

Memorandum zur Stadt-Entwicklung

Oberflächen-Beläge in der Deisingerstraße

Der Verfasser unterscheidet im folgenden Memorandum *primäre* Argumente (*Straße versus Platz*) und *sekundäre* Argumente (*Deisingerstraße und Graf-Carl-Straße*). Da spielen *historische Überlegungen zur Stadt-Architektur* herein.

Den im SEK-Umsetzung-Rat vorgetragenen Argumenten (Verkehrs-Funktionen i.w.S.), welche für eine Asphalt-Decke in der Deisingerstraße sprechen, kann der Verfasser folgen. Somit geht er auf diese Aspekte hier im Memorandum nicht weiter ein. Er begründet sein Votum mit zwei Argumentationen.

Die erste Argumentation-Linie ::

11 Die Deisingerstraße ist eine *Straße* (und solle optisch eine bleiben). Sie ist *kein Platz*.

12 Eine (seit etwa einem Jahr) vorgeschlagene und derzeit (mehrheitlich so) diskutierte *optische Trennung* wäre sowohl funktional wie ästhetisch nachvollziehbar :: *Geh- und Verweil-Bereiche* (für Personen, inklusive Kinder in und mit jeweiligen Gefährten) bekommen einen *Pflaster-Belag*. Durchgehende *Fahrbahn-Bereiche* (für motorisierte Verkehrsmittel und Radfahrer) erhalten einen *Asphalt-Belag*.

13 Marktplatz und Deisingerstraße werden *unterschiedlich* ausgestattet, weil es sich bei den beiden um *unterschiedliche Stadt-Elemente* handelt.

131 Am Marktplatz solle sein *Platz-Charakter* unterstrichen werden. Die (schwach markierte) Straße quert den Platz, (sie 'überquert' den Platz); deshalb wird hier auch der Fahrbahn-Bereich gepflastert.

132 Anders die Deisingerstraße. Sie ist eine Straße; der *Straßen-Charakter* wird durch einen Asphalt-Belag unterstrichen.

133 Solche funktionale Unterscheidung wird unterstützt durch die historische Scheidung :: Hier der Markt-*Platz*, dort die Deisinger*straße*.

14 Die (häufiger anzutreffende) Praxis einer durchgehenden Pflasterung bedeutet (aus der Sicht des Verfassers), daß ein Trend entwickelt wurde, dem sich Stadt-Planer offenbar schwer entziehen können; die öffentliche Meinung steht offenbar auf (Straßen-Grenzen überwindender) Pflasterung.

15 Hinzu kommt, daß heute (aus breite Zustimmung findenden Gründen) die Entfernung von Bordsteinen und die Niveau-Anpassung (von Gehsteigen, Aufenthalts-Bereichen und Fahrbahnen) im inner-städtischen Bereich als *Barriere-Freiheit* politisch gewollt ist. Niveau-gleiche Übergänge können sowohl mit Pflaster zu Pflaster wie auch mit Pflaster zu Asphalt realisiert werden

16 Eine Argumentation wie, in anderen Orten wirke eine durchgehende Pflasterung (über Geh-Bereiche und Fahr-Bereiche hinweg) ästhetisch überzeugend, sollte allerdings die jeweils differenten Ort-historischen Gegebenheiten gebührend berücksichtigen.

Da die Deisingerstraße keine Marktstraße mehr ist (und wegen der unisono gewünschten Pkw-Park-Buchten) auch keine mehr sein kann, wirkt die Befürwortung einer wieder-Pflasterung auch Stadt-historisch nicht überzeugend.

Die zweite Argumentation-Linie ::

21 Deisingerstraße und Graf-Carl-Straße sind die zwei den alten Stadt-Plan prägenden, die Stadt-Architektur von Pappenheim bestimmenden Nord-Süd-Straßen. An beiden Straßen liegen (unterschiedlich viele) Laden-Geschäfte und je ein Restaurant. Die Graf-Carl-Straße säumen zusätzlich öffentliche Gebäude.

22 Im Kontext einer *langfristigen* Stadt-Entwicklung solle eine funktionale und eine optische 'gleich-Behandlung' beider (die Altstadt bestimmenden) Straßen bedacht werden.

23 Derzeit befinden sich die Beläge von Deisingerstraße und Graf-Carl-Straße in einem tendenziellen (optischen) *gleich-Gewicht*. Als Folge einer durchgehenden Pflasterung der Deisingerstraße würde die Balance der beiden Straßen erheblich verändert. Die Graf-Carl-Straße erlitte eine optische *Bedeutung-Minderung*. Allerdings, in der Graf-Carl-Straße wäre eine durchgehende Pflasterung (aus funktionalen wie aus ästhetischen Gründen) wenig empfehlenswert.

24 Die Fahrbahnen in Deisingerstraße und Graf-Carl-Straße sind gleichermaßen (wie bisher) mit Asphalt-Belägen zu erhalten.

Ein dritter Denk-Ansatz :: (eventuelle als Kompromiß vorstellbar)

31 Da der (vorgedachte) Platz Deisingerstraße 15 (ehemals Anwesen Lämmermann) ein weiteres Platz-Element in die Stadt einbringt (und ein erstes in die Deisingerstraße), ist zu empfehlen, den neu entstehenden Platz über die gesamte Fahrbahnbreite zu pflastern.

32 Das Ende der Deisingerstraße ist (nach dem vom Stadtrat beschlossenen städtebaulichen Gutachten) Platz-artig zu gestalten. Dabei ist ebenfalls zu bedenken, auch den (neuen) Süd-Platz vom westlichen bis zum östlichen Häuser-Anschluß durchgehend zu pflastern.

33 Die jeweils dazwischen liegenden Straßen-Abschnitte sollten als asphaltierte Fahrstraßen - im obigen Sinne optisch präzisiert - als Fahrstraßen eindeutig wahrnehmbar bleiben.

34 Ein mehrmaliger Belag-Wechsel im Verlauf der Deisingerstraße würde ein eindeutiges Signal an den Auto-Fahrer geben, daß hier Fahrstraßen-Abschnitte und Klein-Plätze auf einander folgen :: Der klare Impuls zum langsam-Fahren wäre somit gegeben.

Resümee ::

Auch wegen der (visuellen) Vorbild-Wirkung der historischen innen-Stadt Pappenheims solle auf nachvollziehbar *eindeutige Oberflächen-Stile* (bei der Gestaltung von Plätzen und Fahrbahnen) geachtet werden.

In der derzeitigen Planung-Phase kommt auf die im SEK-Umsetzung-Rat mitwirkenden Bürger die Verantwortung-volle Entscheidung zu, für einen überzeugenden optischen Eindruck des Stadt-Designs zu votieren ::

*Architektonisch und funktional unterschiedliche Areale sollen unterscheidbar sein.
Stadt-architektonisch ähnliche Areale sollen ähnlich gestaltet werden.*

H.M. Selzer

(2014-04)

zurück zum web >> <http://www.didaktik-labor.de/Y-Feld/Y-not/Y-anm-2014,01.html>