

## DVR-Beispielsammlung

# Gute Straßen in Stadt und Dorf



**Funktion Gestaltung Sicherheit** | Die Kunst des Entwerfens führt nicht zwangsläufig zu funktional gelungenen, gut gestalteten und verkehrssicheren Straßen und Plätzen. Gegebene Straßenraumbreiten und Gebäudepositionen lassen oft nicht die Querschnittsaufteilung zu, die wünschenswert wäre. Gleichzeitig sind Planende und Entscheidende häufig zu stark ins „Tagesgeschäft“ eingebunden, um selbst nach gut gestalteten Straßen zu suchen. Daher hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat das vorliegende Format geschaffen.

**Zielgruppen** | Die Beispielsammlung richtet sich an alle, die sich mit Straßenentwurf befassen: Planende, Straßenverkehrsbehörden, Polizei, fachlich und politisch Entscheidende, Bildungsfachleute in technischen Schulen und Hochschulen und nicht zuletzt interessierte Laien.

Der Link zur Sammlung: [www.dvr.de/gutestrassen](http://www.dvr.de/gutestrassen)

# Frankendamm | Stralsund

## Haupterschließungsstraße zum historischen Stadtzentrum



**Bild 1** | Der Frankendamm nach dem Umbau: Verbesserte Überquerbarkeit und Aufenthaltsqualität bei funktional und optisch klarer Trennung der Verkehrsarten

### Projektdaten

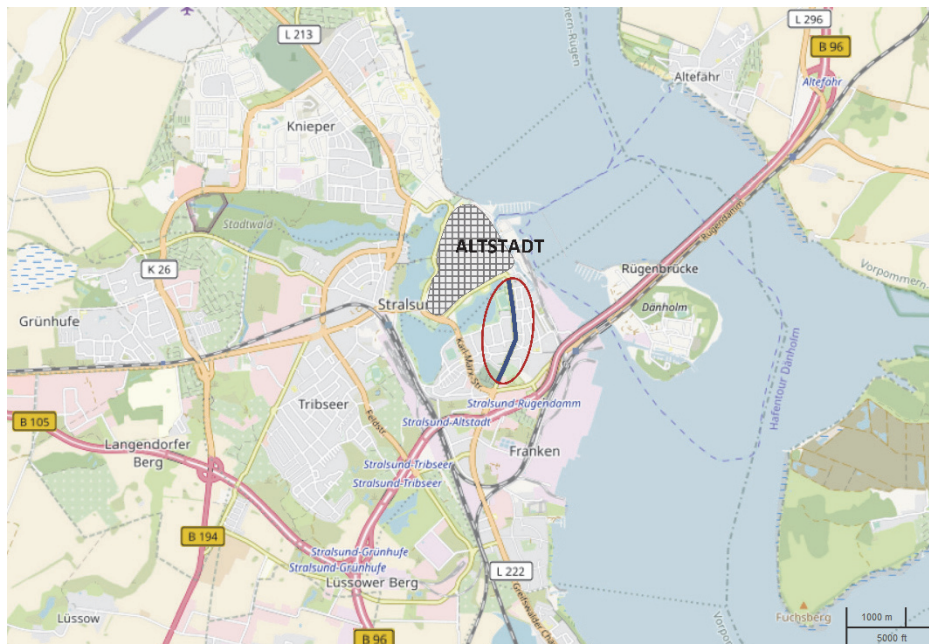
- Mittelstadt mit rd. 58.000 Einwohnern in Mecklenburg-Vorpommern
- Ca. 1,18 km langer Straßenzug
- Verkehrsstärken:
  - Rd. 12.000 Kfz/24h
  - Rd. 100 Radfahrende/Sph
  - Rd. 200 Linienbusse/24h
- Planung: Thomas Henschel, Garten- & Landschaftsarchitekt, Rostock und MIV Mecklenburgisches Ingenieurbüro für Verkehrsbau GmbH Schwerin, Zweigniederlassung Stralsund
- Baukosten rd. 7,7 Mio. €
- Verkehrsfreigabe August 2012

**Erstfassung 05/2017  
Update 11/2022**

Die genannten Verkehrsstärken wurden bezogen auf die Erstveröffentlichung im Jahr 2017 recherchiert. Sie gelten nach Auskunft der zuständigen Verwaltung (siehe „Kontakt“ im Impressum) 2022 unverändert.

## Lage und städtebauliches Umfeld

Der Frankendamm bindet als radiale Haupterschließungsstraße die Altstadt an das städtische Hauptverkehrsstraßennetz (Karl-Marx-Straße/Werftstraße in West-Ost-Richtung, Greifswalder Chaussee nach Süden) sowie über die Greifswalder Chaussee an das überörtliche Straßennetz (B 96/B105) an (Bild 2).



**Bild 2 | Lage im Netz:** Radiale Verkehrsstraße mit Erschließungsfunktion für die historische Altstadt von Stralsund und die südlich angrenzende Frankenvorstadt (Kartengrundlage: © OpenStreet-Map contributors | [www.openstreet-map.org](http://www.openstreet-map.org))

Der Frankendamm erschließt darüber hinaus einen großen Teil der Frankenvorstadt, einem innerstädtischen Wohngebiet, das unmittelbar südlich an die Altstadt angrenzt. Städtebaulich handelt es sich überwiegend um eine viergeschossige, gemischt genutzte Bebauung. 17 Gebäude stehen unter Denkmalschutz. Im Norden liegt die Primus Immobilien Arena (ein Fußballstadion), im Süden liegen die beiden Frankenfriedhöfe unmittelbar an der Straße.

## Planerische Rahmensetzungen

Die Frankenvorstadt ist als Sanierungsgebiet Bestandteil des Bund-Länder-Programms „Die soziale Stadt“. Im Integrierten Stadtentwicklungs-Konzept (ISEK) ist für den zentralen Abschnitt des Frankendamms die Funktion als Nahversorgungszentrum festgelegt. Der Förderung des Radverkehrs kommt in der städtischen Planung (ISEK, Lärmaktionsplan, Klimaschutzkonzept mit Teilkonzept Mobilität) eine wichtige Rolle zu.

Die Altstadt selbst ist seit 2002 gemeinsam mit der Altstadt von Wismar als Welterbestätte der UNESCO anerkannt.

Wesentlicher Anspruch an die Neugestaltung des Frankendamms war vor diesem Hintergrund die Heraushebung seiner Bedeutung als „Tor zur Welterbestätte Altstadt“. Neben den gestalterischen und künstlerischen Zielsetzungen sollten die funktionalen Aspekte jedoch nicht vernachlässigt werden. Dementsprechend wurde Wert gelegt auf die Realisierung einer funktionsgerechten Haupterschließungsstraße mit verbesserten Verkehrsanlagen für alle Verkehrsarten und Aufenthaltsbereichen für Nutzungsgruppen mit unterschiedlichsten Bedürfnissen.

## Problemdimensionen

Der Frankendamm wies vor seiner Neugestaltung nur eine unzureichende Aufenthaltsqualität auf. Der unstrukturierte Straßenraum mit einer breiten Fahrbahn, schlechten Überquerungsmöglichkeiten und wenig ansprechend gestalteten Nebenanlagen luden nicht sonderlich zum Verweilen oder Flanieren ein. Zudem führte die schlechte Oberflächenbeschaffenheit zu Unebenheiten und zu Wasseransammlungen sowohl auf der Fahrbahn als auch im Gehwegbereich.

Leerstände im Bereich der gewerblichen Nutzungen hatten deutlich zugenommen. Die noch bis Ende der 1950er Jahre vorhandene Allee war weitgehend abgeholzt.

Mit der unübersichtlichen Verkehrssituation, den funktional und gestalterisch defizitären Anlagen für alle Verkehrsarten und seinem weitgehend ungestalteten Gesamtbild wurde der Frankendamm seiner verkehrlichen und städtebaulichen Bedeutung in keiner Weise gerecht (Bilder 3 bis 5).



**Bilder 3 bis 5 | Vorher-Situation:** überdimensionierte Fahrbahn, uneinheitliche Radverkehrsführung, fehlende gesicherte Überquerungsstellen, unattraktiver Seitenraum im zentralen Versorgungsbereich, schlechte Oberflächenbeschaffenheit der Verkehrsanlagen, nach Regenereignissen stehendes Wasser in den Kreuzungsbereichen

## Gestaltungsziele

Wesentliche Ziele der Umgestaltung des Frankendamms können wie folgt zusammengefasst werden:

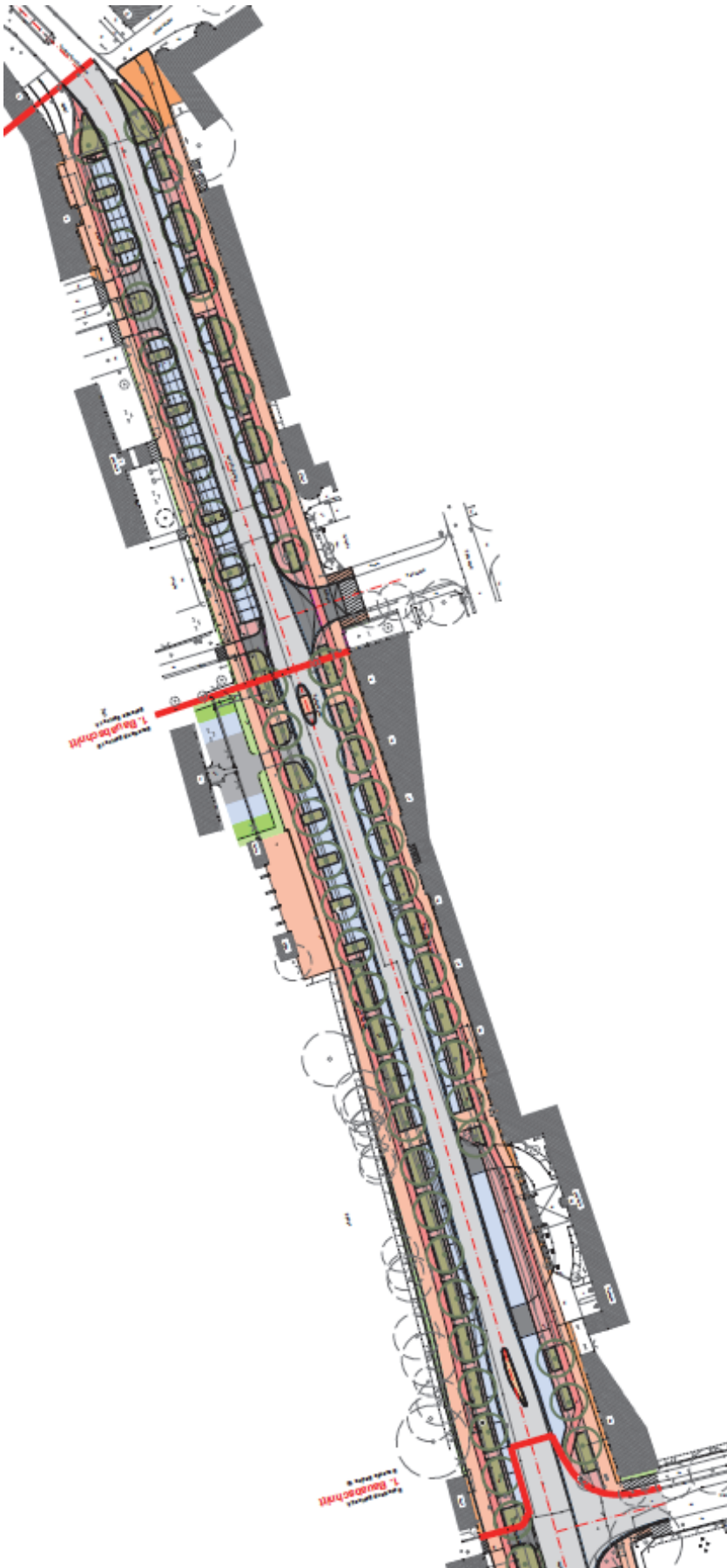
- Wandlung des Erscheinungsbildes zu einem repräsentativen Stadteingang zur Altstadt von Stralsund
- Verbesserte Nutzungsbedingungen für alle Verkehrsarten
- Wiederherstellung der ehemals geschlossenen Gestaltqualität des Straßenraums durch Anpflanzung einer durchgehenden Allee
- Schaffung einer attraktiven Grünverbindung zwischen Frankenfriedhöfen, Wulflamufer und Altstadt
- Aufwertung des Frankendamms als Investitionsstandort für Wohnen, Gastronomie, Einzelhandel und Dienstleistungen
- Entwicklung des zentralen Abschnitts zwischen Hafenstraße und Otto-Voge-Straße zu einem attraktiven Wohngebietszentrum mit Nahversorgungsfunktion
- Verbindung der funktionalen Verbesserungen mit angemessener gestalterischer Qualität und Materialwahl, auch unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit

## Entwurfskonzept

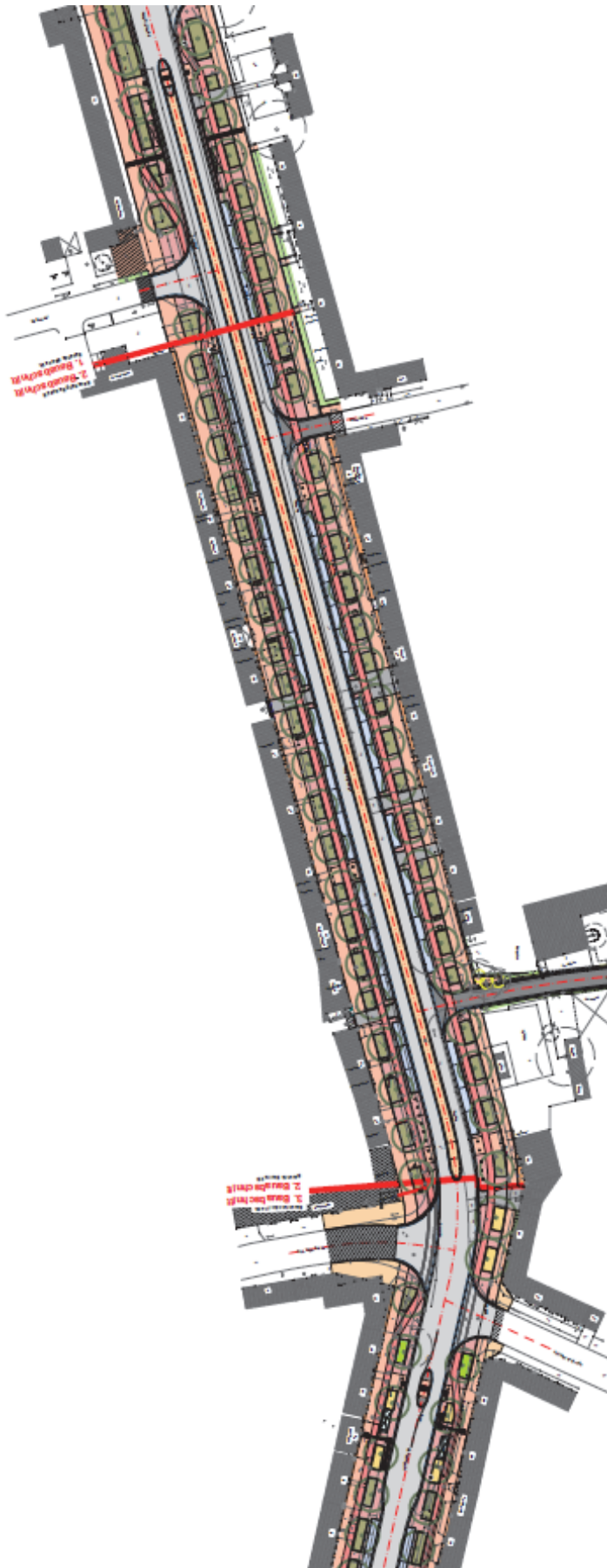
Unterschiedliche Varianten der Querschnittsaufteilung des Straßenraums wurden eingehend auf ihre Vor- und Nachteile untersucht. Nicht zum Tragen kamen beispielsweise eine dreireihige Allee mit Senkrechtparken in Mittellage auf bepflanzttem Mittelstreifen oder eine doppelreihig bepflanzte Mittelpromenade.

Das realisierte Entwurfskonzept sieht eine differenzierte Einteilung des Frankendamms in vier Abschnitte, die aus dem jeweiligen städtebaulichen Kontext abgeleitet wurden und dementsprechend unterschiedliche Gestaltungsschwerpunkte aufweisen (Bilder 6 bis 11):

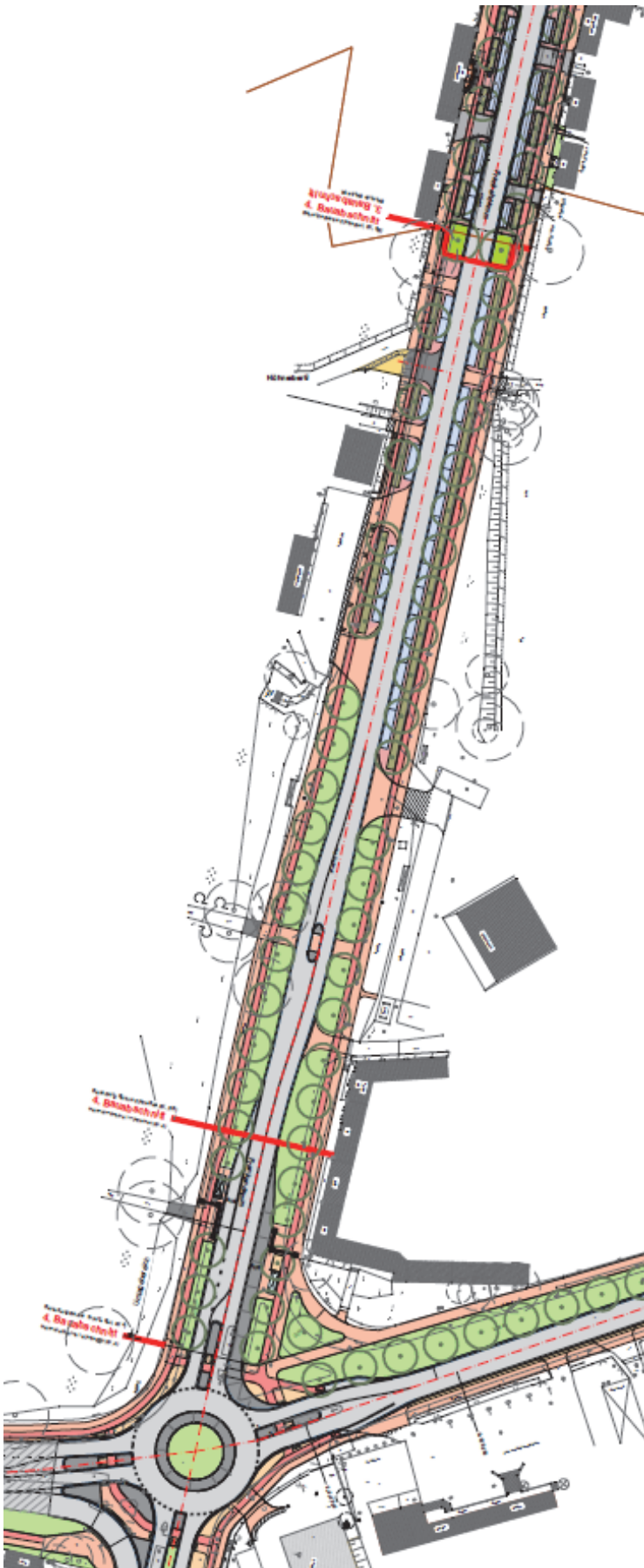
- Durchgehend verläuft eine zweistreifige Fahrbahn mit jeweils 3,25 m breiten Fahrstreifen, die im zentralen Abschnitt durch einen überfahrbaren Mittelstreifen getrennt sind. Maßgebliche Dimensionierungsgröße ist der Linienbusverkehr.
- Der 2,50 m breite Mittelstreifen dient einerseits als lineare Überquerungshilfe, lässt jedoch andererseits eine flexible Nutzung für den Fahrverkehr zu, insbesondere zum direkten Erreichen von Grundstückszufahrten und Parkmöglichkeiten, zum Vorbeifahren bei Liefervorgängen oder auch zum Ausweichen bei liegengebliebenen Fahrzeugen.
- Beidseitig verlaufen Gehwege in variablen Breiten von 2,00 bis 3,00 m je nach Nutzungsanforderung.
- Der Radverkehr wird durchgängig im Seitenraum auf 1,60 m breiten Radwegen geführt. Neben Parkstreifen sind die Radwege durch einen 0,75 m breiten Schutzstreifen abgesetzt.
- Parkmöglichkeiten werden überwiegend in Längsparkstreifen sowie im nördlichen Abschnitt (in Höhe der Primus Immobilien Arena) einseitig in einem Senkrechtparkstreifen angeboten.
- Die 2,50 bis 3,00 m breiten Baumbete der zweireihigen Allee sind abschnittsweise in die Parkstreifen integriert oder zwischen Gehweg und Radweg angeordnet. Im zentralen Versorgungsbereich lassen sie Platz für Aufenthaltsnutzungen, Fahrradabstellanlagen und Ähnliches.



**Bild 6** | Lageplan der Neugestaltung, Bauabschnitt 1: zweistreifiger Fahrbahnquerschnitt mit durchlaufenden Parkstreifen (überwiegend in Längsaufstellung), Radwegführung gebäudeseitig neben dem Gehweg, alleeförmige Baumpflanzungen in den Parkstreifen integriert

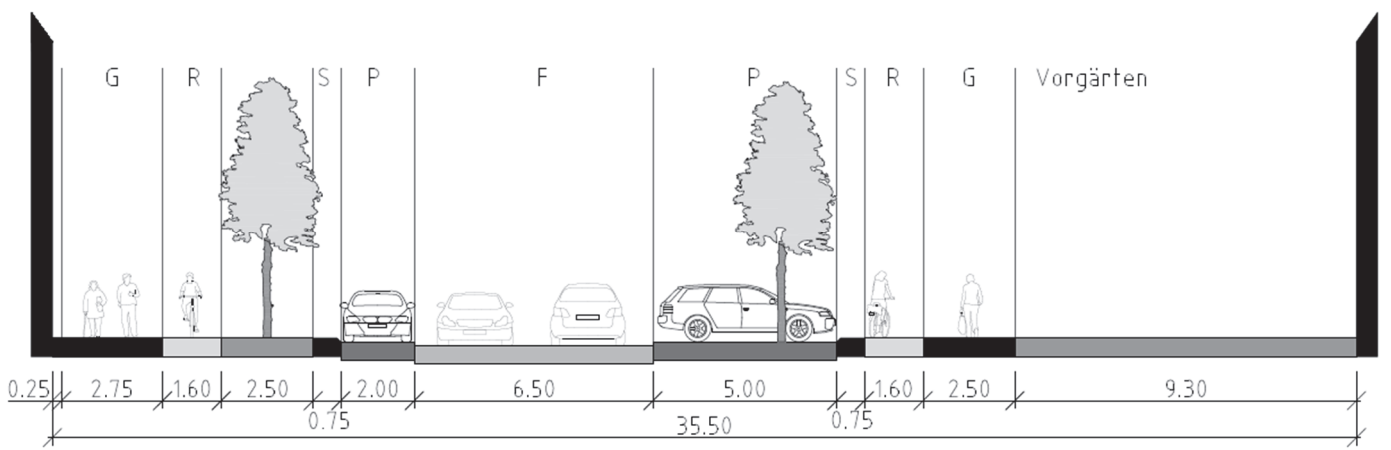
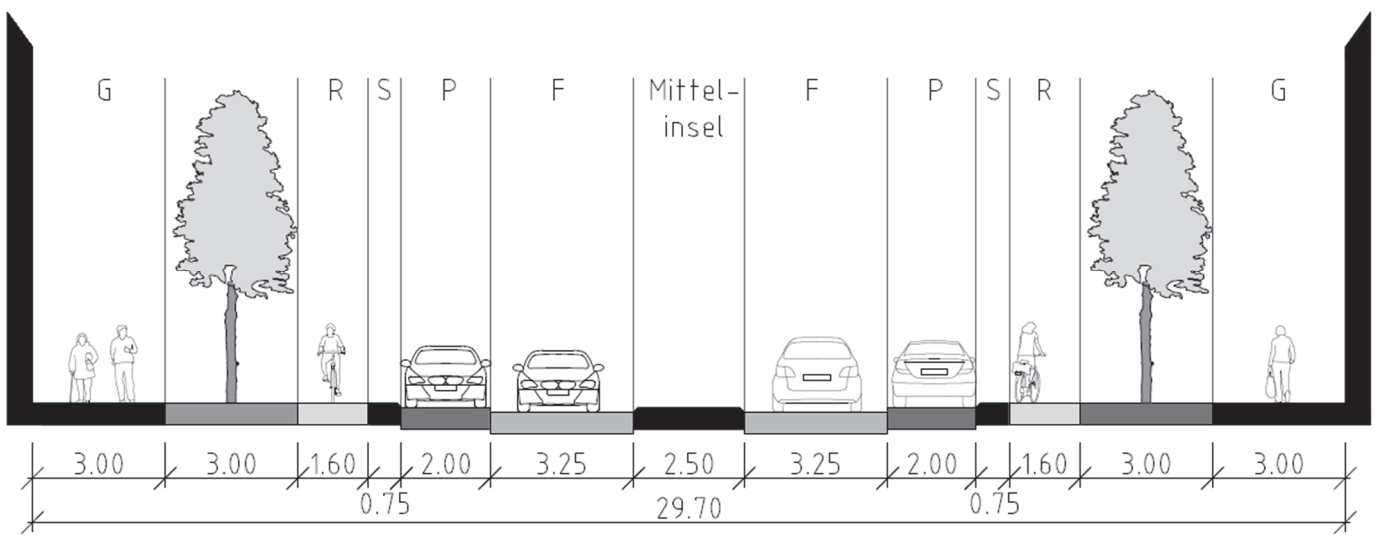
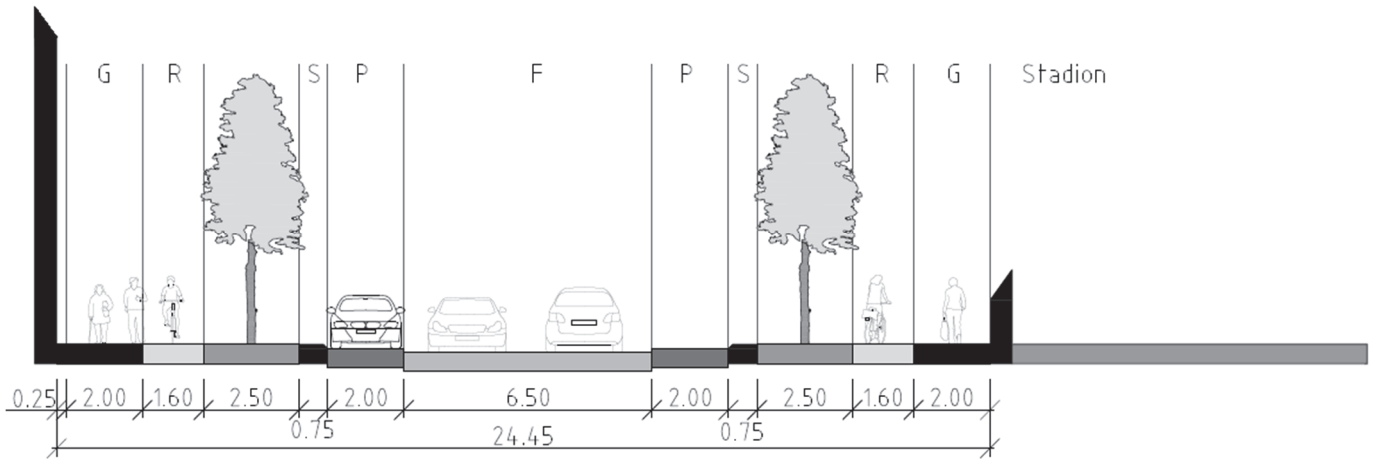


**Bild 7 |** Lageplan der Neugestaltung, Bauabschnitt 2: zweistreifiger Fahrbahnquerschnitt mit durchlaufendem Mittelstreifen, Radwegführung zwischen Längsparkstreifen und Baumreihen, gebäudeseitig ein breiteres Gehweg mit multifunktional genutzten Aufenthaltsflächen zwischen den Baumbetten, Vorgärten in einem Teilabschnitt



**Bild 8 |** Lageplan der Neugestaltung, Bauabschnitte 3 und 4: zweistreifiger Fahrbahnquerschnitt mit einer Querschnittsaufteilung im nördlichen Teilabschnitt analog Abschnitt 1 sowie Verzicht auf Parkstreifen zugunsten eines breiten Grünstreifens im Bereich des Neuen Frankenfriedhofs (Abschnitt 4)





**Bilder 9 bis 11 | Straßenraumquerschnitte in unterschiedlichen Bauabschnitten: durchgängig zweistreifige Fahrbahn in Standardbreite für Buslinienverkehr, Radverkehrsführung als Radweg im Seitenraum, neue Alleepflanzung in Anlehnung an das historische Vorbild sowie abschnittsweise Mittelinseln oder Mittelstreifen zur Verbesserung der Überquerbarkeit und Längs- oder Senkrechtparken mit Sicherheitsstreifen zum Radweg bzw. Ausstiegstreifen zu den Baumbeeten**

Die Trennung von MIV, Rad- und Fußverkehr im Querschnitt erfolgt durch unterschiedliche Oberflächenbeläge (Bild 12):

- Die Gehflächen bestehen aus Betonsteinpflaster oder -platten mit Distanzstreifen zu Gebäuden in Mosaikpflaster und Natursteingroßpflaster zum Herausarbeiten von Details.

- Der Radweg im Seitenraum ist mit einer optimal befahrbaren Asphaltoberfläche ausgestattet.
- Zur Abgrenzung zwischen Seitenraum und Fahrbahn bzw. Parkständen dienen Granitborde.
- Für den Fahrbahnbelag der einmündenden Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen sowie die Parkflächen und den Mittelstreifen wurde altes Pflastermaterial des Frankendamms verwendet.

Die Trennung des fließenden Verkehrs und des Radverkehrs erfolgen durch Baumpflanzungen und Grünflächen sowie Parkflächen. Für alle Beläge wurden im Sinne der Nachhaltigkeit hochwertige Materialien ausgewählt.



**Bild 12** | Gestaltungsprinzip im Querschnitt: Optisch klare Trennung der Flächen für die verschiedenen Verkehrsarten durch unterschiedliche Fahrbahnbeläge, Grünflächen und Parkstände

## Wichtige Gestaltungselemente

### ■ Radverkehrsführung

Der Radverkehr wird durchgängig auf Radwegen im Seitenraum geführt. Diese weisen eine Regelbreite von 1,60 m auf und sind in Asphaltbauweise ausgeführt, die einen hohen Fahrkomfort bietet. Zum Parkstreifen ist ein 0,75 m breiter Sicherheitsstreifen angeordnet. Die Lage des Radwegs im Seitenraum variiert: In den Abschnitten 1, 3 und 4 verläuft er zwischen Parkreihe und Gehweg (Bild 13), im zentralen Versorgungsbereich (Bauabschnitt 2; Bild 14) zwischen Parkreihe und multifunktionalem Aufenthaltsstreifen, der hier auch die Alleepflanzung aufnimmt.



**Bilder 13 und 14** | Radverkehrsführung: durchgängige Radwege im Seitenraum mit komfortabel befahrbarer Asphaltoberfläche, Sicherheitsstreifen zu den Parkbuchten und unterschiedlicher Lage im Querschnitt je nach vorhandener Nutzungsstruktur

Der Lagewechsel des Radwegs im Querschnitt erfolgt im Bereich von Einmündungen, entweder hin zur fahrbahnnahen Führung vor einer Einmündung (Bild 15) oder weg von der Fahrbahn und hin zur gehwegnahen Führung hinter einer Einmündung. Die fahrbahnnahen Querungen der Einmündungen erhöht die Sichtbarkeit und damit die Verkehrssicherheit von Radfahrenden gegenüber abbiegenden Fahrzeugen.



**Bild 15** | Wechsel der Radwegführung: Heranführung an die Fahrbahn unmittelbar vor einer einmündenden Seitenstraße mit freigehaltenem Sichtfeld zwischen Kfz-Verkehr und Radfahrenden

### ■ Seitenraumgestaltung im zentralen Versorgungsbereich

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Attraktivierung des Seitenraums sind auf multifunktional nutzbaren Flächen zwischen den Baumbeeten in regelmäßigen Abständen Bänke, Papierkörbe, Fahrradständer, Kunstobjekte und Spielstationen untergebracht (Bilder 16 bis 18). Letztere sollen ein „Spielen im Vorbeigehen“ fördern.

Die Kunstobjekte wurden auf Grundlage eines Künstlerwettbewerbs ausgewählt und von regional ansässigen Kunstschaffenden gestaltet.



**Bilder 16 bis 18 | Multifunktionale Aufenthaltsflächen im Seitenraum: Sitzbänke, Papierkorb, Fahrradständer, Kunstobjekte und Spielstation bieten funktional und gestalterisch eine besondere Aufenthaltsqualität**

## ■ Mittelstreifen und Mittelinseln

Im zentralen Versorgungsbereich wurde bewusst ein dreistreifiger Fahrbahnquerschnitt gewählt, der in Mittellage als gepflasterter Mittelstreifen das Überqueren der Fahrbahn erleichtert, ein Linksabbiegen in Grundstückszufahrten und nachgeordnete Einmündungen ohne Behinderung des nachfolgenden Verkehrs ermöglicht und zudem aus dem Blickwinkel des Kfz-Verkehrs optisch entschleunigend wirken soll (Bild 19).

Mittelinseln sollen in den anderen Abschnitten an Bushaltestellen, Einmündungen und anderen relevanten Stellen mit Querungsbedarf wie beispielsweise in Höhe des Sportplatzes punktuell die Sicherheit von Zufußgehenden erhöhen (Bild 20). Sie sind mit taktilen Elementen zur sicheren Führung von Sehbeeinträchtigten ausgestattet und zur Sicherung einer weitgehenden Barrierefreiheit auf 2-3 cm abgesenkt.



**Bild 19 | Überfahrbarer Mittelstreifen im zentralen Versorgungsbereich: lineare Aufpflasterung zur Erleichterung des Überquerens der Fahrbahn, zum störungsfreien Linksabbiegen und zur optischen „Entschleunigung“ des Kfz-Verkehrs**



**Bild 20 | Bauliche Mittelinsel: punktuelle Sicherung einer barrierefreien Überquerbarkeit des Frankendamms an ausgewählten Stellen mit besonderem Querungsbedarf**

## ■ Einmündungsbereiche und Grundstückszufahrten

In Grundstückszufahrten und nachrangigen Straßeneinmündungen wurde eine eindeutige Gestaltung zugunsten von Zufußgehenden und Radfahrenden gewählt (Bilder 21 und 22): Die Teilaufpflasterung auf Gehwegniveau erleichtert Zufußgehenden einen barrierefreien Längsverkehr, die Weiterführung des Radwegs als asphaltierte und in den Einmündungen zusätzlich markierte Furt gibt diesen deutlichen Vorrang vor abbiegenden und ausfahrenden Kraftfahrzeugen. Die Rampen sind auf den Bereich zwischen Radweg und Fahrbahn beschränkt, der sich aus der Breite des Längsparkstreifens einschließlich Sicherheitsstreifen in den angrenzenden Streckenabschnitten ergibt.



**Bilder 21 und 22** | Teilaufpflasterung mit „Radwegüberfahrt“: verkehrssichere und zugleich barrierefreie Gestaltung von Grundstückszufahrten und nachrangigen Einmündungen zugunsten von Zufußgehenden und Radfahrenden

## ■ Haltestellen

Alle Bushaltestellen sind barrierefrei gestaltet und mit Witterungsschutzeinrichtungen ausgestattet.

Die Haltestelle am Knotenpunkt Werftstraße/Karl-Marx-Straße, der südlichen Einfahrt in den Frankendamm, wurde als Busbucht realisiert, um hier keine negativen Auswirkungen von Rückstaus hinter dem haltenden Bus auf die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs zu erzeugen.

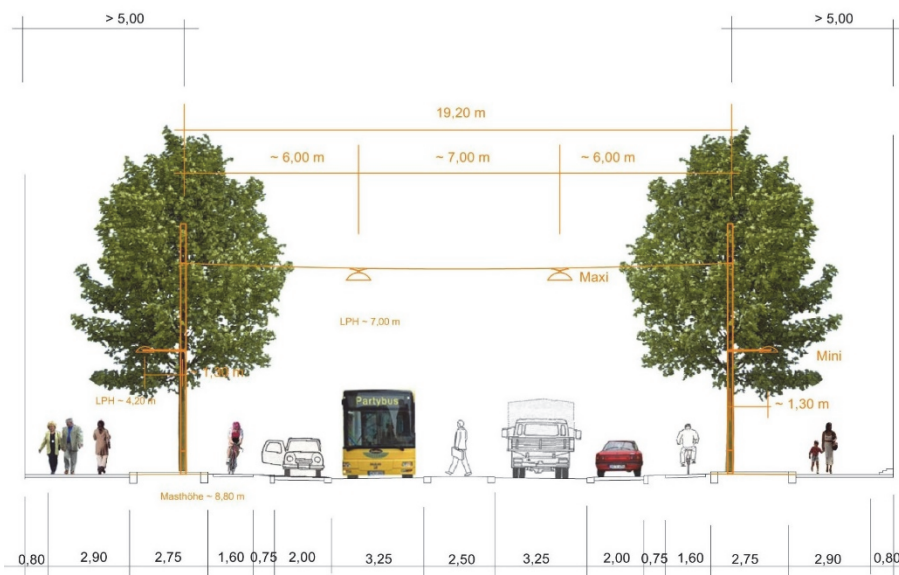
Zwei weitere Bushaltestellen im Zuge des Frankendamms wurden dagegen als Fahrbahnhaltestelle bzw. Haltestellenkap ausgeführt (Bild 23). Mittelniseln mit taktilen Leitelementen für Sehbeeinträchtigte ermöglichen Fahrgästen in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle ein sicheres Überqueren der Fahrbahn.



**Bild 23** | Bushaltestelle im zentralen Versorgungsbereich: barrierefrei gestaltet mit Mittelinsel als Querungshilfe im Zuge des gepflasterten Mittelstreifens und ausreichendem Platz für Witterungsschutz und Wartefläche aufgrund der Kapausführung

## ■ Gestaltungsdetails

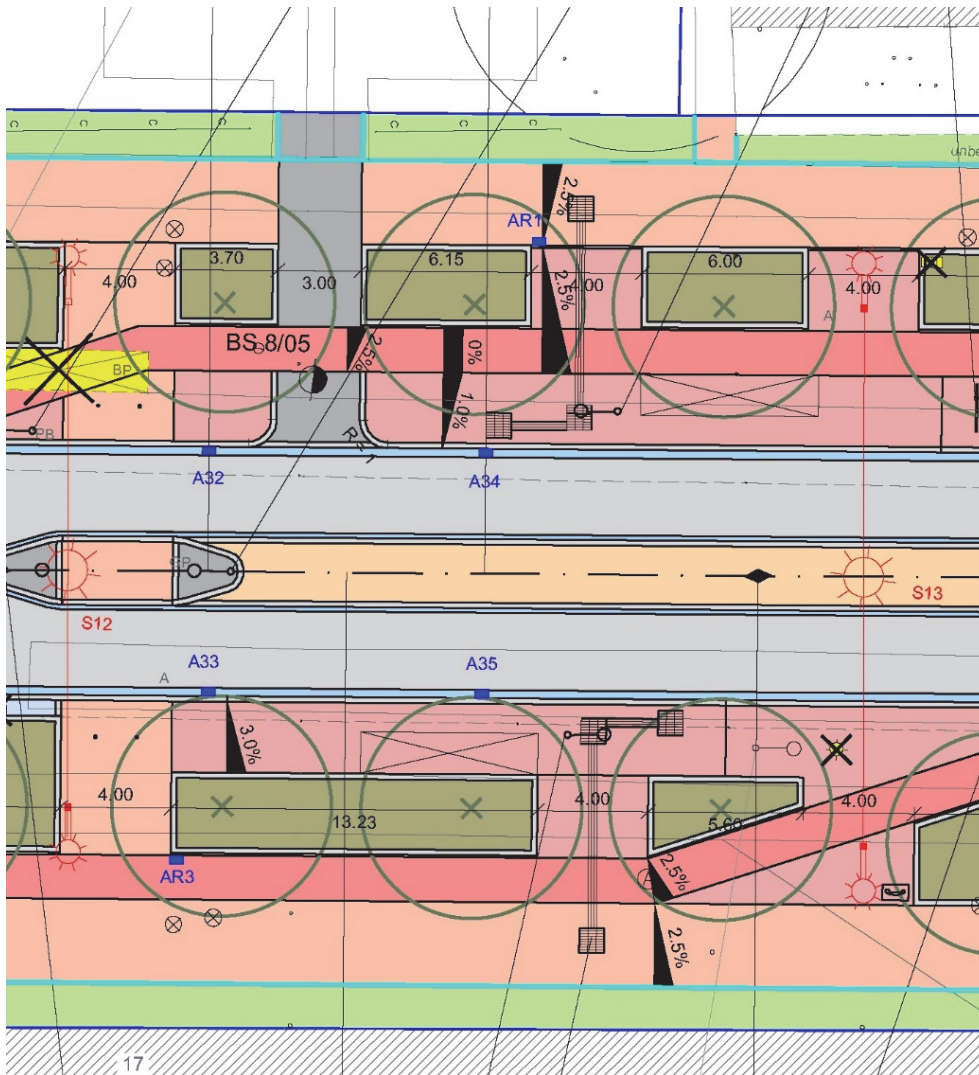
Die Beleuchtung des Straßenraums ist mit unterschiedlichen Leuchtpunktlagen und -höhen auf Fahrbahn und Seitenraum orientiert (Bild 24): Ein Beleuchtungsmast trägt sowohl die Abhängung für Pendelleuchten über der Fahrbahnmitte und die Auslegerleuchte für den Seitenraum (vgl. auch Bilder 13, 15, 17 und 18). Die gewählte Verortung der Masten ergibt eine optimale Überkopfausleuchtung der Querungshilfen im Zuge der Fahrbahn.



**Bild 24** | Straßenraumbelichtung: differenzierte Ausleuchtung von Fahrbahn und Seitenraum

Die Oberflächenentwässerung erfolgt ebenfalls getrennt für Fahrbahn und Seitenräume (Bild 25). Dabei wurde darauf geachtet, dass die Querneigung im Seitenraum 2,5 % möglichst nicht überschreitet, um auch in dieser Hinsicht Anforderungen an eine barrierefreie Nutzung – beispielsweise durch Zufußgehende mit Rollatoren – zu erfüllen. Die Fahrbahn ist überwiegend im Dachprofil ausgeführt.

An den Haltestellen sind die Einstiegstellen in den Linienbus und deren Zugang durch Leitindikatoren eindeutig verortet (vgl. Bild 25).



**Bild 25 | Lageplan im Detail:** Dezentrale Verortung von Leuchten im Seitenraum und über der Fahrbahn (hier optimal auf die Mittelinsel gerichtet), getrennte Entwässerung von Fahrbahn und Seitenräumen mit günstigen Querneigungen für Mobilitätsbeeinträchtigte, Leitindikatoren an den Bushaltestellen zur Verortung und Erschließung der Einstiegstellen

## Abstimmung und Beteiligung

Die Abstimmung mit der Öffentlichkeit fand in Form von planungsbegleitenden Diskussions- und Informationsveranstaltungen statt. Eine begleitende Ausstellung informierte darüber hinaus in anschaulicher Weise über Vorgeschichte, Hintergründe, grundlegende Inhalte sowie wissenswerte Details der Planung (Bild 26).





# NEUGESTALTUNG FRANKENDAMM

## Die Baugeschichte des Frankendamm

- 1317 „Domino Vranconis“ oder „Frankendamm“ in Urkunden belegt die Name geht auf die Robinsonfamilie zurück
- 1864 Abtes des Frankentores
- 1869 Amtliche Bezeichnung „Frankendamm“, davor „Am Landweg“
- 1873 Aufhebung des Festungscharakters der Stadt Stralsund Seit dem allmähliche Entwicklung der Frankendammstadt
- 1875 - Abteilen am Frankendammstele
- 1884 (öffentliche Entwässerungsarbeiten) und dessen Vollendung
- 1881 Pflasterung des Bürgersteiges mit hochgradigen Mauersteinen an der Ostseite vor dem Tor bis zur Werftstraße
- 1893 - Umstellung der westlichen Seite des Frankendammes
- 1885 Baumplanungen am Frankendamm
- 1900 Pflasterung des Frankendammes „Es soll nun überall ein 2 Meter breiter Radweg angebracht werden, dann eine 7 1/2 Meter breite Fahrbahn in Belegplaster wie in der Oeserreyen“
- 1900 Straßenbahn auf dem Frankendamm

## VON DEN ANFÄNGEN...



18. Jahrhundert hier Plan von 1715. Diese Plan vom Angriff gegen das Frankentor lässt die Befestigungskette durch im Bereich des Frankendammes erkennen. Die Frankendamm wird durch einen äußeren Befestigungsring (großes Wassergeschützsystem und Wällen, Hindurchgehänge, Holzwege, Instandhaltungsarbeiten in der Frankendammstadt und viel Weintrauben angebaut).



19. Jahrhundert hier Plan von 1855. Die junge Stadtentwicklung des Frankendammes ist bereits erkennbar besonders gut ist das Dreieck Frankenschulstraße. Die vorläufige Freilagerungen sind als Allee-Frankendamm zu sehen, obwohl die Allee-Frankendamm ist noch erhalten, obwohl nicht mehr die Straße über der Graben. Zwischen weißen Graben durchziehen die Frankendamm, in rechte geraden Maßstab ist jedes Haus der Frankendamm eingeschrieben oftmals mit Namen und Beruf der Eigentümer.



20. Jahrhundert hier Plan von 1910. Eine geschlossene Bebauung beginnt einen großen Teil der westlichen Seite des Frankendammes. Auf der östlichen Seite ist das wiederaufgebaute Stadtbild der Frankendamm zu erkennen. Inmitten noch sind Graben und sogar zwei größere Tische im ursprünglicher Richtung Frankendamm zu sehen. Die Frankendamm geht noch immer in über Freilagerungen zwischen der Frankendamm, typischerweise Bäume als eine eingeschrieben. Die Stadtkonzeptionspläne im Frankendamm von der Altstadt bis zur Hafenbahn.



Im Januar 1900 startete die Straßenbahn ihre ersten Fahrten auf dem Frankendamm.

## DER FRANKENDAMM IM WANDEL DER ZEIT



Nach der Ernte der 1950er Jahre war der Frankendamm belächelt von Altbäumen gesäumt.



Bis ca. 1980 waren nahezu alle Bäume im Frankendamm gefällt.



Der überkommene Zustand des Frankendammes wurde seiner Funktion als wichtige Bebauungsfläche und für die Straßen der Altstadt wieder gestufweise nach Funktionalität gewechselt.

## Ziele der Neugestaltung nach 100 Jahren

- Wandlung des Erscheinungsbildes des Frankendammes zu einem repräsentativen Stadtzentrum zur Stralsunder Altstadt
- Verbesserung der Nutzungsbedingungen für den Fußgänger und den ruhenden Verkehr sowie für die Radfahrer und die Fußgänger
- Entwicklung des Bereichs zwischen Holtenauer- und Otto-Löge-Straße zum Wohngebiet durch veränderte Aufteilung des Straßenraumes und andere Gestaltungsmaßnahmen umzusetzen
- Wiederherstellung der ehemals geschlossenen Gebäudefront des Stadtzentrums Frankendamm durch Anpflanzung einer durchgehenden Allee
- Veränderung der funktionalen Verbesserungen mit angemessener gestalterischer Qualität unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit „für die nächsten 100 Jahre“
- Aufwertung des Frankendammes als Investitionsort (Wohnen, Gastronomie)



Qualitätsvolle und funktionale Qualität des Investitionsobjektes ist eine Voraussetzung für die Zukunft.

## Nachhaltigkeit „für die nächsten 100 Jahre“

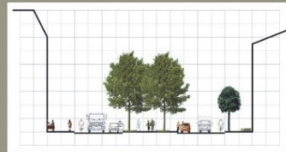
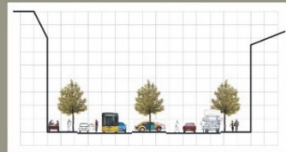
- Im Sinne der Nachhaltigkeit wurden langzeitige Materialien verwendet wie:
- Granitsteine für die Straßenecke, die Abgrenzung des Straßenschnitts und die Baumreihenlösungen
- Natursteinpflaster für die Straßenecke und den Mittelstreifen
- Hochwertiges Betonpflaster für die Gehwegflächen



Dieser Bereich des Frankendammes hat schon seit der Reaktion eines Wohngebietes.

## ... ÜBER UNTERSCHIEDLICHE VARIANTEN ...

### ... DER AUFTEILUNG DES STRASSENRAUMES



Unterschiedliche Varianten der Aufteilung des Straßenraumes waren abgeleitet auf Basis der und nachher untersucht. Hier sind Lösungen, die nicht nur auf den Straßenraum, sondern auch die übertragene Baumreife (recht) abzuwehren Baumreife für einen Mittelstreifen.

### ... DER BEPFLANZUNG



### ... DER BELEUCHTUNG



Ein Beleuchtungsmaß, der die Gehwegbeleuchtung und die Abgrenzung für die Fahrbahnbeleuchtung trägt oder jeweils ein Beleuchtungsmaß für die Fahrbahnbeleuchtung und ein Beleuchtungsmaß für die Gehwegbeleuchtung.

Bild 26 | Planungsbegleitende Ausstellung: Historische Bezüge, Problemlage, Planungsvarianten und Details der Neugestaltung des Frankendammes (Auszug)

## Wirkungen

### ■ Verkehrssicherheit

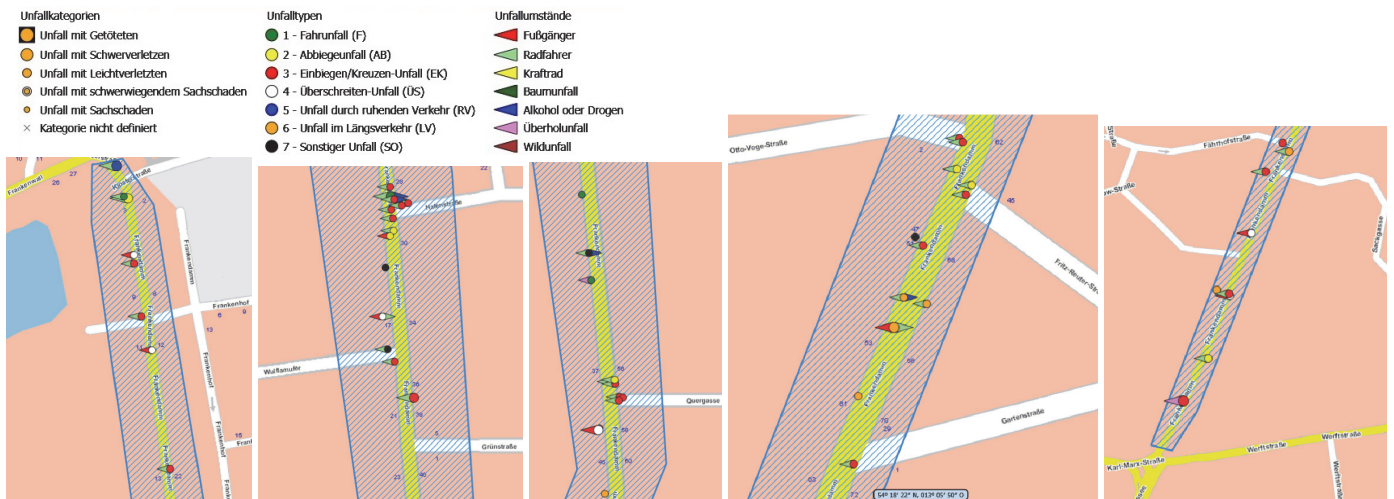
Im Vergleich der Unfalldaten aus jeweils drei Jahren unmittelbar vor (2006-2008) und nach der Umgestaltung (2014-2016) in der Erstfassung dieses Beitrags nahmen die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden um ein Viertel und der Anteil dieser Unfälle am gesamten Unfallgeschehen um rund 50 % ab. Überwiegend handelte es sich vorher wie nachher um Leichtverletzte (vorher: 16 von 18 Personen, nachher 10 von 14 Personen) und jeweils etwa zur Hälfte um Radfahrende. Bei rd. 87 % der polizeilich registrierten Unfälle war als Unfallfolge lediglich leichter Sachschaden zu verzeichnen (vorher: 75 %).

Der seinerzeit festgestellte, nach dem Umbau geringere Anteil der Unfälle mit Personenschaden an allen polizeilich registrierten Unfällen wird durch die Unfalldaten aus acht Kalenderjahren von 2014 bis 2021 bestätigt. Die Daten zeigen insgesamt ein relativ gleichbleibendes Unfallgeschehen von durchschnittlich rd. 60 Unfällen pro Jahr, welches üblichen jährlichen Schwankungen um etwa plus/minus 10 Unfälle unterliegt. Eine gleichbleibende Bilanz ergibt sich auch bei den Unfällen mit Personenschaden mit im Durchschnitt 0,9 Unfällen mit Schwerverletzten und 6,0 Unfällen mit Leichtverletzten pro Jahr sowie bei der Anzahl der dabei schwer- und leichtverletzten Personen. Als Kenngröße ergibt sich damit ein Wert von durchschnittlich 0,6 Unfällen mit Personenschaden je 100 m Straßenlänge pro Jahr.

Unfälle mit Personenschaden machen im betrachteten 8-Jahres-Zeitraum rd. 12 % des gesamten Unfallgeschehens aus, rd. 2 % enden mit schweren Folgen. Die überwiegende Anzahl Verletzter waren mit dem Fahrrad unterwegs (siehe weiter unten).

Rd. 3 % der polizeilich registrierten Unfälle haben lediglich schweren und rd. 85 % lediglich leichten Sachschaden zur Folge.

Im Hinblick auf die Unfallorte ergibt die Kartierung der Unfälle mit Personenschaden in EUSKa (Bild 27) eine relativ gleichmäßige Verteilung im Straßenverlauf. Auffällig erscheint lediglich die Einmündung Frankendamm/Hafenstraße, die sich mit neun Unfällen mit Personenschaden in acht Jahren heraushebt. Bis auf einen Unfall mit Beteiligung einer zu Fuß gehenden Person handelte es sich hier ausschließlich um Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (siehe auch Bild 28).

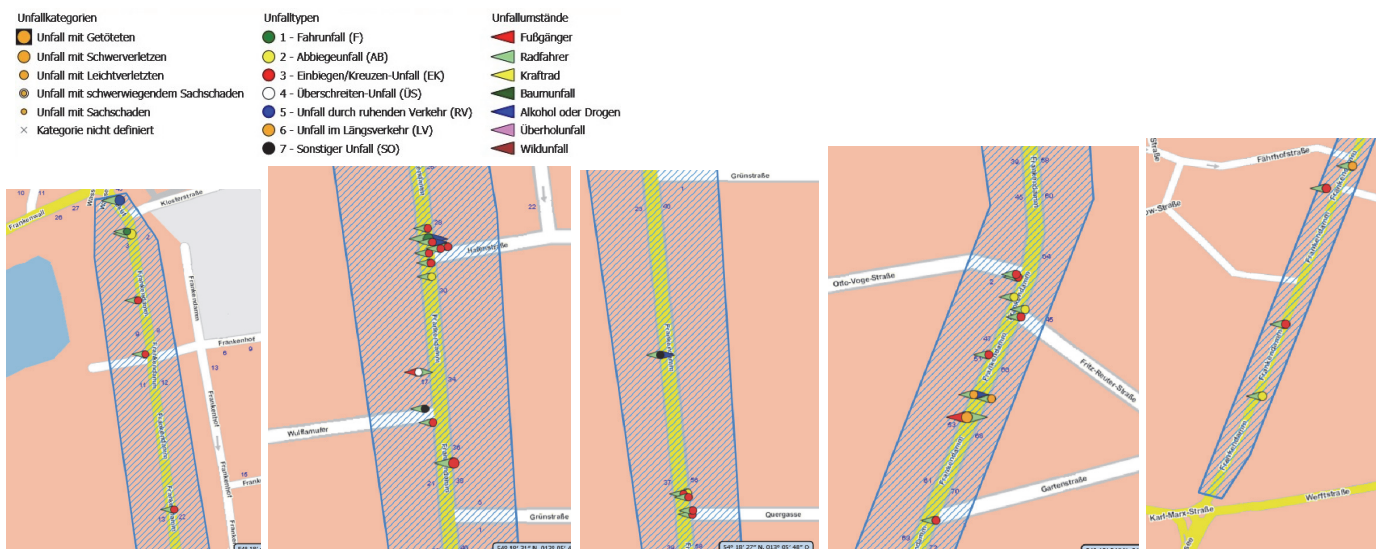


**Bild 27 | Unfallgeschehen nach der Umgestaltung:** Der Auszug aus der Elektronischen Unfalltypenkarte (EUSKa) mit allen Unfällen mit Personenschaden aus acht Kalenderjahren von 2014 bis 2021 (unterteilt von Norden ganz links nach Süden ganz rechts) weist eine relativ gleichmäßige Verteilung der Unfallorte über die gesamte umgebaute Strecke auf – deutlich herausgehoben ist allerdings die Einmündung Frankendamm / Hafenstraße mit einer Häufung von Unfällen über die acht Jahre. Mehrheitlich handelt es sich um Radverkehrsunfälle (siehe auch Bild 28)

Unter Betrachtung aller Unfälle ergibt sich ein deutlicher Schwerpunkt beim Unfalltyp 5 „Unfall durch ruhenden Verkehr“ mit einem Anteil von rd. 32 % an allen Unfällen, gefolgt vom Unfalltyp 3 „Einbiegen/Kreuzen-Unfall“ mit 16 % und Unfällen des Typs 6 „Unfall im Längsverkehr“ mit 8 %. Ein erheblicher Anteil der Unfälle (rd. 35 %) weist einen unspezifischen Charakter auf und wird daher in Typ 7 „Sonstiger Unfall“ eingeordnet. Bei ausschließlicher Betrachtung der Unfälle mit Personenschaden wird allerdings deutlich, dass Unfälle des Typs 5 nahezu ausnahmslos ohne Verletzte ausgehen.

Radverkehrsunfälle machen einen Großteil der Unfälle mit Personenschaden aus. Bei fünf von sieben Unfällen mit Schwerverletzten in acht Jahren waren Radfahrende beteiligt, daneben eine zu Fuß gehende Person und eine Person im Pkw. Hinsichtlich des Unfalltyps gab es bei den Radverkehrsunfällen keinen Schwerpunkt, vereinzelt handelte es sich um Alleinunfälle und Unfälle unter Einwirkung von Alkohol. Unfälle mit leichtverletzten Radfahrenden waren überwiegend an den Knotenpunkten verortet.

Wie Bild 28 verdeutlicht, haben die Unfalltypen 3 (58 % der Radfahrunfälle) und 2 (16 % der Radfahrunfälle) bei Radverkehrsunfällen mit Personenschaden noch mehr Gewicht als im Rahmen aller Unfälle. Die Knotenpunkte stellen offenbar im Zusammenhang mit der Führung des Radverkehrs auf Radwegen im Seitenraum ein Problem dar. Nach Rücksprache mit der Polizei ergeben sich Unfälle mit Radfahrenden hier häufig durch regelwidrige Nutzung der Einrichtungsradwege in Gegenrichtung (siehe dazu auch den nachfolgenden Abschnitt zur „Bewertung der Umgestaltung aus behördlicher Sicht“).



**Bild 28 | Unfallgeschehen im Radverkehr nach der Umgestaltung:** Der Auszug aus EUSKa mit ausschließlich Radverkehrsunfällen mit Personenschaden aus acht Kalenderjahren von 2014 bis 2021 ergibt ein vergleichbares Bild wie bei allen Unfällen, nochmals deutlicher wird jedoch der Zusammenhang mit Kreuzungen und Einmündungen

In acht Jahren nach der Umgestaltung wurden sechs verletzte Zufußgehende registriert, in einem Fall wurde die Person schwer verletzt. Unfallumstände und -orte erscheinen unspezifisch.

### ■ Nutzungsaspekte

Die Umgestaltung hat zu einer deutlichen Erhöhung der Aufenthaltsqualität im gesamten Straßenabschnitt geführt, insbesondere im zentralen Versorgungsbereich. Der flexibel nutzbare Fahrbahnquerschnitt erleichtert hier gleichzeitig die Überquerbarkeit und hat den Verkehrsfluss verbessert.

Die Querschnittsdimensionierung mit 6,50 m breiter Fahrbahn neben 2,00 m breiten Längsparkstreifen in den Streckenabschnitten ohne Mittelstreifen wird vonseiten der Nahverkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen im Hinblick auf den Linienbusbetrieb kritisch gesehen: Breiter werdende Pkw, die zudem häufiger unsauber eingeparkt werden, behindern offenbar immer wieder den fließenden Verkehr im Begegnungsfall Bus/Bus oder auch Bus/Lkw. Die an der Befragung im Jahr 2022 beteiligten Behörden teilen diese Position (siehe nächsten Abschnitt).

Die gewählte Radverkehrsführung auf abgesetzten Radwegen stellt im Hinblick auf nach links ab- und einbiegende Radfahrende keine optimale Lösung dar. Die Überquerung der Fahrbahn ist dadurch häufig mit Wartezeiten verbunden, die den Verkehrsfluss und damit den Fahrkomfort im Radverkehr beeinträchtigen und Radfahrten auf den Radwegen entgegen der vorgeschriebenen Richtung – siehe Verkehrssicherheit – verursachen. Hier wird aus Sicht der Planungsverwaltung ein Anspruch an künftige Planungen gesehen, querenden Radverkehr insbesondere auf wichtigen Radrouten besser zu berücksichtigen.

Die vielseitigen Fußwegebeziehungen, sei es im Zuge von Fahrbahnüberquerungen oder auch auf Wegen zwischen Parkstand und Einzelhandelsgeschäften im zentralen Versorgungsbereich, führen teilweise dazu, dass die großzügig dimensionierten und nur niedrig eingefassten Baumbeste in unerwünschter Weise überlaufen werden.

## Bewertung der Umgestaltung aus behördlicher Sicht

Aus einer schriftlichen Befragung im Sommer 2022 ergeben sich folgende Aussagen zur Bewertung der Umgestaltung zehn Jahre nach Fertigstellung und Verkehrsfreigabe im Jahr 2012:

- Alle drei befragten Institutionen, die Abteilung Straßen und Verkehrslenkung im Amt für Planung und Bau, die untere Verkehrsbehörde und die für Verkehr zuständige Polizeiinspektion, bewerten die Umgestaltung 10 Jahre nach Verkehrsfreigabe „überwiegend positiv“. Die Polizei begründet diese Bewertung mit der realisierten Trennung der Verkehrsarten im Straßenquerschnitt durch den Umbau.
- Als problematische Aspekte benennen alle drei Institutionen – wie im Rahmen der Erstfassung zu diesem Beispiel im Jahr 2017 bereits von der Planungsverwaltung kritisch angemerkt – die im Entwurf gewählte Kombination von Fahrstreifen- bzw. Fahrbahnbreite (3,25 m bzw. 6,50 m) und Breite der Längsparkstände (2,00 m), die aufgrund zunehmend breiterer Pkw und erforderlichem Verkehrsraum von Bussen im Verkehrsalltag zu Behinderungen im Linienbusverkehr führt, außerdem Sichtbeeinträchtigungen im unmittelbaren Umfeld einzelner Einmündungen sowie Grundstückszufahrten bzw. -ausfahrten. Die Abteilung Verkehr und Verkehrslenkung verweist außerdem darauf, dass teilweise (zu) große zusammenhängende Grünflächen dauerhaft von Zufußgehenden gequert werden.
- Die Polizei schränkt ihre grundsätzlich positive Beurteilung des Straßenumbaus hinsichtlich des Unfallgeschehens weiter ein und bewertet dieses „eher kritisch“. Wesentliche Aspekte über die weiter oben bereits genannten betreffen die seit Verkehrsfreigabe im Jahr 2012 gleichbleibende Unfalllage sowie die Tatsache, dass viele Radfahrende „die Radwege entgegen der vorgesehenen Richtung (nutzen). Solange Kontrollen stattfinden, wird die Richtung wieder eingehalten, sobald die Kontrollen nachlassen, nehmen die Verstöße wieder zu“.

Als Maßnahme zur Verbesserung der Sichtverhältnisse wurden zwischenzeitlich einzelne Pkw-Parkstände, die die Sicht auf den fließenden Verkehr behinderten, zunächst gesperrt und dann um- bzw. zurückgebaut. Weitergehende bauliche Maßnahmen sowie ergänzende straßenverkehrsrechtliche Anordnungen wurden nicht umgesetzt.

Das im Frankendamm angewandte Gestaltungsprinzip wurde nach Aussage der Planungsverwaltung (o. g. Abteilung Straßen und Verkehrslenkung) vor allem deshalb an anderer Stelle nicht nochmals angewandt, weil die Breite des Verkehrsraums in funktional ähnlichen Zufahrtsstraßen zur Innenstadt nicht zur Verfügung steht.

### Quellenhinweise

Unfalldaten und EUSKa-Auszüge (Bilder 27 und 28) wurden von der Polizeiinspektion Stralsund, Sachbearbeitung Verkehr sowie alle übrigen Unterlagen, Planausschnitte und Abbildungen von der Hansestadt Stralsund, Amt für Planung und Bau, Abteilung Straßen und Verkehrslenkung bereitgestellt; die Urheberrechte liegen bei den jeweils Genannten; Kartenbasis von Bild 2: © OpenStreetMap contributors, [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org).

### Fachplanungen

Gestaltungsplanung: Thomas Henschel, Garten- & Landschaftsarchitekt, Rostock | Verkehrsanlagen: MIV Mecklenburgisches Ingenieurbüro für Verkehrsbau GmbH Schwerin, Zweigniederlassung Stralsund | Beleuchtungsanlagen: Ingenieurbüro Schliecker, Richtenberg

### Kontakt

Hansestadt Stralsund, Amt für Planung und Bau, Abteilung Straßen und Verkehrslenkung, Badenstraße 17, 18439 Stralsund: [www.stralsund.de](http://www.stralsund.de) (Kontaktperson: Kristina Wilcke, Email: [KWilcke@stralsund.de](mailto:KWilcke@stralsund.de))

### Impressum

Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Jägerstraße 67-69 | 10117 Berlin

T +49 (0)30 2266771-0 | F +49 (0)30 2266771-29 | E [info@dvr.de](mailto:info@dvr.de) | [www.dvr.de](http://www.dvr.de)

Bearbeitung: Prof. Karl Heinz Schäfer | Isabelle Dembach M. Eng.

Technische Hochschule Köln | Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik | [www.th-koeln.de](http://www.th-koeln.de)

Berlin/Köln 11/2022