

MASTERTHESIS

# Zentrum? – Schenefelds geteilte Mitte

Handlungsempfehlungen für die Ortsmitte von Schenefeld (PI)



Vorgelegt

von:

Katja Hadler, Matr.-Nr. 6007507  
katjahadler@web.de

bei:

Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger  
Prof. Dr. Michael Koch

im:

Studiengang  
Stadtplanung

am:

15.10.2015

HAFENCITY UNIVERSITÄT HAMBURG

(Abbildungen auf dem Titelblatt: Eigene Aufnahmen und eigene Darstellung)





# Inhaltsverzeichnis

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....	III
ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	IV
TABELLENVERZEICHNIS.....	VII
1 EINLEITUNG.....	1
1.1 Thematik und Problemstellung.....	1
1.2 Fallbeispiel, Fragestellungen und Zielsetzung.....	1
1.3 Aufbau und Methodik.....	3
2 BISHERIGE UND AKTUELLE ZENTRUMSENTWICKLUNG IN SCHENEFELD.....	5
2.1 Schenefeld.....	5
2.2 Entwicklung Schenefelds und seiner Ortskerne.....	7
2.3 Planungsgeschichte der Ortsmitte.....	13
2.4 Aktuelle Bestrebungen und Anlass der Arbeit.....	21
3 THEORIE UND ANALYSE: STADTZENTREN.....	23
3.1 Definition und Aufgaben von Stadtzentren.....	23
3.2 Zentrumsfunktionen und -bestandteile.....	24
3.3 Erfolgsfaktoren von Zentren.....	31
3.4 Neue Ortsmitten und Funktionstrennung.....	33
4 BESTANDSAUFNAHME DER SCHENEFELDER ORTSMITTE.....	44
4.1 Zentrumsfunktionen.....	44
4.2 Nordkern.....	55
4.3 Südkern.....	60
4.4 Interne Erreichbarkeit und Verknüpfung.....	64
4.5 Äußere Erreichbarkeit.....	68
5 ANZUSTREBENDE ENTWICKLUNG DER SCHENEFELDER ORTSMITTE.....	75
5.1 Funktionszuweisung der Ortsmitte.....	75
5.2 Standortentscheidung für die Entwicklung der Ortsmitte.....	78
5.3 Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken dieses Standortes.....	83
6 VORSCHLÄGE ZUR ERREICHUNG DES ENTWICKLUNGSZIELS.....	95
6.1 Leitbild.....	95
6.2 Zentrumsfunktionen.....	99
6.2.1 Zentrumsfunktionen und ihre Verteilung.....	99
6.2.2 Raumprogramm.....	106

6.3 Architektonische Gestaltung .....	109
6.3.1 Gebäude .....	109
6.3.2 Öffentlicher Raum .....	111
6.4 Management, Marketing und Identifikation.....	116
6.5 Äußere Erreichbarkeit .....	118
6.5.1 Erreichbarkeit ÖPNV .....	118
6.5.2 Erreichbarkeit NMIV .....	122
6.5.3 Erreichbarkeit MIV .....	123
6.5.4 Orientierung .....	132
6.6 Interne Erreichbarkeit .....	132
6.6.1 Lesbarkeit und Wegeführung.....	132
6.6.2 Abmilderung der Zerschneidungseffekte durch die LSE .....	137
6.6.3 Zugänglichkeit .....	142
6.7 Städtebauliche Umsetzung.....	143
7 FAZIT .....	151
ANHANG.....	154
QUELLENVERZEICHNIS.....	156
Literatur.....	156
Zeitungsartikel.....	159
Internetseiten, Abbildungen .....	160
Sonstige .....	163

# Abkürzungsverzeichnis

BKS	Bürger- und Kultursaal in Schenefeld
B-Plan	Bebauungsplan
EG	Erdgeschoss
EKDZ	Einkaufs- und Dienstleistungszentrum
EKZ	Einkaufszentrum
FORUM	Multifunktionssaal in Schenefeld
F-Plan	Flächennutzungsplan
HH	Freie und Hansestadt Hamburg
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
InSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
JUKS	Jugend- und Kommunikationszentrum in Schenefeld
LSE	Landesstraße Schenefeld-Elmshorn, L103, in Schenefeld Altonaer Chaussee
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NMIV	Nicht-motorisierter Individualverkehr bzw. Rad- und Fußverkehr
OG	Obergeschoss
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
UG	Untergeschoss
VHS	Volkshochschule
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

# Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Luftbild Ortsmitte	2
Abb. 2	Stadtteile	6
Abb. 3	Naherholung	6
Abb. 4	Stadtwappen und Slogan	6
Abb. 5	Zentralörtliches System in Schleswig-Holstein	7
Abb. 6	Ortskerne (Anfang / Mitte des 20. Jahrhunderts)	8
Abb. 7	Zentrale Einrichtungen der Ortsmitte (Bestand)	11
Abb. 8	Übersicht der Ortsmitte (Bestand)	12
Abb. 9	Aktuelle Ortskerne	13
Abb. 10	Aufbauplan (Stand 1955)	14
Abb. 11	F-Plan 1966	14
Abb. 12	F-Plan (Stand 1978)	14
Abb. 13	Geltungsbereiche der B-Pläne	16
Abb. 14	Aktuelle Bebauungspotenziale	16
Abb. 15	F-Plan (Stand 1995)	16
Abbn. 16–17	Ideenwettbewerb 1993	17
Abbn. 18–27	Weitere Entwürfe für den Südkern	17
Abb. 28	Stadtkernkonzept 2020	19
Abb. 29	Städtische Grundstücke	20
Abb. 30	Untersuchungsgebiet	22
Abbn. 31–34	Charaktere von Zentren	29
Abb. 35	Funktionstrennung in der Wiener City	36
Abb. 36	Nutzungen in der Ortsmitte (EG)	45
Abb. 37	Nutzungen in der Ortsmitte (1. OG)	46
Abb. 38	Nutzungen in der Ortsmitte (2. OG)	47
Abb. 39	Zentrumsfunktionen im Stadtgebiet (EG) 1	49
Abb. 40	Zentrumsfunktionen im Stadtgebiet (EG) 2	50
Abb. 41	FORUM Schenefeld	51
Abbn. 42–43	JUKS Schenefeld	51
Abb. 44	Werbung für das Elbe-Einkaufszentrum vor dem Stadtzentrum Schenefeld	52
Abb. 45	Marktplatz im EKDZ „Stadtzentrum Schenefeld“	56
Abbn. 46–55	Rundgang um das EKDZ „Stadtzentrum Schenefeld“	57
Abbn. 56–57	Gewerbliche und Wohnbebauung auf der Ostseite	59

Abbn. 58–59	Brachfläche, Garage eines Gartenbaubetriebs und Wohnhaus auf der Westseite	59
Abb. 60	Bürgerwiese	60
Abb. 61	Düpenaugrünzug	60
Abb. 62	Rathaus	60
Abb. 63	Sitzungssaal des Rathauses	60
Abbn. 64–71	Holstenplatz	61
Abbn. 72–77	Weitere zentrale Gebäude im Südkern	63
Abb. 78	Überquerungsmöglichkeiten der LSE	64
Abbn. 79–82	Fußgängerbrücke	65
Abb. 83	Hauptwege in der Ortsmitte	66
Abbn. 84–87	Wegeverbindungen in der Ortsmitte	66
Abb. 88	Wege zu Bürgerwiese und Düpenau	67
Abb. 89	Weg zur Bürgerwiese	67
Abb. 90	Wanderweg am Osterbrooksweg	67
Abb. 91	ÖPNV (Buslinien Schenefeld)	69
Abb. 92	ÖPNV-Erreichbarkeit der Ortsmitte	70
Abb. 93	ÖPNV (Haltepunkte Rathaus / EKZ)	71
Abb. 94	MIV-Verkehrsmengen	71
Abb. 95	Schallimmissionsplan	72
Abb. 96	Lärmbrennpunkt-Analyse	72
Abb. 97	Parkplätze	72
Abb. 98	Anfahrt zum großen Parkplatz von der LSE	73
Abb. 99	Großer Parkplatz an der LSE	73
Abbn. 100–103	Wesentliche Zufahrten zum Rathaus	73
Abb. 104	Radwege in die Ortsmitte	74
Abb. 105	Ortkerne-Konzept	78
Abb. 106	Ideenskizze Option 1	81
Abb. 107	Ideenskizze Option 2	82
Abb. 108	Mängel und Schwierigkeiten	94
Abb. 109	Wichtige Anziehungspunkte	101
Abb. 110	Funktionsverlagerung	101
Abb. 111	EKDZ – Flachdach, roter Klinker, Metall-Glas-Konstruktion	110
Abb. 112	Rathaus – Flachdach, klare Struktur	110
Abbn. 113– 114	Architekturvorschlag moderne Stadthäuser	110
Abb. 115	Lampen und Beete	111
Abb. 116	Hängende Lampen	111

Abbn. 117–120	Vorhandene Pflasterung	112
Abb. 121	Beete entlang der Wege	113
Abb. 122	Bepflanztes Band	113
Abb. 123	Bilder im öffentlichen Raum	114
Abb. 124	Vorgeschlagene Platzform	114
Abb. 125	Wiese im Stadtkern	115
Abb. 126	„Optische“ Belebung	115
Abbn. 127–128	Kleiner ZOB	121
Abbn. 129–130	Alternative – großer ZOB	121
Abb. 131	NMIV-Anbindung der Siedlung an das Zentrum	123
Abb. 132	NMIV-Anbindung der Altgemeinde an das Zentrum	123
Abbn. 133–136	Erschließung des neuen Rathausparkhauses und des EKDZs	126
Abbn. 137–141	Umgang mit der Verkehrsschleife	128
Abb. 142	Ausgewählte Veränderung der Straßenverkehrsführung	130
Abbn. 143–146	Neue Kreuzung LSE / Kiebitzweg / Alte Landstraße	131
Abb. 147	Festlegung des Zentrumsgebietes	132
Abb. 148	Zentrums-Wanderwege	134
Abb. 149	Fußgängerüberwege im Zentrum	134
Abb. 150	Passantenströme („natürlich“)	135
Abb. 151	Passantenströme (geplant)	135
Abbn. 152–153	Laubengänge	135
Abbn. 154–155	Begehbarer Mittelstreifen	138
Abbn. 156–158	Verknüpfung von Nord- und Südkern	142
Abb. 159	Verortung der Nutzungen des Raumprogramms	144
Abbn. 160–162	Studie zur Bebauung östlich der Industriestraße	145
Abb. 163	Baugebiete	147
Abb. 164	Ideenskizze – großer Ausschnitt	149
Abb. 165	Ideenskizze – kleiner Ausschnitt	150
Abb. 166	Straßennetz in Schenefeld	154
Abb. 167	Straßen in der Ortsmitte	154
Abbn. 168–169	Schwarzpläne mit Flurstücksgrenzen	155

# Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Gliederungssystematik – Zentrumsfunktionen	27
Tab. 2	Elemente und Bestandteile eines Zentrums	30
Tab. 3	Zentrentypen der Kernstadt und im suburbanen Raum	33
Tab. 4	Shopping-Center-Typologie	35
Tab. 5	Steckbrief Stadtallendorf	38
Tab. 6	Steckbrief Wachtberg	39
Tab. 7	Steckbrief Norderstedt	40
Tab. 8	Steckbrief Ahrensburg	41
Tab. 9	Raumbedarf der öffentlichen Einrichtungen	53
Tab. 10	Entfernung von der Schenefelder Ortsmitte zu Zentren in der Schenefelder Umgebung	53
Tab. 11	Entfernung von der Schenefelder Ortsmitte zu kulturellen Einrichtungen und Freizeitmöglichkeiten in der Schenefelder Umgebung	54
Tab. 12	Ermittlung der Erreichbarkeit durch Punktevergabe	70
Tab. 13	Standortvergleich – Zentrumsentwicklung	79
Tab. 14	SWOT-Analyse	84
Tab. 15	Leitbilder der Ortskerne	97
Tab. 16	Raumprogramm	106



# 1 Einleitung

## 1.1 Thematik und Problemstellung

Das Stadtzentrum war nicht selten die Keimzelle, um die herum sich eine Stadt entwickelt hat. Vor allem aber erhält es Bedeutung durch seine ökonomische, politische, kulturelle und räumliche Konzentration sowie seine Zentralität. Das Stadtzentrum, oft auch als das „Herz“ der Stadt bezeichnet, wird weiteren Verdichtungen zentrenrelevanter Einrichtungen im Stadtgebiet zumeist hierarchisch übergeordnet. Es versorgt die gesamte Stadt mit ausgewählten Gütern und Dienstleistungen (z. B. Gütern nicht-täglicher Bedarfe, kulturellen Einrichtungen), repräsentiert sie zugleich nach außen und bietet allen Bewohner\*innen der Stadt einen gemeinsamen Treffpunkt und eine Identifikationsgrundlage. Durch das Zusammenwirken vieler unterschiedlicher Funktionen und die Zusammenkunft unterschiedlicher Menschen können in ihm ein spannendes Angebot und eine besondere Dynamik entstehen.

Verschiedene Umstände führten in manchen Gemeinden jedoch dazu, dass ihnen ein Stadtzentrum fehlt oder fehlte – zum Beispiel aufgrund von Gebietsreformen, schnellem Wachstum oder paralleler Entwicklung einzelner Stadtteile. Insbesondere in den 1960er und 1970er Jahren wurden in vielen von ihnen deshalb vollständig neue Stadtzentren und Ortsmitten geplant oder andere Wege gesucht, mit diesem Umstand umzugehen. Manche nahmen Zentren gewachsener Städte zum Vorbild, mit einem Marktplatz in der Mitte und hoher Nutzungsmischung kommerzieller und gemeinnütziger Einrichtungen, andere entschieden sich für die räumliche Verteilung der zentrenrelevanten Funktionen, etwa für den separaten Bau eines Einkaufszentrums mit überwiegend kommerziellen Einrichtungen hoher Publikumsintensität. Die Entscheidung für die Gestaltung des Stadtzentrums fiel meist abhängig von gegebenen Faktoren, wie bestehenden Ortskernen, Versorgungsverflechtungen mit anderen Gemeinden, Platzbedarf und Umsetzungskapazitäten.

Durch die Verteilung der zentrenrelevanten Funktionen ergaben sich diverse Probleme, zum Beispiel die fehlende Wahrnehmung einer Stadt als ein Ganzes, die Verödung der durch Verwaltungseinrichtungen, Wohnen oder sonstige Funktionen dominierten Gebiete oder die Privatisierung des öffentlichen Raumes.

## 1.2 Fallbeispiel, Fragestellungen und Zielsetzung

In dieser Arbeit dient die an Hamburg angrenzende Kleinstadt Schenefeld, Kreis Pinneberg, als Fallbeispiel der Thematik. Schenefeld ist durch Suburbanisierungsprozesse stark gewachsen, viele Hamburger\*innen wanderten in den suburbanen Raum von Schenefeld aus. Dabei ist, neben dem Stadtteil, der sich um das frühere Dorf entwickelt hat („Dorf“ oder „Altgemeinde“), ein zweiter Stadtteil um eine Munitionsfabrik aus dem ersten Weltkrieg entstanden („Siedlung“). In den 1960er Jahren wurde ein kleiner Ortskern an der Grenze zu beiden Stadtteilen geplant und ein Rathaus sowie zunächst Feuerwehr, Post und Kreissparkasse errichtet. Heute befinden sich hier neben dem Rathaus, Stadtbücherei, private und gemeinnützige Beratungsangebote, in geringem Umfang Einzelhandel und sonstige Dienstleistungen sowie der Wochenmarkt. Zwischen den beiden inoffiziellen Stadtteilen, nördlich des kleinen Ortskerns verläuft seit den 1970er Jahren eine vierspurige Landstraße, die L103 bzw. Landesstraße Schenefeld-Elmshorn (im Folgenden: LSE). In den 1980er Jahren entschied man sich für die Errichtung eines Einkaufs- und Dienstleistungszentrums mit dem aussagekräftigen Namen „Stadtzentrum Schenefeld“ (im Folgenden: EKDZ) nördlich der Landstraße und gegenüber dem kleinen Ortskern. Es wurde 1991 fertiggestellt. Das EKDZ mit seiner Umgebung und der kleine Ortskern

sollten als „Nord- und Südkern“ über die Landstraße hinweg miteinander verknüpft werden. Das EKDZ ist heute ein zentraler Anlaufpunkt in der Gemeinde geworden, der Rest dieser Ortsmitte weist nur eine sehr geringe Belebung auf. Gerade südlich der LSE wird die Unentschlossenheit der Gemeinde hinsichtlich deren weiterer Entwicklung deutlich. Einige zentrale Nutzungen sind als Zwischenlösung in Gebäuden untergebracht worden, die dieser Nutzung nicht gerecht werden. Gestalterische Maßnahmen wurden nur inkonsequent durchgeführt.

Im Luftbild wird das EKDZ als großer Koloss sichtbar (s. auch im Folgenden Abb. 1). Deutlich zu erkennen ist ebenso die LSE mit ihrer Aufweitung südlich des EKDZs und die dazugehörige raumgreifende Verkehrsschleife. Das Rathaus sticht durch seinen siebenstöckigen Verwaltungsturm hervor, während die Gebäude um das Rathaus mit der Struktur der umliegenden Wohnbebauung verschmelzen. Die Bürgerwiese wird als große Grünfläche sichtbar, der Verlauf des Baches Düpenau lässt sich durch den bewaldeten Grünzug von Nord nach Süd, östlich des EKDZs, erahnen. Nördlich des EKDZs befinden sich dessen Anbau und Parkhaus, nördlich davon und östlich des EKDZs ist an den großen Volumina gewerbliche Bebauung zu erkennen. Östlich des Düpenaugrünzugs wird die Wohnbebauung der Siedlung in Zeilenbauweise und mit drei Punkthochhäusern deutlich. Südlich des Rathauses sind zunächst Zwei-, dann Mehrfamilienhäuser zu sehen, in Richtung Westen überwiegend Wohnbebauung in Zeilenbauweise, im Osten ein paar wenige, punktförmige Mehrfamilienhäuser.



**Abb. 1: Luftbild Ortsmitte**  
(Google Earth 2015, eigene Textfelder)

Derzeit wird in Schenefeld ein neuer Versuch gestartet, die Ortsmitte zu einem attraktiven Stadtmittelpunkt zu entwickeln. Das wurde zum Anlass genommen, die Ziele der Planung noch einmal zu überprüfen sowie gegebenenfalls neue Entwicklungsvorschläge einzubringen.

Folgende Fragen sollen in dieser Arbeit beantwortet werden:

- Wohin sollte sich Schenefelds Ortsmitte entwickeln?
- Wie kann und sollte dabei vor allem mit der räumlichen Trennung durch die LSE und der funktionalen Trennung – kommerzielle Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe mit eher hohem Tagespublikumsverkehr einerseits, gemeinnützige Einrichtungen und Dienstleistungsbetriebe mit eher geringem Aufkommen an Tagespublikum andererseits – umgegangen werden?

Entwicklungsziele für die Ortsmitte sowie Vorschläge, Empfehlungen und Ideen zur Zielerreichung werden herausgearbeitet.

### 1.3 Aufbau und Methodik

Im nachfolgenden Kapitel werden zunächst die Rahmenbedingungen der Zentrumsentwicklung aufgezeigt, indem allgemeine Informationen über die Stadt Schenefeld zusammengetragen werden (2.1). Anschließend werden in Hinführung auf die aktuellen Ambitionen der Stadt, also dem Anlass dieser Arbeit (2.4), die geschichtliche Entwicklung der Schenefelder Ortskerne und Zentrumsfunktionen (2.2) und die Planungshistorie dieser Ortsmitte (2.3) dargelegt. Die darauffolgende theoretische Abhandlung versucht, Definitionen und Aufgaben von Zentren zu fassen (3.1), notwendige und potenzielle Zentrumsfunktionen und -bestandteile aufzuzeigen (3.2) und Faktoren, die den Erfolg von Zentren sichern können, abzustecken (3.3), um den Zielzustand der Ortsmitte innerhalb der Planung und Entwicklung bestimmen zu können. Ein weiterer Abschnitt geht ergänzend auf die spezifischen Gegebenheiten der Schenefelder Ortsmitte ein und behandelt Maßnahmen und Strategien im Umgang mit geplanten Ortsmitteln sowie Funktionstrennungen im Zentrum (3.4). Daraufhin wird in einer Bestandsaufnahme die aktuelle Situation der Schenefelder Ortsmitte detailliert beleuchtet, wobei mit einer Analyse der Zentrumsfunktionen der Ortsmitte selbst, wie auch der konkurrierenden Zentrumsfunktionen begonnen wird (4.1). In einer Ausführung über die beiden Teile der Ortsmitte, Nord- und Südkern, wird dann insbesondere auf architektonische Aspekte eingegangen (4.2, 4.3), in den darauffolgenden Abschnitten auf die innere Erreichbarkeit und die Verknüpfung der beiden Teile (4.4) sowie die äußere Erreichbarkeit (4.5). Mit den bis hier zusammengetragenen Ergebnissen wird im anschließenden Kapitel das Entwicklungsziel für die Ortsmitte konkreter bestimmt. Es erfolgen eine Funktionszuweisung im System der Zentren und Ortskerne (5.1) und eine Entscheidung über die zukünftige räumliche Entwicklung der Ortsmitte (5.2). Des Weiteren werden Ausgangslage und Entwicklungspotenziale nun noch einmal in Bezug auf das Entwicklungsziel analysiert und beurteilt (5.3). Darauf aufbauend werden Vorschläge, Empfehlungen und erste Ideen unterbreitet, wie das Entwicklungsziel erreicht werden kann. Sie werden untergliedert in die thematischen Abschnitte Leitbild (6.1), Zentrumsfunktionen (6.2), Architektonische Gestaltung (6.3), Management, Marketing und Identifikation (6.4), Äußere Erreichbarkeit (6.5), Interne Erreichbarkeit (6.6) sowie Städtebauliche Umsetzung (6.7). In einem Fazit werden die Ergebnisse der Arbeit noch einmal in knapper übersichtlicher Form aufbereitet (7).

Die Ergebnisse des zweiten Kapitels basieren insbesondere auf Informationen, die auf der Homepage der Stadt zur Verfügung gestellt werden, Bauleitplänen, die die Stadt auf Anfrage herausgibt, Zeitungsartikeln, einem Buch zur Geschichte Schenefelds und weiteren Internetquellen mit statistischen und planerischen Informationen. Im dritten Kapitel wird vor allem wissenschaftliche Literatur zur Thematik herangezogen, gefiltert und für diese Arbeit aufbereitet. Außerdem erfolgt eine Untersuchung von vier Vergleichsgemeinden hinsichtlich ihres Umgangs mit der Funktionstrennung. Die Bestandsaufnahme in Kapitel 4 fußt zum einen auf In-

ternetrecherchen, dabei u. a. Analysen über Kartendienste und das hiesige Informationsportal des öffentlichen Personennahverkehrs sowie über die Homepages einzelner Einrichtungen. Zum anderen fließen hier die Ergebnisse eigener Begehungen und Kartierungen sowie aus bestehenden Gutachten mit ein. Die Wahl des Entwicklungsziels in Kapitel 5 wird mit einer Gegenüberstellung der Optionen getroffen und aus den bisherigen Ergebnissen abgeleitet. Der anschließende Abgleich von Entwicklungsziel und Bestandssituation erfolgt mit Hilfe einer SWOT-Analyse, die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Ortsmitte aufzeigt. Die Vorschläge, Ideen und Empfehlungen im sechsten Kapitel setzen sich aus bestehenden Entwürfen und Empfehlungen, wie sie schon im Abschnitt Planungsgeschichte beschrieben werden oder von Gutachter\*innen gegeben wurden sowie weiteren neuen Ideen zusammen. Die neuen Vorschläge werden teilweise mit Referenzbeispielen und Vorgaben aus Richtlinien und Gesetzen gestützt.<sup>1</sup>

In grober Anlehnung an die übliche Verwendung der Begriffe Ortsmitte, Ortskern und Stadtzentrum (s. Kapitel 3.1) wird in dieser Arbeit zwischen ihnen folgende Unterscheidung vorgenommen: Unter dem Begriff Ortsmitte soll eine zunächst neutrale, mehr oder weniger geographische Mitte der Gemeinde verstanden werden, in der sich zentrale Funktionen befinden. Der hier untersuchte Ortskern wird demzufolge zunächst unter diesem neutralen Begriff Ortsmitte untersucht. Der Begriff Ortskern wird für alle Konzentrationen zentraler Funktionen im Gemeindegebiet (mit Ausnahme des Wohnens, s. Kapitel 3.2) verwendet. Mit dem Begriff Stadtzentrum werden höhere Ansprüche verbunden. Hiermit soll ein hierarchisch übergeordnetes Zentrum beschrieben werden, das fast alle zentralen Versorgungs- und Verwaltungsfunktionen in sich trägt und für die Bürger\*innen den identitätsstiftenden Mittelpunkt ihres „urbanen“ Handelns bildet. Das Einkaufs- und Dienstleistungszentrum der Stadt Schenefeld mit dem Namen „Stadtzentrum Schenefeld“ wird, um Missverständnissen vorzubeugen und der Tatsache Rechnung zu tragen, dass es mehr als ein auf Einzelhandel fokussiertes Einkaufszentrum ist, in dieser Arbeit als EKDZ bezeichnet.<sup>2</sup>

Aus der Analyse weitestgehend ausgeklammert werden Akteure, eine Ausnahme bilden in Teilen die Bürger\*innen, sowie formelle und informelle rechtliche Instrumente zur Umsetzung und Sicherung des Zentrums. Gründe hierfür sind die beabsichtigte, unabhängige Beurteilung der Lage und die zur Verfügung stehende Zeit der Bearbeitung.

---

<sup>1</sup> Tiefergehende Angaben zur Methodik sind in den entsprechenden Kapiteln zu finden.

<sup>2</sup> Die Abkürzung für ein Einkaufszentrum wäre EKZ.

## 2 Bisherige und aktuelle Zentrumsentwicklung in Schenefeld

### 2.1 Schenefeld

Die Kleinstadt Schenefeld im Landkreis Pinneberg liegt westlich der Freien und Hansestadt Hamburg (HH). Die Siedlungsbereiche Schenefelds gehen in die der Hamburger Stadtteile Lurup und Iserbrook über. Am 30.06.2014 wies Schenefeld 18.718 Einwohner\*innen auf (Statistikamt Nord 2015). Berechnungen im Auftrag der Bertelsmann Stiftung prognostizieren ihr bis zum Jahr 2030 einen Bevölkerungsanstieg auf 19.700 Einwohner\*innen (Bertelsmann Stiftung 2015a). Die Nachfrage nach Baugrundstücken für Einzel- und Doppelhäuser ist sehr hoch, aber auch Geschosswohnungen in Zentrumsnähe werden nachgefragt, letztere insbesondere von Personen über 50 Jahren (Auskunft Stadt Schenefeld<sup>3</sup>). Die Mietpreise in Schenefeld liegen überwiegend niedriger als in den angrenzenden Hamburger Stadtteilen Lurup und Osdorf sowie in Halstenbek<sup>4</sup>.

Schenefeld beschreibt sich selbst als „junge, lebendige und zukunftsorientierte Stadt“ (ABRAHAM, Stadt Schenefeld 2011 / 12, 5) mit einem hohen Anspruch in Sachen Umweltschutz (vgl. ebd.). Mit jung ist jedoch nicht das Alter der Bewohner\*innen gemeint, sondern das schnelle Wachstum und die späte Stadtwerdung. Denn der Anteil der 65- bis 79-Jährigen lag in Schenefeld 2013 mit 17,9 % über dem des Kreises Pinneberg (16,9 %) und deutlich über dem Hamburgs (14 %). 15,1 % der Einwohner\*innen war unter 18 Jahre alt (HH: 15 %, Landkreis Pinneberg; 17,1 %). 44,7 % der Haushalte lebte in Ein- und Zweifamilienhäusern. Die Einkommen der Schenefelder\*innen unterscheiden sich kaum von denen im Landkreis, sind jedoch besser als die der Hamburger\*innen; es gibt prozentual deutlich weniger Haushalte mit niedrigem Einkommen, mehr mit mittlerem und deutlich mehr mit hohem Einkommen. Gleichzeitig sind Arbeitslosen- und SGB II-Quote niedriger (Schenefeld: 5,8 bzw. 5,6 %, HH: 10 bzw. 12,6 %). Schenefeld hatte 2013 eine sehr große Zahl an Pendler\*innen, dabei hielten sich Ein- und Auspendler\*innen nahezu die Waage (Einpendler\*innen: 84,8 %, Auspendler\*innen: 87,5 %). (Vgl. Bertelsmann Stiftung 2015b, c, d).

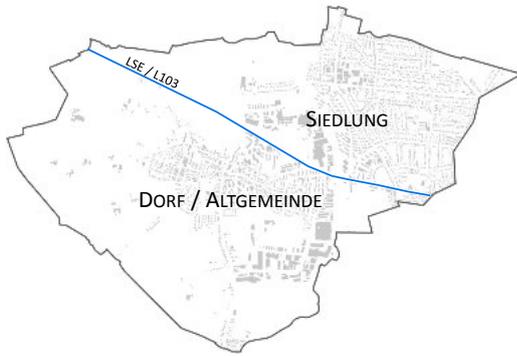
Bei der letzten Gemeindewahl 2013 erhielt die SPD 29,7 % der Stimmen, die CDU 27,1 %, die Grünen bekamen 22,3 %, die Offensive für Schenefeld (OfS) 9,7 %, Bürger für Bürger (BfB) 6,3 % und die FDP 4,9 %.

Die Gemeinde ist in zwei inoffizielle Stadtteile unterteilt, Dorf bzw. Altgemeinde und Siedlung. Sie werden durch die LSE voneinander getrennt (s. Abb. 2).

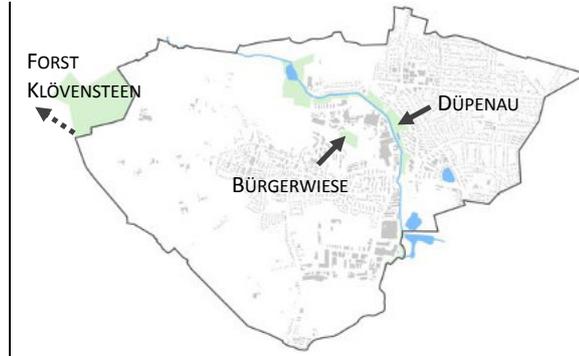
Durch Schenefeld fließt ein Bach – die Düpenau. Die Identifikation mit ihr scheint hoch zu sein. In Zeitungsartikeln wird Schenefeld oftmals als „Düpenaustadt“ bezeichnet (z. B. in KRAUSE 2012b). Größte Bedeutung für die Naherholung hat der Forst Klövensteen, der westlich an die Stadt grenzt (vgl. Stadt Schenefeld 2004, 5). Als öffentliche Grünflächen in der Gemeinde sind vor allem der Düpenaugrünzug und die Bürgerwiese zu nennen (s. Abb. 3).

<sup>3</sup> Eine Untersuchung, welche Bevölkerungsgruppen hinzuziehen möchten, gibt es jedoch nicht.

<sup>4</sup> Schenefeld: 9,57 €/m<sup>2</sup>, HH-Lurup (nach PLZ): 12,13 €/m<sup>2</sup> (22525), 9,55 €/m<sup>2</sup> (22547), 11,53 €/m<sup>2</sup> (22549), HH-Osdorf: 13,52 €/m<sup>2</sup> (22587), 12,09 €/m<sup>2</sup> (22589), 14,09 €/m<sup>2</sup> (22609), Halstenbek: 10,49 €/m<sup>2</sup> (Stat-edte-info.net, abgerufen am 12.08.2015, Mietenspiegel ermittelt aus aktuellen Immobilienanzeigen).



**Abb. 2: Stadtteile** (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)



**Abb. 3: Naherholung** (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

Das heute verwendete Schenefelder Wappen trägt die Stadt seit 1981. Auf grünem Hintergrund sind ein goldener Wellenbalken, zwei goldene Pflugscharen und ein goldenes Maschinenrad abgebildet (s. Abb. 4). Das Grün ist auf die ursprüngliche Agrarwirtschaft und die Lage Schenefelds „im Grünen“ bezogen. Der Wellenbalken steht für die Düpenau, die Pflugscharen für die frühe agrarwirtschaftliche Prägung, das Maschinenrad für die spätere Gewerbe- und Industrieentwicklung. (Vgl. ABRAHAM, Stadt Schenefeld 2011 / 12, 3). Der Leitspruch oder Slogan der Stadt heißt „Stadt Schenefeld ... Lebenswert!“ (s. Abb. 4). Er beschreibt einen wichtigen Anspruch, ist aber relativ austauschbar und auf viele Gemeinden anwendbar. Eine Identitätsbekundung mit kulturellen oder geographischen Symbolen findet nicht statt. Vor allem das Rathaus wird derzeit auf der Homepage der Stadt als Aushängeschild und Erkennungszeichen für Schenefeld genutzt, ansonsten wird in der Gestaltung die Aufmerksamkeit auf Wochenmarkt, Reetdachhäuser, Industriegebäude – vor allem der Betrieb Harry Brot, Jugendzentrum und Pferdewiesen gelenkt. Insbesondere letztere gingen ansonsten vermutlich gegenüber dem Einkaufs- und Dienstleistungszentrum „Stadtzentrum Schenefeld“ und der Düpenau unter.



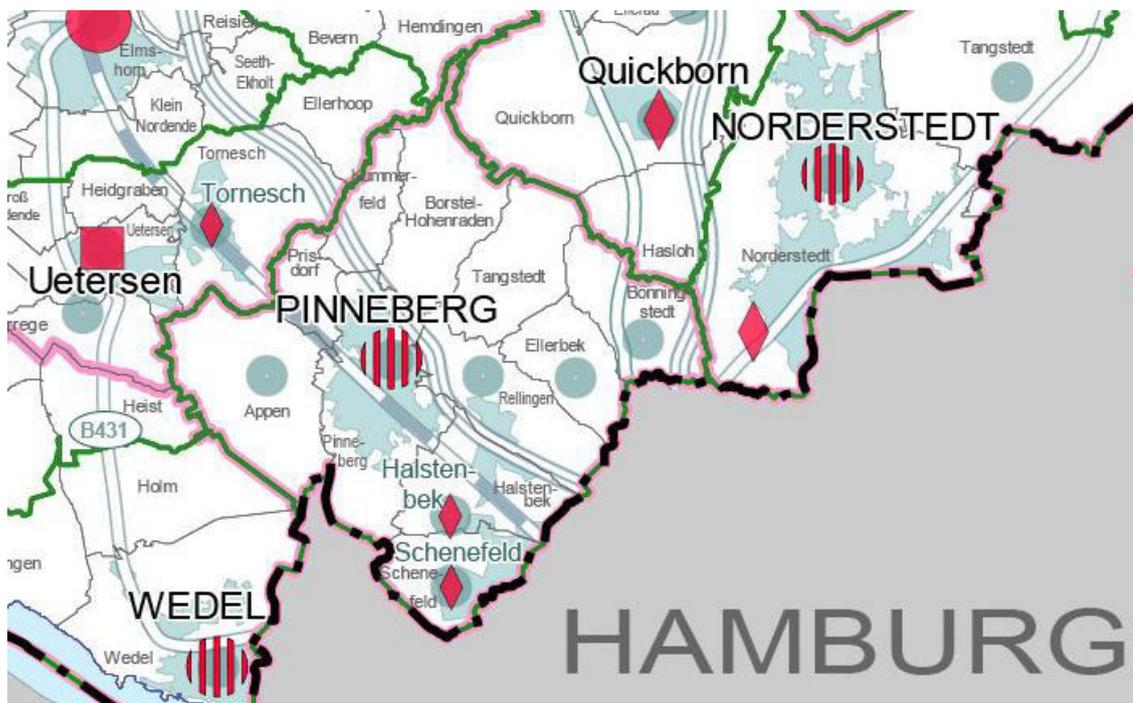
**Abb. 4: Stadtwappen und Slogan**  
(www.stadt-schenefeld.de, Ausschnitt)

Schenefeld befindet sich laut Regionalplan auf der Siedlungsachse Hamburg-Elmshorn (vgl. Die Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein 1998). Als Gemeinde im Verdichtungsraum einer Großstadt mit unter 20.000 und mindestens 10.000 zu versorgenden Personen (§ 30 LaplaG) wurde Schenefeld im zentralörtlichen System Schleswig-Holsteins die Versorgungsfunktion eines Stadtrandkerns II. Ordnung zugewiesen (s. Abb. 5). Stadtrandkerne sollen zentrale Teilfunktionen für begrenzte Bereiche übernehmen (§ 30 Abs. 1 LaplaG). Sie dienen überwiegend der Grundversorgung eines Nahbereichs (§ 30 LaplaG)<sup>5</sup>. Formell wird Schenefeld

<sup>5</sup> Was unter den in Schleswig-Holstein angewandten einzelnen Bedarfsstufen zu verstehen ist, wird im LaplaG nicht näher definiert. Deshalb wird hier diese häufige Gliederung angenommen:

- „Unter-/Grundzentren dienen der Deckung der Grundversorgung, insbesondere des kurzfristigen Bedarfs (täglich, z. B. Lebensmittel);

durch das Mittelzentrum Pinneberg mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen längerfristigen Bedarfs versorgt. In der praktischen Umsetzung spielen neben der Entfernung, der Raumwiderstand und die Kopplungsmöglichkeiten mit Arbeits- und Freizeitwegen eine Rolle. Die Orientierung erfolgt mehr in Richtung Hamburg (vgl. Stadt Schenefeld 2004, 5).



**Abb. 5: Zentralörtliches System in Schleswig-Holstein**

(Staatskanzlei des Landes Schleswig-Holstein, Landesplanung 2014, Stand: 30.09.2014, Ausschnitt)

Der Regionalplan für den Planungsraum I sieht für Schenefelds weitere Entwicklung folgendes vor: „Im Vordergrund der weiteren städtebaulichen Entwicklung soll der Ausbau des Stadtmittelpunktes zu einem leistungsfähigen, das heißt den Bedürfnissen der Stadt und ihres Einzugsbereiches angepaßten Dienstleistungs- und Versorgungszentrum mit verdichtetem Geschößwohnungsbau stehen“ (Die Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein 1998, 28).

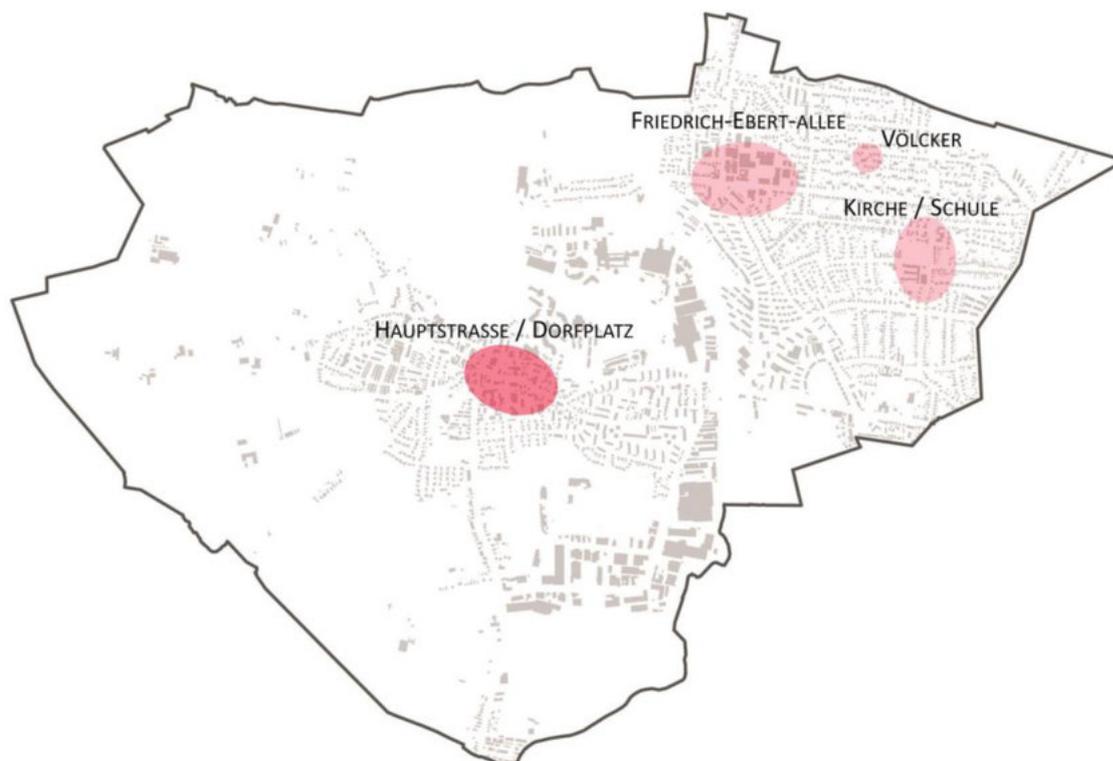
## 2.2 Entwicklung Schenefelds und seiner Ortskerne

Eine erste urkundliche Erwähnung Schenefelds erfolgte 1256. 1590 gab es hier 17 Bauernhöfe. Bis zum ersten Weltkrieg war Schenefeld dörflich geprägt. Die Mitte des ursprünglichen Dorfes befand sich an Dorfplatz und Hauptstraße. Eine wichtige Rolle spielte hier zum Beispiel die Gaststätte Zur Friedenseiche, sie wurde allerdings 1972 abgerissen. Vorher, 1953, kam die Stephanskirche als eine zentrale Anlaufstelle hinzu. Die Gemeindeverwaltung befand sich noch 1949 in der Blankeneser Chaussee 17. Die hier im Dorf Lebenden arbeiteten überwiegend in der Landwirtschaft oder als Handwerker\*innen oder Arbeiter\*innen im näheren Umkreis. (Vgl. ABRAHAM, Stadt Schenefeld 2011 / 12, 4; Erläuterungsbericht F-Plan 1978, 5; PUDER 1997, 135, 231, 238, 358).

Im ersten Weltkrieg wurde auf Schenefelder Gebiet, nordöstlich des Dorfkerns, ein Munitionslager (Friedrich-Ebert-Allee) (s. auch im Folgenden zum Schenefelder Straßennetz

- Mittelzentren dienen der Deckung der Grundversorgung und des mittelfristigen bzw. gehobenen Bedarfs (periodisch, z. B. Textil);
- Oberzentren dienen der Deckung der Grundversorgung, des langfristig (gehobenen) Bedarfs sowie des spezialisierten Bedarfs (episodisch, z. B. Möbel)“ (DSSW 2007, 11).

Abb. 166 im Anhang) errichtet, das nach 1918 aufgegeben wurde. Die Bauten wurden im Anschluss für Wohnzwecke umgebaut. Viele Hamburger zogen in den zweiten großen Siedlungsbereich Schenefelds, die Siedlung. Sie waren vor allem Arbeiter\*innen und Angestellte in Hamburger Betrieben. Zentrale Anlaufstellen in der Siedlung waren die Gastwirtschaft Lühmann (Friedrich-Ebert-Allee 23-29) und der Gemischtwarenladen Völcker (Mittelstraße). Später verlagerten sich die gesellschaftlichen Mittelpunkte in Richtung Friedrich-Ebert-Allee / Lornsenstraße sowie Gorch-Fock-Schule / Paulskirche (s. Abb. 6). (Vgl. Erläuterungsbericht F-Plan 1978, 5; PUDER 1997, 184, 231, 238; WIEN 2006).



**Abb. 6: Ortskerne (Anfang / Mitte des 20. Jahrhunderts)**

(Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

Schenefeld wuchs in sehr kurzer Zeit zu einer Stadt heran. Im Jahr 1925 lebten erst 1.445 Menschen in Schenefeld, 1939 bereits 2.944. Zum und nach Ende des zweiten Weltkrieges kamen Flüchtlinge, Vertriebene und Evakuierte hinzu, sodass die Einwohnerzahl bis 1950 auf 5.869 stieg. Auch anschließend hielt das Wachstum an, 1960 verzeichnete Schenefeld 8.719 Einwohner\*innen. Ein weiterer sprunghafter Anstieg ist der Schenefelder Wohnungsbaupolitik zu verdanken, 1970 zählte Schenefeld 15.161 Einwohner\*innen. (Vgl. PUDER 1997, 229, 232). Heute leben in Siedlung und Dorf jeweils rund 9.000 Menschen (vgl. Stadt Schenefeld 2014c).

Nach dem ersten Weltkrieg entstanden in Schenefeld mehrere Industriebetriebe, bis 1948 ist ihre Zahl auf zwölf angestiegen (vgl. Erläuterungsbericht F-Plan 1978, 6). Wohl bekanntestes Unternehmen ist heute das seit 1963 hier ansässige Unternehmen (vgl. PUDER 1997, 285) Harry Brot. Derzeit wird zudem ein internationaler Forschungscampus im Süden Schenefelds entwickelt. Vom Forschungszentrum DESY (Deutsches Elektronen-Synchrotron) bis zu diesem Campus wird unterirdisch ein Röntgenlaser verlaufen, der neue Forschungsmöglichkeiten eröffnen soll; geplant ist 2017 die Forschungsarbeit mit dem „European XFEL“ zu beginnen (vgl. DESY 2015).

1971 stellte Schenefeld den Antrag auf Verleihung des Stadtrechts und erhielt dieses 1972. Sie begründete den Antrag mit der gestiegenen Einwohnerzahl, der konzentrierten Siedlungsform und der fortschreitenden Herausbildung städtischer Strukturen. Hervorgehoben wurde die städtische Lebensweise der Zugezogenen, der Bau von mehrgeschossigen Gebäuden, auch Hochhäusern, das entsprechende Straßennetz und die damalige gute ÖPNV<sup>6</sup>-Anbindung an Hamburg, außerdem die existierenden und geplanten öffentlichen, kulturellen und sozialen Angebote und die Gewerbeansiedlungen mit einer nennenswerten Zahl an Einpendler\*innen. In die Gewährung des Stadtrechts flossen zudem die Umweltfunktionen, die Schenefeld leistet, ein. (Vgl. PUDER 1997, 239 f.).

Seit 1951 (F-Plan 1978 Erläuterungsbericht, 6, PUDER 1997: 1950) wurden die Ansiedlungen in Schenefeld durch städtebauliche Planung gesteuert. Ab 1955 plante man öffentliche Gebäude an der Stelle, wo beide Siedlungsbereiche langsam zusammentrafen, 1967 / 68 wurde dann das heutige Rathaus errichtet (s. auch im Folgenden die Abbn. 7, 8).<sup>7</sup> In das Gebäude am Holstenplatz 7 zog zuvor bereits eine Zweigstelle der Kreissparkasse. Im Timmermannsweg 1b befand sich seit 1957 ein Feuerwehrgerätehaus. 1969 entstand zunächst eine Postdienstbaracke, 1971 / 72 dann am Heisterweg 2 ein Postamt. In den nächsten Jahren fand hier auch erstmals der Wochenmarkt statt. Später nutzte das Ordnungs- und Einwohnermeldeamt das Gebäude der Kreissparkasse. Die Stadtbücherei, die zuvor im Rathaus untergebracht war, wechselte 1984 in das ehemalige Feuerwehrgerätehaus. Ein Geschäftshaus wurde 1981 / 82 am Holstenplatz errichtet. (Vgl. PUDER 1997, 242, 358). Die Post ist inzwischen aus dem Gebäude am Rathaus ausgezogen. Heute nutzt der gemeinnützige Verein Glücksgriff das Erdgeschoss, bis eine neue Nutzung bestimmt wird. Die Sozialberatung der Stadt befindet sich im Osterbrooksweg, die Begegnungsstätte für Jung und Alt im Rathaus. Im Nebengebäude des Rathauses (ehem. Kreissparkasse) sitzen Bürgerbüro, Standesamt und Schulpsychologische Beratungsstelle. Die Stadtbücherei ist weiterhin im ehemaligen Feuerwehrgerätehaus untergebracht. In unmittelbarer Nähe zum Rathaus wurden zwischen 1961 und 1966, also vor dessen Entstehung, eine große Zahl Reihen- sowie drei- und viergeschossige Mehrfamilienhäuser zur Miete errichtet (vgl. PUDER 1997, 233 ff.). Der Standort um das Rathaus verlor für Betriebe mit einem hohen Publikumsbedarf wie Post, Sparkasse und Einzelhandelsbetriebe so schnell seinen Reiz, dass nach der ersten Phase der Entwicklung nur wenige weitere Investitionen getätigt wurden. Der ruhige Charakter der Wohnsiedlung übertrug sich gewissermaßen auf den Ortskern.

1955 bekam Schenefeld eine Straßenbahnanbindung an Hamburg, durch Verlängerung der Strecke von Bahrenfeld bis zum Schenefelder Platz (vgl. WIEN 2006). Sie wurde 1973 jedoch wieder abgeschafft (vgl. Stadt Schenefeld 2014c, 2). Der Schenefelder Platz, östlich der geplanten Ortsmitte, war Ort der Straßenbahnwendeschleife und dient seitdem als Busbahnhof (vgl. ebd.).

In den 1970er Jahren baute man die vierspurige Landesstraße Schenefeld – Elmshorn (LSE) durch Schenefeld (vgl. Stadt Schenefeld 2004, 22). Sie verlief nördlich des neuen Ortskerns. Eine Fußgängerbrücke wurde über die LSE hinweg errichtet. Die Straße ist jedoch auch über Lichtsignalanlagen (LSA) zu überqueren.

---

<sup>6</sup> ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr.

<sup>7</sup> „Ob dieses öffentliche Gebäude schon zu diesem Zeitpunkt als neues Gemeindezentrum für den ganzen Ort oder nur als Verwaltungsstelle für den neuen Stadtteil vorgesehen war, ließ sich nicht mehr ermitteln“ (PUDER 1997, 237).

Zwischen 1989 und 1991 wurde ein Einkaufs- und Dienstleistungszentrum (EKDZ) nördlich der LSE, gegenüber dem neuen Ortskern, geschaffen (vgl. Stadt Schenefeld 2004, 22). Es erhielt auf Wunsch der Stadt und des Investors den Namen „Stadtzentrum Schenefeld“ (Auskunft Stadt Schenefeld), was auf seine beabsichtigte Funktion und Bedeutung hinweist. Es besaß eine Verkaufsfläche von 18.129 m<sup>2</sup> auf einer Geschossfläche von insgesamt 47.108 m<sup>2</sup> (vgl. Stadt Schenefeld 2004, 22). 2012 bekam es dann am nördlichen Ende einen Anbau (vgl. KRAUSE 2012a). Er bietet eine zusätzliche vermietbare Fläche von rund 4.700 m<sup>2</sup> (Auskunft Stadtzentrum Schenefeld).

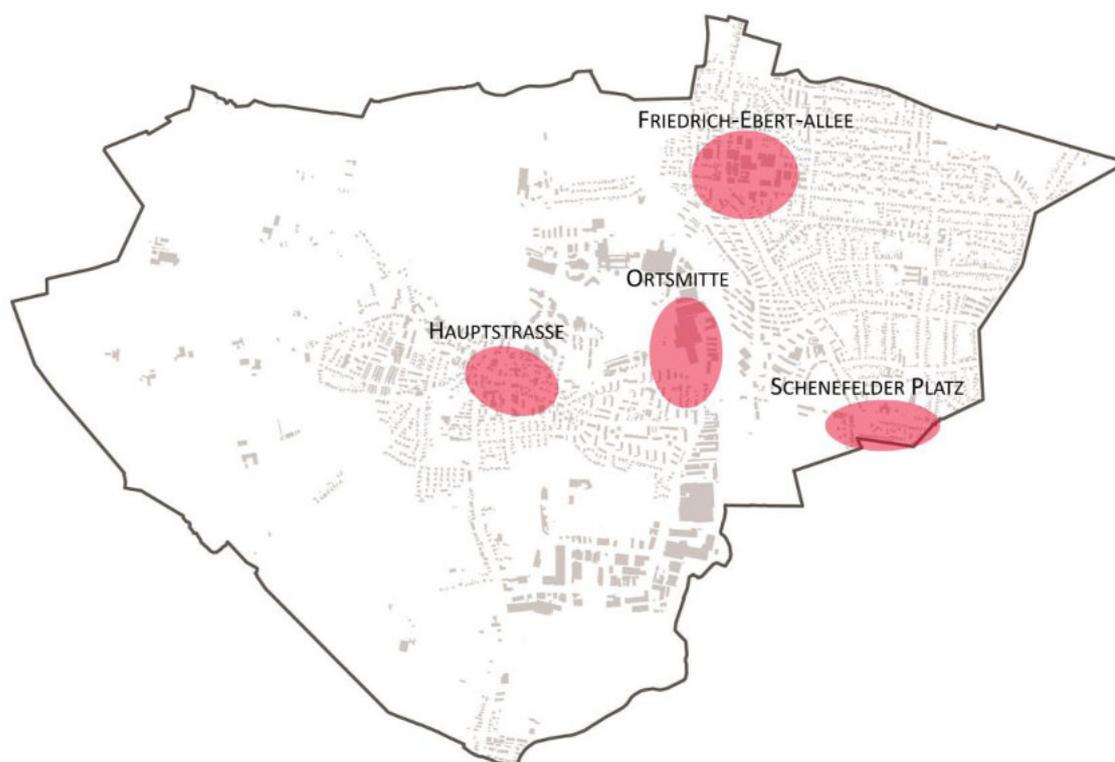


**Abb. 7: Zentrale Einrichtungen der Ortsmitte (Bestand)**  
 (M 1:2000) (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)



**Abb. 8: Übersicht der Ortsmitte (Bestand)**  
 (M 1:2000) (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

Einzelhandelsschwerpunkte befinden sich heute neben der Ortsmitte, in der Hauptstraße (alter Dorfkern), der Friedrich-Ebert-Allee (Schenefeld Siedlung) und am Schenefelder Platz (Busbahnhof) (vgl. Stadt Schenefeld 2004, 21) (s. Abb. 9). Sie sollen jeweils den kurzfristigen Bedarf für rund 5.000 Einwohner\*innen decken (vgl. ebd., 20). Die Ortsmitte mit dem EKDZ wird hingegen als Standort gesehen, der auch den aperiodischen Bedarf bedient und die diesbezügliche Versorgung zudem über die Stadtgrenzen hinaus übernimmt (vgl. ebd.).



**Abb. 9: Aktuelle Ortskerne**

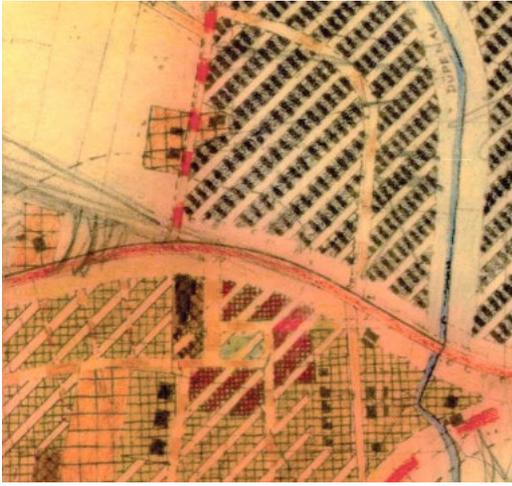
(Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

### 2.3 Planungsgeschichte der Ortsmitte

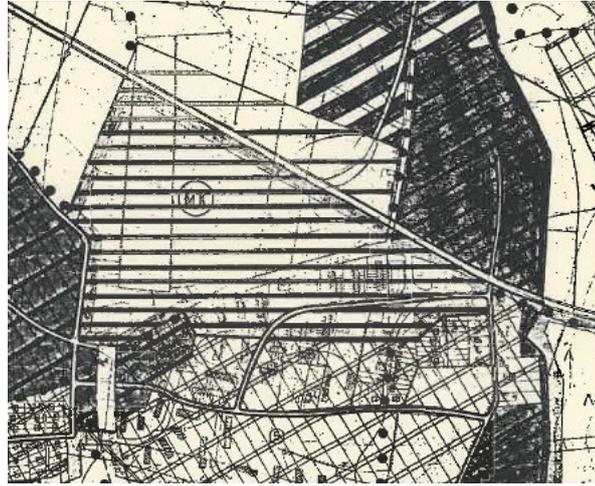
Die Planung öffentlicher Gebäude an der Stelle, wo beide Siedlungsbereiche langsam zusammentrafen, begann 1955 in Ergänzung des bestehenden Aufbauplans (s. auch im Folgenden Abb. 10). Südlich der ursprünglichen Landstraße und heutigen LSE waren um eine Grünfläche herum Flächen für öffentliche Gebäude und ein Gemischtes Wohngebiet (ungefähr die Größe für ein Wohn- / Geschäftsgebäude) geplant, im Bereich nördlich davon Industrieflächen. Welche Bedeutung diese Ansiedlung im Schenefelder Gemeindegebiet haben sollte und welche Einrichtungen angedacht wurden, kann nicht mehr nachvollzogen werden<sup>8</sup>.

Im ersten Flächennutzungsplan (F-Plan) aus dem Jahr 1965, wies man dann ein sehr großes Kerngebiet (MK) an der Schnittstelle beider Stadtteile, südlich der heutigen LSE, aus und sah hier eine Endhaltestelle der Schnellbahn vor (vgl. Stadt Schenefeld 2004, 22) (auch zu sehen im F-Plan 1966 in Abb. 11). Ein neues, starkes Stadtzentrum war hier anscheinend vorgesehen.

<sup>8</sup> Zu den Aufbauplänen liegen der Stadt keine Begründungen vor (Auskunft Stadt Schenefeld).

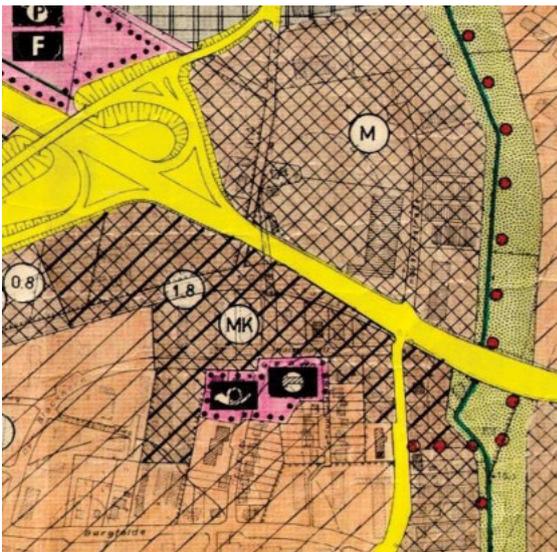


**Abb. 10: Aufbauplan (Stand 1955)**  
(Stadt Schenefeld 1955, Ausschnitt)



**Abb. 11: F-Plan 1966**  
(Stadt Schenefeld 1999, 2, Ausschnitt)

Auf die Planungen hin erfolgten nach dem Zweiten Weltkrieg Gewerbeansiedlungen auf den ausgewiesenen Industrieflächen nördlich der Landstraße (vgl. PUDER 1997, 283), südlich der Landstraße entstand 1967 / 68 das Rathaus, außerdem Kreissparkasse und Postamt (s. 2.2) (vgl. ebd., 237, 242)<sup>9</sup>. Der bis heute hierfür gültige Bebauungsplan (B-Plan) Nr. 15 von 1969 trägt den Namen „Verwaltungszentrum“.



**Abb. 12: F-Plan (Stand 1978)**  
(Stadt Schenefeld 1978, Ausschnitt)

1978 stand das Ziel der „Entwicklung eines echten Ortskernes als lebendiges städtisches Zentrum und -damit verbunden- die Aufstufung der Stadt zum Stadtrandkern 1. Ordnung“ (F-Plan 1978 Erläuterungsbericht, 3) auf jeden Fall fest. Im F-Plan von 1978 war das Gebiet nördlich der LSE nun als Gemischte Baufläche (M) gekennzeichnet und man plante die Umsiedlung der Gewerbebetriebe an der Industriestraße (vgl. ebd., 11). Im Süden wurden die Gemischten Bauflächen um Post und Rathaus weiter spezifiziert und als Kerngebiet (MK) ausgewiesen (s. Abb. 12). Der Schwerpunkt des geplanten Zentrums sollte zu diesem Zeitpunkt also noch südlich der LSE liegen.

Dennoch wurde bereits jetzt eine Verknüpfung beider Hauptsiedlungsbereiche durch das Zentrum angestrebt (vgl. F-Plan 1978 Erläuterungsbericht, 11).

1978 wurde das Ziel einer Endhaltestelle der Schnellbahn von Seiten des Landes nicht mehr verfolgt, da das durch räumliche Gegebenheiten begrenzte Bevölkerungswachstum in Schenefeld kein wirtschaftlich ausreichendes Fahrgastaufkommen erwarten ließ (vgl. ebd., 10).

<sup>9</sup> „Ob dieses öffentliche Gebäude schon zu diesem Zeitpunkt als neues Gemeindezentrum für den ganzen Ort oder nur als Verwaltungsstelle für den neuen Stadtteil vorgesehen war, ließ sich nicht mehr ermitteln“ (PUDER 1997, 237).

1988 trat der B-Plan Nr. 35 unter der Bezeichnung „Stadtkern Nord“ in Kraft (s. Abbn. 13, 14). Er überplant das Gebiet zwischen Kiebitzweg, Düpenau, Feuerwache und Altonaer Chaussee mit Misch- und Kerngebieten für Wohn- und Geschäftshäuser (z. B. Stadthäuser östlich der Industriestraße) sowie einer Gewerbegebietsfläche nördlich davon. Dieser Plan und die darauffolgende Änderung schufen die Grundlage für den Bau des EKDZs „Stadtzentrum Schenefeld“. Für dessen Errichtung zwischen 1989 und 1991 wurden die aufgegebenen Gebäude der Pro-Bäckerei zwischen Industriestraße und Kiebitzweg abgerissen (vgl. PUDER 1997, 284; Stadt Schenefeld 2004, 22). Begründet wurden die Schaffung eines EKDZs und dessen Lage nördlich der LSE mit dem Ziel eines Stadtmittelpunktes sowie der guten Erreichbarkeit und der möglichen Schaffung ausreichender Stellplätze, der notwendigen Größe und der Anforderung, beide Hauptsiedlungsbereiche zu verbinden (vgl. B-Plan 35 Begründung, 1, 3). Nord- und Südkern wurden als unabhängige Zentrumsteile konzipiert, sollten jedoch zusammen wie eine Spange wirken, die beide Ortsteile miteinander verknüpft (vgl. Stadt Schenefeld 2014c, 1). Die Verknüpfung des Nordkerns mit dem Südkern wurde als „Oberstes städtebauliches Ziel“ (B-Plan 35 Begründung, 4) beschrieben:

*„Dies soll durch folgende Maßnahmen erreicht werden:*

*- enges Heranrücken von Baulichkeiten mit publikumswirksamen Einrichtungen an beide Seiten der LSE, damit wird auch die Stadt für den Durchgangsverkehr erkennbar und erlebbar gemacht;*

*- Abschwächung des Durchgangscharakters der LSE durch Bepflanzung des Mittelstreifens;*

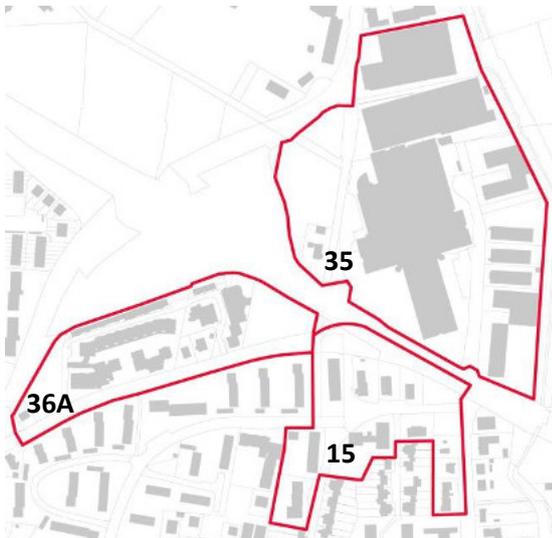
*- funktionale Verklammerung der beiden Seiten durch*

*1. gestalterische Aufwertung der vorhandenen Fußgängerbrücke, die im Norden in einem ca. 6 m höher liegenden Straßenbereich mit Geschäften und einem Bürgerhaus einmündet und*

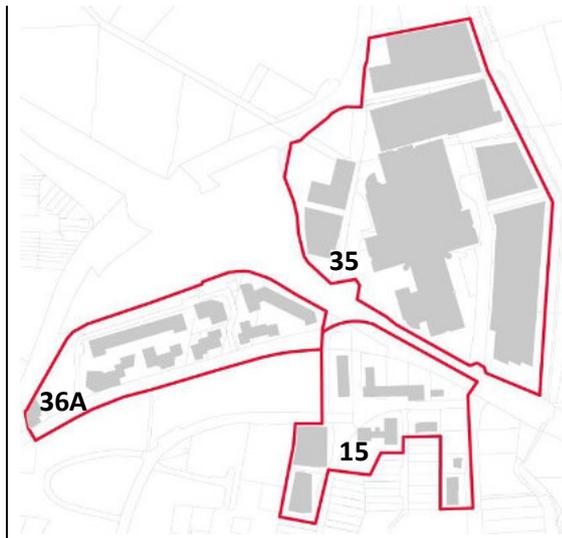
*2. Schaffung eines beampelten plangleichen Überganges ca. 70 m östlich der Brücke, der auch Behinderten einen mühelosen Übergang ermöglicht“ (ebd.; im Original nicht kursiv).*

Hiervon wurde bislang nur der plangleiche Übergang umgesetzt, wenngleich schräg unterhalb der Brücke durch.

Der südliche Teil des Stadtkerns sollte im B-Plan Nr. 36, „Stadtkern Süd“, entwickelt werden (vgl. B-Plan 36A Begründung, 2). Das Verfahren für den ersten Teilabschnitt wurde mit dem B-Plan Nr. 36A (s. Abbn. 13, 14) 1992 beendet. Er regelt die Nutzung für die Fläche westlich der Alten Landstraße und weist Misch- und Allgemeine Wohngebiete aus. Der B-Plan Nr. 36B sollte nachfolgend den B-Plan Nr. 15 ablösen (vgl. B-Plan 36A Begründung, 2). Das Verfahren wurde allerdings bis heute zurückgestellt, da die städtebaulichen Ziele neu überdacht werden sollen (Auskunft Stadt Schenefeld).



**Abb. 13: Geltungsbereiche der B-Pläne**  
(Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)



**Abb. 14: Aktuelle Bebauungspotenziale**  
nach Baugrenzen (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld, bearb. d. d. Verf.)

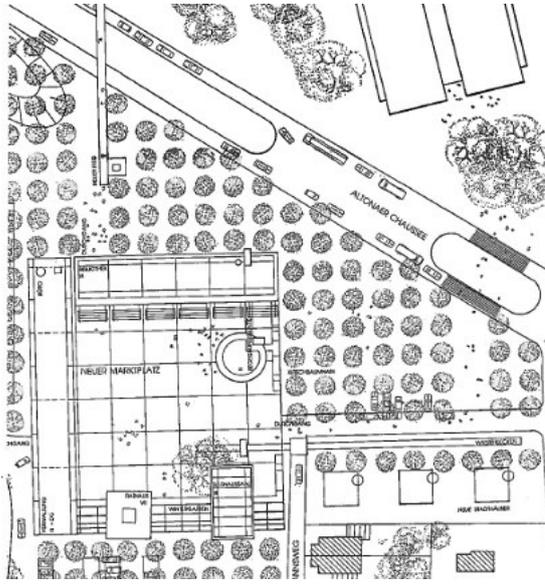
1995 verzichtete man im F-Plan dann auch gänzlich auf die Kennzeichnung eines Kerngebietes (s. Abb. 15). Lediglich Gemischte Bauflächen sind im gesamten Stadtgebiet vermerkt, mit Ausnahme des Dorfkerns, um den ein Dorfgebiet verzeichnet ist.



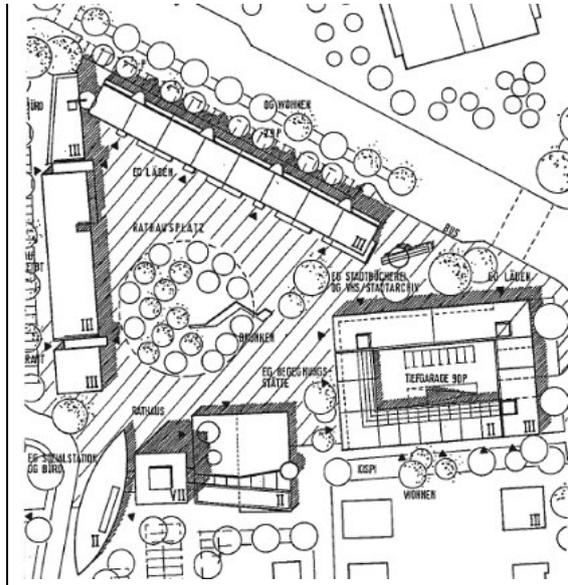
**Abb. 15: F-Plan (Stand 1995)**  
(Stadt Schenefeld 1995, Ausschnitt)

Anfang der 1990er Jahre wurde ein Ideenwettbewerb für den Südkern ausgeschrieben (s. auch im Folgenden Abbn. 16–17). Der erstplatzierte Entwurf sah die Schaffung eines Marktplatzes und einer klaren Baumstruktur vor, sowie die Gestaltung und Verkehrsberuhigung der LSE durch einen breiten Mittelstreifen und die Reduzierung der Fahrstreifen. Der Zweitplatzierte bestand aus einem großen Platz und einer augenförmigen Erweiterung des Rathauses. In ersterem wurde durch die Jury die Gestaltung der LSE gelobt, die Durchführbarkeit aber als problematisch bewertet. In letzterem wurden Nutzungsprobleme an der Spitze der den Platz begrenzenden Be-

bauung gesehen, außerdem die Lösung einer bepflanzten Insel in der Mitte des Platzes als ungeeignet erachtet, um dessen überdimensionierte Ausdehnung abzumildern. Aus dem Architekturbüro Friedrich Osmer kam der Vorschlag, die LSE abzusenken und darüber hinweg einen höhergelegten verbindenden Platz zwischen Nord- und Südkern zu schaffen. Der Entwurf schied aufgrund der „städtebaulichen, verkehrstechnischen und maßstäblichen Mängel“ (Architektenteam Rüdiger Klamp 1993a, 4) der vorgesehenen Platzebenen aus. (Vgl. ebd., 4, 15, 19; Architektenteam Rüdiger Klamp 1993b, 6).



Platz 1 (A. POITIERS mit W. KNEFFEL / M. RÖTTGER 1993, Ausschnitt)

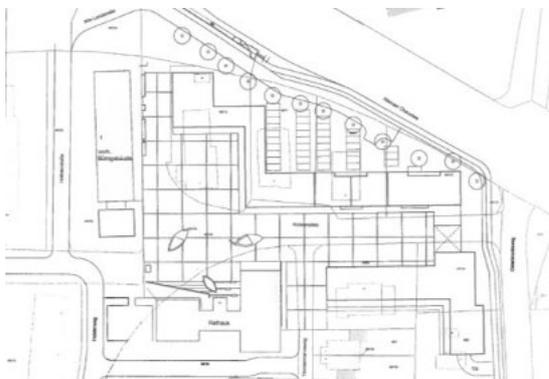


Platz 2 (SPENGLER / WIESCHOLEK 1993, Ausschnitt)

### Abbn. 16–17: Ideenwettbewerb 1993

Der Umsetzung des erstplatzierten Entwurfes standen insbesondere die Eigentümer\*innen zweier privater Grundstücke entgegen (vgl. Stadt Schenefeld 1999, 7). Eine ergänzende Bebauung auf ihrem Grundstück sahen sie als akzeptabel an, jedoch nicht die Optionen Verkauf, Tausch oder Neubebauung (ebd.).

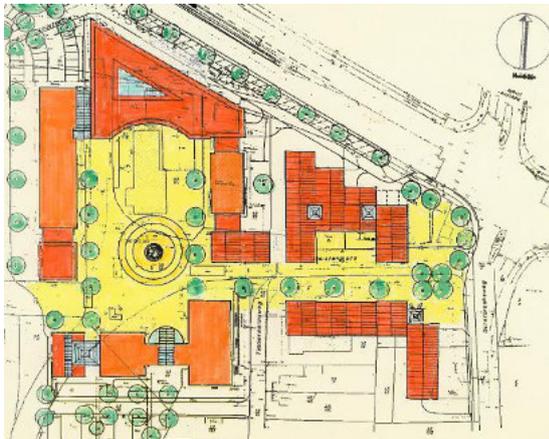
2001 wurde erneut ein Verfahren zur Gestaltung des Südkerns durchgeführt, unter den beabsichtigten Vorgaben für den neuen B-Plan 36: 3 Stockwerke, maximal 11.000 m<sup>2</sup> Nutzfläche, davon 1.200 m<sup>2</sup> für öffentliche Flächen (Volkshochschule, Bücherei, Begegnungsstätte, Sozialberatung), ein großer städtischer Platz und Erschließung über die LSE (vgl. Auskunft Stadt Schenefeld, KOL 2001). Die zwei in Privatbesitz befindlichen Grundstücke am Holstenplatz sollten dabei für die nächsten Jahre zunächst einmal nicht überplant werden (vgl. KOL 2001). In den Abbildungen 18–27 ist eine Auswahl in diesem Realisierungswettbewerb und anderweitig entstandener Entwürfe für den Südkern zu sehen. Sie unterscheiden sich deutlich in Bezug auf Zugänge zum Südkern, Form und Größe des Stadtplatzes vor dem Rathaus, Platzfolgen (ja oder nein), Rathausenerweiterung, Grundflächen (Einplanung großflächiger Betriebe ja oder nein), Einbeziehung des ehemaligen Postgebäudes (ja oder nein), Parkplätze und Erschließung des Rathauses, des Timmermannsweges sowie der nördlichen Bebauung.



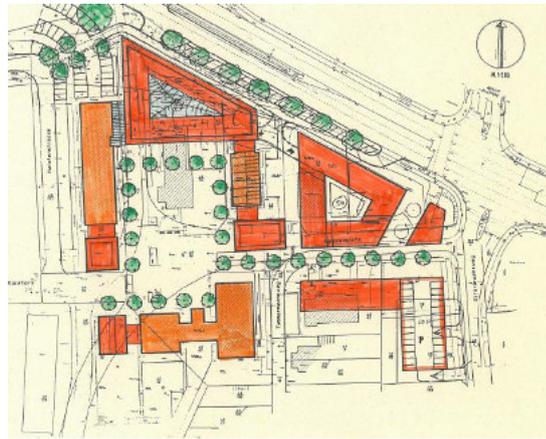
Stadt Schenefeld 2012



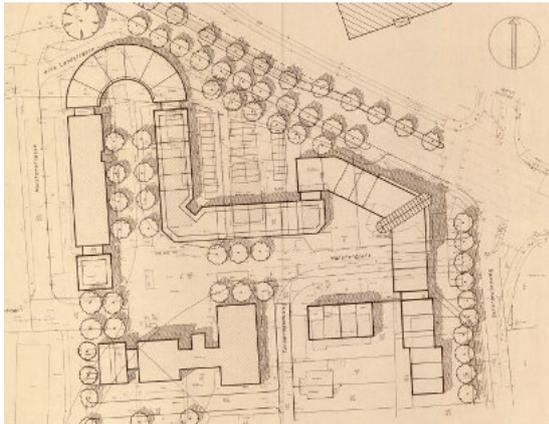
Stadt Schenefeld 2012



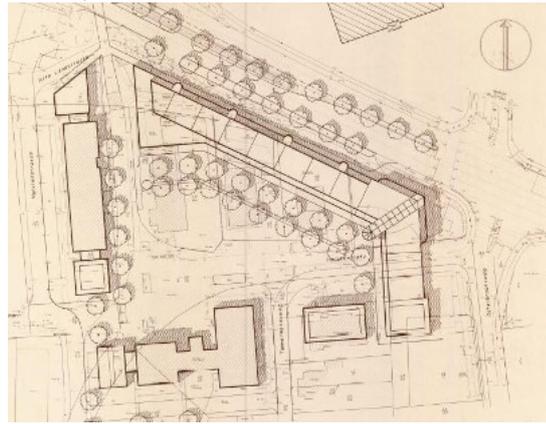
Konzeptstudie, Stadt Schenefeld 2001



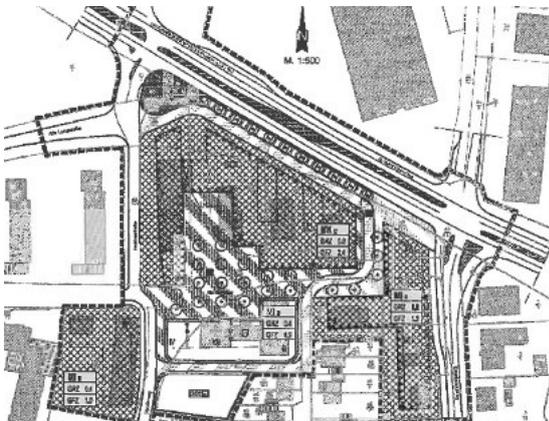
Konzeptstudie, Stadt Schenefeld 2001



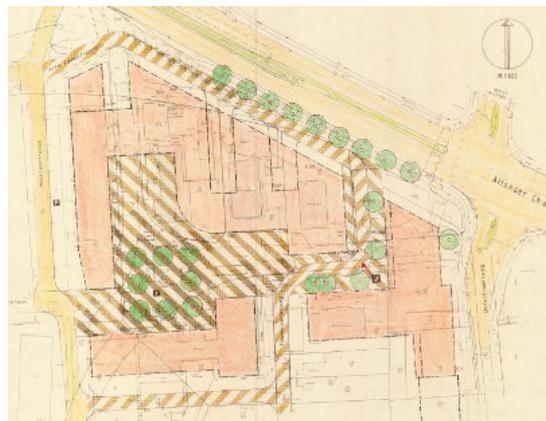
Verwaltungsvorschlag 1,  
Stadt Schenefeld 1996



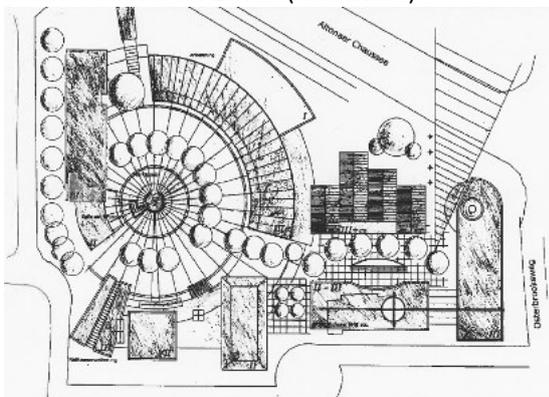
Verwaltungsvorschlag 2,  
Stadt Schenefeld 1996



Vorentwurf B-Plan (neu),  
Stadt Schenefeld 2003 (Ausschnitt)



Vorentwurf Bebauungskonzept,  
Stadt Schenefeld 2003



C. TERBUYKEN 2000

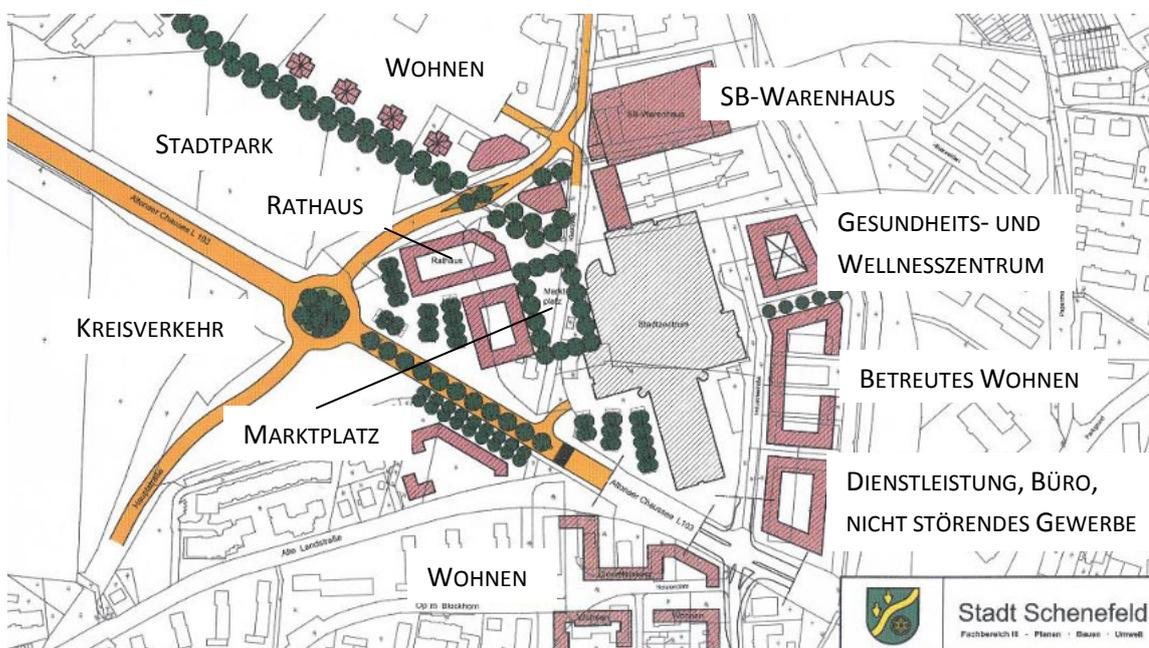


H.-J. MOHR 1998 (Ausschnitt)

**Abn. 18–27: Weitere Entwürfe für den Südkern (Auswahl)**

Ende 2003 trat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt jedoch dafür ein, die Planungen für den Stadtkern Süd vorerst zu beenden (vgl. Stadt Schenefeld 2004, 42). Der Neubebauung zu beiden Seiten des EKDZs standen zum einen die Vorgaben der Raumordnung entgegen (vgl. Stadt Schenefeld 2004, 22), die die Verkaufsfläche im Stadtgebiet begrenzen. Zum anderen hätten „neue Nutzungen so lukrativ sein [müssen], dass sie Verlagerungen vorhandener Betriebe und Abriss der vorhandenen Bausubstanz rentierlich machen“ (Stadt Schenefeld 2004 über die Bebauung an der Industriestraße).

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2020 aus dem Jahr 2004 heißt es dann: „Da Innerhalb [sic!] von mehr als 10 Jahren nach Fertigstellung des Stadtzentrums [= das EKDZ, Anmerk. d. Verf.] keine entscheidenden Impulse für den Bereich Stadtkern Süd festzustellen waren – auch ein städtebaulicher Ideenwettbewerb führte diesbezüglich nicht weiter – wurde ein neuer Ansatz gesucht und gefunden“ (Stadt Schenefeld 2004, 23). Dieser Ansatz bestand in der Schaffung eines einzelnen, funktionsgemischten Kerns auf der Nordseite der LSE und der Verlagerung der öffentlichen und kerngebietstypischen Einrichtungen aus dem Südkern auf diese Seite (s. Abb. 28). Dabei sollte ein Marktplatz geschaffen und das EKDZ am nördlichen Ende durch einen Anbau erweitert werden. Die Industriebetriebe zwischen Industriestraße und Düpenau sollten einer Wohn- und Gewerbebebauung weichen. Bestandteil des Konzepts war außerdem der Bau einer bepflanzten Kreisverkehrsinsel am Knotenpunkt Hauptstraße / LSE anstelle der bestehenden überdimensionierten Verkehrsanlage. Dies würde den Fernblick bis zum Horizont verbauen, Fahrgeschwindigkeiten und Emissionen reduzieren sowie freie Flächen in zentraler Lage schaffen. Des Weiteren war die Verlagerung des Busbahnhofs vom Schenefelder Platz in diesen Stadtkern angedacht. Zudem sollte ein Stadtpark auf den Freiflächen in der Nähe des Zentrums entstehen. Im Südkern wurde Geschosswohnungsbau für die Funktionen Wohnen und Dienstleistung vorgesehen. Über das synergetische Zusammenwirken der einzelnen Funktionen auf der Nordseite erhoffte man sich eine Belebung der Ortsmitte Schenefelds. (Vgl. ebd.).



**Abb. 28: Stadtkernkonzept 2020** (Stadt Schenefeld 2004, 24, Ausschnitt, Textfelder d. d. Verf.)

2012 bekam das EKDZ dann am nördlichen Ende tatsächlich einen Anbau (vgl. KRAUSE 2012a). Er schließt, anders als im Stadtentwicklungskonzept angedacht, direkt an das EKDZ an. Ein Zielabweichungsverfahren gemäß § 4 Abs. 3 Landesplanungsgesetz musste durchgeführt werden, um von den Vorgaben der Raumordnung abweichen zu können (vgl. Begründung B-Plan 35, 3. Änderung, 4). Ins Erdgeschoss zog wie geplant ein SB-Warenhaus. Das erste Obergeschoss sollte eine Einzelhandelsnutzung bekommen (ca. 900 m<sup>2</sup>), das zweite eine Büronutzung (B-Plan Nr. 35, 3. Änderung, 18). Beide stehen bis heute jedoch leer. Die sogenannte Bürgerwiese entstand als Stadtpark. Ansonsten wurde von den Planungen im Stadtentwicklungskonzept nichts umgesetzt.

Man entschloss sich sogar zu Umbau und Sanierung des Rathauses (Wärmedämmung des Sitzungstrakts und Bau einer Rampe für mobilitätseingeschränkte Personen am Eingang), realisiert im Jahr 2010 (vgl. STANGE 2010), und zur zeitgleichen Gestaltung des Holstenplatzes (Entwurf Landschaftsarchitekturbüro Munder und Erzepky, Auskunft Stadt Schenefeld). Mit der Intention, größere Handlungsspielräume bei der Gestaltung des Südkerns zu haben, kaufte die Stadt 2012 / 13 außerdem das Grundstück, auf dem sich die Post befand (vgl. KRAUSE 2013). Seitdem sind die Planungen für den Südkern nun wieder in vollem Gange. Der Stadt gehören nun diverse Grundstücke im Südkern (s. Abb. 29).



**Abb. 29: Städtische Grundstücke**

(blau = städtische Grundstücke) (M 1:5000)

(Eigene Darstellung mit Daten der Stadt Schenefeld, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

Ein Schenefelder Bürger äußerte die Idee, im ehemaligen Postgebäude ein „Energie-Haus“ zu errichten (vgl. PLOCK 2014). Dieses sollte zum einen mit Photovoltaikanlagen Strom für das Gebäude und das Rathaus produzieren und eine E-Ladestation für Elektrofahrzeuge betreiben, zum anderen ein „grünes Klassenzimmer“ mit Experimentierplätzen für Schulklassen enthalten, wie auch ein Foyer mit Ausstellungsraum, die Energieberatung der Stadt und die Stadtbücherei (vgl. ebd.). Auch der Einzug der Stadtbücherei, des Bürgerbüros und der Sozialberatung in den Anbau des EKDZs war im Gespräch, wurde dann aber zunächst nicht weiter verfolgt (vgl. KRAUSE 2012a; Auskunft Stadt Schenefeld). Aktuell steht die Idee im Raum ein Dienstleistungsgebäude zu errichten, in das Bürgerbüro, Stadtbücherei und Sozialberatung einziehen können (vgl. BRAMESHUBER 2015). Ein Neubau oder der Umbau des ehemaligen Postgebäudes sind angedachte Optionen (vgl. ebd.). 2013 wurde die Einrichtung einer Arbeitsgruppe „Stadtkern Süd“ vom Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt beschlossen (vgl. Stadt Schenefeld 2013). Sie arbeitet als nicht beschlussfähiges Gremium des Stadtentwicklungsausschusses diesem zu und ist paritätisch mit einem Mitglied jeder Fraktion sowie je einem Mitglied des Senioren- und des Jugendbeirates besetzt (Auskunft Stadt Schenefeld).

## 2.4 Aktuelle Bestrebungen und Anlass der Arbeit

Die Schaffung eines städtischen Zentrums ist langjähriges Ziel in Schenefeld gewesen. Aus Bevölkerungswachstum und Stadtwerdung Schenefelds ergab es sich als scheinbar logische Folge. Verbunden wurde es mit den Wünschen nach einer Verknüpfung der beiden Siedlungsteile, nach einer Hochstufung der Stadt zum Stadtrandkern 1. Ordnung mit höheren Schlüsselzuweisungen aus dem Länderfinanzausgleich (§ 10 FAG) sowie nach einer Aufwertung des Südkerns. So hieß es zum Beispiel im Erläuterungsbericht des F-Plans von 1978: „Da sich das vorhandene Siedlungsgebiet deutlich in zwei strukturell unterschiedliche Bereiche gliedert (Schenefeld-Siedlung und Schenefeld -Alter Ortskern), die beide keine ausgesprochen städtisch geprägte Zone aufweisen, ist die städtebauliche Ausbildung eines echten Ortskernes (städtisches Zentrum ) [sic!] erforderlich. Dieses Ziel ist u.a. Voraussetzung für eine spätere Aufstufung der Stadt als Stadtrandkern 1. Ordnung.“ (Erläuterungsbericht F-Plan 1978, 8). Noch verkürzter beschreibt es PUDER: „Die städtebauliche und gesellschaftliche Entwicklung verlangte nun auch die Herausbildung eines neuen Zentrums und einer neuen Mitte des Gemeinwesens“ (1997, 238). 1999, als das EKDZ längst fertiggestellt und in Betrieb genommen war, leitete der Fachdienst Planen die städtebauliche Entwicklung der Ortsmitte aus dem Wachstum der Stadt und ihrer notwendigen städtebaulichen Aufwertung und Belebung ab (vgl. Stadt Schenefeld 1999, 6).

Noch immer werden die Weiterentwicklung der Ortsmitte und ihre Stärkung als Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum, die Entwicklung des südlichen Bereichs und die Minderung der zerschneidenden Wirkung durch die LSE als Ziele der Stadt formuliert. Sie sind zum Beispiel im Leitbild der Stadt verankert, das am 08.05.2014 durch die Ratsversammlung beschlossen wurde oder in den am 11.12.2014 beschlossenen „Zielen und Grundsätzen“ der Stadt (vgl. Stadt Schenefeld 2014b, Stadt Schenefeld 2014a, 8). Auch eine Hochstufung zum Stadtrandkern 1. Ordnung wird weiterhin angestrebt (Auskunft Stadt Schenefeld)<sup>10</sup>.

Nun wurde die Stadt auf ihren Antrag hin in das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen. Rund 20 Millionen Euro sollen in den Stadtkern investiert werden (vgl. Stadt Schenefeld 2014c, 4). Ein Drittel davon muss Schenefeld selbst aufbringen (vgl. ebd., 5). Am 09.02.2015 wurde daraufhin der Beschluss zur Einleitung vorbereitender Untersuchungen gefällt (vgl. Stadt Schenefeld 2015). Diese Untersuchungen dienen der Abschätzung der Notwendigkeit der Entwicklung und der positiven wie auch negativen Auswirkungen auf die Betroffenen, sowie zur Festlegung des Gebietszuschnittes eines Sanierungsgebietes und der Ziele der Sanierungssatzung (siehe auch § 141 Abs. 1 BauGB).

---

<sup>10</sup> 2008 wurde dies durch das Innenministerium des Landes aufgrund der Unterschreitung der notwendigen Einwohner\*innenzahl im Versorgungsbereich von 20.000 und des dichten Versorgungsnetzes in der Umgebung abgelehnt. Das Mittelzentrum Pinneberg und die Stadt Hamburg würden die Versorgung der Bedarfe oberhalb der Grundversorgung gewährleisten. (Vgl. LT-SH-Drs. 16/2385, 44 f.).



## 3 Theorie und Analyse: Stadtzentren

### 3.1 Definition und Aufgaben von Stadtzentren

Eine Stadt kann keinen, einen oder mehrere Ortskerne haben. Den bedeutendsten und zentralsten Ortskern einer Stadt bezeichnet HEINEBERG als Stadtzentrum (2006, 168). Daneben kann es untergeordnete Neben- / Sub- / Entlastungs- / Stadtteilzentren geben (ähnlich: ebd.). Ähnlich oder synonym verwendet werden die Begriffe Stadtkern / Ortskern und Stadtmitte / Ortsmitte und Innenstadt. In größeren Städten wird die Innenstadt auch als City bezeichnet (vgl. BMVBS 2011, 15).

Je nach Zielsetzung und Kontext werden Stadtzentren oftmals definiert anhand ihrer

- Konzentration, Durchmischung und Zentralität: Sie besäßen eine „hohe bauliche und soziale Dichte, Nutzungsmischung, hohe Konzentration von Geschäften aller Art und Büros diverser Branchen, zentrale Versorgungsfunktionen und räumlich-funktionale Zentralität“ (BMVBS 2011, 15).
- Wirkung aufgrund von Komplexität und Kontrast: Aus der Zusammenführung unterschiedlicher Menschen, Bauwerke, historischer Zeugnisse und Nutzungen entstehe eine Fülle an Reizen sowie eine Konfrontation mit Unbekanntem (ähnlich: BMVBS 2011, 15).
- (früheren) gesellschaftlichen Funktion als Treffpunkt, zum Informationsaustausch, zur Begehung kultureller und religiöser Riten, zum Handel und zur Rechtsprechung: Das Zentrum war „Mittelpunkt öffentlichen, geistigen, kulturellen, gesellschaftlichen, politischen und religiösen Lebens“ (SALEM 1997, 75).
- baulich-funktionalen Elemente, die ein Zentrum entweder (früher) gekennzeichnet und hervorgerufen haben: Agora, Kirche, Markt, Rathaus (vgl. SALEM 1997, 75), oder noch heute oft kennzeichnen: „Stadtbild prägende und Identität stiftende Bauwerke und Plätze“ (BMVBS 2011, 15).

Stadtzentren sind zudem voller Widersprüche und ebenso gegensätzlich die diesbezüglichen Meinungen und Beschreibungen: „Mal sind die innerstädtischen Quartiere hochleistungsfähige soziale und ethnische Integrationsmaschinen, mal sind sie Austragungsort und Bühne heftigster gesellschaftlicher Konflikte. In ihrer baulichen Gestalt transportieren sie auf der einen Seite historische Identität und bilden die Basis für kulturelle Selbstvergewisserung, auf der anderen Seite hemmt die historische Struktur von Innenstädten [...] die Entfaltung moderner Ökonomien“ (HATZFELD 2006, 6).

Außerdem unterscheiden sie sich hinsichtlich der Merkmale Einzugsbereich, Lage im Stadtgebiet, Erreichbarkeit, Entstehungsgeschichte, Gestaltungsprinzipien, Einheitlichkeit der Geschäftspolitik sowie Angebot und dessen Verteilung (ähnlich: BRBS 1972, 106, zitiert nach SALEM 1997, 78 f.).

Eine allgemeingültige Definition, was ein Stadtzentrum ist, gibt es aufgrund der vielfältigen Facetten also nicht (vgl. hierzu auch BMVBS 2011, 15 bezogen auf die Innenstadt).

Auch die Aufgaben eines Zentrums sind nicht allgemeingültig und abschließend definiert. Die Relevanz des Zentrums als Ort zum Austausch von Neuigkeiten ist gering geworden. Viele Informationen sind heute leichter und zuverlässiger über Medien wie Zeitungen, Fernsehen, Radio und Internet zu gewinnen. Auch die Rechtsprechung von Seiten der öffentlichen Hand

erfolgt heute nicht mehr auf öffentlichen Plätzen. Zudem hat die Kirche für die Menschen und das Zentrum an Stellenwert eingebüßt. Die Versorgungsfunktion ist in mancher Hinsicht geblieben, wenngleich auch diese aufgrund der erhöhten Mobilität und des Internethandels einem Bedeutungswandel unterliegt. Übrig geblieben ist ansonsten die vormalige Bedeutung eines Stadtzentrums als

- Mittelpunkt städtischen Lebens,
- Treffpunkt zum Austausch und Kontakt,
- zur Verständigung und Integration unterschiedlicher Menschen,
- Ort der Darstellung und Repräsentation sowie
- Ort zur Stärkung des Wir-Gefühls seiner Einwohner\*innen und ihrer Identifikation mit der Stadt.

Diese Bedeutung kann als Aufgabe von Stadtzentren angenommen bzw. bestimmt werden. Diese Punkte sind zum Teil auch in einem Einkaufszentrum zu erreichen, für eine vollständige Verwirklichung benötigt es jedoch einen öffentlichen Raum. Und dieser Raum muss attraktiv und gut zugänglich sein und sich in einer für alle gut erreichbaren Lage befinden. Mehr hierzu in Abschnitt 3.3.

### 3.2 Zentrumsfunktionen und -bestandteile

Unter Zentrumsfunktionen werden in dieser Arbeit institutionalisierte Nutzungen im Zentrum verstanden, die aufgrund ihrer positiven Wirkungen auf das Zentrum für dieses geeignet sind. Im Folgenden werden Vorschläge und Festsetzungen aufgezeigt, mit denen die Eignung der Nutzungen in den Zentren bestimmt oder gesichert werden soll.

So unterscheidet GRUEN kerngerechte und kernfremde Funktionen (1973, 211). Kerngerecht wären Funktionen, die eine „[u]rbane, regionale, nationale, internationale Bedeutung“ (ebd.) hätten und „außergewöhnliche und symbolische Werte“ (ebd.) besäßen. Außerdem gelte im Stadtkern das Prinzip „Qualität vor Quantität“ (ebd.). Kernfremd wären Funktionen mit einem ungünstigen „Verhältnis zwischen Raumanforderungen und menschlichem Erlebniswert“ (ebd.). Hierzu zählt er Einrichtungen von denen störende Emissionen ausgehen und die, die lediglich „Hilfsfunktionen“ ausüben (z. B. Verwaltungen oder Computerabteilungen) (vgl. ebd.). Stadtkernbewohner\*innen sollten aufgrund eigenen Interesses oder der Nähe zum Arbeitsplatz aktiv am urbanen Leben teilhaben wollen (vgl. ebd.). Zu beachten ist, dass sich GRUEN in seiner Definition auf Innenstädte von Großstädten bezieht.

Hamburg hat zum Schutz seiner Zentren für den Einzelhandel eine Differenzierung in zentrenrelevante, nahversorgungsrelevante und nicht zentrenrelevante Sortimente nach bestimmten Kriterien getroffen (vgl. BSU 2014, 12). Dabei sind nahversorgungsrelevante Sortimente auch zentrenrelevant, aber nicht umgekehrt (vgl. ebd.):

#### „Zentrenrelevante Sortimente:

- sind in den Zentren ortstypisch stark vertreten, oder als Ergänzung des Angebots in den Zentren erwünscht (wenn Ansiedlung realistisch),
- sind von besonderer Bedeutung für den Branchenmix in Zentren,
- sind Frequenzbringer in Zentren,
- sind auf Frequenz in Zentren angewiesen,
- haben einen überwiegend geringen Flächenanspruch (in Zentren integrierbar),

- sind transportfähig bzw. vom Kunden gleich mitzunehmen (Handtaschensortimente).

Nahversorgungsrelevante Sortimente:

- werden zur Deckung des täglichen bzw. kurzfristigen Bedarfs benötigt,
- werden i.d.R. wohnortnah angeboten.

Nicht zentrenrelevante Sortimente:

- sind ortstypisch nicht zentrenprägend,
- sind ohne Bedeutung für die Attraktivität zentraler Lagen,
- werden aufgrund von Beschaffenheit, Gewerbenähe oder Störgrad bewusst außerhalb von Zentren angeboten,
- sind aufgrund Größe und Beschaffenheit schwierig in zentrale Lagen integrierbar,
- benötigen für den Transport i.d.R. einen Pkw,
- sind aufgrund geringer Flächenproduktivität in zentralen Lagen oft nicht rentabel.“  
(BSU 2014, 12, im Original nicht kursiv)<sup>12</sup>.

Die Betonung auf hochwertige, außergewöhnliche und repräsentative Einrichtungen und Angebote ist in dem Hamburger Sortimentskonzept also geringer als bei GRUEN (s. o.).

Welche Funktionen in Zentren geeignet sind, lässt sich im Groben auch über die Festsetzungen der Baunutzungsverordnung (BauNVO) bestimmen. Die BauNVO legt fest, dass Kerngebiete „vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur“ (§ 7 Abs. 1 BauNVO<sup>13</sup>) dienen. Außerdem gibt sie vor, welche Nutzungen in Kerngebieten zulässig oder ausnahmsweise zulässig sind:

„Zulässig sind

1. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
2. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Vergnügungsstätten,
3. sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,
4. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
5. Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen,
6. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
7. sonstige Wohnungen nach Maßgabe von Festsetzungen des Bebauungsplans.“ (§ 7 Abs. 2 BauNVO).

„Ausnahmsweise können zugelassen werden

1. Tankstellen, die nicht unter Absatz 2 Nr. 5 fallen,
2. Wohnungen, die nicht unter Absatz 2 Nr. 6 und 7 fallen.“ (§ 7 Abs. 3 BauNVO, im Orig. nicht kursiv).

<sup>12</sup> Diese jeweiligen Kriterien und Merkmale zur Einordnung der Sortimente sind nicht zwingend verbindlich (vgl. ebd.). Nach den Ansiedlungsregelungen der Leitlinien zum Einzelhandel sollen zentrenrelevante Kernsortimente nur in Hamburgs A-, B- oder C-Zentren angeboten werden (vgl. BSU 2014, 16).

<sup>13</sup> Die in dieser Arbeit zitierte BauNVO ist die „Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548) geändert worden ist“.

Auch Bildungseinrichtungen sind in Kerngebieten möglich, wie an der Katharinenschule in der Hamburger HafenCity zu sehen ist (vgl. FHH 2008). Kerngebiete sind aber nicht gleichzusetzen mit zentralen Versorgungsbereichen, auf die, zu ihrem Schutz, bei der Errichtung konkurrierender Betriebe und Einrichtungen verwiesen werden kann (siehe hierzu z. B. § 2 Abs. 2 BauGB oder § 11 Abs. 3 BauNVO).

Da sie in diesen Vorschlägen und Festsetzungen keine explizite Erwähnung fanden, soll hier noch auf Wochenmärkte und andere temporäre institutionalisierte Veranstaltungen verwiesen werden, die aufgrund der Zentrumsrelevanz ihrer Sortimente und Dienstleistungen ebenso eine Zentrumsfunktion besitzen.

In dieser Arbeit wird die folgende Gliederungssystematik der Zentrumsfunktionen angewandt (s. Tab. 1). Sie unterscheidet grob die Funktionen Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnen. Im Bereich Einzelhandel listet sie, nach Branchen und Bedarfsfristigkeit, zentrenrelevante Betriebe und Sortimente auf. Die zentrenrelevanten Dienstleistungseinrichtungen sind nach Art der Dienstleistung, den wirtschaftlichen Interessen der Einrichtungen und tageszeitabhängigen Belegungseffekten – mit oder ohne Tagespublikum – gegliedert. Kerngerechte Wohnungstypen werden in Bezug auf ihre Bewohner\*innen in die Kategorien „hohe Nutzungsintensität tagsüber“ und „positive Belegung nachts“ eingeteilt. Unter einer positiven Belegung nachts wird ein langes, ruhiges, das Sicherheitsgefühl steigerndes Wachbleiben der Bewohner\*innen verstanden. Diese Einteilung ist mit besonderer Vorsicht zu betrachten, da das Sicherheitsempfinden selbstverständlich sehr subjektiv ist. Der Vorteil dieser Gliederung ist, dass sie einen Überblick über das vorhandene Angebot der Gemeinde und der Ortsmitte schaffen und Lücken aufzeigen kann. Allerdings ist die Zuordnung zu den einzelnen Kategorien mit einer Abstraktion verbunden<sup>14</sup>. Sie leidet an einer mangelnden Trennschärfe, da manche Betriebe und Institutionen mehreren Kategorien zugeordnet werden können.

Aufgrund ihrer großen Flächeninanspruchnahme, schwierigen Transportanforderungen und mangelnden Belegung des Zentrums (in ihren klassischen Formen) wurden zum Beispiel die folgenden Einrichtungen ausgeklammert: Tankstellen, Baumärkte, sonstige auf den Hausbau und den Ausbau von Häusern spezialisierte Einzelhändler\*innen, Möbelhäuser, Autohäuser, Kfz-Werkstätten, Baumschulen, Gartenbaubetriebe, allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen, Universitäten, Kindertagesstätten und Krankenhäuser. In Bezug auf die Wohnungen entsprechen zum Beispiel Voll-Berufstätige mit einer Arbeitsstelle außerhalb des Zentrums und Menschen, die tagsüber aus anderen Gründen nicht vor Ort sind (wegen Ausbildung, Betreuung o. ä.) weniger der gewünschten Bewohnerschaft. Wie aber an der zuvor genannten Schule in der HafenCity oder am IKEA in Hamburg-Altona zu sehen ist, können sich einige der Einrichtungen auch an die Bedingungen eines Zentrums anpassen. Und auch Menschengruppen sind als Bewohner\*innen nicht grundsätzlich auszuschließen.

---

<sup>14</sup> Eine differenziertere Gliederung des Einzelhandels könnte bei Bedarf nach der Übersicht von Heineberg „Merkmale und Typisierung der funktionalen Zentrenausstattung“ erfolgen (HEINEBERG 1977, 92).

<b>Tab. 1: Gliederungssystematik – Zentrumsfunktionen</b>				
(Eigene Darstellung und Gliederung, in Anlehnung an POPIEN 1995, 71, 72, und dies in Weiterentwicklung von HEINEBERG / MAYR 1986, Beispiele ohne Anspruch auf Vollständigkeit)				
<b>Einzelhandelsbetriebe</b>				
<b>Funktion</b>	<b>Branchen (Hauptsortiment)</b>	<b>Bedarfsstufen</b>		
		<b>kurzfristig</b>	<b>mittelfristig</b>	<b>langfristig</b>
<b>Einzelhandel</b>	Lebensmittel	Bäckerei Obst-Gemüse-Geschäft Fleischwarengeschäft Feinkostgeschäft Süßwarengeschäft Kiosk	Reformwarengeschäft mit Erzeugerkontrolle exklusives Weingeschäft Fischfachgeschäft	
	Textilien		Damen- / Herrenoberbekleidungs-Fachgeschäft Modeboutique Wäschegeschäft Textil-Discount-Markt Kinderbekleidung	Modeboutique mit Modellkleidern exklusives Damenwäsche-geschäft
	Lederwaren / Schuhe		Schuhfachgeschäft Taschengeschäft	
	Persönlicher Bedarf / Hobby / Geschenke / Dekoration	Blumen Schreibwaren	Buchhandlung Modeschmuckboutique Fotofachgeschäft Sportwaren Spielwaren Hobby- und Bastelladen Sexshop Fahrradfachgeschäft Geschenkartikel / Deko	Uhren- / Schmuck-fachgeschäft Antiquitäten exklusive Keramik / Glaswaren Ateliers / Galerien
	Gesundheit / Kosmetik / Hygiene	Apotheke Drogerie	Parfümerie Kosmetikfachgeschäfte Brillenfachgeschäft Hörgeräteakustik Sanitätshaus	
	Hausrat / Elektro		Haushaltswaren Kleinelektro Radio / Fernsehen	Großelektro

Haushaltsorientierte Dienstleistungseinrichtungen				
Funktion		privatwirtschaftlich		öffentlich / gemeinnützig
		mit Tagespublikum	ohne / geringes Tagespublikum	
Gastronomie / Beherbergung / Unterhaltung	Gaststätten-, Beherbergungs- und Unterhaltungsgerwerbe	Restaurant, Bistro, Imbiss, Café	Nachtbar, Discothek, Billard-Salon, Casino, Kino, Hotel, Hostel, Pension	
	Serviceleistungen / Dienstleistungen des Handwerks	Frisörsalon, Reinigung, Schuhreparatur, Schlüsseldienst, Fotostudio, Reisebüro, Sonnenstudio, Copyshop	DVD-Verleih	
Service / Handwerk	Geldverkehr	Bank		
	Post	Postfiliale		
Büro / Verwaltung	Rechts-, Wirtschafts- und Versicherungsberatung / -vermittlung		Rechtsanwaltskanzlei, Versicherungsbüro, Steuerberatung, Maklerbüro, Planungsbüro	
	Gemeindeverwaltung			Rathaus, Ämter
Gesundheitliche Zwecke	Gesundheitswesen	Arzt-, Therapie-, Massage-, Heilpraktikerpraxen		Suchtberatung, Schulpsychologie
Betreuung und Bildung			Fahrschule, Kunstschule	Volkshochschule, Jugendzentrum, Sozialberatung, Beratungs- und Vermittlungsangebote
Kirchliche, kulturelle, soziale und sportliche Zwecke			Fitnessstudio, Kirche, Gemeindehaus	Museum, Bäckerei, Begegnungsstätte, Theater, Konzertsaal

Wohnungen		
	Hohe Nutzungsintensität tagsüber	Positive Belebung nachts z. B. durch ein langes Wachbleiben in den Wohnungen
Nutzungsintensität und Belebung des Zentrums	Elternteile mit Kindern, Jugendliche, Menschen in flexibler oder halbtägiger Ausbildung, ggf. Selbstständige, Berufstätige, die ihre Mittagspause im Zentrum verbringen, Senior*innen	ggf. Menschen in flexibler oder halbtägiger Ausbildung, ggf. Selbstständige, ggf. Senior*innen, ggf. Eltern mit kleinen Kindern, ggf. Menschen mit Hunden (Spaziergehen)

Typische Zentrumsbestandteile schließen Zentrumsfunktionen mit ein, gehen aber über diese hinaus. Zu diesen gehören die festen und temporären Nutzungen, die baulich-gestalterischen Elemente, die Menschen, Tiere und weniger greifbaren Gegebenheiten wie Atmosphäre und Wandel. Die Zentrumsbestandteile lassen den Zentrumsraum als diesen erkennbar werden oder finden vermehrt in ihm statt. Hierdurch können sich Zentren gleichzeitig stark voneinander unterscheiden und eigene Charaktere ausbilden. Sie äußern sich zum Teil im gebauten Raum (s. Abbn. 31–34).



**Abbn. 31–34: Charaktere von Zentren** (Dorfinfo-Lokal-Press 2014, Warener Innenstadt e. V. o. J., UNGER o. J., Stuttgarter Wohnungs- und Städtebaugesellschaft 2013)

In einem Brainstorming wurden häufige Bestandteile eines Zentrums gesammelt und in der folgenden Übersicht dargestellt. Sie soll dabei kein korrektes oder vollständiges Abbild eines Stadtzentrums liefern. Der Anspruch lag stattdessen darin, das Blickfeld über die Zentrumsfunktionen hinaus zu erweitern und über die Zerlegung eines Zentrums in seine Einzelteile (bzw. der Vorstellung von einem Zentrum) die planbaren und nicht-planbaren Implikationen einer Zentrumsentwicklung aufzuweisen – auch die eventuell als negativ wahrgenommenen:

**Tab. 2: Elemente und Bestandteile eines Zentrums** (Eigene Sammlung ohne Anspruch auf Vollständigkeit)

<b>Nutzungen</b>	Supermarkt Jugendzentrum Kulturzentrum Spielothek, Casino Büros Drogerie	Kirche, Gemeindehaus Rathaus Hotel, Hostel Wohnungen Kneipe, Cocktailbar, Tanzbar, Diskothek, Konzerthalle	Eisdielen, Cafés, Bäckereien Take-aways, Restaurants Post Kioske Einrichtungen aus dem Rotlichtmilieu	Ämter (z. B. Arbeitsamt) Frisörsalon, Schusterei, Optiker*in, Arztpraxen Kaufhaus Theater, Museum, Kino Bücherei	Buchhandlungen, Teeläden, Modegeschäfte etc. Einkaufszentrum gemeinnützige Organisationen Beratungsangebote
<b>Temporäre Nutzungen</b>	Feste (z. B. Weinfest, historische oder traditionelle Feste und Umzüge, Stadtfest, kulinarische Feste, Kinderfeste) Stadtführungen und -rundfahrten	Märkte (z. B. Wochenmarkt, Flohmarkt, Mittelaltermarkt) Infostände und Anwerbung von Spendern, Wählern etc. Demonstrationen	Veranstaltungen, Events (z. B. Dinner im Freien, Diskussionsveranstaltungen, Ausstellungen, Public Viewing, Sportveranstaltung (z. B. Radrennen, Tanzaufführung))	Flash-Mobs Aufführungen von Straßenmusikant*innen und -artist*innen Außengastronomie	Mobile Einrichtungen (z. B. Infobus, medizinischer Bus, Wanderausstellung, Imbisswagen)
<b>Bauliche, funktionale und gestalterische Elemente</b>	Repräsentative, kompakte, kleinteilige Architektur Außenorientierung der Gebäude Arkadengänge „Guerilla Kunst“ (z. B. Guerilla-Knitting, Guerilla-Gardening, Grafittis)	Marktplatz Fußgängerzone Öffentlicher Raum Hochwertiger Bodenbelag Mülleimer, besondere Lampen, Stromkästen Öffentliche Toiletten	Grünfläche, Park Fluss, See, Teich Kleine Plätze Brunnen Bänke, Stühle Kunst, Beleuchtung Reklametafeln Bäume, Blumenkästen	Parkplätze, Parkhäuser, Tiefgaragen, Fahrradabstellanlagen Spiel- und Sportmöglichkeiten (z. B. Boule, Schach, Kletterwand, Spielgeräte, Fitnessgeräte)	Leihradstation, Carsharing ZOB, Bushaltestellen S-Bahn-Anschluss Infotafeln (z. B. geschichtliche Informationen, Wegweiser, Veranstaltungskalender, aktuelle Planungen, Stadtpläne)
<b>Menschen und Tiere</b>	„Alkoholikerecke“, Obdachlose, Bettler*innen Unternehmer*innen	Straßenmusikant*innen, Artist*innen, Darsteller*innen Angestellte	Jugendgruppen Hunde	Senior*innen Tauben	Kinder, Mütter Kund*innen, Spaziergänger*innen
<b>Sonstiges</b>	Geschichte	Begegnungen, Belebung	Atmosphäre, Leerstand	Filialisierung	„Cappuccinosierung“ (hier = Ausweitung der Cafékultur)

### 3.3 Erfolgsfaktoren von Zentren

Die Attraktivität oder der Erfolg von Zentren ist von mehreren Faktoren abhängig und damit einer Dynamik unterworfen. So wurde zum Beispiel in den 1990er Jahren eine starke Abnahme der Attraktivität vieler Innenstädte festgestellt. Ansiedlungen von Fachmärkten und Einkaufszentren in nicht-integrierten Lagen wurden als Ursachen gesehen. Außerdem stellte die Verdrängung der Wohnnutzung aus den Stadtkernen und deren daraufhin folgende „Verödung“ außerhalb der Geschäftszeiten einen Kritikpunkt dar. (Vgl. z. B. BRAKE / KARSTEN 1998, 161, 166; GÜTLER / ROSENKRANZ 1998, 82). Heute wird zuweilen von einer „Renaissance der Innenstädte“ (z. B. SCHOTE 2014) gesprochen. Die Gegenmaßnahmen (z. B. Einzelhandelskonzepte) haben offensichtlich Wirkung gezeigt. Eine neue Bedrohung für die Attraktivität des Zentrums vermag nun allerdings im Internet-Handel zu bestehen. Zentren müssen und mussten sich veränderten Anforderungen gegenüber jedoch schon immer anpassen. „Ihre Stabilität erwächst aus ständigem Wandel“ (HATZFELD 2006, 7).

#### *Einzelhandel*

Das Einzelhandelsangebot wird als der wichtigste Anziehungsfaktor und Stabilisator von Zentren angesehen (vgl. z. B. BRAKE / KARSTEN 1998, 161). Für Kund\*innen sind Branchenmix, Sortimentsbreite, der Grad der Vollständigkeit des Angebots, Preisniveau, Ladenöffnungszeiten, Warenpräsentation, Service, Kopplungspotenziale, Erreichbarkeit, Transportfähigkeit etc. von Bedeutung. Die Standortnachfrage durch Einzelhändler\*innen wird zum Beispiel durch die Faktoren Einzugsbereich, Lage im Zentrum, Laufkundschaft, Nähe zu anderen Einrichtungen und Angeboten oder zur Konkurrenz, Image des Ortes, persönliche Interessen und Gegebenheiten (z. B. Wohnort des Inhabers / der Inhaberin) sowie Mietpreis bestimmt. Je nach Branche und Sortiment sind die Anforderungen an den Standort unterschiedlich. (Vgl. POPIEN 1995, 52 ff.<sup>15</sup>, HEINEBERG 1977, 98). Im Lebensmitteleinzelhandel sind beispielsweise häufig Agglomerationen von Unternehmen der gleichen Branche vorzufinden, da sich zum Beispiel Discounter und Vollsortimenter ergänzen können. Eine zu große Nähe von Unternehmen der gleichen Branche und mit gleicher Sortimentstiefe führt jedoch leicht zu einer Übersättigung des Marktes. Deshalb tun sich manche Unternehmen mit branchenfremden oder sonstigen ergänzenden Nutzungen zusammen: „Die Kultur profitiert vom Shopping, das Shopping von der Freizeit und die Freizeit wiederum von der Kultur. Sie schaffen Frequenz und nutzen sie zugleich“ (MANDAC / MERKEL 2006, 11). Mit einem abnehmenden Einzelhandelsangebot in Zentren infolge des Internet-Handels müssen andere Zentrumsfunktionen und -bestandteile ausreichend Anziehungskraft entwickeln, um diesen Verlust auszugleichen.

#### *Dienstleistungen*

Bei Dienstleistungsfunktionen im Erdgeschoss der Gebäude in Stadtzentren ist deshalb besonders darauf zu achten, dass sie ein „urbanes Potenzial“ (MAYER-DUKART 2010, 104 ff.) besitzen und funktionale, urbane und soziale Qualitäten entwickeln (vgl. SPERLE 2011, 64, in Weiterentwicklung von MAYER-DUKART 2010). Sie sollten eine Nutzungsmischung herstellen, eine Passantenfrequenz erzeugen, sich nach außen orientieren, den Innenraum zu einer Art öffentlichem Raum werden lassen und die Voraussetzung für Kontakte schaffen (vgl. ebd., 124). Die Dienstleistungsbetriebe sind nach ihren tageszeitabhängigen Belegungseffekten – mit oder ohne Tagespublikum – im Zentrumsgebiet zu verteilen. Hauptwegebeziehungen sollten möglichst durch Erdgeschossnutzungen mit hohem Tagespublikum gestaltet werden. Die Geschäfte pro-

<sup>15</sup> POPIEN gibt einen ausführlichen Überblick über den Stand der damaligen Forschung zur Attraktivität von Geschäftszentren aus Sicht der Kund\*innen und der der Einzelhändler\*innen.

fitieren von einer Sonnenbestrahlung. Dienstleistungen mit geringem Tagespublikum sind eher etwas abseits davon oder in den oberen Geschossen unterzubringen. Über Vielfalt und Dichte entsteht ein spannendes Angebot, durch eine Öffnung der Geschäfte nach außen und ein Verwischen der Grenzen zwischen Innen- und Außenraum erfahren beide eine Belebung.

#### *Weiche Faktoren: Unterhaltung, Identifikation, Kommunikation, Erholung*

Die Qualitäten der Zentrumsbestandteile (s. o.) können die Güter der Zentrumsfunktionen ergänzen. Identifikations-, Unterhaltungs-, Kommunikations- und Rekreationsmöglichkeiten schaffen einen Zusatznutzen zur Versorgungsfunktion. Identifikationsmöglichkeiten bieten zum Beispiel Alleinstellungsmerkmale (vgl. HATZFELD 2006, 7) und Wahrzeichen des Ortes. GRUEN spricht auch von der „Seele“ einer Stadt, die sich besonders im Zentrum zeigen sollte (vgl. ebd. 1973, 211). Identifikation kann zudem über Begegnungen und Kontakte entstehen. Sie werden durch Events, Ausstellungen, Spielmöglichkeiten, Gemeinschaftseinrichtungen und Innovationen gefördert. Innovationen zeigen sich in Stadtzentren sehr früh, sind wichtige Anziehungsfaktoren (vgl. HATZFELD 2006, 7–9) und bieten Gesprächsstoff. Sie sind nicht planbar, aber können über Planungsprozesse mit großer Denkfreiheit und unterschiedlichen Akteuren erleichtert werden (vgl. IBERT 2005, 606). Einrichtungen wie Cafés oder Bücherhallen sowie der öffentliche Raum dienen der Erholung und Rekreation. Grundvoraussetzung hierfür ist Aufenthaltsqualität. Sie entsteht, wenn das persönliche Empfinden nicht durch Ängste und Gefahren, Schmutz, Gestaltungsmängel, Lärm- und Geruchsbelastungen oder Unbequemlichkeiten beeinträchtigt wird und wenn sich positive Empfindungen über Sinnesreize, Identifikation oder geistige und körperliche Betätigung entwickeln: Schöne Gerüche, interessante Beobachtungen (Architektur, Kunst, Licht, Natur, Menschen, Vorführungen), Diskussionen und Gespräche, räumliche Vielfalt, angenehme Klänge, wärmender Sonnenschein, leckeres Essen, wohltuende sportliche Betätigungen, unterhaltende Spiele etc. (vgl. HADLER 2011, 13 ff.).

#### *Erreichbarkeit, Zugänglichkeit, Lesbarkeit*

Die Faktoren Zugänglichkeit, Lesbarkeit und Erreichbarkeit bauen letztlich entscheidende Nutzungsbarrieren ab.

Unter dem Begriff Zugänglichkeit soll hier die Freiheit von baulichen Barrieren sowie von tatsächlichen Zugänglichkeitsreglementierungen, die den Eintritt in das Zentrum zu bestimmten Tageszeiten, für manche Bevölkerungsgruppen oder für viele Aktivitäten einschränken, verstanden werden. Kritisch zu betrachten sind diesbezüglich private Freiflächen im Zentrum oder Bahnhöfe und Einkaufszentren mit privaten Sicherheitskräften. Treppenstufen, Höhenunterschiede oder unebener Bodenbelag be- oder verhindern zum Beispiel den Zugang für mobilitätseingeschränkte Menschen. Die Zugänglichkeit wird zudem durch Sichtbarrieren und gegebenenfalls andere Menschen(-gruppen) begrenzt. (Vgl. WENTZ 2010, 464; BURTON / MITCHELL 2006, 102 f.; SCHNEIDER 2010, 502).

Lesbarkeit bezieht sich auf die intuitive Verständlichkeit der gebauten Umwelt, aber auch auf die Verständlichkeit von Beschilderungen und Markierungen. So sollten die Zugänge zum Zentrum, Elemente wie Stadtplätze, Besitzverhältnisse (öffentlich / privat) bzw. Nutzungsbefugnisse und die Erreichbarkeit von bestimmten Einrichtungen erkennbar sein (vgl. auch WENTZ 2010, 454).

Gute interne und externe Erreichbarkeit erhöht des Weiteren die Nutzungswahrscheinlichkeit. In die externe Erreichbarkeit spielen die Anbindung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie die Rad- und Fußwege-Anbindung zum Zentrum, Parkmöglichkeiten für MIV und Radverkehr hinein. Interne Erreichbarkeit bezieht sich auf die Wegebeziehungen innerhalb des Zentrums. Hier spielt die Verknüpfung der Einrichtungen und Angebote miteinander eine Rolle.

#### *Wohnfunktion*

Wohnungen im Zentrum, in den oberen Geschossen, sind insbesondere geeignet zur Belebung der Innenstädte und Stadtkerne in den Abendstunden beizutragen und die soziale Kontrolle zu erhöhen (vgl. GEHL 2010, 379). Dabei sind jedoch auch die Nutzungskonflikte mit anderen Zentrumsfunktionen zu beachten, zum Beispiel in Bezug auf Lärm- und Geruchsbelastung, die Rentabilität von Einrichtungen und den Bedarf nach Nahversorgung, Kitas etc. durch die Bewohner\*innen (vgl. ROSENKRANZ 1998, 147). Unterschiedliche Wohnformen für verschiedene Bevölkerungsgruppen können die Durchmischung der Besucher\*innen fördern und die Akzeptanz des Zentrums steigern.

### 3.4 Neue Ortsmitten und Funktionstrennung

Auf welche Gegebenheiten neue Ortsmitten und die Trennung der Zentrumsfunktionen im Gemeindegebiet zurückzuführen sind, wird im Folgenden näher betrachtet. Außerdem wird untersucht, wie mit der Funktionstrennung heute umgegangen wird.

#### *Neue Ortsmitten und zentrumsähnliche Konzentrationen*

In einer Untersuchung von Zentren in zwölf Großstadtregionen in den Jahren 1997 / 1998 durch das Forschungsinstitut Region und Umwelt an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg (FORUM) wurden folgende Zentrentypen identifiziert und kategorisiert:

<b>Tab. 3: Zentrentypen der Kernstadt und im suburbanen Raum</b> (BRAKE / KARSTEN (FORUM) 1998, 163)	
<b>Zentrentypen der Kernstadt</b>	<b>Zentrentypen im suburbanen Raum</b>
Innenstadt	
Gewachsene Zentren ehemals eigenständiger Ortsteile	Zentren mit sanierten Ortskernen
Zentren der Stadterweiterungen der 60er und 70er Jahre in den alten Bundesländern	
Neue Zentren in Großwohnsiedlungen der Nachkriegszeit in den neuen Bundesländern	
Neue Zentren der Stadterweiterungsvorhaben der 90er Jahre	Neue Ortsmitten
Konzentration von großflächigem Einzelhandel, Fachmärkten, Freizeitindustrie und Dienstleistungsarbeitsplätzen in nicht-integrierten Lagen	

Die Ortsmitte Schenefelds kann einerseits in die Kategorie Neue Ortsmitten im suburbanen Raum eingeordnet werden, mit dem Bau des EKDZs als nach innen gerichtetes Gebäude und dessen Lage im Gewerbegebiet direkt an der LSE, andererseits in die Kategorie Konzentration

nen von großflächigem Einzelhandel Fachmärkten, Freizeitindustrie und Dienstleistungsarbeitsplätzen in nicht-integrierten Lagen.

Eine Planung neuer Ortsmitten fand in Folge von Suburbanisierungsprozessen und Gebietsreformen statt. Für die Münchener Suburbia stellte POPIEN 1995 zwölf bereits realisierte oder in Planung und Realisierung befindliche Ortsmittenprojekte fest. Innerhalb des starken Wachstums der Umlandgemeinden durch die Suburbanisierung blieb die Entwicklung der Ortskerne zurück. Dies führte zum Streben vieler Gemeinden nach einer „städtebaulich wahrnehmbaren Ortsmitte“ (ebd., 36) und einem gemeinsamen Zentrum für Kommunikation und Identifikation. Der „Schlafstadtcharakter“ sollte durch ein lebendiges urbanes Zentrum behoben werden. (Vgl. POPIEN 1995, 36, 37). BRAKE und KARSTEN kommen in ihrer Untersuchung der Zentrentypen zu folgendem Schluss in Bezug auf Ortsmittenprojekte im suburbanen Raum: Sie „sind in dem Maße erfolgreich, wie es gelingt, ein Angebot zu etablieren, das den Versorgungsverflechtungen im großstädtischen Verdichtungsraum angepaßt ist, insbesondere also dann, wenn die Ausrichtung des Branchen- und Dienstleistungsmix‘ der neuen Zentren auf den kurz- und mittelfristigen Bedarfsbereich erfolgt“ (BRAKE / KARSTEN (FORUM) 1998, 165).

In den 1960er und 1970er Jahren kam es überdies zu umfangreichen Gebiets- und Funktionalreformen in den westdeutschen Flächenländern (vgl. HEINIG 2014, 61). In der damaligen Planungseuphorie erhielten diverse Gemeinden einen neuen Zuschnitt (vgl. ebd.). Bei einer Zusammenlegung von Gemeinden fehlte dann jedoch ein gemeinsames Zentrum (s. u. z. B. Nordstedt, Wachtberg und Stadtallendorf).

Während sich die Ortsmittenplanungen in den 1960er Jahren am Vorbild einer Großstadt ausrichteten, mit starker Verdichtung und dem Bau vielgeschossiger Häuser, wurden später vollständige Neuplanungen eher vermieden; stattdessen setzte man auf die Historisierung und Wiederherstellung ländlicher Ensembles und des ländlichen Lebens (z. B. in der Gemeinde Ammersbek) (vgl. FISCHER 2014, 92 f.). Ebenso wie die naturnahen Mikrolandschaften im „Patchwork“ (ebd.) der Suburbia bildeten diese Ortsmitten kompensatorische Elemente zu Verkehrsachsen und verstärkter Bebauung sowie Neubau- und Gewerbegebieten (vgl. ebd.).

Großflächige Einzelhandels- und Dienstleistungskonzentrationen in nicht-integrierten Lagen entstanden unter anderem als Konkurrenz zur Großstadt (CHRIST / PESCH 2013, 23). Sie profitieren von ihrer verkehrsgünstigen Lage (bezogen auf den MIV), ihrer Größe, einheitlichen Planung, einheitlichem Management und gemeinsamer Werbung (ähnlich: BBSR 2013, 19). Erweiterungsmaßnahmen am vorhandenen Ortskern sind aufgrund von Platzmangel zudem nicht immer möglich. Oftmals schwächen sie die gewachsene Innenstadt.

Der Umgang mit diesen Konzentrationen von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen bestand 1998 vor allem aus Bestandserweiterungen und Festlegungen maximaler Größen (vgl. BRAKE / KARSTEN 1998, 168). Eine Ergänzung um andere zentrale Funktionen fand in den vom FORUM untersuchten Gemeinden nicht statt (vgl. ebd.). In innerstädtischen Einkaufszentren kommt dies jedoch vor (z. B. Wohnnutzung im Mercado Hamburg-Altona oder Rathaus und Stadtbibliothek oberhalb der Rathaus-Galerie in Leverkusen).

Weitere Strategien von Einkaufszentren lassen sich anhand ihrer Entwicklungsgeschichte aufzeigen. Einkaufszentren entstanden aus der Passage und dem Warenhaus (s. auch im Folgenden Tab. 4). Sie wurden in den suburbanen Raum verlagert und hier zunächst noch gestalterisch an die Stadtzentren angeglichen, indem sie sich nicht nur nach innen, sondern auch nach

außen ausrichteten und hier Plätze, Fußgängerzonen und gastronomische Angebote ausbilden. Ihr Erfolg führte zu einem Attraktivitätsverlust der Stadtzentren. In Ermangelung dieser Konkurrenz entwickelten sie sich zu nach innen ausgerichteten Komplexen. Die geschlossenen Center-Typen wurden dann in Innenstädte integriert, um deren Attraktivität wieder zu erhöhen. Aufgrund ihrer negativen Effekte auf bestehende Stadtzentren und Wegebeziehungen öffneten sie sich jedoch langsam wieder nach außen und zeigten gestiegene Gestaltungsansprüche. In den letzten Jahren wird die geschlossene Centerstruktur zum Teil ganz aufgelöst. Einige bestehende Einkaufszentren verfolgen heute eine „De-Malling-Strategie“ (CHRIST / PESCH 2013, 26). (Vgl. ebd., 19–26).

#### Tab. 4: Shopping-Center-Typologie

(Eigene Zusammenfassung und Darstellung nach CHRIST / PESCH 2013, 19–26)

<u>Passage</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „das Shopping-Center der Alten Stadt“</li> <li>• Entstehung: Paris um 1800</li> <li>• Beispiel: Palais Royal, Paris</li> </ul>	<u>Warenhaus</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „das Handelsformat für das Zeitalter der Mechanisierung“</li> <li>• Mitte 19. bis Mitte 20. Jahrhundert</li> <li>• Beispiel: Le Bon Marché, Paris</li> </ul>	
<u>Shopping-Center – Suburbia</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „das Warenhaus [verlässt] die Stadt“</li> <li>• umgeben von Fußgängerzonen und Plätzen wie in der Stadt</li> <li>• Vororte, auf der „Grünen Wiese“</li> <li>• USA im 19. Jahrhundert</li> </ul>	<u>Shopping-Center – Sprawl</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „geschlossene Verkaufsmaschine“</li> <li>• nach dem Niedergang der Stadtmitte geringer gewordener Gestaltungsbedarf</li> <li>• im suburbanen Sprawl</li> <li>• USA: 1980er Jahre</li> </ul>	
<u>Shopping-Center – Big Box</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „die in Suburbia herangereifte Big-Box-Centertypologie in städtebaulich integrierten Lagen“</li> <li>• USA / Europa: 1960er Jahre</li> <li>• Beispiel: Arndale Center, Manchester</li> </ul>	<u>Shopping-Center – Downtown</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „`Function follows Form´ - Prinzip“</li> <li>• zum Himmel offen</li> <li>• Beginn mit dem Horton Plaza, Kalifornien: 1985</li> </ul>	<u>Town Center</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• offenes Center in der Innenstadt</li> <li>• Urban-Entertainment als Anker</li> <li>• Vorbild: öffentlicher Raum der traditionellen Stadtmitte, parzellenartige Gebäudestruktur</li> </ul>

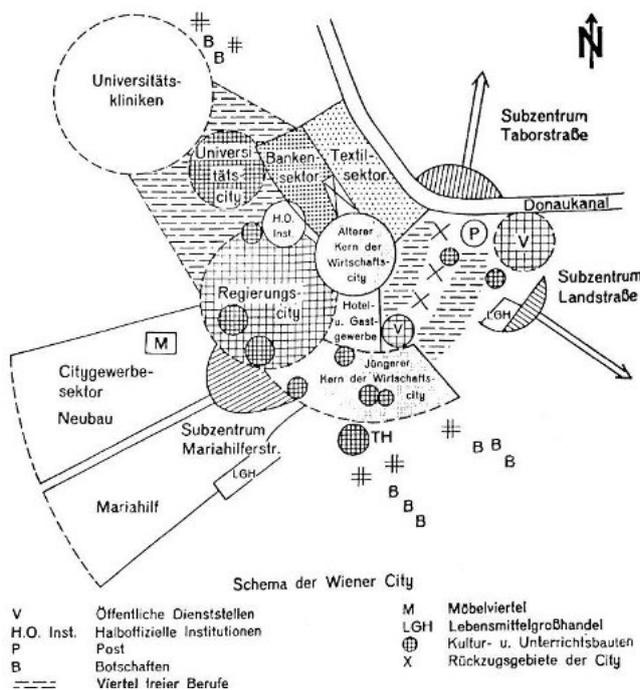
Es wird zunehmend darauf geachtet die Vorteile des Einkaufszentrums in Bezug auf Kompaktheit, Angebotsfülle, Sicherheit, Sauberkeit, Erreichbarkeit und Management mit den Vorteilen der gewachsenen Stadtzentren, wie Natürlichkeit (unter freiem Himmel sein) und Individualität zu verknüpfen (vgl. z. B. CHRIST / PESCH 2013, 26; MANDAC / MERKEL 2006, 12).

## Funktionstrennung

Die Zentrumsfunktionen sind nicht immer alle an einem Ort gebündelt. Innerhalb von Gemeinden können sie auch nach Funktionen separiert verteilt sein. GRUEN bezeichnet Konzentrationen von Einrichtungen einer Zentrumsfunktion als „unifunktionelle Zentren“ und unterscheidet sie von „multifunktionellen Zentren“ (1973, 111 ff.). Unifunktionelle Zentren wären Einkaufszentren, Bildungszentren (z. B. Universitäten), Bürozentren, Regierungszentren u. ä.; lediglich einzelne ergänzende Einrichtungen seien vorhanden (vgl. ebd.). In multifunktionellen Zentren gebe es hingegen viele, wenn auch nicht (mehr) alle Funktionen (vgl. ebd., 134).

Es wird hier davon ausgegangen, dass ein unifunktionelles Zentrum kein Stadtzentrum sein kann. Denn aufgrund von unterschiedlichen Interessen und soziodemographischen Merkmalen der Bürger\*innen oder privaten Eigentümer\*innen wird dort ein Ausschluss von Bevölkerungsgruppen begünstigt, mögliche Kontakte zwischen unterschiedlichen Menschen werden reduziert und Aktivitäten stark eingeschränkt. Diese einseitigen Ausrichtungen können je nach Funktion zudem unterschiedliche Probleme bereiten, wie Verkehrsspitzen zu Betriebsbeginn und -schluss, Entleerung und Verödung außerhalb der Betriebszeiten, Entfernung und Entfremdung von bzw. zu Konsument\*innen, Besucher\*innen oder anderen Menschen (vgl. GRUEN 1973, 115 f.). Natürlich ist eine vollständige Ansprache aller Bürger\*innen auch in multifunktionellen Zentren kaum zu leisten. Die Chancen stehen hier jedoch um einiges höher.

Die räumliche Trennung von Zentrumsfunktionen auf unterschiedliche Ortskerne ist unter anderem auf Gebietsreformen, wie die Zusammenlegung von Gemeinden, und Planungsentscheidungen zurückzuführen (s. u. Norderstedt und Wachtberg).



**Abb. 35: Funktionstrennung in der Wiener City**  
(LICHTENBERGER 1972, zitiert nach LICHTENBERGER 1998, 223)

Aber auch innerhalb gewachsener Zentren ist es zu Funktionstrennungen gekommen. So sind zum Beispiel in Großstädten wie Wien (s. Abb. 35) und München funktionale Viertel entstanden, wie Regierungsviertel oder Bankenviertel (vgl. HEINRITZ / LICHTENBERGER 1986, 17 ff.). Das Regierungsviertel entwickelte sich hier zum Beispiel im ehemaligen Adelsquartier, der Handelssektor im früheren bürgerlichen Quartier (vgl. ebd., 17).

Wie schwach oder stark sollte die Durchmischung also sein? Der Beantwortung dieser Frage soll sich mit der folgenden Untersuchung angenähert werden.

## *Untersuchung*

Nachfolgend werden vier Gemeinden mit ihren Ortskernen kurz vorgestellt. Dabei wird zum einen die Verteilung der Funktionen in Zentrum und Gemeindegebiet aufgezeigt, zum anderen werden ihre Probleme und Strategien in Bezug auf die Funktionsverteilung näher betrachtet. Alle Gemeinden weisen eine mehr oder weniger stark ausgeprägte Funktionstrennung innerhalb ihrer Ortskerne oder zwischen ihren Ortskernen auf. Die Auswahl der Gemeinden erfolgte aufgrund einer Inaugenscheinnahme der Verteilung der Zentrumsfunktionen über Google Maps und OpenStreetMap, mit vorheriger Recherche im Internet nach neuen Ortsmitten und Gemeindezusammenlegungen. Die Gemeinden sollten größtmögliche Ähnlichkeiten zum Fallbeispiel Schenefeld in Bezug auf Größe und Lage, Funktionstrennung und die Neuplanung einer Ortsmitte aufweisen. Die geringe wissenschaftliche Thematisierung und fehlende begriffliche Festlegung des Phänomens der Trennung von Zentrumsfunktionen erschwerte die Suche nach Vergleichsstädten. Hinzu kommt die Besonderheit der Schenefelder Situation. Die Ähnlichkeiten zu den Vergleichsbeispielen fielen deshalb geringer aus als vorgesehen.

Die Verortung der Funktionen in den Karten der Vergleichsgemeinden erfolgte aufgrund einer groben Abschätzung nach Google Maps und OpenStreetMap. Damit ist eine geringe Genauigkeit verbunden, insbesondere hinsichtlich der Verteilung von Nutzungen innerhalb der Gebäude. Außerdem kann so die Aktualität der Angaben nicht gewährleistet werden. Diese Schwächen der Methodik erscheinen in Anbetracht des zu erreichenden Ziels, einer groben Abschätzung der Verteilung der Funktionen in den Ortskernen, jedoch vertretbar.

**Tab. 5: Steckbrief Stadtallendorf**

(Kartengrundlage OpenStreetMap-Mitwirkende 28.06.2015, Stadt Stadtallendorf 2006, Stadt Stadtallendorf 2015, Hessische Hochschule für Polizei und Verwaltung 2014b, Auskunft Stadtallendorf)

<b>Lage</b>	<b>Einwohner*innen</b>
25 km entfernt von Marburg	rd. 21.600
<b>Entstehung der Ortskerne / des Ortskerns</b>	
<u>Wann:</u> Erster Bauabschnitt 1980 fertiggestellt, Herrenwaldhalle (Sporthalle) (1983), Rathaus (1960er) – ein geplantes Zentrum	<u>Warum:</u> Zwischen 1972 und 1974 Eingemeindung von fünf Gemeinden, starkes Bevölkerungswachstum, Ziel: lebendige Stadtmitte / echter Ortskern
<b>Funktionsverteilung</b>	
<u>Westlich der Bahnhofsstraße</u> - Marktplatz, Fußgängerzone mit Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot (Kaufhaus), Hallenbad, Stadtbücherei - Sporthalle, Feuerwehrgerätehaus - 142 Wohneinheiten	<u>Östlich der Bahnhofsstraße</u> - Rathaus mit Stadthalle (Theater, Konzerte etc.), Agentur für Arbeit, Mehrzweckhalle <u>Süd-westlich der Bahntrasse</u> - Supermärkte, Drogerien, sonstiger Einzelhandel, Dienstleistungen - Polizei, Museum
<b>Probleme aufgrund der Funktionsverteilung</b>	
- mangelhafte Verbindung der einzelnen Teile (insbesondere von Ost- und Westseite der Bahntrasse) - etwas separat liegende öffentliche Einrichtungen (Rathaus etc.) nicht als größerer Mangel empfunden: „die Bahnhofsstraße stellt keine Zäsur dar“ (Auskunft Stadt Allendorf)	Sonstige Kritikpunkte - Angebotsstruktur - unklare Eingangssituationen - Städtebauliches Konzept - Attraktivität der Stadtmitte
<b>Aktuelle Handlungs- und Verbesserungsansätze</b>	
<u>Gemeindliches Zentrenkonzept</u> - Stadtmitte und lebendige Ortskerne in den Stadtteilen <u>Verteilung der Zentrumsfunktionen</u> - Ausbau der Innenstadt für Wohn- und Gewerbezwecke - Ergänzung der Stadtmitte um attraktiven Einzelhandel zur Rückgewinnung von Kaufkraft	<u>Maßnahmen zur Verknüpfung</u> - Gestaltung der Eingänge zum nach innen ausgerichteten Zentrumskern - Attraktivierung der Unterführungen unter der Bahn - Stärkung der Fußwegeverbindungen (zum Rathaus bereits erfolgt) <u>Sonstige Maßnahmen</u> - punktuelle Verbesserungen des Stadtbildes

<b>Tab. 6: Steckbrief Wachtberg</b>	
(Kartengrundlage OpenStreetMap-Mitwirkende 23.05.2015, CIMA 2012, Gemeinde Wachtberg 2015a,b, Gemeinde Wachtberg, Planungsgruppe MWM 2013, Gemeinde Wachtberg, Hamerla, Groß-Rinck und Partner 2003)	
<b>Lage</b>	<b>Einwohner*innen</b>
Südöstlich angrenzend an Bonn	19.827 (Stand: 31.12.2013)
<b>Entstehung der Ortskerne / des Ortskerns</b>	
<u>Wann:</u> Einkaufszentrum (EKZ) (2004), neues Rathaus (1975), aktuelle Entwicklung des EKDZs „Wachtberg Mitte“	<u>Warum:</u> Entstehung der Gemeinde aus einer Neugliederung im Jahr 1969: Zusammenlegung von dreizehn Ortschaften, deshalb kein gewachsenes Zentrum
<b>Funktionsverteilung</b>	
<u>Ortskern der Ortschaft Berkum:</u> Rathaus <u>Einkaufszentrum Berkum:</u> EKZ (9.595 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche, 18 Geschäfte, periphere Lage) Entfernung zw. Ortskern und EKZ rd. 1.000 m	<u>Niederbachem:</u> 13 Geschäfte <u>Adendorf:</u> 10 Geschäfte <u>Villip:</u> weitere Geschäfte (Stand: März 2012)
<b>Stärken der Funktionsverteilung</b>	
Ortschaften wahren ihre Eigenheiten	
<b>Probleme aufgrund der Funktionsverteilung</b>	
Zerfall der Gemeinde und Außenorientierung	Große Entfernung zu einzelnen Einrichtungen
<b>Aktuelle Handlungs- und Verbesserungsansätze</b>	
<u>Gemeindliches Zentrenkonzept</u> - Arbeitsteilung der Ortsteile, Zuweisung von Funktionsschwerpunkten aus den bestehenden Eigenheiten und Stärken heraus - Zuweisung eines Bedeutungsüberschusses der Ortschaft Berkum, jedoch nicht in allen Bereichen, Ergänzung dieses Hauptzentrums durch zwei weitere Ortschaften - Ausbau des Standortes um das EKZ zum Hauptversorgungszentrum	<u>Verteilung der Zentrumsfunktionen</u> - Ansiedlung von Einzelhandel, Dienstleistung und Büronutzung um das Rathaus zur Bildung eines Ortskernes - Einzelhandel und Dienstleistungen im EKZ und neuen EKDZ <u>Maßnahmen zur Verknüpfung</u> - Stärkung des Ortskernes durch Verknüpfung mit EKZ, Verknüpfung durch Erweiterung des Versorgungsstandortes EKZ in Richtung Ortskern um das EKDZ „Wachtberg Mitte“

**Tab. 7: Steckbrief Norderstedt**

(Kartengrundlage OpenStreetMap-Mitwirkende 23.05.2015, Stadt Norderstedt 2015a,b, Stadt Norderstedt 2009, Stadt Norderstedt / PPL Architektur und Stadtplanung 2010)

<b>Lage</b>	<b>Einwohner*innen</b>
Nördlich an Hamburg angrenzend	75.532 (Stand: 31.12.2011)
<b>Entstehung der Ortskerne / des Ortskerns</b>	
<b>Wann:</b> EKZ Herold Center im Stadtteil Garstedt (1971), Norderstedt-Mitte als neues Zentrum (nach 1973)	<b>Warum:</b> Stadtgründung 1970 als Zusammenlegung von vier Gemeinden (Friedrichsgabe, Garstedt, Glashütte, Harksheide)
<b>Funktionsverteilung</b>	
Zentrum Norderstedt-Garstedt bzw. EKZ Herold Center: Einzelhandel und Dienstleistungen	Zentrum Norderstedt-Mitte: Dienstleistungen, Verwaltung, Kultur, Einzelhandel Entfernung zwischen den Zentren: rd. 2,5 km
<b>Stärken der Funktionsverteilung</b>	
Überregional bedeutsames Einkaufszentrum	
<b>Probleme aufgrund der Funktionsverteilung</b>	
„Eindruck eines fehlenden attraktiven Stadtzentrums“ (ISEK 2030, 16) <u>Norderstedt-Mitte</u> - ausbaufähige funktionale Ausstattung	- ausbaufähige städtebaulich-räumliche Qualitäten - stärkerer Identitätsbezug zu Ursprungsgemeinden als zum neuen Zentrum
<b>Aktuelle Handlungs- und Verbesserungsansätze</b>	
<u>Gemeindliches Zentrenkonzept</u> - Zwei Hauptzentren, außerdem Quartierszentren mit Nahversorgungs- und Zentrumsfunktionen (Garstedt / Herold Center: Stadtrandkern I. Ordnung und Teil des Mittelzentrums, Norderstedt Mitte: Schwerpunkt des Mittelzentrums) <u>Verteilung der Zentrumsfunktionen</u> <u>Norderstedt-Mitte</u> - Dienstleistung, Bildung, Kultur weiterentwickeln - Einzelhandel stärken (vor allem Grundversorgung möglich) <u>Garstedt / Herold Center</u> - Sicherung der Funktion durch Stärkung des Angebots an zentrenrelevanten Sortimenten (z. B. Ansiedelung von Fachmärkten der Branchen HiFi / Media, Bekleidung, Schuhe / Lederwaren)	<u>Maßnahmen zur Verknüpfung</u> - keine <u>Sonstige Maßnahmen</u> <u>Norderstedt-Mitte</u> - Konzept Wegweisung nach Norderstedt Mitte - Zentrum mehr ins Bewusstsein rücken - Kommunikation - Maßnahmen zur Steuerung des Branchenmixes - städtebauliche und urbane Qualitäten weiterentwickeln

<b>Tab. 8: Steckbrief Ahrensburg</b>	
(Kartengrundlage OpenStreetMap-Mitwirkende 13.08.2015, BLASE 2014, Stadt Ahrensburg 2015 a,b,c, Stadt Ahrensburg, WIRSIND 2014, Stadt Ahrensburg, Büro Düsterhöft, BPW Hamburg 2009)	
Lage	Einwohner*innen
Nordöstlich an Hamburg angrenzend	32.924 (Stand:19.02.2015)
Entstehung der Ortskerne / des Ortskerns	
<u>Wann:</u> Barocke Stadtachse, Rathaus (1969 / 70), Stadtbücherei (1986)	<u>Warum:</u> Gewachsenes Zentrum, Rathausbau: altes Rathaus zu klein geworden
Funktionsverteilung	
<u>Barocke Stadtachse (Norden):</u> Ahrensburger Schloss, Schlosskirche, Kulturzentrum im alten Marstall (kulturelle Einrichtungen) <u>Barocke Stadtachse (Süden):</u> Einzelhandel und Dienstleistungen	<u>Rathausbereich:</u> Rathaus, Stadtbücherei (= öffentliche Einrichtungen), um den Rathausplatz Einzelhandel und Dienstleistungen <u>Klaus-Groth-Straße:</u> Einzelhandel und Dienstleistungen, Mini-EKZ (vorhabenbez. B-Plan von 2008, außerdem Ausbau der Straße zu Fußgängerzone)
Stärken der Funktionsverteilung	
Große Straße als Handelszentrum gelobt	
Probleme aufgrund der Funktionsverteilung	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Große Ausdehnung und großes Raumangebot des Zentrums, hierdurch auch Nutzungen mit geringem Publikumsbedarf, geringer Anziehungskraft, großer Flächeninanspruchnahme oder niedrigem Preisniveau (eigene Beurteilung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mangelnde Verbindung zwischen Schloss und Innenstadt</li> <li>- Rathausplatz außerhalb der Marktzeiten als Parkplatz genutzt, nur dadurch Belebung (eigene Beurteilung)</li> </ul>
Aktuelle Handlungs- und Verbesserungsansätze	
<u>Gemeindliches Zentrenkonzept</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein starkes Hauptzentrum und Nahversorgungsangebote im Stadtgebiet</li> </ul> <u>Verteilung der Zentrumsfunktionen</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zentrum als Haupt-Einzelhandelsstandort sichern, Konkurrenz vermeiden, Sortiment ergänzen</li> <li>- Die im Zentrum und verstreut im Stadtgebiet vorhandene soziale Infrastruktur sichern</li> <li>- Die vor allem um das Schloss gebündelte kulturelle Infrastruktur sichern und ausbauen, Schloss</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>sichern, u. a. zur Identifikation der Bürger*innen mit Ahrensburg und zur Förderung des Tourismus</li> </ul> <u>Maßnahmen zur Verknüpfung</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausbau des Kerngebietes in Richtung Rathaus (Klaus-Groth-Straße)</li> <li>- Neugestaltung des Rathausplatzes mit eventueller Verkleinerung angedacht gewesen, seit 2014 Rathaus unter Denkmalschutz, daher auch die Gestaltbarkeit des Rathausmarktes infrage gestellt</li> </ul>

Gesamtgemeindlich gesehen sind die Zielsetzungen der Gemeinden sehr unterschiedlich. Stadtallendorf möchte die ehemaligen Ortskerne beibehalten und setzt deshalb auf ein nur wenig übergeordnetes Hauptzentrum.<sup>16</sup> In Wachtberg soll es einerseits kein Hauptzentrum geben, das alle wesentlichen Einrichtungen in sich versammelt und die gewachsenen Ortskerne der anderen Ortschaften dadurch schwächt, und durch das aufgrund der weiten Wege eine Orientierung mancher Ortsteile nach außen zu erwarten wäre (vgl. Gemeinde Wachtberg, Hamerla, Groß-Rinck und Partner 2003, 83 ff.). Andererseits soll eine dezentrale Struktur, in der alle Ortschaften gleichermaßen entwickelt werden, vermieden werden, da hierdurch eine Dreiteilung der Gemeinde und ein „Wegbrechen“ einzelner Ortschaften befürchtet wird (vgl. ebd.). Die Gemeinde setzt stattdessen auf einen Bedeutungsüberschuss des Stadtteils Berkum, wobei viele, jedoch nicht alle, zentralen Funktionen hier entwickelt werden. In Berkum werden sie zudem auf zwei Orte aufgeteilt. Damit bleibt eine Funktionstrennung weiterhin erhalten. Norderstedt entwickelt zwei Hauptzentren und verteilt die wichtigsten Funktionen auf beide. Eine Funktionstrennung wird beibehalten, soll jedoch abgemildert werden. Die Quartierszentren sollen hier Nahversorgungsfunktionen übernehmen, zum Teil aber auch zentrale Funktionen. Ahrensburg möchte sein Stadtzentrum durch Beschränkung externer zentrenrelevanter Nutzungen sichern. Nur sehr geringfügig soll es Nahversorgungseinrichtungen außerhalb des Zentrums geben. Es werden unterschiedliche Planungsentscheidungen, aber auch Hintergründe in den Gemeinden erkennbar.

Ähnlicher sind die Strategien in Bezug auf die Funktionsverteilung innerhalb der Ortsmitte. In den zwei Gemeinden, in denen die Zentrumsfunktionen durch eine große räumliche Distanz voneinander getrennt sind (Norderstedt und Wachtberg), besteht das Ziel in der Ergänzung der öffentlichen Nutzungen durch Einzelhandel und zur Entwicklung belebter Ortskerne um das Rathaus. Außerdem ist Wachtberg bestrebt, Rathaus und EKZ aufeinander zu wachsen zu lassen, trotz der Entfernung von einem Kilometer. Mit ähnlicher Intention versucht Ahrensburg augenscheinlich, Rathaus, Bücherei und Marktplatz in das Stadtzentrum zu integrieren, indem die Verbindung durch den Ausbau einer weiteren Straße zur Fußgängerzone gestärkt wird. Die Einbindung des Schlosses wird ebenfalls angestrebt, aufgrund der noch größeren Distanz zum Zentrums Kern erscheint dies jedoch kaum in gleichem Maße möglich. Stadtallendorf reicht hingegen die relativ gute fußläufige Verbindung von den eher selten aufgesuchten öffentlichen Einrichtungen wie Rathaus, Stadthalle und Mehrzweckhalle zu den Einzelhandelseinrichtungen. Eventuell liegt das daran, dass sich die stärker publikumswirksame Bücherei im Einzelhandelskern befindet. Probleme ergeben sich insbesondere bei Norderstedt und Ahrensburg aufgrund der Begrenztheit des zentrenrelevanten Einzelhandelsangebots und dem Wunsch, bestehende Einzelhandelskonzentrationen und andere Ortskerne nicht zu gefährden. Die Konzentration des Einzelhandels scheint sich in Norderstedt, Ahrensburg und Wachtberg ansonsten als günstig zu erweisen, während die verstreuteren Einzelhandelsangebote in Stadtallendorf oder Norderstedt-Mitte als eher unattraktiv bewertet werden. Demzufolge ist hinsichtlich der Durchmischung festzustellen, dass Konzentrationen von Einzelhandelsangeboten und öffentlichen wie auch privaten Dienstleistungsangeboten grundsätzlich zu begrüßen sind. Vor allem aber scheint eine Konzentration von Einrichtungen mit hohem Publikumsverkehr und -bedarf am Tage besonders erstrebenswert (Einzelhandel, Service, Museum, Bücherei etc.). Ob

---

<sup>16</sup> Interessant sind auch die Antworten der Bürgerbefragung 2014 in Stadtallendorf:

- Wahrnehmung der Stadt: als einzelne Ortsteile (70 %), als Gesamtstadt (30 %)

- Wichtigkeit der Entwicklung einer Stadtmitte: sehr wichtig (37,30 %), wichtig (35,98 %) (vgl. Hessische Hochschule für Polizei und Verwaltung 2014a).

diese Konzentrationen auch Nutzungen mit geringem Publikumsverkehr tagsüber, wie ein Rathaus oder ein Mehrzwecksaal, beinhalten müssen bzw. ob diese Einrichtungen auch separat liegen können, kann auf Grundlage der Vergleichsstädte nicht hinreichend valide beantwortet werden. Während Wachtberg einen Ortskern um das separat stehende Rathaus schaffen möchte, dieses Ziel allerdings nicht mit einer Schwerpunktsetzung verfolgt (siehe Entwicklung von Wachtberg-Mitte), reicht Stadtallendorf die Nähe zum Zentrum und die gute Fußwegeverbindung dorthin. In Ahrensburg und Norderstedt ist jeweils eine Stadtbücherei mit hohem Publikumsbedarf an das Rathaus angeschlossen. Dies lässt einen früheren Wunsch zur Belebung der Umgebung des Rathauses annehmen. Hieraus kann eine Vermutung abgeleitet werden, die einer weiteren Überprüfung bedarf: Ein Rathaus ist in einer belebten Umgebung gewünscht, eine gute und kurze Fußwegeverbindung zwischen ihm und dem Haupteinkaufsbereich wird jedoch auch akzeptiert.

## 4 Bestandsaufnahme der Schenefelder Ortsmitte

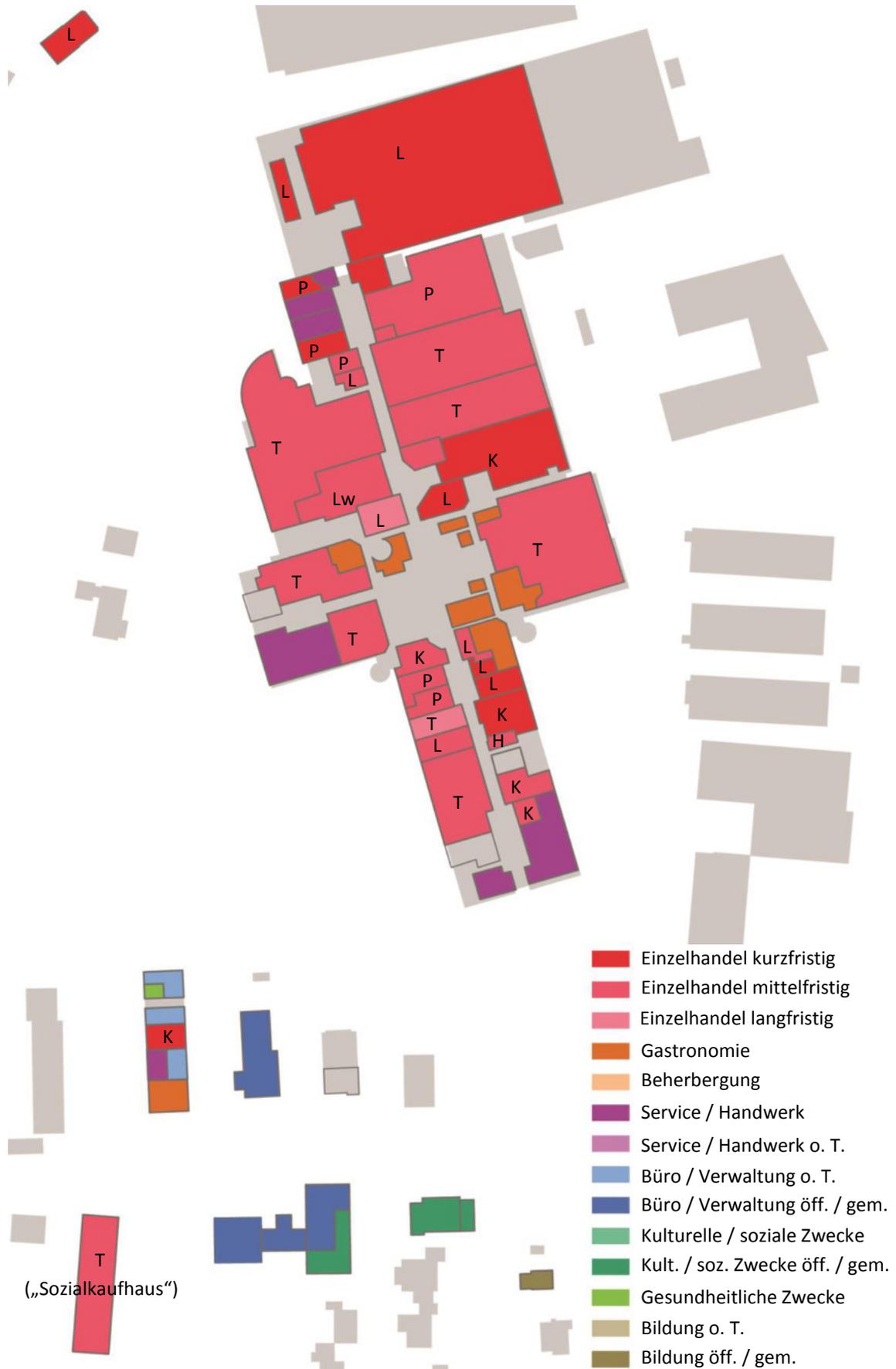
### 4.1 Zentrumsfunktionen

Die folgenden drei Grafiken (Abbn. 36–38) zeigen die Zentrumsfunktionen mit Ausnahme des Wohnens in der Ortsmitte – im Erdgeschoss (EG) sowie im ersten und zweiten Obergeschoss (OG)<sup>17</sup>. Später in diesem Abschnitt wird in zwei Abbildungen (Abbn. 39–40) eine Übersicht über die Verteilung der Zentrumsfunktionen im Gemeindegebiet gegeben. Die Kategorisierung der Einrichtungen entspricht der Systematik aus Tabelle 1. Die Nutzungen und Ladenflächen des EKDZs wurden dem Übersichtsplan der Werbegemeinschaft Stadtzentrum Schenefeld GbR mit Stand vom Januar 2015 entnommen. Die Kartierung der Einrichtungen erfolgte ansonsten durch persönliche Bestandsaufnahme der Ortskerne und Hauptstraßen Schenefelds sowie über Google Maps und OpenStreetMap. Die Flächeninanspruchnahme der einzelnen Einrichtungen wurde geschätzt. Dies scheint hinsichtlich des Zweckes, grob die Nutzungen und Nutzungsverteilungen aufzuzeigen und des andernfalls benötigten Zeitaufwandes jedoch vertretbar. Weitere Ungenauigkeiten können zudem den in Bezug auf Aktualität und Genauigkeit unsicheren Internetkartendiensten geschuldet sein.

Zentrumsrelevanter Einzelhandel ist vor allem im Nordkern der Ortsmitte, im EG und ersten OG des EKDZs, vorzufinden. Das Sortiment richtet sich hier vorwiegend auf den mittelfristigen Bedarf aus, mit Schwerpunkt auf den Branchen Textilien, Persönlicher Bedarf und Lebensmittel. Große Filialisten mit hoher Magnetwirkung wie H&M, NewYorker, TK Maxx, MEDIMAX, Intersport, Tchibo, Reformhaus, Budnikowsky, Rossmann, Ramelow, Dressmann, Hunkemöller, Cubus, Optiker Bode, Douglas, Heymann, REWE, CHRIST und Deichmann sind vertreten, außerdem unbekanntere Filialisten und lokale Anbieter\*innen. Regelmäßig gibt es einen Obst- und Gemüsestand im Erdgeschoss. Im Südkern befinden sich aus dem Bereich Einzelhandel lediglich eine Apotheke und das „Sozialkaufhaus“ des Vereins Glückgriff, letzteres jedoch nur zur Zwischennutzung und mit kurzen Öffnungszeiten (Do. und Fr. 15 bis 18 Uhr, Sa. 10 bis 13 Uhr). Ansonsten findet hier einmal wöchentlich auf dem Holstenplatz ein Wochenmarkt statt (Do. 8 bis 13 Uhr). An den 25 Ständen werden Obst, Gemüse, Fleisch, Fisch, Backwaren, Milchprodukte, Gewürze, Blumen, Textilien und Imbisswaren verkauft. Eine Warteliste von weiteren interessierten Marktbesucher\*innen besteht, vier Anfragen gab es im Jahr 2014 (Auskunft Stadt Schenefeld).

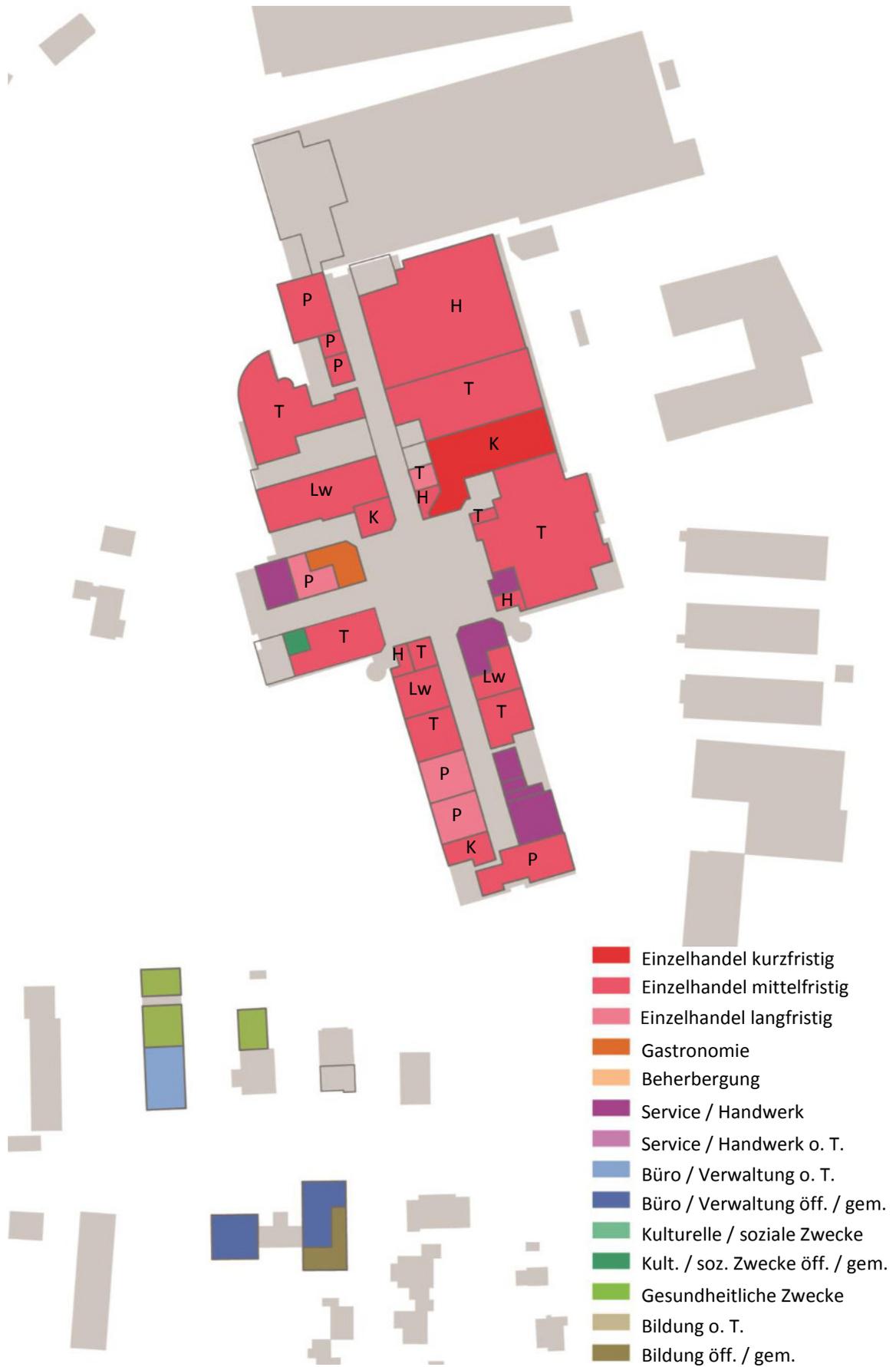
---

<sup>17</sup> Weitere Obergeschosse werden hier nicht dargestellt, dies betreffe nur das Dachgeschoss des Geschäftshauses im Südkern in dem sich Einrichtungen befinden, die sich der Kategorie 'Büro / Verwaltung ohne bzw. mit geringem Tagespublikum' zuordnen ließen, und das siebenstöckige Rathaus.



**Abb. 36: Nutzungen in der Ortsmitte (EG)**

(öff. / gem. = öffentlich / gemeinnützig, o. T. = ohne / geringes Tagespublikum) (Einzelhandel: L = Lebensmittel, T = Textilien, Lw = Lederwaren, P = Persönlicher Bedarf, K =Gesundheit, Kosmetik, Hygiene, H = Hausrat / Elektro) (M 1:2000) (Eigene Darstellung, Werbegemeinschaft Stadtzentrum Schenefeld GbR 2015b, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)



**Abb. 37: Nutzungen in der Ortsmitte (1. OG)**

(öff. / gem. = öffentlich / gemeinnützig, o. T. = ohne / geringes Tagespublikum) (Einzelhandel: L = Lebensmittel, T = Textilien, Lw = Lederwaren, P = Persönlicher Bedarf, K = Gesundheit, Kosmetik, Hygiene, H = Hausrat / Elektro) (M 1:2000) (Eigene Darstellung, Werbegemeinschaft Stadtzentrum Schenefeld GbR 2015b, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)



**Abb. 38: Nutzungen in der Ortsmitte (2. OG)**

(öff. / gem. = öffentlich / gemeinnützig, o. T. = ohne / geringes Tagespublikum) (Einzelhandel: L = Lebensmittel, T = Textilien, Lw = Lederwaren, P = Persönlicher Bedarf, K = Gesundheit, Kosmetik, Hygiene, H = Hausrat / Elektro) (M 1:2000) (Eigene Darstellung, Werbegemeinschaft Stadtzentrum Schenefeld GbR 2015b, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

Privatwirtschaftliche Dienstleistungsanbieter\*innen mit hohem Tagespublikumsverkehr sind mit gastronomischen Angeboten (Eiscafé, Asia Imbiss, Steakhouse, Dönerladen etc.), Postfiliale, Hamburger Sparkasse und Sparkasse Südholstein, Angeboten aus dem Bereich Service und Handwerk (Frisörsalons, Nagelstudio, Schneiderei, Tattoostudio, Schuh- und Schlüsseldienst etc.) sowie einer Kinderbetreuung im EG und ersten OG im EKDZ stark vertreten. Im zweiten OG steht ein relativ großes Angebot aus dem Bereich Gesundheit (Ärzte, Therapeuten, Coaching) zu Verfügung. Im Südkern befinden sich weitere Arztpraxen und eine Suchtberatungsstelle der AWO, ansonsten lediglich ein Kosmetikstudio, eine Kneipe und eine DHL-Packstation (Paketboxen für Paketversand und -abholung).

Als Einrichtungen aus dem privatwirtschaftlichen Bereich mit geringem oder keinem Tagespublikum sind für das EKDZ Casino<sup>18</sup> und Spieleparadies sowie ein kleines Fitnessstudio zu nennen, außerdem Einrichtungen der Gesundheitsforschung. Des Weiteren befinden sich Büros von Harry Brot im zweiten OG, die nicht in den Abbildungen bzw. im Centerplan eingetragen sind, da sie vermutlich nicht auf Publikumsverkehr ausgelegt sind. Im Südkern haben sich in dem Geschäftshaus am Holstenplatz immobilienbezogene Dienstleister\*innen (Immobilienverwaltung, Maklerbüro, Immobilienentwicklung und Einrichtungsberatung und -entwicklung), ein Rechtsanwalt, eine Hundeschule und ein Zeitarbeitsunternehmen angesiedelt.

An öffentlichen und / oder gemeinnützigen Dienstleistungseinrichtungen ist im EKDZ nur der Verein Kunstkreis Schenefeld zu nennen (Öffnungszeiten Do. bis Sa. 16 bis 18 Uhr). Im Südkern liegt das Rathaus mit diversen Ämtern, die Begegnungsstätte für Jung und Alt und die Geschäftsstelle der Volkshochschule (VHS) (z. T. auch Veranstaltungen der VHS in den dortigen Seminarräumen). In einem separaten Gebäude sind Bürgerbüro, Standesamt und schulpsychologische Beratungsstelle untergebracht. Stadtbücherei, Sozialberatung und ein Büro der AWO lassen sich hier ebenso finden. Fast jedes Jahr wird ein Stadtfest veranstaltet, mal findet es auf dem Holstenplatz im Südkern statt, mal auf dem Parkplatz des EKDZs. Die Lärmschutzauflagen sind auf dem Parkplatz des EKDZs deutlich geringer; auf dem Holstenplatz ist das Feiern nur mit einer Ausnahmeregelung bis Mitternacht möglich (vgl. KRAUSE 2015a). Im Jahr 2015 fand ein Oktoberfest um das Rathaus herum statt.

Wohnnutzung ist vereinzelt im Nordkern gegeben. Ein Einfamilienhaus befindet sich westlich des EKDZs auf Höhe des westlichen Haupteingangs am Kiebitzweg. Östlich des EKDZs und der Industriestraße steht zwischen der gewerblichen Bebauung ein Mehrfamilienhaus. Wohnfolgenutzungen: Westlich der Bürgerwiese befindet sich ein Spielplatz und nördlich des EKDZs am Kiebitzweg ein betreuter Spielplatz. Eine Kindertagesstätte oder eine Grundschule gibt es in der Nähe zur Ortsmitte nicht. Im Südkern stehen zwei Wohnhäuser längs zur LSE, in dem westlichen befand sich ein Kurbad, heute ist hier Leerstand. Im Gebäude der Stadtbücherei wird auch gewohnt. Südlich von Rathaus und Stadtbücherei stehen Doppelhäuser, westlich des Geschäftshauses Reihenhäuser. Am Osterbrooksweg sind Mehrfamilienhäuser zu finden. Kindertagesstätten gibt in der Nähe nicht, aber einen Spielplatz in der Straße Opm Blockhorn, die im Bogen westlich vom Holstenplatz abgeht.

---

<sup>18</sup> Das Casino hat gerade vier Millionen in diesen Standort investiert und setzt nun zusätzlich zum Glücksspiel vor allem auf große Veranstaltungen wie Pokerturniere (vgl. KRAUSE 2015b).



**Abb. 39: Zentrumsfunktionen im Stadtgebiet (EG) 1** (öff. / gem. = öffentlich / gemeinnützig, o. T. = ohne / geringes Tagespublikum)  
 (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld, Ausschnitt)



**Abb. 40: Zentrumsfunktionen im Stadtgebiet (EG) 2** (öff. / gem. = öffentlich / gemeinnützig, o. T. = ohne / geringes Tagespublikum)  
 (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld, Ausschnitt)

Nördlich der Ortsmitte haben Polizei und Feuerwehr sowie das Unternehmen Harry-Brot ihren Sitz (s. auch im Folgenden Abb. 39–40). Im Schul-, Sport- und Freizeitzentrum Achter de Weiden, nordwestlich der Ortsmitte, befinden sich die Gemeinschaftsschule Achter de Weiden, das Gymnasium Schenefeld, diverse Sportstätten, der Bürger- und Kultursaal sowie das sogenannte FORUM. Das Stadtarchiv ist im Untergeschoss der Sporthalle Achter de Weiden untergebracht.

Das FORUM, ein Multifunktionssaal mit Bühne, wurde 2006 fertiggestellt (s. Abb. 41). Es verfügt über 430 Sitzplätze und eine Szenefläche von rund 130 m<sup>2</sup>. Es kann für Aufführungen, Konzerte und Ausstellungen genutzt werden. (Vgl. Stadt Schenefeld o. J.). Ein eigener Empfangsbereich fehlt allerdings. Es ist direkt mit dem Schulgebäude verbunden und nur durch dieses zu erreichen. Der Bürger- und Kultursaal (BKS) mit 300 Plätzen fungiert als Aula für die Realschule und als Veranstaltungssaal für Theateraufführungen und -proben (vgl. Stadt Schenefeld 2004, 42).

Südlich der Ortsmitte, im Gewerbegebiet Osterbrooksweg, ist das Jugend- und Kommunikationszentrum (JUKE) ansässig (s. Abb. 42–43). Es bietet Angebote in den Bereichen Freizeit, Bildung und Kultur für Kinder, Jugendliche, Erwachsene und Senior\*innen und verfügt über Medienzentrum, Stadtteilbüro, Veranstaltungshalle und Bühne für Open-Air-Veranstaltungen. Einige der Räumlichkeiten sind auch für Veranstaltungen anmietbar. (Vgl. JUKE Schenefeld o. J.b).



**Abb. 41: FORUM Schenefeld**  
(Stadt Schenefeld o. J.)



**Abbn. 42–43 : JUKE Schenefeld**  
(JUKE Schenefeld o. J.a, Ausschnitte)

Im Süden des Gewerbegebietes entsteht derzeit der Forschungscampus des European XFEL (außerhalb der Abbildungen, s. Kapitel 2.2). In den Abbildungen außerdem nicht mehr zu sehen sind einzelne gastronomische Betriebe sowie eine kleine Pension im Gewerbegebiet Osterbrooksweg. Hier befinden sich ferner ein Sportverein sowie ein Fitnessstudio.

Am südlichen Rand des alten Dorfkerns liegt die Volkshochschule (VHS), integriert in das Gebäude der Grundschule Altgemeinde. Die Volkshochschule von Schenefeld hat ihre Geschäftsräume im Rathaus, das VHS-Gebäude befindet sich jedoch im alten Dorfkern. Hier werden die meisten Seminare abgehalten. Am östlichen Rand des Dorfkerns sind in zwei einander gegenüberliegenden Gebäuden diverse gesundheitsbezogene Nutzungen, Arzt- und Therapiepraxen sowie gesundheitsbezogener Einzelhandel (EG) untergebracht (hier als Gesundheitszentrum gekennzeichnet). Etwas abseits, westlich des Dorfkerns, befinden sich ein Dorfcafé und das Hotel Klövensteen. Die Stephanskirche ist ungefähr mittig im Dorfkern zu finden, ebenso eine Aldi-Filiale.

Im Kern der sogenannten Siedlung gibt es die großen Geschäfte Penny, Rewe, Aldi und Futterhaus, aber auch ein Bastelgeschäft, eine Diskothek, eine Tanzschule, ein Fitnessstudio und eine Videothek. Dieser Ortskern wird auch von Bürger\*innen des Hamburger Stadtteils Lurup genutzt (Auskunft Stadt Schenefeld).

Am Schenefelder Platz und an diesem Teil der LSE sind Lidl und Penny, ein Sanitätsfachgeschäft, ein Fitnessstudio sowie auch Kik, eine Apotheke, Optiker- und Hörgeräteakustiker\*innen zu finden.

Für die öffentlichen Einrichtungen in Schenefeld wurde ein zusätzlicher Raumbedarf zum Bestand festgestellt. Der Bedarf von 1993 ist der Tabelle 9 zu entnehmen. Eine größere Veränderung der Räumlichkeiten fand seitdem nicht statt. Die Bedarfe werden derzeit noch einmal geprüft; sie sind tendenziell eher noch gestiegen (Auskunft Stadt Schenefeld).

<b>Tab. 9: Raumbedarf der öffentlichen Einrichtungen</b>			
(in m <sup>2</sup> ) (Stadt Schenefeld 1999, 11)			
	Bestand	Zusätzlicher Bedarf gem. Beschluss vom 25.01.1993	Optimum
Rathaus	2184 + 325 (Holstenpl. 7)	150	
Bücherei	200	100-200	932
VHS	20	240	470
Sozialstation	85	75	230
Stadtarchiv /Artothek	10	140	250
Begegnungsstätte	79	121	-

Ein ergänzendes und konkurrierendes Einzelhandelsangebot im Bereich Lebensmittel finden die Schenefelder\*innen in den Vollsortimentern Kaufland und Real im angrenzenden Hamburg-Lurup (s. auch im Folgenden Tab. 10). Das sehr gut zu erreichende Elbe-Einkaufszentrum in Hamburg-Osdorf stellt mit einer Verkaufsfläche von 43.000 m<sup>2</sup> und einem großen Angebot im Bereich Textilien (vgl. ECE-Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG o. J., 5) eine Konkurrenz zum EKDZ in Schenefeld dar (s. auch Abb. 44). Gleichzeitig ergänzt es dessen Angebot, insbesondere auch um längerfristige Sortimente (z. B. bei Saturn oder Ansons's).



**Abb. 44: Werbung für das Elbe-Einkaufszentrum vor dem Stadtzentrum Schenefeld** (Eigene Aufnahme)

Das Mittelzentrum Pinneberg, das Mittelzentrum Wedel, das Zentrum Eidelstedter Platz in Hamburg-Eidelstedt und das Zentrum Hamburg-Altona, die ebenfalls den längerfristigen Bedarf zu decken haben, sind weitere Alternativen.

Für den Bedarf an besonders hochwertigen Gütern ist die Hamburger City nächstgelegener Anlaufpunkt. Das nächste Oberzentrum in Schleswig-Holstein, Neumünster, ist zu weit entfernt, um eine größere Versorgungsbedeutung einzunehmen.

Mit nicht-zentrenrelevanten Einzelhandelseinrichtungen aus den Branchen Einrichtung und Heimwerken hält das an Schenefeld grenzende Halstenbek bereit, ebenfalls Stadtrandkern II. Ordnung, ein großes Angebot für den langfristigen Bedarf. In dieser Fachmarkttagglomeration, „Wohnmeile Halstenbek“, sind zum Beispiel POCO Domäne, Möbel Schulenburg und Bauzentrum Lüchau ansässig. Der dort befindliche Mediamarkt ist Konkurrent zum deutlich kleineren MEDIMAX im Schenefelder EKDZ.

**Tab. 10: Entfernung von der Schenefelder Ortsmitte zu Zentren in der Schenefelder Umgebung**

(Schenefelder Zentrum hier: Haltestelle „Schenefeld Rathaus / EKZ“, eigene Ermittlung mit dem Routenplaner von Google Maps und www.hvv.de; LaplaG; BSU 2014, 8)

	Zentrentyp*	Versorgungsfunktion	Fahrrad		ÖPNV min ***	MIV <sup>19</sup>	
			km	min		km	min **
<b>Halstenbek</b> (Gärtnerstraße 130, „Wohnmeile Halstenbek“)	Stadtrandkern II. Ordnung	Grundversorgung	4,9	17	44	5	8
<b>Pinneberg</b> (Drosteiplatz)	Mittelzentrum im Verdichtungsraum	gehobener längerfristiger Bedarf	9,2	28	42	10,8	11
<b>Wedel</b> (Bahnhofstraße 36)	Mittelzentrum im Verdichtungsraum	gehobener längerfristiger Bedarf	10,9	34	30	12,7	19
<b>Neumünster</b> (Großflecken 41)	Oberzentrum	spezialisierte höherer Bedarf	59,2	185	100	64	46
<b>Lurup (HH)</b> (Luruper Hauptstraße 107, Kaufland, Real, Bauhaus)	C – Stadtteilzentrum	kurz- und mittelfristiger Bedarf	3	10	13	4,2	7
<b>Osdorf (HH) - Elbe-Einkaufszentrum (EEZ)</b>	B2 – Bezirksentlastungszentrum	mittel- und langfristiger Bedarf	4,6	17	23	6,9	10
<b>Eidelstedter Platz (HH)</b>	B2 – Bezirksentlastungszentrum	mittel- und langfristiger Bedarf	5,1	19	26	7,8	13
<b>Altona (HH)</b> (Paul-Neveermann-Platz)	B1 – Bezirkszentrum	mittel- und langfristiger Bedarf	9,8	33	33	10,8	20
<b>Hamburger City</b> (Rathausmarkt)	A – City	besonders hochwertige Konsumgüter und Dienstleistungen	13,4	44	52	14,1	26
* nach dem Zentralörtlichen System Schleswig-Holsteins und dem Zentralsystem der Stadt Hamburg							
** ohne Verkehr							
*** Reisezeit							

Auch kulturelle Angebote in Schenefelds Umgebung ergänzen Schenefelder Angebote, oder können zu ihnen in Konkurrenz stehen. Die Umgebung wurde hier mit einer MIV-Fahrzeit von rund 15 Minuten bemessen. Ob diese Entfernung noch als Umgebung wahrgenommen wird, ist natürlich relativ. Mit dem ÖPNV dauert die Fahrt meistens länger.

Schenefeld besitzt kein eigenes Kino. Das nächstgelegene Kino, das Fama-Filmtheater direkt an der Grenze zu Schenefeld (s. im Folgenden Tab. 11), wurde 2011 aufgrund geringer Besucherzahlen, notwendiger hoher Investitionskosten und Abrissplänen der Eigentümer\*innen geschlossen (vgl. MIKUTEIT 2011). Es sind jedoch drei weitere Kinos in mittlerer Entfernung vorhanden (Auto 9 bis 13 Minuten, Bus 24 bis 37 Minuten). In Schenefeld gibt es einen Theaterverein. Alternativ stehen den Schenefelder\*innen mehrere Theater in Hamburg Altona, ein

<sup>19</sup> MIV = motorisierter Individualverkehr.

Kaspertheater und Auftritte der Volksspielbühne Rissen in der näheren Umgebung zur Verfügung. Mit dem Kindermuseum K!ck, dem HSV-Museum und dem Baumschulmuseum gibt es drei nahe gelegene Museen. Insbesondere letzteres ist allerdings sehr klein und auf einen eng begrenzten Interessent\*innenkreis zugeschnitten. In mehreren Kulturzentren um Schenefeld finden ansonsten in unregelmäßigen Abständen kleinere Veranstaltungen statt. Das ehemalige Fama-Filmtheater wird nun zum Beispiel als Begegnungsstätte genutzt und kann für Veranstaltungen angemietet werden. Häufiger außerhalb von Zentren gelegene Einrichtungen wie Schwimmbäder, Tierparks, Konzerthallen, Minigolf- und Bowlinganlagen, Hochseilklettergärten und Indoorspielplätze sind zumindest mit dem Auto in relativ kurzer Zeit (zwischen 7 und 17 Minuten Fahrzeit) zu erreichen. Zwei Schwimmbäder, als häufiger aufgesuchte Einrichtungen, befinden sich in einer Entfernung von 8 bzw. 9 Autominuten, mit dem Bus sind Frei- und Haltenbäder in 22 bis 27 Minuten zu erreichen.

**Tab. 11: Entfernung von der Schenefelder Ortsmitte zu kulturellen Einrichtungen und Freizeitmöglichkeiten in der Schenefelder Umgebung**

(Schenefelder Zentrum hier: Haltestelle „Schenefeld Rathaus / EKZ“, eigene Ermittlung mit dem Routenplaner von Google Maps und [www.hvv.de](http://www.hvv.de); kein Anspruch auf Vollständigkeit)

	Fahrrad		ÖPNV	MIV	
	km	min	min **	km	min *
<i>Höhere Zentrumsrelevanz</i>					
Kino: Elbe-Filmtheater (Osdorfer Landstraße 198, HH)	4,6	16	24	6,1	9
Kino: Blankeneser Kino (Blankeneser Bahnhofstraße 4, HH)	6,2	22	29	7	13
Kino: UCI Kinowelt Othmarschen Park (Baurstraße 2, HH)	7,1	23	37	8,2	13
Theater: Der Hamburger Kasper (Kaspertheater) (Osdorfer Landstraße 247, HH)	4	13	25	5,5	8
Theater: LICHTHOF Theater (Mendelssohnstraße 15 B, HH)	7	24	25	8,3	13
Theater: Thalia in der Gaußstraße (Gaußstraße 190)	8,3	28	28	9,4	15
Theater: Volksspielbühne Rissen von 1955 e. V. (spielen in der Aula einer Schule; zwei plattdeutsche Stücke, ein hochdeutsches Weihnachtsmärchen pro Jahr) (Iserberg 2, HH)	8	27	45	8,7	13
Museum: K!ck Kindermuseum Hamburg e. V. (Achtern Born 127, HH)	2,4	8	17	3,6	6
Museum: HSV-Museum (Sylvesterallee 7, HH)	4,9	18	33	7,2	11
Museum: Deutsches Baumschulmuseum (Halstenbeker Straße 29, Pl)	6,1	19	33	7,1	11
Kulturzentrum: Fama (im ehemaligen Kino, als Veranstaltungssaal und zur Theater- oder Kino-Nutzung anmietbar) (Luruper Hauptstraße 247, HH)	1,7	6	9	2,8	5
Kulturzentrum: Stadtteilkulturzentrum Lurup (Böverstland 38, HH)	3	10	14	4,2	8
Kulturzentrum Heidbarghof (Langelohstraße 141, HH)	4,5	15	22	5,9	9
Stadtteilkulturzentrum Bürgerhaus Eidelstedt e. V. (Alte Elbgaustraße 12)	4,8	17	26	6,6	13

<i>Geringere / keine Zentrumsrelevanz</i>					
<b>Bowling: Bowlingcenter-Osdorf</b> (Bornheide 9, HH)	3,1	11	18	3,9	7
<b>Minigolf: Miniaturgolf und Pit-Pat</b> (Nansenstraße, HH)	5,8	21	36	7	12
<b>Minigolf: Schwarzlichtviertel</b> (Kieler Str. 571, HH)	6	20	30	7,2	13
<b>Zoo: Tierpark Hagenbeck</b> (Lokstedter Grenzstraße 2, HH)	8,1	27	36	15,9	16
<b>Zoo: Wildgehege Klövensteen</b> (Sandmoorweg 160, HH)	8,2	26	35	10,4	17
<b>Veranstaltungshalle: Volksparkstadion</b> (Fußball, Konzerte, Veranstaltungen) (Sylvesterallee 7, HH)	4,9	18	33	7,2	11
<b>Indoorspielplatz: rabatzz!</b> (Kieler Str. 571, HH)	6	20	30	7,2	13
<b>Hochseilklettergarten: Hochseilgarten Heist</b> (Schlackenweg, Heist)	14,8	45	66	17,5	15
<b>Schwimmbad: Schwimmbad Elbgaustraße</b> (Elbgaustraße 110, HH)	3,7	13	27	4,8	8
<b>Schwimmbad: Hallenbad Blankenese</b> (Simrockstraße 45, HH)	4,7	17	23	5,5	9
<b>Schwimmbad: Freibad Osdorfer Born</b> (Am Osdorfer Born, HH)	2,4	8	22	6,5	11
<b>Schwimmbad: Freibad Marienhöhe</b> (Luzerneweg 1, HH)	5,8	21	27	6,5	11
<b>Schwimmbad: Schwimmbad Bondenwald</b> (Friedrich-Ebert-Straße 71, HH)	9,2	30	47	9,7	16
* ohne Verkehr					
** Reisezeit					

Die konkurrierenden Zentren in Tabelle 10 wurden den Zentrenkonzepten von Hamburg und Schleswig-Holstein entnommen (vgl. BSU 2014, 10; Staatskanzlei des Landes Schleswig-Holstein, Landesplanung 2014). Die Recherche für Tabelle 11 erfolgte über Google Maps.

## 4.2 Nordkern

Im Nordkern befindet sich das Einkaufs- und Dienstleistungszentrum „Stadtzentrum Schenefeld“ (EKDZ) mit einer Mietfläche von rund 38.000 m<sup>2</sup>. Auf drei Ebenen und mit rund 100 Geschäften bietet es ein vielseitiges Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot (s. o.). Während im Erdgeschoss und ersten Obergeschoss Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen mit hohem Aufkommen an Tagespublikum überwiegen, befinden sich im zweiten Obergeschoss vor allem Dienstleistungseinrichtungen mit geringerem oder keinem Tagespublikum und mit nächtlichem Publikum. Die Mietflächen im ersten und zweiten Obergeschoss des Anbaus am nördlichen Ende stehen leer, im EG, 1. OG und 2. OG gibt es weitere Leerstände (s. o. Abbn. 36–38) (Stand: Januar 2015).

Die Geschäfte sind lange geöffnet – Montag bis Samstag von 10 bis 20 Uhr, Gastronomie bis 23 Uhr, Casino und Spieleparadies bis 3 bzw. 5 Uhr. Das EKDZ selbst ist von Montag bis Samstag von 7 bis 22 Uhr und an Sonn- und Feiertagen zwischen 9 und 22 Uhr zugänglich. An Sonn- und Feiertagen sind zum Beispiel einzelne gastronomische Angebote in Betrieb, die Toiletten des EKDZs aber sind an diesen Tagen verschlossen. Casino und Spieleparadies sind über den östlichen Nebeneingang darüber hinaus zugänglich.

Das Center-Management übernimmt seit 2011 die VÖLKELE COMPANY Shopping Center Management GmbH, Eigentümerin des Centers ist die Berliner Immobilien Holding (BIH) (vgl. KOL 2011). Außerdem wurde die Werbegemeinschaft Stadtzentrum Schenefeld GbR gegründet.

Das von dem renommierten Architekturbüro gmp entworfene Gebäude des EKDZs ist mit einer Glaskuppel versehen und deshalb gut belichtet. Die Fassade ist mit roten Ziegeln verkleidet. Das Gebäude richtet sich an einem langen Hauptgang, einem sogenannten Marktplatz in der Mitte und zwei Seitenarmen aus. Innen weist es eine terrassierte Bauweise auf, das zweite Obergeschoss ist zurückversetzt, die Mietflächen sind hier schmaler. Für den Ausbau wurden sichtlich hochwertige Materialien verwendet. Typologisch steht das Stadtzentrum Schenefeld, nach Aussage des Architekturbüros, „in der Tradition der großen Markthallen und Galerien des 19. Jahrhunderts“ (gmp o. J.). Mit seiner Innenausrichtung und Ausgestaltung als Solitär besitzt es jedoch auch Ähnlichkeiten zum suburbanen Big-Box-Typus (s. o. Tab. 4).

Um den Marktplatz (s. Abb. 45) herum wurden vorwiegend gastronomische Nutzungen platziert. Sie nutzen den Marktplatz mit Stühlen und Tischen. Zusammen mit einem temporären Marktstand und anderweitigen temporären Nutzungen des Marktplatzes wie Flohmärkten, Weihnachtsmarkt, Ausstellungen, Public Viewing, Eisbahn, Konzerten, Kinderveranstaltungen und Modenschauen beleben sie diesen. Hier, wie auch zum Teil in den Gängen, stehen kostenlose Sitzmöglichkeiten zur Verfügung.



**Abb. 45: Marktplatz im EKDZ „Stadtzentrum Schenefeld“**

(Werbegemeinschaft Stadtzentrum Schenefeld GbR 2015a)

Am südlichen Ende des Gebäudes, mit Ausrichtung auf die aus östlicher Richtung kommenden Fahrzeuge auf der LSE, befindet sich ein Haupteingang (s. im Folgenden Abbn. 46–55). Er weist dieselbe Gestaltung auf wie der Ost- und der Westeingang. Der kleine Vorplatz vor diesem Haupteingang ist mit Betonpollern begrenzt. Westlich dieses Einganges, ebenfalls an der LSE, ist eine großzügige Parkfläche angeschlossen. Sie ist mit unterschiedlichen Bäumen bepflanzt und mit diversen Betonpollern versehen, die diese abgrenzen und die Fahrgasse aufzeigen. Auf dem Parkplatz fand in diesem Jahr das Stadtfest statt. Ein kleiner Nebeneingang und gleichzeitiger Notausgang führt hier direkt auf den Marktplatz des EKDZs. Vor dem westlichen Haupteingang führt die Rampe der Fußgängerbrücke, die die LSE überquert entlang. Der Wall dieser

Rampe begrenzt die Sicht auf den Eingang und die Ausdehnung dessen Vorplatzes. Zudem befinden sich hier Ein- und Ausfahrt für den großen Parkplatz. Dann folgt auf der Westseite ein kleiner Parkplatz, der zum Teil für Lieferanten reserviert ist. Auf der Nordwestseite, zwischen Anbau und Ende des ursprünglichen EKDZs ist ein Eingang mit weniger repräsentativer Gestaltung für die von Norden Kommenden entstanden. Links davon ist die Zufahrt zur Tiefgarage, die mit dem Parkhaus verbunden ist. Vor dem Anbau ist eine Veranda gebaut worden, wo Bäckereikund\*innen draußen sitzen können. Ein erster Schritt zur Öffnung des EKDZs nach außen wurde hier also unternommen. An einer schlichten Parkhausrückseite entlang führt ein beschatteter öffentlicher Weg zum Düpenaугrünzug. Das Grundstück im Norden des EKDZs auf der anderen Seite wird derzeit neu überplant (Auskunft Stadt Schenefeld). Auf der Ostseite kommt man auf einem ähnlich dunklen, unattraktiven Weg am Parkhaus vorbei und dann weiter ohne richtige Wegeführung über den Vorplatz des Parkhauses und dessen dortiger Zufahrt zur Industriestraße. Die Anlieferzone des EKDZs auf der Nordostseite reicht bis zu dessen östlichem Arm. Der Eingang hier wurde geschlossen. Geschäfte nehmen die gesamte Fläche des Seitenarms ein. Auf der Südostseite gibt es einen weiteren Parkplatz, auf dem sich auch Taxistände befinden, und den dortigen Nebeneingang. Dieser ist mit Segeltüchern gestaltet, da er auch der Eingang zu Casino und Spielhalle ist, wenn das sonstige EKDZ bereits geschlossen hat.



Haupteingang an der LSE



Parkplatz Westseite und Nebeneingang



Eingang Ostseite und Zufahrt Parkpl. Wests.



Westseite, Lieferantenparkplatz



Eingang Nordwest, Zufahrt Tiefgarage, Anbau



Nordseite mit Gehweg



Parkhaus, Einfahrt Industriestraße



Anlieferzone Ostseite



Eingang Ostseite (dauerhaft geschlossen)



Nebeneingang und Parkplatz Ostseite

**Abbn. 46–55: Rundgang um das EKDZ „Stadtzentrum Schenefeld“** (Eigene Aufnahmen)

Auf der Ostseite des EKDZs deutet die Gewerbeansiedlung auf das hier ehemals ausgewiesene Gewerbegebiet hin (s. Abbn. 56–57). Neben der ein- bis zweigeschossigen gewerblichen Bebauung, steht im nördlichen Teil auch ein einzelnes Mehrfamilienhaus. Das Gewerbe profitiert hier sicherlich von der zentralen, gut erreichbaren Lage, harmoniert aufgrund seiner großen Parkplätze für Betriebsfahrzeuge, der Fassadengestaltung und der unterschiedlichen Bautypen optisch jedoch wenig mit dem repräsentativen Teil des EKDZs.



**Abbn. 56–57: Gewerbliche und Wohnbebauung auf der Ostseite** (Eigene Aufnahmen)

Auf der Westseite des EKDZs, westlich des Kiebitzweges, liegt eine ungenutzte Brachfläche (s. Abbn. 58–59). Sie gehört zu einem Gartenbaubetrieb, der hier eine kleine Garage hat. An sie angeschlossen steht ein einzelnes Wohnhaus. Auch diese Seite steht nicht mit der zugeschriebenen Funktion des EKDZs als Stadtzentrum in Einklang. Die „fehlende Nutzungsmischung von Wohn- und Arbeitsstätten“ (Stadt Schenefeld 2015) wird im Nordkern zudem besonders deutlich.



**Abbn. 58–59: Brachfläche, Garage eines Gartenbaubetriebs und Wohnhaus auf der Westseite** (Eigene Aufnahmen)

Noch weiter westlich des EKDZs ist die Bürgerwiese entstanden (s. Abb. 60). Um eine Wiese herum führt kreisrund ein Weg zum Spazierengehen und Fahrradfahren. In Abständen sind Bänke aufgestellt und Beete angelegt worden. Im Sommer 2015 waren sie einheitlich mit Gräsern bepflanzt. Es gibt eine öffentliche Grillstelle mit Tischen und Bänken. Genutzt wurde die Bürgerwiese bei den zwei Besichtigungen (bei gutem Wetter, einmal davon am Feiertag) kaum bis gar nicht. Ob die neu angebrachten Hinweisschilder zur Bürgerwiese zur gewünschten Belegung führen (vgl. KRK 2015), ist fraglich. Da allen Bänken ein Schutz im Rücken fehlt, etwa eine Mauer oder eine Hecke, laden sie kaum zum Verweilen ein. Der Park kann mit einem Blick erfasst werden, die Beete sind zu un kreativ und zu einheitlich gestaltet. Ein Herumgehen lohnt sich nicht, weil es auf der anderen Seite kaum etwas Neues zu entdecken gibt.

An den Park angrenzend, jedoch von ihm durch Bepflanzung abgetrennt, befindet sich ein Spielplatz.

Der Düpenaugrünzug (s. Abb. 61) östlich des EKDZs ist von einzelnen Wegen durchzogen und überwiegend bewaldet. Er ist ein wertvolles Naherholungsgebiet für kleine Spaziergänge, stellt aber mit einer zu geringen Zahl an Wegen und Überquerungsmöglichkeiten über die Düpenau eine gewisse Barriere zwischen EKDZ und der Wohnbebauung auf der anderen Seite dar.



**Abb. 60: Bürgerwiese**  
(Eigene Aufnahme)



**Abb. 61: Düpenaugrünzug**  
(Eigene Aufnahme)

### 4.3 Südkern

Das Rathaus ist optisch das markanteste Gebäude im Südkern (s. Abb. 62). Der siebenstöckige Verwaltungstrakt überragt die umliegenden ein- bis dreistöckigen Gebäude deutlich. Er besitzt eine weiß-grau-blaue Fassadenverkleidung und viele Fenster. Östlich davon befindet sich der zweistöckige Sitzungstrakt mit dem Sitzungssaal sowie Seminar- und Gruppenräumen. Der Sitzungssaal besticht durch einen gewissen „Retro-Charme“ und bietet eine große Glasfront in Richtung Holstenplatz, jedoch bedürfte er einer Renovierung (v. a. der Teppich) (s. Abb. 63). Der zweite Stock ist nicht barrierefrei erreichbar. Ein gläserner Mittelteil verbindet beide Gebäudeteile und stellt den Eingang des Rathauses dar. Treppen und eine Rampe führen zu ihm. Er ist außerhalb von Veranstaltungen, wie Angeboten der VHS und Ausschusssitzungen, als einziger Teil öffentlich zugänglich. Die Räume der Begegnungsstätte werden außerhalb der Öffnungszeiten durch eine zweite Rampe auf der Ostseite erschlossen.



**Abb. 62: Rathaus**  
(Eigene Aufnahme)



**Abb. 63: Sitzungssaal des Rathauses**  
(Eigene Aufnahme)

Rathaus und Fußgängerbrücke (s. u.) bildeten von 1974 bis 1983 zusammen ein Motiv, das auf Urkunden der Stadt abgedruckt wurde und der Identitätsbildung dienen sollte (vgl. PUDER 1997, 241). 1983 wurde es jedoch ersetzt durch das Stadtwappen (s. Kapitel 2.1) (vgl. ebd.). Dieser Wechsel steht im Einklang mit der Planungsgeschichte der Ortsmitte; in diesem Zeitraum muss eine Loslösung von der Entwicklung des Südkerns erfolgt sein.

Auf der Nordseite des Rathauses liegt der Holstenplatz (s. im Folgenden Abbn. 64–71 und Abbn. 72–77). Er ist zum Teil als Platzfläche gestaltet, wird aber in Richtung der LSE von einer Fahrbahn durchzogen, die elf Parkstände am Bürgerbüro erschließt. Die Platzform ist asymmetrisch. Zur Südwestseite hin ist der Holstenplatz kaum städtebaulich gefasst, im nördlichen Teil der Westseite stellt das Geschäftshaus mit seinen drei Stockwerken plus Dachgeschoss eine klare Grenze dar. Auf der Nordseite befinden sich in Längsrichtung zum Platz das Bürgerbüro sowie ein Mehrfamilienhaus. In dessen Erdgeschoss befand sich eine gewerbliche Nutzung, nun ist hier Leerstand. Die Giebelseiten dieser Gebäude sowie Baum- und Heckenbewuchs grenzen den Platz nach Norden hin ab. Die Ostseite wird lediglich durch Bepflanzung leicht geschlossen, auf der Südseite steht das Rathaus. Der Holstenplatz ist vornehmlich durch inselhafte augenförmige Beete, leuchtend blaue Bänke und eine Skulptur gestaltet. Der graue Bodenbelag mit Betonrechteckpflaster (30 x 20 cm), durchzogen von anthrazitfarbenen Streifen, bildet ein quadratisches Muster. Die Verkehrsfläche hier ist nur teilweise gepflastert, der südliche Teil ist weiterhin asphaltiert. Die Pflasterung hört außerdem bei der Fußgängerbrücke auf und führt nicht zur Lichtsignalanlage (LSA) an der LSE. Der Gehweg am Timmermannsweg ist ebenso gepflastert, aber auch hier führt die Pflasterung nicht zur LSA. Die Nutzungszuweisung und Wegeführung ist dadurch nicht eindeutig. Schaltkästen und Straßenlaternen unterscheiden sich bis auf einzelne Ausnahmen – neue Lampen – nicht von denen in Wohngebieten. Die Bänke haben auch hier keinen Schutz durch Hecken oder Ähnliches im Rücken, der die Aufenthaltsqualität erhöhen würde. Vor dem Geschäftshaus, das leicht erhöht gelegen ist, stehen zwei große Eichen. Außerdem grenzen zentrumsuntypisch heckenartige Bepflanzungen hier den Gehweg an der Ladenzeile von der Verkehrsfläche ab. Das Geschäftshaus wird von beiden Seiten erschlossen, nicht alle Geschäfte im Erdgeschoss sind vom Holstenplatz aus zu betreten. Die Nutzung im Erdgeschoss trägt mit Ausnahme der Apotheke und der Kneipe am südlichen Ende nicht zur größeren Belebung bei. Sie ist wenig publikumsintensiv. Viele der Geschäfte sind zur Mittagszeit geschlossen und weisen eine geringe Außenausrichtung auf. Die Kneipe zum Beispiel, orientiert sich nach Süden hin, wo sich auch der Eingang befindet. Die Ostseite ist verschlossen und blickdicht abgeschirmt. Vor dem Gebäude des Bürgerbüros befinden sich auf der Südseite eine Rasenfläche und Spielgeräte. Sie halten die Passant\*innen vom großen ungenutzten Schaufenster der ehemaligen Kreissparkasse fern. Auf der Westseite weist lediglich der Eingang eine Außenausrichtung auf. Einmal wöchentlich findet auf dem Holstenplatz ein Wochenmarkt statt. Ansonsten wurde der Holstenplatz bei den mehrmaligen Besichtigungen nur sehr geringfügig besucht.



Westseite (südlicher Abschnitt)



West- /Nordseite



Nordseite



Ostseite



Überblick (Südteil von West)



Überblick (Südteil von Südost)



Überblick (Nordteil)



Wochenmarkt

**Abbn. 64–71: Holstenplatz** (Eigene Aufnahmen)

Ein weiteres Mehrfamilienhaus reiht sich östlich, auf Höhe des Timmermannsweges (Adresse jedoch Holstenplatz 9), neben dem bereits genannten Wohnhaus ein. Der Gehweg entlang des Timmermannsweges stellt die Verbindungsstrecke zum EKDZ dar und führt in den Osterbrooksweg, leicht südlich der Kreuzung LSE / Industriestraße / Osterbrooksweg. Außerdem werden über ihn die südlich gelegenen Doppelhäuser erschlossen. Die Lage der beiden Kreuzungen so dicht beieinander ist ungünstig. Am Timmermannsweg befindet sich auch die Stadtbücherei im überwiegend einstöckigen ehemaligen Feuerwehrgerätehaus. Westlich des Rathauses, etwas abseits des Platzes, steht das einstige Postgebäude. Die Sozialberatung, in einem kleinen Einfamilienhaus untergebracht, liegt außerhalb des Hauptkernbereichs am Osterbrooksweg.



Holstenplatz 6 (Geschäftshaus)



Bürgerbüro



Holstenplatz 8



Holstenplatz 9 (Wohngebäude)



Stadtbücherei (Timmermannsweg)



Ehemaliges Postgebäude (Heisterweg)

**Abbn. 72–77: Weitere zentrale Gebäude im Südkern** (Eigene Aufnahmen)

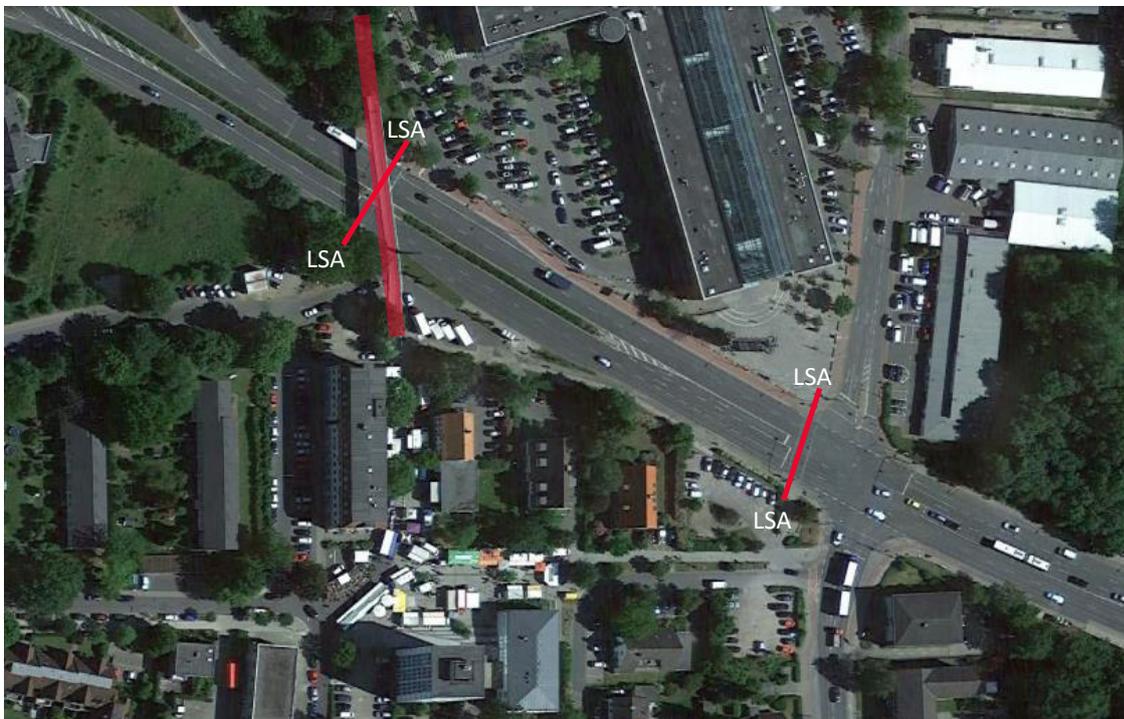
Der Stadtbücherei ist der Bau am Timmermannsweg inzwischen zu klein geworden (Auskunft Stadt Schenefeld). Die Gebäude von Sozialberatung und Stadtbücherei bedürfen einer Sanierung (vgl. KRAUSE 2014, Auskunft Stadt Schenefeld). Ein großer Teil der Gebäude ist optisch nicht ansprechend und wenig zentrumstypisch gestaltet. Die Räume im Haus des Bürgerbüros mit Standesamt und schulpsychologischer Beratung sind nicht zweckdienlich bemessen, sondern entsprechen noch der früheren Sparkassen- und Wohnnutzung. Das Standesamt mit dem Trauzimmer ist nur durch das Bürgerbüro zu erreichen.

## 4.4 Interne Erreichbarkeit und Verknüpfung

Nord- und Südkern werden durch die LSE voneinander getrennt. Eine Aufweitung der ansonsten vierspurigen LSE erfolgt in der Ortsmitte durch Linksabbiegespuren, einen begrünten Mittelstreifen und Haltebuchten für Busse (s. Abb. 78). Der mit einer Leitplanke versehene bewachsene Mittelstreifen erscheint ungepflegt. Er erhöht die bestehende Trennwirkung noch. Der LSE wird zu Recht ein „Autobahncharakter“ (Stadt Schenefeld 2004, 33) zugeschrieben. Auf der Südseite kurz vor der Fußgängerbrücke stehen auf einem kurzen Stück alleeartig unschön gewachsene Akazien.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Altonaer Chaussee (LSE) zwischen Nord- und Südkern beträgt 50 km / h. Deren Einhaltung wird heute durch Radarfallen westlich der Fußgängerbrücke überwacht. Im Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2004 wurde noch kritisiert, dass hier mit sehr hoher Geschwindigkeit gefahren werde (vgl. Stadt Schenefeld 2004, 27). Im Durchschnitt passieren rund 20.000 Fahrzeuge täglich diesen Abschnitt der LSE (vgl. LK Argus GmbH 2014, 11; VTU Planungsbüro 2000, Karte 5). Durch den A7-Ausbau und die Pinneberger Westumgehung werden voraussichtlich noch mehr hinzukommen (vgl. KÜCHENHOF im Interview von: BRAMESHUBER 2015). Die Bürgermeisterin Frau KÜCHENHOF meint: „Unter diesem Gesichtspunkt bin ich sehr skeptisch, dass wir bei der LSE Entscheidendes bewegen können. Es ist eine Landesstraße. Die Entscheidungshoheit liegt nicht bei der Stadt Schenefeld.“ (KÜCHENHOF im Interview von: BRAMESHUBER 2015).

Die Überquerung der LSE ist an zwei Stellen möglich – zum einen auf der Ostseite über einen signalisierten Übergang an der Kreuzung LSE / Osterbrooksweg / Industriestraße, zum anderen auf der Westseite über einen signalisierten Übergang oder die Fußgängerbrücke (s. Abb. 78).



**Abb. 78: Überquerungsmöglichkeiten der LSE**

(Eigene Darstellung, Luftbild: Google Earth 2015)

Die Lichtsignalanlage (LSA, umgangssprachlich: Ampel) auf der Ostseite hat eine Grünphase von 9 Sekunden und eine Rotphase von rund einer Minute ab Aktivierung der Schaltung durch

„Drücken“ (eigene Messung). Die Grünphase endet bevor die Fußgänger\*innen in üblicher Gehgeschwindigkeit die Straße überquert haben. Die Rotphase dauert vielen Wartenden augenscheinlich zu lange, da sie beginnen erneut zu drücken oder umherzugehen. An dieser Überquerung ist zudem die Aufstellfläche für Fahrradfahrer\*innen zu klein bemessen (vgl. Stadt Schenefeld 2009, 18).

Die Fußgängerbrücke wird auf der Südseite über Treppen und eine Schieberille für Fahrräder erschlossen, auf der Nordseite über eine relativ steile, nicht barrierefreie Rampe (s. im Folgenden Abb. 79–82). Die Rampe hat eine Breite von 2,70 m inklusive einer Wasserrinne, die Brücke eine lichte Breite von 3 m. Sie darf nicht befahren werden und wird im Winter aus Sicherheitsgründen gesperrt (Auskunft Stadt Schenefeld). Die Brücke endet nördlich des Einganges des EKDZs und ist damit außerdem nicht zielgerecht. Sie wird infolge dieser Einschränkungen eigenen Beobachtungen nach kaum genutzt. Stattdessen überqueren die meisten Fahrradfahrer\*innen und Fußgänger\*innen die LSE hier über den ebenerdigen LSA-Übergang.



Blick auf Pylon und Rathaus



Ansicht von Osten



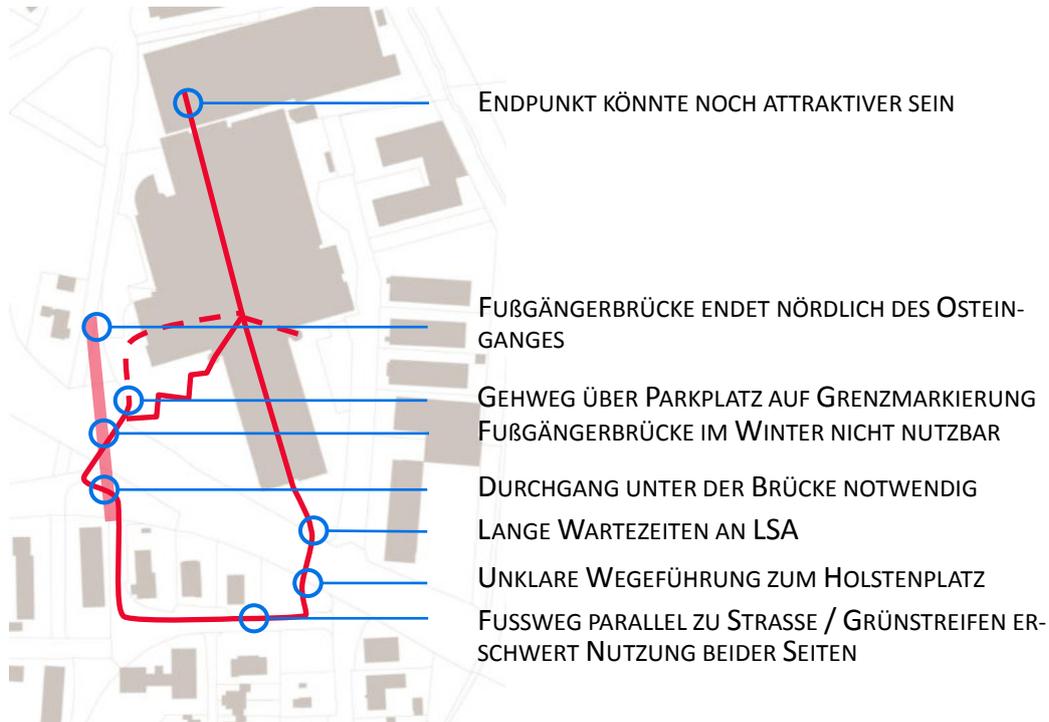
Aufgang Südseite



Aufgang Westseite

**Abbn. 79–82: Fußgängerbrücke** (Eigene Aufnahmen)

Die Hauptwegeroute in der Ortsmitte verläuft entlang dem langen Mittelgang des EKDZs (s. im Folgenden Abb. 83 und Abb. 84–87). Der Wechsel von Nord- zu Südkern erfolgt über die beiden ebenerdigen Überwege. Von der Ostseite aus ist der Holstenplatz über den Fußweg am Timmermannsweg zu erreichen. Man muss einmal am dortigen Parkplatz vorbei und um die Ecke gehen, um diesen Weg zu erreichen. Der Beginn ist nicht durch das Pflaster des Holstenplatzes gestaltet, aber der Gehweg am Timmermannsweg. Um den Übergang über die LSE auf der Westseite zu erreichen, muss man unter der Fußgängerbrücke hindurch gehen. Auf der anderen Seite verläuft der beabsichtigte Fußweg zunächst auf einem Sicherheitsstreifen entlang dem großen Parkplatz, dann über einen Fußgängerüberweg (umgangssprachlich: Zebra-streifen) zum Westeingang des EKDZs. Tatsächlich gehen aber die meisten Personen zwischen den Pkws hindurch zum Nebeneingang, direkt auf den Marktplatz des EKDZs.



**Abb. 83: Hauptwege in der Ortsmitte**  
 (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)



Geplanter Weg über den Parkplatz



Zugang zum Südkern



Zugang zum Südkern am Timmermannsweg

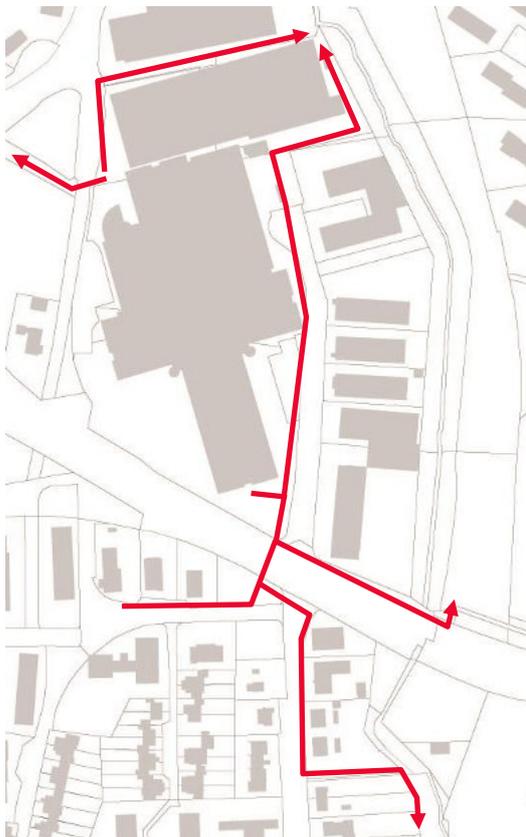


Weg zum Nordkern vom Südkern

**Abbn. 84–87: Wegeverbindungen in der Ortsmitte** (Eigene Aufnahmen)

Der Weg zur Bürgerwiese ist ringsherum bewachsen, im östlichen Teil weniger als im westlichen und dadurch zum Teil recht schattig. Er besitzt den Charakter eines außerstädtischen Fahrradweges (s. Abb. 89) und verläuft unter der Hauptstraße entlang. Am westlichen Ende des Weges befinden sich ein Spielplatz, ein Altersheim und das Schul-, Sport- und Freizeitzentrum mit dem FORUM. Letzteres wird allerdings über den Schulhof erschlossen, der auf der anderen Seite des Gebäudes liegt. Die Verknüpfung mit dem EKDZ ist aufgrund der Entfernung und der Gestaltung nur mittelmäßig.

Der Weg zur Düpenau führt hinter dem EKDZ oder östlich des EKDZs entlang. Beide Wege sind eher unattraktiv und schattig (s. Kapitel 4.2). Außerdem erreicht ein Weg im Düpenaugrünzug, der östlich der Düpenau verläuft, die LSE (s. Abb. 88). Südöstlich des Südkerns geht der Wanderweg an der Düpenau weiter. Der Zugang zu dem Wanderweg ist jedoch kaum erkennbar (s. Abb. 90). Weder eine Beschilderung noch bauliche Elemente weisen auf ihn hin.



**Abb. 88: Wege zu Bürgerwiese und Düpenau** (Eigene Aufnahme und Darstellungen, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)



**Abb. 89: Weg zur Bürgerwiese**  
(Eigene Aufnahme)



**Abb. 90: Wanderweg am Osterbrooksweg**  
(Eigene Aufnahme und Darstellungen, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

## 4.5 Äußere Erreichbarkeit

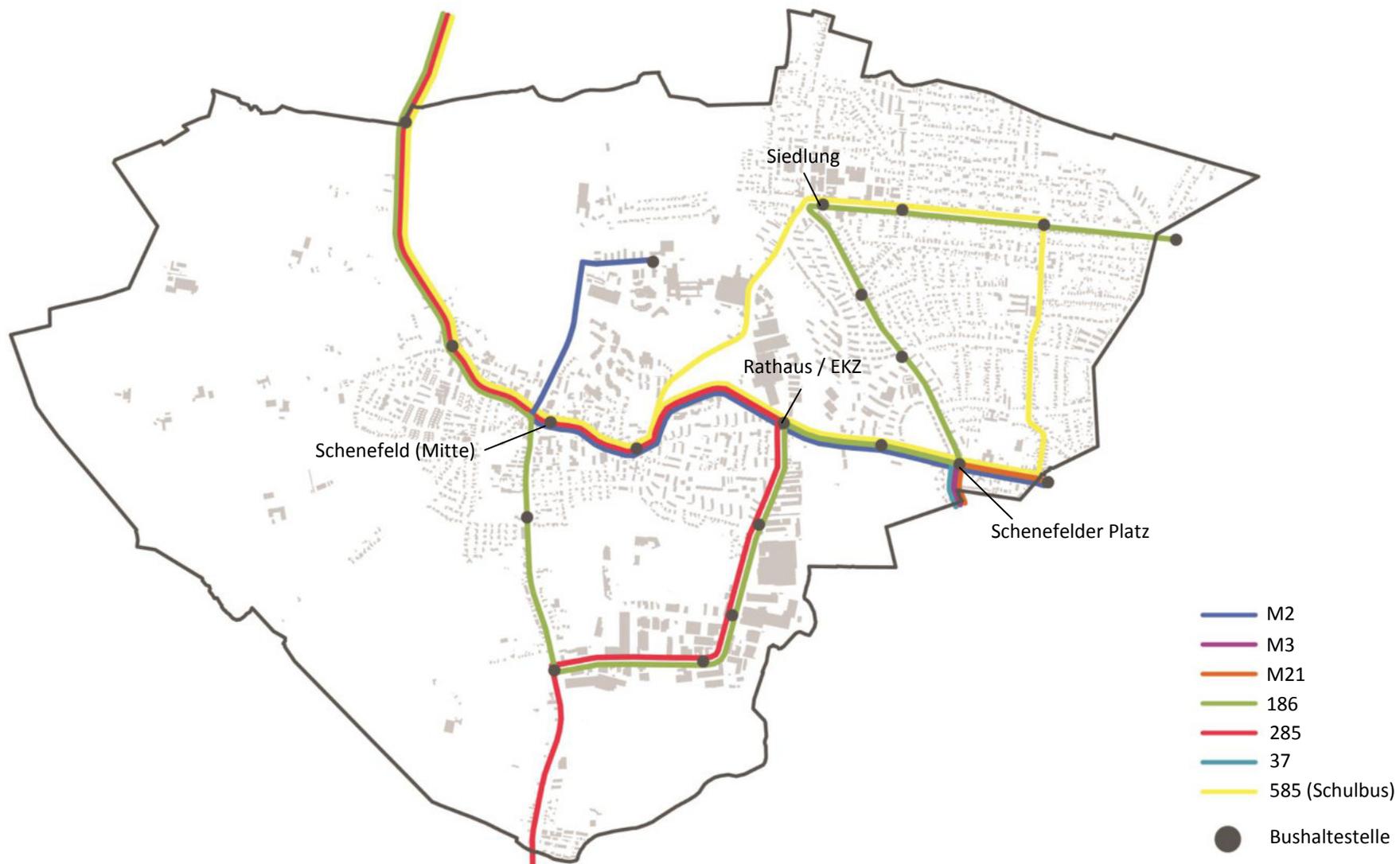
In Schenefeld verkehren acht Buslinien – drei Metrobusse (M2, M3 und M21), ein Bus, der Kinder morgens zur Japanischen Schule nach Halstenbek und nachmittags zurückbringt (585), ein Nachtbus (602) und drei weitere Linien (186, 285, 37). Die Haltestelle Rathaus / EKZ in der Ortsmitte wird nur von vier der Linien angefahren und davon ist eine die Schulbuslinie 585 (s. auch im Folgenden Abb. 91).

Der M2 beginnt in Schenefeld und fährt im 20-Minuten-Takt<sup>20</sup> ab der Haltestelle Achterndiek über die Haltestelle Rathaus / EKZ nach Bf. Altona, nachmittags fährt er im 10-Minuten-Takt ab Schenefeld (Mitte) über Rathaus / EKZ. Ab Schenefelder Platz verkehrt er durchgehend im 10-Minuten-Takt. Der M3 fährt die Haltestelle Rathaus / EKZ nicht an. Er beginnt Schenefelder Platz und fährt vormittags in einem 20-Minuten-Takt, nachmittags in einem 10-Minuten-Takt in Richtung Süden über S Holstenstraße, U Feldstraße, S Rödingsmarkt und Rathausmarkt nach Tiefstack. Der M21, der vormittags im 10-Minuten-Takt und nachmittags alle 6 bis 7 Minuten von Teufelsbrück, über S Klein Flottbek, Elbe Einkaufszentrum, Schenefelder Platz, S Elbgaustraße, nach U Niendorf Nord fährt, hält ebenfalls nicht Rathaus / EKZ.

Die Linie 186 beginnt üblicherweise in Schenefeld (Mitte). Von dort fährt sie im 20-Minuten-Takt über Rathaus / EKZ und S Elbgaustraße nach S Othmarschen. In unregelmäßigen Abständen und sehr selten beginnt sie ab S Halstenbek. Die Linie 285 beginnt meist S Iserbrook und fährt im 20-Minuten-Takt über Schenefeld Rathaus / EKZ und S Thesdorf zum Bf. Pinneberg. Die Linie 37 verkehrt im 10-Minuten-Takt zwischen Schenefelder Platz und Bramfelder Dorfplatz, über Elbe Einkaufszentrum, S Bahrenfeld und Bf. Altona, S Reeperbahn, U St. Pauli, U Hamburger Straße und U Dehnhaiide. Rathaus / EKZ fährt sie nicht an. Der Nachtbus fährt über den Schenefelder Platz nach Hamburg (Tiefstack), Rathaus / EKZ liegt nicht auf seiner Strecke. Neben der – für eine Ortsmitte oder ein mögliches Stadtzentrum – mangelhaften Anbindung der Haltestelle Rathaus / EKZ, ist auf die defizitäre Anbindung an das angrenzende Halstenbek hinzuweisen. Ziele wären hier unter anderem die S Halstenbek an der Linie S3 Richtung Pinneberg oder Hamburg Hauptbahnhof sowie die Wohnmeile Halstenbek. Außerdem gehen so wichtige Kund\*innen und Besucher\*innen aus Halstenbek verloren.

---

<sup>20</sup> Taktung: Montags bis freitags außerhalb der Hauptverkehrszeit, vormittags bis nachmittags.

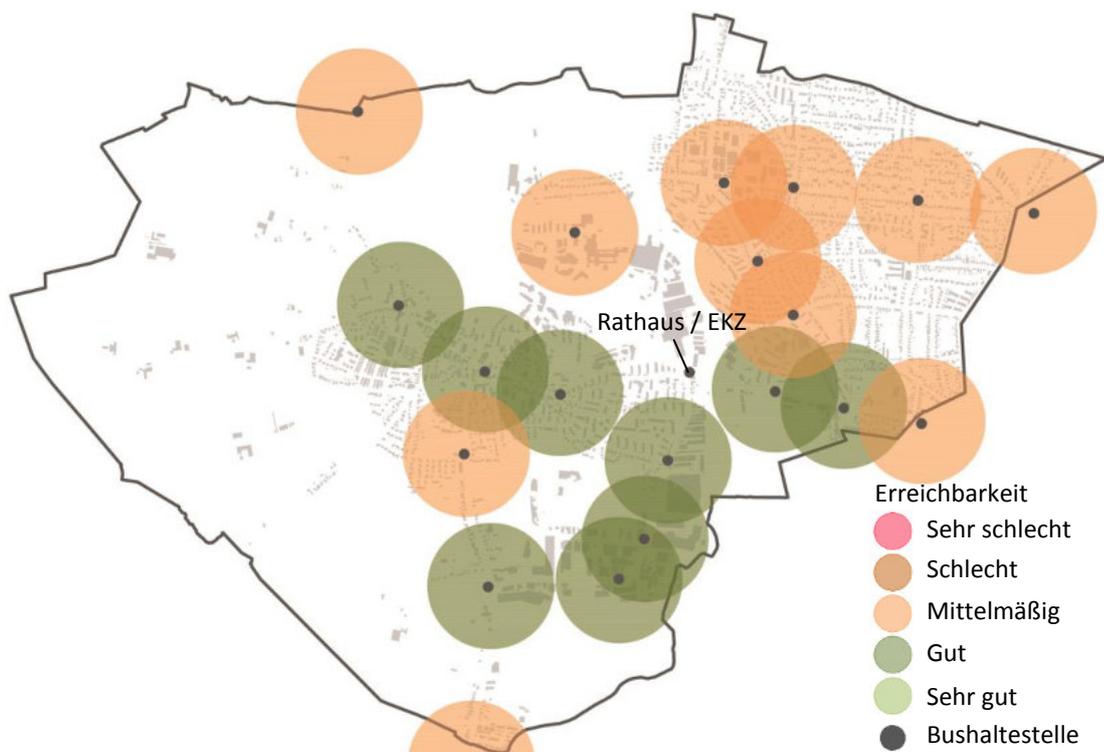


**Abb. 91: ÖPNV (Buslinien Schenefeld)** (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

Zur Ermittlung der Erreichbarkeit der Ortsmitte (Haltestelle Rathaus / EKZ) innerhalb Schenefelds mit dem ÖPNV wurden 300-m-Radien um die Haltestellen gezogen. 300 m entsprechen in etwa einer Entfernung von fünf Gehminuten zur Haltestelle. In diesen Einzugsbereichen ist eine gute bis sehr gute Erreichbarkeit der Haltestellen gegeben. Des Weiteren wurden Fahrzeit und Taktung der Buslinien genommen, um die Erreichbarkeit der Ortsmitte zu errechnen (s. im Folgenden Tab. 12). Hierfür wurden Punkte für die Fahrzeit zwischen 0 und 4 vergeben (z. B. sehr kurze Fahrzeit = 0, sehr lange Fahrzeit = 4), ebenso für die Taktung (z. B. sehr hohe Taktung = 0, sehr niedrige Taktung = 4). Die Punkte aus beiden Werten wurden summiert und dem jeweiligen Ergebnis eine Farbe zugeordnet. Die Bewertung erfolgte anhand der geringsten Werte zwischen den Spitzenstunden morgens und abends, d. h. die Linie M2 ging zum Beispiel mit einem 20-Minutentakt in die Bewertung ein.

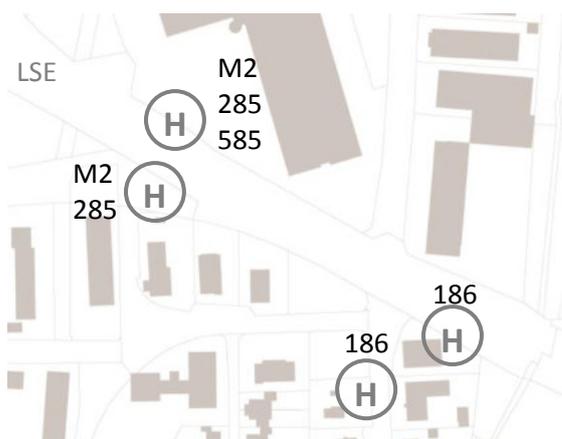
<b>Tab.12: Ermittlung der Erreichbarkeit durch Punktevergabe</b>		
(Eigene Darstellung und Methodik)		
<b>Fahrzeit zu Rathaus / EKZ</b>	<b>Taktung</b>	<b>Ergebnis</b>
Unter 5 Minuten (0)	Alle 5 Minuten (0)	0–1 Punkte (sehr gut / hellgrün)
5 bis unter 10 Minuten (1)	Alle 10 Minuten (1)	2–3 Punkte (gut / dunkelgrün)
10 bis unter 15 Minuten (2)	Alle 15 Minuten (2)	4–5 Punkte (mittelmäßig / hellorange)
15 bis unter 20 Minuten (3)	Alle 20 Minuten (3)	6–7 Punkte (schlecht / dunkelorange)
20 und mehr Minuten (4)	Alle 30 und mehr Minuten (4)	8 Punkte (sehr schlecht / rot)

In Schenefeld wurde die Erreichbarkeit der Ortsmitte in den Einzugsbereichen der Haltestellen ausschließlich als gut und mittelmäßig beurteilt (s. im Folgenden Abb. 92). Aufgrund der geringen Taktung vormittags erhielt kein Einzugsbereich die Bewertung sehr gut. Eine Berücksichtigung der hohen Taktung des M2 am Nachmittag würde das Bild verändern. Auch die Bewertungen schlecht oder sehr schlecht wurden nicht vergeben. Im Bereich der Siedlung liegen jedoch größere Teile der Siedlungsfläche außerhalb dieser Einzugsbereiche. Hier beschreibt die Bewertung schlecht die Situation.



**Abb. 92: ÖPNV-Erreichbarkeit der Ortsmitte**  
(in Abhängigkeit von Bustaktung und Fahrzeit zur Ortsmitte) (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

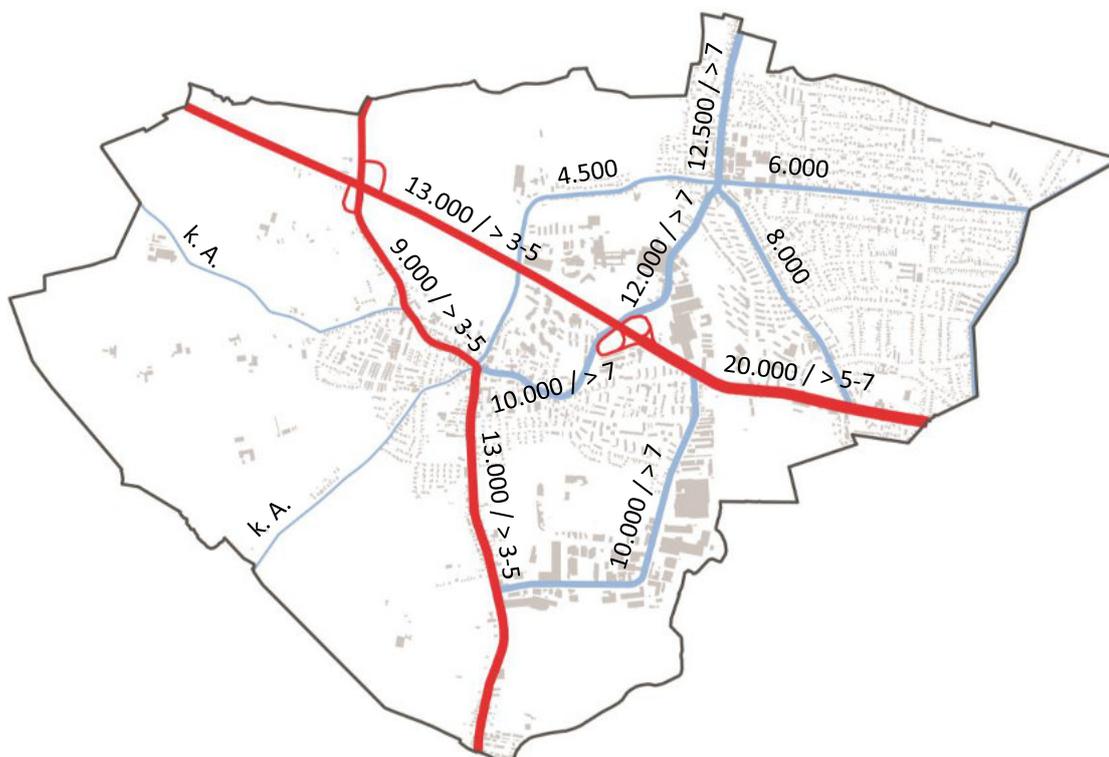
Die Bushaltestelle Rathaus / EKZ hat vier Haltepunkte. Drei befinden sich an der LSE, eine im Osterbrooksweg. Aus der Abbildung 93 ist außerdem abzulesen, wo die vier Buslinien, die über die Ortsmitte fahren, halten.



**Abb. 93: ÖPNV (Haltepunkte Rathaus / EKZ)** (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

Mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ist die Ortsmitte insbesondere über die LSE, den Osterbrooksweg, die Hauptstraße und den Kiebitzweg zu erreichen. In Abschnitten, außerhalb der Ortsmitte, wurde der Mittelstreifen der LSE mit Alleebäumen bepflanzt, ein Abschnitt mit Platanen, einer mit Linden. Die Verkehrsstärke beträgt hier, wie bereits erwähnt, rund 20.000 Kfz pro Tag (s. auch im Folgenden Abb. 94). Der Schwerververkehrsanteil, der in Bezug auf den Lärmpegel von großer Bedeutung ist, liegt bei über fünf bis sieben Prozent. Eine weitere Zunahme ist zu erwarten. Der Durchgangsverkehr wird

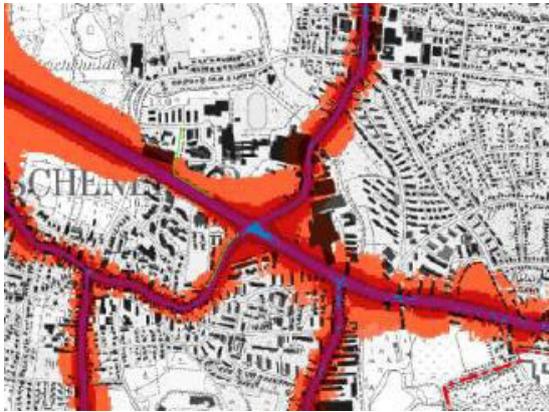
sich aufgrund der Pinneberger Westumgehung, die einen Anschluss an die A23 schafft und des Ausbaus der A7 voraussichtlich erhöhen (s. Kapitel 4.4). Eine Umleitung des Verkehrs von der L 104 / Blankeneser Chaussee Nord auf die LSE und den Osterbrooksweg, die im Lärmaktionsplan der ersten Stufe 2008 vorgeschlagen wurde, ist nach einer Untersuchung abgelehnt worden (vgl. LK Argus GmbH 2014, 21). Relativ stark befahren sind ansonsten vor allem Blankeneser Chaussee, Lornsenstraße und Kiebitzweg (s. für Straßennamen Abb. 166 im Anhang).



**Abb. 94: MIV-Verkehrsmengen**

(Kfz pro Tag dargestellt in Linienstärken / Schwerverkehrsanteil in %, blau = Gemeindeverbindungsstraßen, rot = Landstraßen 1. Ordnung, k. A. = keine Angabe) (Eigene reduzierte Darstellung nach Daten von LK Argus GmbH 2014, 11 und VTU Planungsbüro 2000, Karte 5, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

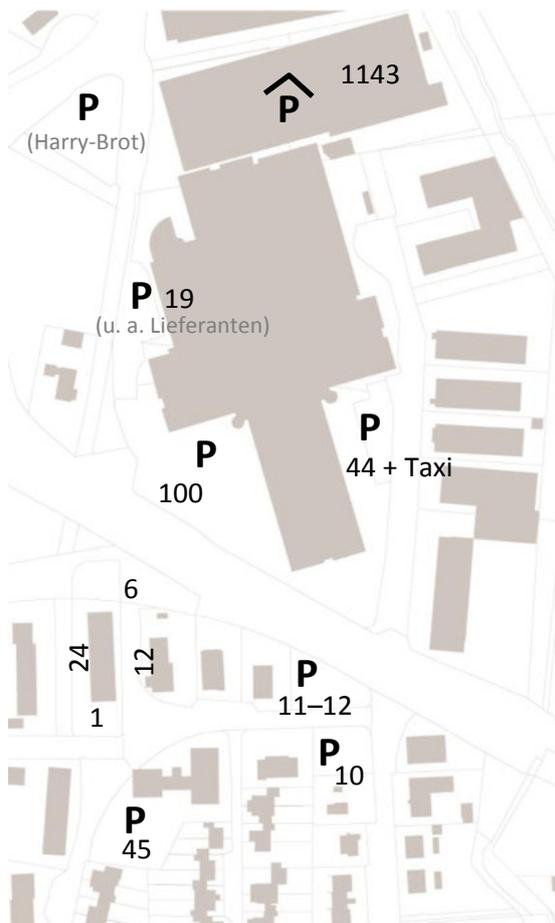
2014 waren viele Anwohner\*innen des Osterbrooksweges und des Kiebitzweges von einer hohen Lärmbelastung betroffen (s. Abbn. 95–96). Eine stärkere Wohnbebauung in der Ortsmitte und eine Erhöhung und / oder Umverteilung der Verkehre würden hier voraussichtlich einen Lärmbrennpunkt schaffen. Für den Lärmbrennpunkt Osterbrooksweg wurde von der LK Argus GmbH ein passiver Lärmschutz vorgeschlagen (vgl. LK Argus GmbH 2014, 21).



**Abb. 95: Schallimmissionsplan**  
( $L_{DEN} > 8.200$  Kfz / Tag) (LK Argus GmbH 2014, 14)



**Abb. 96: Lärmbrennpunkt-Analyse**  
(LK Argus GmbH 2014, 16)



**Abb. 97: Parkplätze** (Eigene Darstellung und Zählung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

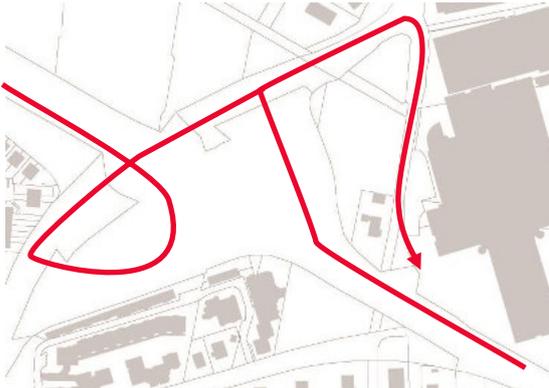
In der Ortsmitte stehen diverse Stellplätze und Parkstände zur Verfügung (s. Abb. 97). Rund 1.300 Parkplätze stellt das EKDZ in einem Parkhaus und auf den Außenparkplätzen bereit (vgl. Werbegemeinschaft Stadtzentrum Schenefeld GbR 2015a). Auf dem großen Außenparkplatz mit 100 Stellplätzen und im Parkhaus darf eine Stunde kostenlos geparkt werden, jede weitere kostet einen Euro. Es sind pro Tag maximal 3 Euro zu zahlen. Parkhaus und Parkplätze sind durchgehend geöffnet. Die Parkraumbewirtschaftung übernimmt das Unternehmen APCOA PARKING.

Der große Parkplatz an der LSE ist von der LSE aus nur über die Verkehrsschleife anfahrbar (s. Abb. 98). Leichter zu erreichen sind von hier das Parkhaus und der Parkplatz an der Industriestraße. Das Parkhaus ist vom Kiebitzweg und der Industriestraße zugänglich.

Der große Parkplatz ist mit unterschiedlichen Bäumen bepflanzt. Auf den Stellplätzen ist Granitgroßpflaster verlegt, auf der

Fahrbahn wurde Betonrechteckpflaster in hellgrau und anthrazit verwendet (s. auch im Folgenden Abb. 99). Hierauf wurden mit weißer Farbe zusätzliche Stellplätze markiert. Diverse

Absperrungen mit Betonpollern stören optisch und erzeugen zum Teil eine große Unübersichtlichkeit. Die Ausfahrt führt schräg über den Fußgängerüberweg.



**Abb. 98: Anfahrt zum großen Parkplatz von der LSE** (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)



**Abb. 99: Großer Parkplatz an der LSE** (Eigene Darstellung)

Im Südkern gibt es einen größeren Parkplatz hinter dem Rathaus, zwei Sandparkplätze an der Kreuzung LSE und Osterbrooksweg, Parkstände am Bürgerbüro / Standesamt auf dem Holstenplatz, nördlich davon an der Alten Landstraße und westlich des Geschäftshauses. Der große Parkplatz hinter dem Rathaus ist von der LSE aus nur relativ umständlich zu erreichen (s. auch im Folgenden Abbn. 100–103). Dies ist relevant, sollten die beiden Sandparkplätze an der LSE im Zuge der Entwicklung des Südkerns überbaut werden. Die Beschilderung ist zudem schlecht sichtbar.



Anfahrt zum Rathausparkplatz von der LSE



Zugang von Süden (Heisterweg)



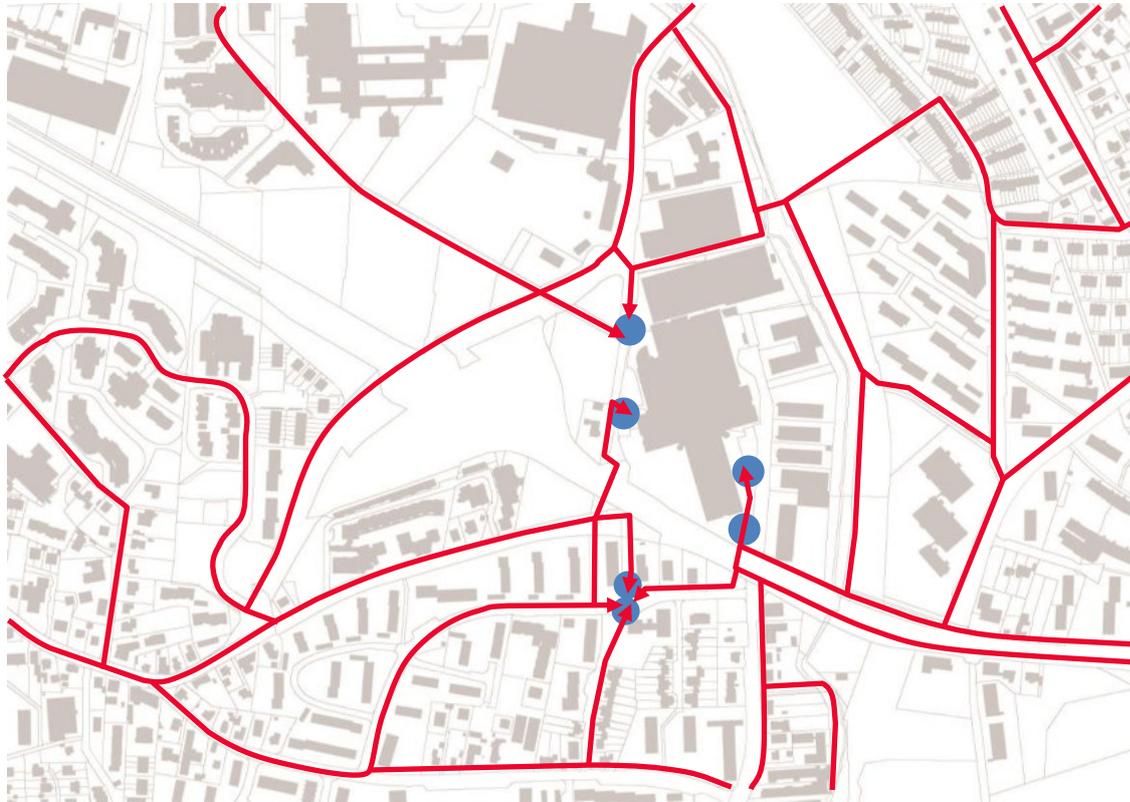
Zugang von Süden (Borgfelde / Heisterweg), unauffälliges Hinweisschild



Zugang von Westen (Hauptstr. / Borgfelde), unauffälliges Hinweisschild

**Abbn. 100–103: Wesentliche Zufahrten zum Rathaus**  
(Eigene Aufnahmen und Darstellungen, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

Zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist die Ortsmitte über mehrere Wege erreichbar (s. Radwege in Abb. 104). Von Osten und Westen aus sind die Wege allerdings zum Teil mit größeren Umwegen verbunden. Wie bereits erwähnt, ist die Wartezeit an der LSA an der LSE sehr lang und die Aufstellflächen für Fahrradfahrer\*innen sind zu klein (s. Kapitel 4.4). Fahrradabstellanlagen stehen an mehreren Standorten zur Verfügung.



**Abb. 104: Radwege in die Ortsmitte**

(rot = Wege, blau = Fahrradabstellanlagen) (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

## 5 Anzustrebende Entwicklung der Schenefelder Ortsmitte

### 5.1 Funktionszuweisung der Ortsmitte

In Schenefeld sind derzeit vier Konzentrationen zentraler Einrichtungen vorhanden – Rathaus / EKDZ, Hauptstraße, Friedrich-Ebert-Allee / Lornsenstraße und Schenefelder Platz (s. o.). Am Standort „Rathaus / EKDZ“ befinden sich viele Einrichtungen, die die gesamte Gemeinde und Bewohner\*innen der Umlandgemeinden versorgen. Der mittelfristige Bedarf wird insbesondere hier gedeckt. Zudem gibt es Einrichtungen des kurzfristigen Bedarfs. In Bezug auf öffentliche Einrichtungen hat die Ortsmitte einen deutlichen Bedeutungsüberschuss gegenüber den anderen Ortskernen, hinsichtlich der kulturellen und sozialen Einrichtungen für die Freizeitgestaltung jedoch nicht. Sie befindet sich mehr oder weniger in der geographischen Mitte der Stadt und an der Schnittstelle der beiden Stadtteile. Da alle Einwohner\*innen Schenefelds diesen Ortskern nutzen (sollen), erscheint dies sinnvoll und gerecht. Es reduziert die maximalen Distanzen hierhin innerhalb der Gemeinde. Ein Defizit stellt allerdings die nicht zentrale Lage im ÖPNV-Netz dar (s. Kapitel 4.5). Hauptstraße und Friedrich-Ebert-Allee / Lornsenstraße können als Stadtteilzentren bezeichnet werden. Hauptstraße bzw. der alte Dorfkern hat allerdings deutlich an Bedeutung verloren, während Friedrich-Ebert-Allee / Lornsenstraße insbesondere im Bereich der Nahversorgung gut aufgestellt ist, deutlich besser als die Ortsmitte. Dennoch wird hier davon ausgegangen, dass sich die Bürger\*innen, gerade aufgrund ihrer historischen Entwicklung, mit beiden Stadtteilzentren stark identifizieren – eine zu prüfende These. Die Einzelhandelsagglomeration am Schenefelder Platz und hier entlang der LSE ergibt sich einerseits aus seiner Umstiegsfunktion im ÖPNV. Andererseits ist dieser Einzelhandelsstandort ein logischer zusätzlicher Nahversorgungsstandort für Bewohner\*innen der Siedlung, Hamburg-Pendler\*innen (MIV) und Bewohner\*innen der angrenzenden Hamburger Siedlungsbereiche. Von der Ausstattung mit zentrumsrelevanten Funktionen her gesehen, ist er aktuell ähnlich gut aufgestellt wie der Dorfkern, jedoch mit anderer Schwerpunktsetzung. Ansonsten gibt es viele verstreut liegende, zentrenrelevante Einrichtungen.

Nun ist die weitere Entwicklung der Ortskerne und zentrenrelevanten Einrichtungen festzulegen, um die Entwicklungsvorschläge für die Ortsmitte darauf abzustimmen. Auf eine lange Planungsphase für die Ortsmitte, insbesondere für den Südkern, folgten bislang wenige Umsetzungen. Die Entwicklung der Ortsmitte zu einem (richtigen) Stadtzentrum blieb aus. Denn: Kulturelle und öffentliche Einrichtungen sind kaum mit Einzelhandel und publikumsintensiven Dienstleistungen verknüpft. Eine Nutzungsmischung findet dadurch kaum statt. Der öffentliche Raum ist im Wesentlichen unbelebt und nicht der integrative Treffpunkt eines Stadtzentrums. Der Marktplatz im EKDZ ist ein gewisser Ersatz. Spontane Aktionen (z. B. Flashmobs), Straßenkünstler\*innen oder Kinderspiel finden jedoch keinen geeigneten Raum, auch nicht in den anderen Ortskernen. Die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist zentrumsuntypisch. Die Umgebung der Ortsmitte weist keine Entwicklung auf, die auf ein großes Interesse anderer Nutzer\*innen an einer Nähe zur Ortsmitte schließen lässt. Gewisse Leerstände im EKDZ zeigen, dass die Besucherzahlen noch nicht dem entsprechen, was bei der Planung des Stadtzentrums kalkuliert worden ist.

Dass sich die Ortsmitte nicht zu einem (richtigen) Stadtzentrum entwickelt hat und es im Südkern seit langem keine größeren Veränderungen gab, kann auf die folgenden Ursachen zurückgeführt werden:

- Es besteht kein wesentlicher Bedarf einer weiteren Identifikation mit der Gemeinde.
- Es besteht kein weiterer ökonomischer (Flächen-)Bedarf.
- Die vorangegangenen Konzepte waren für die Ortsmitte ungeeignet.
- Es hat nicht die entsprechenden Führungspersönlichkeiten gegeben, um dieses Ziel umzusetzen.
- Rechtliche Bedingungen standen dieser Entwicklung entgegen.
- Es gibt zu viele gleichwertige Optionen, zwischen denen eine Entscheidung schwer fällt.
- Es ist nicht gewünscht die gewachsenen Zentren für dieses neue Zentrum zu beschränken.
- Es standen keine ausreichenden finanziellen Mittel für die Veränderungen zur Verfügung.

Wahrscheinlich haben alle Punkte eine gewisse Rolle gespielt. Der geringe Bedarf nach einer stärkeren gemeinsamen Identifikation mit Schenefeld, der geringe Bedarf nach weiteren Einzelhandelsangeboten und die fehlenden finanziellen Mittel könnten jedoch wesentliche Gründe gewesen sein. Die Punkte 3 und 7 gehen damit einher. Der geringe Identifikationsbedarf wäre mit einer hohen Identifikation mit den Stadtteilzentren und / oder der Identifikation mit Hamburg zu erklären, der geringe ökonomische Bedarf mit dem großen Verkaufsflächenangebot im gesamten Schenefelder Stadtgebiet.

Daraus ergibt sich, dass entweder die Bestandssituation hinsichtlich des Einzelhandels beibehalten werden muss, oder dass eine Umverteilung vorhandener Einrichtungen erforderlich ist. Außerdem ist über die Verteilung der sonstigen zentrenrelevanten Funktionen nachzudenken sowie über die Schaffung und Erhaltung von Treffpunkten und Identifikationspotenzialen. Soll es eine Hierarchie in Bezug auf die Angebote der Ortskerne geben oder nicht? Ist eine Nutzungsmischung oder eine Trennung der Funktionen gewünscht?

Eine gleichwertige Entwicklung und Funktionszuweisung der Ortskerne ohne eine Schwerpunktsetzung erscheint in Schenefeld kaum möglich, da sich die beiden übergeordneten Einrichtungen Rathaus und EKDZ bereits in der Ortsmitte befinden. Eine Verteilung der Funktionen ist zudem mit einer geringeren Profilbildung der Ortskerne verbunden. Wenn eines der bestehenden Stadtteilzentren zum Stadtzentrum erklärt werden würde, hätte dies längere Wege für die Bürger\*innen und ein Ungleichgewicht im Gemeindegebiet zur Folge. Zudem befände sich die am meisten frequentierte Einrichtung, das EKDZ, nicht dort und auch das Rathaus ist nur schwer „verrückbar“. Aufgrund der gewachsenen Strukturen und der daher angenommenen starken Identifikation der Bürger\*innen mit ihren Stadtteilzentren, ist auch die Option eines stark übergeordneten Zentrums in der Ortsmitte eher zu vermeiden. Hierbei müsste die Konsequenz gezogen werden, dass die Stadtteilkerne nur noch sehr wenige Einrichtungen der Nahversorgung behalten dürften. Dies würde insbesondere die jetzige Funktion des Ortskerns Friedrich-Ebert-Straße / Lornsenstraße stark beschneiden. Die bestehende Identifi-

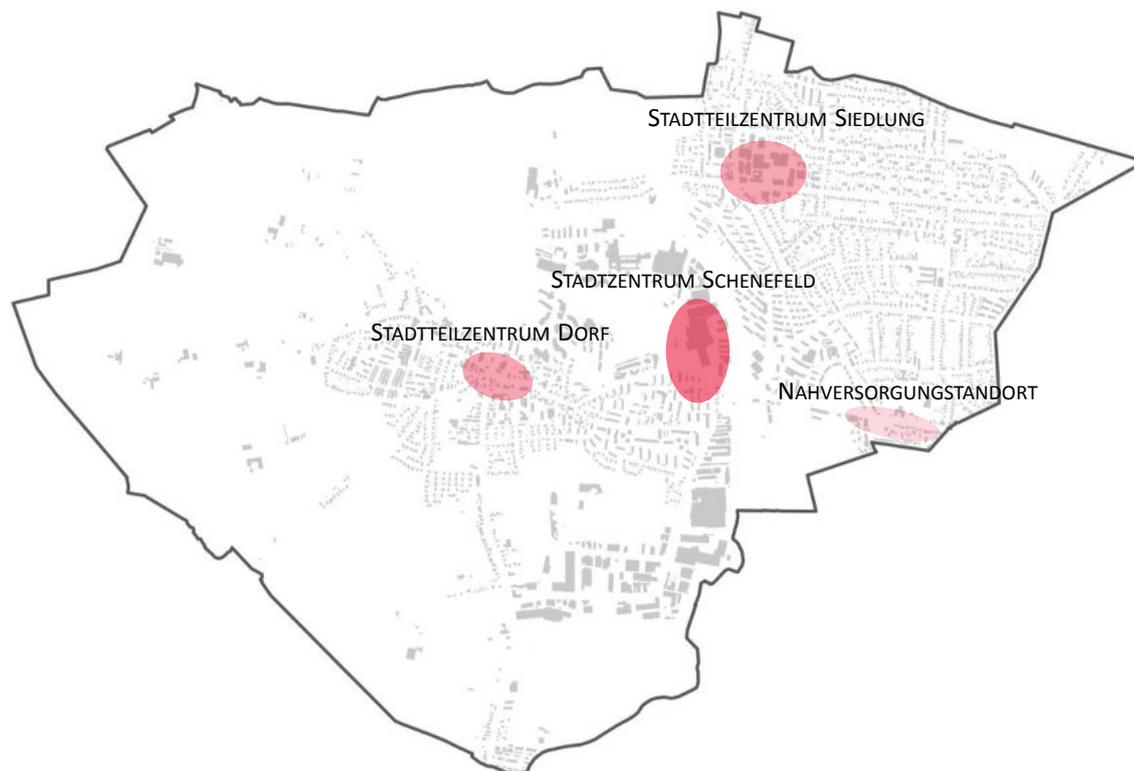
kation mit den Stadtteilen würde abgebaut werden. Das ist in diesem Maße nicht notwendig und wünschenswert. Zusätzlich wären die ansonsten im Gemeindegebiet verstreut liegenden, zentrenrelevanten Einrichtungen in das Zentrum zu verlagern. Ein großer Umwandlungsprozess müsste in Gang gesetzt werden.

Aufgrund dieser Überlegungen wird vorgeschlagen der Ortsmitte gesamtgemeindliche Aufgaben zuzuweisen. Hier sollten sich Funktionen sammeln, die sowohl für alle Gemeindeglieder, als auch für Gäste, Einpendler\*innen und einen Teil der Halstenbeker und Luruper Bevölkerung von Bedeutung sind und nicht sinnvoll in kleinere Untereinheiten gesplittet werden können, d. h. verteilt auf die Stadtteilzentren. In der Ortsmitte wären zentrenrelevante Einzelhandelsbetriebe für den mittel- und gegebenenfalls auch langfristigen Bedarf sowie nur aperiodisch besuchte Dienstleistungseinrichtungen zu konzentrieren. Die Orientierung auf die Branchen Textilien, Schuhe, Persönlicher Bedarf und Lebensmittel, sollte dabei beibehalten werden. Einrichtungen des kurzfristigen Bedarfs und Angebote mit einem hohen Freizeitwert sind vorzusehen, um die notwendige Belebung zu erreichen. Ebenso sollte hier eine Konzentration der für beide Stadtteile relevanten gemeinnützigen, kulturellen und sozialen Funktionen entstehen. Funktionen im Bereich Freizeit und Kultur sind hinsichtlich Umfang, Wirtschaftlichkeit und Ausgestaltung an den Einwohnerzahlen auszurichten, ähnliches gilt für öffentliche Einrichtungen. Aber auch hier ist eine Aufgabenteilung mit umliegenden Gemeinden vorstellbar (z. B. Bereitstellung eines Veranstaltungssaals oder Ausbau der VHS). Eine eigene Identität sollte gefördert werden. Dass derzeit kein weiterer Identifikationsbedarf besteht, heißt nicht, dass nicht eine erweiterte Identifikation möglich ist.

Die Stadtteilzentren Dorf und Siedlung können weiterhin kleine Treffpunkte im Stadtteil bleiben und als diese gestärkt werden. Ihnen sollte zudem nach wie vor eine Nahversorgungsfunktion zukommen, mit Sortimenten des kurzfristigen Bedarfs und regelmäßig genutzten Dienstleistungen (vor allem Frisörsalon, Bank, vereinzelt Cafés und Restaurants, Arztpraxen). Allerdings sind bei beiden diese Funktionen durch eine enge Begrenzung der Fläche zu regulieren und zu reduzieren, um eine zu starke Konkurrenz zur Ortsmitte zu vermeiden. Der Siedlungskern ist auf den Teil an der Friedrich-Ebert-Allee zu beschränken und zurück zu entwickeln, der Dorfkern auf einen festgelegten Bereich an der Hauptstraße, maximal auf den bereits verdichteten Abschnitt zwischen Kurze Straße und Doktorstieg. Der Standort Schenefelder Platz sollte in Bezug auf zentrenrelevante Funktionen nur als sehr kleiner Nahversorgungsstandort erhalten bleiben und auf diesbezüglich notwendige Funktionen reduziert werden. Die Funktionen sollten sich an schnellen Besorgungen auf der Durchfahrt orientieren (vor allem Discounter (1x), Take-aways, Apotheke, Bäckerei). Außerhalb der Ortsmitte, der Stadtteilzentren und des Nahversorgungsstandortes Schenefelder Platz sind zentrale Funktionen zu vermeiden.

Die Rückentwicklung der zentrenrelevanten Einzelhandelsstandorte kann über attraktive Mietflächenangebote in den festgelegten Versorgungsbereichen des Stadtzentrums und der Stadtteilzentren erfolgen und über Bebauungspläne bei Neubauvorhaben durchgesetzt werden. Schnelle Veränderungsprozesse sind dabei weniger zu erwarten. Womöglich müssen weitere Umsiedelungsanreize (z. B. finanzielle Anreize) geschaffen werden.

Nach diesem Vorschlag würde sich die Ortsmitte zu einem verhältnismäßig wenig übergeordneten Stadtzentrum entwickeln:



**Abb. 105: Ortkerne-Konzept**

(Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

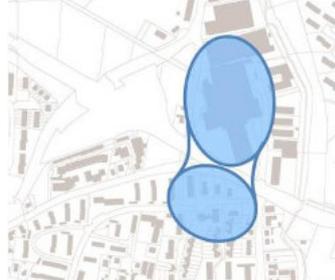
## 5.2 Standortentscheidung für die Entwicklung der Ortsmitte

Im vorangegangenen Kapitel wurde die These aufgestellt, dass in Schenefeld der Bedarf nach einer weiteren Identifikation mit der Gemeinde und der weitere ökonomische Flächenbedarf gering oder nicht vorhanden sind und die Entwicklung der Ortsmitte zum Stadtzentrum deshalb nicht erfolgte. Die Entwürfe für die Ortsmitte richteten sich nach dem Bau des EKDZs stark an klassischen Bildern von Stadtzentren aus. Die Entwürfe sollten aber deutlich andere Qualitäten entwickeln, als die in den Stadtteilzentren und im Südkern bereits vorhandenen, um einen Bedarf für die Entwicklung zu wecken.

Dass die aktuelle Situation unbefriedigend ist, zeigen die vielen Veränderungsversuche. Diese Unzufriedenheit wird sich vor allem auf die sichtbare Vernachlässigung zentraler gemeinnütziger Funktionen im Südkern beziehen und auf den Ausschluss dieser Einrichtungen aus dem belebten Raum des EKDZs infolge von dessen Innenausrichtung. Die öffentlichen Einrichtungen können ihre Aufgaben so nur unzureichend erfüllen. Als geeignete Entwicklungsoptionen für die kommerziellen und gemeinnützigen Einrichtungen in der Ortsmitte bleiben anscheinend nur ein Miteinander (EKDZ und öffentliche Einrichtungen) oder zwei unabhängige, andersartige, d. h. nicht in Konkurrenz stehende, Teilzentren.

Im Folgenden werden die räumlichen Optionen der Entwicklung der Ortsmitte aufgezeigt. Sie könnte ausschließlich auf der Nordseite der LSE um das EKDZ herum entwickelt werden oder wie gehabt auf beiden Seiten gleichzeitig. Allen Standortalternativen können sowohl positive, als auch negative Argumente zugeschrieben werden:

<b>Tab. 13: Standortvergleich – Zentrumsentwicklung</b> (Eigene Darstellung, Kartengrundlagen: Stadt Schenefeld)		
<b>Szenario</b>	<b>Pro</b>	<b>Contra</b>
<b>Zentrum nur Nordseite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• EKDZ befindet sich hier</li> <li>• keine Zerschneidung durch die LSE (d. h. keine diesbezüglichen Maßnahmen notwendig)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kostspielige Umsiedelung des Rathauses notwendig</li> <li>• Innenausrichtung des EKDZs</li> <li>• Ausrichtung am EKDZ evtl. gleich Kommerzialisierung öffentlicher und kultureller Angebote</li> </ul>
<i>Östlich des EKDZs</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Düpenaugrünzug einbeziehbar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsiedelung der Gewerbebetriebe an der Industriestraße und der Düpenau notwendig</li> <li>• rein funktional gestaltete Anlieferzone auf der Ostseite des EKDZs</li> <li>• unattraktives Parkhaus</li> <li>• Verkehr durch Anlieferzone und Parkhaus</li> </ul>
<i>Westlich des EKDZs</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FORUM und vor allem Bürgerwiese in der Nähe, Verknüpfung herstellbar</li> <li>• bestehender Vorentwurf des Stadtentwicklungskonzeptes 2020</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rückbau der Verkehrsschleife an der Kreuzung Hauptstraße / LSE erforderlich um Platz zu schaffen</li> </ul>
<i>Westlich des EKDZs mit Bürgerwiese (keine Option)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bürgerwiese eingebunden</li> <li>• FORUM in der Nähe, Verknüpfung herstellbar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu große Ausdehnung, kein Bedarf</li> <li>• Rückbau der Verkehrsschleife an der Kreuzung Hauptstraße / LSE erforderlich um Platz zu schaffen</li> </ul>
<i>Nördlich des EKDZs</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlängerung in Hauptachse des EKDZs, vorhandener Passantenstrom</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlängerung in Hauptachse des EKDZs, langweilig durch zu große Länge</li> <li>• unvorteilhafte Umgebung durch Harry Brot, Feuerwehr und Parkhaus im Norden</li> <li>• Lärm- und Geruchsbelastung durch Feuerwehr und Harry Brot</li> <li>• noch größere Annäherung an Stadtteilkern der Siedlung</li> </ul>

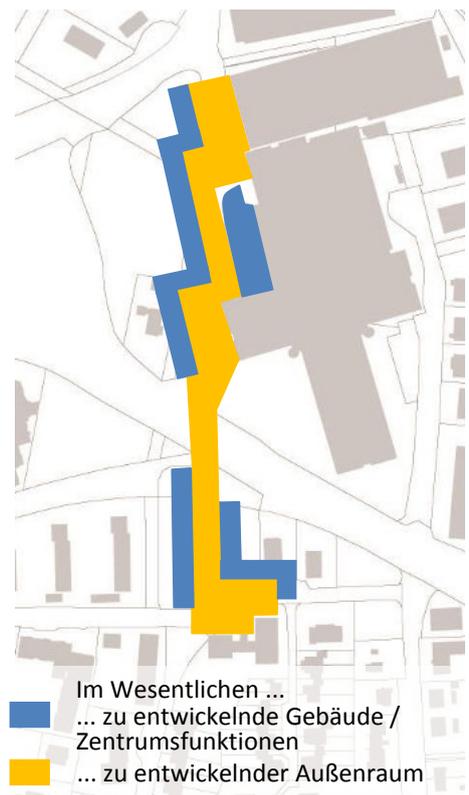
<p><i>Auf beiden Seiten des EKDZs</i></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FORUM und vor allem Bürgerwiese in der Nähe, Verknüpfung herstellbar</li> <li>• Anbindung an Düpenau möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voraussichtlich schwierig ausreichend Einrichtungen für beide Seiten zu finden, ohne Stadtteilzentren zu schwächen, ansonsten Konzentration von Einrichtungen nicht möglich</li> <li>• gesteigerter Gestaltungsbedarf an die Außenwirkung und Öffnung des EKDZs</li> <li>• Verkehr auf der Ostseite durch Parkhaus und Anlieferzone</li> </ul>
<p><b>Zentrum nur Südseite (keine Option)</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• EKDZ auf der Nordseite</li> </ul>
<p><b>Zentrum auf Nord- und Südseite verteilt</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• beide vorhandenen und prägenden Einrichtungen (Rathaus, EKDZ) bleiben erhalten</li> <li>• hoher Gestaltungsspielraum durch Grundstücke im Eigentum der Stadt im Südkern</li> <li>• „gerechte“ Verteilung des Zentrums auf beide Stadtteile und Verknüpfung beider Stadtteile</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zerschneidung durch die LSE</li> </ul>
<p><i>Schwerpunkte relativ gleichmäßig</i></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zwei unabhängig starke Zentrumsteile herstellbar</li> <li>• starke Verknüpfung beider Seiten möglich</li> <li>• alternativ eigenständige Charaktere für beide Kerne entwickelbar</li> <li>• manche Lösungen der vielen Entwürfe für den Südkern sind anwendbar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ggf. zu geringe Anziehungskraft und Belebung im Südkern, wenn hier auf Einrichtungen des Einzelhandels und auf häufig aufgesuchte Dienstleistungseinrichtungen weitgehend verzichtet werden muss</li> </ul>
<p><i>Schwerpunkt Nordkern</i></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermeidung des Problems zwei Bereiche beleben zu müssen, wenn im Südkern nur Einrichtungen mit geringem Publikumsbedarf vorhanden sind</li> <li>• hier Kombination mit Zentrumsentwicklung auf der Nord-, Ost- oder Westseite des EKDZs möglich (s. o.) → mit Westseite: über die Fußgängerbrücke oder den Fußgängerüberweg Verbindung zum Rathaus herstellbar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sehr geringe Anziehungskraft und Belebung im Südkern</li> <li>• benachteiligte Einrichtungen im Südkern</li> <li>• Innenausrichtung des EKDZs</li> <li>• Ausrichtung am EKDZ evtl. gleich Kommerzialisierung öffentlicher und kultureller Angebote</li> </ul>

	<p>→ mit Ostseite: Dreh- und Angelpunkt Kreuzung LSE / Industriestraße / Osterbrooksweg</p> <p>→ mit Nordseite: ein langes Zentrumsband (Rathaus – EKDZ – Nordseite)</p>	
Schwerpunkt Südkern (keine Option)		<ul style="list-style-type: none"> <li>• nicht genügend zentrumsrelevante Einrichtungen zu dieser Erweiterung</li> <li>• vorhandene Wohnbebauung setzt Grenzen</li> </ul>

Die Entwicklung des Stadtzentrums auf der Südseite muss aufgrund des relativ gut funktionierenden und baulich attraktiven EKDZs auf der Nordseite logischerweise nicht weiter durchdacht werden. Die Ausdehnung der Ortsmitte in Richtung der Bürgerwiese und des Schul-, Sport und Freizeitzentrums erscheint als zu aufwendig und der Größe und Bedeutung des geplanten, nur wenig übergeordneten Stadtzentrums nicht angemessen, ebenso die Schwerpunktbildung des Zentrums im Südkern.

Das Stadtzentrum konzentriert an einem Punkt zu haben, nicht durchschnitten durch eine vier- bis fünfspurige, autobahnähnliche Landstraße, wäre bei einer Neuplanung in der Vergangenheit voraussichtlich die beste Lösung gewesen. Da sich Rathaus und EKDZ nun aber auf beide Seiten der LSE verteilen und keines der beiden Gebäude stark sanierungsbedürftig ist, schon aufgrund der Sanierungsarbeiten am Rathaus in den letzten Jahren, wird auch eine Verlagerung des Rathauses auf die Nordseite hier nicht weiter in Erwägung gezogen, auch wenn diese Möglichkeit realistischer wäre als die vorher genannten.

Als eine plausible Option erscheint es den Schwerpunkt des Zentrums auf der Nordseite zu stärken und im Südkern wenige Einrichtungen, vor allem das Rathaus, zu erhalten. Hierfür spricht zum einen, dass kulturelle und gemeinnützige Einrichtungen sowie Einzelhandel und privatwirtschaftliche Dienstleistungen sich auf der Nordseite gegenseitig unterstützen könnten. Zum anderen werden Rathäuser, aufgrund ihres geringen Einflusses auf die Belebung des Außenraumes und eher geringem Publikumsverkehr, anscheinend auch etwas abseits von Haupteinkaufsbereichen akzeptiert (s. o.). Die Gebäude von Bücherei und Sozialberatung sind zudem sanierungsbedürftig und das Haus des Bürgerbüros dieser Funktion nicht angemessen. Der Südkern ist bereits von Wohnnutzung durchzogen und kann ansonsten diesbezüglich weiter entwickelt werden. Die aufwändigen aber zeitgemäßen Trends des De-Malling von Einkaufszentren (s. Kapitel 3.4) müssten verfolgt werden, also die Verbesserung

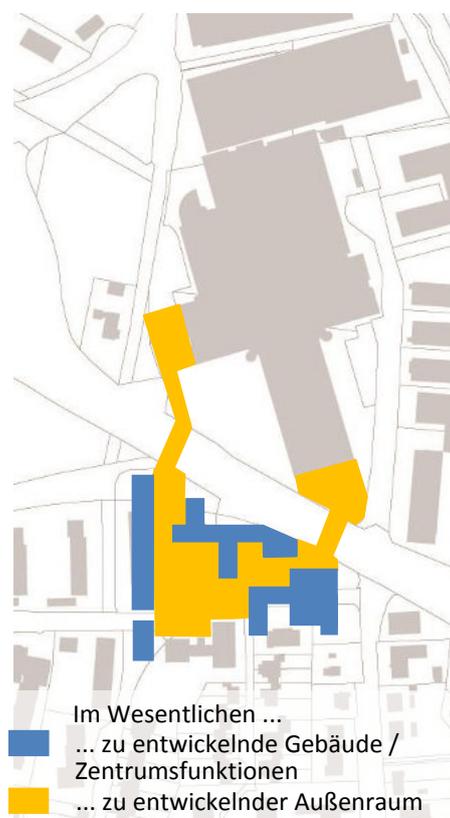


**Abb. 106: Ideenskizze Option 1**  
 (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

der Integration von Einkaufszentren in die Innenstadt durch Öffnung nach außen. Durch die Öffnung des EKDZs zu einer Seite bestünde jedoch die Gefahr, dass die Innenräume und die Geschäfte, die auf der nicht geöffneten Seite liegen, geschwächt würden. Außerdem bedürfte es dennoch einer guten Anbindung des Rathauses über attraktive Fußwegeverbindungen und eines Heranrückens publikumsintensiver Nutzungen an das Rathaus. Die Entwicklung auf der Westseite des EKDZs bedarf je nach Entwurf eventuell des Rückbaus der Verkehrsschleife. Dies wäre aus Kostengründen als negativ, hinsichtlich der frei werdenden Flächen jedoch als positiv zu bewerten. Die Entfernung zur Bürgerwiese würde sich etwas verringern. Vorstellbar ist die Gestaltung zum Beispiel wie in Abbildung 106 aufgezeigt, mit zwei parallelen Fußgängerzonen, eine im EKDZ und eine unter freiem Himmel, sowie einem kleinen Rathausvorplatz. Die Entwicklung auf der Ostseite bände die Düpenau mit ein, würde aber durch die rein funktionale Gestaltung der Anlieferzone und den Verkehr zu Anlieferzone und Parkhaus erschwert. Auch die Anbindung des Rathauses erscheint hier schwieriger.

Als weitere logische Option wird die gleichmäßigere Verteilung des Zentrums auf beide Seiten der LSE gesehen. Wie aus der Untersuchung der Vergleichsstädte als These angenommen wurde (s. Kapitel 3.4), ist die Belebung der Rathausumgebung wünschenswert. Durch Belebung können die dem Rathaus innewohnenden Ämter und Einrichtungen ihre aufgetragenen Aufgaben hinsichtlich Beratung und Information besser erfüllen – insbesondere, wenn das Bürgerbüro auf dieser Seite erhalten bleibt. Austausch, Repräsentation, Beteiligung und Demokratie werden gefördert und erleichtert. Der Kauf der alten Post im Südkern und das sonstige Eigentum der Stadt in diesem Bereich sowie die Sanierungsmaßnahmen am Rathaus zeigen in Schenefeld außerdem einen Wunsch zur Entwicklung des Südkerns und zur Festigung des Rathausstandortes. Für diese Option spräche auch, dass dem Bild eines beide Stadtteile verknüpfenden Zentrums eine starke symbolische Kraft innewohnt und dem Stadtzentrum an dieser Stelle eine weitere Berechtigung verschafft, auch da die Altgemeinde durch die räumliche Verteilung der Zentrumsfunktionen ansonsten benachteiligt wäre. Der Bedarf an einer Überbrückung der LSE stiege

jedoch weiter, sollten die geplanten Nutzungen im Südkern nur eine für sie ungenügende Anziehungskraft aufweisen. Die Gestaltung eines selbstständigen, gemeinnützigen, „bürgerlichen“ Gegenpols zum EKDZ würde die Abhängigkeit von diesem reduzieren, was in Anbetracht des zunehmenden Internet-Handels und des ansonsten notwendigen Umgestaltungsbedarfs im EKDZ eine Rolle spielen kann. Außerdem würde dies die Qualitäten des öffentlichen Raumes als Ort der sozialen Integration stärken, da kommerzielle Prinzipien eine geringere Bedeutung haben. Die Unabhängigkeit des Südkerns vom Einzelhandel wäre hierbei jedoch in Bezug auf die Belebung und die Finanzierung zu prüfen. Der Besitz vieler Grundstücke durch die Stadt



**Abb. 107: Ideenskizze Option 2**  
 (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

und verhältnismäßig geringe Bodenpreise<sup>21</sup> erleichtern die Umsetzung sicherlich. Eine weitere Durchmischung im EKDZ und im Südkern würde hingegen die Frage der Kommerzialisierung öffentlicher und sozialer Einrichtungen auf. Eine theoretisch mögliche Wohnnutzung im EKDZ, zum Beispiel im zweiten OG, und die Umsiedlung der dortigen Einrichtungen in den Südkern, würde aufgrund der dort ansässigen Betriebe wenig zur Belebung des Südkerns beitragen und wird deshalb ausgeschlossen.

Es wird die Option der Entwicklung eines gemeinnützigen Gegenpols im Folgenden weiter durchdacht und geprüft. Die Ausgestaltung könnte zum Beispiel wie in Abb. 107 erfolgen. Die Option stellt augenscheinlich aber nicht die einzig mögliche Lösung dar.

### 5.3 Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken dieses Standortes

Für das im Folgenden zu entwickelnde, wenig übergeordnete Stadtzentrum mit dem Südkern als gemeinnützigem Gegenpol zum Nordkern werden nun in einer sogenannten SWOT-Analyse<sup>22</sup> (s. Tab 14) bereits bestehende Stärken und Schwächen der Schenefelder Ortsmitte zusammengefasst und ihnen Chancen und Risiken für die weitere Entwicklung gegenübergestellt. Der Soll-Zustand richtet sich dabei nach den oben diskutierten Erfolgsfaktoren von Zentren – Angebotszusammenstellung mit harten und weichen Faktoren, (städtebauliche) Gestaltung, interne und externe Erreichbarkeit, Lesbarkeit und Zugänglichkeit.

---

<sup>21</sup> Der Bodenrichtwertkarte der Landesregierung Schleswig-Holstein (DigitalerAtlasNord) zufolge, ist in der Ortsmitte kein Unterschied zu anderen Wohngebieten in Schenefeld gegeben (Stand: 31.12.2014).

<sup>22</sup> SWOT steht für Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats bzw. Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken.

**Tab. 14: SWOT-Analyse** (Eigene Darstellung)

<b>Zentrensystem</b>	<b>Strengths</b>	<b>Opportunities</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• EKDZ im geografischen Zentrum und nicht am Rand der Stadt, daher mehr oder weniger integrierte Lage und trotzdem gute Pkw-Anbindung</li> <li>• verhältnismäßig starke Einzelhandels- und Dienstleistungskonzentration im EKDZ mit Anziehungskraft auch für Bewohner*innen angrenzender Gemeinden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der funktionalen Ausstattung der Gemeinde durch die Entwicklung der Ortsmitte</li> <li>• verbesserte Außenwahrnehmung durch Zusammenwirken von Nord- und Südkern der Ortsmitte</li> <li>• die Stadtteile wachsen weiter zusammen</li> <li>• steigende Identifikation mit der Gemeinde</li> </ul>
	<b>Weaknesses</b>	<b>Threats</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• starke, konkurrierende Stadtteilzentren (insbes. in der Siedlung)</li> <li>• konkurrierende Einrichtungen außerhalb der Stadtteilzentren</li> <li>• sehr verstreut liegende Angebote, geringes Zusammenwirken</li> <li>• hoher Pendleranteil zieht Kaufkraft ab</li> <li>• Schenefelds gemeinschaftlicher und repräsentativer Mittelpunkt derzeit vor allem ein kommerzielles EKDZ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu wenige zentrumsrelevante Einrichtungen für die Erweiterung des Stadtzentrums lassen sich finden</li> <li>• zusätzliche Einrichtungen laufen nicht kostendeckend</li> <li>• zusätzliche Einrichtungen stehen in Konflikt mit der Landesplanung</li> <li>• geringe Umsiedlungsbereitschaft von Einrichtungen außerhalb der definierten Ortskerne in Schenefeld</li> <li>• Wahrnehmung der Erweiterung der Ortsmitte als Bedrohung für die bestehenden Betriebe und Ortskerne; in der Folge von den Bürger*innen nicht mitgetragen</li> </ul>

<b>Zentrumsfunktionen / Nutzungen</b> <i>Nordkern</i>	<b>Strengths</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vielseitige Mischung aus Einzelhandel und Dienstleistung im EKDZ, bekannte Einzelhandelsketten, attraktive Mischung aus Sortimenten des kurz- und mittelfristigen Bedarfs</li> <li>• Konzentration von Ärzten und gesundheitsbezogenen Dienstleistern im EKDZ</li> <li>• Gastronomie und Unterhaltungsbetriebe tragen zur Belebung im EKDZ bei</li> <li>• verschiedene Veranstaltungen auf dem Marktplatz des EKDZ</li> <li>• Parkhaus am nördlichen Ende des EKDZs gelegen, dadurch auch Nordarm genutzt, geeigneter Startpunkt für Weg in den Südkern</li> </ul>	<b>Opportunities</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• EKDZ profitiert von Aufwertung des Südkerns, höhere Besucherzahlen in der Ortsmitte</li> <li>• vergrößerte Angebotspalette bei vollständiger Vermietung der Räumlichkeiten des EKDZs</li> <li>• Nähe zu Versorgungseinrichtungen und Naturräumen durch neue Anwohner*innen nutzbar</li> <li>• Belebung und Nutzung auch in den Abendstunden</li> </ul>
	<b>Weaknesses</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weg von Süden aus durchs EKDZ endet lediglich in einem großen Supermarkt (zu geringe Anziehungskraft für nicht dort Parkende)</li> <li>• einzelne Leerstände im EKDZ im EG und 1. OG</li> <li>• relativ viele Leerstände oder ungünstig besetzte Flächen im 2. OG</li> <li>• Konkurrenz durch das große Elbe-Einkaufszentrum sowie Pinneberg, Elmshorn, Wedel</li> <li>• geringe Wohnnutzung im Nordkern, daher geringe Belebung in den Abendstunden</li> <li>• Mindernutzung auf zentralen Flächen (insb. Ost- und Westseite des EKDZs)</li> </ul>	<b>Threats</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Konkurrenzsituation durch Aufwertung des Südkerns</li> <li>• Konkurrenz durch Internet-Handel</li> <li>• potentielle Gefahr bei Aufwertung des Eidelstedter Einkaufszentrums (Konkurrent, evtl. Kaufkraftabflüsse)</li> <li>• Umgebung des EKDZs keiner anderen Nutzung zuzuführen aufgrund bestehender Besitzverhältnisse, veränderungsunwilliger Eigentümer*innen oder schützender Politik</li> </ul>

<i>Südkern</i>	<b>Strengths</b>	<b>Opportunities</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• saniertes, überwiegend barrierefreies Rathaus vorhanden</li> <li>• (fast) vollständig belegtes Geschäftshaus</li> <li>• Stadtbücherei vorhanden, etablierter Standort</li> <li>• Bürgerhaus bürgernah und einladend im Erdgeschoss gelegen</li> <li>• Wochenmarkt vorhanden, belebt das Zentrum</li> <li>• Angebote, die versuchen Kontakte zwischen Fremden herzustellen (Begegnungsstätte)</li> <li>• soziale Angebote</li> <li>• ruhige Arbeitsumgebung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohnnutzung im Südkern bereits vorhanden, Ort als Wohnstandort vorgeprägt</li> <li>• attraktive Nähe von Wohnen zu kulturellen, sozialen und gastronomischen Angeboten</li> <li>• attraktiver öffentlicher Raum mit Aufenthaltsqualität und Raum für Spontaneität und Innovationen</li> <li>• Schenefeld bekommt einen großen, lesbaren und zentralen Stadtplatz</li> <li>• gesamtes Stadtplatzensemble planbar</li> <li>• zusätzlicher Wohnraum in zentraler Lage entsteht</li> </ul>
	<b>Weaknesses</b>	<b>Threats</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• undefinierte Funktion des Südkerns (Wohngebiet oder Kerngebiet?)</li> <li>• geringe Anziehungskraft des Südkerns</li> <li>• Leerstand am Holstenplatz 8</li> <li>• Einrichtungen mit zum Teil geringer Zentrumsrelevanz im EG des Geschäftshauses, des nördlichen Teils des Bürgerhauses und des Wohngebäudes am Timmermannsweg</li> <li>• Mindernutzung zentraler Flächen</li> <li>• Rathaus: Verteilung der Funktionen auf zwei Gebäude</li> <li>• Zugang zum 2. OG des Sitzungstraktes im Rathaus nicht barrierefrei</li> <li>• Stadtbibliothek und Sozialberatung städtebaulich nicht eingebunden, Platzmangel in der Stadtbibliothek, Sanierungsbedürftigkeit des Gebäudes der Sozialberatung</li> <li>• Bürgerhaus den Anforderungen nicht angemessen (v. a. für das Standesamt)</li> <li>• Markt nur einmal die Woche und relativ klein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kaum noch Einzelhandelspotenzial für den Südkern durch das EKDZ und die Stadtteilkerne, wesentlicher Anziehungspunkt geht dadurch verloren</li> <li>• schwierige Finanzierung von gemeinnützigen und kulturellen Nutzungen (ggf. müssen zahlungskräftigere Nutzungen im Zentrum diese zum Teil mitfinanzieren, wodurch deren Mietpreise steigen; oder hohes ehrenamtliches Engagement erforderlich)</li> <li>• Konflikte durch Mischung unterschiedlicher Nutzungen (z. B. hinsichtlich Lärm oder Gerüchen), zeitliche Begrenzung von Open-Air-Veranstaltungen</li> <li>• mangelnde Akzeptanz der neuen Angebote durch die Bürger*innen</li> <li>• zu geringe Auslastung der Angebote</li> </ul>

<i>Beide Zentrumsteile</i>	<b>Strengths</b>	<b>Opportunities</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• hoher Bekanntheitsgrad des Standortes aufgrund wichtiger Einrichtungen</li> <li>• Situation mit Seltenheitsfaktor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenzial Altentagesstätte und Seniorenunterkünfte zu realisieren (Demographischer Wandel, erhöhter Bedarf)</li> <li>• hoher Zuzugsdruck nach Schenefeld, daher zusätzlicher Bedarf nach Wohn- und sonstigen Angeboten</li> <li>• klare Profile durch Funktionstrennung</li> <li>• Belebung durch Verknüpfung von Nord- und Südkern</li> <li>• Selbstständige, attraktive Zentrumsteile entstehen</li> <li>• verstärktes „Wir-Gefühl“ durch Entwicklung der Ortsmitte zum Stadtzentrum</li> <li>• Seltenheit wird Alleinstellungsmerkmal</li> </ul>
	<b>Weaknesses</b>	<b>Threats</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Funktionstrennung führt zu fehlenden Qualitäten, insbesondere für die Funktionen Wohnen, Kultur und Verwaltung</li> <li>• Lärmemissionen und Abgase erschweren die Nutzung an der LSE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Südkern nicht unabhängig von Nordkern</li> <li>• Verknüpfung zwischen beiden funktioniert nicht durch zu große Distanz und Barrierewirkung der LSE</li> <li>• Zunahme des MIVs im Zentrum</li> </ul>

<i>Sonstiges Schenefeld</i>	<b>Strengths</b>	<b>Opportunities</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vorhandene kulturelle Angebote: Theatergruppe und Veranstaltungssaal (FORUM), Open-Air-Bühne und Veranstaltungsraum vorhanden (JUKS), Diskothek, Casino</li> <li>• VHS vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bessere Erreichbarkeit und aufgewertetes Angebot infolge der Neuordnung zentraler Einrichtungen</li> <li>• alternative Entwicklungschancen für die ehemaligen Standorte verlagelter Einrichtungen</li> </ul>
	<b>Weaknesses</b>	<b>Threats</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kein attraktiver öffentlicher Raum vorhanden für spontane Aktionen, Straßenkünstler*innen, Kinderspiel, draußen sitzen</li> <li>• Raum für Open-Air-Veranstaltungen der Gemeinde: mehrere nicht vollständig zufriedenstellende Möglichkeiten (großer Parkplatz vor EKDZ, Holstenplatz, JUKS)</li> <li>• fehlende attraktive „Kulisse“ für öffentliche Veranstaltungen</li> <li>• Kinos, Museen, weitere Theater etc. in der Umgebung vorhanden, jedoch nicht sehr nah</li> <li>• keine „Kneipenszene“ (mehrere Bars und Kneipen in einem Viertel) für die Abendgestaltung vorhanden</li> <li>• wenige oder keine Freizeitangebote und Veranstaltungen von übergemeindlicher Bedeutung</li> <li>• relativ wenige attraktive öffentliche Naturräume</li> <li>• zentrumsrelevante Einrichtungen in nicht-integrierten Lagen (Hotel, Pension, JUKS)</li> <li>• größeres Gesundheitszentrum und VHS außerhalb des Zentrums (im Dorf)</li> <li>• ungünstige Lage von Bürger- und Kultursaal sowie FORUM im Schulzentrum (keine Gastronomie, schlechte Anbindung), außerdem kein geeignetes Foyer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedeutungsverlust der ehemaligen Standorte verlagelter Einrichtungen</li> <li>• Bedarf nach öffentlichen Grünflächen betrifft nur einen Teil der Einwohner*innen, da viele private Gärten vorhanden sind</li> </ul>

<b>Gestaltung</b> <i>Gebäude</i>	<b>Strengths</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• modernisiertes Gebäude am Holstenplatz 6 (Geschäftshaus)</li> <li>• hochwertige Gestaltung des EKDZs, zeitloser Innenausbau</li> <li>• Rathaus und Fußgängerbrücke waren Wahrzeichen der Stadt, Rathaus noch immer</li> <li>• helle, freundliche Fassade des Rathauses</li> </ul>	<b>Opportunities</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rathaus gestalterisch aufwertbar, da kein Denkmalschutz</li> <li>• durch Sanierungsbedürftigkeit mancher Gebäude hier Möglichkeiten der optischen Aufwertung bei Sanierung oder Neuerrichtung</li> <li>• viele Grundstücke im Südkern im Eigentum der Stadt, dadurch großer Gestaltungsspielraum, Chance zur Verdichtung</li> <li>• aufgrund lange andauernder Nichtgestaltung des Südkerns und weniger attraktiver Betriebe offensichtlich verhältnismäßig geringe Bodenrichtwerte (attraktiv für Ankauf weiterer Grundstücke, allerdings mögliche schwierige Preisverhandlungen durch Spekulation auf zukünftige Wertsteigerung)</li> <li>• barrierefreier Ausbau bei Neubauten verhältnismäßig kostengünstig</li> </ul>
	<b>Weaknesses</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• überwiegend nach innen gerichtetes Einkaufszentrum, ein langer Gang, Bautyp (s. Centertypologie) nicht mehr ganz zeitgemäß</li> <li>• kaum Interaktion des EKDZ-Gebäudes mit der Umwelt</li> <li>• Osteingang des EKDZs geschlossen, da kaum genutzt</li> <li>• ungepflegte und nicht ansprechende Fassaden des ehemaligen Postgebäudes und der Gebäude Holstenplatz 8, 9</li> <li>• Schattenwurf des Rathauses, Verdunkelung eines großen Teils des Holstenplatzes</li> <li>• geringe Dichte und Kompaktheit im Südkern (zentrumsuntypisch)</li> <li>• hohe Lärmdurchlässigkeit durch Längsausrichtung der Gebäude im Südkern</li> <li>• Gewerbebebauung östlich des Einkaufszentrums</li> </ul>	<b>Threats</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mangelnde Attraktivität durch zu preisgünstige Gestaltung</li> <li>• Kostenaufwand für barrierefreien Ausbau (notwendig bei öffentlichen Einrichtungen und barrierefreien Wohnungsangeboten)</li> <li>• geringe Finanzkraft kultureller und sozialer Einrichtungen, Risiko wenig- bzw. unrentabler Bauvorhaben</li> <li>• Widerstand der Anlieger*innen / Eigentümer*innen / Politiker*innen gegenüber Veränderungen</li> <li>• Veränderungsmaßnahmen zu kostenintensiv</li> </ul>

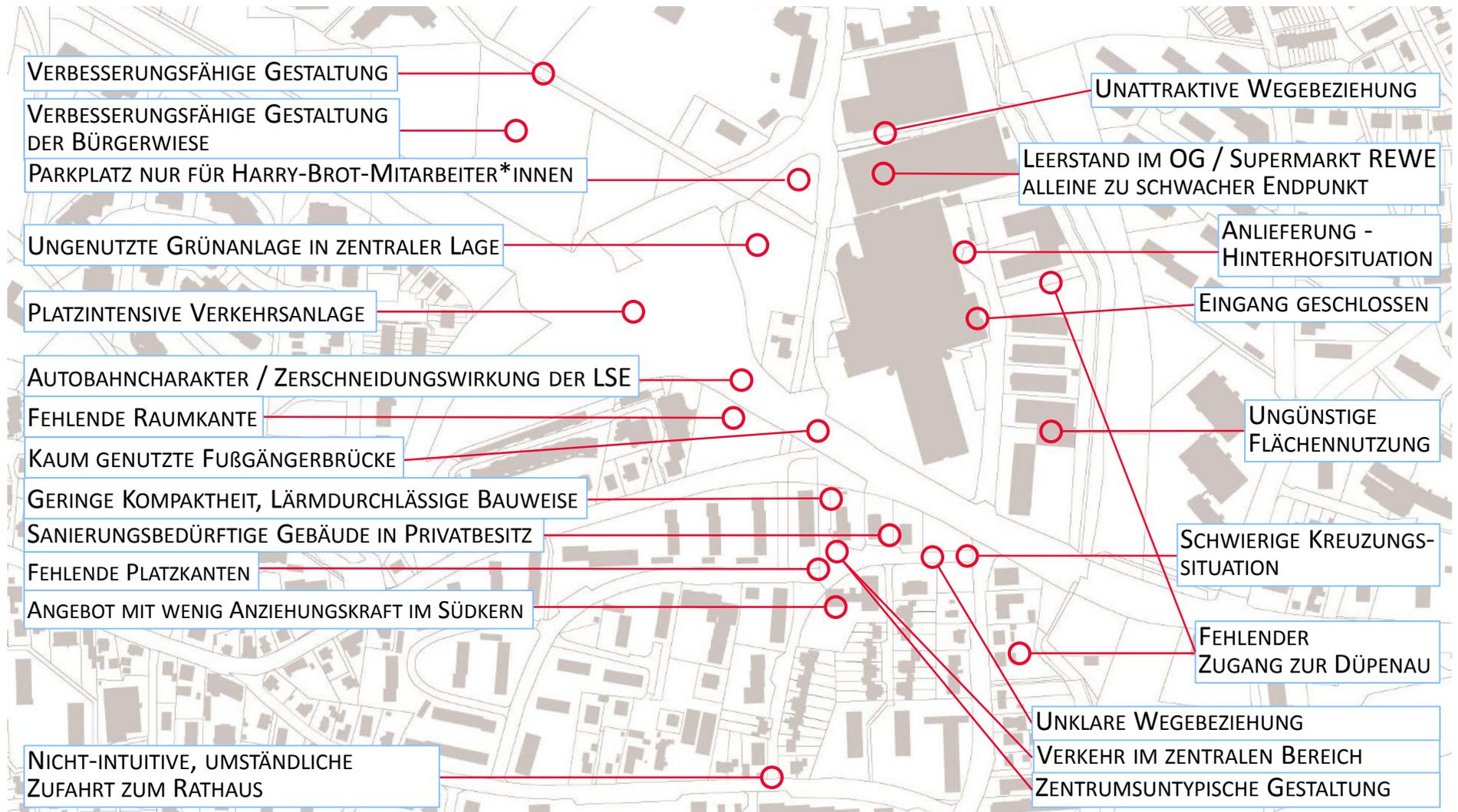
Öffentlicher städtischer Raum	<b>Strengths</b>	<b>Opportunities</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zentrumstypische Lampen auf dem Holstenplatz</li> <li>• neue Pflasterung auf dem Holstenplatz</li> <li>• Nähe zur Düpenau</li> <li>• relative Nähe zur Bürgerwiese</li> <li>• Morgen-, Mittag- und Abendsonne auf dem Holstenplatz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• der öffentliche Raum weist eine hohe Aufenthaltsqualität auf</li> <li>• Rathausmitarbeiter*innen, Anwohner*innen und Besucher*innen beleben den Südkern</li> <li>• ein beliebter Treffpunkt vieler unterschiedlicher Bürger*innen entsteht</li> <li>• Straßenkünstler*innen treten auf</li> <li>• Nähe zu Bürgerwiese und Düpenau nutzbar</li> <li>• Spaziergänge führen mit Vorliebe durch das Zentrum</li> <li>• Düpenau wird zum identitätsstiftenden Element des Zentrums</li> </ul>
	<b>Weaknesses</b>	<b>Threats</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Straße führt über den Holstenplatz</li> <li>• ungenügende Gestaltung des Holstenplatzes (u. a. kühle Blautöne), wenig Aufenthaltsqualität, unattraktive und trennende Vegetation am Holstenplatz, ein wenig ungepflegte Beete</li> <li>• keine einheitliche Gestaltung in der Ortsmitte</li> <li>• fehlende attraktive „Kulisse“ für Markt, Open-Air-Veranstaltungen, Standesamt in zentraler Lage (Südkern und Parkplatz des EKDs eher ungeeignet)</li> <li>• Platzmangel für Märkte und Großveranstaltungen im öffentlichen Raum</li> <li>• mangelnde Belebung des öffentlichen Raums im Südkern, wenige belebende Einrichtungen</li> <li>• geringe Attraktivität der Bürgerwiese, schlechte und unattraktive Anbindung</li> <li>• keine direkte Verbindung zum Düpenaugrünzug, Düpenau als identitätsstiftendes Element unterentwickelt</li> <li>• stark zerschneidende Wirkung der LSE, hohe Geschwindigkeiten, Lärm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächen an der Düpenau werden durch private Eigentümer*innen nicht zur Nutzung freigegeben</li> <li>• erhöhte Verkehrsbelastung auf der LSE durch A7-Ausbau und Pinneberger Westumgehung behindert Verknüpfung und stärkt die Zerschneidungswirkung</li> <li>• neu gestalteter öffentlicher Raum wird nicht angenommen</li> <li>• Veränderungsmaßnahmen zu kostenintensiv</li> </ul>

<b>Erreichbarkeit</b> <i>Äußere Erreichbarkeit</i>	<b>Strengths</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gute Pkw-Anbindung, da Lage an zentraler Verbindungsachse (LSE)</li> <li>• mittelmäßige ÖPNV-Anbindung an Zentren angrenzender Gemeinden (fehlende Schienenanbindung, zum Teil geringe Bustaktung, lange Fahrzeiten) mindert Kaufkraftabfluss</li> <li>• Verkehrsstaus (insbesondere in Hamburg) mindern Kaufkraftabfluss</li> <li>• viele Parkplätze im Parkhaus des EKDZs</li> <li>• barrierefreie ebenerdige Parkplätze unter freiem Himmel</li> <li>• von der LSE einzusehende Parkplätze, hierdurch hohe Anziehungskraft</li> <li>• derzeit ausreichende Parkplätze im Südkern</li> <li>• Neubau des Rad- und Fußweges an der Nordseite der LSE</li> </ul>	<b>Opportunities</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• höhere Besucherzahl durch verbesserte Erreichbarkeit</li> <li>• Mehrfachnutzung von Parkflächen durch Einrichtungen mit Publikum zu unterschiedlichen Tageszeiten</li> </ul>
	<b>Weaknesses</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ZOB am Schenefelder Platz außerhalb des Zentrums</li> <li>• Busse erreichen das Zentrum z. T. nicht, Umstieg am Schenefelder Platz notwendig</li> <li>• geringe Taktung vieler Busse</li> <li>• fehlende Schienenanbindung</li> <li>• Kreuzung Osterbrooksweg / Timmermannsweg ungünstig gelegen</li> <li>• schwierige MIV-Erschließung der Gebäude an der LSE, da Linksabbiegen nicht möglich</li> <li>• ungestaltete Sandparkplätze im Südkern</li> <li>• umständliche Anfahrt der Parkplätze auf dem großen Parkplatz des EKDZs von der LSE aus</li> <li>• Verkehrsführung auf dem großen Außenparkplatz des EKDZs unbefriedigend</li> <li>• Düpenau mit Grünzug als Barriere / Trennung (fehlende Brücken und Wege)</li> </ul>	<b>Threats</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• erhöhte Verkehrsbelastung auf der LSE durch A7-Ausbau und Pinneberger Westumgehung</li> <li>• steigender MIV-Anteil durch Besucher*innen von außerhalb</li> <li>• veränderte Lärmbelastung durch Änderung der Verkehrsführung</li> <li>• Veränderungsmaßnahmen zu kostenintensiv</li> </ul>

<i>Innere Erreichbarkeit</i>	<b>Strengths</b>	<b>Opportunities</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Blick von der Fußgängerbrücke über die LSE, auf das Rathaus und das EKDZ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sichere und häufige Überquerungsmöglichkeit der LSE</li> <li>• bessere Orientierung für Besucher*innen</li> <li>• Führung der Besucher*innen zu den Einrichtungen mit Publikumsbedarf</li> </ul>
	<b>Weaknesses</b>	<b>Threats</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ebenerdige Überquerung der LSE durch Fußgängerbrücke nur auf Umwegen zu erreichen</li> <li>• nicht zeitgemäße Fußgängerbrücke über die LSE, im Winter außerdem gesperrt und auch ansonsten kaum genutzt</li> <li>• umständliche Verbindung vom nördlichen Ende der Fußgängerbrücke zum EKDZ</li> <li>• Wegführung entspricht nicht den Wegezielen, z. B. Wegebeziehungen zwischen westlicher Überquerung der LSE zum EKDZ</li> <li>• zu lange Wartezeiten an der LSA über die LSE, zu kurze Grünphase für Fußgänger*innen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Besucher*innen nutzen nur altbekannte Wege</li> <li>• keine Verbesserung hinsichtlich der Überquerungsmöglichkeiten der LSE aufgrund von Widerständen der Landesbehörden</li> <li>• Veränderungsmaßnahmen zu kostenintensiv</li> <li>• Veränderungsmaßnahmen schränken die Leistungsfähigkeit der LSE zu sehr ein, Erlaubnis wird nicht erteilt</li> </ul>

<i>Zugänglichkeit, Lesbarkeit</i>	<b>Strengths</b>	<b>Opportunities</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreier Zugang am Rathaus</li> <li>• kostenfreie Sitzmöglichkeiten im EKDZ</li> <li>• Name des EKDZ „Stadtzentrum Schenefeld“ macht dessen Bedeutung in Schenefeld deutlich und leitet hier hin</li> <li>• EKDZ als solches baulich gut zu erkennen</li> <li>• herausragende Höhe des Rathauses deutet Zentrum an</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• barrierefreie Erreichbarkeit aller Angebote</li> <li>• leichte Orientierung für Bürger*innen und Ortsfremde</li> <li>• Ortsmitte wird von einer Gegend / einem Bereich zu einem klar definierten Ort</li> </ul>
	<b>Weaknesses</b>	<b>Threats</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nicht-barrierefreie Fußgängerbrücke, unebenes Pflaster vor dem EKDZ</li> <li>• EKDZ in Privatbesitz (daher potenzieller Ausschluss von Personen)</li> <li>• mangelnde Lesbarkeit der Wegeverbindung vom EKDZ zum Rathaus / -platz auf der Ostseite</li> <li>• keine Rathausstraße bzw. kein Rathausplatz vorhanden, die die Zentrumssuche erleichtern könnten</li> <li>• die Bushaltestelle Schenefeld (Mitte) im historischen Dorfkern und nicht am Rathaus und EKDZ</li> <li>• Verwirrung stiftender Name des EKDZs: „Stadtzentrum Schenefeld“</li> <li>• „Industriestraße“ deutet weiterhin auf Industriegebiet hin</li> <li>• solitäre Einrichtungen, unterschiedliche Gestaltung, Ortsmitte nicht als Einheit wahrnehmbar, Holstenplatz kaum als Platz erkennbar (fehlende Begrenzungen)</li> <li>• Eintritt in die Ortsmitte ohne Vorankündigung</li> <li>• umständliche, städtebaulich nicht lesbare Anfahrt zum Rathaus, unauffällige Beschilderung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veränderungsmaßnahmen zu kostenintensiv</li> <li>• Erhaltungswünsche der Bürger*innen verhindern Veränderungen</li> <li>• Eigentümer*innen des EKDZs stimmen Veränderungen nicht zu</li> </ul>

Nachfolgend eine Verortung einiger Mängel und Probleme:



**Abb. 108: Mängel und Schwierigkeiten** (M 1:5000) (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

## 6 Vorschläge zur Erreichung des Entwicklungsziels<sup>23</sup>

### 6.1 Leitbild

Für das neue Stadtzentrum sollte ein Leitbild entwickelt werden, das die Entstehung eines klaren Profils und einer eigenen Identität unterstützt. Das Leitbild sollte sich von dem Leitbild der anderen Ortskerne unterscheiden, um eine zusätzliche Qualität beizutragen, und die weitere Planung zu lenken:

- Die Ein- und Auspendlerzahlen sind in Schenefeld sehr hoch (s. Kapitel 2.1), was mit einer großen Verkehrsbelastung einhergeht. Daraus lässt sich schließen, dass die Arbeitsorte und die gewünschten Wohnstandorte nicht übereinstimmen. Schenefeld bietet im Vergleich zum dicht besiedelten inneren Bereich Hamburgs Ruhe, Ordnung, (gefühlte) Sicherheit, gegenseitige Bekanntheit, Naturnähe und mehr Fläche pro Kopf. Hamburgs Stärken liegen, bezogen auf dessen dichten inneren Bereich, in größerer Anonymität, Lebendigkeit, Kulturnähe und Mobilität. Großstadtliebhaber arbeiten aber anscheinend in Schenefeld und Natur- / Ruhe- / Ordnungsliebhaber in Hamburg. Andere Pendler\*innen möchten vermutlich ebenso von der Ruhe und Naturnähe wie auch von der Urbanität profitieren<sup>24</sup>. Derartige hohe Ansprüche sind in der Gesellschaft zunehmend festzustellen (vgl. MENZL 2014, 49 ff.). Der Wunsch zu pendeln, könnte durch ein stärkeres Nebeneinander der unterschiedlichen Qualitäten abgemildert werden.
- Im ehemaligen Dorfkern Schenefelds wäre es möglich, verstärkt das Historisch-Dörfliche herauszuarbeiten, während im Siedlungskern der Charakter der *Arbeitersiedlung* zum Vorbild der zukünftigen Gestaltung genommen werden kann. Der Siedlungskern kann sich dabei weiterhin durch eine besondere MIV-Erreichbarkeit auszeichnen. Der Nahversorgungsstandort Schenefelder Platz ist auf kurze Stopps auf der Durchfahrt auszurichten. Das Schul-, Sport- und Freizeitzentrum sollte die schulische und sportliche Freizeit abdecken, wohingegen sonstige Freizeitsegmente an einem anderen Ort bedient werden. In der Ortsmitte besteht dann im Gegensatz zu den anderen Ortskernen und Nutzungskonzentrationen die Möglichkeit, urbane Qualitäten zu entwickeln – in einem sehr kommerziellen Bereich und einem mit Fokus auf kulturelle, soziale und gemeinnützige Angebote. Es ist eine hohe Aufenthaltsqualität und eine gute allgemeine Erreichbarkeit anzustreben. Aufgrund der Lage bietet sich in der Ortsmitte außerdem die Einbindung der Bürgerwiese und des Düpenaугrűnzugs an (s. auch im Folgenden den Leitbildvorschlag in Tab. 15).
- Das EKDZ sollte seine Qualitäten in Bezug auf Sicherheit, Sauberkeit und Aufenthaltsqualität wahren sowie seine Angebotsdichte im Bereich des publikumsintensiven Einzelhandels und publikumsintensiver Dienstleitungen sichern und erweitern. In der Umgebung des EKDZs ist die hier bislang kaum vorhandene Wohnnutzung zu stärken, um urbanes Wohnen zu ermöglichen.
- Im Südkern sind Eigenschaften zu schaffen, die das EKDZ für ein Stadtzentrum nicht oder nicht hinreichend leisten kann, wie Individualität, Spontanität, Natürlichkeit, Naturnähe.

<sup>23</sup> Als Entwicklungsziel war in Kapitel 5.1 ein wenig übergeordnetes Stadtzentrum in der Ortsmitte festgelegt worden. Die Vorschläge beziehen sich auf die in Kapitel 5.2 zur weiteren Prüfung ausgewählte Option eines selbstständigen gemeinnützigen Gegenpols zum EKDZ, entwickelt im Südkern.

<sup>24</sup> Eine Untersuchung der Interessen der Pendler\*innen könnte diese These verifizieren bzw. falsifizieren und ist deshalb anzuraten. Gleichzeitig sollte auch das Image Schenefelds erfasst werden.

Im Südkern sind überdies Zentrumsfunktionen und -elemente anzubieten, die es im EKDZ nicht gibt, wie Freiräume und Kulissen für Feste und Veranstaltungen im Freien, Spielmöglichkeiten, soziale und gemeinnützige kulturelle Einrichtungen, Verwaltung und Wohnen.

- Aufgrund des geringen Bedarfs und einschränkender Vorgaben der Raumordnung sind keine zusätzlichen Einzelhandelsflächen in Schenefeld zu schaffen. Es kann aber eine Umverteilung der Flächen im Stadtgebiet geben. Charakter und Funktionsfähigkeit des Südkerns müssen sich deshalb zu einem großen Teil auf andere Angebote stützen, z. B. öffentliche, kulturelle, gemeinnützige Angebote, Wohnnutzung, gastronomische Angebote und den Wochenmarkt.
- Die Erreichbarkeit der Ortsmitte ist insbesondere in Bezug auf ÖPNV und Rad- und Fußverkehr auszubauen.

**Tab. 15: Leitbilder der Ortskerne**

(Eigene Darstellung)

**Stadtzentrum**

*Nordkern*

- Charakter / Merkmale
  - Kommerzielles Shopping- und Dienstleistungszentrum mit Wohlfühlatmosphäre
  - Sicherheit, Sauberkeit, (wetterunabhängige) Zuverlässigkeit
  - *Kurzurlaub*
  - „Marktplatz“ als Treffpunkt
  - attraktives Angebot durch nationale / internationale Ketten und Lokalen
  - überlokale Bedeutung
  - vielseitiges kommerzielles Angebot
  - Gesundheitsberatung
  - ein wenig lokale Kultur durch Veranstaltungen auf dem Marktplatz
- Zentrumsfunktionen
  - Einzelhandel (nahezu vollständige Abdeckung aller zentrenrelevanten Sortimente, aber vor allem mittelfristiger Bedarf – Textilien, Lederwaren, Persönlicher Bedarf, Lebensmittel)
  - Service-, Gesundheits-, und privatwirtschaftliche kulturelle Dienstleistungen (Fitness)
  - Gastronomie
  - Unterhaltung (Casino etc.)
  - Ausstellungen, Veranstaltungen

*Südkern*

- Charakter / Merkmale
  - Bürgernaher, aber auch repräsentativer Zentrums-treffpunkt unter freiem Himmel
  - öffentlicher Raum
  - Spiel- und Begegnungsmöglichkeiten
  - *Kulisse* für Hochzeiten, Märkte und Veranstaltungen
  - Platz für größere Veranstaltungen und Märkte
  - Aufenthalts-, Ess- und Trinkgelegenheiten (Außergastronomie)
  - öffentliche und gemeinnützige Angebote
  - Mitgestaltungs- und Beteiligungsmöglichkeiten
  - Bildung und Beratung
  - erfahrbare Stadtgeschichte
- Zentrumsfunktionen
  - Wochenmarkt
  - Büro und Verwaltung
  - Bücherei
  - Archiv, Artothek, Museum
  - VHS
  - Veranstaltungssaal mit Bühne (FORUM)
  - Gastronomie
  - Post / Postbank / DHL
  - bestimmter ergänzender Einzelhandel
  - bestimmte ergänzende Dienstleistungsangebote
  - Wohnen
  - Ausstellungen / Veranstaltungen, Märkte

*Beide*

- Charakter / Merkmale
  - Vielseitiges Zentrum für die ganze Gemeinde mit Naturnähe
  - Angebot von Einrichtungen, die es in Schenefeld nur einmal gibt
  - Angebotsvielfalt
  - Beteiligung
  - Beratung, Hilfestellungen
  - lokale Kultur
  - Kontakte, Austausch, Begegnung
  - Anbindung an Bürgerwiese und Düpenau (Naturnähe)
  - mehrgeschossige Bebauung
  - gute ÖPNV-Anbindung
  - hohe Aufenthaltsqualität
- Nutzung
  - Freizeitnutzung
  - zur Mittagspause
  - zur Abendgestaltung
  - Versorgung mit kurz- und mittelfristigen Gütern
- Zielgruppe
  - Bewohner\*innen aller Stadtteile (Senior\*innen, Familien, Singles, Angestellte, Selbstständige, Kinder, Jugendliche, Menschen mit Behinderung und / oder unterschiedlicher Herkunft)
  - Einpendler\*innen
  - Tourist\*innen / Gäste

<p><b>Stadtteilzentrum Siedlung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Charakter / Merkmale</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arbeiter*innen- / Angestelltensiedlung</li> <li>- Nachbarschaftsangebote (gegenseitige Hilfen, gemeinschaftlicher Gemüseanbau etc.)</li> <li>- Kita, Spielplatz, Basketballkorb</li> <li>- kleiner Feierabendtreffpunkt (z. B. eine Fußballkneipe)</li> <li>- MIV-Affinität</li> </ul> </li> <li>• <u>Zentrumsfunktionen</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einzelhandel (kurzfristiger Bedarf)</li> <li>- Diskothek, Tanzschule</li> <li>- Gastronomie</li> <li>- Service-Dienstleistungen</li> </ul> </li> <li>• <u>Nutzung</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nahversorgung</li> <li>- ein wenig Freizeitnutzung</li> </ul> </li> <li>• <u>Zielgruppe</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anwohner*innen des Stadtteils</li> <li>- Bewohner*innen von Hamburg-Lurup</li> <li>- ggf. Pendler*innen</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Stadtteilzentrum Dorf</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Charakter / Merkmale</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dorfidylle</li> <li>- geringe Gebäudehöhe</li> <li>- historische Bausubstanz und Bauweise</li> <li>- einzelne Marktstände</li> <li>- ggf. Outdoor-Fitnessgeräte</li> <li>- geringer MIV-Anteil</li> <li>- evtl. kleiner Dorfplatz</li> </ul> </li> <li>• <u>Zentrumsfunktionen</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesundheitsdienstleistungen</li> <li>- Einzelhandel (kurzfristiger Bedarf)</li> <li>- Gastronomie</li> <li>- Wohnen</li> </ul> </li> <li>• <u>Nutzung</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nahversorgung</li> <li>- ein wenig Freizeitnutzung</li> </ul> </li> <li>• <u>Zielgruppe</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anwohner*innen des Stadtteils</li> <li>- Bewohner*innen anderer Stadtteile</li> <li>- Tourist*innen / Gäste</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Schenefelder Platz</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Charakter / Merkmale</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nahversorgungsstandort</li> </ul> </li> <li>• <u>Zentrumsfunktionen</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einzelhandel (kurzfristiger Bedarf)</li> <li>- Gastronomie</li> </ul> </li> <li>• <u>Nutzung</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nahversorgung</li> <li>- Besorgung auf der Durchfahrt</li> </ul> </li> <li>• <u>Zielgruppe</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anwohner*innen</li> <li>- Pendler*innen</li> <li>- Bewohner*innen von Hamburg-Lurup</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Schul-, Sport- und Freizeitzentrum</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Charakter / Merkmale</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktives Sportzentrum</li> </ul> </li> <li>• <u>Zentrumsfunktionen</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vielseitige Sportmöglichkeiten</li> <li>- ein wenig Gastronomie (z. B. Cafeteria)</li> <li>- ein wenig Beherbergung (einfach, für Gäste des Zentrums)</li> </ul> </li> <li>• <u>Nutzung</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wettkampfsport</li> <li>- Freizeitsport (Skaten, Bolzen etc.)</li> <li>- Sporttraining und -pädagogik</li> </ul> </li> <li>• <u>Zielgruppe</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jugendliche und Kinder der ganzen Stadt</li> <li>- Gast Schüler*innen / Gast sportler*innen</li> </ul> </li> </ul>

## 6.2 Zentrumsfunktionen

### 6.2.1 Zentrumsfunktionen und ihre Verteilung

Zusammenstellung und Positionierung der Zentrumsfunktionen im Stadtzentrum sind ausführlich zu planen, um die notwendige Akzeptanz zu erreichen und Anziehungskraft zu entwickeln.

- Die Nutzungen im Südkern müssen diesen beleben, um der Zielsetzung eines integrativen öffentlichen Raumes gerecht zu werden und die öffentlichen und kulturellen Nutzungen zu stärken. Die Belebung muss allerdings ohne ein größeres Angebot an Einzelhandel und publikumsintensiven privatwirtschaftlichen Dienstleistungen erfolgen. Die Nutzungen sollten in ihrer Gesamtheit daher eine breite Masse ansprechen und eine längere Verweildauer der Besucher\*innen durch eine hohe Aufenthaltsqualität sichern. Gastronomische Nutzungen können die kulturellen, sozialen und öffentlichen Einrichtungen unterstützen. Außerdem wäre es wünschenswert, wenn es neben der Gastronomie, ein paar regelmäßig aufgesuchte Anlaufstellen geben würde – auch um die gastronomische Nutzung zu sichern. Da aber nicht die gleiche Belebung wie im Stadtzentrum zu erwarten ist, sollten diese ebenfalls mit weniger Laufkundschaft auskommen (z. B. Post, Bank, Bäckerei, Wochenmarkt).
- Es ist anzustreben, im Südkern einerseits Genuss- und Freizeitqualitäten zu schaffen (z. B. Kultur, Gastronomie, Spielmöglichkeiten, Treffpunkt), andererseits aber auch „vernünftige“ Erledigungen zu ermöglichen, die die Anwesenheit im Südkern mit dem „guten Gewissen“ vereinbaren lassen. Vernunftgeleitete Erledigungen lassen sich zum Beispiel durch Angebote, die ein Geldsparen ermöglichen, wie Bücherei, Sozialkaufhaus und Tauschbörsen, Bildungs- (z. B. Mitmach- oder Probierangebote) oder Versorgungsangebote (z. B. Ernährung, Apotheke) tätigen.
- Ratsam ist auch, sich ergänzende Angebote im Südkern zu platzieren (z. B. Copyshop, Post, Schreibwarengeschäft und Fotograf\*in zu Arbeitsvermittlung und Bürgerbüro; Sanitätsfachgeschäft und Pflegedienst in der Nähe von Seniorenwohnungen), um Kopplungsmöglichkeiten zu schaffen und ein Profil auszubilden.
- Es wird vorgeschlagen, den großflächigen Einzelhandel im Nordkern unterzubringen, da dies der kommerzielle Bereich des Zentrums ist, sich die dortigen Angebote ergänzen können und hier ausreichend Flächen für Parkplätze zur Verfügung stehen. Einrichtungen des großflächigen Einzelhandels und hier des kurzfristigen Bedarfs im Südkern würden dem EKDZ wichtige Kund\*innen entziehen.
- Im Hauptzentrumsgebiet (mit Ausnahme des EKDZs) (s. auch 6.6.1) sind die Funktionen folgendermaßen zu verteilen: In den Erdgeschossen sind diejenigen Einrichtungen unterzubringen, die am meisten zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen und eine hohe Kundenorientierung aufweisen. Das 1. OG ist vor allem durch Büروفunktionen zu nutzen. Diese sind lärmunempfindlicher als Wohnnutzungen und deshalb weiter unten im Gebäude unterzubringen. Sie haben aber seltener Kund\*innenbesuch als die im Erdgeschoss befindlichen Nutzungen und sind deshalb über diesen zu platzieren. Die Stockwerke darüber sind für Wohn- oder Büronutzungen vorzusehen. Allerdings sollte ein bestimmter Prozentsatz, mindestens 40 %, der Fläche in den Obergeschossen ab dem 2. OG der Wohnnutzung dienen, um für die abendliche und nächtliche Belebung zu sorgen.

- In der näheren Umgebung des Hauptzentrumsgebiets sind überwiegend Büro- und Wohnnutzungen vorzusehen, die die Nähe zur belebten Zone nutzen.
- Diejenigen Einrichtungen, die eine hohe Anziehungskraft entwickeln, sind an den Eckpunkten der geplanten Wegeverbindung zu platzieren. Die Bereiche zwischen diesen Einrichtungen werden so ebenfalls belebt. An den Eckpunkten können auch mehrere Einrichtungen zusammengefasst werden, wenn sie einzeln nicht, aber dafür gemeinsam eine hohe Anziehungskraft haben.

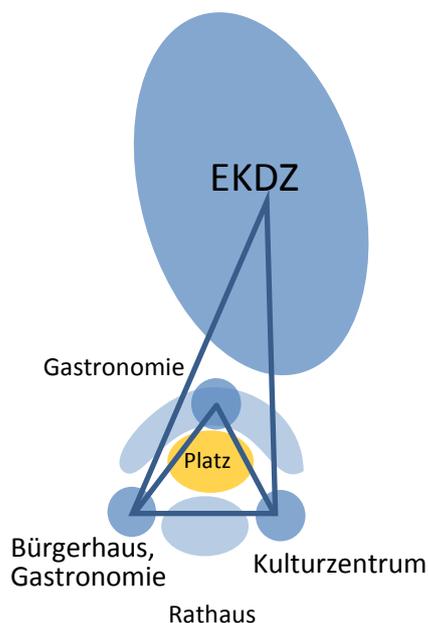
Es ist aber auch empfehlenswert Institutionen eines Trägers / einer Trägerin zusammenzufassen (z. B. öffentliche Einrichtungen), um Kosten und Aufwand während der Planung, Bauphase und späteren Pflege und Instandhaltung zu minimieren. Gegebenenfalls können sich die zusammengefassten Einrichtungen durch ihre Nähe zudem besser gegenseitig unterstützen (z. B. Bürgerbüro, Standesamt und Ämter aus dem Rathaus). Zwischen den gegensätzlichen Ansprüchen, Verteilung und Zusammenfassung der Einrichtungen, ist ein Kompromiss zu finden, wenn die Institutionen eines Trägers / einer Trägerin mehrere Eckpunkte bilden müssen (im Südkern ggf. die öffentlichen Einrichtungen).

- Aus der Perspektive einer Südkern-Gestaltung, ist im Stadtzentrum ein großes *Dreieck* der Einrichtungen mit Anziehungskraft vorstellbar (s. auch im Folgenden Abb. 109). Die Linien des Dreiecks sind als Wegebeziehungen zu verstehen. An der nördlichen Spitze befindet sich das EKDZ mit großer Anziehungskraft. Im Südkern können ein Kulturzentrum mit der Stadtbücherei, Gastronomie und weiteren Einrichtungen sowie das Bürgerhaus (Bürgerbüro, Gastronomie und ergänzende Einrichtungen) die Eckpunkte des Dreiecks bilden. Sie müssen so viel Anziehungskraft entwickeln, dass die Besucher\*innen den Weg zu beiden unternehmen. Zudem gibt es ein ergänzendes Angebot, das die beiden unterstützt und den Weg erleichtert. Beispielsweise liegen das Rathaus und gastronomische oder andere Angebote auf diesem Dreiecks-Weg, die ebenfalls eine Anziehungskraft entfalten und eine Leitfunktion haben. Der Stadtplatz bietet außerdem einen weiteren, eigenen Reiz. Ein weiteres kleines Wegedreieck kann im Südkern ausgebildet werden. Im Norden des Platzes ist zur Südseite hin gastronomische Nutzung zu verwirklichen. So erfolgt auch eine Belebung des Platzes. Die günstige Lage auf der Südseite wird zu dieser Entwicklung voraussichtlich ohne größeres Zutun führen. Den beiden südlichen Eckpunkten ist deshalb mehr Beachtung zu schenken.

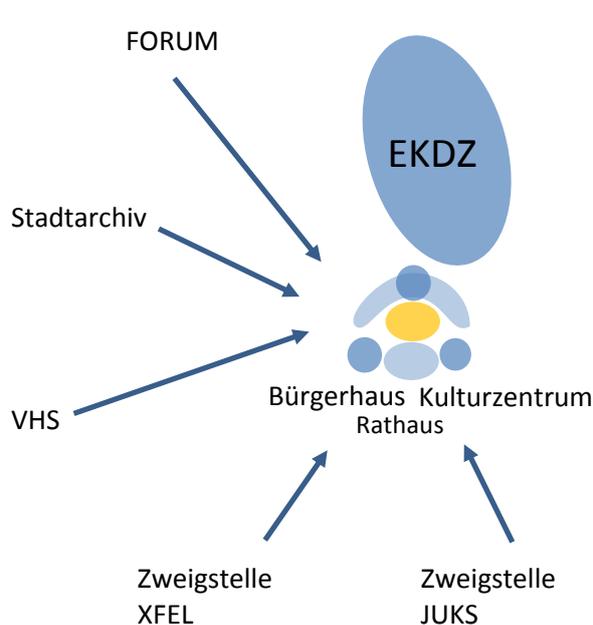
Um den Platz auszubilden und die Einrichtungen von der LSE abzuschirmen, ist eine ergänzende Bebauung auf der Nordseite des Südkerns vorgesehen.

- Brachflächen und untergenutzte Flächen im Zentrumsgebiet sind aufzuwerten. Die Gewerbebetriebe an der Industriestraße nehmen beispielsweise Flächen ein, die an dieser Stelle durch Nutzungen belegt werden könnten, die deutlich mehr von der Lage an der Düpenau und am Zentrum profitieren. Gleichzeitig ginge mit einem Abriss der Gewerbebetriebe an dieser Stelle und mit einer zentrumsadäquateren Nutzung eine Aufwertung des Zentrums einher. Den Gewerbebetrieben sollten alternative Flächen im Gewerbegebiet angeboten werden, Entschädigungen sind im möglichen Fall einer Enteignung (Sanierungssatzung) entsprechend des Baugesetzbuchs zu leisten (s. § 90, 91 BauGB). Die Sandparkplätze der Stadt, am östlichen Übergang zwischen Nord- und Südkern nehmen ebenfalls Flächen ein, die in dieser Lage und mit der Zielsetzung einer Zentrumsentwicklung über die LSE hinweg besser genutzt werden könnten. Ihre Umgestaltung ist besonders

wichtig, da sie an den Hauptwegeachsen zwischen Nord- und Südkern liegen. Untergenutzt sind zudem die Grundstücke von Stadtbücherei, Sozialstation und Bürgerbüro.



**Abb. 109: Wichtige Anziehungspunkte**  
(Eigene Darstellung)



**Abb. 110: Funktionsverlagerung**  
(Eigene Darstellung)

### Einzelhandel

- Die Neuansiedelung zentrenrelevanter Sortimente des Einzelhandels im mittel- und langfristigen Bedarfsbereich sollte in Schenefeld in erster Linie im Stadtzentrum erfolgen, hier zunächst im EKDZ, dann gegebenenfalls im Südkern. Erst wenn dort aus Platzmangel oder anderen Gründen keine Möglichkeit besteht, sollten die anderen Ortskerne in Betracht gezogen werden. Gleiches gilt für zentrumsrelevante Dienstleistungsangebote.
- Das Sortiment im EKDZ ist relativ vollständig. Eine Ergänzung des Sortiments sollte in der Branche Lebensmittel und eventuell in der Technikbranche erfolgen. Ein Lebensmittel-Discounter könnte den REWE-Markt im EKDZ sinnvoll ergänzen (Vollsortimenter und Discounter). Er sollte in der Nähe des REWE-Marktes platziert werden. Eine Verlagerung des Penny-Marktes an der LSE erscheint sinnvoll. Der Lidl bliebe für den Nahversorgungsstandort Schenefelder Platz erhalten. Außerdem sollte einer der beiden Fischfachhändler\*innen aus dem Siedlungskern entweder in den Dorfkern oder das EKDZ ziehen, um Wege zu verkürzen. Das Technikangebot des MEDIMAX im EKDZ ist sehr klein. Es besteht jedoch, wie in der Bestandsaufnahme festgestellt wurde, in der Technikbranche Konkurrenz durch Mediamarkt in Halstenbek und Saturn im Elbe-Einkaufszentrum. Zudem werden die Verkaufsflächen in Elektronikfachmärkten zunehmend in Ausstellungsflächen umgewandelt. Die Märkte halten infolge des Internet-Handels immer weniger Waren zum direkten Verkauf vor. Damit reduziert sich der Flächenbedarf für diese Branche im Zentrum stark. Deshalb ist in erster Linie ein Umzug des Betriebes EP:Gessner (ElectronicPartner) in der Lornsenstraße 94 ins Zentrum anzustreben.

- Für das erste OG des Anbaus am nördlichen Ende des EKDZs ist ein Kunden-Magnet zu finden. Hier könnte weiterer Einzelhandel platziert werden (z. B. Umsiedelung des Bastelgeschäfts in der Siedlung).
- Auf der Westseite des EKDZs könnte zum Beispiel ein Fachmarkt mit hohem Publikumsbedarf entstehen. Allerdings sind hier die Einschränkungen der Raumordnung zu berücksichtigen. Der Fachmarkt darf lediglich den Nah- bzw. Verflechtungsbereich versorgen. Einen Pflanzenfachmarkt gibt es in Schenefeld schon, und Elektronik- und Möbelfachmärkte befinden sich in Halstenbek. Weitere zentrenrelevante Kernsortimente werden nicht möglich sein, da es bereits das EKDZ gibt.
- Im Südkern würden ein Copyshop sowie ein Fotogeschäft, in dem Pass- und Bewerbungsfotos erstellt werden, die vorhandenen Einrichtungen wie Bürgerbüro und Arbeitsvermittlung ergänzen. Der Copyshop kann privat betrieben werden. Alternativ wären Druck-, Scan- und Kopiermöglichkeiten in der Stadtbücherei denkbar.
- Dem Verein Glücksgriff können im Südkern alternative Mietflächen angeboten werden. Seine gemeinnützige Ausrichtung entspricht dem hier verfolgten Konzept. Eine Verlängerung der Öffnungszeiten wäre jedoch für größere Belegungseffekte wünschenswert.
- Der Wochenmarkt im Südkern sollte sich durch ein größeres Flächenangebot um diverse Stände erweitern. Gut wäre auch eine Ausweitung auf einen weiteren Markttag.

#### *Dienstleistung (hohes Tagespublikum, privatwirtschaftlich)*

- Im Südkern ist Gastronomie zu dessen Belegung unterzubringen. Dies bietet sich insbesondere in Gebäuden mit einer Süd-, West- oder Ostausrichtung an, da so Außengastronomie besser angenommen wird. Am Osterbrooksweg gelegen, kann die Gastronomie diejenigen auf dem Weg von oder in Richtung des Gewerbegebiets *abfangen*. Dort sollte die Gastronomie in der Nähe von Parkplätzen liegen. Es würde sich ein Frühstücks- und Mittagstischangebot anbieten (z. B. Bäckerei, Bistro). Am Holstenplatz können auch Angebote für einen längeren Aufenthalt geschaffen werden (z. B. Cafés, Restaurants, Kneipen, Bars).
- Da die Post eine häufig besuchte Einrichtung ist, sollte nach Möglichkeit wieder eine Poststelle im Südkern eingerichtet werden. Da es bereits Poststellen an der Hauptstraße und im EKDZ gibt, kann vielleicht eine Verbindung mit Postbank und DHL, die im Südkern ihre Paketboxen hat, geschaffen werden. Eine Postbank gibt es in Schenefeld bislang nicht und auch keine andere Bank der sogenannten Cash Group, zwischen denen das kostenlose Abheben von Bargeld möglich wäre (Mitglieder: Deutsche Bank, Commerzbank, HypoVereinsbank, Postbank).
- Am Ende des EKDZs könnte statt des Einzelhandels auch ein Restaurant mit hoher Anziehungskraft platziert werden (z. B. McDonald's, Marché Restaurant, Pizza Hut), das das vorhandene Angebot ergänzt, und nicht zu stark mit ihm im Wettbewerb steht (also z. B. kein Block House, da das Reo Steakhouse bereits vorhanden ist).

### *Dienstleistung (geringes Tagespublikum, privatwirtschaftlich)*

- Eine Zweigstelle des European XFEL (s. Abb. 110) könnte im Zentrumskern verwirklicht werden. Hier kann über den Röntgenlaser und die Forschung mit ihm sowie über eventuelle Führungen auf dem Forschungscampus informiert werden. Gegebenenfalls ist auch ein kleines Forschungslabor für die Allgemeinheit oder Schulklassen herstellbar, das durch Mitarbeiter\*innen des European XFEL aufgebaut und betrieben wird.
- Im EKDZ gibt es ein sehr kleines Fitnessstudio, Mrs. Sporty. Im 2. OG wäre aber auch ein größeres Fitnessstudio gut vorstellbar (z. B. bei Auszug der Büronutzung von Harry Brot). Eines der vielen Fitnessstudios in Schenefeld könnte hierher verlagert werden (z. B. ein Teil des Sportvereins aus dem Gewerbegebiet oder das Frauenfitnessstudio an der LSE, in der Nähe des Schenefelder Platzes). Nach dem Sport könnte im EKDZ oder im Südkern noch etwas mit Freunden oder der Trainingsgruppe in einer Bar getrunken werden.
- Die im Südkern ansässigen Ärzt\*innen und das Kosmetikstudio im Südkern könnten eventuell in das EKDZ ziehen. Ein Ausbau des Gesundheitsprofils im 2. OG wäre so möglich.

### *Dienstleistung (öffentlich, gemeinnützig)*

- Mittel- bis langfristig sollten die Volkshochschule und das FORUM in das Zentrum verlagert werden (s. auch im Folgenden Abb. 110).
- Die Volkshochschule kann im Zentrum von der zentralen Lage im Stadtgebiet profitieren und in einem Neubau die Nutzfläche erhalten, die sie benötigt.
- Der Veranstaltungssaal des FORUMS kann im Zentrum vielseitiger genutzt werden als am jetzigen Standort im Schulzentrum, zumal es hier bei Ausstellungen von den Passant\*innen profitieren kann und die Erreichbarkeit besser ist. Es können nicht nur Theatervorführungen, Konzerte, Filmvorführungen (über einen Beamer) und Ausstellungen, sondern auch Tagungen, Chorproben etc. stattfinden. An das FORUM angeschlossen sollte es ein gastronomisches Angebot und ein Foyer geben. Diese gibt es am jetzigen Standort nicht. Sie bieten weitere Kopplungspotenziale.
- Im Erdgeschoss eines Gebäudes im Südkern könnte es Mietflächen geben, die an ausgewählte Startup-Unternehmen, lokale Künstler\*innen, Handwerker\*innen und Händler\*innen von Handwerksprodukten vermietet werden. In einem Schauraum wären Ausstellungen mit Verkauf, ein Zuschauen bei der Arbeit und gegebenenfalls ein Ausprobieren möglich.
- Um die Bürger\*innen mehr in Politik und Planung einzubeziehen, könnte sich das Rathaus durch eine Nutzungsänderung stärker nach außen öffnen. Im Sitzungstrakt kann das Archiv und eine Artothek untergebracht werden. Thematisch wäre zudem ein kleines Heimatmuseum denkbar. Mindestens ein Seminarraum ist allerdings zu erhalten, um für wechselnde Seminare und Veranstaltungen zur Verfügung zu stehen (z. B. Sitzungen von Arbeitsgemeinschaften, kleine Veranstaltungen des Museums, Planungsbeteiligungsveranstaltungen).

Der gläserne Eingangsbereich des Rathauses kann eine Mischung aus Auskunft und Rezeption sein und dahingehend gestaltet werden. Eine Person kann dort Fragen zur Stadt Schenefeld beantworten beziehungsweise zur richtigen Anlaufstelle verweisen, Ortsfremden gegebenenfalls den Weg zeigen, den Eingang zum Verwaltungsturm kontrollieren sowie in das neue Heimatmuseum bzw. das Archiv oder die Artothek leiten.

- Um auch die Jugendlichen im Südkern zu integrieren, könnten hier Spiel- und Sportangebote gemacht werden, wie Billard, Tischtennis, Kicker oder Kletterwand. Es wird vorgeschlagen eine Zweigstelle des JUKS im Südkern aufzubauen. In ihr können Jugendliche für die Angebote des JUKS begeistert werden und erste Kontakte dorthin aufbauen beziehungsweise Zugangsbarrieren abbauen. Das vollständige Jugendzentrum aus dem Gewerbegebiet Osterbrooksweg hierhin zu verlagern, wird aus Kostengründen und Fragen der Integrationsfähigkeit dieser Einrichtung im Zentrum, z. B. hinsichtlich Lautstärke, als weniger sinnvoll erachtet.
- Der Kunstkreis Schenefeld e. V. und die Ateliers aus dem EKDZ sollten in den Südkern ziehen. Dies könnte das Profil des Südkerns stärken von dem auch sie profitieren. Auch der Umzug des „Kunsthause Schenefeld“ (Kunstschule) aus der Siedlung in den Südkern wäre wünschenswert.
- Im Anschluss an den ZOB oder an einem mit dem ÖPNV gut erreichbaren Ort im Südkern kann es eine „Mobilitätsstation“ geben, die den Verkehr fördert, der nicht mit dem privaten Pkw sondern mit alternativen Verkehrsträgern unternommen wird. Hieraus kann sich zum Beispiel die Abschaffung des privaten (Zweit-)Wagens ergeben und der MIV reduziert werden. Außerdem besteht die Möglichkeit, mit dieser Mobilitätsstation die E-Mobilität zu unterstützen. Angeboten werden können eine E-Ladestation für Elektroautos und eine Fahrradwerkstatt, v. a. zur Selbsthilfe. Als Referenz für die Fahrradwerkstatt wäre zum Beispiel „KonRad“ vom AStA Lüneburg zu nennen. Des Weiteren können unterschiedliche Verleihsysteme (z. B. Fahrradverleih, auch von Transportfahrrädern; Carsharing, auch eines Lieferwagens), Fahrservices und Lieferdienste sowie eine Taxirufsäule mit Stellplatz hier gebündelt werden. Da die Fahrradreparatur zum Teil auch im Freien erfolgen kann, wird durch die Mobilitätsstation der öffentliche Raum belebt.

### *Wohnnutzung*

- Die Zielgruppe für die Wohnnutzung im Zentrum sollte sich überwiegend aus Menschen zusammensetzen, die tagsüber oft vor Ort sind und so das Zentrum beleben können.
- Die Zielgruppen sollten sich außerdem an der Nachfrage für das Wohnen im Zentrum ausrichten (s. o.) und deshalb ältere Menschen („junge Alte“ wie auch „alte Alte“) einbeziehen. Das bedeutet, dass barrierefreie Wohnungen sowie Wohn- und Betreuungsmöglichkeiten für Senior\*innen zu berücksichtigen sind. Möglichst alle Wohnungen sollten daher durch Aufzüge erschlossen werden. Die Herstellung barrierefreier Wohnungen entspräche auch dem diesbezüglichen Bedarf in Schenefeld, der infolge des demographischen Wandels entstehen wird und schon entstanden ist (vgl. HADLER 2015, 17). Da Senior\*innen Kontakte mit Kindern oftmals sehr schätzen, wäre zum Beispiel eine Kombination der Senio-

renwohnanlage mit einer Kindertagesstätte wünschenswert.

- Des Weiteren könnten sich derzeitige Einpendler\*innen für eine Wohnung in Schenefelds Zentrum interessieren. Diese wohnen bislang eventuell in der Großstadt Hamburg, weil sie eine große Nähe zu kulturellen und gastronomischen Einrichtungen wünschen. Wenn diese Einrichtungen im Stadtzentrum von Schenefeld vermehrt realisiert beziehungsweise zusammengefasst werden, könnten sie ein Zuzugsinteresse entwickeln.
- Bei dem Entwurf der Wohnungen ist darauf zu achten, die Schlaf- und Wohnräume von den starkbefahrenen Straßen, wie LSE, Kiebitzweg und Osterbrooksweg abgewandt unterzubringen, um den dortigen Lärm abzuschirmen. Ferner sollten Schallschutzfenster und gegebenenfalls sonstige passive Lärmschutzmaßnahmen in Richtung dieser Straßen und zum zentralen öffentlichen Raum des Südkerns hin installiert werden.
- Es wäre eine Kindertagesstätte in der Umgebung des Zentrums wünschenswert, auch wenn direkt im Zentrum nur wenige Kinder wohnen werden. Insbesondere südlich und westlich des Südkerns gibt es Wohngebiete, die für Familien mit Kindern gut geeignet sind. Bisläng gibt es hier keine Kindertagesstätte (s. o. mögliche Kombination mit Seniorenwohnprojekt).

## 6.2.2 Raumprogramm

Aus den in Kapitel 6.2.1 vorgestellten Empfehlungen wurde ein Raumprogramm erstellt:

<b>Tab. 16: Raumprogramm</b> (Eigene Darstellung)			
<b>Nutzung</b>	<b>Einrichtungen</b>	<b>Notwendige Größe</b>	<b>Wo?</b>
„Heimatmuseum“ Planung und Mitsprache, Stadtgeschichte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Archiv / Artothek / „Heimatmuseum“ / Ausstellung lokaler Kunst (EG, 1. OG, UG<sup>25</sup>)</li> <li>• Seminarraum (1. OG)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Archiv / Artothek: 150–250 m<sup>2</sup></li> </ul>	Sitzungstrakt des Rathauses <sup>26</sup>
„Heimatmuseum“ Empfang, Information und Wegweisung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rezeption / Foyer für Museum, Archiv, Artothek und Rathaus</li> </ul>		Eingangsbereich des Rathauses
„Kulturzentrum“ Kultur, Gesundheit, Soziales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtbücherei mit Internetcafé und Druck-, Scan- und Kopiermöglichkeiten (EG + 1. OG)</li> <li>• Begegnungsstätte (EG)</li> <li>• Zweigstelle JUKE (EG)</li> <li>• Gastronomie (EG)</li> <li>• Veranstaltungssaal bzw. FORUM und Foyer, angeschlossen an die Gastronomie (EG–1. OG, Lager: UG)</li> <li>• Glücksgriff e. V. (EG + ggf. 1. OG)</li> <li>• Sozialstation (1. OG)</li> <li>• Schulpsychologie (1. OG)</li> <li>• Sozialwohnungen (2. OG, Dachgeschoss)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtbücherei: 300–900 m<sup>2</sup></li> <li>• Begegnungsstätte: 100 m<sup>2</sup></li> <li>• Zweigstelle JUKE: ~ 80 m<sup>2</sup></li> <li>• Veranstaltungssaal: ~ 20 x 27 m<sup>2</sup></li> <li>• Foyer, Gastronomie, Garderobe Gäste und Toiletten: ~ 600 m<sup>2</sup></li> <li>• Fundus, Garderobe der Darsteller*innen: ~ 120 m<sup>2</sup></li> <li>• Glücksgriff e. V.: ~ 570 m<sup>2</sup></li> <li>• Sozialstation: 160–230 m<sup>2</sup></li> <li>• Schulpsychologie: ~ 60 m<sup>2</sup></li> </ul>	Neubau im Südkern

<sup>25</sup> UG = Untergeschoss.

<sup>26</sup> Es wäre ein Aufzug zum 1. OG notwendig. Das Archiv des Rathauses befindet sich derzeit im Keller unter dem Sitzungstrakt. Es kann stattdessen im Keller des neuen Bürgerhauses oder in einem Untergeschoss des neuen Parkhauses auf dem Rathausparkplatz (zum Parkhausbau s. u.) untergebracht werden.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenhof (zum Schutz der Bewohner*innen vor allem tagsüber nutzbar durch die Begegnungsstätte, Büchereikund*innen und Jugendliche)</li> </ul>		
„Bürgerhaus“ Beratung, Bildung und Kultur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bürgerbüro, Standesamt (EG)</li> <li>• Schwarzes Brett, Veranstaltungsorganisation (Flohmärkte, Stadtfeste, Ausflüge, Führungen), Präsentation von Vereinen, Organisation der Kunst im öffentlichen Raum (s. Kapitel 6.4) (EG)</li> <li>• Wohngruppen für Menschen mit Behinderung (1., 2. OG, Dachgeschoss)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bürgerbüro, Standesamt: ~ 230 m<sup>2</sup></li> </ul>	Neubau im Südkern
Energiehaus (Abwandlung des Bürgervorschlags)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Mobilitätsstation“ (EG)</li> <li>• Energieberatung und -information, Informationsstand des European XFEL (EG)</li> <li>• Sozialwohnungen (1. OG)</li> <li>• öffentliche Unterbringung (2. OG)</li> </ul>		Neubau im Südkern
„Kunst- und Lernwerkstatt“ Mitmachen, Ausprobieren, Lernen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handwerk, Ateliers, Startup-Unternehmen, Kunstkreis Schenefeld e. V. (EG)</li> <li>• VHS (1. OG)</li> <li>• Wohnungen (2. OG, Dachgeschoss)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VHS: 260–470 m<sup>2</sup></li> </ul>	Neubau im Südkern
Geschäftshaus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzelhandel, publikumsorientierte Dienstleistungen (EG)</li> <li>• überwiegend privatwirtschaftliche Beratungs- und Vermittlungsangebote (Büronutzung) (1. OG, 2. OG, Dachgeschoss)</li> </ul>		Bestand
„Tanzbar“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tanz- und Konzertkneipe (Jamsessions, kleine Bandauftritte, Disco) (UG+EG)</li> <li>• Tanzschule (1. OG)</li> <li>• Büros (2. OG, Dachgeschoss)</li> </ul>		Neubau im Südkern
Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistungen	z. B. Postbank / Post / DHL, Bäckerei, Ateliers, Fotograf*in, Cafés, Bars, Bistros, Kunstschule		Neubau im Südkern

Senioren- und Kinderhaus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tagespflege-Einrichtung, Nachtpflege-Einrichtung, Pflegedienst, Kindertagesstätte (EG)</li> <li>• Seniorenwohngemeinschaften (1. OG)</li> <li>• altersgerechte Wohnungen (2. OG)</li> <li>• (gemeinschaftlich genutzter) Garten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tages- und Nachtpflege-Einrichtung und Pflegedienst: ~ 430 m<sup>2</sup></li> <li>• Kindertagesstätte: ~ 120 m<sup>2</sup></li> </ul>	Ehemaliges Postgebäude
Großer Stadtplatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wochenmarkt, Feste, Veranstaltungen (s. auch Kapitel 6.4)</li> </ul>		Erweiterter Holstenplatz
Kleiner Platz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erweiterung bei Veranstaltungen, Sitzplatz der Anwohner*innen etc.</li> </ul>		Südkern
Lebensmittel-Discounter		<ul style="list-style-type: none"> <li>• ~ 27 x 44 m</li> </ul>	Neubau beim EKDZ, nahe des REWE-Marktes
Fitnessstudio, Fischfachgeschäft, Ärzte etc.			EKDZ

## 6.3 Architektonische Gestaltung

### 6.3.1 Gebäude

#### *Höhe und Anordnung*

- Im Zentrumsgebiet, welches urbane Qualitäten entwickeln soll, erscheinen überwiegend dreigeschossige Gebäude mit Dach- oder Staffelgeschoss, also ähnlich dem Geschäftshaus am Holstenplatz, angemessen.
- Um die Eingänge zum Zentrum zu markieren und das Zentrum klar von den angrenzenden Stadtteilen abzusetzen, sind an diesen Stellen Akzente zu setzen. Hier können Baumtore oder auffällige Gebäude, auffällig zum Beispiel in Hinblick auf ihre Höhe, den Eintritt in das Zentrum markieren.
- Gerade im Südkern sollte die Stellung der Gebäude dazu genutzt werden, Plätze zu definieren, Fußgänger\*innen zu leiten und den Lärmeinfluss zu verringern. Eine zentrumstypische höhere Gebäudedichte wird so automatisch erzeugt.

#### *Materialien und Gestaltung*

- Trotz eigener Charaktere von Nord- und Südkern sollte die Zusammengehörigkeit von beiden durch eine ähnliche Material- und Farbwahl aufgezeigt werden. So könnten Metall-Glas-Konstruktionen wie beim EKDZ (s. Abb. 111) im Südkern wieder auftauchen, ebenso roter Klinker und weiße Anstriche. In der weiteren Ausgestaltung kann es durchaus Unterschiede geben.
- Die Gebäudefassaden sollten im Südkern weder durch Dekorelemente überladen sein, noch durch zu große Einheitlichkeit langweilen. Blumenkästen, Beleuchtungselemente in den Fenstern oder eine Gliederung der Fassaden können diese beispielsweise interessant werden lassen.
- Da es wenige erhaltenswerte historische Gebäude im Südkern gibt, nur das Rathaus und gegebenenfalls das Geschäftshaus am Holstenplatz, kann sich die neue Bebauung an aktuellen Architekturtrends orientieren, zum Beispiel wie sie unter den Begriffen Stadthäuser beziehungsweise Townhouses zu finden sind (s. z. B. Abbn. 113–114). Die Flachdächer dieser Townhouses und ihre rechteckige Strukturierung würden mit der Gestaltung des Rathauses und des EKDZs harmonieren (s. Abbn. 111–112). Überdies sind Flachdächer gut zur Dachbegrünung geeignet. So kann ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.
- Das EKDZ sollte optisch verstärkt nach außen geöffnet werden, insbesondere in Richtung des großen Parkplatzes, um ein belebteres Erscheinungsbild zu erzielen. Zum Beispiel können beleuchtete Schaufenster installiert werden. Wenn dies mit den Lagerflächen der Geschäfte vereinbar ist, könnte teilweise auch ein Einblick in das Innere der Geschäfte gewährt werden, um Bewegung und Lebendigkeit zu zeigen.
- Die Anlieferzone des EKDZs sollte durch einen mit Pflanzen berankten Sichtschutz in Richtung Industriestraße optisch kaschiert werden. Ebenso kann das Parkhaus mit rankenden

Pflanzen optisch aufgewertet werden.

- Bezüglich der Werbeanlagen sollte bunte Leuchtreklame, aufgrund der störenden Lichtemissionen für die Anwohner\*innen, vermieden werden.



**Abb. 111: EKDZ – Flachdach, roter Klinker, Metall-Glas-Konstruktion**  
(Eigene Aufnahme)



**Abb. 112: Rathaus – Flachdach, klare Struktur**  
(Eigene Aufnahme)



**Abb. 113–114: Architekturvorschlag moderne Stadthäuser<sup>27</sup>**  
(Townhouses am Caroline-von-Humboldt-Weg, Berlin; Wohnquartier "StillLeben am Zoo", Hannover)  
(DSK 2013, Hochtief Solutions o. J., Ausschnitt)

### *Innengestaltung*

- Im EKDZ ist mehr auf die Innengestaltung des 2. OGs zu achten, auch wenn dieses seltener besucht wird und gegenüber den anderen Geschossen eine nachrangige Bedeutung hat. Es wurde sichtlich benachteiligt.
- Anstelle der eher mediterran anmutenden Gestaltung im EKDZ aufgrund der aktuellen Pflanzenwahl, könnte auch ein regionales Motto verfolgt werden.
- Der Sitzungssaal im Rathaus ist zu renovieren, denn hier finden offizielle Veranstaltungen statt. Daher sollte er gut gepflegt werden.

<sup>27</sup> Im Schenefelder Südkern: v. a. zwei- bis dreistöckige Gebäude, aber auch höhere (s. o.), Einzelhandel und Dienstleistungen im EG, ohne Vorgarten in Richtung Stadtplatz und mit Fußgängerzone.

## 6.3.2 Öffentlicher Raum

### *Beleuchtung*

- Im Zentrumsbereich ist einheitlich der gleiche Typ Lampen zu verwenden. Sinnvoll wäre also ein Fortführen des bei der Neugestaltung des Holstenplatzes verwendeten Typs (s. in Abb. 115 eine Referenz zu diesen Lampen, außerdem Beeten, wie sie entlang der Wege verwendet werden könnten).
- Der kleinere Platz im Südkern könnte durch weitere, hängende Lichter beleuchtet werden (s. Abb. 116, s. Kapitel 6.7).
- Würde das Rathaus nachts von unten her durch Lampen angestrahlt werden, könnte dies die Atmosphäre verbessern und das Sicherheitsgefühl im Südkern steigern.



**Abb. 115: Lampen und Beete**

(Ausschnitt, Railroad Park, Birmingham, USA)  
(BRENNER O. J.)



**Abb. 116: Hängende Lampen**

(Ausschnitt, Bethesda Lane, Bethesda, USA)  
(GLUSBERG O. J.)

### *Pflasterung*

- Das verwendete Pflaster sollte ansprechend, aber auch barrierearm, kostengünstig und pflegeleicht (Unterhaltungskosten) sein. Besondere Muster mit starken Farbunterschieden in der Pflasterung sind zu vermeiden, da zum Beispiel sehingeschränkter Menschen damit Probleme haben könnten.
- Vorhandene Materialien können aufgegriffen und fortgeführt werden, um Kosten zu sparen. Vorgeschlagen wird eine durchgehende Verwendung des anthrazitfarbenen Pflasters vom Holstenplatz für die Wege im Zentrum (s. auch im Folgenden Abbn. 117–120). Dieses hat eine glatte Oberfläche, es entstehen auf ihm weniger sichtbare Flecken durch Kaugummis etc. als auf dem hellgrauen Pflaster und es harmonisiert mit den verwendeten Grautönen am EKDZ. Die so gepflasterten Wege sollten bis vor die Eingänge der Einrichtungen im Zentrumsgebiet führen. Das raue Pflaster des EKDZs ist schwer begeh- bzw. befahrbar, auf wichtigen Wegeverbindungen sollte dies maximal für Wasserrinnen, Führungslinien oder Begrenzungstreifen genutzt werden. Das rote Pflaster der neuen öffentlichen Rad- und Fußwege ist sehr dominant. Es könnte auf den Wegen, die zum Zentrum hinführen, verwendet werden, sollte aber im Zentrum selbst vermieden werden.



EKDZ



Öffentlicher Rad- und Fußweg



Holstenplatz



Holstenplatz (Parkplatz)

**Abbn. 117–120: Vorhandene Pflasterung** (Eigene Aufnahmen)

### *Vegetation*

- Im Südkern ist diejenige Vegetation, die den Zugang zu den einzelnen Geschäften behindert beziehungsweise zu einer Trennung der Geschäfte von der Fußgängerzone führt, zu entfernen.
- In Bezug auf die Bäume im Zentrum würde die Wahl von Platanen die teilweise schon erfolgte Gestaltung (Bepflanzung des Mittelstreifens in östlichen Teilen der LSE, Bäume auf dem Parkplatz des EKDZs) fortführen. Die Wahl einer Baumart wäre gestalterisch ansprechend und gäbe Orientierung. Aus Gründen der Biodiversität und wegen möglichem Schädlingsbefall wären hingegen unterschiedliche Baumtypen zu bevorzugen. Zwischen beiden Argumenten ist abzuwägen. Den Stadtplatz könnten auch blühende Bäume sehr aufwerten.
- Einen weiteren Beitrag zur Aufwertung des Zentrums vermögen Beete oder Blumenkübel zu leisten. Sie könnten Vereinen und Unternehmen zur Gestaltung übertragen werden. So würde eine unterschiedliche Bepflanzung herbeigeführt, die den Stadtraum interessant werden ließe (zum Beispiel wie in Abb. 121). Um dennoch die Harmonie der Beete zu sichern, sind Rahmenvorgaben, zum Beispiel bezüglich der Farbwahl und der verwendeten Pflanzenarten, sinnvoll. Plaketten oder Informationstafeln, eventuell mit kleinen Ringbüchern und QR-Codes<sup>28</sup> versehen, könnten über den Verein oder das Unternehmen informieren und sie im Stadtgebiet präsenter werden lassen. Alternativ wäre eine einheitliche Bepflanzung durch die Stadt möglich (zum Beispiel wie in Abb. 122). Sie würde die Orientierung erhöhen und das Zentrumsgebiet sehr deutlich aufzeigen.

Wie bei allen anderen Gestaltungsmaßnahmen auch, stellt Vandalismus ein Risiko dar, das es zu berücksichtigen gilt – zum Beispiel durch geringere Vandalismusköglichkeiten (wenig Mobiliar oder unempfindliche Pflanzen und Materialien). Einer Studie zufolge, kann

---

<sup>28</sup> Mit einem Smartphone und einer Dekodierungs-App kann der Code ausgelesen werden und den / die Nutzer\*in z. B. auf die jeweilige Website der Institution leiten.

gute Pflege das Risiko aber minimieren (vgl. KELLING / WILSON 1982).

- Es kann über eine offizielle Empfehlung oder eine ausdrückliche Begrüßung von Seiten der Stadt, zur Anbringung und Bepflanzung von Blumenkästen auf oder vor Fensterbänken im Zentrum, nachgedacht werden, zum Beispiel in einer Gestaltungssatzung / -fibel. Dabei kann auch eine Pflanzenart vorgeschlagen werden.



**Abb. 121: Beete entlang der Wege** (Venedig) (Eigene Aufnahme)



**Abb. 122: Bepflanztes Band** (Landesgartenschau 2012 in Nagold) (HUBER 2012, Ausschnitt)

### *Mobiliar*

- Bei dem Aufstellen von Bänken im Zentrum sollte des Öfteren auf schützende Elemente im Rücken, z. B. Hecken oder Hauswände, geachtet werden. Diese Bänke sind in vielen Fällen besonders attraktiv. Bänke mit Arm- und Rückenlehnen erhöhen die Bequemlichkeit und erleichtern das Aufstehen. Die jetzigen blauen Bänke könnten durch welche in harmonischen Farben ersetzt werden. Über die Positionierung der Bänke und die Veränderbarkeit der Sitzposition (z. B. durch verstellbare Rückenlehnen) kann beeinflusst werden, wieviel Kommunikation und Gruppenbildung möglich ist. Kommunikation ist an sich zu begrüßen, die Gefahr besteht jedoch, dass sie zu festen Treffpunkten bestimmter Gruppen werden.
- Die klassischen, hellgrauen Schaltkästen sollten im Zentrumsgebiet durch gestalterisch hochwertigere ersetzt werden. Um eine Einheitlichkeit herzustellen, kann sich zum Beispiel an das bereits verwendete Material im Außenraum des EKDZs gehalten werden (mattgraues Metall). Alternativ könnte auch über eine hochwertige künstlerische Gestaltung der vorhandenen Kästen nachgedacht werden (zum Beispiel durch Bemalen / Besprühen / Bekleben).
- Kunst im öffentlichen Raum kann dem Schenefelder Zentrum zusätzliche Individualität verleihen und besitzt damit ein hohes Identifikationspotenzial. Da Kunst nicht jedermanns Geschmack trifft und treffen muss, könnte temporären Installationen Raum gegeben werden. Um die Bürger\*innen an der Gestaltung des Zentrums zu beteiligen, wäre es möglich, Sockel für wechselnde Skulpturen aufzustellen. Außerdem könnten Wände zur Gestaltung

durch die Bürger\*innen freigegeben werden. Eine weitere Möglichkeit wäre das Aufhängen von wetterbeständigen Bildern, die von Bürger\*innen gestaltet wurden, wie durch einen Bürger für die Stadt Stuttgart vorgeschlagen (s. Abb. 123).



**Abb. 123: Bilder im öffentlichen Raum**  
(SCHIEFERECKE 2015, Ausschnitt)



**Abb. 124: Vorgeschlagene Platzform**  
(Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

### Plätze / öffentlicher Raum

- In der Architekturtheorie wurden unterschiedliche Empfehlungen zu den Maßen und Proportionen von städtischen Plätzen ausgesprochen. So schlug VITRUV zum Beispiel für die Grundfläche eines Platzes ein Verhältnis von 3 : 2 vor, Leon Battista ALBERTI ein Verhältnis von 2 : 1, mit einer Gebäudehöhe von  $1/3$  bis  $1/6$  der Breite (vgl. VITRUV u. ALBERTI, zitiert nach REICHER 2012, 105). Bei einer Höhe der umliegenden Gebäude von rund zwölf Metern ( $\sim 3\text{--}4$  Stockwerke), sollte der Stadtplatz im Südkern also mindestens 36 m breit sein, maximal 72 m. Bei einer Breite von 45 m wäre demnach eine Länge von 90 ( $2 : 1$ ) beziehungsweise 67,5 m ( $3 : 2$ ) proportional harmonisch. Aufgrund der vorhandenen Fläche muss bei der Gestaltung eines sogenannten Tiefenplatzes mit dem Rathaus an der Stirnseite eine etwas kürzere Länge von rund 65 m ausreichen (s. Abb. 124).
- Um die Belebung des Stadtplatzes auch an Tagen zu fördern, an denen keine Veranstaltungen stattfinden, könnte ein Teil dessen als Wiese angelegt werden (s. Abb. 125). Sie kann beispielsweise zum Spielen für Kinder, zum Treffen mit Freunden und zum Sonnenbaden genutzt werden. Bei Open-Air-Veranstaltungen, zum Beispiel Freiluftkino, diene sie auch als Sitzplatz.

Alternativ besteht die Möglichkeit durch Sandaufschüttung auf einem Teil des Platzes und durch das Aufstellen von Strandkörben oder Sonnenliegen in den Sommermonaten eine zusätzliche Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität zu schaffen. Angrenzende gastronomische Einrichtungen könnten das Projekt mitfinanzieren und Teile davon für zusätzliche Außen-gastronomie nutzen.

Beides kann in gewissem Maß einen eigenen Garten für die Bewohner\*innen der angrenzenden Wohnungen ersetzen. Märkte könnten auf den nicht belegten Teilen und gegebenenfalls ringsherum stattfinden.

- Es ist zu berücksichtigen, dass es gewisse Spielmöglichkeiten für Kinder im Zentrum geben muss – für die hier gegebenenfalls wohnenden Kinder und die besuchenden Kinder. Diese können sich aus einer Kombination unterschiedlicher Elemente zusammensetzen, zum Beispiel aus Spielgeräten, Skulpturen, kleine Mauern, Pollern, Wasserspielen, Rasenflächen und / oder besonderen Pflasterungen. Dabei ist auf die vielseitige Nutzbarkeit des Platzes zu achten. Wasserspiele haben gegenüber Brunnen zum Beispiel den Vorteil, dass sie bei einer anderweitigen Nutzung des Platzes einfach ausgeschaltet werden können und daher keine Fläche beanspruchen. Allerdings ist auch auf die Lautstärke zu achten.



**Abb. 125: Wiese im Stadtkern** (München) (BMUB 2014, Ausschnitt)



**Abb. 126: „Optische“ Belebung** (Fåborg, Dänemark) (HANSEN 2011, Ausschnitt)

- Nicht nur für eine tatsächliche Belebung durch Angebote ist im Zentrum zu sorgen, sondern auch für eine belebte und belebende Wirkung des öffentlichen Raumes. Pflanzen (Bäume, Blumenkästen, Beete etc.), Bestuhlung, Aufsteller, Pflanzkübel, Warenständer, sichtbare persönliche Aussagen und Merkmale (z. B. handgeschriebene Festtags- oder Feriengrüße, „schwarze Bretter“) erfüllen diesen Zweck auch außerhalb der Öffnungszeiten (s. Abb. 126).

### *Bürgerwiese*

- Um die Bürgerwiese zu einem Anziehungspunkt werden zu lassen, können zum Beispiel in der Mitte der Wiese Bäume gepflanzt werden, die im Frühjahr blühen und deren Blätter sich im Herbst färben, die raumgreifende Nutzungen jedoch nicht allzu sehr behindern. Weitere Beete mit jeweils unterschiedlichen Pflanzen, gerne Blühpflanzen, ließen den Rundweg abwechslungsreicher werden. Verrückbare, aber diebstahlsichere Liegestühle können aufgestellt werden, zum Beispiel wie in Planten un Blomen in Hamburg. Im Winter ließe sich eine Eisbahn aufbauen, wenn dies mit der Eisbahn im EKDZ vereinbar ist (hier zum Beispiel nur zum Eisstockschießen).
- Eine Grandfläche zum Boulespielen könnte gebaut werden. Die Bürgerwiese wäre zudem geeignet, einige Sportgeräte für draußen aufzustellen, auch um die Senior\*innen des angrenzenden Altersheims zu mobilisieren.
- Ein kleines, insbesondere abends oder am Wochenende geöffnetes Kioskhäuschen, alternativ ein mobiler Stand, mit Kaffee, Tee, Wasser, Kuchen und Eis könnte zu einer weiteren Belebung beitragen.

## 6.4 Management, Marketing und Identifikation

### *Management und Beteiligung*

- Es wird der Einsatz eines „Kurators“ / einer „Kuratorin“ des Zentrums empfohlen. Diese Person vermittelt zwischen Wirtschaft, kulturellen Einrichtungen, Bürger\*innen und öffentlicher Verwaltung. Neben der Mittlerfunktion zwischen den Akteur\*innen während der Planung und Errichtung, stimmt sie auch im Nachhinein das vorhandene Angebot aufeinander ab. Sie trägt übergeordnete Verantwortung für Sicherheit, Pflege und Sauberkeit und ist Ansprechpartner\*in für Fragen, Anregungen und Kritik. Sie koordiniert und initiiert Veranstaltungen, Feste, Märkte und Aktionen sowie temporäre Kunst im öffentlichen Raum. Des Weiteren kümmert sie sich um Information und Werbung über das Zentrum.
- Bottom-up-Prozesse, also von Bürger\*innen initiierte Projekte, sollten erleichtert und gefördert werden, damit sich zum Beispiel Baugenossenschaften bilden können, neue Ideen entwickelt werden und die Bürger\*innen das neue Zentrum besser annehmen. Es könnte zum Beispiel eine offene Ideenwerkstatt diesbezüglich eingerichtet werden. Hierbei erscheint es wichtig, dass keine festen Gruppen entstehen, die Nicht-Mitglieder aus dem Zentrum und der Beteiligung indirekt ausschließen.

### *Alleinstellungsmerkmale und Identifikationspotenziale*

- Um Alleinstellungsmerkmale und Identifikationspotenziale zu schaffen, kann die Schenefelder Geschichte für das Zentrum aufbereitet und erlebbar gemacht werden – zum Beispiel in einem Heimatmuseum (s. Kapitel 6.2.2) und / oder in Veranstaltungen (s. u.).
- Die Entstehung einer „Seele“ (in diesem Sinn GRUEN 1973, 209 ff., s. Kapitel 3.3) könnte in Schenefeld eine besondere Architektur oder ein *offenes Rathaus* mit einer starken Dienstleistungs- und Willkommenskultur begünstigen. Das Rathaus wurde bereits als eine Art Wahrzeichen zusammen mit der Fußgängerbrücke genutzt. Beide sind allerdings nicht einzigartig und auffällig genug, um eine ausreichende Wirkung zu erzielen.
- Des Weiteren können Bekanntschaften helfen, sich mit einem Ort zu identifizieren. Deshalb sind Räume und Situationen für mögliche, zwanglose Begegnungen zu schaffen. Kontaktmöglichkeiten schaffen zum Beispiel eine Wiese auf dem Stadtplatz, Spielelemente, die Begegnungsstätte für Jung und Alt sowie Veranstaltungen, Aktionen und temporäre Installationen.
- Über eine Ausrichtung der neuen Bauvorhaben und der Zentrumsentwicklung an ökologischen Standards kann eine diesbezügliche Zertifizierung des Zentrums, zum Beispiel durch die DGNB (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen e. V.), erwirkt werden. Damit würde sich das Zentrum von anderen Zentren abheben.

## *Feste, Märkte, Veranstaltungen, Aktionen*

- Neben den klassischen Märkten, Festen und Veranstaltungen (Wochenmarkt, Stadtfest, Oktoberfest, Weihnachtsmarkt, Open-Air-Kino, Weinfest etc.) kann es welche geben, die aus der Geschichte Schenefelds oder der städtebaulichen Situation der Ortsmitte entwickelt werden. Wie dies schon einmal für ein Stadtfest geschehen ist (vgl. KRAUSE 2012b), könnte es einen Tag geben, an dem die LSE gesperrt wird und ein Fest auf der Straße stattfindet. Diese Aktion in Verbindung mit einem verkaufsoffenen Sonntag würde vermutlich helfen, die Verknüpfung der beiden Zentrumsteile in den Köpfen der Bürger\*innen zu verstärken.

Weitere Ideen mit einem speziellen Bezug zu Schenefeld sind: Pflanzen(floh-)markt / Bauernmarkt / Erntedankfest, Düpenaulauf, Brotbackaktionen (Harry Brot), Forschungsexperimente (European XFEL), Feste mit Menschen aus den Partnerstädten Luninez (Republik Belarus) oder Voisins-le-Bretonneux (Frankreich), mit landestypischen Gerichten und Vorführungen.

- Allerdings sollte mindestens genauso viel Freiraum für Innovationen und aktuelle Trends gelassen werden, zum Beispiel besondere Kunstinstallationen und -workshops<sup>29</sup> oder Cross Golfing-Touren von der Bürgerwiese durch das Zentrum zur Düpenau. Möglich wären auch Skat-Turnier, Tanztee (auf eine moderne oder klassische Art), Feuerfest (Feuerkünstler, Grillen), Musiknacht mit Konzerten an unterschiedlichen Orten, Festival der Straßenkünste oder ein offenes Chor-Treffen. Jederzeit kann es natürlich auch Kuchenverkäufe etc. von Schulkindern geben.
- Bereits in der Planungs- und Bauphase sollten Aktionen und Märkte im Zentrum stattfinden, damit der Bau mitverfolgt werden kann und der Südkern im Voraus verstärkt als weiterer Zentrumsteil wahrgenommen wird. Die zukünftigen Einrichtungen hätten die Möglichkeit, an Ständen oder in Containern übergangsweise ihre Leistungen zu erbringen oder für sich zu werben. Während der Bauphase kann es Baustellenbesichtigungen geben, bei denen Bürger\*innen Ansprechpartner\*innen für Fragen finden. Außerdem ist die Mithilfe der Bürger\*innen beim Anlegen der oben vorgeschlagenen Beete etc. denkbar. Diese Vorschläge können helfen die Akzeptanz des neuen Zentrums zu steigern und die Ortsmitte mit anderen Augen zu sehen.
- Die Feste und Veranstaltungen fänden auf dem vorgeschlagenen, neuen großen Stadtplatz im Südkern eine schöne Kulisse und ausreichend Freiraum. Hier muss jedoch insbesondere in den Abend- und Nachtstunden Rücksicht auf die Anwohner\*innen genommen werden. Die erlaubten Geräuschpegel sind in der Freizeitlärm-Richtlinie aufgeführt (s. Freizeitlärm-Richtlinie). Die örtlichen Ordnungsbehörden sind für die Einhaltung der Lärmgrenzwerte zuständig. Allerdings ist zu beachten: „Wenn die Veranstaltung von vielen Menschen besucht wird, wird erfahrungsgemäß der zulässige Beurteilungspegel (auch der für seltene Ereignisse) regelmäßig in der Nachbarschaft überschritten“ (LT-SH-Drs. 15/2222, 39 f.). Bei größeren Festen wie dem Stadtfest könnte das Fest deshalb gegebenenfalls auf Stadtplatz und EKDZ-Parkplatz aufgeteilt werden. Dann könnten die Stände im Südkern nach 22 Uhr geschlossen und die Musik hier ausgeschaltet werden, während das

---

<sup>29</sup> Weitere Anregungen können die Projekte der „Ab in die Mitte!“-Wettbewerbe ([www.abindiemitte.de](http://www.abindiemitte.de)) oder das Buch „100 und 1 Idee für die Innenstadt“ (HATZFELD, U.; IMORDE, J.; SCHNELL, F. (Hg.) (2006). Stadtanalyse Verlag, Eppstein.) liefern.

Fest auf dem Parkplatz fortgesetzt wird. Die Lärmgrenzwerte sind laut Richtlinie für Nord- und Südkern (bzw. für Kern-, Dorf- und Mischgebiete) die gleichen (vgl. Freizeitlärm-Richtlinie), die Anwohner\*innen sind auf dem Parkplatz des EKDZs jedoch weiter entfernt. Der dort zulässige Lärmpegel ist deshalb auch von der zukünftigen Bebauung westlich des EKDZs abhängig.

### Medien

- Das Zentrum könnte auf der Homepage der Stadt eine eigene Registerkarte bekommen. Hier kann über die Entwicklungsgeschichte sowie über aktuelle Veranstaltungen und Teilnahmemöglichkeiten berichtet werden. Eine interaktive Karte kann über einzelne Projekte informieren und mit einer Kommentarfunktion als Lob- und Mängelmelder von den Bürger\*innen genutzt werden.
- Um über aktuelle Veranstaltungen und Beteiligungsmöglichkeiten zu informieren, sollte ein Veranstaltungskalender in wichtigen Anlaufstellen bereitliegen. Außerdem könnte es einen Erlebnisführer für ganz Schenefeld geben, in dem Sehenswürdigkeiten aufgezeigt werden sowie kulturelle Angebote, Naturräume, Radrouten, Geocaching-Touren und natürlich Angebote und Informationen im / zum Zentrumsgebiet („Wissenswertes“) enthalten sind. Außerdem können Restaurantgutscheine und andere Coupons darin angeboten werden, die der Belebung der neuen gastronomischen Angebote im Südkern dienen. Der Erlebnisführer ist als Ergänzung zur bestehenden Informationsbroschüre „Schenefeld ... lebenswert!“ zu sehen, und sollte sich inhaltlich von dieser unterscheiden. Er könnte preiswert zum Verkauf angeboten werden.
- Ein *Schwarzes Brett* im Bürgerbüro kann genutzt werden, um Tausch-, Verkaufs- und Hilfsangebote aufzuzeigen oder Gesuche zu benennen. Schaukästen oder Pinnwände können für Vereine im Bürgerbüro angebracht werden. Hier können sie sich selbst darstellen, über Veranstaltungen informieren und um Mitglieder werben.

## 6.5 Äußere Erreichbarkeit

### 6.5.1 Erreichbarkeit ÖPNV

Um der Ortsmitte die zentrale Lage im ÖPNV-Netz zu geben, die für die Funktion eines Stadtzentrums notwendig ist, werden Veränderungsvorschläge diesbezüglich gemacht. Der ÖPNV sollte sich möglichst zeitnah positiv entwickeln, damit die Fahrt zum Südkern mit dem Pkw nicht zur Routine wird.

- Die Taktung der Linie M2 zwischen Schenefeld (Mitte) oder Achterndiek und Schenefelder Platz sollte grundsätzlich auf 10 Minuten erhöht werden und die Linien M3 und 37 bereits ab Rathaus / Schenefeld beginnen. Es wäre außerdem wünschenswert, wenn die Linie M21 neuerdings alle 20 Minuten über Rathaus / EKZ eine *Schleife* über den neuen ZOB fahren oder alternativ hier enden würde und nur noch alle 20 Minuten die bisherige Strecke über den Schenefelder Platz in Richtung Süden nähme. Dies erscheint allerdings recht schwer umzusetzen, da die Linie den einwohnerstarken Osdorfer Born in Hamburg zu

versorgen hat. Sinnvoll wäre es des Weiteren die Verbindung nach Halstenbek zu stärken, da es hier eine S-Bahn-Haltestelle gibt und aus Halstenbek potentielle Kund\*innen kommen (s. o. Vorschlag der Arbeitsteilung in Kapitel 5.1: Textilien etc. in Schenefeld, Technik und Möbel in Halstenbek). Lohnenswert ist dies allerdings lediglich bei einer direkten Verbindung mit einer sehr kurzen Fahrzeit, das heißt nicht über die Linie 186, die sehr selten nach Halstenbek fährt und lange dorthin braucht. Deshalb wird eine Buslinie, die vom EKDZ aus über den Kiebitzweg und die Lornsenstraße direkt zur S Halstenbek fährt und möglichst wenige Haltepunkte hat, vorgeschlagen. Sie könnte Rathaus / EKZ beginnen und noch einmal an der Kreuzung Lornsenstraße / Friedrich-Ebert-Allee halten. Um am ZOB halten zu können (s. übernächster Gliederungspunkt), müsste sie über die Lornsenstraße zurückfahren. Das zu erwartende Fahrgastaufkommen sowie die Kombination mit weiteren Strecken muss zunächst ermittelt werden, um abzuschätzen, ob sich diese Linie finanziell rechnet. Alternativ könnten Fahrgemeinschaften mit Kleinbussen, insbesondere für Berufspendler\*innen gefördert oder vielleicht das Anruf-Sammel-Taxi-System (AST) des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) in Schenefeld und Umgebung eingerichtet werden. Es wäre ebenfalls wünschenswert, wenn die Nachtbus-Linie 602 über Rathaus / EKZ fahren würde. Dies käme der dortigen Gastronomie, dem Casino sowie der Spielbank zugute.

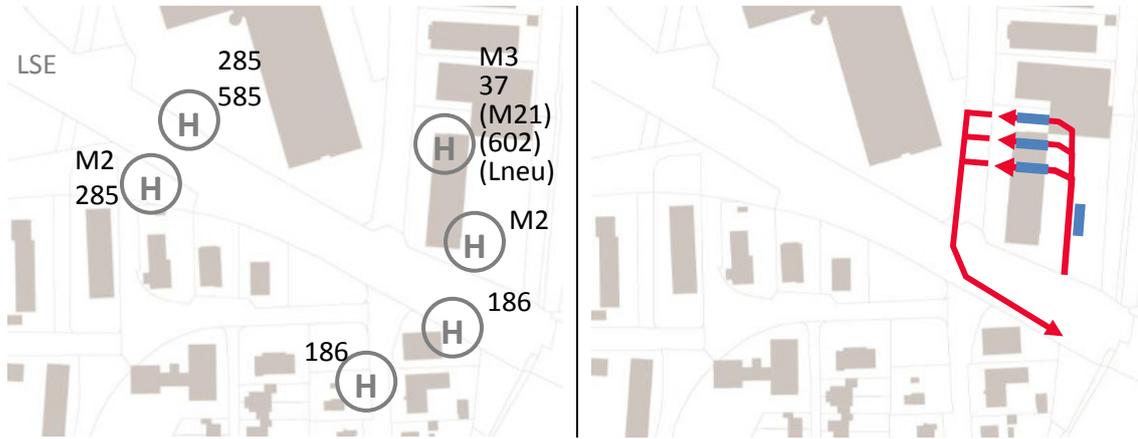
Dann führen alle Linien bestenfalls über Stadtzentrum Schenefeld: M2 (Durchfahrt), M3 (Beginn), M21 (Schleife oder Endpunkt), 186 (Durchfahrt), 285 (Durchfahrt), 37 (Beginn), 585 (Schulbus, Durchfahrt), 602 (Nachtbus, Schleife) sowie die neue Linie (Durchfahrt).

- Wenn die Bushaltebucht der Haltestelle Rathaus / EKZ auf Höhe des großen Parkplatzes des EKDZs verkürzt werden würde, sodass nur noch ein Gelenkbus (ca. 2,55 m x 18,75 m) dort halten könnte, wäre es möglich den westlichen Übergang über die LSE etwas nach Osten zu verschieben. Dies würde die Verknüpfung von Nord- und Südkern deutlich verbessern und eine direktere Wegeverbindung ist möglich. Der entfallende Haltepunkt könnte in die Nähe des kleinen Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) (s. nächster Gliederungspunkt) verlagert werden.
- Um die neuen Buslinien im Zentrum unterzubringen wird vorgeschlagen, dass auf dem Grundstück an der Ecke Industriestraße / Altonaer Chaussee (LSE) ein kleiner ZOB für bis zu vier Buslinien gebaut wird (s. im Folgenden Abbn. 127–128). An der LSE, auf Höhe des kleinen ZOBs ist auch eine Haltestelle für den Bus der Linie M2 vorzusehen, dessen Haltestelle nun wegfällt (s. o.). Für die Lage an dieser Ecke sprechen die Nähe zum Eingang des EKDZs, dessen Attraktivität so noch gestärkt wird sowie die Vermeidung einer großen, unansprechenden Verkehrsanlage durch die Bündelung weniger Linien. Außerdem ist der ZOB dadurch vom Schenefelder Platz aus gut anzufahren und der Umweg, den die derzeit am Schenefelder Platz endenden Linien nun über die Ortsmitte fahren müssen, gering. Die signalisierte Kreuzung ist nur einmalig auf der Rückfahrt zu überqueren, wodurch sich die Fahrzeit verringert und besser kalkulierbar wird. Dies würde die Argumentationsgrundlage für die Stadt gegenüber dem HVV stärken. Durch die Verteilung der Linien in der Ortsmitte werden bei einem Umstieg kurze bis mittlere Fußwege generiert. Das ist sowohl ein Nachteil als auch ein Vorteil. Die Wege zwischen den Haltestellen laden zu kurzen Abstechern in das Zentrum und zu einem Rundgang in diesem ein. Umstiegsmöglichkeiten in andere Linien mit kurzen Wegen blieben weiterhin am Schenefelder Platz erhalten, da alle bisherigen Linien weiterhin hier entlang führen würden. Ein Gewerbegebäude müsste dem ZOB weichen. Das Ersetzen der Gewerbegebäude an der Industriestraße durch zentrumsrelevantere Nutzungen wird aber schon lange angestrebt (s. Planungsgeschichte

Kapitel 2.3).

Eine alternative Lösung wäre ein großer ZOB auf den Grundstücken an der Ecke LSE / Osterbrooksweg (s. auch im Folgenden Abb. 129–130). Dafür sprechen, die auch hier nur einmal notwendige Befahrung der Kreuzung Industriestraße / LSE / Osterbrooksweg aus Richtung Schenefelder Platz, die hohe Übersichtlichkeit durch eine geringe Verteilung der Haltestellen und gute Umstiegsmöglichkeiten. Einem teilweisen Rückbau und einer anderweitigen Nutzung des Schenefelder Platzes würde nichts entgegenstehen. Der Wegfall des dortigen Parkplatzes würde MIV-Fahrer\*innen voraussichtlich in das Zentrum führen und den Verkehr hier weiter erhöhen. Die Nähe zum Südkern würde diesen stärken. Die guten Umstiegsmöglichkeiten zwischen den Linien könnten allerdings den Effekt reduzieren, dass das Zentrum von der Bündelung der Linien profitiert und den Abfluss der Kaufkraft fördern. Dieser ZOB-Lösung stehen zudem die schwierigen Fahrten durch den Gegenverkehr beim Linksabbiegen im Osterbrooksweg entgegen – im Falle der vorhandenen signalisierten Kreuzung. Bei Bau eines Kreisverkehrs, einem eher unwahrscheinlichen Fall (s. Gegenargumente in Kapitel 6.6.2), könnte der ZOB eventuell auch von Norden erschlossen werden. Außerdem entstünde hier in Zentrumslage eine große, wenig ansprechende Verkehrsanlage. Park + Ride-Parkplätze würden zusätzlichen Platz einnehmen. Zwei Wohngebäude müssten weichen – das vorderste würde allerdings auch in der Ideenskizze in Kapitel 6.7 erneuert oder stark umgebaut werden. Diese Lösung ist mit einem größeren Veränderungsaufwand verbunden und wird deshalb nicht weiter verfolgt. Die Gegenargumente erscheinen gewichtiger als die zur oben vorgeschlagenen Lösung. Deshalb wird die oben Beschriebene angewandt.

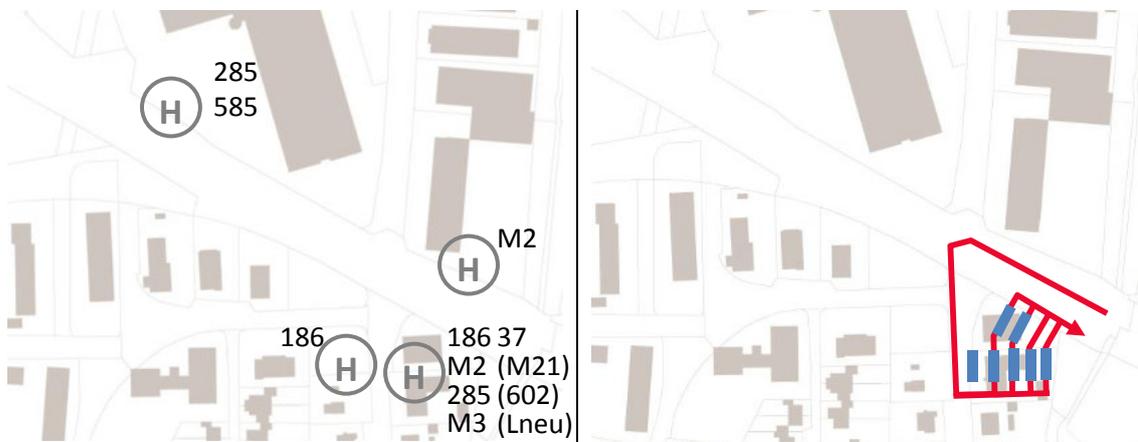
An anderen Standorten gelegen (z. B. ZOB westlich des EKDZs), würden mehrmalige Überquerungen der Kreuzung Industriestraße / LSE / Osterbrooksweg notwendig werden. Je nach Standortwahl und Verkehrsplanung (s. hierzu Kapitel 6.5.3) müsste außerdem gegebenenfalls die Verkehrsschleife befahren werden oder eine zusätzliche LSA-Phase am westlichen Fußgängerüberweg über die LSE für den Busverkehr eingerichtet werden. Dies würde die Fahrzeit erheblich verlängern oder reduziert die Leistung der LSE. Die Verbindung mit der Linie 186 wäre zudem etwas schwieriger. Personen, die im Gewerbegebiet Osterbrooksweg arbeiten und in Hamburg wohnen, würden bei weiten Entfernungen seltener im Zentrum umsteigen und daher weniger in dieses gelockt. An der Ecke LSE / Osterbrooksweg (Westseite) würde der Verkehr auf der LSE in Richtung Osterbrooksweg beeinträchtigt werden.



**Abbn. 127–128: Kleiner ZOB**

(Lneu = neue Linie nach Halstenbek; rot = **gefährtere Strecke**, blau = Bus)

(Eigene Darstellungen, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld (bearbeitet d. d. Verf.))



(Lneu = neue Linie nach Halstenbek)

(rot = **gefährtere Strecke**, blau = Bus)

**Abbn. 129–130: Alternative – großer ZOB**

(Eigene Darstellungen, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

## 6.5.2 Erreichbarkeit NMIV<sup>30</sup>

- Ein Verleihangebot mit Fahrrädern, E-Bikes, Transportfahrrädern, Fahrradanhängern und Bollerwagen, zum Beispiel im Rahmen der in Kapitel 6.2.1 vorgeschlagenen „Mobilitätsstation“, würde den Fuß- und Radverkehr stärken.
- Ausreichende und attraktive Fahrradabstellanlagen (z. B. auch mit Überdachung) tragen ebenfalls zu dessen Stärkung bei. Durch die Entwicklung des Südkerns erhöht sich der Bedarf.
- Zur besseren Anbindung der Siedlung sollten weitere Zugänge zum Düpenaugrünzug und damit zum Zentrum geschaffen werden. Es wäre ein Rad- und Fußweg in Verlängerung der Jahnstraße oder / und in Verlängerung der Schulstraße anzustreben (s. auch im Folgenden Abb. 131). Hiervon wären allerdings private Grundstücke betroffen. Des Weiteren ist eine neue Brücke über die Düpenau vorzusehen, die eine Verbindung zum Wanderweg am Parkgrund schafft. Voraussetzung hierfür ist, dass neue Wege entlang der Düpenau, westlich der gewerblichen Bebauung an der Industriestraße, geschaffen werden. Diese würde auch die Anbindung nach Norden verbessern.
- In Kapitel 6.5.3 wird für die Alte Landstraße eine Einbahnstraßenregelung vorgeschlagen. Gleichzeitig ist mehr Verkehr durch eine vorgeschlagene Anbindung der Alten Landstraße an die LSE und den Rückbau der Verkehrsschleife zu erwarten.

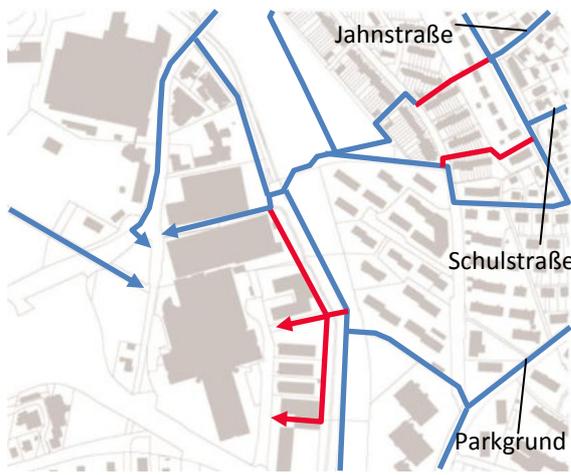
Die nicht mehr genutzte Fahrspur in der Alten Landstraße könnte daraufhin zu einem Radfahrstreifen deklariert werden und für Fahrradfahrer\*innen in beide Richtungen befahrbar sein (s. auch im Folgenden Abb. 132). Bei der derzeitigen Verkehrsmenge ist auch die Ausweisung einer Fahrradstraße denkbar.

In der Straße Borgfelde könnten vom MIV im Bedarfsfall überfahrbare Radfahrstreifen auf der bestehenden Fahrbahn ausgewiesen werden.

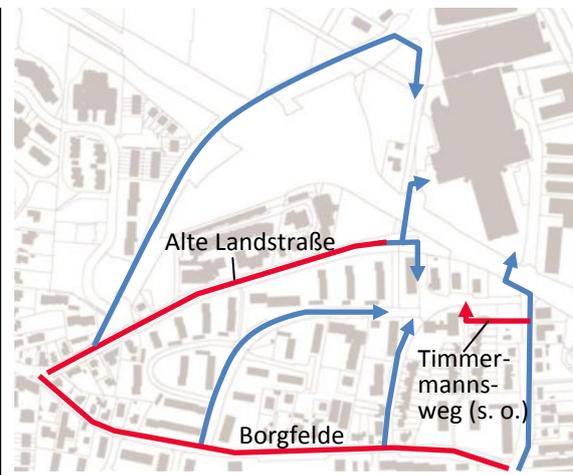
- Grundsätzlich würde ein Ausbau der Radwege in Schenefeld, mit dem in Kapitel 6.3 empfohlenen und zum Teil bereits verwendeten roten Pflaster, die Erreichbarkeit der Ortsmitte für den Radverkehr verbessern.

---

<sup>30</sup> NMIV = nicht-motorisierter Individualverkehr.



**Abb. 131: NMIV-Anbindung der Siedlung an das Zentrum** (blau = Bestand, rot = neu) (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)



**Abb. 132: NMIV-Anbindung der Altgemeinde an das Zentrum** (blau = Bestand, rot = Veränderung) (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

### 6.5.3 Erreichbarkeit MIV

- Um den Südkern attraktiver werden zu lassen und den noch zu ermittelnden, zusätzlichen Bedarf an Parkplätzen zu decken, kann ein Parkhaus beziehungsweise eine Tiefgarage auf dem bestehenden Rathausparkplatz geschaffen werden. Andere mögliche Standorte wären weniger nah am Südkern gelegen oder gingen mit einem Abriss von weiteren Bestandsgebäuden einher. Auf dem Rathausparkplatz könnte es auf zwei bis drei Ebenen Parkplätze geben (z. B. UG, EG und Parkdeck). Insbesondere mit einem UG, das ca. einen Meter über der Erdoberfläche aufragt, gäbe es natürliches Licht, aufgrund des Höhersetzens und der vorhandenen Garagenzufahrt südlich des Eingangsgebäudes vom Rathaus. Dies würde die Attraktivität dieser Parkgelegenheit deutlich steigern. Ein Parkleitsystem sollte zu diesem Parkhaus führen. Zusätzlich bietet es sich, wie bereits erwähnt, an, ausreichend Parkplätze am Osterbrooksweg vorzusehen, um Vorbeifahrende zu einem kleinen Zwischenstopp zu animieren – zum Beispiel Personen, die im Gewerbegebiet Osterbrooksweg arbeiten.
- Aufgrund des Freiflächenmangels im Südkern könnten für Anwohner\*innen platzsparende Tiefgaragenstellplätze im Rahmen der Neubauvorhaben gebaut werden, ergänzt um einzelne oberirdische Parkplätze für Besucher\*innen und zum Be- und Entladen. Hierzu kann es Sonderparkberechtigungsscheine für Anwohner\*innen geben. Stellplätze für die im Südkern Angestellten müssten gegebenenfalls ebenfalls in Tiefgaragen angeboten werden.
- Für die Einrichtungen im Südkern wären entsprechend ihres Bedarfs Lieferzonen zu errichten. So kann die Anlieferung auch während der Hauptbetriebszeiten erfolgen. Hierdurch werden die Anwohner\*innen vor einer noch höheren Lärmbelastung in den Morgen- und Abendstunden geschützt.
- Für den vorgeschlagenen Lebensmittel-Discounter in der Nähe des REWE-Marktes im EKDZ (s. Kapitel 6.2) wird kalkuliert, dass die Hälfte der Kund\*innen auch das EKDZ besuchen und damit die Hälfte der Pkws auf den Stellplätzen des EKDZs geparkt werden. Für Kund\*innen, die nur den Discounter aufsuchen, sind Parkplätze direkt bei diesem auszuweisen. Durch eine Parkgebührenregelung kann sichergestellt werden, dass dieser Park-

platz nicht von Besucher\*innen des EKDZs belegt wird. Außerdem ist der Parkplatz der Mitarbeiter\*innen des Harry-Brot-Werkes anteilig als Kundenparkplatz einzurechnen.

- Um den MIV-Anteil an den genutzten Verkehrsmitteln zu minimieren und damit den Lärm und Stellplatzbedarf möglichst gering zu halten, bietet sich ein stationäres Carsharing-Angebot an. Es kann von dem „Energiehaus“ (s. o.) oder von einem der in Schenefeld („Share a Starcar“) oder Hamburg ansässigen Anbieter\*innen bereitgestellt werden. Ein System, bei dem das gemietete Auto überall abstellbar ist („free floating“), erscheint kaum realisierbar. Hierfür wird die Nachfrage nicht groß genug sein. Vorstellbar ist hingegen, bei einer Kooperation mit einem / einer bestehenden Anbieter\*in mit mehreren Stationen, dass das Auto an einer anderen Station abgegeben werden kann, als es ausgeliehen wurde.
- Es könnten eine Ladestation für Elektroautos aufgestellt und ein Taxistand im Südkern eingerichtet werden, wie bereits im Vorschlag einer „Mobilitätsstation“ in Kapitel 6.2.1 erwähnt.
- Die Erreichbarkeit des geplanten Rathausparkhauses und des EKDZs lässt sich durch unterschiedliche Maßnahmen verbessern. Diesbezügliche Möglichkeiten werden im Folgenden aufgezeigt, bewertet und der Bestandssituation gegenübergestellt (siehe auch im Folgenden Abbn. 133–136):

#### *Variante 1: Bestandserhaltung*

Pro: Kein Veränderungsaufwand, Anfahrbarkeit der Einrichtungen auf dem Holstenplatz

Contra: Verkehr im Geschäftsbereich – auf dem Holstenplatz und am Timmermannsweg, zu nah beieinander liegende Kreuzungen – Timmermannsweg / Osterbrooksweg und Osterbrooksweg / LSE, ungünstige Erreichbarkeit des Rathauses

#### *Variante 2: Straße auf dem Holstenplatz schließen, Alte Landstraße verlängern und als zusätzliche Spur auf die LSE führen, Ost-West-Verbindung des Timmermannsweges nach Süden verlegen, Bushaltestelle dafür weiter nach Norden versetzen*

Pro: Beruhigter Holstenplatz, Linksabbiegespur der LSE kann entfallen und durch einen verlängerten Mittelstreifen ersetzt werden, hierdurch bessere und häufigere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger\*innen (s. hierzu auch Kapitel 6.6), keine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der LSE, bessere Bebauungssituation nördlich des Timmermannsweges, bessere Kreuzungssituation Timmermannsweg / Osterbrooksweg, bessere Rückfahrt zur LSE vom neuen Rathausparkhaus aus

Contra: Noch weiter verbreiteter Straßenraum, weiterhin ungünstige Erreichbarkeit des neuen Rathausparkhauses

#### *Variante 3: Straße auf dem Holstenplatz schließen, Kiebitzweg (derzeit Sackgasse) und gegenüber Alte Landstraße an die LSE anschließen, Ost-West-Verbindung des Timmermannsweges nach Süden verlegen, Bushaltestelle dafür weiter nach Norden versetzen*

Pro: Beruhigter Holstenplatz, bessere Erreichbarkeit des Rathausparkhauses im Südkern durch Anbindung an LSE und den Kiebitzweg, gegebenenfalls Abriss der Fußgängerbrücke notwendig, bessere Bebauungssituation nördlich des Timmermannsweges, bessere Kreuzungssituation Timmermannsweg / Osterbrooksweg (zu weiteren Vor- und Nachteile der Kreuzungslösung LSE / Kiebitzweg / Alte Landstraße s. nächsten Gliederungspunkt)

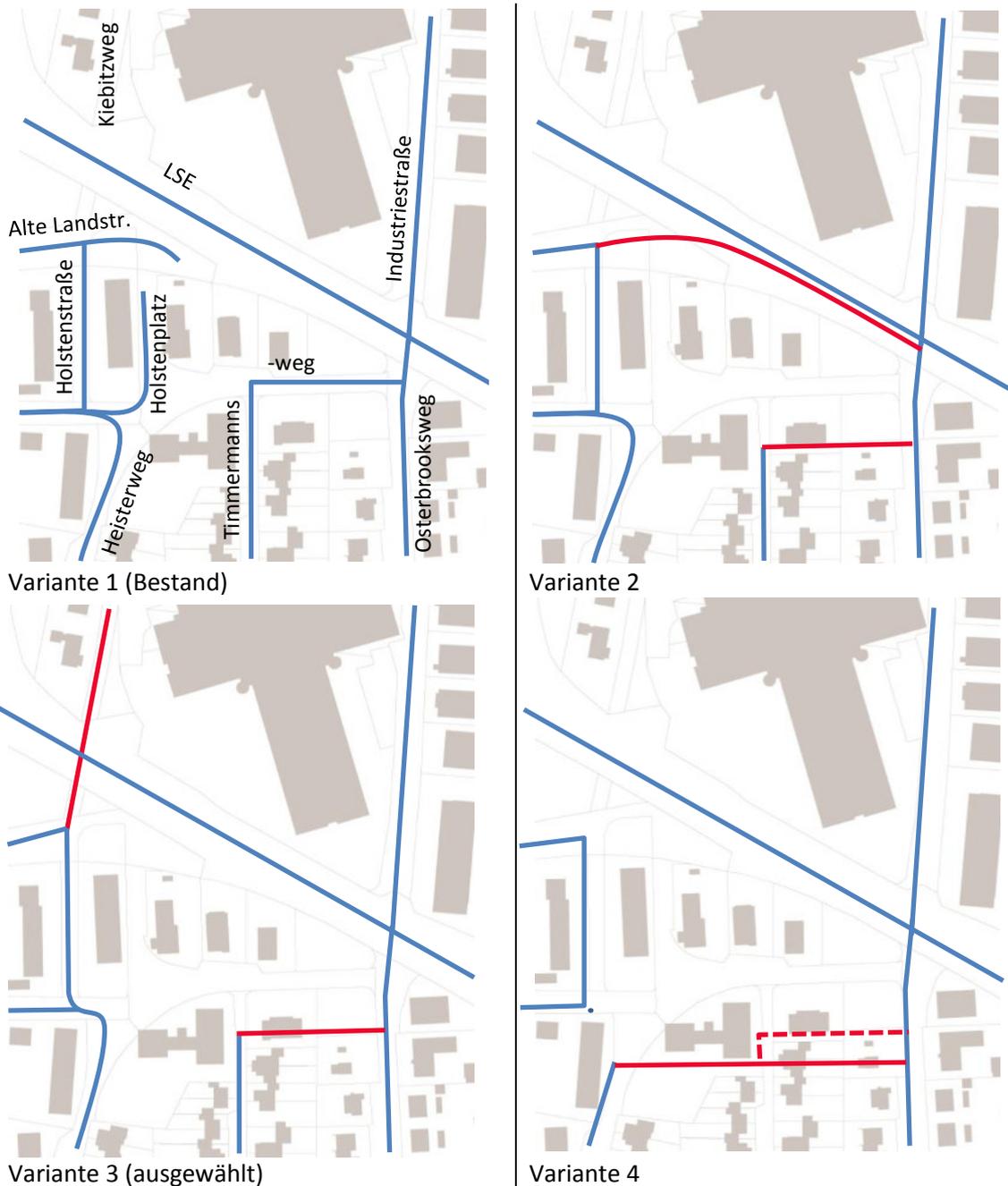
*Variante 4: Straße auf dem Holstenplatz schließen, Anbindung an den Rathausparkplatz über den nach Süden verlegten Timmermannsweg hinter dem Rathaus entlang, Schließung der Verbindung Opm Blockhorn / Heisterweg*

Pro: Beruhigter Holstenplatz, gute Verknüpfung von Holstenplatz mit alter Post, relativ geringer Veränderungsaufwand, bessere Bebauungssituation nördlich des Timmermannsweges, bessere Kreuzungssituation Timmermannsweg / Osterbrooksweg, gute Anbindung des Rathausparkplatzes an den Osterbrooksweg

Contra: Mehr Verkehr am Timmermannsweg, gegebenenfalls Abriss von privaten, nicht sanierungsbedürftigen Gebäuden notwendig

Es sind noch weitere Kombinationen der Vorschläge möglich (z. B. den Kiebitzweg nicht an die LSE anzuschließen, sondern nur die Alte Landstraße oder umgekehrt oder nur die Straße auf dem Holstenplatz zu schließen), die hier nicht weiter vorgestellt werden sollen.

Die Einbindung der alten Post in Variante 4 wird nicht weiter in Erwägung gezogen, da die Platzform ohne die Einbindung eindeutiger gestaltbar ist – als klarer rechteckiger Tiefenplatz zum Rathaus (s. Kapitel 6.7). Das Versetzen des Timmermannsweges nach Süden und die Schließung der Straße auf dem Holstenplatz sind kleinere aber effektive Verbesserungsmaßnahmen, die der Bestandssituation vorzuziehen sind. Infolge der Sanierungsbedürftigkeit des Gebäudes der Stadtbücherei und ihrer zentrumsuntypischen Größe ist deren Abriss für die Entwicklung des Südkerns auch vertretbar. In Vorgriff auf den nächsten Gliederungspunkt: Die Wahl fällt auf die Kreuzung zwischen Kiebitzweg und Alte Landstraße. Deshalb bedarf es der zusätzlichen Spur an der LSE in Variante 2 nicht. Die Variante 3 wird gewählt.



**Abn. 133–136: Erschließung des neuen Rathausparkhauses und des EKDZs**

(blau = Bestand, rot = neu, gestrichelt = Alternative; kein Anspruch auf Vollständigkeit, weitere Kombinationen möglich) (Eigene Darstellungen, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

→ Ein Rückbau der großen Verkehrsschleife hat viele Vorteile für die Zentrumsentwicklung. Es sprechen jedoch auch Argumente gegen ihn. Im Falle eines Rückbaus ist zwischen unterschiedlichen Varianten der Neugestaltung zu wählen (siehe auch im Folgenden Abn. 137–141):

*Variante 1: Bestandserhaltung*

Pro: Kein Veränderungsaufwand, hohe Leistungsfähigkeit der LSE

Contra: Autobahncharakter der LSE, Fernblick erhöht Geschwindigkeiten und lenkt vom Zentrum ab, sehr hoher Flächenverbrauch, Situation der Erreichbarkeit von EKDZ und Rathausparkhaus noch nicht gelöst

*Variante 2a: Teilrückbau der Verkehrsschleife, Anbindung der Alten Landstraße und des Kiebitzweges an die LSE, eventuell Verbreiterung des Kiebitzweges<sup>31</sup>*

Pro: Sehr gute Anfahrt von LSE zu Parkhaus im Südkern und zum EKDZ, gute Verbindung zwischen Siedlungskern / Halstenbek und Südkern, neue Bauflächen, Verlangsamung des Verkehrs im Zentrumsgebiet durch zusätzliche Kreuzung, Ankündigung des Zentrums durch Randbebauung, Verteilung des Verkehrsaufkommens aus Nord und Süd auf Hauptstraße, Kiebitzweg und Alte Landstraße, daher Lärmemissionen verteilt und erhöhte Umweltgerechtigkeit

Contra: Leistungsminderung der LSE durch Kreuzung, leichte Leistungsminderung der LSE durch schwierigen Einfädelungsprozess vor neuer Kreuzung (die über den Zubringer der Verkehrsschleife von Süden Hinzukommenden müssen vor der neuen Kreuzung auf die LSE gelassen werden, da zu kurze Einfädelungsstrecke); geringere Leistungsminderung, wenn Linksabbiegen aus Kiebitzweg und Alter Landstraße verboten wird (drei LSA-Phasen statt zwei wie im Bestand), dann aber nur Anfahrt zum Zentrum verbessert, Rückfahrt nur in eine Richtung der LSE jeweils verbessert (vom Südkern nach Hamburg, vom Nordkern nach Pinneberg); hohe Kosten für Abriss und Neubau, mehr Verkehr in Alter Landstraße (Alte Landstraße allerdings nur noch Einbahnstraße) und Holstenstraße, höhere Gesamtbelastung durch Lärm, da Lärm nicht proportional zur wachsenden Verkehrsstärke zunimmt; höhere Lärmbelastung im Zentrum, da nun zwei Kreuzungen

*Variante 2b: (Vollständiger) Rückbau der Verkehrsschleife, Anbindung der Alten Landstraße und des Kiebitzweges an die LSE, eventuell Verbreiterung des Kiebitzweges*

Pro: Sehr gute An- und Rückfahrt zwischen LSE und Parkhaus im Südkern bzw. EKDZ, gute Verbindung zwischen Siedlungskern / Halstenbek und Südkern, neue Bauflächen, Verlangsamung des Verkehrs im Zentrumsgebiet durch zusätzliche Kreuzung, deutliche Ankündigung des Zentrums durch Randbebauung, keine Unterhaltungskosten für Brücke mehr

Contra: Leistungsminderung der LSE durch Kreuzung; sehr hohe Kosten für Abriss und Neubau, sehr viel Durchgangsverkehr in der Alten Landstraße und gegebenenfalls in der Holstenstraße, höhere Lärmbelastung im Zentrum, da nun zwei Kreuzungen

*Variante 3a: Rückbau der Verkehrsschleife und stattdessen Bau einer Kreuzung*

Pro: Neue Bauflächen, Wegfall der Unterführung auf dem Weg zur Bürgerwiese, Instandhaltungskosten der Brücke entfallen, Ankündigung des Zentrums durch Randbebauung

Contra: Sehr hohe Kosten für Abriss und Neubau, keine Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des Zentrums, Leistungsminderung der LSE, da drei theoretisch mögliche Haltepunkte (Kreuzung – Fußgängerüberquerung – Kreuzung)

*Variante 3b: Rückbau der Verkehrsschleife und stattdessen Bau eines Kreisverkehrs*

Pro: Sichtbarriere bei hoher Bepflanzung der Kreisverkehrsinsel, neue Bauflächen, automatische Geschwindigkeitsbegrenzung, Wegfall der Unterführung auf dem Weg zur Bürgerwiese, keine Unterhaltungskosten für Brücke mehr, Ankündigung des Zentrums durch Randbebauung

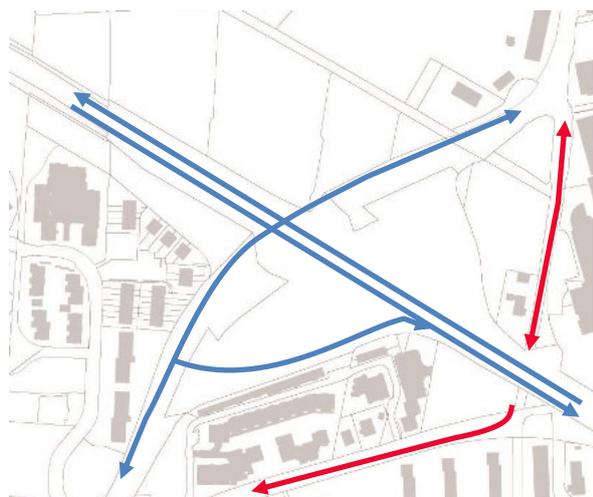
---

<sup>31</sup> Die Spuren sind aktuell nur rund 2,5 m breit. Außerdem ist gegebenenfalls ein begehbarer Mittelstreifen (s. Kapitel 6.6) geeignet, je nach Querungsbedarf beziehungsweise Geschäften auf der Westseite des EKDZs. Referenzbeispiel: Schwarzenburgstraße, Könitz, Schweiz, DTV 16.000 Kfz / Tag, 30 km / h (vgl. SCHWAB 2009).

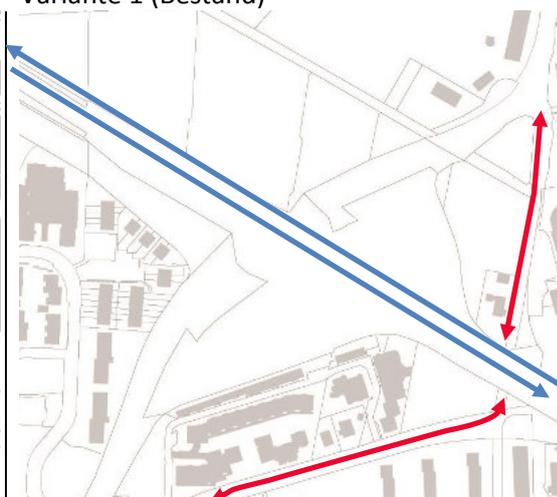
Contra: Sehr hohe Kosten für Abriss und Neubau, verringerte Leistungsfähigkeit der LSE durch Gleichberechtigung aller Straßen im Kreisverkehr, Leistungsminderung der LSE, da drei mögliche Haltepunkte (Kreisverkehr – Fußgängerüberquerung – Kreuzung)



Variante 1 (Bestand)



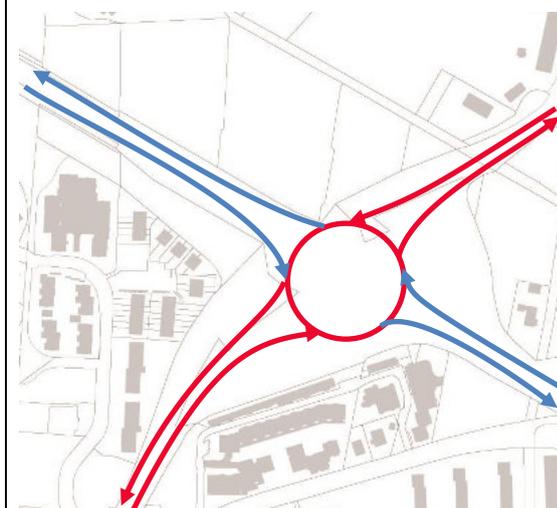
Variante 2a (ausgewählt)



Variante 2b



Variante 3a



Variante 3b

### Abbn. 137–141: Umgang mit der Verkehrsschleife

(blau = Bestand, rot = neu) (Eigene Darstellung, Kartengrundlagen: Stadt Schenefeld)

Zwischen den wesentlichen Argumenten – Leistungsfähigkeit der LSE, Umbaukosten, Lärmbelastung, Bauflächengewinnung, Lesbarkeit und Erreichbarkeit des Zentrums – ist abzuwägen. Zentrales Argument, um die Bestandssituation zu ändern, wäre neue Bauflächen durch den Rückbau der Verkehrsschleife zu schaffen. Für ein Stadtzentrum mit übergeordneter Bedeutung, mit einem Mangel an bebaubaren Flächen in Schenefeld (Auskunft Stadt Schenefeld),

dem hohen Zuzugsdruck und dem Wunsch zur Hochstufung im Zentrumsystem (zum Stadtrandkern I. Ordnung), erscheinen die Reduzierung der Leistungsfähigkeit der LSE und die damit verbundenen Kosten gerechtfertigt. So kann es Wohnbebauung in einer zentralen Lage geben. Die Ankündigung des Zentrums könnte in der Bestandssituation zwar durch ein Baumtor und eine frühe Verlangsamung des Verkehrs erfolgen, diese Lösung wäre allerdings weniger wirkungsvoll als eine Bebauung entlang der LSE.

In der Bestandssituation und in den Varianten 3a und 3b sollte die Anbindung des neuen Rathausparkhauses über den Timmermannsweg (s. Abbn. 133–136, Variante 3b) geschaffen werden. Die Erreichbarkeit des Zentrums ist in den Varianten 2a und b jedoch besser, da die Anbindung nicht nur an die LSE, sondern auch in Richtung Norden gestärkt wird. Die aus Süden Kommenden können einen Parkplatz am Osterbrooksweg nutzen. Dass die Rückfahrt nach Hamburg oder Pinneberg in Variante 2a, an der neuen Kreuzung, bei einer dreiphasigen LSA-Schaltung, jedoch jeweils nur in eine Richtung verbessert ist, stellt eine Schwachstelle der Variante dar. In einer vierphasigen Schaltung wäre auch das Linksabbiegen an der Kreuzung möglich, was die Leistungsfähigkeit der LSE jedoch stärker beeinträchtigt.

Die Varianten 2 und 3 werden die Leistungsfähigkeit der LSE einschränken, die Varianten 2 und 3a durch Warten an der Kreuzung, die Variante 3b aufgrund der entstehenden Gleichberechtigung aller Straßen durch den Kreisverkehr. Da die LSE eine übergeordnete Bedeutung hat, erscheint die Kreisverkehrslösung auf den ersten Blick eher unwahrscheinlich. Es wird aber verhältnismäßig viele Rechtsabbieger\*innen geben (aus Süden in Richtung Hamburg – Pendler\*innen und aus Norden in Richtung Pinneberg – Harry Brot), was wiederum die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs erhöht. An der Kreuzung der Variante 2a ist der Verkehr, der die LSE quert, schneller abzuwickeln, als in den Varianten 2b und 3, da die Verkehrsstärke aufgrund der Zweiteilung (Kiebitzweg und Brücke beziehungsweise Hauptstraße) geringer ist. Überdies sind in Variante 2a nur drei LSA-Phasen zwingend notwendig, da die Rückfahrt der Besucher\*innen über die Verkehrsschleife und den Heisterweg wie bisher noch möglich ist. Das heißt, es muss keine Linksabbiegemöglichkeit aus dem Kiebitzweg und der Alten Landstraße beziehungsweise Holstenstraße geben (s. Abbn. 142 und 143–146). In den Varianten 2b und 3a sind vier Phasen notwendig. Die Tatsache, dass sich in Variante 2a die von Süden (westlich der neuen Kreuzung) auf die LSE Hinzukommenden ohne lange Einfädelungsstrecke in den Verkehr der LSE integrieren müssen, da die Einfädelungsstrecke vor der neuen Kreuzung sehr kurz ist<sup>32</sup>, könnte diesen Vorteil allerdings mindern. In den Varianten 2a und b würde es nur zwei mögliche Haltepunkte an der LSE geben (zwei Kreuzungen), in den Varianten 3a und b sind es vermutlich zwei, bei einem großen Rückstau jedoch gegebenenfalls drei (Kreuzung / Kreisverkehr – Fußgängerquerung – Kreuzung). Die Variante 2a überwiegt hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der LSE gegenüber den anderen beiden Kreuzungsvarianten, wenn eine dreiphasige Ampelschaltung gewählt wird. Bei einer vierphasigen Schaltung muss geprüft werden, ob der Vorteil durch die geringeren Verkehrsmengen oder der Nachteil durch den Einfädelungsprozess überwiegt. Eine Verkehrssimulation sollte diese Einschätzung jedoch zwingend prüfen und die Unterschiede zwischen den Varianten aufzeigen, auch in Hinblick auf Rückstaufächen und das Ziel, die Überquerbarkeit für Fußgänger\*innen zu verbessern.

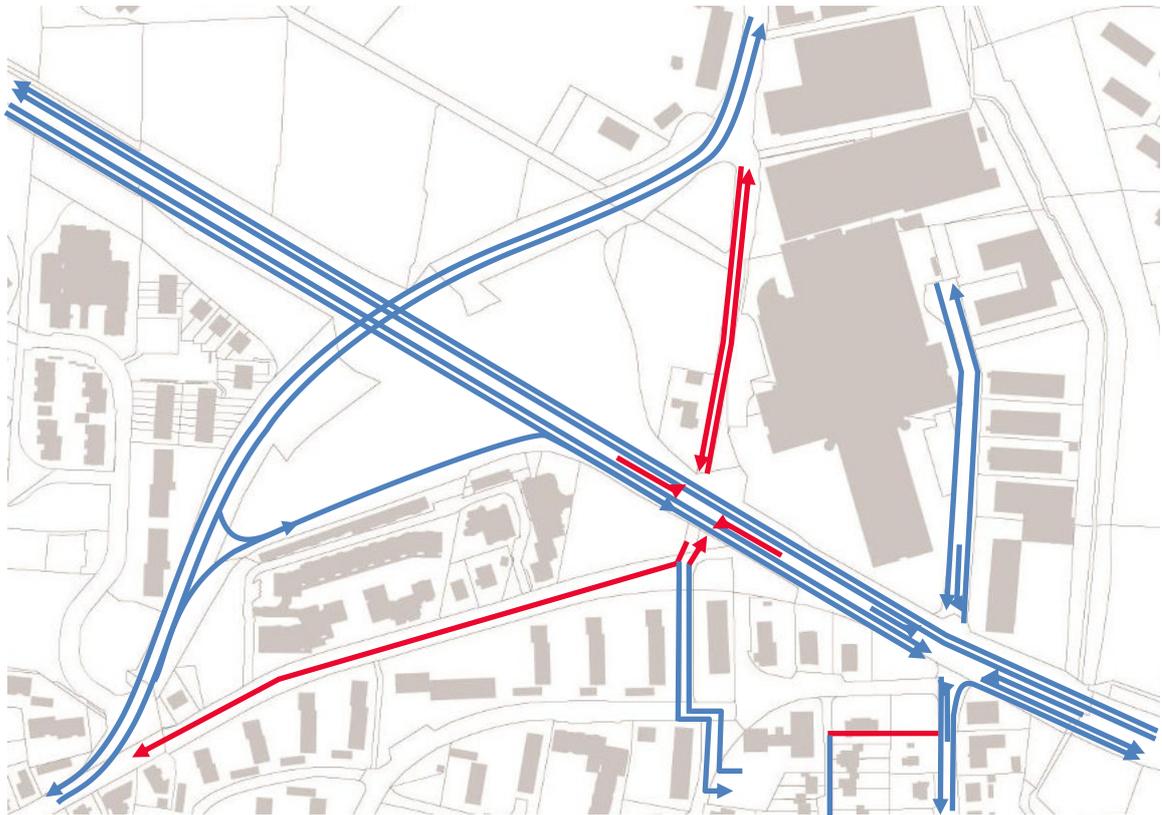
Die Variante 2a hat gegenüber den Varianten 2b, 3a und b durch die Aufteilung der Verkehrsströme in Bezug auf die Lärmbelastung gewisse Nachteile (höhere Gesamtbelastung), aber

---

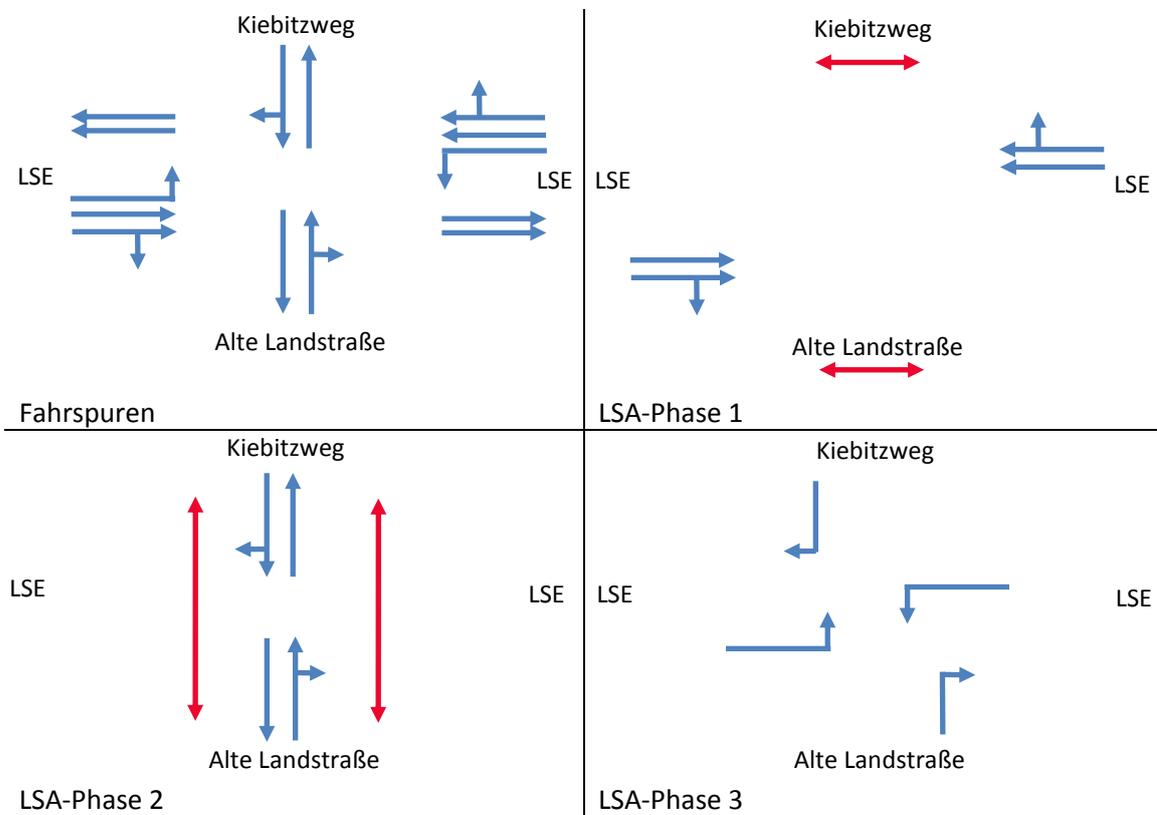
<sup>32</sup> Derzeit gibt es keine Einfädelungsstrecke aus Richtung Pinneberg, da die LSE, aufgrund der vorherigen Gabelung, unterhalb der Brücke nur einspurig verläuft und die aus der Verkehrsschleife auf die LSE führende Straße dann zur zweiten Spur der Fahrbahn wird.

auch Vorteile (Umweltgerechtigkeit). Zudem ist am Zubringer der Verkehrsschleife bereits eine Lärmschutzwand vorhanden. Die Verbindung zwischen Siedlung und Dorf ist bei Erhaltung der Brücke am direktesten und durch die neue Einbahnstraßenregelung in der Alten Landstraße bleibt die Straße attraktiv für den Radverkehr zum und vom Zentrum (s. o.).

Die Kosten für die Varianten 2a und 3 sind auf Dauer voraussichtlich relativ ähnlich (Variante 2a: Ausbau und Verlängerung des Kiebitzwegs, Teilrückbau der Verkehrsschleife, Instandhaltung Brücke; Varianten 3a, b: vollständiger Rückbau der Verkehrsschleife, Neubau Kreuzung / Kreisverkehr, Durchfahrt hinter dem Rathaus). Die Variante 2b ist vermutlich teurer (vollständiger Rückbau der Verkehrsschleife, Neubau Kreuzung, Ausbau und Verlängerung des Kiebitzwegs, Ausbau der alten Landstraße). Die fünf Varianten sind demzufolge alle nicht vollständig zufriedenstellend. Die Variante 2a scheint jedoch die beste Wahl zu sein. In den Abbildungen 142 und 143–146 wird sie noch einmal detaillierter dargestellt.



**Abb. 142: Ausgewählte Veränderung der Straßenverkehrsführung**  
 (blau = Bestand, rot = neu) (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)



**Abb. 143–146: Neue Kreuzung LSE / Kiebitzweg / Alte Landstraße**  
 (blau = MIV, rot = Rad- und Fußverkehr) (Eigene Darstellungen)

- Die Ortsdurchfahrtsgrenze (s. § 4 StrWG)<sup>33</sup> der LSE befindet sich derzeit ungefähr mittig zwischen EKDZ und Südkern. Es sollte eine Verschiebung der Grenze nach Westen erwirkt werden, um die Handlungsfähigkeit der Gemeinde zu erhöhen und die vorgeschlagenen Veränderungen einfacher vornehmen zu können.

## 6.5.4 Orientierung

- Der Holstenplatz könnte in Rathausplatz umbenannt werden, um ihn als Ortsfremder / -fremde gut finden zu können. Außerdem können positive Assoziationen mit dem Namen einhergehen und das Rathaus bekommt „seinen Raum“.
- Die Haltestelle Schenefeld (Mitte) am Dorfplatz der Altgemeinde sollte einen anderen Namen bekommen, da die geographische Mitte und das Hauptzentrum am EKDZ liegen und dies zu Verwirrungen führt – zum Beispiel Schenefeld (Alter Dorfplatz) oder Schenefeld (Dorf). Die Haltestelle Rathaus / EKZ könnte in Zukunft Stadtzentrum heißen.
- Die Lesbarkeit des Zentrums ist zu erhöhen – zum Beispiel durch eine einheitliche Gestaltung, zentrumstypische Gebäudehöhe- und -dichte, auffällige Beschilderungen, Torsituationen am Ein- und Ausgang vom Zentrum, sichtbare Belebung (s. auch Kapitel 6.6).
- Orientierungspunkte wie EKDZ und Rathaus sollten bei einer Neubebauung weiterhin gut sichtbar bleiben.

## 6.6 Interne Erreichbarkeit

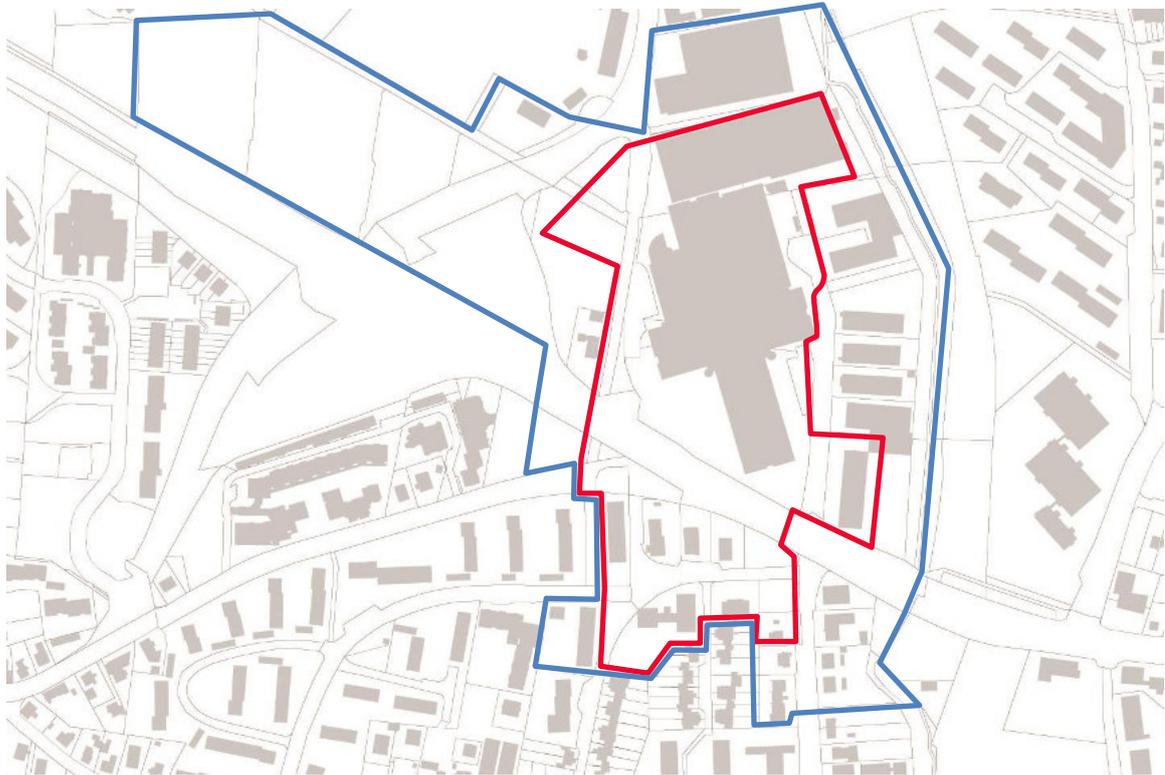
### 6.6.1 Lesbarkeit und Wegeführung

- Zunächst sollte das Zentrumsgebiet räumlich eindeutig festgelegt werden. Möglich wäre eine hierarchische Abstufung mit einem Hauptzentrumsgebiet und einem erweiterten Zentrumsgebiet. In ersterem befänden sich die besonders publikumswirksamen Nutzungen, in letzterem könnte vor allem der öffentliche Raum als Begegnungsort und Verknüpfungsraum hervorgehoben werden. Vorgeschlagen wird eine Einbindung der Bürgerwiese und des Düpenaugrünzugs im erweiterten Zentrumsgebiet (Vorschlag s. Abb. 147).
- Im gesamten Zentrumsgebiet sollten Pflasterung, Mobiliar, Beleuchtung und Bepflanzung einheitlich gestaltet werden, um die Zentrumszugehörigkeit aufzuzeigen. Gute Pflege und hochwertige Materialien veranschaulichen die Bedeutung dieses Gebietes. Sie zeigen zudem Beachtung und Wertschätzung gegenüber diesem Raum und können damit das Sicherheitsgefühl erhöhen.

Vorgeschlagen werden im gesamten Zentrumsgebiet alleeartige Baumpflanzungen. Diese schaffen Orientierung und lassen das Zentrum gewissermaßen mit dem Grünraum von Düpenau und Bürgerwiese verschmelzen. Außerdem stellt es die Naturnähe als charakteristische Eigenart des Zentrums heraus.

---

<sup>33</sup> Die Ortsdurchfahrtsgrenze stimmt nicht mit dem Ortsausgangsschild überein.



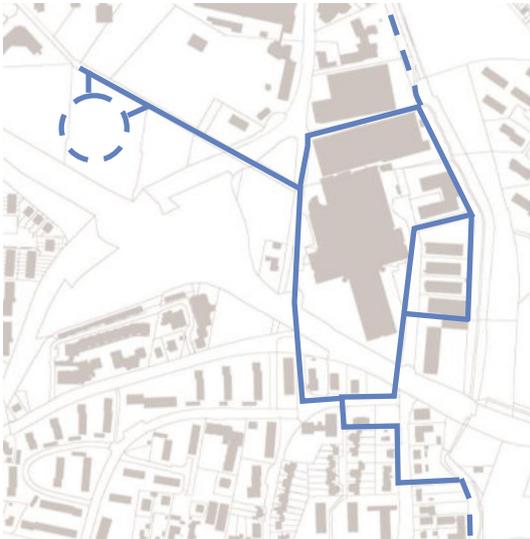
**Abb. 147: Festlegung des Zentrumsgebietes**

(blau = **Erweitertes Zentrumsgebiet**, rot = **(Haupt-)Zentrumsgebiet**)

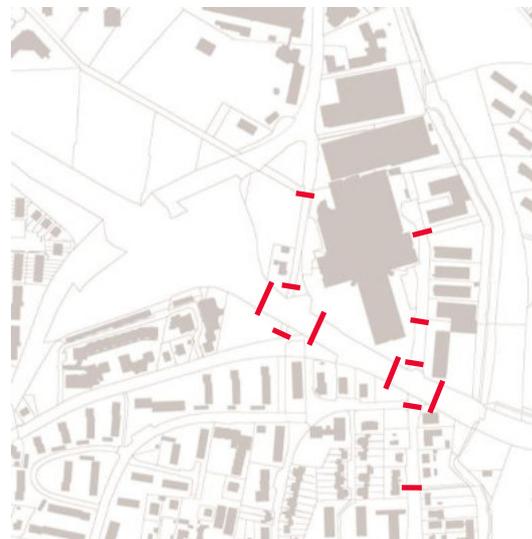
(Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

- Fußgängerzone und Stadtplatz sind klassische Elemente eines Zentrums, ebenso ein Rathaus. Ihr Vorhandensein hilft den Raum als Zentrum zu erkennen.
- Um die Entwicklung östlich des EKDZs positiv voranzutreiben und die dortige Nähe zur Düpenau wahrnehmbarer zu machen, empfiehlt sich eine Umbenennung der Industriestraße in: „Am Düpenaulauf“.
- Der Düpenaugrünzug ist als verbindendes Element zur Verknüpfung von Nord- und Südkern nutzbar. Es wird ein Ausbau der Wanderwege entlang der Düpenau im Bereich der Industriestraße und eine verbesserte Erreichbarkeit und Lesbarkeit des Zugangs zum Düpenaugrünzug am Osterbrooksweg empfohlen (s. auch im Folgenden das vorgeschlagene Wegenetz in den Abbn. 148–149). Für die Anbindung der Wege von der Düpenau über die Industriestraße werden zwei Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) über die Industriestraße vorgeschlagen. Der Südliche dient zudem der Verbindung von ZOB und Zentrum. Für den Weg, der den Düpenauwanderweg mit dem Osterbrooksweg verknüpft, ist ebenfalls ein zusätzlicher Überweg über den Osterbrooksweg erforderlich, um die gewünschte Verbindung zum Südkern herzustellen. Durch diese Maßnahmen kann ein Wegesystem geschaffen werden, das Spaziergänger\*innen direkt am Hauptzentrumsgebiet entlang führt. Womöglich reizt das Zentrum dann zu einem kleinen Umweg – auf ein Eis oder einen Kaffee.
- Ein signalisierter Überweg auf der Ostseite der Kreuzung LSE / Industriestraße / Osterbrooksweg könnte bei Umsetzung des vorgeschlagenen kleinen ZOBs (s. Kapitel 6.5.1) mehr Personen aus der Linie 186 hier in der Ortsmitte statt am Schenefelder Platz umsteigen lassen.

- Einen weiteren Fußgängerüberweg muss es zur Überquerung des Kiebitzweges geben, um zur Bürgerwiese und zum oben vorgeschlagenen Lebensmittel-Discounter zu gelangen. Des Weiteren ist ein signalisierter Überweg zur Überquerung des Kiebitzweges an der neuen Kreuzung mit der LSE einzuplanen. Dieser Überweg kann das neue Wohngebiet auf der Westseite des Kiebitzweges mit dem Zentrum verknüpfen.
- Der signalisierte Überweg, der die LSE auf der Westseite des Zentrums queren lässt, ist für eine direktere Wegebeziehung, wie bereits erwähnt, ein wenig nach Osten zu versetzen. Damit ginge ein Verkürzen der Busbucht einher. Sie sollte nur noch auf den Bedarf eines einzigen Gelenkbusses zugeschnitten sein. Der wegfallende Stellplatz ist zu verlagern (s. hierzu auch 6.5.1).
- Zur Verbesserung der Verbindung zwischen Bürgerwiese und Zentrum sollte der Weg in Richtung der Bürgerwiese aufgewertet werden. Er ist hierzu etwas zu lichten – durch Reduzierung wildwachsender Vegetation. Mehr Licht und geordneterer Bewuchs kann das Sicherheitsempfinden und die Attraktivität erhöhen, insbesondere auch in der Unterführung. Ansprechend bepflanzte Beete entlang des Weges heben die Attraktivität zusätzlich. Außerdem sollten die im Zentrum verwendeten Lampen aufgestellt werden, um die Zugehörigkeit zu diesem zu verdeutlichen.
- Auch der Weg nördlich des Parkhauses vom EKDZ bedarf einer Verbesserung, zum Beispiel durch Zentrums Lampen und Beete. Eine Aufwertung der Fassade des Parkhauses oder eine diese kaschierende Bepflanzung könnte den Wert der Baugrundstücke nördlich des EKDZs heben.



**Abb. 148: Zentrums-Wanderwege** (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)



**Abb. 149: Fußgängerüberwege im Zentrum** (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

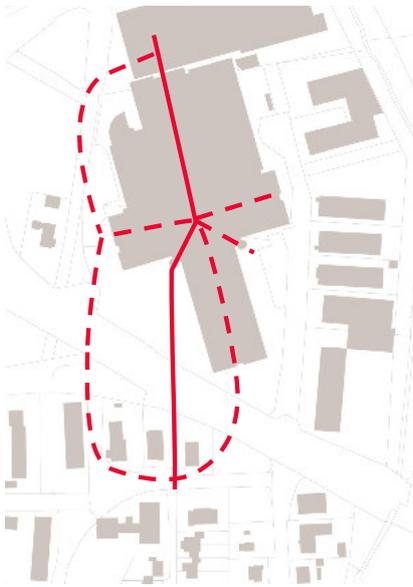
- Mit Hilfe einer Abschätzung der wesentlichen Passantenströme im Hauptzentrumsgebiet könnten die publikumsrelevanten Einrichtungen, die Magnetbetriebe und diejenigen, die von der erzeugten Laufkundschaft profitieren, sinnvoll angeordnet werden. Die „natürlichen“ Passantenströme würden vermutlich vom Südkern mehr oder weniger mittig über die LSE direkt zum Marktplatz des EKDZs verlaufen (s. Abb. 150). Um Abkürzungen zu ver-

hindern und alle Einrichtungen im Südkern, im südlichen und im westlichen Arm des EKDZs mit Kund\*innen zu versorgen, wäre jedoch die in Abb. 151 aufgezeigte Wegeführung anzustreben. Derzeit laufen die Passant\*innen, wie in Kapitel 4.4 beschrieben, von dem westlichen Übergang über den Parkplatz zum westlichen Nebeneingang. Der westliche Arm des EKDZs weist hierdurch Leerstand und Nutzungen mit einem verhältnismäßig geringen Bedarf an Laufkundschaft auf.

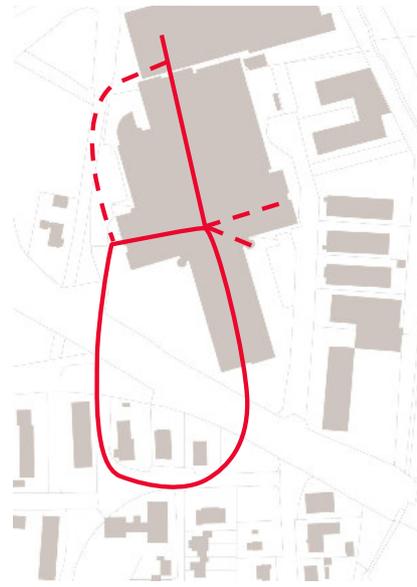
- Um die vorgeschlagene Wegeführung durchzusetzen, wird empfohlen, den westlichen Nebeneingang des EKDZs zu schließen und nur noch als Notausgang einzurichten.

Alternativ könnte der Nebeneingang auf der Westseite zum westlichen Haupteingang ernannt werden. Hierzu müssten klare Fuß- und Radwege über den Parkplatz geschaffen und Fahrradabstellanlagen dort platziert werden. Das EG vom westlichen Arm des EKDZs könnte wie im Ostflügel durch einen großen Laden besetzt werden, mit einem Durchgang durch diesen. Dieser Vorschlag steht mit dem Vorschlag des begehbaren Mittelstreifens im nächsten Kapitel (6.6.2) im Einklang.

- Die Poller auf dem großen Parkplatz des EKDZs sollten auf ihre Zweckmäßigkeit hin geprüft werden. Außerdem sollte den Pollern ein hoher Gestaltungsanspruch zukommen. Der Gehweg auf dem Parkplatz ist durch eine Pflasterung deutlich von der Fahrbahn abzusetzen, um die Passant\*innen zu lenken und auch die Fahrbahnbegrenzung für die Autofahrer\*innen deutlich aufzuzeigen.
- Um die einzelnen Elemente des Zentrums zu verknüpfen und den Weg zu ihnen zu weisen, können Wegweiser aufgestellt werden. Wichtiger wäre jedoch, die Wege zu den wesentlichen Einrichtungen gestalterisch hervorzuheben – entweder durch einen anderen Bodenbelag, als auf anderen Wegen oder Plätzen oder durch linienhaft platzierte Elemente entlang der Wege. Letztere könnten zum Beispiel linear angeordnete Beete oder eine besonders gepflasterte Linie im Boden sein. Diese Linie kann auch als Führungs- und Orientierungslinie für seheingeschränkte Menschen dienen.
- Am westlichen Überweg über die LSE könnte ein in Abschnitten realisierter Laubengang vom Westeingang des EKDZ zum Südkern für eine Führung der Passant\*innen und bei Überdachung auch für einen trockenen Übergang sorgen (notwendige Feuerwehrezufahrten beachten, ebenso die Durchquerung der LSE). Dabei sollte eine großzügige Breite von drei bis vier Metern kalkuliert werden (s. Referenzbeispiele in den Abbn. 152–153). Nicht außer Acht zu lassen, ist auch die optische Aufwertung durch einen Laubengang.
- Bei Umsetzung der oben empfohlenen neuen Zugänge von der Düpenau in Richtung EKDZ bietet es sich an, den Osteingang des EKDZs wieder zu öffnen und einen Durchgang durch den dortigen Laden zu schaffen. So können weitere Kund\*innen in das EKDZ gelockt werden.



**Abb. 150: Passantenströme („natürlich“)**  
 (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)



**Abb. 151: Passantenströme (geplant)**  
 (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)



Landesgartenschau in Rosenheim 2010



Bundesgartenschau in Schwerin 2009

**Abbn. 152–153: Laubengänge** (Böck 2010, S. 2009, Ausschnitt)

→ Insbesondere empfohlen werden der Abriss der Fußgängerbrücke und die ausschließliche Nutzung ebenerdiger Querungen über die LSE. Viele Merkmale sprechen dafür (s. auch Kapitel 4.4): Die Fußgängerbrücke wird kaum genutzt und verläuft nicht bedarfsgerecht zum EKDZ. Sie ist nicht barrierefrei gestaltet, im Winter nicht nutzbar und schließt das Radfahren aus. Sie behindert die Wegeführung insbesondere im Süden, nimmt gerade im nördlichen Bereich mit ihren bepflanzten Böschungen viel Platz ein und erzeugt Unterhaltungskosten. Sie ist mit ihren drei Metern lichter Breite zu schmal, um sie in großem Ausmaß aktivieren oder zur alleinigen Überquerungsmöglichkeit an dieser Stelle machen zu können.

Da ebenerdige Einrichtungen und Bauten grundsätzlich stärker frequentiert werden als höher gelegene, wird von größeren Investitionen in die bestehende Brücke oder eine

neue Brücke abgeraten.<sup>34</sup> Durch den Abriss der Fußgängerbrücke kommt zudem der Westeingang des EKDZs wesentlich besser zur Geltung und kann des Weiteren einen angemessenen Vorplatz erhalten.

Alternativ sollte die Brücke zumindest ansprechender gestaltet werden. Zum Beispiel könnten Kunstobjekte oder Informationstafeln auf der Brücke installiert werden. Eine Menschenkette, die auf den Boden der Brücke gemalt oder aus einem festen Material ausgeschnitten und an das Geländer gehängt werden würde, wäre ein Zeichen der Gemeinschaft und Verknüpfung beider Stadt- und Zentrumsteile. Unterschiedliche Fußspuren könnten auf den Boden der Brücke aufgedruckt und Fähnchen oder Lampenketten vom Pylon zum Geländer gespannt werden. Der Pylon könnte mit Mosaiksteinen beklebt oder künstlerisch bemalt werden. Eine relativ kostengünstige Verbesserungsmaßnahme, die die Wegführung der Brücke verbessern würde und ihre Nutzung erhöhen könnte, wäre der Bau einer Treppe als Abzweigung hinunter zum Westeingang des EKDZs.

### 6.6.2 Abmilderung der Zerschneidungseffekte durch die LSE

→ Häufige Überquerungsmöglichkeiten der LSE mit ausreichender Zeit sind der wohl beste Garant für die Verknüpfung von Nord und Süd. Derzeit muss lange auf die Grünphase gewartet werden, die zudem sehr kurz ist. Bei der Verbesserung der Überquerungssituation ist die Leistungsfähigkeit der LSE zu beachten. Welche Bedeutung der Leistungsfähigkeit der LSE gegenüber der Funktionsfähigkeit des Zentrums zugesprochen wird, muss abgewogen werden. Folgende Verbesserungsmöglichkeiten werden vorgeschlagen:

*Variante 1: Sehr geringfügige Verbesserung für die querenden Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen bei Umsetzung der oben vorgeschlagenen Wegführung, geringfügige Leistungseinbußen der LSE:* Zusätzlich zu den signalisierten Überquerungen, wie sie im Bestand vorhanden sind, ist eine jederzeitige Überquerung in der Mitte, zwischen den beiden signalisierten Übergängen, über den Mittelstreifen möglich (s. auch nächsten Gliederungspunkt).

*Variante 2: Geringe Verbesserung für die Querenden, mit leichten Leistungseinbußen für die LSE:* Die aktuelle LSA-Schaltung bleibt in den Verkehrs-Spitzenstunden bestehen. Außerhalb dieser Spitzenstunden wird den Fußgänger\*innen, auf Kosten der LSE, mehr Überquerungszeit eingeräumt.

*Variante 3: Mittlere bis große Verbesserung für die Querenden, mittlere Leistungseinbußen für die LSE:* Anstelle der signalisierten Kreuzungen werden Kreisverkehre geschaffen. Die Fußgänger\*innen können jederzeit die LSE queren. Bei hohem Verkehrsaufkommen ist die Überquerung jedoch schwieriger. Es wäre möglich, dort zusätzliche Bushaltestellen am Rand zu integrieren. Der Verkehrsfluss ist bei Kreisverkehren zudem gleichmäßiger als bei Kreuzungen, Wendemanöver sind gefahrlos möglich, Lichtsignalanlagen fallen gegebenenfalls weg. Außerdem ist die Beschilderung der einzelnen Richtungen eindeutiger und in Augenhöhe der PKW-Fahrer\*innen. Die Umsetzung von Kreisverkehren ist allerdings sehr kostenintensiv und beeinträchtigt die Leistungsfähigkeit der LSE, da durch den Kreisverkehr eine Gleichberechtigung der Verkehre geschaffen wird, die es nicht gibt. Die

<sup>34</sup> Aus diesem Grund wie auch aufgrund der immensen Kosten werden Ideen, wie die Verbreiterung der Fußgängerbrücke, ihre barrierefreie Ausgestaltung oder der Bau einer neuen Brücke (eventuell mit Geschäften), die zum ersten Obergeschoss des EKDZs führt, hier nicht weiter verfolgt.

LSE hat eine übergeordnete Bedeutung. Diese Lösung ist deshalb voraussichtlich schwer durchsetzbar.

*Variante 4: Mittlere bis große Verbesserung für die Querenden, mittlere bis hohe Leistungseinbußen für die LSE:* Die jetzigen Linksabbiegespuren an der LSE werden zu Querungshilfen (begehbare Mittelstreifen) umgebaut. Hierdurch entstehen zusätzliche (Teil-) Überquerungsmöglichkeiten der LSE in weiteren LSA-Phasen. Die inneren Spuren werden zur Linksabbiegespuren, damit reduzieren sich die geradeausführenden Spuren auf je eine Spur im Zentrum, wenn keine Verbreiterung der LSE vorgenommen wird.

*Ergänzende Maßnahme mit geringfügiger Verbesserung für die Querenden, aber ohne Leistungseinbußen für die LSE:* Es werden Sekundenanzeigen für die nötige Wartezeit an der LSA angebracht. Dies kann die gefühlte Länge der Wartezeit verkürzen.

Die Sekundenanzeigen für die Länge der Wartezeit und die Verlängerung der Grünphase, gegebenenfalls wie vorgeschlagen nur außerhalb der MIV-Spitzenstunden, erscheinen in Anbetracht der geplanten Wegführung insbesondere geeignet.

- Ein Vorschlag, der insbesondere bei einer anderen als der hier vorgeschlagenen städtebaulichen Umsetzung relevant werden könnte: Wenn der westliche Nebeneingang des EKDZs entgegen der oben ausgeführten Empfehlungen geöffnet bleiben würde und wenn mit dem städtebaulichen Entwurf für den Südkern die oben beschriebenen „natürlichen“ Passantenströme (s. Abb. 150) gefördert werden sollen, müssten zu den zwei signalisierten LSA-Querungen an der LSE zusätzliche Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr geschaffen werden. Das wäre über einen begehbaren Mittelstreifen möglich. Mit diesem wäre eine ständige Überquerbarkeit der LSE gegeben. Für eine ähnliche Verkehrsstärke wie auf der LSE wurden begehbare Mittelstreifen erfolgreich realisiert – in London in der Kensington High Street (DTV: ca. 22.000 Kfz / Tag) oder in Dresden in der Wilsdruffer Straße (DTV: ca. 21.000 Kfz / Tag) (s. Abbn. 154–155) (vgl. SCHWAB 2009). In der Wilsdruffer Straße wurden die vormaligen vier Spuren, trotz der hohen Verkehrsbelastung, auf zwei Spuren reduziert (vgl. ebd.). Die erlaubte Geschwindigkeit beträgt dort 30 km / h (vgl. ebd.).



Kensington High Street, London



Wilsdruffer Straße, Dresden

**Abbn. 154–155: Begehbare Mittelstreifen**

(Transforming Cities 2010, Deutsche EuroShop AG 2010, Ausschnitte)

- Ein Einfärben des Überganges über die LSE oder die Pflasterung des Überganges könnte die optische Verknüpfung von Nord- und Südkern erhöhen. Gut wäre in dieser Hinsicht auch eine zentrumstypische Pflasterung der gesamten Fahrbahn auf Höhe des Zentrums. Eine Pflasterung könnte jedoch zu einem nicht vertretbaren Anstieg des ohnehin schon hohen Lärmpegels führen. Eine Veränderung des Bodenbelages sollte außerdem nur bei einer sehr frühen und deutlichen Geschwindigkeitsreduzierung in Betracht gezogen werden. Denn derartige Veränderungen im Bodenbelag können gerade bei größeren Fahrgeschwindigkeiten zu Irritationen und Unfällen führen.
- Empfehlenswert sind ansonsten, wenn möglich, sehr breite Fußgängerüberwege über die LSE. Sie würden die Bedeutung des Fußverkehrs hervorheben.

Auch eine geringe Geschwindigkeit des Verkehrs mindert die zerschneidende Wirkung der LSE. Um den Verkehr zu entschleunigen, könnte dessen Sicht in die Tiefe begrenzt werden (vgl. hierzu auch LINDENMANN, FREY, SCHWOB 1988, 28, 32 ff.):

- Es bestünde die Möglichkeit einen Kreisverkehr mit einer hoch und üppig bepflanzten Verkehrsinsel, anstelle der großen Verkehrsschleife, zu bauen. Dies wurde bereits im Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2020 vorgeschlagen. Die Vor- und Nachteile von Kreisverkehren gegenüber signalisierten Kreuzungen wurden weiter oben ausführlich behandelt.
- Alternativ könnte der Kreisverkehr mit einer bepflanzten Verkehrsinsel auch auf Höhe der heutigen Fußgängerbrücke errichtet werden, mit Anschluss an die Alte Landstraße und den Kiebitzweg.
- Eine weitere Option wäre zum Beispiel eine Verkehrsinsel ohne den Anschluss an weitere Straßen (kein Kreisverkehr), als Querungshilfe / Fußgängerschutzinsel auf Höhe der heutigen Fußgängerbrücke. Der Verkehr auf der LSE würde die Insel jeweils zweispurig umfließen.

Um den Verkehr zu entschleunigen, wird zudem geraten die (sichtbare) Trennung der Verkehre zu reduzieren (vgl. hierzu auch LINDENMANN, FREY, SCHWOB 1988, 28, 32 ff.):

- Die Trennung von Rad- und Fußverkehr entlang der LSE könnte im Zentrumsgebiet optisch abgemildert werden, indem die rote Pflasterung des Rad- und Fußweges auf der Nordseite durch weniger auffallendes Pflaster ersetzt wird. Das gleiche Pflaster kann dann auch auf der Südseite verlegt werden.

Zur Entschleunigung des Verkehrs und um die Aufmerksamkeit auf das Zentrum zu lenken, wird des Weiteren eine ästhetisch ansprechende und interessante Gestaltung des Verkehrsraums und der angrenzenden Flächen empfohlen:

- Der Mittelstreifen sollte wie folgt gestaltet werden: Leitplanken und vorhandene Vegetation sind im Zentrumsbereich zu entfernen und großkronige Bäume (z. B. Platanen) zu pflanzen. Ihr Lichtraumprofil sollte mindestens vier Metern entsprechen. Um eine gute gestalterische Wirkung zu erzielen und die Bäume mittig zwischen EKDZ und Südkern pflanzen zu können, ist jedoch der Wegfall oder die Kürzung der Linksabbiegestreifen

notwendig. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf der LSE erscheinen verkürzte Linksabbiegespuren umsetzbar, da der Bremsweg kürzer wäre.

- Des Weiteren könnte der Mittelstreifen verbreitert und die Fahrbahnen auf jeder Seite verschmälert werden. Die zweispurigen Fahrbahnen besitzen derzeit die klassische Landstraßenbreite von 7,75 m (Auskunft Stadt Schenefeld). Sie könnten jeweils auf eine Breite von 7 m (3,25 m je Spur + 0,5 m Schutzstreifen zur Bordsteinkante) reduziert werden (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 1988, 30). Der jetzige Mittelstreifen von 2,5 m würde dann eine Breite von 3,25 m aufweisen. Dies wäre ausreichend für Baumbepflanzungen: Mindestmaß 3 m (vgl. ebd.). Und auch für einen begehbaren Mittelstreifen, oben als Alternative vorgeschlagen, sollte diese Breite ausreichen, denn dieser wäre vergleichbar mit einer Fußgängerschutzinsel. Die Fußgängerschutzinseln müssen nach den Planungshinweisen für Stadtstraßen in Hamburg mindestens eine Breite von 2,3 m aufweisen (vgl. ebd.).
- Durch ein Zusammenrücken der Gebäude von Nord- und Südkern kann die Trennwirkung verringert werden. Eine optische Beziehung zwischen beiden Seiten kann entstehen und der Straßenraum wird gefasst. Im Süden der LSE sollten die Gebäude deshalb näher an die LSE heranrücken. Großkronige straßenbegleitende Bäume können zu beiden Seiten die LSE alleeartig rahmen. Die vorhandenen, unschön gewachsenen Akazien sind zu fällen.
- Um die Aufmerksamkeit der Durchfahrenden auf das Zentrum zu lenken, sollten zentrumstypische Elemente entlang der Straße platziert werden (z. B. Fahrradabstellanlagen, Werbeschilder, zentrumstypische Lampen, gegebenenfalls Bänke, Blumenkübel oder bepflanzen Beete, Kunstobjekte, Informationstafeln). Konstante Querschnitte und klare Raumkanten sind im Zentrumsbereich ebenfalls zu vermeiden, um die Übersichtlichkeit für den Verkehr zu verringern und damit den Verkehr zu entschleunigen (vgl. hierzu auch LINDENMANN, FREY, SCHWOB 1988, 28, 32 ff.).
- Die Randbebauung sollte aus mehrstöckigen Gebäuden in dichter Bauweise und kleinteiliger, repräsentativer Fassadengestaltung bestehen. Rathaus und Plätze sollten geringfügig sichtbar bleiben, damit eine Vorstellung vom Zentrum von außen entstehen kann.
- Klare Eingänge bzw. Torsituationen zum Zentrum bremsen den Verkehr und bereiten auf den Eintritt in das Zentrum vor, wenn diese schon früh sichtbar werden. Die Eingänge können aus hohen oder markanten Gebäuden oder großen Bäumen (Baumtore) gebildet werden.

Da Schall- und Geruchsemissionen den Raum stark zerschneiden können, sollte hier eine Minderung das Ziel sein, auch zumal die vorgeschlagene Kreuzung Alte Landstraße / LSE / Kiebitzweg den Lärmpegel noch erhöht:

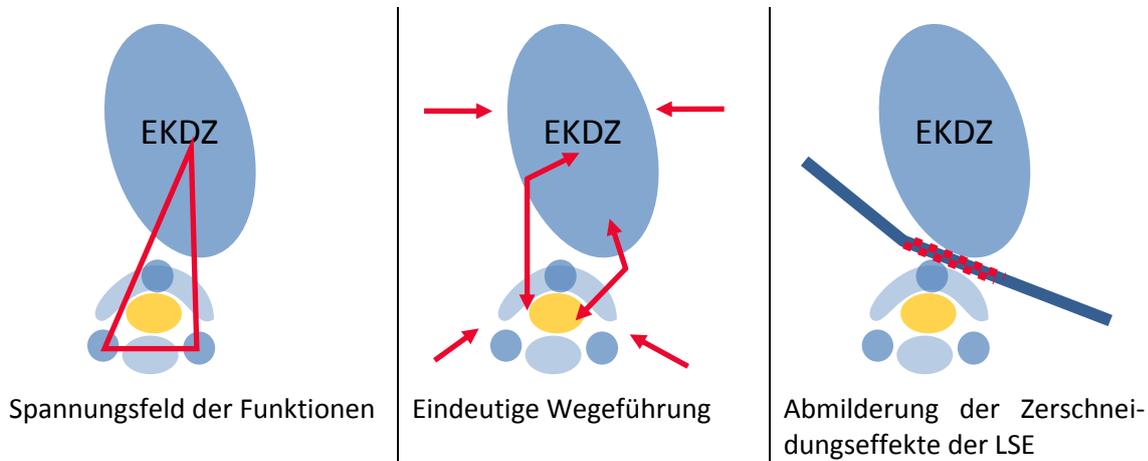
- Um den Lärmpegel zu reduzieren, wird eine rechtlich angeordnete Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km / h durch Verkehrszeichen empfohlen. Eine wesentliche Abnahme der Leistungsfähigkeit der LSE wäre dabei nicht zu erwarten. Wie Ergebnisse einer Untersuchung des Umweltbundesamtes zeigen, ergibt sich bei einer Reduzierung von 50 auf 30 km / h lediglich ein Zeitverlust von 2 sec / 100 m (tagsüber) bzw. 0 bis 2 sec / 100 m (nachts) (vgl. HEINRICHS, LEBEN, HÄNISCH 2014, 54). Zugleich ist von einer Reduzierung des Lärmpegels um 2,2 bis 3 db(A) auszugehen (vgl. LK Argus 2014, 25).

Für den östlichen Abschnitt der LSE am Schenefelder Platz wurde im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2014 bereits eine derartige Reduzierung durch die LK Argus GmbH vorgeschlagen (Kapitel 4.5). Infolge des weiteren Heranrückens der Gebäude im Südkern an die LSE und der Aufstockung der Gebäudehöhen wären im Zentrum wesentlich mehr Menschen durch Lärm betroffen. Es könnte ein weiterer Lärmbrennpunkt entstehen, der zur Lärmreduzierung zwingt. Eine Temporeduzierung können Straßenverkehrsbehörden „zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“ (§ 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO) anordnen (vgl. LK Argus GmbH 2014, 25 f.).

- Durch unterschiedliche Maßnahmen kann der innerörtliche Quell- und Zielverkehr mit dem privaten Pkw auf alternative Verkehrsträger umgelenkt werden – zum Beispiel durch den Ausbau des Radwegenetzes, die Anlage von attraktiven Fußwegen und Fahrradabstellanlagen und den Ausbau des ÖPNVs, außerdem durch diesbezügliche Werbe- und Informationskampagnen, Radreparaturmöglichkeiten sowie über Rad- und Autoverleihsysteme (hierdurch zum Beispiel Verkauf des Zweitwagens). Siehe hierzu auch den Vorschlag für eine „Mobilitätsstation“ in Kapitel 6.2.1.
- Um den Lärm zu reduzieren, wird eine geräuscharme Fahrbahndecke empfohlen (z. B. eine lärmoptimierte Asphaltdeckschicht oder Asphaltbeton ohne Absplittung (s. PESCHEL / REICHART 2014, 50)).
- Pflanzen sowie bestimmte Gebäudefassaden (z. B. aus porösen Materialien) absorbieren Lärm, während andere ihn reflektieren. Absorbierende Pflanzen, Fassadenbegrünungen und Fassaden sollten verstärkt zur Gestaltung entlang der Straßen im Zentrum eingesetzt werden. Die Pflanzung von Alleebäumen (s. o.) entspricht dieser Empfehlung.
- Eine Lenkung des Schwerlastverkehrs auf Straßen, die nicht durch das Zentrum verlaufen, wäre für das Zentrum wünschenswert. Da die Lärmbelastung in den anderen Gegenden, vor allem den Wohngebieten, ebenfalls niedrig gehalten werden sollte und die LSE eine Landesstraße ist, erscheint dies jedoch kaum möglich.

Ausgeschlossen wurde die Idee einer Absenkung der LSE und der Entwicklung des Zentrums darüber hinweg. Hiermit wären Aufwände verbunden, die der verknüpfenden Wirkung und der Bedeutung dieses Zentrums nicht gerecht werden würden. Eine Führung der LSE um das Zentrum herum wird aus Gründen der übergeordneten Bedeutung der Straße, des Kostenaufwandes und der daraus resultierenden Verlärmung der bestehenden Wohngebiete ausgeschlossen.

Neben einer eindeutigen Wegeführung und der Minderung der Zerschneidungswirkung der LSE soll die Verknüpfung von Nord- und Südkern auch über das Spannungsfeld zwischen den dortigen Angeboten erfolgen. In den Abbildungen 156–158 sind die Maßnahmen zur Verknüpfung schematisch dargestellt.



**Abbn. 156–158: Verknüpfung von Nord- und Südkern**  
(Eigene Darstellung)

### 6.6.3 Zugänglichkeit

- Im Zentrumsgebiet, außerhalb und innerhalb der Gebäude muss Barrierefreiheit hergestellt und gesichert werden. Sie ist unter anderem durch einen leicht begehbaren, rutschfesten, wenig gemusterten Bodenbelag erreichbar, durch Rampen anstelle von Stufen, in Abständen aufgestellte Bänke zum Ausruhen (gerne auch mit Rücken- und Armlehnen, letztere zum besseren Aufstehen), Leitsysteme für blinde Menschen und Aufzüge in Gebäuden.
- Ein hohes Sicherheitsempfinden trägt zur Zugänglichkeit bei. Das Sicherheitsempfinden kann durch Sauberkeit, Pflege, gute Beleuchtung, Belebung durch Menschen und die Anwesenheit von Menschen zu allen Tages- und Nachtzeiten in den Gebäuden, die an den öffentlichen Raum grenzen (v. a. Wohnnutzung), erhöht werden.
- Bäume mit großer Krone und Vordächer können einen Witterungsschutz darstellen (hier insbesondere Schutz gegen Regen) und den Südkern so auch bei „schlechtem“ Wetter attraktiv machen. Damit an sonnigen Tagen genügend Licht auf den Platz und an die Wege und Sitzplätze scheint, sollte mit Bäumen allerdings sparsam umgegangen werden. Eine Überdachung des Übergangs zwischen Nord- und Südkern, insbesondere auf der westlichen Hauptachse (s. Laubengang oben und die geplante Wegeführung), kann in Frage kommen.

## 6.7 Städtebauliche Umsetzung

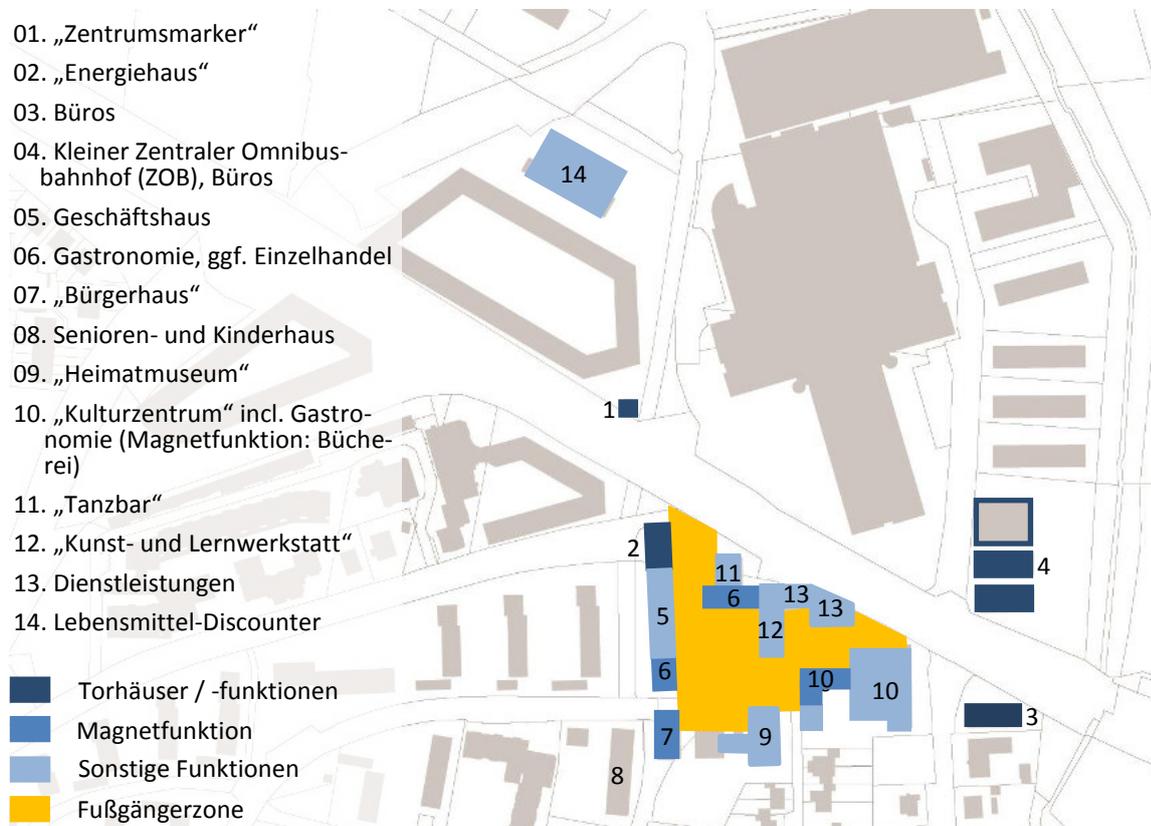
Die favorisierten Vorschläge und Ideen aus den vorangegangenen Kapiteln wurden in einer Ideenskizze zusammengestellt (s. Abbn. 164–165). Zum direkten Vergleich sind in den Abbildungen 168–169 im Anhang die aktuelle und die vorgeschlagene Situation nochmal als Schwarzpläne mit Flurstücksgrenzen aufgeführt, in Kapitel 1.2 ist das Luftbild zu sehen. Am Ende dieses Kapitels werden die einzelnen Veränderungen aus der Ideenskizze hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Zentrumsentwicklung bewertet.

### *Beschreibung der Ideenskizze*

In der Ideenskizze (großer Ausschnitt) ist die vorgeschlagene Verkehrssituation (Kapitel 6.5.3) mit dem Rückbau der Verkehrsschleife und dem Bau einer Kreuzung LSE / Kiebitzweg / Alte Landstraße zu sehen, die Platz für neue Bebauung schafft. Außerdem ist der mit Bäumen bepflanzte und verlängerte Mittelstreifen der LSE dargestellt (Kapitel 6.6.2). Die als Vorschlag eingebrachten Alleebäume entlang der Straßen, die in das Zentrum führen, sowie die Bäume entlang der Wege, die mit dem Hauptzentrumsgebiet verknüpft werden sollen, lassen das neue, erweiterte Zentrumsgebiet erahnen (Kapitel 6.6.1).

Nördlich und westlich des EKDZs wurde in der Ideenskizze Wohnbebauung vorgesehen. Gegenüber dem Westeingang des EKDZs sind aber auch Einzelhandel- und Dienstleistungsbetriebe mit geringem Bedarf an Laufkundschaft geplant. Die Neubebauung auf der Nordseite steht infolge der Nutzungsaufgabe des Betriebes aktuell bereits in der Diskussion, die Westseite ist nur geringfügig genutzt. Die Wohnbebauung kann dem Nordkern einen Zentrumscharakter verleihen, die Öffnung des EKDZs nach außen erleichtern und den Nordkern als Zentrumsteil lesbar machen. Sie schafft in der vorgeschlagenen Blockrandform Raumkanten, die den Eintritt in das Zentrum verdeutlichen. Diese Bauform schützt die Anwohner\*innen zudem am besten vor Lärmemissionen. Gleiches gilt für die Bebauung südlich der LSE. Die Lage nördlich des EKDZs bietet für Anwohner\*innen eine große Nähe zu Naherholungsräumen (Düpenau und Bürgerwiese) und zum EKDZ. Als nicht außer Acht zu lassende Nachteile sind hier aber die Nähe zu Harry Brot, Feuerwehr, Polizei und Parkhaus zu nennen. Die Lärm- und Geruchsbelastung ist deshalb relativ hoch. Vorkehrungen für Lärmschutzmaßnahmen sollten getroffen werden. Für die eingezeichnete Bebauung westlich des EKDZs können dieselben Vorteile aufgezählt werden. Hier wären insbesondere die Lärmbelastungen an der LSE und am Kiebitzweg zu bedenken. Auf der Südseite zur LSE müsste eventuell eine Lärmschutzwand (z. B. aus Glas) eingeplant werden, insbesondere dann, wenn die Nutzung von Balkonen möglich sein soll. Büronutzungen wären etwas weniger lärmempfindlich, wurden aber bereits an anderer Stelle vorgesehen. Ein weiterer Bedarf ist vermutlich nicht gegeben. Eine Gewerbebebauung nördlich oder westlich des EKDZs stände im Einklang mit den hier ansässigen Einrichtungen und würde mit der Nähe zur LSE sogar weniger schädliche Lärmemissionen nach sich ziehen als im Gewerbegebiet. Ein Gegenargument wäre, dass die Randbebauung der Düpenau im Süden Schenefelds bereits stark durch gewerbliche Bebauung geprägt ist und der für Schenefeld wichtige Naturraum an der Düpenau durch angrenzende Wohnbebauung aufgewertet werden würde. Bei der Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel wären die Einschränkungen der Raumordnung zu beachten. Es wird schwierig sein, Sortimente zu finden, die dem Versorgungsbedarf des Verflechtungsraums entsprechen. Die Entscheidung zwischen Wohn- und Gewerbebebauung ist hier also eine Entscheidung zwischen den Lärmbelastungen einerseits und zentrums- und naherholungsnahen Wohnlagen, Lesbarkeit, Außenwirkung und Erweiterbarkeit des Zentrums andererseits. Sie ist in Anbetracht der Zielsetzung ein nur wenig übergeordnetes Stadtzentrum zu entwickeln, nicht leicht zu fällen.

Auf der Westseite des EKDZs, in der Nähe des REWE-Marktes, ist, wie vorgeschlagen, ein Lebensmittel-Discounter platziert worden (s. auch im Folgenden Abb. 159). Im Südosten der Wohnbebauung, wurde ein „Zentrumsmarker“ vorgesehen, da hier kein (einzelnes) Gebäude den Eintritt in das Zentrum markiert. Dieser Marker kann den Vorplatz vor dem Westeingang des EKDZs optisch, über die neue Straße hinweg, erweitern. Vorstellbar wäre hierfür ein Brunnen, ein Glaspavillon oder auch ein Werbeobjekt.<sup>35</sup>



**Abb. 159: Verortung der Nutzungen des Raumprogramms**

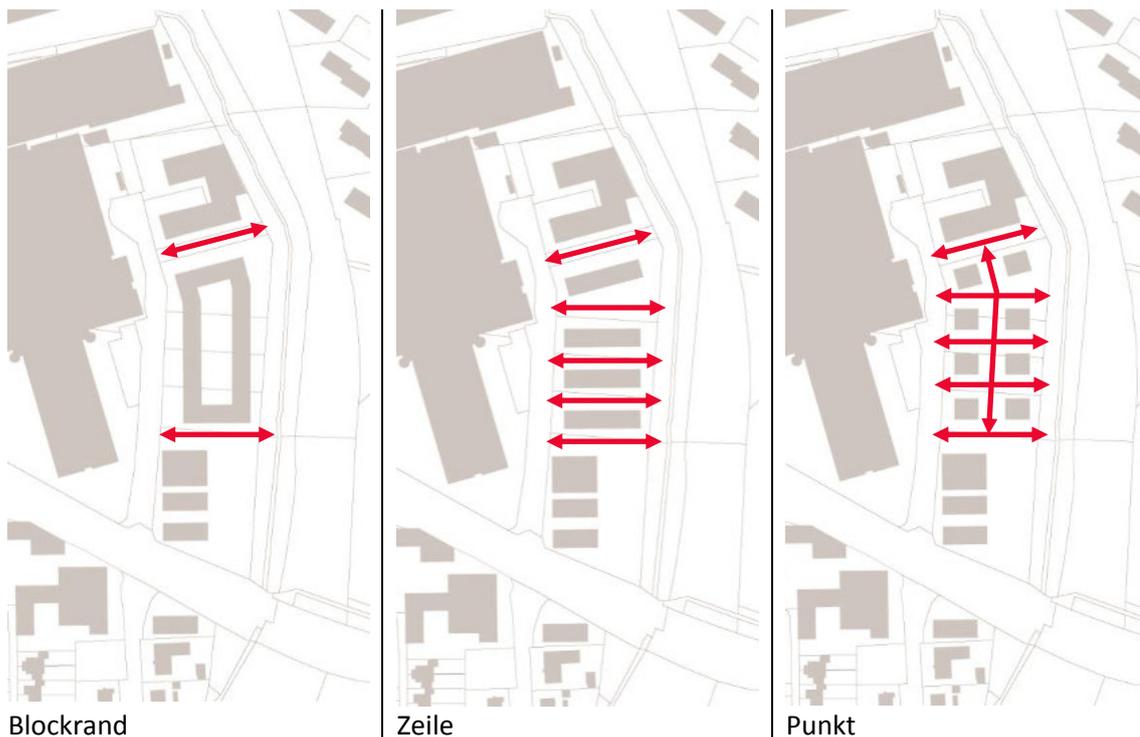
(Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld, bearbeitet d. d. Verf.)

Auf der Ostseite des EKDZs befinden sich in der Ideenskizze, gegenüber der Anlieferzone, Restbestände der bestehenden Wohn- und Gewerbebebauung. Da ihre Lage, ähnlich der Bebauung nördlich des Parkhauses, zu zwei Seiten hin wenig attraktiv ist, die Bebauung das Stadtbild aber nur wenig beeinträchtigt, wurde sie nicht überplant. Eine Fortführung der nachfolgenden Wohnbebauung wäre in der Folge konsequenter. Im gestalterisch wichtigen, repräsentativen Abschnitt zwischen EKDZ und Düpenau wurde die Gewerbebebauung durch Wohnbebauung ersetzt (Kapitel 6.2.1). Südlich davon befinden sich nun der neue ZOB (Kapitel 6.5.1) und zwei Bürogebäude. Sie übernehmen, zusammen mit dem gegenüberliegenden Bürogebäude, eine Torfunktion und markieren den Eingang zum Zentrum. Bürogebäude lassen den Übergang von Wohnsiedlung zum Zentrum deutlicher als Wohngebäude werden.

Für die Wohnbebauung östlich des EKDZs wurde eine Zeilenbebauung gewählt (s. auch im Folgenden Abbn. 160–162). Sie integriert sich am besten in die vorhandene Bebauung: vorhandene Längsausrichtung des EKDZ-Parkhauses und der verbleibenden Gewerbebetriebe auf Höhe der Anlieferzone, Längsausrichtung der Neubebauung am ZOB sowie der Bebauung im Südkern

<sup>35</sup> Es ist zu prüfen, in wieweit sich das mit dem Vorschlag eines Laubengangs (s. u.) kombinieren ließe.

(u. a. Rathaus) und ebenso zeilenartige Bebauung auf der Ostseite der Düpenau. Damit wird gleichzeitig ihre Zugehörigkeit zum Zentrum deutlich. Aufgrund ihrer hohen Durchlässigkeit in Richtung Düpenau schafft sie überdies eine sichtbare Verknüpfung des Zentrums mit dem Düpenaugrünzug. Alle Passant\*innen und Anwohner\*innen können beide Qualitäten gewissermaßen gleichzeitig erleben. Eine Blockrand- oder Punktbebauung würde sich nur schlecht in die vorhandene Bebauung integrieren. Erstere hätte den Vorteil größerer Ruhe für die Anwohner\*innen sowie eindeutigerer Wegebeziehungen, das heißt klare Lenkung der Passant\*innen auf öffentliche Wege und zu den Zielen EKDZ und ZOB zu schaffen. Die Punktbebauung würde aufgrund unklarer Richtungsvorgaben wenig zur Verknüpfung von EKDZ und Düpenaugrünzug beitragen.



**Abbn. 160–162: Studie zur Bebauung östlich der Industriestraße**  
(Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld, bearbeitet d. d. Verf.)

Das „Energiehaus“ wurde am Westeingang des Südkerns und nicht wie ebenfalls vorgeschlagen am ZOB platziert, da die Belebung des Südkerns in diesem Konzept erforderlich, aber nicht ohne Weiteres zu verwirklichen sein wird. Die Anbindung mit dem Rad ist an der geplanten Stelle von Norden und Süden beziehungsweise Südwesten sehr gut, wie auch die ÖPNV-Anbindung aus Richtung des Dorfes (s. Kapitel 6.5.1). Für die Bewohner\*innen der Siedlung gäbe es in Bezug auf das Carsharing alternativ den bereits bestehenden Anbieter Starcar am Schenefelder Platz. Das „Energiehaus“ sollte in dieser Lage auch den Eingang in das Zentrum hervorheben. Ein auffälliges Äußeres bekäme es zum Beispiel mit besonderen Photovoltaik-Anlagen auf dem Dach und an der Fassade.

Im Norden des Südkerns wurde die vorhandene Bebauung mit Ausnahme des Geschäftshauses planerisch entfernt. Durch Abschirmung des Holstenplatzes von der LSE mit einem längs zur Straße stehenden Gebäude gegenüber dem Rathaus sowie durch die Schließung der Bebauung auf der Ost- und Westseite wird der Holstenplatz zu einem großen, erkennbaren Stadtplatz erweitert. Kleine, platzähnliche Aufweitungen der Bebauung schaffen im Südkern eine weitere

Zonierung. Hier sind anderweitige Qualitäten und Nutzungen möglich (z. B. Treffpunkte von Gruppen, wobei den Gruppen aber auch ausgewichen werden kann). Die Wegführung in diesem Fußgängerbereich bleibt dabei klar und führt von der Nordostseite in einem Bogen zur Nordwestseite. Der Nordosteingang des Südkerns knüpft gut an den Südeingang des EKDZs an, während es zwischen dem Nordwestausgang des Südkerns und dem Südwesteingang des EKDZs eine relativ große, räumliche Distanz gibt. Hier bedarf es einer weiteren Führung der Besucher\*innen (z. B. durch Beete, Kunstobjekte und / oder Laubengänge, s. Kapitel 6.6.1 und 6.3.2).

Innerhalb des Südkerns sollen die Nutzungen der Gebäude nördlich, südwestlich und südöstlich des neuen Stadtplatzes wichtige Eckpunkte bilden, um für eine Belebung im Südkern zu sorgen. Da die „verlässlichen“ öffentlichen und kulturellen Einrichtungen Bürgerhaus und Bücherei eine eher geringe bis mittlere Anziehungskraft aufweisen, sind sie als Eckpunkte mit anderen kalkulierbaren Nutzungen, zum Beispiel gastronomischen Einrichtungen, zu kombinieren: Es wird zum Beispiel erwartet, dass sich gastronomische Angebote finden lassen und diese eine hohe Anziehungskraft entwickeln. Bücherei und Bürgerbüro beziehungsweise Standesamt wurden zudem mit weiteren Funktionen ausgestattet (s. Kapitel 6.2.2). Die Eckpunkte bestehen nun aus „Bürgerhaus“ und Gastronomie, Bücherei mit Internetcafé- und Copyshopfunktion sowie Gastronomie (und Einzelhandel).

Auf der Ostseite des Rathauses kann das „Kulturzentrum“ entstehen, in dem sich auch die Bücherei befindet. Hier sind viele öffentliche Nutzungen untergebracht sowie öffentlich geförderte Einrichtungen, außerdem eine Gastronomie, die den Veranstaltungssaal ergänzt und von den Straßen LSE und Osterbrooksweg aus sichtbar sein wird. Das geplante Gebäude bildet Richtung Süden einen Innenhof aus. Die um den Hof platzierten Nutzungen Begegnungsstätte, Bücherei und JUKS bieten hier, je nach Tageszeit, Gelegenheit um Kontakte zu knüpfen, in der Bücherei entlehene Bücher, Zeitungen und Zeitschriften zu lesen oder Brett- und Kartenspiele zu spielen.

Im Rathaus wird, wie oben vorgeschlagen, das Stadtarchiv untergebracht und ein „Heimatmuseum“ geschaffen. Dadurch öffnet sich der sonst sehr publikumsarme Bau den Besucher\*innen des Südkerns.

Die „Tanzbar“ wurde an der LSE platziert, da von ihr störende Lärmemissionen ausgehen können, die hier weniger ins Gewicht fallen. Von den Handwerks- und Einzelhandelsbetrieben der „Kunst- und Lernwerkstatt“ ist eine Nutzung des Außenraumes zu erwarten, deshalb wurde diese mittig im Südkern vorgesehen.

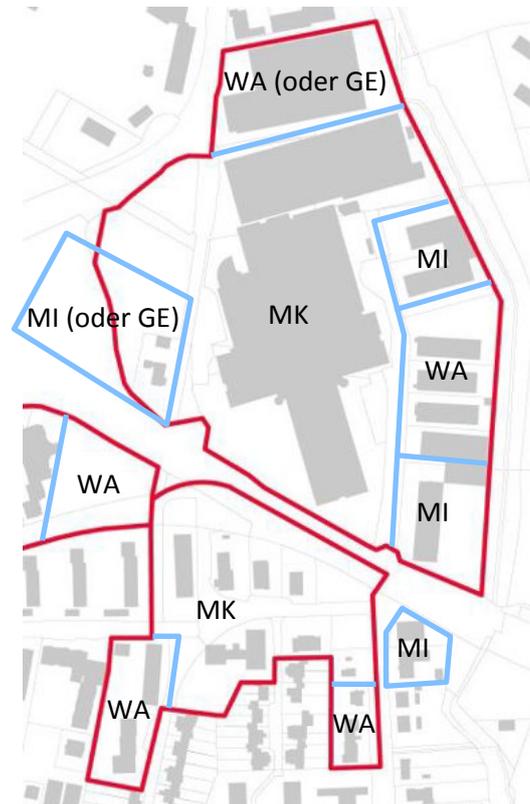
In der städtebaulichen Gestaltung von Plätzen und Wegführung entstehen im Südkern weitere (Miet-)Flächen, deren Nutzung bestimmt werden muss. Sie können im 1. und 2. OG durch die oben vorgeschlagenen Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe belegt werden. Für die Obergeschosse im Südkern sieht das Raumprogramm überwiegend Wohnformen für unterschiedliche Zielgruppen vor (s. Kapitel 6.2).

Durch die Schließung des Stadtplatzes auf der Westseite, befindet sich das ehemalige Gebäude der Post außerhalb des Hauptkernbereichs. Es sollte durch Nutzungen, die von der Zentrumsnähe profitieren, jedoch keine Laufkundschaft benötigen, belegt werden. Da es einen großen Hinterhof gibt, eignen sich hier Einrichtungen, die einen geschützten Raum brauchen,

wie die vorgeschlagenen Seniorenbetreuungsangebote und die Kindertagesstätte (s. auch Kapitel 6.2.).

Hinsichtlich der Höhe der Gebäude wurden überwiegend drei Geschosse plus Dach- oder Staffelgeschoss geplant. Hierdurch grenzen sich die Gebäude im Zentrum leicht von der umgebenden Bebauung ab und gleichen sich an die Höhe des Geschäftsgebäudes im Südkern und des EKDZs an. Lediglich den Torhäusern auf der Südseite der LSE wurden sechs Geschosse zugewiesen, um den Eingang zum Zentrum zu markieren und das Rathaus gewissermaßen baulich zu integrieren.

In Abb. 163 wird ein Vorschlag dargestellt, welche Baugebiete in den neu aufzustellenden B-Plänen ausgewiesen werden könnten. Zur Erklärung: Kerngebiete (MK) „dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur“ (§ 7 Abs. 1 BauNVO). Mischgebiete (MI) „dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören“ (§ 6 Abs. 1 BauNVO). In Allgemeinen Wohngebieten (WA) wird vor allem gewohnt (§ 4 Abs. 1 BauNVO), Gewerbegebiete (GE) sind „nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben“ (§ 8 BauNVO) vorbehalten. Im Kerngebiet des Südkerns sollte ergänzend zu den allgemeinen Bestimmungen (s. hierzu auch Kapitel 3.2) festgelegt werden, dass in den 2. und 3. Obergeschossen bestimmter Gebäude nur Wohnnutzung zulässig ist (§ 7 Abs. 4 Nr. 1 BauNVO). In Mischgebieten sollten Gartenbaubetriebe, abweichend von den allgemeinen Bestimmungen, unzulässig sein (§ 1 Abs. 5 BauNVO).



**Abb. 163: Baugebiete**

(rot = Grenzen der B-Pläne, blau = vorgeschlagene Grenzen der Baugebiete)

(Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)

#### *Priorisierung der Veränderungsvorschläge*

Folgende Punkte werden zur Umsetzung besonders empfohlen:

- Verbesserung der NMIV- und ÖPNV-Erreichbarkeit der Ortsmitte
- Verlagerung der öffentlichen und kulturellen Betriebe in die Ortsmitte
- Schaffung eines attraktiven öffentlichen Raumes unter freiem Himmel in der Ortsmitte mit Raum für Märkte und Veranstaltungen, spontane Aktionen, Spielmöglichkeiten und mit der Zielsetzung, ein integrativer Begegnungsort zu sein
- Schaffung einer Bar- und Kneipenszene
- Verknüpfung der Ortsmitte mit Bürgerwiese und Düpenau

In Gestaltung eines öffentlichen, gemeinnützigen und kulturellen Gegenpols sind folgende Maßnahmen von wesentlicher Bedeutung:

- Schaffung besserer Überquerungsmöglichkeiten der LSE
- Einheitliche und attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes und eines klaren Wegenetzes
- Bildung von starken, solitären Nutzungen im Südkern und Ergänzung um Gastronomie und weitere Ladengeschäfte

Die anderen in Kapitel 6 vorgeschlagenen Veränderungen sind wünschenswerte Zugaben, erscheinen jedoch für die (kurzfristige) Zentrumsentwicklung als nicht zwingend erforderlich. Der Rückbau der Verkehrsschleife zum Beispiel muss wohl auch mit dem Flächenbedarf der Stadt begründet werden. Die Errichtung eines nur wenig übergeordneten Stadtzentrums ist allein kein hinreichendes Argument.



**Abb. 164: Ideenskizze – großer Ausschnitt**

(M 1:2000; Flächen: hellgrau = Hauptzentrumsgebiet, mittelgrau = Bestandsgebäude, dunkelgrau = Entwurfsgebäude) (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld, bearbeitet d. d. Verf.)



## 7 Fazit

### *Überprüfung des Anlasses*

Fortdauernd ist die Entwicklung eines „echten“ Ortskernes in der Mitte von Schenefeld ein Thema der Stadt. Auch noch nach dem Bau eines Einkaufs- und Dienstleistungszentrums mit dem Namen „Stadtzentrum Schenefeld“ wird dieses Ziel von Seiten der Stadt verfolgt. Zahlreiche Entwürfe und Ideen wurden bereits gesammelt.

Der Wunsch der Planer\*innen nach einem „lebendigen“ Stadtzentrum ist verständlich. Ein gesamtgemeindliches Stadtzentrum hilft, das Versorgungsangebot und den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu stärken. In der Agglomeration unterschiedlicher zentrumsrelevanter Einrichtungen einer Gemeinde können diese sich gegenseitig stärken, indem sie Laufkundschaft generieren und eine Werbefläche für eine große Anzahl an Personen entsteht. Die Ansprache von Gästen und Kund\*innen ist besser möglich als bei einer Verteilung der Funktionen. Die Außenwirkung des Standortes wird durch eine Bündelung von Einrichtungen erhöht. Eine gute Erreichbarkeit der Einrichtungen kann für eine große Ansammlung leichter gewährleistet und finanziert werden. Wertschätzung der Stadt und des Wohnortes und damit Interesse, Fürsorge, Pflege, Beteiligung und Mitgestaltung erwachsen aus Identifikation, freundschaftlichen Kontakten und Angeboten. Ein Zentrum vermag Kontakte zwischen Gleich- und Andersgesinnten und Menschen mit unterschiedlichen Hintergründen und Lebensentwürfen herzustellen sowie Vorurteile abzubauen. Es ist in der Lage Diskussionen anzuregen, die Innovationen und Eigenheiten ermöglichen und eine gemeinsame Identifikationsgrundlage bilden. Daneben liefert es ein vielfältiges Angebot für unterschiedliche Interessen und fügt der Stadt eine zusätzliche Qualität oder „Mikrolandschaft“ hinzu.

Dass in Schenefeld kein Stadtzentrum entstanden ist, das heißt kein zentraler, belebter, öffentlicher Raum und keine Agglomeration von öffentlichen und privatwirtschaftlichen Zentrumsfunktionen, lässt sich auf unterschiedliche Ursachen zurückführen. Es ist die ungünstige städtebauliche Ausgangssituation in der Ortsmitte zu nennen, mit der Lage direkt an einer vierspurigen Landstraße, der vorgenommenen Trennung der Funktionen auf gegenüberliegende Straßenseiten und unterschiedlichen Charakteren – der Nordkern mit Gewerbegebietscharakter, auch aufgrund der Innenausrichtung des EKDZs, und der Südkern mit Wohngebietscharakter aufgrund geringer Anziehungskraft. Darüber hinaus spielten andere Faktoren eine Rolle. Es wurde in dieser Arbeit unter anderem die These aufgestellt, dass in Bezug auf die funktionale Ausstattung der Stadt und die Identifikation mit ihr, kein wesentlicher Bedarf an einem Stadtzentrum besteht. Viele Funktionen sind in Schenefeld bereits vorhanden, die Stadtteilzentren verschaffen offenbar zusammen mit dem EKDZ eine ausreichende Identifikation und die Ausrichtung auf Hamburg verringert den Bedarf zusätzlich. Dennoch ist der andauernde Wunsch nach den Qualitäten eines Stadtzentrums in Schenefeld verständlich. Ein Stadtzentrum würde voraussichtlich den Verkehr und die sehr hohen Ein- und Auspendlerzahlen reduzieren, Kaufkraft in Schenefeld halten und die Identifikation mit der Stadt weiter steigern. In Schenefeld fehlt ein attraktiver zentraler und öffentlicher Raum unter freiem Himmel für Märkte und Veranstaltungen, für spontane Aktionen und Spielmöglichkeiten und als integrativer Treffpunkt. Der Holstenplatz vor dem Rathaus weist dafür zu wenig Belebung und Attraktivität auf. Die öffentlichen und kulturellen Einrichtungen haben zum Teil großen Entwicklungsbedarf oder befinden sich in einer wenig integrierten Lage mit geringen Kopplungspotenzialen.

### *Entwicklungsziel*

Um dem anscheinend geringen Bedarf der Schenefelder Bevölkerung nach einem Stadtzentrum zu entsprechen und die relativ starken Stadtteilzentren in großen Teilen zu erhalten, wird ein nur wenig übergeordnetes Stadtzentrum empfohlen.

Die besten Voraussetzungen für ein Stadtzentrum bietet in Schenefeld die geographische Ortsmitte. Hier befinden sich bereits zwei wesentliche Einrichtungen, die alle Bewohner\*innen der Stadt versorgen sollen, das EKDZ und das Rathaus. Diese liegen mehr oder weniger mittig im Stadtgebiet, genau zwischen beiden Stadtteilen. Hierdurch ist die Ortsmitte für alle in kurzer Zeit zu Fuß, mit dem Rad oder dem Auto zu erreichen. Außerdem besitzt die Stadt bereits einige Grundstücke in Rathausnähe, wodurch eine weitere Entwicklung erleichtert wird. Die schwierige städtebauliche Situation, die verhältnismäßig schlechte ÖPNV-Anbindung und die notwendige weitere Konzentration der zentrenrelevanten Einrichtungen stellen allerdings große Hindernisse dar, die überwunden werden müssen. Der Konflikt zwischen einem eher geringen Bedarf nach einem Stadtzentrum durch die Bürger\*innen und großen Veränderungsbedarfen um dieses zu verwirklichen, wird bereits hier deutlich. Der Ausbau der Ortsmitte zum Stadtzentrum wird also viel Geld, Energie und Durchhaltevermögen kosten.

Für die Entwicklung des Stadtzentrums in der Ortsmitte wurden zwei Standortoptionen favorisiert. Zum einen die Weiterentwicklung auf der Westseite des EKDZs und die Verbindung mit dem Rathaus südlich der LSE, zum anderen die Verwirklichung eines öffentlichen, gemeinnützigen und kulturellen Gegenpols zum EKDZ im Südkern. Letztere Option wurde in dieser Arbeit weiterentwickelt.

### *Erreichung des Entwicklungsziels*

In der Ortsmitte Schenefelds können im Kontrast zu den eher dörflichen Prägungen der Stadt (v. a. in der Altgemeinde) urbanere Qualitäten geschaffen werden. So erweitert sich das Angebot in Schenefeld und kann weitere Bedarfe wecken. Die Verlagerung mehrerer kultureller Einrichtungen in den Südkern und die Ergänzung um Gastronomie schafft eine hohe Freizeitqualität, ebenso die Anbindung der wesentlichen Naherholungsräume innerhalb Schenefelds an die Ortsmitte. Der Holstenplatz wird zu einem attraktiven, gut lesbaren Stadtplatz mit hoher Aufenthaltsqualität ausgebaut. Öffentliche und gemeinnützige Einrichtungen profitieren von der Nähe zu diesen Einrichtungen und Zugangsbarrieren zu ihnen werden abgebaut. In der Gestaltung des Südkerns werden so allerdings mehr Flächen geschaffen, als durch bestehende kulturelle, gemeinnützige und öffentliche Einrichtungen und durch Gastronomie belegt werden können. Um die Belebung des Südkerns zu steigern und den Erhalt der geplanten Gastronomiebetriebe zu sichern, sollte es eine weitere Ergänzung um Einrichtungen geben. Vorgeschlagen werden neue, öffentlich geförderte Institutionen sowie Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebote, die aufgrund des geringen zusätzlichen Bedarfs in Schenefeld und der Vorgaben der Raumordnung möglichst aus anderen Teilen der Stadt verlagert werden sollten. Es bedarf demzufolge der Umsiedlungsbereitschaft von Unternehmen. Weitere Vorschläge beziehen sich auf mögliche Veränderungen im EKDZ und auf die Ergänzung des Zentrums um Wohnangebote für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen. Hier im Zentrum ist es zum Beispiel möglich, den Bedarf an altersgerechten Wohnungen weiter zu decken.

Neben der Ausstattung mit Zentrumsfunktionen sollte eine Verbesserung der stadträumlichen Qualität mit attraktiver Architektur und Gestaltung die Anziehungskraft erhöhen und die Ori-

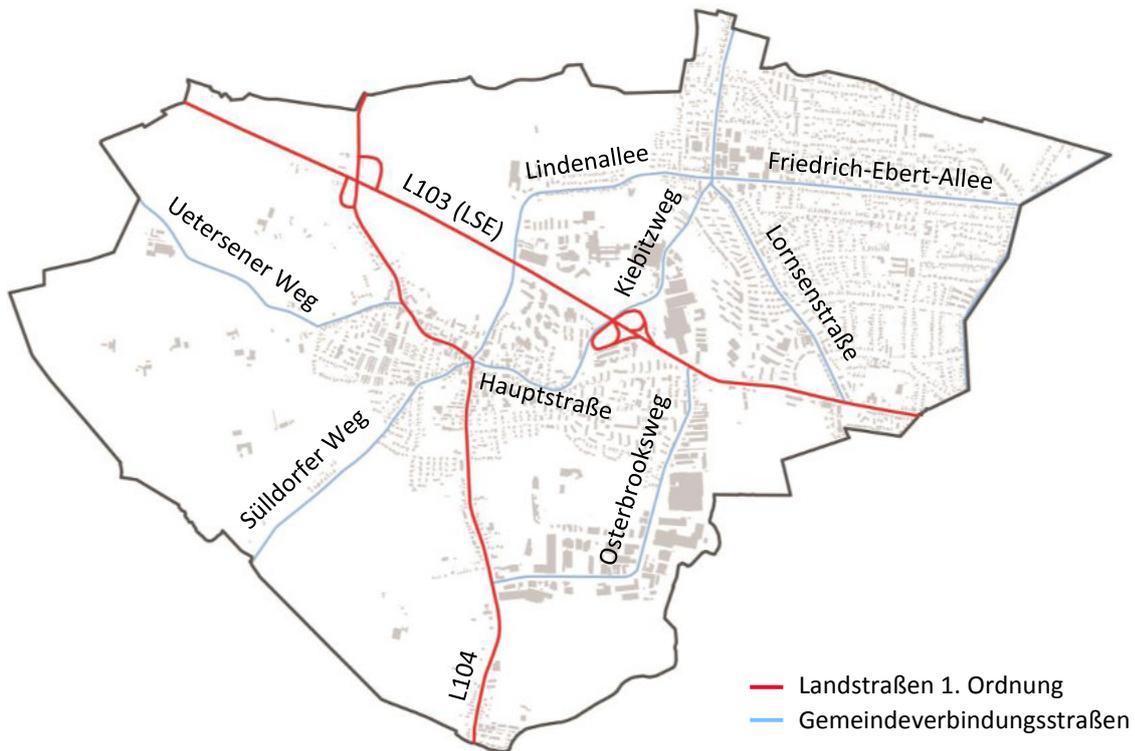
entierung und Identifikation mit dem Zentrum erleichtern. Auch die Verknüpfung von Nord- und Südkern hat diesbezüglich eine hohe Priorität, hier insbesondere die Überquerungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr über die LSE. Es ist zudem zu empfehlen, dass das EKDZ seine Innenausrichtung weiter abbaut und die Gewerbebebauung auf der Ostseite des EKDZs überwiegend einer Wohnbebauung weicht. Dies würde das Zentrum einladender und lesbarer machen.

Die zusätzlich vorgeschlagenen Gestaltungsmaßnahmen sind als wünschenswerte, jedoch nicht zwingend oder sofort notwendige Maßnahmen zu sehen. Dies betrifft unter anderem den Rückbau der Verkehrsschleife oder die sonstige Entwicklung des Nordkerns zu einem Gebiet mit Zentrumscharakter, zumal die Lage an der LSE auch für eine Gewerbebebauung sehr geeignet ist und ansonsten Nutzungskonflikte zwischen Wohn- und Gewerbebebauung entstehen könnten.

Sollte die Belebung aus irgendwelchen Gründen nicht in der hierzu notwendigen Größenordnung erreicht werden, wären auch weniger publikumsintensive Einrichtungen oder Wohnnutzungen in den freien Erdgeschossflächen denkbar. Dann gäbe es in Schenefeld per Definition kein „echtes“ Stadtzentrum – der Südkern wäre jedoch deutlich attraktiver geworden.

Die vorgeschlagene Standortalternative, die Ortsmitte überwiegend auf der Nordseite weiter zu entwickeln, ist es ebenfalls Wert noch einmal durchdacht zu werden. Sie kommt voraussichtlich mit weniger zusätzlichen Einrichtungen aus und der Verknüpfungsbedarf über die LSE hinweg ist geringer. Die Qualitäten, die hier entwickelt werden, sind jedoch andere. Außerdem müsste das EKDZ zu einer Umgestaltung bereit sein. Manche der hier entwickelten Vorschläge könnten auch auf diese Option übertragen werden.

## Anhang



**Abb. 166: Straßennetz in Schenefeld** (Eigene Darstellung nach Daten von LK Argus GmbH 2014, 8 und Auskunft der Stadt Schenefeld, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)



**Abb. 167: Straßen in der Ortsmitte** (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadt Schenefeld)



Bestand



Ideenskizze

**Abbn. 168–169: Schwarzpläne mit Flurstücksgrenzen**

(Stadt Schenefeld bzw. Stadt Schenefeld, bearb. d. d. Verf.)

# Quellenverzeichnis

## Literatur

- BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (Hg.) (2013): Innenstädtische Einkaufszentren – Positionen und Interpretationen. Analysen ausgewählter Fallbeispiele und Beurteilungen aus städtebaulicher Sicht. BBSR-Analysen KOMPAKT 05 / 2013. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn.
- BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (Hg.) (2011): Weißbuch Innenstadt. Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden. Berlin, Bonn.
- BRAKE, K; KARSTEN, M. (FORUM) (1998): Zentren in Großstadtregionen – Leistungstypen und Umsetzungschancen. In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (1998): Zentren. Auf dem Weg zur europäischen Innenstadt. Informationen zur Raumentwicklung, 1998 (2 / 3). Selbstverlag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, Bonn. S. 161–171.
- BURTON, E.; MITCHELL, L. (2006): Inclusive urban design. Streets for life. Architectural Press, Amsterdam.
- CHRIST, W.; PESCH, F. (Hg.) (2013): Stadt-Center. Ein neues Handelsformat für die urbane Mitte. Verlag Dorothea Rohn, Detmold.
- FISCHER, N. (2014): Patchwork-Landschaft im stadtreionalen Raum: Das Hamburger Umland. In: ROOST, F.; SCHMIDT-LAUBER, B.; HANNEMANN, CH.; OTHENGRAFEN, F.; POHLAN, J. (Hg.) (2014): Jahrbuch StadtRegion 2013 / 2014. Schwerpunkt: Urbane Peripherie. Verlag Barbara Budrich, Opladen et al. S. 83–95.
- GEHL, J. (2010): Public Spaces for a changing life. In: HAVEMANN, Antje; SELLE, Klaus (Hg.): Plätze, Parks & Co. Stadträume im Wandel. Analysen, Positionen und Konzepte. Verlag Dorothea Rohn, Detmold, S. 375–384.
- GRUEN, V. (1973): Das Überleben der Städte. Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte. Verlag Fritz Molden, Wien et al.
- GÜTTLER, H; ROSENKRANZ, C. (1998): Aktuelle Herausforderungen für die Raumordnungs- und Stadtentwicklungspolitik bei der Erhaltung und Sicherung funktionsfähiger Innenstädte. In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (1998): Zentren. Auf dem Weg zur europäischen Innenstadt. Informationen zur Raumentwicklung, 1998 (2 / 3). Selbstverlag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, Bonn. S. 81–88.
- HADLER, K. (2011): Aufenthaltsqualitäten städtischer Plätze – untersucht am Beispiel „Große Straße-Süd“ in Ahrensburg. Bachelorarbeit.
- HADLER, K. (2015): Altersgerechtes Wohnen im Schenefelder Zentrum. Hausarbeit in der Vorlesung Immobilienmärkte, Immobilie und Stadt.

- HATZFELD, U. (2006): Ideen, Initiativen, Innovationen. Was brauchen unsere Städte? In: HATZFELD, U.; IMORDE, J.; SCHNELL, F. (Hg.) (2006): 100 + 1 Idee für die Innenstadt. Stadtanalyse Verlag, Eppstein. S. 6–9.
- HEINEBERG, H. (2006): Stadtgeographie. 3. Auflage. Verlag Ferdinand Schöningh, Paderborn.
- HEINIG, H. M. (2014): Kommunale Gebietsreformen – Historische Kontexte, verfassungsrechtliche Maßstäbe und Besonderheiten freiwilliger Fusionen. In: Niedersächsische Verwaltungsblätter. Zeitschrift für öffentliches Recht und öffentliche Verwaltung. 21 (3). S. 60–65.
- HEINRITZ, G.; LICHTENBERGER, E. (1986): The take-off of suburbia and the crisis of the central city. Proceedings of the international symposium in Munich and Vienna 1984. Steiner-Verlag-Wiesbaden-GmbH, Stuttgart.
- IBERT, O. (2005): Wie lassen sich Innovationen planen? In: Informationen zur Raumentwicklung, (9 / 10). S. 599–607.
- KELLING, George L.; WILSON, James Q. (1982): Broken Windows. The police and neighborhood safety. In: Atlantic Magazine. <http://www.theatlantic.com/magazine/archive/1982/03/broken-windows/304465/>, abgerufen am 13.10.2015.
- KUDER, T. (2004): Nicht ohne: Leitbilder in Städtebau und Planung. Leue Verlag, Berlin.
- LICHTENBERGER, E. (1998): Stadtgeographie. Band 1. B. G. Teubner Verlag, Stuttgart, Leipzig.
- LINDENMANN, H. P., FREY, S., SCHWOB, M. (1988): Gestaltung von Kantonsstrassen in Ortskernen. 2. Auflage. Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau, ETH Zürich, Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft, Zürich, Liestal.
- MANDAC, L.; MERKEL, H. (2006): Stadt und Handel – Auf zu neuen Ideen! In: HATZFELD, U.; IMORDE, J.; SCHNELL, F. (Hg.) (2006): 100 + 1 Idee für die Innenstadt. Stadtanalyse Verlag, Eppstein. S. 10–13.
- MAYER-DUKART, A. (2010): Handel und Urbanität. Städtebauliche Integration innerstädtischer Einkaufszentren. Verlag Dorothea Rohn, Detmold.
- MENZL, M. (2014): Urbanisierungsprozesse in Suburbia? Überlegungen zur Ubiquität der urbanen Lebensweise. In: ROOST, F.; SCHMIDT-LAUBER, B.; HANNEMANN, CH.; OTHENGRAFEN, F.; POHLAN, J. (Hg.) (2014): Jahrbuch StadtRegion 2013 / 2014. Schwerpunkt: Urbane Peripherie. Verlag Barbara Budrich, Opladen et al. S. 43–60.
- PESCHEL, U.; REICHART, U. (Umweltbundesamt (Hg.)) (2014): Lärmindernde Fahrbahnbeläge. Ein Überblick über den Stand der Technik. Aktualisierte Überarbeitung. Texte 20/2014. Dessau-Roßlau. <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laermmindernde-fahrbahnbelaege-0>, abgerufen am 30.09.2015.
- POPIEN, R. (1995): Ortszentrenplanung in Münchens Suburbia – Wie attraktiv sind die „neuen Ortsmitten“? Münchener geographische Hefte 73. Passavia Universitätsverlag, Passau.
- PUDER, I.; Stadt Schenefeld (Hg.) (1997): Chronik Schenefeld. Schenefeld.
- REICHER, C. (2012): Städtebauliches Entwerfen. Vieweg+Teubner Verlag, Wiesbaden.

- ROSENKRANZ, C. (1998): Wohnen in Innenstädten. Reflexionen zur Erhaltung und Stärkung der Wohnfunktion. In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (1998): Zentren. Auf dem Weg zur europäischen Innenstadt. Informationen zur Raumentwicklung, 1998 (2 / 3). Selbstverlag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, Bonn. S. 147–151.
- SALEM, W. (1997): Struktur und Gestalt von zentralen Gebieten im internationalen Vergleich. Dissertation an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen.
- SCHNEIDER, B. (2010): Die Stadt als System öffentlicher Räume. In: HAVEMANN, Antje; SELLE, Klaus (Hg.): Plätze, Parks & Co. Stadträume im Wandel. Analysen, Positionen und Konzepte. Verlag Dorothea Rohn, Detmold, S. 491–512.
- SCHOTE, H. (2014): Die Renaissance der Innenstädte – Aktuelle Trends in multifunktionalen Quartieren. In: Standort. Zeitschrift für Angewandte Geographie. 38 (2). S. 79–86.
- SCHWAB, A. (2009): Mittelstreifen: Neue Projekte, gute Erfolge. In: mobilogisch! Vierteljahreszeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung, (2/2009). <http://www.fuss-ev.de/57-themen/fussgaengerquerung-von-fahrbahnen/229-mittelstreifen-neue-projekte-gute-erfolge.html>, abgerufen am 29.09.2015.
- SPERLE, T. (2012): Was kommt nach dem Handel? Umnutzung von Einzelhandelsflächen und deren Beitrag zur Stadtentwicklung. Dissertation an der Universität Stuttgart. Städtebau-Institut der Universität Stuttgart.
- WENTZ, M. (2010): Der öffentliche Raum als das Wesentliche der Stadt. In: HAVEMANN, Antje; SELLE, Klaus (Hg.): Plätze, Parks & Co. Stadträume im Wandel. Analysen, Positionen und Konzepte. Verlag Dorothea Rohn, Detmold, S. 452–470.

## Zeitungsartikel

- BLASE, R. (2014): Ahrensburger Rathaus. CDU und FDP bleiben beim Nein zum Denkmalschutz. Stormarner Tageblatt vom 09.01.2014.
- BRAMESHUBER, C. (2014): Widerstand gegen Stadtkern-Pläne. CDU, OfS und BfB lehnen eingeschlagenen Weg ab. Christdemokraten kritisieren das zu große Untersuchungsgebiet. Schenefelder Tageblatt vom 18.12.2014.
- BRAMESHUBER, C. (2015): Ein Zertifikat für die Energie-City. Schenefelder Tageblatt vom 10.01.2015.
- KOL (Kürzel) (2001): Ideensuche für Schenefelds künftiges Prunkstück. Realisierungswettbewerb für die Gestaltung des Stadtkerns Süd soll ausgeschrieben werden. Hamburger Abendblatt vom 04.04.2001.
- KOL (Kürzel) (2011): Rauswurf von Thomas Bleis als Center-Manager war unwirksam. Hamburger Abendblatt vom 29.04.2011.
- KRAUSE, K. (2012a): Stadtzentrum Schenefeld. Freie Fahrt in das Parkplatz-Paradies. Hamburger Abendblatt vom 13.07.2012.
- KRAUSE, K. (2012b): Wie sehen die Schenefelder ihre Stadt? Hamburger Abendblatt vom 23.07.2012.
- KRAUSE, K. (2013): Damit in Schenefeld die Post abgeht. Hamburger Abendblatt vom 26.07.2013.
- KRAUSE, K. (2014): Förderung: 180.000 Euro für Schenefelds neuen Ortskern. Hamburger Abendblatt vom 15.11.2014.
- KRAUSE, K. (2015a): Das Stadtfest rückt näher ans Einkaufscenter. Hamburger Abendblatt vom 17.06.2015.
- KRAUSE, K. (2015b): Spielbank investiert vier Millionen Euro in Schenefelder Standort. Hamburger Abendblatt vom 12.08.2015.
- KRK (2015): Neue Schilder weisen den Weg zur Bürgerwiese. Hamburger Abendblatt vom 16.05.2015.
- MIKUTEIT, H.-L. (2011): Im Fama in Lurup gehen die Lichter aus. Hamburger Abendblatt vom 14.11.11.
- PLOCK, T. (2014): Altes Postgebäude soll Energie-Haus werden. Pinneberger Tageblatt vom 28.07.2014.

## Internetseiten, Abbildungen

Bertelsmann Stiftung (Hg.) (2015a): Statistische Daten. Bevölkerung (Einwohner). <https://www.wegweiser-kommune.de/statistik/bevoelkerungsprognose+schenefeld-pi+bevoelkerungsstruktur+bevoelkerung+2012-2030+tabelle>, abgerufen am 27.05.2015.

Bertelsmann Stiftung (Hg.) (2015b): Statistische Daten. Demographischer Wandel. <https://www.wegweiser-kommune.de/statistik/kommunale-daten+schenefeld-pi+demographischer-wandel+2013+kreis+hamburg+tabelle>, abgerufen am 12.06.2015.

Bertelsmann Stiftung (Hg.) (2015c): Statistische Daten. Pendler. <https://www.wegweiser-kommune.de/statistik/kommunale-daten+schenefeld-pi+pendler+2013+kreis+hamburg+tabelle>, abgerufen am 12.06.2015.

Bertelsmann Stiftung (Hg.) (2015d): Statistische Daten. Soziale Lage. <https://www.wegweiser-kommune.de/statistik/kommunale-daten+schenefeld-pi+soziale-lage+2013+kreis+hamburg+tabelle>, abgerufen am 12.06.2015.

BMUB (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit) (Hg.) (2014): Wiese in der Münchner Innenstadt. [http://www.umwelt-im-unterricht.de/uiufiles/medien\\_teaser\\_stadtentwicklung5.jpg](http://www.umwelt-im-unterricht.de/uiufiles/medien_teaser_stadtentwicklung5.jpg), abgerufen am 30.09.2015.

BRENNER, M. (Louis Poulsen Germany GmbH) (o. J.): Railroad Park, Birmingham, USA. <http://www.louispoulsen.com/de/projekte/projekt/?id=9313>, abgerufen am 30.09.2015.

BÖCK, A. (2010): Der Welt geht die Luft aus - In(n)spirationen von der Landesgartenschau in Rosenheim. Bild 14. <http://www.myheimat.de/guenzburg/natur/laubengang-schattenspende-an-heissen-tagen-rankhilfe-fuer-rosen-clematis-uvam-m1107886,595112.html>, abgerufen am 21.08.2015.

DESY (Deutsches Elektronen-Synchrotron) (2015): [http://www.desy.de/forschung/anlagen\\_\\_projekte/european\\_xfel/index\\_ger.html](http://www.desy.de/forschung/anlagen__projekte/european_xfel/index_ger.html), abgerufen am 30.04.2015.

Deutsche EuroShop AG (2010): Altmarkt-Galerie Dresden: Aussenansicht der Erweiterung. <https://www.deutsche-euroshop.de/media/public/db/media/1/2010/10/15/erweiterung-opening.jpg>, abgerufen am 03.09.2015.

Die Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein (1998): Regionalplan für den Planungsraum I. Schleswig-Holstein Süd. [https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landesplanung\\_raumordnung/Downloads/regionalplaene/planungsraum1/regionalplan\\_planungsraum1.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landesplanung_raumordnung/Downloads/regionalplaene/planungsraum1/regionalplan_planungsraum1.pdf?__blob=publicationFile&v=1), abgerufen am 24.09.2015.

Dorfinfo-Lokal-Press (2014): Innenstadt Attendorn. <http://www.dorfinfo.de/wp-content/uploads/2014/06/attendorn-innenstadt.jpg>, abgerufen am 15.09.2015.

- DSK (2013): Townhouses am Caroline-von-Humboldt-Weg, Berlin. <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/hauptstadt/entwicklungsmassnahme/pix/berlin037.jpg>, abgerufen am 01.10.2015.
- Gemeinde Wachtberg (2015a): Statistische Angaben. [http://www.wachtberg.de/imperia/md/content/cms127/haushalt/2015/statistische\\_angaben.pdf](http://www.wachtberg.de/imperia/md/content/cms127/haushalt/2015/statistische_angaben.pdf), abgerufen 27.06.2015.
- Gemeinde Wachtberg (2015b): "Weißt Du noch?" - Folge 1. [http://wachtberg.de/cms127/s/a/mr/a/2009-01-22\\_40-jahre-wachtberg-wdn-rathaus.shtml](http://wachtberg.de/cms127/s/a/mr/a/2009-01-22_40-jahre-wachtberg-wdn-rathaus.shtml), abgerufen 27.06.2015.
- GLUSBERG, G. (Louis Poulsen Germany GmbH) (o. J.): Bethesda Lane – Bethesda, USA. <http://www.louispoulsen.com/de/projekte/projekt/?id=9241>, abgerufen am 30.09.2015.
- gmp – Architekten von Gerkan, Marg und Partner (o. J.): Stadtzentrum Schenefeld. <http://www.gmp-architekten.de/projekte/stadtzentrum-schenefeld.html>, abgerufen am 19.09.2015
- HANSEN, C. (2011): Fußgängerzone und Kunstmuseum. [https://carinafoto.files.wordpress.com/2011/06/mg\\_5023.jpg](https://carinafoto.files.wordpress.com/2011/06/mg_5023.jpg), abgerufen am 13.10.2015.
- Hochtief Solutions (o. J.): Wohnquartier "StilLeben am Zoo", Hannover. <http://www.neubaudirekt.de/wp-content/uploads/2012/10/StilLeben-am-Zoo-Hannover-Neubau-Wohnung-kaufen-formart-HOCHTIEF-476x308.jpg>, abgerufen am 01.10.2015.
- HUBER, K. (Lutz & Buss Architekten AG) (2012): «Swing» mit Frühlingsbepflanzung. <http://www.lutzbuss.ch/landesgartenschau-nagold.html>, abgerufen am 30.09.2015.
- JUKS Schenefeld (o. J.a): JUKS Galerie. <http://www.juks-schenefeld.de/juks/galerie.php>, abgerufen am 30.05.2015.
- JUKS Schenefeld (o. J.b): JUKS Schenefeld. <http://www.juks-schenefeld.de/juks/juks.php>, abgerufen am 19.09.2015.
- S., B. (2009): Moderner Laubengang. <http://www.fotocommunity.de/pc/pc/display/28727603>, abgerufen am 29.09.2015.
- SCHIEFERECKE, M. (2015): Kunst im öffentlichen Raum. Farbtupfer für Betonfassaden. Stuttgarter Zeitung vom 19.03.2015. <http://cdn1.stuttgarter-zeitung.de/media.media.3c69bbda-4a7a-48ae-b57d-8cad38a73742.normalized.jpeg>, abgerufen am 30.09.2010.
- Stadt Ahrensburg (2015a): Ahrensburg ist Stadt: 1949 bis heute. <http://www.ahrensburg.de/index.phtml?sNavID=1483.200&La=1>, abgerufen am 13.08.2015.
- Stadt Ahrensburg (2015b): Die Geschichte Ahrensburgs. <http://ahrensburg.de/index.phtml?mNavID=57.3&sNavID=57.123&La=1>, abgerufen am 13.08.2015.

- Stadt Ahrensburg (2015c): Zahlen und Fakten. <http://ahrensburg.de/index.phtml?mNavID=57.3&sNavID=57.20&La=1>, abgerufen am 13.08.2015.
- Stadt Norderstedt (2015a): Entwicklung der Stadt Norderstedt. <https://www.norderstedt.de/index.php?object=tx|2.1&ModID=255&FID=1087.382.1&La=1>, abgerufen am 14.08.2015.
- Stadt Norderstedt (2015b): Statistische Informationen der Stadt Norderstedt. <https://www.norderstedt.de/index.php?NavID=1087.64&La=1>, abgerufen am 14.08.2015.
- Stadt Schenefeld (o. J.): FORUM Schenefeld. <https://www.stadt-schenefeld.de/verzeichnis/visitenkarte.php?mandat=58905>, abgerufen am 30.05.2015
- Stadt Stadthendorf (2015): Geographische Lage. <http://www.stadthendorf.de/Leben/Die-Stadt/Daten-Fakten>, abgerufen am 28.06.2015.
- STANGE, A. (2010): Bauamt arbeitet mit Hochdruck. Pinneberger Tageblatt vom 27.04.2010. <http://www.mit-sh.de/MIT-Landesverband-Schleswig-Holstein/Inhalte/Aktuelles-Presse/Archiv/Bauamt-arbeitet-mit-Hochdruck>, abgerufen am 24.09.2015.
- Stuttgarter Wohnungs- und Städtebaugesellschaft (SWSG) (2013): Entwurf für eine neue Mitte in Botnang. <http://www.schwarzwaelder-bote.de/media.facebook.bc0f1854-61b8-42a1-a3b7-fc4ab78a3faf.normalized.jpg>, abgerufen am 15.09.2015.
- Transforming Cities (2010): Kensington High Street Revamped. <http://www.transformingcities.co.uk/wp-content/gallery/kensington-high-street/ken-high-st-won-awards-for-cycling-from-sustrams.jpg>, abgerufen am 03.09.2015.
- UNGER, K. (o. J.): Innenstadt Nijmegen. <http://www.niederlandeblog.info/wp-content/uploads/2014/03/Innenstadt-Nijmegen.jpg>, abgerufen am 15.09.2015.
- Warener Innenstadt e. V. (o. J.): Innenstadt Waren (Müritz). [http://www.innenstadt-waren.de/uploads/pics/waren-innenstadt-impressionen-01\\_01.jpg](http://www.innenstadt-waren.de/uploads/pics/waren-innenstadt-impressionen-01_01.jpg), abgerufen am 15.09.2015.
- Werbegemeinschaft Stadtzentrum Schenefeld GbR (2015a): Stadtzentrum. <https://www.stadtzentrum-schenefeld.de/stadtzentrum/>, abgerufen am 25.07.2015.
- WIEN, J. (2006): Hamburg Schenefeld: Impressionen – Chronik – Heute. [http://www.mein-schenefeld.de/stadt\\_infos.php](http://www.mein-schenefeld.de/stadt_infos.php), abgerufen am 14.06.2015.

## Sonstige

- ABRAHAM, K.; Stadt Schenefeld (2011 / 12): Stadt Schenefeld ... lebenswert!  
[https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/sis\\_verr.100dpi.pdf](https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/sis_verr.100dpi.pdf),  
abgerufen am 14.08.2015.
- Architektenteam Rüdiger Klamp (1993a): Zentrum Schenefeld. Ideenwettbewerb. Preisgerichtsprotokoll. (Erhalten durch Stadt Schenefeld).
- Architektenteam Rüdiger Klamp (1993b): Zentrum Schenefeld. Ideenwettbewerb. Vorprüfbericht. (Erhalten durch Stadt Schenefeld).
- Auskunft Stadt Schenefeld, Fachdienstes Planen und Umwelt (2015).
- BauGB (Baugesetzbuch v. 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), i. d. F. v. 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)).
- BauNVO (Baunutzungsverordnung v. 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), i. d. F. v. 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548)).
- BSU (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg) (2014): Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel. Ziele und Ansiedlungsgrundsätze. Hamburg.  
<http://www.hamburg.de/contentblob/4506378/data/einzelhandel-hh-leitlinien.pdf>,  
abgerufen am 24.09.2015.
- CIMA Beratung und Management GmbH (2012): Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Gemeinde Wachtberg.  
[http://www.wachtberg.de/imperia/md/content/cms127/gemeindeentwicklung/aktuelles\\_2012/cima-ehk-wachtberg-endg-fassung-01-10-2012.pdf](http://www.wachtberg.de/imperia/md/content/cms127/gemeindeentwicklung/aktuelles_2012/cima-ehk-wachtberg-endg-fassung-01-10-2012.pdf), abgerufen 27.06.2015.
- DSSW (Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft im Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V.) (Hg.) (2007): Wirtschaftliche Entwicklung von Kleinstädten – Pilotstadt Zerbst / Anhalt. DSSW-Arbeitshilfe. Berlin.  
[http://www.dssw.de/fileadmin/repository\\_redakteure/downloads/DSSW-Materialien/2007/2007-kleinstaedte-zerbst.pdf](http://www.dssw.de/fileadmin/repository_redakteure/downloads/DSSW-Materialien/2007/2007-kleinstaedte-zerbst.pdf), abgerufen am 28.05.2015.
- ECE-Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG (o. J.): Elbe-Einkaufszentrum Hamburg.  
[http://www.ece.de/brochures/EEZ/Elbe-Einkaufszentrum\\_Hamburg\\_DE.pdf](http://www.ece.de/brochures/EEZ/Elbe-Einkaufszentrum_Hamburg_DE.pdf), abgerufen am 18.09.2015.
- FAG (Gesetz über den kommunalen Finanzausgleich in Schleswig-Holstein v. 10.12.2014 (GVObI. 2014, 473), i. d. F. v. 17.06.2015 (GVObI. 2015, 162).
- FHH (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirk Hamburg Mitte) 2008: Bebauungsplan Hafencity 3.
- Freie und Hansestadt Hamburg, Baubehörde - Tiefbauamt (1988): Planungshinweise für Stadtstraßen. Teil 3 Querschnitte.  
<http://www.hamburg.de/contentblob/2507444/data/plast3.pdf>, abgerufen am 08.09.2015.
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2008): Planungshinweise für Stadtstraßen. Teil 5 Knotenpunkte. II Kreisverkehre.

<http://www.hamburg.de/contentblob/2507452/data/plast5-ii-kreisverkehre.pdf>, abgerufen am 20.08.2015.

Freizeitlärm-Richtlinie (Hinweise zur Beurteilung der von Freizeitanlagen verursachten Geräusche v. 22.06.1998 (Amtsbl. SH 1998, 572), Schleswig-Holstein)

Gemeinde Wachtberg, Planungsgruppe MWM (2013): Flächennutzungsplan der Gemeinde Wachtberg.

[http://wachtberg.de/imperia/md/content/cms127/gemeindeentwicklung/aktuelles\\_2014/fnp-feststellung-begr26\\_2013-11-13\\_wg\\_18\\_8\\_komplett\\_final.pdf](http://wachtberg.de/imperia/md/content/cms127/gemeindeentwicklung/aktuelles_2014/fnp-feststellung-begr26_2013-11-13_wg_18_8_komplett_final.pdf), abgerufen 27.06.2015.

Gemeinde Wachtberg, Hamerla, Groß-Rinck und Partner (2003): Entwicklungs- und Handlungskonzept Wachtberg. Teil 2.

[http://wachtberg.de/imperia/md/content/cms127/gemeindeentwicklung/entwicklungskonzept\\_bericht\\_teil\\_2.pdf](http://wachtberg.de/imperia/md/content/cms127/gemeindeentwicklung/entwicklungskonzept_bericht_teil_2.pdf), abgerufen 27.06.2015.

HEINRICHS, E.; LEBEN, J; HÄNISCH, A.-S. (im Auftrag des Umweltbundesamtes) (2015): TUNE ULR. Technische wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen. Dessau-Roßlau.

[http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte\\_33\\_2015\\_tune\\_url\\_0.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_33_2015_tune_url_0.pdf), abgerufen am 25.08.2015.

Hessische Hochschule für Polizei und Verwaltung (2014a): Projekt Stadtentwicklung. Bürgerbefragung 2014 in Stadtallendorf.

[http://www.stadtallendorf.de/media/custom/2084\\_1168\\_1.PDF?1418301100&La=1](http://www.stadtallendorf.de/media/custom/2084_1168_1.PDF?1418301100&La=1), abgerufen am 28.06.2015.

Hessische Hochschule für Polizei und Verwaltung (2014b): Projekt Stadtentwicklung. Einzelhandelsbefragung 2014 in Stadtallendorf.

[http://www.stadtallendorf.de/media/custom/2084\\_1169\\_1.PDF?1418301275&La=1](http://www.stadtallendorf.de/media/custom/2084_1169_1.PDF?1418301275&La=1), abgerufen am 28.06.2015.

LaplaG (Gesetz über die Landesplanung v. 10.02.1996 (GVOBl. 1996, 232) i. d. F. v. 27.01.2014, Schleswig-Holstein).

LK Argus GmbH (2014): Lärmaktionsplan der 2. Stufe. Stadt Schenefeld. Endbericht Entwurf vom 06.10.2014.

<https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/lkarguslapschenefeld20141006.pdf>, abgerufen am 19.08.2015.

LT-SH-Drs. 16/2385 (Schleswig-Holsteinischer Landtag, 16. Wahlperiode, Drucksache 16/2385 vom 16.12.2008: Bericht der Landesregierung. Raumordnungsbericht „Zentralörtliches System“ nach § 20 des Gesetzes über die Landesplanung i. d. F. v. 10.02.1996 (GVOBl. Schl.-H., 232)).

LT-SH-Drs. 15/2222 (Schleswig-Holsteinischer Landtag, 15. Wahlperiode, Drucksache 16/2222 vom 29.10.2002: Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion der CDU.)

- Stadt Ahrensburg, WIRSIND (2014): Flächennutzungsplan Ahrensburg. Leitbild Zentrum. [http://www.ahrensburg.de/media/custom/1483\\_2851\\_1.PDF?1404457156](http://www.ahrensburg.de/media/custom/1483_2851_1.PDF?1404457156), abgerufen am 13.08.2015
- Stadt Ahrensburg, Büro Düsterhöft, BPW Hamburg (2009): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Ahrensburg. Teil 2. <http://www.fnp-ahrensburg.de/assets/Uploads/ISEK/ISEK-Entwurf-Teil-2.pdf>, abgerufen am 13.08.2015
- Stadt Norderstedt (Hg.) (2009): ISEK – Integriertes Stadtentwicklungskonzept Norderstedt 2030. Norderstedt. [https://www.norderstedt.de/PDF/Broschuere\\_ISEK.PDF?ObjSvrID=1087&ObjID=5372&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&\\_ts=1292946193](https://www.norderstedt.de/PDF/Broschuere_ISEK.PDF?ObjSvrID=1087&ObjID=5372&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1292946193), abgerufen am 14.08.2015.
- Stadt Schenefeld, Fachdienst Planen und Umwelt: Diverse Entwürfe zum Südkern. (Erhalten durch Stadt Schenefeld).
- Stadt Schenefeld, Fachdienst Planen und Umwelt: Diverse F- und B-Pläne mit Erläuterungsbericht bzw. Begründung. (Erhalten durch Stadt Schenefeld).
- Stadt Schenefeld, Fachdienst Planen und Umwelt (2011): Ratsvorlage VO/670/502/11. (Erhalten durch Stadt Schenefeld).
- Stadt Schenefeld, Fachdienst Planen und Umwelt (2013): Ratsvorlage VO/670/596/13. (Erhalten durch Stadt Schenefeld).
- Stadt Schenefeld (2009): Arbeitsgrundlage zum Radverkehr in Schenefeld. Gem. Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt am 20.01.2009. (Erhalten durch Stadt Schenefeld).
- Stadt Norderstedt, PPL (2010): Begründung zum Flächennutzungsplan 2020. 6 Entwicklungsziele und Leitbild. <http://www.norderstedt-2020.de/index.php?content=206&multidoc=22>, abgerufen am 23.05.2015.
- Stadt Schenefeld, Fachdienst Planen (1999): Die bisherige Entwicklung des Bereichs Stadtkern Süd. (Erhalten durch Stadt Schenefeld).
- Stadt Schenefeld (2004): Stadtentwicklungskonzept 2005 2015 2020. [https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/stadtentwicklungskonzept\\_2020.pdf](https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/stadtentwicklungskonzept_2020.pdf), abgerufen am 14.08.2015.
- Stadt Schenefeld (2014a): Haushaltssatzung, Haushaltsplan 2015. [https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/gesamtplan\\_2015\\_neu.pdf](https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/gesamtplan_2015_neu.pdf), abgerufen am 14.08.2015.
- Stadt Schenefeld (2014b): Leitbild der Stadt Schenefeld. [https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/leitbild\\_stand\\_8.5.14\\_n.pdf](https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/leitbild_stand_8.5.14_n.pdf), abgerufen am 14.08.2015.
- Stadt Schenefeld (2014c): Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“. Antrag der Stadt Schenefeld zur Aufnahme für das Programmjahr 2014. (Stand 27.03.2014). (Erhalten durch Stadt Schenefeld).

Stadt Schenefeld (2015): Bekanntmachung der Stadt Schenefeld über den Beschluss zur Einleitung vorbereitender Untersuchungen und der Gebietsabgrenzung des Untersuchungsgebietes „Stadtkern“ im Rahmen der Städtebauförderung gemäß § 141, Abs. 3, BauGB und Hinweis auf die Auskunftspflicht gemäß § 138 BauGB. [https://daten.verwaltungsportal.de/dateien/bekanntmachungen/bekanntmachung20t\\_ext20internet.pdf](https://daten.verwaltungsportal.de/dateien/bekanntmachungen/bekanntmachung20t_ext20internet.pdf), abgerufen am 24.09.2015.

Staatskanzlei des Landes Schleswig-Holstein, Landesplanung (2014): Schleswig-Holstein. Zentralörtliches System. [http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landesplanung\\_raumordnung/weitereThemen/raumordnung\\_zentraloertliches\\_system.html](http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/landesplanung_raumordnung/weitereThemen/raumordnung_zentraloertliches_system.html), abgerufen am 27.05.2015.

Stadt Stadtallendorf (2006): Stadtmarketing Stadtallendorf als Leitlinie für die Stadtentwicklung. 3. Fortschreibung. [http://www.stadtallendorf.de/media/custom/211\\_119\\_1.PDF?1188891191&La=1](http://www.stadtallendorf.de/media/custom/211_119_1.PDF?1188891191&La=1), abgerufen am 28.06.2015.

Statistikamt Nord (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein) (2015): Die Bevölkerungsentwicklung in Schleswig-Holstein. 2. Quartal 2014. Fortschreibung auf Basis des Zensus 2011. Statistische Berichte. Kennziffer A I 1 - vj 2/14 SH. [http://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische\\_Berichte/bevoelkerung/A\\_I\\_1\\_vj\\_S/A\\_I\\_1\\_vj142\\_SH\\_Zensus.pdf](http://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/bevoelkerung/A_I_1_vj_S/A_I_1_vj142_SH_Zensus.pdf), abgerufen am 27.05.2015.

StrWG (Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein v. 25.11.2003 (GVOBl. 2003, 631), i. d. F. v. 01.09.2015 (GVOBl. 2015, 322)).

VTU Planungsbüro (2000): Planungsgrundlage für die Verkehrsentwicklung der Stadt Schenefeld. Verteilung des Durchgangsverkehrs. Karte 5. (Auszug aus einer Verkehrsuntersuchung für die Stadt Schenefeld; erhalten durch Stadt Schenefeld).

Werbegemeinschaft Stadtzentrum Schenefeld GbR (2015b): Unsere Geschäfte im Überblick. Wo ist was? (Informationsheft, ausgegeben am Informationsstand des EKDZs, Stand Januar 2015).