

Technische Universität Hamburg-Harburg

Studiengang Stadtplanung

2002/2003

Diplomarbeit

Innenstadt Pinneberg -

Q U O V A D I S

Betreuung:

Prof. Dr.-Ing. Dittmar Machule

Dipl. Oec. Monika Walther

Bearbeitung: Kay Dohm

<b>I. Kartenverzeichnis.....</b>	<b>5</b>
<b>II. Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>6</b>
<b>III. Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>8</b>
<b>1 Einleitung .....</b>	<b>9</b>
1.1 Anlass und Problemstellung .....	9
1.2 Methodik und Vorgehensweise .....	10
<b>2 Innenstadt .....</b>	<b>13</b>
2.1 ... im Wandel der Zeit. ....	13
2.2 ... Wandel & Handel.....	17
2.3 ... und der Mensch? .....	22
2.4 ... im Wandel, Planung im Wandel.....	28
2.5 ...quo vadis? .....	32
<b>3 Rahmenbedingungen .....</b>	<b>35</b>
3.1 Pinneberg im regionalen Kontext .....	35
3.1.1 Lage und Erreichbarkeit .....	35
3.1.2 Bevölkerungsentwicklung .....	39
3.1.3 Übergeordnete Planungen.....	42
3.1.4 Ökonomisches Potenzial.....	46
3.2 Stadt Pinneberg .....	54
3.2.1 Stadtentwicklung.....	54
3.2.2 Rahmenplanung .....	60
3.2.3 Flächennutzung.....	65
3.2.4 Verkehrssituation .....	70
3.2.5 Einzelhandelsstruktur .....	72
3.3 Innenstadt Pinneberg .....	74
3.3.1 Lage und Erreichbarkeit .....	74
3.3.2 Flächennutzung.....	79
3.3.3 Einzelhandelsstruktur .....	83
3.3.4 Planung der Albrecht Vermögensverwaltungs-AG .....	89
3.3.5 Handlungs- und Interessensebenen .....	92
3.3.6 Potenziale.....	104
<b>4 Ziele .....</b>	<b>108</b>
<b>5 Entwicklungsperspektiven.....</b>	<b>110</b>

5.1	Erlebnis-Mitte .....	113
5.2	Soziale-Mitte .....	114
5.3	Grüne-Mitte .....	115
5.4	Maßnahmen .....	116
5.4.1	Erlebnis-Mitte .....	116
5.4.2	Soziale-Mitte .....	123
5.4.3	Grüne-Mitte .....	128
5.4.4	Erlebnis-Mitte und Soziale-Mitte .....	132
5.4.5	Erlebnis-Mitte und Grüne-Mitte.....	133
5.4.6	Soziale-Mitte und Grüne-Mitte .....	133
5.4.7	Für alle Entwicklungsperspektiven geeignet .....	135
5.5	Bewertung der Entwicklungsperspektiven .....	138
5.6	Fazit der Bewertung .....	141
<b>6</b>	<b>Empfehlungen .....</b>	<b>142</b>
<b>7</b>	<b>Literaturverzeichnis.....</b>	<b>144</b>

## I. Kartenverzeichnis

Karte Nr. 1:	Einzugsgebiet	37
Karte Nr. 2:	Flächennutzung	67
Karte Nr. 3:	Definitionen der Innenstadt	75
Karte Nr. 4:	Erreichbarkeit	77
Karte Nr. 5:	Flächennutzung im Untersuchungsgebiet	81
Karte Nr. 6:	Einzelhandel im Untersuchungsgebiet	85
Karte Nr. 7:	Einzelhandel im zentralen Geschäftsbereich	87
Karte Nr. 8:	Administrative-, Bildungs-, Sozial-, Freizeit- und Kultureinrichtungen	99
Karte Nr. 9:	Potenziale	105
Karte Nr. 10:	Entwicklungsperspektiven	111
Karte Nr. 11:	Bebauungsvorschlag Marktplatz „Erlebnis-Mitte“	117
Karte Nr. 12:	Marktplatz an der unteren Dingstätte „Erlebnis-Mitte“	121
Karte Nr. 13:	Bebauungsvorschlag Marktplatz „Soziale-Mitte“	125
Karte Nr. 14:	Bebauungsvorschlag Marktplatz „Grüne-Mitte“	129

## II. Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: Vorgehensweise, eigene Darstellung.
- Abb. 2: Plan einer jungsteinzeitlichen Siedlung in Hallstadt/Österreich.  
Quelle: Benevolo, a.a.o. S. 13
- Abb. 3: Halberstadt im 11. Jahrhundert. Quelle: Braunfels, a.a.o., S. 31.
- Abb. 4: Geographische Mitte der Stadt Pinneberg. Quelle: Eigenes Foto.
- Abb. 5: Gründe für den Besuch von Innenstädten.  
Quelle: Junker, R., Kruse, S., a.a.o., S. 133.
- Abb. 6: Einwohnerdichten in der Metropolregion Hamburg. Quelle: Bundesamt für  
Bauwesen und Raumordnung (BBR), Indikatoren und Karten zur  
Raumentwicklung, Band 8., Bonn 2001, eigene Darstellung.
- Abb. 7: Bevölkerungsprognose für den Kreis Pinneberg.  
Quelle: Kreis Pinneberg – Fachdienst Regionalentwicklung.
- Abb. 8: Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen.  
Quelle: Kreis Pinneberg Fachdienst Regionalentwicklung, eigene Darstellung
- Abb. 9: Kreis Pinneberg nach Gemeinden.  
Quelle: Kreis Pinneberg Fachdienst Regionalentwicklung, eigene Darstellung
- Abb. 10: Stadtzentrum Schenefeld. Quelle: Eigenes Foto.
- Abb. 11: Elbe Einkaufszentrum.  
Quelle: <http://www.ece.de/de/shopping/center/eez/eez3.htm> am  
27. Februar 2003.
- Abb. 12: Wohnmeile Halstenbek. Quelle: Anzeigensonderveröffentlichung, 2003
- Abb. 13: Ansiedlungswünsche von Handelsunternehmen, aus: Pinneberger Zeitung  
vom 2. März 2002
- Abb. 14: Das alte Pinneberger Wegenetz. Quelle: Pape, G, 1975, a.a.o., S.11.
- Abb. 15: Dingstätte um 1736. Quelle: Pape, G, 1975, a.a.o., S.58f.
- Abb. 16: Firma Wupperman um 1875. Quelle: Beig, D., Alt Pinneberg, 1980, S. 36.
- Abb. 17: Pinneberg 1935. Quelle: Seifert, J, 2000, a.a.o., S.12.
- Abb. 18: Werbung für ein Ausflugslokal.  
Quelle: Lorenz, H.; Luftkurort Pinneberg – Kirchdorf Rellingen –  
Bad Egenbüttel, Rellingen 1978, S. 64.
- Abb. 19: Einzelhandel an der Saarlandstraße. Quelle: Eigenes Foto
- Abb. 20: Nebenzentrum Thesdorf. Quelle: Eigenes Foto
- Abb. 21: Ortsteilzentrum Waldenau. Quelle: Eigenes Foto
- Abb. 22: Zirkus auf dem Marktplatz. Quelle: Eigenes Foto
- Abb. 23: Bebauungsvorschlag der AVW für den Marktplatz. Quelle: Reimer und  
Partner, Städtebauliche Entwicklung Innenstadt Pinneberg Variante 1  
Stand 23. Mai 2002

- Abb. 24: Bebauungsvorschlag der AVW für den Bereich der Friedrich-Ebert-Passage.  
Quelle: Reimer und Partner, Städtebauliche Entwicklung Innenstadt  
Pinneberg Variante 1 Stand 23. Mai 2002.
- Abb. 25: Entwurf der AVW für ein Mediterraneum.  
Quelle: <http://www.avw-ag.de>, am 10. März 2003.
- Abb. 26: Sitzverteilung im Pinneberger Rat. Quelle: Eigene Darstellung.
- Abb. 27: Durchgang von der unteren Dingstätte zum Rübekamp.  
Quelle: Eigenes Foto
- Abb. 28 u. 29: AVW möchte in Stade ein Mediterraneum errichten.  
Quelle: Harburger Rundschau, Stade Wird Am Sande zu Piazza?  
vom 1./2. März 2003
- Abb. 30: Grünfläche an der Rockvillestraße. Quelle: Eigenes Foto.
- Abb. 31: Firma Gehrckens in der Koppelstraße. Quelle: Eigenes Foto.
- Abb. 32: Gefährliche Wegeföhrung am PIZ. Quelle: Eigenes Foto
- Abb. 33: Barockgarten an der Drostei um 1736.  
Quelle: Pape, G., 1975, a.a.o., S. 58-59 (Ausschnitt)
- Abb. 34: Historisches Gebäude im Hinterhof an der Dingstätte.  
Quelle: Eigenes Foto
- Abb. 35: Pferdestall der Firma Warncke. Quelle: Eigenes Foto
- Abb. 36 u. 37: Holzhalle der Firma Warncke von vorn und hinten.  
Quelle: Eigene Fotos
- Abb. 38: Verbotsschild am Drosteiplatz. Quelle: Eigenes Foto.
- Abb. 39: Gebäude der Firma Gehrckens an der Koppelstraße.  
Quelle: Eigenes Foto
- Abb. 40: Unterföhrung am Bahnhof. Quelle: Eigenes Foto.
- Abb. 41: Radwanderweg im Bereich Moltkestraße. Quelle: Eigenes Foto.
- Abb. 42: Ehemalige Filiale der Kreissparkasse am Drosteiplatz.  
Quelle: Eigenes Foto
- Abb. 43: Eingangsbereich des IDUNA-Zentrums von der Hochstraße.  
Quelle: Eigenes Foto
- Abb. 44: Leerstehendes Ladengeschäft im PIZ. Quelle: Eigenes Foto.
- Tab. 1: Entwicklungen im Einzelhandel auf der Angebotsseite.  
Quelle: Junker, R., Kruse, S., a.a.o., S. 135, eigene Darstellung.
- Tab. 2: Entwicklungen im Einzelhandel auf der Nachfrageseite.  
Quelle: Junker, R., Kruse, S., a.a.o., S. 135, eigene Darstellung
- Tab. 3: Entwicklungen im Einzelhandel, potenzielle raumrelevante Auswirkungen.  
Quelle: Junker, R., Kruse, S., a.a.o., S. 135, eigene Darstellung.
- Tab. 4: Qualitäten und Schwächen innerstädtischen Wohnens.  
Quelle: Rosenkranz, C., a.a.o., S. 147, eigene Darstellung

- Tab. 5: Phasen der Stadtplanung.  
Quelle Albers, Gerd: Über den Wandel im Planungsverständnis; in:  
RaumPlanung 61; 1993, S. 100, eigene Darstellung
- Tab.6: Bevölkerungsentwicklung bis 2015 nach Teilräumen. Aus: Gemeinsame  
Landesplanung Hamburg / Niedersachsen / Schleswig-Holstein 2000,  
eigene Darstellung.
- Tab. 7: Bevölkerungspotenzial im Einzugsgebiet. Quelle: Eigene Berechnung
- Tab. 8: Sortimentsbezogene Kaufkraft.  
Quelle: Walter, M., auf Basis der Angaben von GfK, Prisma und gesa.
- Tab. 9: Einzelhandelsrelevantes Ausgabenvolumen.  
Quelle: Eigene Berechnung.

### III. Abkürzungsverzeichnis

BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
EZH	Einzelhandel
FGZ	Fußgängerzone
KEP	Kreisentwicklungsplan
LROP	Landesraumordnungsplan
MIV	motorisierter Individualverkehr
NMIV	nicht motorisierter Individualverkehr
NF	Nutzfläche
REG	Regionalplan
REK	Regionales Entwicklungskonzept
ÖPNV	öffentlicher Personen Nahverkehr
VKF	Verkaufsfläche

# 1 Einleitung

## 1.1 Anlass und Problemstellung

Die Entwicklung von Innenstadtbereichen hat in den letzten Jahren erheblich an Bedeutung für die Stadtplanung gewonnen. Dabei steht die Forderung nach einer geordneten, nachhaltigen Siedlungsentwicklung oft im Gegensatz zu wirtschaftlichen, wettbewerbsorientierten Strategien. Diese Strategien mit dem Standort „Grüne Wiese“ sind häufig durch Entwicklungen aus Nordamerika inspiriert und nicht ohne weiteres auf europäische Verhältnisse übertragbar.<sup>1</sup>

Sie sind Folge eines tiefgreifenden Strukturwandels im Einzelhandel, gekennzeichnet durch Rationalisierung und Konzentration, sowie einer Veränderung der Einkaufsgewohnheiten auf Grund einer erhöhten Mobilität und des Suburbanisierungsprozesses.<sup>2</sup>

Die Errichtung von großflächigen Einzelhandelsimmobilien auf der „grünen Wiese“ droht zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung der traditionellen Funktionen der städtischen Zentren zu führen<sup>3</sup> und hat in vielen Städten einen Denkprozess in Gang gesetzt, wie die Innenstadt attraktiver und mit neuem Leben gefüllt werden kann.

In der Kreisstadt Pinneberg, ein im Nordwesten der Metropole Hamburg gelegenes Mittelzentrum, wurde die aktuelle Diskussion zur Innenstadtentwicklung durch die Visionen eines Investors initiiert. Nach dessen Plänen sollten in der Pinneberger Innenstadt in den nächsten fünf Jahren mehrere Projekte mit Einzelhandels-, Freizeit- und Gastronomienutzung mit rund 16.000 m<sup>2</sup> Nutzfläche und ca. 10.000 m<sup>2</sup> Büroflächen errichtet werden.<sup>4</sup>

Aufgrund fehlender entwicklungsstrategisch integrierender Überlegungen ist für Politik und Verwaltung unklar, wie auf die umfangreichen Investorenwünsche reagiert werden sollte.

---

<sup>1</sup> Blatt, L., v. Raczeck, G., Wirtschaftsstandort Innenstadt und „Grüne Wiese“. Europäische Fakten und Erfahrungen. Hrsg. Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V., Bonn, 1998, S. 1.

<sup>2</sup> Blatt, L., v. Raczeck, G., Wirtschaftsstandort Innenstadt und „Grüne Wiese“. Europäische Fakten und Erfahrungen. Hrsg. Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V., Bonn, 1998, S. 42.

<sup>3</sup> Blatt, L., v. Raczeck, G., Wirtschaftsstandort Innenstadt und „Grüne Wiese“. Europäische Fakten und Erfahrungen. Hrsg. Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V., Bonn, 1998, S. 8.

<sup>4</sup> Eine detaillierte Darstellung der Investorenplanung erfolgt in Kapitel 3.3.4.

Mit der vorliegenden Diplomarbeit werden Alternativen für eine dauerhafte Stärkung der Pinneberger Innenstadt, in Form von unterschiedlichen Entwicklungsperspektiven, aufgezeigt.

Unter Beachtung der stadträumlichen Ausgangslage und der Einbindung in den regionalen Kontext werden unter Einbeziehung ökonomischer, sozialer und ökologischer Gesichtspunkt die Potenziale der Pinneberger Innenstadt analysiert. Bei den zu erstellenden Entwicklungsperspektiven werden für unterschiedliche Innenstadtbereiche Nutzungsmöglichkeiten sowie bauliche Maßnahmen erörtert. Verschiedene Perspektiven werden bewertet und Handlungsempfehlungen für erste Schritte gegeben. Mit der Diplomarbeit soll die örtliche Diskussion bereichert werden.

## 1.2 Methodik und Vorgehensweise

Während in Kapitel 1.1 die Problemstellung umrissen und der konkrete Anlass der Arbeit geschildert wurde, soll nachfolgend die Methodik der Arbeit erläutert und die Vorgehensweise in den weiteren Kapiteln dargestellt werden.

Bei der vorliegenden Arbeit werden unterschiedliche Erkenntnisinteressen verfolgt. Dabei handelt es sich im wesentlichen um phänomenale und aktionale Fragen, deren Beantwortung thesenartig erfolgt. Das aktionale Erkenntnisinteresse ist generativ. Die kausalen Fragen werden gestreift und in hypothetischer Form beantwortet.<sup>5</sup>

Auf der Suche nach Erkenntnis beschreite ich unterschiedliche Erkenntniswege.

Insgesamt ist die Arbeit gekennzeichnet durch eine deduktiv-theoriekritische Vorgehensweise, welche die Vorteile des deduktiv-dogmatischen und des induktiv-empirischen Vorgehens bei gleichzeitiger Vermeidung ihrer Nachteile vereint.

Indem ich mit einer umfassenden Analyse versuche den inneren Widersprüchen, als treibender Kraft der Pinneberger Stadtentwicklung, auf den Grund zu gehen, beschreite ich den dialektisch-materialistischen Erkenntnisweg. Mit der Bereitstellung von Entwicklungsperspektiven verlasse ich die Position des

---

<sup>5</sup> Zur Verwendung der Begriffe vgl. Eberhard, Kurt: Einführung in die Erkenntnis- und Wissenschaftstheorie: Geschichte und Praxis der konkurrierenden Erkenntniswege. Zweite, überarbeitete und erweiterte Auflage, 1999, Stuttgart, S. 17-51

objektiven Beobachters und werde zum Akteur der das Geschehen beeinflusst, das ist der Weg der Aktionsforschung.

In Kapitel 2 erfolgt eine theoriekritische Annäherung an den Innenstadtbegriff.

Dieses dient zur Klärung der Fragen:

Innenstadt – Was ist das? Wo kommt sie her? Wo liegt sie? Wer benutzt sie? Wer braucht sie? Wie wird sie benutzt? Was ist attraktiv? Wo steht sie heute? Was ist stark? Wie geht es weiter?

Schwerpunkte sind:

- Einordnung in den historisch-städtebaulichen Prozess.
- Einordnung in den historisch-ökonomischen Prozess.
- Einblick auf den Menschen.
- Einordnung in den historisch-planungstheoretischen Prozess.

Kapitel 3 beinhaltet eine Analyse der Rahmenbedingungen, die bei der Erarbeitung von Entwicklungsperspektiven zu beachten sind. Im Rahmen der Analyse wird zunehmend auf das Untersuchungsgebiet fokussiert.

In Kapitel 4 werden Ziele für die künftige Entwicklung der Pinneberger Innenstadt herausgearbeitet.

Kapitel 5 ist der konzeptionelle Teil der Arbeit. In ihm werden drei mögliche Entwicklungsperspektiven aufgezeigt. Es werden Maßnahmen entwickelt, die in die jeweiligen Richtungen führen. Anschließend erfolgt eine Bewertung der Entwicklungsperspektiven und in einem Fazit der Bewertung wird die Perspektive benannt, die für die Innenstadt Pinnebergs zu einer dauerhaften Stärkung und Belebung führen kann.

In Kapitel 6 werden Empfehlung zur Umsetzung an die lokalen Akteure ausgesprochen.

Die Grafik auf der folgenden Seite veranschaulicht die Methodik der Vorgehensweise.

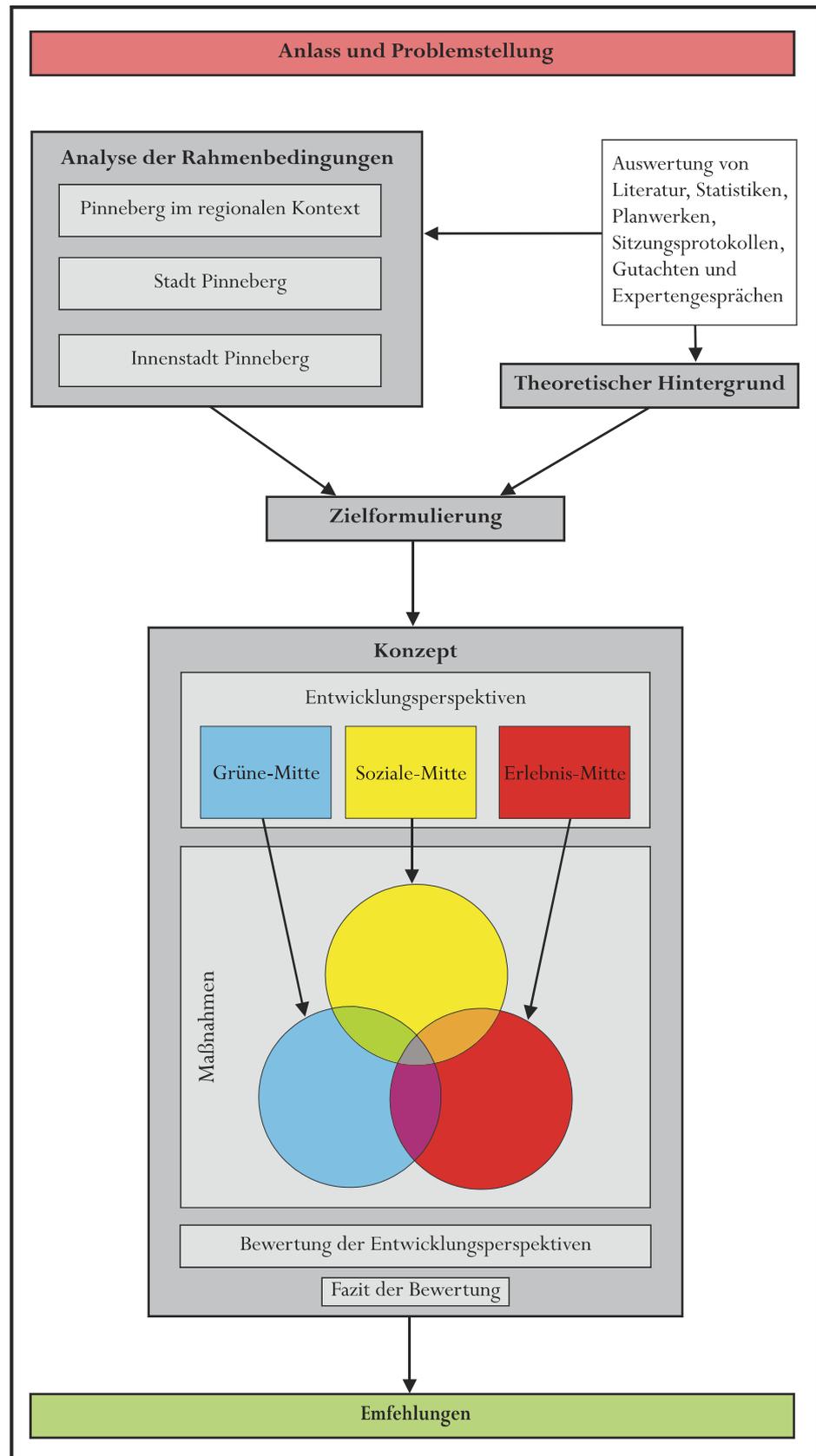


Abb. 1: Vorgehensweise, eigene Darstellung.

## 2 Innenstadt ...

### 2.1 ... im Wandel der Zeit.

Die Geschichte der Stadt begann zunächst ohne die Innenstadt, die Stadt selbst war „Innen“. Demgemäß weisen erste vorzeitliche Ansiedlungen als Folge der Sesshaftwerdung noch keine erkennbare Mitte auf.<sup>6</sup> Ihre ursprüngliche Gründungsfunktion war, wie auch die der kleinsten Einheit der Stadt, dem Haus, der Schutz gegen die lebensfeindlichen Umweltbedingungen. Erst mit zunehmender Arbeitsteilung gewann der Handel, der heute eine herausragende Funktion der Innenstadt darstellt, an Bedeutung.<sup>7</sup>

Hingegen bildet für Grabow und Löhr der Umschlag von Waren und Informationen die Hauptmotivation für die Gründung von Städten.<sup>8</sup> Auch Siebel spricht von Markt und Handel als Gründungsfunktion der mitteleuropäischen Stadt.<sup>9</sup> Diese Ansicht trifft jedoch bei weitem nicht auf alle Städte zu, denn wengleich eine Marktfunktion als solche immer gegeben war, ist die Baugestalt der Stadt nach Braunfels Ausdruck der jeweiligen Herrschaftsform und Stadtgründungen folgten nicht nur ökonomischen Beweggründen, denn:

*„[...] entgegen der Überbetonung der Geschichtsforschung zur Entstehung der frühmittelalterlichen Städte von Markt oder „Vic“ im Schutze einer Burg, die erfolgreichen Städte erwiesen, daß politische Zielsetzungen ihre Anfänge bestimmt haben und dies gleichgültig, ob ihre Neugründung als Bischofsstadt an Orten erfolgte, wo eine Burg oder ein Markt schon vorgegeben war [...] oder wo beides noch fehlte [...]“<sup>10</sup>*

Für Albers hat die Stadt auch mehrere Wurzeln, neben dem Markt nennt er die Zwingburg und das Heiligtum, als Sitz der weltlichen und religiösen Macht.<sup>11</sup>

Auch die Herausbildung städtischer Zentren lässt sich nicht unbedingt auf die Handelsfunktion zurückführen. So war der Handel in der mittelalterlichen



Abb. 2: Plan einer jungsteinzeitlichen Siedlung in Hallstatt/Österreich.

Quelle: Benevolo, a.a.o. S. 13

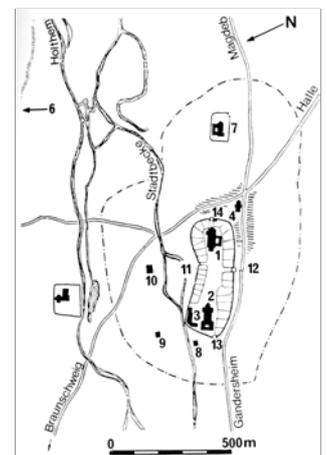


Abb. 3: Halberstadt im 11. Jahrhundert.

Quelle: Braunfels, a.a.o., S. 31.

<sup>6</sup> Benevolo, L., Die Geschichte der Stadt, Frankfurt, New York, 8. Auflage 2000, S. 9, 13

<sup>7</sup> Blatt, L., v. Raczeck, G., Wirtschaftsstandort Innenstadt und „Grüne Wiese“. Europäische Fakten und Erfahrungen. Hrsg. Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V., Bonn, 1998, S. 8

<sup>8</sup> Grabow, B., Löhr, R.-P. (Hrsg.), Einzelhandel und Stadtentwicklung. Vorträge und Ergebnisse einer Fachtagung. Difu-Beiträge zur Stadtforschung 1, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin, 1991, S. 5

<sup>9</sup> Siebel, W., Wesen und Zukunft der europäischen Stadt. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund, 2002, S. 109

<sup>10</sup> vgl. Braunfels, W., Abendländische Stadtbaukunst. Herrschaftsform und Baugestalt, Köln, 6. Auflage 1991, S. 29f

<sup>11</sup> Albers, Gerd: Stadtplanung: eine praxisorientierte Einführung, Darmstadt 1992?, S. 21f



Abb. 4: Geographische Mitte der Stadt Pinneberg.

Quelle: Eigenes Foto.

europäischen Stadt nicht an einem zentralen Bereich konzentriert, es gab unterschiedliche Märkte und Stadtviertel wie beispielsweise den Viktualienmarkt oder das Gerberviertel. Hingegen bildete in anderen Städten die politische oder religiöse Verwaltungseinheit das Zentrum. Daher ist die Frage berechtigt wie und wann es zu der Ausbildung des Innenstadtbegriffs kam und wie er definiert wird. So deutet der Deutsche Städtetag die Innenstadt als geografisches Zentrum einer städtischen Agglomeration und als den ideellen Kernbereich, mit dem sich die Bürger aufgrund der Geschichte und Kultur identifizieren.<sup>12</sup>

Schäfer unterteilt den Innenstadtbegriff zusätzlich in den historischen Stadtkern (Altstadt) und den funktionalen Stadtkern (City), wobei die City zentrale wirtschaftliche, administrative und kulturelle Funktionen einer Stadtregion in sich vereinigt, Altstadt und City können in unterschiedlichen räumlichen Beziehungen zueinander stehen. Wesentliche Merkmale der City seien:

- Konzentration von Betrieben des tertiären Sektors
- Intensive Nutzung der verfügbaren Flächen
- Hohe Boden- und Mietpreise
- Rückgang der Wohnbevölkerung
- Überwiegen der Tag- über die Nachtbevölkerung
- Hohe Verkehrsdichte

Den Prozess der Citybildung sieht sie als Folge und Begleiterscheinung der Industrialisierung und dem damit verbundenen Agglomerationsprozess.<sup>13</sup>

Ähnlich beurteilt auch Bodenschatz diesen Sachverhalt, nur gründet sich für ihn der Ursprung der heutigen Zentren auch auf die rasche Expansion der Städte im späten 19. Jahrhundert, wobei er jedoch die Begriffe Zentrum und City synonym benutzt.<sup>14</sup>

Teilweise anders ist die Einschätzung von Lichtenberger. Für sie reichen die Anfänge der Citybildung ins 18. Jahrhundert zurück. Mit der Entstehung der Regierungscity, angelegt durch den sich organisierenden absolutistischen Staat, wurde ein Vorbild geschaffen, dem später die Wirtschaftscity folgte. Charakteristische räumliche Strukturelemente wie die Asymmetrie im Hinblick

<sup>12</sup> Deutscher Städtetag, Die Innenstadt. Entwicklungen und Perspektiven. Reihe E DST-Beiträge zur Stadtentwicklung und zum Umweltschutz, Heft 14, Köln, 1986, S. 3

<sup>13</sup> Schäfer, A., Cityentwicklung und Einzelhandel: Hintergründe und Ansatzpunkte eines kommunalen Citymarketings zur Steigerung der Urbanität des „Einkaufszentrums City“, Hamburg, 1999, S. 9 ff

<sup>14</sup> Bodenschatz, H., In: Die Zukunft der Zentren die Zukunft des Handels. Dokumentation des Symposiums am 1. Dezember 1998 in der Evangelischen Akademie, Hrsg. Freie und Hansestadt Hamburg Stadtentwicklungsbehörde, Hamburg, 1999, S. 8

auf Struktur und Dynamik (Wachstumsfront und Hinterfront) sowie die Ausbildung von Leitstrahlen der City seien somit vorindustrielle Citymerkmale. Dem Stadtzentrum werden in Abhängigkeit vom jeweiligen Gesellschaftssystem unterschiedliche Funktionen zugewiesen. Mit dem Industriezeitalter bemerkt sie eine Verschiebung des Zentrumsbegriffs aus dem gesellschaftlichen in den ökonomischen Bereich, während in der mittelalterlichen Bürgerstadt und in der Residenzstadt des Barockzeitalters das Stadtzentrum stets auch die soziale Mitte der Stadt gewesen sei.<sup>15</sup>

Für von Saldern begann die Citybildung um 1880 und führte schubweise zu einer sozialräumlichen Transformation der Stadt. Die bis dahin vorherrschende vorindustrielle Handwerker- und Kaufmannswelt wurde durch die neuen Bauten der Banken, Versicherungen, Geschäfts- und Warenhäuser verdrängt. Verbunden mit diesem Prozess sei eine Verdrängung der Wohnfunktion aus der Innenstadt. Weiterhin stellt sie eine hochgradige Kommerzialisierung des Stadtraums im 20. Jahrhundert fest. Die rasch zunehmende Privatisierung größerer Stadtflächen bedeutet für sie einen radikalen Bruch mit der Stadtpolitik, die in der Vergangenheit auf die Mehrung kommunalen Grundstückseigentums ausgerichtet gewesen sei.<sup>16</sup>

Auffarth, für den das Zentrum der „spezifische Ort des fortwährend bewegten Geldstroms“ ist, sieht in den neuen Verkehrsmitteln Straßenbahn und Auto die Kraft, die den Nutzungswandel und die Verdichtung des Stadtzentrums vorangetrieben hat. Weitere treibende Kraft sei die Elektrizität gewesen, mit der zunächst die Innenstädte und Fabriken mit Licht, Kraft und Wärme versorgt wurden. Mit dem elektrischen Strom wandelten sich die Innenstädte zu Märchenwelten, in denen selbst der Gegensatz zwischen Tag und Nacht aufgehoben werden konnte.<sup>17</sup>

Zusammenfassend lässt sich daher feststellen, dass es spätestens mit der einsetzenden Industrialisierung zur Ausprägung des Innenstadtbegriffs gekommen ist, wobei zum Teil die vorhandenen Herrschaftszentren als Vorbild bzw. Keimzelle der Innenstadt dienten. Gleichzeitig kam es zu einer Verschiebung der funktionalen Bedeutung. Die Ökonomie wurde gegenüber den ehemaligen

---

<sup>15</sup> Lichtenberger, Elisabeth: Die Stadt. Von der Polis zur Metropolis, 2002, Darmstadt, S. 69 u. 77

<sup>16</sup> von Saldern, A., Stadt und Öffentlichkeit in urbanisierten Gesellschaften. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund, 2002, S. 96f

<sup>17</sup> Auffarth, S., Die Geschwindigkeit und die Stadt. Der Aufbruch in die Moderne. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund, 2002, S. 103ff

gesellschaftlichen Funktionen, getragen durch Bewohner, politische und kirchliche Institutionen, Handwerk und Handel, zum Primat in den zentralen Bereichen von Städten erhoben.

In der gegenwärtigen Diskussion der Innenstadt bieten Güttler und Rosenkranz eine allgemeingültige Definition. Sie empfehlen zur Begriffsdefinition und Abgrenzung der Innenstadt von den Funktionen auszugehen, die sie wie folgt benennen:

*„Neben dem Wohnen und dem Einzelhandel zählen zu weiteren wichtigen Innenstadtfunktionen (und Nutzungen) Dienstleistungen und Büronutzungen, Beherbergung und Gastronomie, Handwerk und vor allem nicht-störende gewerbliche Einrichtungen sowie nicht zuletzt kulturelle und andere Freizeiteinrichtungen. [...] Als verbindendes Element der Stadtfunktionen kann der Stadtverkehr angesehen werden.“<sup>18</sup>*

Somit dient die Innenstadt dem Erleben von Stadt an sich und sollte durch eine multifunktionale Nutzungsstruktur urbane Qualitäten aufweisen. Die Multifunktionalität bezieht sich dabei nicht nur auf die Vielfalt der lokalisierten Funktionen, sondern auch auf die Heterogenität innerhalb der einzelnen Funktionen. Im Bereich Wohnen beispielsweise beinhaltet dies nicht nur das Vorhandensein von Wohnraum, sondern auch ein Angebot von unterschiedlichen Wohnformen.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Güttler, H., Rosenkranz, C., Aktuelle Herausforderungen für die Raumordnungs- und Stadtentwicklungspolitik bei der Erhaltung und Sicherung funktionsfähiger Innenstädten. In: BBR, Zentren. Auf dem Weg zur europäischen Innenstadt. Informationen zur Raumentwicklung Heft 2/3 1998, Bonn, 1998, S. 83. Zu den Funktionen der Innenstadt vgl. Deutscher Städtetag, Die Innenstadt. Entwicklungen und Perspektiven. Reihe E DST-Beiträge zur Stadtentwicklung und zum Umweltschutz, Heft 14, Köln, 1986; Bühler, T., City-Center. Erfolgsfaktoren innerstädtischer Einkaufszentren, Wiesbaden, 1990

<sup>19</sup> Schäfer, A., Cityentwicklung und Einzelhandel: Hintergründe und Ansatzpunkte eines kommunalen Citymarketings zur Steigerung der Urbanität des „Einkaufszentrums City“, Hamburg, 1999, S. 32f

## 2.2 ... Wandel & Handel.

Der Markt war also, wie dargestellt, nicht immer Ursprung der europäischen Stadt. Aber seit dem Mittelalter ist er Junker und Kruse zufolge der zentrale und bedeutendste Platz der Stadt, und heute, im Geflecht der Nutzungen und Funktionen, stellt der Handel eine Leitfunktion für die Innenstädte dar.<sup>20</sup> Neben diesem primären Netz des Einzelhandels lassen sich weitere Handelsnetze unterscheiden. Tietz zufolge sind dies:

1. Das innerörtliche Zentren- und Streulagennetz: das klassische primäre Ladeneinzelhandelsnetz in Innenstädten und Wohnsiedlungen, ergänzt um innenstadtorientierte Shopping-Center.
2. Das außerörtliche Zentren- und Streulagennetz: das neue sekundäre Ladennetz an autokundenorientierten Standorten am Rande oder außerhalb von Siedlungsgebieten, dazu gehören vor allem Verbrauchermärkte, SB-Warenhäuser und Fachmärkte sowie die geplanten Einkaufszentren am Stadtrand und auf der grünen Wiese.
3. Das Versand- und Direktvertriebsnetz: das tertiäre Netz des Versandhandels und des Direktvertriebs sowie alle sonstigen Formen des Hausverkaufs und der Hausservices, z.B. Heizungs- und Alarmanlagenservice.
4. Das Automobil- und Tankstellennetz: das quartäre Netz des Automobilhandels und der Kfz-Werkstätten sowie des Energiehandels.

Mit der Entstehung von Verbrauchermärkten und SB-Warenhäusern in den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts entwickelte sich neben dem primären ein sekundäres Einzelhandelsnetz, das sich seitdem kontinuierlich weiterentwickelte. In den 80er Jahren kamen mit Möbel-, Bau-, Elektromärkten und Gartencentern Fachmärkte im Non-Food-Bereich hinzu. Der aktuelle Trend geht zu vollausgebauten Fachmarktzentren, an die sich zusätzlich kleinere Fachgeschäfte, insbesondere Filialisten, anlagern. Als Merkmale des sekundären Netzes gelten die lose Verbindung der Standorte zu den Siedlungseinheiten sowie die günstige

---

<sup>20</sup> Junker, R., Kruse, S., Perspektiven des Handels und deren Bedeutung für die Entwicklung von Zentren. In: BBR, Zentren. Auf dem Weg zur europäischen Innenstadt. Informationen zur Raumentwicklung Heft 2/3 1998, Bonn, 1998, S. 133

Erreichbarkeit mit dem Pkw.<sup>21</sup> Diese Entwicklung wird als Ausdruck eines umfassenden Suburbanisierungsprozesses gesehen, der sich zukünftig noch verstärken wird.<sup>22</sup>

Anzumerken bleibt, dass die Zunahme großflächiger Einzelhandelseinrichtungen an nichtintegrierten Standorten zu Defiziten in der Nahversorgung führen kann. Dies könnte den heute schon teilweise gegebenen Einfluss der Tankstellen für die Nahversorgung verstärken. Weiterhin ist die zukünftige Ausdehnung des virtuellen Einzelhandels heute noch nicht absehbar. Denn ob der virtuelle Marktplatz tatsächlich in der Lage ist, das reale Käuferlebnis, welches ein Begutachten der Ware und den zwischenmenschlichen Kontakt zwischen Kunde und Verkäufer beinhaltet, zu ersetzen, kann bezweifelt werden.

Somit bleibt die Innenstadt auch zukünftig ein wichtiger Einzelhandelstandort.

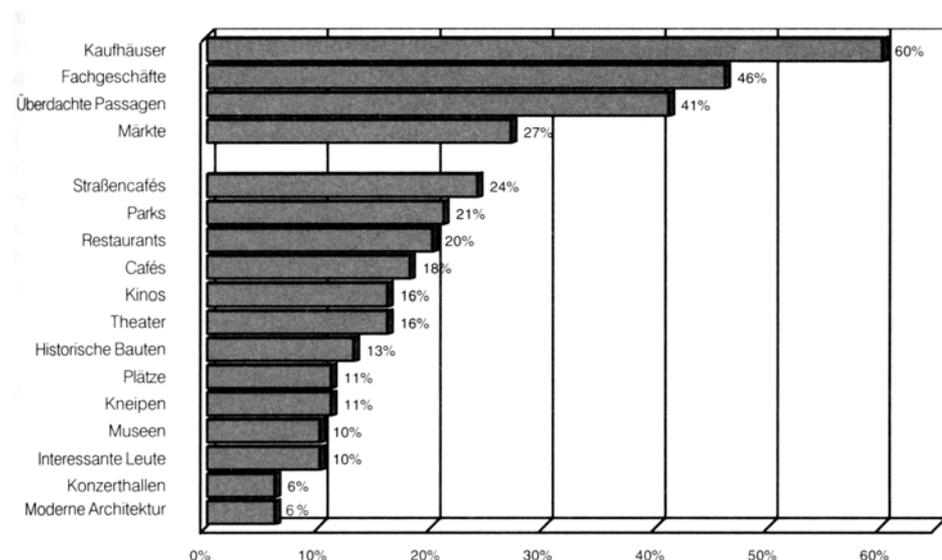


Abb. 5: Gründe für den Besuch von Innenstädten.

Quelle: Junker, R., Kruse, S., a.a.o., S. 133.

Denn wie die angeführte Grafik zeigt, kommt der überwiegende Teil der Besucher aus einkaufsbezogenen Gründen in die Innenstadt. Andere Gründe spielen eher eine untergeordnete Rolle. Inwieweit die Besucher von Innenstädten ihre Erwartungen erfüllt finden, veranschaulicht die von Junker und Kruse tabellarisch dargestellte Entwicklung des Einzelhandels auf der Angebotsseite.<sup>23</sup>

<sup>21</sup> Blatt, L., v. Raczeck, G., Wirtschaftsstandort Innenstadt und „Grüne Wiese“. Europäische Fakten und Erfahrungen. Hrsg. Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V., Bonn, 1998, S. 43

<sup>22</sup> Ingenmey, F.-J., Urbanität und Einzelhandel in Ballungsräumen. Xantener Berichte, Heft 4. Hrsg. Förderverein Europäische Schule für Städteplanung e.V., Dortmund, 1994, S. 7

<sup>23</sup> Junker, R., Kruse, S., Perspektiven des Handels und deren Bedeutung für die Entwicklung von Zentren. In: BBR, Zentren. Auf dem Weg zur europäischen Innenstadt. Informationen zur Raumentwicklung Heft 2/3 1998, Bonn, 1998, S. 135

<b>Entwicklungen auf der Angebotsseite</b>	
<b>Betriebsrückgang</b>	Dies betrifft insbesondere die Bedienungsläden im Lebensmitteleinzelhandel, die von rd. 140.000 im Jahr 1961 auf 10.000 im Jahr 1996
<b>Unternehmenskonzentration</b>	Der Anteil der 50 größten Handelsunternehmen am Gesamtumsatzes der Lebensmittelbranche den die erwirtschafteten stieg von 1973 bis 1996 von 63,4 % auf 97,4 %.
<b>Verkaufsflächenzuwachs</b>	Innerhalb von zehn Jahren erhöhte sich das Verkaufsflächenvolumen in der alten BRD um 35 % auf 68,9 Mio. m <sup>2</sup> 1991. Schwerpunkt der Expansion: Entwicklung des sekundären, peripheren Handelsnetzes.
<b>Maßstabssprung</b>	Anhaltende Zunahme der durchschnittlichen Verkaufsfläche pro Betrieb bzw. der betriebswirtschaftlich notwendigen Mindestverkaufsfläche, bei einem deutlichen „Flächenvorsprung“ dezentraler Standorte.
<b>Betriebsformenwandel</b>	Dynamischster Faktor der Einzelhandelsentwicklung sind die auf Discount- und Autoorientierung, Großflächigkeit und nicht-integrierte Standorte setzenden SB-Warenhäuser, Verbraucher- und Fachmärkte.
<b>Fachmarktentwicklung</b>	Allein in Nordrhein-Westfalen erhöhte sich die Anzahl der Baumärkte von 1980 bis 1997 um knapp 340 auf über 600 Betriebe.
<b>Entstehung von multifunktionalen Großstrukturen</b>	Zunehmende Realisierung von sog. Einkaufswelten durch die Verbindung von Freizeit-, Kultur- und Gastronomieeinrichtungen mit Einzelhandelseinrichtungen.
<b>Aufkommen neuer Betriebsformen</b>	Neue Angebotskonzepte und Betriebsstrategien drängen zusehends auf den deutschen Markt.

Tab. 1: Entwicklungen im Einzelhandel auf der Angebotsseite.

Quelle: Junker, R., Kruse, S., a.a.o., S. 135, eigene Darstellung.

Alle angeführten Aspekte, wie etwa der Maßstabssprung und der Betriebsformenwandel, sind dem innerstädtischen Einzelhandel abträglich. Lediglich multifunktionale Großstrukturen können sich, wenn sie an integrierten Standorten entstehen, auch positiv im Sinne einer attraktiven Innenstadt auswirken.

Andererseits trägt der Verbraucher durch sein Konsumverhalten auch nicht zu einer dauerhaften Sicherung des innerstädtischen Einzelhandels bei. Die folgende Tabelle fasst die Entwicklungen auf der Nachfrageseite zusammen.

<b>Entwicklungen auf der Nachfrageseite</b>	
<b>Bevölkerungsentwicklung</b>	Der bundesweite Bevölkerungszuwachs und die absolute Zunahme der Haushalte haben eine kontinuierliche Steigerung der einzelhandelsrelevanten Nachfrage zur Folge, die auch die rückläufige einzelhandelsrelevante Pro-Kopf-Kaufkraft insbesondere im Lebensmittelbereich zu kompensieren vermochte.
<b>Suburbanisierung der Nachfrage</b>	Bevölkerungszunahmen in der Peripherie und in ländlichen Gebieten führen dort zur Zunahme der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft und somit zu neuen Entwicklungspotenzialen für weitere (großflächige) Handelsbetriebe.
<b>Zunehmende Motorisierung und Mobilitätsbereitschaft</b>	Verdreifachung des Pkw-Bestands von 1969 bis 1990 verbunden mit einer steigenden Mobilitätsbereitschaft, insbesondere in Bezug auf das Einkaufen.
<b>Veränderte Einkaufsgewohnheiten</b>	Fortschreitende Tendenz zum One-Stop-Shopping, d.h. Großmeheneinkauf, der – häufig unter Einbeziehung der gesamten Familie – vor allem an Freitagen und Samstagen zu beobachten ist.
<b>„Erlebniseinkauf“ versus „Versorgungseinkauf“</b>	Beim Erlebniseinkauf, der vor allem in der Innenstadt oder in Inszenierten Einkaufswelten gesucht wird, verbindet sich in zunehmenden Maße der Handel mit Freizeit- und Gastronomieangeboten. Beim Versorgungseinkauf steht eine immer stärkere Discountorientierung im Vordergrund.

Tab. 2: Entwicklungen im Einzelhandel auf der Nachfrageseite.

Quelle: Junker, R., Kruse, S., a.a.o., S. 135, eigene Darstellung.

Besonders die veränderten Einkaufsgewohnheiten in Verbindung mit der zunehmenden Motorisierung und Mobilitätsbereitschaft verstärken die Bindung an die nichtintegrierten Standorte. Daraus ergeben sich die in der folgenden Tabelle dargestellten Auswirkungen.

<b>Potenzielle raumrelevante Auswirkungen</b>	
<b>Gefährdung der Stadtentwicklung; Entwertung öffentlicher Investitionen</b>	Die nach wie vor signifikanten Wettbewerbsnachteile gewachsener Zentren tragen bei deutlicher Überschneidung der Warenangebote zur Schwächung dieser Zentren bei.
<b>Städtebauliche Integrationsprobleme geplanter Handelseinrichtungen</b>	Leit- und Zielvorstellungen (kleinteilige Strukturen, Funktionsmischung) werden konterkariert; lokale wie regionale Konzepte werden durch die Ansiedlungen im Außenbereich unterlaufen.
<b>Zusätzliche Induzierung von Individualverkehr durch Autoorientierung / Erweiterung der kollektiven Einzugsgebiete</b>	Verstärkt wird diese Tendenz durch die i.d.R. fehlende Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel.
<b>Gefährdung der Wohnungsnahen Grundversorgung</b>	Durch Geschäftschließungen infolge des erhöhten Konkurrenzdrucks hat die Zahl der Einzelhandelsgeschäfte erheblich abgenommen; insbesondere für einkommensschwache und distanzempfindliche Bevölkerungsgruppen kann sich die wohnungsnah Grundversorgung mit Lebensmitteln nachhaltig verschlechtern.
<b>Expansive Flächeninanspruchnahme; Lärm- und Abgasemissionen.</b>	Der gesamte anlagenbezogene Flächenbedarf, insbesondere im Zuge des Maßstabssprungs der Einzelhandelseinrichtungen, sowie die erzeugten Lärm- und Abgasbelastungen können erhebliche umweltunverträgliche Auswirkungen darstellen

Tab. 3: Entwicklungen im Einzelhandel, potenzielle raumrelevante Auswirkungen.

Quelle: Junker, R., Kruse, S., a.a.o., S. 135, eigene Darstellung.

Wenn nun dem Primat des Handels gefolgt werden soll, sind diese Auswirkungen in Bezug auf eine attraktive Innenstadt negativ zu bewerten. Da die Innenstadt jedoch als multifunktionaler Raum verstanden werden muss, ist diese Entwicklung nicht nur als Verlust zu verstehen, sondern sollte als Chance begriffen werden andere Funktionen stärker zu betonen.

### 2.3 ... und der Mensch?

Bei der bisherigen Betrachtung stand insbesondere die Einzelhandelsfunktion der Innenstädte im Vordergrund. Aber auf der Suche nach Möglichkeiten die Innenstadt attraktiver zu gestalten stellt sich bald die Frage, attraktiv für wen? Schließlich ist die Attraktivität in Bezug auf die gesamte Innenstadt von einer multifunktionalen Nutzungsmischung abhängig, die dazu beiträgt, dass sich Menschen gerne in der Innenstadt aufhalten. Daher muss eine Überbetonung einzelner Funktionen, wie beispielsweise des Einzelhandels oder der Verkehrsfunktion vermieden werden. Statt dessen sind im Sinne der Attraktivität für alle Formen der Nutzung ausgewogene Verhältnisse herzustellen.

Viele dieser Nutzungsformen finden im öffentlichen Raum statt, dessen wesentliches Charakteristikum seine allgemeine Zugänglichkeit für alle, gleichgültig ob Anwohner oder Stadtbenutzer, ist. Er erfüllt eine gesellschaftliche Funktion, indem er:

*„[...] der soziale Raum der Kommunikation und der Begegnung (ist, Anmerkung des Verfassers); er ist der Ort der Verbindung des gesellschaftlichen, sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens. Er ist damit die Bühne für das öffentliche Verhalten, für die Rollen der Individuen und sozialen Gruppen. In ihm werden gesellschaftliche Erfahrungen gesammelt und vermittelt.“<sup>24</sup>*

Neben der Verbindung einzelner Nutzungsschwerpunkte werden Aufgaben im Bereich der Kommunikation, Information, Erholung, Ökologie, Orientierung, Werbung, Spiel, Freizeit, Sport, Kunst, Kultur, Handel und Marktgeschehen wahrgenommen.<sup>25</sup> Dabei ist zu beachten, dass gerade in den Innenstädten diese zahlreichen Ansprüche an den öffentlichen Raum miteinander in Konflikt geraten können.

Außerdem ist der öffentliche Raum durch Übergänge und Unschärfen gekennzeichnet, wie sich am Beispiel des Kaufhauses zeigen lässt, das öffentlichen Nutzungen zur Verfügung steht, sich aber im Privatbesitz befindet. Ein weiteres Beispiel hierfür sind die abends geschlossenen Geschäftspassagen., die tagsüber auch dem Durchgangsverkehr dienen. Bei ihnen ist die Unschärfe zwischen

---

<sup>24</sup> Wentz, Martin, Der öffentliche Raum als das Wesentliche des Städtebaus, in: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund, 2002, S. 192

<sup>25</sup> Bauer, M., Der öffentliche Raum als Impulsgeber der Innenstadtentwicklung: Modellvorhaben Suhl. In: BBR, Zentren. Auf dem Weg zur europäischen Innenstadt. Informationen zur Raumentwicklung Heft 2/3 1998, Bonn, 1998, S. 143

öffentlichem und privatem Raum noch prägnanter. Auch im nichtkommerziellen Bereich existieren diese Übergänge und Unschärfen, angeführt seien hier nur öffentliche Gebäude mit ihren eingeschränkten Öffnungszeiten oder das Abstandsgrün mancher Wohnanlagen.<sup>26</sup>

Außerdem hat der Marktplatz, als Symbol des öffentlichen Raums wesentliche Funktionen eingebüßt, da diese häufig in den modernen Shopping-Malls imitiert werden. Dort unterliegt das Angebot aber einer sorgfältigen und rigiden Kontrolle, unerwünschten Personen wird der Zutritt verwehrt und soziale sowie politische Aktivitäten sind verboten.<sup>27</sup> Dieser Prozess der Einhausung begann um 1900 mit der Errichtung von Passagen und Kaufhäusern. Durch Überdachungen wurden Straße und Marktplatz abschließbar und unter privates Hausrecht gestellt.

Der Konzentrationsprozess im Einzelhandel sowie die Entwicklung moderner Organisationsformen haben dazu geführt, dass heute die Betreiber von z.B. Shopping Malls bestrebt sind ihren Kunden möglichst alle Funktionen der Stadt unter dem eigenen Dach anzubieten. Die mögliche Entkoppelung von der urbanen Umgebung erlaubt diesen Betriebsformen ihre Standorte ausschließlich nach der Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von Flächen zu wählen. Ein weiterer Vorteil, den die Einhausung den Betreibern bietet, ist die Kontrolle über die Kunden.

*„Diese Einhausung der Stadt dient aber nicht nur der freien Standortwahl sondern auch der Kontrolle der Kunden. Intern wird Stadt inszeniert. Der Wechsel der Angebote verdankt sich nicht mehr der unsichtbaren Hand des Marktes sondern exakter Kalkulation, um Bewegungen, Wahrnehmungen und Verweildauer der Kunden lenken zu können. Ebenso kontrollierbar wird die soziale Zusammensetzung der Kundschaft durch das Angebotssortiment, das Image, die feinen Mittel ästhetischer Gestaltung, aber auch durch die handfesten Mittel privater Sicherheitsdienste.“<sup>28</sup>*

Die Verdrängung von bestimmten Bevölkerungsgruppen ist jedoch nicht auf die halböffentlichen Bereiche der Einkaufszentren beschränkt, sondern ist zunehmend auch im öffentlichen Raum der Innenstädte zu bemerken. Es handelt sich um einen Prozess, der unter dem Aspekt von Sicherheit und Sauberkeit in

---

<sup>26</sup> Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund, 2002, S. 33

<sup>27</sup> Lichtenberger, Elisabeth: Die Stadt. Von der Polis zur Metropolis, 2002, Darmstadt, S. 122

<sup>28</sup> Siebel, W., Wesen und Zukunft der europäischen Stadt. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund, 2002, S. 112

zahlreichen Publikationen zum Thema Innenstadt eine zentrale Stellung einnimmt. Zurückgeführt wird das auf anwachsende Bedrohungsgefühle und Sicherheitsängste der Bevölkerung. Es ist jedoch festzustellen, dass die subjektiven Bedrohungsängste nicht mit der tatsächlichen Entwicklung der Kriminalität übereinstimmen. So lösen bereits der Anblick von herumhängenden Jugendlichen, alkoholtrinkenden Männern oder als „Fremde“ identifizierten Personen bei vielen Bedrohungsgefühle aus. Nutzungs- und Aneignungsformen von öffentlichen Räumen, die keinerlei strafrechtliche Relevanz besitzen, aber den vorherrschenden Normalitätserwartungen widersprechen, gelten als gefährliche Aktivitäten, die man letztlich dem Bereich der Kriminalität zuordnet. Insgesamt ist festzustellen, dass die Polarisierung der Gesellschaft nicht mehr primär unter dem Aspekt der sozialen Gerechtigkeit, sondern als Problem der öffentlichen Sicherheit und der Standortimagepflege gesehen wird.<sup>29</sup>

Der Einfluss von Sicherheit und Sauberkeit auf die Kundenzufriedenheit soll hier nicht in Frage gestellt werden. Die Stadtöffentlichkeit erschöpft sich jedoch nicht in der Summe der Nutzer von Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten, sondern wird durch die Gesamtheit der Stadtbevölkerung repräsentiert.

*„Die gute Stadt bietet Sauberkeit und Ordnung. Aber sie muß auch Raum lassen für Unordnung und Unsicherheit. [...] Zu ihr (der Urbanität, Anmerkung des Verfassers) gehören die halb- und illegalen Aktivitäten, die Schattenwirtschaft, die verdrängten oder doch verborgenen Seiten menschlichen Verhaltens. Die Unüberschaubarkeit der Stadt ist Voraussetzung dafür, dass abweichendes Verhalten seine Nischen findet, in denen es ausgelebt werden kann, unbemerkt von Verwandten, Nachbarn oder der Polizei.“<sup>30</sup>*

In der verstärkten Überwachung öffentlicher Räume kann auch eine Gefährdung der demokratischen Funktion gesehen werden. Zwar besteht seit den 60er Jahren eine liberale Auffassung über die alltägliche Nutzungsweise von öffentlichen Räumen in Deutschland, diese wird jedoch seit den frühen 70er Jahren durch einen tiefgreifenden sozioökonomischen und kulturellen Umbruch überlagert, der mit einem Versagen der ordnungsbezogenen Selbststeuerungskräfte bei vielen Verlierern der Modernisierungsschübe verbunden ist. Daraus folgt eine Zunahme des Gewaltpotenzials im stadtöffentlichen Raum, das die Städte u.a. mittels Verordnungen über die Nutzung des öffentlichen Raums in den Griff zu

---

<sup>29</sup> Jahn, Ronneberger, Lanz, Die Wiederkehr der gefährlichen Klassen. Wie der städtische Raum zunehmend aus der Perspektive von Sicherheit und Ordnung gesehen wird. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund, 2002, S. 130ff

<sup>30</sup> Siebel, W., Wesen und Zukunft der europäischen Stadt. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund, 2002, S. 113

bekommen suchen. Unliebsame Personengruppen, wie Bettler, Obdachlose und Prostituierte sollen mit diesen Verordnungen aus der Stadtöffentlichkeit entfernt und vor allem die zentral gelegenen öffentlichen Straßen und Plätze gesäubert werden.<sup>31</sup>

Ein Resultat dieser zunehmenden Überwachung ist die Vertreibung sozialer Randgruppen wie Alkoholabhängige, Fixer, Nichtsesshafte usw. in die letzten relativ wenig überwachten öffentlichen Räume, die Parks und öffentlichen Freiflächen. Denn diese sozialen Gruppen, ein notwendiger, traditioneller Bestandteil der Stadtkultur, fügen sich nicht in das Bild einer schönen konsumbezogenen Stadtumwelt. Die Stadtparks, in denen sich die sozial Ausgegrenzten sammeln, werden somit zwar zum Träger einer wichtigen stadtkulturellen Aufgabe, geraten dadurch aber in einen Konflikt mit ihrer ursprünglichen Funktion.<sup>32</sup>

*„Außerdem entspricht dieses „Slumimage“ nicht der Tradition des Stadtparks, dem traditionell eine befriedende gesellschaftliche Funktion im Sinne der Annäherung der unterschiedlichen Stände in wohlgepflegter grüner Atmosphäre zugemessen wurde.“<sup>33</sup>*

Demgemäß ist der Stadtpark kein geeigneter Ort für die Austragung von sozialen Konflikten.

Um deshalb auch im öffentlichen Raum eine multifunktionale Nutzungsmischung zu gewährleisten, ist es notwendig, die ihm innewohnenden demokratischen Funktionen zu erhalten, das Sammeln und Vermitteln von gesellschaftlichen Erfahrungen auch weiterhin zu ermöglichen und dem Verlust einzelner Funktionen, wie z.B. der Einzelhandelsfunktion, entgegenzuwirken.

Inwieweit die Stärkung der Wohnfunktion zur Belebung der Innenstädte beitragen kann wird laut Rosenkranz konträr diskutiert. Als Kontra-Position innerhalb der Fachdiskussion referiert sie den Standpunkt, dass auch Innenstadtbewohner durch ihr Alltagsleben keinen wesentlichen Beitrag zur Belebung der Innenstädte leisten würden, wobei von ihr jedoch keine Vertreter dieser Position benannt werden. Für sie jedoch trägt das Mit- und Nebeneinander der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit sehr wohl zur Belebung der

---

<sup>31</sup> von Saldern, A., Stadt und Öffentlichkeit in urbanisierten Gesellschaften. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund, 2002, S. 95f

<sup>32</sup> Milchert, J., Aktuelle Anmerkungen zum öffentlichen Grün. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund, 2002, S. 153ff

<sup>33</sup> Milchert, J., Aktuelle Anmerkungen zum öffentlichen Grün. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund, 2002, S. 153f

Innenstädte bei, indem die Funktionsmischung dem Sicherheitsaspekt Rechnung trage, sie Sozialkontakte und insgesamt eine nachhaltige Stadtentwicklung ermögliche.<sup>34</sup> Damit reiht sie sich ein in die Gruppe der Stadtplaner, die der Wohnfunktion in der Innenstadt eine höhere Priorität einräumen. Dieser Stellenwert des Wohnens wird auch vom Deutschen Seminar für Städtebau und Wirtschaft (DSSW) betont, denn:

*„Eine attraktive Innenstadt „lebt“ rund um die Uhr. [...] Für ein belebtes Zentrum außerhalb der Ladenöffnungszeiten und für die Sicherung der Grundnachfrage ist die Stabilisierung bzw. auch der Ausbau des Wohnens im Zentrum wichtig. Die Bewohner der Innenstadt sind die ersten Kunden, ihr Kommen und Gehen belebt die Straßen. [...] Auch wenn vielleicht der einzelne Vermieter mehr Einnahmen für ein Büro statt für eine Wohnung erzielen konnte, mußte festgestellt werden, daß der sich dadurch vollziehende Gesamtprozeß für alle von Nachteil war.“<sup>35</sup>*

Dabei sollte vermehrt daran gedacht werden, Wohnen, Einkaufen und Arbeiten in der Innenstadt miteinander zu verquicken, wobei die Ausdifferenzierung der Lebensentwürfe die Spezialisierung und Differenzierung des Angebots innerhalb der einzelnen Funktionen erfordert.<sup>36</sup>

Bezogen auf das Wohnen spielen „Körnigkeit“ und Art der Nutzungsmischung eine wichtige Rolle, um Nutzungskonflikte, wie das Fehlen nicht rentierlicher Nutzungen z.B. Kinderbetreuung, soziale Einrichtungen oder Nahversorgung oder die Beeinträchtigung des Wohnens durch andere innenstadtrelevante Nutzungen, zu vermeiden. Daher sollte die Akzeptanz für innerstädtisches Wohnen durch Verringerung vorhandener Schwächen und Ausbau der Qualitäten erhöht werden.

---

<sup>34</sup>Rosenkranz, C., Wohnen in Innenstädten – Reflexionen zur Erhaltung und Stärkung der Wohnfunktion. In: BBR, Zentren. Auf dem Weg zur europäischen Innenstadt. Informationen zur Raumentwicklung Heft 2/3 1998, Bonn, 1998, S. 147.

<sup>35</sup>Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (Hrsg.): Wettbewerb „Attraktive Geschäftsstraßen – Ideen für den Erlebnisraum Innenstadt“, DSSW-Schriften 26, Berlin 1998, S. 58.

<sup>36</sup>Breckner, Ingrid; Diskussionsbeitrag zur Podiumsdiskussion – Neue Handels- und Freizeitnutzung in alten Zentren? Ein zukunftsträchtiges Erfolgskonzept? in: Die Zukunft der Zentren die Zukunft des Handels. Dokumentation des Symposiums am 1. Dezember 1998 in der Evangelischen Akademie, Hrsg. Freie und Hansestadt Hamburg Stadtentwicklungsbehörde, Hamburg, 1999; S. 77f.

Qualitäten und Schwächen innerstädtischen Wohnens	
Qualitäten	Schwächen
Kurze Wegebeziehungen zwischen Wohnung, Arbeitsstätte, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, zu Freizeit- und Kultureinrichtungen.	Teilweise unzureichende Wohnqualität
Städtische Funktionsvielfalt und –dichte spricht unterschiedliche Nutzer an.	Verkehrs- und Lärmbelästigungen infolge der Zunahme des Individual- und Freizeit- sowie Parksuchverkehrs oder konkurrierender Nutzungen
Vielfältig gebaute städtische Umwelt und Atmosphäre	Die hohe Wohndichte, die u.a. für Familien mit Kindern, z.T. aber auch für ältere Innenstadtbewohner nicht akzeptabel ist und zur Folge hat, dass z.B. Kinderspielplätze, Grünflächen und Freiräume oftmals nicht ausreichend vorhanden sind.
Breites kulturelles, gastronomisches und Handelsangebot	Die Grundstücksproblematik führt zur Verdrängung sensiblerer Nutzungen durch rentierlichere Nutzungen und hat zur Folge, dass oftmals der Investor und nicht die Stadtplanungsbehörden entscheiden.
Aufenthaltsqualität und Image	

Tab. 4: Qualitäten und Schwächen innerstädtischen Wohnens.

Quelle: Rosenkranz, C., a.a.o., S. 147, eigene Darstellung.

Hinsichtlich der Bewertung innerstädtischen Wohnens bestehen Unterschiede nach Stadttypen und Bevölkerungsgruppen. Wie aus der Tabelle hervorgeht, ist die Innenstadt insgesamt als Wohnstandort mehr für die kurzen Lebensphasen u.a. Ausbildung, Berufsfindung und kinderlose Ehephase als für die langen Phasen wie Kindheit, Elternschaft und Ruhestand akzeptiert.<sup>37</sup>

Insgesamt ist daher auch zukünftig die Wohnfunktion in der Innenstadt zu fördern, da sie zu einer Belebung beiträgt. Dazu ist es erforderlich auch unrentierliche Nutzungen zu gewährleisten und ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Verkehrs- und Freiflächen herzustellen, damit auch Menschen in den langen Lebensphasen innerstädtische Wohnquartiere akzeptieren. Darüber hinaus sind u.a. die städtische Funktionsvielfalt und das breite Kultur-, Gastronomie- und Handelsangebot auszubauen, um so das Wohnen in den kurzen Lebensphasen noch interessanter zu gestalten.

<sup>37</sup> Rosenkranz, C., Wohnen in Innenstädten – Reflexionen zur Erhaltung und Stärkung der Wohnfunktion. In: BBR, Zentren. Auf dem Weg zur europäischen Innenstadt. Informationen zur Raumentwicklung Heft 2/3 1998, Bonn, 1998, S. 148.

## 2.4 ... im Wandel, Planung im Wandel.

Betrachtet man die Entwicklung des Planungsverständnisses seit der Industrialisierung, lassen sich unterschiedliche Phasen in einzelnen Zeitabschnitten erkennen. Diese sind in den jeweiligen gesellschaftlichen Kontext eingebunden und lassen sich tabellarisch wie folgt zusammenfassen:

	Anpassungsplanung	Auffangplanung	Entwicklungsplanung	Perspektivenplanung
Zeitliche Einordnung	1860 bis 1900	1900 - 1960	1960 - 1980	ab 1980
Sicht der sozioökonomischen Entwicklung	weder prognostizierbar noch steuerbar	prognostizierbar nicht steuerbar	steuerbar, deshalb nur bedingt prognostizierbar	bedingt steuerbar, deshalb Szenario statt Prognose
Aufgabe der Planung	Marktkorrektur in Teilbereichen, Behebung von Missständen	Setzung eines Rahmens für Koordination der Entwicklungskräfte	präzises Zielsystem, Auswahl aus Handlungsalternativen	Aufgreifen von Chancen unter Wahrung allgemeiner Ziele
Rolle der Verwaltung und Hauptziel	Eingriffsverwaltung: Gefahrenabwehr	Leistungsverwaltung: Daseinsvorsorge	Planende Verwaltung Gesellschaftspolitik	„Urban Management“ mit tagespolitischen Einschlag
Umfgriff und Werkzeuge	öffentlich-rechtliche Fluchtlinienpläne	„Angebots“-pläne – räumliche Gesamtplanung, Boden- und Nutzungsordnung	in Politik integrierte Entwicklungsplanung; öffentlich-rechtliche Durchsetzungsmittel	Schwerpunktsetzung; informelle Planung; public-private partnership
Wesender Planung aus Sicht des Planers	Technik und Kunst, jeweils Aufgabenbezogen	schöpferische Leistung aus der Gesamtschau des Planungsraums	Ergebnis rationaler Entscheidungs- und Abwägungsprozesse	Rationalität überlagert durch politische und wirtschaftlich Opportunität
Selbstverständnis des Planers	Experte für technische Verbesserung und Verschönerung der Stadt	„Arzt“ der kranken Stadt und missionarischer Anwalt des allgemeinen Wohls	fachlich kompetenter und sozial engagierter Politikberater; zunehmend mit Parteibindung, um im politischen Entscheidungsprozeß mehr Gewicht zu gewinnen	
Beziehung zur Politik	rudimentär	Politik bestätigt den „richtigen“ Plan	Entscheidungsfunktion	Entscheidungsfunktion
Beziehung zur Wissenschaft	Einzelkontakte (z.B. Hygiene)	Erkenntnishilfe	Entscheidungshilfe	Entscheidungshilfe
Schlüsselbegriffe der Zeit	fortschrittlich	gesund, organisch, „Ordnung“	urban, dynamisch, „Zukunft im Griff“	human, sanft, ökologisch, „sustainable“

Tab. 5: Phasen der Stadtplanung.

Quelle Albers, Gerd: Über den Wandel im Planungsverständnis; in: RaumPlanung 61; 1993, S. 100, eigene Darstellung.

Um Fehlinterpretationen zu vermeiden, ist anzumerken, dass es sich bei der Tabelle um eine idealtypische Setzung handelt und das Planungsverständnis nicht durch rigorose Zäsuren gekennzeichnet ist. Statt dessen ist die Entwicklung der Planung durch Kontinuität charakterisiert und als ein Lernprozess aufzufassen, in dem eine stetige Weiterentwicklung stattfindet. Ein weiteres Charakteristikum

ist die Gleichzeitigkeit, da sich einzelne Planungsfelder durchaus auch unterschiedlichen Phasen zuordnen lassen. So können z.B. Gewerbeplanungen Elemente der Anpassungs- oder Auffangplanung aufweisen oder die Fachplanungen, besonders im Infrastrukturbereich, Elemente der Entwicklungsplanung beinhalten.<sup>38</sup>

Das gegenwärtige Planungsverständnis lässt sich im wesentlichen durch die Spalte 4 der Tabelle beschreiben, wobei sich aufgrund der gesellschaftlichen Gegebenheiten kritisch zu beurteilende Tendenzen abzeichnen.

Gemeint ist die Ausrichtung der Stadtentwicklung an Großereignissen, d.h. eine „Festivalisierung der Planung“, der folgende positive Effekte zugeschrieben werden:

- Die Erreichung des Konsens wird erleichtert, weil bei der Ausrichtung auf Großereignisse hin divergierende Interessen jenseits eingefahrener Konflikte besser gebündelt werden können.
- Durch die Konzentration der Ressourcen werden Gelder, Menschen und Medien auf ein möglichst klar umrissenes Ziel hin mobilisiert.
- Zusätzlich zu der Bündelung der Kräfte erfolgt eine Mobilisierung schlafender Kräfte.
- Administrative Arbeitsweisen und Strukturen werden belebt.
- Mit dem Großereignis kann die Aufmerksamkeit potenzieller Investoren geweckt werden, da der Bekanntheitsgrad der Stadt bzw. Region steigt.
- Die Durchführung eines Großereignisses beinhaltet die Möglichkeit öffentliche Fördermittel einzuwerben.

Ob sich die angeführten positiven Effekte tatsächlich einstellen, ist fraglich.

Zudem bergen Großereignisse folgende Gefahren:

- Großereignisse sind in der Durchführung unflexibel und können nicht auf neue Anforderungen reagieren.
- Großereignisse erzeugen Sachzwänge, einmal ins Rollen gebracht lassen sie sich kaum noch aufhalten, selbst wenn sich z.B. erhebliche Kostensteigerungen abzeichnen.

---

<sup>38</sup> Selle, Klaus: Was ist bloß mit der Planung los? Erkundungen auf dem Weg zum kooperativen Handeln; Dortmund 1996; S. 43ff.

- Großereignisse binden Aufmerksamkeit und Arbeitskraft, andere wichtige Aufgabenbereiche bleiben unbearbeitet liegen.<sup>39</sup>

Die Auswirkungen von Großereignissen sind also nicht von vornherein vorhersagbar. Negative Auswirkungen sind jedoch eher wahrscheinlich, wenn das Großereignis nicht in eine planerische Gesamtkonzeption eingebunden ist:

*„[...] (Denn, Anmerkung des Verfassers) ein Großprojekt kann kein Ersatz für die eigenständige Formulierung von Zielen und Strategien kommunaler bzw. regionaler Entwicklung sein.“<sup>40</sup>*

Somit ist das Großereignis als Mittel der Stadtentwicklungspolitik nur dann als positiv zu bewerten, wenn es als Chance unter Wahrung allgemeiner Ziele aufgegriffen wird.

Es ergibt sich also die Frage, welcher Weg beschritten werden kann, um der Leitvorstellung der Raumentwicklung, soziale und wirtschaftliche Ansprüche mit den ökologischen Funktionen des Raums in Einklang zu bringen, gerecht zu werden. Diese vom Sachzwang getragene und politisch gewollte Neugestaltung der Gesellschaft erfordert die zentrale Koordination der Entscheidung. Entscheidungsmodell hierfür wäre das synoptische Ideal, dessen Voraussetzung in der Erlangung vollständiger Information besteht. Der Schwachpunkt dieses Modells ist darin begründet, dass vollständige Information nicht zu erlangen ist. Außerdem ist auch schon die vorhandene Informationsfülle nicht handhabbar.

Aus den angeführten Gründen ergibt sich, dass dieses an sich optimale Handlungsmodell des „Comprehensive planning“ aus praktischen Erwägungen nicht zur Anwendung gelangen kann. Weiterhin lässt sich rückblickend feststellen, dass trotz der Erstellung von Handlungsalternativen auf Grundlage eines präzisen Zielsystems nicht immer die richtigen Entscheidungen getroffen wurden. Daher wird in der planerischen Praxis auf ein durchführbares Planungsmodell zurückgegriffen. In der Regel kommt deshalb das pragmatische Ideal als Entscheidungsmodell zum Einsatz. Dieses beruht auf der gegenseitigen Anpassung der unterschiedlichen Interessen und baut auf eine schrittweise

---

<sup>39</sup>Selle, Klaus: Was ist bloß mit der Planung los? Erkundungen auf dem Weg zum kooperativen Handeln; Dortmund 1996<sup>2</sup>; S. 254ff.

<sup>40</sup>Selle, Klaus: Was ist bloß mit der Planung los? Erkundungen auf dem Weg zum kooperativen Handeln; Dortmund 1996<sup>2</sup>; S. 264.

Veränderung bei permanenter Lageanalyse.<sup>41</sup> Aufgrund der Tatsache, dass nur die Interessen der beteiligten Akteure in den Entscheidungsprozess einfließen, kommt es je nach Interessenmix zu zufälligen Ergebnissen, weil die übergeordneten Zielvorstellungen fehlen. Dieser Mangel lässt sich jedoch abstellen, indem man das Vorgehen an mehreren kleinen zielgerichteten Schritten im Sinne eines perspektivischen Inkrementalismus ausrichtet und eine geeignete Instanz mit deren Koordination betraut. Diese Verknüpfung einer umfassenden Planung mit Elementen des perspektivischen Inkrementalismus ist deshalb anzustreben:

*„Allein die laufende Reparatur und Anpassung von Stadt und Landschaft an sich wandelnde Anforderungen bedeuten so erhebliche und zahlreiche, wenn auch für sich genommen meist kleinere Veränderungen, dass ihre ressortübergreifend Bündelung und ihre Abstimmung auf perspektivisch gesetzte Ziele schon in wenigen Jahren erhebliche Wirkungen zeitigen würden.“<sup>42</sup>*

Da die wünschenswerte umfassende Planung aufgrund der unmöglichen vollkommenen theoretischen Durchdringung und den Deregulierungstendenzen der öffentlichen Einrichtungen nicht möglich ist, kommt somit der Zieldefinition und Koordination der ansonsten unkoordinierten kleinen Schritte ein besonderes Gewicht zu. Planung durch Projekte kann positive Effekte haben, muss aber auch zielorientiert sein. Andere notwendige Aufgaben wie beispielsweise die Erarbeitung eines Stadtentwicklungskonzeptes müssen trotzdem erledigt werden.

---

<sup>41</sup> Jochimsen, Reitmut, Strategie der wirtschaftlichen Entscheidung. In: Weltwirtschaftliches Archiv, Band 99, Kiel 1969, S. 52 ff

Vgl. dazu auch:

Braybrooke, David; Lindblom, Charles E.; Zur Strategie der unkoordinierten kleinen Schritten (Disjointed Incrementalism); in: Fehl/Fester/Kuhnert (Hrsg.); Planung und Information; Materialien zur Planungsforschung; Gütersloh 1972; S. 69-104.

Faludi, Andreas, Planungstheorie. In: Stadtbauwelt Heft 23; Berlin 1969.

Schelsky, Helmut., Über die Abstraktheit des Planungsbegriffes in den Sozialwissenschaften. In: Zentralinstitut für Raumplanung an der Universität Münster (Hrsg.): Zur Theorie der allgemeinen und regionalen Planung, Bielefeld 1969, S. 10ff.

<sup>42</sup> Sieverts, T., Die Gestaltung des öffentlichen Raums. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund, 2002, S. 189

## 2.5 ...quo vadis?

Auffallend bei der Entwicklung und Diskussion des Innenstadtbegriffs ist die Tatsache, dass dieser Terminus im wesentlichen in Bezug auf Großstädte benutzt wird. Der Innenstadtbereich von Klein- und Mittelstädten findet bislang weniger Beachtung.

Dabei weist die Darstellung zur derzeitigen Situation der Stadt auf einen Bedeutungs- und Funktionswandel hin. Als Ergebnis bleibt weiterhin eine Nachfrage nach Innenstadt bestehen, wobei die Gruppe der Nachfrager sich folgendermaßen aufschlüsselt. Das Kapital wird die Innenstadtnähe, besonders wenn diese über einen Bestand an historisch wertvoller Bausubstanz verfügt, zur Darstellung von ökonomischem Erfolg und Macht durch die Ansiedlung von Headquarter-Funktionen nutzen. Für Gruppen mit bestimmten Lebensstilen jenseits der klassischen Zwei-Generationen-Familie werden die Innenstädte auch in Zukunft das bevorzugte Ambiente sein. Für viele, aber keineswegs alle Kernstädte wird der Tourismus von wachsender ökonomischer Bedeutung sein. Die vierte Nutzergruppe werden die sozialen Randgruppen sein, da unsere Gesellschaft ihre sozialen Probleme in den Städten ablagert. Insgesamt wird es also keine „Löcher“ in den Innenstädten geben, zu rechnen ist jedoch mit einem Abbau von Zentralität.<sup>43</sup>

Mögliche Folge des Bedeutungsverlustes ist ein Zustand, der nicht mit dem Gebot einer nachhaltigen Entwicklung im Einklang steht. Da sich aber gezeigt hat, dass die europäische Stadt im Sinne dieser Nachhaltigkeit eine gute Basis darstellt, ist sie als Grundlage für das ökonomische, soziale und politische Zusammenleben unserer Gesellschaft zu erhalten und zu entwickeln.<sup>44</sup> Dieses scheint besonders unter dem Aspekt der Kompaktheit sinnvoll, da sie den schonenden Umgang mit der Ressource Boden ermöglicht. Darüber hinaus erfüllt sie die Funktion einer Integrationsmaschine, die die Möglichkeit bietet die unterschiedlichsten Lebensentwürfe zu verwirklichen.<sup>45</sup> Daher sollte auch Tendenzen, den öffentlichen Raum von sozialen Konflikten freizuhalten,

---

<sup>43</sup> Siebel, W., Wesen und Zukunft der europäischen Stadt. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund, 2002, S. 110

<sup>44</sup> Bose, M. (Hrsg.), Die unaufhaltsame Auflösung der Stadt in die Region? Kritische Betrachtungen neuer Leitbilder, Konzepte, Kooperationsstrategien und Verwaltungsstrukturen für Stadtregionen. Harburger Berichte zur Stadtplanung Band 9, Hamburg, 1997, S. 12

<sup>45</sup> Siebel, W., Wesen und Zukunft der europäischen Stadt. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund, 2002, S. 114.

widerstanden werden. Vielmehr muss er für alle sozialen Gruppen öffentlich zugänglich bleiben.<sup>46</sup> Uneinigkeit besteht hinsichtlich der Zielrichtung, durch die die Innenstadt zu erhalten und zu entwickeln ist. Wenn unterstellt wird, dass der Stellenwert des Einzelhandels weiter wächst und auch zukünftig eine Leitfunktion übernehmen soll, bietet sich folgende Doppelstrategie an:

- In den Innenstädten sollte alles getan werden, um einer Entmischung der Nutzungen entgegenzuwirken und insbesondere den Einzelhandel zu stärken.
- Im Außenbereich, d.h. im Stadt-Umland, ist durch restriktives Handeln einer weiteren Ansiedlung von Einkaufszentren und anderen großflächigen Einrichtungen entgegenzuwirken.<sup>47</sup>

Wenn man jedoch nicht die Leitfunktion des Einzelhandels favorisiert, bieten sich zur Stärkung der Innenstädte eher Chancen durch die Entwicklung der Kultur- und Wohnfunktion:

*„Ich bin der Überzeugung, dass trotz aller Anstrengungen der traditionelle Einzelhandel in nicht zu ferner Zukunft nicht mehr die selbstverständliche Leitfunktion der Innenstädte sein wird – zu groß sind die ökonomischen Vorteile anderer Standorte. Ja, ich sehe die Gefahr, dass die Innenstädte ihr Wesen der Historizität selbst zerstören, wenn die Versuche, mit den Shopping-Centern mitzuhalten, zu weit getrieben werden. Die historischen Innenstädte werden ihre Zukunft stärker in einer aktiv betriebenen Kulturpolitik und in der Entwicklung auch ganz besonderen Wohnens suchen müssen, wenn sie ihre unersetzliche Aufgabe der Erhaltung und Vermittlung symbolischer und realer Historizität nicht aufs Spiel setzen wollen. Der Einzelhandel wird in diesem Zusammenhang seine Rolle in der Spezialisierung mit besonderen Dienstleistungen finden.“<sup>48</sup>*

Will man diese Zielrichtung zur Innenstadtentwicklung verfolgen, so bietet sich folgender Maßnahmenkatalog an:

- Es müssen zukunftssichere Funktionen angesiedelt werden, die auch in Zeiten nachlassender Besucherfrequenz zur Belebung der öffentlichen Räume beitragen.

---

<sup>46</sup> Sieverts, T., Die Gestaltung des öffentlichen Raums. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund, 2002, S. 188.

<sup>47</sup> Zur Doppelstrategie vgl. Güttler, H., Rosenkranz, C., Aktuelle Herausforderungen für die Raumordnungs- und Stadtentwicklungspolitik bei der Erhaltung und Sicherung funktionsfähiger Innenstädte. In: BBR, Zentren. Auf dem Weg zur europäischen Innenstadt. Informationen zur Raumentwicklung Heft 2/3 1998, Bonn, 1998, S. 84.

Zum wachsenden Stellenwert des Einzelhandels vgl. Blatt, L., v. Raczeck, G., Wirtschaftsstandort Innenstadt und „Grüne Wiese“. Europäische Fakten und Erfahrungen. Hrsg. Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V., Bonn, 1998, S. 8.

<sup>48</sup> Sieverts, Thomas: Die Stadt in der Zweiten Moderne – eine europäische Perspektive. In: Häupl, Michael: Das Neue und die Stadt: Urbane Identitäten, Wien 2000, S. 52.

- Geschäftsleerstände und Branchen in den Zentren sollten als Chance verstanden werden, Handelsflächen zu konzentrieren, effizienter zu organisieren und durch attraktive Nutzungen zu ergänzen (Freizeit, Kultur, Wohnen und Arbeiten).
- Es sollte der Versuch unternommen werden, neue Betriebsformen des Handels mit hochwertigen Fachmärkten und größeren Shops in die Innenstädte zu integrieren.
- Die Bedeutung der Innenstadt als Freizeitort kann genutzt werden, um Besucher zurückzugewinnen. Märkte oder Außengastronomie leisten hier ihren Beitrag.
- Viele Großstädte weisen den Weg: Sie lassen Drehbücher für die Innenstädte schreiben, in denen Kultur- und Freizeitaktivitäten verzahnt werden.<sup>49</sup>

Der zuletzt skizzierte Weg hat den Vorteil, dass er einen multifunktionalen Ansatz verfolgt. Dadurch ist es leichter möglich Fehlentwicklungen zu vermeiden oder Missstände zu korrigieren. Insgesamt scheint er eher geeignet zu sein, um das Ziel einer dauerhaften Stärkung der Innenstadt zu erreichen.

---

<sup>49</sup> Pesch, F., Planen für die Mitte der Stadt – Die Kultur der Vielfalt. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund, 2002, S. 240

### 3 Rahmenbedingungen

In diesem Kapitel erfolgt eine Bestandsanalyse, die zunehmend auf das Untersuchungsgebiet fokussiert. Im ersten Teil wird die Einbindung Pinnebergs in die Metropolregion Hamburg analysiert. Schwerpunkte sind die Vorgaben aus der übergeordneten Planung, Lage und Erreichbarkeit, Bevölkerungsentwicklung sowie der Wettbewerb im Einzelhandel. Der zweite Teil stellt die Stadt Pinneberg in den Mittelpunkt. Neben der Lage und Erreichbarkeit, der Bevölkerungsentwicklung und dem Wettbewerb im Einzelhandel gilt das Interesse der aktuellen Flächennutzung im Gemeindegebiet sowie der Stadtentwicklung. Im dritten Teil erfolgt der Fokus auf die Innenstadt. Von besonderem Interesse sind die Nutzungs- und Einzelhandelsstruktur.

#### 3.1 Pinneberg im regionalen Kontext

##### 3.1.1 Lage und Erreichbarkeit

Der Kreis Pinneberg, im Südwesten Schleswig-Holsteins, ist umgeben von den Kreisen Steinburg und Segeberg im Nordwesten bzw. Nordosten. Er hat eine gemeinsame Grenze mit der südöstlich gelegenen Metropole Hamburg. Im Südwesten stellt die Elbe eine natürliche Grenze dar. Südlich der Elbe befindet sich der Landkreis Stade des Bundeslandes Niedersachsen.

Die Kreisstadt Pinneberg, umgeben von den Nachbargemeinden Appen, Prisdorf, Kummerfeld, Borstel-Hohenraden, Tangstedt, Rellingen, Halstenbek und Schenefeld hat im Süden ebenfalls eine gemeinsame Grenze mit der Freien und Hansestadt Hamburg.

Das Zentrum Hamburgs ist ca. 18 Kilometer, das Mittelzentrum Elmshorn ca. 14 Kilometer entfernt. Mit der Bundesautobahn A 23, mit den Anschlussstellen Pinneberg Süd, Pinneberg Mitte<sup>50</sup> und Pinneberg Nord sowie der Landesstraße Lurup-Schenefeld-Elmshorn (LSE) ist die Stadt gut für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erschlossen.

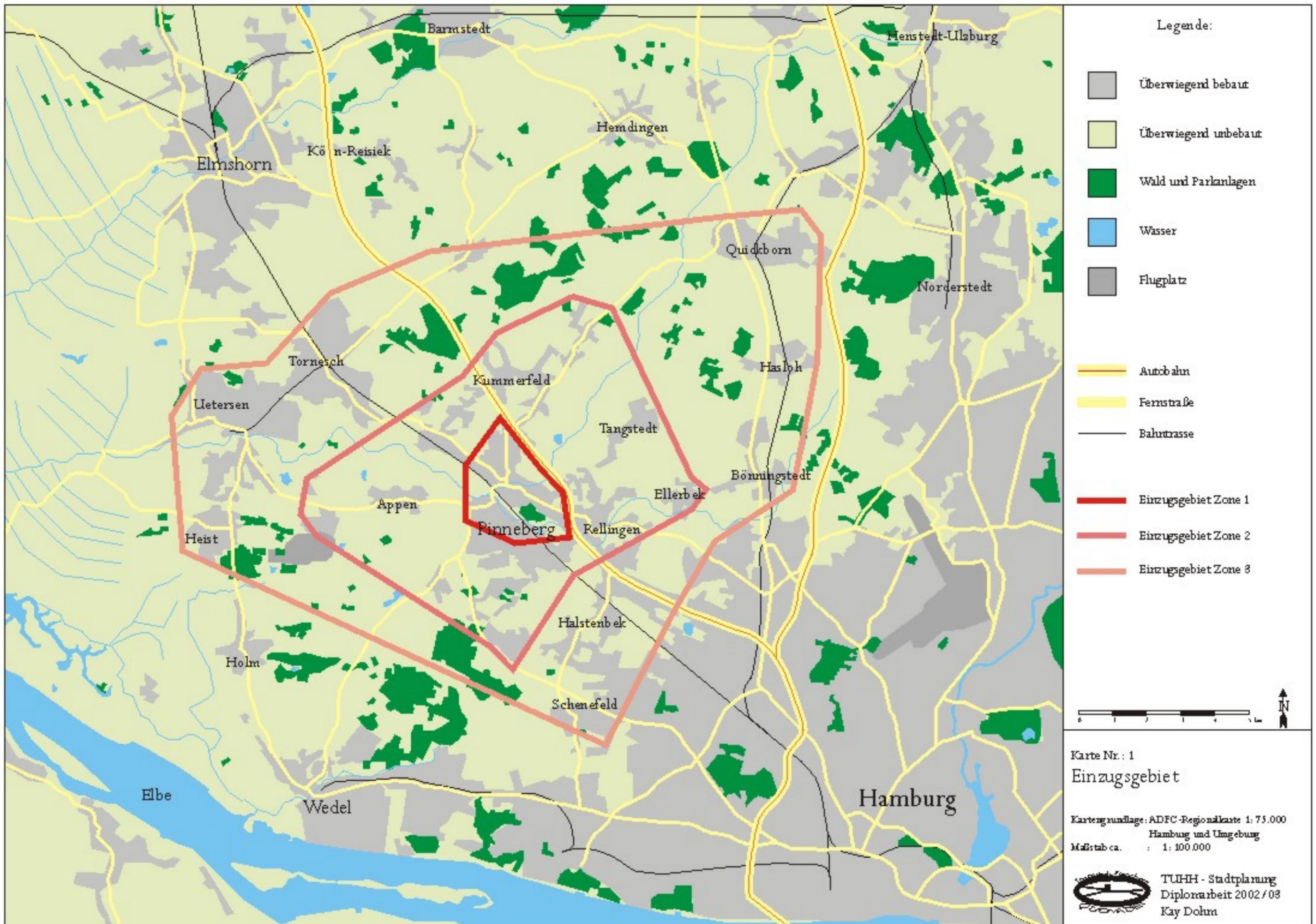
---

<sup>50</sup> Die Anschlussstelle liegt in unmittelbarer Nähe der Stadtgrenze auf dem Gebiet der Nachbargemeinde Rellingen.

Pinneberg ist Endhaltepunkt der Hamburger S-Bahnlinie 31 und Haltepunkt auf der Eisenbahnlinie Hamburg-Kiel/Flensburg/Westerland und somit gut an den regionalen und überregionalen schienengebundenen Verkehr angeschlossen.

Naturräumlich liegt die Stadt auf einer Geestinsel in der Elbmarsch am Zusammenfluss von Pinnau und Mühlenau. Die Pinnau ist deutlich durch die Gezeiten beeinflusst. Größere Waldflächen befinden sich mit dem Fahltgehölz in zentraler Lage am Rand der Innenstadt und mit dem Stadtforst Waldenau, einem Ausläufer des Hamburger Staatsforstes Klövensteen, am südwestlichen Rand des Stadtgebiets.

Die siedlungsmäßige Verflechtung der Städte und Gemeinden auf der Siedlungsachse Hamburg-Pinneberg-Elmshorn sowie auf der Siedlungsachse Hamburg-Wedel sind auf der Karte 1 deutlich zu erkennen. Abseits dieser Achsen herrscht eine dünne Besiedlung mit ländlichen Charakter vor.



Legende:

- Überwiegend bebaut
- Überwiegend unbebaut
- Wald und Parkanlagen
- Wasser
- Flugplatz

- Autobahn
- Fernstraße
- Bahntrasse

- Einzugsgebiet Zone 1
- Einzugsgebiet Zone 2
- Einzugsgebiet Zone 3



Karte Nr.: 1  
**Einzugsgebiet**  
 Kartengrundlage: ADFC-Regionalkarte 1: 75.000  
 Hamburg und Umgebung  
 Maßstab ca.: 1: 100.000

TUHH - Stadtplanung  
 Diplomarbeit 2002/03  
 Kay Dohn

### 3.1.2 Bevölkerungsentwicklung

In Bezug auf die Einwohnerdichte gibt es in der Metropolregion Hamburg erhebliche Unterschiede. Mit durchschnittlich 2.256 Einwohnern/km<sup>2</sup> hat die Kernstadt Hamburg mit Abstand die höchste Einwohnerdichte.

Der Regionsteil von Schleswig-Holstein ist mit 199 Einwohnern/km<sup>2</sup> zwar deutlich dünner besiedelt, verfügt jedoch über die doppelte Einwohnerdichte wie der niedersächsische Regionsteil.<sup>51</sup> Besonders deutlich wird dieser Unterschied an den direkt an Hamburg grenzenden Landkreisen Pinneberg und Harburg, dort leben 431 bzw. 179 Menschen pro km<sup>2</sup>.<sup>52</sup>

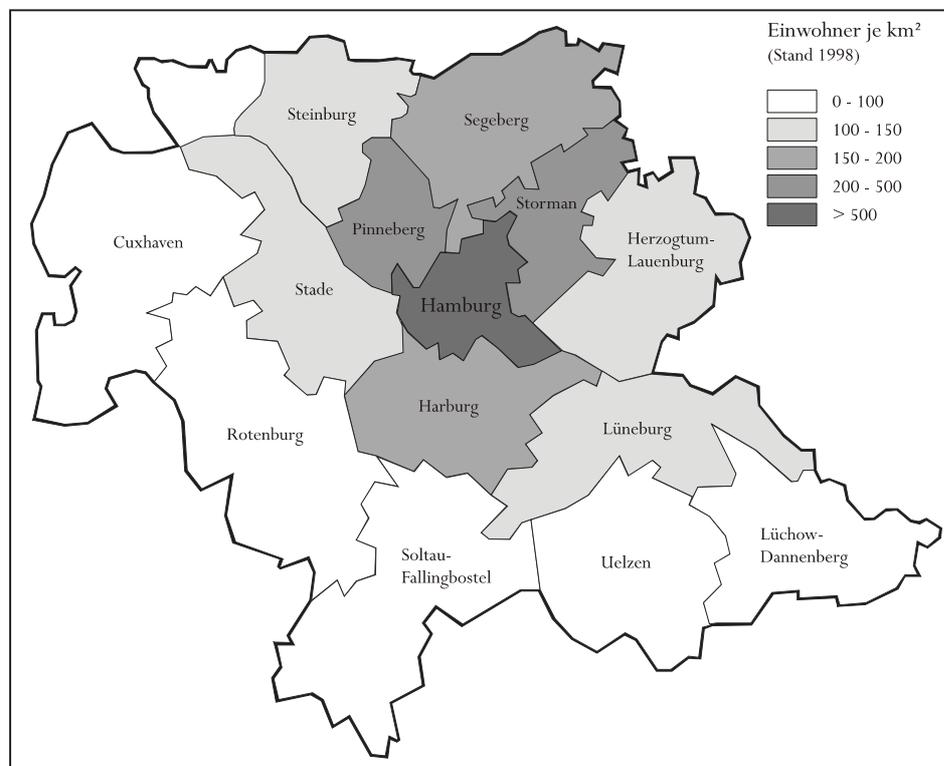


Abb. 6: Einwohnerdichten in der Metropolregion Hamburg. Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Indikatoren und Karten zur Raumentwicklung, Band 8., Bonn 2001, eigene Darstellung.

Die Bevölkerungsentwicklung setzt sich aus den natürlichen Bewegungen (Geburten, Sterbefällen) und räumlichen Bewegungen (Zuzüge, Fortzüge) zusammen. Während die natürliche Komponente der Bevölkerungsentwicklung recht konstant und gut zu prognostizieren ist, entstehen bei der Vorhersage der Wanderungen erhebliche Unsicherheiten. Wanderungen sind in hohem Maße

<sup>51</sup> Landkreise Schleswig-Holstein: Steinburg, Pinneberg, Segeberg, Storman und Herzogtum Lauenburg.  
Landkreise Niedersachsen: Cuxhaven, Stade, Rotenburg, Harburg, Soltau-Fallingbosten, Lüneburg,

<sup>52</sup> Uelzen und Lüchow-Dannenberg.  
Stand 31. Dezember 1997, vgl. [http:// www.hamburg.de/MR/download.htm](http://www.hamburg.de/MR/download.htm), Tab.2.

abhängig von sich ändernden kommunal- und bundespolitischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie von subjektiven Entscheidungen der Umziehenden.

Für die Metropolregion Hamburg wird für den Prognosezeitraum bis 2015 insgesamt zwar noch ein Bevölkerungswachstum von 1,1 % erwartet, jedoch ist ab 2010 mit einer Abnahme der Einwohnerzahl zu rechnen. Für das nördliche Umland wird bereits ab 2005 kein wesentliches Wachstum mehr erwartet. Während die niedersächsischen Umlandkreise noch über das Jahr 2010 hinaus ein Bevölkerungswachstum zu verzeichnen haben werden, wird für das nördliche Umland von 2010 bis 2015 ein Rückgang um 5.500 Einwohner prognostiziert.

<b>Bevölkerungsprognose bis 2015 nach Teilräumen</b>	<b>Metropol-region</b>	<b>Hamburg</b>	<b>Schleswig-Holst. Regionsteil</b>	<b>Nieders. Regions-teil</b>
Stand 1.1.2000	4.046.700	1.703.200	1.109.600	1.233.900
Veränderungen				
2000–2005	47.400	-7.200	20.100	34.500
2005–2010	13.200	-11.100	4.400	19.900
2010–2015	-15.500	-18.100	-5.500	8.100
Veränderungen 2000–20015	45.100 (+ 1,1 %)	-36.400 (- 2,1 %)	19.000 (+ 1,7 %)	62.500 (+ 5,1 %)
Stand 1.1.2015	4.091.800	1.666.800	1.128.600	1.296.400

Tab.6:  
Bevölkerungsentwicklung bis 2015 nach Teilräumen. Aus: Gemeinsame Landesplanung Hamburg / Niedersachsen / Schleswig-Holstein 2000, eigene Darstellung.

Betrachtet man die Prognose für den Kreis Pinneberg ist festzustellen, dass zum Prognosezeitpunkt bereits ab 2005 ein negativer Bevölkerungssaldo erwartet wurde. Aktuelle Zahlen belegen jedoch, dass die Erwartungen zu pessimistisch waren. Von 1999 bis zum 31. Dezember 2001 wuchs die Bevölkerung um 4.357 auf 293.914 Einwohner an.

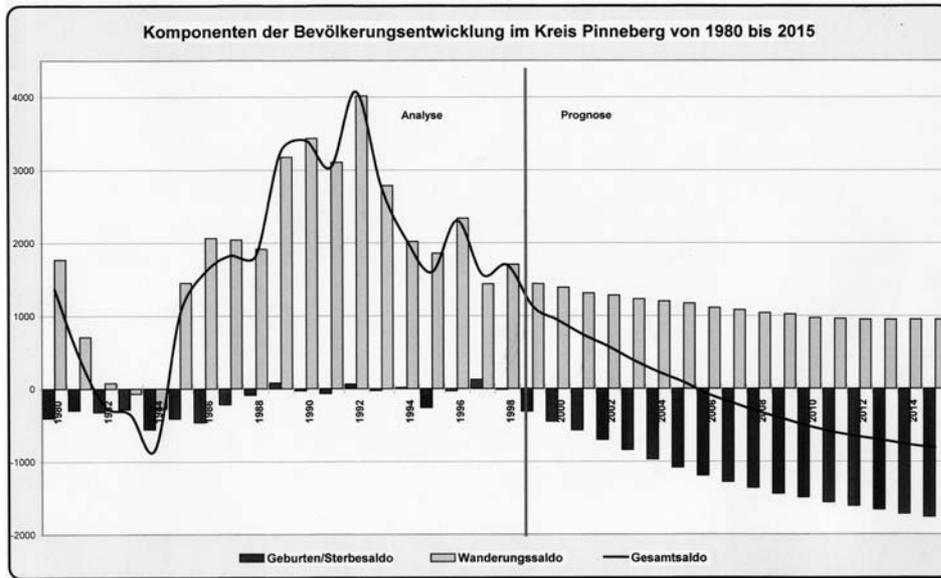


Abb. 7: Bevölkerungsprognose für den Kreis Pinneberg.

Quelle: Kreis Pinneberg – Fachdienst Regionalentwicklung.

Ein weiteres Merkmal der Bevölkerungsentwicklung ist die zunehmende Alterung. Sinkende Geburtenhäufigkeit und steigende Lebenserwartung führen zu einem wachsenden Anteil alter Menschen an der Gesamtbevölkerung. Die Gruppe der alten Menschen weist eine Reihe demographischer Besonderheiten auf. Dazu zählt neben einem Frauenüberschuss ein hoher Anteil an Ein- und Zweipersonenhaushalten. Die abnehmende Mobilität der alten Menschen erfordert daran angepasste Infrastruktureinrichtungen. Damit wird der Prozess der Alterung zu einer großen Herausforderung für die zukünftige Politik und Planung.

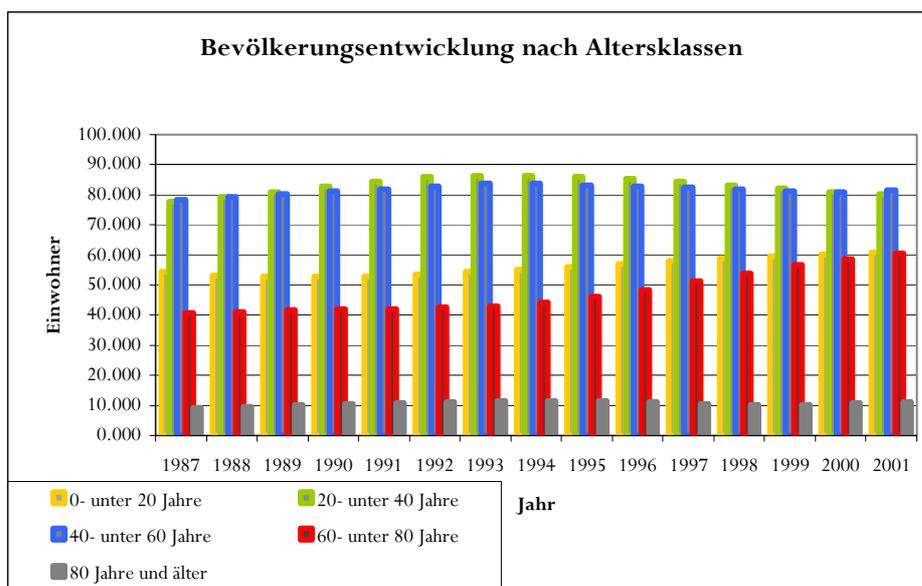


Abb. 8: Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen.

Quelle: Kreis Pinneberg Fachdienst Regionalentwicklung, eigene Darstellung

Die Grafik zeigt, dass im Kreis Pinneberg die einzelnen Altersklassen relativ geringfügigen Schwankungen unterworfen sind. Lediglich in der Altersklasse der 60 bis unter 80 jährigen ist seit etwa 1994 ein kontinuierlicher Anstieg zu verzeichnen.

### 3.1.3 Übergeordnete Planungen

Die raumordnerische Funktion der Stadt ist die eines Mittelzentrums im Verdichtungsraum und Schwerpunkt auf der Achse Hamburg-Elmshorn.<sup>53</sup>

#### **Regionales Entwicklungskonzept (REK)**

Grundlage für die Erarbeitung des REK ist die Erkenntnis, dass die wachsenden Herausforderungen, die sich aus der immer komplexer werdenden internationalen Entwicklungsdynamik ergeben, nur gemeinsam von der Kernstadt Hamburg und den benachbarten Regionsteilen der Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein bewältigt werden können.<sup>54</sup>

*„Der REK-Prozeß setzt auf die integrierende und mobilisierende Wirkung gemeinsamer Leitprojekte (ist jedoch; Anmerkung des Verfassers) [...] nicht eingebunden in das Regelsystem von Raumordnung und Regionalplanung“<sup>55</sup>*

Das REK folgt u.a. dem Leitbild der dezentralen Konzentration und den Prinzipien der innerregionalen Vernetzung und der axialen Strukturen.<sup>56</sup>

#### **Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein (LROP)**

Der LROP setzt die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie die sonstigen landesplanerischen Grundsätze und Erfordernisse fest.<sup>57</sup>

Das Land ist gegliedert in fünf regionale Planungsräume, die sich wiederum untergliedern können in siedlungsstrukturelle Ordnungsräume, Ordnungsräume für Tourismus und Erholung und ländliche Bereiche.

---

<sup>53</sup> Landesregierung Schleswig-Holstein, Regionalplan für den Planungsraum 1. Schleswig-Holstein Süd, Fortschreibung, Kiel, 1998, S. 3

<sup>54</sup> Gemeinsame Landesplanung Hamburg/Niedersachsen/Schleswig-Holstein, Metropolregion Hamburg. Regionales Entwicklungskonzept REK 2000Hamburg, Hannover, Kiel, 2000. S. 6

<sup>55</sup> Gemeinsame Landesplanung Hamburg/Niedersachsen/Schleswig-Holstein, Metropolregion Hamburg. Regionales Entwicklungskonzept REK 2000Hamburg, Hannover, Kiel, 2000. S. 7

<sup>56</sup> Gemeinsame Landesplanung Hamburg/Niedersachsen/Schleswig-Holstein, Metropolregion Hamburg. Regionales Entwicklungskonzept REK 2000Hamburg, Hannover, Kiel, 2000. S. 24

<sup>57</sup> Landesregierung Schleswig-Holstein, Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein, Kiel, 1998, S. 4

Die Stadt Pinneberg gehört zum Planungsraum 1 – Schleswig-Holstein Süd und ist damit eingebunden in den siedlungsstrukturellen Ordnungsraum des Verdichtungsraums Hamburg.<sup>58</sup>

In den Ordnungsräumen ist unter Berücksichtigung ökologischer und sozialer Belange eine Weiterentwicklung des baulichen Verdichtungsprozesses und eine dynamische Wirtschaftsentwicklung anzustreben. Als ordnende Strukturelemente im Ordnungsraum benennt das LROP die zentralen Orte und Siedlungsachsen für die Siedlungsentwicklung sowie regionale Grünzüge zur Sicherung der Freiräume. Die Anbindung der Siedlungsschwerpunkte an den ÖPNV, besonders den schienen- und spurgebundenen, ist zu gewährleisten. Es sind Maßnahmen zur Sicherung und Strukturverbesserung der ökologischen Funktionsfähigkeit zu ergreifen.<sup>59</sup>

Dazu gelte es künftig die interkommunale Kooperation innerhalb der räumlich und funktional verflochtenen Regionen zu stärken. Diese würde immer häufiger Voraussetzung für eine strukturell ausgewogene Weiterentwicklung der Orte und der Region. Neben den bewährten Kooperationsfeldern sollte zunehmend die Zusammenarbeit im Bereich der Flächenentwicklung, insbesondere für die Ausweisung von Gewerbeflächen gesucht werden. Wünschenswert aus Sicht des LROP ist die Aufstellung von Gebietsentwicklungsplanungen, um die Siedlungsentwicklung zu optimieren.<sup>60</sup>

### **Regionalplan Planungsraum 1 – Südholstein (REG)**

Der Regionalplan für den Planungsraum 1 dient der Konkretisierung der im LROP gefassten landesplanerischen Grundsätze, ebenso soll er die Ziele und Inhalte des REK handlungsorientiert präzisieren. Er ist auf das Jahr 2010 ausgerichtet.<sup>61</sup>

Auf der Achse Hamburg-Elmshorn soll eine starke wirtschaftliche und siedlungsmäßige Entwicklung, insbesondere in den Schwerpunkten außerhalb des Verdichtungsraums stattfinden. Der Stadt Elmshorn kommt eine besondere Bedeutung zu, weil es als Ziel ausgewiesen wurde, im Sinne der dezentralen

---

<sup>58</sup> Landesregierung Schleswig-Holstein, Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein, Kiel, 1998, S. 24

<sup>59</sup> Landesregierung Schleswig-Holstein, Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein, Kiel, 1998, S. 26

<sup>60</sup> Landesregierung Schleswig-Holstein, Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein, Kiel, 1998, S. 10, 11

<sup>61</sup> Landesregierung Schleswig-Holstein, Regionalplan für den Planungsraum 1. Schleswig-Holstein Süd, Fortschreibung, Kiel, 1998, S. 3

Konzentration die weiter entfernten Zentren im Umland als eigenständige regionale Zentren zu stärken.<sup>62</sup>

Die städtebauliche Entwicklung in Pinneberg soll auf strukturverbessernde und bestandsergänzende Maßnahmen gerichtet sein, wobei der Innenstadtbereich den Gestaltungsschwerpunkt bildet. Die Gemeinden Prisdorf, Kummerfeld und Borstel-Hohenraden sind städtebaulich mit Pinneberg verflochten und nehmen an der Entwicklung des Mittelzentrums teil, ebenso der Ortskern der Gemeinde Rellingen.

Außerdem wird gefordert, dass Gewerbeflächen beiderseits der A 23 in räumlicher Nähe des Autobahnanschlusses Pinneberg-Nord liegen sollen. Bei der Ausweisung von Wohnbauflächen sollen die Gemeinden dem Prinzip der Arrondierung der Siedlungskörper folgen. Es ist sicherzustellen, dass ausreichend Grünzäsuren erhalten bleiben<sup>63</sup>

Die Anbindung an das Verkehrsnetz ist zu verbessern, beispielsweise durch die Einrichtung eines Haltepunktes Pinneberg-Nord auf der Schienenstrecke Pinneberg-Elmshorn. Zur Entlastung der Innenstadt sowie als Voraussetzung für die Erschließung von Gewerbeflächen im Bereich Pinneberg-West, Prisdorf und Kummerfeld ist eine Verbindung zwischen der Landesstraße Lurup-Schenefeld-Elmshorn (LSE) dringend erforderlich.<sup>64</sup>

### **Kreisentwicklungsplan (KEP)**

Die mittelfristig ausgerichteten Kreisentwicklungspläne der Kreise und kreisfreien Städte Schleswig-Holsteins dienen der Ergänzung der langfristigen Raumordnungspläne. Sie ermöglichen dem Kreis u.a. öffentliche Aufgaben aufeinander abzustimmen, die begrenzten Finanzmittel raumwirksam einzusetzen und Vorhaben von nicht nur örtlicher Bedeutung festzulegen.<sup>65</sup>

Weiterhin sei zur Erhaltung der mittelzentralen Funktion Pinnebergs bis 2010 die Schaffung von Wohnraum für 4.000 bis 5.000 Einwohner erforderlich. Zusätzlich müsse, im Sinne der Schaffung wohnungsnaher Arbeitstätten, die Ausweisung

---

<sup>62</sup> Landesregierung Schleswig-Holstein, Regionalplan für den Planungsraum 1. Schleswig-Holstein Süd, Fortschreibung, Kiel, 1998, S. 24, 25

<sup>63</sup> Landesregierung Schleswig-Holstein, Regionalplan für den Planungsraum 1. Schleswig-Holstein Süd, Fortschreibung, Kiel, 1998, S. 28

<sup>64</sup> Im weiteren Verlauf wird diese Verbindung, dem lokalen Sprachgebrauch entsprechend, nur noch Westumgehung genannt.

<sup>65</sup> Kreis Pinneberg, Fachdienst Planung, Kreisentwicklungsplan für den Kreis Pinneberg 1996-2000, Pinneberg, 1998, S. 1

neuer Gewerbeflächen für den tertiären Sektor sowie das produzierende Gewerbe erfolgen.

*„Die Ansiedlung von weiteren großflächigen Verkaufsunternehmen ist jedoch auszuschließen.“<sup>66</sup>*



Abb. 9: Kreis Pinneberg nach Gemeinden.

Quelle: Kreis Pinneberg  
Fachdienst  
Regionalentwicklung, eigene  
Darstellung

Die Abbildung zeigt die Lage der Stadt Pinneberg und der Nachbargemeinden im Kreis Pinneberg.

<sup>66</sup> Kreis Pinneberg, Fachdienst Planung, Kreisentwicklungsplan für den Kreis Pinneberg 1996-2000, Pinneberg, 1998, S. 38.

### 3.1.4 Ökonomisches Potenzial

Wie in Kapitel 2 gezeigt wurde haben die Funktionen Wohnen, Freizeit und Kultur zunehmende Bedeutung für Innenstadtbereiche. Zum jetzigen Zeitpunkt nimmt der Einzelhandel im allgemeinen noch eine Leitfunktion war und findet daher in der Folge besondere Beachtung. Dabei ist in der nachfolgenden Erörterung zu beachten, dass die Berechnung des ökonomischen Potenzials das theoretische Optimum darstellt. Abweichungen ergeben sich aus der Aussagekraft von Modellrechnungen an sich, der faktischen Wettbewerbssituation im Einzugsgebiet und der vorhandenen Struktur des Einzelhandels im Untersuchungsgebiet.

In der Karte Nr. 1 ist für die Pinneberger Innenstadt ein Einzugsgebiet nach drei Zonen abgegrenzt. Die Abgrenzung erfolgte teilweise fahrzeitorientiert, aber auch nach verkehrsinfrastrukturellen Gesichtspunkten. So wäre z.B. die Gemeinde Halstenbek aufgrund der Fahrzeit der Zone 2 zuzurechnen, aber aus verkehrsinfrastrukturellen Gründen, die in diesem Fall Priorität genießen, wurde sie der Zone 3 zugeteilt. Ein weiteres Beispiel bildet die Gemeinde Holm, die nach der Fahrzeit in der Zone 3 liegen würde, aufgrund der Verkehrsinfrastruktur nicht im Einzugsgebiet liegt.

Die Ermittlung des Bevölkerungspotenzials im Einzugsgebiet ergab folgendes Bild:

<b>Einzugsgebiet der Pinneberger Innenstadt</b>	
Zone 1 (0-5 Min.)	24.096
Zone 2 (6-10 Min.)	46.576
<b>Zone 1 und 2</b>	<b>70.672</b>
Zone 3 (11-20 Min.)	102.681
<b>Zone 1 bis 3</b>	<b>173.353</b>

Tab. 7: Bevölkerungspotenzial im Einzugsgebiet.

Quelle: Eigene Berechnung.

Auf der Grundlage des ermittelten Bevölkerungspotenzials kann das für den Pinneberger Einzelhandel relevante Ausgabenvolumen berechnet werden. Grundlage der Berechnung sind die von der Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) ermittelten Pro-Kopf-Ausgaben der Bundesbürger.

<b>Sortimentsbezogene Kaufkraft 2001</b>		
<b>Branchensegment</b>	<b>Pro-Kopf-Ausgabe in Euro p.a.</b>	<b>in % der EZH-Ausgaben</b>
Nahrungs- und Genussmittel	1.808	35,0 %
Gesundheit und Körperpflege	517	10,0 %
Hausrat, Glas, Porzellan	103	2,0 %
Spielwaren, Sport, Hobby	207	4,0 %
<b>SBW-relevant</b>	<b>2.634</b>	<b>51 %</b>
Bücher, Schreibwaren	129	2,5 %
Bekleidung	661	12,8 %
Schuhe	114	2,2 %
Uhren, Schmuck, Leder, Geschenke	129	2,5 %
<b>innenstadt-relevant</b>	<b>1.033</b>	<b>20 %</b>
Unterhaltungselektronik, TV, Tonträger	181	3,5 %
Elektrogroß- und -kleingeräte	103	2,0 %
Computer, Foto, Telekommunikation	181	3,5 %
<b>Elektro-Fachmarkt</b>	<b>465</b>	<b>9 %</b>
Bau- und Gartenmarkt, Zoobedarf	491	9,5 %
Möbel, Einrichtung, Leuchten	542	10,5 %
<b>nicht-center-relevant</b>	<b>1.033</b>	<b>20 %</b>
<b>Summe EZH-Ausgaben pro Kopf / Umsatz pro m<sup>2</sup> im BRD-Durchschnitt (Kaufkraft/Umsatz=100)</b>	<b>5.165</b>	<b>100 %</b>

Tab. 8: Sortimentsbezogene Kaufkraft.

Quelle: Walter, M., auf Basis der Angaben von GfK, Prisma und gesa.

Da die sortimentsbezogene Kaufkraft sich auf die Pro-Kopf-Ausgaben im Bundesdurchschnitt beziehen wurden sie mit der Kaufkraftkennziffer<sup>67</sup> des Kreises Pinneberg (KKZ = 111,8) gewichtet.

Ebenfalls in die Berechnung des relevanten Ausgabenvolumens eingeflossen ist der Elastizitätskoeffizient der einzelnen Warengruppen, er gibt an, um wie viel Prozent das Angebot oder die Nachfrage zu- oder abnimmt, wenn der Preis um eine bestimmte Rate steigt oder fällt.

Die folgende Tabelle zeigt das im Einzugsgebiet theoretisch vorhandene einzelhandelsrelevante Ausgabenvolumen.

<sup>67</sup> Die Kaufkraftkennziffer ist eine Kennzahl zur Bewertung des Einkommensniveaus der Einwohner eines Gebietes, die die Abweichung zum Bundesdurchschnitt von 100 angibt.

<b>Einzelhandelsrelevantes Ausgabenvolumen in Euro</b>	
Zone 1	139.144.705
Zone 2	268.957.661
<b>Zone 1 und 2</b>	<b>408.102.367</b>
Zone 3	592.941.463
<b>Zone 1 bis 3</b>	<b>1.001.043.830</b>

Tab. 9:  
Einzelhandelsrelevantes  
Ausgabenvolumen.

Quelle: Eigene Berechnung.

Demgegenüber steht ein tatsächlicher Umsatz von 225 bis 230 Millionen Euro pro Jahr, darunter rund 64 Millionen Euro in der Innenstadt.<sup>68</sup> Die Diskrepanz zwischen errechnetem Potenzial und dem tatsächlichen Umsatz ergibt sich dadurch, dass die reduzierenden Faktoren noch nicht berücksichtigt wurden. Sie werden nachfolgend angeführt.

### **Aussagekraft von Modellrechnungen in suburbanen Räumen**

Basierend auf dem „Gravitationsgesetz für den Einzelhandel“ von Reilly (1929) definiert eine Reihe von theoretischen Arbeiten die Attraktivität von Geschäftszentren als die Anziehungskraft auf potenzielle Nachfrager innerhalb eines bestehenden Zentrensystems und wird in der Anzahl der auf das Zentrum gerichteten Interaktionen ausgedrückt. Zentrale Variablen sind dabei die Zentrengröße, die Distanz zwischen Konsumentenwohnort und Einkaufsort sowie unterschiedliche Umsatzparameter. Diese Modellbildungen sind nach Popien mit erheblichen Kalibrierungsproblemen verbunden, weil sie nur unzureichend in der Lage sind zeitliche Veränderungen im Konsumentenverhalten einzubeziehen. Besonders in großstädtischen Verdichtungsräumen mit der dortigen Vielfalt der konkurrierenden Zentren und den durch leistungsfähige Massenverkehrsmittel gekennzeichneten Erreichbarkeitsverhältnissen, sei der Erklärungswert dieser Modellrechnungen zunehmend in Frage zu stellen. Bei einer zunehmend auf mehrere Zentren aufgespalteten Einkaufsorientierung sei vielmehr die Attraktivität der Offerte bestimmend auf die Einkaufsstättenwahl.<sup>69</sup>

<sup>68</sup> Gesellschaft für Handels-, Standort- und Immobilienberatung mbH, Gutachterliche Stellungnahme Markt- und Standortanalyse Gehrstücken in 25421 Pinneberg (AS Pinneberg-Süd), Hamburg, 2001, S. 1

<sup>69</sup> Popien, R., Ortszentrenplanung in Münchens Suburbia: Wie attraktiv sind die „neuen Ortsmitten“?, Passau, 1995, S. 53ff

### **Bestehender Wettbewerb und Planungen im Einzugsgebiet**

Um zu einer realistischen Einschätzung des vorhandenen ökonomischen Potenzials zu gelangen, ist es unerlässlich den Wettbewerb im Einzugsgebiet zu betrachten. Beachtet werden auch geplante Einzelhandelsprojekte, um Hinweise auf zukünftige Entwicklungen zu erhalten. Die folgende Übersicht erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, sondern soll lediglich ein grobes Bild von der Konkurrenzsituation, der sich der Pinneberger Einzelhandel stellen muss, zeichnen. Daher werden aus dem breiten Spektrum der Konkurrenten exemplarisch einige herausgegriffen, die von besonderer Bedeutung für den Pinneberger Einzelhandel sind. Bei den Beispielen handelt es sich um das Mittelzentrum Elmshorn, die Einkaufszentren „Stadtzentrum Schenefeld“ und „Elbe Einkaufszentrum“ sowie ein existierendes und ein geplantes Fachmarktzentrum.

#### Elmshorn

Nach einer Studie von icon Regio konzentriert sich der Einzelhandel in Elmshorn auf die vier Schwerpunkte Kern-Innenstadt, erweiterte Innenstadt, Fachmarkttagglomeration entlang der Hamburger Straße und die Fachmarkttagglomeration im Elmshorner Norden. Zum Erhebungszeitpunkt wurden insgesamt 341 Einzelhandelsbetriebe mit insgesamt ca. 133.795 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche erfasst, davon ca. 23.575 m<sup>2</sup> im Food-Bereich. Weitere Schwerpunkte in bezug auf die Verkaufsfläche bilden die Bereiche Möbel und Einrichtungsbedarf sowie Bau- und Heimwerkerbedarf.<sup>70</sup>

Im Bereich Franzosenhof bestehen Planungen zur Errichtung eines Fachmarktzentrums mit einer gesamt Verkaufsfläche von 52.000 m<sup>2</sup>.<sup>71</sup> Nach den Planungen des Investors sollen ein Teppichhandel, ein SB-Warenhaus, ein Bau- und Heimwerkermarkt, ein Sportfachmarkt und ein Möbelhandel dort angesiedelt werden.<sup>72</sup>

---

<sup>70</sup> icon Regio Gesellschaft für Regional-, Verkehrsforschung und Standortmarketing, Einzelhandelsstrukturanalyse der Stadt Elmshorn, Nürnberg, 2001, S. 23ff

<sup>71</sup> In einem Artikel des Pinneberger Tageblatts wird hingegen eine geplante Verkaufsfläche von 48.500 m<sup>2</sup> genannt. Pinneberger Tageblatt vom 25. Februar 2003, Einkaufsriese wird zur Schreckensvision

<sup>72</sup> icon Regio Gesellschaft für Regional-, Verkehrsforschung und Standortmarketing, Einzelhandelsstrukturanalyse der Stadt Elmshorn, Nürnberg, 2001, S.72f

### Stadtzentrum Schenefeld



Abb. 10: Stadtzentrum Schenefeld.

Quelle: Eigenes Foto.

In Schenefeld, der Nachbargemeinde der Stadt Pinneberg, existiert seit 1992 das Stadtzentrum-Schenefeld. Es handelt sich um ein autokundenorientiertes Einkaufszentrum in nicht integrierter Lage. Auf rund 40.000 m<sup>2</sup> Nutzfläche (NF) sind dort ca. 100 Fachgeschäfte angesiedelt, zahlreiche Gastronomiebetriebe, Dienstleistungsunternehmen, Arztpraxen und eine Spielbank ergänzen das Angebot. Das Stadtzentrum-Schenefeld wirbt weiterhin mit 1.200 kostenlosen Parkplätzen.. Während das Erdgeschoss und die erste Etage Fachgeschäften und Gastronomiebetrieben vorbehalten sind, haben die Dienstleistungsunternehmen und Arztpraxen ihren Standort im 2. Obergeschoss. Als Magnetbetrieb fungiert ein großflächiger Elektronikfachmarkt im Erdgeschoss.

### Elbe Einkaufszentrum



Abb. 11: Elbe Einkaufszentrum.

Quelle:

<http://www.ece.de/de/shopping/center/eez/eez3.htm> am 27. Februar 2003.

Das Elbe Einkaufszentrum im Hamburger Stadtteil Othmarschen wurde nach umfassender Modernisierung und Erweiterung 1993 neueröffnet. Es bietet eine Verkaufsfläche (VKF) von über 33.000 m<sup>2</sup> auf zwei Ebenen. Der Branchenmix umfasst ca. 120 Fachgeschäfte, zwei Warenhäuser, zwei Textilhäuser, eine sogenannte Schlemmerzone sowie Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe. Den Kunden stehen ca. 2.000 Parkplätze und ausreichend Fahrradstellplätze zur Verfügung. Weitere Serviceeinrichtungen sind ein Wickelraum und insgesamt behindertengerechte Anlagen.<sup>73</sup>

### Wohnmeile Halstenbek

Bei der Wohnmeile Halstenbek handelt es sich um eine Fachmarkttagglomeration an der Anschlussstelle Halstenbek/Krupunder der A 23. Der Schwerpunkt des Angebots liegt bei Möbeln und Einrichtungsbedarf, aber auch der Bereich Mode ist stark vertreten. Ergänzt wird das Angebot durch Fachmärkte in den Bereichen Unterhaltungselektronik, Telekommunikation und Schuhe sowie ein Autohaus. Insgesamt sind zwanzig Einzelhandelseinrichtungen ansässig, die mit guter Erreichbarkeit und großem Parkplatzangebot für sich werben. Gemeinschaftlich werden besondere Aktionen, wie beispielsweise verkaufsoffene Sonntage mit Jazzdarbietungen und Shuttle-Service zur S-Bahn organisiert.

<sup>73</sup> <http://www.ece.de/de/shopping/center/eez/eez3.htm> am 27. Februar 2003

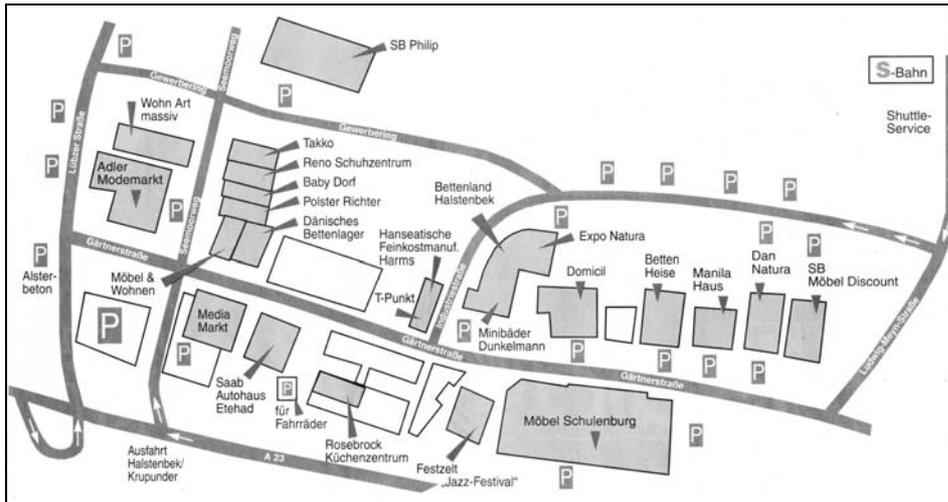


Abb. 12: Wohnmeile Halstenbek.

Quelle: Anzeigensonderveröffentlichung, 2003.

### Kaltenkirchen

In Kaltenkirchen bestehen Planungen des Möbelhauses Dodenhof, ihren verkehrsgünstig an der Autobahn A 7 gelegenen Standort zu einem Fachmarktzentrum auszubauen. Vorgesehen sind:

- ein Bekleidungshaus mit rd. 12.000 m<sup>2</sup> VKF
- ein Technikwarenhaus mit rd. 5.000 m<sup>2</sup> VKF
- ein Sport- und Spielwarenhaus mit rd. 8.000 m<sup>2</sup> VKF.

Da eine Verträglichkeitsstudie die geplante Erweiterung als nicht regionalverträglich einstuft, kann mit einer Reduzierung der Planung auf eine, laut Gutachten vertretbare, zusätzliche VKF von ca. 20.000 m<sup>2</sup> gerechnet werden.<sup>74</sup>

Die folgende Abbildung zeigt, dass im gesamten Kreisgebiet der Wettbewerb im Einzelhandel in Zukunft weiterhin zunehmen wird. Dabei beschränken sich die Ansiedlungswünsche der Handelsunternehmen nicht nur auf die Regionalachse Hamburg-Pinneberg-Elmshorn, sondern auch in den Achsenzwischenräumen werden neue Standorte etabliert werden.

<sup>74</sup> GfK PRISMA Institut für Handels-, Standort- und Regionalforschung, Wirkungsanalyse / Verträglichkeitsstudie zur geplanten Dodenhof-Erweiterung in Kaltenkirchen, Nürnberg, 2002, S. 82f

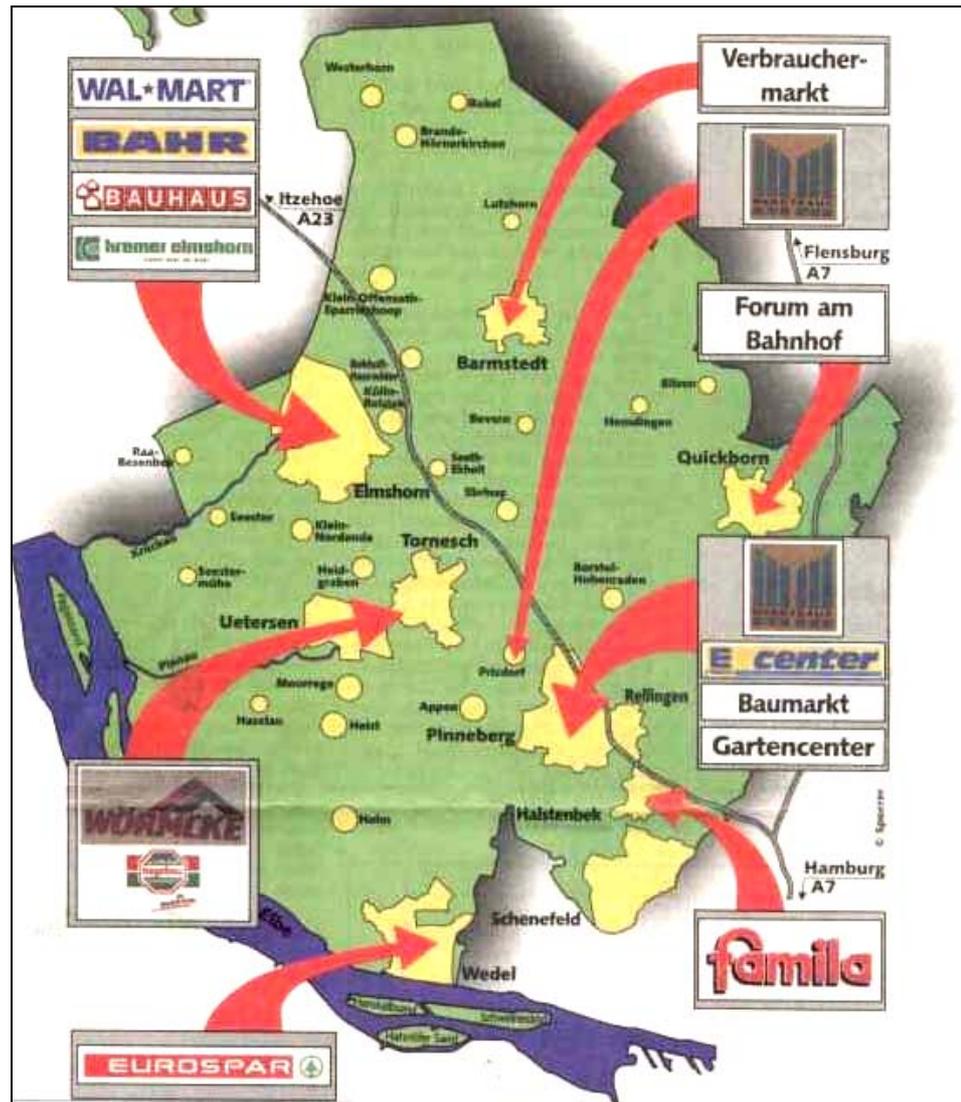


Abb. 13: Ansiedlungswünsche von Handelsunternehmen, aus: Pinneberger Zeitung vom 2. März 2002

Hinsichtlich der Konkurrenzsituation im Kreis Pinneberg lässt sich feststellen, dass unterschiedliche Einzelhandelsstandorte vorhanden sind, die besonders auch im Bereich des langfristigen Bedarfs über eine starke Ausstrahlungskraft über die eigene Gemeindegrenze hinaus verfügen. Auch geplante Investitionen zielen zum großen Teil auf Deckung des langfristigen Bedarfs oder ergänzen bereits vorhandene Standorte, die auf den langfristigen Bedarf ausgerichtet sind. In Pinneberg ist das Angebot im Bereich des langfristigen Bedarfs eher ungenügend abgedeckt,<sup>75</sup> so dass hier ein erheblicher Kaufkraftabfluss in die Umgebung Hamburg, Schenefeld und Elmshorn erfolgt<sup>76</sup>. Hierin ist einer der wesentlichen Gründe dafür zu sehen, dass das tatsächliche Umsatzvolumen so stark von dem

<sup>75</sup> Niederschrift der Informationsveranstaltung „Einzelhandels- und Wirtschaftsentwicklung“ im Rahmen der Bürgerbeteiligung Innenstadtentwicklung Pinneberg am 29. Mai 2002; S.2+4.

<sup>76</sup> Gespräch mit Herrn Thomssen (SPD), Mitglied im Stadtentwicklungsausschuss, am 7. Januar 2003.

errechneten theoretischen ökonomischen Optimum abweicht. Weiterhin wird dadurch auch deutlich, dass Pinneberg seiner aus der Regionalplanung zugewiesene Aufgabe als Mittelzentrum nur unzureichend nachkommt.<sup>77</sup> Um diesem Defizit entgegenzuwirken, ist u.a. die Ansiedlung eines Magnetbetriebs in der Pinneberger Innenstadt wünschenswert, wobei eine Einzelhandelsfläche von 5000-6000 m<sup>2</sup> als vertretbar angesehen wird.<sup>78</sup> Hinsichtlich der Flächenverteilung kann dabei gesagt werden, dass insbesondere größere Flächen Priorität genießen sollten.<sup>79</sup>

---

<sup>77</sup> Gespräch mit Herrn Teichmann, Fachdienstleiter des Fachdienstes Regionalentwicklung des Kreises Pinneberg, am 16. Januar 2003.

<sup>78</sup> Niederschrift der Informationsveranstaltung „Einzelhandels- und Wirtschaftsentwicklung“ im Rahmen der Bürgerbeteiligung Innenstadtentwicklung Pinneberg am 29. Mai 2002; S.2+4.

<sup>79</sup> Gespräch mit Herrn Stieghorst, Bauamtsleiter der Stadt Pinneberg, am 4. Februar 2003.

## 3.2 Stadt Pinneberg

### 3.2.1 Stadtentwicklung

#### Von den Ursprüngen bis zum 20. Jahrhundert

Die Ursprünge der Siedlungstätigkeit im Pinneberger Raum (Appen) reichen bis in die vor- und frühgeschichtliche Zeit zurück. Auch die alten Überlandwege, die noch gut im heutigen Straßennetz der Pinneberger Innenstadt ablesbar sind, haben ihre Wurzeln in dieser Zeit.<sup>80</sup> Seit etwa dem 5. Jahrhundert tagte an den sich verzweigenden Wegen das Dinggericht des Urgau Stormarn, daher blieb dieser Raum zunächst siedlungsfrei.<sup>81</sup>



Abb. 14: Das alte Pinneberger Wegenetz.

Quelle: Pape, G., 1975, a.a.o., S.11.

Ende des 12. Jahrhunderts entstand erstmals eine Burganlage, sie lag wahrscheinlich am Zusammenfluss von Pinnau und Möhlenau auf einem durch Pflöcke befestigtem Moränenbuckel (Pinnberg).

Die erste urkundliche Erwähnung erfolgte 1351 in einem Sühnevertrag. In der Zeit des Grafen Adolf VII (1353-70) erhält die Burg den Status der gräflichen Residenz.<sup>82</sup>

Nach Schlossneubauten 1472 und um 1580 durch Schauenburger Grafen erfolgte die erste Besiedlung außerhalb des Schlossgeländes im Bereich der

<sup>80</sup> Pape, G., Pinneberg ein heimatgeschichtlicher Abriß, Pinneberg 1975, S. 9 ff

<sup>81</sup> Pape, G., Pinneberg ein heimatgeschichtlicher Abriß, Pinneberg 1975, S. 19-20

<sup>82</sup> Pape, G., Pinneberg ein heimatgeschichtlicher Abriß, Pinneberg 1975, S. 18, 21 ff

Koppelstraße.<sup>83</sup> In der Folge entwickelte sich von diesem Ausgangspunkt entlang der Dingstätte und im Ansatz auch schon an der Straße Fahltskamp der Kern der neuen Siedlung Pinneberg. Die Karte von 1736 zeigt noch den Vorgängerbau der um 1766 erbauten Drostei.<sup>84</sup>



Abb. 15: Dingstätte um 1736.

Quelle: Pape, G., 1975, a.a.o., S.58f.

Die Erweiterung des Pinneberger Straßennetzes vollzog sich in der Folgezeit unplanmäßig und richtete sich nach privaten Interessen.<sup>85</sup>

Die kommunalrechtliche Stellung Pinnebergs zur damaligen Zeit ist schwer zu bestimmen. Vom Charakter ein Gewerbeort, dessen Bewohner im Hauptberuf bürgerlichen Erwerb trieben, hätte Pinneberg Stadt oder Flecken sein können. Hierzu fehlte jedoch die behördliche Anerkennung. Aus militärischen Gründen wurde Pinneberg ab 1801 den Flecken wie Elmshorn, Barmstedt, Uetersen und Wedel gleichgestellt. Von 1811 an wurde die amtliche Bezeichnung Flecken gebraucht, aber die Erteilung des Fleckenprivilegs erfolgte erst 1826.<sup>86</sup>

Ab 1834 stagnierte die Entwicklung Pinnebergs aufgrund der 1830-1834 errichteten Altona-Kieler-Chausee, der heutigen B4, die an Pinneberg vorbeiführte. Mit dem Bau der Eisenbahn Altona-Kiel 1840-44 setzte ein

<sup>83</sup> Schulze, F., Auf ausgetrampelten Pfaden zum Schloß. In Kaese, Schulze, Girke, Weiß, Pinneberg im Wandel, Hamburg, 1997, S. 8 ff

<sup>84</sup> Pape, G., Pinneberg ein heimatgeschichtlicher Abriß, Pinneberg 1975, S 60

<sup>85</sup> Groth, K., Die Entstehung des Straßennetzes im Altstadtteil Pinneberg ab 1736. In: Jahrbuch für den Kreis Pinneberg 1975, Hrsg. Heimatverband für den Kreis Pinneberg e.V., Pinneberg, 1974, S. 25 ff

<sup>86</sup> Pape, G., Pinneberg ein heimatgeschichtlicher Abriß, Pinneberg 1975, S. 64 ff

erheblicher wirtschaftlicher Aufschwung ein. Durch den Erwerb eines hohen Aktienanteils an der Bahn sicherten die Pinneberge Bürger dem Ort eine Bahnstation.<sup>87</sup> Pinneberg, das bis zu dieser Zeit außer Brauereien und Brennereien wenig Gewerbe aufzuweisen hatte, wandelte sich zum Industrieort. Diese Entwicklung setzte sich bis 1914 kontinuierlich fort.<sup>88</sup>

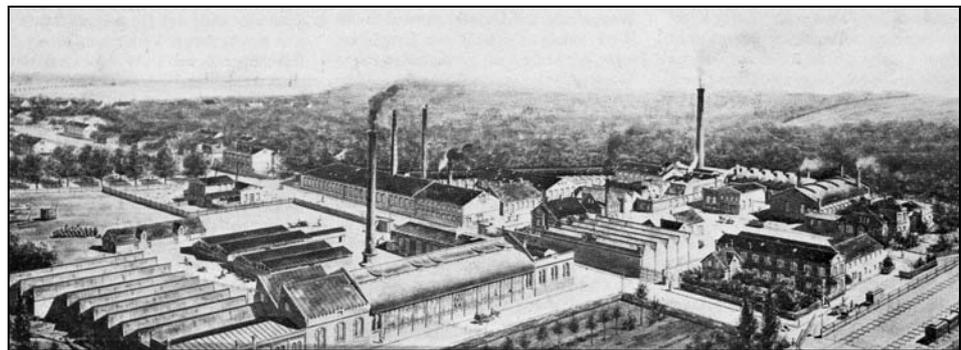


Abb. 16: Firma Wupperman um 1875.

Quelle: Beig, D., Alt Pinneberg, 1980, S. 36.

Die Umwandlung vom Flecken zur Stadt, möglich durch die 1869 erlassene „Städte- und Fleckensordnung für Schleswig-Holstein“, wurde 1870 vom Fleckenverordnetenkollegium Pinnebergs abgelehnt. Man sah keinen praktischen Nutzen und befürchtete, dass der Kommune mehr Verpflichtungen auferlegt würden. Auf Antrag des Bürgermeisters erfolgte die Stadtwerdung 1875.<sup>89</sup>

### 1900 bis 1945

Im Jahr 1905 kam es zur Eingemeindung von Pinnebergdorf, dem heutigen Pinneberg Nord.<sup>90</sup> Mit dem Bau eines Lokals westlich der Bahnlinie legte der Maurermeister Oelting 1908 den Grundstein für die Besiedlung des Quellentals, wo nach dem Ersten Weltkrieg eine beträchtliche Siedlungstätigkeit einsetzte. Zusätzlich entwickelte sich ein weiterer Siedlungsschwerpunkt in Pinneberg-Nord. Dort stieg, infolge des Zuzugs aus Hamburg und Altona sowie der 1927 erfolgten Eingemeindung Thesdorfs, die Einwohnerzahl bis 1928 auf 9.546 an.<sup>91</sup> Nach 1933 erfolgt eine Ausweitung der Siedlungstätigkeit im Ortsteil Waldenau, in Pinneberg Nord, am Thesdorfer Weg sowie am nordöstlichen Rand des Fahlt.

<sup>87</sup> Pape, G., Pinneberg ein heimatgeschichtlicher Abriß, Pinneberg 1975, S. 68f

<sup>88</sup> Pape, G., Pinneberg ein heimatgeschichtlicher Abriß, Pinneberg 1975, S. 79, 87 f

<sup>89</sup> Pape, G., Pinneberg ein heimatgeschichtlicher Abriß, Pinneberg 1975, S. 84f

<sup>90</sup> Groth, K., Die Entstehung des Straßennetzes im Altstadtteil Pinneberg ab 1736. In: Jahrbuch für den Kreis Pinneberg 1975, Hrsg. Heimatverband für den Kreis Pinneberg e.V., Pinneberg, 1974, S. 28

<sup>91</sup> Seifert, J., Pinneberg zur Zeit des Nationalsozialismus, Norderstedt, 2000, S. 11

Aber schon ab 1938 stagnierte die Wohnungsbautätigkeit aufgrund von Baustoffmangel, und selbst die Fertigstellung kriegswichtiger Bauten wie der Eggerstedtkaserne verzögerte sich.<sup>92</sup>



Abb. 17: Pinneberg 1935.

Quelle: Seifert, J, 2000, a.a.o., S.12.

### 1945 bis zur Gegenwart

Die Einwohnerzahl, die zu Kriegsbeginn bei 13.865 Einwohnern lag, hatte sich bis zum Dezember 1946 auf 23.763 Einwohner nahezu verdoppelt. Dabei war die Stammeinwohnerzahl auf 13.232 zurückgegangen, während 1.870 aus

<sup>92</sup> Seifert, J., Pinneberg zur Zeit des Nationalsozialismus, Norderstedt, 2000, S. 142ff und 261ff

Hamburg Evakuierte, 8.441 Ostflüchtlinge und 220 Westflüchtlinge von außerhalb hinzukamen.<sup>93</sup>

Ein von Baurat Kisow 1948 vorgestellter Wirtschaftsplan sah daher u.a. die Schaffung von Wohnungen für 13.000 Menschen, hauptsächlich in Quellental und Pinneberg Nord vor. Mit einem 1951 von der Ratsversammlung beschlossenen Ideenwettbewerb zur Um- und Neugestaltung der Innenstadt sollten Vorschläge gesammelt werden, wie der Trennung der Stadt durch die Bahnlinie begegnet werden könnte. Die heutige Friedrich-Ebert-Straße war bereits projektiert, fest stand ebenfalls der Standort für einen Rathausneubau, diese Vorgaben waren daher von den Planern zu beachten. Bis März 1952 wurde unter Hinzuziehung des Hamburger Planungsbüros von Konstanty Gutschow<sup>94</sup> ein Wirtschafts- und Aufbauplan erarbeitet. Hauptziele dieses Planes waren:

- Den Durchgangsverkehr aus dem inneren Stadtgebiet auf Umgehungsstraßen zu verlagern.
- Durch Höherlegung des Bahnkörpers und Untertunnelung unbeschränkte Verkehrsverbindung zwischen der Innenstadt und Pinneberg-West herzustellen.
- Den fehlenden städtebaulichen Kern zu schaffen, der Pinneberg in seiner Bedeutung als Kreisstadt und zentralen Ort für sein Umland entspräche.
- Die mehr zufällig entstandene Wohnquartiere baulich so abzurunden, dass in sich geschlossene Wohngebiete mit eigenen kleinen Ladenmittelpunkten entstünden.

Ausgelegt war der Plan für ein Bevölkerungswachstum auf 35.000 Einwohner, nur wurde dieses mit 36.000 Einwohnern bereits 1970 überschritten.<sup>95</sup>

Mit der Fertigstellung der Friedrich-Ebert-Straße 1953 erfolgte eine erste Entlastung der Innenstadt im Bereich Dingstätte. Bis Ende der 60er Jahre wurde eine Reihe wichtiger Verkehrsprojekte abgeschlossen. 1966 wurde eine Straßenbrücke über die Bahnlinie in Thesdorf eröffnet. 1967 erfolgte der Anschluss Pinnebergs an das Netz der Hamburger S-Bahn. Eine weiter außerhalb der Stadt liegende Umgehungsstraße von Rellingen in Richtung Pinneberg-Nord

---

<sup>93</sup> Geschichtswerkstatt VHS Pinneberg, Pinneberg 1945, Norderstedt, 1996, S. 201

<sup>94</sup> Als Hitlers Architekt des Elbufers war Gutschow maßgeblich an den Umgestaltungsplänen für Hamburg im III. Reich beteiligt. Vgl. Durth, W., Gutschow, N., Träume in Trümmern. Stadtplanung 1940-1950, München, 1993

<sup>95</sup> Pinneberger Tageblatt vom 24. Dezember 2002, Der Wirtschafts- und Aufbauplan 1952. Pinneberger Geschichte(n) – Tageblatt/BZ-Serie der VHS-Geschichtswerkstatt Folge 76

wurde 1969 fertiggestellt (heute ein Teilstück der A 23).<sup>96</sup> Mit dem Bau der Hochstraße (1967-1969), die im großen Bogen die nördlich und südlich der Bahn gelegenen Stadtteile verbindet, wurde der Straßenzug Dingstätte-Rübekamp-Mühlenstraße entlastet. Der Bahnübergang, vor dem sich oft kilometerlange Staus gebildet hatten, konnte geschlossen werden.<sup>97</sup>

Die Entwicklung der Fußgängerzone (FGZ) erfolgte in drei Phasen über einen Zeitraum von etwa 15 Jahren und war Anfang der 90er Jahre abgeschlossen. In der ersten Phase erfolgte die Umwandlung des Fahltskamp zwischen Bahnhofstraße und Lindenstraße zur FGZ, der heutige Lindenplatz blieb für den Durchgangsverkehr zwischen Damm und Lindenstraße offen. In der zweiten Phase wurde die bereits bestehenden FGZ bis zur Drostei verlängert. Mit der Einbeziehung des östlichen Teils des Rübekamp und der westlichen (unteren) Dingstätte erhielt die FGZ ihre heutige Form.

#### Exkurs Pensionopolis

Die Entwicklung Pinnebergs zum Gewerbeort ist nach Pape zu einem großen Teil auf die Beliebtheit des Ortes bei Besuchern aus Hamburg und der damit im Zusammenhang stehenden Entwicklung des Brauereiwesens zurückzuführen.<sup>98</sup>

Somit erfüllte Pinneberg also schon Mitte des 18. Jahrhunderts eine Naherholungsfunktion für die Stadt Hamburg. Bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts mauserte sich Pinneberg zu einem Modeort im Hamburger Umland. Trotz des industriellen Aufschwungs erhielt die Stadt den Ruf eines Luftkurortes ersten Ranges. Scharen von Wochendausflüglern und Sommerfrischlern, aber auch viele Ruheständler nutzten die Naturschönheit Pinnebergs, vor allem den damals noch wesentlich größeren Stadtwald „Fahlt“ und brachten der Stadt den Beinamen Pensionopolis ein.<sup>99</sup>

*„(Die Gäste; Anmerk. des Verfassers) [...] streiften durch malerische Winkel und Gassen, lustwandelten über den sogenannten Wasserweg entlang der Mühlenau, marschierten zielstrebig durch den Fahlt zu den nahegelegenen, attraktiven Ausflugslokalen, oder sie unternahmen Wanderungen in die weitere Umgebung [...]“<sup>100</sup>*

<sup>96</sup> Pinneberger Tageblatt vom 21. Januar 2003, Bau von Umgehungs- und Hochstraße in der Kreisstadt. Pinneberger Geschichte(n) – Tageblatt/BZ-Serie der VHS-Geschichtswerkstatt Folge 80

<sup>97</sup> Groth, K., Die Entstehung des Straßennetzes im Altstadtteil Pinneberg ab 1736. In: Jahrbuch für den Kreis Pinneberg 1975, Hrsg. Heimatverband für den Kreis Pinneberg e.V., Pinneberg, 1974, S. 28

<sup>98</sup> Pape, G., Pinneberg ein heimatgeschichtlicher Abriß, Pinneberg 1975, S. 64f

<sup>99</sup> Schulze, F., Was ist aus „Pensionopolis“ geworden? In: Kaese, Schulze, Girke, Weiß, Pinneberg im Wandel, Hamburg, 1997, S. 72

<sup>100</sup> Lorenz, H.; Luftkurort Pinneberg – Kirchdorf Rellingen – Bad Egenbüttel, Rellingen 1978

Seit etwa dem I. Weltkrieg hat die Bedeutung Pinnebergs als Ausflugziel abgenommen und wird heute nicht mehr als solches wahrgenommen.



Abb. 18: Werbung für ein Ausflugslokal.

Quelle: Lorenz, H.;  
Luftkurort Pinneberg –  
Kirchdorf Rellingen – Bad  
Egenbüttel, Rellingen 1978, S.  
64.

### 3.2.2 Rahmenplanung

Bei der zur weiteren Entwicklung Pinnebergs vorliegenden Rahmenplanung handelt es sich um das Stadtentwicklungsprogramm<sup>101</sup> von 1994 sowie die Gebietsentwicklungsplanung für den Siedlungsraum Pinneberg<sup>102</sup> von 1996.

#### Stadtentwicklungsprogramm

Im Auftrag der Stadt wurde 1994 vom „Architekten Contor Ferdinand, Ehlers und Partner, Itzehoe“ das Stadtentwicklungsprogramm 1. Teil vorgelegt. Aufgabe des Programms sei es in Verbindung mit und in inhaltlicher Ergänzung zur Gebietsentwicklungsplanung unter Berücksichtigung einer längerfristigen Entwicklungsperspektive, alternative Szenarien und Modelle als stadtentwicklungsplanerische Entscheidungshilfen auch für die Fortschreibung des Flächennutzungsplans zu erarbeiten.<sup>103</sup> Allgemeine Ziele waren dabei:

- Kompakte Siedlungsarrondierung
- Landschaftsökologische Empfindlichkeit berücksichtigen

<sup>101</sup> Stadt Pinneberg, Stadtentwicklungsprogramm 1. Teil Erläuterungsbericht, Pinneberg, 1994

<sup>102</sup> Stadt Pinneberg, Gebietsentwicklungsplanung für den Siedlungsraum Pinneberg, Pinneberg, 1996

<sup>103</sup> Stadt Pinneberg, Stadtentwicklungsprogramm 1. Teil Erläuterungsbericht, Pinneberg, 1994, S. 4

- Schutz und Ausbau von Freiraumstrukturen
- Nutzung der Erschließungsqualität
- Freiflächenschutz durch Verdichtung
- Alte Ortslagen stärken
- Überwindung der Bahntrasse
- Berücksichtigung innerstädtischer Umnutzungspotenziale

Im Anschluss an eine Bestandsanalyse wurden drei idealtypisierte Entwicklungsszenarien dargestellt.

#### Status Quo

Das Szenario geht von der Leitidee aus, dass die endgültige Größe und Ausformung der Stadt weitgehend erreicht ist und neue Siedlungsflächen vor allem der Deckung des Eigenbedarfs dienen. Vorrang sollte der Binnenentwicklung durch intensive Nutzung vorhandener, erschlossener Flächen eingeräumt werden, in Form von 2.-Reihe-Bebauung, Aufstockung/Dachgeschossausbau und Baulückenschließung. Von Neubau auf bisher unerschlossenen Flächen sei abzusehen. Eine Umorientierung zu Dienstleistungsnutzungen in attraktiver und innenstadtnaher Lage sei für das Gewerbegebiet „An der Mühlenau“ vorzusehen. Mit der Konsequenz, dass bestehende Verkehrsprobleme und Emissionsbelastungen von Wohngebieten bestehen bleiben, verzichtet das Szenario auf die Realisierung der Westumgehung. Zur Kompensation der Zuwachsraten des Kfz-Verkehrs sei der Ausbau des städtischen Nahverkehrsangebotes, eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für Fußgänger und Radfahrer sowie die Orientierung neuer Wohnbauflächen an den S-Bahnhaltepunkten erforderlich. Mit einer Reduzierung der Verkehrsbelastung durch diese Maßnahmen sei jedoch nicht zu rechnen. Durch die Maßnahmen zur Nachverdichtung müsse mit einer Reduzierung der verfügbaren Freiflächen gerechnet werden. Daher sollten Verbesserungen hinsichtlich der Wegverbindungen in die offene Landschaft sowie der wohnungsumfeldbezogenen Freiraumangebote erfolgen. Die Niederungsbereiche von Pinnau und Mühlenau seien zu renaturieren.<sup>104</sup>

---

<sup>104</sup> Stadt Pinneberg, Stadtentwicklungsprogramm 1. Teil Erläuterungsbericht, Pinneberg, 1994, S. 38ff

### Eigenständiger Wirtschaftsstandort

Basierend auf der Leitidee, die Zentralität der Kreisstadt und die Eigenständigkeit des Wirtschaftsstandortes gegenüber Hamburg und dem Pinneberger Umland wesentlich zu stärken, plädiert das Szenario für eine Entwicklung neuer Siedlungsflächen, insbesondere für Dienstleistung und Gewerbe. Geeignete Standorte seien die Bereiche entlang der geplanten Westumgehung sowie an der Autobahnanschlussstelle Pinneberg-Süd. Erforderliche Wohnbauflächen müssten vor allem in den Umlandgemeinden entwickelt werden. Die Umnutzung zu einem Dienstleistungsstandort und eine verstärkte Nutzung des Gewerbegebiets „An der Mühlenau“ ermögliche eine Zentrumserweiterung über die Bahntrasse hinweg. Die Umsetzung des Szenarios erfordere die Realisierung der Westumgehung, die sich in Verbindung mit dem Thesdorfer Weg - zum Teil auf neuer Trasse - und der A 23 zu einem Erschließungsring entwickeln könnte. Ebenso erforderlich sei die umfangreiche Inanspruchnahme von Freiflächen, auch solcher, die aus landschaftsökologischer Sicht als empfindlich bis hochempfindlich eingestuft werden. Da der eigenständige Wirtschaftsstandort Pinneberg nicht losgelöst vom Verflechtungszusammenhang der Hamburger Metropolregion zu sehen sei, müsse die Stadt mit erheblichem finanziellen Aufwand Standortvorteile entwickeln, um zum Erfolg des Szenarios beizutragen.<sup>105</sup>

### Wohn- und Gartenstadt

Attraktives und durchgrüntes Wohnen mit einem hohen Anteil von Einfamilienhäusern ist die Leitidee dieses Szenarios. Zielgruppe seien vor allem Neubürger Pinnebergs und Menschen, die in Hamburg arbeiten und in Pinneberg wohnen wollen. Schwerpunkte der Entwicklung neuer Wohnbauflächen sollten westlich des Stadtteils Quellental, in Thesdorf sowie Waldenau/Voßbarg verortet sein. Gebiete mit verdichtetem Wohnen in Kombination mit Dienstleistungsnutzungen seien in den Bereichen „Am Hafen“ und „An der Mühlenau“ vorstellbar. Die Entwicklung neuer Wohnbauflächen erfordere den Neu- bzw. Ausbau von Einrichtungen des Bildungswesens und der Kinderbetreuung, insbesondere im Bereich westlich Quellental sowie in Thesdorf, ebenso sei es erforderlich die Nahversorgungsangebote zu

---

<sup>105</sup> Stadt Pinneberg, Stadtentwicklungsprogramm 1. Teil Erläuterungsbericht, Pinneberg, 1994, S. 44ff

berücksichtigen. Da die Gutachter davon ausgehen, dass die in Pinneberg wohnenden Menschen ihren Arbeitsplatz weiterhin in Hamburg haben, empfehlen sie bei der Ausweisung neuer Gewerbegebiete eine zurückhaltende Vorgehensweise. Hinsichtlich der Westumgehung halten sie eine Teilrealisierung für ausreichend, das kostenintensive und ökologisch bedenkliche Teilstück zur Querung von Bahn und Pinnau sei verzichtbar. Erforderlich sei jedoch eine Verbesserung des innerstädtischen ÖPNV, um die neuen und vorhandenen Wohngebiete besser und attraktiver an die S-Bahn anzubinden. Das Szenario führe einerseits zu einer intensiven Inanspruchnahme vorhandener Freiflächen, andererseits ermögliche es aber auch einen hohen Anteil privater Freiflächen. Die Zugänglichkeit zu bestehenden und zu schaffenden Naherholungsmöglichkeiten sollte u.a. durch den Ausbau des Wanderwegenetzes im Rahmen eines Freiraumverbundsystems sichergestellt werden.<sup>106</sup>

Nach intensiver Erörterung, Abwägung und Entscheidung sollte nach Intention der Gutachter in einem 2. Teil das eigentliche Stadtentwicklungsprogramm formuliert werden. Es erfolgte zwar eine Entscheidung der Politik zugunsten eines erweiterten Szenarios unter dem Namen „Status Quo Plus“, die Formulierung eines eigenständigen Stadtentwicklungsprogramms unterblieb jedoch. Charakterisierend für die Qualität der Stadtentwicklungsplanung sei hier exemplarisch das Gewerbegebiet Müssentwiete (Bebauungsplan Nr. 95) angeführt. Hierbei handelt es sich um ein ca. 19 ha großes Gewerbegebiet im Norden Pinnebergs, dessen nördliche Flächen weitgehend unbebaut sind und dessen südliche Flächen ein bestehendes Mischgebiet bilden. Die Erschließung dieses Gebietes soll über die geplante Westumgehung erfolgen.<sup>107</sup> Nach dem Szenario „Status Quo“, das wohl als Grundlage für die Pinnerberger Stadtentwicklung gesehen werden muss, wird jedoch auf die Westumgehung verzichtet.<sup>108</sup>

---

<sup>106</sup> Stadt Pinneberg, Stadtentwicklungsprogramm 1. Teil Erläuterungsbericht, Pinneberg, 1994, S. 51ff

<sup>107</sup> [http://www.pinneberg.de/stadt/stadtentwicklung/bebauung\\_gewerbe.htm](http://www.pinneberg.de/stadt/stadtentwicklung/bebauung_gewerbe.htm).

<sup>108</sup> Stadt Pinneberg, Stadtentwicklungsprogramm 1. Teil Erläuterungsbericht, Pinneberg, 1994, S. 40.

## Gebietsentwicklungsplanung

Obwohl nach Aussage der Kreisverwaltung des Kreises Pinneberg eine Gebietsentwicklungsplanung für den Siedlungsraum Pinneberg vorliegt, konnte die Stadtverwaltung nur einen elfseitigen Entwurf mit beigefügtem Planentwurf vorweisen. In Bezug auf Gewerbebauflächen und das Versorgungsangebot werden dort folgende Aussagen getroffen:

- *Gewerbeschwerpunkt im Bereich der Autobahnanschlußstelle Pinneberg-Nord.*
- *Flächenintensive Gewerbeansiedlungen, insbesondere für den überregionalen Bedarf in günstiger Lage zu den Autobahnanschlußstellen Pinneberg-Nord und -Süd bzw. zur Bahn (Am Hafen).*
- *Gewerbeflächen für den örtlichen und regionalen Bedarf, vor allem in Zuordnung zu den Ortslagen (z.B. Appen und Tangstedt).*
- *Gewerblicher Anteil der innerörtlich liegenden gemischten Bauflächen insbesondere für dienstleistungsorientiertes Gewerbe.*
- *Wohnungsbauerschwerpunkt Thesdorf sowie die Nachverdichtungspotentiale in weitgehend günstiger Zuordnung zu vorhandenen Versorgungsstrukturen.*
- *Wohnungsbauerschwerpunkte in Kummerfeld und Borstel-Hohenraden erfordern neue Infrastruktur- und Versorgungsangebote.<sup>109</sup>*

Als Ergebnis der Gespräche mit den für Pinneberg zuständigen Akteuren aus Politik und Verwaltung ergibt sich folgendes Bild:

Aus Sicht der Kreisverwaltung sollte Pinneberg konstruktiv und kooperativ mit den Umlandgemeinden zusammenarbeiten und um die Versäumnisse aufzudecken, sollten Fachgutachten erstellt werden. Bisher hat die Stadt versäumt, die notwendigen Maßnahmen für eine nachhaltige Entwicklung des Mittelzentrums einzuleiten.<sup>110</sup>

Die Stadtverwaltung plädiert für eine Intensivierung der interkommunalen Zusammenarbeit,<sup>111</sup> wobei besonders die in der Vergangenheit politisch nicht durchsetzbare Erstellung eines regionalen Entwicklungskonzepts für den Einzelhandel erforderlich sei.<sup>112</sup>

Die politischen Entscheidungsträger vertreten unterschiedliche Auffassungen, in welcher Weise zukünftig auf die kommunale Konkurrenz zu reagieren sei.

---

<sup>109</sup> Stadt Pinneberg; Gebietsentwicklungsplanung für den Siedlungsraum Pinneberg; Entwurf; Pinneberg 1996; S. 7.

<sup>110</sup> Gespräch mit Herrn Teichmann, Fachdienstleiter des Fachdienstes Regionalentwicklung des Kreises Pinneberg, am 16. Januar 2003.

<sup>111</sup> Gespräch mit Frau Friedrichsen-Sättler und Herrn Matthiessen, Leiterin bzw. Sachbearbeiter der Stadtplanungsabteilung der Stadt Pinneberg, am 28. Januar 2003..

<sup>112</sup> Gespräch mit Herrn Stieghorst, Bauamtsleiter der Stadt Pinneberg, am 4. Februar 2003.

Einerseits wird der Standpunkt vertreten, dass Pinneberg durch Wettbewerb und verstärkte Konkurrenz seiner Position Geltung verschaffen sollte, andererseits wird die verstärkte Kooperation mit den Nachbargemeinden befürwortet.<sup>113</sup>

Ebenso wie beim Stadtentwicklungsprogramm zeichnet sich auch bei der Gebietsentwicklungsplanung das Fehlen einer stringenten Gesamtkonzeption ab. Angemessene Reaktionen auf sich unerwartet bietende Chancen können somit nicht erfolgen.

### 3.2.3 Flächennutzung

#### **Wohnen**

Bezogen auf die jeweilige Gesamtfläche weist Pinneberg mit 1.642 Einwohnern/km<sup>2</sup> die dritthöchste Bevölkerungsdichte in Schleswig-Holstein auf. Der überwiegende Teil der Pinneberger Bevölkerung, rund 60 %, wohnt südwestlich der Bahntrasse. Siedlungsschwerpunkt bildet dabei der Stadtteil Quellental mit ca. 37 % der Gesamtbevölkerung. Weitere 12 % leben im angrenzenden Ortsteil Thesdorf. In den weiter südlich und außerhalb des Siedlungszusammenhangs liegenden Ortsteilen Waldenau und Voßbarg leben noch einmal ca. 10 % der Gesamtbevölkerung. Die restliche Bevölkerung verteilt sich zu etwa gleichen Teilen auf das Pinneberger Stadtzentrum und Pinneberg-Nord.

Der hohe Anteil von Wohnungen, die nach dem Krieg errichtet wurden, der mit rund 82 % deutlich über dem Anteil anderer Städte wie z.B. Elmshorn (67 %) oder Itzehoe (60 %) liegt, führte zu einer Vielzahl von Gebieten mit verdichtetem Geschosswohnungsbau. In der Regel handelt es sich dabei um eine drei- bis viergeschossige Bebauung, es sind aber auch Bereiche mit Hochhausbebauung mit bis zu 18 Geschossen vorhanden. Gebiete mit Einfamilien- und Reihenhausbebauung liegen vorwiegend in Quellental, Pinneberg-Nord und in Waldenau.<sup>114</sup>

---

<sup>113</sup> Gespräche mit Vertretern der in die Ratsversammlung gewählten Parteien zwischen dem 20. Dezember 2002 und dem 28. Januar 2003.

<sup>114</sup> Stadt Pinneberg, Stadtentwicklungsprogramm 1. Teil Erläuterungsbericht, Pinneberg, 1994, S. 12, 14

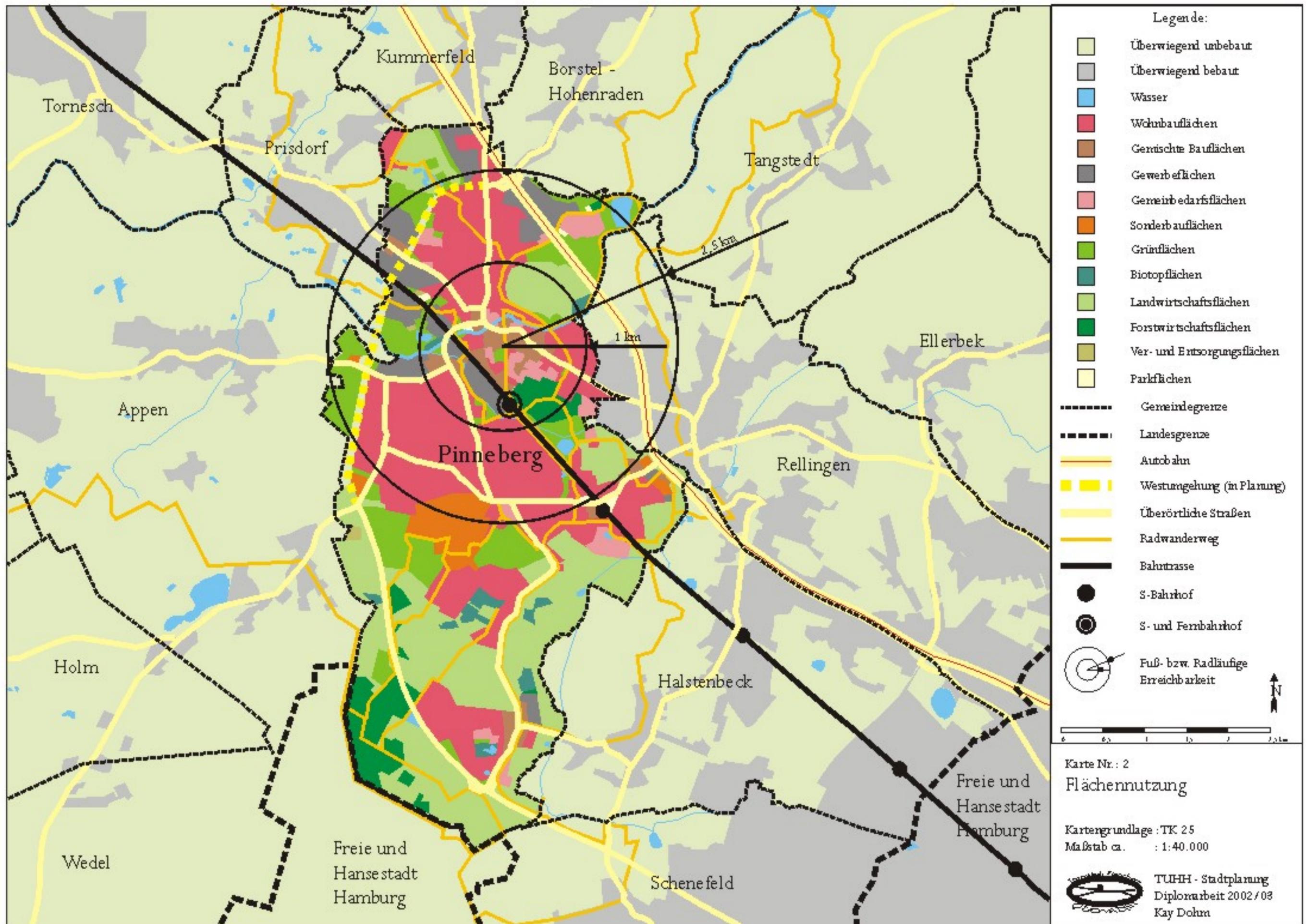
**Gewerbe und Arbeitsstätten**

Die Gewerbegebiete der Stadt konzentrieren sich im wesentlichen auf die drei Standorte Flensburger Straße/Hadersleblebener Straße an der Autobahnanschlussstelle Pinneberg-Nord, Prisdorfer Straße und südlich der Bahntrasse im Bereich Mühlenstraße/Am Hafen/An der Mühlenau. Die Gewerbegebiete an der Autobahn haben ihren Schwerpunkt im Bereich der Kfz-bezogenen Gewerbebetriebe und des großflächigen, autoorientierten Einzelhandels. Bei den Gewerbegebieten Prisdorfer Straße und im Bereich Mühlenstraße überwiegt die industrielle und gewerbliche Produktion. An Bedeutung verloren hat das Gewerbegebiet An der Mühlenau, es steht zukünftig prinzipiell für andere Nutzungen zur Verfügung. Gleiches gilt für das Gewerbegebiet in Waldenau, weil das dort zur Zeit noch angesiedelte Fleischwerk seinen Standort nach Pinneberg-Nord verlagert.

Eine Konzentration der Arbeitsstätten ist im Bereich der Innenstadt, in den Handels-, Dienstleistungs- und Verwaltungseinrichtungen zu verzeichnen. Dem hohen Anteil von Beschäftigten im Dienstleistungsbereich steht ein vergleichsweise geringer Anteil von Beschäftigten in gewerblichen Betrieben gegenüber.<sup>115</sup>

---

<sup>115</sup> Stadt Pinneberg, Stadtentwicklungsprogramm 1. Teil, Pinneberg, 1994, S. 17



## **Erholung, Freizeit und Kultur**

Pinneberg verfügt über eine Reihe von Erholungs- und nicht kommerziellen Freizeitangeboten. Hierbei handelt es sich um die Bereiche:

- Fahlt mit Rosengarten, Sportanlagen sowie Frei- und Hallenbad in sehr günstiger, stadtzentraler Lage.
- Sportpark „An der Raa“ zwischen Quellental und Voßbarg.
- Freizeitgelände „An den Funktürmen“ im Bereich der Pinnau-Niederung.
- Stadtforst Pinneberg/Waldenau mit unmittelbarem Übergang zum Hamburger Staatsforst Klövensteen.

Weitere Sportanlagen befinden sich in Waldenau und in Pinneberg-Nord westlich von Schulenhörn.

Fahlt und Sportpark „An der Raa“ liegen in angemessener Lage zu den Wohngebieten, während sich Stadtforst Waldenau und das Freizeitgelände „An den Funktürmen“ in größerer Entfernung, durch die LSE bzw. die A 23 zusätzlich deutlich getrennt, von den Hauptwohngebieten befinden.<sup>116</sup>

Das 1938 eröffnete Freibad mit einem 25 m Schwimmbecken und Sprunganlage sowie einem künstlich geschaffenen See, wird aus Gründen der Rentabilität vom Betreiber, den Pinneberger Stadtwerken, ab 2003 geschlossen. Es ist z.Z. noch nicht entschieden, ob der See den Bürgern auch weiterhin zur Verfügung steht.<sup>117</sup>

Mit dem Kreiskulturzentrum im historischen Gebäude der Drostei und der Mehrzweckhalle am Rübekamp stehen Räumlichkeiten für Veranstaltungen in zentraler Lage zur Verfügung. Auf dem Marktplatz, ebenfalls in zentraler Lage gelegen, können flächenintensive Veranstaltungen wie beispielsweise Jahrmärkte oder Zirkusdarbietungen durchgeführt werden.

Neben zahlreichen Spielplätzen im gesamten Stadtgebiet sind besonders eine Halfpipe sowie eine legale Graffitiwand unter der Hochstraße erwähnenswert.

Ein Jugendzentrum befindet sich in zentraler Lage an der Bahnhofstraße.

Ein Kino und eine Diskothek, als Vertreter kommerzieller Freizeiteinrichtungen, sind im Gewerbegebiet „Am Hafen“ verortet.

---

<sup>116</sup> Stadt Pinneberg, Stadtentwicklungsprogramm 1. Teil, Pinneberg, 1994, S. 20

<sup>117</sup> Pinneberger Tageblatt vom 1. Februar 2003, Freibad wird nach 40 Jahren geschlossen.

### 3.2.4 Verkehrssituation

Das Verkehrsmittelwahlverhalten der Pinneberger Bürger ist im Binnenverkehr sowie im Gesamtverkehr durch die Dominanz des Pkw gekennzeichnet. Lediglich 4 % aller Fahrten im Binnenverkehr und 13 % im Gesamtverkehr erfolgen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Fuß- und Radverkehr spielt vornehmlich im Binnenverkehr eine Rolle und ist mit 21 % bzw. 19 % bei der Wahl der Verkehrsmittel vertreten.

Abgesehen von den unzureichenden Querungsmöglichkeiten der Bahntrasse bestehen bezüglich des Straßennetzes keine Lücken. Mängel ergeben sich jedoch hinsichtlich der straßenräumlichen Situation durch hohe Verkehrsstärken in Straßenräumen mit vielfältigen verkehrlichen und nichtverkehrlichen Nutzungsansprüchen. Das gilt besonders für den Straßenzug Damm-Friedrich-Ebert-Straße, die Elmshornerstraße in ihrem gesamten Verlauf, den Thesdorfer Weg zwischen Richard-Köhn-Straße und der S-Bahnbrücke, der Mühlenstraße zwischen Saarlandstraße und Wedeler Weg sowie der Saarlandstraße. Darüber hinaus haben im Bereich der Hauptverkehrsstraßen die Friedrich-Ebert-Straße und der Thesdorfer Weg eine erhebliche Trennwirkung. Die hohe Verkehrsbelastung aller Hauptverkehrsstraßen im Bereich des Stadtzentrums führt regelmäßig zu Überlastungserscheinungen an den Knotenpunkten.<sup>118</sup>

Das ÖPNV-Angebot der Stadt ist insgesamt vergleichsweise gut, Angebots- bzw. Erschließungslücken bestehen jedoch für Teile von Waldenau und Voßbarg, Thesdorf, Quellental, das Gewerbegebiet Flensburger Straße und der Innenstadt. Wesentliche Mängel werden im Verkehrsentwicklungsplan Pinneberg folgendermaßen beschrieben:

*„Die Linienführung der Busse im Stadtgebiet ist insbesondere im Bereich Quellental recht umwegig und teilweise wenig übersichtlich. Das Busliniennetz ist stark auf die Zubringerfunktion zur S-Bahn ausgerichtet; wichtige innerstädtische Verbindungen – insbesondere in bezug auf den zentralen Geschäftsbereich – sind nicht ausreichend berücksichtigt. Die Bedienung erfolgt durch die regionalen Buslinien im HVV und der ViP (Verkehrsgemeinschaft im Kreis Pinneberg, Anmerkung des Verfassers). Gerade hier kommt es zu dem klassischen funktionalen Zielkonflikt zwischen Erschließung eines möglichst großen Teils des Stadtgebietes und der Anbindung auswärtiger Fahrgäste an Innenstadt und S-Bahn. Dies führt zu der grundsätzlichen Forderung, Stadt- und Regionalverkehre funktional zu trennen.“*

---

<sup>118</sup> Stadt Pinneberg bearbeitet durch die Ingenieurgesellschaft Schnüll und Haller, Verkehrsentwicklungsplan Pinneberg – Endbericht, Pinneberg, 1997, S. 21 und 50f

*[...] Für Fahrten im Freizeit- und Gelegenheitsverkehr ist das Angebot im Busverkehr ungenügend.<sup>119</sup>*

Hinsichtlich des Fußgänger- und Radverkehrs kommt der Verkehrsentwicklungsplan Pinneberg zu der Feststellung:

*„In weiten Bereichen wird dem Fußgänger- und Radverkehr ein stark vermaschtes Netz angeboten. Vereinzelt treten jedoch Netzlücken auf. Uneinheitliche Wegführung und fehlende Kontinuität führen zu Orientierungsschwierigkeiten.“<sup>120</sup>*

In Form der drei Szenarien Trend, Wandel und Vision zeigt der Verkehrsentwicklungsplan Pinneberg den kommunalen Handlungsspielraum zur künftigen verkehrlichen Entwicklung der Stadt Pinneberg auf.<sup>121</sup>

Das Szenario Trend geht von einer wachsenden Belastung der Bevölkerung durch den Kraftfahrzeugverkehr aus. Aufgrund steigender Motorisierung hätten Straßenneubaumaßnahmen nicht die angestrebte dauerhaft spürbare Entlastung zur Folge.

Im Szenario Wandel nehmen die Anteile der Verkehrsmittel des Umweltverbundes<sup>122</sup> deutlich zu und ermöglichen so eine Stagnation im Bereich des Kraftfahrzeugverkehrs. Unterschiedliche Handlungskonzepte seien denkbar und im Rahmen des kommunalen Handlungsspielraums erreichbar.

Das Szenario Vision sei nur bei Eintreten stark umweltorientierter Randbedingungen in Land und Bund erreichbar und hätte eine nachhaltige Verkehrsverlagerung zugunsten des ÖPNV zur Folge.

Abschließend empfehlen die Gutachter die Ausrichtung der künftigen Verkehrsplanung am Szenario Wandel. Durch eine Push-and-Pull-Strategie sollten schrittweise, aber zielstrebig die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gefördert und der MIV mit restriktiven Maßnahmen belegt werden. Detaillierte Aussagen zur Verbesserung des ÖPNV, u.a. mit unterschiedlichen Stadtbusvarianten und Betreibermodellen, enthält der Verkehrsentwicklungsplan

---

<sup>119</sup> Stadt Pinneberg, Verkehrsentwicklungsplan Pinneberg – Endbericht, Pinneberg, 1997, S. 51

<sup>120</sup> Stadt Pinneberg, Verkehrsentwicklungsplan Pinneberg – Endbericht, Pinneberg, 1997, S. 52

<sup>121</sup> Stadt Pinneberg bearbeitet durch die Ingenieurgesellschaft Schnüll und Haller,

Verkehrsentwicklungsplan Pinneberg – Endbericht, Pinneberg, 1997, S. 81ff

<sup>122</sup> Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind der ÖPNV, das Fahrrad sowie die eigenen Füße.

Pinneberg – Teil: ÖPNV.<sup>123</sup> Der Verkehrsentwicklungsplan sollte zum integralen Bestandteil eines Stadtentwicklungsprogramms gemacht werden.<sup>124</sup>

### 3.2.5 Einzelhandelsstruktur

Neben der Innenstadt als zentralem Einzelhandelsstandort sind im Stadtgebiet vier weitere Standorte etabliert, an denen eine Konzentration von Einzelhandelseinrichtungen zu verzeichnen ist. Davon dienen drei der Nahversorgung der ansässigen Bevölkerung, während der Vierte mit Einrichtungen des großflächigen Einzelhandels im wesentlichen unter dem Aspekt des Versorgungseinkaufs genutzt wird.

#### Quellentäl

Im Bereich Saarlandstraße / Richard-Köhn-Straße / Heinrich-Christiansen-Straße / Oeltingsallee befindet sich ein Nebenzentrum, dessen Angebot vorwiegend der Deckung des täglichen und kurzfristigen periodischen Bedarfs dient. Angesiedelt sind dort neben einem Supermarkt und einem Lebensmitteldiscounter ein Bäcker, eine Apotheke, ein Zeitschriften- und Tabakgeschäft sowie ein Schreibwarengeschäft. Im Bereich Dienstleistungen verfügt der Standort über eine Nebenstelle der Post, eine Bankfiliale, eine Änderungsschneiderei sowie einen Friseur. Mit zwei Restaurants und einer Kneipe ist auch ein gastronomisches Angebot vorhanden.

Ergänzt wird die Nahversorgung im Quellental durch einen Supermarkt an der Ostenholder Allee sowie Lebensmitteldiscounter an den Kreuzungen Wedeler Weg / Thesdorfer Weg und Thesdorfer Weg / Datumer Chaussee.

#### Thesdorf

In unmittelbarer Nähe zum S-Bahnhaltepunkt Thesdorf befindet sich das Einkaufszentrum Thesdorf. Zur Deckung des täglichen Bedarfs stehen ein Supermarkt, ein Bäcker sowie ein Zeitschriften- und Tabakgeschäft zur Verfügung. Ergänzt wird das Angebot durch eine Modeboutique und eine Buchhandlung.



Abb. 19: Einzelhandel an der Saarlandstraße.

Quelle: Eigenes Foto.



Abb. 20: Nebenzentrum Thesdorf.

Quelle: Eigenes Foto.

<sup>123</sup> Stadt Pinneberg bearbeitet durch die Ingenieurgesellschaft Schnüll und Haller, Verkehrsentwicklungsplan Pinneberg – Teil: ÖPNV - Endbericht, Pinneberg, 1997, S. 43ff  
<sup>124</sup> Stadt Pinneberg, Verkehrsentwicklungsplan Pinneberg – Endbericht, Pinneberg, 1997, S. 155f

### **Ortsteil Waldenau**

Ein weiteres Nebenzentrum befindet sich im Ortsteil Waldenau. Am Waldenauer Markt, mit der in den 50er Jahren geschaffenen Randbebauung, sind 10 Einzelhandels- und Dienstleistungs- und Gastronomieeinrichtungen vorhanden. Bei den Einzelhändlern handelt sich um einen Bäcker, Geschäfte für Bürobedarf, Blumen und Naturholzmöbel und eine Apotheke. Eine Fleischerei, die mit Privatverkauf zu Fabrikpreisen wirbt, befindet sich in einem von der Straße direkt zugänglichen Hofbereich und verfügt über kein eigenes Ladengeschäft. Weiterhin sind eine Filiale der Kreissparkasse, eine Versicherungsagentur, ein Pizzaservice und eine kleine Gaststätte vorhanden. Ohne den am Ortsteileingang gelegenen Supermarkt, der ein Lebensmittelvollsortiment anbietet und dem ein weiterer Bäcker angeschlossen ist, müsste die Nahversorgungssituation des Ortsteils als mangelhaft bezeichnet werden.



Abb. 21: Ortsteilzentrum Waldenau.

Quelle: Eigenes Foto.

### **Flensburger Straße**

Das Gewerbegebiet Flensburger Straße an der Autobahnanschlussstelle Pinneberg-Nord dient zum großen Teil dem großflächigen Einzelhandel. Das Angebotsspektrum reicht von einem SB-Warenhaus mit Getränkemarkt und einem Intermarché Supermarkt über einen Baumarkt mit angeschlossenem Gartencenter, zwei Einrichtungshäusern (u.a. einem Dänischen Bettenlager) bis zu einem Fachmarkt für Tierbedarf.

Verteilt im Bereich Pinneberg-Nord befinden sich weiterhin mehrere Einzelhandelsgeschäfte, die der Nahversorgung, aber auch dem wöchentlichen Versorgungseinkauf dienen. U.a. handelt es sich dabei um Lebensmitteldiscounter an der Elmshorner Straße und an der Prisdorfer Straße.

### 3.3 Innenstadt Pinneberg

#### 3.3.1 Lage und Erreichbarkeit

Die Pinneberger Innenstadt befindet sich im nördlichen Drittel des Stadtgebiets. Die exakte Abgrenzung des Innenstadtbereichs, und damit auch des Untersuchungsgebiets der vorliegenden Arbeit, ist aufgrund der vielfältigen Auffassungen über das Wesen und die Funktionen von Innenstädten nahezu unmöglich. Die Darstellung in Karte Nr. 3 vermittelt einen Eindruck von den unterschiedlichen Innenstadtdefinitionen.

Dabei lassen sich die von den Akteuren getroffenen Abgrenzungen nur teilweise aus den Funktionen die sie den Innenstädten zuschreiben erklären. So wird das Wohnen beispielsweise von keinem Politiker als Funktion der Innenstadt benannt, aber nur die Vertreter der GAL und der unabhängigen freien Wählervereinigung waren so konsequent dem gemäß nur den zentralen Geschäftsbereich als Innenstadt zu definieren. Bei den Parteien führte die politische Position bezüglich der Marktplatzbebauung zu den unterschiedlichen Auffassungen, ob der Marktplatz zur Innenstadt dazugehört oder nicht. Auffällig ist das die meisten ein statisches Bild von der Innenstadt haben, lediglich die Vertreter der Verwaltung und der CDU grenzen gesondert potenzielle Entwicklungsbereiche ab.

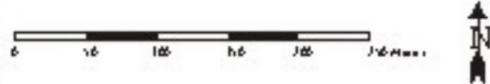
Die getroffene Abgrenzung des Untersuchungsgebiets beruht also auf Gesprächen mit lokalen Akteuren sowie eigener Beobachtungen und Einschätzungen. Das Untersuchungsgebiet umfasst den Kernbereich, Übergangsbereiche und Bereiche, die sich potenziell zur Entwicklung eignen. Es wird im Norden durch das Iduna-Zentrum, die Marktplatzfläche sowie den Lauf der Pinnau begrenzt. Im Osten bilden die Verbindungsstraße und die Bahnhofstraße die Grenze des Untersuchungsgebiets. Die südliche und westliche Grenze sind die Bahntrasse und die Hochstraße.

# PINNEBERG

## Legende:

-  Untersuchungsgebiet
-  CDU
-  - potenzieller Entwicklungsbereich (CDU)
-  SPD
-  Die Grünen
-  Unabhängige freie Wählervereinigung
-  Die Bürgernahe
-  FDP
-  Bauamtleitung (BA)
-  - potenzieller Entwicklungsbereich (BA)
-  Stadtplanung (SP)
-  - potenzieller Entwicklungsbereich (SP)
-  Landschaftsplanung (LP)
-  - potenzieller Entwicklungsbereich (LP)
-  Gemeinschaft für Handel, Handwerk und Gewerbe
-  Wohnungsenhilfe der Initiative
-  Seniorenbeirat

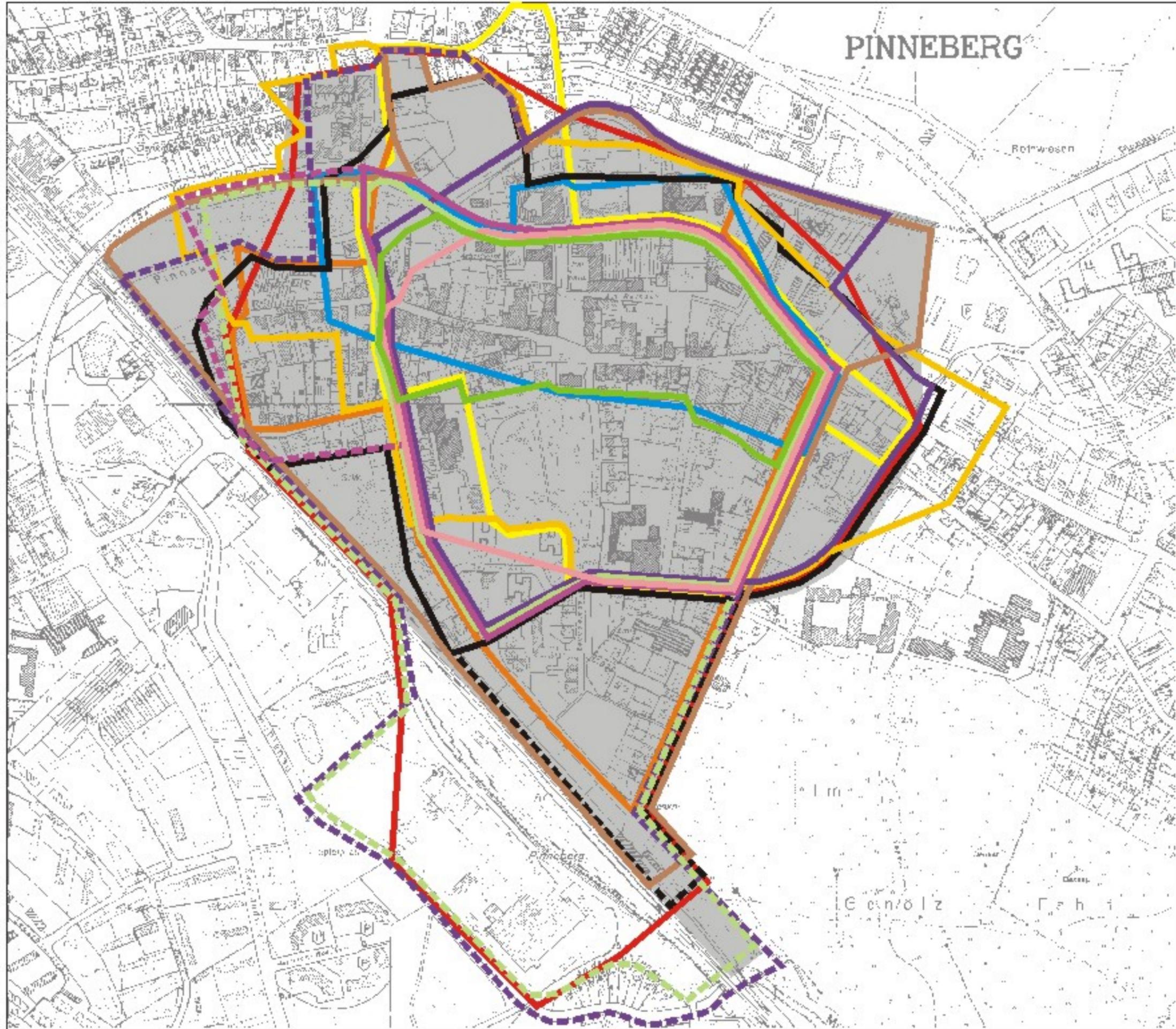
Quelle: Gespräche der Verfasser mit verschiedenen Zeitzeugen von 20. Dezember 2002 bis 5. Februar 2003

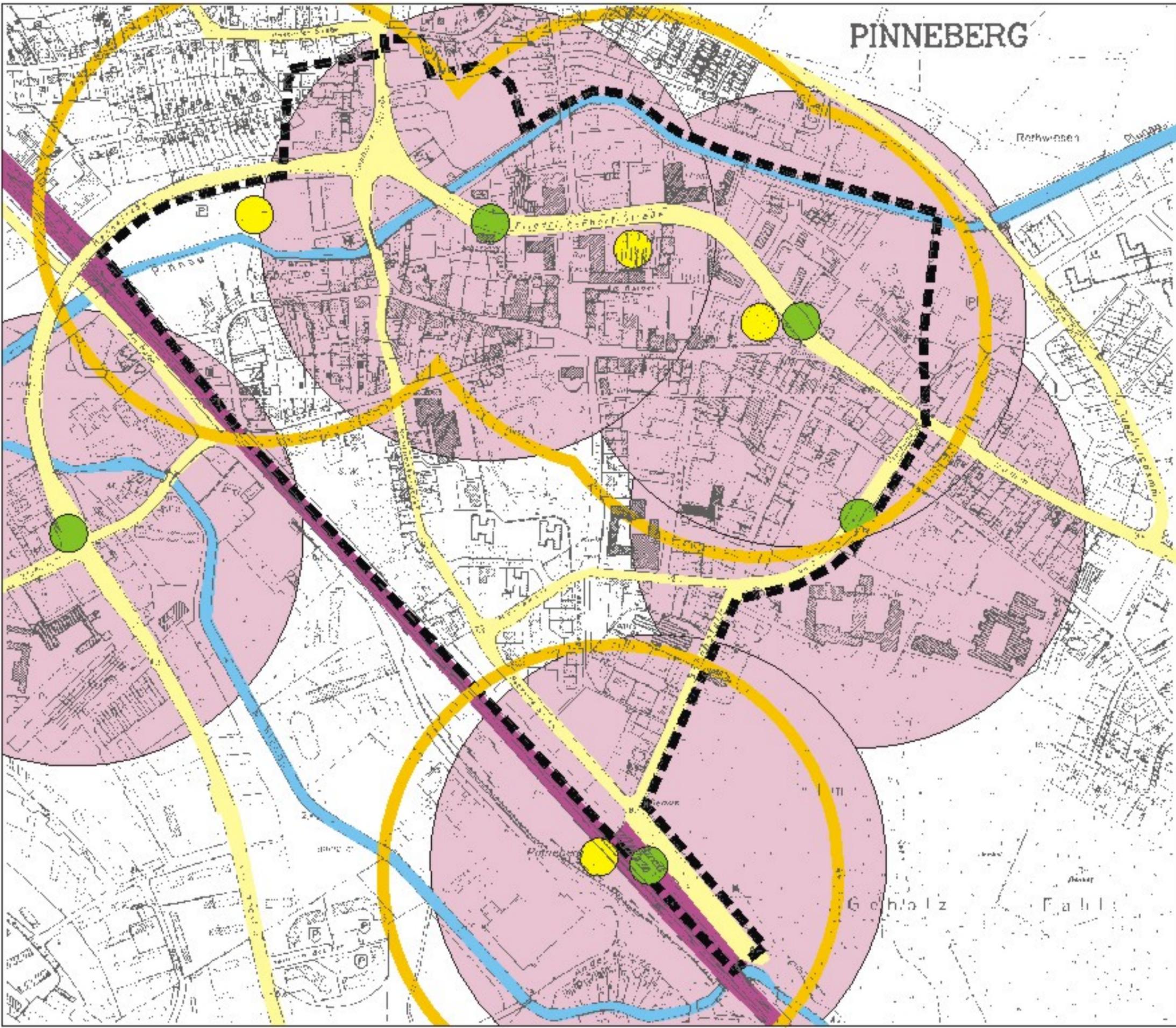


Karte Nr.: 3  
Definitionen der Innenstadt

Kartengrundlage: DGK 5 000 Stand 1999  
Maßstab : 1 : 5.000

 TUHH - Stadtplanung  
Diplomarbeit 2002 / 03  
Kay Doehn





# PINNEBERG

## Legende:

-  Hauptverkehrszüge
-  Bahnanlage
-  Wasser
-  300 m Radius ÖPNV
-  300 m Radius Parkplatz
-  Bushaltestelle
-  Parkplatz mit mehr als 50 Stellplätzen
-  Untersuchungsgebiet



Karte Nr.: 4  
Erreichbarkeit der  
Innenstadt

Kartengrundlage: DGK 5000 Stand 1999  
Maßstab : 1: 5.000



TUHH - Stadtplanung  
Diplomarbeit 2002/03  
Kay Dohm

Die Erreichbarkeit der Innenstadt geht zum einen aus den in Karte Nr. 2 eingetragenen Radien hervor, zum anderen gibt die Karte Nr. 4 Hinweise.

Die Radien von 1 km bzw. 2,5 km aus der Karte Nr. 2 bezeichnen die Erreichbarkeit zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad. Hierbei wird zugrunde gelegt, dass eine Wegezeit von ca. 10 Minuten mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zumutbar ist.

Bei der Karte Nr. 4 sind die Haltestellen des ÖPNV und Parkplätze mit mehr als 50 Stellplätzen eingezeichnet. Hinsichtlich der Kfz-Stellplätze muss jedoch angemerkt werden, dass im gesamten zentralen Geschäftsbereich weitere Stellplätze vorhanden sind die aufgrund ihrer versteckten Lage aber nur von Ortskundigen genutzt werden können. Aus der Annahme, dass von diesen Punkten ausgehen ca. 300 Meter Fußweg von den Innenstadtbesuchern akzeptiert werden, ergeben sich die dargestellten Radien der Erreichbarkeit. Festzustellen ist, dass sich nur eine offensichtlich Lücke in der Erreichbarkeit ergibt, die sich im südlichen Zentrum des Untersuchungsgebietes befindet.

### 3.3.2 Flächennutzung

Für wesentliche Teile des Untersuchungsgebiets sieht der Flächennutzungsplan gemischte Bauflächen vor. Hauptsächlich umfassen sie den gesamten Bereich der Fußgängerzone und einen Streifen nördlich der Bahntrasse.

Einen weiteren Schwerpunkt der Flächennutzung bilden die Flächen für den Gemeinbedarf. Sie dienen der Stadt- und Kreisverwaltung, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen - im Untersuchungsgebiet liegen zwei Schulen und die Pinneberger Mehrzweckhalle - sowie kirchlichen und sozialen Zwecken. Die Marktplatzfläche am nordwestlichen Rand des Untersuchungsgebiets dient einerseits an einem von drei Markttagen dem Wochenmarkt und saisonalen Veranstaltungen wie Jahrmarkt und Zirkusveranstaltungen, andererseits kommt ihr in den übrigen Zeiten die Funktion als wichtige Fläche für den ruhenden Verkehr zu.

Der Bereich Koppelstraße ist dem Wohnen vorbehalten, er ist gekennzeichnet durch seine gewachsene Struktur. Gewohnt wird dort in ein- bis dreigeschossigen Gebäuden mit z.T. historischer Bausubstanz. Auf das Untersuchungsgebiet verteilt, finden sich weitere kleine Flächen für das Wohnen. Dabei handelt es sich



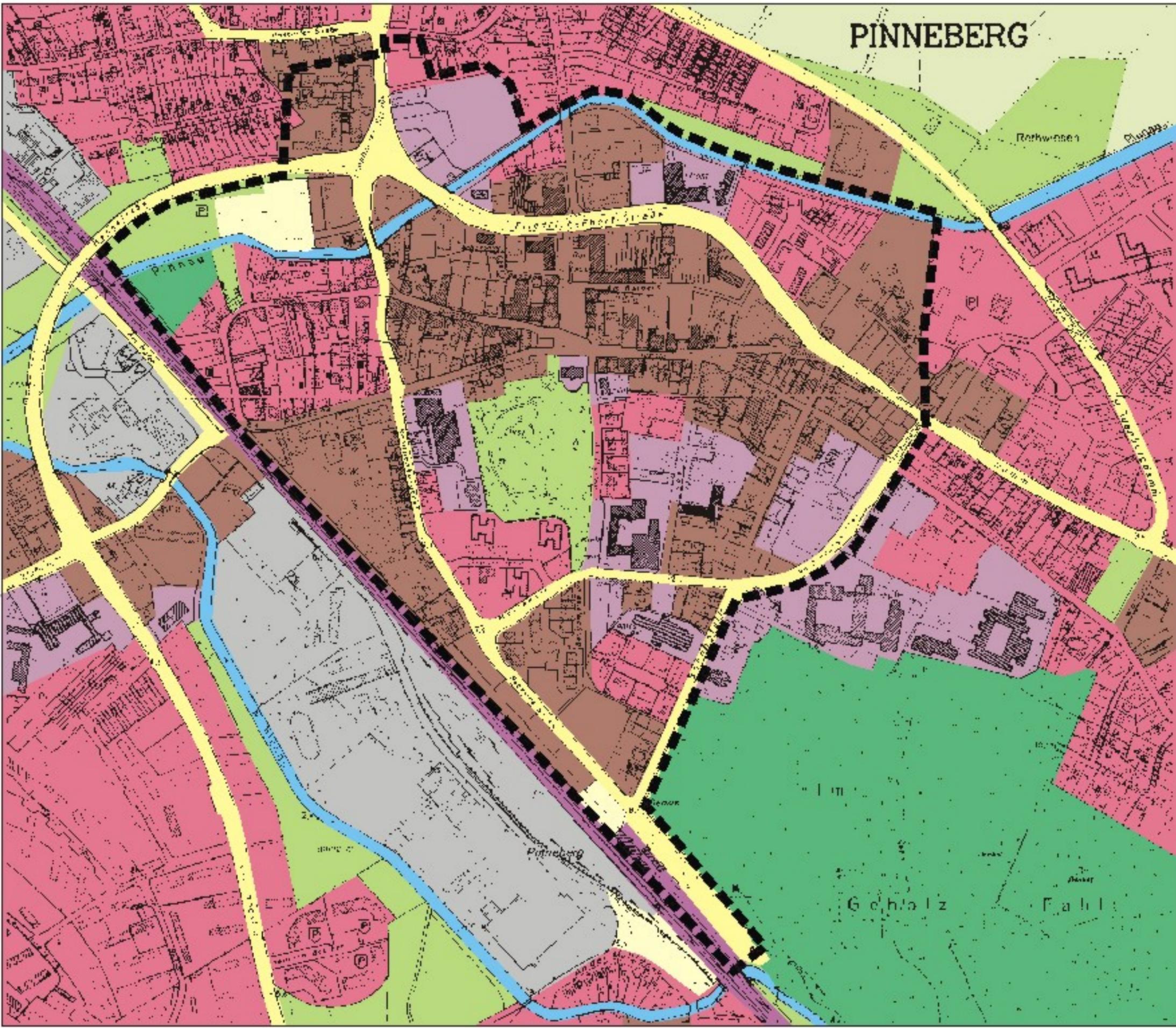
Abb. 22: Zirkus auf dem Marktplatz.

Quelle: Eigenes Foto.

zum großen Teil um mehrgeschossigen Mietwohnungsbau, der südwestlich des Drosteiparks in Form von 9-geschossigen Punkthochhäusern realisiert wurde.

Grünflächen befinden sich in zentraler Lage und im Bereich der Hochstraße im Westen. Im Osten schließt sich der Stadtwald „Fahl“ an das Untersuchungsgebiet an.

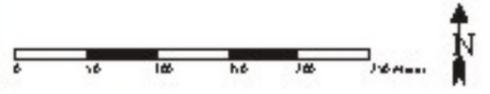
Insgesamt ist das Untersuchungsgebiet gekennzeichnet durch eine vielfältige und relativ kleinteilige Mischung der Nutzungen. Damit ist eine wesentliche Voraussetzung für die Entfaltung urbaner Qualitäten gegeben.



# PINNEBERG

## Legende:

- Wohnbauflächen
- Gemischte Bauflächen
- Gewerbeflächen
- Flächen für den Gemeinbedarf
- Grünflächen
- Flächen für die Landwirtschaft
- Flächen für die Forstwirtschaft
- Wasser
- Parkplatz
- Flächen für Bahnanlagen
- Hauptverkehrswege
- Untersuchungsgebiet



Karte Nr.: 5  
 Flächennutzung im  
 Untersuchungsgebiet

Kartengrundlage: DGK 5000 Stand 1999  
 Maßstab : 1 : 5.000

TUHH - Stadtplanung  
 Diplomarbeit 2002/03  
 Kay Dohm

### 3.3.3 Einzelhandelsstruktur

Die Fußgängerzone mit den Straßen Dingstätte, Rübekamp, Fahltkamp und teilweise Damm bildet den zentralen Geschäftsbereich der Pinneberger Innenstadt. Seit der Eröffnung der Rathauspassage im Herbst 2002 wird dieser durch ein Shopping-Center in teilintegrierter Lage ergänzt. In ihm sind 88, der rund 110 der in der gesamten Innenstadt gelegenen Ladengeschäften, verortet. Die übrigen Einzelhandelsbetriebe befinden sich in der Bahnhofstraße, an den westlichen und östlichen Ausläufern der FGZ, im IDUNA-Zentrum, das am nordwestlichen Rand des Untersuchungsgebiets gelegen ist, sowie am Bahnhof.

Von diesen 88 Einzelhandelsbetrieben dienen 31 der Deckung des kurzfristigen Bedarfs, wobei der Schwerpunkt im Bereich der Nahrungs- und Genussmittel liegt. Dieser begründet sich durch die hohe Anzahl von Bäckereien, die einen Großteil der insgesamt 18 Betriebe ausmachen. Hingegen ist nur ein Supermarkt mit Lebensmittelvollsortiment vorhanden und Geschäfte mit spezialisiertem Lebensmittelangebot, wie etwa Schlachter, Gemüseman oder Molkereiprodukten gibt es nicht.

Der Deckung des mittelfristigen Bedarfs dienen 36 Geschäfte. Von diesen sind 25 dem Bereich Bekleidung zuzuordnen, der somit bestimmend in diesem Segment ist. Es handelt sich dabei um eine Vielzahl kleinerer Boutiquen, vertreten sind aber auch Filialbetriebe die preisgünstigere Textilien anbieten, wie etwa Takko Modemarkt oder New Yorker und zwei durch Pinneberger Inhaber geführte Mode-Warenhäuser. Mit der Eröffnung eines C&A-Kidstores in der Rathauspassage konnte eine Lücke im Sortiment geschlossen werden.

Bei den 21 Betrieben zur Deckung des langfristigen Bedarfs handelt es sich fast zur Hälfte um die Anbieter der unterschiedlichen Mobilfunknetze und Fotofachgeschäfte. Vorhanden sind weiterhin 3 Geschäfte für Uhren und Schmuck bzw. Modeschmuck, 2 Geschäfte für Lederwaren und Pelze und 4 Geschäfte die mit Geschenkartikeln handeln. Bei den 3 Einzelhändlern mit einem Angebot im Sortiment Möbel und Einrichtung handelt es sich um einen Kücheneinrichter, einen Raumausstatter und ein Geschäft für Badezimmereinrichtungen. Geschäfte für Elektrogroß- und Kleingeräte, Unterhaltungselektronik und Tonträger sind im zentralen Geschäftsbereich nicht

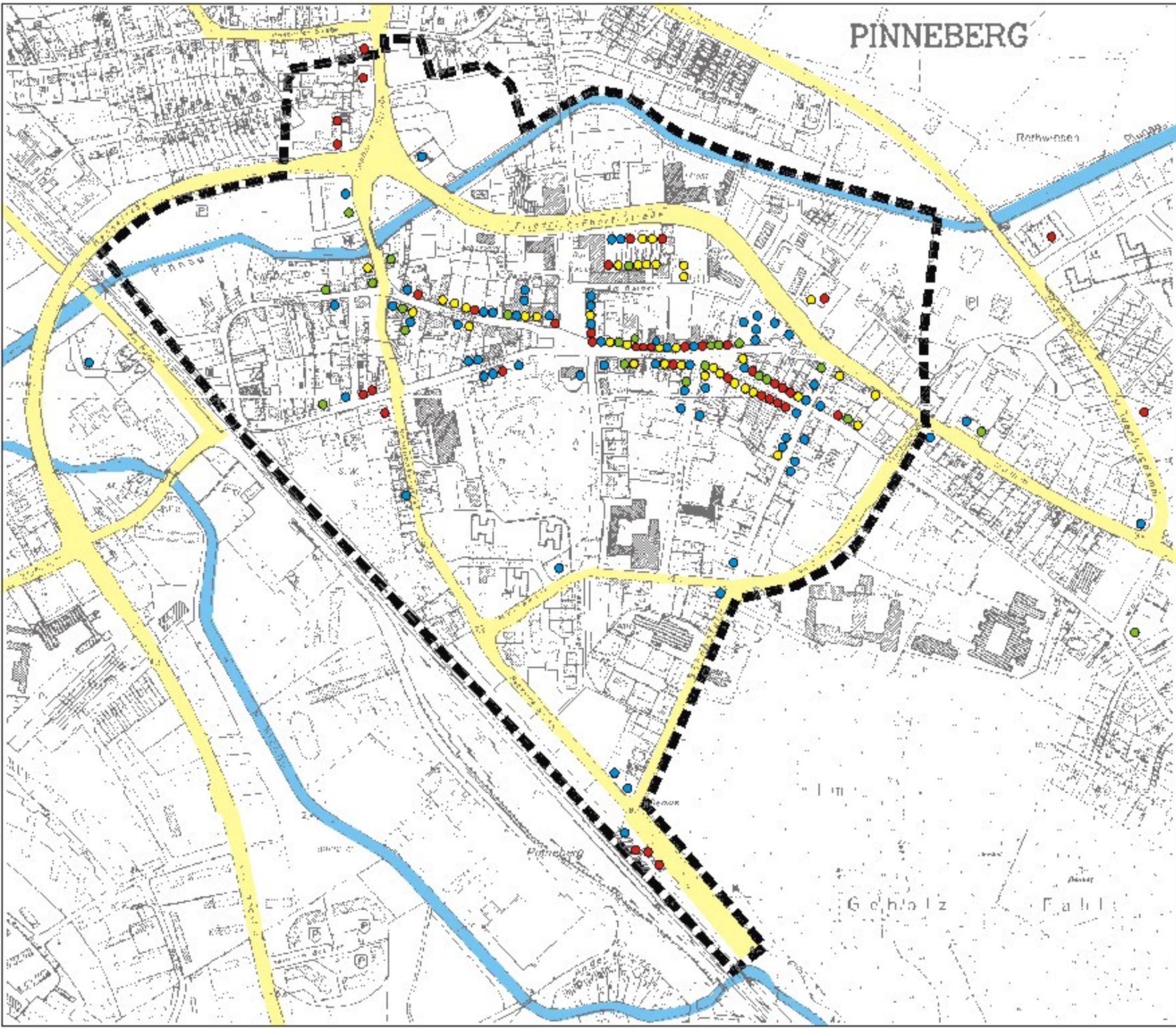
anzutreffen, jedoch befinden sich außerhalb der FGZ drei Einrichtungen mit entsprechendem Sortiment.

Bei den insgesamt 21 Dienstleistungsunternehmen handelt es sich zu einem erstaunlich hohen Anteil um Frisöre, vertreten sind u.a. aber auch 2 Fotografen, 2 Reisebüros, 2 Immobilienmakler, eine Änderungsschneiderei und eine Chemische Reinigung. Unter der Rubrik Dienstleistung sind auch die Optiker aufgeführt.

Verteilt auf den gesamten zentralen Geschäftsbereich gibt es 19 gastronomische Einrichtung, dazu gehören Restaurants, Cafes und Eisdielen.

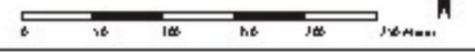
Der zentrale Geschäftsbereich ist ebenso Standort für sechs unterschiedliche Banken, wobei die Kreissparkasse ihre neue Hauptgeschäftsstelle in der Rathauspassage eröffnet hat.

Hinsichtlich der Verteilung der einzelnen Sortimente ist besonders die Häufungen von Geschäften im Bereich Gesundheit und Körperpflege am Fahltskamp, von Frisören im Rübekamp und von Banken am Drosteiplatz erwähnenswert. Die vielfältige und kleinteilige Strukturierung der Einzelhandelseinrichtungen im Fahltskamp und der oberen (östlichen) Dingstätte führt dazu, dass dieser Bereich die stärkste Belebung aufweist. Nebenlagen wie die Lindenstraße und der Rübekamp sind vergleichsweise unbelebt, was an der Lindenstraße dazu führt, dass die dort ansässigen Einzelhändler versuchen Kunden mit Schildern auf dem Lindenplatz in ihre Richtung zu lenken. Die starke Präsenz der Banken und die nicht mit Einzelhandelseinrichtungen besetzte Südfront des Drosteiplatzes tragen zu dessen unzureichender Belebung bei. Mit der Eröffnung der Rathauspassage ist jedoch eine leichte Belebung des Drosteiplatzes durch querende Fußgänger zu beobachten. Der östliche Eingang der Rathauspassage ist nur unzureichend, durch einen überdachten Gang an die FGZ angebunden, er zweigt ungefähr auf Höhe des Lindenplatzes von der FGZ ab. Trotz der erheblichen gestalterischen Mängel entsteht hier besonders am Sonnabend ein beachtlicher Passantenstrom.



Legende:

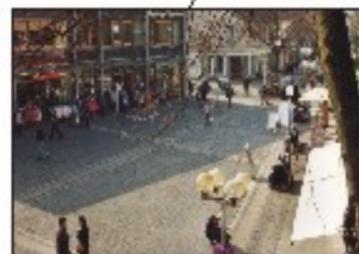
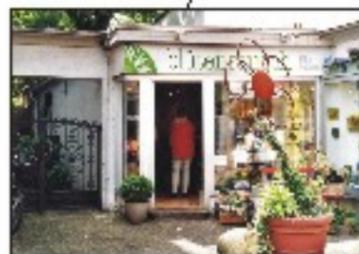
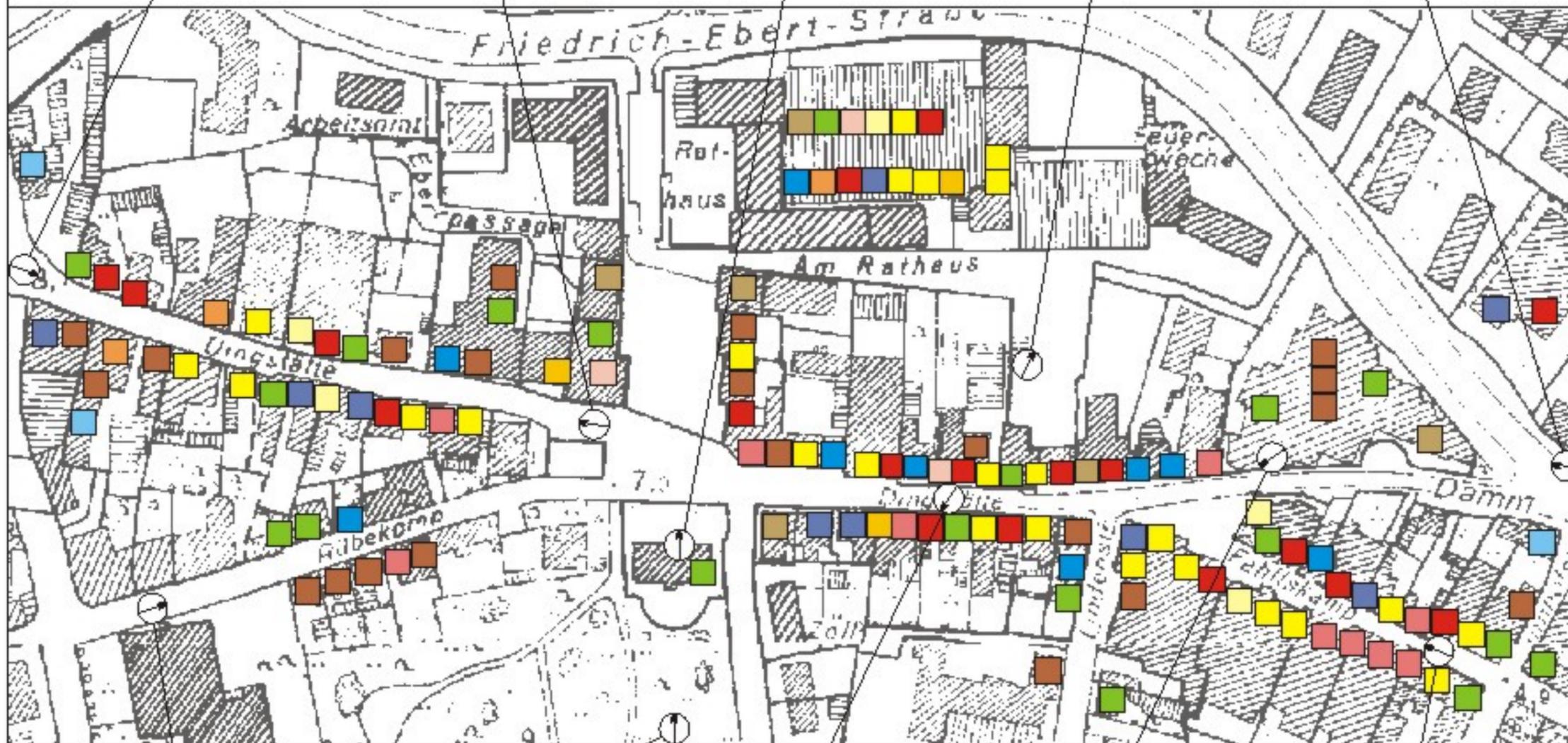
- Kurzfristiger Bedarf**
- Nahrungs- und Genussmittel
  - Gesundheit und Körperpflege
  - Bücher, Schreibwaren
- Mittelfristiger Bedarf**
- Spielwaren, Sport, Hobby
  - Hausrat, Glas, Porzellan
  - Bekleidung
  - Schuhe
- Langfristiger Bedarf**
- Uhren, Schmuck, Leder
  - Geschenke
  - Unterhaltungselektronik, TV, Tonträger
  - Elektrogroß- und -kleingeräte
  - Computer, Foto, Telekommunikation
  - Möbel, Einrichtung
- Sonstiges**
- Dienstleistung
  - Gastronomie
  - Bank
- Verkehrsmittel**
- Hauptverkehrszüge
  - Wasser
- Untersuchungsgebiet**



Karte Nr.: 6  
 Einzelhandel im  
 Untersuchungsgebiet

Kartengrundlage: D GK 5000 Stand 1999  
 Maßstab : 1: 5.000

 TUHH - Stadtplanung  
 Diplomarbeit 2002/03  
 Kay Dohm



Karte Nr.: 7  
 Einzelhandel im zentralen  
 Geschäftsbereich

Kartengrundlage: DGK 5000 Stand 1999  
 Maßstabsfrei



TUHH - Stadtplanung  
 Diplomarbeit 2002/03  
 Kay Dohm

Geschäftleerstände im zentralen Geschäftsbereich bestehen im wesentlichen im PIZ, dem im Volksmund als Bananen-Bunker bekannten Einkaufszentrum am östlichen Endpunkt und dem Pinnau-Zentrum am westlichen Endpunkt der FGZ. Weitere Leerstände sind insbesondere im IDUNA-Zentrum, das nahezu vollständig leer stehend ist, und in der Bahnhofstraße verortet.

Aus Sicht der lokalen Akteure sind in bezug auf den Branchenmix zu viele Drogerien, Banken, Bäcker und Filialisten mit Billigtextilien in der FGZ vertreten, das mittlere Preissegment bei den Textilien fehle hingegen. Weiterhin fehlen alternative Angebote wie etwa Bio- oder Dritte-Welt-Läden und ein CD-Geschäft. Von Vorteil sei jedoch die hohe Anzahl inhabergeführter Geschäfte, die in Verbindung mit der Überschaubarkeit in Pinneberg zu einer vertrauten Atmosphäre zwischen Kunden und Verkäufern führe.

Von einigen Einzelhändlern sei die Schaufenstergestaltung und der Ladenbau in der Vergangenheit vernachlässigt worden. Das Mitniveau sei zu hoch und die Ausdifferenzierung des Flächenangebots Mangelhaft, es fehle an großen Flächen.<sup>125</sup>

Insgesamt ist festzustellen, dass mit dem Angebot der Pinneberger Innenstadt hauptsächlich die kurz- und mittelfristigen Bedarfe abgedeckt werden.

### 3.3.4 Planung der Albrecht Vermögensverwaltungs-AG

Anlass der vorliegenden Arbeit sind u.a. die Planungen der Albrecht Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft (AVW) zur Entwicklung der Pinneberger Innenstadt. Daher erfolgt zunächst eine Darstellung der Pläne und deren zeitlich bedingten Änderungen.

Die folgende Abbildung zeigt den Bebauungsvorschlag der AVW für den nordwestlichen Innenstadtbereich.

---

<sup>125</sup> Gespräche mit den lokalen Akteuren zwischen dem 20. Dezember 2002 und dem 5. Februar 2003.

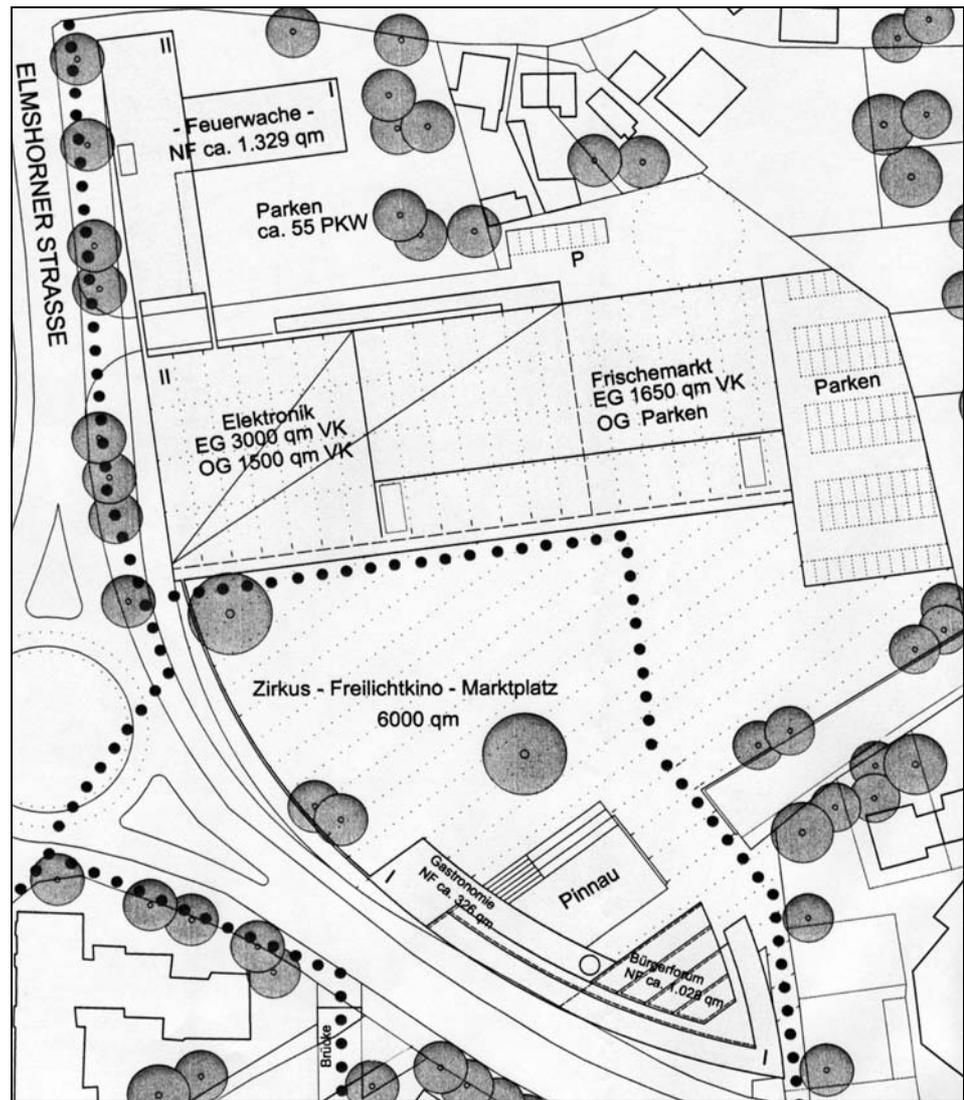


Abb. 23: Bebauungsvorschlag der AVW für den Marktplatz.

Quelle: Reimer und Partner, Städtebauliche Entwicklung Innenstadt Pinneberg Variante 1 Stand 23. Mai 2002.

Der Entwurf sieht eine Feuerwache mit ca. 1.330 m<sup>2</sup> NF, einen Elektronikfachmarkt mit rd. 4.500 m<sup>2</sup> VKF, einen Frischemarkt mit 1.650 m<sup>2</sup> VKF sowie eine Multifunktionsfläche mit 6.000 m<sup>2</sup> für Jahrmärkte, Zirkusvorstellungen und den Wochenmarkt vor. Am Ufer der Pinnau ist ein sogenanntes Bürgerforum mit angeschlossenem Gastronomiebetrieb dargestellt, das die Pinnau über eine Freitreppe mit einbezieht. Parkplätze befinden sich auf dem Grundstück der Feuerwache (ca. 55) und im OG des Frischemarkts sowie in einer angeschlossenen Parkpalette.

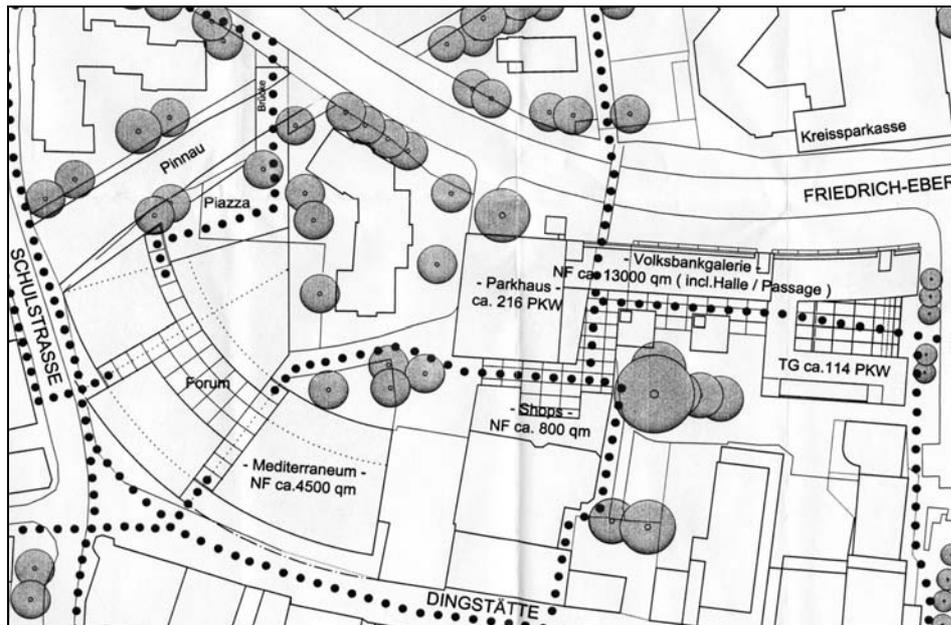


Abb. 24: Bebauungsvorschlag der AVW für den Bereich der Friedrich-Ebert-Passage.

Quelle: Reimer und Partner, Städtebauliche Entwicklung Innenstadt Pinneberg Variante 1 Stand 23. Mai 2002.

Im Bereich der heutigen Friedrich-Ebert-Passage soll sich nach Vorstellung der AVW der Neubau der VR-Bank mit einer NF von 13.000 m<sup>2</sup> an die 2002 fertiggestellte Rathauspassage anschließen. Der Bau bietet neben der Schalterhalle der Bank Platz für eine Ladengalerie mit kleineren Shops auf einer NF von ca. 600 m<sup>2</sup>. In der Tiefgarage und dem integrierten Parkhaus stehen rd. 330 Stellplätze zur Verfügung.

Im Bereich zwischen Dingstätte und Pinnau sieht das Nutzungskonzept ein sog. Mediterraneum mit einer NF von ca. 4.500 m<sup>2</sup> vor. Laut Firmendarstellung im Internet handelt es sich dabei um eine neuartige Einzelhandelskonzeption.

*„Nicht die Unterstützung des Einzelhandels durch verschiedene Events ist das Ziel, sondern die Umsetzung eines neuen gesamtheitlichen Konzeptes, das den Besucher zu einem Teil der Inszenierung werden läßt. Die Spiegelung von authentisch italienischer Architektur, die zentrale Piazza, das Ambiente mit Licht, Duft, Geräuschen, und optischen Erlebnissen schafft eine neue Welt.“<sup>126</sup>*

In den Planungen ist eine fußläufige Verbindung über die Pinnau zum Marktplatz enthalten, die z.B. in Form einer Pontonbrücke errichtet werden könnte.

Am heutigen Standort der Feuerwache ist ein Neubau mit Büroflächen (5.000 m<sup>2</sup> NF) vorgesehen, der in den Abbildungen nicht enthalten ist.

Der Öffentlichkeit wurde dieses Nutzungskonzept erstmals im Februar 2002 vorgestellt und mit dem Hinweis versehen, dass eine Entscheidung innerhalb der nächsten drei Monate erforderlich sei. Damit würde sichergestellt, dass sich die



Abb. 25: Entwurf der AVW für ein Mediterraneum.

Quelle: <http://www.avw-ag.de>, am 10. März 2003.

<sup>126</sup> <http://www.avw-ag.de/> vom 10. März 2003

VR-Bank für eine Lösung mit Ladengalerie entscheide und somit die Durchwegung vom PIZ in Richtung Marktplatz frei bleibe.<sup>127</sup>

Die Verantwortlichen der Pinneberger VR-Bank haben sich inzwischen von den Plänen verabschiedet, die neue Bankzentrale als Teil einer großen Geschäfts- und Büro-Passage zu errichten. Dieser Komplex sei nur bei einer Marktplatz-Bebauung sinnvoll gewesen, die jedoch politisch nicht durchsetzbar zu sein scheint.<sup>128</sup>

Die AVW denkt Presseberichten zufolge nunmehr über das Gelände der ehemaligen Kreissparkasse, das sich an der Ecke Friedrich-Ebert-Straße / Bismarckstraße befindet, als Standort für ein Mediterraneum nach.<sup>129</sup>

Die Fragen, ob und in welcher Form der Investor weiterhin in Pinneberg aktiv sein wird, welche ökonomischen Chancen oder Risiken für ihn mit Investitionen in innerstädtische Einzelhandelsprojekte verbunden sind, oder wie er auf die politische Situation und die Wünsche der Bürger reagieren wird, können leider nicht beantwortet werden. Frühzeitiges und mehrfaches Bemühen, mit dem Investor in ein persönliches Gespräch zu kommen und die Möglichkeit schriftlich fixierte Fragen zu beantworten, wurden mit dem Hinweis auf fehlende zeitliche und personelle Ressourcen abgelehnt. Erkenntnisse einer erstellten Markt- und Standortanalyse konnte oder wollte der Investor nicht zu Verfügung stellen.

### 3.3.5 Handlungs- und Interessensebenen

#### **Engagierte Bürger**

Zwischen dem 23. Mai und dem 5. Juni fand eine Veranstaltungsreihe zur Information der Bürger über die Planungen der AVW statt. Im Rahmen dieser Informationsveranstaltung würden von den Bürgern folgend Befürchtungen und Anregungen vorgetragen.

Von einer Bebauung des Marktplatzes sei aufgrund des Bürgerentscheides im Jahr 1999 abzusehen, zumal der Marktplatz durch Überschwemmungen gefährdet und die Querung der Kreuzung Hochstraße/Friedrich-Ebert-Straße problematisch sei. Stattdessen könnte der Markt als Park mit Forum gestaltet werden.

---

<sup>127</sup> Pinneberger Tageblatt vom 28. Februar 2002, AVW stellt City-Pläne vor.

<sup>128</sup> Pinneberger Tageblatt vom 9. Januar 2003, VR Bank verzichtet auf weitere Passage.

<sup>129</sup> Pinneberger Tageblatt vom 10. Januar 2003, Mediterraneum: Bau gegenüber Rathauspassage?

In Bezug auf eine Bebauung der unteren Dingstätte mit einem Mediterraneum sei eine Kaufkraftverlagerung zu befürchten, mit der Folge der Verödung in der FGZ. Daher sollte erst der Bereich zwischen PIZ und VR-Bank entwickelt werden. Ohnehin sei abzuwarten wie sich die Rathauspassage entwickeln würde, evtl. sei es hinsichtlich der VKF ausreichend den Leerstand zu beseitigen. Außerdem sollten die Gründe für den Kaufkraftabfluss analysiert werden.

Da die Bebauung des Rathausumfeldes durch die AVW gestalterisch negativ zu beurteilen sei, sollte die Stadt prüfen ob andere Investoren evtl. bessere Bebauungsvorschläge haben. Für eine Belebung der Innenstadt sei eine bessere Anbindung der südlichen Stadtteile erforderlich, da sonst mit der Abwanderung der dortigen Bewohner z.B. nach Schenefeld zu rechnen sei. Eine Vereinheitlichung und Verlängerung der Ladenöffnungszeiten, die Aufwertung der Koppelstraße sowie die Einführung eines Stadtmanagement könnten ebenso zu einer Belebung beitragen.

Die Einbeziehung der Pinnau sei positiv zu bewerten, allerdings sollten auch der Bahnhof und das Bahnhofsumfeld, Rad- und Fußverkehr und Flächen für Kinder und Jugendliche in die Planung einbezogen werden.

Das kulturelle Angebot ist verbesserungswürdig, in diesem Sinne sei eine Begegnungsstätte für die Bürger zu begrüßen. Ein Bürgerforum in Form einer von der AVW betriebenen Stadthalle könnte zu einer Neuverschuldung der Stadt führen und sei daher abzulehnen.

Zur Verbesserung der Verkehrssituation sollten mehr Stellplätze für den Radverkehr in Nähe zu den Haltestellen des ÖPNV geschaffen werden, dort könnte auch der Verleih von Einkaufshilfen erfolgen. Weiterhin sei ein durchgängiger Pinnauwanderweg und ein Radweg an der Straße Am Rathaus wünschenswert.

Hinsichtlich der Stärken der Pinneberger Innenstadt sei die persönliche Beziehung zwischen Kunde und Einzelhändler hervorzuheben.<sup>130</sup>

### **Nutzer des Parktreffpunktes**

Bei den Nutzern des Treffpunkts im Drosteipark handelt es sich um zwei Gruppen, die sich hauptsächlich durch die Nutzungszeiträume, in denen sie den

---

<sup>130</sup> Niederschriften der Informationsveranstaltungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung – Innenstadtentwicklung Pinneberg zwischen dem 23. Mai und dem 5. Juni 2002.

Treffpunkt aufsuchen, unterscheiden. Ansonsten ist die Zusammensetzung der beiden Gruppen ähnlich. Es sind Menschen aus sozial schwachen Gesellschaftsschichten, z.T. Wohnungslose, Arbeitslose und, wie einige von sich selber sagen, Trinker oder Nutzer weicher Drogen. Anzutreffen sind aber auch Menschen, die in festen Arbeitsverhältnissen stehen. Jugendliche, junge Erwachsene und Ältere nutzen den Platz gemeinschaftlich, eine Trennung nach dem Lebensalter findet nicht statt. Probleme, wie es sie vor einiger Zeit z.B. mit den Konsumenten harter Drogen in Form von Beschaffungskriminalität gab, werden in Eigenregie gelöst.

Obwohl alle den Platz im Park einem Treffpunkt in der Fußgängerzone vorziehen, haben einige doch das Gefühl aus der Innenstadt verdrängt worden zu sein. Darüber hinaus gebe es auch eine Gruppe von Trinkern, die sich nicht in den Park traue. Für diese Menschen sei auch ein Treffpunkt in der Fußgängerzone vorzusehen.

Es sind im wesentlichen zwei Gründe, die für den Park als Treffpunkt angeführt werden. Zum einen sei es die Anonymität, denn wer sich in der Fußgängerzone, sozusagen auf dem Präsentierteller, träfe und dabei Bier trinke, werde schnell als Alkoholiker stigmatisiert. Zum anderen sei es die angenehme Parkatmosphäre, aber auch die Möglichkeit, für das kleine Geschäft mal schnell im Gebüsch zu verschwinden, ohne dafür bezahlen zu müssen. Das Konfliktpotenzial in der Fußgängerzone sei auch zu groß, dort würden die „normalen“ Innenstadtbesucher Anstoß an dem unangepassten Verhalten nehmen. Dies bestehe u.a. im öffentlichen Alkoholkonsum, lautem Reden und der angeblichen Bedrohung durch freilaufende Hunde. Vorteil der Fußgängerzone sei im Wesentlichen die Nähe zu den Versorgungseinrichtungen, die eine unkomplizierte Versorgung mit Alkohol gewährleiste.

An einen gut nutzbaren Treffpunkt und Aufenthaltsort werden keine großen Ansprüche gestellt. Erforderlich seien ausreichende Sitzgelegenheiten, nach Möglichkeit in kommunikationsfördernder Anordnung und eine Überdachung, da die Nutzer z.T. darauf angewiesen sind den Treffpunkt auch bei Regenwetter aufzusuchen. Kontrovers sind hingegen die Meinungen über eine Beleuchtung des

Platzes, weil befürchtet wird, das eine Lampe ein Gefühl der Überwachung vermittelt.<sup>131</sup>

Hinsichtlich der erforderlichen Maßnahmen zur Schaffung eines Treffpunktes bestärkt Frau Epskamp von der Wohnungslosenhilfe der Diakonie Pinneberg die Forderungen der Betroffenen. Sie hält die Einrichtung eines innerstädtischen Treffpunktes, mindestens aber die Duldung eines solchen für wünschenswert. Er würde das Nebeneinander gesellschaftlicher Gruppen ermöglichen. Ein geeigneter Standort sei der Drosteivorplatz. Die Wohnungslosen könnten in das städtische Geschehen integriert werden, ohne die kommerzielle Nutzung der Innenstadt zu beeinträchtigen. Niemand brauche Angst vor Wohnungslosen zu haben. Da Wohnungslose nicht über die gleichen Möglichkeiten wie andere Innenstadtnutzer verfügen, sollte die Möglichkeit zur Toilettenbenutzung geschaffen werden. Eine Mitbenutzung der Toiletten im PIZ wurde vom Centermanagement jedoch nicht gewollt, sie würde zu einem erhöhten Reinigungsaufwand führen. Solche Probleme seien aber prinzipiell durch Aushandlung lösbar.<sup>132</sup>

## **Politik**

Für die Politik ist der Einzelhandel die entscheidende Innenstadtfunktion, weiterhin diene die Innenstadt als kultureller und politischer Mittelpunkt und Aushängeschild der Stadt. Für die Bürger ist sie Aufenthaltsort und Treffpunkt.

Ob überhaupt, in welchem Ausmaß und aus welchen Gründen eine Entwicklung der Pinneberger Innenstadt erforderlich ist, wird von den in der Pinneberger Ratsversammlung vertretenen Parteien unterschiedlich beurteilt. Folgende Gründe wurden für die Notwendigkeit der Innenstadtentwicklung angegeben:

- Konkurrenzdruck von Schenefeld, Elmshorn und Hamburg.
- Allgemeine Wirtschaftsentwicklung wie Maßstabssprung und zunehmende Filialisierung.
- Stoppen des Kaufkraftabflusses und erhöhen der Kaufkraftbindung.
- Anpassung an die Bedürfnisse der Bürger.

---

<sup>131</sup> Am 25. Februar und 25. März habe ich zu unterschiedlichen Zeiten (vor- und nachmittags) Gespräche mit den Nutzern des Treffpunktes im Drosteipark geführt. Sie hatten den Charakter von Zufallsgesprächen. Die Gesprächsteilnehmer möchten nicht namentlich genannt werden und wollten auch nicht, dass ich die Atmosphäre des Treffpunktes photographisch festhalte.

<sup>132</sup> Gespräch mit Frau Epskamp, Wohnungslosenhilfe der Diakonie Pinneberg, am 24. Januar 2003

Hinsichtlich der Qualitäten der Pinneberger Innenstadt besteht große Übereinstimmung. Das Bild der Politik von der Innenstadt ist durch die vorhandenen Schwächen bestimmt, Stärken konnten z.T. nicht benannt werden.

- Daher erfolgt zunächst eine Auflistung der bestehenden Schwächen:
- Die Stadt verfügt über keinen gewachsenen historischen Stadtkern und mit dem einst vorhandenen wurde zu sorglos umgegangen.
- Die Rolle als Mittelzentrum wird nur teilweise erfüllt.
- Der Marktplatz weist gestalterische Mängel auf.
- Die Einzelhändler haben Ladenbau und Schaufenstergestaltung vernachlässigt.
- Der Branchenmix ist unzureichend es fehlt einerseits ein Angebot an Tonträgern, andererseits sind zu viele Bäcker, Banken, Filialisten vorhanden.
- Es fehlen Parkplätze.
- Die Öffnungszeiten sind nicht verlässlich.
- Es fehlt ein Hotel in der Innenstadt.
- Das Freizeitangebot ist unzureichend u.a. fehlt ein Kino.
- Die Belebung der Innenstadt nach Geschäftsschluss ist mangelhaft.
- In den Passagen PIZ und Pinnau-Center stehen viele Ladengeschäfte leer.
- Das Mietniveau ist mit bis zu 50 €/m<sup>2</sup> zu hoch.

Hinsichtlich der Stärken ergeben die Aussagen der Politiker folgendes Bild:

- Die Pinneberger Innenstadt verfügt über eine solide Wirtschaftskraft; es sind viele inhabergeführte Geschäfte vorhanden.
- Mit dem Marktplatz, der Holzhandlung Warncke, dem ehemaligen Arbeitsamt mit dem südlich anschließenden Hof von Kunstmann und dem Bereich Koppelstraße verfügt die Pinneberger Innenstadt über ein erhebliches Entwicklungspotenzial.
- Die Überschaubarkeit ermöglicht den persönlichen Kontakt zwischen Kunde und Einzelhändler.
- In der Innenstadt herrscht eine kommunikative Atmosphäre; die Menschen verweilen oft im Gespräch.
- Der Marktplatz bietet die Möglichkeit für Veranstaltungen in Innenstadtnähe.
- Es sind qualitativ gute Geschäfte vorhanden.

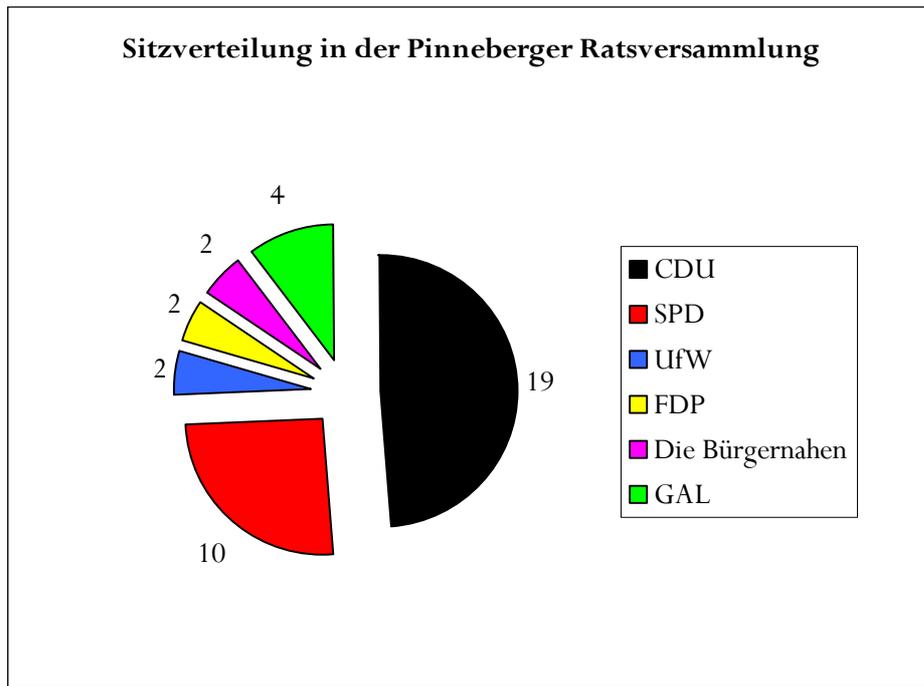


Abb. 26: Sitzverteilung im Pinneberger Rat.

Quelle: Eigene Darstellung.

Leitbilder für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt sind bei den Parteien nicht vorhanden, allerdings benennen sie Bereiche die sich für eine Entwicklung eignen würden. Zu nennen ist dabei an erster Stelle der Bereich der unteren Dingstätte und in Verlängerung auch der Bereich Koppelstraße mit dem Gelände der Firma Gehrckens und Rübekamp. Ein alternativer Vorschlag beinhaltet die Schaffung einer Entwicklungsachse über den Drosteipark in Richtung Bahnhof unter Einbeziehung eines südlich der Bahn gelegenen Geländes auf dem eine Mischnutzung vorgesehen ist. Ein ähnlicher Vorschlag, was die Richtung der Entwicklung betrifft, sieht eine Neuordnung der Bahnhofstraße vor und falls die Kreisverwaltung ihren jetzigen Standort an der Lindenstraße verlässt auch dort. Hinsichtlich einer möglichen Bebauung des Marktplatzareals sind die Meinungen relativ einheitlich. Entweder verzichten die Politiker aufgrund der Bürgerwünsche vollständig auf eine Bebauung oder sie können sich allenfalls eine Randbebauung vorstellen.<sup>133</sup>

## Verwaltung

Im Gegensatz zu der Politik vertritt die Verwaltung, repräsentiert durch die Pinneberger Bauamtsleitung, die Leitung von Stadtplanungs- und

<sup>133</sup> Gespräche mit Politikern der im Pinneberger Rat vertretenen Parteien zwischen dem 20. Dezember 2002 und dem 31. Januar 2003.

Landschaftsplanungsabteilung, das Bild einer multifunktionalen Innenstadt. Innenstädte seien die kulturelle Mitte der Städte. Sie dienen der Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt und sind prägend für das Stadtbild. Sie sind Standort für Dienstleistung, Einzelhandel und Wohnen.<sup>134</sup>

Hinsichtlich der Schwächen wurden die Aussagen der Politiker folgendermaßen ergänzt:

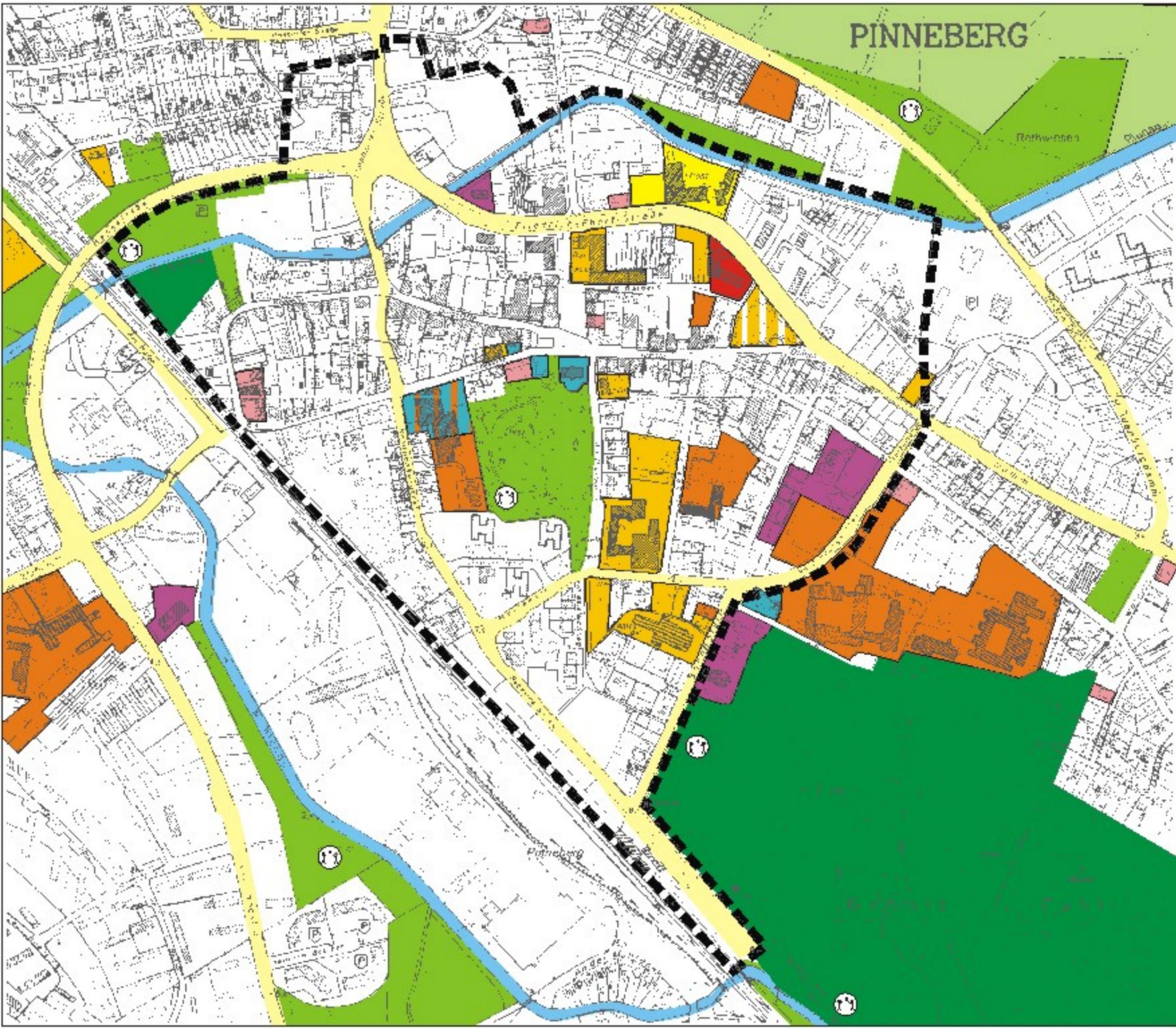
- Bezüglich der Einzelhandelsflächen besteht ein Mangel besonders an großen Flächen.
- Im Bereich der Jugendkultur besteht ein Defizit.
- In der Vergangenheit wurde zu unsensibel mit Identifikationsmerkmalen umgegangen, z.B. wurden die Schwursteine als Symbol der Dingstätte verlegt.

Die Stärke der Pinneberger Innenstadt sei die kleinstädtische Atmosphäre mit einer guten Mischung von Arbeiten, Dienstleistung, Einzelhandel und Wohnen. In der Fußgängerzone bestehe ein vielseitiges Angebot.

Ein Magnetbetrieb, wie beispielsweise ein Elektronikfachmarkt oder Mediterraneum, ist aus Sicht des Bauamtleiters erwünscht. Mit ihm könnten örtliche und überregionale Frequenzen generiert werden. Der Standort Marktplatz wird dabei konträr gesehen. Einerseits bietet er die für großflächigen Einzelhandel erforderlichen Flächen, andererseits liegt er außerhalb des Innenstadtbereichs und ist durch die Friedrich-Ebert-Straße von ihm getrennt.

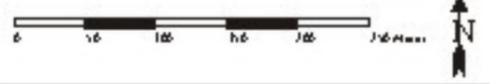
---

<sup>134</sup> Gespräche mit Vertretern der Pinneberger Verwaltung zwischen dem 27. Januar und dem 4. Februar 2003.



Legende:

- Administrative Einrichtung
- Teilweise administrative Einrichtung
- Schulen / Kindergarten
- Kultureinrichtung
- Mehrzweckhalle
- Kirchliche Einrichtung
- Soziale Einrichtung
- Feuerwehr
- Post
- Stadtwald
- Park / Grünfläche
- Naturraum
- Wasser
- Hauptverkehrswege
- Untersuchungsgebiet
- ♣ Spielplatz



Karte Nr.: 8  
 Administrative-, Bildungs-,  
 Sozial-, Freizeit- und  
 Kultureinrichtungen

Kartengrundlage: DGK 5000 Stand 1999  
 Maßstab : 1: 5.000

TUHH - Stadtplanung  
 Diplomarbeit 2002/03  
 K.zy Dohm

### **Standpunkte der Gemeinschaft für Handel, Handwerk und Gewerbe**

Die Planungen der AVW und die Hoffnung, dass sich ein neuer „Magnet“ in der Innenstadt niederlässt, werden von der Gemeinschaft unterstützt. Die zeitlichen Vorstellungen der Gemeinschaft gehen dahin, dass zunächst das Gelände der VR-Bank bebaut werden sollte und im Anschluss daran das Mediterraneum.

Das Mediterraneum sei vom Grundsatz her zu begrüßen, zumal der Standort sich „auf der richtigen Seite der Innenstadt“, nämlich in deren bisher vernachlässigten westlichen Teil, befinde.

Ein Neubau der Freiwilligen Feuerwehr auf dem Marktplatz sei zu unterstützen. Auch der Erstellung eines Bürgerforums könnte im Grundsatz zugestimmt werden. Sollte eine weitergehende Bebauung des Marktplatzes mit Geschäftshäusern erfolgen, so sei zu gewährleisten, dass die Fläche des Marktplatzes erhalten bleibe. Ein Fachmarkt für Unterhaltungselektronik als Magnetbetrieb sei grundsätzlich zu begrüßen.

Parkplätze sollten auf der Innenstadtseite der Friedrich-Ebert-Straße und eine Parkgarage auf dem alten Arbeitsamtsgelände geschaffen werden. Grundsätzlich seien Parkflächen unbedingt dichtest möglich an den Geschäften des Einzelhandels zu schaffen, da der Kunde am liebsten mit dem Auto in das Geschäft fahren würde. Zusätzliche Forderungen der Gemeinschaft:

- Die gesamte Innenstadt sei als funktionierende Einheit mit kurzen Laufwegen zu gestalten.
- Der Bahnhof müsse besser an die Innenstadt angebunden werden.
- Zur besseren Anbindung Thesdorfs sei ein Durchstich vom Bahnhof in den Bereich Burmeisterallee erforderlich.
- Die Innenstadt müsse durch mehr (Außen-)Gastronomie aufgewertet werden; hierzu böten sich der jetzige Bereich der Sparkasse an der Pinnau oder der „Lindenplatz“ an.
- In diesem Zusammenhang sei eine Überplanung des Drosteivorplatzes und des „Lindenplatzes“ erforderlich.
- Die vorhandenen drei Einkaufszentren (Iduna-Center, Pinnau-Center und PIZ) müssten in das Gesamtkonzept eingebunden werden.
- In der Innenstadt sei ein gesundes Verhältnis zwischen kleinen und großen Geschäften einerseits und zwischen Einzelhandel und Filialisten andererseits zu schaffen.

- Sollte der Marktplatz bebaut werden, so wäre eine vernünftigen Anbindung an die restliche Innenstadt unbedingt erforderlich.<sup>135</sup>

#### Exkurs Feuerwehr

Die Freiwilligen Feuerwehr Pinneberg hat ihren Hauptsitz an der Friedrich-Ebert-Straße und eine Dependence bestehend aus einem Feuerwehrgerätehaus, in Waldenau im Bereich Nielandstraße/Marktplatz. Die Hauptwache verfügt über drei Löschzüge, Waldenau über zwei. Die Alarmierungsgrenze für die Einsatzkräfte ist der Thesdorfer Weg. Insgesamt verfügt die Freiwillige Feuerwehr Pinneberg über rund 90 Mitglieder, von denen rund 50 auf die Einsatzfahrzeuge der Hauptwache entfallen.

Mit dem aktuellen Fuhrparkplan ist die Freiwilligen Feuerwehr Pinneberg in der Lage, ihre Aufgaben für 45.000 Einwohner bis 2015 zu erfüllen. Dennoch besteht akuter Handlungsbedarf für einen Aus- bzw. Neubau. Begründet ist dieser durch einen Mängelbericht der Feuerunfallkasse und das Fehlen von geeigneten Räumen für die Jugendfeuerwehr.

Die optimale Lage für einen Neubau ergibt sich aus mehreren Faktoren. Zu beachten ist die gesetzlich vorgeschriebene Hilfsfrist von 10 min. zwischen eingehendem Hilferuf bis zum Einsatz der ersten Kräfte vor Ort. Um diese einhalten zu können, ist es besonders wichtig, dass die Einsatzkräfte schnell und sicher zur Feuerwache gelangen. Die Abfahrt der Einsatzfahrzeuge ist weniger problematisch, da die Einsatzfahrzeuge über Signaleinrichtungen verfügen, mit denen die zügige Abfahrt gewährleistet werden kann. Des Weiteren sind die Bestimmungen der Feuerunfallkasse zu beachten.

Von der Freiwilligen Feuerwehr Pinneberg wurden mehrere Optionen für einen Neubau geprüft. Aus Kostengründen wurden bei der Standortsuche Grundstücke im städtischen Besitz vorgezogen.

Da sich ein großer Teil des Mängelberichtes auf den Standort Waldenau bezieht, wurde ein Neubau dieser Dependence in Erwägung gezogen. Am heutigen Standort bestehen jedoch keine Flächenreserven mehr. Ein Grundstück in Nachbarschaft zum Theodor-Heuss-Gymnasium erwies sich als zu klein. Bei einer Realisierung an diesem Standort müsste die Alarmierungsgrenze neu gezogen

---

<sup>135</sup> Niederschriften der Informationsveranstaltungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung – Innenstadtentwicklung Pinneberg zwischen dem 23. Mai und dem 5. Juni 2002.

werden. Bei einem anderen Grundstück an der Datumer Chaussee wäre die Übernahme von Teilen eines Grundstücks erforderlich, die sich im Besitz einer Privatperson befinden. Aufgrund des gespannten Verhältnisses zwischen Stadt und Privatperson würde sich diese jedoch als schwierig erweisen.

Für den Bau einer neuen Hauptfeuerwache wurde neben dem Standort Marktplatz auch ein Grundstück nördlich der Pinnau an der Hochstraße in Erwägung gezogen. Bei diesem Grundstück ist die Zuwegung, die erheblich von den Nutzern der dortigen Parkplätze beansprucht wird, zu schmal. Optimal geeignet für den Bau einer neuen Hauptfeuerwache ist der nördliche Teil des Marktplatzes. Die im Konzept der AVW hierfür vorgesehenen Flächen entsprechen jedoch nicht dem benötigten Flächenbedarf.

Erforderlich ist eine Nutzfläche von rund 2.400 m<sup>2</sup>. Die Fläche vor dem Gebäude sollte eine Tiefe von ca. 25 m aufweisen, um für die größeren Fahrzeuge ein problemloses Rangieren zu gewährleisten. Im hinteren Bereich sollten, gemäß der Richtlinien der Feuerunfallkasse, rund 50 Parkplätze zur Verfügung stehen. Die Mitnutzung von Räumlichkeiten in einem zu errichtenden Bürgerforum durch die Jugendfeuerwehr ist nicht möglich, da diese einen Raum braucht, der nach der Benutzung nicht wieder vollständig geräumt werden muss.

Aufgrund der Pinneberger Haushaltslage ist ein Neubau, der inkl. Außenanlage und Ampelanlage Kosten in Höhe von rund 6 Mio. € verursachen würde, wenig wahrscheinlich. Daher wird bei der Freiwilligen Feuerwehr Pinneberg auch über einen Anbau an die bestehende Hauptwache nachgedacht. Bei dieser Variante handele es sich aber nur um eine Ersatzlösung. Eine Gedenktafel und ein ökologisch wertvoller Bestand von Silberlinden im Vorfeld der Wache sprechen gegen die Ausbauidee.

Die Nutzung der Tiefgaragestellplätze Rathauspassage für die Einsatzkräfte ist nicht möglich, weil die Garage ab 20 Uhr verschlossen ist. Außerdem ist sie auch unpraktisch, da der Weg von den Parkplätzen in die Feuerwache länger ist und die Einsatzkräfte dann von vorn in die Wache kommen, wo ihnen die ausrückenden Einsatzfahrzeuge begegnen. Heute gelangen die Einsatzkräfte vom Parkplatz hinter der Wache durch eine Schlupftür in den hinteren Bereich der Wache, wo auch die Schutzausrüstung bereitsteht.<sup>136</sup>

---

<sup>136</sup> Gespräch mit Herrn Kuhlmann, Wehrführer der Freiwilligen Feuerwehr Pinneberg, am 7. Januar 2003.

### 3.3.6 Potenziale

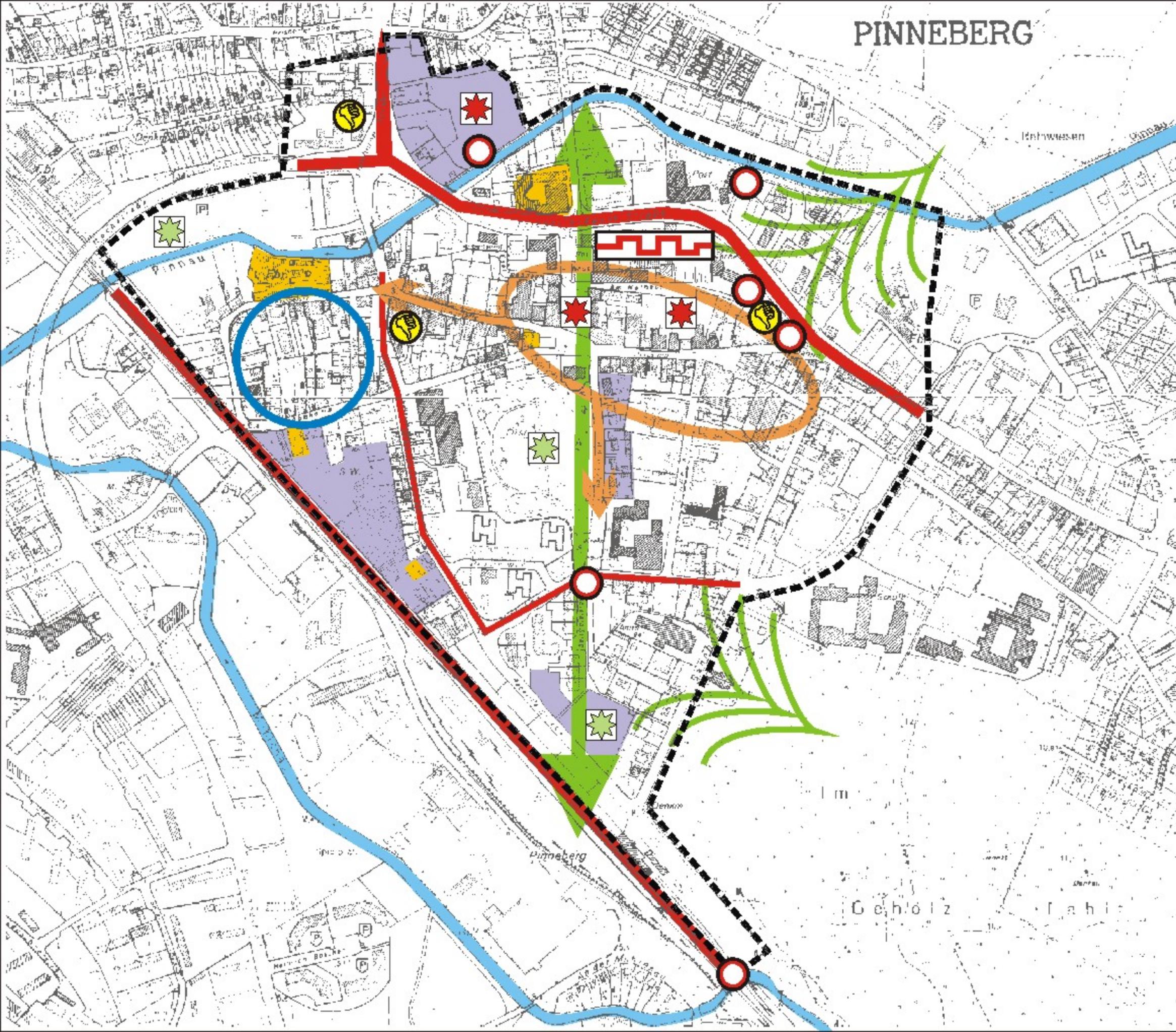
Die Darstellung der Potenziale beruht auf Erkenntnissen aus den Gesprächen mit Akteuren, den Ergebnissen der Informationsveranstaltungen zur Innenstadtentwicklung und der Auswertung eigener Ortsbegehungen. Es handelt sich dabei sowohl um Qualitäten als auch um Defizite. Außer den in der Karte Nr. 9 dargestellten Potenzialen sind weitere vorhanden, die sich nicht in einer Karte zeigen lassen. Dazu zählt u.a. die vielfältige Nutzungsstruktur der Innenstadt insgesamt, die kommunikative Atmosphäre der Fußgängerzone und das persönliche Verhältnis, das zwischen Kunden und Einzelhändlern besteht.

Zwischen Bahnhofstraße und Drosteiplatz zeichnet sich die FGZ durch eine starke Belebung aus. Ein wesentlicher Vorteil der Innenstadt besteht in der Vielzahl der Flächen und Gebäude, die für eine neue Nutzung zur Verfügung stehen. Eine andere Qualität begründet sich durch die innerstädtischen Grünflächen, die jedoch Gestaltungsmängel aufweisen, der zentralen Grünachse und den Freiraumbezügen.

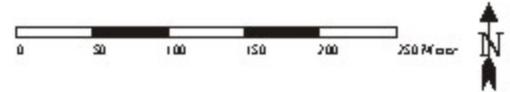
Durch das hohe Verkehrsaufkommen haben die Verkehrsachsen der Friedrich-Ebert-Straße und Elmshorner Straße insbesondere im Kreuzungsbereich am Marktplatz sowie die Bahntrasse im Süden des Untersuchungsgebietes mit ihren schlechten Querungsmöglichkeiten eine stark trennende Wirkung im Innenstadtbereich. Für Fußgänger und Radfahrer stellen diese erhebliche Hindernisse dar.

Im Bezug auf die Wegebeziehungen sind unterschiedliche Schwachpunkte vorhanden. Dabei handelt es sich um fehlende, schlecht geführte Wege sowie um Wege, die für Fußgänger und Radfahrer Gefahrenquellen bergen. Im Bereich Marktplatz und Bismarckstraße führt der Pinnauwanderweg nicht direkt an der Pinnau entlang. Die Führung des Wanderweges ist nicht ausgeschildert und für Ortsunkundige schwer zu finden.

# PINNEBERG



- Legende:
- Verkehrsachse mit Trennfunktion
  - Fläche zur Umnutzung geeignet
  - Gebäude zur Umnutzung geeignet
  - Wasserfläche
  - Ökonomischer Kernbereich mit potenzieller Entwicklungsrichtung
  - Wohnquartier mit Entwicklungspotenzial
  - Gestaltungsdefizit
  - Grünfläche mit Gestaltungsdefizit
  - Störung einer Wegebeziehung
  - Geschäftsleerstand
  - Unmaßstäbliche Bebauung
  - Grünachse
  - Freiraumbezug
  - Untersuchungsgebiet



Karte Nr.: 9  
**Potenziale:  
Qualitäten und Defizite**  
Kartengrundlage: DGK 5000 Stand 1999  
Maßstab : 1 : 5.000

Um das PIZ herum, an der Kreuzung Damm/Friedrich-Ebert-Straße sind die Fuß- und Radwege schlecht geführt und bergen ein Gefahrenpotenzial. Der neben dem PIZ verlaufende Weg befindet sich im Teilabschnitt zwischen der Tiefgarageneinfahrt des PIZ und zwischen der Straße Am Rathaus. Eine Querung der Friedrich-Ebert-Straße im direkten Anschluss ist nicht möglich. Fußgänger und Radfahrer müssen sich entweder nach rechts oder links zu den dortigen Fußgängerampeln orientieren. An der Tiefgaragenausfahrt des PIZ ist kein Radweg vorhanden. Der Fußgängerweg an der rechten Seite des Wendehammers ist sehr schmal. Die Straße Am Rathaus ist für den Durchgangsverkehr geöffnet. Hierdurch eröffnen sich erhebliche Gefahrenquellen beim Betreten oder Verlassen der Rathauspassage. Ein Radweg parallel verlaufend zur Fußgängerzone fehlt ganz. Eine Querung der Moltkestraße im Zuge der Grünachse ist wegen des ungehinderten Autoverkehrs nicht gefahrlos möglich. Die Untertunnelung der Bahntrasse am Bahnhof ist zu eng. Dadurch besteht eine erhöhte Unfallgefahr.

Ungenügend gestaltet ist der Marktplatz, der Drosteiplatz und die Anbindung der Rathauspassage im Bereich des Lindenplatzes. Die innerstädtischen Grünflächen haben funktional eine hohe Qualität, sind jedoch hinsichtlich der Gestaltung als defizitär zu bezeichnen.

In den Ladenpassagen der Innenstadt stehen viele Ladengeschäfte leer. Ausnahme davon ist die neu errichtete Rathauspassage, die sich jedoch aufgrund ihrer Dimensionierung nicht in das Stadtbild einfügt.

## 4 Ziele

Generell stehen der Stadtpolitik in Bezug auf die Innenstadtentwicklung drei alternative strategische Zieloptionen zur Verfügung.<sup>137</sup>

- die Wachstumsoption
- die Erhaltungsoption
- die Schrumpfungsoption

Diesen Optionen wird durch die Darstellung von Entwicklungsperspektiven im folgenden Kapitel Rechnung getragen. Die hier formulierten Ziele ergeben sich einerseits aus den Erkenntnissen des theoretischen Hintergrundes und andererseits aus der ortsbezogenen Analyse.

### **Stärkung der Einzelhandelsfunktion**

- Besonders große Einzelhandelsflächen fehlen in der Pinneberger Innenstadt.
- Durch die Bereitstellung neuer Einzelhandelsflächen könnte das derzeit hohe Mietniveau gesenkt werden.
- Abbau des Leerstands.
- Ein Magnetbetrieb erster oder zweiter Klasse fehlt.

### **Stärkung der Wohnfunktion**

- Innenstadtbewohner sind Nutzer und Kunden.
- Bewohnte Innenstädte bieten weniger Raum für Kriminalität.
- Einer Verödung der Innenstädte nach Ladenschluss kann durch die Stärkung der Wohnfunktion entgegengewirkt werden.

### **Kulturelles Angebot ausbauen**

- Zur Zeit stehen keine geeigneten Räumlichkeiten für Theater und Musikdarbietungen zur Verfügung.
- Errichtung eines Stadttheaters.
- Errichtung eines Bürgertreffpunktes.

---

<sup>137</sup> Tietz, Bruno; City-Studie: Marktbearbeitung und Management für die Stadt; neue Konzepte für Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe, Landsberg 1991, S. 29

### **Freizeitangebot ausbauen**

- Besonders das Angebot für Jugendliche im Bereich der kommerziellen und nicht kommerziellen Freizeitangebote ist mangelhaft.
- Kino und Diskothek sollen in die Innenstadt zurückgebracht werden.

### **Gestaltungsdefizite abbauen**

- Besonders bei der Errichtung neuer Gebäude sollte der Genius Loki stärker beachtet werden.
- Die Grünanlagen der Innenstadt sollten gestalterisch aufgewertet werden.

### **Sozialverträgliche Entwicklung**

- Die allgemeine Zugänglichkeit des öffentlichen Raums ist sicherzustellen.
- Eine Treffpunkt im Innenstadtbereich sollte geschaffen werden.

### **Überwindung der Trennfunktion**

- der Bahntrasse in Süden der Innenstadt soll überwunden werden.
- Die starke Trennwirkung der Friedrich-Ebert-Straße im Norden soll überwunden werden.
- Dazu ist die Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten und die Verbesserung bestehender Querungsmöglichkeiten erforderlich.

### **Verbesserung der Wegebeziehungen**

- Verbesserung der Wegeführung.
- Ergänzung des Pinnauwanderweges.
- Abbau von Gefahrenpotenzialen.

## 5 Entwicklungsperspektiven

In der Analyse der Rahmenbedingungen ist deutlich geworden, dass innerhalb von Politik und Verwaltung keine langfristige Perspektive für die weitere Entwicklung der Pinneberger Innenstadt vorliegt. Im folgenden werden drei Entwicklungsperspektiven vorgestellt, die zu einer dauerhaften Stärkung der Innenstadt führen können. Jede der vorgestellten Perspektiven steht unter einem besonderen Schwerpunkt.

Die Erlebnismitte setzt in erster Linie auf Ausbau und Weiterentwicklung der Einzelhandelsfunktion unter besonderer Beachtung des Erlebniseinkaufs. Dadurch soll das Bevölkerungspotenzial insbesondere der Zone 3 des Einzugsgebiets besser an die Innenstadt gebunden bzw. neu erschlossen werden. Bei dieser Entwicklungsperspektive handelt es sich um die Wachstumsoption.

Die soziale Mitte baut auf das räumliche Heranrücken der Innenstadt an die Pinneberger Bevölkerung. Identifikation der Bürger mit ihrer Innenstadt, Einbindung der Bürger in den Entwicklungsprozess und die Schaffung einer Atmosphäre von Geborgenheit sind wesentliche Bestandteile dieser Entwicklungsperspektive. Sie steht für die Erhaltungsoption.

Bei der grünen Mitte stehen insbesondere die Freiraumqualitäten im Vordergrund. Dazu gehört u.a. die bessere Vernetzung mit den innenstadtnahen Naturräumen und die gestalterische Aufwertung der Innenstadt. Die grüne Mitte repräsentiert die Schrumpfungsoption.

Unter Berücksichtigung der im vorangegangenen Kapitel entwickelten Ziele erfolgt anschließend eine Bewertung, inwieweit diese Entwicklungsperspektiven zu einer dauerhaften Stärkung der Innenstadt beitragen. In dem folgenden Fazit wird die für Pinneberg geeignete Entwicklungsperspektive benannt.

Die Karte Nr. 11 zeigt die Verortung der Maßnahmen, wobei die Häufung von Maßnahmen z.B. im Bereich Marktplatz nicht additiv, sondern als alternativ zu verstehen ist.

# PINNEBERG

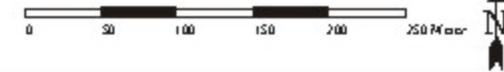
## Legende:

### Maßnahme für die Entwicklungsperspektive -

-  Erlebnis-Mitte
-  Soziale-Mitte
-  Grüne-Mitte
-  Soziale-Mitte und Grüne-Mitte
-  Erlebnis-Mitte und Soziale-Mitte
-  Grüne-Mitte und Erlebnis-Mitte
-  Geeignet für alle Entwicklungsperspektiven

 Hauptverkehrszüge

 Wasser



Karte Nr.: 10

## Entwicklungsperspektiven

Kartengrundlage: DGK 5000 Stand 1999

Maßstab : 1: 5.000



TUHH - Stadtplanung  
Diplomarbeit 2002/03  
Kay Dohm

## 5.1 Erlebnis-Mitte

Die Entwicklungsperspektive baut auf das hohe Bevölkerungspotenzial, über das Pinneberg aufgrund der Lagegunst theoretisch verfügt. Der Ansatz ist somit überregional und setzt auf eine Stärkung der Innenstadt durch Wettbewerb.

Gestärkt wird der Erlebniseinkauf, der im Gegensatz zum Versorgungseinkauf von zunehmender Bedeutung für Innenstädte ist. Besonders die neu zu schaffenden Einrichtungen in den Bereichen Freizeit, Kultur und Gastronomie tragen zu einer Verlängerung der Nutzungszeiträume im Tagesverlauf bei.

Räumlich basiert diese Perspektive auf dem Ausbau der West-Ost-Ausrichtung der Fußgängerzone mit einer Schwerpunktsetzung im westlichen Bereich der Innenstadt. An den Endpunkten ist die Ansiedlung von Magnetfunktionen vorgesehen.

Voraussetzung für die Umgestaltung der Innenstadt zum Erlebniszentrum ist die Erstellung eines regionalen Einzelhandelsgutachtens, mit dessen Hilfe Angebotslücken und Spielräume bei bestehenden Angeboten aufgedeckt werden. Es bietet u.a. Antworten auf die Fragen, in welchem Bereich das Angebot auszudifferenzieren ist oder in welchem Bereich die Bereitstellung von großen Einzelhandelsflächen notwendig ist.

Durch die Installation eines Citymanagements, getragen durch einen Verein unter Beteiligung der Stadt und des Pinneberger Einzelhandels, wird die Kooperation und Koordination verbessert. Sinnvoll ist die Durchführung eines Architektenwettbewerbs, der unterschiedliche gestalterische Möglichkeiten zur Einpassung der vorgeschlagenen Maßnahmen in die Innenstadt aufzeigt und somit den Entscheidungsspielraum der Politik erweitert.

Der finanzielle Aufwand zur Umsetzung dieser Entwicklungsperspektive ist hoch. Die Lasten der Stadt können dabei jedoch durch städtebauliche Verträge und/oder andere Formen von public-private-partnership reduziert werden.

## 5.2 Soziale-Mitte

Unter diesem Ansatz ist zweierlei zu verstehen. Zum einen setzt diese Perspektive auf die räumliche Nähe der Bevölkerung zur Innenstadt, zum anderen ist aber auch und besonders die soziale Nähe der Stadt zu ihren Bürgern gemeint. Mit dieser Entwicklungsperspektive wird erreicht, dass Pinneberg in Kooperation mit den Nachbargemeinden seine Aufgaben als Mittelzentrum erfüllt.

Räumlich erfolgt eine Entwicklung auf der Achse Bismarckplatz - Drosteipark in Richtung Bahnhof. Die Perspektive ist im Zusammenhang mit der Entwicklung auf dem Rahimi-Gelände zu sehen, auf dem eine Mischnutzung vorgesehen ist. Hierbei sollte jedoch ein Schwerpunkt bei der Wohnnutzung liegen, um so mehr Einwohner als potenzielle Kunden in Innenstadtnähe anzusiedeln. Besonders Einzelhandelseinrichtungen sind an dieser Stelle kritisch zu beurteilen, da sie negative Auswirkungen auf vorhandene Einrichtungen in der Innenstadt und für das Nebenzentrum an der Saarlandstraße hätten. Stattdessen wird die Nahversorgung in der Innenstadt durch die Schaffung eines zusätzlichen Angebotes in Bahnhofsnähe ausgebaut.

Auf dem Marktplatz erfolgt eine Randbebauung mit Wohngebäuden, wobei die Marktfläche nahezu in ursprünglicher Form erhalten bleibt. Für das seniorengerecht Wohnen wird im Bereich der Koppelstraße in der Nähe zum zentralen Geschäftsbereich eine Wohnanlage geschaffen. Andere Maßnahmen richten sich auf die Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad und zu Fuß. Wünschenswert ist eine Nutzung der Straße Am Drosteipark durch den Einzelhandel. Hierzu ist es erforderlich, dass der Zoll einen neuen Standort findet. Eine Verlagerung der Kreisverwaltung ist hingegen negativ zu beurteilen, da diese durch ihre Funktion zur Urbanität der Innenstadt beiträgt. Der finanzielle Aufwand zur Umsetzung dieser Entwicklungsperspektive ist vergleichsweise gering.

### 5.3 Grüne-Mitte

Mit der Entwicklungsperspektive Grüne-Mitte werden insbesondere die vorhandenen Grünqualitäten der Stadt Pinneberg aufgegriffen. Die Stärkung der Innenstadt erfolgt durch einen Ausbau dieser Qualitäten und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Räumlich erfolgt, wie bei der Sozialen-Mitte, eine Entwicklung auf der Achse Bismarckplatz - Drosteipark in Richtung Bahnhof. Die Funktion einer durch die Innenstadt verlaufenden zentralen Grünachse wird dadurch gestärkt.

Der Marktplatz bleibt in seiner heutigen Form erhalten, wobei die Randbereiche durch die Schaffung von Grünflächen aufgewertet werden. Im Rahmen dieser Maßnahme ist es auch möglich, die zur Zeit noch bestehende Lücke des Pinnauwanderweges zu schließen. Im Bereich der Koppelstraße wird durch die Errichtung eines Hotels den Besuchern einer durchzuführenden Landesgartenschau die Möglichkeit geboten verkehrsgünstig und innenstadtnah in Pinneberg zu übernachten.

Wesentlicher Gestaltungsschwerpunkt ist der Drosteipark, der durch die vorgeschlagenen Maßnahmen in eine Gartenlandschaft verwandelt wird. Andere Maßnahmen zielen auf die Verbesserung des in Nord-Süd-Richtung durch Pinneberg verlaufenden Radwanderweges und eine bessere Vernetzung der Innenstadt mit den nahegelegenen Naturräumen ab.

Der finanzielle Aufwand zur Umsetzung liegt zwischen den beiden anderen Entwicklungsperspektiven. Die eingesetzten Mittel sind jedoch auf das Ereignis der Landesgartenschau ausgerichtet und dienen nur zum Teil einer direkten Stärkung der Innenstadt. Diese profitiert im wesentlichen durch Mitnahmeeffekte.

## 5.4 Maßnahmen

### 5.4.1 Erlebnis-Mitte

#### Marktplatz

Die Fläche des heutigen Marktplatzes wird zu einem autokundenorientierten Standort umgewandelt. Neben der neuen Hauptfeuerwache, die auch bei den folgenden Perspektiven hier ihren neuen Standort findet, sind dort, gemäß der Vorstellungen des Investors (AVW), ein Fachmarkt, ein Markt mit Lebensmittelvollsortiment und zusätzlich ein Fastfood DriveInn-Restaurant anzusiedeln. Bei dem Fachmarkt mit einer VKF von rund 4.500 m<sup>2</sup> sollte es sich vorzugsweise um einen Fachmarkt für Unterhaltungselektronik handeln. Das DriveInn-Restaurant verfügt über einen Bereich, in dem Außenbewirtschaftung möglich ist und in dem sich auch ein Spielplatz befinden sollte. Für die Einzelhandelseinrichtungen bestehen Parkplätze auf dem Dach des Lebensmittelmarktes und in einer daneben liegenden Parkpalette. Die Zufahrt erfolgt über die Friedrich-Ebert-Straße. Die Zufahrt zu den Parkplätzen der Feuerwache erfolgt über die Friedenstraße, hierzu ist die Friedestraße entweder ganz oder mindestens für die Angehörigen der Feuerwehr wieder zu öffnen.

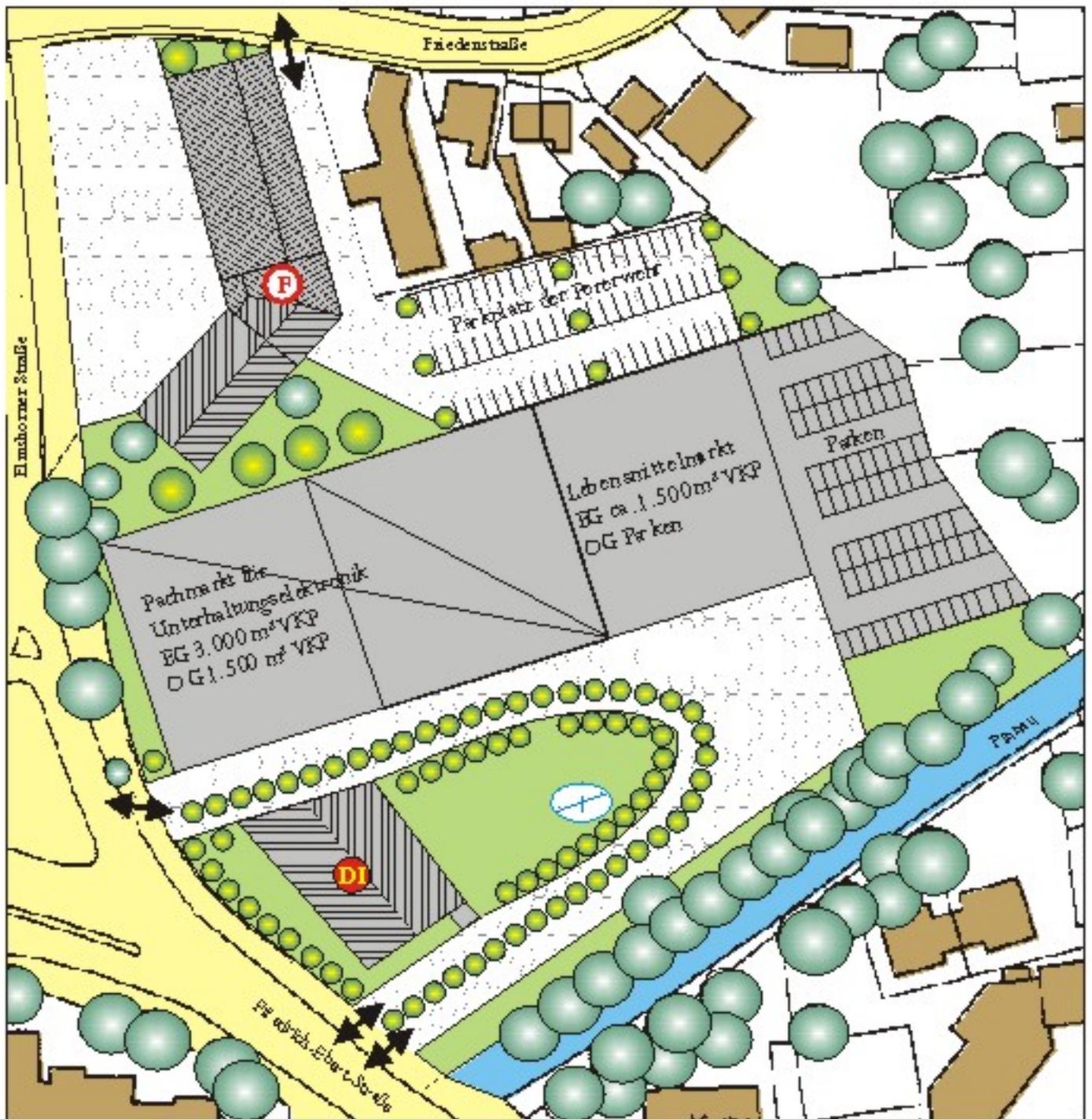
#### Kneipengasse zwischen Dingstätte und Rübekamp

Der Durchgang von der unteren Dingstätte zum Rübekamp eignet sich aufgrund seiner Atmosphäre besonders als Standort für gastronomische Einrichtungen. Durch die Enge und das Altstadtambiente lässt sich hier eine Kneipenkultur etablieren, die besonders in der wärmeren Jahreszeit durch eine mögliche Außenbewirtschaftung für zusätzliche Belegung sorgt. Anliegende Einzelhändler könnten einen neuen Standort im attraktiven PIZ finden.



Abb. 27: Durchgang von der unteren Dingstätte zum Rübekamp.

Quelle: Eigenes Foto.



Legende:

- |   |                        |   |                     |
|---|------------------------|---|---------------------|
|  | Verkehrsfläche         |  | Feuerwache          |
|  | Private Verkehrsfläche |  | Drive In Restaurant |
|  | Private Grünfläche     |  | Privater Spielplatz |
|  | Wasserfläche           |  | Bestehender Baum    |
|  | Bestehendes Gebäude    |  | Zu pflanzender Baum |
|  | Neubau                 |  | Zu- und Abfahrt     |



Karte Nr.: 11

Bebauungsvorschlag Marktpl.  
"Erlebnismitteln"

Kartengrundlage: Katasterplan

Maßstab : 1:1.100



TUHH - Stadtplanung  
Diplomarbeit 2002/03  
Kay Dohn

#### Der neue Markt an der unteren Dingstätte

Als Ausgleich zu der verlorengegangenen Marktfläche entsteht an der unteren Dingstätte ein neuer Marktplatz. Durch die Verlagerung ist das Problem der Zugänglichkeit gelöst. Von der Fläche entspricht er der eigentlichen Marktfläche von ca. 4.000 m<sup>2</sup> am heutigen Standort. Am nördlichen Rand der Fläche wird die vorhandene Wohnbebauung durch einen Neubau erweitert. Der Baukörper kann direkt an die Brandschutzmauer des vorhandenen Baukörpers anschließen. Im Erdgeschoss ist eine gastronomische Nutzung vorzusehen. Über eine Freitreppe am nordwestlichen Rand der Marktfläche wird der Zugang zur Pinnau ermöglicht, die dadurch auch im Innenstadtbereich erlebbar wird. Ein Boots- bzw. Kanuverleih an der Pinnau und der Gastronomiebetrieb sorgen auch am Wochenende und in den Abendstunden für eine Belebung des Platzes. Zufahrtsmöglichkeiten für die Marktbesucher bestehen an der Friedrich-Ebert-Straße und an der Elmshorner Straße. An der Friedrich-Ebert-Straße, auf dem Gelände des alten Arbeitsamtes werden rund 75 Parkplätze erstellt.

#### Mediterraneum

Das vom Investor (AVW) vorgesehene Mediterraneum entsteht auf dem Gelände der heutigen Holzhandlung Warncke. Bei einem interessanten Angebot ist die heute ansässige Firma durchaus bereit das 20.000 m<sup>2</sup> große Grundstück in der Innenstadt gegen ein rund halb so großes an einem anderen Standort zu tauschen.<sup>138</sup> Somit steht hier also eine geeignete Fläche zur Verfügung auf der die Vision einer mediterranen Kunstwelt Wirklichkeit werden könnte. Das im Vergleich zum ursprünglich geplanten Standort größere Flächenangebot beinhaltet die Chance zusätzliche, belebende Einrichtungen wie etwa eine Diskothek oder eine Kino zu integrieren. Eine Tiefgarage sichert ausreichend Stellplätze für das Mediterraneum und kann zusätzlich auch von den übrigen Innenstadtbesuchern genutzt werden. Die Zufahrt erfolgt von Süden her unter der Bahntrasse hindurch, wodurch die Erreichbarkeit der Innenstadt für die südlichen Stadtteile verbessert würde, und von Norden über die Elmshorner Straße. Ein Ausgang liegt im Bereich der Rübekampsporthalle und bindet somit die FGZ mit an.

---

<sup>138</sup> Gespräch mit Herrn Paulsen, Geschäftsführer der Firma Warncke, am 25. Februar 2003.

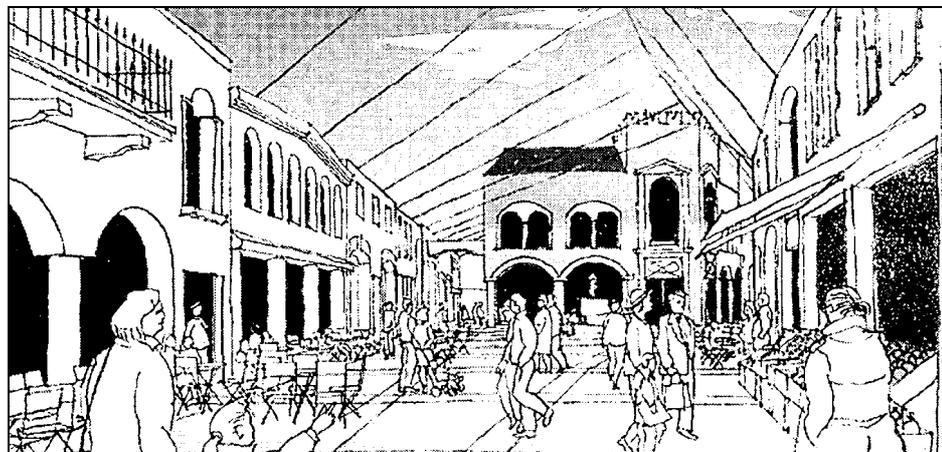
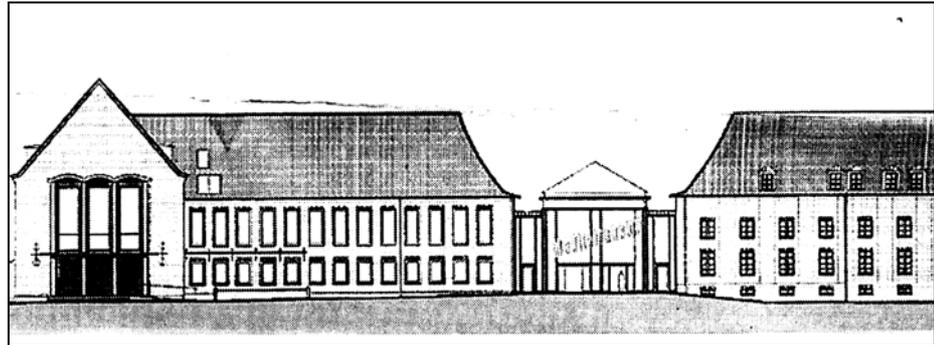
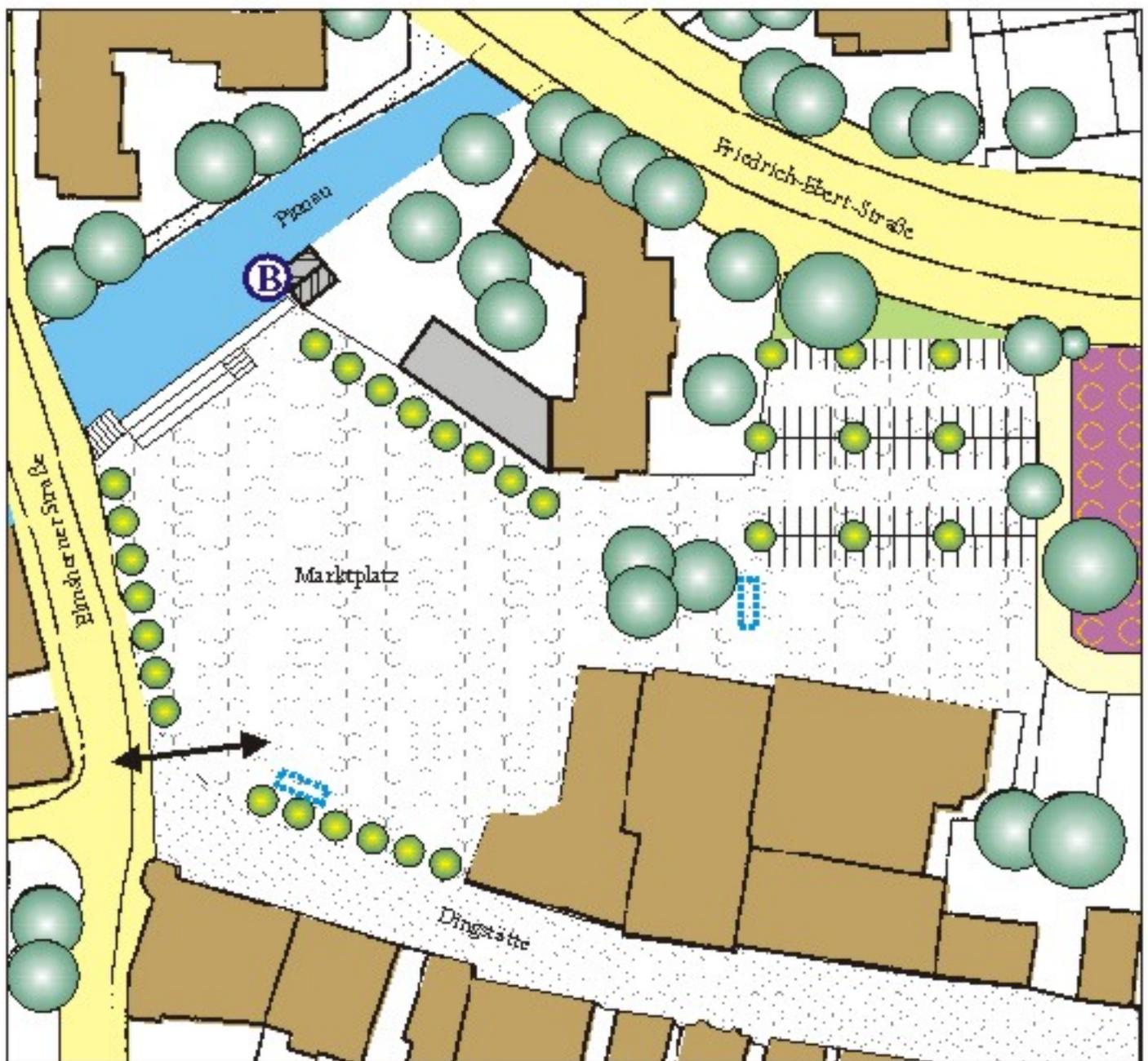


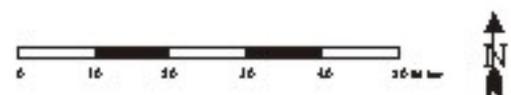
Abb. 28 u. 29: AVW möchte in Stade ein Mediterraneum errichten.

Quelle: Harburger Rundschau, Stade Wird Am Sande zu Piazza? vom 1./2. März 2003.



Legende:

- |   |   |
|---|---|
|  Verkehrsfläche        |  Bestehendes Gebäude       |
|  Parkplatzerschließung |  Neubau                    |
|  Fußgängerzone         |  Bauwohnbender V&R-Bank    |
|  Wanderweg             |  Parkplatz                 |
|  Versiegelte Fläche    |  Bootsanleger und -verleih |
|  Fahrradstellplatz     |  Bestehender Baum          |
|  Grünfläche            |  Zu pflanzender Baum       |
|  Wasserfläche          |  Zu- und Abfahrt           |



Karte Nr.: 12

Marktplatz an der unteren  
Dingstätte, "Erlebnis-Mitte"

Kartengrundlage: Katasterplan

Maßstab : 1 : 1.000



TUHH - Stadtplanung  
Diplomarbeit 2002/03  
Kay Dohm

#### 5.4.2 Soziale-Mitte

##### Junges Wohnen auf dem Marktplatz

Unter Beibehaltung der Marktfunktion erfolgt eine Bebauung am östlichen Rand des Areals. Vorgesehen ist eine Bebauung mit Wohnhäusern mit drei bis höchsten vier Geschossen. Möglich ist so die Bereitstellung von rund 60 Wohneinheiten. Im Erdgeschoss befinden sich feste Marktstände und die Abstell- und Gemeinschaftsräume für die Bewohner. Die zentrale Marktfläche wird für Wochenmarkt, Jahrmarkt- und Zirkusveranstaltungen freigehalten. Der an der Friedrich-Ebert-Straße gelegene Gastronomiebetrieb bleibt erhalten. Aufgrund zu erwartender Nutzungskonflikte, besonders durch die Lärmbelastung während der Veranstaltungen, eignet sich der Standort hauptsächlich für Menschen, die ein urbanes Ambiente suchen. Die Zufahrt zu den Parkplätzen erfolgt über die Friedrich-Ebert-Straße und die Friedenstraße. Neben den Parkplätzen für die Feuerwehr und die Anwohner stehen ca. 100 Plätze für die Besucher der Veranstaltungen bzw. für Langzeitparker in den Nutzungszwischenräumen zur Verfügung. Die Parkplätze der Feuerwehr und der Anwohner sind möglichst nutzernah anzuordnen und durch geeignete Maßnahmen gegen Fremdarker zu sichern, möglich sind Klapppfosten für die Anliegerparkplätze und Farbmarkierungen für die Stellplätze der Feuerwehr. Aus Rücksicht auf die Bewohner ist das Parken auf der Marktfläche durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden. Die vorgesehenen Stellanlagen für Fahrräder sind nach Möglichkeit mit einem Regenschutz auszustatten.

##### Nutzung der Straße Am Drosteipark durch Einzelhandel

Eine Nutzung der Straße durch den Einzelhandel würde den zentralen Geschäftsbereich der Innenstadt räumlich an die südlich der Bahn gelegenen Wohngebiete näher heranrücken. Erforderlich ist die Verlagerung des Zolls. Aufgrund der Tatsache, dass der Zoll zur Verkehrsbelastung in der Innenstadt beiträgt, indem zu kontrollierende LKW in der Moltkestraße auf die Bearbeitung warten müssen, sollte er ohnehin einen neuen, besser geeigneten, Standort erhalten. Die an ihn angrenzende Wohnnutzung ist zwar prinzipiell auch weiterhin erwünscht, im Rahmen der Flächennutzungsplanung sollte jedoch hier eine Umwandlung in gemischte Bauflächen erfolgen. Dadurch könnten hier

zukünftig auch Einzelhandelseinrichtungen entstehen, die durchaus mit einer Wohnnutzung vereinbar und kombinierbar sind.

#### Nahversorgung an der Rockville Straße



Abb. 30: Grünfläche an der Rockvillestraße.

Quelle: Eigenes Foto.

Auf dem freien Grundstück an der Rockville Straße, in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und an der Fußwegverbindung Richtung FGZ gelegen, ist die Schaffung eines Lebensmitteldiscounters vorzusehen. Durch die Maßnahme verbessert sich die Nahversorgung für die umliegenden Wohnanlagen. Das Angebot dient weiterhin den Bewohner des neuen Wohnquartiers, das südlich der Bahn auf dem Rahimi-Gelände entstehen soll. Darüber hinaus ist es durch die Schaffung eines derartigen Angebots in Bahnhofsnähe möglich, Kaufkraft der Pendler von Hamburg auf Pinneberg zu lenken. Die Grundstücksgröße ermöglicht auch die Schaffung von Parkplätzen in ausreichender Anzahl. Der Flächennutzungsplan weist in diesem Bereich Flächen für gemischte Nutzung aus, eine Änderung ist somit nicht erforderlich.

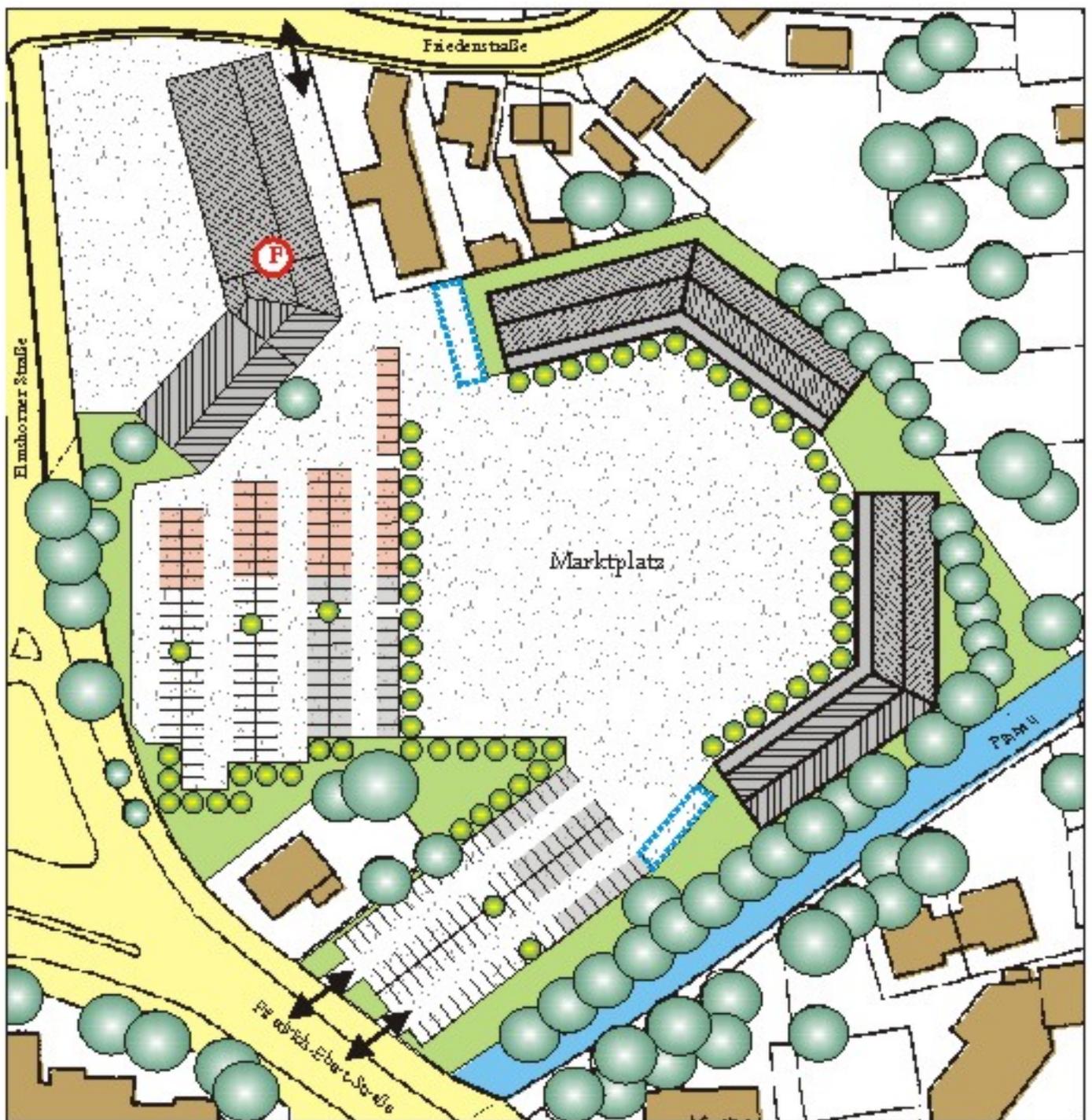
#### Seniengerechtes Wohnen im Gebäude der Firma Gehrckens



Abb. 31: Firma Gehrckens in der Koppelstraße.

Quelle: Eigenes Foto.

Auf dem Gelände der Firma Gehrckens in der Koppelstraße wird durch Umnutzung des vorhandenen Gebäudes ein Angebot für seniengerechtes, betreutes Wohnen ins Leben gerufen. Die Anlage würde sich in einem durch den Flächennutzungsplan ausgewiesenen Wohngebiet befinden, das mit seinen vielen historischen Gebäuden identitätsstiftend für Pinneberg ist. Somit könnten sich die dort wohnenden Senioren, sofern sie alteingesessene Pinneberger sind, in hohem Maße mit der Örtlichkeit identifizieren. Besonders für ältere Menschen mit ihrer z.T. eingeschränkten Mobilität, ist die Nähe zu den Versorgungseinrichtungen der Innenstadt von Bedeutung. Insofern ist die Maßnahme auch ein Beitrag zur Verkehrsreduzierung, da Versorgungsfahrten der Bewohner bzw. Fahrten, die durch sie induziert werden (z.B. Essen auf Rädern) nicht mehr erforderlich wären. Die Firma Gehrckens, ein Unternehmen des produzierenden Gewerbes, hat bereits einen neuen Standort bezogen. Das Grundstück steht somit zur Disposition, sobald die Produktion in der Koppelstraße vollständig eingestellt wird.



Legende:

- |   |                     |   |                          |
|---|---------------------|---|--------------------------|
|  | Verkehrsfläche      |  | Feuerwache               |
|  | Versiegelte Fläche  |  | Parkplatz frei verfügbar |
|  | Fahradstellplatz    |  | Parkplatz der Feuerwehr  |
|  | Grünfläche          |  | Parkplatz der Anlieger   |
|  | Wasserfläche        |  | Bestehender Baum         |
|  | Bestehendes Gebäude |  | Zu pflanzender Baum      |
|  | Neubau              |  | Zu- und Abfahrt          |



Karte Nr.: 13  
 Bebauungsvorschlag Marktpl.  
 "Soziale Mitte"

Kartengrundlage: Katasterplan  
 Maßstab : 1:1000



TUHH - Stadtplanung  
 Diplomarbeit 2002/03  
 Kay Dohm

### Verbesserung der Wegeführung am Piz

Die Wegebeziehungen rund um das PIZ sind stark verbesserungswürdig. Der Durchgang vom Lindenplatz zur Friedrich-Ebert-Straße westlich des PIZ birgt ein hohes Gefahrenpotenzial. Der Fußweg verläuft zwischen dem abfließenden Verkehr von der Straße Am Rathaus und der Zufahrt zur Tiefgarage des PIZ. Der Fußweg der im Osten am PIZ vorbeiführt ist, bedingt durch die Ausfahrt der Tiefgarage und den Wendehammer der Straße Damm, unübersichtlich gestaltet. Zur Lösung des unbefriedigenden Zustandes sind zwei Möglichkeiten vorstellbar: Die Stadt könnte in Kooperation mit den Eigentümern des PIZ eine Durchgangsregelung schaffen, die unabhängig von den Tageszeiten ist. Der westlich gelegene Fußweg könnte dann entfallen. Durch Rückbau des Wendehammers und eine Aufpflasterung kann die FGZ bis an die Friedrich-Ebert-Straße heran verlängert werden. Dadurch würde den Fußgängern Vorrang eingeräumt werden, die Nutzer der Tiefgaragen hätten besonders Rücksicht zu nehmen.



Abb. 32: Gefährliche Wegeführung am PIZ.

Quelle: Eigenes Foto.

### Intensivierung der interkommunalen Kooperation

Um auch weiterhin seine Aufgaben als Mittelzentrum zu erfüllen, intensiviert die Stadt die Kooperation mit den Nachbargemeinden. Standortentscheidung für u.a. neuen großflächigen Einzelhandel werden nach eingehender Analyse gemeinschaftlich getroffen. Grundlage ist die Erstellung eines Einzelhandelsstrukturgutachtens für den Siedlungsraum Pinneberg. Hierdurch werden strukturelle Fehlentscheidungen vermieden und Kosten können gespart werden. Vorstellbar ist auch das die gemeinsame Planung über den informellen Charakter hinausgeht, in dem Pinneberg mit seinen Nachbargemeinden einen gemeinsamen Flächennutzungsplan erstellt.<sup>139</sup>

<sup>139</sup> Diese ist möglich nach den §§ 203ff BauGB.

### 5.4.3 Grüne-Mitte

#### Markt im Park

Wie schon bei den vorangegangenen Entwicklungsperspektiven wird das an der Ecke Elmshorner Straße/Friedenstraße gelegene Areal zum Sitz der neuen Hauptfeuerwache. Die Marktfläche bleibt in ihrer heutigen Ausformung und Größe bestehen, ebenso bleibt der vorhandene Gastronomiebetrieb erhalten. Aufgewertet wird der Marktplatz durch eine umfassende Neugestaltung, die die Ränder der eigentlichen Marktfläche einer Grünnutzung zuführt. Im Süden erfolgt die Ergänzung des Pinnauwanderwegs um das fehlende Teilstück. Hierzu ist zwischen dem Marktplatz und der Bismarckstraße ein Durchgangsrecht zu schaffen (in der Karte nicht dargestellt). Im nördlichen Bereich ist ein Spielplatz vorgesehen, der besonders an den Markttagen gut angenommen werden wird. Weiterhin ist die Schaffung einer Grill- und Feuerstelle vorgesehen. Hier könnte u.a. das jährliche Osterfeuer stattfinden, wobei auf der Marktfläche dann Raum für ergänzende Aktivitäten, z.B. für ein Festzelt bereitstünde. Für die Marktbesucher und -besucher ist die Zufahrt an der heute bereits existierenden Stelle vorgesehen. Die Einsatzkräfte der Feuerwehr erreichen ihre Parkplätze über die Friedenstraße. Neben der Marktfläche, die theoretisch weiterhin für Langzeitparken genutzt werden kann, aber aus Gründen der Aufenthaltsqualität in den angrenzenden Grünflächen besser freigehalten wird, sind rund 140 Parkplätze vorgesehen.

#### Themengärten im Drosteipark

Zur gestalterischen Aufwertung des Drosteiparks, werden dort unterschiedliche Gärten eingerichtet. Diese Maßnahme steht im engen Zusammenhang mit der Durchführung einer Landesgartenschau. Auf der großen Wiese hinter der Drostei wird nach altem Vorbild ein Barockgarten angelegt. Er unterstreicht die historische Bedeutung des heutigen Kreiskulturzentrums. Westlich davon bieten sich weitere Möglichkeiten für die Anlage thematischer Gärten. So könnte im Bereich des kleinen Teiches ein Wassergarten entstehen, der auch für einen Teil der umliegenden Gebäude die Aufgabe eines „Vorfluters“ für eine offene Oberflächenentwässerung übernehmen könnte. Möglich wäre die Darstellung der unterschiedlichen Zonen eines natürlichen Sees.

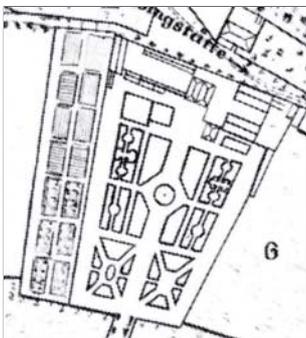
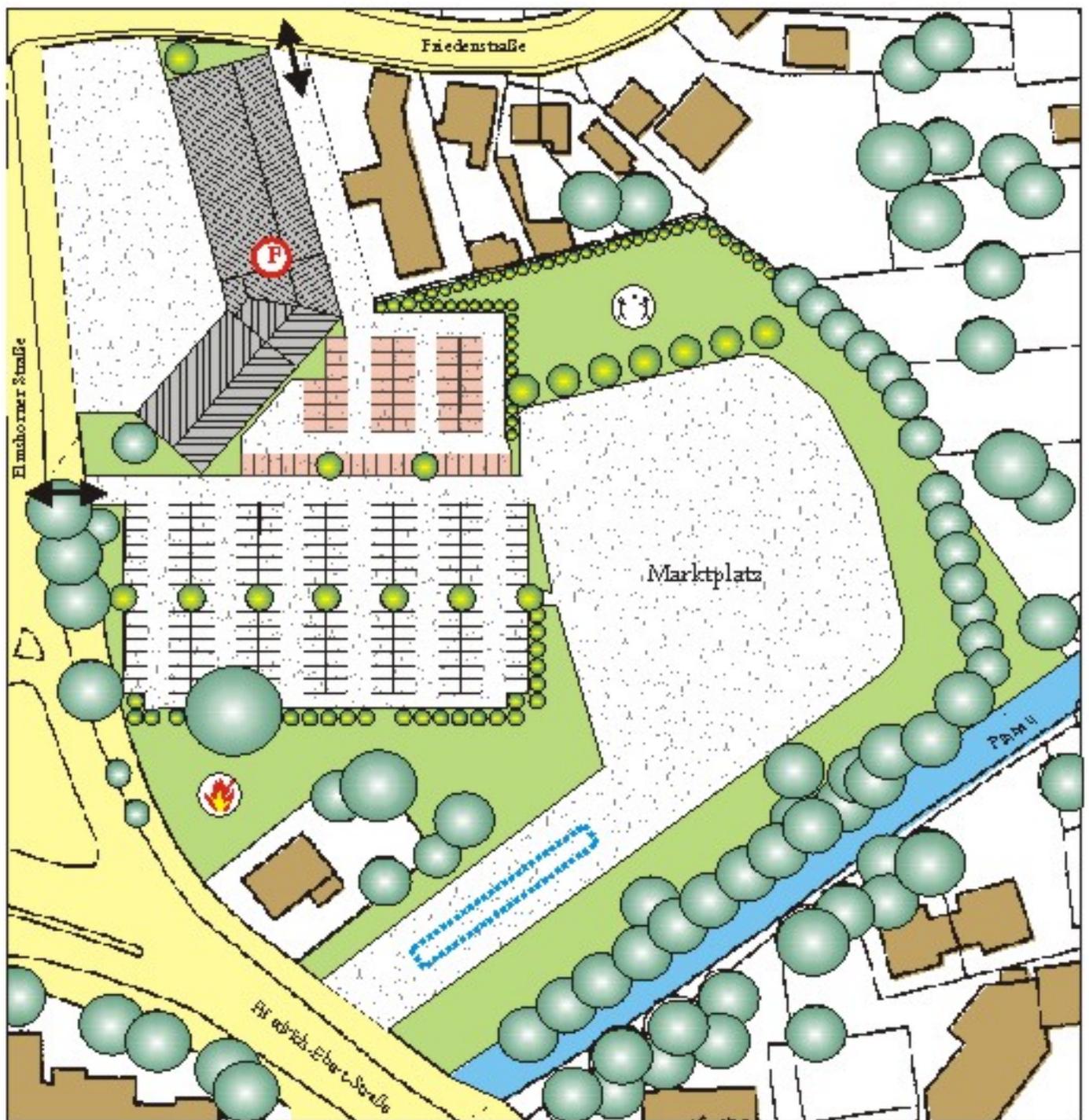


Abb. 33: Barockgarten an der Drostei um 1736.

Quelle: Pape, G., 1975, a.a.o., S. 58-59 (Ausschnitt)



Legende:

- |   |                     |   |                          |
|---|---------------------|---|--------------------------|
|  | Verkehrsfläche      |  | Feuerwache               |
|  | Versiegelte Fläche  |  | Spielplatz               |
|  | Fahradstellplatz    |  | Grill- und Feuerstelle   |
|  | Grünfläche          |  | Parkplatz frei verfügbar |
|  | Wasserfläche        |  | Parkplatz der Feuerwehr  |
|  | Bestehendes Gebäude |  | Bestehender Baum         |
|  | Neubau              |  | Zu pflanzender Baum      |
|   |                     |  | Zu- und Abfahrt          |

0 10 20 30 40 50 Meter



Karte Nr. : 14

Bebauungsvorschlag Marktpl.  
"Grüne Mitte"

Kartengrundlage: Katasterplan

Maßstab : 1 : 1.000



TUHH - Stadtplanung  
Diplomarbeit 2002/03  
Kay Dobner

Weiterhin ist auch ein „Kindergarten“ vorstellbar. Gewachsene Spielgeräte wie z.B. Weidenrutenzelt und –tunnel, Matschplatz mit Wasserpumpe, nicht einsehbare Kästen mit organischen Gegenständen zur Förderung des Tastsinns, aber auch ein Lehrgarten mit heimischen Pflanzen wären die Elemente des Kindergartens.

#### Grünanlage an der Rockvillestraße

Das Grundstück an der Rockvillestraße, das bei der Entwicklungsperspektive Soziale-Mitte für die Errichtung eines Lebensmittelmarktes genutzt wird, soll gestalterisch aufgewertet und als neue Grünfläche etabliert werden. Der bereits vorhandene Weg ist Teil eines Radwanderwegs der Pinneberg von Norden nach Süden durchquert. Gleichzeitig ist er die kürzeste fußläufige Verbindung zwischen Bahnhof und dem zentralen Geschäftsbereich und kann somit als Tor zur Innenstadt gesehen werden. Der Eindruck eines verwilderten Grundstücks den das Gelände heute noch hat, sollte daher überwunden werden.

#### Hinterhöfe im Bereiche der Dingstätte in Wert setzen

Die Hinterhofbereiche zwischen der Dingstätte und der Straße am Rathaus werden durch eine Öffnung zur letztgenannten Straße hin in das Bewusstsein der Innenstadtbesucher gebracht. Hier bietet sich die Möglichkeit unerwartete „grüne Inseln“ zu schaffen. Möglich ist es auch, unter Ausnutzung vorhandener historischer Bausubstanz, ein gastronomische Angebot zu entwickeln, etwa ein Cafe im Garten. Dadurch könnte gleichzeitig die ungenügend Anbindung der Rathauspassage verbessert werden. Der Passantenstrom zwischen FGZ und Rathauspassage wäre dieser gastronomischen Nutzung sehr dienlich.



Abb. 34: Historisches Gebäude im Hinterhof an der Dingstätte.

Quelle: Eigenes Foto.

#### Aufwertung der Grünanlage an der Hochstraße

Die Grünanlage an der Hochstraße, bei der es sich im Grunde genommen momentan nur um eine Wiese handelt, wird durch geeignete Maßnahmen aufgewertet. Vorstellbar ist die Herstellung eines interessant und naturnah angelegten Uferbereichs der Pinnau. Ein besonderes Angebot für die Innenstadtbesucher, die den in unmittelbarer Nähe gelegenen Parkplatz nutzen, wäre die Anlage eines betreuten Spielplatzes. Dort könnten Kinder ungefährdet spielen, während ihre Eltern sich einem entspannten Einkaufsvergnügen widmen.

#### 5.4.4 Erlebnis-Mitte und Soziale-Mitte

##### Bürgerhaus im Pferdestall



Abb. 35: Pferdestall der Firma Warncke.

Quelle: Eigenes Foto.

Für Veranstaltungen von Vereinen, private Feiern und Seminare kommerzieller Veranstalter wird der alte Pferdestall der Firma Warncke in ein Bürgerhaus umgewandelt. Der historische Bau ist durch sein rustikales Ambiente hierfür besonders geeignet. Gleichzeitig wird die Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt gestärkt, da ihnen ein Bezug zur Pinneberger Geschichte geboten wird. Die Finanzierung des Projektes kann zum Teil aus der Durchführung kommerzielle Seminare erfolgen. Das Gebäude wird von der Firma Warncke nicht wirklich gebraucht und dient heute als Lagerraum.

##### Stadtheater in der Holzhalle



Abb. 36 u. 37: Holzhalle der Firma Warncke von vorn und hinten.

Quelle: Eigene Fotos

In der Holzhalle der Firma Warncke wird eine Spielbühne für die lokalen Theatervereine ins Leben gerufen. Die Halle verfügt über eine Grundfläche von rund 700 m<sup>2</sup> und bietet somit ausreichend Platz für ca. 300 bis 400 Besucher.<sup>140</sup> Die in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts errichtete Halle stellt ein architektonisch wertvolles Beispiel der Pinneberger Industriekultur dar und bereichert durch die aufwendige Fassadengestaltung das Pinneberger Stadtbild.<sup>141</sup> Durch die Nutzung als Stadtheater wird das durch den Rübekamtunnel beeinträchtigte Gebäude wieder ins Bewusstsein der Bevölkerung gebracht. Obwohl die hinter dem Frontgiebel befindliche Halle nur unter hohem Aufwand in ein Theater verwandelt werden kann, besteht hier die Chance ein Theater in einem repräsentativen Rahmen zu errichten.

##### Skaten auf dem Drosteiplatz



Abb. 38: Verbotsschild am Drosteiplatz.

Quelle: Eigenes Foto.

Das zur Zeit untersagte Skaten auf dem Drosteiplatz ist zeitlich begrenzt zuzulassen und durch einfache Baumaßnahmen zu fördern. Jugendliche Skater nutzen den Platz trotz Verbots häufig in den Abendstunden. Durch geringfügige Maßnahmen kann die Nutzungsmöglichkeit verbessert werden, möglich ist die Beseitigung des quer zum Gefälle verlaufenden Kopfsteinpflasters auf einem

<sup>140</sup> Das Stadttheater Elmshorn verfügt, nach telefonischer Auskunft des technischen Leiters Herrn Karl, über ca. 800 m<sup>2</sup> und bietet auf dieser Fläche Platz für 437 Zuschauer bei einer Bühnengröße von gut 75 m<sup>2</sup>.

<sup>141</sup> Rimka, Christine: Westliche Innenstadt Pinneberg, Diplomarbeit im Studiengang Städtebau/Stadtplanung an der TU Hamburg-Harburg, Hamburg 1990.

Streifen von ca. 5 m Breite oder die Anbringung einer Hohlkehle aus Beton an der nördlichen Platzeinfassung. Die Jugendlichen können sich so mit ihrer Innenstadt identifizieren und die Innenstadt wird dadurch in den Abendstunden belebter.

#### 5.4.5 Erlebnis-Mitte und Grüne-Mitte

##### Hotel an der Koppelstraße

Im Gebäude der Firma Gehrckens wird ein Hotel errichtet. Besonders bei der Durchführung einer Landesgartenschau ist die Errichtung eines Hotels in der Innenstadt wünschenswert. Der Standort hat den Vorteil in verkehrsgünstiger Nähe zur Friedrich-Ebert-Straße zu liegen und sich trotzdem in einer ruhigen Lage zu befinden. Die Einrichtung würde sich in einem historische gewachsenen Stadtviertel und in unmittelbarer Nähe zum zentralen Geschäftsbereich befinden. Über eine Brücke könnte das Hotel auch an die nördlich gelegene Grünfläche angeschlossen werden.



Abb. 39: Gebäude der Firma Gehrckens an der Koppelstraße.

Quelle: Eigenes Foto.

#### 5.4.6 Soziale-Mitte und Grüne-Mitte

##### Dingstätte

Die früher vorhandenen Zeichen, die auf die Bedeutung Pinnebergs als Gerichtstätte (Dingstätte) hinwiesen, sollen wieder in das Bewusstsein gebracht und mit neuer Bedeutung versehen werden. Dazu wird im Übergangsbereich zwischen Drosteiplatz und Drosteipark ein „Freiraum“ geschaffen. Er dient der Begegnung unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen. Der Konsum von Alkohol in der Öffentlichkeit und anderes unangepasstes Verhalten ist gestattet. Die Mitte des neuen Treffpunkts wird durch die Gerichtssteine markiert, um sie herum sind hufeisenförmig Sitzgelegenheiten angeordnet. Die Sitzgelegenheiten, bei denen es sich um eine durchgehende Bank handeln könnte, sind teilweise überdacht.

##### Bahnquerung an der Mühlenau

Die Bahnquerung an der Mühlenau ist Bestandteil eines Radwanderweges. Durch die beengten Verhältnisse ist er jedoch in seiner Nutzbarkeit stark eingeschränkt und Gefahrensituationen sind vorprogrammiert. Gelegentliche Polizeikontrollen,



Abb. 40: Unterführung am Bahnhof.

Quelle: Eigenes Foto.

mit denen sichergestellt werden soll, dass die Radfahrer ihr Rad tatsächlich durch den Tunnel schieben, sind kein Beitrag für ein harmonisches Verhältnis zwischen der Stadt und ihren Bürgern. Darüber hinaus ist der Tunnel durch seine mangelhafte Gestaltung sehr unattraktiv. Zur optimalen Lösung des Problems wäre die Schaffung einer neuen Querungsmöglichkeit für Fußgänger im Bereich des Bahnhofs und die Freigabe der vorhandenen Querung für den Radverkehr wünschenswert. Möglich ist es aber auch die kombinierte Nutzung durch eine Verbreiterung zu gewährleisten.

#### Verbesserte Querung im Bereich Moltkestraße



Abb. 41: Radwanderweg im Bereich Moltkestraße.

Quelle: Eigenes Foto.

Die Moltkestraße ist eine Barriere für den Weg zwischen dem zentralen Geschäftsbereich und dem Bahnhof. Durch eine Kurve an der Stelle, an der der Weg auf die Straße trifft, ist die Querung nicht gefahrlos möglich. Darüber hinaus liegt sie auch im Kreuzungsbereich von Moltkestraße und der Straße am Drosteipark. Durch die Einrichtung eines Zebrastreifens kann hier schnell Abhilfe geschaffen werden.

#### Verlegung der Fußgängerbrücke über die Pinnau

Die Fußgängerbrücke über die Pinnau befindet sich heute nordöstlich der Post und ist ein wichtiges Element der Verbindung zwischen Innenstadt und dem Naturraum der Banswiesen. Sie steht jedoch in keinem Zusammenhang mit von Süden kommenden Wegebeziehungen. Eine Verlegung der Brücke kann hier für Abhilfe sorgen, wünschenswert ist es eine geradlinige Fortsetzung vorhandener Wege zu schaffen. Durch gestalterische Maßnahmen oder durch eine bessere Beschilderung sollte mindestens das Auffinden der Brücke auch für Ortsunkundige verbessert werden.

#### 5.4.7 Für alle Entwicklungsperspektiven geeignet

##### Gastronomiebetrieb am Drosteiplatz

In der ehemaligen Filiale der Kreissparkasse am Drosteiplatz ist ein Gastronomiebetrieb einzurichten. Das von dem Pinneberger Architekten Klaus Groth in den 30er Jahren entworfene Gebäude eignet sich aufgrund seiner Größe und Lage besonders für eine solche Einrichtung. Der Vorplatz mit seiner erhöhten Lage ist der ideale Ort für eine Außenbewirtschaftung, weil die hier sitzenden Gäste das Geschehen auf dem Platz überblicken könnten. Vorstellbar ist auch, dass hier das (Sozial-)Cafe Pino seinen neuen Innenstadtstandort findet. Die mit öffentlichen Mitteln indirekt subventionierte Gastronomieeinrichtung ist an dieser Stelle keine Konkurrenz für bestehende Gaststätten und die Besucher des Cafe Pino wären in das Stadtgeschehen integriert.



Abb. 42: Ehemalige Filiale der Kreissparkasse am Drosteiplatz.

Quelle: Eigenes Foto.

##### Rückbau des IDUNA-Zentrums

Das Einkaufszentrum eignet sich aufgrund seiner isolierten Lage kaum als Einzelhandelsstandort, so dass auch in Zukunft nicht mit einer Belebung durch neue Geschäfte gerechnet werden kann. Daher sollte hier die Chance genutzt werden, durch eine Umnutzung der leerstehenden Ladengeschäfte eine Verbesserung des Wohnumfeldes zu erreichen. Erhalten werden sollte hingegen der nicht in der Passage liegende Lebensmitteldiscounter, der einen wichtigen Beitrag zur Nahversorgung leistet.



Abb. 43: Eingangsbereich des IDUNA-Zentrums von der Hochstraße.

Quelle: Eigenes Foto.

##### PIZ

Die Angebotspalette im PIZ wird unter ein gemeinsames Motto gestellt. Vorstellbar sind die Ausrichtungen auf ein spezielles Einzelhandelssegment, Dienstleistung, Gastronomie oder Freizeit. Bereits vorhandene Nutzungen, nämlich Spielhalle, Balkan-Restaurant, Pizza Lieferservice, chemische Reinigung und Änderungsschneiderei sprechen für die Schwerpunktsetzung in den Bereichen Dienstleistung, Gastronomie oder Freizeit. Sie werden durch gleichartige Angebote ergänzt.



Abb. 44: Leerstehendes Ladengeschäft im PIZ.

Quelle: Eigenes Foto.

Das PIZ als Dienstleistungszentrum setzt besonders auf den Service rund ums Heim. Der heute noch im Bereich der unteren Dingstätte angesiedelte Raumausstatter, der Betrieb für Textilpflege und der Küchenausstatter aus der

neuen „Kneipengasse“ finden dort ihren Standort. Weitere Einrichtungen, wie z.B. ein Schuh- und Schlüsseldienst, ein Schaumstoffzuschnitt oder ein Fachgeschäft für Handarbeitbedarf runden das Angebot ab. Thematische Veranstaltungen sorgen für eine zusätzliche Belebung.

Die Möglichkeiten im Bereich Gastronomie sind vielfältig. Themen- und Nationalitätengastronomie, Jugendcafe, Billardsalon, Hardrockcafe, Diskothek seien nur einige der hier genannten.

Bei einer Schwerpunktsetzung im Bereich Einzelhandel ist als zukünftiger Slogan für das PIZ „Alles rund um den Sport“ denkbar. Anzusiedeln sind dann unterschiedliche Sportfachgeschäfte z.B. Tanzsport, Angelsport, Trendsport usw..

#### Einrichtung eines City-Management

In Pinneberg wird ein City-Management in Kooperation öffentlicher und privater Träger eingerichtet. Anzustreben ist eine möglichst breite Akteursbeteiligung. Durch die Einbindung der Politik lassen sich Reibungsverluste vermeiden, auch die Stadtverwaltung sollte sich aktiv am City-Management beteiligen. Weitere Akteure sollten die Gemeinschaft für Handel, Handwerk und Gewerbe e.V. und Vereine allgemein, die in der Stadt ansässigen Banken, die Presse sowie alle anderen, die ein Interesse an der Sache haben, sein.

Wichtig ist eine feste Organisationsstruktur. Die meisten Städte, die ein City-Management betreiben, haben sich für die Trägerschaft durch einen Verein entschieden. Die Vorteile bestehen in der einfachen Gründung, der guten Einbeziehung vieler Akteure, der Unabhängigkeit von der Administration, die einfache Buchhaltung, die unbürokratische und im Vergleich zur GmbH kostengünstige Verwaltung sowie die Unabhängigkeit von Gewinnerwirtschaftung. Allerdings ist die Vereinsform wenig wirtschaftsnah und basiert auf ehrenamtlicher Tätigkeit. Zudem kann es bei der Einbindung der Stadt als Mitglied zu Schwierigkeiten kommen. Andere mögliche Träger können die Stadtverwaltung, ein Arbeitskreis oder eine GmbH sein.

Finanziert wird das City-Management durch Mitgliedsbeiträge, Sponsorengelder und Zuwendungen der Stadtverwaltung. Eine weitere wichtige Stütze kann die kostenlose Bereitstellung von Sachleistungen, beispielsweise die Möglichkeit kostenlos Kopiergeräte oder Telefonanschlüsse zu nutzen, sein.

Die generelle Zielsetzung sollte hauptsächlich in der Förderung der Kommunikation, der Koordinierung verschiedener Interessen und der Motivation zum gemeinsamen Handeln bestehen. Aufgaben des City-Managements sind die Konzepterarbeitung, Koordination, Durchführung von Events, Dienstleistungen für den Handel, Tourismusförderung, Gastronomieförderung, Öffentlichkeitsarbeit, politische Einflussnahme und Dienstleistungen für den Kunden, wobei die Durchführung von Events und die politische Einflussnahme zu den wichtigsten Betätigungsfeldern gehören.

Ein entscheidender Erfolgsfaktor ist die Einsetzung eines „Kümmerers“. Er hält den Konsensprozess in Fluss, ist der Umsetzer und Promoter der Konzepte und der All-round-Betreuer.<sup>142</sup>

---

<sup>142</sup> Vgl. Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (Hrsg.): City-Management – Ein Leitfaden für die Praxis, DSSW-Schriften 36, Berlin 2000, S. 15-33 u. S. 49.

## 5.5 Bewertung der Entwicklungsperspektiven

Zur Bewertung der Entwicklungsperspektiven werden die positiven und negativen Effekte gegenübergestellt.

### Erlebnis-Mitte

Diese Entwicklungsperspektive steht für die Wachstumsoption und ist somit besonders geeignet, den Trend der abnehmenden Kaufkraftbindung zu stoppen.

Mit dem Mediterraneum würde eine Attraktion entstehen, deren Ausstrahlungskraft über die Grenzen der Stadt hinaus reichen würde. Die unter dem Mediterraneum verortete Tiefgarage kann ein Beitrag zur Verkehrsberuhigung sein. Zum einen liegt sie am Rand des zentralen Geschäftsbereichs, zum anderen können Nutzer aus den südlichen Stadtgebieten sie befahren, ohne über die stark verkehrsbelastete Hochstraße fahren zu müssen. Außerdem befindet sie sich in einem Bereich, der zur Zeit noch ein mangelhaftes Parkplatzangebot aufweist. Zusätzlich beinhaltet die Entwicklungsperspektive die Schaffung eines Magnetbetriebes, der derzeit in der Innenstadt noch fehlt. Zudem könnte mit einem Fachmarkt für Unterhaltungselektronik eine bestehende Angebotslücke im Branchenmix geschlossen werden.

Die Verlagerung des Marktplatzes an die untere Dingstätte bedeutet, dass der Markt zukünftig in den zentralen Geschäftsbereich der Innenstadt eingebunden wäre. Daraus würden sich für die umliegenden Einzelhandelsbetriebe positive Effekte ergeben. Insbesondere das Pinnau-Centrum könnte von der zu erwartenden Belebung profitieren. Mit der Marktplatzverlagerung besteht weiterhin die Chance, die Pinnau in das Stadtbild zu integrieren.

Der Investor trägt einen großen Anteil des finanziellen Risikos und könnte durch städtebauliche Verträge zu einer teilweisen Übernahme der Erschließungskosten verpflichtet werden. Trotzdem wäre der finanzielle Aufwand auch für die Stadt sehr hoch. Fraglich ist es, ob der Investor (AVW) überhaupt noch bereit ist, sich generell und zu den veränderten Bedingungen in Pinneberg zu engagieren.

Hinsichtlich der Marktplatzbebauung kann eingewandt werden, dass sie trotz der Schaffung eines neuen Marktplatzes auf Widerstand in der Bevölkerung stoßen kann. Weiterhin ist die Anbindung des autokundenorientierten Standortes an den

südöstlich gelegenen zentralen Geschäftsbereich sehr schwierig und die Belebung der FGZ durch den Fachmarkt somit fraglich.

Ein Mediterraneum passt nach Meinung der Bürger aufgrund der Architektur nicht nach Pinneberg und es bliebe abzuwarten, ob es angenommen werden würde.

Insgesamt entstehen durch die Maßnahmen mehr neue Einzelhandelsflächen als die von einem Gutachter für vertretbar gehalten 5.000 bis 6.000 m<sup>2</sup>. Nebeneffekt der gestiegenen Kaufkraftbindung wäre eine steigende Verkehrsbelastung durch neu generierten Verkehr aus der Region.

Schließlich entspricht die auf Wachstum ausgerichtete Entwicklungsperspektive auch nicht dem Stadtentwicklungskonzept von 1996. Sie erfordert ein konsequentes Handeln, da die einzelnen Maßnahmen z.T. aufeinander aufbauen und somit ist der Prozess des Stadtumbaus, sobald er in die Wege geleitet ist, nur schwer zu korrigieren.

#### Soziale-Mitte

Die Entwicklungsperspektive Soziale-Mitte ermöglicht die Schaffung von ausreichend neuen Einzelhandelsflächen in der Innenstadt. Durch deren Realisierung an der Straße Am Drosteipark würden sie sich inmitten des zentralen Geschäftsbereichs befinden und darüber hinaus eine Entwicklung in Richtung Bahnhof einleiten. Weitere Maßnahmen, die dazu führen, dass die Innenstadt besser von ihren Bürgern erreicht werden kann, sind neben den Verbesserungen hinsichtlich der Wegebeziehungen im wesentlichen die Randbebauung auf dem Marktplatz und die Wohnanlage für seniorengerechtes, betreutes Wohnen in der Koppelstraße.

Durch die Randbebauung auf dem Marktplatz wird Wohnraum für rund 130 Menschen geschaffen, wobei sich das Angebot besonders an Menschen in den kurzen Lebensphasen richtet, die zukünftig verstärkt innerstädtischen Wohnraum nachfragen. Die eigentliche Marktfläche bleibt in ihrer heutigen Ausformung und Größe nahezu erhalten, so dass dort weiterhin Veranstaltungen stattfinden können. Das seniorengerechte Wohnen in der Koppelstraße stellt ein Angebot dar, das in der Innenstadt bislang fehlt. Beide Maßnahmen führen zu einer Identifikation der Bewohner mit ihrer Innenstadt und durch die räumlich Nähe zu dieser werden sie zukünftig auch als Kunden in ihr auftreten.

Die durchzuführenden Maßnahmen sind kein tiefgreifender Einschnitt in die Stadtstruktur, woraus sich ergibt, dass sie fehlerfreundlich sind und mit geringem finanziellen Aufwand auskommen. Der Handlungsspielraum der Stadt bleibt somit auch zukünftig erhalten und der Weg für neue sich bietende Chancen ist nicht von vornherein verbaut. Der defizitäre Haushalt der Stadt wird durch die vorgesehenen Maßnahmen nicht über Gebühr zusätzlichen Belastungen ausgesetzt.

Durch die Intensivierung der interkommunalen Kooperation wird ein nachhaltiges Handeln nicht nur in bezug auf den Einzelhandel erreicht.

Die Entwicklungsperspektive baut auf das bestehende Stadtentwicklungsprogramm auf und repräsentiert damit die Erhaltungsoption. Die Gefahr des Abdriftens aus der Erhaltungsoption in eine Schrumpfoption ist allerdings relativ hoch.

Im Detail weist die Entwicklungsperspektive kleinere Schwächen auf, indem der Markt weiterhin auf einer isolierten Innenstadtrandlage verortet ist und es auch zukünftig keinen Magnetbetrieb in der Innenstadt geben wird. Große Einzelhandelsflächen können kaum angesiedelt werden, ohne vorhandene Qualitäten beispielsweise am Drosteipark zu beeinträchtigen.

#### Grüne-Mitte

Da die Maßnahmen dieser Entwicklungsperspektive in engem Zusammenhang mit der Durchführung einer Landesgartenschau stehen, ergeben sich daraus besondere Vorteile durch die Verbesserung des Images der Stadt. Dieses Image in Verbindung mit den neu gewonnenen Freiraumqualitäten führen zu einer Aufwertung des Wohnstandortes insgesamt. In der Innenstadt, deren Aufenthaltsqualität steigt, werden in der Folge auch Menschen, die sich in den langen Lebensphasen befinden, Wohnraum nachfragen. Im Sinne einer durchmischten Nutzungsstruktur ist eine solche Entwicklung als positiv zu beurteilen. Die vorhandenen harten Standortvorteile der Stadt werden durch den Ausbau dieser weichen Standortfaktoren ergänzt und da diese bei den Standortentscheidungen von Unternehmen eine beachtliche Rolle spielen, ist in Zukunft ein steigendes Interesse am Standort Pinneberg zu erwarten.

Wie auch bei der Perspektive der Sozialen-Mitte ist der eingeleitete Prozess korrigier- bzw. umkehrbar. Der finanzielle Aufwand zur Erreichung der Ziele

liegt für die Stadt zwischen dem der beiden anderen Perspektiven. Jedoch lassen sich die im Rahmen der Landesgartenschau eingeworbenen Fördermittel teilweise auch zur Innenstadtentwicklung verwenden.

Bei der Entwicklungsperspektive Grüne-Mitte handelt es sich um die Schrumpfungsoption. Sie entspricht daher nicht den im Stadtentwicklungskonzept dargestellten Zielen. Es entstehen keine neuen Einzelhandelsflächen und auch die Ansiedlung eines Magnetbetriebes ist nicht vorgesehen. Daher muss mit einem anhaltenden Sinken der Kaufkraftbindung gerechnet werden. Ob die Stadt bei Annahme dieser Entwicklungsperspektive weiterhin ihre Rolle als Mittelzentrum erfüllen kann, muss bezweifelt werden. Weiterhin ist zu befürchten, dass die Bündelung der Kräfte auf eine Großereignis zur Bindung von Arbeitskraft und Aufmerksamkeit führt. Dadurch könnten Aufgaben in anderen Bereichen unbearbeitet liegen bleiben.

## 5.6 Fazit der Bewertung

Aus der Bewertung der Entwicklungsperspektiven ergibt sich, dass alle drei positive Effekte herbeiführen können.

Verfolgt die Stadt das Konzept der Erlebnis-Mitte, so kann mit hoher Wahrscheinlichkeit die Kaufkraftbindung erhöht werden. Bei der Grünen-Mitte verbessern sich im wesentlichen die Standortvorteile der Stadt. Das Konzept der Sozialen-Mitte vereint diese beiden Vorteile in sich, wenngleich auch nicht in dem Maße wie bei den jeweiligen anderen Perspektiven.

Unterschiede bestehen auch hinsichtlich der Kosten, die der Stadt durch die Realisierung der einzelnen Entwicklungsperspektiven entstehen würden. Das Konzept der Sozialen-Mitte bietet dabei ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den eingesetzten Mitteln und dem zu erwartenden Nutzen.

Ein wesentlicher Vorteil der Sozialen-Mitte besteht darin, dass die eingeleitete Entwicklung jederzeit korrigierbar ist. Diesen Vorteil bietet das Konzept der Grünen-Mitte zwar auch, aber in der Grundausrichtung ist der Ansatz von vornherein auf einen Schrumpfungsprozess ausgerichtet und sollte daher vermieden werden, um die Stellung Pinnebergs als Mittelzentrum nicht zu gefährden. Weiterhin knüpft das Konzept der Sozialen-Mitte als einziges an das

Stadtentwicklungsprogramm an, woraus sich eine Kontinuität der Planung ergeben würde.

Während die Perspektiven Erlebnis-Mitte und Grüne-Mitte auf einen Ausbau der Konkurrenz setzen, ist der kooperative Ansatz der Sozialen-Mitte im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu begrüßen.

Grundsätzlich sind auch Kombinationen der Perspektiven vorstellbar, wobei sich die Kombination mit der Perspektive der Grünen-Mitte besonders eignen würde. Auch können die hier Vorgestellten nicht den Anspruch der Ausschließlichkeit erheben, neben diesen drei Perspektiven sind natürlich auch andere denkbar und könnten der Stadt als Orientierungsrahmen dienen.

Insgesamt ist die Entwicklungsperspektive der Sozialen-Mitte aber am besten geeignet zu einer dauerhaft gestärkten, attraktiven Innenstadt zu führen. In ein zu erstellendes Stadtentwicklungskonzept sollte sie als Leitidee für die Innenstadtentwicklung Eingang finden. Dabei sollten nicht nur die Maßnahmen, die sich direkt auf diese Perspektive beziehen berücksichtigt werden, sondern auch die Maßnahmen der Überschneidungsbereiche sollten Gegenstand der Planung sein. Das heißt also, dass, mit den in der Karte Nr. 11 „Maßnahmen“ verwendeten Farben ausgedrückt, alle gelben, grünen, orangen und grauen Maßnahmen realisiert werden sollten.

## 6 Empfehlungen

Im vorangegangenen Kapitel wurde bereits festgestellt welche Maßnahmen zu ergreifen sind. Hier erfolgen als Empfehlung für die Pinneberger Politik, Verwaltung und den Einzelhandel Hinweise zur räumlichen und zeitlichen Umsetzung.

Zuerst einmal ist es dringend erforderlich, dass die Stadt sich positioniert. Dazu kann sie der hier befürworteten Entwicklungsperspektive folgen oder auch andere, eigene Vorstellungen ausarbeiten. Es ist unerlässlich Zielvorstellungen zu entwickeln, um Entscheidungen bei sich bietenden Chancen zeitnah zu treffen.

Wenn die Stadt der empfohlenen Entwicklungsperspektive der Sozialen-Mitte folgen möchte, genießen zwei der genannten Maßnahmen absolute Priorität. Es sind die Einrichtung eines City-Management und die Intensivierung der interkommunalen Zusammenarbeit. Das City-Management sollte getragen durch

einen Verein unter Mitwirkung der Stadt möglichst zeitnah ins Leben gerufen werden, um so an der detaillierten Ausformulierung des künftigen Leitbildes für die Innenstadtentwicklung teilzuhaben. Mit dem Gebietsentwicklungsplan für den Siedlungsraum Pinneberg aus dem Jahr 1996 liegt bereits ein Ansatz für die interkommunale Zusammenarbeit vor. An die damals erarbeiteten Ergebnisse sollte möglichst umgehend angeknüpft werden, um unnötige und kostenintensive Vorgänge, wie das anhängige Normenkontrollverfahren zur Marktkaufansiedlung in Prisdorf zukünftig zu vermeiden. Eine zentrale Aufgabe, die sich aus der interkommunalen Zusammenarbeit ergibt, ist die Erstellung eines Einzelhandelsstrukturgutachten. Dies sollte bald möglichst erfolgen.

Ohne dass ein Programm zur Innenstadtentwicklung bereits vorliegt, können kleinere Maßnahmen kurzfristig umgesetzt bzw. eingeleitet werden. Beispielsweise kann das Skaten auf dem Drosteiplatz durch die Entfernung des Schildes zugelassen werden, wobei die im Kapitel Maßnahmen beschriebenen Umbauarbeiten zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen können. Maßnahmen die der Sicherheit der Fußgänger dienen, sollten selbstverständlich unverzüglich in Angriff genommen werden.

Die Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit führen, sind mindestens mittelfristig umzusetzen.

Für andere Maßnahmen, wie etwa das Wohnen auf dem Marktplatz oder die Schaffung eines Stadttheaters müssen zuerst Investoren bzw. Finanzierungsmodelle gefunden werden. Sie gehören zu den mittel- bis langfristig zu realisierenden Maßnahmen.

## 7 Literaturverzeichnis

Albers, Gerd: Stadtplanung: eine praxisorientierte Einführung, Darmstadt 1992<sup>2</sup>.

Albers, Gerd: Über den Wandel im Planungsverständnis; in: RaumPlanung 61; 1993.

Bauer, M., Der öffentliche Raum als Impulsgeber der Innenstadtentwicklung: Modellvorhaben Suhl. In: BBR, Zentren. Auf dem Weg zur europäischen Innenstadt. Informationen zur Raumentwicklung Heft 2/3 1998, Bonn 1998.

Beig, D., Alt Pinneberg, Pinneberg 1980.

Benevolo, L., Die Geschichte der Stadt, Frankfurt, New York 2000<sup>8</sup>.

Blatt, L., v. Raczeck, G., Wirtschaftsstandort Innenstadt und „Grüne Wiese“. Europäische Fakten und Erfahrungen. Hrsg. Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V., Bonn 1998.

Bodenschatz, H., In: Die Zukunft der Zentren die Zukunft des Handels. Dokumentation des Symposiums am 1. Dezember 1998 in der Evangelischen Akademie, Hrsg. Freie und Hansestadt Hamburg Stadtentwicklungsbehörde, Hamburg 1999.

Braunfels, W., Abendländische Stadtbaukunst. Herrschaftsform und Baugestalt, Köln 1991<sup>6</sup>.

Braybrooke, David; Lindblom, Charles E.; Zur Strategie der unkoordinierten kleinen Schritten (Disjointed Incrementalism); in: Fehl/Fester/Kuhnert (Hrsg.); Planung und Information; Materialien zur Planungsforschung; Gütersloh 1972.

Breckner, Ingrid; Diskussionsbeitrag zur Podiumsdiskussion – Neue Handels- und Freizeitnutzung in alten Zentren? Ein zukunftssträchtiges Erfolgskonzept? in: Die Zukunft der Zentren die Zukunft des Handels. Dokumentation des

Symposiums am 1. Dezember 1998 in der Evangelischen Akademie, Hrsg. Freie und Hansestadt Hamburg Stadtentwicklungsbehörde, Hamburg, 1999.

Bühler, T., City-Center. Erfolgsfaktoren innerstädtischer Einkaufszentren, Wiesbaden 1990.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Indikatoren und Karten zur Raumentwicklung, Band 8., Bonn 2001.

Deutscher Bundestag: Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1997 (zuletzt geänd. durch G. v. 15.12.2001, BGBl. IS. 3762); 1998.

Deutscher Städtetag, Die Innenstadt. Entwicklungen und Perspektiven. Reihe E DST-Beiträge zur Stadtentwicklung und zum Umweltschutz, Heft 14, Köln 1986.

Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (Hrsg.): Wettbewerb „Attraktive Geschäftsstraßen – Ideen für den Erlebnisraum Innenstadt“, DSSW-Schriften 26, Berlin 1998.

Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (Hrsg.): City-Management – Ein Leitfaden für die Praxis, DSSW-Schriften 36, Berlin 2000.

Durth, W., Gutschow, N., Träume in Trümmern. Stadtplanung 1940-1950, München 1993.

Eberhard, Kurt: Einführung in die Erkenntnis- und Wissenschaftstheorie: Geschichte und Praxis der konkurrierenden Erkenntniswege, Stuttgart 1999<sup>2</sup>.

Faludi, Andreas, Planungstheorie. In: Stadtbauwelt Heft 23; Berlin 1969.

Gemeinsame Landesplanung Hamburg/Niedersachsen/Schleswig-Holstein, Metropolregion Hamburg. Regionales Entwicklungskonzept REK 2000 Hamburg, Hannover, Kiel 2000.

Geschichtswerkstatt VHS Pinneberg, Pinneberg 1945, Norderstedt 1996.

Gesellschaft für Handels-, Standort- und Immobilienberatung mbH, Gutachterliche Stellungnahme Markt- und Standortanalyse Gehrstücken in 25421 Pinneberg (AS Pinneberg-Süd), Hamburg 2001.

Grabow, B., Löhr, R.-P. (Hrsg.), Einzelhandel und Stadtentwicklung. Vorträge und Ergebnisse einer Fachtagung. Difu-Beiträge zur Stadtforschung 1, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin 1991.

Groth, K., Die Entstehung des Straßennetzes im Altstadtteil Pinneberg ab 1736. In: Jahrbuch für den Kreis Pinneberg 1975, Hrsg. Heimatverband für den Kreis Pinneberg e.V., Pinneberg 1974.

Güttler, H., Rosenkranz, C., Aktuelle Herausforderungen für die Raumordnungs- und Stadtentwicklungspolitik bei der Erhaltung und Sicherung funktionsfähiger Innenstädten. In: BBR, Zentren. Auf dem Weg zur europäischen Innenstadt. Informationen zur Raumentwicklung Heft 2/3 1998, Bonn 1998.

Ingenmey, F.-J., Urbanität und Einzelhandel in Ballungsräumen. Xantener Berichte, Heft 4. Hrsg. Förderverein Europäische Schule für Städteplanung e.V., Dortmund 1994.

Jahn, Ronneberger, Lanz, Die Wiederkehr der gefährlichen Klassen. Wie der städtische Raum zunehmend aus der Perspektive von Sicherheit und Ordnung gesehen wird. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund 2002.

Jochimsen, Reitmut, Strategie der wirtschaftlichen Entscheidung. In: Weltwirtschaftliches Archiv, Band 99, Kiel 1969.

Junker, R., Kruse, S., Perspektiven des Handels und deren Bedeutung für die Entwicklung von Zentren. In: BBR, Zentren. Auf dem Weg zur europäischen Innenstadt. Informationen zur Raumentwicklung Heft 2/3 1998, Bonn 1998.

Kreis Pinneberg, Fachdienst Planung, Kreisentwicklungsplan für den Kreis Pinneberg 1996-2000, Pinneberg 1998.

Landesregierung Schleswig-Holstein, Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein, Kiel 1998.

Landesregierung Schleswig-Holstein, Regionalplan für den Planungsraum 1. Schleswig-Holstein Süd, Fortschreibung, Kiel 1998.

Lichtenberger, Elisabeth: Die Stadt. Von der Polis zur Metropolis, Darmstadt 2002.

Lorenz, H.; Luftkurort Pinneberg – Kirchdorf Rellingen – Bad Egenbüttel, Rellingen 1978.

Milchert, J., Aktuelle Anmerkungen zum öffentlichen Grün. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund 2002.

Pape, G., Pinneberg ein heimatgeschichtlicher Abriß, Pinneberg 1975.

Pesch, F., Planen für die Mitte der Stadt – Die Kultur der Vielfalt. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund 2002.

Rimka, Christine: Westliche Innenstadt Pinneberg, Diplomarbeit im Studiengang Städtebau/Stadtplanung an der TU Hamburg-Harburg, Hamburg 1990.

Schäfer, A., Cityentwicklung und Einzelhandel: Hintergründe und Ansatzpunkte eines kommunalen Citymarketings zur Steigerung der Urbanität des „Einkaufszentrums City“, Hamburg 1999.

Schelsky, Helmut., Über die Abstraktheit des Planungsbegriffes in den Sozialwissenschaften. In: Zentralinstitut für Raumplanung an der Universität Münster (Hrsg.): Zur Theorie der allgemeinen und regionalen Planung, Bielefeld 1969.

Schulze, F., Auf ausgetrampelten Pfaden zum Schloß. In: Kaese, Schulze, Girke, Weiß, Pinneberg im Wandel, Hamburg, 1997 Pinneberg im Wandel, Hamburg 1997.

Schulze, F., Was ist aus „Pensionopolis“ geworden? In: Kaese, Schulze, Girke, Weiß, Pinneberg im Wandel, Hamburg, 1997 Pinneberg im Wandel, Hamburg 1997.

Seifert, J., Pinneberg zur Zeit des Nationalsozialismus, Norderstedt 2000.

Selle, Klaus: Was ist bloß mit der Planung los? Erkundungen auf dem Weg zum kooperativen Handeln; Dortmund 1996<sup>2</sup>.

Selle, Klaus, Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund 2002.

Sieverts, Thomas: Die Stadt in der Zweiten Moderne – eine europäische Perspektive. In:Häupl, Michael: Das Neue und die Stadt: Urbane Identitäten, Wien 2000.

Sieverts, Thomas., Die Gestaltung des öffentlichen Raums. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund 2002.

Stadt Pinneberg, Stadtentwicklungsprogramm 1. Teil Erläuterungsbericht, Pinneberg 1994.

Stadt Pinneberg, Gebietsentwicklungsplanung für den Siedlungsraum Pinneberg, Entwurf, Pinneberg 1996.

Stadt Pinneberg bearbeitet durch die Ingenieurgesellschaft Schnüll und Haller, Verkehrsentwicklungsplan Pinneberg – Endbericht, Pinneberg 1997.

Stadt Pinneberg bearbeitet durch die Ingenieurgesellschaft Schnüll und Haller, Verkehrsentwicklungsplan Pinneberg – Teil: ÖPNV - Endbericht, Pinneberg 1997.

Straub, M. E., Ortsveränderung. Maria Elisabeth Straub auf der Suche nach dem Pinneberg ihrer Kindheit. In: Merian-Heft 12, 1985.

von Saldern, A., Stadt und Öffentlichkeit in urbanisierten Gesellschaften. In: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund 2002.

Wentz, Martin, Der öffentliche Raum als das Wesentliche des Städtebaus, in: Selle, K., Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmund 2002.

## Gespräche

Gespräch mit Herrn Grützner (GAL), Mitglied im Stadtentwicklungsausschuss, am 20. Dezember 2002.

Gespräch mit den Herren Lorenz und Seifert (CDU), Fraktionsvorsitzender bzw. Mitglied im Stadtentwicklungsausschuss, am 6. Januar 2003.

Gespräch mit Herrn Kuhlmann, Wehrführer der Freiwilligen Feuerwehr Pinneberg, am 7. Januar 2003.

Gespräch mit Herrn Thomssen (SPD), Mitglied im Stadtentwicklungsausschuss, am 7. Januar 2003.

Gespräch mit Herrn Ratjens, zuständig für Verwaltung und Vermietung des PIZ, am 15. Januar 2003.

Gespräch mit Herrn Frankenbach (UfW), Fraktionsvorsitzender, am 16. Januar 2003.

Gespräch mit Herrn Teichmann, Fachdienstleiter des Fachdienstes Regionalentwicklung des Kreises Pinneberg, am 16. Januar 2003.

Gespräch mit Herrn Ploch (FDP), Mitglied im Stadtentwicklungsausschuss, am 20. Januar 2003.

Gespräch mit Frau Epskamp, Wohnungslosenhilfe der Diakonie Pinneberg, am 24. Januar 2003.

Gespräch mit Frau Dr. Oldenburg, zuständig für Landschaftsplanung in der Stadt Pinneberg, am 27. Januar 2003.

Gespräch mit Frau Friedrichsen-Sättler und Herrn Matthiessen, Leiterin bzw. Sachbearbeiter der Stadtplanungsabteilung der Stadt Pinneberg, am 28. Januar 2003.

Gespräch mit Herrn Lange (Die Bürgernahen), Vorsitzender der Wählergemeinschaft, am 28. Januar 2003.

Gespräch mit den Herren Gloyer und Müller, Vorstandsmitglieder der Gemeinschaft für Handel, Handwerk und Gewerbe e.V., am 30. Januar 2003.

Gespräch mit Herrn Stieghorst, Bauamtsleiter der Stadt Pinneberg, am 4. Februar 2003.

Gespräch mit Herrn Westphal, Vorsitzender des Seniorenbeirats, am 5. Februar 2003.

Gespräch mit Herrn Paulsen, Geschäftsführer der Firma Warncke, am 25. Februar 2003.

Telefongespräch mit Herrn Karl, Bühnenleiter des Stadttheaters Elmshorn, am 3. April 2003.

### Zeitungsartikel

Pinneberger Tageblatt vom 28. Februar 2002, AVW stellt City-Pläne vor.

Pinneberger Zeitung vom 2. März 2002

Pinneberger Tageblatt vom 25. Mai 2002, Alles nur eine Frage der Psychologie?

Diskussions-Auftakt zur City-Bebauung

Pinneberger Tageblatt vom 24. Dezember 2002, Der Wirtschafts- und Aufbauplan 1952. Pinneberger Geschichte(n) – Tageblatt/BZ-Serie der VHS-Geschichtswerkstatt Folge 76

Pinneberger Tageblatt vom 9. Januar 2003, VR Bank verzichtet auf weitere Passage.

Pinneberger Tageblatt vom 10. Januar 2003, Mediterraneum: Bau gegenüber Rathauspassage?

Pinneberger Tageblatt vom 21. Januar 2003, Bau von Umgehungs- und Hochstraße in der Kreisstadt. Pinneberger Geschichte(n) – Tageblatt/BZ-Serie der VHS-Geschichtswerkstatt Folge 80

Pinneberger Tageblatt vom 1. Februar 2003, Freibad wird nach 40 Jahren geschlossen.

Pinneberger Tageblatt vom 25. Februar 2003, Einkaufsriese wird zur Schreckensvision.

Harburger Rundschau, Stade Wird Am Sande zu Piazza? vom 1./2. März 2003.

### Weitere Quellen

<http://www.ece.de/de/shopping/center/eez/eez3.htm> am 27. Februar 2003.

<http://www.avw-ag.de/> am 10. März 2003.

<http://www.hamburg.de/MR/download.htm> am 10. Januar 2003.

[http://www.pinneberg.de/stadt/stadtentwicklung/bebauung\\_gewerbe.htm](http://www.pinneberg.de/stadt/stadtentwicklung/bebauung_gewerbe.htm).

Kreis Pinneberg Fachdienst Regionalentwicklung, Daten zur Bevölkerungsentwicklung als Excel-Datei und Abbildung des Kreisgebiets mit den Gemeinden.

Niederschriften der Informationsveranstaltungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung – Innenstadtentwicklung Pinneberg zwischen dem 23. Mai und dem 5. Juni 2002.

Stadtzentrum Schenefeld (Hrsg.): Das Schau-doch-mal-Reinkaufs-Zentrum, Schenefeld 2002.

Walter, M., Sortimentsbezogene Kaufkraft auf Basis der Angaben von GfK, Prisma und gesa.

Wohnmeile Halstenbek, Anzeigensonderveröffentlichung, 2003.



## **Erklärung**

Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst und keine anderen Hilfsmittel als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel verwendet habe.

Pinneberg, im April 2003

---

Kay Dohm