

**Städtebauliche Gesamtmaßnahme „Innenstadt“
Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“**



Fortschreibung des Integrierten Entwicklungskonzeptes (IEK) für die Innenstadt in Pinneberg

Fortschreibung des Integrierten Entwicklungskonzeptes (IEK) für die Innenstadt in Pinneberg

Stand: Juni 2023



Stadt Pinneberg
Stadt- und Landschaftsplanung
Bismarckstraße 8, 25421 Pinneberg
Bearbeitung: Angela Friedrichsen-Sättler, Patricia Leder



PROJEKT- UND STADTENTWICKLUNG

Auftraggeberin:
BIG Städtebau GmbH
- ein Unternehmen der BIG-BAU -
Treuhänderischer Sanierungsträger der Stadt Pinneberg
Eckernförder Straße 212, 24119 Kronshagen
Bearbeitung: Constanze Fischer



Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH
Palmaille 96, 22767 Hamburg
Bearbeitung: Kristina Lutterbeck, Kathrin Kleinfeld



in Zusammenarbeit mit:
TOLLERORT entwickeln & beteiligen
Palmaille 96, 22767 Hamburg
Bearbeitung: Anette Quast, Sina Rohlwing

Die abgebildeten Grafiken, Pläne und Fotos wurden, sofern nicht anders gekennzeichnet, von den Büros cappel + kranzhoff stadtentwicklung und planung gmbh und TOLLERORT entwickeln & beteiligen erstellt.

Die Innenstadtsanierung wird im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ anteilig aus Mitteln der Stadtneuerung des Bundes, des Landes Schleswig-Holstein sowie aus Eigenmitteln der Stadt Pinneberg gefördert.



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres,
Kommunales,
Wohnen und Sport

Inhalt

1 Einleitung	5
1.1 Sanierungs- und Stadtumbaugebiet	5
1.2 Methodik	11
2 Rahmenbedingungen	12
2.1 Planungsrechtliche Situation	12
2.2 Städtische Planungen und Konzepte.....	15
2.3 Strategische Ziele 2022.....	16
3 Stand der Umsetzung	18
3.1 Maßnahmen der Städtebauförderung.....	18
3.2 Maßnahmen außerhalb der Städtebauförderung	22
4 Beteiligungsprozess	26
4.1 Aufsuchende Beteiligung.....	26
4.2 Projektwebseite	27
4.3 Tag der Innenstadt	27
4.4 Online-Beteiligung	29
4.5 Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange.....	30
5 Bestandsanalyse	31
5.1 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung	31
5.2 Städtebauliche Struktur	32
5.3 Wohnen, Arbeiten, Leben.....	33
5.4 Öffentlicher Raum und Freiflächen	35
5.5 Klimaschutz und Klimaanpassung	37
5.6 Verkehr und Mobilität	38
5.7 Inklusion und Barrierefreiheit	40
6 Fazit: Umsetzungsstand und Fortschreibungsnotwendigkeit	46
7 Leitbild: City von Morgen: Pinneberg 2030.	48
7.1 Qualitätsschaffung.....	49
7.2 Qualitätserhalt	50
7.3 Prozessqualität.....	51
7.4 Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	52
8 Maßnahmen	56
8.1 Maßnahmenübersicht.....	57
8.2 Maßnahmen der Städtebauförderung	58
8.3 Maßnahmen außerhalb der Städtebauförderung	63

9	Gebietsausweisung.....	72
10	Finanzierung	72
11	Monitoring	73
12	Literatur- & Quellenverzeichnis	74
13	Anlagen	75

1 Einleitung

2009 wurde die Stadt Pinneberg mit der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Innenstadt“ in das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ der Städtebauförderung aufgenommen. Dieses Förderprogramm der Bundesregierung hatte zum Ziel, Innenstädte zu stärken und wieder zu lebendigen und attraktiven Orten zu gestalten.

Das Integrierte Entwicklungskonzept (IEK) für die Pinneberger Innenstadt baut auf den Vorbereitenden Untersuchungen (VU) 2012 auf und wurde 2016 beschlossen. Seitdem bildet es die Grundlage für die Innenstadtentwicklung. In den Jahren 2019 und 2020 wurden Teilstudien vorgenommen.

Neben bereits umgesetzten Maßnahmen der Städtebauförderung befinden sich weitere Maßnahmen in der Vorbereitung bzw. in Planung. Zudem haben sich seitdem wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen wie bspw. eine Zunahme des Online-Handels, die Überalterung der Gesellschaft und Veränderungen bedingt durch die COVID-19-Pandemie ergeben. Außerdem sollte bei einer Neuausrichtung der fortschreitende Klimawandel stärker berücksichtigt werden.

Um den eingetretenen Veränderungen gerecht zu werden, ist eine umfassende Fortschreibung des IEKs notwendig. Das Leitbild und die damaligen Sanierungsziele müssen überprüft und mit Blick auf die aktuell veränderte Ausgangslage Anpassungen an bereits geplanten Maßnahmen vorgenommen sowie neue Maßnahmen entwickelt werden.

Parallel zur IEK-Fortschreibung ist im Jahr 2021 der überwiegende Teil der Pinneberger Innenstadt in das „Programm zur Förderung der Innenstadtentwicklung und der Stadt- und Ortszentren (Innenstadtprogramm)“ aufgenommen worden. Dadurch wird die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen zur Belebung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt durch Stärkung der vorhandenen Nutzungen sowie Förderung neuer Nutzungen bis zum Programmende im Jahr 2024 möglich.

1.1 Sanierungs- und Stadtumbaugebiet

1.1.1 Gebietsabgrenzung

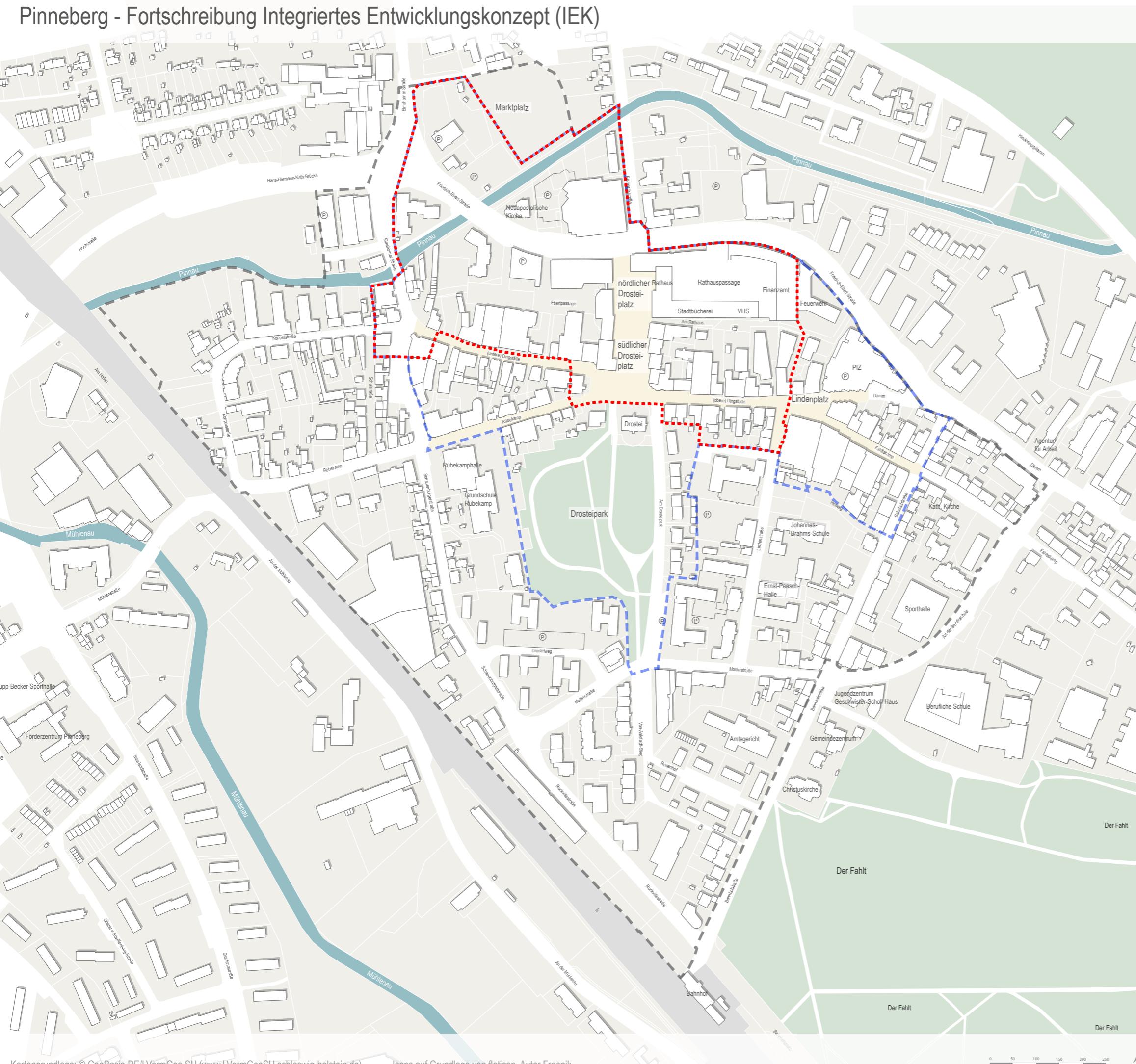
Die Gesamtmaßnahme „Innenstadt“ umfasst den zentralen Bereich der gesamten Pinneberger Innenstadt und ist in ein Sanierungsgebiet und ein Stadtumbaugebiet unterteilt. Die Grenzen des Sanierungsgebietes (rot) und des Stadtumbaugebietes (blau) werden im Plan Abgrenzung auf der folgenden Seite dargestellt.

Das Sanierungsgebiet konzentriert sich auf den zentralen Bereich der Innenstadt inkl. Drosteiplatz, Fußgängerzone, Rathaus- und Ebertpassage sowie einen Teilbereich nördlich der Friedrich-Ebert-Straße und einen Teil der Pinna. Im Norden grenzt der Marktplatz an das Gebiet. Die östliche Grenze erstreckt sich auf Höhe der Lindenstraße und schließt die Rathauspassage mit ein. Im Süden wird das Gebiet durch mehrere Flurstücke an der (oberen) Dingstätte, den südlichen Drostiplatz und die nördliche Straßenkante der (unteren) Dingstätte begrenzt. Die Drostei ist nicht mehr Teil des Sanierungsgebietes. Westlich wird das Gebiet größtenteils von der östlichen Straßenkante der Schauenburgerstraße und der Elmshorner Straße gefasst. Der westliche Stadteingang inkl. mehreren Flurstücken an der Elmshorner Straße ist Teil des Sanierungsgebietes.

Das Stadtumbaugebiet umfasst zusätzlich den Bereich zwischen Einkaufszentrum PiZ, Fahlskamp und Hofweg. Die Drostei, der Drostipark, die Straße Am Drostipark und mehreren Flurstücken westlich der Straße sind neben dem Bereich zwischen (unterer) Dingstätte und Rübekamp zudem Teil des Stadtumbaugebietes.

Für die IEK-Fortschreibung wurde das Gebiet der VU betrachtet, das neben dem Stadtumbaugebiet den Marktplatz im Norden beinhaltet. Die westliche Grenze wird durch die Pinna und die Bahnlinie gebildet. Östlich wird das Gebiet durch die Straße An der Berufsschule und die Bahnhofstraße begrenzt.

Pinneberg - Fortschreibung Integriertes Entwicklungskonzept (IEK)



Abgrenzung

Legende

- Abgrenzung Sanierungsgebiet
- Abgrenzung Stadtumbaugebiet
- Abgrenzung Untersuchungsgebiet IEK-Fortschreibung

Stand: 03.05.2023

1.1.2 Bisherige Entwicklungen

Formelle Prozessschritte der Gesamtmaßnahme Innenstadt	
2009	Aufnahme in Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“
2010	Innenstadtentwicklungskonzept
2012	Vorbereitende Untersuchungen und städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt
2016	Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt
2019	Fortschreibung des Rahmenplans Innenstadtentwicklung
2020	Teilfortschreibung des Integrierten Entwicklungskonzeptes „Innenstadt“ Änderung des Rahmenplans „Neues Zentrum“

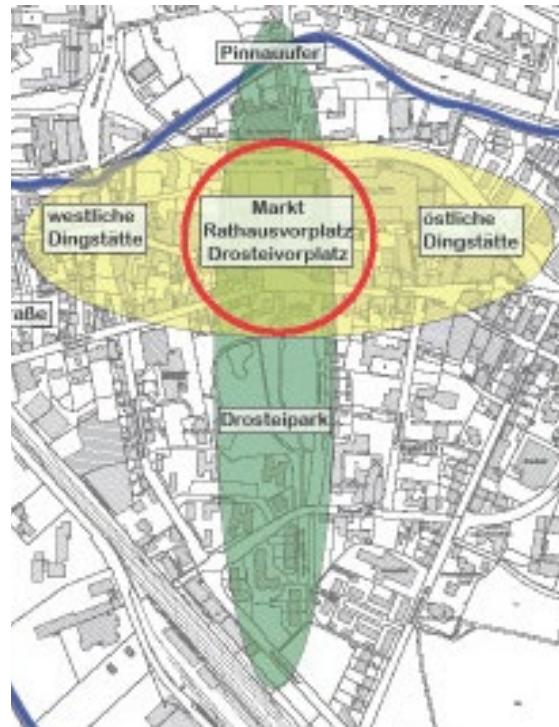


Abbildung 1: Leitidee Entwicklungsachsen (Stadt Pinneberg 2010)

Innenstadtentwicklungskonzept (2010)

Nach der Aufnahme der Pinneberger Innenstadt in das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ wurde 2010 das Innenstadtentwicklungskonzept erarbeitet. Das Ziel bestand darin, den Funktionsverlusten innerhalb der Innenstadt entgegenzuwirken und städtebauliche, gestalterische sowie nutzungsspezifische Mängel zu beseitigen. Die formulierte Leitidee (siehe Abbildung 1) konzentriert sich darauf Einkaufen und Erholung an einem Ort zu vereinen und die bestehenden Achsen der Fußgängerzonen und die Verbindung zum Drostepark zu stärken. Zusätzlich zur Entwicklung der Innenstadt wurden erste Entwurfsplanungen für den Pinneberger Bahnhof erstellt.

Vorbereitende Untersuchungen (2012)

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurden gemäß § 136 BauGB städtebauliche Missstände für die Pinneberger Innenstadt

identifiziert. Festgestellt wurde, dass die Funktionsfähigkeit in Bezug auf die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebietes unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verlebungsgebiet seiner Aufgabe als Mittelzentrum nicht gerecht wird. Als Funktionsmängel wurden hohe Leerstandsquoten und die unterdurchschnittliche Versorgung mit großen Verkaufsflächen identifiziert. Festgehalten wurde eine fehlende Anziehungskraft der Innenstadt aufgrund von Funktionsmängeln im Verkehr sowie den Einflüssen der fehlenden Innenstadtdentität und der eingeschränkten Nutzbarkeit der Freiräume.

Als Potenziale wurden die hohe Anzahl an Einzelhandelsflächen und von Flächenreserven u.a. im Bereich der Ebertpassage angegeben. Potenzial zur Kaufkraftabwanderung wurde in einem Synergieeffekt zwischen dem Einzelhandelsangebot und dem südöstlich des Bahnhofs gelegenen Freizeitangebot gesehen.

Zudem wurde Potenzial zur Aufwertung des Drosteparks in der Erhöhung seines Freizeitwertes sowie der Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt über den Von-Ahlefeldt-Stieg gesehen. Weiter wurde die Chance eines zusammenhängendes Grünraumsystems, das die Uferbereiche der Pinnaу mit dem Drostepark und dem Fahlt verknüpft, festgehalten.

Die VU konstatierte, dass die Stärkung der Einzelhandelsfunktion Priorität in der Stadtentwicklung hat. Den Funktionsverlusten sollte entgegengewirkt, eine gezielte Förderung der Innenstadt umgesetzt werden. Entsprechend der funktionalen Mängel wurde festgehalten, dass es im Kernbereich der Stadt einer Stärkung des Einzelhandels sowie einer Beseitigung der Funktionsmängel im Verkehr und einer Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Grün- und Freiräumen zur synergetischen Unterstützung der Einzelhandelsentwicklung bedurfte.

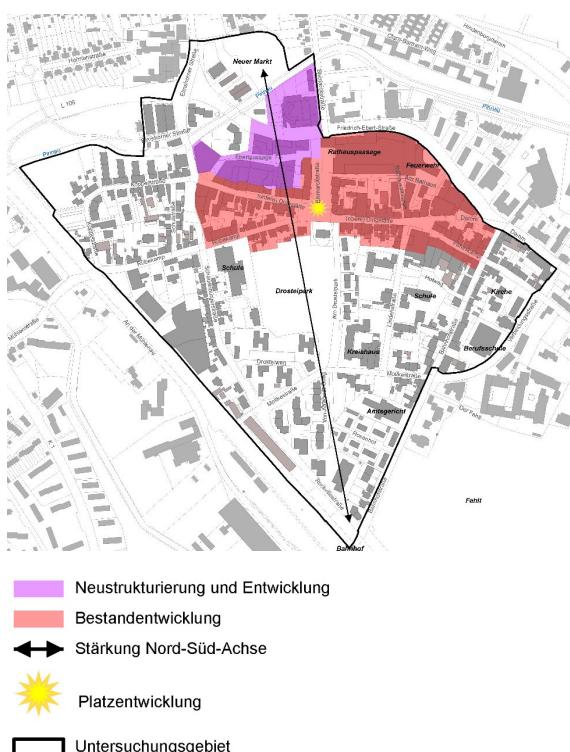


Abbildung 2: Entwicklungsziele (DSK 2012)

Zudem konkretisierte die VU die Leitidee des Innenstadtentwicklungskonzeptes, nachdem **Einkauf und Erholung an einem Ort verknüpft werden** sollte. Es war vorgesehen, die Pinneberger Innenstadt zu einem Einkaufs- und Erholungsort zwischen Drostei und Pinnaу zu revitalisieren und die Ansiedlung von Wohnen und Dienstleistung voranzutreiben.

Zur Umsetzung dienten folgende Schwerpunkte:

- die **Stärkung der bestehenden Einzelhandels- und Gewerbeachse** zwischen Schauenburgerstraße und Bahnhofstraße mit Dingstätte, Fahltkamp und Drostevorplatz durch Aufwertung von Straßenraum und Plätzen und durch gezielte Passagenentwicklung
- der **Ausbau einer identitätsstiftenden Mitte** durch die Ergänzung der Einzelhandels- und Dienstleistungsflächen im Bereich der Ebertpassage sowie eine stadtverträgliche Gestaltung der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Elmshorner Straße und Verbindungsstraße
- eine **Stärkung einer attraktiven Freizeit- und Erholungsachse** zwischen Neuem Markt und Bahnhof mit Pinnaуer, Drostei- bzw. Rathausvorplatz und Drostepark

Aufbauend auf den Ergebnissen der VU wurde die Pinneberger Innenstadt in ein Sanierungsgebiet und ein Stadtumbaugebiet unterteilt (siehe 1.1.1).

Rahmenplan Innenstadt (2013)

Für den Bereich zwischen Drostiplatz, Ebertpassage und Friedrich-Ebert-Straße wurde 2013 durch das Büro Elbberg Stadtplanung ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet, der eine Neuordnung des Bereiches vorsieht. Geplant wurde die Ergänzung von Einzelhandelsflächen durch Neubauten an der Ebertpassage sowie der Bau eines Parkhauses. Zudem sollten die Uferbereiche der Pinna im Innenstadtbereich neugestaltet und dadurch im Stadtraum erlebbarer werden. Der nördlich der Pinna liegende Marktplatz sollte zu einem Festplatz umgestaltet und durch eine Querungsmöglichkeit der Friedrich-Ebert-Straße besser an die Innenstadt angebunden werden. Zudem sieht der Rahmenplan eine Stärkung der Stadtmitte zwischen Drosti und Rathaus vor.

Der Rahmenplan bildet die Grundlage für den Bebauungsplan Nr. 136 „Neues Zentrum“ (siehe Kapitel 2.1).

Im Jahr 2018 wurde der Rahmenplan fortgeschrieben. Mit der Fortschreibung wurden keine Änderungen im grundsätzlichen städtebaulichen Konzept vorgenommen, sondern der Umsetzungsstand dargestellt und erste Detailplanungen aufgenommen (siehe Abbildung 3).



Abbildung 3: Rahmenplan Fortschreibung (Elbberg Stadtplanung, 2018)

Integriertes Entwicklungskonzept (2016)

Mit der Aufstellung des Integrierten Entwicklungskonzepts (IEK) im Jahr 2016 wurden aufbauend auf den Ergebnissen der VU, der formulierten Leitidee und den Entwicklungszielen Maßnahmen als Lösungen für die Missstände entwickelt.

Seitdem wurden insbesondere in der östlichen Innenstadt erste öffentliche und private Maßnahmen wie etwa die Gestaltung einer einheitlichen Fußgängerzone in den Straßen Fahlskamp und (obere) Dingstätte sowie auf dem Lindenplatz umgesetzt. Mit der Umsetzung der ersten (rechtskräftigen) Teilumlegung für die Ebertpassage wurde die Voraussetzung zur Neustrukturierung geschaffen. Die Umgestaltung der Straße Am Rathaus und des nördlichen Drostiplatzes als zentrale Maßnahme konnte im Jahr 2019 abgeschlossen werden. Die Umgestaltung des Drostiparks ist in Planung. Weit fortgeschritten ist die Planung für die Brücke über die Pinna. Der detaillierte Umsetzungsstand der Maßnahmen wird im Kapitel 3 aufgezeigt.

In den Jahren 2019 und 2020 wurden Teilfortschreibungen des IEKs vorgenommen, um die bis dahin eingetretenen Veränderungen aufzuzeigen.

1.2 Methodik

Die Fortschreibung des IEKs baut auf den Ergebnissen der vorbereitenden Untersuchungen (VU) aus dem Jahr 2012 und dem 2016 fertiggestellten IEK auf. Berücksichtigt wurden zudem die Ergebnisse der Fortschreibung des Rahmenplans Innenstadtentwicklung sowie der Teilstudie des IEKs und Änderung des Rahmenplans „Neues Zentrum“ der Jahre 2019 und 2020.

Im Dialog mit der Auftraggeberin und durch eine gemeinsame Begehung des Gebietes wurde der bisherige Sanierungsprozess erfasst und der Umsetzungsstand der Maßnahmen des IEKs dargestellt. Darauf aufbauend fand eine Überprüfung und Ergänzung der bestehenden Potenziale und Probleme statt, die auch aktuelle Gutachten, Konzepte und Untersuchungen für das Gebiet berücksichtigt.

Die Leitidee und Sanierungsziele des IEK 2016 wurden aufgegriffen und auf Aktualität überprüft. Um den aktuellen Anforderungen an zukunftsfähige Innenstädte gerecht werden zu können, wurde ein neues Leitbild mit umfangreichen Zielstellungen für die Pinneberger Innenstadt erarbeitet. Dabei sind auch die Ergebnisse der unterschiedlichen Beteiligungsformate eingeflossen. Bisher noch nicht umgesetzte, aber weiterhin geplante Maßnahmen bilden zusammen mit neu formulierten Handlungsansätzen das Maßnahmenbündel.

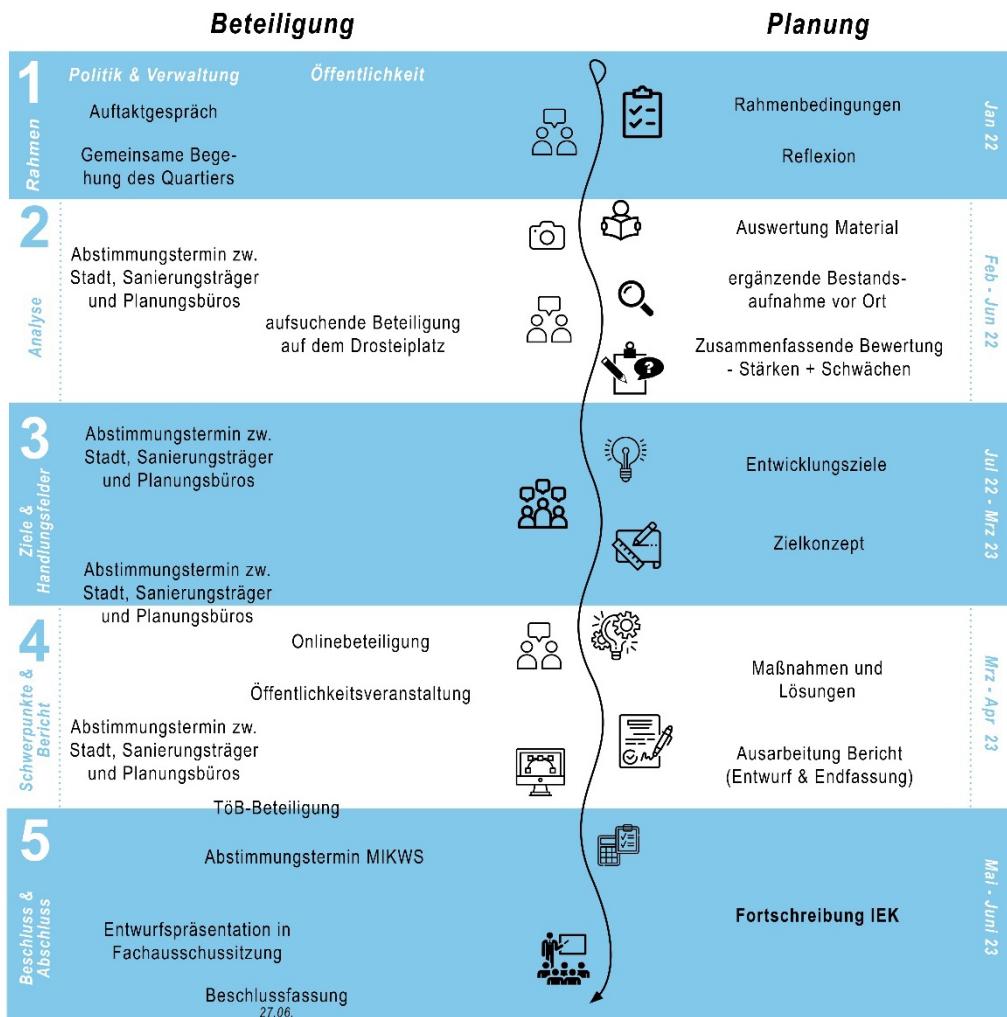


Abbildung 4: Prozessablauf

2 Rahmenbedingungen

2.1 Planungsrechtliche Situation

Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2021 (LEP-VO 2021) ersetzt den Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010. Er bezieht sich auf den Zeitraum 2022 bis 2036.

Pinneberg wird im Landesentwicklungsplan als Mittelzentrum im Verdichtungsraum Hamburg festgelegt und soll die „Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs sicher“ stellen. Des Weiteren werden Mittelzentren als „regionale Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren mit einem breit gefächerten Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen“ beschrieben. Um die Mittelzentren weiterzuentwickeln, sind das bedarfsgerechte Gewerbegebächenangebot und die Verkehrsanbindung zu anderen Mittel- und Oberzentren sowie Hamburg zu stärken. Das Ziel ist zudem, ein umfangreiches Angebot an Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen bereitzustellen zu können.

Pinneberg liegt auf der West-Achse Hamburg - Elmshorn. Siedlungsflächen sollen in bedarfsgerechtem Umfang ausgewiesen werden. Insbesondere in Einzugsbereichen von Bahnhöfen und anderen ÖPNV-Haltepunkten sind neben angemessen verdichteten Wohnflächen auch Flächen für Gewerbe und Dienstleistungen anzubieten.

Zur Stärkung und Weiterentwicklung der Zentren soll zur Verbesserung der Lebensverhältnisse in Städten und Dörfern und zur Stärkung von Stadt- und Ortsteilzentren Maßnahmen der integrierten Stadt- und Dorfentwicklung durchgeführt werden. Insbesondere zentrale Orte sollen Vorsorgestrategien und Konzepte entwickeln, die städtebauliche Anpassungserfordernisse aufgrund demographischer und wirtschaftsstruktureller Veränderungen aufzeigen. Die Konzepte sollen nach Möglichkeit Grundlage für die zukünftig verstärkt erforderlichen interkommunalen Abstimmungen zur Siedlungsentwicklung sein. [...] Städtebauliche Maßnahmen sollen zur Behebung baulicher

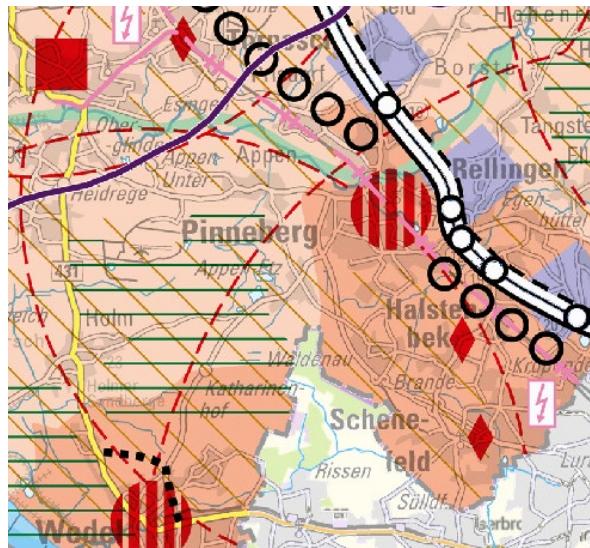


Abbildung 5: Auszug aus der Hauptkarte des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holsteins (2021)

und sozialer Missstände in städtischen Problem- lagen beitragen. Städtebaulichen Funktionsver- lusten soll entgegengewirkt werden.

Regionalplan

Derzeit befinden sich die Regionalpläne in Schleswig – Holstein in der Neuaufstellung. Im Regionalplan I 1998 (Schleswig-Holstein Süd) ist Pinneberg als Mittelzentrum im Verdichtungs- raum Hamburg und als Schwerpunkt auf der Achse Hamburg-Elmshorn festgelegt.

Mittelzentren besitzen laut Regionalplan beson- dere Entwicklungsvoraussetzungen und sollen zur Gesamtentwicklung des Planungsraums bei- tragen. Wesentlich sind in diesem Zusam- menhang die interkommunale Zusammenarbeit mit umliegenden Gemeinden und die Schaffung ei- ner guten Verkehrsanbindung an das Mittelzent- rum. Auf der Achse Hamburg - Elmshorn soll eine Entwicklung der Siedlungsflächen vorangetrie- ben werden.

Den Entwicklungs- und Gestaltungsschwerpunkt bildet in Pinneberg die Innenstadt. Die Bereitstel- lung von Siedlungs- und Gewerbegebächen erfolgt zusammen mit den Nachbarorten Appen, Pris- dorf, Kummerfeld und Borstel-Hohenraden. Die Verkehrsanbindung an regionale und

überregionale Netze soll laut Regionalplan ausgebaut, die Pinneberger Innenstadt verkehrlich entlastet werden. Für den gesamten Verdichtungsraum Hamburg sollen ausreichend Grünzäsuren zur Gliederung der Siedlungskörper, zur Gewährleistung ökologischer Funktionen und zur Naherholung der Bevölkerung bereitgestellt werden.

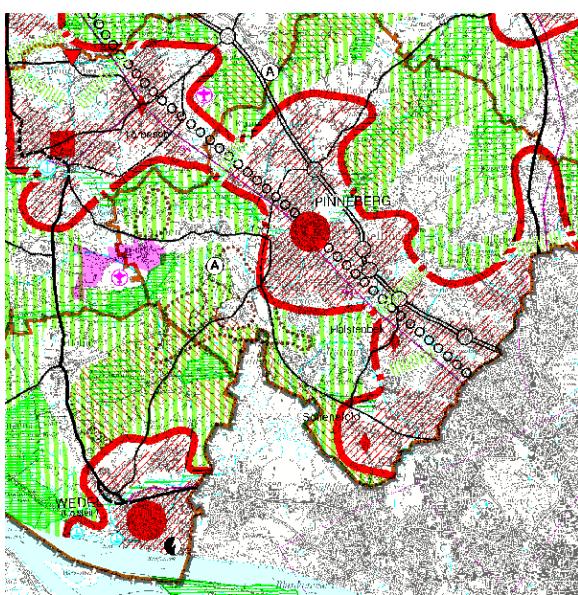


Abbildung 6: Auszug aus der Hauptkarte des Regionalplans I (1998)

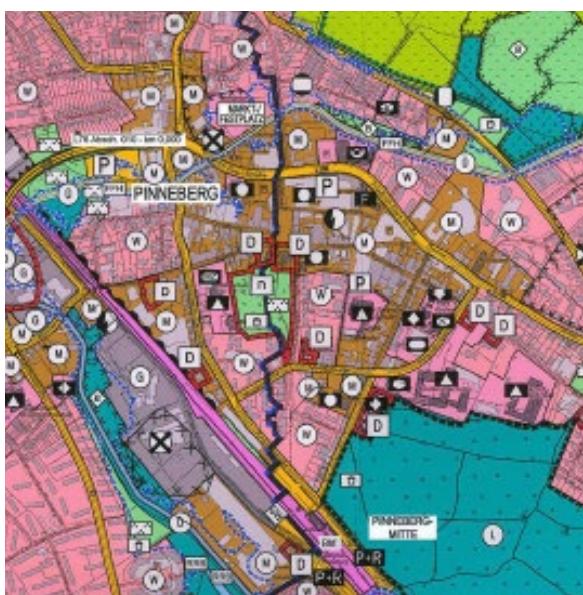


Abbildung 7: Auszug aus dem Flächennutzungsplan (2014)

Flächennutzungsplan

Der Pinneberger Innenstadtbereich ist heterogen strukturiert. Der Flächennutzungsplan sieht hauptsächlich gemischte Bauflächen vor, die sich u.a. im Bereich des Drostiplatzes und der Fußgängerzonen befinden. Der überwiegende südliche Bereich ist mit Ausnahme des Mischgebietes im Bereich des ehemaligen Kreishauses und entlang der Bahnhofstraße als Wohnbaufläche gekennzeichnet. Gemeinbedarfsflächen befinden sich im Bereich der Rübekampschule, der Johannes-Brahms-Schule und des Marktplatzes. Der Drostipark ist als Grünfläche gekennzeichnet.

Bebauungspläne und Satzungen

Für das Gebiet der IEK-Fortschreibung bestehen die in der Abbildung 8 dargestellten rechtskräftigen Bebauungspläne sowie eine Erhaltungssatzung für den Bereich der Koppelstraße.

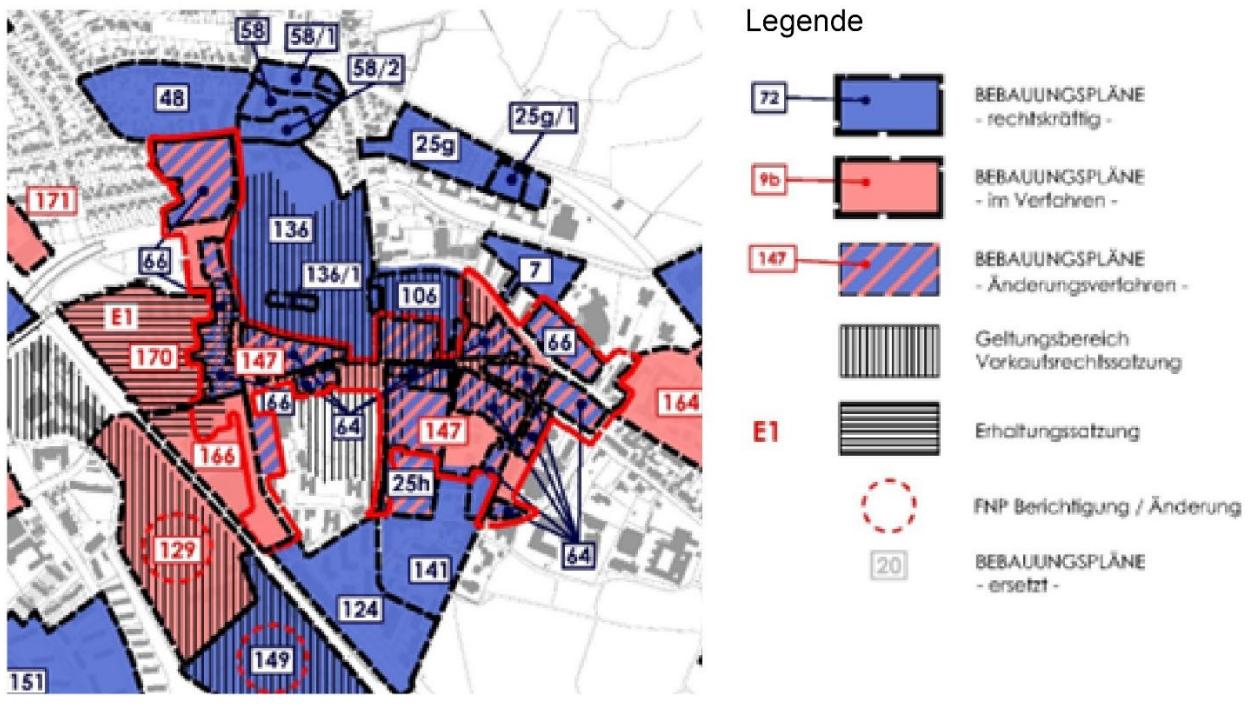
Der **Bebauungsplan Nr. 136** hat die Entwicklung des zentralen Bereiches der Pinneberger Innenstadt über die Ansiedlung von Einzelhandel, die Aufhebung der Barrierewirkung der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Marktplatz und Innenstadt sowie die Stärkung des Bereiches der (unteren) Dingstätte zum Ziel. Mittlerweile ist die 1. Änderung des Bebauungsplans rechtskräftig, die der Neuanordnung der Parkplätze und Stellplätze zur Aufnahme des ruhenden Verkehrs im Bereich der Ebertpassage dient.

Für den Bereich der Koppelstraße soll der **Bebauungsplan Nr. 170** aufgestellt werden, in den die Zielsetzungen und Vorgaben der Erhaltungssatzung nach Überprüfung integriert werden sollen. Der Bebauungsplan soll die planungsrechtliche Grundlage für den Erhalt und die Weiterentwicklung eines urbanen, gemischt genutzten Stadtbereichs für Gewerbe und Wohnen bilden (siehe Kapitel 8.3).

Für den Bereich zwischen Rübekamp, Schauenburgerstraße und Bahnlinie soll der **Bebauungsplan Nr. 166** aufgestellt werden. Nach Aufgabe der Tätigkeit des dort zuvor befindlichen Gewerbebetriebs soll die städtebauliche Neuordnung des Areals zu einem urbanen, gemischt

genutzten Stadtquartier für Gewerbeansiedlung und Wohnen vorbereitet werden (siehe Kapitel 8.3).

Teilflächen des künftigen **Bebauungsplan Nr. 166** sollen mit dem noch nicht rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 147 überplant werden. Mit der Aufstellung werden darüber hinaus die rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 64, Nr. 66 sowie Nr. 25 h überplant.



2.2 Städtische Planungen und Konzepte

Radverkehrskonzept für den Kreis Pinneberg (2020)

Im Auftrag des Kreises Pinneberg wurde im Jahr 2020 vom Planungsbüro ARGUS Stadt und Verkehr das Radverkehrskonzept für den Kreis Pinneberg erarbeitet. Im Innenstadtgebiet wurde die Friedrich-Ebert-Straße mit höchstem Handlungsbedarf identifiziert. Insbesondere der bauliche Zustand wird als schlecht eingeschätzt. Abgesehen vom bereits sanierten Teilabschnitt weist der baulich getrennte Radweg Unebenheiten auf und ist aufgrund des Bodenmaterials nicht als solcher erkennbar.

Einzelhandelsgutachten (2021)

In dem durch die CIMA im Auftrag der Stadt erstellten Einzelhandelsgutachten wird die Innenstadt für alle nahversorgungsrelevanten Sortimente und innenstadtypischen Angebote sowie für viele Dienstleistungsangebote als wichtigster Versorgungsstandort für das gesamte Stadtgebiet Pinnebergs benannt. Eine Erweiterung der Angebote wird sowohl bei den Waren des periodischen/ nahversorgungsrelevanten als auch des aperiodischen Bedarfs befürwortet.

Das vorhandene Gastronomie- und Kulturangebot wird sowohl quantitativ als auch qualitativ als gut bewertet. Gleichwohl wurde als Ergebnis der im Prozess durchgeföhrten Befragung aufgezeigt, dass die Pinneberger Innenstadt vor allem mit negativen Assoziationen belegt ist. Dies betrifft die unattraktive Gestaltung, fehlende Angebotsvielfalt und eine schlechte Parksituation.

Insgesamt wurde festgehalten, dass die erzielbaren Synergieeffekte aus dem angebotenen Nutzungsmix in der Innenstadt bisher noch nicht ausgeschöpft werden. Da der Erlebniswert des Funktionsmixes künftig noch wichtiger wird, um die Innenstadt als einen lebendigen Treffpunkt der Stadtgesellschaft zu sichern und weiterzuentwickeln, besteht Handlungsbedarf bspw. bzgl. der

Angebote im öffentlichen Raum von Veranstaltungen.

Als grundsätzliche Leitlinien für die weitere Entwicklung wurde definiert, dass die Innenstadt Entwicklungsriorität genießt und sich Einzelhandel mit zentrenrelevantem Kernsortiment (Nahrung und Genussmittel, Drogerieartikel, Apothekenwaren, Blumen und Zeitschriften) auf den zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt konzentrieren soll.

Innenstadtprogramm (2021)

Die Stadt Pinneberg hat im Juli 2021 die Förderzusage zum Programm zur Förderung der Innenstadtentwicklung und der Stadt- und Ortszentren (Innenstadtprogramm) des Ministeriums für Innenes, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung (MILIG) erhalten. Die finanziellen Mittel sind zweckgebunden und wurden für die im Antrag formulierten Maßnahmenideen bewilligt. Der Bewilligungszeitraum der Gesamtmaßnahme beginnt mit dem 02.07.2021 und endet am 31.12.2024. Der Bewilligungszeitraum der Einzelmaßnahmen umfasst jeweils zwei Jahre.

Die Förderung bildet die Grundlage für eine zeitnahe Belebung der Innenstadt, eine Stärkung vorhandener Nutzungen und der Etablierung neuer Nutzungen (siehe Kapitel 8.3.2). Damit grenzen sich die Maßnahmen deutlich von denen der Städtebauförderung ab, die auf eine nachhaltige, dauerhafte und grundlegende bauliche und gestalterische Erneuerung und Sanierung abziehen.

Aufgrund der zeitlichen und teilweise inhaltlichen Überschneidung des Innenstadtprogramms mit der IEK-Fortschreibung wurde mit dem Tag der Innenstadt (siehe 4.3) ein gemeinsames Beteiligungsformat im Prozessverlauf durchgeföhr. Bürger*innen wurden gebündelt über die verschiedenen Entwicklungen in der Innenstadt informiert.

2.3 Strategische Ziele 2022

Die Ratsversammlung der Stadt Pinneberg hat im Jahr 2007 strategische Ziele für die Gesamtstadt festgelegt. Diese wurden - begleitet durch eine Arbeitsgruppe aus Vertreter*innen der Fraktionen - im Jahr 2022 überarbeitet. Folgende vier Themenfelder haben sich als Schwerpunkte herausgestellt:

- soziale Infrastruktur,
- Wirtschaft und Finanzen,
- Nachhaltigkeit und Umwelt
- Mobilität

Die Themen Digitalisierung, Integration und Gleichstellung sollen grundsätzlich bei allen Maßnahmen berücksichtigt werden.

Für die Schwerpunktbereiche wurden folgende Ziele erarbeitet:

Soziale Infrastruktur

- Bereitstellung der notwendigen sozialen Infrastruktur und der Erhalt bestehender Einrichtungen
- Schaffung von Orten, denen die Menschen gern zusammenkommen
- Schaffung von angenehmer Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Schaffung von ausreichender Menge sozialem Wohnungsbau (bei Neubauten: 1/3 geförderter Wohnungsbau, entsprechender Anteil an seniorengerechten Wohnungen)
- Sicherung des Schulsportes, Grundversorgung für Sport und körperliche Bewegung
- Erhalt bestehender Bildungsangebote und Schaffung von chancen- und bedarfsgerechtem Angebot in Kindertagesstätten, Schulen und sonstigen Bildungseinrichtungen
- Berücksichtigung der Belange der unterschiedlichen Altersgruppen bei der Infrastruktur
- Bedarfsgerechtes Vorhalten öffentlicher Angebote für die junge Generation aber auch für Senioren
- Stärkung der Aufenthaltsqualität für alle Altersgruppen

- Erhalt und Stärkung der lebendigen Kulturlandschaft

Nachhaltigkeit und Umwelt

- Klimaneutralität 2035
- Entwicklung eines Konzeptes für den Umgang mit den Auswirkungen der Klimaveränderungen (unter Berücksichtigung CO2-neutraler Mobilität, Wärmestrategie ohne fossile Brennstoffe und Auswirkungen durch extreme Wetterbedingungen)
- Ausbau der Begrünung der Stadt und Elemente von Green City (insb. Baumschutz, Artenvielfalt und Vermeidung von Flächenversiegelung)
- Weiterhin verfolgt werden sollen bestehende Ziele und Maßnahmen zur Energieeinsparung und zum Klimaschutz
- Papierlose (Selbst-)Verwaltung

Mobilität

- Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer*innen
- Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel/träger
- Barrierearme Gestaltung bei Straßenquerungen (insb. bei Übergängen von Gehwegen zu Straßen)
- Verbesserung von Fuß- und Radwegen für alle Altersgruppen
- wenn möglich, bauliche Trennung unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer*innen
- Umsetzung Beschlüsse zum Radverkehr
- Verlagerung des Radverkehrs auf die Velorouten
- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen (insb. ältere Menschen und Kinder)
- Optimale Verkehrsführung des Autoverkehrs zur Reduzierung von Emissionen und Lärm
- Befreiung der Innenstadt vom LKW-Durchgangsverkehr
- Takterhöhung des ÖPNVs

- Verbesserte Anbindung von Einrichtungen und Gewerbegebieten
- Innovative Mobilitätskonzepte
- Verbesserung der Leitsysteme für ruhenden und fließenden Verkehr
- Entschärfung des Parkens im Bereich Bahnhof und in Wohngebieten

Wirtschaft und Finanzen

- ausgeglichener Haushalt: Schuldenlast für Kredite und Reduzierung bestehender Schulden
- realistische Finanzplanung und Vermeidung haushaltsloser Zeiten
- Reduzierung der freiwilligen Ausgaben, jedoch sollte diese im Einklang mit den strategischen Zielen stehen
- bedarfsgerechte, zukunftsorientierte und nachhaltige Wirtschaftspolitik bzw. Politik der Ansiedlungen von Unternehmen mit fiskalischem Fokus zur Stärkung der kommunalen Handlungsfähigkeit
- Verbesserung der Einnahmen aus der Gewerbesteuer durch Ansiedlung neuer Unternehmen und Revitalisierung brachliegender Gewerbeflächen sowie Reaktivierung ungenutzter Gewerbeimmobilien (im Einklang mit Flächenversiegelung)
- guter Mix aus Handwerksbetrieben in der Stadt
- Einwerben eines hohen Maßes an Drittmiteln

3 Stand der Umsetzung

3.1 Maßnahmen der Städtebauförderung

Die im Folgenden erläuterten Maßnahmen sind im Plan Umsetzungsstand auf Seite 24/25 räumlich verortet.

Neugestaltung Fahltskamp, Lindenplatz, (Obere) Dingstätte

Als erste Maßnahmen der Innenstadtsanierung wurden in den Jahren zwischen 2009 und 2015 die Bereiche Fahltskamp, Lindenplatz und (obere) Dingstätte durch ein einheitliches Gestaltungskonzept neugestaltet. Die Maßnahmen Fahltskamp und Lindenplatz sind als Impulsprojekte umgesetzt worden.

Beginnend mit der Umgestaltung des Fahltskamps im Jahr 2009 wurden die Straßenoberflächen erneuert und Stadtmobiliar durch Sitzgelegenheiten wie Hockerbänke und Sitzpoller sowie Beleuchtungselemente ergänzt.

Die Umgestaltung des Lindenplatzes im Jahr 2011 umfasste neben der Erneuerung der Straßenoberfläche die Einrahmung der bestehenden Linde durch Steinquader. Das Gehölz wurde so geschützt und in das Platzgefüge integriert. Zur Überbrückung des Höhenunterschiedes wurden Treppenstufen mit entsprechenden Handläufen ergänzt. Beleuchtungselemente dienen zum einen der Verkehrssicherheit (Wandeinbauleuchten neben der Treppenanlage) und der Inszenierung des Platzes (Bodeneinbauleuchten, die die Linde anstrahlen).

Das Gestaltungskonzept der Straßenoberfläche und Ausstattungselemente wurde 2015 auch im Bereich der (oberen) Dingstätte genutzt, sodass ein einheitliches Gesamtbild entstand.

Mit der Umgestaltung der Bereiche Fahltskamp, Lindenplatz und (obere) Dingstätte wurde neben der Aufwertung des Stadtbildes auch die Verweilqualität verbessert. Das neue Stadtmobiliar lädt zum Aufenthalt ein. Eine längere Verweildauer von Besucher*innen in diesen Bereichen hat auf die übrigen Nutzungen der Innenstadt

Synergieeffekte. Die neue Pflasterung schafft eine barrierefreie Wegeführung und stellt somit die Zugänglichkeit für alle Bevölkerungsgruppen sicher. Die attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume im wohnungsnahen Umfeld stärkt zudem die Innenstadt als Wohnstandort.

Umbau Friedrich-Ebert-Straße zwischen Drosteiplatz und Pinnaу

Als Hauptverkehrsverbindung ist die Friedrich-Ebert-Straße sowohl vom MIV als auch LKW-Verkehr stark befahren und bildet dadurch eine Barriere im Stadtraum, die sich insbesondere im Übergang von Innenstadt zu den nördlich angrenzenden Gebieten und Angeboten zeigte. Die Querung für den Fuß- und Radverkehr war erschwert und die Barrierefreiheit aufgrund der Oberflächengestaltung eingeschränkt. Aufgrund der Fertigstellung des Nahversorgers nördlich der Friedrich-Ebert-Straße sowie des Parkhauses in der Ebertpassage wurde eine Neuordnung notwendig.

Im Jahr 2014/2015 erfolgte die Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße im Bereich zwischen Drosteiplatz und Pinnaу. Diese umfasste die Installation einer lichtsignalisierten Querungsmöglichkeit vom Parkplatz des nördlich gelegenen Nahversorgers zum Drosteiplatz und die Erneuerung der Oberfläche der Fuß- und Radwege. Der Straßenraum wurde durch eine begrünte Mittelinsel und neue Abbiegespuren zum Nahversorger und zum Parkhaus der Ebertpassage neu geordnet.

Die Barrierefunktion der Friedrich-Ebert-Straße konnte durch die Einrichtung der Querungshilfe funktional und durch die Mittelinsel visuell gemindert werden. Die Erneuerung der Oberflächengestaltung für den Fuß- und Radverkehr führt zu einer erhöhten Nutzbarkeit, schafft Barrierefreiheit in diesem Bereich und sichert so die Teilnahmemöglichkeit unterschiedlichster Nutzergruppen. Die veränderte Abbiegesituation für den fließenden Verkehr erleichtert den Verkehrsfluss und reduziert den Rückstau. Insgesamt konnte durch die Umsetzung der Maßnahme die Zugänglichkeit und Sichtbarkeit des Innenstadteingangs am

nördlichen Drostiplatz erhöht werden. Die Maßnahme trägt somit zur Erreichung des Sanierungsziels „*Ausbau einer identitätsstiftenden Mitte durch die Ergänzung der Einzelhandels- und Dienstleistungsflächen im Bereich der Ebertpassage sowie eine stadtverträgliche Gestaltung der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Elmshorner Straße und Verbindungsstraße*“ bei.

Abgrabungsfläche Hochwasserstauraum Pinnau

Die Pinnau bildet im Rahmen der Natura 2000 ein Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet). Die Neubebauung der Ebertpassage, die im Bebauungsplan Nr. 136 verankert ist, bedingt einen Stauraumverlust im Überschwemmungsgebiet des Flusses. Eine hierzu notwendige Abgrabungsfläche wurde im Jahr 2020 zwischen Marktplatz und Pinnau fertiggestellt. Durch abwechselnde Uferneigungen und Bepflanzungen weist die Fläche im ursprünglichen Auenstandort eine naturnahe Gestaltung auf. Die ca. 55 m x 15 m große Fläche bildet einen Stauraum von 650 m³, der bei Hochwasser zusätzlich zur Verfügung steht. Ein Zaun grenzt den Marktplatz von der Abgrabungsfläche ab.

Als Voraussetzung zur Neugestaltung der Ebertpassage trägt die Ausgleichsfläche zur Umsetzung des ursprünglichen Sanierungsziels „*Ausbau einer identitätsstiftenden Mitte durch die Ergänzung der Einzelhandels- und Dienstleistungsflächen im Bereich der Ebertpassage sowie eine stadtverträgliche Gestaltung der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Elmshorner Straße und Verbindungsstraße*“ bei. Zusätzlich trägt die Umsetzung der Maßnahme im Sinne des Hochwasserschutzes zur Klimafolgenanpassung vor Ort bei. Der Uferbereich der Pinnau bildet durch die naturnahe Gestaltung der Ausgleichsfläche darüber hinaus Lebensraum für Pflanzen und Tiere.



Abbildung 9: Friedrich-Ebert-Straße (Blick Richtung Westen)



Abbildung 10: Friedrich-Ebert-Straße (Blick Richtung Osten)



Abbildung 11: Vor der Gestaltung der Abgrabungsfläche (Quelle IEK 2016)



Abbildung 12: Abgrabungsfläche (2022)

Neugestaltung Straße Am Rathaus

Vor der Umgestaltung war die Straße Am Rathaus nur aus der Richtung Bismarckstraße aus befahrbar. Die Zufahrt zur Friedrich-Ebert-Straße erfolgte über die Bismarckstraße. Insbesondere der hohe Parksuchverkehr und die störenden Kreuzungspunkte zwischen MIV, Rad- und Fußverkehr schränkten die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich ein.

Die Straße Am Rathaus wurde im Jahr 2018 so umgestaltet, dass ein Zweirichtungsverkehr möglich und damit die Zufahrt zur Friedrich-Ebert-Straße über die Bismarckstraße nicht mehr notwendig ist. Der Parksuchverkehr konnte dadurch reduziert und die Konfliktsituationen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern verringert werden.

Die Umgestaltung der Straße Am Rathaus bildete die Voraussetzung zur Umgestaltung des nördlichen Drostiplatzes. Sie trägt somit zur Aufwertung dieses Eingangs in die Innenstadt und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich bei.

Umgestaltung nördlicher Drostiplatz

Vor der Umgestaltung war der nördliche Drostiplatz vom Durchgangsverkehr der Bismarckstraße beeinträchtigt und die Aufenthaltsqualität durch die unattraktive Gestaltung deutlich eingeschränkt. Die Nutzbarkeit für den Wochenmarkt an Samstagen war aufgrund der nicht funktional angeordneten Möblierung nicht gegeben.

Der nördliche Drostiplatz wurde durch den Rückbau der Bismarckstraße vom Autoverkehr befreit und als Fußgängerzone umgestaltet. Neue Sitzmöbeln und Leuchtstehlen wurden installiert und zonieren den Platz. Die Oberflächengestaltung wurde auf die Materialien der zuvor bereits umgestalteten (oberen) Dingstätte und Fahltskamp angepasst. Dabei konnte der vorhandene Baumbestand weitestgehend erhalten werden. Die notwendige Infrastruktur für Marktstände wurde eingebaut, sodass die Nutzbarkeit für den Wochenmarkt an allen Markttagen gegeben ist. Der Markt findet mittlerweile

regelmäßig auch an Samstagen auf dem Drostiplatz statt. Die Maßnahme wurde 2019 fertiggestellt.

Durch die Umgestaltung wurde das Erscheinungsbild des Platzes aufgewertet und seine Funktion als nördlicher Eingangsbereich in die Innenstadt gestärkt. Die Verwendung eines einheitlichen Pflasters in der Fußgängerzone und auf dem Platz schafft ein einheitliches Gesamtbild. Die gesteigerte Aufenthaltsqualität des Platzes führt zu einer stärkeren Belebung des zentralen Bereiches der Innenstadt. Dies zeigt sich insbesondere an Markttagen. Somit trägt die Umsetzung der Maßnahme zur Erreichung der Sanierungsziele „*„Stärkung der bestehenden Einzelhandels- und Gewerbeachse zwischen Schauenburgerstraße und Bahnhofstraße mit Dingstätte, Fahltskamp und Drostiplatz durch Aufwertung von Straßenraum und Plätzen und durch gezielte Passagenentwicklung“* und „*„Stärkung einer attraktiven Freizeit- und Erholungsachse zwischen Neuem Markt und Bahnhof mit Drostei- bzw. Rathausvorplatz und Drostipark“* bei.



Abbildung 13: Nördlicher Drostiplatz vor der Umgestaltung (Quelle IEK 2016)



Abbildung 14: Nördlicher Drostiplatz nach der Umgestaltung (2023)

Ebertpassage

Eine umfassende Maßnahme der Innenstadtsanierung betrifft die Ebertpassage, die neu geordnet und weiterentwickelt werden soll.

Voraussetzung für die Umgestaltung ist eine Neuordnung der Grundstücksverhältnisse mittels amtlichen Umlegungsverfahren gem. §§ 45 ff BauGB. Ziel dessen ist die Umstrukturierung der Eigentumsverhältnisse, so dass für die bauliche und sonstige Nutzung zweckmäßig gestaltete und fertig vermessene Grundstücke entstehen. Im Bereich zwischen Volksbank bis zum Parkplatz ist die erste Teilumlegung im Jahr 2021 erfolgt. Die zweite Teilumlegung im Westen steht noch aus. Geplant ist die Rechtswirksamkeit des Umlegungsplans für das Jahr 2023 (siehe Kapitel 8.2).

Ergänzende Neubauten von Wohn- und Geschäftsgebäuden sollen das Nutzungsangebot der Innenstadt in diesem Bereich sinnvoll erweitern und Anziehungspunkte bieten. An der Ecke Friedrich-Ebert-Straße/nördlicher Drosteplatz wurde dazu 2019 bereits ein Neubau fertiggestellt. Im Westen sind weiterhin Wohnbauten geplant.

Ziel der Planung aus dem Jahr 2016 war es möglichst viele ebenerdige Parkplätze in einem stadtgestalterisch hochwertigen Straßenraum zu schaffen. Dies würde jedoch zu überwiegend versiegelter Fläche im öffentlichen Raum führen. Vor dem Hintergrund der Veränderungen des Klimas und den damit einhergehenden Auswirkungen auf die Stadtlandschaft und die Lebensqualität von Bewohner*innen – insbesondere in stark versiegelten Innenstadtbereichen – wird die Planung für die Ebertpassage erneut überarbeitet. Ziel ist eine Anpassung an die Klimafolgen sowie die Schaffung von Flächen für den Aufenthalt der Besucherinnen und Besucher sowie für Bewohner*innen der Innenstadt (siehe Kapitel 8.2).

Drostepark

Für die Umgestaltung des Drosteparks wurde durch das Büro WES Landschaftsarchitektur im Jahr 2020 ein Vorentwurf ausgearbeitet, der die

Ausweisung des Parks als Kulturdenkmal berücksichtigt und eine Aufnahme der barocken Strukturen vorschlägt. Zudem sieht er eine Stärkung der historischen Achse zwischen Bahnhof und Drostei über den Drostepark vor.

Auf Grundlage des Vorentwurfs fand in der Zeit vom 21. März bis zum 01. Mai 2022 eine Online-Beteiligung der Öffentlichkeit statt. Mittels digitalen Fragebogen und der Möglichkeit der Kommentierung einer interaktiven Karte wurden Anregungen von Bürger*innen gesammelt. Zudem bestand die Möglichkeit, den Fragebogen analog auszufüllen und die interaktive Karte auf Papier im Rathaus zu kommentieren.

Insgesamt haben rund 580 Personen an der Beteiligung teilgenommen. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Entwurf eher abgelehnt oder neutral gesehen wird bzw. wenig Zustimmung erhalten hat. Der Park wird meist als Durchgangs- und weniger als Verweilort genutzt. Häufig wird er zum Spazierengehen und zur Erholung genutzt, hier insbesondere durch Nutzung des Spielplatzes und zur Bewegung. Die geplante Verkehrsberuhigung der Straße Am Drostepark wird zur Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs befürwortet. Veranstaltungen sind ein wichtiger Anziehungspunkt im Drostepark, die es zu erhalten und auszubauen gilt. In dieser Hinsicht wird jedoch die neue Flächenaufteilung kritisch gesehen. Die grundsätzliche Entwurfsidee der Aufnahme der ursprünglichen Grundstruktur ist umstritten. Es bestehen Befürchtungen bzgl. eines zu hohen Versiegelungsgrades und der Abholzung des Baumbestandes. Die Wegeverbindung und Sichtachsen werden positiv bewertet. Generationsübergreifende Bewegungs- und Erholungsbereiche sowie Spielbereiche sollten diverse Nutzungen ermöglichen, auch Aufenthaltsmöglichkeiten bieten und zeitgemäß gestaltet sein. Wasser wird als wichtiges gestalterisches Element angesehen, jedoch wird sich eher für die Sanierung der vorhandenen Teichanlage ausgesprochen anstelle einer Neuanlage. Kritisch wird der befürchtete hohe Pflegeaufwand gesehen (BIG Städtebau GmbH 2022).

Die Ergebnisse der Beteiligung werden, soweit möglich, nach einer Auswertung mit der Denkmalpflege und dem Landschaftsplanungsbüro in die Überarbeitung des Entwurfes integriert.

Neuanlage Fußweg über die Pinna

Die aufgewertete Verbindung für den Fuß- und Radverkehr durch die Umgestaltung eines Teilbereichs der Friedrich-Ebert-Straße verknüpft den Drostiplatz und die Ebertpassage mit dem Nahversorger. Für die nördlich der Pinna liegenden Wohngebiete und Nutzungsangebote wie den ehemaligen Marktplatz fehlt die direkte Anbindung an die innerstädtischen Angebote jedoch bisher.

Im IEK 2016 wurde eine Wegeverbindung vom Parkplatz des Vollsortimenters zum nördlich gelegenen „Marktplatz“ vorgeschlagen. Die Planung der Brücke, die vorrangig dem Fußverkehr dienen, jedoch auch für Radfahrende nutzbar sein soll, wurde seitdem weiterverfolgt. Der Planungsstand ist weit fortgeschritten (siehe 8.2).

3.2 Maßnahmen außerhalb der Städtebauförderung

Umgestaltung Bahnhofsumfeld

Die Umgestaltung des Bahnhofes betrifft zahlreiche Maßnahmen, die sowohl durch die Stadt als auch durch die Deutsche Bahn AG umgesetzt werden. Mit dem barrierefreien Ausbau der Verkehrsstation, der Park and Ride-Anlage und dem neuen Busbahnhof sind ab 2016 bereits einige Maßnahmen fertiggestellt worden.

Als ein erster Schritt wurde der barrierefreie Ausbau der Verkehrsstation fertiggestellt. Bahnsteige wurden erneuert, in der Höhe angepasst und mit taktilem Leitsystemen ausgestattet sowie eine Personenunterführung gebaut. Darauf folgte 2016 die Fertigstellung der Park and Ride-Anlage auf der Nordseite des Bahnhofs.

Östlich des Empfangsgebäudes entstand in den Jahren darauf der neue Busbahnhof (siehe Abbildung 15) mit überdachtem Wartebereich und acht Halteplätzen. Digitale Anzeigetafeln und

eine aktualisierte Fahrgastinformationsanzeige erweitern das Serviceangebot. In die Gestaltung des Stadtmobiliars wurden Bäume und in die Überdachung Lichtelemente integriert.

Neben den bereits fertiggestellten Maßnahmen wird aktuell der Bahnhofsvorplatz zu einem großzügigen Platz für Fußgänger*innen umgebaut. Ergänzt werden soll das Angebot durch ein Fahrradparkhaus mit 1.000 Radabstellmöglichkeiten.

Auch der Vorplatz auf der Südseite des Bahnhofs wird neugestaltet. Zusätzlich sollen auch hier überdachte Fahrradabstellplätze entstehen.

Als nächster Schritt wird das denkmalgeschützte Empfangsgebäude saniert, dessen Fassade nach historischem Vorbild wiederhergestellt werden soll. Neben weiteren Erneuerungsmaßnahmen (Dach, Türen, Beleuchtung) am Gebäude sollen die Wartehalle neugestaltet und die Pavillons neu errichtet werden.

Neben den Maßnahmen im direkten Bahnhofsumfeld wird das daran angrenzende ehemalige Werksgelände (Ilio-Werke) zu einem Wohn- und Gewerbegebiet entwickelt.

Der Bahnhof bildet einen wichtigen Eingangsbe- reich in die Innenstadt, insbesondere für Besucher*innen und Pendler*innen, die mit der Bahn anreisen. Die optimierte Umsteigesituation verbessert die Erreichbarkeit der Innenstadt. Mit der Neugestaltung des Park and Ride-Angebotes und der Erweiterung von Fahrradabstellmöglichkeiten wird der Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen erleichtert und gefördert. Gleichzeitig tragen diese Maßnahmen wie auch die Entwicklung des ehemaligen Werksgeländes südlich des Bahnhofs zur Stärkung des Wohnstandortes Pinneberg bei.



Abbildung 15: Busbahnhof (2022)



Abbildung 16: Neuapostolische Kirche (2022)

Private Baumaßnahmen

Nördlich der Friedrich-Ebert-Straße ist im Jahr 2021 auf dem Grundstück der ehemaligen alten Kirche der Neubau der Neuapostolischen Kirche entstanden (siehe Abbildung 16).

Nach dem Wegzug der Kreisverwaltung im Jahr 2011 und dem jahrelangen Leerstand des stadt-bildprägenden, neungeschossigen Gebäudes wurde mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 141 die Umnutzung des Geländes zu Wohnzwecken vorbereitet. Im Jahr 2022 entstand durch den Umbau eines Gebäudes und den Neubauten von vier Gebäuden (siehe Abbildung 17 und Abbildung 18) ein neues Wohnquartier mit 119 Wohneinheiten. 40% der Wohneinheiten sind öffentlich gefördert.

Im Zuge der Umgestaltung der Ebertpassage entstand an der Ecke Friedrich-Ebert-Straße / nördlicher Drostiplatz ein fünfgeschossiger Neubau (siehe Abbildung 19). Das Nutzungsangebot der Innenstadt wird in diesem Bereich u.a. durch eine Bäckerei, eine Drogerie und Büroeinheiten ergänzt. Westlich daran angrenzend entstand ein Parkhaus mit ca. 225 Stellplätzen. Die Neubauten wurden 2019 fertiggestellt.

Auf dem Gelände der ehemaligen Kreissparkasse ist 2018 ein Büro- und Geschäftsgebäude entstanden. Im Erdgeschoss befindet sich ein Edeka-Center, im Obergeschoss Büros und Praxen.



Abbildung 17: Neubau und Bestandsbau ehemaliges Kreishausgelände (Blick aus Straße Am Drostiplatz)

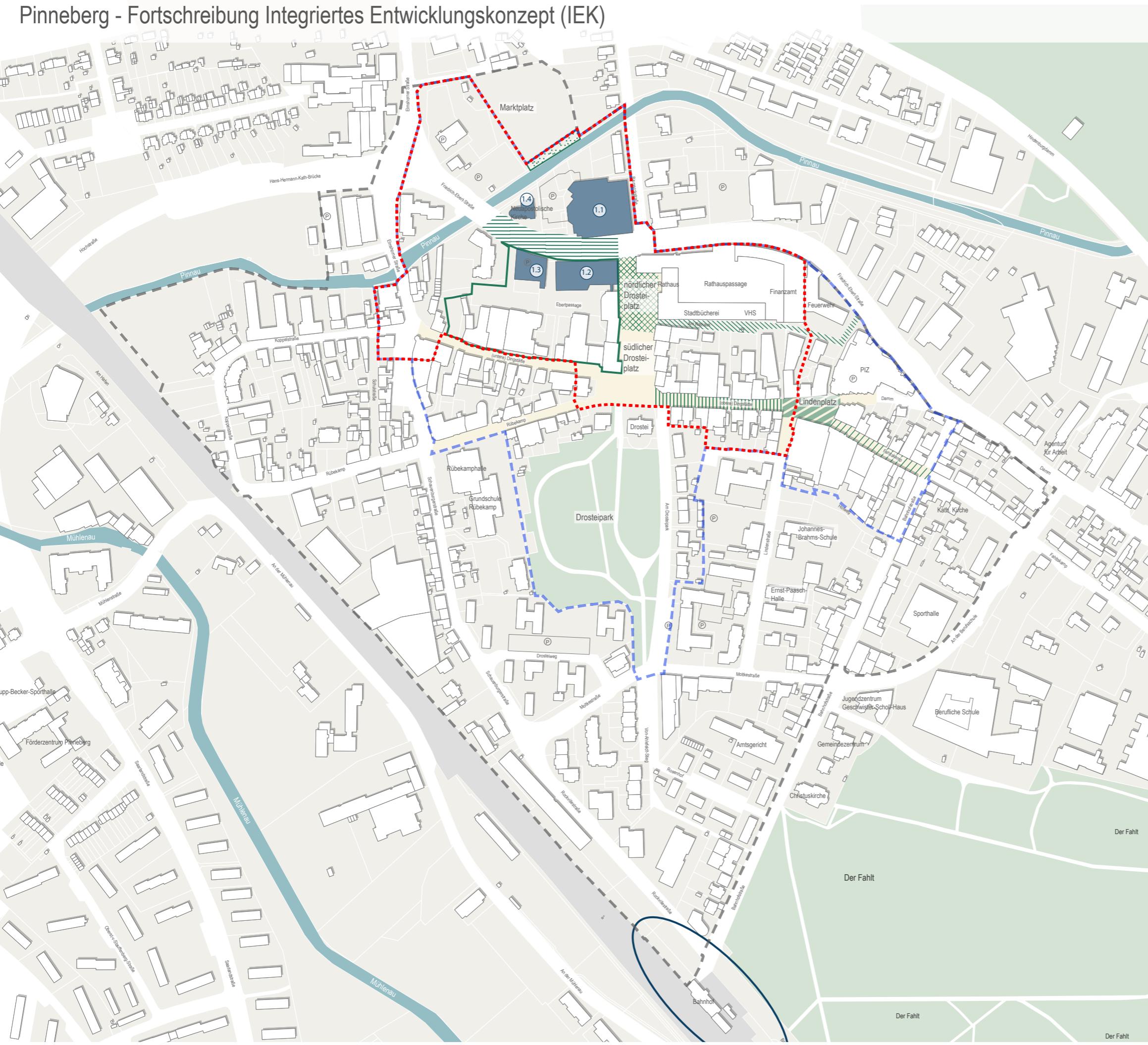


Abbildung 18: Neubau ehemaliges Kreishausgelände (Blick aus der Lindenstraße)



Abbildung 19: Neubau Bürogebäude Volksbank (nördlicher Drostiplatz)

Pinneberg - Fortschreibung Integriertes Entwicklungskonzept (IEK)



Stand der Umsetzung

Legende

- Abgrenzung Sanierungsgebiet
- Abgrenzung Stadtumbaugebiet
- Abgrenzung Untersuchungsgebiet IEK-Fortschreibung

Bestand

- Gebäude
- Öffentliche Grünflächen / Wege
- Wasserflächen
- Straßen
- Fußgängerzone

Maßnahmen der Städtebauförderung

- Umgestaltung Faltskamp (2009)
- Umgestaltung Lindenplatz (2011)
- Umbau Friedrich-Ebert-Straße (2014/2015)
- Umgestaltung obere Dingstätte (2015)
- Neugestaltung Straße Am Rathaus (2018)
- Umgestaltung nördlicher Drostelplatz (2019)
- Abgrabungsfläche Hochwasserstauraum Pinneau (2020)
- Umliegung Ebertpassage, 1. Teilumlegung

öffentliche Maßnahmen

- Umgestaltung Bahnhofsumfeld

private Maßnahmen

- Neubauten
 - Nahversorger (1.1)
 - Bürogebäude Volksbank (1.2)
 - Parkhaus (1.3)
 - Neuapostolische Kirche (1.4)

4 Beteiligungsprozess

Neben der rein planerisch-fachlichen Dimension kommt bei der Bearbeitung städtebaulicher Projekte den Aufgaben von Prozessbegleitung und Bürgerbeteiligung eine immer stärker werdende Bedeutung zu.

Dabei soll das Beteiligungsverfahren möglichst niederschwellig sein und unterschiedlichste Zielgruppen ansprechen. Im Verlauf der Fortschreibung wurden daher mehrere Beteiligungsformate durchgeführt. Um möglichst vielfältige Teile und bisher nicht erreichte Gruppen der Stadtgesellschaft anzusprechen, wurden auch aufsuchende Beteiligungsformaten gewählt. Neben analogen Formaten wurde zudem digital über das IEK informiert. An einer Befragung konnten Bürger*innen sowohl analog als auch digital teilnehmen.

Die Ergebnisse der Beteiligung fanden – nach planerischer Bewertung - Einzug in die Aktualisierung der Bestandsanalyse sowie die Erarbeitung des Leitbildes und der Ziele. Darüber hinaus wurden detaillierte Hinweise und Ideen bei der Ausgestaltung der Maßnahmen berücksichtigt. Nachfolgend werden die einzelnen Beteiligungsbausteine und die wesentlichen Erkenntnisse vorgestellt. Die ausführlichen Dokumentationen der einzelnen Veranstaltungen sind dem Anhang zu entnehmen.

4.1 Aufsuchende Beteiligung

Am 19. Mai 2022 fand in der Fußgängerzone in der Zeit von 10-13 Uhr eine sogenannte Aufsuchende Beteiligung statt. Passant*innen hatten die Möglichkeit Anregungen und Hinweise zur Überarbeitung des IEKs zu geben. An der Ecke Dingstätte / Am Drosteipark wurde eine drei-mal-drei-Meter große begehbarer Plane des Pinneberger Innenstadtbereichs ausgelegt, auf der bereits durchgeführte und geplante Maßnahmen verortet waren (siehe Abbildung 20 und Abbildung 21). Mit Post-Its konnten Hinweise und Vorschläge gegeben werden. Weitere Hinweise und Anregungen bspw. zur Belebung der Innenstadt wurden an Stellwänden gesammelt.



Abbildung 20: Stand mit Plan in der Fußgängerzone



Abbildung 21: Plan mit Hinweisen

Allgemein wurde eine transparente Informationsweitergabe bei Entwicklungen der Innenstadt angeregt sowie der Wunsch einer Ergänzung des Nutzungsangebotes und des Ausbaus der zielgruppenspezifischen Angebote geäußert. Eine stärkere Begrünung und Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen wurden angeregt. Kritisiert wurde der Umgang mit zu dichten Neubauten sowie fehlender Barrierefreiheit aufgrund des teilweise schlechten Straßenzustandes.

In den Bereichen Lindenplatz, Dingstätte, Friedrich-Ebert-Straße und Drosteiplatz wird weiterer Aufwertungsbedarf gesehen und u.a. Anregungen hinsichtlich der Installation von Kunst oder der Ausbau zielgruppenspezifischer Angebote

sowie eine stärkere Begrünung gegeben. Aufgrund der Zweckbindung der Städtebaufördermittel können an den bereits umgesetzten Maßnahmen in den Bereichen Lindenplatz, (obere) Dingstätte, nördlicher Drostiplatz und einem Teil der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Drostiplatz und Pinnau in den nächsten Jahren jedoch zunächst keine umfangreichen Änderungen vorgenommen werden.

Zu ausstehenden und teilweise bereits geplanten Maßnahmen gab es Anregungen für die Umgestaltung des Drostiparks (Ausbilden einer Spielstraße Am Drostipark), einer stärkeren Erlebarkeit der Pinnau durch Schaffung einer durchgängigen Wegeverbindung und Aufwertung der Wege sowie der Ertüchtigung des Rübekamps durch Begrünungs- und Spielemente. Zudem wurde auf die aufwertungsbedürftige Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt hingewiesen und angeregt, diese stärker zu begrünen. Geäußert wurde auch der Wunsch der Umgestaltung der Ernst-Paesch-Halle zu einem Kulturzentrum sowie der Aufwertung des Marktplatzes und Schaffung einer Wegeverbindung über die Pinnau.

4.2 Projektwebseite

Für die IEK-Fortschreibung wurde unter www.tolerort-hamburg.de/iek-pinneberg eine eigene Projektwebseite eingerichtet. Neben allgemeinen Informationen zum Integrierten Entwicklungskonzept und zum Prozessverlauf sowie Hintergrundinformationen zur Städtebauförderung wurde auf die Online-Befragung verlinkt sowie über die Ergebnisse der Beteiligungsformate informiert. Die beschlossene IEK-Fortschreibung soll ebenso dort veröffentlicht werden. Es wird empfohlen, die Projektwebseite über die Konzepterstellung hinaus weiterzuführen, um eine transparente Informationsmöglichkeit zur Innenstadtentwicklung für die Pinneberger Bewohnerschaft zu bilden.

4.3 Tag der Innenstadt

Am 1. April 2023 fand der „Tag der Innenstadt“ von 10 bis 15 Uhr in der Rathauspassage statt. An einem Informationsstand wurden von 10 bis 12:30 Uhr durch die vertretenen Planungsbüros (cima und cappel + kranzhoff) und Vertreter*innen der Stadt gebündelt über die laufenden Innenstadtprojekte - Neuplanung der Ebertpassage, der Fortschreibung des IEKs und das vom Land Schleswig-Holstein geförderte Innenstadtprogramm „Zentrum für alle“ - informiert. Zudem wurden Handlungsbedarfe und Ideen an einer Stellwand gesammelt.

Von 12:30 bis 15 Uhr bestand für alle Interessierten die Möglichkeit, gemeinsam konkrete Ideen, die die Innenstadt stärken, in einer Projektwerkstatt auszuarbeiten. Besonders in den Blick genommen wurden hierbei kurzfristig umsetzbare Maßnahmen, die im Rahmen des Innenstadtprogramms umgesetzt werden können.



Abbildung 22: Einladung zum Tag der Innenstadt



Abbildung 23: Informationsstand in der Rathauspassage



Abbildung 24: Informationsstand in der Rathauspassage



Abbildung 25: Informationsstand in der Rathauspassage

Aus den beiden Phasen der Veranstaltung haben sich zusammenfassend die folgenden Hinweise ergeben:

Stadtgrün und Öffentlicher Raum

Generell wird angeregt mehr innerstädtische Grünflächen zu schaffen und diese durch Nutzungsangebot für alle Generationen und für spezielle Zielgruppen (insbesondere für Familien) zu gestalten. Die bestehenden Grünflächen sollten stärker gepflegt sowie durch ergänzenden Nutzungsoptionen wie bspw. Spielmöglichkeiten für Kinder qualifiziert werden. Konkret genannt wurden in diesem Zusammenhang u.a. die Aufwertung des Drosteiparks zur Erholung und für Veranstaltungen (bspw. ein Generationenpicknick) sowie die Aufwertung des Marktplatzes. Insgesamt wurde der Wunsch nach einer stärkeren Begrünung durch Blumen-(kübel) genannt.

Verkehr, Erreichbarkeit, Beschilderung

In diesem Zusammenhang wurde sowohl eine tatsächliche Verkehrsberuhigung in der (unteren) Dingstätte angeregt als auch generell der Wunsch nach mehr Parkplätze geäußert. Eine analoge und digitale Beschilderung, die Besucher*innen und Pendler*innen vom Bahnhof und von außerhalb in die Innenstadt leitet wurde ebenso angeregt wie Willkommensschilder an den Eingängen zur Innenstadt. Ergänzend wurden Bodenmarkierungen von Geh- oder Radwegen (bspw. mit „Vielen Dank, dass Sie Rad fahren!“) sowie ein Hinweisschild am Bahnhof („Wir sind eine Baumschulregion!“) vorgeschlagen.

Innerstädtisches Nutzungsangebot (Einzelhandel, Gastronomie, Kultur, Veranstaltungen, Zwischennutzungen)

Als gezielte ergänzende Nutzungsangebote für Jüngere wurde ein Museum für die junge Generation sowie eine Wasserskiarena angeregt. Kritisiert wurde eine zu geringe Einzelhandelsvielfalt und dass zu viele Geschäfte im Niedrigpreissegment vorhanden sind. Gewünscht wird sich ein größeres (Außen-)Gastronomieangebot und eine

stärkere digitale Präsenz von Kultur und Einzelhandel. Konkret wurde in diesem Zusammenhang eine Workshop-Reihe „Digitalisierung für Händler*innen“ vorgeschlagen. Für das Zollgebäude wurde ein passierbarer Durchgang für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen angeregt. Kritisiert wurden fehlende öffentliche Toiletten im Bereich des Bahnhofs während der Umbauphase.

Zur Erweiterung des Veranstaltungsangebotes wurden ein Kleinkunstfestival, innerstädtische Flohmärkte und die Einrichtung eines Kindertages auf dem Wochenmarkt vorgeschlagen. Pop-Up-Stores, die Nutzung von Leerständen durch Künstler*innen oder für Workshops und Events wie bspw. Lesungen oder Poetry Slams wurden als belebende Zwischennutzungen benannt. Zudem wurde ein Kulturabo nach dem Vorbild des Kulturrings der Jugend Hamburg und vergünstigten Preisen für spezielle Zielgruppen, eine Kampagne für den Wochenmarkt sowie eine Schaufenstergestaltung mit Schulen und Künstler*innen vorgeschlagen.

Information und soziales Miteinander

Zur Förderung des Ehrenamtes wurde der Wunsch einer Ehrenamtbörsen geäußert. Ein „Kulturkalender“ kann übersichtlich über alle Kulturveranstaltungen der Stadt informieren. Ergänzend kann das Kultur- und Veranstaltungsangebot über digitale Infopoints verbreitet werden. Zur weiteren Ideenentwicklung und Vernetzung wurde ein Kulturfrühstück als Netzwerktreffen vorgeschlagen. Insgesamt wurde die Einbindung der jüngeren Generation in den Entwicklungsprozess durch zielgruppenspezifische Formate und Ansprachen angeregt.

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung sind insbesondere die Hinweise zur Aufwertung des öffentlichen Raumes und des Stadtgrün von Bedeutung. Hinweise zur Verbesserung des kulturellen Angebotes, zu Veranstaltungen oder von Zwischennutzungen sollten gezielt im Rahmen des Innenstadtprogramms weiterverfolgt werden.

4.4 Online-Beteiligung

Im Rahmen einer Umfrage hatten Interessierte die Möglichkeit, Ihre Meinung zur Entwicklung der Pinneberger Innenstadt zu äußern. Die Umfrage wurde im Zeitraum vom 1. bis 10. April 2023 online und analog zur Verfügung gestellt. Neben der Ankündigung über Soziale Medien, auf der städtischen und der Projektwebseite wurden Flyer im Innenstadtgebiet ausgelegt. Zusätzlich wurde am Tag der Innenstadt über die Online-Beteiligung informiert und Besucher*innen die Möglichkeit gegeben, einen analogen Fragebogen vor Ort auszufüllen. Während der Laufzeit konnten analoge Fragebögen auch im Rathaus abgegeben werden. Der Fragebogen umfasste insgesamt zehn ausschließlich geschlossene Fragen.



Abbildung 26: Flyer zur Online-Beteiligung

Mit über 300 Teilnehmenden in zehn Tagen ist die Umfrage auf breites Interesse gestoßen. Über 80 % der Teilnehmenden ist wohnhaft in Pinneberg, über 60 % gibt an, die Innenstadt sehr häufig (täglich) bis häufig (mindestens einmal wöchentlich) zu besuchen. Es ist folglich davon auszugehen, dass die Teilnehmenden die Innenstadt gut kennen und einen Blick für die positiven Seiten aber auch die Herausforderungen haben. Vor diesem Hintergrund wenig überraschend zeigt die Auswertung, dass einem Großteil (90 %) der Teilnehmenden die Entwicklung der Innenstadt wichtig ist.

Starken Zuspruch erhielten die Aspekte „Grün in der Innenstadt“ und „die Innenstadt als einen Ort zum Einkaufen“ zu entwickeln. Einkaufen ist auch

der mit Abstand am häufigsten genannte Grund für den Besuch der Innenstadt. Zudem wurde der „optischen Gestaltung der Innenstadt“ eine große Rolle zugesprochen. Interessant mit Blick auf diesen Aspekt ist, dass dem Erhalt des Gebäudebestandes demgegenüber nur wenig Bedeutung beigemessen wird. Die Teilnehmenden scheinen offen für Neues in der Innenstadt zu sein.

Über 60 % der Teilnehmenden geben an, dass das innerstädtische Freizeitangebot wichtig ist – zielgruppenspezifische Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche oder Senioren werden aber als eher nicht so wichtig erachtet. Das mag daran liegen, dass Dreiviertel der Befragten angibt, der Altersgruppe der 26 bis 64-Jährigen anzugehören. Welche Freizeitangebote entwickelt werden sollten, kann aus der Umfrage nicht abgeleitet werden.

Spezifische Entwicklungsbedarfe werden besonders auf dem Rathausvorplatz / Drosteivorplatz gesehen. Der Bereich Ebertpassage / (untere) Dingstätte wird besonders häufig mit Blick auf die Aufwertung des Gebäudebestandes genannt. Unentschlossen sind die Teilnehmenden, wo Angebote für Kinder und Jugendliche entstehen sollten. Als Aufenthaltsort in der Innenstadt wird am häufigsten das Café genannt, gefolgt vom Drosteiplatz. Ein gutes Drittel der Teilnehmenden nennt außerdem den Rathausvorplatz.

Deutlich über die Hälfte der Teilnehmenden gibt an, die Innenstadt mit dem Fahrrad aufzusuchen, 50 % erreichen die Innenstadt auch mal mit dem Auto. Öffentliche Verkehrsmittel spielen bisher nur eine geringe Rolle.

4.5 Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange

In der Zeit vom 08.05.2023 bis zum 22.05.2023 wurde eine Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie der innerstädtischen Vereine und Verbände, die von der Planung direkt betroffen sind, durchgeführt. Eine Abwägungstabelle mit den eingegangenen Stellungnahmen und Abwägungsvorschlägen ist dem Anhang des Berichts zu entnehmen.

5 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse aktualisiert die wesentlichen Ergebnisse zu städtebaulichen Missständen und Potenzialen der VU und des IEKs und stellt die Veränderungen dar. Die Ergebnisse der Beteiligungsformate werden ebenso einbezogen. Eine zusammenfassende Darstellung ist auf Seite 45 zu sehen.

5.1 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

Da für das Innenstadtgebiet keine kleinräumigen statistischen Angaben vorhanden sind, werden die Rahmenbedingungen aus den gesamtstädtischen Entwicklungen des Strukturberichts der Stadt abgeleitet (Stadt Pinneberg 2021).

Einwohnerentwicklung

Im Jahr 2021 weist Pinneberg eine Einwohnerzahl von rund 43.600 Einwohner*innen auf. Seit 2012 nimmt die Einwohnerzahl bis auf leichte Rückgänge in den Jahren 2014 und 2020 stetig zu. Das negative Geburtensaldo wird durch die hohe Anzahl an Zuzügen mehr als ausgeglichen.

Geschlechterverteilung

Beim Blick auf die Geschlechterverteilung fällt auf, dass sowohl in der Stadt als auch im Kreis Pinneberg ein leichter Frauenüberschuss vorherrscht: Es leben 22.222 Bewohnerinnen (51 %) gegenüber 21.381 Bewohnern (49 %) im Stadtgebiet.

Altersstruktur

In der Altersstruktur nehmen die unter 18-Jährigen rund 19 Prozent ein, die Altersgruppe 19 bis 45 mehr als ein Drittel und die Gruppe der über 45-Jährigen knapp unter 50 Prozent. Seit 2011 ist insgesamt eine Zunahme des Durchschnittsalters von 42,8 auf 44,2 zu erkennen. Der Vergleich der Altersstruktur zu vergleichbaren Mittelständen wie Elmshorn oder Itzehoe zeigt, dass Pinneberg einen leicht höheren Anteil an 19-45-Jährigen und einen leicht niedrigeren Wert an über 65-Jährigen aufweist.

Staatsangehörigkeiten

Laut Bevölkerungsfortschreibung des Statistikamts Nord beträgt der Anteil der Bewohner*innen ohne deutsche Staatsangehörigkeit im Jahr 2020 16,9 % und liegt damit 5,5 Prozentpunkte über dem kreisweiten Durchschnitt (11,4 %) und 8,3 Prozentpunkte über dem Landesdurchschnitt Schleswig-Holsteins (8,6%).

Schülerzahlen

Die Schülerzahlen sind seit 2003 insgesamt rückläufig, jedoch von 2019 bis 2021 stark angestiegen. Seit 2014 ist der Anteil Schüler*innen an der Gesamtbevölkerung insgesamt rückläufig (von 12,7%), jedoch steigt dieser seit 2019 kontinuierlich auf 11,5% leicht an. Die Aufteilung nach Schulform zeigt, dass hierbei die Schülerzahlen von Gymnasium und Grundschulen im Gegensatz zu denen der Gemeinschaftsschulen in den letzten Jahren zunehmen.

Sozial- und Erwerbsstruktur

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Pinneberg betrug im Jahr 2021 13.774 und ist damit seit 2011 um 23% gestiegen. Etwa 17 % arbeiten im Bereich Handel, 12% im Bereich Gewerbe, 5% der Beschäftigten in öffentlichen Verwaltungen und rund 25% im Gesundheits- und Sozialwesen. Im Bereich Handel ist seit 2011 eine Zunahme von rund 47% erkennbar. Geringfügig beschäftigt sind rund 9%, die Arbeitslosenquote liegt bei rund 4%.

Pendlersaldo

Mit 14.650 Personen übersteigt in Pinneberg die Zahl der Auspendler*innen, die der Einpendler*innen (rund 10.500). Von den rund 10.500 Berufseinpendler*innen pendeln rund 2.170 (20,6%) aus Hamburg nach Pinneberg. Mit etwa 8.270 Berufstätige pendeln mehr als die Hälfte der gesamten Auspendler*innen nach Hamburg.

5.2 Städtebauliche Struktur

Identitätsstiftend für die Innenstadt ist das Ensemble aus Drostei, Pinneberger Museum, ehemaligem Zollgebäude, dem nördlich angrenzenden Drosteiplatz sowie dem südlich gelegenen Drosteipark. Das historische Drosteigebäude, das Museumsgebäude und der Drosteipark sind als Kulturdenkmal ausgewiesen. Weitere denkmalgeschützte Gebäude befinden sich im Übergang Drosteiplatz in den Rübekamp, in der Lindenstraße (u.a. Ernst-Paasch-Halle) und in der Bahnhofstraße. Einige Flächen wie bspw. an der Linden-/Moltkestraße und im Bereich des ehemaligen Postareals befinden sich zurzeit aktiv in der Entwicklung.

Das Stadtbild wird an zentraler Stelle nach wie vor durch sanierungsbedürftige Gebäude wie das Eckgebäude am Drosteiplatz beeinträchtigt. Hier weist insbesondere die Fassade Sanierungsbedarf auf. Weitere sanierungsbedürftige Gebäude befinden sich mit dem Pinneberger Einkaufszentrum PIZ am östlichen Eingang zur Innenstadt sowie mit der denkmalgeschützten Ernst-Paasch-Halle in der Moltkestraße, für die bereits Planungen für einen umfangreichen Umbau bestehen. Auch die Rathauspassage weist im Inneren Sanierungsbedarf auf. Darüber hinaus befinden sich stellenweise einige private Gebäude mit Sanierungsbedarf im Gebiet. An der Ecke Friedrich-Ebert-Straße / Elmshorner Straße finden sich weitere Bereiche mit sanierungsbedürftiger Bebauung.

Angrenzend an das Sanierungsgebiet befindet sich im Bereich der Koppelstraße ein Quartier mit Nachverdichtungspotenzialen. Zurzeit finden sich hier untergenutzte Grundstücke. Zwischen Schauenburgerstraße, Rübekamp und Bahnlinie befindet sich eine Fläche mit grundsätzlichem Neuordnungsbedarf. Diese weist großes Nachnutzungspotenzial auf.

Negativ auf das Stadtbild wirken sich ebenso leerstehende Gebäude- oder Nutzungseinheiten aus. Dies trifft in der Innenstadt auf die Elmshorner Straße und den Fahrtkamp, sowie vereinzelt auf den Rübekamp und die Dingstätte zu. Im Rahmen der Bestandserhebung im Mai 2022

konnten einige leerstehende Nutzungseinheiten identifiziert werden (siehe Kapitel 0).

Mit der ersten Umsetzungsphase der Ebertpassage sind am nördlichen Drosteiplatz bereits Neubauten entstanden, durch die nicht nur das innerstädtische Nutzungsangebot, sondern auch das Stadtbild aufgewertet wird.



Abbildung 27: Pinneberg Museum



Abbildung 28: Ernst-Paasch-

Stärken / Potenziale

- das historische Zentrum bildet das Ensemble aus Drostei, Pinneberg Museum, ehemaligem Zollgebäude, Drosteiplatz und Drosteipark
- Umlegungsverfahren für die Ebert-Passage ist in der Umsetzung, die erste Umlegungsphase ist erfolgt
- verschiedene private Bauprojekte sind in Planung (bspw. Ersatz und Neubau des PIZ)
- Entwicklungsflächen befinden sich in der Linden-/Moltkestraße, Rübekamp und an der Friedrich-Ebert-Straße

Missstände
<ul style="list-style-type: none"> • hoher Sanierungs- und Gestaltungsbedarf eines Gebäudes am Drosteiplatz beeinträchtigt das Stadtbild am zentralen Platz • Sanierungsbedarf der Ernst-Paasch-Halle und des ehemaligen Zollgebäudes • einige private Gebäude weisen Sanierungsbedarf auf

5.3 Wohnen, Arbeiten, Leben

Wohnen

Die Daten der Ein- und Auspendler*innen zeigen, dass Pinneberg ein wichtiger Wohnstandort insbesondere für Pendler*innen nach Hamburg darstellt. Die Bedeutung der Innenstadt als Wohnstandort hat in der Vergangenheit zugenommen.

Große Teile der Gebäude in der Innenstadt dienen der Wohnnutzung. Gebiete mit reiner Wohnnutzung befinden sich östlich der Straße Am Rathaus, südlich des Drosteiparks und im Bereich der Koppelstraße. Vereinzelt befinden sich Wohngebäude nordwestlich der Ebertpassage und nördlich des Nahversorgers. In der Fußgängerzone sind Wohnnutzungen in den Obergeschossen zu finden. Durch die Umgestaltung des Geländes der ehemaligen Kreisverwaltung zu einem Wohnquartier (siehe 3.2) konnte das Wohnangebot zuletzt diversifiziert und die innerstädtische Wohnfunktion gestärkt werden. Im Bereich der Ebertpassage sind weiterhin ergänzende Wohnbebauungen geplant. Zusammen mit der Entwicklung des ehemaligen Werksgeländes (Illo-Werke) südlich des Bahnhofs sowie der geplanten Entwicklung des Warnckequartiers wird das innerstädtische bzw. innenstadtnahe Angebot an Wohnraum weiterhin deutlich zunehmen.

Lokale Ökonomie

Neben der Wohnfunktion ist das Nutzungsangebot heterogen strukturiert und wesentlich durch gemischt genutzte Bereiche geprägt. In den Erdgeschossen der Fußgängerzone sind innenstadttypisch vorwiegend Einzelhandel und stellenweise Dienstleistungs- und Gastronomieangebote vorhanden.

Laut Einzelhandelsgutachten bildet die Innenstadt den wichtigsten Versorgungsstandort für alle nahversorgungsrelevanten Sortimente und innenstadttypischen Angebote sowie für viele Dienstleistungsangebote. Als Hauptzentrum bildet sie den zentralen Versorgungsbereich. Zudem bietet die vorhandene Gastronomienutzungen sowohl unter quantitativen als auch qualitativen Bewertungsaspekten eine gute Angebotsvielfalt (CIMA Beratung + Management GmbH 2021). Dabei hat das Gastronomieangebot in den letzten Jahren zugenommen.

Neue Nutzungen (Bäckerei, Drogerie) im Bereich der Ebertpassage ergänzen das innerstädtische Angebot und sorgen in diesem Bereich zusätzlich zur Aufwertung des nördlichen Drosteiplatzes für eine Belebung des Zentrums. Seit 2022 findet der Wochenmarkt auch an Samstagen regelmäßig auf dem Drosteiplatz statt und stellt an Markttagen einen wichtigen Beitrag zur innerstädtischen Vielfalt und Lebendigkeit dar.

Die westliche Dingstätte und der Rübekamp fungieren als Neben- und Zulaufanlagen zu den Haupteinkaufsbereichen, die durch Unter- und Fehlnutzungen aufweisen und vom Verkehrsnutzung geprägt sind (CIMA Beratung + Management GmbH 2021).

Aufwertungsbedarf wird für die Rathauspassage gesehen, die die Anforderungen an ein modernes innerstädtisches Einkaufszentrum nicht gerecht wird (CIMA Beratung + Management GmbH 2021).

Die (obere) Dingstätte und der Fahltskamp sind vorwiegend durch discountorientierende Angebote mit einer starken Durchmischung durch gastronomische Nutzungen geprägt (CIMA Beratung + Management GmbH 2021).

Wurde im Rahmen der VU noch eine hohe Leerstandsquote (rund 30 Leerstände in Erdgeschossen) bemängelt, identifiziert das Einzelhandelsgutachten für das Jahr 2021 nur wenig Leerstände. Im Rahmen der Bestandserhebung im Mai 2022 konnten insgesamt lediglich 13 leerstehende Nutzungseinheiten in den Erdgeschossbereichen identifiziert werden. Laut Aussagen der Stadt können diese zudem rasch nachgenutzt werden und bilden keine dauerhaften Leerstände.

Das Einzelhandelsgutachten identifiziert insgesamt Handlungsbedarf bezüglich der zukünftigen Ausrichtung des Nutzungsangebotes, da der Erlebnisfunktion von Innenstädten eine stärkere Bedeutung zukommt. Entwicklungspotenziale für einen Ausbau des innerstädtischen Einzelhandelsangebotes werden in der Verbesserung der qualitativen Angebotsvielfalt gesehen. Gerade vor dem Hintergrund des intensiven Wettbewerbs mit dem nahe gelegenen Oberzentrum Hamburg sollte es das Ziel der Pinneberger Innenstadt sein, die Stärken in Angebot und Service herauszustellen.

Soziale und öffentliche Einrichtungen

Einrichtungen der sozialen und öffentlichen Infrastruktur befinden sich am Rübekamp, in der Moltkestraße, in der Lindenstraße, in der Bahnhofstraße und im Bereich des Marktplatzes. Mit der Grundschule Rübekamp und der Johannes-Brahms-Schule befinden sich weiterhin zwei Schulen im Plangebiet. Die Stadtbücherei, die VHS und die Musikschule ergänzen das Bildungsangebot. Daneben finden sich drei Kindergärten in der Innenstadt. Östlich an das Gebiet angrenzend befindet sich die berufliche Schule des Kreises Pinneberg und ein Jugendzentrum.

Daneben finden sich mit der Diakonie und Tagespflegeeinrichtungen Pflegeangebote für ältere Menschen im Plangebiet. Zudem prägen zwei Kirchen sowie die neu gebaute Neuapostolischen Kirche an der Friedrich-Ebert-Straße, eine Beratungsstelle für Migration und Flüchtlinge, Angebote der AWO, ein Suchtbehandlungszentrum

und die Evangelische Familienbildung Pinneberg das soziale Angebot in der Innenstadt.

Das Rathaus findet sich am nördlichen Drostiplatz.

Kultur- und Freizeitangebot

Mit dem Pinneberg Museum, der Drostei als Kulturzentrum, einer Musikschule sowie einigen Veranstaltungen wie bspw. dem SummerJazz Festival weist die Innenstadt ein grundsätzliches gutes Angebot an Kultur- und Freizeitmöglichkeiten auf. Die Drostei bietet Raum für Ausstellungen und Kulturveranstaltungen wie Lesungen, Vorträge oder Konzerte. Es bestehen Planungen das zurzeit leerstehende Gebäude des Zollamtes für kulturelle Veranstaltungen herzurichten, die bisher in der Drostei nicht möglich sind. Durch den Umzug von Verwaltungsräumen werden Räumlichkeiten in der Drostei frei.

Spiel- und Sportmöglichkeiten finden sich vereinzelt im Drostipark, ergänzend befinden sich schulische Sportanlagen im Gebiet.

Innenstadtakteure

Die wesentlichen Akteursgruppen, die die Innenstadtentwicklung prägen sind die Vereine „Stadtmarketing/Citymanagement Pinneberg e.V.“ sowie „Wirtschaftsgemeinschaft Pinneberg e.V.“ und der Stabsstelle Wirtschaftsförderung. Daneben prägen neben den Gewerbetreibenden die ortsansässigen Institutionen die Innenstadt und mithin ihre Akteure aus den Bereichen Kultur und Theater, Musik und Soziales, die es bei der weiteren Entwicklung einzubeziehen gilt.

5.4 Öffentlicher Raum und Freiflächen

Fußgängerzone und Eingangsbereiche

Die in den Bereichen Fahltskamp und (obere) Dingstätte aufgewertete Fußgängerzone lädt aufgrund des erneuerten Bodenbelags und des Stadtmobiliars zum Verweilen ein. Aufwertungsbedarf besteht weiterhin in den Bereichen (untere) Dingstätte und Rübekamp. Unebenheiten im Pflaster bilden hier Stolperfallen. Am nördlichen Drostiplatz wurde die Zugänglichkeit der Innenstadt bereits deutlich aufgewertet. Nicht erkennbare bzw. ungeordnete Eingangsbereiche befinden sich weiterhin im Bereich des Einkaufszentrums PIZ (der Bereich ist ungestaltet und schwer einsehbar) und an der Ecke (untere) Dingstätte/Elmshorner Straße.

Platzbereiche und Aufenthaltsqualität

Der zentral gelegene und neugestaltete nördliche Drostiplatz lädt durch Sitzmöglichkeiten und attraktiver Beleuchtung zum Verweilen ein. Die auffällige Pflasterung weist einen Wiedererkennungswert auf. Seit 2022 findet der Wochenmarkt hier auch an Samstagen regelmäßig statt. Er stellt einen wichtigen Beitrag zur innerstädtischen Vielfalt und Lebendigkeit dar. Die Belebung des Platzbereiches weitet sich auch auf andere Bereiche der Fußgängerzone aus, was wiederum einen Synergieeffekt für den stationären Einzelhandel mit sich bringt. Die Umgestaltung des südlichen Drostiplatzes steht noch aus, der weiterhin Aufwertungsbedarf aufweist und nicht barrierefrei gestaltet ist. Oft finden hier Veranstaltungen wie bspw. der Weihnachtsmarkt und das Weinfest statt. Dennoch bildet der Platz einen Bruch in der Fußgängerzone und wird nicht als Verbindungsglied zwischen dem östlichen und westlichen Bereich der Innenstadt wahrgenommen.

Der im Osten gelegene Lindenplatz wurde zu Beginn der Innenstadtsanierung bereits durch Ergänzung von Sitzmobiliar und Erneuerung des Pflasters aufgewertet.



Abbildung 29: Südlicher Drostiplatz



Abbildung 30: Marktplatz

Im Norden befindet sich der Marktplatz. Eine Brücke als Wegeverbindung über die Pinna ist bislang nicht umgesetzt worden, weswegen dieser Bereich nicht direkt an die Innenstadt angebunden ist. Nach der Verlegung des Wochenmarktes auf den Drostiplatz wird der Platz überwiegend als Parkplatz genutzt. Der Bodenbelag ist uneben und weist Stolperfallen auf. Insgesamt wirkt der Platz ungestaltet, es fehlt an eigenständigen Merkmalen wie einheitlichem Bodenbelag, Begrünungsmaßnahmen oder deutlich erkennbaren Eingangssituationen.

Insgesamt lassen sich an einigen Stellen der Innenstadt Bereiche identifizieren, die durch das vorhandene Sitzmobiliar als Aufenthalts- und Kommunikationsorte genutzt werden. Dieses Angebot könnte jedoch weiterhin ausgebaut werden und durch weitere Spiel- und Bewegungselemente im öffentlichen Raum ergänzt werden, die zur Nutzung durch alle Altersgruppen einladen.

Drosteipark

Im Zentrum der Innenstadt liegt der Drosteipark, der zusammen mit der Drostei und dem Pinneberg Museum als Kulturdenkmal ausgewiesen ist. Er bildet den zentralen Grünraum der Innenstadt und mit seinem alten Baumbestand sowie den angrenzenden Nutzungen der Drostei und des Museums ein großes Erholungs- und Freiraumpotenzial. Wie in Kapitel 3.1 dargestellt befindet sich die Umgestaltung des Parks in der Planung. Eine Aufwertung des Gesamtbereiches inkl. den südlichen Drostiplatzes und den angrenzenden historischen Gebäuden birgt durch die Verknüpfung von Erholung- und Einkaufserlebnis Synergieeffekte für die gesamte Pinneberger Innenstadt. Zudem wird dadurch die zentrale Wegeverbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof aufgewertet.



Abbildung 31: Drosteipark



Abbildung 32: Pinna

Pinna

Die Pinna selbst ist als innerstädtischer Wasserlauf im Stadtbild wenig präsent. Die Zugänglichkeit ist nicht in allen Bereichen gegeben, insgesamt ist der Fluss selten einsehbar und dadurch wenig erlebbar. Die Uferbereiche sind bisher wenig entwickelt, der Pflanzenbewuchs ist stellenweise uneinheitlich. Eine Verknüpfung zwischen den Uferbereichen und anderen Freiraumelementen wie dem Drosteipark fehlt.

Stärken / Potenziale

- aufgewertete öffentliche Räume in Straßenzügen Fahltskamp und (obere) Dingstätte und auf dem Lindenplatz
- nördlicher Teil des Drostiplatzes wurde umgestaltet und mit neuem Sitzmobiliar versehen, wodurch die Aufenthaltsqualität deutlich gestiegen ist

Missstände

- Pinna ist im öffentlichen Raum kaum sicht- und erlebbar; räumlicher Bezug zur Innenstadt fehlt
- Umgestaltung des südlichen Teils des Drostiplatzes steht noch aus (zurzeit kaum Aufenthaltsqualität, erneuerungsbedürftige Stadtmobiliar etc.)
- Eingangsbereiche Am Damm ist durch Verkehr dominiert, der Eingang in die Innenstadt wird nicht deutlich
- Platzbereich der (unteren) Dingstätte ist in die Jahre gekommen, die Bedeutung der Gerichtssteine wird nicht deutlich
- Wipptiere sind nicht in die Gestaltung der Fußgängerzone eingebunden

5.5 Klimaschutz und Klimaanpassung

Mikroklimatische Belastungen

Wie in vielen Innenstädten ist auch in der Pinneberger Innenstadt von einem hohen Versiegelungsgrad auszugehen, bspw. ist ein Großteil der Fußgängerzone gepflastert. Vor dem Hintergrund zukünftig weiter steigender Temperaturen gilt es in diesen Bereichen eine Verbesserung des Mikroklimas zu erzielen. Insbesondere für vulnerable Gruppen ergeben sich während Extremwetterlagen wie Hitzewellen stärkere gesundheitliche Auswirkungen.

Durch die Erhöhungen des Grün- und Wasseranteils in Form von Dach- und/oder Fassadenbegrünungen, zusätzlichen Gehölzpflanzungen sowie Wasserelementen im öffentlichen Raum kann den negativen mikroklimatischen Effekten entgegenwirkt werden. Zudem können dadurch die Biodiversität und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Der Ausbau der Begrünung der Stadt und die Integration von Elementen der Green City (u.a. Vermeidung von Flächenversiegelung) wurde auch auf politischer Ebene als Zielsetzung beschlossen.

Der zentral gelegene Drostepark weist neben der Erholungs- auch eine wichtige klimatische Funktion auf. Mit der Planung für die Umgestaltung (siehe Kapitel 8.2) wurde bereits ein erster Schritt in Richtung einer besseren Nutzbarkeit unternommen. (Wild-)Blühwiesen, Kräuterrassen und eine natürliche Gestaltung von Grünstrukturen können darüber hinaus zu einer Steigerung der Biodiversität sowie zur Erhöhung der Artenvielfalt beitragen. Diese oder ähnliche Maßnahmen sollten bei weiteren Planungen berücksichtigt werden.

Insbesondere die Fußgängerzone und die Platzbereiche (v.a. südlicher Drosteplatz und Marktplatz) weisen zurzeit kaum Verschattungs- und stellenweise wenig Begrünungselemente auf. Neupflanzungen von Bäumen, die während Hitzeperioden temperaturregulierend und schattenspendend wirken, und Pflanzbeete sollten bei Umgestaltungen integriert werden, müssen

jedoch mit den vielfältigen Nutzungsansprüchen (u.a. Flächen für Außengastronomie, Flächen für Veranstaltungen oder Rettungsgassen für die Feuerwehr) in Einklang gebracht werden. Bei der Gestaltung der Ebertpassage wurden Maßnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas integriert (siehe Kapitel 8.2).

Hochwasserschutz

Mit der Pinnaу befindet sich ein Fließgewässer im innerstädtischen Bereich. Aufgrund der Neubebauung der Ebertpassage wurde bereits eine Ausgleichsfläche notwendig, die im Jahr 2020 südlich des Marktplatzes realisiert wurde. Neben dem Hochwasserschutz bildet sie durch die naturnahe Gestaltung einen wichtigen Lebensraum für Pflanzen und Tiere.

Stärken / Potenziale

- Überschwemmungsfläche an der Pinnaу wurde umgesetzt, trägt zum Hochwasserschutz bei und schafft Lebensraum für Pflanzen und Tiere
- Drostepark bietet großes Potenzial zur klimaangepassten Gestaltung
- Berücksichtigung von Klimaschutzmaßnahmen bei der Planung der Ebertpassage

Missstände

- große Teile der Fußgängerzone sind gepflastert, stellenweise sind wenig Begrünungs-, Verschattungs- und Wasserelemente vorhanden
- wenig Begrünungs- und Pflanzelemente sowie Integration von Wasserelementen auf Plätzen wie südlichem Drosteplatz und Marktplatz
- Erholungsflächen an der Pinnaу fehlen
- wenig naturnah gestaltete Grünbereiche

5.6 Verkehr und Mobilität

Die Innenstadt ist mit dem Auto über die Friedrich-Ebert-Straße als Hauptverkehrsstraße gut an die Autobahn angebunden. In vielen Bereichen des Gebietes herrscht hauptsächlich Anliegerverkehr. Die (obere) Dingstätte, Fahltskamp und Rübekamp bilden die Fußgängerzone. Das hohe Verkehrsaufkommen der Friedrich-Ebert-Straße stellt weiterhin einen Funktionsmangel im Gebiet dar. Die Barrierefunktion konnte in Teilen bereits aufgehoben werden. Die Zugänglichkeit der Innenstadt konnte für die nördlichen Bereiche durch eine Querung verbessert werden. Als übergeordnete Zielstellung soll die Innenstadt künftig vom LKW-Durchgangsverkehr befreit werden.

PKW-Dichte und Ruhender Verkehr

Die Entwicklung des Fahrzeugbestandes in der Gesamtstadt Pinneberg zeigt eine kontinuierliche Zunahme seit dem Jahr 2012 und eine im Vergleich zu Deutschland verhältnismäßig hohe Anzahl an Fahrzeugen pro 1000 Einwohner*innen (Pinneberg: 638 PKW, Deutschland: 580 PKW). Fast zwei Drittel des Fahrzeugbestandes in Pinneberg sind benzinbetrieben, etwas weniger als ein Drittel werden mit Diesel betrieben. Elektroautos spielen mit 1,3 % in Pinneberg noch eine untergeordnete Rolle.

Kleinräumige Daten für den Fahrzeugbestand pro Einwohner*in liegen nur auf Ebene der Wahlbezirke vor (Stadt Pinneberg 2021). Im Wahlbezirk 7_1, zu dem die Pinneberger Innenstadt gehört, liegt der Anteil der Einwohner*innen mit gemeldetem Fahrzeug bei 34% und damit deutlich unter den Werten der übrigen Wahlbezirke (durchschnittlich bei 69%).

Im Gebiet befinden sich mit der Tiefgarage unter der Rathauspassage in der Friedrich-Ebert-Straße und mehreren großen ebenerdigen Parkplätzen wie bspw. auf dem Marktplatz, diverse öffentliche Parkangebote. Mit der Errichtung des Parkhauses in der Ebertpassage wurde das Angebot an Parkplätzen im innerstädtischen Bereich zuletzt erhöht. Zudem wurde in diesem Bereich die Verkehrssituation neu geordnet, sodass weniger Park-Such-Verkehr besteht. Insgesamt sind ausreichend Parkmöglichkeiten im Gebiet vorhanden. Straßenbegleitendes Parken ist

jedoch im Stadtbild weiterhin präsent. Zudem kommt es in der (unteren) Dingstätte zu ungeordnetem ruhendem Verkehr.

Fuß- und Radverkehr

Im Untersuchungsgebiet sind einige Wege mit Aufwertungsbedarf vorzufinden. So bedarf insbesondere die wichtige Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt einer Aufwertung. Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen sollte hierbei auch in den Blick genommen werden (siehe Kapitel 2.3).

Insgesamt fehlt es an ausreichender Beschilderung. Stellenweise fehlen Beschilderungselemente, stellenweise sind die vorhandenen nicht einheitlich gestaltet. Bei der künftigen Gestaltung sollte das übergeordnete Ziel der Verbesserung von Fuß- und Radwegen für alle Altersgruppen berücksichtigt werden.

Zudem ist der Weg entlang der Pinna unattraktiv. In der (unteren) Dingstätte und im westlichen Rübekamp als Teil der Fußgängerzone kommt es aufgrund der Unebenheiten des Pflasters und des stellenweise störenden ruhenden Verkehrs zu Barrieren für den Fuß- und Radverkehr.

Hinsichtlich der Fahrradinfrastruktur gab es in den letzten Jahren bereits einige Verbesserungen. In der Straße Am Drostepark wurde eine Fahrradstraße und auf dem Weg in die Innenstadt mehrere Velorouten eingerichtet. Einige befinden sich noch in Planung. Hierdurch wird das strategische Ziel der Verlagerung des Radverkehrs auf die Velorouten umgesetzt. Hinsichtlich der Markierungen besteht jedoch Aufwertungsbedarf, zurzeit sind die Fahrradstraße und die Velorouten kaum im Stadtbild präsent. Dies wurde auch im Rahmen des Beteiligungsprozess häufig bemängelt. Zudem befinden sich nicht an allen Eingängen zur Innenstadt Radabstellmöglichkeiten bzw. stellenweise sind diese veraltet.

Zudem finden sich Fahrradwege im Gebiet mit schlechtem baulichem Zustand wie Teile der Friedrich-Ebert-Straße. Stellenweise ist dieser durch Unebenheiten geprägt.



Abbildung 33: Bahnhofstraße mit Aufwertungsbedarf



Abbildung 34: Fahrradstraße Am Drostepark

ÖPNV-Angebot

Das ÖPNV-Angebot des Untersuchungsgebietes wird durch den Pinneberger Bahnhof und den Busverkehr abgedeckt. Die zuvor unorganisierte Situation des Bahnhofs-, Busbahnhofs und des gesamten Umfeldes wurde in Teilen bereits behoben. Der Bahnhof stellt für Besucher*innen und Pendler*innen, die mit der Bahn anreisen, einen wichtigen Umsteigepunkt auf dem Weg in die Innenstadt dar, sodass das verbesserte Angebot die Erreichbarkeit erleichtert. Der Ausbau nachhaltiger Mobilitätsformen konnte bisher u.a. durch das erweiterte Angebot an Fahrradstellplätzen gefördert werden. Übergeordnet sollen künftig die Ziele der Takterhöhung des ÖPNVs sowie eine verbesserte Verknüpfung einzelner Verkehrsmittel/-träger*innen erreicht werden.

Stärken / Potenziale

- verbesserte Anbindung des nördlichen Bereiches an die Innenstadt durch Querung über die Friedrich-Ebert-Passage
- es wurde eine Fahrradstraße in der Straße Am Drostepark eingerichtet
- mehrere Velorouten wurden umgesetzt / befinden sich in Planung

Missstände

- Weg entlang der Pinnau bedarf einer Aufwertung und ggf. auch Ausweitung für eine bessere Verbindung von Fuß- und Radverkehr
- Straßen (untere) Dingstätte und Rübeckamp sind mit kleinteiligem Pflaster ausgestattet, das für den Radverkehr und für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht gut nutzbar ist
- Radabstellmöglichkeiten sind nicht an allen Eingängen in die Innenstadt vorhanden, einige sind veraltet
- die Fahrradstraße weist zurzeit noch keine Markierung auf, Velorouten sind im Stadtbild wenig präsent / kaum als solche erkennbar
- der Fußweg in der Bahnhofstraße ist schmal und uneben (Barrieren)

5.7 Inklusion und Barrierefreiheit

Die Auswertung der statistischen Daten zur Bevölkerungsstruktur unter 5.1 zeigt, dass in Pinneberg in den letzten Jahren eine Zunahme des Durchschnittsalters erkennbar ist, wenn auch im Vergleich zu vergleichbaren Mittelstädten der Anteil über 65-Jähriger geringer ist. Zudem weist die Stadt einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Bewohner*innen ohne deutsche Staatsangehörigkeit auf. Den Themen Inklusion und Barrierefreiheit kommen daher auch in der Innenstadtentwicklung künftig eine besondere Bedeutung zu.

Inklusion

Eine nachhaltige Stadtentwicklung hat das Wohl aller Bürger*innen zum Ziel. Ein wichtiger Teil ist es, die uneingeschränkte, selbstbestimmte Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen. Egal ob in der Schule, am Arbeitsplatz, im Wohnviertel oder in der Freizeit. Der öffentliche Raum nimmt dabei eine besondere Rolle ein. Die Möglichkeit der Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen zu schaffen ist eine Herausforderung, ungeachtet dessen, ob oder inwieweit Bürger*innen im Einzelfall daran gehindert sind. Gründe hierfür können mit dem Alter zusammenhängen, krankheitsbedingt sein, sich aufgrund der Herkunft oder sozialer Stellung ergeben, von den Bildungsmöglichkeiten abhängen oder mit körperlichen oder seelischen Beeinträchtigungen zusammenhängen. Die Schaffung von einem chancengerechten sozialen und Bildungsangebot sowie die Berücksichtigung der Belange unterschiedlicher Altersgruppen bei der Infrastruktur wurden bereits durch die strategischen Ziele übergeordnet festgesetzt.

Bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen der Innenstadtsanierung wurde insbesondere bei der Umgestaltung der Straßen Fahltskamp und (obere) Dingstätte zielgruppenspezifische Belange von Menschen mit Behinderung, alten Menschen, Kindern und Jugendlichen sowie Familien umfangreich berücksichtigt. Die Umgestaltungen haben dazu beigetragen, dass die Nutzbarkeit der Straßen für alle Zielgruppen erhöht und somit die Erreichbarkeit und

Zugänglichkeit der angrenzenden Angebote verbessert wurde. Bei ausstehenden Maßnahmen ist dies ebenso zu berücksichtigen.

Auch bei der Gestaltung durchgeföhrter Beteiligungsformen wie der Beteiligung zum Drostei-park oder den Beteiligungsmöglichkeiten im Rahmen der IEK-Fortschreibung wurden möglichst niederschwellige Formate gewählt, die alle Akteursgruppen gleichermaßen ansprechen sollen. Die Kombination von analogen und digitalen Formaten sowie die Information über die Möglichkeiten der Teilhabe auf unterschiedlichen Kanälen fand ebenso Berücksichtigung.

Um weitere Belange der Inklusion bestmöglich in die Planung der noch umzusetzenden Maßnahmen zu integrieren, sollten bei Akteursbeteiligungen die Gleichstellungs- und Integrationsbeauftragten der Stadt Pinneberg einbezogen werden.

Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit insbesondere im öffentlichen Raum stellt einen wichtigen Bereich der Inklusion dar. Bei künftigen Maßnahmen im öffentlichen Raum sind die Aspekte der Barrierefreiheit zwingend zu beachten und umzusetzen. Barrierefreiheit bedeutet dabei nicht nur, dass öffentliche Räume von Menschen mit Gehhilfe oder Rollstuhl besucht werden können, sondern auch von Menschen mit einer Seh Einschränkung, Blinden, Gehörlosen, Schwerhörigen, Menschen mit Sprachproblemen, mit seltenen oder chronischen Krankheiten, Menschen mit kognitiven Einschränkungen, Menschen mit Autismus, älteren Menschen, Kindern oder Personen mit Kinderwagen, und vielen mehr.

Öffentliche Grün- und Freizeitanlagen sowie Plätze und Spielplätze sind grundsätzlich baulich barrierefrei herzustellen. Sollte ein barrierefreier Ausbau nicht umsetzbar sein, ist auf einen bedingt barrierefreien Ausbau zu achten. Beim Umbau von Straßen und Wegen sind die Platzbedarfe von Rollstuhlfahrer*innen und Kinderwagen zu berücksichtigen und taktile Elemente für Sehbehinderte vorzusehen.

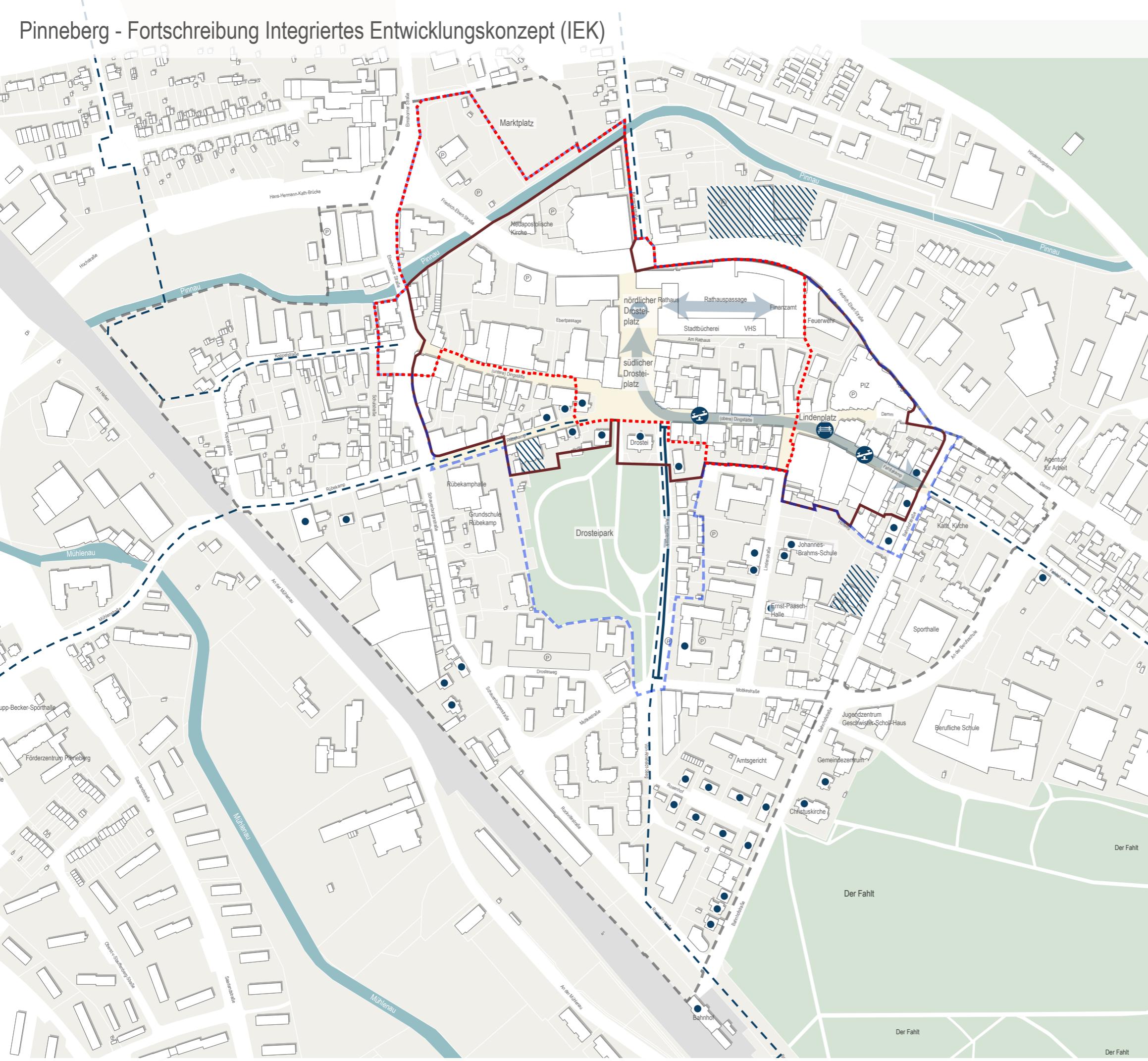
Den im Rahmen der Innenstadtsanierung bereits durchgeführten Maßnahmen können teilweise positive Auswirkungen auf die Erhöhung der Barrierefreiheit und Fußgängerfreundlichkeit im Gebiet zugeschrieben werden. Die verbesserte Anbindung und Querungsmöglichkeit zwischen Drostiplatz und Nahversorger verbessert die Anbindung, durch Umgestaltungen in den Straßen Fahlskamp und (obere) Dingstätte konnten durch Erneuerung des Pflasters barrierefreie Wegeverbindungen hergestellt werden. Bei der Umgestaltung der Ebertpassage werden die Belange der Barrierefreiheit ebenso berücksichtigt, wie bei den durchgeführten Modernisierungsmaßnahmen am und um den Bahnhof.

Wie in Kapitel 5.6 beschrieben, weist insbesondere die Wegeverbindung vom Bahnhof zur Innenstadt hinsichtlich der Orientierung Aufwertungsbedarf auf. Dies betrifft in besonderem Maße die Anpassung auf die Bedürfnisse von Menschen mit Beeinträchtigungen. Diese Aspekte sind bereits im Planungsprozess zu implementieren und gegebenenfalls durch eine gezielte Beteiligung der Betroffenen bzw. durch Einbindung des Beauftragten für Menschen mit Behinderungen einzuarbeiten. Dies betrifft auch die Straße (untere) Dingstätte, in der es zurzeit noch an Barrierefreiheit fehlt. Die Radfahrenden weichen aufgrund des unebenen Kopfsteinpflasters auf die Regenrinne aus. Zudem stellen parkende Autos Barrieren für Fußgänger*innen dar. Diese Missstände sollten in Form von barrierefreier Gestaltung behoben werden.

Stärken / Potenziale
<ul style="list-style-type: none"> Belange von Menschen mit Einschränkungen wurden/werden im Sinne inklusiver Planungsprozesse bereits bei der Innenstadtsanierung berücksichtigt
<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreie Gestaltung in den Straßen Fahlskamp und (obere) Dingstätte
<ul style="list-style-type: none"> Bei der Umgestaltung des Bahnhofs- und dessen Umfeldes sowie der Planung für die Ebertpassage wird/wurde Barrierefreiheit hergestellt

Missstände
<ul style="list-style-type: none"> Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt mit Aufwertungsbedarf
<ul style="list-style-type: none"> in der (unteren) Dingstätte fehlt es an barrierefreier Gestaltung
<ul style="list-style-type: none"> die Ernst-Paasch-Halle sowie das ehemalige Zollamt bedürfen einer Umgestaltung, auch hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung

Pinneberg - Fortschreibung Integriertes Entwicklungskonzept (IEK)



Bestand + Stärken

Legende

- Abgrenzung Sanierungsbereit (rot gestrichelt)
- Abgrenzung Stadtumbaugebiet (blau gestrichelt)
- Abgrenzung Untersuchungsgebiet IEK-Fortschreibung (schwarz gestrichelt)

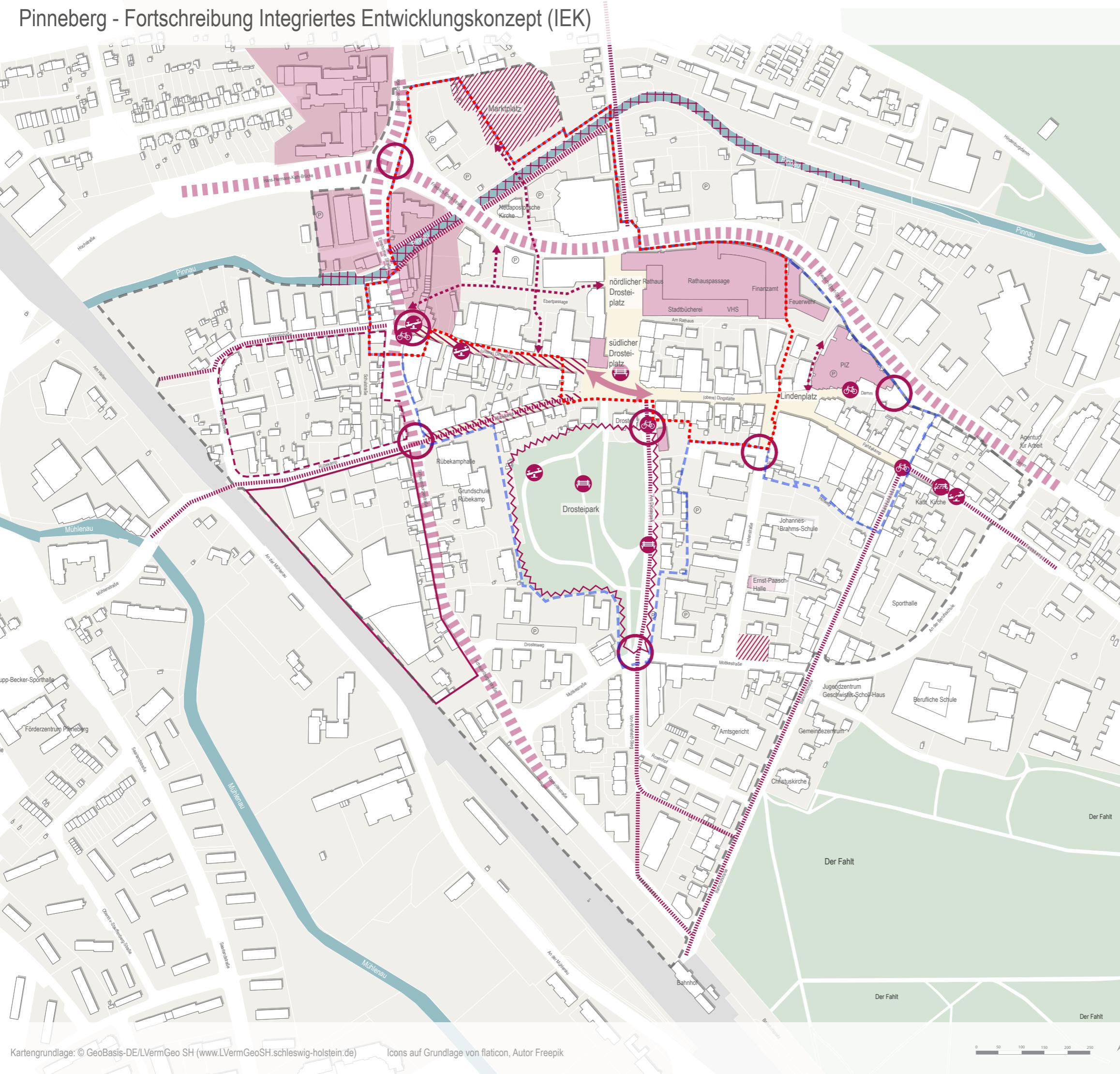
Bestand

- Gebäude
- Öffentliche Grünflächen / Wege
- Wasserflächen
- Straßen
- Fußgängerzone
- denkmalgeschützte bauliche Anlagen
- aktiv in der Entwicklung befindliche Fläche
- Fahrradstraße
- (geplante) Veloroute
- zentraler Versorgungsbereich

Stärken/Potenziale

- gesteigerte Aufenthaltsqualität durch Umgestaltung der Platzbereiche
- gestalterisch aufgewertete Straßenzüge
- Hauptfrequenzlage

Pinneberg - Fortschreibung Integriertes Entwicklungskonzept (IEK)



Bestand: Schwächen

Legende

- Abgrenzung Sanierungsgebiet
- Abgrenzung Stadtumbaugebiet
- Abgrenzung Untersuchungsgebiet IEK-Fortschreibung

Bestand

- Gebäude
- Öffentliche Grünflächen / Wege
- Straßen
- Wasserflächen
- Fußgängerzone

Schwächen/Defizite

- Gebäude/Bereiche mit Sanierungs-/Gestaltungsbedarf
- Uferbereiche wenig zugänglich
- keine barrierefreie Gestaltung / eingeschränkte Nutzbarkeit für Radverkehr und mobilitätseingeschränkte Menschen
- untergenutzte Fläche
- eingeschränkte Aufenthaltsqualität
- tlw. fehlende Raumkanten
- Kfz-dominierter Straßenraum (insb. MIV-Verkehr)
- Quartier mit untergenutzten Grundstücken
- Quartiere mit grundsätzlichem Neuordnungsbedarf
- Eingangsbereich mit Aufwertungsbedarf
- fehlende / erneuerungsbedürftige Radabstellanlagen
- veraltetes Stadtmobiliar
- Weg mit Aufwertungsbedarf für den Fuß- und Radverkehr
- fehlende Wegeverbindung
- fehlender struktureller Zusammenhang
- nicht verortet
- geringes Nutzungsangebot außerhalb der üblichen Öffnungszeiten - wenig kulturelle Nutzungen vorhanden
- Pinneberg im öffentlichen Raum kaum sicht- und erlebbar - Mangel an Erholungsflächen entlang der Pinne

Stand: 24.05.2023

6 Fazit: Umsetzungsstand und Fortschreibungsnotwendigkeit

Bisherige Sanierungsziele und Missstände

Mit der Umsetzung von öffentlichen und privaten Maßnahmen in der Pinneberger Innenstadt konnten in den letzten Jahren einige Missstände im Gebiet behoben werden. Einige städtebauliche und verkehrliche Missstände bestehen jedoch weiterhin.

Funktionsmängel im Verkehr konnten durch die stellenweise Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße zum Teil behoben werden. Die Barrierefunktion der Friedrich-Ebert-Straße bleibt in den übrigen Teilabschnitten jedoch bestehen. Die unattraktive Anbindung des Bahnhofs in die Innenstadt für Fußgänger*innen hat weiterhin Bestand. Hier und im Bereich (untere) Dingstätte wie Rübekamp zeigen sich nach wie vor fehlende Barrierefreiheit, die auch im Rahmen der Beteiligung häufig bemängelt wurde.

Die Aufenthaltsqualität ist in Teilen insbesondere auf dem südlichen Drostiplatz und der (unteren) Dingstätte nach wie vor beeinträchtigt und die Eingänge in der Innenstadt in den Bereichen Damm, sowie an der Ecke Schauenburgerstraße / Dingstätte, südlich Drostipark und im Bereich Drosti / ehemaliges Zollgebäude aufwertungsbedürftig. Sanierungsbedürftige Gebäude beeinflussen das Stadtbild in diesen Bereichen weiterhin negativ. Gleichwohl konnten Aufwertungen im Bereich des nördlichen Drostiplatzes und des Eingangsbereiches sowie durch die Umgestaltungen der Bereiche Fahltskamp, Lindenplatz und (obere) Dingstätte erzielt werden. Neben der Aufwertung des Stadtbildes konnte auch die Verweilqualität verbessert, die dem Ziel der **Stärkung der bestehenden Einzelhandels- und Gewerbeachse** beiträgt.

Das Ziel des **Ausbaus einer identitätsstiftenden Mitte** wurde durch die Neustrukturierung des ersten Teils der Ebertpassage und dem dort geschaffenen ergänzenden Nutzungsangebot so

wie der Umgestaltung des nördlichen Drostiplatzes verfolgt.

Diese Umgestaltung sowie die des Bahnhofsumfeldes verfolgen auch das Ziel der **Stärkung einer attraktiven Freizeit- und Erholungsachse**. Die Ausstattung mit Grünflächen im Pinneberger Zentrum weist ebenfalls weiterhin funktionale Mängel auf. Bis die Planung für den Drostipark umgesetzt wird, kommt er seiner Funktion als Naherholungs- und Aufenthaltsfläche nur bedingt nach. Es fehlt an Nutzungsmöglichkeiten, welche die Funktionsfähigkeit des Einzelhandels synergistisch unterstützen.

An der Pinna wurde die Abgrabungsfläche umgesetzt, jedoch sind die Uferbereiche darüber hinaus im Innenstadtbereich nur begrenzt zugänglich und im Stadtbild kaum erkennbar. Dies wurde auch im Zuge des Beteiligungsprozesses häufig bemängelt.

In diesem Zusammenhang ist auch die Notwendigkeit zur Neuausrichtung von Innenstädten zu bedenken. Neben dem klassischen Einzelhandel sollten weitere Nutzungen zur Belebung des Zentrums beitragen – auch im öffentlichen Raum. Dieser Trend wurde in den vergangenen Jahren durch die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie sowie den zunehmenden Onlinehandel verstärkt. Die Innenstadt sollte als zentraler Begegnungsort und Treffpunkt für Alle gestaltet werden.

Neben den bestehenden Funktionsmängeln, die sich negativ auf die Entwicklungsfähigkeit der Innenstadt auswirken, sind auch im Bereich Klimaschutz und Klimafolgenanpassungen Mängel vorzufinden, die bei den bisherigen Planungen nicht Gegenstand der Untersuchungen waren bzw. bei vergangenen Planungen und Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen nicht in ausreichender Form berücksichtigt wurden. Dies zeigt sich u.a. in der Umsetzung des nördlichen Drostiplatzes, der - wie auch andere Bereiche der Innenstadt - wenig grüne Infrastruktur und einen hohen Versiegelungsgrad aufweist sowie bei bisherigen Entwurfsplanungen für die Ebertpassage.

Anpassungsnotwendigkeit der Leitidee und der Ziele

Die aktuellen Entwicklungstendenzen von Innenstädten hin zu nutzungsgemischten Räumen und die Anpassungsnotwendigkeit an Klimawandelfolgen werden in der bisherigen Leitidee und den Sanierungszielen nicht in ausreichender Form abgedeckt. Hinzu kommen – wie die statistischen Daten zeigen – eine immer älter werdende Bevölkerung und der Wunsch der Pinneberger Bewohnerschaft stärker in Stadtentwicklungsprozesse einzbezogen zu werden

Um eine langfristige – auch über den Zeitraum der Städtebauförderung hinaus geltende - nachhaltige und resiliente Ausrichtung der Innenstadt anzustreben, die eine hohe Aufenthalts- und Lebensqualität der Bewohner*innen zum Ziel hat, wird eine Überarbeitung der bisherigen Leitidee und Zielebene notwendig. Hierbei werden die bisherigen Sanierungsziele aufgegriffen und integriert.

7 Leitbild: City von Morgen: Pinneberg 2030.

Unter dem Motto „**City von Morgen: Pinneberg 2030.**“ soll die Pinneberger Innenstadt zukunfts-fähig aufgestellt werden, damit sie den aktuellen und künftigen Herausforderungen gerecht wird. Der Leitidee und den -zielen liegen die Ergebnisse der Bestandsanalyse, der zuvor dargestellte Umsetzungsstand der Maßnahmen des IEKs, die seitdem eingetretenen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen sowie die Anregungen, Hinweise und Ideen der Bewohner*innen aus den unterschiedlichen Formaten des Beteiligungsprozesses zu Grunde. Die Reihenfolge stellt keine Gewichtung dar.

Das Leitbild enthält vier wesentliche Leitziele:

- **Qualitätsschaffung**
- **Qualitätserhalt**
- **Prozessqualität**
- **Klimaschutz und Klimafolgenanpassung**

Für den westlichen Teil der Innenstadt, zu dem die Ebertpassage und die (untere) Dingstätte gehören, soll durch städtebauliche, verkehrs- und landschaftsplanerische Mittel eine Qualitäts-schaffung angestrebt werden.

Im östlichen Teil der Innenstadt, zu dem der Lindenplatz, (obere) Dingstätte und Fahltskamp gehören, sollen u. a. durch Ergänzung und Förde-rung von Nutzungsangeboten die im Zuge der Innenstadtsanierung gewachsenen Räume qualita-tiv erhalten bleiben.

Im mittigen Teil der Innenstadt vom Rathaus- bis Drostevorplatz soll sowohl das Ziel der Qualitäts-schaffung als auch der Qualitätserhalt verfolgt werden.

Für alle drei Bereiche der Innenstadt strebt die Stadt durch das Ziel der „Prozessqualität“ die Weiterentwicklung und Förderung von Beteili-gung, Transparenz und kooperativem Handeln an. Außerdem soll durch eine klimaneutrale Pla-nung und dem Schutz von Stadtgrün eine nach-haltige Entwicklung der Pinneberger Innenstadt gesichert werden.



Abbildung 35: Darstellung der Leitidee

7.1 Qualitätsschaffung

In der Pinneberger Innenstadt zeigen sich – trotz der Aufwertung von Teilbereichen in der Vergangenheit - gestalterische und funktionale Defizite. Um künftig den attraktiven Mittelpunkt der Stadt zu bilden, der zum Treffen und Verweilen einlädt, wird sowohl eine bauliche als auch funktionale Aufwertung notwendig. Dazu sind städtebauliche sowie bauplanerische Mittel einzusetzen, die Erreichbarkeit der Innenstadt für Fußgänger*innen und Radfahrende zu verbessern sowie die Erhöhung und Qualifizierung der innerstädtischen Grün- und Freiräume notwendig.

Aufwertung der Innenstadt durch städtebauliche/bauplanungsrechtliche Instrumente

Innenstädte sind bisher oft monofunktional und primär auf Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen ausgerichtete Orte, die eine starke kommerzielle Prägung aufweisen. Dies trifft auch auf die Pinneberger Innenstadt zu. In den letzten Jahren – auch bedingt durch die COVID-19-Pandemie – ist jedoch erkennbar, dass das Angebot an Gastronomie- und Dienstleistungsnutzungen zunimmt. Weiterhin soll künftig die Entwicklung einer **multifunktionalen Innenstadt** angestrebt werden. Dies betrifft u.a. die Nutzungsvielfalt in Gebäuden, die jedoch größtenteils in der Verantwortung der Eigentümer*innen liegt.

Auch der Umbau bzw. die Sanierung der Ernst-Paasch-Halle trägt zur Weiterentwicklung des Nutzungsangebotes bei. Zudem wird die Förderung des **Erhalts der Einzelhandels- und Dienstleistungsflächen** angestrebt. Hierauf kann bspw. eine Erhöhung der digitalen Sichtbarkeit, wie im Rahmen der Beteiligung angeregt wurde, abzielen. Bei Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Raums kann eine multifunktionale Gestaltung durch ergänzende Nutzungsangebote in der Fußgängerzone oder auf Platz- und Grünflächen gezielt gesteuert werden. Das innerstädtische Angebot soll dar

über hinaus künftig durch **Stärkung der Wohnfunktion** ausgebaut werden. Hierzu wird u.a. die Entwicklung von Wohngebäuden in der

Ebertpassage sowie die Entwicklung des Warnckequartiers und des Postareals beitragen.

Durch die **Entwicklung von Gestaltungsvorgaben** bspw. durch Leitfäden oder im Rahmen von Bebauungsplänen kann die Stadt aktiv zur Aufwertung der Innenstadt beitragen. Im Rahmen des Innenstadtprogramms wird die Maßnahmen eines Gestaltungsleitfadens zur Aufwertung des Stadtbildes verfolgt.

Schaffung von einer optimalen Erreichbarkeit der gesamten Innenstadt für alle

Als zentraler Ort und Treffpunkt Pinnebergs ist die Innenstadt auf eine gute Erreichbarkeit und Verknüpfung mit den angrenzenden Gebieten und den dortigen Nutzungsangeboten angewiesen. Dazu wird eine **Verbesserung der Fuß- und Radanbindung von und zur Innenstadt angestrebt**, indem qualitätvolle, fuß- und radfahrfreundliche Wegeverbindungen geschaffen bzw. ausgebaut werden. Hierzu zählt auch die Qualifizierung von Fahrradstraßen und der Ausbau der Velorouten sowie die Neuanlage Rad- und Fußweg über die Pinna im Norden der Innenstadt.

Die Gestaltung der innerstädtischen Verbindungen hat Auswirkungen auf die Aufenthaltsdauer in der Innenstadt. In diesem Zusammenhang soll gezielt die **Förderung des innerstädtischen Fuß- und Radverkehrs u.a. durch barrierefreie Straßenräume** angestrebt werden. Die Umgestaltung der Ebertpassage und des Eingangs (untere) Dingstätte/Elmshorner Straße ermöglichen einen attraktiven innerstädtischen Rundlauf und tragen ebenso zur Zielerreichung bei wie die geplante barrierefreie Gestaltung der Bereiche (untere) Dingstätte und Rübekamp.

Daneben gilt es die **innerstädtische Orientierung und Wegeführung zu verbessern**. Eine Besucherlenkung durch attraktiv gestaltete Wegeverbindungen und gut sichtbare Beschilderung mit hohem Wiedererkennungswert soll u.a. dazu führen, dass Anziehungspunkte stärker frequentiert werden. Der Fokus liegt hierbei u.a. auf der Verbindung zwischen Bahnhof und Zentrum, die den Drosteipark einschließt. Die im Rahmen

des Innenstadtprogramms verfolgte Maßnahmen eines einheitlichen Beschilderungssystems kann hier einen wesentlichen Beitrag leisten. Auch die Umgestaltung und Aufwertung von Eingangsbe reichen in die Innenstadt ist hierfür essenziell. Dabei kann eine Neuverteilung des öffentlichen Raumes notwendig werden, um den vielfältigen Ansprüchen der unterschiedlichen Interessen bestmöglich gerecht werden zu können und diese auch räumlich abzubilden. Die Reduktion des ruhenden Verkehrs (bspw. Parkplatzflächen) kann eine Qualitätssteigerung des öffentlichen Raumes zu Folge haben und mehr Flächen zur Nutzung durch andere Verkehrsmittel ermöglichen.

Die Pinnau ist als innerstädtischer Wasserlauf bisher wenig im Stadtbild präsent. Dies wurde auch häufig im Rahmen der Beteiligungsformate kritisiert. Der nördlich des Zentrums verlaufende Fluss bietet Potenzial die Erholungs- und Freizeitfunktion der Innenstadt für die Pinneberger Bewohner*innen und Gäste der Stadt zu steigern. Dazu soll die **Erhöhung der Erlebbarkeit der Pinnau mit begleitenden Fuß- und Radwegeverbindungen beitragen.**

Gestaltung und Entwicklung von Stadtgrün und Freiräumen

Zur Qualifizierung des innerstädtischen Nutzungsangebotes sowie zur Steigerung der Erholungs- und Freizeitfunktion kommt dem Stadtgrün und Freiräumen eine wesentliche Bedeutung in der Innenstadt zu. Auch die Pinneberger*innen haben im Rahmen des Beteiligungsprozess mehrfach auf die Schaffung bzw. Erhalt der Grünflächen hingewiesen. Es gab Anregungen zur Qualifizierung der bestehenden Grünflächen bspw. durch Spielmöglichkeiten und Nutzungsangebote für alle Generationen. Konkret genannt wurden in diesem Zusammenhang u.a. die Aufwertung des Drosteparks zur Erholung und für Veranstaltungen (bspw. ein Generationenpicknick) sowie die Aufwertung des Marktplatzes. Insbesondere vor dem Hintergrund der sonst stark versiegelten innerstädtischen Bereiche und der weiteren Stärkung der innerstädtischen

Wohnfunktion, soll daher die **Stärkung attraktiver Erholungs- und Freizeitorte mit hoher Aufenthaltsqualität für alle Altersklassen** ange strebt werden. Dies betrifft neben dem Drostepark auch den Drostiplatz. Im Rahmen der Beteiligung wurde der Wunsch nach mehr und vielfältigeren Grünstrukturen und einer Zonierung und Aufwertung durch Möblierung gesehen. Daneben wird sich auch für den Marktplatz eine Aufwertung u.a. durch Beseitigung des unebenen Bodenbelags gewünscht. Bei der künftigen Gestaltung des Stadtgrüns sollen die **Grün- und Platzbereiche als Klimainseln** gestaltet werden, um das Mikroklima vor Ort zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

7.2 Qualitätserhalt

Erhalt der durch Sanierung und Stadtumbau geschaffenen Räume

Durch die Innenstadtsanierung wurde der öffentliche Raum der Pinneberger Innenstadt in den letzten Jahren in den Bereichen nördlicher Drostiplatz, (obere) Dingstätte und Fahlkamp bereits aufgewertet werden. Zudem konnte der Stadtraum im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße durch private Neubauten und Änderung der Verkehrsführung qualifiziert und die Eingangssituation in die Innenstadt in diesem Bereich verbessert werden. Künftig sollen die über Jahre gewachsenen innerstädtischen Räume, die zur Identität der Bewohnerschaft mit ihrer Stadt beitragen, in ihrer Qualität erhalten bleiben. Dazu beitragen können u.a. die Gestaltung multifunktionaler Orte und die Stärkung der Pinneberger Innenstadt als Veranstaltungsort. In diesem Zusammenhang ist auch die Sicherung und Stärkung des Wochenmarktes auf dem nördlichen Drostiplatz zu nennen. Ergänzende Nutzungsangebote können die Attraktivität des öffentlichen Raums zusätzlich steigern und zum Erhalt der bisherigen Qualitäten beitragen. Hierzu zählen sowohl die Stärkung des stationären Einzelhandels und der Dienstleistungsangebote als auch Nutzungsergänzungen auf Frei- und Grünflächen. Historische Gebäude tragen ebenso zur Steigerung der Identität der Bewohnerschaft bei

wie attraktive öffentliche Räume. Daher sollte ebenso das Ziel des Erhalts des teilweise denkmalgeschützten Gebäudebestandes angestrebt werden. Insbesondere das Ensemble aus Drostei, Museum und ehemaligem Zollgebäude gilt es zu schützen.

7.3 Prozessqualität

Weiterentwicklung von Transparenz und Beteiligung

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur IEK-Fortschreibung wurde deutlich, dass die Pinneberger Bewohnerschaft sich zu wenig in Stadtentwicklungsprozesse einbezogen fühlt. Veranstaltungen und Beteiligungsmöglichkeiten im Fortschreibungsprozess sowie darüber hinaus bspw. bei der Planung des Drosteparks fanden große Resonanz. Um auf dem großen Interesse der Pinneberger*innen, sich in Entwicklungsprozesse einzubringen, aufzubauen, ist bei der weiteren Planung und Umsetzung innerstädtischer Maßnahmen die Beteiligung der (betroffenen) Bevölkerung essenziell und in jedem Arbeitsschritt entsprechend mitzudenken und umzusetzen. Um möglichst vielfältige Teile und bisher nicht erreichte Gruppen der Stadtgesellschaft anzusprechen und in den weiteren Prozess einzubeziehen, sollte der Fokus auf dem Ausbau von zielgruppenspezifischen, aufsuchenden Beteiligungsformaten zu aktuellen Themen und Maßnahmen der Innenstadtentwicklung liegen. Die Kombination aus analogen und digitalen Formaten – wie sie auch im Rahmen der Fortschreibung durchgeführt wurde – sollten künftig weiterhin genutzt werden, um unterschiedlichste Alters- und Nutzergruppen der Pinneberger*innen anzusprechen. Durch die Ergänzung zielgruppenspezifischer Beteiligungsformate wie bspw. Kinder- und Jugendbeteiligungen oder Rundgängen zur Barrierefreiheit für Menschen mit Beeinträchtigungen (siehe 8.3) können gezielt Belange von einzelnen Akteursgruppen bei Planungen integriert werden. Die gezielte Einbindung der jüngeren Generation durch zielgruppenspezifische Formate wurde auch im Rahmen des Beteiligungsprozess angeregt.

Daneben kommt bei einer transparenten Prozessgestaltung der Informationsvermittlung eine große Bedeutung zu. Hierzu können Formate wie die Etablierung eines Kommunikationskonzeptes, das unterschiedliche Medien (Print, Social Media etc.) verbindet sowie die Etablierung einer Webseite (siehe 8.3), auf der die Entwicklungen der Innenstadt gebündelt dargestellt werden, dienen. Die im Planungsprozess erstellte Projektwebseite kann hierfür die Grundlage bilden.

Förderung einer kontinuierlichen Zusammenarbeit und Kooperation mit Akteuren der Innenstadt

Die Entwicklung von Innenstädten wird neben der Einbindung der Öffentlichkeit wesentlich von dem Engagement und der Teilhabe ihrer Akteure geprägt. Insbesondere, da nicht alle Entwicklungen durch die Stadt geplant und gesteuert werden können. In Innenstädten – wie auch in Pinneberg – zeigt sich meist eine breite Akteurslandschaft. Verschiedenste Institutionen und Vereine aus den Bereichen Kultur, Soziales und Sport und Immobilieneigentümer*innen sind bei der Entwicklung der Innenstadt einzubeziehen und ihre unterschiedlichen Interessen zu bedenken. Eine transparente Informationsweitergabe und Anlässe für einen gemeinsamen Austausch sind hierfür notwendig. Eine Förderung des Austausches untereinander kann zu einer stärkeren Vernetzung und gegenseitiger Unterstützung führen.

Die Weiterentwicklung der Pinneberger Innenstadt, die durch ein komplexes System aus vielfältigen Akteursinteressen und Nutzungsansprüchen gekennzeichnet ist, und die Aufrechterhaltung ihrer zentralen Funktion, kann von der Steuerung einer offenen, transparenten Prozessgestaltung profitieren. So kann Vertrauen geschaffen und die Akzeptanz für Vorhaben bei der Akteurslandschaft und Bewohnerschaft gesteigert werden, was letztendlich die Identifikation der Bürger*innen mit ihrer Stadt steigert. Dies sollte insbesondere bei der weiteren Planung der Maßnahmen der Ebertpassage, des Drosteparks und des südlichen Drostiplatzes bedacht werden.

7.4 Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

Die Veränderung des Klimas und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Stadt-Landschaft und das Leben sind allgegenwärtig. Die Folgen der Klimaänderung zeigen sich insbesondere in Städten und häufig in stark versiegelten Innenstadtbereichen durch verschiedene Wetterextreme. Zunehmende Trockenheit und steigende Temperaturen sorgen besonders in diesen Bereichen für einen Wärmeinseleffekt, der sich negativ auf die Lebensqualität der Bewohner*innen auswirken kann. Besonders im Jahr 2022 wurden die Auswirkungen in Deutschland spürbar. Als einer der wärmsten und trockensten Sommer seit Beginn der Wetteraufzeichnungen war dieser von einer wochenlangen Hitzewelle und Starkregenereignissen geprägt. Vor diesem Hintergrund ist die Ausrichtung von Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit für den Klimaschutz und die Anpassung an die klimatischen Herausforderungen von steigender Bedeutung.

Grundsätzlich lassen sich bei der Bekämpfung des Klimawandels zwei Handlungsstränge unterscheiden: der Klimaschutz, auch Mitigation genannt, und die Klimafolgenanpassung (Adaption). Für eine nachhaltige und klimagerechte Stadtentwicklung müssen beide Strategien weiterverfolgt werden – sowohl die Reduzierung der Treibhausgase zum Schutz des Klimas als auch der Umgang mit den nicht mehr vermeidbaren Folgen. Im Bereich des Klimaschutzes sind Maßnahmen wie Steigerung des Einsatzes regenerativer Energien, energieeffizientes Bauen und Sanieren sowie der Ausbau eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes.

Maßnahmen im Bereich der Klimafolgenanpassung sind bspw. ein verbessertes Regenwassermanagement, eine Erhöhung des Grünanteils durch Dach- und Fassadenbegrünungen und klimaresistenter Gehölze sowie eine Erhöhung von Verschattungselementen. Auch der multifunktionalen Nutzung von Flächen kommt eine wichtige Rolle zu.

Mit dem Beschluss der strategischen Ziele hat die Pinneberger Politik 2022 einer klimaneutralen

und -angepassten Stadtentwicklung künftig bereits eine große Bedeutung zugeschrieben. So wird gesamtstädtisch u.a. die Klimaneutralität 2035, die Entwicklung eines Konzeptes für den Umgang mit den Auswirkungen der Klimaveränderungen und dem Ausbau der Begrünung der Stadt und die Aufnahme von Elementen der Green City (insb. Baumschutz, Artenvielfalt und Vermeidung von Flächenversiegelung) angestrebt.

Im Rahmen der Beteiligung wurde deutlich, dass auch der Pinneberger Bewohnerschaft eine klimaneutrale Ausrichtung und klimaangepasste Gestaltung ihrer Innenstadt wichtig ist. Der Wunsch nach mehr Begrünung und Klimaschutzmaßnahmen bspw. durch mehr Dachbegrünung, PV/Solar-Anlagen, aber auch Fassadenbegrünung, Blühflächen am Rathaus, Flächenentsiegelung/wasserdurchlässige Wegebeläge wurde häufig genannt.

Stärkere nachhaltige und klimaneutrale Ausrichtung von Planungen

In der Pinneberger Innenstadt ist zeigt sich bisher noch ein Großteil an gepflasterter Fläche und stellenweise wenig Begrünung. Bei vergangenen Planungen und Umsetzungen von Sanierungsmaßnahmen wie der Umsetzung des nördlichen Drostiplatzes und vorhergehenden Entwurfsplänen für die Ebertpassage fand eine klimaangepasste Ausrichtung nur bedingt statt.

Durch die Erhöhungen des Grün- und Wasseranteils in Form von Dach- und/oder Fassadenbegrünungen, zusätzlichen Gehölzpflanzungen sowie Wasserelementen im öffentlichen Raum kann den negativen mikroklimatischen Effekten entgegenwirkt werden. Zudem kann dadurch CO₂ reduziert werden. Insbesondere die Fußgängerzone weist zurzeit kaum Verschattungs- und stellenweise wenig Begrünungselemente auf. Straßenbegleitendes Grün, das während Hitzeperioden temperaturregulierend und schattenspendend wirkt, sollte bei Umgestaltungen der Bereiche Rübekamp und (untere) Dingstätte integriert werden. Die Planung für die Ebertpassage wurde bereits hinsichtlich der Aufnahme von

Klimaanpassungsmaßnahmen angepasst. Weiterhin sollten entsprechende Maßnahmen bei der Umgestaltung des südlichen Drostiplatz und dem Marktplatz berücksichtigt werden.

Vorrangiger Schutz und Entwicklung von Stadtgrün

Dem Stadtgrün kommt in der stark versiegelten Innenstadt Pinnebergs eine hohe Bedeutung zu. Insbesondere vor dem Hintergrund der künftigen Zunahme ihrer Wohnfunktion wird der Schutz und die Qualifizierung von Grünflächen zur Steigerung der Lebensqualität der Bewohner*innen wichtig. Aber auch für Besucher*innen sind Grünflächen, die ein hohes Nutzungsangebot und Erholungsfunktion aufweisen, attraktiv. So können Synergieeffekte für das innerstädtische Nutzungsangebot erzielt werden.

Der zentral gelegene Drostipark weist neben der Erholungs- auch eine wichtige klimatische Funktion auf. Mit der Planung für die Umgestaltung wurde bereits ein erster Schritt in Richtung einer besseren Nutzbarkeit unternommen. (Wild-)Blühwiesen, Kräuterrasen und eine natürliche Gestaltung von Grünstrukturen können darüber hinaus zu einer Steigerung der Biodiversität sowie zur Erhöhung der Artenvielfalt beitragen. Diese oder ähnliche Maßnahmen sollten bei weiteren Planungen berücksichtigt werden. Auch die Uferbereiche an der Pinnaу sollten – wo möglich – qualifiziert und aufgewertet werden.



Legende

verortbare Leitziele

Qualitätsschaffung

Qualitätserhalt und Qualitätsschaffung

Qualitätserhalt

verortbare Entwicklungsziele

Stärkung der innerstädtischen Wohnfunktion

Verbesserte Fuß- und Radanbindung von und zur Innenstadt

Erhöhung der Erlebbarkeit der Pinnau mit begleitenden Fuß- und Radwegeverbindungen

Gestaltung der Grün- und Platzbereiche als Klimainseln und Erhöhung der biologischen Vielfalt

Stärkung attraktiver Erholungs- und Freizeitorte mit hoher Aufenthaltsqualität für alle Ziel- und Altersgruppen

8 Maßnahmen

Die nachfolgenden Maßnahmen wurden auf der Grundlage des IEK aus dem Jahr 2016, der aktualisierten Bestandsanalyse und den Ergebnissen der Beteiligungen entwickelt.

Kapitel 8.2 umfasst die bisher noch nicht umgesetzten, aber weiterhin geplanten Maßnahmen der Städtebauförderung sowie ihre veränderten Rahmenbedingungen und Planungen. Diese Maßnahmen weisen einen kurzfristigen Umsetzungshorizont (2-5 Jahre) auf, da der zeitliche Horizont der Gesamtmaßnahme bis in das Jahr 2027 begrenzt ist.

Im Kapitel 8.3 werden Maßnahmen und Projekte aufgezeigt, die über weitere Finanzierungsmöglichkeiten umgesetzt werden können. Insgesamt ermöglicht dies einen umfassenden Blick auf sämtliche notwendige Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Pinneberger Innenstadt. Im Rahmen des IEKs kann lediglich eine Übersicht der derzeit aktuellen Fördermöglichkeiten aufgezeigt werden. Die genaue Finanzierung ist bei der weiteren Planung und Umsetzung der Einzelmaßnahmen fortlaufend zu überprüfen. Gleiches gilt für die Identifikation zusätzlicher Fördermöglichkeiten sowie weiterer Projektaufrufe. Die Benennung der Finanzierungsmöglichkeiten ist nicht gleichzusetzen mit einer Förderzusage durch den Fördermittelgeber. Für die Pinneberger Innenstadt sollten insbesondere Fördermöglichkeiten zum Umbau öffentlicher Erschließungsanlagen zu Aufenthalts- und Begegnungsräumen sowie der Herstellung von Barrierefreiheit geprüft werden, wie es bspw. im Rahmen des EFRE Programms 2021-2027: Nachhaltige Stadtentwicklung – nachhaltige städtische Mobilität vorgesehen ist.

Maßnahmen, die eine zeitnahe Belebung der Innenstadt, eine Stärkung vorhandener Nutzungen und der Etablierung neuer Nutzungen vorsehen, werden durch finanzielle Mittel aus dem Innenstadtpogramm gefördert (siehe Kapitel 8.3.2). Auch hierbei sollte das entwickelte Leitbild und die Ziele des IEKs bei der weiteren Entwicklung der Maßnahmen berücksichtigt werden.

8.1 Maßnahmenübersicht

Nr. Maßnahmenbezeichnung

Maßnahmen der Städtebauförderung

- M 1.1.1** Neugestaltung Ebertpassage
- M 1.1.2** Neugestaltung Stadteingang Elmshorner Straße / (untere) Dingstätte
- M 1.1.3** Umlegungsverfahren Ebertpassage
- M 1.2** Verbesserung der Funktionalität Drosteipark
- M 1.3** Umgestaltung südlicher Drosteiplatz
- M 1.4** Neuanlage Fußweg über die Pinna
- M 1.5** Neugestaltung Stadteingang Damm
- M 1.6** Konzept zum Abbau von Barrieren

Öffentliche Maßnahmen außerhalb der Städtebauförderung

- M 2.1** Sanierung und Umbau Ernst-Paasch-Halle
- M 2.2** Barrierefreie Neugestaltung (untere) Dingstätte
- M 2.3** Neugestaltung Rübekamp
- M 2.4** Sanierung Zollgebäude als Ergänzung zur Drostei
- M 2.5** Umbau Marktplatz zu einer multifunktional nutzbaren Fläche
- M 2.6** Aufwertung Bahnhofstraße für den Fuß- und Radverkehr
- M 2.7** Aufwertung der Wegeachse zwischen Innenstadt und Bahnhof
- M 2.8** Aufwertung und Ausbau von Fahrradstraßen und Velorouten
- M 2.9** Umgestaltung östlicher Fahltskamp
- M 2.10** Innerstädtische Entwicklungsfläche Warnckequartier
- M 2.11** Innerstädtische Entwicklungsfläche Koppelstraße
- M 2.12** Projektgruppe Innenstadt
- M 2.13** Aktualisierung der Unterseite der städtischen Webseite zur Innenstadtentwicklung
- M 2.14** Kommunikationskonzept
- M 2.15** Gestaltungsleitfaden
- M 2.16** Erhöhung digitale Sichtbarkeit der Innenstadt
- M 2.17** Beschilderungssystem

8.2 Maßnahmen der Städtebauförderung

M 1.1.1 Neugestaltung Ebertpassage

Vor dem Hintergrund der seit 2016 veränderten Rahmenbedingungen und der Notwendigkeit Klimafolgenanpassungsmaßnahmen in die Planung zu integrieren sowie der Schaffung von Flächen für den Aufenthalt und als Treffpunkte für Besucher*innen und Bewohner*innen wurde die Ausbauplanung für die Ebertpassage angepasst und der Vorentwurf des Planungsbüro TGP Landschaftsarchitekten im März 2023 politisch vorgestellt.

Die Ebertpassage soll als Shared-Space ausgebildet werden. Ebenerdige Parkplätze sind bisher lediglich südlich des Parkhauses vorgesehen. Bei der weiteren Planung sollten zur Erhöhung des Anteils an Grünstrukturen Baumneupflanzungen erfolgen, die auch die Biodiversität steigern. Der Ver siegelungsgrad kann bspw. durch ergänzende Pflanzflächen reduziert werden. Retentionsflächen können der Regenwasserversickerung dienen, Trinkwasserspender und Sitzmöglichkeiten die Verweilqualität insgesamt erhöhen.

Bei der weiteren Planung und Ausarbeitung des Entwurfs sind interne und externe Fachdienste und Stabstellen sowie angrenzende Grundstückseigentümer*innen zu beteiligen. Dabei sollen bspw. temporäre Nutzungen der Freiflächen durch Veranstaltungen oder als Erweiterungsmöglichkeit des Wochenmarktes diskutiert und Themen wie Feuerwehraufstellflächen geklärt werden. Darüber hinaus ist die Öffentlichkeit durch geeignete Beteiligungsformate zielgerichtet in die Planung einzubeziehen.

Akteur*innen	Stadt- und Landschaftsplanung, externes Planungsbüro, Eigentümer*innen, Bürger*innen, Einzelhändler*innen, Klimamanagement, Beauftragter für Menschen mit Behinderungen, FB Bildung, Kultur und Sport, FD Verkehr, Marktbeschicker*innen		
Leitziele	Qualitätsschaffung, Klimaschutz und Klimafolgenanpassung, Prozessqualität		
Kosten	2.500.000 €	Umsetzungshorizont	bis 2027

M 1.1.2 Neugestaltung Stadteingang Elmshorner Straße / (untere) Dingstätte

Als Teil der Planung für die Ebertpassage soll auch der Stadteingang Elmshorner Straße / (untere) Dingstätte neugestaltet werden. Dieser ist ungeordnet und bildet eine unattraktive Eingangssituation in die Innenstadt. Der Bereich weist keine Verweilqualität auf, das Stadtmobiliar ist erneuerungsbedürftig.

Um dem gestalterischen Defizit entgegenzuwirken, soll der Bereich als Shared-Space mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet werden. Eine barrierefreie Gestaltung soll die Nutzbarkeit für unterschiedlichste Zielgruppen sicherstellen, sowie die Fußgänger- und Radfahrfreundlichkeit erhöhen. Die Verbesserung der Radinfrastruktur sollten in diesem Bereich durch ergänzende Radabstellmöglichkeiten erhöht werden. Die Maßnahme steht in direktem Zusammenhang mit der Neugestaltung der Ebertpassage (s. M 1.1.1). Die Gestaltungs- und Klimaanpassungselemente (Sitzmöglichkeiten, Baumneuplanzungen, Pflanzbeete) der Planung für die Ebertpassage sollen daher aufgenommen werden. Durch die Umsetzung beider Maßnahmen wird der geplante innerstädtischen Rundlauf ermöglicht.

Leitziele	Qualitätsschaffung, Klimaschutz und Klimafolgenanpassung, Prozessqualität		
Akteur*innen	Stadt- und Landschaftsplanung, externes Planungsbüro, Eigentümer*innen, Bürger*innen, Einzelhändler*innen, Klimamanagement, Beauftragter für Menschen mit Behinderungen, FD Verkehr, FB Bildung, Kultur und Sport		
Kosten	600.000 €	Umsetzungshorizont	bis 2027

M 1.1.3 Umlegungsverfahren Ebertpassage

Voraussetzung für die Umgestaltung der Ebertpassage ist eine Neuordnung der Grundstücksverhältnisse mittels amtlichen Umlegungsverfahren gem. §§ 45 ff BauGB, so dass für bauliche und sonstige Nutzungen zweckmäßig gestaltete und fertig vermessene Grundstücke entstehen. Die erste Teilumlegung im Bereich Volksbank bis Parkplatz ist bereits erfolgt. Die zweite Teilumlegung im Westen steht noch aus. Geplant ist die Rechtswirksamkeit des Umlegungsplanes für das Jahr 2023.

Leitziele	Qualitätsschaffung		
Akteur*innen	Stadt- und Landschaftsplanung, Grundstückseigentümer*innen, externes Planungsbüro, externe Verfahrenssteuerung		
Kosten	1.100.000 €	Umsetzungshorizont	2023

M 1.2 Verbesserung der Funktionalität Drosteipark

Der zentral gelegene Drosteipark bildet zusammen mit der Drostei und dem Pinneberg Museum ein Kulturdenkmal. Durch eine attraktive Gestaltung mit hoher Freizeit- und Erholungsfunktion können Synergieeffekte mit dem Einkaufserlebnis in der Innenstadt geschaffen werden. Die Aufenthaltsqualität soll gesteigert und weitere Zielgruppen angesprochen werden. Eine direkte Wegeachse soll die wichtige fußläufige Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt zusätzlich stärken.

Durch die Aufwertung weist die Parkanlage eine wichtige Funktion im Sinne der Bekämpfung klimawandelbedingter Folgen vor Ort auf. Insbesondere wenn bei der Umgestaltung zusätzlich zur Erhöhung des Grünanteils durch Baumneupflanzungen, naturnahe Gestaltungen der Grünbereiche, Wildblumenwiesen, Kräutergärten und ähnliche Elemente berücksichtigt werden. Die Flächen der Außen gastronomie der Drostei sollen einbezogen werden. Die Grundschule Rübekamp soll als wichtiger Anlieger in den Planungsprozess integriert werden. Mietergärten für die südlich gelegenen Geschoßwohnungsbauten können die Wohnqualitäten verbessern und die Nutzungsintensität erhöhen. Die Straße Am Drosteipark soll erneuert und als ebenerdige Fahrradstraße gestaltet werden. Dadurch wird auch die östliche Gebäuderiehe mitsamt des ehemaligen Zollgebäudes angeschlossen. Der Eingang in die Innenstadt soll als solcher visuell aufgewertet werden. Dies schließt auch die Ergänzung von Radabstellmöglichkeiten ein.

Leitziele	Qualitätserhalt, Klimaschutz und Klimafolgenanpassung, Prozessqualität
Akteur*innen	Stadt- und Landschaftsplanung, externes Planungsbüro, Stiftung Landdrostei, Grundschule Rübekamp, Pinneberg Museum, Bürger*innen, Klimamanagement, Beauftragter für Menschen mit Behinderungen, FD Verkehr, FB Bildung, Kultur und Sport
Kosten	3.300.000 €

M 1.3 Umgestaltung südlicher Drosteiplatz

Der nördliche Drosteiplatz wurde im Jahr 2019 durch Neugestaltung des Pflasters und Ergänzung von Sitzmobiliar und Beleuchtungselementen aufgewertet. Die Umgestaltung des südlichen Drosteiplatzes als zweiter Abschnitt der Gesamtmaßnahme steht noch aus. Detaillierte Planungen liegen derzeit noch nicht vor.

Ziel der Umgestaltung sollte ein attraktiver neuer Treffpunkt in der Innenstadtmitte sein, der barrierefrei gestaltet ist, zum Verweilen einlädt und eine hohe Qualität im Sinne der Klimafolgenanpassung aufweist. Damit künftig in diesem Bereich auch Veranstaltungen stattfinden können, ist eine multifunktionale Nutzung vorzusehen, die auch ein vielfältiges Nutzungsangebot für unterschiedlichste Ziel- und Altersgruppen miteinschließt. Eine ansprechende Umgestaltung bietet die Chance, die Verknüpfung von westlicher und östlicher Innenstadt zu erhöhen.

Leitziele	Qualitätsschaffung, Klimaschutz und Klimafolgenanpassung, Prozessqualität		
Akteur*innen	Stadt- und Landschaftsplanung, externes Planungsbüro, Stiftung Landdrostei, Pinneberg Museum, Bürger*innen, Klimamanagement, Beauftragter für Menschen mit Behinderungen, Marktbeschicker*innen		
Kosten	500.000 €	Umsetzungshorizont	bis 2027

M 1.4 Neuanlage Fußweg über die Pinna

Bereits im IEK 2016 wurde eine Wegeverbindung vom Parkplatz des Vollsortimenters zum nördlich gelegenen „Marktplatz“ vorgeschlagen. Die Planung der Brücke, die vorrangig dem Fußverkehr dient, jedoch auch für Radfahrende nutzbar sein soll, wurde seitdem weiterverfolgt und ist fortgeschritten, wurde jedoch politisch bisher nicht beschlossen.

Die Wegeverbindung soll direkt an der Querungsmöglichkeit über die Friedrich-Ebert-Straße anknüpfen und auf dem ehemaligen Marktplatz enden. Die Anbindung für die nördlich gelegenen Bereiche an das innerstädtische Nutzungsangebot wird durch die geplante Brücke wesentlich verbessert und die fußläufige Erreichbarkeit der City optimiert, weshalb die Planung weiterverfolgt werden soll.

Leitziele	Qualitätsschaffung		
Akteur*innen	Stadt- und Landschaftsplanung, FD Verkehr, externes Planungsbüro, Anlieger*innen		
Kosten	700.000 €	Umsetzungshorizont	2025

M 1.5 Neugestaltung Stadteingang Damm

Der Stadteingang Damm ist ungeordnet und weist gestalterische Defizite auf. Durch die unattraktive Eingangssituation werden Besucher*innen in diesem Bereich nicht in die Innenstadt eingeladen. Hinzu kommt, dass sich im Einkaufszentrums PIZ die Leerstandssituation in den letzten Jahren weiter verschlechtert hat. Insgesamt ist hier eine geringere Kundenfrequenz als in anderen Bereichen zu erkennen.

Für das Einkaufszentrum bestehen Planungen, die zurzeit einen Abriss des bestehenden Gebäudekomplexes vorsehen. Anstelle dessen soll eine städtebaulich markante Eckausbildung entstehen. Bei entsprechenden Planungen soll auch der öffentliche Raum integriert betrachtet und eine gestalterische Aufwertung (u.a. durch Integration von Radabstellmöglichkeiten) angestrebt werden.

Leitziele	Qualitätserhalt		
Akteur*innen	Stadt- und Landschaftsplanung, FD Verkehr, Einzelhändler*innen, Feuerwehr, Projektentwickler*in		
Kosten	120.000 €	Umsetzungshorizont	bis 2027

M 1.6 Konzept zum Abbau von Barrieren (inkl. Umsetzung)

Bei künftigen Maßnahmen im öffentlichen Raum sind die Aspekte der Barrierefreiheit zwingend zu beachten und umzusetzen. Barrierefreiheit bedeutet dabei nicht nur, dass öffentliche Räume von Menschen mit Gehhilfe oder Rollstuhl besucht werden können, sondern auch von Menschen mit einer Seh Einschränkung, Blinden, Gehörlosen, Schwerhörigen, Menschen mit Sprachproblemen, mit seltenen oder chronischen Krankheiten, Menschen mit kognitiven Einschränkungen, Menschen mit Autismus, älteren Menschen, Kindern oder Personen mit Kinderwagen, und vielen mehr.

Der Abbau von Barrieren für Menschen mit Einschränkungen ist insbesondere in einem viel frequentierten Bereich wie der Innenstadt wichtig. Der öffentliche Raum sollte als Treffpunkt für alle Alters- und Zielgruppen gleichermaßen zugänglich und nutzbar sein, um eine Teilhabe für alle sicherstellen zu können. Daher sollte der räumliche Geltungsbereich des Konzeptes den innerstädtischen Bereich mit Fokus auf dem zentralen Einkaufsbereich (u.a. (untere) Dingstätte) beinhalten. Eine Beauftragung des Konzeptes ist in Kürze geplant.

Durch einen fachlich begleiteten Rundgang zur Barrierefreiheit sollen wichtige Orte und Wegeverbindungen, an denen besonderer Handlungsbedarf besteht, identifiziert werden. Kapitel 5 zeigt bereits Ansatzpunkte auf. Die Pflasterung in der (unteren) Dingstätte ist bspw. erneuerungsbedürftig. Das Kopfsteinpflaster ist uneben und weist nicht nur für Fußgänger Stolperfallen auf. Radfahrende nutzen aufgrund der Unebenheiten des Pflasters häufig die Regenrinne zum Fahren. Zudem wird der ruhende Verkehr als störend empfunden.

Bei noch ausstehenden Umgestaltungen wie die des südlichen Drostiplatzes sowie der Aufwertung der Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt sind die Aspekte der Barrierefreiheit zwingend zu beachten. Dies betrifft auch die Planung und Umsetzung von Hochbaumaßnahmen.

Leitziele	Prozessqualität, Qualitätsschaffung		
Akteur*innen	Stadt- und Landschaftsplanung, Beauftragte für Menschen mit Behinderungen, Bewohner*innen, FD Verkehr		
Kosten	350.000 €	Umsetzungshorizont	2023 (Umsetzung bis 2027)

8.3 Maßnahmen außerhalb der Städtebauförderung

8.3.1 Öffentliche Maßnahmen

Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Akteur*innen	Mögliche Förderungen durch:	
	Maßnahmen außerhalb der Städtebauförderung			
M 2.1	Sanierung und Umbau Ernst-Paasch-Halle	Der ehemalige Veranstaltungsort soll zu einem Kulturzentrum umgebaut werden. Das seit 2017 leerstehende, denkmalgeschützte Gebäude ist stark sanierungsbedürftig. Nachnutzungspotenziale wurden im Rahmen eines Vorkonzepts durch das Kulturamt der Stadt Pinneberg entwickelt. Zur Fertigstellung des Konzeptes wurde Ende 2021 ein Arbeitskreis gegründet. Künftige Nutzer*innen, Politiker*innen, Verwaltung und Bürger*innen sollen das endgültige Raum- und Nutzungskonzept entwickeln.	Arbeitskreis aus künftigen Nutzer*innen, Politiker*innen, Verwaltung und Bürger*innen	
M 2.2	Barrierefreie Neugestaltung (untere) Dingstätte	Das Konzept sieht vor, die Ernst-Paasch-Halle als kulturellen Treffpunkt und Veranstaltungsort zu ertüchtigen, sodass eine generationen- und kulturübergreifende Begegnungsstätte entsteht. Eine flexible Grundrissgestaltung soll eine Mehrfachnutzung sicherstellen, um eine große Bandbreite an Kulturschaffenden erreichen zu können.	Stadt- und Landschaftsplanung, FD Verkehr, Beauftragte für Menschen mit Behinderungen, Klimamanagement, Bürger*innen EFRE Programm 2021-2027: Nachhaltige Stadtentwicklung – nachhaltige städtische Mobilität	
M 2.3	Neugestaltung Rübekamp	Im Bereich der unteren Dingstätte ist das kleinteilige Kopfsteinpflaster uneben und bildet sowohl für Fußgänger*innen als auch Radfahrende Stolperfallen. Radfahrende weichen oft aus. Insbesondere im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde häufig erwähnt, dass auch der ungeordnete, ruhende Verkehr für Fußgänger*innen und Radfahrende Barrieren darstellt.	Stadt- und Landschaftsplanung, FD Verkehr, Beauftragte für Menschen mit Behinderungen, Klimamanagement, Bürger*innen EFRE Programm 2021-2027: Nachhaltige Stadtentwicklung – nachhaltige städtische Mobilität	
M 2.4	Sanierung Zollgebäude als Ergänzung zur Drostei	Das Ziel einer Umgestaltung in diesem Bereich ist die Herstellung einer barrierefreien Wegeverbindung im Sinne des zu erarbeitenden Konzeptes zum Abbau von Barrieren (s. M 1.6). Bei der Gestaltung soll die Integration von Elementen der Klimaanpassung sowie kleinteilige Spielmöglichkeiten geprüft werden. Der im Rahmen des Innenstadtprogramms erarbeitete Gestaltungsleitfaden soll dabei beachtet werden.	Das Pflasterung im Rübekamp weist Stolperfallen auf. Zudem bilden parkende Autos Barrieren. Es soll eine Verkehrsberuhigung und aufbauend auf dem zu erarbeitenden Konzept zum Abbau von Barrieren (s. M 1.6) eine barrierefreie Umgestaltung angestrebt werden. Ergänzende Nutzungsangebot wie Begrünungselemente oder solche zum Spielen sollen integriert werden. Der im Rahmen des Innenstadtprogramms erarbeitete Gestaltungsleitfaden soll dabei beachtet werden.	Stadt- und Landschaftsplanung, FD Verkehr, Beauftragte für Menschen mit Behinderungen, Klimamanagement, Bürger*innen EFRE Programm 2021-2027: Nachhaltige Stadtentwicklung – nachhaltige städtische Mobilität
		Das denkmalgeschützte Gebäude des ehemaligen Zollamtes steht seit 2020 leer. Der Kreis Pinneberg hat das Gebäude mittlerweile vom Bund erworben, um es für kulturelle Veranstaltungen, die bisher in der Drostei nicht möglich waren, herzurichten.	Das denkmalgeschützte Gebäude des ehemaligen Zollamtes steht seit 2020 leer. Der Kreis Pinneberg hat das Gebäude mittlerweile vom Bund erworben, um es für kulturelle Veranstaltungen, die bisher in der Drostei nicht möglich waren, herzurichten.	Stiftung Landdrostei, Stadt- und Landschaftsplanung, FB Bildung, Kultur, Sport
		Geplant ist der Umbau Gebäudes, sodass die Stiftung Landdrostei das Gebäude als Verwaltungssitz und für Ausstellungen nutzen kann. Ergänzend sind Lagerräume vorgesehen. Auch die Nutzung durch Konzerte im Dachboden des Gebäudes für bis zu 60 Personen, die Vermietung für Tagungen, Workshops oder die Nutzung durch lokale Vereine ist denkbar.	Geplant ist der Umbau Gebäudes, sodass die Stiftung Landdrostei das Gebäude als Verwaltungssitz und für Ausstellungen nutzen kann. Ergänzend sind Lagerräume vorgesehen. Auch die Nutzung durch Konzerte im Dachboden des Gebäudes für bis zu 60 Personen, die Vermietung für Tagungen, Workshops oder die Nutzung durch lokale Vereine ist denkbar.	Stiftung Landdrostei, Stadt- und Landschaftsplanung, FB Bildung, Kultur, Sport
		Vorgesehen ist eine umfangreiche denkmalgerechte Sanierung des Bestandes sowie eine Ergänzung durch einen Treppenhausanbau, in dem ein Aufzug installiert und ein barrierefreier Zugang des Gebäudes für alle Besucher*innen ermöglicht wird.	Vorgesehen ist eine umfangreiche denkmalgerechte Sanierung des Bestandes sowie eine Ergänzung durch einen Treppenhausanbau, in dem ein Aufzug installiert und ein barrierefreier Zugang des Gebäudes für alle Besucher*innen ermöglicht wird.	

M 2.5 Umbau Marktplatz zu einer multifunktional nutzbaren Fläche	<p>Der derzeitige Zustand des Marktplatzes ist aufgrund des unebenen Bodenbelags aufwertungsbedürftig. Seit der Verlegung des Wochenmarktes auf den Drostiplatz wird der Marktplatz überwiegend als Parkplatz genutzt. Angestrebt wird eine multifunktionale Gestaltung, sodass die Nutzbarkeit als Park- und Festplatz nicht eingeschränkt wird. Die neugestaltete Wegeverbindung über die Pinnaу soll dabei integriert werden und damit auch die Zugänglichkeit der Pinnaу erhöht werden. Eine Reduzierung des hohen Versiegelungsgrades sowie ergänzende Begrünung sollen integriert werden.</p>	Stadt- und Landschaftsplanung, Klimamanagement, Beauftragte für Menschen mit Behinderungen
M 2.6 Aufwertung Bahnhofstraße für den Fuß- und Radverkehr	<p>Die Wegeachse zwischen Bahnhof und Innenstadt ist aufgrund des schmalen Fußgängerbereichs sowie des teilweise schlechten Zustandes aufwertungsbedürftig. Für die Bahnhofstraße ist eine Aufwertung zur Herstellung der Barrierefreiheit für alle Zielgruppen auf dem Weg in die Innenstadt geplant. Dabei soll die stellenweise fehlende Beschilderung aufbauend auf dem Beschilderungskonzept (siehe M 2.17) ergänzt werden.</p>	Stadt- und Landschaftsplanung, FD Verkehr, Beauftragte für Menschen mit Behinderungen, Bürger*innen EFRE Programm 2021-2027: Nachhaltige Stadtentwicklung – nachhaltige städtische Mobilität
M 2.7 Aufwertung der Wegeachse zwischen Innenstadt und Bahnhof	<p>Zur Stärkung der Fußgänger- und Radfahrerfreundlichkeit ist für die direkte Wegeachse zwischen (Bus-)Bahnhof und Innenstadt eine Aufwertung sowie die Ergänzung der fehlenden Beschilderung geplant (siehe M 2.17). Teilflächen der Achse (zwischen Rosenhof und Rockvillestraße) werden als private Stellplatzfläche genutzt. Die Achse ist Teil der geplanten Veloroute 3. Die Straße Am Drostipark ist bereits als Fahrradstraße ausgewiesen. Die Aufwertung der Straße Am Drostipark ist Teil der Planung zur Verbesserung der Funktionalität Drostipark (siehe M 1.2).</p>	Stadt- und Landschaftsplanung, FD Verkehr, Beauftragte für Menschen mit Behinderungen, Bürger*innen EFRE Programm 2021-2027: Nachhaltige Stadtentwicklung – nachhaltige städtische Mobilität
M 2.8 Aufwertung und Ausbau von Fahrradstraßen und Velorouten	<p>In den letzten Jahren wurden hinsichtlich der Fahrradinfrastruktur in der Innenstadt bereits einige Verbesserungen erzielt. In der Straße Am Drostipark wurde eine Fahrradstraße und auf dem Weg in die Innenstadt mehrere Velorouten eingerichtet. Die noch in der Planung befindlichen Routen sollen umgesetzt werden. Hinsichtlich der Markierungen besteht insgesamt Aufwertungsbedarf. Einheitliche Modenmarkierungen sollen dafür sorgen, dass die Fahrradstraße und Velorouten im Stadtbild präsenter werden. Insbesondere an den Eingängen zur Innenstadt sollen zudem Radabstellmöglichkeiten installiert oder erneuert werden (siehe M 1.1.2 und M 1.5).</p>	Stadt- und Landschaftsplanung, FD Verkehr, Stadtmarketing, Bürger*innen
M 2.9 Umgestaltung östlicher Fahltskamp	<p>Die Umgestaltung des Fahltskamps durch Erneuerung der Straßenoberfläche und Ergänzung von Sitzgelegenheiten im Jahr 2009 bildete die erste Maßnahme der Innenstadtsanierung und betraf den Bereich zwischen Lindenplatz und Bahnhofstraße. Im Abschnitt zwischen Bahnhofstraße und An der Berufsschule besteht weiterhin Aufwertungsbedarf. Die vorhandenen Radabstellmöglichkeiten sind veraltet. Bei einer Umgestaltung sind einheitliche Bodenmarkierungen der Velorouten (siehe M 2.8) und die Vorschläge des Beschilderungskonzeptes zu integrieren (siehe M 2.17).</p>	Stadt- und Landschaftsplanung, FD Verkehr, Beauftragte für Menschen mit Behinderungen, Klimamanagement
M 2.10 Innerstädtische Entwicklungsfläche Warnckequartier	<p>Nach der Aufgabe der Tätigkeit des großen Gewerbebetriebs soll das Gebiet östlich der Bahnlinie Hamburg-Kiel zwischen Rübekamp im Norden und der Schauenburgerstraße im Osten einer neuen Nutzung zugeführt werden. Aufbauend auf dem Bebauungsplan Nr. 166 soll ein urbanes, gemischt genutztes Stadtquartier für Gewerbe und Wohnen entstehen.</p>	Stadt- und Landschaftsplanung, ggf. externe Planungsbüros, Bürger*innen IB.SH: Soziale Wohnraumförderung für Mietwohnungsmaßnahmen
M 2.11 Innerstädtische Entwicklungsfläche Koppelstraße	<p>Aufgrund von vermehrten Anfragen bzgl. Nachverdichtung und Ersatzbebauungen von Grundstücken wird für das Gebiet östlich der Bahnlinie Hamburg – Kiel, nördlich Rübekamp, südlich der Pinnaу und westlich der Anliegergrundstücke Schulstraße der Bebauungsplan Nr. 170 „Koppelstraße“ aufgestellt. Darauf aufbauend soll das Gebiet zu einem urbanen, gemischt genutzten Quartier für Gewerbe und Wohnen entwickelt werden. Dazu sind Nachverdichtungsmöglichkeiten durch Bebauung am Blockrand sowie ggf. im Blockinnenbereich zu prüfen. Hierbei sind die historischen Gebäude und Straßenzüge zu berücksichtigen.</p>	Stadt- und Landschaftsplanung, Eigentümer*innen

M 2.12	Projektgruppe Innenstadt	<p>Um die Maßnahmen der Innenstadtentwicklung gebündelt und zielgerichtet planen und umsetzen zu können, sollte eine fachdienstübergreifende Projektgruppe initiiert werden. Diese kann kontinuierlich die Entwicklung der Innenstadt beobachten und neue Herausforderungen berücksichtigen. Die Überprüfung sowie Entwicklung neuer Maßnahmen ist genauso Ziel wie die Akquisition weiterer Fördermöglichkeiten. Der Teilnehmerkreis sollte sich aus Vertreter*innen der sozialen, städtebaulichen, kulturellen, ökonomischen und ökologischen Bereiche zusammensetzen. Bei Bedarf können sich hieraus Fokusgruppen bilden, die sich gezielt um die Umsetzung von Einzelmaßnahmen kümmern. Die Arbeitsweise und Fortschritte sollen transparent auf der Webseite der Innenentwicklung dargestellt werden.</p>	Stadt- und Landschaftsplanung, Wirtschaftsförderung, Stadtmarketing, FB Bildung, Kultur und Sport, Klimamanagement, Beauftragte für Menschen mit Behinderungen, Sanierungsträger*in	
M 2.13	Aktualisierung der Unterseite der städtischen Webseite zur Innenstadtentwicklung	<p>Unter https://www.pinneberg.de/stadt-geschichte/innenstadtentwicklung ist bereits eine Unterseite der städtischen Webseite zur Innenstadtentwicklung vorhanden, auf der jedoch keine aktuellen Informationen zur Innenstadtentwicklung bereitgestellt werden.</p> <p>Mit dem Ziel einer transparenten, aktuellen und möglichst barrierearmen Bereitstellung von Informationen über das Innenstadtgeschehen sollte die Webseite überarbeitet werden. Die im Prozessverlauf erstellte Projektwebseite kann hierbei die Grundlage bilden. Daneben können Informationen über städtische Veranstaltungen (Link zum Veranstaltungskalender) und von Beteiligungsveranstaltungen zu Projekten integriert werden.</p>	Stadt- und Landschaftsplanung, Stadtmarketing, Pressestelle	
M 2.14	Kommunikationskonzept	<p>Es soll ein Kommunikationskonzept, das sowohl Print, Soziale Medien als auch die Etablierung der Unterseite der städtischen Homepage zur Innenstadtentwicklung (siehe M 2.13) einbezieht, entwickelt werden. Dadurch soll auch auf die Beteiligungsveranstaltungen zur Umsetzung der Maßnahmen wie bspw. der Umgestaltung der Ebertpassage (siehe M 1.1.1) hin gewiesen werden.</p>	Stadt- und Landschaftsplanung, Stadtmarketing, Pressestelle	Innenstadtprogramm
M 2.15	Gestaltungsleitfaden	<p>Geplant ist die Entwicklung eines Konzeptes zur einheitlichen Gestaltung von Außen- und Präsentationsbereichen von Geschäften, Gastronomie und sonstigen Werbeanlagen im öffentlichen Raum.</p>	Stadt- und Landschaftsplanung, Klimamanagement, Beauftragte für Menschen mit Behinderungen, ggf. externe Planungsbüros, Bürger*innen	Innenstadtprogramm
M 2.16	Erhöhung digitale Sichtbarkeit der Innenstadt	<p>Die Digitalisierung des Einzelhandels und deren Online-Kompetenz bzw. digitaler Sichtbarkeit sollen gefördert werden. Hybride Modelle zwischen stationärem und Online-Handel können dabei zur Kundenbindung und Stärkung des Handels beitragen.</p>	Stadt- und Landschaftsplanung, Stadtmarketing, Gewerbetreibende	Innenstadtprogramm
M 2.17	Beschilderungssystem	<p>In der Innenstadt soll ein analoges Beschilderungssystem die Orientierung der Besucher*innen verbessern. Die Ergänzung digitaler Angebote wie bspw. das Aufstellen einer digitalen Infosäule mit Leistungsangeboten aus der Verwaltung / dem Bürgerservice und Hinweisen zu Gastronomie / Einkaufen / Kultur etc. kann einer transparenten Informationsvermittlung dienen.</p>	Stadt- und Landschaftsplanung, Stadtmarketing, ggf. externe Planungsbüros, Bürger*innen	Innenstadtprogramm

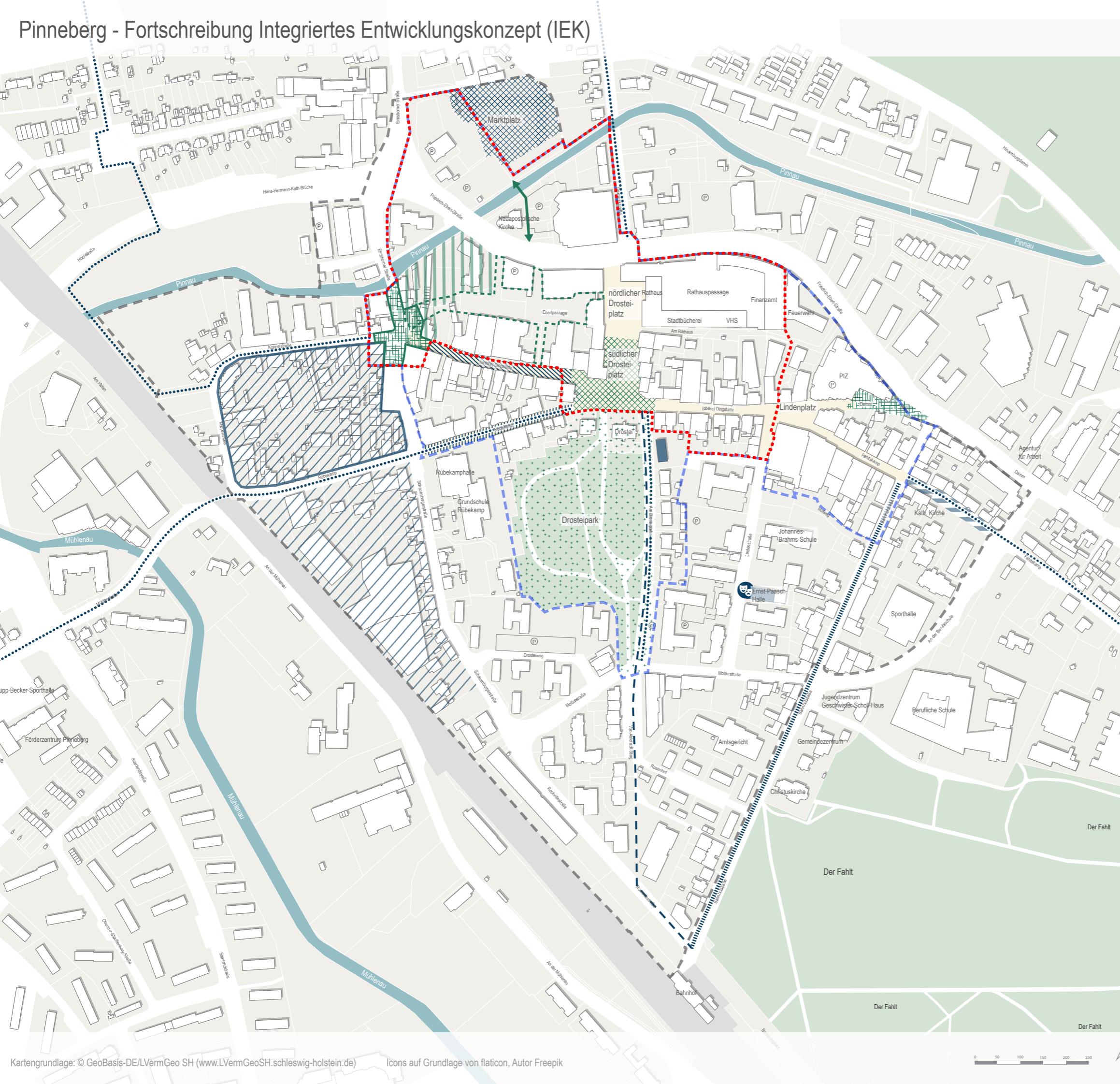
8.3.2 Maßnahmen des Innenstadt-programms

Im Rahmen des Innenstadtprogramms sollen kurzfristig u.a. Zwischennutzungen gefördert werden, um Beeinträchtigungen durch Leerstände entgegenzuwirken. Ein Beschilderungssystem soll für eine verbesserte Orientierung im Innenstadtbereich sorgen und der öffentliche Raum bspw. durch Bespielung und Initiierung kultureller Angebote als Treffpunkt aufgewertet werden. Ein Gestaltungsleitfaden kann für die zentrale Innenstadt zu einer Aufwertung des Stadtbildes beitragen. Mittelfristig sollen bspw. die digitale Sichtbarkeit der innerstädtischen Angebote erhöht und das gesellschaftliche Engagement der verschiedenen Akteur*innen unterstützt werden.

8.3.3 Private Maßnahmen

In den nächsten Jahren sind für die Pinneberger Innenstadt einige private Baumaßnahmen geplant. Dabei handelt es sich um den Abriss teilweise sanierungsbedürftiger Bestandsbauten und den Ersatz durch Wohnungsneubauten sowie um das Schließen von Baulücken bzw. bauliche Arrondierungen. Durch attraktive Neubauten am Drostiplatz und Stadteingang Damm bspw. kann eine Aufwertung dieser Eingangs- bzw. Platzsituationen entstehen. Bei der Planung der Gebäude sollte darauf geachtet werden, dass sich die Neubauten behutsam in das Stadtbild einfügen und den öffentlichen Raum durch ihr Nutzungsangebot beleben.

Pinneberg - Fortschreibung Integriertes Entwicklungskonzept (IEK)



Maßnahmen

Legend

- Abgrenzung Sanierungsgebiet
 - Abgrenzung Stadtumbaugebiet
 - Abgrenzung Untersuchungsgebiet IEK-Fortschreibung

Maßnahmen der Städtebauförderung

-  1.1.1 Neugestaltung Ebertpassage
 -  1.1.2 Neugestaltung Stadteingang Elmshorner Straße / (untere) Dingsstätte
 -  1.1.3 Umlegungsverfahren Ebertpassage
 -  1.2 Verbesserung der Funktionalität Drostepark
 -  1.3 Umgestaltung südlicher Drosteplatz
 -  1.4 Neuanlage Fußweg über Pinnaу
 -  1.5 Neugestaltung Stadteingang Damm
nicht verortet
 - 1.6 Konzept zum Abbau von Barrieren

Öffentliche Maßnahmen außerhalb der Städtebauförderung

-  2.1 Sanierung und Umbau Ernst-Paasch-Halle
 -  2.2 Barrierefreie Neugestaltung (untere) Dingstätte
 -  2.3 Neugestaltung Rübekamp
 -  2.4 Sanierung Zollgebäude als Ergänzung zur Drostei
 -  2.5 Umbau Marktplatz zu einer multifunktional nutzbaren Fläche
 -  2.6 Aufwertung Bahnhofstraße für Fuß- und Radverkehr
 -  2.7 Aufwertung Wegeachse zwischen Innenstadt und Bahnhof
 -  2.8 Aufwertung und Ausbau von Fahrradstraßen und Velorouten
 -  2.9 Umgestaltung östlicher Faltskamp
 -  2.10 Innerstädtische Entwicklungsfläche Warnckequartier
 -  2.11 Innerstädtische Entwicklungsfläche Koppelstraße
 - nicht verortet

nicht verorte

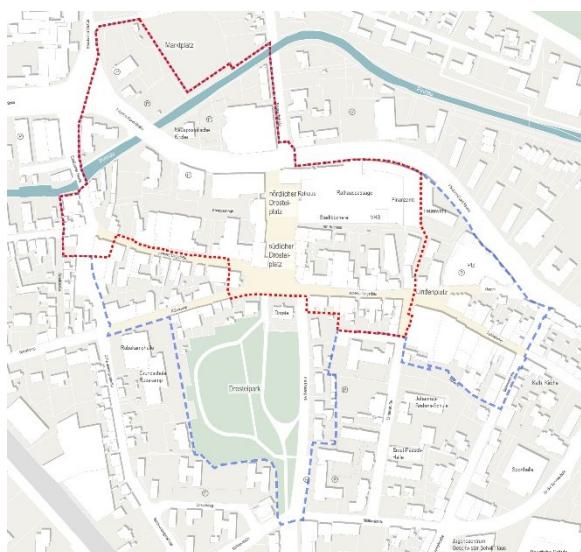
- | | |
|---|---|
| 2.12 Projektgruppe Innenstadt | 2.15 Gestaltungsleitfaden |
| 2.13 Aktualisierung der Unterseite
der städtischen Webseite
zur Innenstadtentwicklung | 2.16 Erhöhung der digitalen
Sichtbarkeit der
Innenstadt |
| 2.14 Kommunikationskonzept | 2.17 Beschilderungssystem |

9 Gebietsausweisung

Durch den Beschluss der Ratsversammlung am 27.09.2012 über die Sanierungssatzung und die anschließende öffentliche Bekanntmachung am 06.11.2012 wurde das Sanierungsgebiet rechtskräftig.

In den Vorbereitenden Untersuchungen wurden für das ausgewiesene Sanierungsgebiet städtebauliche Missstände festgestellt, die teilweise weiterhin vorhanden sind und u.a. durch die noch ausstehende Umsetzung der Maßnahmen Ebertpassage und südlicher Drostiplatz behoben werden sollen. Durch die bauliche Ertüchtigung im Bereich der Ebertpassage ist hier von Bodenwertsteigerungen auszugehen.

Zur Umsetzung weiterer Maßnahmen wird in Pinneberg das Stadtumbaugebiet ergänzend zu dem oben beschriebenen Instrument des Sanierungsgebietes eingesetzt. Hierbei liegt der Fokus auf den weiterhin aufzuwertenden Bereichen der westlichen Fußgängerzone, der zu verbesserten Funktionsfähigkeit des Drosteiparks und der Verbindung der Innenstadt mit dem Bahnhof. Eine besondere Rechtswirkung für die Eigentümer*innen entsteht aus dem Stadtumbaugebiet nicht.



■ Abgrenzung Sanierungsgebiet

□ Abgrenzung Stadtumbaugebiet

Abbildung 36: Sanierungsgebiet und Stadtumbaugebiet

Für die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen zur Stärkung der Zentrumsfunktion sind die gebietsbezogenen Instrumente ausreichend. Es wird empfohlen, die bestehende Gebietskulisse nicht zu verändern.

10 Finanzierung

Die grundlegende Kosten- und Finanzierungsplanung der Gesamtmaßnahme Innenstadt findet sich in den Vorbereitenden Untersuchungen (2012). Sie wird mindestens jährlich im Rahmen des Programmantrags fortgeschrieben und somit laufend konkretisiert und angepasst. Kosten neu aufgenommener Maßnahmen wurden entsprechend in den Maßnahmensteckbriefen ergänzt.

Für die unter 8.2 beschriebenen Maßnahmen werden Städtebaufördermittel aus dem Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ zur Verfügung gestellt, von denen jeweils ein Drittel der förderfähigen Ausgaben vom Bund, dem Land und der Stadt eingebracht werden.

Für die unter 8.3.1 und 8.3.2 dargestellten Maßnahmen wurden – wenn möglich – weitere Fördermöglichkeiten aufgezeigt bzw. können Mittel im Rahmen des Innenstadtprogramms abgerufen werden.

11 Monitoring

Leit- und Entwicklungsziele	Bewertungskriterien / Umsetzung der Maßnahmen:	Überprüfungszeitraum
Qualitätsschaffung <ul style="list-style-type: none"> Aufwertung der Innenstadt durch städtebauliche/bauplanungsrechtliche Instrumente Schaffung von einer optimalen Erreichbarkeit der gesamten Innenstadt für alle Gestaltung und Entwicklung von Stadtgrün und Freiräumen 	M 1.1.1 Neugestaltung Ebertpassage M 1.1.2 Neugestaltung Stadteingang Elmshorner Straße / (untere) Dingstätte M 1.1.3 Umlegungsverfahren Ebertpassage M 1.3 Umgestaltung südlicher Drostiplatz M 1.4 Neuanlage Fußweg über die Pinnau M 1.6 Konzept zum Abbau von Barrieren (inkl. Umsetzung)	Überprüfung der Einzelmaßnahmenumsetzung jährlich mit der Sachstandsberichterstattung
Qualitätserhalt <ul style="list-style-type: none"> Erhalt der durch Sanierung und Stadtumbau geschaffene Räume 	M 1.2 Verbesserung der Funktionalität Drostiplatz M 1.5 Neugestaltung Stadteingang Damm	
Prozessqualität <ul style="list-style-type: none"> Weiterentwicklung von Transparenz und Beteiligung Förderung einer kontinuierlichen Zusammenarbeit und Kooperation mit Akteuren der Innenstadt 	M 1.1.1 Neugestaltung Ebertpassage M 1.1.2 Neugestaltung Stadteingang Elmshorner Straße / (untere) Dingstätte M 1.2 Verbesserung der Funktionalität Drostiplatz M 1.3 Umgestaltung südlicher Drostiplatz M 1.6 Konzept zum Abbau von Barrieren (inkl. Umsetzung)	
Klimaschutz- und Klimafolgenanpassung <ul style="list-style-type: none"> Stärkere nachhaltige und klimaneutrale Ausrichtung von Planungen Vorrangiger Schutz und Entwicklung von Stadtgrün 	M 1.1.1 Neugestaltung Ebertpassage M 1.1.2 Neugestaltung Stadteingang Elmshorner Straße / (untere) Dingstätte M 1.2 Verbesserung der Funktionalität Drostiplatz M 1.3 Umgestaltung südlicher Drostiplatz	

12 Literatur- & Quellenverzeichnis

BIG Städtebau GmbH (2022): Stadt Pinneberg. Maßnahme Neugestaltung des Drosteiparks. Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung.

CIMA Beratung + Management GmbH (2021): Einzelhandelskonzept für die Stadt Pinneberg. Lübeck

Kreis Pinneberg (2020): Radverkehrskonzept für den Kreis Pinneberg

Stadt Pinneberg (2012): Vorbereitende Untersuchungen und städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt

Stadt Pinneberg (2016): Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt

Stadt Pinneberg (2021): Strukturbericht 2021. Bericht der Stadt Pinneberg.

Stadt Pinneberg (2022): Beschlussfassung strategische Ziele, <https://www.sitzungsdienst-pinneberg.de/bi2/to020.asp?TOLFDNR=49737#searchword> (zuletzt abgerufen am 14.02.2023)