am 15.7.2020

<sup>14</sup> Quelle: <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/kb411.htm>; Zugriff am 15.7.2020



Abb. 9: Planungshinweise Stadtklima - Hauptkarte/Umweltatlas<sup>15</sup>

## 2.2 Planungssituation

### 2.2.1 FNP

Ein Großteil des Untersuchungsgebiets wird im Flächennutzungsplan (FNP) als gewerbliche Baufläche definiert. Die westliche Begrenzung der gewerblichen Baufläche ist nicht analog den EpB-Abgrenzungen, sondern geht darüber hinaus bis an die Naumburger Straße. Der Teilbereich zwischen Karl-Marx-Straße und Naumburger Straße sowie der westliche Abschnitt nördlich der Lahnstraße sind als gemischte Bauflächen M2 festgesetzt, die sich durch eine mittlere Nutzungsintensität und gemischte Funktionen auszeichnen. Im nördlichen Bereich entlang der Karl-Marx-Straße wird zudem ein schmaler Streifen als gemischte Baufläche M1 mit Einzelhandelskonzentration klassifiziert, welcher durch eine höhere Nutzungsintensität und -dichte gegenüber dem Typus M2 definiert ist.

Im Bereich Naumburger Straße/Lahnstraße ist der Boden in Teilen schadstoffbelastet.

Die Ergänzung von Wohnnutzung im Untersuchungsgebiet steht aufgrund möglicher weiterer Nutzungskonflikte prinzipiell den Zielvorstellungen der Förderung und Sicherung der gewerblichen Nutzungen am Standort entgegen und ist daher nicht bezirkliches Ziel. In diesem Zusammenhang wurde die Möglichkeit einer Wohnnutzung auf der ehemaligen Sportfläche bereits auf Senats-ebene geprüft und im Ergebnis negativ beurteilt.

<sup>15</sup> Quelle: [https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/karten/pdf/04\\_11\\_1\\_2014.pdf](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/karten/pdf/04_11_1_2014.pdf); Zugriff am 15.7.2020





Abb. 10: Ausschnitt Flächennutzungsplan Berlin <sup>16</sup>

## 2.2.2 StEP Wirtschaft 2030

Der Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2030 wurde im Jahr 2019 beschlossen. Mit dem StEP Wirtschaft 2030 werden Flächen für die produzierenden Wirtschaftsunternehmen gesichert sowie für eine Aktivierung und Entwicklung vorbereitet.<sup>17</sup>

### Räumliches Leitbild

Im möglichen Teil des Gebiets ist auf den gewerblichen Bauflächen des FNP im StEP die Sicherung und Entwicklung gewerblicher Baufläche dargestellt. Teile dieser Flächen liegen im Bereich des "Entwicklungskonzepts für den produktionsgeprägten Bereich" EpB Südring. Auf den gewerblichen Bauflächen und vor allem in den Gebieten des Entwicklungskonzepts für den produktionsgeprägten Bereich (EpB-Gebiete) wird planerisch vorgegeben, welche Nutzungen zulässig sind. Dadurch spielen sie eine besondere Rolle für die Anstrengungen Berlins, die Bodenpreise zu dämpfen.

Weitere wichtige Zielerstellungen im Leitbild zum StEP Wirtschaft für das Untersuchungsgebiet ist die Darstellung des Hafens als wirtschaftsnahe Infrastruktur. Der Hafenbereich von Unter- und Oberhafen ist dabei einer von drei im StEP Wirtschaft dargestellten Standorten in Berlin.

<sup>16</sup> Quelle: <https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp> Zugriff am 8.12.2020

<sup>17</sup> StEP Wirtschaft 2030



Abb. 11: Planausschnitte aus den Plänen EpB (links), "Leitbild" (mitte) und Konzeptplan "Handlungsansätze" (rechts) des STEP Wirtschaft 2030.

Das Gebiet liegt im Bereich des "Vorzugsraums für zusätzliche Flächenangebote für innenstadtaffines Gewerbe". Innenstadtaffines Gewerbe ist der Teil des Handwerks und Kleingewerbes, der die räumliche Nähe zu seinen Kunden\*innen in der Innenstadt sucht. Das städtebaulich-planerische und auch das Rechtsinstrumentarium, um die Verdrängung von innenstadtaffinem Gewerbe in der Gesamtstadt zu steuern und zu verhindern, sind begrenzt. Daher gilt es, für die betroffenen Betriebe Angebote zu schaffen. Im STEP Wirtschaft sind fünf dieser Vorzugsräume dargestellt, das Untersuchungsgebiet ist Teil dieser Kulisse.

Darüber hinaus liegt das Gebiet im Bereich der "Vorteilslage Flughafen BER" bezüglich Gewerbe- und Büronutzung. Der Flughafen BER im Süden Berlins wird in seinem Umfeld und auf den Achsen zur Berliner Innenstadt zu starkem Wachstum führen. Das Untersuchungsgebiet ist Teil der Achse im Bereich des Adlergestells und der BAB 113, hier soll die Entwicklung von klassischem Gewerbe und Büronutzung gesteuert werden.

### Konzeptplan Planungsziele

Dieser Konzeptplan stellt die Kulisse der gewerblichen Bauflächen des FNP mit ihren geplanten Veränderungen dar. Im östlichen Teilbereich befinden sich analog zu den FNP-Darstellungen gewerbliche Bauflächen im Bestand, im westlichen Gebietsteil sind gemischte Baufläche dargestellt. Als wirtschaftsnahe Infrastruktur sind die Gewerbe-Gleise im Bestand als wirtschaftsnahe Infrastruktur aufgenommen. Geänderte Planungsziele befinden sich im Untersuchungsgebiet gemäß SteP Wirtschaft nicht.

## Konzeptplan Handlungsansätze

Der Konzeptplan Handlungsansätze illustriert die Umsetzung. Die Handlungsansätze beziehen sich erstens auf die Aktivierbarkeit. Zweitens werden mit Neuentwicklung, Verdichtung, Revitalisierung standortbezogene Handlungsansätze dargestellt und drittens werden Handlungsansätze genereller Natur aufgelistet, die sich schwer verorten lassen.

Im Gebiet gibt es keine Flächenpotenziale über 3 ha. Für das EpB Südring ist der Handlungsansatz der Verdichtung vorgesehen.

Die generellen Handlungsansätze des StEP gelten auch für das Gebiet:

- Stärkung bezirklicher Wirtschaftsentwicklung durch bezirkliche Wirtschaftsflächenkonzepte
- Förderung von Managementstrukturen, u. a. zur Verbesserung der Flächenaktivierung und der Standortprofilierung
- Schaffung von zusätzlichen Flächenangeboten für innenstadtaffines Gewerbe
- Entgegenwirken der dynamischen Mietpreisentwicklung und der Verdrängung durch höherwertige Gewerbenutzer mit dem Ziel der Sicherung von Bestandsunternehmen
- aktive Liegenschaftspolitik
- Einführung eines Gewerbeflächeninformationssystems zur Erhöhung der Transparenz des Gewerbeflächenangebots
- Ausgestaltung der regionalen Verflechtungen.

## Lupenstandorte

Laut StEP Wirtschaft 2030 kann gerade an Standorten mit Innenstadtnähe und Nähe zu wirtschaftsnaher Erschließung – also zu den Autobahnen, zum Flughafen BER oder zu Güterverteilzentren und Häfen – eine verdichtete Bebauung dazu beitragen, den Nachfragedruck in Berlin zu mindern. Dabei bietet sich – vor allem in EpB-Gebieten – die Möglichkeit gestapelter Produktion an. Insbesondere bei Lage des Standorts in einem Vorzugsraum für zusätzliche Flächenangebote für innenstadtaffines Gewerbe, sollen Flächen für (verbraucher-nahe) Handwerks- und Gewerbebetriebe angeboten werden. Infrage kommen dafür vor allem innenstadtnahe, gut angebundene und erschlossene Grundstücke ausreichender Größe (etwa 8.000 bis 10.000 Quadratmeter).<sup>18</sup>

Es geht vor allem darum, kleinere Potenzialflächen zu aktivieren, zurzeit noch extensiv genutzte Flächen wie Parkplatz- oder Lagerflächen besser zu nutzen, Gebäude abzureißen und neu zu bauen oder Gebäude umzubauen, um Chancen einer vertikalen Organisation zu nutzen.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> StEP Wirtschaft 2030, S. 63.

<sup>19</sup> StEP Wirtschaft 2030, S. 63.

Auf den Standort Naumburger Straße treffen gleich mehrere dieser Bedingungen zu. Die gute Verkehrsanbindung, die vergleichsweise zentrale Lage in der Stadt, lassen es prinzipiell sinnvoll erscheinen, an diesem Standort gewerbliche Nutzungen zu stapeln, um die Flächen intensiver zu nutzen. Zudem liegt das Gebiet im Umfeld eines Vorzugsraums für zusätzliche Flächenangebote für innenstadtaffines Gewerbe.

### 2.2.3 Bezirkliches Zentren- und Einzelhandelskonzept, 2016

Der nordwestliche Teilbereich des Gebiets Naumburger Straße ist Bestandteil des im bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzept definierten Hauptzentrums Karl-Marx-Straße. In Höhe des Einkaufszentrums Neuköllner Tor hat sich ein Einzelhandelspol entwickelt, der den abschließenden Punkt des Hauptzentrums Karl-Marx-Straße/Hermannplatz/Kottbusser Damm bildet. Einzelstandorte mit nahversorgungsrelevanten und zentrenrelevanten Kernsortimenten ergänzen das Angebot. Das bezirkliche Zentrenkonzept schließt in diesem Bereich des Hauptzentrums großflächigen Einzelhandel aus – das Einkaufszentrum Neuköllner Tor wurde bereits vor Beschluss des Zentrenkonzeptes errichtet.

Im Gebiet befindet sich zudem die einzige Fachmarkttagglomeration des Bezirks. Das Areal erstreckt sich nördlich der Grenzallee sowie westlich und östlich der Naumburger Straße. Die im Zentrenkonzept dargestellte Fachmarkttagglomeration für Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten, z. B. Möbel oder KFZ-Handel, im südwestlichen Teilbereich steht jedoch den aktuellen bezirklichen Entwicklungsabsichten entgegen. Eine Fortschreibung für das Einzelhandelskonzept ist für 2021 geplant.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept, 2016, S. 200 ff.



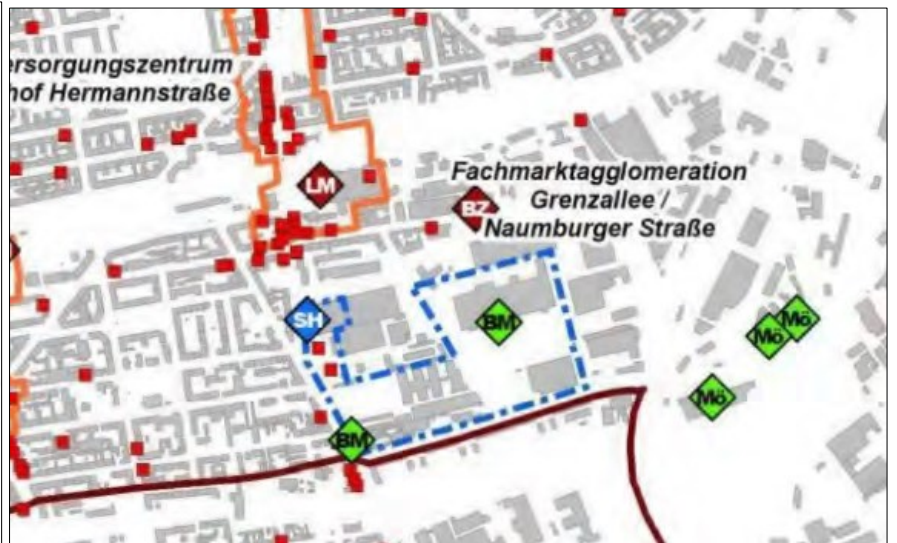


Abb. 12: Zentren- und Einzelhandelskonzept

## 2.2.4 Verkehr

### StEP Verkehr

Die Planungen des StEP Verkehr aus dem Jahr 2011 sehen für den Abschnitt Karl-Marx-Straße eine Herabstufung von einer übergeordneten Straßenverbindung (Stufe II) auf eine örtliche Straßenverbindung (Stufe III) vor. Die Grenzallee bleibt als übergeordnete Straßenverbindung der Stufe II eingeordnet. Für die Lahnstraße ist ebenfalls die Stufe III vorgesehen. Die Autobahnanbindung ist kurz vor der Fertigstellung (Stand 12/2020).

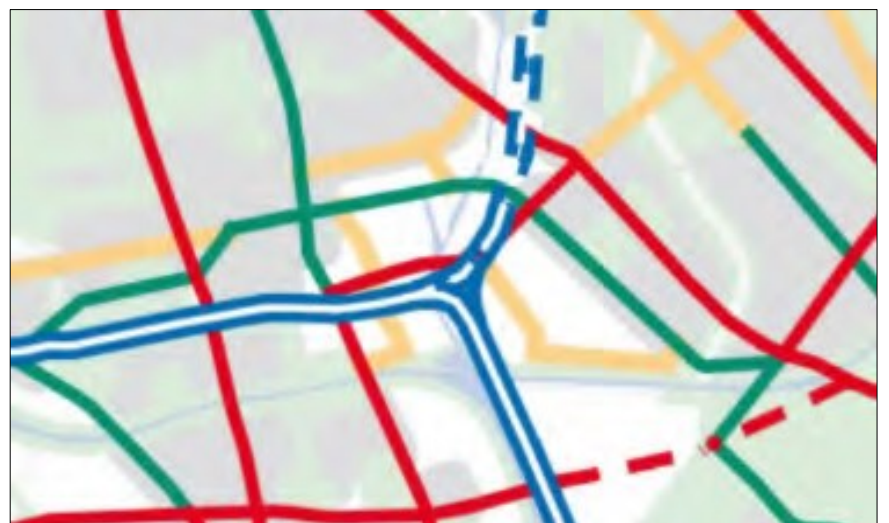


Abb. 13: StEP Verkehr (Stand 2011), Ausschnitt Karte: Planung 2025

## 2.2.5 Stadtumbau

Das Stadtumbaugebiet Neukölln-Südring wurde im Jahr 2005 durch den Senatsbeschluss vom 29.11.2005 förmlich festgelegt und zu Beginn 2019 aufgehoben. Es umfasste im Wesentlichen das Gewerbe- und Industriegebiet zwischen S-Bahnhof Neukölln, Ederstraße/Thiemannstraße, Kiefholzstraße, Sonnenallee, Neuköllnische Allee und Britzer Zweigkanal sowie die den südlichen Abschnitt der Karl-Marx-Straße.<sup>21</sup> Das Gebiet ist überwiegend gewerblich geprägt. Die zu Beginn der Stadtumbau-Förderung vorhandenen Flächenreserven sind mittlerweile aufgebraucht.<sup>22</sup>

Ziel des Stadtumbaus war die Stabilisierung des Gebiets in seiner Funktion als Gewerbe- und Industriegebiet sowie die Anpassung an die neuen Standortqualitäten: den Anschluss an die Stadtautobahn und den neuen Flughafen BER. Das Gewerbegebiet ist heute wieder stark nachgefragt und wird als gute Adresse innerhalb des Bezirks und darüber hinaus wahrgenommen. Dazu beigetragen hat unter anderem die Stadtumbauinitiative "Gemeinsam für Südring" mit dem 2008 gegründeten Unternehmensnetzwerk als einen der Hauptakteure.<sup>23</sup>

## 2.2.6 Denkmalschutz

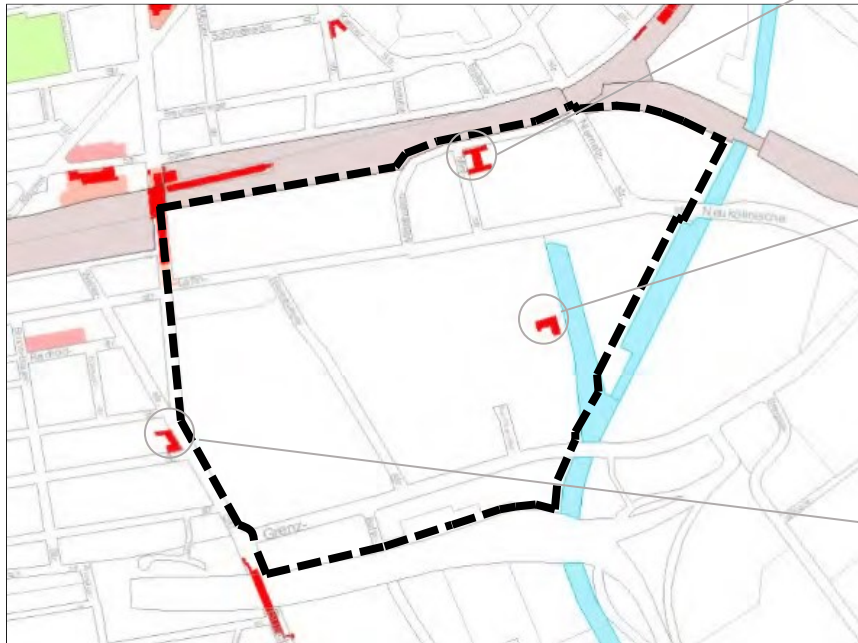
Mit der ehemaligen städtischen Desinfektionsanstalt in der Mierstraße/Mittelbuschweg und dem Verwaltungsbau "Am Oberhafen 5" gibt es zwei Baudenkmäler im Gebiet, die das städtebauliche Bild prägen. Darüber hinaus bietet der östliche Bereich des Untersuchungsgebiets mit dem Hafen, den Gleisanlagen und dem Baudenkmal einen besonderen Ortscharakter.

---

<sup>21</sup> <https://www.berlin.de/ba-neukoelln/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/stadtumbau-west/artikel.280254.php>, Zugriff am 12.12.2020.

<sup>22</sup> <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/stadtumbau/Neukoelln-Suedring.1494.0.html>, Zugriff am 12.12.2020.

<sup>23</sup> <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/stadtumbau/Neukoelln-Suedring.1494.0.html>, Zugriff am 12.12.2020.



ehem. Städtische Desinfektionsanstalt



Verwaltungsbau Am Oberhafen 5



Wohnhaus K-M-S (ggü. außerhalb)

Abb. 14: Ausschnitt Denkmalkarte Berlin <sup>24</sup>

In der angrenzenden Umgebung befinden sich weitere das Stadtbild prägende Baudenkmäler. Westlich des Untersuchungsgebiets steht ein denkmalgeschütztes Gründerzeit-Wohn-Eckhaus an der Karl-Marx-Straße 264/266, Ecke Glasower Straße 1. Weiterhin bildet der U-Bahnhof Grenzallee, südöstlich des Gebiets, ein Baudenkmal. Ebenso werden der S- und U- Bahnhof Neukölln als Denkmalbereich Ensemble definiert.

## 2.2.7 Baunutzungsplan

Der Baunutzungsplan setzt für das Gebiet die Nutzung als reines Arbeitsgebiet mit der Baustufe 6 fest. In Zusammenhang damit gilt in dem Gebiet eine Grundflächenzahl von 0,6 bei einer Baumassenzahl (BMZ) von 8,4. Der dem Untersuchungsgebiet zugeordnete Streifen südlich der Grenzallee ist teilweise als Mischgebiet definiert. Hier ist eine maximale Geschosshöhe von vier Geschossen zulässig, bei einer bebaubaren Fläche von 0,3 sowie einer GFZ von 1,2 und BMZ von 4,8.

<sup>24</sup> Quelle: <https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp> Zugriff am 8.12.2020, Fotos: Planergemeinschaft, Google maps





Abb. 15: Ausschnitt Baunutzungsplan Berlin<sup>25</sup>

## 2.2.8 B-Pläne

Der Bebauungsplan XIV-24 (festgesetzt 1966) setzt für die zentralen Flächen des Untersuchungsgebietes reines Industriegebiet (GI) fest. Der Bebauungsplan XIV-127 (festgesetzt 1970) sichert im Untersuchungsgebiet den nördlichen Abschnitt der Ballinstraße als Straßenverkehrsfläche.

Für die übrigen Flächen des Gebietes befinden sich Bebauungspläne in Aufstellung (teilweise eingeleitet 2018). Die eingeleiteten Bebauungspläne haben aufgrund häufiger Anfragen in der Vergangenheit, insbesondere die Verhinderung der Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe zum Ziel. Für den Streifen südlich der Grenzallee zwischen Unterhafen und Ballinstraße wurde bislang kein Bebauungsplanverfahren eingeleitet.

<sup>25</sup> Quelle: <https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp> Zugriff am 8.12.2020

Die folgenden Pläne befinden sich in Aufstellung

- XIV-24-1,
- 8-79 B,
- 8-85 B,
- XIV B5(2),
- 8-3,
- 8-6.

VII - 133 4 - 23	B-Plan, im Verfahren
III - B6 1 - 14B	genereller B-Plan im Verfahren
1 - 5VE XIX - VE7	vorhabenbezogener B-Plan, im Verfahren
1 - 2b 1 - 39	B-Plan, festgesetzt
III - B1 6 - 5B	genereller B-Plan, festgesetzt
2 - 4VE XIX - VE3	vorhabenbezogener B-Plan, festgesetzt

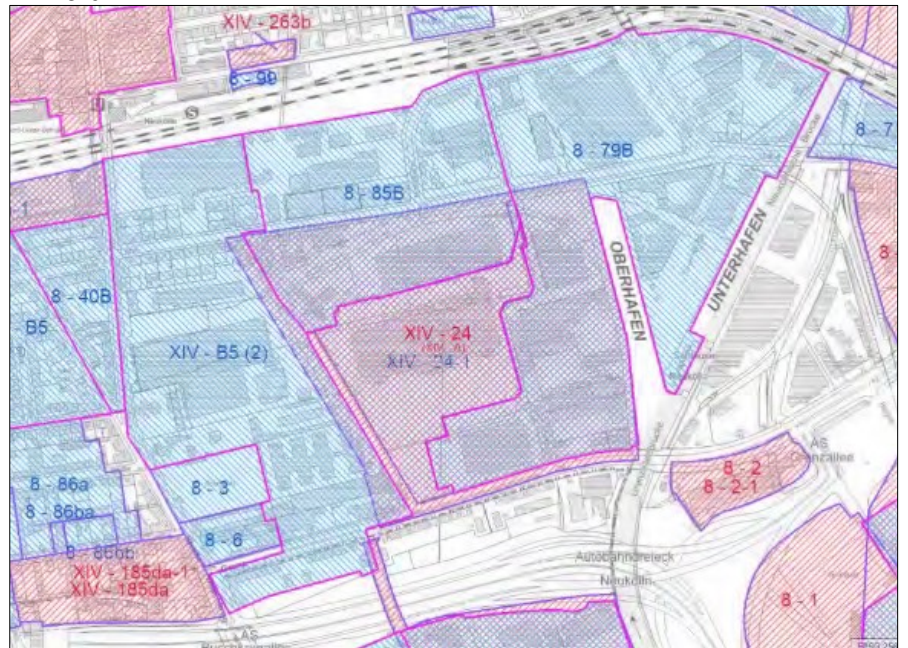


Abb. 16: Bebauungspläne<sup>26</sup>

<sup>26</sup> Bebauungspläne Quelle: <https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp> Zugriff am 8.12.2020

## 2.2.9 Bauvoranfragen, Bauanträge

Auf mehreren Liegenschaften im Bearbeitungsgebiet der Rahmenplanung bestehen Entwicklungsabsichten der Immobilieneigentümer\*innen oder Erweiterungsabsichten der Gewerbetreibenden, die die aktuelle Nachfrage nach Gewerbeflächen aufgrund der wirtschaftlichen Dynamik verdeutlichen, aber auch die Verdichtungspotenziale sichtbar machen. Diese Nachnutzungskonzepte bzw. Planungen befinden sich in unterschiedlichen Stadien der Konkretisierung und reichen von ersten Nutzungsideen, Städtebaulichen Studien bis hin zu Bauvoranfragen und Bauanträgen. Für die bezirkliche Stadtentwicklungsabteilung stellen die Entwicklungsabsichten der Eigentümer\*innen bzw. Bauverantwortliche eine Herausforderung dar. Sie sind der Hintergrund für den Wunsch nach einer abgestimmten Gesamtentwicklung, die mithilfe der Rahmenplanung definiert wird.

Die Arbeitspraxis der Bauberatung im Stadtentwicklungsamt Neukölln hat innerhalb der letzten Jahre deutlich gezeigt, dass insbesondere bei bislang untergenutzten Grundstücken seitens der Eigentümer\*innen ein großes Interesse an einer baulichen Verwertung und Inwertsetzung ihrer Grundstücke vor allem durch Neubau besteht. Nachgefragt werden zumeist großmaßstäbliche Entwicklungen, die die festgesetzten Nutzungsmaße häufig deutlich überschreiten und auch hinsichtlich der beabsichtigten Nutzungen nicht immer mit dem bestehenden Planungsrecht vereinbar sind.

Auch auf Grund der zurzeit maximalen ökonomischen Verwertung haben die Anfragen mehrheitlich eigenständige Büronutzungen zum Ziel. In der Abbildung 18 ist dargestellt, welche Grundstücke besonders angefragt wurden und für welche Grundstücke bereits eine Baugenehmigung bzw. ein positiver Bauvorbescheid erstellt wurde. Im letzten Halbjahr 2020 wurden keine weiteren Baugenehmigungen erteilt bzw. in Aussicht gestellt, die Ergebnisse der Rahmenplanung sollten abgewartet werden, um eine geordnete und zielgerichtete Entwicklung einzuleiten/gewährleisten zu können.

## Zusammenfassende Darstellung der Bauanfragen und Bauvorhaben:

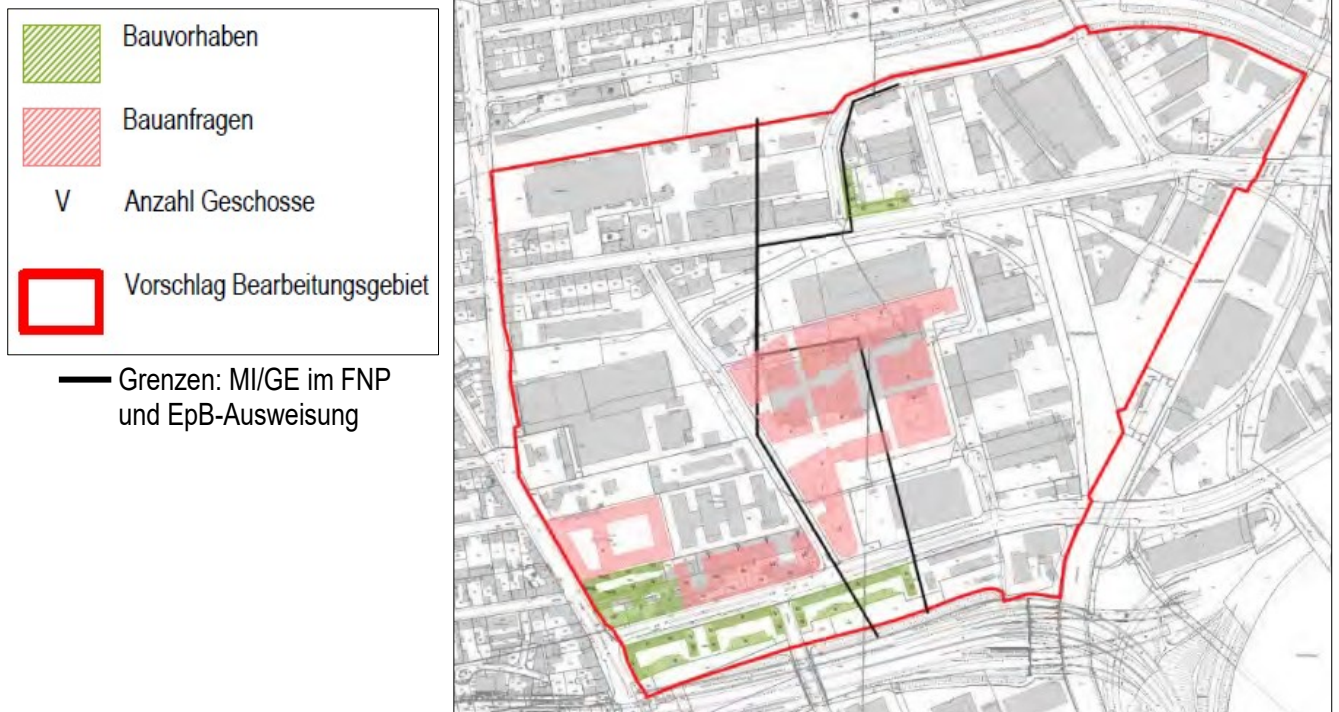


Abb. 17: Bauvorhaben und Bauanfragen im Untersuchungsgebiet, übergeben durch den Auftraggeber, Stand 2020 (eigene Darstellung) <sup>27</sup>

<sup>27</sup> Quelle Inhalte: Bezirksamt Neukölln



## 2.3 Ergebnisse der Interviews und Workshop

In dem zu erarbeitenden Rahmenplan sollen die Bedarfe und die Entwicklungsabsichten der Gewerbetreibende und der ansässigen Grundstückseigentümer\*innen berücksichtigt werden und ggf. unternehmerische Strategien einfließen. Um eine möglichst genaue Kenntnis der aktuellen wirtschaftlichen Situation und der betrieblichen Prognosen auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen durch die Covid-19-Pandemie zu erhalten, wurden Gespräche mit ausgewählten Unternehmer\*innen sowie Immobilieneigentümer\*innen bzw. ihren Vertreter\*innen durchgeführt.

Für die Interviews wurde ein speziell auf den Ort und die jeweilige Funktion des Gesprächspartners und Unternehmens ausgerichteter Fragebogen entwickelt und die grundlegenden Inhalte mit dem AG abgestimmt. Die Interviews fanden jeweils mit zwei Personen unter Teilnahme eines/r Vertreter\*in aus dem Stadtentwicklungsamt, der Wirtschaftsförderung oder der Geschäftsstelle des Netzwerks statt. Auf Wunsch werden einige Besprechungsinhalte bzw. die Ergebnisse der Befragung vertraulich bzw. anonymisiert behandelt.

Für die Rückkoppelung der Unternehmensinteressen in die Rahmenplanung wurde am 29. Oktober 2020 ein digitaler Workshop durchgeführt, in dem die Zwischenergebnisse der Planung vorgestellt und diskutiert wurden. Dabei wurden sowohl über Fragen der Gesamtentwicklung als auch über die einzelnen Liegenschaften gesprochen (Protokoll im Anhang).

### Zusammenfassend sind folgende Aspekte planungsrelevant:

- Das Gewerbegebiet Naumburger Straße weist eine aus unternehmerischer Sicht funktionierende Gesamtstruktur und Nachbarschaft auf.
- Einige der Bestandsunternehmen haben Erweiterungsbedarfe, die sie idealerweise am Standort befriedigen möchten (z. B. Außenlagerfläche, Hallen und Produktionsgebäude, Pkw-Stellplätze für Mitarbeitende).
- Existenziell für viele der Bestandsnutzer\*innen ist der Ausschluss neuer sensibler Nutzungen in der Nachbarschaft, da Einschränkungen bei betriebsbedingten Emissionen den Fortbestand der Unternehmen in Frage stellen können (betrifft unternehmerische Planungs- und Investitionssicherheit).
- Auf bestimmten Teilflächen wird die Verdichtung bzw. Nutzungsintensivierung begrüßt und als unproblematisch umsetzbar angesehen. Insbesondere die Verbesserung des Erscheinungsbilds im öffentlichen Straßenraum wird als eine notwendige Maßnahme zur Imageverbesserung angesehen.
- Eine Intensivierung der Hafenfunktion durch den Umbau und die Verlagerung der Schleuse wird begrüßt und als bedeutende Aufwertung des Standorts sowie Beitrag zur Verkehrswende gesehen.



- Das betrifft auch eine mögliche Nutzungsintensivierung der Industriebahn. Maßnahmen zur Stärkung der Funktionsfähigkeit haben in den letzten Jahren bereits stattgefunden und sollten weiter vorangetrieben werden, um die Zukunftsfähigkeit zu sichern.
- Die Pkw-Stellplatzangebote für teilweise in Schichtdienst Arbeitende sind unzureichend und werden als problematisch angesehen. Da die Unterbringung weder auf grundstückseigenen Flächen noch im öffentlichen Straßenraum möglich ist, sollte über gemeinschaftliche Lösungen wie z.B. den Bau eines Parkdecks nachgedacht werden.

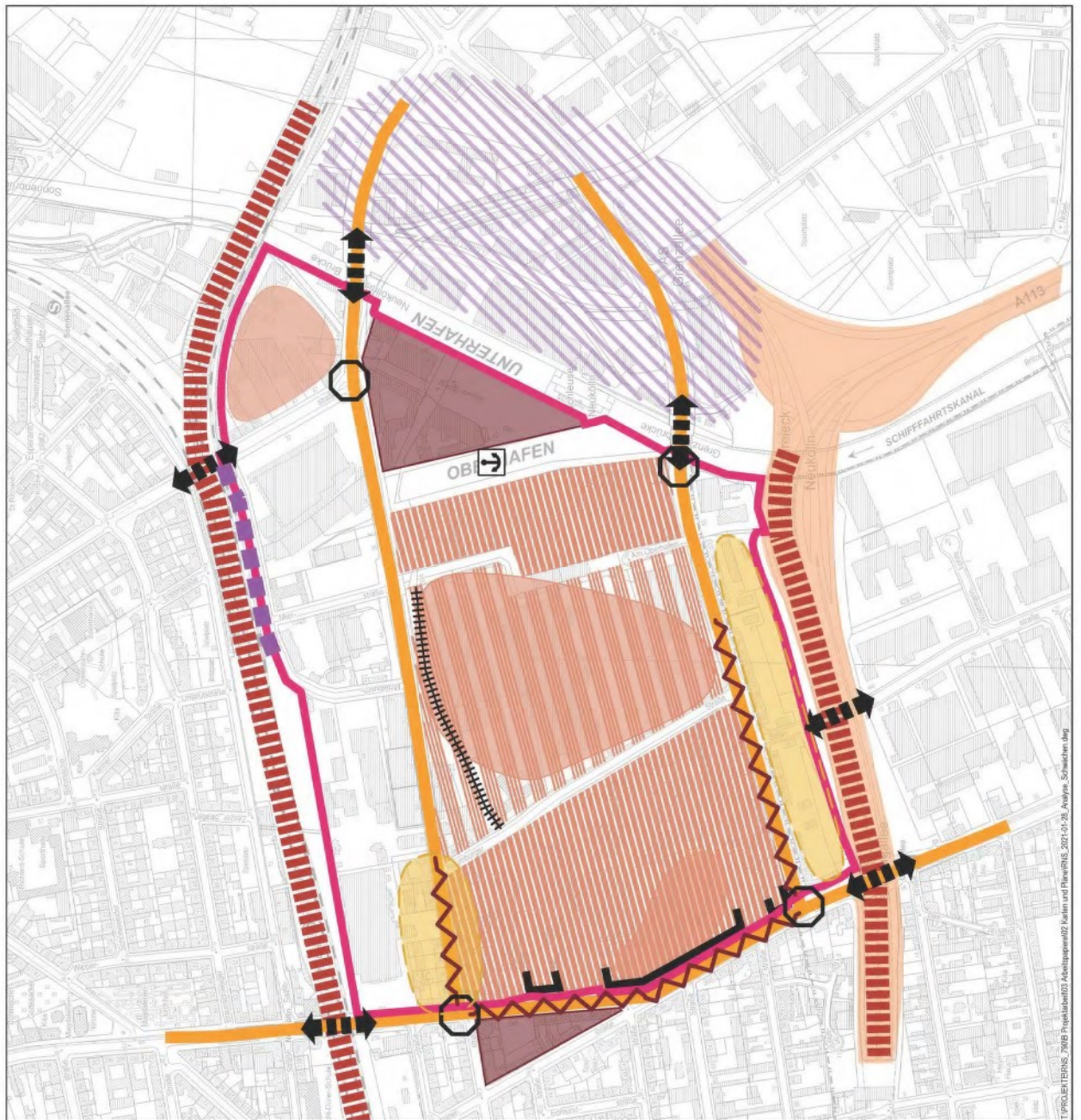
### 3 Bestandserhebung und -bewertung (SWOT)

Auf Basis der vorangehenden Bestandserhebung und der daraus gewonnenen Erkenntnisse ergibt sich ein differenziertes Bild des Gewerbegebietes Naumburger Straße. Die Erkenntnisse über die Örtlichkeit sind in den beiden Karten **Qualitäten und Potenziale** sowie **Probleme und Herausforderungen** grafisch dargestellt.

Eine tabellarische Darstellung in Form einer SWOT gibt eine Übersicht der einzelnen Aspekte bzw. Bewertungskriterien. Die hier aufgeführten Inhalte resultieren aus der Begehung, den Planauswertungen, den Fachgesprächen mit der Verwaltung sowie aus den Interviews mit Immobilieneigentümer\*innen und Gewerbetreibenden.

Stärken (intern)	
sehr gute äußere Verkehrserschließung (BAB, Güterbahn, Hafen)	Verkehrstrassen wirken wie Barrieren, das Gebiet wirkt wie eine Insel und hat geringe Vernetzung mit dem nachbarschaftlichen Umfeld
Nachverdichtungspotenziale in innenstadtnahen Lagen, investitionsbereite Immobilieneigentümer*innen	die Eingänge in das Gewerbegebiet sind verkehrlich überlastet und für Fußgänger*innen/Radfahrer*innen nicht funktional bzw. unattraktiv
gewachsene Strukturen, funktionierende gewerbliche Durchmischung, teilweise mit Kreativwirtschaft/Clubszene/Freizeitangeboten	Verkehrslärm beeinträchtigt die Wohn- und Aufenthaltsqualität, es gibt Nutzungskonflikte zwischen Gewerbe und sensibler Wohnfunktion
Ansammlung von gewerblichen Zulieferern und Ausstattung für Gastronomie, Kfz-Dienstleistungen und Bildungsangeboten	vorhandene Verkehrsinfrastruktur wie Güterbahn und Hafen sind nicht angemessen genutzt
gut funktionierende Netzwerkstruktur aufgrund wechselseitiger nachbarschaftlicher Kontakte sowie dem Netzwerk Neukölln Südring vorhanden	die stadtklimatische Situation ist mangelhaft (Überhitzung, Versiegelung, geringer Grünanteil, Lärm)

eindeutige planungsrechtliche Ausweisung (GI im B-Plan XIV-24)	öffentliche Räume beschränken sich auf die Straßenflächen, diese haben geringe Aufenthaltsqualität
	OBI stellt eine Fehlnutzung innerhalb des EpB-Gebiets dar
gute Immobilienmarktsituation, aktuell hohe Nachfrage nach innenstadtnahen Gewerbeflächen bietet Chance zur baulichen Nachverdichtung und Erhöhung der Arbeitsstättendichte	Planungen der Infrastrukturanbieter (BAB, BEHALA, Industriebahngesellschaft) sind nur bedingt steuerbar
teilweise großformatige Liegenschaften bieten vielseitiges Entwicklungspotenzial (Autobahnanschluss, BER)	bereits laufende Entwicklungsprojekte müssen in die Gesamtwicklung integriert werden (Steuerung der Developer auf Ebene des Planungsrechts nutzen)
Planung zum Umbau der Schleuse eröffnet Möglichkeiten zur Restrukturierung der angrenzenden Liegenschaften und Ausnutzung der Wasserlage	verkehrliche Anbindungen durch Brücken und Unterführungen begrenzen das Verdichtungspotenzial und können durch den Bezirk nicht erweitert werden
guter Zugang zu Immobilieneigentümer*innen und Gewerbebetrieben aufgrund Netzwerk Neukölln Südring	Naturraum und ressourcenschonender Umgang mit Boden/Regenwasser/Luft ist für das Gesamtgebiet und in Einzelprojekte zu integrieren
	Immobilienverkäufe und Nutzungsintensivierungen tragen zu gewerblichen Aufwertungen und Bodenwertsteigerungen bei (insbesondere MI)
	Nutzungsintensivierungen werden zur Verschärfung der Verkehrsaufkommen beitragen
	Inbetriebnahme der BAB wird zur Manifestierung der Insellage führen
	steigende Preise bei Gewerbemieten führen weiterhin zur Verdrängung und Stadtrandwanderung umsatzschwacher Unternehmen



### Städtebauliche Analyse Probleme und Herausforderungen

- Erschließung und Verkehr
- Brücke und Tunnelunterführung, verkehrlicher Engpass
- Besonders belasteter Anschließpunkt an das übergeordnete Verkehrsnetz
- Hohe Lärmbelastung und hohes Unfallaufkommen
- Straßenabschnitt mit sensibler Nutzung
- Haupterschließung für den Güterverkehr
- Gering genutzte Hafen-Infrastruktur
- Lärm- und Luftimmission durch Bundesautobahn (BAB)
- Städtebau und Architektur
- Offene Baustruktur, fehlende Blockkante
- Untergenutzte Grundstücke, Verdichtungspotenzial
- Barrierewirkung durch Verkehrsstrasse mit Höhenunterschied/Damm
- Nicht genutzte Besonderheit im Stadtgrundriss
- Parzellierung, grundsatzbezogene Aspekte
- Ost-west-orientierte Parzellenstruktur, Klein- und großmaßstäbliche Grundstücke
- Neuordnungsbedarf von Parzellierung und Erschließung
- Naturraum, Grün und Ökologie
- Hohe Bodenversiegelung, geringe Aufenthaltsqualität, wenig öffentlicher Raum
- Höhendifferenz mit Gleisanlage Industriebahn
- Ungepflegter Böschungsbereich, Müllablagerung

### Städtebaulicher Rahmenplan Naumburger Straße

Stand 28.1.2021

Maßstab 1:5.000 (im Original DIN A3)

0 50 100 200 400m

0 0,5 1 2,5 5min

↑ N



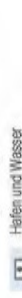
# Städtebauliche Analyse

## Qualitäten und Potenziale

Erschließung und Verkehr  
 Industriehafen, Potenzial der Nutzungsintensivierung oder  
 Folgenutzung



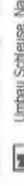
Häfen und Wasser



Bundesautobahn (BAB), oberirdisch/unterirdisch



BAS-Anschlussstelle



OPNV



S-Bahn 750m, U-Bahn 400m, Bus 250m

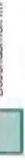


Umbau Schleuse, Nachnutzungspotenzial



Stadttebau und Architektur

Baudenkmal



Besonderheit im Stadtgrundriss



Verdichtungspotenzial



Bauvorhabenbauanfragen



Lichtinstallation "Neuköllner Tor"



Naturraum, Grün und Ökologie

Einzelbäume (privat, öffentlicher Straßenraum)



Pflege und Aufwertung Böschung der S-Bahn



Gestaltungspotenzial Stadtplatz



Möglichkeit zur Intensivierung des Wasserbezugs



## Städtebaulicher Rahmenplan Naumburger Straße

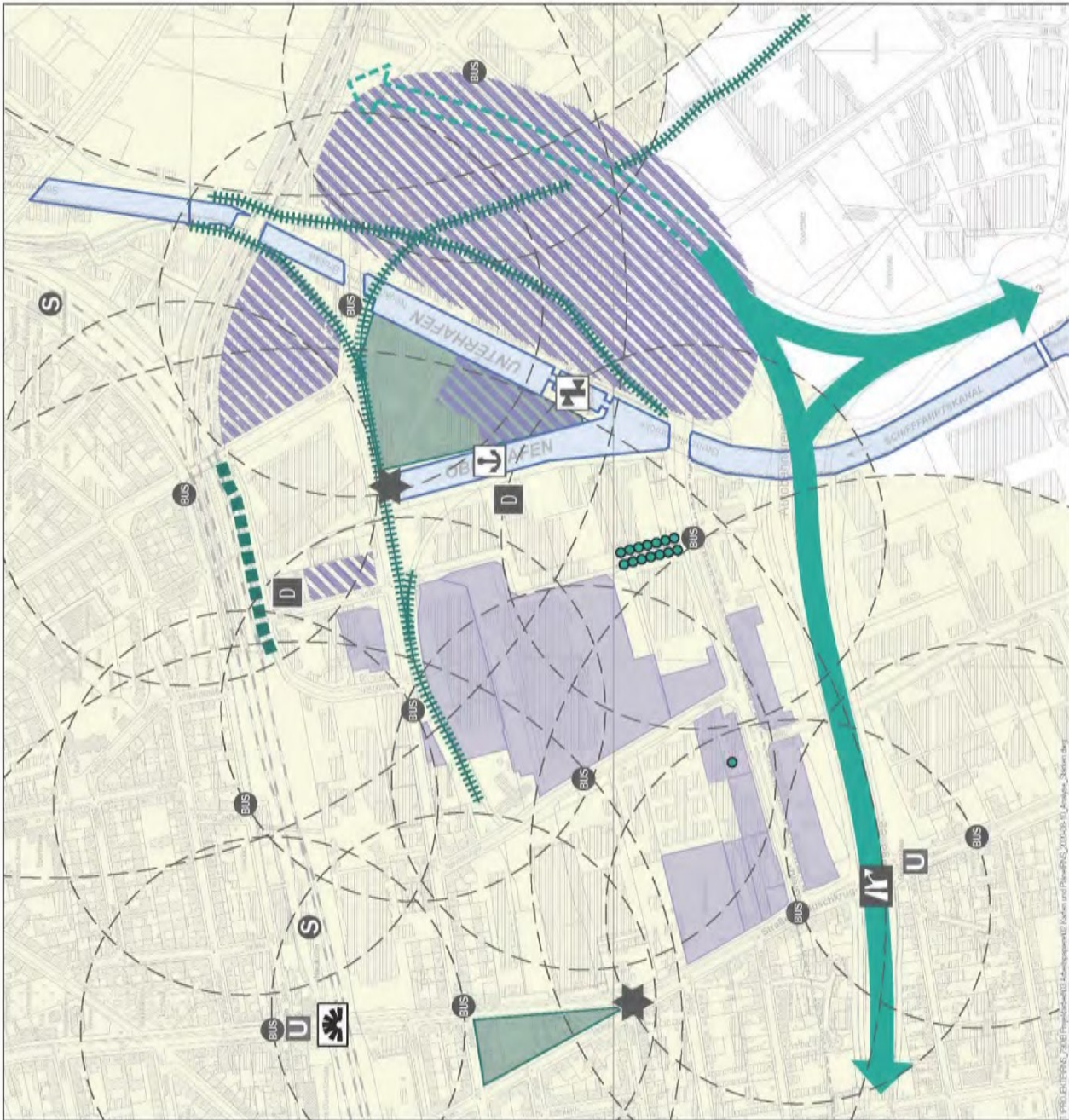
Stand 10.8.2020

Maßstab 1:5.000 (im Original DIN A3)



## Planergemeinschaft

Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG | Lietzenburger Str. 44 | 10789 Berlin



F:\PROJEKTE\02\_ZAEB\Projektziele\03\_Arbeitsprozess\02\_Karten und Pläne\03\_2020\04-10\_Analyse\_Städtebauliche.dwg

Als **Fazit der Bestandsanalyse** ist festzuhalten:

- Das Gebiet ist nutzungsstrukturell heterogen geprägt, wobei der Charakter der gewerblich-industriellen Funktion durch Recycling-, Produktions- und Logistikunternehmen überwiegt. Als der größte Lagevorteil ist die Erschließungssituation (Autobahn, Hafen, Industriebahn) anzusehen. Eine Vielzahl der Bestandsnutzer sind mit dem innenstadtnahen Gewerbestandort durchweg zufrieden und haben eine hohe Standorttreue. Eine wesentliche Prägung erfährt das Gebiet durch den Neuköllner Hafen, einer von drei Standorten Berlins.
- Entlang der Lahnstraße und an der Niemetzstraße befinden sich Wohngebäude in der Nähe zu produzierenden Gewerbebetrieben. Emissionsbelastungen für diese sensiblen Nutzungen gehen sowohl vom Gewerbe als auch vom hochbelasteten Straßenverkehr aus, was sich auch in der Unfallstatistik niederschlägt.
- Gering genutzte bzw. untergenutzte Liegenschaften stellen ein interessantes Entwicklungspotenzial dar (siehe Bauvoranfragen) Diese Potenzialflächen liegen gut erschlossen an der Naumburger Straße und der Lahnstraße. Hierbei kommt insbesondere den großformatigen Flächen des heutigen OBI-Standorts eine hohe Bedeutung für die Gebietsentwicklung zu, diese Liegenschaft in der Mitte des Gebietes nimmt eine Schlüsselrolle ein. Die Nutzung durch den OBI-Baumarkt stellt vor dem Hintergrund des Stadtentwicklungskonzeptes Wirtschaft 2030 (teilweise EpB-Gebiet) und des bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzeptes eine Fehlentwicklung dar, zumal die Pkw-Stellplatzfläche überdimensioniert ist.
- Aktuelle bzw. künftig absehbare Nutzungs- und Interessenkonflikte bestehen in den Aufwertungstendenzen aufgrund von Entwicklungsinteressen einiger Immobilieneigentümer\*innen, veranlasst durch das Wachstum Berlins und eine hohe Nachfrage nach Büroflächen. Diese stehen im direkten Widerspruch zur Ausweisung der EpB-Flächen und zu den Zielen des Bezirks nach Erhaltung von Produktion und handwerksorientierten Arbeitsstätten.
- Bis auf die öffentlichen Straßen befinden sich alle Liegenschaften in Privateigentum. Insofern liegen die Möglichkeiten der Steuerung im Bereich der Bauleitplanung und Baugenehmigung; physische Investitionen auf landeseigenen Flächen oder die Anwendung von Fördermitteln stehen nicht zur Diskussion.

## 4 Leitbild und Entwicklungsziele

In diesem Kapitel wird als Grundlage für die weiteren planerischen Aussagen ein Leitbild formuliert und es wird die künftige Entwicklung des Gewerbegebietes Naumburger Straße umrissen. Das Leitbild zeigt die aus bezirklicher Sicht **gewünschte Entwicklungsrichtung**, den künftigen Charakter des Standorts, seine Bezüge mit dem Umfeld und seine Funktion in der Stadt auf.

Das Leitbild folgt in seinem Selbstverständnis einer integrierten Betrachtung unter Berücksichtigung städtebaulicher, planungsrechtlicher und wirtschaftlicher Planungsziele und stellt damit die gemeinsamen Ziele der Stadtentwicklung und der bezirklichen Wirtschaftsförderung dar. Die einzelnen Entwicklungsziele geben eine gewisse Bandbreite der planerischen Inhalte wieder und beschreiben den Rahmen für die nachfolgenden Planungen.

Das Gewerbe- und Industriegebiet Naumburger Straße wird als ein **zukunftsorientierter Produktionsstandort weiterentwickelt**. Die Stärken des Standorts werden in seiner Lagegunst am Rand der Innenstadt, in der funktionierenden heterogenen Gewerbestruktur und in der guten Verkehrserschließung gesehen. Unter Berücksichtigung dieser Standortqualitäten sollen die vorhandenen Potenzialflächen künftig durch eine dem Standort angemessene Nutzungsdichte entsprechend ausgenutzt werden und im Sinne der Wachsenden Stadt Berlin zusätzliche Arbeitsplätze bieten. Die Erschließung über die Bundesautobahn, die Schienenanbindung der Industriebahn und den Wasserweg durch den Hafen Neukölln, bieten eine sich ergänzende Verkehrsinfrastruktur, wobei der Schwerpunkt im Modal Split der Berufspendler beim ÖPNV gesehen wird.

In den nachfolgenden Leitsätzen werden die Planungsziele im Einzelnen erläutert. Mit den hier **ausformulierten Entwicklungszielen** werden die Inhalte des Entwicklungs-/Handlungskonzepts umrissen.

### Leitsatz 1 Erhalt und Weiterentwicklung der gemischten gewerblich-industriellen Nutzungsstruktur

Die vorhandene historisch gewachsene Unternehmensstruktur mit überwiegend gewerblicher Produktion soll am Standort **gesichert und weiterentwickelt** werden. Insbesondere auch Lärm emittierende Funktionen wie Logistik, Recycling und industrielle Produktion sind für das Funktionieren der Innenstadt von Bedeutung und am Standort funktional erforderlich und langfristig etabliert. Dies wird auch zukünftig insbesondere im Kernbereich um den Hafen als zukunftsfähige Nutzungsstruktur angesehen. Der Gefahr einer Verdrängung dieser produzierenden Betriebe durch eine Aufwertung ist entgegenzuwirken.

Im Bereich der EpB-Ausweisung werden geeignete planerische Maßnahmen zur Sicherung der relevanten Funktionen ergriffen. Die großformatigen Liegenschaften in der Mitte des Untersuchungsgebietes sind für gewerblich-industrielle Nutzungen prädestiniert. Hier können Nachfrager mit hohen Bedarfen an Hallenstrukturen, Außenlager, Krananlagen und Ladeinfrastrukturen angeordnet werden. In der Nähe zum Hafen Neukölln bietet sich perspektivisch die



Nutzung als Tri-Modal-Port an (Straße-Schiene-Wasserweg). Die im zentralen Bereich vorherrschende öffentliche Straßenerschließung wird als ausreichend eingestuft und kann entwicklungsabhängig durch eine private Binnenerschließung ergänzt werden. Änderungen bei der Parzellierung bzw. hinsichtlich der Grundstückszuschnitte sind möglich. Tertiäre Funktionen wie Bürodienstleistungen und Bürobetriebe ohne Bezug zur Produktion sind nur untergeordnet und in geringem Anteil der Produktion nachgeordnet zulässig.

## Leitsatz 2 Verdichtungspotenziale und Lagegunst nutzen

Der Gewerbestandort Naumburger Straße unterliegt aktuell privatwirtschaftlich angetriebener Aufwertungs- und Verdichtungsinteressen. Die Entwicklungsabsichten werden unter Berücksichtigung der Interessen nachbarschaftlichen Nutzer, der bestehenden Gewerbe- und Industrieunternehmen und des öffentlichen Interesses an einer Verdichtung untergenutzter Flächen **abgewogen und gesteuert**. In einigen Fällen decken sich private und öffentliche Interessen der Verdichtung, dies betrifft insbesondere Potenzialflächen in gut erschlossenen Lagen. Hinsichtlich der Nutzungsintensivierung bieten sich insbesondere Stellplatzflächen, nicht überdeckte Lagerflächen und eingeschossige Lagerhallen an. Bei der Projektentwicklung werden der Schutz bestehender Wohnnutzungen sowie existierender Gewerbebetriebe berücksichtigt. Dieser Prozess wird vom Bezirk aktiv begleitet.

Bei den Entwicklungsvorhaben werden von den Akteuren zukunftsweisende Nutzungskonzepte erwartet, bei denen die bauliche Verdichtung eine Bereitstellung kostengünstiger Flächen für Handwerk und ertragschwache Gewerbebetriebe ermöglicht, um die gewünschte Nutzungsmischung zu erreichen.

## Leitsatz 3 Nutzungszonierung und bauliche Abschirmung herbeiführen

Die aus der historischen Entwicklung resultierenden nachbarschaftlichen Konflikte zwischen den unterschiedlichen Nutzungsarten werden über eine funktionale **Zonierung innerhalb der gewerblich-industriell genutzten Bereiche** minimiert. Bestimmte bauliche Neubaumaßnahmen sollen durch die Baukörperstellung eine abschirmende Wirkung entfalten. Geeignete Nutzungen, wie z. B. nicht störendes Geschossgewerbe und produktionsnahe Dienstleistungen an den Rändern und Übergangsbereichen zu sensiblen Nutzungen, wie z. B. Wohnnutzungen, sind hilfreich, um die negativen Auswirkungen von emittierenden Gewerbe- und Industriebetrieben zu minimieren. Hierfür ist in der Plandarstellung eine eigene Flächendarstellung verwendet. ("**Mehrgeschossige Gewerbefunktion zur Abschirmung produktionsnaher Büronutzung**")

Hinsichtlich der existierenden Wohnnutzung gilt der Bestandsschutz. Die vorhandene Wohnbebauung ist ein Zeugnis der städtischen Entwicklung und bietet Ansatzpunkte für die "gemischte Stadt der kurzen Wege".

#### Leitsatz 4 Städtebauliches Erscheinungsbild, öffentlichen Raum aufwerten

Das Gewerbe- und Industriegebiet Naumburger Straße präsentiert sich im Stadtraum mit heterogenen Nutzungen und **vielfältigen baulichen Strukturen** und Gebäudetypologien. Die Vielfalt der gewerblichen Nutzungen soll im Stadtbild, insbesondere durch die straßenbegleitende Bebauung, ablesbar sein. Das städtebauliche Erscheinungsbild zur Karl-Marx-Straße soll als "Visitenkarte" des Gewerbe- und Industriegebietes Naumburger Straße eine räumliche Schließung und Aufwertung durch attraktive Erdgeschossfunktion mit Besucherfrequenz erfahren.

Die **Eingangsbereiche** in das Gewerbegebiet Naumburger Straße (Straßenkreuzungen, Brücken oder Unterführungen) können zur Identität des Standorts beitragen. Städtebaulichen Mängeln und Konflikten, wie z. B. Unfallschwerpunkte, Lärmbelastungen aufgrund von Schwerlastverkehr, nachbarschaftliche Konflikte, Probleme bei der Ordnung und Sauberkeit im öffentlichen Raum, ist mit geeigneten baulichen und organisatorischen Maßnahmen entgegenzuwirken.

#### Leitsatz 5 Nachhaltiges Verkehrskonzept erarbeiten

Die verkehrlichen Belastungen und deren negative Auswirkungen werden aufgrund unterschiedlicher Faktoren zukünftig ansteigen. Grund hierfür sind das Wachstum Berlins und die positive demografische und wirtschaftliche Entwicklung sowie der neue Anschluss an die Bundesautobahn einerseits, aber auch die Nutzungsintensivierung und Verdichtung von Arbeitsstätten innerhalb des Untersuchungsgebietes andererseits. Zur Begegnung dieser negativen Folgen sind geeignete Maßnahmen zur **Verkehrsregulierung bzw. -lenkung** und zur Förderung der Sicherheit im öffentlichen Raum zu ergreifen. Im Rahmen einer Verkehrsstudie sollte geprüft werden, welche Maßnahmen geeignet sind und wie die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität für Fußgänger\*innen und Radfahrende im öffentlichen Raum aufgewertet werden kann. Im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzepts sind öffentliche und private Belange zu betrachten und abzuwägen, um dabei auch Lösungsmöglichkeiten der Pkw-Stellplatzversorgung für die Berufstätigen zu finden.

Im Zuge einer Verlegung der Schleuse nach Norden durch SenUVK und die geplante Nutzungsintensivierung der BEHALA entstehen neue Möglichkeiten der Güterlogistik. Um die Ziele des Stadtentwicklungsplan Verkehr des Landes Berlin optimal umzusetzen und eine politisch gewünschte Verlagerung des Güterverkehrs auf Wasser und Schiene zur Umsetzung zu bringen, kann zusammen mit IGB und BEHALA über die Erarbeitung eines integrierten und nachhaltigen Verkehrskonzepts für das Rahmenplangebiet nachgedacht und entschieden werden. (Stichwort "Verkehrswende")



## Leitsatz 6 Identität des Gebietes stärken

Als ein wichtiger und Identität stiftender Aspekt für das Gewerbe- und Industriegebiet Naumburger Straße wird die **Produktion und Handwerksfunktion** angesehen. Die Etablierung sogenannter kleingewerblicher und privat geführter Handwerksbetriebe unterstreicht die Funktion des Standorts als citynahes Gewerbegebiet und greift das Ziel der Wirtschaftsförderung zur Sicherung von Handwerk und Gewerbe auf. (Urbaner Standort mit Mischfunktion)

Die Baudenkmale und baugeschichtlichen Zeugnisse werden bewahrt und sachgerecht genutzt, um die Historie und Authentizität des Standortes erlebbar zu machen. Einen Beitrag dazu kann die Sanierungs- und Umbaumaßnahme des Hafens bzw. der Schleuse leisten. Aufgrund geringer öffentlicher Grün- und Freiflächen bestehen Möglichkeiten zur Aufwertung des öffentlichen Raums überwiegend im Straßenraum.

## Leitsatz 7 Nachhaltigkeit erreichen

Alle Baumaßnahmen der Standortentwicklung folgen den Zielen der nachhaltigen Stadtentwicklung durch sparsamen Umgang mit Grund und Boden, dem Ausstieg aus der Nutzung von Kohle und Öl zur Energiegewinnung und der Reduktion der CO<sup>2</sup>-Emission. Zu berücksichtigen sind **ökologische Maßnahmen** für alle Schutzgüter, insbesondere die Verbesserung des Stadtklimas und des Wasserhaushalts. (Dachbegrünungen, dezentrale Energieerzeugung z. B. über Photovoltaikanlagen) Es kann in Abstimmung zwischen den öffentlichen und privaten Akteuren geprüft werden, inwieweit ein energetisches Quartierskonzept geeignet ist, diese Ziele zu erreichen, um zur Nachhaltigkeit des Standortes beizutragen. Dazu zählen auch die Prüfung zukunftsfähiger Verkehrstechnologien, wie z. B. E-Mobilität oder Sharing-Konzepte, deren Umsetzung auf der Managementebene liegen und in Richtung Netzwerk adressiert sind.

## 5 Wirtschaftsflächenkonzeption

### 5.1 Zielkonzept: Räumliche Strategien

Der vorliegende Rahmenplan gibt dem Bezirk ein informelles Planwerk für die Gebietsentwicklung an die Hand und stellt eine vorbereitende Arbeit für ein ggf. folgendes bezirkliches Wirtschaftsflächenkonzept dar. Im Rahmenplan wird die räumliche Strategie der Entwicklung dargestellt. Er zeigt die strategische Zielrichtung auf und gibt in Form von Steckbriefen für Teilbereiche Empfehlungen und Hinweise für die planungsrechtliche Umsetzung. Darüber hinaus werden Hinweise zum **Ausschluss von bestimmten Nutzungen** gegeben, um einen Zielkorridor zu definieren, in dem sich auch heute noch nicht vorhersehbare Entwicklungsabsichten abbilden lassen.

Um die Möglichkeiten der Entwicklungsoptionen vergleichen und abwägen zu können, wurden zwei Varianten erarbeitet und mit den Verwaltungsvertreter\*innen sowie mit den Akteuren vor Ort diskutiert. Dabei gab es insbesondere hinsichtlich der Gliederung von Teilbereichen, für die die "Steckbriefe" erarbeitet wurden, unterschiedliche Möglichkeiten. Die separate Ausweisung und planerische Betrachtung des Teilbereichs "Neuköllner Tor" am S-Bahnhof Neukölln wurde intensiv diskutiert. Im Ergebnis verständigten sich die Beteiligten darauf, diesen Bereich zusammen mit dem zwischen Karl-Marx-Straße und Naumburger Straße gelegenen Block als einen zusammenhängenden Planungsbereich zu begreifen.

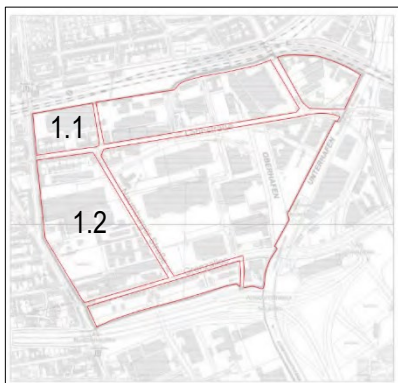
Die Abgrenzung der Teilbereiche sieht eine Gliederung in Teilbereiche vor, für die jeweils eine gebietstypische Charakteristik entwickelt wird.

- 1.1 "Neuköllner Tor"
- 1.2 "Block zwischen Karl-Marx-Straße und Naumburger Straße"

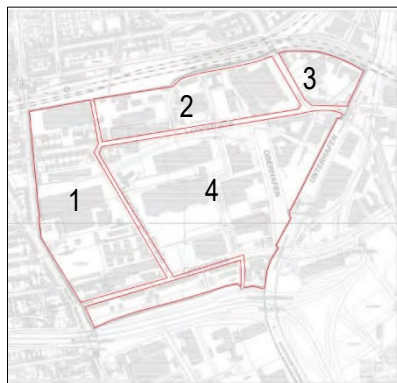
oder Variante

- 1 "Gesamtbereich entlang der Karl-Marx-Straße"
- 2 "Nördlich der Lahnstraße"
- 3 "Niemetzstraße/Neuköllner Schifffahrtskanal"
- 4 "Industrieller Kernbereich mit Hafen"

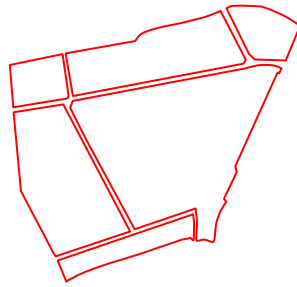
Var 1



Var. 2



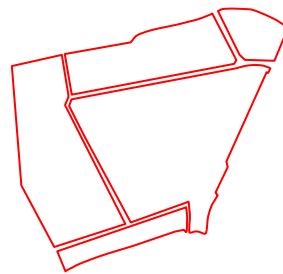
Abwägung der beiden Varianten:



#### Variante 1

Der Bereich "Neuköllner Tor" am S-Bahnhof Neukölln verfügt über eine besondere Lage und kann ggf. zu einem Standort mit urbanem Charakter entwickelt werden.

Der Block südlich der Lahnstraße wird stärker gewerblich-produzierend geprägt entwickelt.



#### Variante 2

Entlang der Karl-Marx-Straße wird der Stadtraum als zusammenhängend begriffen und mit urbanen Funktionen entwickelt. Dabei können unterschiedliche Nutzungen durch Zonierung eine urbane und gewachsene Nachbarschaft eingehen.

Für diese beiden möglichen Zonierungen wurden Entwicklungsvarianten für die künftigen Nutzungen erarbeitet.

Neben dem westlichen Teil des Bearbeitungsgebietes kommt dem zentral gelegenen Bereich mit den Grundstücken Lahnstraße 33A/Naumburger Straße 33, Lahnstraße 33 und Grenzallee 100 (heutige Baumarkt-Fläche OBI) eine hohe Bedeutung zu. Diese Liegenschaften sind aufgrund ihrer Größe und Lage gebietsprägend und strategisch sehr bedeutend für die Gesamtentwicklung. Sie bilden durch die EpB-fremde Nutzung und die geringe Bebauungs- und Nutzungsdichte das größte Verdichtungs- und Veränderungspotenzial ab.

Der Rahmenplan ist auf eine für die Bestandsbetriebe des produzierenden Gewerbes und deren langfristigen Erhalt am Standort verträgliche Folgenutzung ausgerichtet. In den beiden Entwicklungsvarianten sind folgende Gewerbetypologien enthalten (Nutzungsarten entsprechen nicht den BauNVO-Kategorien)

- **"Gewerbliche und industriell-gewerbliche Nutzung"** (dunkelgrau)

Hier sind industriell produzierende und verarbeitende Funktionen mit hohen Flächenbedarfen (auf großformatigen Grundstücken) z. B. mit hohem Aufkommen an Verkehrslogistik, Lagerflächen für Schüttgut und Container, teilweise emittierendem Charakter vorgesehen. Es gibt einen engen Bezug zum Hafen mit Umschlag- und Lagerfunktion sowie zur Industriebahn und Autobahn. Hinsichtlich der Bebauung sind Hallen, produktionsbezogene Verwaltungseinrichtungen und offene Lager und Container vorherrschend. Ein 24-h-Betrieb ist möglich.

- **"Nicht störende gewerbliche Nutzung"** (hellgrau)

Diese Flächen beinhalten Handwerk, produzierendes Gewerbe ohne störende Emissionen oder störendes Verkehrsaufkommen sowie gestapeltes

Gewerbe (Geschossgewerbe) mit Forschung etc. Die Bebauungsstruktur ist offen, in Teilen mehrgeschossig und wird auch durch Hallen, Lagerflächen sowie Stellplätze geprägt.

- **"Mehrgeschossige Gewerbefunktion"** (Schraffur)

Als Abschirmung zu der bestehenden Wohnnutzung ist es erforderlich, geeignete städtebauliche Pufferbereiche vorzusehen. Die Abschirmung soll durch Baukörper mit einer geschlossenen Bauweise erfolgen, z. B. mit mehrgeschossigen Gewerbebauten für Büro, Forschung, Dienstleistung etc. In den Erdgeschossen sind gewerbliche Funktionen teilweise mit Publikumsverkehr möglich.







- **"Gemische Nutzungen mit hoher Dichte"** (ockerfarben)

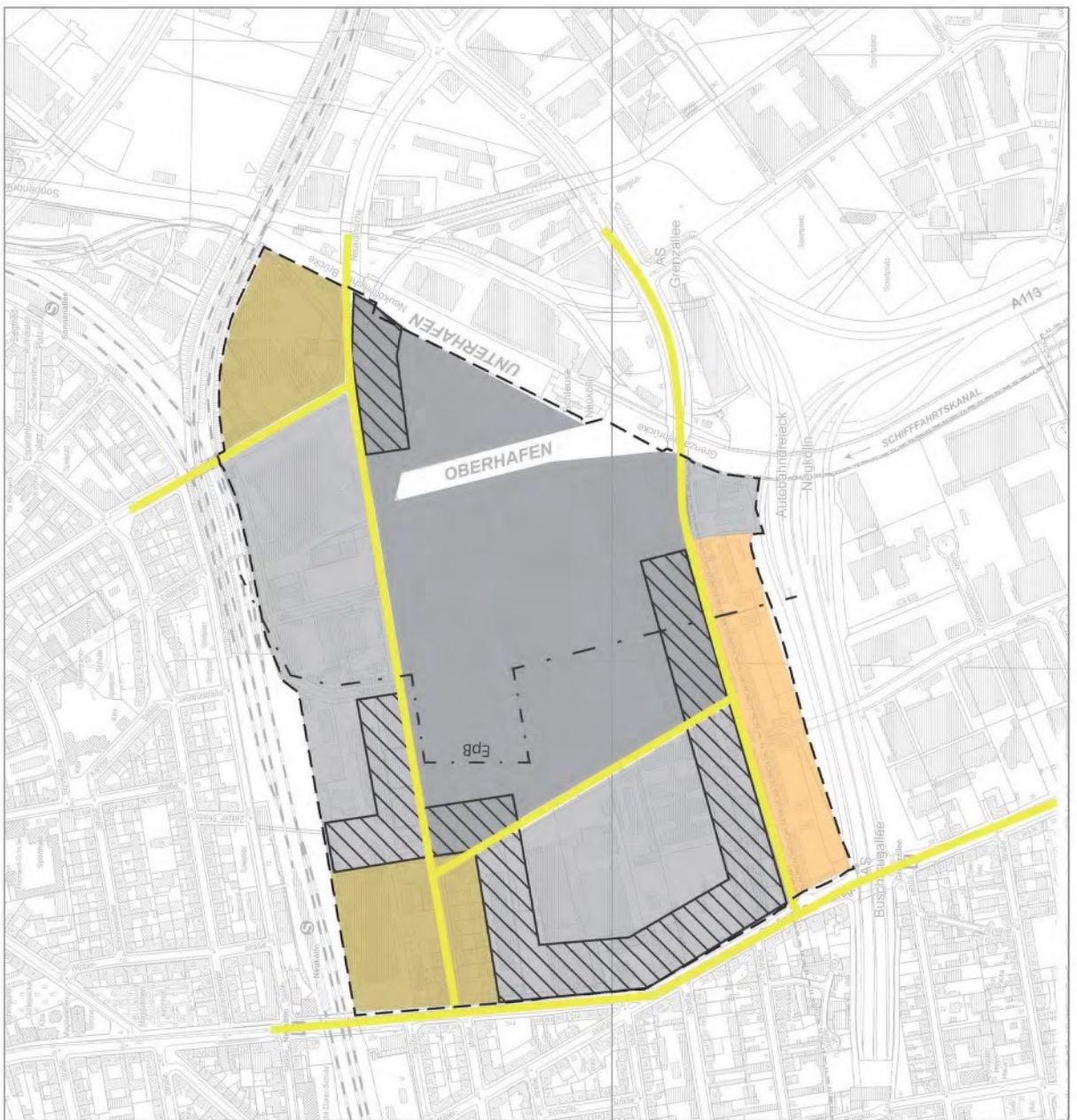
Der hohen Erschließungsqualität folgend werden die Bereiche zentraler Lage als Standorte verdichteter gemischt-gewerblicher Nutzung entwickelt. Vorhandene Gewerbenutzer können sich weiter entwickeln, wobei großflächiger Einzelhandel nicht vorgesehen ist. Die Nutzungsdichte ist hoch, der Straßenraum in Richtung Karl-Marx-Straße soll durch geschlossene Baustrukturen ausgebildet werden und kann in den Erdgeschossen kleinformige Einzelhandels- und Dienstleistungsfunktionen aufnehmen.

- **"Wohnnutzung und Wohnergänzungsfunktion"** (beige)

Hierbei handelt es sich um Bestandsnutzungen, deren Nachverdichtungspotenziale ausgeschöpft werden können.

### Rahmenplan Variante 1

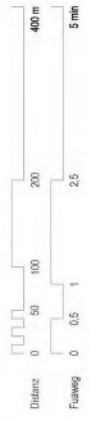
-  gewerbliche und industrie-gewerbliche Nutzung
-  nicht störende gewerbliche Nutzungen
-  mehrgeschossige Gewerbefunktion zur Abschirmung, produktionsnahe Büronutzung
-  Gemischte Nutzung mit Bestandswohnen, Büro und gewerblichen Nutzungen, tw. Einzelhandel
-  Wohnnutzung
-  EpB Grenze des EpB (Fläche 24 Südring)



### Städtebaulicher Rahmenplan Naumburger Straße






Stand 28.01.2021

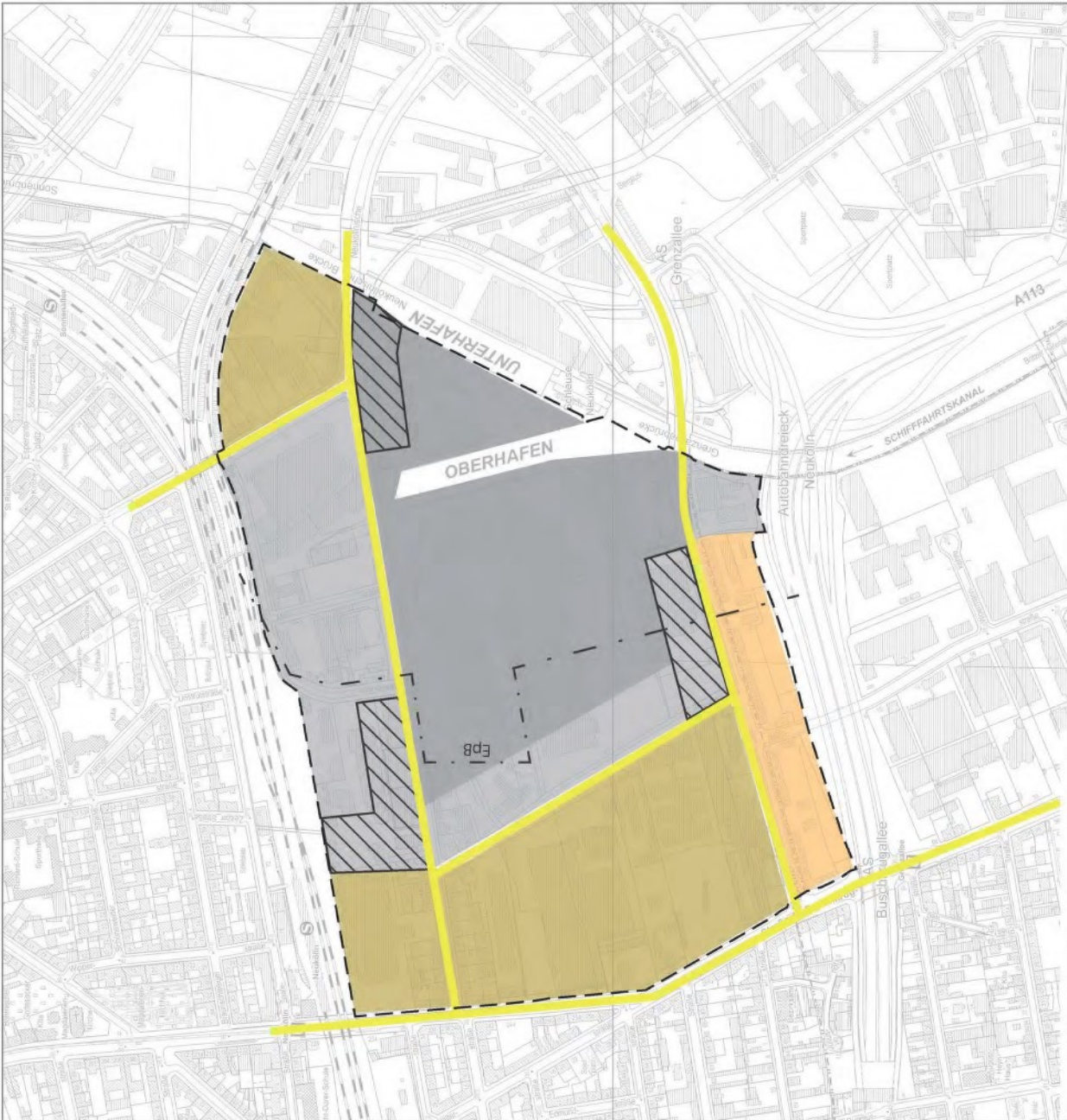
Maßstab 1:5.000 (im Original DIN A3)





## Rahmenplan Variante 2

-  gewerbliche und industrie-gewerbliche Nutzung
-  nicht störende gewerbliche Nutzungen
-  mehrgeschossige Gewerbefunktion zur Abschirmung, produktionsnahe Büronutzung
-  Gemischte Nutzung mit Bestandswohnen, Büro und gewerblichen Nutzungen, tw. Einzelhandel
-  Wohnnutzung
-  EpB  
Grenze des EpB (Fläche 24 Südring)



## Städtebaulicher Rahmenplan Naumburger Straße

Stand 28.01.2021

Maßstab 1:5.000 (m Original DIN A3)



**Planergemeinschaft**

Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG | Lietzenburger Str. 44 | 10789 Berlin

## 5.2 Auswahl der Vorzugsvariante und Handlungsansätze für Teilbereiche in Steckbriefen

Um im Untersuchungsgebiet insgesamt ein breites Nutzungsspektrum zu entwickeln, wird für das weitere Vorgehen die **Variante 2 favorisiert**, welche auf den Flächen zwischen der Naumburger Straße und der Karl-Marx- Straße eine gemischte Nutzungsstruktur mit Bestandswohnen, Büro, gewerblichen Nutzungen sowie in untergeordnetem Umfang auch Einzelhandel ermöglicht. Mit der Entscheidung zugunsten der **"Gemischten Nutzung mit Bestandswohnen, Büro, gewerblichen Nutzungen und kleinteiligen Einzelhandel"** wird auf die bestehende sensible Wohnfunktion und Schulungsangebote reagiert. Gleichzeitig kann das städtebauliche Entwicklungsziel – Aufwertung der baulich räumlichen Fassung der Karl-Marx-Straße – umgesetzt und die begonnene Entwicklung im Kreuzungsbereich Karl-Marx-Straße/Grenzallee auch auf den nördlichen Teilflächen fortgesetzt werden.

Die Diskussion, ob es sich bei den für Mischnutzung vorgesehenen (ockerfarbenen) Flächen um **Mischgebiete oder Urbane Gebiete** handelt wurde im Zuge der Rahmenplanung geführt, jedoch noch nicht abgeschlossen. Diese beiden Entwicklungsrichtungen werden als möglich bzw. angemessen angesehen. Die Ausrichtung sollte vorhabenbezogen und in Orientierung an den Bestand, der entstehenden Vor- und Nachteilen für die Bestandsnutzer und ihre weiteren Entwicklungsabsichten, erfolgen. Unabhängig vom Nutzungsspektrum ist es das Ziel, die vorhandenen Gewerbebetriebe zu erhalten und in ihrer Entwicklung zu unterstützen. Die ausgewählte Variante 2 sichert das vorhandene produzierende Gewerbe und ist gleichzeitig geeignet, produktionsnahe Dienstleistungs- und Büronutzung in dem Gebiet zu integrieren. Damit wird vor allem den Wünschen der Bestandsunternehmen entsprochen.

Priorität für die Gewerbetreibenden vor Ort, für die Verwaltung (Stadtentwicklungsamt und Wirtschaftsförderung) sowie für die politischen Gremien hat der Erhalt der Gewerbe- und Industriebetriebe bzw. der ansässigen Unternehmensstruktur. Maßnahmen bzw. Bauvorhaben, die die Funktion der ansässigen Betriebe beeinträchtigen könnten, sollen soweit wie möglich eingeschränkt werden. Dementsprechend wird östlich der Naumburger Straße eine **gewerbliche bzw. industriell-gewerbliche Nutzung** festgeschrieben. Sensible Nutzungen, wozu auch selbständige Bürogebäude ohne Produktionsbezug und/oder Hotelnutzungen zählen, sollen auf Flächen in Randlage beschränkt werden.

Mit den nachfolgend definierten Teilbereichen erfolgt eine übersichtliche Darstellung der Planungssituation hinsichtlich ihrer Entwicklungsziele aus bezirklicher Sicht sowie in den anschließenden Steckbriefen eine tabellarische Zusammenstellung der Planungsergebnisse.

- 1 "Neuköllner Tor und Bereich zwischen Karl-Marx-Straße und Naumburger Straße"
- 2 "Nördlich der Lahnstraße"
- 3 "Niemetzstraße/Neuköllner Schifffahrtskanal"
- 4 "Industrieller Kernbereich mit Hafen"

## Beschreibung Teilbereich 1

- Mit dieser Variante werden die bereits laufenden Bauprojekte an der Karl-Marx-Straße und an der Grenzallee mit dem Ziel der Verdichtung und Nutzungsintensivierung aufgegriffen und in der Nachbarschaft sinnvoll fortgeführt. Gleichzeitig wird ein breiteres Nutzungsspektrum ermöglicht. Dieses reicht von verdichteten Geschäftsgebäuden mit Gewerbenutzungen bis kleinteiligem Einzelhandel im EG. Ebenso vorstellbar sind Anlagen für kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke.
- Begründung für die Auswahl der Variante 2: Die Entscheidung für die Variante 2 (im Plan mit einer einheitlich mischgenutzten Fläche "ockerfarben" dargestellt) wurde getroffen, da keine städtebaulichen Gründe für eine abweichende Behandlung der beiden Bereiche nördlich und südlich der Lahnstraße vorliegen. Die gewünschte Abschirmung zwischen Wohnfunktion und emittierendem Gewerbe kann durch diese Variante in gleicher Weise wie bei Variante 1 erfolgen. Eine abschirmende Bebauung kann in einer nächsten Planungsstufe im Anschluss an die derzeitigen Nutzungsüberlegungen städtebaulich z.B. durch eine geschlossene Bauweise verfolgt werden oder innerhalb der ockerfarbenen mischgenutzten Fläche umgesetzt werden.
- Die städtebauliche Fassung der Karl-Marx-Straße ist eines der langjährig verfolgten bezirklichen Planungsziele. Durch die laufende Baumaßnahme Karl-Marx-Straße 283 (Hotelneubau) erfolgt aktuell die baulich räumliche Fassung des Kreuzungsbereiches Karl-Marx-Straße/Grenzallee. Insbesondere die untergenutzte Liegenschaft Karl-Marx-Straße 267 (Autowaschanlage) soll aktiviert werden (Bauhöhe anlog dem Umfeld, in Berliner Traufhöhe). Das größte Potenzial stellt mittel- bis langfristig die ehemalige Sportplatzfläche (Karl-Marx-Allee 269) dar, die gegenwärtig noch als temporärer Standort zur Unterbringung für Geflüchtete genutzt wird. Als Nachnutzung ist eine Neubebauung mit Geschossgewerbe ("Berliner Gewerbehof") vorstellbar.
- Die gute ÖPNV-Erschließung ist zu nutzen und in fußläufiger Erreichbarkeit der S- und U-Bahnhöfe ist eine angemessene Nutzungsdichte bzw. Arbeitsstättendichte anzustreben.
- Die Erdgeschosse entlang der Karl-Marx-Straße bieten Potenzial für gewerbliche Dienstleistungen mit Besucherfrequenz.
- In der Tiefe der Grundstücke (Blockmitte) existieren gewerbliche und produzierende Funktionen, die ggf. erweitert werden können (Handwerk).

## Beschreibung Teilbereich 2

Der Bereich nördlich der Lahnstraße unterliegt im StEP Wirtschaft 2030 teilweise (im östlichen Abschnitt) der EpB-Ausweisung und ist vorrangig der Gewerbefunktion mit dem produzierenden Sektor und ergänzenden Funktionen produktionsnaher Dienstleistungen vorbehalten. Außerhalb der EpB-Auswei-

sung (zum Grundstück des heutigen Neuköllner Tor hin) soll im Falle der Neubebauung eine abschirmende Funktion durch mehrgeschossige Gewerbefunktion die negativen Auswirkungen durch die bestehenden Gewerbebetriebe minimieren. Das heutige heterogen funktionierende, aber gut funktionierende Gebiet soll als Standort für Handwerk und Produktion weiterentwickelt werden. Die baulichen Entwicklungsziele sind:

- Vorrangige Nutzung durch Geschossgewerbe insbesondere in den Übergangsbereichen zu benachbarten sensiblen Nutzungen wie z. B. Wohnen
- die Weiterentwicklung der Hallenstruktur mit ergänzenden Verkehrs- und Lagerflächen
- Fortführung der straßenbegleitenden mehrgeschossigen Bebauungsstruktur entlang der Lahnstraße

#### Beschreibung Teilbereich 3

Der kleinformatige Standort wird von allen Seiten durch Verkehrsstrassen begrenzt, ist von zwei Seiten verkehrlich erschlossen und unterliegt planungsrechtlich der EpB-Ausweisung im StEP Wirtschaft. Sein künftiges Nutzungsprofil wird in einer **gemischt genutzten Gewerbestruktur** gesehen, wobei Erhöhungen bei der Nutzungsdichte möglich sind. Die gewerbliche Struktur kann sowohl Kfz-orientierte Dienstleistungen, Transport, Lager und Logistik als auch handwerkliche Funktionen umfassen. Interessant hierfür ist die Nähe zum Hafen und Interdependenzen zu den sich dort entwickelnden Nutzungen. Die Wohnnutzung findet als Bestandsnutzung Berücksichtigung. Weitere Wohnfunktion oder andere lärm-/emissionssensible Nutzungen sollen hier nicht etabliert werden.

#### Beschreibung Teilbereich 4

Der Kernbereich des Rahmenplangebietes, zwischen Naumburger Straße und dem Hafen Neukölln (OBI-Areal), soll sich aufgrund seiner ausgezeichneten infrastrukturellen Verkehrserschließung mit dem Hafen und durch die Anbindung der Industriebahn gewerblich-industriell weiterentwickeln.

Die beiden Varianten unterscheiden sich in diesem Teilbereich bzgl. des östlich entlang der Naumburger Straße befindlichen Streifens. In Variante 1 wäre der dunkelgraue Bereich mit industriell- gewerblicher Produktion über die EpB- Grenze hinweg bis an die Naumburger Straße geführt und damit wäre der EpB-Bereich vergrößert worden. In einer Abwägung zwischen den erkennbar begrenzten Erweiterungsbedarfen für zusätzliche innerstädtische Flächen dieser Art auf der einen Seite und der wachsenden Nachfrage nach Standorten für mehrgeschossige gewerbliche Nutzungen mit geringerer Störintensität auf der anderen Seite wurde Variante 2 der Vorzug gegeben.

Diese Entscheidung berücksichtigt auch mit den von den Grundstückseigentümern verfolgten Interessen. Die produzierenden Betriebe werden nicht in ihrer Existenz gefährdet und der Eigentümer des derzeit durch einen Baumarkt ge-

nutzten Grundstücks erhält die Option für eine wirtschaftlich auch für ihn attraktive Weiterentwicklung. Ein solcher Anreiz wird als zielführend angesehen, um die gewünschte Transformierung von der Fehlnutzung der Fläche in Form eines Baumarktes hin zu einem produzierenden Gewerbestandort zu erreichen.


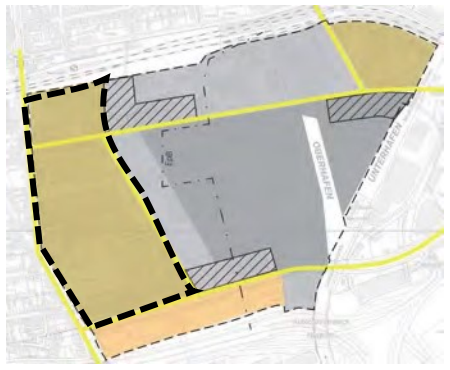
Parallel zur Naumburger Straße sind nicht störende Gewerbenutzungen, vorzugsweise in Geschossbauweise, vorgesehen, um mögliche Emissionen aus dem hafennahen Bereich abzuschirmen. Die großformatigen Grundstücke sind gut geeignet, **Gewerbe- und industriell produzierende Betriebe** zu beherbergen. Ggf. werden in Abhängigkeit zu den jeweiligen betrieblichen Erfordernissen neue Grundstückszuschnitte bzw. ergänzende private blockinterne Erschließungen erforderlich.

Die Blockecke an der Kreuzung Grenzallee/Naumburger Straße kann baulich akzentuiert werden. Hier und parallel zur Grenzallee ist eine mehrgeschossige straßenbegleitende Bebauung in Berliner Traufhöhe geeignet, eine Abschirmung für die südlich angrenzende Wohnnutzung zu bieten.




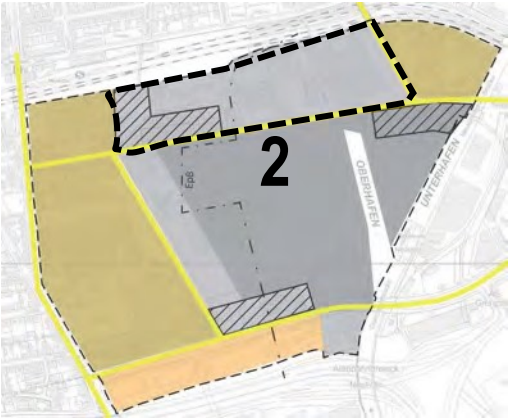
## Steckbrief 1

### "Neuköllner Tor und Bereich zwischen Karl-Marx-Straße und Naumberger Straße "

<p>Vorliegende Planungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorbereitende Bauleitplanung, FNP: Gemischte Baufläche M1 mit Einzelhandelskonzentration beidseitig der Karl-Marx-Straße, Gemischte Baufläche M2 im weiteren Verlauf der Lahnstraße</li> <li>- Verbindliche Bauleitplanung: Baunutzungsplan: reines Arbeitsgebiet, Baustufe 6, BMZ 8,4, B-Pläne in Aufstellung: XIV-B5 (2), 8-85B (östliche Teilfläche)</li> <li>- Zentren- und Einzelhandelskonzept (ZEHK): ZEHK sieht die Reduzierung Zentraler Funktion und den Abbau des großflächigen EH vor</li> <li>- Verbindliche Bauleitplanung: Baunutzungsplan: reines Arbeitsgebiet, Baustufe 6, BMZ 8,4, teilw. B-Plan XIV-24 (Industriegebiet), B-Pläne in Aufstellung: 8-3, 8-6</li> <li>- Planungs-/Entwicklungsziele des Immobilieneigentümers Neuköllner Tor: Kurzfristige Verlängerung der bestehenden Mietverträge, mittel-langfristige städtebauliche Neuordnung im Falle der Nutzungsaufgabe des Einzelhandelsstandortes, die überwiegenden Entwicklungsabsichten beinhalten Büro-/Dienstleistungsfunktion</li> </ul>	 <p>FNP</p>
<p>Bezirkliche Zielvorstellungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebietscharakter: "Nachhaltiger gemischt-gewerblicher Standort in zentraler Lage"</li> <li>- Nutzungstyp nach BauNVO: Mischgebiet (MI) oder Urbanes Gebiet (MU)</li> <li>- Erscheinungsbild Teilfläche "Neuköllner Tor": Geschossbauweise mit dominierender Gewerbefunktion, urbane und ökologisch orientierte Nutzungsstruktur für Gewerbe- und Bürofunktion (letztere nur ohne Dienstleistungen, allenfalls untergeordneter Publikumsverkehr), teilweise eingestreuter (nicht großflächiger) Einzelhandel im EG möglich, im Falle der Aufgabe der Einzelhandelsnutzung ist eine gemischte Nutzung mit untergeordneter, über den Bestand hinausgehende Wohnnutzung denkbar</li> <li>- Erscheinungsbild Teilfläche zwischen Karl-Marx-Straße und Naumberger Straße: Straßenbegleitende Blockbebauung an der Karl-Marx-Straße und Lahnstraße, keine weitere Wohnungsentwicklung über das Wohnen im Bestand hinaus, Verdichtung unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten (CO<sup>2</sup>-Neutralität, regeneratives Energiemanagement, Mobilitätskonzept), Parzellierung kleinteilig, "Berliner Block" bzw. Orientierung der künftigen Bauhöhe an aktuellen Bauvorhaben</li> <li>- Dichtewerte GFZ bis max. 3,0; Grundflächenzahl (GRZ) bis max. 0,8,</li> <li>- "Berliner Traufhöhe", in Teilbereichen z.B. nahe S-Bahnhof hoch verdichtet</li> </ul>	 <p>Rahmenplanung Naumberger Straße, 2020</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>gewerbliche und industrie-gewerbliche Nutzung</li> <li>nicht störende gewerbliche Nutzungen</li> <li>mehrgeschossige Gewerbefunktion zur Abschirmung, produktionsnahe Büronutzung</li> <li>Gemischte Nutzung mit Bestandswohnen, Büro und gewerblichen Nutzungen, tw. Einzelhandel</li> <li>Wohnnutzung und Wohnergänzungsnutzung</li> <li>EpB Grenze des EpB (Fläche 24 Südring)</li> </ul>

<p>+ Geeignete Nutzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Handwerk, Produktionsbetriebe, Verwaltung, Produktionsorientierte Bürodienstleistungen (nur ohne Endverbraucherbezug)</li> <li>- Vereinzelt eingestreute, kleinteilige Gastronomie und Einzelhandelsbetriebe im EG, soziale Versorgungseinrichtungen</li> </ul> <p>- Nicht geeignete Nutzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hotel- und Beherbergungsgewerbe, Büro-/Dienstleistungen</li> <li>- großflächiger Einzelhandel</li> <li>- den Wohnbestand störendes Gewerbe</li> <li>- Industrie/Produktion</li> </ul> <p>- emissionsempfindliche Nutzungen wie Wohnfunktion</p> <p>- Nutzungen mit hohem Kfz-Aufkommen bei ausschließlicher Erschließung von der Karl-Marx-Straße wird aufgrund der Auswirkungen auf die K- M-S nicht zugestimmt</p>	
<p>Voraussichtliche Entwicklungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nicht bekannt</li> </ul>	
<p>Maßnahmen, Hinweise und Empfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufstellung qualifizierter B-Pläne anlassbezogen aufgrund beabsichtigter Vorhaben (Sicherung Art und Maß der Nutzung)</li> <li>- Anpassung des ZEHK</li> </ul>	

## Steckbrief 2 "Nördlich der Lahnstraße"

<p>Vorliegende Planungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorbereitende Bauleitplanung FNP: Gewerbe- und Industrienutzung StEP Wirtschaft 2030: östliche Teilfläche im EpB/Entwicklungs-konzept für den produktionsbezogenen Bereich, BMZ 8,4 B-Pläne in Aufstellung: 8-85 B und 8-79 B,</li> <li>- Planungs-/Entwicklungsziele der Immobilieneigentümer sind teil-weise bekannt, z.B. Erweiterungsbedarfe, Nachverdichtung im Bereich von Bestandsnutzungen, Konkrete Entwicklungsprojekte siehe Bauvorhaben und Bauvor-anfragen bzw. Genehmigungen.</li> </ul>	 <p>FNP</p>
<p>Bezirkliche Zielvorstellungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebietscharakter: "Standort für Handwerk und produzierende Gewerbebetriebe"</li> <li>- Nutzungstyp nach BauNVO: Gewerbegebiet</li> <li>- Erscheinungsbild: Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude begleitend zur Lahnstraße und an den Übergängen zu sensiblen Nachbarnutzungen mit geschlossenen Baukörpern bzw. in Ge-schossbauweise ("Berliner Traufhöhe"), zur S-Bahn und im Blockinnenbereich Hallenstruktur mit Ver-kehrs- und Lagerflächen</li> <li>- Parzellierung bleibt am Bestand orientiert</li> <li>- Ausschluss insbesondere für sensible neue Nutzungen, großflä-chiger Einzelhandel, reine Büro- und Verwaltungsfunktion ohne Produktionsbezug außerhalb des schraffierten Bereiches</li> <li>- Dichtewerte GFZ bis max. 2,4, GRZ bis max. 0,8</li> </ul> <p>+ Geeignete Nutzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Handwerk, produzierende Gewerbebetriebe und produktionsnahe Bürodienstleistungen (nur ohne Endverbraucherbezug),</li> <li>- Lager, Logistik, Distribution, KFZ- orientiertes Gewerbe</li> <li>- Büro und Verwaltung (ohne Endverbraucher-Kundenver-kehr) im schraffierten Bereich EG teilweise, nur untergeordnet mit Service- und Kunden frequenz, Geschossgewerbe</li> </ul> <p>- Nicht geeignete Nutzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einzelhandel,</li> <li>- Wohnfunktion oder andere sensible Nutzungen</li> <li>- emittierende und das Wohnen störende Gewerbebe-triibe an den Randbereichen in der Nähe zum Wohnen</li> <li>- Industrie/Produktion</li> <li>- Dienstleistungsbetriebe mit Ausrichtung an Endverbraucher</li> </ul>	 <p>Rahmenplanung Naumburger Straße, 2020</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ gewerbliche und industrie-gewerbliche Nutzung</li> <li>■ nicht störende gewerbliche Nutzungen</li> <li>▨ mehrgeschossige Gewerbefunktion zur Abschirmung, produktionsnahe Büronutzung</li> <li>■ Gemischte Nutzung mit Bestandswohnen, Büro und gewerblichen Nutzungen, tw. Einzelhandel</li> <li>■ Wohnnutzung und Wohnergänzungsnutzung</li> <li>— EpB — Grenze des EpB (Fläche 24 Südring)</li> </ul>

Voraussichtliche Entwicklungshemmnisse

- nicht bekannt

Maßnahmen und strukturelle Hinweise und Empfehlungen

- Ggf. Planinhaltsänderung der eingeleiteten B-Pläne



## Steckbrief 3 "Niemetzstraße/Neuköllner Schifffahrtskanal"

<p>Vorliegende Planungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorbereitende Bauleitplanung: FNP: Gewerbliche Baufläche StEP Wirtschaft 2030: EpB/Entwicklungskonzept für den produktionsbezogenen Bereich</li> <li>- Verbindliche Bauleitplanung: Baunutzungsplan: reines Arbeitsgebiet, Baustufe 6, BMZ 8,4 B-Plan in Aufstellung: 8-79 B; letzter Aufstellungsbeschluss von 2018</li> <li>- Planungs-/Entwicklungsziele der unterschiedlichen Immobilieneigentümer sind nicht bekannt</li> </ul>	 <p>FNP</p>
<p>Bezirkliche Zielvorstellungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebietscharakter: "Gemischt-gewerblicher Standort mit hoher Nutzungsintensität"</li> <li>- Nutzungstyp nach BauNVO: Urbanes Gebiet (MU)</li> <li>- Erscheinungsbild: offene und geschlossene Geschossbauweise mit Handwerk, Gewerbe- und Bürofunktion, Wohnungsbestand, Straßenbegleitende Bebauung/Blockschließungen an der Lahnstraße und Niemetzstraße ("Berliner Traufhöhe")</li> <li>- Parzellierung kleinteilig, ggf. mit straßenbegleitender Bebauung zur Raumbildung entlang der Lahnstraße</li> <li>- Ausschluss insbesondere: zentren- und nahversorgungsrelevanter Einzelhandel, Neuentwicklung von Wohnfunktion (Wohnen im Bestand erhalten)</li> <li>- Dichtewerte GFZ 2,0 bis max. 3,0; Grundflächenzahl (GRZ) bis max. 0,8</li> </ul> <p>+ Geeignete Nutzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Handwerk, Gewerbe, Lager, Logistik, Kfz-Handel und Kfz-Dienstleistungen, Verwaltung und produktionsorientierte Bürodienstleistungen ohne Endverbraucher-Kundenverkehr</li> </ul> <p>- Nicht geeignete Nutzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- den Wohnbestand störendes Gewerbe</li> <li>- Industrie/Produktion</li> <li>- neue Wohnnutzung, zentren- und nachversorgungsrelevanter Einzelhandel</li> </ul> <p>- Dienstleistungen mit Hauptausrichtung an Endverbraucher</p>	 <p>Rahmenplanung Naumburger Straße, 2020</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>gewerbliche und industrie-gewerbliche Nutzung</li> <li>nicht störende gewerbliche Nutzungen</li> <li>mehrgeschossige Gewerbefunktion zur Abschirmung, produktionsnahe Büronutzung</li> <li>Gemischte Nutzung mit Bestandswohnen, Büro und gewerblichen Nutzungen, tw. Einzelhandel</li> <li>Wohnnutzung und Wohnergänzungsnutzung</li> <li>EpB Grenze des EpB (Fläche 24 Südring)</li> </ul>
<p>Voraussichtliche Entwicklungshemmnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine Angaben</li> </ul>	
<p>Maßnahmen und strukturelle Hinweise und Empfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- B-Plan-Aufstellung 8-79B ist ausreichend (bisherige Planungsziele: MI (bei Wohnbestandsgrundstücken)/GE ; ggf. Planinhaltskonkretisierung und Einschränkung/Ausschluss einzelner Nutzungen im weiteren Verfahren</li> </ul>	

## Steckbrief 4 "Industrieller Kernbereich mit Hafen"

### Vorliegende Planungen

- Vorbereitende Bauleitplanung  
Darstellungen FNP: Gewerbliche Baufläche, sowie gemischte Baufläche M2 (nur nordwestlicher Teilbereich)"  
StEP Wirtschaft 2030: teilweise EpB/Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich
- Verbindliche Bauleitplanung: B-Plan XIV-24, Industriegebiet GI, (festgesetzt 1966), B-Pläne in Aufstellung: B-Plan 8-79 B; XIV-24-1 (u. a. SO Baumarkt)  
Baanutzungsplan: Reines Arbeitsgebiet
- Übergeordnete Planungen  
Infrastrukturplanung:  
Verlegung der Schleuse nach Norden, Anpassung Kaimauer an Nutzerbedarfe, evtl. Zuschütten des Unterhafens zur Gewinnung von Lagerflächen
- Bauanfragen mehrerer Immobilieneigentümer mit dem Ziel der Errichtung von Bürogebäuden, Expansionsinteresse einzelner Bestandsunternehmer



FNP

### Zielvorstellungen

- Gebietscharakter: "Gewerbe- und Industriell-Gewerbliche Nutzung" Standort für emittierende Unternehmen unter Ausnutzung der Erschließungspotenziale Hafen Neukölln und Industriebahn"
- Straßenbegleitend in der Nähe sensibler Nachbarnutzungen: soll ein Lärmschutz durch geschlossene Baustruktur bzw. Geschossbauten als Abschirmung entstehen.
- Erscheinungsbild: Gewerbliche Baustruktur mit starker Prägung durch Transport- und Güterverkehr mit Recycling, Lager, Logistik, Handwerk, Produktionsbetrieben. An den Randbereichen als Übergang zu sensiblen Nachbarnutzungen Anordnung geschlossener Baukörper und Geschossgewerbe. Großformatige Parzellierung unter Berücksichtigung erforderlicher Wenderadien, Aufstellflächen, Außenlager. Hoher Versiegelungsgrad möglich.
- Ausschluss insbesondere: jede Form sensibler Nutzungen oder Gewerbefunktion mit Besucherverkehr.
- Dichtewerte im Kern: BMZ 10,0/8,4 (wie BNP...), straßenbegleitend: GFZ 2,0 bis max. 3,0; Grundflächenzahl (GRZ) bis max. 0,8 ("Berliner Traufhöhe")

### + Geeignete Nutzungen:

#### Im Kernbereich des Blockes

- Handwerk, Produktion, Lager, Logistik, Recycling, Abfallentsorgung, Baustoffverwertung, Baugewerbe, Energieversorgung

#### Straßenbegleitend

- Geschossgewerbe, Produktionsorientierte Büros (nur begrenzte Anteile), Forschung/Bildung, nicht produktionsorientierte Büros, jedoch keine Dienstleistungen für Endverbraucher, in der schraffierten Fläche



Rahmenplanung Naumberger Straße, 2020

- gewerbliche und industriegewerbliche Nutzung
- nicht störende gewerbliche Nutzungen
- ▨ mehrgeschossige Gewerbefunktion zur Abschirmung, produktionsnahe Büronutzung
- Gemischte Nutzung mit Bestandswohnen, Büro und gewerblichen Nutzungen, tw. Einzelhandel
- Wohnnutzung und Wohnergänzungsnutzung
- EpB — Grenze des EpB (Fläche 24 Südring)

<p>- Nicht geeignete Nutzungen: Im Kernbereich des Blockes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einzelhandel, Dienstleistungsorientiertes Gewerbe</li> <li>- sensible Nutzungen mit hoher Besucherfrequenz</li> <li>- Beratung, Bildung/Forschung, Gesundheitswesen</li> <li>- Gastronomie, Handel</li> </ul>	
<p>Voraussichtliche Entwicklungshemmnisse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- unklarer Zeithorizont Neubau der Schleuse und ggf. Umbau des Hafenbeckens</li> </ul>	
<p>Maßnahmen und strukturelle Hinweise und Empfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neubau Neuköllner Schleuse (SenUVK), Möglichkeit der Verlegung der Schleuse, Planungshorizont ca. 10. Jahre, evtl. damit verbundener Umbau des Hafenbeckens</li> <li>- Konzept zur Nutzungsintensivierung der bestehenden Gleisanlagen</li> <li>- Option für Flächenangebote für Handwerker und Kleingewerbe prüfen (in Sinne einer Integration ergänzender kleinformatiger Gewerbebetriebe am Rand von großen Industrieeinrichtungen)</li> <li>- Vorhabenbezogener B-Plan für ein Nachnutzungsprojekt im Falle der Aufgabe des Baumarkts OBI</li> <li>- ggf. Neuordnung der Grundstücke insbesondere Prüfung der Verbesserung der Erschließung Doppelpackhalle (bestehendes Planungsrecht GI ausnutzen)</li> </ul>	





### 5.3 Städtebauliche Option

Die zuvor beschriebene Entwicklungsrichtung kann anhand modellhafter Bebauungstypologien dargestellt werden, um die gemeinsame Vorstellungskraft zu erleichtern und eine Diskussionsbasis zu bieten. Die untenstehende Systemskizze verbildlicht eine mögliche städtebauliche Struktur innerhalb der zwei wichtigen Potenzialbereiche im Gebiet mit einer schematischen Baukörperverteilung:

- Dunkelgrau dargestellt ist eine mehrgeschossige gewerblich orientierte Randbebauung an der Grenzallee und an der Karl-Marx-Straße, die eine wünschenswerte Abschirmung der südlich befindlichen Wohnfunktion gegenüber der gewerblich-industriellen Nutzungen bzw. stadträumliche wünschenswerte Straßenraumkante bildet.
- Mittelgrau dargestellt sind die mehrgeschossige Gewerbefunktion z. B. als gestapeltes Geschossgerwerbe und als produktionsnahe Dienstleistungen. Hier sind bei entsprechender Deckenlast und Achsbreiten auch Labore, leichte Produktion, Forschung und Entwicklung möglich. Sie umfassen auch rückwärtige Baustrukturen wie Hinterhofbebauung an der Karl-Marx-Straße und entlang der Naumberger Straße.
- Hellgrau dargestellt sind Produktions- und Fertigungshallen, Lager und Logistik entweder in direkter Nähe zu Geschossgerwerbe oder freistehend in Hafennähe.



Abb. 18: Städtebauliche Bebauungsvariante

## 6 Fazit, Empfehlungen für nächste Schritte

Die Analyse der Bestandssituation hat das Bild von einem heterogen strukturierten Gewerbe- und Industriestandort ergeben, der von seiner guten Erschließung und innenstadtnahen Lage profitiert. Aufgrund der Dynamik auf dem Berliner Immobilienmarkt stehen einige der Liegenschaften unter Entwicklungsdruck und sollen im Rahmen von neuen Nutzungs- und Bebauungskonzepten eine Verdichtung und ökonomische Aufwertung erfahren. In der Folge geraten Bestandsunternehmen unter Veränderungsdruck und es steigt die Gefahr der Verdrängung durch wirtschaftskräftige neue Akteure. Dies gilt insbesondere für den Kernbereich im Umfeld des Hafens (heutiges OBI Areal) mit seiner Ausweisung als EpB-Fläche. Das Gewerbegebiet Naumburger Straße ist Bestandteil des deutlich größeren EpB-Gebietes (StEP Wirtschaft, Fläche Nr. 25) und ist langfristig im Zusammenhang mit den Entwicklungen im gesamten gewerblich genutzten Umfeld zu betrachten und weiterzuentwickeln.

Als wichtigstes Ziel der bezirklichen Planung steht die **Sicherung einer industriell-gewerblichen Funktionen** im Stadtgebiet. Die Leitsätze beinhalten die Nutzung der Verdichtungspotenziale unter Berücksichtigung künftiger Belange der Mobilität, der Schutz vorhandener Wohnnutzungen vor Emission, die Verbesserung des baulichen Erscheinungsbildes sowie der Identität und Eigenart des Gewerbegebietes Naumburger Straße mit seinem Hafen und der Industriebahn.

Konzeptionell bietet die vorliegende Rahmenplanung eine **Zonierung** des Gewerbegebietes Naumburger Straße und Bereiche unterschiedlicher Nutzungsstruktur an. Der Standort wird in seiner Gesamtheit als produktionsorientiert weiterentwickelt, wobei bestehende Verdichtungspotenziale gehoben und Nutzungskonflikte zwischen einzelnen Funktionen durch Abschirmung minimiert werden sollen.

Für den **Standort des OBI Baumarkts** bietet sich eine mittel- bis langfristige Restrukturierung der Liegenschaft hinsichtlich des Grundstückszuschnitts, seiner Bebauung, Erschließung und Nutzung an. Innerhalb des Grundstücks bietet sich eine Staffelung der Nutzung und der baulichen Struktur an. Entlang der Naumburger Straße sind mehrgeschossige Gewerbenutzungen sinnvoll, um die östliche dahinterliegenden industriell-gewerblichen Funktionen abzuschirmen. Die hier angesiedelten Unternehmen sollen im Kontext zur Hafeninfrastruktur Lagerfunktion, Logistik, Distribution und Recycling betreiben und dementsprechend können Emissionen entstehen und auch zugelassen werden. Im Zuge der Planungsmaßnahme sollten die Ziele der Verkehrswende berücksichtigt werden und durch eine Verkehrsstudie begleitet werden, bei der nachhaltige Verkehrsmodelle geplant und umgesetzt werden, da durch eine Erhöhung der Arbeitsstätdichte eine Zunahme des Verkehrsaufkommens zu erwarten ist.

Für die planungsrechtliche Umsetzung der beabsichtigten Planungsziele, für den zentralen Bereich, sollte die Aufstellung eines neuen bzw. Fortführung des bestehenden B-Plans mit den neuen Planungszielen erfolgen. Ein kurzfristig

realisierbarer Impuls für die Entwicklung ist an der Grundstücksecke Naumberger Straße/Grenzallee vorstellbar. ("Starterprojekt")

Die Entwicklung der **Gewerbeflächen östlich der Karl-Marx-Straße** und ihre bauliche Ausprägung trägt wesentlich zur Außenwahrnehmung und zum Erscheinungsbild des Gewerbegebietes Naumberger Straße in der Stadt bei. Ein ausdifferenziertes Blockkonzept, in dem das nachbarschaftliche Zusammenspiel der Nutzungsarten Produktion, gewerbeorientierte Dienstleistung, Handwerk und Wohnen städtebaulich geordnet wird, kann dazu beitragen, die Einzelentscheidungen von Immobilieneigentümer\*innen bzw. Nutzungskonflikte zu harmonisieren. Dieses Konzept sollte kooperativ mit den Eigentümer\*innen, entwicklungsorientierten Bestandsnutzer\*innen und Vertreter\*innen des Netzwerks entwickelt werden. Dabei kann z.B. auf der Liegenschaft der temporären Unterbringung für Geflüchtete eine Neubebauung mit einer flexiblen Gewerbestruktur für Handwerksfunktion geprüft werden. Hierbei wären auch flexible Gewerbe-Containerkonzepte als Leichtbauweise vorstellbar, die kurz-mittelfristige Lösungen ermöglichen.

Der Standort des heutigen **Einkaufszentrums "Neuköllner Tor"** verfügt aufgrund seiner Lage und der guten öffentlichen Verkehrserschließung über Verdichtungspotenziale. Im Falle einer Aufgabe des bestehenden großflächigen Einzelhandels ist ein neues Nutzungskonzept zu entwickeln. Um die Entwicklung der Hauptlagen für den Einzelhandel mit zentralen Funktionen im Bereich Karl-Marx-Straße/Hermannplatz/Kottbusser Damm nicht zu gefährden, ist von der Ansiedelung von Funktionen mit hohen Nutzer- und Besucherfrequenzen südlich des S-Bahnhofs Neukölln abzusehen. (Anmerkung: Kundenorientierte Dienstleistungen sind frequenzintensiv und werden in den Hauptlagen für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Zentrums benötigt.) Stattdessen sind am Neuköllner Tor mehrgeschossig orientierte gewerbliche Funktionen wie Büro, citynahe Dienstleistung, Forschung und Bildung vorstellbar. Eine über die Blockhöhe hinausgehende Bebauung kann im Zuge der nachbarschaftlichen Einbettung in den Gesamtblock geprüft werden.

Im Übergang zum Areal zwischen Lahnstraße und S-Bahnring sind bauliche Verdichtungen möglich, zumal sie der Abschirmung zwischen sensiblen Wohnnutzungen und emittierenden Gewerbenutzern im östlich und südlich angrenzenden Umfeld gewährleisten.

Der Block an der **Niemetzstraße/Neuköllner Schifffahrtskanal** bietet kleinteiligen Projekten mit gewerblichen Nutzungen unterschiedliche Entwicklungsoptionen. Das Spektrum reicht von im Ausnahmefall sich auch an Endverbraucher wendende, Kfz-orientierten Unternehmen bis hin zu produktionsbezogenen Büronutzungen. Die unmittelbare Nachbarschaft zum Hafen weist auf Nutzungen mit Synergien zu Logistik- und Transportunternehmen hin. Der planungsrechtliche Weg zur Genehmigung ist projektabhängig.

Um der Identität und der Geschichte des Standorts auch zukünftig gerecht zu werden, ist Augenmerk auf den **Umbau des Hafens Neukölln** und der Verlegung der Schleuse zu richten. Diese öffentliche Investition in die Verkehrsinfrastruktur ist durch den Bezirk kooperativ zu begleiten und mit den potenziellen

Nutzern der Hafenlogistik vor Ort abzustimmen. Der Hafenumbau bietet den Anlass ein **integriertes Verkehrs-/Mobilitätskonzept** für den Gewerbestandort zu entwickeln, in dem das logistische Zusammenspiel zwischen Straße-Wasser-Schiene optimiert wird (Stichwort "Trimodalport"). Unabhängig von der Entwicklung der Hafenfunktion sollte im Rahmen eines Mobilitätskonzepts Fragen zur Elektromobilität oder Sharing-Konzepte bei der Güterverkehrslogistik beantwortet und Lösungsvorschläge für die Pkw-Stellplatzversorgung der Berufstätige erarbeitet werden. (ggf. erforderliche Pkw-Parkpaletten innerhalb der Verdichtungskonzepte)

Einzelne Bauvorhaben können auf Grundlage des Baunutzungsplans und über das Einfügen in das Umfeld zulässig sein, für Teilflächen mit Nutzungsänderung und Nutzungsintensivierung sind **B-Pläne** erforderlich. Mittels städtebaulicher Verträge sollten Vereinbarungen über preisgünstige Flächen für Handwerk und kleine Gewerbebetriebe getroffen werden. Im Zuge von Bebauungsverfahren können Maßnahmen zum Klimaschutz und Nachhaltigkeit als Kompensation für bauliche Verdichtung berücksichtigt werden (Stichwort ökologisches Blockkonzept).

Die bestehende Vereinsstruktur und gute Vernetzung des Unternehmensnetzwerkes Neukölln erleichtert die Kommunikation mit den Akteuren vor Ort und sollte für die Standortentwicklung genutzt werden.

Das Gewerbegebiet Naumburger Straße ist Bestandteil des deutlich größeren EpB-Gebietes (StEP Wirtschaft, Fläche Nr. 25) und steht im Zusammenhang mit den Entwicklungen mit dem gesamten gewerblich genutzten Umfeld. Insofern übt die Entwicklung auf dem gewerblichen Immobilienmarkt Einflüsse auf das Gebiet Naumburger Straße aus, die lokal planerisch gesteuert und harmonisiert werden müssen. Ein über den vorgelegten Rahmenplan hinausgehendes bezirkliches Wirtschaftsflächenkonzept könnte hier ggf. einen wertvollen Beitrag leisten. Die Entwicklung des Standorts Naumburger Straße bedarf der kontinuierlichen gemeinsamen Steuerung und Begleitung durch die fachkompetenten Akteure der bezirklichen Stadtentwicklung und der Wirtschaftsförderung..

## 7 Anhang

- Unternehmensbefragung/Interviews
- Ergebnisprotokoll "Workshop Rahmenplan Naumburger Straße", 29.10.2020; Übersicht Teilnehmende. 29.10.2020
- Präsentation, Stadtplanungsausschuss am 17.11.2020
- Präsentation, Wirtschaftsausschuss am 12.1.2020