

# Konzept zur gestalterischen und funktionalen Aufwertung des Pijnackerplatzes

## Inhalt

- I. Anlass
- II. Ziel
- III. Bestandsanalyse
  1. Verkehr
    - a) Kfz-Verkehr
    - b) Radverkehr
    - c) Fußgängerverkehr
  2. Stadtgestaltung
  3. Nutzungen
- IV. Maßnahmen
  1. Verkehr
  2. Stadtgestaltung
  3. Nutzungen
  4. weitere Maßnahmen
  5. Prioritäten / Realisierungsmöglichkeiten

## **I. Anlass**

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 02.07.2007 folgenden Beschluss zur Drucksache Nr. 81 (Antrag der CDU-Fraktion vom 10.06.2007) gefasst:

*Zur Verbesserung der Lage am Pijnackerplatz wird der Magistrat um Prüfung der folgenden Maßnahmen gebeten:*

- 1. Entwicklung eines Konzeptes mit Kostenschätzung zur baulichen Umgestaltung des Pijnackerplatzes mit dem Ziel, die Sitzgruppe ("Wartehäuschen") im südlichen Eck des Platzes wieder nutzbar und einigermaßen zerstörungssicher zu machen.*
- 2. Entwicklung eines neuen Begrünungskonzeptes mit ansehnlicheren Pflanzkübeln*
- 3. Überprüfung des Gesamtverkehrskonzeptes um den Pijnackerplatz*
- 4. Überprüfung der Möglichkeiten, die Städtische Bücherei in eine andere Liegenschaft zu verlagern, um das Gebäude für ein Café nutzen zu können.*

Der erste Punkt des Beschlusses ist als erledigt zu betrachten, da die Aufträge zur Erneuerung des Wartehäuschens bereits erteilt wurden. Vom städtebaulichen Umfeld her gibt es keine gestalterisch befriedigende Alternative für das teilverglaste Rondell. Es werden

sämtliche Glasscheiben erneuert, die bisherigen Drahtglasscheiben werden durch Verbundglasscheiben ersetzt. Die Kosten für die Neuverglasung in Höhe von rund 7.700 € werden komplett von der Versicherung der Stadt übernommen. Die ortsansässige Malerfirma Meier hat sich angeboten, den Neuanstrich der Scheibenprofile kostenlos durchzuführen und spart damit der Stadt ca. 1.600 €. Die weiteren notwendigen Arbeiten, wie die Grundreinigung des Pflasters und der steinernen Stützen werden vom städtischen Bauhof ausgeführt. Der Stadt entstehen über die Bauhofleistungen hinaus keine Kosten für die Instandsetzung. Alle Arbeiten werden voraussichtlich bis Ende Mai / Anfang Juni abgeschlossen sein.

Die Punkte 2 bis 4 des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung geben Anlass zur Erstellung dieses Konzeptes zur gestalterischen und funktionalen Aufwertung des Pijnackerplatzes.

## **II Ziel**

Ziel ist es, Maßnahmen aufzuzeigen, die geeignet sind, den Charakter und die Funktion des Platzes in der historischen Mitte Steinbachs als lebendiges Zentrum mit hoher Aufenthaltsqualität, Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen und Gastronomie zu erhalten und zu verbessern.

## **III Bestandsanalyse**

### **1. Verkehr**

#### **a) Kfz-Verkehr**

Der Pijnackerplatz ist in hohem Maße durch Straßenverkehr belastet. Insbesondere auf der Achse Bahnstraße – Eschborner Straße im Zuge der Landesstraße L 3006 ist die Verkehrsbelastung mit rund 15.000 bis 16.000 Fahrzeugen täglich sehr hoch. In der verkehrlichen Spitzenstunde passiert rechnerisch im Durchschnitt alle 2 ½ Sekunden ein Fahrzeug den Platz. Hierin wird die große Trennwirkung der Landesstraße, die auf der Südseite des Platzes verläuft, deutlich. Fußgängern wäre ein Queren der Straße ohne die Fußgängerampel tagsüber zumeist nicht möglich. Hinzu kommt die erhebliche Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität auf dem Platz durch vom Straßenverkehr verursachten Lärm, Staub und Abgase.

Auch die am Pijnackerplatz von der Landesstraße abzweigenden alten Dorfstraßen Untergasse und Bornhohl weisen mit ca. 1.500 Kfz/24h in der Bornhohl und ca. 2.200 Kfz/24h in der Untergasse für diese kleine Straßen beachtliche Verkehrsmengen auf. Hierbei handelt es sich nur zu einem geringen Teil um Ziel- und Quellverkehr, ein Großteil ist innerörtlicher Durchgangsverkehr zu dahinterliegenden größeren Wohngebieten. Hier wird ein für Steinbach typisches und grundsätzliches Netzproblem deutlich: Es wurden v.a. in der Zeit des starken Siedlungsflächenwachstums ab den 60er Jahren bis in die 80er Jahre des letzten Jahrhunderts immer mehr Wohngebiete angehängt, deren äußere Verkehrserschließung zu einem großen Teil, von der Berliner Straße und der Staufenerstraße abgesehen (die aber gemessen an ihrer Verkehrsfunktion auch zu schmal ist), über die alten schmalen Dorfstraßen erfolgt.

Die Untergasse und die Bornhohl sind im Bereich des Pijnackerplatzes als Verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Die Straßenraumgestaltung als gepflasterte Mischverkehrsflächen, die kurzen Abschnitte, das städtebauliche Umfeld, kreuzende Fußgänger und Parken im Straßenraum führen bei den meisten Autofahrern zu einer angemessenen Fahrweise.

Verkehrlich sind also für die Abschnitte der Untergasse und der Bornhohl im Bereich des Pijnackerplatzes eher die dem Straßenraum und dem städtebaulichen Umfeld unangemessen hohen Verkehrsmengen das Problem, weniger zu hohe Fahrgeschwindigkeiten. Auf der Landesstraße ist im Abschnitt des Pijnackerplatzes Tempo-30 angeordnet. Die hohe Verkehrsdichte und die Ampelfolge lassen zumeist tagsüber auch keine deutlich höheren Geschwindigkeiten zu. In den Abendstunden und nachts wird jedoch häufig zu schnell gefahren.

Auf dem Pijnackerplatz, d.h. innerhalb des Verkehrsberuhigten Bereichs der Bornhohl, befinden sich im öffentlichen Straßenraum insgesamt 8 Pkw-Stellplätze. Es besteht Parkscheibenpflicht, die Parkdauer ist auf eine Stunde begrenzt. Weitere 6 Parkplätze gibt es in der Kirchgasse im östlichen Abschnitt bis zur Kirche. In der Untergasse sind innerhalb des Verkehrsberuhigten Bereichs insgesamt 6 Parkplätze angeordnet (davon einer als Behindertenparkplatz mit personenbezogener Zuordnung), auch hier mit Begrenzung der Parkdauer auf maximal eine Stunde. Auf dem Parkdeck des Tengelmänn-Marktes hinter dem Marktgebäude befinden sich weitere 13 Stellplätze, die zwar per Beschilderung den Kunden des Tengelmänn-Marktes vorbehalten sind, ansonsten aber zu jeder Tages- und Nachtzeit frei zugänglich sind.

Legt man den Stellplatzbedarf laut Stellplatzsatzung (schätzungsweise) zugrunde und zieht die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum und die Tengelmänn-Parkplätze sowie die im Einzelfall (z.B. beim Gasthaus „Zum Schwanen“) auf den privaten Grundstücken für Kunden bzw. Gäste nachgewiesenen Stellplätze davon ab, so ergibt sich allein für die im Kapitel 3 dieses Konzepts im einzelnen aufgeführten gewerblichen Nutzungen ein rechnerisches Defizit von ca. 65-70 Pkw-Stellplätzen (ohne die Wohnnutzungen, für die wegen der Entstehungsjahre der Gebäude oftmals kein Stellplatznachweis zu führen war; ohne die sonstigen Nutzungen; ohne den Bedarf der städtischen kirchlichen Einrichtungen). Das tatsächliche Defizit dürfte allerdings in der Praxis etwas geringer sein, da etwa die Hälfte des rechnerischen Defizits von den Gaststätten herrührt. Deren maximaler Stellplatzbedarf besteht aber überwiegend in den Abendstunden, wenn die Geschäfte bereits geschlossen haben. Für den Gaststättenbesuch werden auch längere Fußwege zum Parken hingenommen als dies für den Einkauf im Supermarkt der Fall ist. Allerdings gibt es beim Stellplatzbedarf der Gaststätten Überschneidungen mit dem Stellplatzbedarf für die Wohnnutzung, der abends und nachts am größten ist.

## **b) Radverkehr**

Nahezu alle überörtlichen Radrouten, die durch Steinbach führen, kreuzen den Pijnackerplatz. Der Pijnackerplatz ist auf den Routenbeschilderungen oftmals auch als Ziel angegeben. Der Pijnackerplatz ist der zentrale Knotenpunkt in Steinbach für die übergeordneten Radrouten, aber auch für das örtliche Radroutennetz. Der Pijnackerplatz ist aufgrund seiner Einkaufsmöglichkeiten, den öffentlichen Einrichtungen und privaten Dienstleistungsbetrieben sowie der Gastronomie rund um den Platz auch ein wichtiges Ziel für den örtlichen Radverkehr. Die Gaststätten rund um den Platz sind als wichtige Ziele im überörtlichen Freizeitverkehr zu sehen.

Die ersten Ergebnisse der von der örtlichen Gruppe des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club) kürzlich durchgeführten Bestandserhebung im Rahmen des sich zurzeit in Arbeit befindenden Radverkehrskonzepts für Steinbach haben u. a. aufgezeigt, dass die Radroutenbeschilderung über den Platz im Detail verbesserungswürdig ist, da der Radverkehr unmittelbar vor der Eingangstür des Tengelmänn-Marktes vorbeigeführt wird, was zu Konflikten mit Fußgängern führen kann. Dies ist aber nur das geringste Problem und mit geringfügigen Veränderungen an der Beschilderung zu lösen.

Gravierender, sowohl für den überörtlichen als auch für den innerörtlichen Radverkehr, ist die Führung der Radrouten zum Platz. Die Führung der Radrouten über die Kirchgasse und die Bornhohl ist relativ problemlos und wenig konfliktrichtig (wenngleich in Fortsetzung der

Kirchgasse am Knotenpunkt Kirchgasse/Oberhöchstädter-/Sodener-/Kronberger Straße keine gesicherte Führung der Routen durch die Kreuzung besteht).

Kritisch ist die Führung des Radverkehrs auf der Landesstraße mit sehr hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Einen gesicherten Radweg gibt es dort nicht und wird auch wegen der Engstellen im Straßenraum nicht durchgehend zu schaffen sein. Daher wird die Landesstraße im Bereich der Ortsdurchfahrt auf den überörtlichen Routen und in der laufenden Planung für das innerörtliche Routennetz auch weitgehend ausgespart und es werden parallel führende Ausweichrouten vorgeschlagen.

Diese Ausweichrouten führen von Süden und Osten kommend durch die Gemaa Gass, einem Weg, der wegen seiner geringen Breite und der an manchen Stellen fehlenden Übersichtlichkeit eigentlich nicht für eine gemeinsame konfliktfreie Nutzung mit Fußgängern geeignet ist. Auch der wassergebundenen Belag des Weges ist nicht optimal für den Radverkehr.

Aus dem gesamten südöstlichen Stadtgebiet kann man mit dem Fahrrad auf bestehenden Straßen nur mit nicht unerheblichen Umwegen und nur mit guter Ortskenntnis zum Pijnackerplatz gelangen. Eine direkte Verbindung über die Untergasse ist (zumindest legal) nicht möglich, da die Untergasse eine Einbahnstraße ist. (Die Zulassung des Radverkehrs gegen die Einbahnstraße ist im Bereich zwischen Wiesenstraße und dem verkehrsberuhigten Abschnitt wegen der Unübersichtlichkeit der Untergasse mit baulichen Engstellen unter den derzeitigen verkehrlichen und baulichen Bedingungen aus Sicherheitsgründen generell auszuschließen!)

Der Umweg über die Gartenstraße und entlang der vielbefahrenen Bahnstraße kann insbesondere Kindern nicht empfohlen werden. Auch die zweite Möglichkeit, vom Hessenring über Gartenstraße, Wiesenstraße, Wiesenau, Gassengarten und Gemaa Gass, ist für den Radverkehr nicht sehr attraktiv.

Die Problematik der fehlenden direkten Querverbindung für den Radverkehr zwischen den beiden Zentren um den Pijnackerplatz und den St.-Avertin-Platz und die Situation der Radrouten am Pinackerplatz machen ein Grundproblem des gesamten Radroutennetz in Steinbach deutlich: Es gibt im Norden wie im Süden Steinbachs genügend tangentielle Routen, es fehlt aber an axialen Routen durch die Mitte der Stadt. Auch in bezug auf den Radverkehr entfaltet die Bahnstraße hier ihre volle Trennwirkung der Stadt in einen Nord- und einen Südteil.

Auf den Pijnackerplatz bezogen kann festgestellt werden, dass der Platz an Attraktivität für Radfahrer nur dann entscheidend gewinnen kann, wenn er für Radfahrer auch direkt und bequem erreichbar ist. Dies ist nur durch Veränderungen am Radroutennetz zu erreichen.

Ein weiterer Aspekt für die Attraktivität des Pinackerplatzes für den Radverkehr sind die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Die Fahrradabstellanlagen auf dem Platz sind in Lage, Anzahl und Beschaffenheit unzureichend.

Die der gesicherten Querung für Fußgänger dienende Ampelanlage erfüllt in Lage und Beschaffung nicht gleichzeitig die Anforderungen des Radverkehrs.

### **c) Fußgängerverkehr**

Die Erreichbarkeit des Pijnackerplatzes für Fußgänger über die Kirchgasse ist relativ problemlos. Die Kirchgasse ist komplett als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Im westlichen Abschnitt der Kirchgasse bis zur Kirche wurden allerdings die eigentlichen baulichen Voraussetzungen für einen Verkehrsberuhigten Bereich, nämlich den Umbau zu einer Mischverkehrsfläche ohne Borde, nicht geschaffen.

Auch auf der Bornhohl (oberhalb des als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesenen Abschnitts) sind die Gehwege baulich ausreichend breit. Die Breite wird allerdings durch aufgesetztes Parken stark eingeschränkt. Damit wird dem dort herrschenden hohen Parkdruck Rechnung getragen und gleichzeitig das Begegnen von Fahrzeugen auf der

Fahrbahn ermöglicht. Dies geschieht allerdings auf Kosten der Gehwege. Die verbliebenen Gehwegbreiten sind zwar meistens z. B. für einen Rollstuhl oder Kinderwagen noch gerade so ausreichend, um an parkenden Autos vorbeizukommen, liegen aber deutlich unter den Regelmaßen. Dies schränkt die Qualität und die Bequemlichkeit dieser Verbindung für den Fußgängerverkehr zum Pijnackerplatz deutlich ein.

In dem an den Pijnackerplatz angrenzenden Abschnitt der Bahnstraße sind die Gehwege entlang der vielbefahrenen Landesstraße zwar breiter und sicher benutzbar, die Funktion der Bahnstraße als Einkaufsstraße würde aber größere Gehwegbreiten in dem unteren Abschnitt der Bahnstraße erfordern. Die Fahrbahnbreite liegt hingegen über den Regelmaßen. Der Gehweg auf der Ostseite weist Schäden am Belag auf.

Auf der Eschborner Straße sind die Gehwege abschnittsweise deutlich zu schmal. Sie sind an der engsten Stelle auf der einen Straßenseite knapp 60 cm und auf der gegenüberliegenden Straßenseite sogar nur knapp 50 cm breit. Die Gehwege sind an dieser Engstelle bereits für den allein gehenden Fußgänger zu schmal, mit dem Rollstuhl oder dem Rollator sind sie faktisch unpassierbar. Auch mit dem Kinderwagen muss man an den Engstellen auf die vielbefahrene Fahrbahn ausweichen. Dieser Zustand ist auch vor dem Hintergrund kritisch zu sehen, dass am Ortsausgang Richtung Eschborn zurzeit Wohngebiete entstehen und sich deren nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit für Lebensmittel auf dem Pijnackerplatz befindet. Es gibt zwar weniger konfliktrichtiger Alternativen für Fußgänger, der Fußgängerverkehr auf der direkten Verbindung entlang der Eschborner Straße wird aber zwangsläufig zunehmen.

Der Weg über die Gemaa Gass ist, bis auf die erwähnten Konflikte mit Radfahrern, weitgehend unkritisch.

Am stärksten von Fußgängern vom und zum Pijnackerplatz frequentiert ist die Untergasse als direkte Hauptverbindungsachse zum St.-Avertin-Platz und zu den Wohngebieten im Südosten der Stadt. Auch in der Untergasse sind die Gehwege deutlich zu schmal und abschnittsweise z. B. mit dem Rollator nur durch ein Ausweichen auf die Fahrbahn nutzbar. Auch das Begegnen von Fußgängern ist nur möglich, indem einer auf die Fahrbahn ausweicht. Von der Funktion der Untergasse für den Fußgängerverkehr her und auch wegen der tatsächlichen Zahl der Fußgänger müssten die Gehwege das bequeme Begegnen zweier Fußgänger (auch mit dem Rollator) ermöglichen und zumindest auf einer Straßenseite eine Mindestbreite von 2,30 m haben.

Der Pijnackerplatz selbst ist wie die daran angrenzenden Abschnitte der Untergasse, der Kirchgasse und der Bornhohl mit Ausnahme der kreuzenden Landesstraße als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Dies beinhaltet, Fußgänger betreffend, folgende Regeln:

- Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.
- Der Fahrzeugverkehr muss Schritttempo einhalten.
- Die Fahrzeugführer dürfen Fußgänger weder gefährden noch behindern, wenn nötig, müssen sie warten.
- Die Fußgänger dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.

Durch die Straßenraumgestaltung, die bewusst auf eine Separation der Verkehrsarten verzichtet, soll auf eine gegenseitige Rücksichtnahme hingewirkt werden. Auf dem Pijnackerplatz ist dies baulich gut gelungen. Im Großen und Ganzen halten sich die Verkehrsteilnehmer an diese Regeln. Durch das Entfernen der Blumenkübel als separierende Möblierungselemente wurde die Situation eher noch verbessert. Die Poller sind hinreichend genug, um das Parken auf dem zentralen Bereich des Platzes zu verhindern.

Die Fußgängerampel über die Bahnstraße liegt für Fußgänger günstig in der Hauptlaufrichtung von der Untergasse zum Pijnackerplatz. Die Ampel ist jedoch nicht gemäß den Anforderungen an Barrierefreiheit für mobilitätsbehinderte Menschen ausgestattet, was auch auf die Bushaltestelle am Pijnackerplatz zutrifft, die zudem auf der südlichen Straßenseite

keine witterungsgeschützte Wartemöglichkeit aufweist. Die Rampe vom Platz zur Ampel ist für Rollstuhlfahrer zu steil.

## 2. Stadtgestaltung

Der Pijnackerplatz bildet zusammen mit den unmittelbar angrenzenden Teilen der Kirchgasse, der Bornhohl, der Untergasse, der Bahnstraße und der Eschborner Straße sowie der Schwanengasse und der Borngasse den kleinen historischen Ortskern von Steinbach.

Der Brunnen auf dem Pijnackerplatz, die „Bütt“, findet sich als Symbol im Wappen der Stadt wieder. Der namensgebende Steinbach verläuft als Teil der heutigen Regenkanalisation in einem gemauerten Gewölbe unter dem Platz hindurch.

Die den Platz bildenden Gebäude haben überwiegend historische Bausubstanz. Wesentliche Teile des alten Ortskerns unterliegen dem Denkmalschutz, größtenteils dem sogenannten Ensembleschutz als geschützte Gesamtanlage nach § 2 Abs. 2 HDSchG. Einige Gebäude unterliegen als Kulturdenkmäler dem weitergehenden Einzelschutz nach § 2 Abs. 1 HDSchG. Auch die neueren Gebäude fügen sich zumindest soweit ein, dass der Platz insgesamt den Charakter einer dörflichen Ortsmitte erhalten hat. Das Tengemann-Gebäude ist ein positives Beispiel dafür, wie sich das relativ große Gebäude eines Lebensmittelmarktes positiv in das historische Ortsbild einfügen kann (allerdings nur die Vorderseite).

Vom Platz aus sind z. T. aber Störungen des Ortsbildes durch falsch proportionierte Gebäude und überdimensionierte Reklame in unmittelbar angrenzenden Straßen, v. a. der Bahnstraße, wahrnehmbar. Das historische Ortsbild wird in Einzelfällen allerdings auch von Gebäuden auf dem Platz selbst beeinträchtigt, wie der Zustand des Hauses Bahnstraße 2 (zwischen dem historischen Gasthaus „Zum Stern“ und der Fußgängerampel) belegt. Die unschöne Fassadenverkleidung lässt nicht vermuten, dass das Haus im Denkmalsbuch als Kulturdenkmal nach § 2 Abs. 1 HDSchG aufgeführt ist.

Die Gestaltung der Straßenoberflächen auf dem Platz, den angrenzenden Abschnitten der Bornhohl, der Untergasse und der Kirchgasse sowie in den Seitenräumen der Landesstraße mit Pflasterbelag ist gestalterisch sehr ansprechend und dem städtebaulichen Umfeld des alten Dorfkernes angemessen, wenngleich sich an einigen Schadensstellen zeigt, dass die Pflasterart und die Ausführung der Pflasterung nicht in vollem Umfang der Verkehrsbelastung angemessen sind.

Auch die Gestaltung der Bütt ist ansprechend und dem Umfeld angemessen. Die Bänke um die Bütt werden gerne zum Verweilen genutzt. Dem Betrachter erschließt sich zurzeit nicht der Sinn der bewussten Gestaltung der Bütt als kaputter Brunnen, da der Überlauf außer Betrieb gesetzt wurde. Undichtigkeiten in der Pflasterrinne hatten zu Wasserschäden im Keller des angrenzenden Gebäudes geführt.

Negativ auf das Ortsbild wirkt sich die auf der östlichen Seite des Platzes einstmals vorgenommene Höherlegung der Fahrbahn der Landesstraße aus, denn das historische Bauensemble zwischen der Bushaltestelle und der Einmündung Untergasse liegt dadurch tiefer als die Straße. Auch die durch die Höherlegung der Straße bedingte kleine Rampe zum Fußgängerüberweg in der nordöstlichen Platzecke und die dadurch entstandene „tote Ecke“ hinter den Schaukästen wirken sich eher negativ auf das Bild aus.

Das auch als überdachte Wartehalle für die angrenzende Bushaltestelle dienende verglaste Rondell um die Linde fügt sich gut ein und schafft einen gelungenen Platzauftakt und gleichzeitig einen gewissen Abschluss zur vielbefahrenen Straße hin. Das Rondell befindet sich zum Zeitpunkt dieser Bestandsaufnahme (noch) in einem desolaten Zustand. Die Neuverglasung und ein neuer Anstrich werden aber in Kürze vorgenommen.

Der Platz litt, bevor die vielen Pflanzkübel entfernt worden waren, an einer Übermöblierung. Dadurch war die Übersichtlichkeit, also das, was einen Platz eigentlich ausmacht, stark beeinträchtigt.

Der Pijnackerplatz weist für einen Dorfplatz ungewöhnlich viel Großgrün auf. Der Platz wirkt fast „bewaldet“, obwohl die Bäume längst noch nicht ihr volles Wachstum erreicht haben. Typisch wäre eine große Dorflinde als solitärer, den Platz prägender Baum. Hier steht die Dorflinde aber in Konkurrenz zu anderen großwüchsigen Bäumen. Auf dem Platz stehen zehn rotblühende Kastanien, weitere fünf in der angrenzenden Untergasse. Diese Kastanienart wird zwar nicht so groß wie die Edelkastanie oder wie die Linde (die als Bäume erster Ordnung 20 bis 40 Meter Höhe erreichen können), dennoch können rotblühende Kastanien bis zu 20 Meter hoch werden. Insbesondere die Kastanien direkt vor der Bank und der Apotheke haben schlechte Standortbedingungen für eine solch große Baumart. Die Bäume stehen viel zu nah am Gebäude und in dessen Schatten, sie kümmern zum Teil dahin und werden sich an diesem Standort auf Dauer nicht entwickeln können. Auch eine der Kastanien an der Bushaltestelle bleibt von Wachstum und Habitus deutlich hinter den anderen zurück.

Insgesamt vermittelt der Pijnackerplatz ein harmonisches Stadtbild und hat von der Platzgestaltung her hohe Aufenthaltsqualität.

### 3. Nutzungen

Hauptnutzungen der Gebäude am Pijnackerplatz und im unmittelbar angrenzenden Umfeld:

Bornhohl 1	Gasthaus „Zum Goldenen Stern“
Bornhohl 2	Friseursalon „Molitor“ Tabakladen
Bornhohl 3-5	„Tengelmann“-Markt
Bornhohl 4	Stadtbücherei und Scheune (Lager für Vereine)
Kirchgasse 1	„Backhaus“: Versammlungsraum, Trauzimmer, Geschichtsverein
Kirchgasse 2	„Brunnen-Apotheke“
Kirchgasse 4	Wohnhaus
Eschborner Str. 1	„Frankfurter Volksbank“
Eschborner Str. 2	Gasthaus und Hotel „Zum Schwanen“
Eschborner Str. 3	Wohnhaus
Bahnstraße 2	Wohnhaus
Untergasse 1	Wohnhaus
Untergasse 2	Pizzeria „Da Nando“
Untergasse 4	Friseursalon „Hairstudio 45“ „Braunroth Mode & Dessous“

Bei den hier aufgeführten Nutzungen handelt es sich i.d.R. um die Erdgeschossnutzung. Die Obergeschosse werden, soweit vorhanden, überwiegend für Wohnen genutzt.

Im Umfeld des Pijnackerplatzes in der Kirchgasse 9 befindet sich mit dem „Quellenhof“ ein direktvermarktender landwirtschaftlicher Betrieb, der ökologischen Landbau betreibt.

Die Auflistung der Nutzungen macht deutlich, dass der Pijnackerplatz als Standort für Läden, Dienstleistungen und Gaststätten attraktiv ist. Leerstände sind derzeit nicht zu verzeichnen.

Hauptfrequenzbringer für Kunden ist der Tengelmann-Markt. Die Frage, ob und inwieweit die anderen Läden tatsächlich von der Standortgemeinschaft mit dem Tengelmann-Markt profitieren (und umgekehrt), ist unterschiedlich zu beurteilen und hängt stark vom individuellen Waren- oder Dienstleistungsangebot und der jeweiligen Zielgruppe ab. Für die Gaststätten ist diese Frage sicher zu verneinen. Die Bank, die Apotheke, die Friseure und der Tabakladen könnten bedingt von der Standortgemeinschaft profitieren. Umgekehrt profitiert der Tengelmann auch von den genannten Läden und Dienstleistungen am Standort, wenngleich deren Kunden sicher nur einen geringen Teil der eigenen Kundschaft ausmachen können.

Der Tengelman-Markt ist auch nach Aussage des Betreibers überwiegend auf Laufkundschaft angewiesen. Aufgrund der beschränkten Anzahl an Parkplätzen, mit nur einzelnen (öffentlichen) Parkplätzen direkt vor der Tür und ungünstig gelegenen eigenen Parkplätzen hinter dem Haus, wird der Tengelman kaum vom großen Potenzial an „Autokunden“ auf der vorbeiführenden Landesstraße profitieren.

Hierin besteht sicher ein entscheidender Wettbewerbsnachteil gegenüber den größeren Märkten mit einem mehr als ausreichenden Parkplatzangebot. Andererseits hat der Tengelman gegenüber den Mitbewerbern „auf der grünen Wiese“ den Wettbewerbsvorteil einer großen Bevölkerungszahl im fußläufig erreichbaren Radius.

Eine Aussage, ob und wie lange der Tengelman-Markt am Pijnackerplatz im Wettbewerb bestehen kann, ist im Rahmen dieser Bestandsaufnahme nicht möglich und wäre rein spekulativ. Fest steht aber, dass wesentliche Rahmenbedingungen, wie die für einen Vollversorger relativ geringe Verkaufsfläche und die Defizite bei den Parkplätzen, nicht optimal sind.

Auch die Frage, ob die anderen Läden am Pijnackerplatz vom Durchgangsverkehr profitieren oder nicht, kann im Rahmen dieser Bestandsanalyse nicht hinreichend beantwortet werden. Es kann aber konstatiert werden, dass die sehr geringe Anzahl an Parkplätzen nachteilig für alle Geschäfte am Pijnackerplatz ist.

Für die Stadtbücherei ist die zentrale Lage im Stadtgebiet ideal.

Der Pijnackerplatz wird auch regelmäßig für Veranstaltungen im Freien genutzt (Bürger-schoppen, Weihnachtsmarkt, Stadtfest). Das Gasthaus „Zum Goldenen Stern“ bietet allerdings keine Außenbewirtschaftung auf dem Platz an.

## IV Maßnahmen

### 1. Verkehr

- **L 3006 Bahnstraße – Eschborner Straße**

Eine deutliche Verringerung der Verkehrsmengen auf der Landesstraße in der Ortsdurchfahrt und damit auch auf dem Pijnackerplatz ist nur durch eine Umgehungsstraße im Zuge der L 3006 zu erreichen.

→ **Empfehlung:**

- **Bau einer Umgehungsstraße**

- **Bahnstraße**

→ **Empfehlung:**

- **Verbreiterung der Gehwege im unteren Abschnitt**

- **Eschborner Straße**

Die Straßenraumbreite an der engsten Stelle von ca. 7,30 m bietet gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) noch genügend Spielraum zur Verbreiterung der Gehwege auf Kosten der Fahrbahn. Es ist also nicht zwingend notwendig, angrenzende Gebäude abzurechen oder baulich zu verändern.

→ **Empfehlung:**

- **Verbreiterung der Gehwege an den Engstellen im Abschnitt zwischen Oberhöchstädter Straße und Pijnackerplatz**

- **Bornhohl**

Grundsätzlich gibt es zwei Möglichkeiten auf den innerörtlichen Durchgangsverkehr hinsichtlich der Routenwahl Einfluss zu nehmen:

1. Erhöhung des Fahrwiderstands auf der Fahrtroute über den Pijnackerplatz und gleichzeitig Verringerung des Fahrwiderstands auf einer Ausweichroute, um die Autofahrer freiwillig zur Wahl eines Umweges zu bewegen;

der Fahrwiderstand müsste dazu auf dem Pijnackerplatz selbst sowie der unteren Bornhohl zwischen Pijnackerplatz und Obergasse durch bauliche Maßnahmen (z.B. Bodenschwellen, Einengungen etc.) und verkehrsregelnde Maßnahmen (Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs vom Pijnackerplatz bis zur Einmündung Obergasse) deutlich erhöht werden;

und gleichzeitig:

müsste der Kfz-Verkehr auf der oberen Bornhohl zwischen Obergasse und Feldbergstraße sowie in der Altkönigstraße durch bauliche Maßnahmen (Beseitigung von Einengungen, Erleichterung des Abbiegens von der Altkönigstraße in die Bahnstraße) und verkehrsregelnde Maßnahmen (Beseitigung von Parkplätzen, Vorfahrtsregelung an der Ecke Obergasse/Bornhohl zugunsten der Fahrbeziehung Obergasse/obere Bornhohl) wesentlich erleichtert werden;

oder:

2. Abriegelung der Bornhohl hinter der Zufahrt zum Parkplatz des Tengemann-Marktes (von der Bahnstraße aus gesehen), um die Autofahrer zum Umweg über die Altkönig- und die Feldbergstraße (je nach Ziel, aber in geringem Maß ggf. auch über die Kronberger Straße und Staufenerstraße) zu zwingen, aber dennoch auf diesen Ausweichstrecken weiterhin Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung aufrechterhalten oder verstärken zu können. Der Autofahrer muss diese hinnehmen, da ihm ohnehin keine andere Routenwahl möglich ist.

→ **Empfehlung:**

- **Variante 2 mit begleitenden Maßnahmen in der oberen Bornhohl, der Altkönig- und der Feldbergstraße**

Begründung:

Die Variante 1 ist wenig erfolgversprechend im Hinblick auf eine spürbare Verkehrsreduzierung auf dem Pijnackerplatz. Bereits heute ist der Fahrwiderstand auf dem Pijnackerplatz sehr hoch, durch die Verkehrsregelungen in dem verkehrsberuhigten Bereich, durch parkende und entgegenkommende Fahrzeuge im engen Straßenraum und durch querende Fußgänger. Dennoch wählt der Durchgangsverkehr von und zu den Wohngebieten oberhalb der Bornhohl überwiegend den direkten Weg über den Pijnackerplatz als einen Umweg über andere Straßen, auf denen der Verkehr aufgrund der straßenräumlichen Verhältnisse verträglicher abgewickelt werden könnte, z. B. die Altkönigstraße.

Um bei Variante 1 eine Entlastungswirkung für den Pijnackerplatz erzielen zu könnten, müsste man den Verkehr auf den Alternativrouten (z. B. auf der oberen Bornhohl und in der Altkönigstraße) derart erleichtern (durch Vorfahrtgewährung, Reduzierung des Parkens im Straßenraum etc.), dass es sowohl für die Anwohner der genannten Straßen als auch für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer eine deutliche Verschlechterung der Situation zur Folge hätte.

Die Spielräume für Verbesserungen für den Fußgängerverkehr in der Bornhohl wären bei Variante 1 geringer als bei Variante 2. Dem häufig auftretenden Begegnungsfall von Pkw müsste in den überwiegenden Straßenabschnitten weiterhin durch Beibehaltung des auf den Gehweg aufgesetzten Parkens Rechnung getragen werden (es sei denn, man

reduziert die Pkw-Stellplätze deutlich, was wiederum den Fahrwiderstand verringern und damit dem gewünschten Effekt der Verkehrsverdrängung entgegen wirken würde).

Die Vorteile der Variante 2 liegen zum einen darin, dass der Pijnackerplatz, was den Verkehr auf der Bornhohl betrifft, vollkommen vom Durchgangsverkehr entlastet wird (was übrigens lt. Aussage des Veterinäramtes aus Gründen der Lebensmittelhygiene Voraussetzung dafür ist, bei einem Eiscafé o. ä. über die Straße hinweg bedienen zu dürfen). Zum anderen können in den Straßen, auf die der Verkehr verlagert wird, eher flankierende Maßnahmen getroffen werden, um dort den Verkehr verträglicher abwickeln zu können als dies bei Variante 1 der Fall wäre.

### Einzelmaßnahmen

- Barriere in der Bornhohl unmittelbar hinter Zufahrt zum Tengemann-Parkplatz (vor der Hs. Nr. Bornhohl 7):
  - automatisch versenkbarer Poller ermöglicht Durchfahrt für Müllfahrzeug und Rettungsfahrzeuge sowie Andienung Tengemann mit dem Lkw (auch für die Nutzung der Straße als Umleitungsstrecke, z. B. während des Stadtfestes);
  - Wendemöglichkeit für Pkw vom Pijnackerplatz aus ist an der Zufahrt zum Tengemann-Parkplatz gegeben, ebenso von der Bornhohl aus an dem kleinen abzweigenden Stichweg;
- Einbahnregelung in der Altkönigstraße in Richtung Bahnstraße:
  - ermöglicht im Ausfahrtbereich auf die Bahnstraße das Warten von zwei Pkw nebeneinander und daher unabhängiges Links- und Rechtsabbiegen von Pkw aus der Altkönigstraße in die Bahnstraße, dadurch Erleichterung der Verkehrsabwicklung und Vermeidung von Rückstaus in die Altkönigstraße, die zu Belastungen für die Anlieger führen würden;
  - beidseitiges Parken, punktuelle Elemente zur Verkehrsverlangsamung;
  - Radfahren gegen die Einbahnstraße, markierter Einfahrtbereich für Radfahrer in der Zufahrt von der Bahnstraße und markierter Ausfahrtbereich in der Ausfahrt an der Bornhohl (Querschnitt der Altkönigstraße an der Einmündung Bahnstraße von 6,10 m lässt Regelbreite des Einfahrtstreifens für Fahrräder von 1,85 m inkl. Markierung zu, die verbleibenden 4,25 m sind zwei Pkw nebeneinander für unabhängiges Links- und Rechtsabbiegen gerade so ausreichend);
- Wechselseitiges Parken in der Bornhohl zwischen Obergasse und Feldbergstraße trägt zur Verkehrsverlangsamung bei (mit Ausweichstellen für größere wartende Fahrzeuge).
- Einengung des Einfahrtbereichs von der Bornhohl in die Altkönigstraße (mit Markierung und Möblierung provisorisch oder baulich mit gestalterischer Aufwertung des Straßenraumes).
- Im Abschnitt der Bornhohl unterhalb der Obergasse, der zur Sackgasse wird, sind keine baulichen Maßnahmen (außer Beschilderung „Sackgasse, Radfahrer frei“ erforderlich) erforderlich. Zur gestalterischen Aufwertung des Straßenraumes wäre ein späterer Ausbau als Mischverkehrsfläche und Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich allerdings wünschenswert; aber auch ohne einen aufwändigen Umbau erlaubt es das deutlich verringerte Verkehrsaufkommen und die sich damit reduzierenden Begegnungsfälle von Kfz auf der Fahrbahn, zumindest den Gehweg auf einer Straßenseite wieder in der vollen Breite den Fußgängern zur Verfügung zu stellen, ohne dass die Anzahl Pkw-Stellplätze verringert werden müsste. Für den Radverkehr wären in diesem Abschnitt ohnehin keine Maßnahmen erforderlich, da die Verkehrsmengen und –geschwindigkeiten als verträglich zu erachten sind.
- Im Zuge des späteren Umbaus der Bahnstraße Schaffung eines Aufstellbereiches für Linksabbieger in die Feldbergstraße (bei der großen Fahrbahnbreite von 7,60 m wäre dies aber auch bereits heute durch Ummarkierung möglich).

- **Untergasse**

Bei der Untergasse steht im Gegensatz zum Pijnackerplatz nicht das Ziel einer Steigerung der Aufenthaltsqualität im Vordergrund. Die Bestandsanalyse hat eindeutig gezeigt, dass die Untergasse der entscheidende (fehlende) Baustein für ein attraktives – ja überhaupt funktionierendes – Fuß- und Radwegenetz in Steinbach ist.

Ziel kann also nur sein, entweder geschützte Räume für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen oder den Kfz-Verkehr in Menge und/oder Fahrweise so zu verändern, dass eigene geschützte Räume für Fußgänger und Radfahrer entbehrlich werden.

Dennoch gibt es auch für die Untergasse (im Abschnitt ab dem Verkehrsberuhigten Bereich und der Wiesenstraße) mehrere Varianten, wie dieses Ziel zu erreichen wäre (Eine Sperrung der Untergasse, ähnlich wie für die Bornhohl vorgeschlagen, scheidet allerdings genauso aus, da die Erschließung der Grundstücke nicht mehr gegeben wäre, wie die Einführung des Zweirichtungsverkehrs, denn dafür ist der Straßenraum definitiv zu schmal.):

1. Wegfall aller Parkplätze und Schaffung eines ausreichend breiten Gehwegs als gemeinsamer Geh- und Radweg auf einer Straßenseite.
2. Wegfall aller Parkplätze und Schaffung eines ausreichend breiten Gehwegs (zumindest) auf einer Straßenseite und Radfahren gegen die Einbahnstraße auf der Fahrbahn.
3. Umbau, d.h. Mischverkehrsfläche ohne Borde, und Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich mit deutlicher Erhöhung des Fahrwiderstands (und damit verbundener Verlagerung zumindest eines Teiles des innerörtlichen Durchgangsverkehrs auf die parallel führende Gartenstraße)

→ **Empfehlung:**

- **Variante 3, Erweiterung des Verkehrsberuhigten Bereichs**

Begründung:

Die Varianten 1 und 2 haben entscheidende Nachteile:

- In der Untergasse herrscht hoher Parkdruck. Zum Zeitpunkt der Errichtung der meisten Gebäude dort, gab es noch keine Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen. Die Anwohner und deren Besucher sind also zum Teil auf die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum angewiesen (wenngleich es durchaus Reserven auf den eigenen Grundstücken gäbe, die auch genutzt werden würden, wenn die Stellplätze auf der Straße nicht mehr vorhanden wären).
- Die Breite des Straßenraumes ließe auf der gegenüberliegenden Seite des breiten Gehwegs bzw. des kombinierten Geh- und Radweges nur einen kleinen Schrammbord zu, was angesichts der Verkehrsbelastung und der bei dieser klaren Trennung der Verkehrsarten zu erwartenden hohen Fahrgeschwindigkeiten sowie der Grundstückszufahrten erhebliche Sicherheitsrisiken in sich birgt.
- Der gemeinsame Geh- und Radweg bei Variante 1 würde zu Konflikten zwischen Fußgänger- und Radverkehr untereinander führen. Die Führung des Radverkehrs auf dem Gehweg wäre auch wegen der vielen Grundstückszufahrten problematisch.

Die Variante 3 hat folgende Vorteile:

- Aufgrund der fehlenden Borde ist der gesamte Straßenraum barrierefrei für mobilitätsbehinderte Menschen zu nutzen (statt dem Bord wäre evtl. eine äußere Leitlinie für sehbehinderte Menschen, z. B. strukturierte Pflasterrinne, zu schaffen).
- Alle Begegnungsfälle von Fußgängern können in „geschütztem“ Raum abgewickelt werden, denn die Dämpfung der Fahrgeschwindigkeiten und die in einem Verkehrsberuhigten Bereich geltenden Verkehrsregeln machen diesen zu einem geschützten Raum für Fußgänger.
- Vollwertige Querverbindung für Radfahrer vom St.-Avertin-Platz zum Pijnackerplatz; zusätzlich Radfahren gegen die Einbahnstraße im Abschnitt vom Hessenring bis

Wiesenstraße ermöglichen, da hier eine ausreichende Fahrbahnbreite und gute Übersichtlichkeit bereits ohne Umbaumaßnahmen gegeben ist.

- weitgehender Erhalt der Parkmöglichkeiten für Pkw
- Aufwertung der Anliegergrundstücke durch attraktive Straßenraumgestaltung
- Umbau schafft städtebauliches und stadtgestalterisches Bindeglied zwischen der historischen Mitte und der Neuen Mitte (wie auch im Stadtentwicklungsplan zur Stärkung beider Zentren empfohlen wird) , Straßenraumgestaltung kann im Zuge des Projekts Neue Mitte fortgesetzt werden (mit Platzbildung zwischen Bürgerhaus und kath. Kirche/Gemeindezentrum und Übergang zum eigentlichen St.-Avertin-Platz)

Bei der Entscheidung, welcher Variante der Vorzug gegeben wird, sind auch die verkehrlichen Auswirkungen auf die parallel verlaufende Gartenstraße zu beachten. Beide Straßen erfüllen gemeinsam die Verbindungsfunktion vom überörtlichen Netz zu den Wohngebieten im Südosten Steinbachs, insbesondere in der Verkehrsbeziehung aus bzw. in Richtung Eschborn.

Die Gartenstraße hat zurzeit eine Verkehrsbelastung von ca. 3.400 Kfz/24 h, die Untergasse weist ca. 2.200 Kfz/24 h auf. Die Hauptbelastung auf der Gartenstraße besteht in der morgendlichen Spitzenstunde in Richtung der Bahnstraße (L 3006). Eine abendliche Spitze ist in der Gartenstraße kaum zu verzeichnen, da diese dann in umgekehrter Richtung von der Einbahnstraße Untergasse übernommen wird.

Würde die Untergasse vollkommen für Kfz gesperrt, würde sich der Verkehr auf der Gartenstraße um annähernd den Anteil erhöhen, der bisher auf der Untergasse abgewickelt wird. Die absolute Spitzenbelastung auf der Gartenstraße würde sich aber nur leicht erhöhen. In der Tagesganglinie käme auf der Gartenstraße zur morgendlichen Spitze eine etwa gleich hohe abendliche Spitze hinzu. Der Verkehr wäre also sogar im Extremfall des Wegfalls der Untergasse aus dem Netz noch von der Gartenstraße zu bewältigen, ohne dass die Verkehrsqualität wesentlich darunter leiden würde.

Wie die momentane Situation in der Bornhohl belegt, die trotz eines bereits sehr hohen Fahrwiderstands dennoch als kürzeste Verbindung zur Obergasse genutzt wird, kann durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen und Erhöhung des Fahrwiderstands nur eingeschränkt Einfluss auf die Routenwahl genommen werden, es sei denn, es wird eine zwar längere, aber deutlich attraktivere Ausweichroute geschaffen.

Es ist also davon auszugehen, dass es bei einer Verlängerung des Verkehrsberuhigten Bereichs auf der Untergasse nur zu einem geringen Verlagerungs- und Verdrängungseffekt auf die Gartenstraße kommen würde. Die Gartenstraße würde also weder in ihrer Verkehrsqualität wesentlich einbüßen, noch würde sich die Belastung der Anwohner durch den Verkehr unzumutbar erhöhen.

Mit dem Umbau der Untergasse wäre also in erster Linie das Ziel zu erreichen, den Verkehr auf der Untergasse selbst verträglicher abzuwickeln und dadurch Möglichkeiten für den Fußgänger- und Radverkehr zu eröffnen. Es würde mit einem Umbau kaum gelingen, wesentliche Anteile des Verkehrs auf die Gartenstraße zu verlagern, wengleich der Verkehr in der Gartenstraße in der abendlichen Spitzenstunde sicher etwas zunehmen würde.

- **Kirchgasse**

→ **Empfehlung:**

- **Umbau zu einer Mischverkehrsfläche im westlichen Abschnitt**

Anmerkung: Zur Verbesserung Verkehrsverhältnisse in dem als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesenen Straßenabschnitt für Fußgänger, Radfahrer, den Kfz-Verkehr und den ruhenden Verkehr wäre ein Umbau allerdings nicht zwingend erforderlich. Durch die Schaffung einer Mischverkehrsfläche würden aber die eigentlichen baulichen Voraussetzungen für die Ausweisung eines solchen Verkehrsberuhigten Bereichs

geschaffen. Ein Umbau hätte im wesentlichen den Effekt einer gestalterischen Aufwertung des Straßenraumes und einer Aufwertung der Anliegergrundstücke.

- **Pinackerplatz**

→ **Empfehlungen:**

- **Absperrung hinter der Zufahrt zum Tengelmann-Parkplatz durch versenkbaren Poller**
- **Schaffung zusätzlicher Kurzzeitparkplätze**
- **deutliche Hinweise an der L 3006 auf den Tengelmann-Markt und dass die Zufahrt zu dessen Parkplatz trotz Sackgasse frei ist**
- **Entflechtung Radverkehr- Fußgängerverkehr an der Ampel Bahnstraße, Schaffung einer ampelgesicherten Querung auch für Radfahrer, platzseitig evtl. Umbau im Bereich von Rampe und Schaukästen zur Entflechtung des Fuß- und des Radverkehrs, (evtl. zusätzliche) flachere Rampe zur Schaffung von Barrierefreiheit für Mobilitätsbehinderte**
- **Zweirichtungsverkehr innerhalb des Verkehrsberuhigten Bereichs im vorderen Teil der Untergasse überdenken, evtl. ändern zugunsten einer Quermöglichkeit für den Radverkehr über die Bahnstraße**
- **Änderung der Radroutenbeschilderung über den Platz**
- **Schaffung weiterer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder**
- **barrierefreier Umbau der Bushaltestellen und Witterungsschutz auch auf östlichen Straßenseite**

Begründungen:

Hinsichtlich der Sperre hinter der Zufahrt zum Tengelmann-Parkplatz wird auf die ausführliche Begründung der Maßnahmen zur Bornhohl verwiesen.

Die Bestandsanalyse hat ein deutliches Defizit an Pkw-Stellplätzen aufgezeigt. Es sollten alle Möglichkeiten zur Schaffung zusätzlicher Kurzzeitparkplätze für Kunden der angrenzenden Läden ausgeschöpft werden, solange die Belange der Aufenthaltsqualität für Fußgänger weitgehend gewahrt bleiben.

Die Abriegelung zur Bornhohl für Kfz führt zu einer deutlichen Verminderung der Verkehrsmengen auf dem Pijnackerplatz und damit der Begegnungsfälle von Kfz und der Konflikte beim Ein- und Ausparken. Hierdurch wird die Möglichkeit zur Schaffung einiger zusätzlicher Parkplätze auf dem Pijnackerplatz (4 bis 5 Stpl.) geschaffen, ohne dass dadurch die allein den Fußgängern vorbehaltenen Flächen in ihrer Aufenthaltsqualität wesentlich beeinträchtigt werden.

Es gibt zurzeit auf der Landesstraße keine deutlichen Hinweise auf den Tengelmann-Markt. Durch die Beschilderung der Sackgasse von der Landesstraße aus mit dem Hinweis, dass die Parkplätze zum Tengelmann frei sind, könnten zusätzliche „Auto-Kunden“ gewonnen werden.

Es sollte angestrebt werden, die Fußgängerfurt an der Ampel deutlich zu verbreitern (möglichst über die gesamte Breite der Untergasse). Hierdurch kann auch der Radverkehr in die Ampelsicherung einbezogen werden. Voraussetzung wäre, auch den ersten Abschnitt der Untergasse als Einbahnstraße zu führen.

Im Zuge eines barrierefreien Umbaus der Bushaltestelle sollte auch die bauliche Situation des angrenzenden Bereichs der Fußgängerquerung und des Übergangs zum Platz an die Bedürfnisse von Mobilitätsbehinderten angepasst werden und gleichzeitig Fuß- und Radverkehr entflochten werden.

Die Beschilderung der Radroute sollte dahingehend geändert werden, dass der Radverkehr nicht mehr direkt am Eingang des Tengelmann-Marktes vorbeigeführt wird, sondern über die Zufahrt zum Gasthaus Stern.

Weitere Fahrradabstellanlagen wären an verschiedenen Stellen des Platzes möglich, evtl. sogar witterungsgeschützte Fahrradständer in der Ecke hinter den Schaukästen, sofern eine dem städtebaulichen Umfeld entsprechende Überdachung gefunden wird (wäre im Zuge des ohnehin für diesen Bereich vorgeschlagenen Umbaus der Fußgängerquerung und der Bushaltestelle zu prüfen).

- **weitere verkehrliche Maßnahmen**

Wünschenswert wäre (wie auch im Stadtentwicklungsplan vorgeschlagen) eine direkte Wegeverbindung für Fußgänger von der Grünanlage „Am Alten See“ zur Bornhohl.

Zurzeit kann der Pijnackerplatz von den Wohngebieten zwischen der Kronberger Straße und der Obergasse nur mit dem Umweg über diese beiden Straßen erreicht werden. Es gibt keine direkte Fußwegverbindung.

Eine Wegeführung von der Hohemarkstraße über die Grünanlage „Am Alten See“, den neu zu bauenden Abschnitt hinab, über den kleinen Stichweg an der Bornhohl zum Pijnackerplatz (in dieser Trasse verläuft auch der Hauptentwässerungskanal aus dem Norden) würde eine entscheidende Lücke im städtischen Fußwegenetz zwischen Nord und Süd schließen und damit den Pijnackerplatz in seiner Funktion als zentralen Platz deutlich stärken. Auch die kleine Grünanlage „Am Alten See“ würde deutlich aufgewertet. Auch die soziale Kontrolle der sich im Moment etwas im Abseits befindenden Grünanlage würde sich verbessern.

→ **Empfehlung:**

- **Schaffung eines direkten Fußwegs von der Bornhohl zum „Alten See“**

## 2. Stadtgestaltung

- **Einflussmöglichkeiten über Gestaltungs- bzw. Erhaltungssatzungen**

Im Jahr 2001 wurde vom Planungsbüro Eichler + Schauss + Breithaupt aus Darmstadt im Auftrag der Stadt eine „Gutachterliche Stellungnahme zur Steuerung der Stadtbildentwicklung im Ortskern von Steinbach (Taunus)“ erstellt. Hintergrund war der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zu prüfen, ob für das Altstadtgebiet eine Steuerung der städtebaulichen und stadtgestalterischen Entwicklung über eine Gestaltungs- oder Erhaltungssatzung möglich und sinnvoll ist.

Die gutachterliche Stellungnahme kam zu dem Ergebnis, dass die Aufstellung einer Gestaltungs- oder Erhaltungssatzung für den gesamten Ortskern nicht empfohlen werden kann und eine solche Satzung langfristig kaum Wirkung auf das Ortsbild des Ortskernes von Steinbach haben könne.

Ein stadtgestalterisch wichtiger Steuerungsbedarf bestehe aber bei der baulichen Weiterentwicklung des Ortskerns durch Neubebauungen. Die Gutachter empfehlen, Bebauungspläne mit integrierten Gestaltungs- bzw. Erhaltungssatzungen nur für die Fälle zu erlassen, wenn durch konkrete Neubautenvorhaben das Ortsbild negativ beeinträchtigt werden könnte.

Für die denkmalgeschützten Bereiche bestehe ohnehin ein ausreichender rechtlicher Schutz.

→ **Empfehlung:**

- **Aufstellung von Bebauungsplänen mit integrierter Gestaltungs- bzw. Erhaltungssatzung nur für den Fall einer Gefährdung der städtebaulichen Ordnung durch konkrete Neubautenvorhaben**

- **Grünordnung**

Die Beseitigung der Pflanzkübel hat sich positiv auf das Ortsbild ausgewirkt. Optische Barrieren und Nischen sind beseitigt, der Platz ist als solcher besser wahrnehmbar geworden.

Hinsichtlich des Zustandes der sich schlecht entwickelnden beiden mittleren Bäume vor der Bank bzw. der Apotheke und des mittleren Baumes zur Bahnstraße hin sollte zunächst eine Beurteilung durch einen Fachkundigen erfolgen und danach weitere Maßnahmen ergriffen werden. Falls die Bäume auf Dauer nicht erhalten werden können, könnten Neupflanzungen (evtl. mit einer anderen Baumart) erfolgen. Es sollte aber auch in Betracht gezogen werden, diese Bäume ersatzlos zu entfernen.

→ **Empfehlungen:**

- **keine neuen Pflanzkübel**
- **keine Abgrenzung zur Bahnstraße mittels einer Hecke**
- **fachkundige Beurteilung des Zustands der Bäume vor weiteren Maßnahmen**

- **Gestaltung der Straßenräume**

Der Pijnackerplatz wirkt im Moment gestalterisch isoliert von den zu ihm hinführenden alten Dorfstraßen (bis auf die Kirchgasse). Man hat das Gefühl, nur die wenigen Häuser um den Pijnackerplatz und in der angrenzenden Abschnitt der Kirchgasse bis zur Kirche bildeten den alten Ort. Im Stadtgrundriss geht der alte Ortskern aber über den Platz hinaus.

Die aus verkehrlichen Gesichtspunkten heraus vorgeschlagene Erweiterung der Verkehrsberuhigten Bereiche auf die an den Pijnackerplatz angrenzenden Dorfstraßen Untergasse, Teile der Bornhohl und ein weiteres Teilstück der Kirchgasse bietet die Möglichkeit, die Straßenräume im alten Ortskern gestalterisch so auszubilden, dass sie sich insgesamt vom übrigen Straßennetz unterscheiden und abheben.

Der alte Ortskern mit den alten Dorfstraßen wäre so besser erleb- und ablesbar. Der Pijnackerplatz würde von seiner gestalterischen Wirkung zum Kern des alten Ortes werden, statt wie bisher nur der winzige alte Kern sein.

Die vorgeschlagene, sich von den anderen Straßen abhebende Gestaltung, sollte sich auch in den Seitenräumen der Eschborner Straße bis zur baulichen Engstelle, die den Auftakt bzw. das Ende des alten Dorfes bildet, fortsetzen.

Die Ausbildung der auf den Pijnackerplatz zuführenden und ihn mit den ergänzenden Zentren am Rathausplatz und am St.-Avertin-Platz verbindenden Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche ist dabei nicht nur aus stadtgestalterischen Gründen wünschenswert, sondern wird auch am ehesten den tatsächlichen verkehrlichen Bedürfnissen auf diesen Hauptfuß- und Radwegrouten gerecht.

- **weitere Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des Stadtbildes**

→ **Empfehlungen:**

- **gestalterische Aufwertung der Rückseite des Tengemann-Gebäudes**
- **Abdichtung der Überlaufrinne der „Bütt“ und Wiederinbetriebnahme des Überlaufs**
- **Sanierung/Reparatur Wartehäuschen**
- **Grundreinigung des Platzes und der Möblierung**
- **kleinere diverse Reparaturen (u.a. an Pollern, Schildern, Leuchten etc.)**
- **regelmäßige Behebung von Schäden am Pflaster im Fahrbahnbereich**

### 3. Nutzungen

Auf die Nutzungen der privaten Gebäude und der Läden um den Pijnackerplatz hat die Stadt kaum einen direkten Einfluss. Die Nutzungen der Gebäude hängt von den privaten und geschäftlichen Interessen der jeweiligen Hauseigentümer bzw. der Ladenmieter ab.

Die Bestrebungen der Stadt sollten darauf hinzielen, die Ladennutzungen und das Angebot an gastronomischen Betrieben zu erhalten und zu ergänzen. Einer Umwandlung von Ladennutzung in Wohnnutzung sollte entgegengewirkt werden. Bisher sind aber keinerlei Tendenzen erkennbar, die auf eine solche Entwicklung hindeuten. Es wäre aber durchaus denkbar – ist aber rein hypothetisch – dass, wenn der Tengelman doch einmal schließen sollte, von Eigentümerseite dort eine Wohnnutzung angestrebt werden könnte.

- **Einflussmöglichkeiten über das Planungs- bzw. Satzungsrecht**

Einflussmöglichkeiten bestehen im Rahmen der gemeindlichen Einvernehmenserteilung zu einem Bauantrag oder Antrag auf Nutzungsänderung. Für den Bereich des Pijnackerplatzes existiert kein Bebauungsplan. Das Einvernehmen muss erteilt werden, wenn sich das Vorhaben u. a. nach Art der baulichen Nutzung in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt, was in der Regel gegeben ist, denn die Eigenart der näheren Umgebung wird durch Wohnnutzung, Ladennutzung sowie Schank- und Speisewirtschaften geprägt. Dies sind also allesamt zulässige Nutzungen. Insbesondere auf die Art der Ladennutzung kann, was die privaten Gebäude betrifft, kein Einfluss genommen werden.

Selbst über einen Bebauungsplan wäre es nur möglich, einzelne unerwünschte Nutzungen begründet auszuschließen (z. B. Sexshops). Auch ließe sich über einen Bebauungsplan nicht erzwingen, dass Läden erhalten bleiben. Hier entscheiden eher die wirtschaftlichen Gesichtspunkte auf Betreiberseite. Grundsätzlich könnte man über einen Bebauungsplan z. B. für die Erdgeschossenebenen nur Ladennutzung als zulässig festsetzen. Ein planungsrechtlicher Steuerungsbedarf wird aber zurzeit nicht gesehen. Auch was die Steuerung der Nutzungen über Bebauungspläne betrifft, sollte der Empfehlung der „Gutachterlichen Stellungnahme zur Steuerung der Stadtbildentwicklung im Ortskern von Steinbach (Taunus)“ aus dem Jahr 2001 gefolgt werden, einzelne Bebauungspläne erst dann gezielt und räumlich begrenzt als Steuerungsinstrument einzusetzen, wenn tatsächlich die konkrete Gefahr einer unerwünschten Umnutzung besteht.

Die Aufstellung eines Bebauungsplans und Erlass einer Veränderungssperre kann auch noch in einem laufenden Bauantragsverfahren für ein städtebaulich „unerwünschtes Vorhaben“ erfolgen. Allein dieser kurzfristig mögliche Beschluss zum Erlass einer Veränderungssperre wird in der Praxis ausreichen (ohne dass überhaupt ein konkreter Bebauungsplan erarbeitet werden muss), um ein solches unerwünschtes Vorhaben abzuwenden. Angesichts der überwiegend sehr kleinteiligen und vielschichtigen Nutzungen, kann die Bauleitplanung aber kein Instrument sein, dass auf jeden kleinen Laden angewendet werden kann. Ein mögliches Anwendungsbeispiel wäre aber der Fall einer Umnutzung des Tengelman-Grundstücks allein für Wohnzwecke.

Ein weiteres steuerndes Instrument der Stadt ist die Stellplatzsatzung. Die Stellplatzsatzung verpflichtet Bauherren bei einem Neubau oder einer Umnutzung (sofern diese baugenehmigungspflichtig ist) zur Schaffung einer bestimmten Anzahl von Kfz- und Fahrradstellplätzen. Ist dies auf dem Baugrundstück nicht möglich, kann diese Verpflichtung gegen Zahlung eines Geldbetrages (derzeit 10.000 € je nicht geschaffenen Kfz-Stellplatz) gegenüber der Stadt abgelöst werden. Ein Rechtsanspruch des Antragstellers auf Ablösung besteht allerdings nicht. Die Stadt kann diese Gelder nur zweckgebunden verwenden, z. B. für die Schaffung oder den Erhalt von öffentlichen

Stellplätzen, aber auch für Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs, da dies zur Verringerung von Kfz-Verkehr beiträgt.

Diese Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen könnte gebietsbezogen gelockert werden: bei Nutzungsänderungen von Läden zu gastronomischen Betrieben (und umgekehrt), von Wohnungen zu Läden, bei der Schaffung neuer Läden und der Erweiterung bestehender Ladengeschäfte. Bei einer solchen generellen Lockerung der Stellplatzsatzung bestünde aber stets die Gefahr, dass die dadurch freiwerdenden Reserven zu einer weiteren Verdichtung der Wohnnutzung genutzt werden würden und sich das Stellplatzproblem dadurch eher verschärfen würde. Daher sollte man es bei der Einzelfallprüfung bei der Entscheidung des Magistrats, ob einer Stellplatzablöse zugestimmt wird, belassen. Darüber hinaus bietet auch die geltende Stellplatzsatzung bereits die Möglichkeit über städtebauliche Verträge abweichende Regelungen zu treffen, wenn dies im öffentlichen Interesse liegt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es der Stadt kaum möglich ist, über satzungsrechtliche und planungsrechtliche Instrumentarien Einfluss auf den Erhalt oder die Schaffung von Läden und gastronomischen Betrieben rund um den Pijnackerplatz zu nehmen. Vorhandene Satzungen und das im Gebiet derzeit herrschende Planungsrecht stehen weiteren Läden und gastronomischen Betrieben aber auch nicht entgegen. Andererseits bietet das Planungsrecht bei Bedarf die Möglichkeit, ungewollten baulichen Fehlentwicklungen entgegenzuwirken.

→ **Empfehlungen:**

- **keine Änderung der Stellplatzsatzung**
- **Änderung des derzeit im Gebiet geltenden Baurechts nur im Einzelfall bei Gefährdung der städtebaulichen Ordnung durch konkrete Neubauvorhaben**

• **Einflussmöglichkeiten über die Nutzung der städtischen Gebäude**

Direkte Einflussmöglichkeiten hinsichtlich der Nutzungen bestehen für die städtischen Gebäude im historischen Ortskern:

1. Bücherei (Bornhohl 4),
2. Scheune (ebenfalls Bornhohl 4),
3. Backhaus (Kirchgasse 1).

Das Gebäude der Bücherei wird auf zwei Ebenen für die Stadtbücherei genutzt. Im Dachgeschoss befindet sich eine Wohnung, die vermietet ist.

Die Scheune wird als Lagerhalle von Vereinen genutzt.

Im Backhaus befindet sich im Erdgeschoss neben dem kleinen, insbesondere von Vereinen, Parteien und der Volkshochschule genutzten Versammlungsraum und einer Küche noch ein separater Backraum, im Obergeschoss ist das Trauzimmer, der Keller wird vom Geschichtsverein genutzt (der Geschichtsverein nutzt darüber hinaus noch eine durch die Stadt angemietete Wohnung in der Gartenstraße 22 im ehemaligen Postgebäude).

Als Besonderheit zum Bauensemble Bücherei mit Scheune ist zu erwähnen, dass der zur Scheune führende Hof nicht im Eigentum der Stadt ist, es bestehen lediglich Überfahrtrechte.

Wesentliches belebendes Element für den Pijnackerplatz wäre die Schaffung eines Cafés oder Eiscafé mit Außenbewirtschaftung auf dem zentralen Platz.

Keine der genannten städtischen Liegenschaften erfüllt aber von den räumlichen Gegebenheiten und der Lage her in vollem Umfang die Voraussetzungen für eine Nutzung als Café mit Außenbewirtschaftung.

**Backhaus**

Das Backhaus wäre von den Räumlichkeiten her zwar gut geeignet und mit relativ geringem Aufwand in ein Café umzunutzen, die Außenbewirtschaftung wäre aber nur in

dem kleinen Vorhof möglich. Die derzeitigen Nutzungen könnten sicher in andere Gebäude verlagert werden. Das Trauzimmer wäre aber erst verzichtbar, wenn im Rahmen der Sanierung des Rathauses dort geeignete repräsentativere Räume für Trauungen geschaffen worden sind. Ein entscheidender Nachteil des Backhauses besteht darin, dass es nicht direkt am Pijnackerplatz liegt. Es ist keine ideale Geschäftslage für ein Café und der Beitrag zur Belebung des Pijnackerplatzes wäre nur gering.

Denkbar wäre, dass die für den Geschichtsverein in der Gartenstraße 22 angemieteten Räume aufgegeben werden und im Backhaus ein kleines Heimatmuseum entstehen könnte. Der Mietvertrag in der Gartenstraße 22 ist ohnehin (zunächst) zeitlich befristet, die Stadt könnte Miet- und Mietnebenkosten einsparen. Die Lage in der Kirchgasse im historischen Ortskern wäre ideal für ein Heimatmuseum. Auch die Nutzung des Obergeschosses als Trauzimmer könnte beibehalten werden, was bei einer Nutzung des Gebäudes als Café nicht möglich wäre.

### Scheune

Die Scheune wäre nur mit sehr großem Aufwand einer anderen Nutzung zuzuführen, egal ob für ein Café oder ein Heimatmuseum oder als Ersatzstandort für die Bücherei. Das Problem bei einer Nutzung der Scheune als Café liegt wie beim Backhaus in der Lage und den unzureichenden Möglichkeiten zur Außenbewirtschaftung. Auch die Scheune liegt eher abseits und nicht am zentralen Platz. Der Hof gehört nur zu einem geringen Teil der Stadt. Noch dazu liegt der Hof zumeist im Schatten, was ihn für eine Außenbewirtschaftung unattraktiv macht.

### Bücherei

Die Räume im Erdgeschoss der Bücherei wären gut für ein Café oder Eiscafé geeignet. Die Bücherei ist das zentral gelegenste der drei betrachteten städtischen Gebäude, wengleich auch die Bücherei nicht unmittelbar am freien Platz liegt. Probleme bestehen aber auch hier hinsichtlich der Außenbewirtschaftung. Diese wäre nur in 25 bis 30 m Entfernung vom Gebäudeeingang auf den gegenüber der Fahrbahn liegenden Platz möglich. Dies wirft sowohl Fragen der Verkehrssicherheit als auch der Lebensmittelhygiene auf. Was im Süden Europas selbstverständlich und üblich ist, Lebensmittel über eine befahrene Straße hinweg zu tragen und auf einem gegenüberliegenden Platz zu servieren, ruft hierzulande das für Lebensmittelhygiene zuständige Veterinäramt auf den Plan. Laut Auskunft des zuständigen Veterinäramtes wäre eine Genehmigung nur zu erlangen, wenn der Verkehr auf der zu querenden Straße nahezu vollkommen verschwinden würde. Zudem dürften Speisen nur unter einer Glocke über die Straße hinweg getragen werden. Man mag über den Sinn oder Unsinn solcher Regelungen streiten, aber es ist davon auszugehen, dass eine Außenbewirtschaftung nur dann genehmigungsfähig wäre, wenn die für den Bereich Pijnackerplatz/Bornhohl unter dem Punkt Verkehr ohnehin vorgeschlagene Teilspernung für den Kfz-Verkehr umgesetzt werden würde. Unter dieser Voraussetzung wäre die Bücherei das einzige für ein Café mit Außenbewirtschaftung geeignete städtische Gebäude im Bereich des alten Ortskerns. Bei einer Außenbewirtschaftung müssten allerdings wahrscheinlich einige Stellplätze vor dem Gebäude entfallen, um einen halbwegs direkten Weg zur Außenbewirtschaftung auf den Platz zu ermöglichen.

Die Bücherei könnte entweder in die unmittelbar angrenzende Scheune verlagert werden oder in das Ordnungsamt in der Gartenstraße 25. Die Scheune wäre ein idealer, weiterhin zentral gelegener Standort für die Bücherei, der Umbau der Scheune wäre allerdings sehr teuer. Die Scheune wäre im Gegensatz zum jetzigen Standort der Bücherei in allen Bereichen barrierefrei. Das Ordnungsamt steht erst etwa in 2 Jahren zur Verfügung, nachdem die Sanierung des Rathauses abgeschlossen sein wird. Im Ordnungsamt wäre allerdings die Schaffung von Barrierefreiheit nur mit erheblichem Aufwand möglich. Andere städtische Gebäude, wie z. B. das Jugendhaus oder Räume in der Seniorenwohnanlage, scheiden aus, da es keine geeigneten Ersatzstandorte für die dortigen Nutzungen gibt.

### alternative Standorte für ein Café

Idealer Standort für ein Café oder Eiscafé wäre eines der sich in Privatbesitz befindenden Gebäude auf der Nordseite des Platzes zwischen Tengelmann-Markt und der Bahnstraße (Bornhohl 1, Bornhohl 3-5 und Bahnstraße 2), da diese unmittelbar an den Platzbereich angrenzen, der für die Außenbewirtschaftung geeignet ist.

Im Tengelmann-Gebäude (Bornhohl 3-5) selbst befindet sich im Eingangsbereich zwar eine Bäckereifiliale, es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass im Gebäude noch Platzreserven für die Schaffung eines Cafés bestehen, da der Tengelmann ohnehin eine für einen Vollversorger zu kleine Verkaufsfläche aufweist. Ein Café im Gebäude Bornhohl 3-5 könnte demnach allenfalls bei Schließung der Tengelmann-Filiale und Umnutzung der Räume zu einer Markthalle o. ä. mit mehreren kleinen Läden in Betracht kommen. Aussagen, ob oder wann die Tengelmann-Filiale schließen wird, können derzeit nicht getroffen werden und wären rein spekulativ. Der Standort kommt also derzeit nicht für ein Café in Frage.

In der Bornhohl 1 befindet sich das Gasthaus „Zum Goldenen Stern“, das leider keine Außenbewirtschaftung auf dem Platz durchführt, obwohl dies prinzipiell möglich wäre.

Bleibt das kleine Haus Bahnstraße 2 unmittelbar an der Fußgängerampel. Das Gebäude wird derzeit als Wohnhaus genutzt. Die Lage direkt an der vielbefahrenen Bahnstraße ist allerdings keine gute Wohnlage. Das äußere Erscheinungsbild des Hauses lässt auch darauf schließen, dass es sich nicht um eine hochwertige Wohnung handelt. Das Gebäude ist im Denkmaltbuch als Kulturdenkmal nach § 2 (1) HDSchG aufgeführt.

Das Gebäude würde sich von Lage und Größe ideal für ein Café oder Eiscafé mit Außenbewirtschaftung eignen:

- Es liegt an der am meisten durch Fußgänger frequentierten Platzecke, an der es auch von der Straße aus wahrgenommen wird und nicht relativ versteckt wie die vorher betrachteten stadteigenen Gebäude.
- Der für das Aufstellen von Tischen und Stühlen am besten geeignete Teil des Pijnackerplatzes ist auf kurzem Weg vom Gebäude aus erreichbar, ohne eine Verkehrsstraße überqueren zu müssen. (Die Sperrung der Bornhohl wäre also auch nicht zwingend erforderlich, um ein Café mit Außenbewirtschaftung am Pijnackerplatz zu ermöglichen.)
- Das Gebäude ist groß genug aber nicht zu groß für ein Café.
- Es besteht ohnehin offenkundig Sanierungsbedarf an dem denkmalgeschützten Gebäude. Aufgrund der hohen Schutzkategorie als Einzelobjekt ist zu vermuten, dass sich unter der unschönen Fassadenverkleidung historische Fachwerkssubstanz verbirgt. Eine Restaurierung des an dieser herausragenden Stelle des Pijnackerplatzes stehenden Gebäudes würde den gesamten Platz im Erscheinungsbild aufwerten und den Beginn des historischen Ortskernes erkennbar machen.
- Die Grunderwerbskosten wären wegen des kleinen Grundstücks und des baulichen Zustands des Gebäudes sicher relativ gering. Nachteilig wäre allerdings der hohe Kostenaufwand für die Sanierung des Gebäudes, wobei aber wegen des Denkmalschutzes Zuschüsse zu erlangen wären.
- Ein Vorteil würde auch darin liegen, dass die Bücherei an dem jetzigen, eigentlich ideal für die Bücherei geeigneten Standort bleiben könnte.

#### → **Empfehlung:**

- **Erwerb und Sanierung des denkmalgeschützten Gebäudes Bahnstraße 2 durch die Stadt oder einen Privaten, der darin ein Café oder Eiscafé einrichtet**
- **Café in die Bücherei nur dann, wenn es in der Bahnstraße 2 nicht ermöglicht werden könnte**

Anmerkung: Falls keine Mitwirkungsbereitschaft des derzeitigen Eigentümers herbeigeführt werden kann, sollte das Café in den Erdgeschossräumen der derzeitigen Bücherei untergebracht werden und die Bücherei in der angrenzenden Scheune untergebracht werden.

#### 4. weitere Maßnahmen

- Es gibt zwar keine Adresse Pijnackerplatz. Der Name ist aber zumindest den Steinbachern sehr geläufig und vermittelt – obwohl für Fremde beim erstmaligen Lesen kaum aussprechbar – den Steinbachern Identität. Der Pijnackerplatz sollte deshalb an geeigneten Stellen auf dem Platz auch als solcher beschildert werden. Auf den Ortsplänen und auf den Schildern von Radrouten ist der Platz bezeichnet, auf dem Platz selbst gibt es aber außer an den Schildern der Bushaltestelle keinen Hinweis darauf, dass man tatsächlich am Pijnackerplatz angekommen ist. Eventuell könnte man auf den Schildern unter der Bezeichnung Pijnackerplatz noch in Klammern die alte Bezeichnung „Dalles“ ergänzen oder darauf hinweisen, was Pijnacker überhaupt ist.
- Einkaufswagenbox auf dem Tengelmann-Parkplatz hinter dem Gebäude und bauliche Verbesserungen an der Rampe, um dies besser mit dem Einkaufswagen nutzen zu können.

#### 5. Prioritäten / Umsetzbarkeit

Maßnahme	Priorität	Stand / Realisierungschance
<b>1. Verkehr</b>		
Bahnstraße/Eschborner Straße: Umgehungsstraße im Zuge der L 3006	hoch	Maßnahme wird in den Regionalen Flächennutzungsplan aufgenommen, bei positivem Ergebnis der Nutzen/Kosten-Untersuchung und Einstufung in den vordringlichen Bedarf des Landes Realisierungschance in etwa 5 Jahren
Bahnstraße: Verbreiterung Gehwege	niedrig	Erneuerung Gehwege ist beim Land für 2010 zur Förderung angemeldet, neue Querschnittsaufteilung nur, wenn gleichzeitig Erneuerung der Fahrbahn durch das Land (noch unklar)
Eschborner Straße: Verbreiterung Gehwege an Engstellen	hoch	kostenintensiv, förderfähig nach GVFG, evtl. straßenbeitragspflichtig, Realisierung unklar, da nur zusammen mit Land Hessen möglich, Antragstellung noch nicht erfolgt
Untergasse: Umbau in Verkehrsberuhigten Bereich	hoch	kostenintensiv (evtl. förderfähig nach GVFG), straßenbeitragspflichtig, evtl. Kostenreduzierung im Zusammenhang mit Leitungsbaumaßnahmen, Umsetzung frühestens in 3 Jahren
Kirchgasse: Umbau zur Mischverkehrsfläche	niedrig	kostenintensiv, straßenbeitragspflichtig, erst sinnvoll, wenn ohnehin Grunderneuerung ansteht
Pijnackerplatz/Bornhohl/Altkönigstraße: Sperrung Bornhohl hinter dem Platz und flankierende Maßnahmen in Bornhohl und Altkönigstr.	mittel	neue Verkehrsführung und flankierende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Altkönigstraße und Bornhohl ohne größere Baumaßnahmen kurzfristig umsetzbar; kostenintensiver Umbau Bornhohl in Verkehrsberuhigten Bereich erst sinnvoll, wenn ohnehin Grunderneuerung ansteht

<b>Maßnahme</b>	<b>Priorität</b>	<b>Stand / Realisierungschance</b>
Pinackerplatz: <ul style="list-style-type: none"> <li>• weitere Kurzzeitparkplätze</li> <li>• Beschilderung Tengelmann-Parkplatz</li> <li>• Entflechtung Rad u. Fußgängerverkehr an Querung Bahnstraße, Rampe</li> <li>• Einbahnregelung vordere Untergasse</li> <li>• Änderung Radroutenbeschilderung</li> <li>• weitere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder</li> <li>• barrierefreier Umbau Bushaltestellen</li> </ul>	hoch mittel mittel niedrig mittel mittel mittel	kurzfristig umsetzbar kurzfristig umsetzbar mittelfristig im Zuge des barrierefreien Umbaus der Bushaltestellen im Rahmen des Projekts „Unbehinderte Mobilität 2015“ kurzfristig umsetzbar kurzfristig umsetzbar z. T. kurzfristig umsetzbar kostenintensiv, aber förderfähig nach GFVG; mittelfristig umsetzbar im Zuge des Projekts „Unbehinderte Mobilität 2015“
Fußweg zum „Alten See“	hoch	Wegeverlauf über ein Privatgrundstück, bisher besteht keine Verkaufsbereitschaft beim Eigentümer, planungsrechtliche Instrumentarien sollten genutzt werden, um Realisierung mittel- bis langfristig erreichen zu können
<b>2. Stadtgestaltung</b>		
Bebauungsplan mit Gestaltungssatzung	k. A.	nur bei Bedarf, wenn durch konkrete Einzelvorhaben die städtebauliche Ordnung gefährdet oder das Ortsbild beeinträchtigt werden könnten
Pflanzkübel entfernen	hoch	bereits erfolgt
Überprüfung des Zustands der Straßenbäume, ggf. Ersatzpflanzungen	mittel	könnte bereits im Herbst erfolgen, aber keine Dringlichkeit gegeben
Umgestaltung Rückseite Tengelmann-Gebäude	mittel	Umsetzung liegt im Ermessen des Gebäudeeigentümers bzw. des Marktbetreibers
Wiederinbetriebnahme Überlauf der „Bütt“	mittel	kurzfristig möglich
Pijnackerplatz, Instandsetzung Warthalle	hoch	Ende Mai / Anfang Juni abgeschlossen
Pijnackerplatz, Grundreinigung	hoch	Ende Mai abgeschlossen
diverse kleinere Reparaturen	mittel	kurzfristig möglich, z.T. bereits erfolgt
Instandsetzung des Pflasters im Fahrbahnbereich	mittel	wird regelmäßig mindestens einmal jährlich durchgeführt
<b>3. Nutzungen</b>		
Bebauungsplan	k. A.	nur bei Bedarf, wenn durch konkrete Einzelvorhaben die städtebauliche Ordnung gefährdet werden könnte oder dadurch Gefahr besteht, dass größere Einheiten (z.B. Tengelmann) durch Umnutzung nicht mehr für Läden genutzt werden können
Café oder Eiscafé	hoch	Verkaufsbereitschaft beim Eigentümer des Gebäudes Bahnstr. 2 ist abzufragen, sofern diese gegeben ist und ein Betreiber für das Café gefunden wird, Umbau/Sanierung innerhalb eines Jahres möglich; falls Ankauf scheitert: Weiterverfolgen der Option Café in Bücherei und Bücherei in Scheune, Realisierung innerhalb von zwei Jahren möglich

<b>Maßnahme</b>	<b>Priorität</b>	<b>Stand / Realisierungschance</b>
<b>4. weitere Maßnahmen</b>		
Beschilderung „Pijnackerplatz“	niedrig	kurzfristig möglich
Einkaufswagenbox auf Tengelman-Parkplatz	mittel	Umsetzung liegt im Ermessen des Gebäudeeigentümers bzw. des Marktbetreibers
Verbesserung Rampe zu Tengelman-Parkplatz für Einkaufswagen	niedrig	Umsetzung liegt im Ermessen des Gebäudeeigentümers bzw. des Marktbetreibers