

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

Dorfstraße | Meseberg

Dörfliche Hauptstraße mit separierten Funktionsflächen



Bild 1 | Die Dorfstraße nach dem Umbau: dem Dorfgrundriss und Verkehrsaufkommen angepasste Linienführung und Dimensionierung der Geh- und Fahrflächen, durch Versickerungsmulden abgesetzt

Projektdaten

- Dorf mit rund 140 Einwohnern im Amt Gransee und Gemeinden, Bundesland Brandenburg
- Ca. 1.125 m langer Gemeindestraßenabschnitt
- Verkehrsstärken werktags:
 - Unter 1.000 Kfz/24h (Schätzwert, genaue Verkehrsdaten fehlen)
 - Rd. 15 Linienbusse/24h
 - Geringer Radverkehr (genaue Verkehrsdaten fehlen)
- Planung: Spath + Nagel Büro für Städtebau und Stadtforschung, Berlin (Gestaltungsplan), Ingenieurbüro Börjes GmbH & Co.KG, Niederlassung Oranienburg (Ausführungsplanung)
- Baukosten: rd. 860.000 €
- Verkehrsfreigabe: November 2006

Lage und städtebauliches Umfeld

Meseberg, ein Ortsteil des Amtes Gransee und Gemeinden, liegt im Landkreis Oberhavel (Brandenburg), rund 3 km von der B 96 entfernt, rund 8 km südwestlich von Gransee, rund 30 km nordöstlich von Neuruppin mit Anschlussstelle an das Bundesautobahnnetz (A 24) und rund 70 km nördlich von Berlin.

Es handelt es sich um ein typisches märkisches Angerdorf. In der Mitte des rd. 400 m langen Angers steht die denkmalgeschützte Dorfkirche. Die ursprünglich bäuerlichen Gebäude sind teils stark überformt. Im Osten der zusammenhängenden Siedlung besteht ein Neubaugebiet. Nordwestlich des Angers liegt Schloss Meseberg, ein barockes Herrenhaus aus dem 18. Jahrhundert, das als Gästehaus der Bundesregierung genutzt wird. Der Schlosspark grenzt an das Ostufer des Hugenowsees. Die umliegende Landschaft ist sehr hügelig und auch der dörfliche Anger weist eine bewegte Topografie auf.

Funktional stellt die Dorfstraße eine typische dörfliche Hauptstraße dar, von der einige kleinere Nebenstraßen abzweigen, die der weiteren Ortzerschließung dienen. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist gering. Eine Ringbuslinie mit Start und Ziel in Gransee bietet werktags mit etwa stündlichen Fahrten, davon 4 Fahrten als Bürgerbus betrieben, eine gewisse ÖPNV-Erschließung. Zwei Bushaltestellen erschließen den Ort.

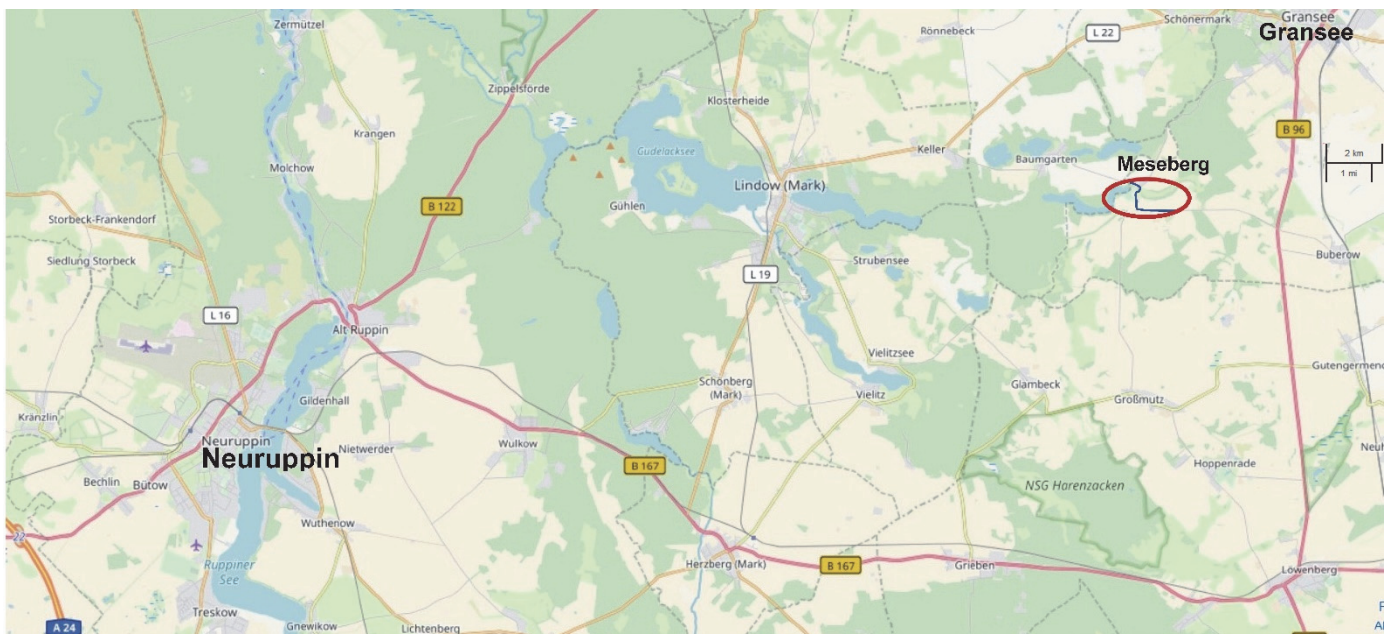


Bild 2 | Lage im Straßennetz: zentrale dörfliche Hauptstraße, Gemeindestraße in Baulastträgerschaft des Amtes Gransee und Gemeinden, rd. 3 km von der nächsten klassifizierten Straße (B 96) und rd. 30 km von der nächsten Anschlussstelle einer Bundesautobahn (A 24) entfernt (Kartengrundlage: ©OpenStreetMap contributors | www.openstreetmap.org)

Planerische Rahmensetzungen

Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt war ein wesentlicher Bestandteil der Dorferneuerungsplanung (2004-2006). Die Aufnahme von Meseberg in das Dorferneuerungsprogramm erfolgte, nachdem die Bundesregierung Anfang 2004 die Herrichtung des Meseberger Schlosses als Bundesgästehaus bekannt gab. Das Amt Gransee und Gemeinden schlussfolgerte hieraus eine künftige Verkehrszunahme aufgrund eines wachsenden Besuchs- und Tourismusinteresses. Weitere Veranlassungen bestanden in dem für 2005 geplanten Leitungsbau und der Notwendigkeit, bauliche und sicherheitsrelevante Mängel im damaligen Straßenzustand zu beheben. Aus den genannten, dringlichen Gründen wurde die Ausführungsplanung für die Dorfstraße im Jahr 2004 schon parallel zum Dorferneuerungsprozess beauftragt. Grundlage bildete die Vorplanung (siehe Abb 4) des mit der Dorferneuerung beauftragten Berliner Stadtplanungsbüros. Die Ausführungsplanung wurde von dem hierfür beauftragten Ingenieurbüro in enger Kooperation mit dem Stadtplanungsbüro entwickelt.

Problemdimensionen

In der Vorher-Situation (Bilder 3a bis 3d) weist die Ortsdurchfahrt eine rd. 3,50 m breite, asphaltierte Fahrbahn auf, die sich am nordwestlichen Ortsausgang nochmals bis auf rd. 3,00 m reduziert. Beidseitig der Asphaltflächen bestehen rd. 0,50 m breite, unbefestigte und teils deutlich ausgefahrene Seitenstreifen. Befestigte Gehbereiche und Nebenanlagen sind nicht vorhanden, Fußwege teilweise jedoch als über viele Jahre ausgebildete Trampelpfade erkennbar. Grundstückszufahrten sowie Ein-, Ausstiegs- und Warteflächen an den Bushaltestellen sind ebenfalls unbefestigt.



Bilder 3a bis 3d | Vorher-Situation Ortsdurchfahrt: Die Fahrbahn ist kaum gefasst und weist teilweise deutliche Schäden auf, daneben besteht überwiegend nur eine unbefestigte Bankette, die für Zufußgehende keine geeignete Gehfläche darstellt, an den Bushaltestellen fehlt außer dem Haltestellenschild mit Fahrplanaushang jeglicher Komfort für Fahrgäste und Wartende

Ganzjährig wird die Dorfstraße neben Pkw- und Linienbusverkehr von landwirtschaftlichem Verkehr mit teils hohen Achslasten befahren.

Gestaltungsziele

Die im Rahmen der Dorferneuerung geplante Neugestaltung der Ortsdurchfahrt sollte die beschriebenen Mängel und Defizite korrigieren und die vorhandenen Schäden in der Bausubstanz beseitigen. Gestaltungsziele waren insbesondere die Herstellung eines ausgewogeneren Verhältnisses zwischen den Nutzungsansprüchen des Fahr- und Fußverkehrs sowie die Eingliederung der Ortsdurchfahrt in das spezifische, durch den Anger geprägte dörfliche Ortsbild. Die ungeordnete Vielfalt der Gestaltungselemente im Straßenraum – oberirdische Leitungen, Beschilderungen, Beleuchtungskörper, Poller, Vorgartenbepflanzungen und -einfriedungen, Betonflächen, Baumarten und -größen etc. – sollte zudem gestalterisch geordnet, angepasst und „beruhigt“ werden.

Entwurfskonzept

Das im Zuge der Dorferneuerungsplanung entwickelte Entwurfskonzept (Bild 4) umfasste folgende Maßnahmen:

- Sanierung der Fahrbahn in einer verkehrstechnisch notwendigen Breite, mit der die Begegnung von Pkw mit Bussen bzw. landwirtschaftlichen Fahrzeugen gewährleistet werden soll, ergänzt um einige aufgeweitete Abschnitte, die eine Begegnung größerer Fahrzeuge ermöglichen soll sowie Aufweitung der Fahrbahn in engen Kurvenbereichen zur Sicherung des Bewegungsraums von größeren Kraftfahrzeugen (Schleppkurven),
- Anlage von durchgängigen, befestigten Geh- bzw. Fußwegen mit Anbindung an Grundstücke und Gebäude, durch begrünte Muldenrinnen von den Fahrflächen abgetrennt,
- Herstellung von den Asphaltbelag unterbrechenden Pflasterflächen in der Fahrbahn zur Betonung von sensiblen Bereichen wie Schlosszufahrt und Nebenstraßenzufahrten,



Bild 4 | Vorplanung zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt: Klarer definierte Ortseingangsbereiche, eine der spezifischen dörflichen Charakteristik und den damit verbundenen spezifischen Nutzungsanforderungen und Gegebenheiten angepasste Straßenraumgestaltung innerhalb der Ortsdurchfahrt, durchgängig nutzbare Geh- bzw. Fußwege, gestalterische Einbindung der Nebenstraßen und Grundstückszufahrten sowie Anpassung der Grünflächen und des Baumbestandes

- Reorganisation der Bushaltestellen mit Anlage von Warteflächen und grundlegenden Ausstattungselementen für wartende Fahrgäste,
- Gliederung und Gestaltung des gesamten Straßenraums und des Angers durch Anlage von Grünflächen, Pflanzung von Bäumen und eine ortsangepasste Straßenbeleuchtung,
- weitgehend dezentrale Versickerung des Oberflächenwassers von den Verkehrsflächen,
- Beschränkung der befestigt ausgebauten Verkehrsflächen und damit der zusätzlichen Flächenversiegelung auf ein unbedingt notwendiges Mindestmaß mit Kompensationsleistungen durch zusätzliche Baumpflanzungen.

Die Straßenquerschnitte nachher (Bilder 6a bis 6c) weisen gegenüber dem Vorher-Querschnitt (Bild 5), der auf der gesamten Ortsdurchfahrt überwiegend aus einer rund 3,50 m breiten, asphaltierten Fahrbahn mit beidseitig 0,50 m breiten, unbefestigten Seitenstreifen bestand, unterschiedliche Formate und Maße auf, die an die verschiedenen Abschnitte der Dorfstraße angepasst gewählt wurden. Im Kernbereich beträgt die Fahrbahnbreite heute 5,00 m, unterteilt in 3,50 m Asphaltfahrbahn und je 0,75 m breite begleitende Pflasterstreifen (Bild 6a).

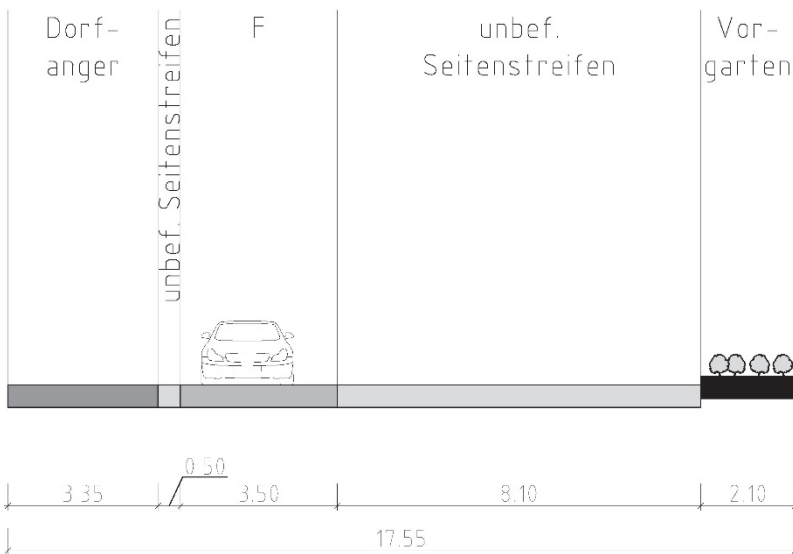


Bild 5 | Typischer Vorher-Straßenquerschnitt im zentralen Bereich der Ortsdurchfahrt am Anger: schmale asphaltierte Fahrbahn mit unbefestigten Seitenstreifen, keine separaten Gehflächen

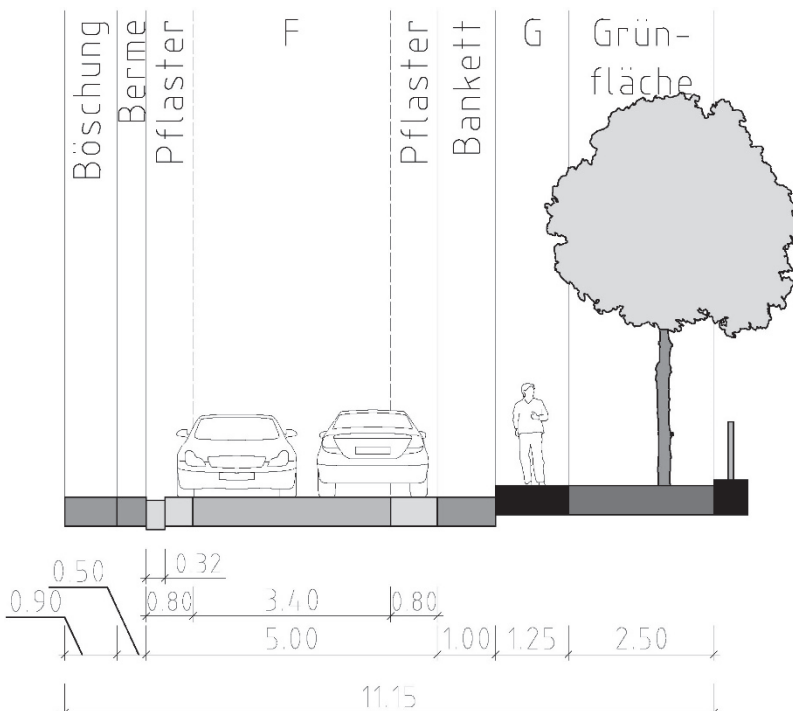
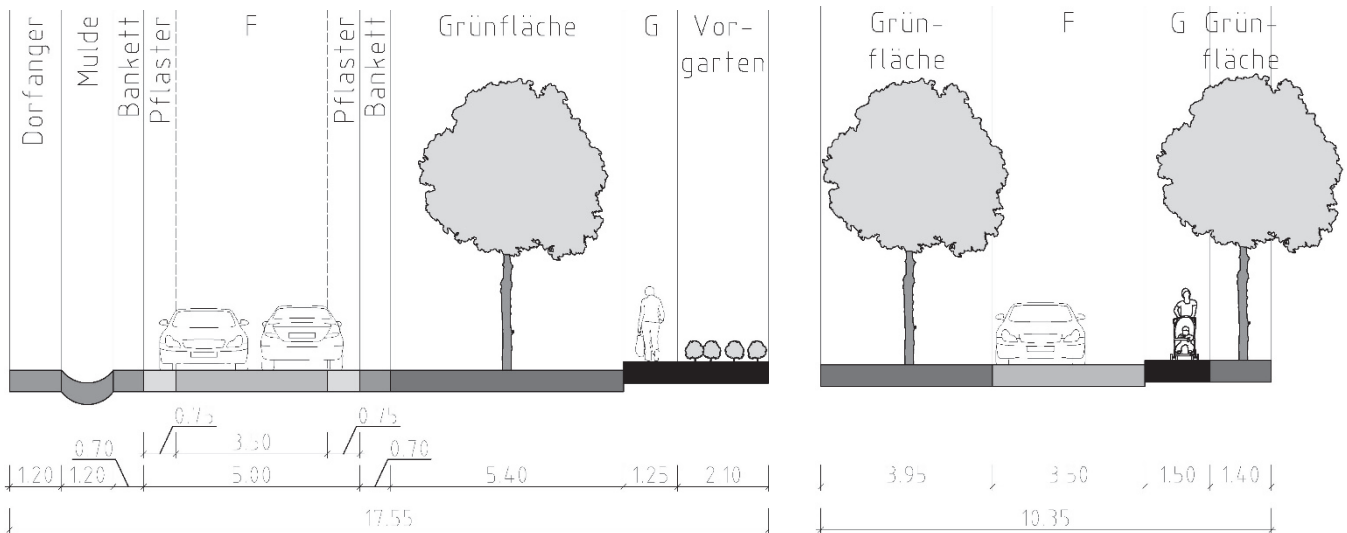


Bild 6a | Typischer Nachher-Straßenquerschnitt im gleichen Bereich wie Bild 5: funktional knappe, durch Asphalt- und Pflasterflächen untergliederte Fahrbahnbreite für den Begegnungsfall Pkw/Lkw, breite Grünflächen und Gehwege in Mindestbreite



Bilder 6b und 6c | *Nahher-Straßenquerschnitte in weiteren Abschnitten der Ortsdurchfahrt: auch hier funktional knappe, im Belag untergliederte Fahrbahnbreiten für den Begegnungsfall Pkw/Lkw, begleitende Grünflächen sowie Gehwege in Mindestbreite – links im Bereich des Neubaugebietes östlich des Angers, rechts im Bereich des westlichen Ortsausgangs mit überfahrbarem Gehbereich*

Wichtige Gestaltungselemente

■ **Ortseinfahrtsbereiche**

Die Zufahrt zum Ort aus westlicher Richtung (Bild 7) weist weiterhin eine schmale Fahrbahn von 3,50 m Breite auf. Der nebenliegende, einseitig angeordnete Gehweg hat 1,50 m Breite, das niedrige Rundbord bietet im seltenen Begegnungsfall an dieser Stelle ein Ausweichen. Besitzverhältnisse und räumliche Enge ließen hier keine andere sinnvolle Lösung zu.



Bild 7 | *Westliche Ortszufahrt: schmale Asphaltfahrbahn von 3,50 m Breite und einseitig 1,50 m breiter, im seltenen Kfz-Begegnungsfall überfahrbarer Gehweg*

Der eigentliche Ortseingangsbereich in der Einmündung der Straße Zum Dölchsee in die Meseberger Dorfstraße (Bilder 8 und 9) ist platzähnlich aufgeweitet und auch durch den Belagswechsel zu großformatigem Kopfsteinpflaster deutlich erkennbar. Die Fläche dient gleichzeitig als Buswendeschleife.



Bild 8 | Westlicher Ortseingangsbereich: platzähnlich aufgeweitete Fläche mit abknickender Vorfahrt und flächigem Pflasterbelag aus großformatigem Naturstein, gleichzeitig für die Nutzung als Buswendeschleife dimensioniert

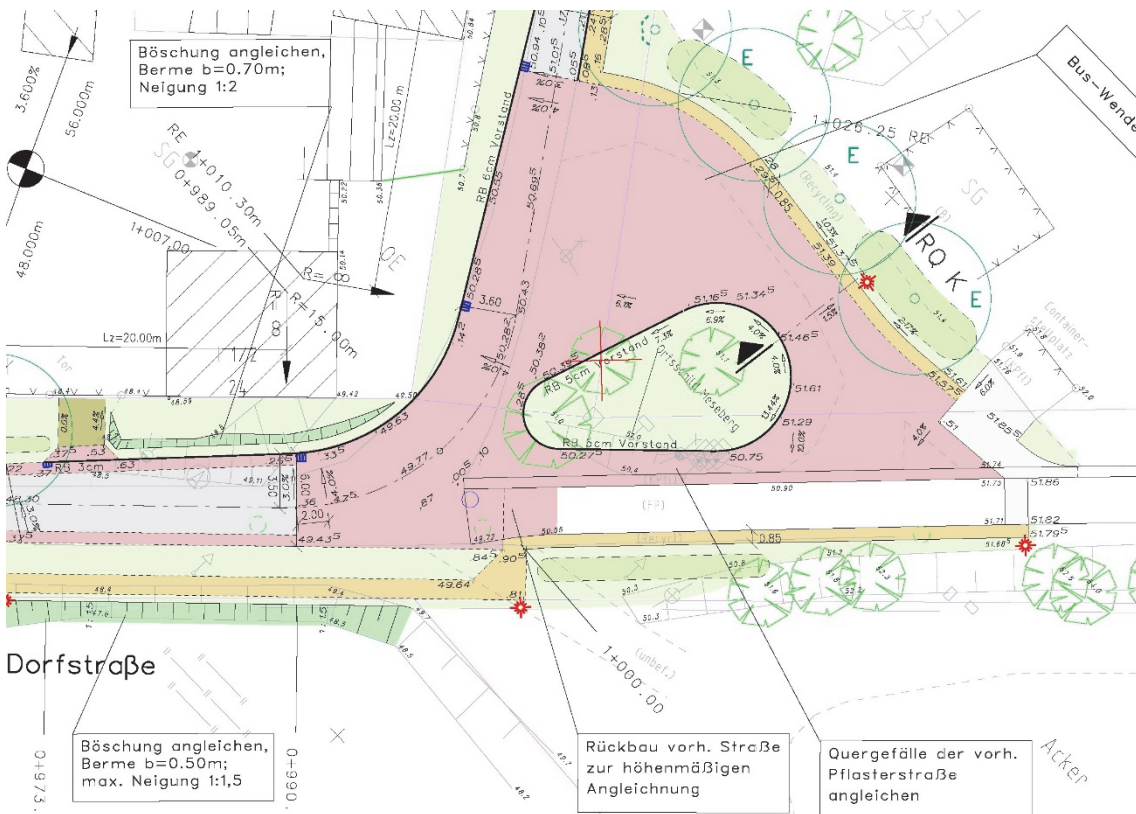


Bild 9 | Westlicher Ortseingangsbereich im Lageplan: großflächiges Kopfsteinpflaster und der durch die begrünte Mittelinsel zusätzlich eingeeengte Kurvenverlauf intendieren geringe Fahrgeschwindigkeiten, Linienbusse und auch Lkw können hier im Bedarfsfall gut wenden

In der östlichen Zufahrt der Ortsdurchfahrt (siehe Bilder 12 und 13) wurde keine spezifische Ortseingangssituation geschaffen, vielmehr beginnt hier wie im Regelquerschnitt in Bild 6c dargestellt im Bereich des

Neubaubereichs kurz hinter der Ortstafel ein einseitiger, straßenbegleitender Gehweg, durch einen Grünstreifen von der Asphaltfahrbahn abgegrenzt.

■ Fahrbahn und Gehwege

Die Breite der Asphaltfläche beträgt im Regelquerschnitt 3,50 m, daneben verlaufen beidseitig Pflasterstreifen mit einer Breite von jeweils 75 cm (Bild 10, vgl. auch Bild 6a).

Die Gehwegbreite von 1,25 m im zentralen Bereich lässt sich aus dem Mindestmaß des Bewegungsraums von Zu Fußgehenden ableiten, wie ihn die Entwurfsregelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) definieren: Da der Gehweg von der Fahrbahn abgesetzt zwischen Grünflächen bzw. Hausvorbereichen verläuft und an keiner Stelle durch vertikale Mauern oder Wände begrenzt wird, ist ein Mindestmaß von 0,80 m zzgl. beidseitig 0,20 m Distanzbreite im gegebenen Fall gerade noch als ausreichend zu betrachten. Personengruppen wie in Bild 11 sind darauf angewiesen, die angrenzenden Grünflächen mitzubenutzen, was dem dörflichen Charakter jedoch durchaus angemessen erscheint. Gleichzeitig ergibt sich durch die Absetzung des Gehwegs von der Fahrbahn sowohl objektiv als auch subjektiv ein deutlicher Sicherheitsgewinn für Zu Fußgehende.

Die an die Verkehrsflächen angrenzenden Grünflächen sind überwiegend als Muldenrinnen ausgeführt (z. B. links in Bild 10) und dienen zur Versickerung des Oberflächenwassers von den Verkehrsflächen.

Die Wahl der Querschnittsbreiten war nicht zuletzt dem Anspruch geschuldet, dass die Neuversiegelung durch Verkehrsflächen auf das funktional unbedingt Notwendige beschränkt werden sollte.

Die Bilder 10 bis 13 veranschaulichen den Gestaltungsansatz.



Bilder 10 und 11 | Fahrbahngestaltung innerorts: schmale Asphaltfahrbahn mit beidseitig begleitenden Pflasterstreifen (linkes Bild) und durch Grünstreifen deutlich von der Fahrbahn abgesetzte, schmale Gehwege (rechtes Bild) prägen die dörfliche Situation

Die fahrbahnbegleitenden Seitenstreifen sind im zentralen Bereich am Anger mit Kopfsteinpflaster aus Naturstein, im östlich auf den Anger zulaufenden Abschnitt dagegen aus fünfzeiligem Betonsteinpflaster hergestellt (Bild 12). Der Wechsel zwischen beiden Abschnitten ist aufgrund eines quer verlaufenden Betonsteinpflasterbandes gut erkennbar und wird in der Dunkelheit durch eine hier platzierte Straßenleuchte zusätzlich markiert.

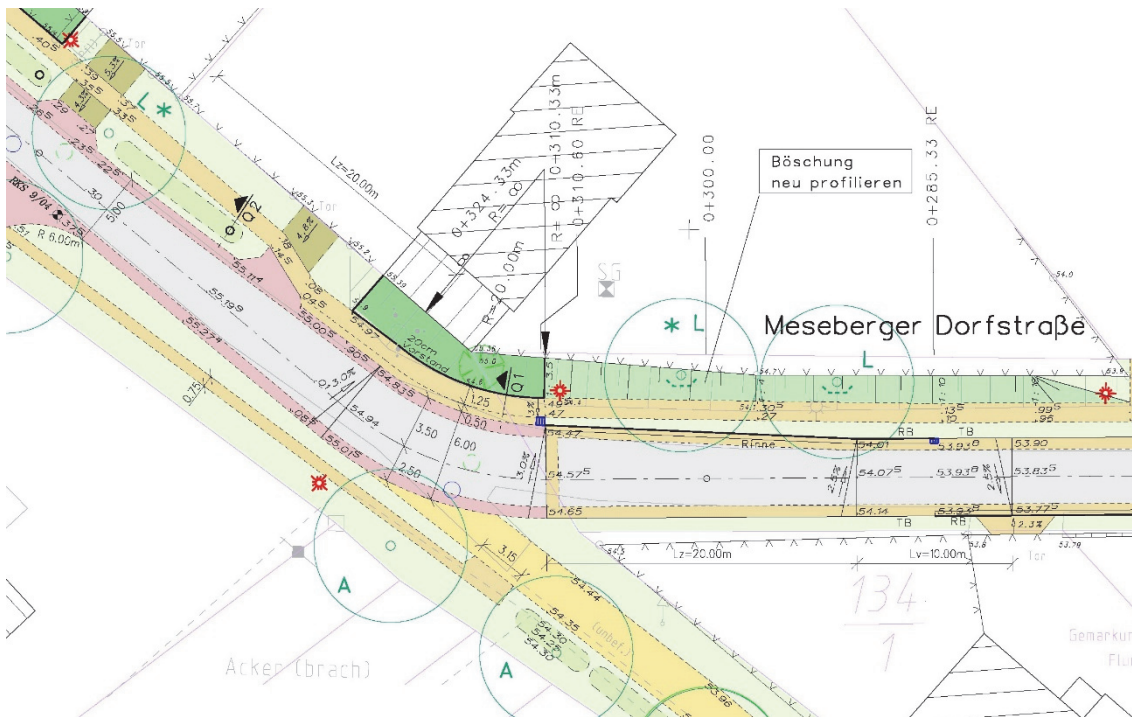


Bild 12 | Übergangsbereich im Lageplan: Belagswechsel im Zuge der fahrbahnbegleitenden Seitenstreifen von mehrzeiligem Betonsteinpflaster in der Zufahrt zum Anger (rechts im Plan) zu großformatigem Natursteinpflaster im zentralen Angerbereich (links im Plan)



Bild 13 | Östlicher Abschnitt: schmale Asphaltfahrbahn mit beidseitig mehrzeiligen Betonsteinpflasterstreifen und einseitig begleitendem Gehweg, der durch einen schmalen Grünstreifen abgesetzt ist und auf der Siedlungsseite (Neubaugebiet nördlich der Dorfstraße, im Bild rechts durch den Baumbestand verdeckt) verläuft; im Hintergrund die Rechtskurve, hinter der der zentrale Angerbereich beginnt

Öffentliche Parkstände sind im gesamten Verlauf der Dorfstraße nicht realisiert, weil zum einen die dafür notwendigen Flächen nicht vorhanden sind, zum anderen auf den unmittelbar anrainenden privaten Grundstücken ausreichend Platz für das Abstellen von Fahrzeugen gegeben ist.

Im Bereich vor dem Schloss ist abschnittsweise ein Zonenhaltverbot angeordnet (Bild 14). Für Besuchs- und Tourismuszwecke wurde fußläufig zu Schloss und Dorfkirche ein zentraler Parkplatz angelegt.



Bild 14 | Parkordnung und -angebot: Zonenhaltverbot auf der Dorfstraße im Umfeld des Schlosses, zentraler Besucherparkplatz in fußläufiger Entfernung zum Schloss und zur Dorfkirche

■ Grundstückszufahrten und Hausvorbereiche

An ausgewählten Stellen ist die asphaltierte Fahrbahn durch Pflasterflächen unterbrochen, beispielsweise im Zugangsbereich zum Meseberger Schloss (Bilder 15 und 16). Auch Einmündungen der innerörtlichen Erschließungsstraßen und Zufahrtsbereiche zu privaten Grundstücken sind durch Kopfsteinpflasterbeläge aus großformatigen Natursteinen markiert.



Bild 15 | Belagswechsel im Zuge der Ortsdurchfahrt: Pflasterflächen aus großformatigem Kopfsteinpflaster markieren beispielsweise den Zugangsbereich zum Schloss Meseberg mit verstärktem Überquerungsbedarf von Zufußgehenden oder auch Einmündungsbereiche von Nebenstraßen und Zufahrten zu privaten Grundstücken

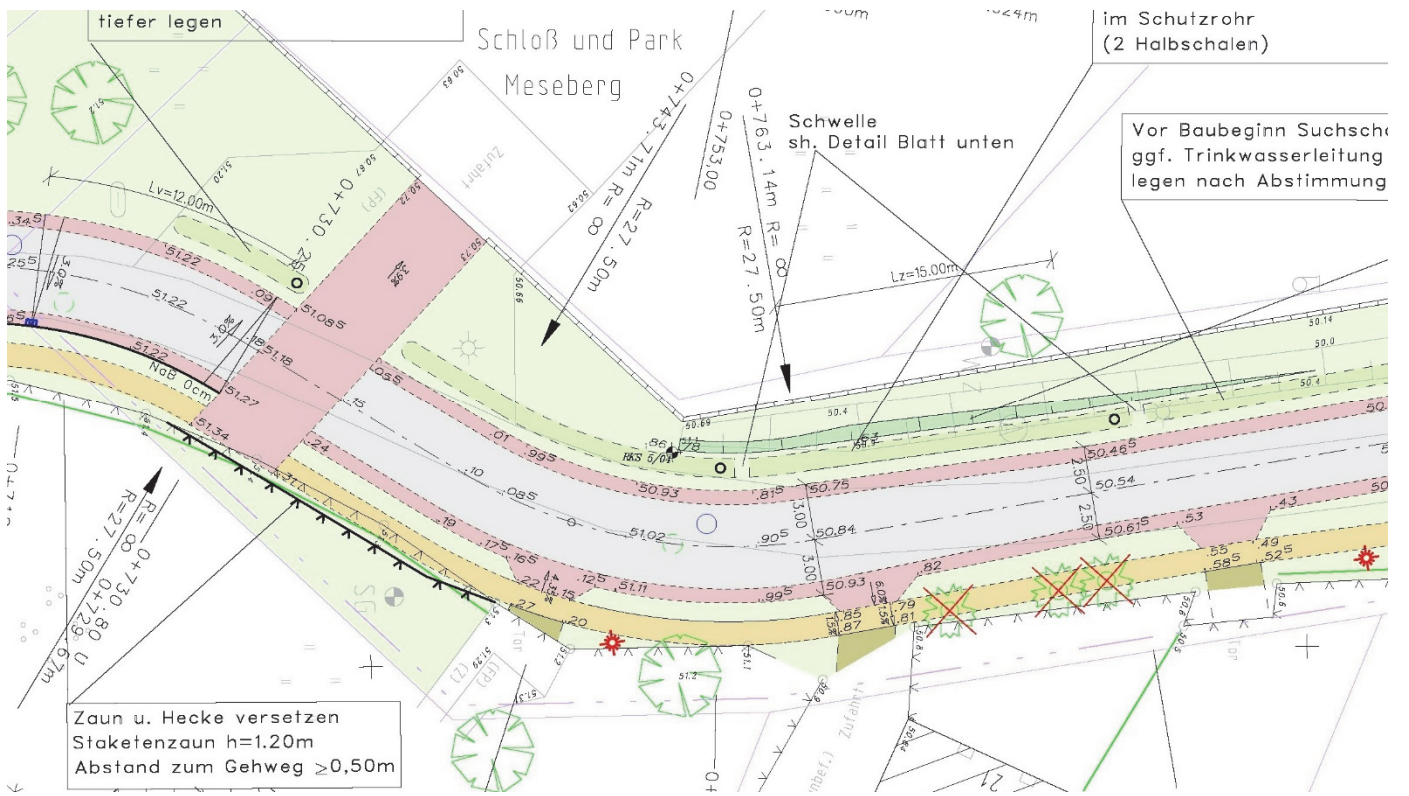


Bild 16 | Belagswechsel im Ausführungsplan: Betonung von besonderen Adressen (hier links: Schloss Meseberg) und Kennzeichnung von normalen Grundstückszufahrten

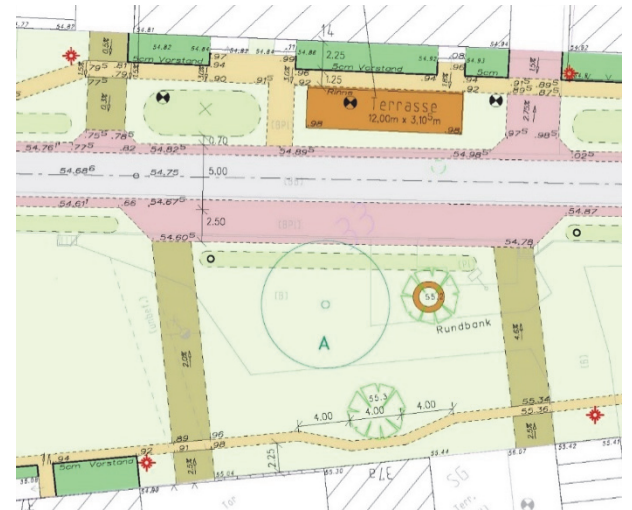
■ Anger und Hausvorbereiche

Im zentralen Bereich des dörflichen Angers passt sich die Straßenraumgestaltung wie auch die Linienführung dezent an die spezifische dörfliche Situation an (Bilder 17 und 18). Die gewählte Breite des Regelquerschnitts ermöglicht bei Einbeziehung der gepflasterten Seitenstreifen die Begegnung von zwei Pkw wie auch eines Pkw mit einem Lkw oder Bus.



Bilder 17 und 18 | Dorfstraße am Anger: dezente Anpassung der Straßenraumgestaltung an die dominante städtebaulich-räumliche Situation von Angerfläche, Dorfkirche und angrenzender Bebauung

In Höhe der Dorfgaststätte wird eine ursprünglich als Ausweichstelle für den Begegnungsfall breiterer Fahrzeuge geplante Pflasterfläche mittlerweile als Parkfläche für Kfz und Fahrräder von Besucherinnen und Besuchern der Gaststätte genutzt (Bilder 19 und 20).



Bilder 19 und 20 | Hausvorbereich und Ausweichstelle: Außengastronomie am Dorfkrug (links) mit Parkmöglichkeit für Gäste auf der gegenüber liegenden Pflasterfläche, die ursprünglich als Ausweichfläche bei der Begegnung von breiteren Fahrzeugen geplant war

Die Gebäudereihe auf der Angersüdseite wird durch eine privat anmutende Zufahrt aus zwei schmalen Betonsteinpflasterstreifen in etwa Reifenbreite erschlossen (Bilder 21 und 22), die dazwischen liegende Fläche ist unbefestigt. Wie Bild 21 verdeutlicht, konnten durch den Anschluss an den Lindower Weg die ursprünglich von der Meseberger Dorfstraße zu der Häuserzeile führenden, den Anger zerschneidenden Zuwege entsiegelt bzw. recycelt werden.



Bilder 21 bis 22 | Hausvorbereiche auf der südlichen Angerseite: privat anmutend gestaltete Zufahrt für die südliche Angerbebauung

■ Bushaltestellen

Die beiden Bushaltestellen liegen nun an geeigneten Stellen innerhalb der bebauten Ortschaft:

- die Haltestelle „Meseberg Kirche“ am westlichen Rand des Angers und gleichzeitig in unmittelbarer Nähe zum Schloss,
- die Haltestelle „Meseberg Dorfstraße“ in Höhe der Neubausiedlung im östlichen Abschnitt der Dorfstraße.

Beide Haltestellen weisen nach der Umgestaltung in beiden Richtungen befestigte Warteflächen im Seitenraum und die notwendigen Fahrplaninformationen auf, die Haltestelle „Meseberg Dorfstraße“ ist zusätzlich mit einem einseitigen Witterungsschutz ausgestattet (Bild 23). Die Straßenbeleuchtung erhellt gleichzeitig den Einmündungs- und den Haltestellenbereich.



Bild 23 | Bushaltestelle „Meseberg Dorfstraße“: funktionale Mindestausstattung, Haltestellenschild mit Fahrplaninformationen, einseitiger Witterungsschutz, befestigter Bereich zum Warten, Ein- und Aussteigen und nahe gelegene Beleuchtung zur Erhöhung der sozialen Sicherheit bei Dunkelheit

■ Straßenentwässerung und Begrünung

Straßenbegleitende Grünflächen, als Mulden ausgebildet, dienen zur Versickerung des Oberflächenwassers von den Verkehrsflächen (Bilder 24 a/b und 25). In die Mulden integrierte Abläufe sichern einen raschen Regenwasserabfluss bei stärkeren Regenereignissen. An wenigen Engstellen wird das Oberflächenwasser direkt in Straßenabläufen aufgefangen und von dort in den Regenwasserkanal abgeleitet.

Die zusätzliche Einleitung des Oberflächenwassers in einen Regenwasserkanal wurde auch deshalb gewählt, weil der im Dorf anstehende Untergrund nach den Voruntersuchungen nur bedingt zur Versickerung geeignet ist.

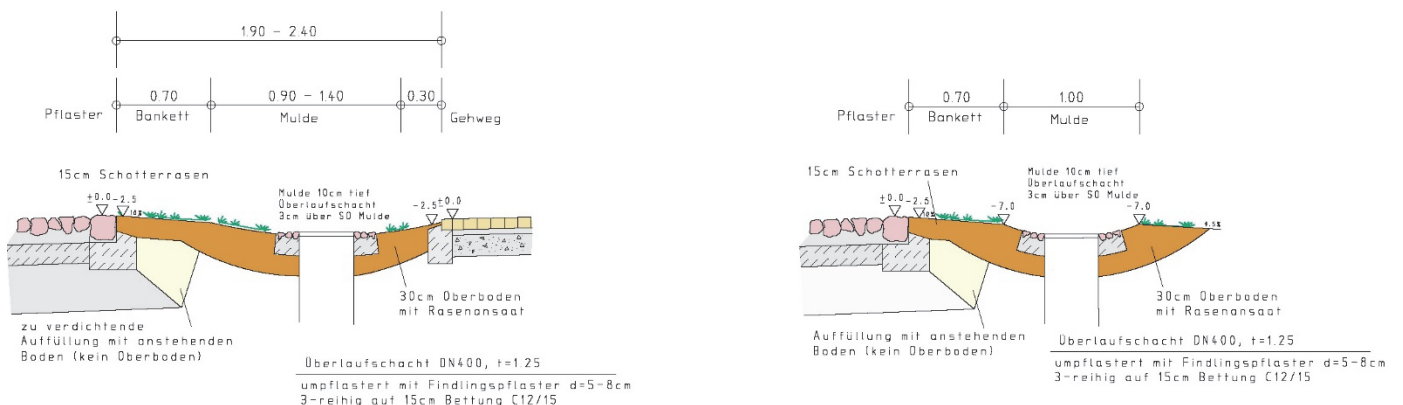


Bild 24 a/b | Ableitung des Oberflächenwassers: Versickerung in Mulden bei normalen Regenereignissen, zusätzliche Ableitung in den Regenwasserkanal bei Starkregenereignissen



Bild 25 | Dörflicher Straßenraum mit ökologischer Zusatzfunktion: Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg geben dem Straßenraum einen dörflichen Charakter und dienen gleichzeitig als Versickerungsmulden, in die Mulden integrierte Abläufe in den Regenwasserkanal sichern die Entwässerung auch bei Starkregenereignissen

Im westlichen Teilabschnitt der Dorfstraße vom Gutshof bis zum Ortsausgang in Richtung Baumgarten wird das Oberflächenwasser aufgrund des dortigen Straßenlängsgefälles von bis zu 6 % in den Seitenraum (Teichwiesen) abgeleitet.

Die Umgestaltungsmaßnahme erforderte aufgrund der durchgängigen Verbreiterung des Straßenquerschnitts und der Anlage von befestigten Gehwegen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Dies erfolgte durch die Neupflanzung von über 60 Linden und Sträuchern, teils fahrbahnbegleitend, teils in den Grünflächen in Anger und Straßenseitenräumen untergebracht.

Abstimmung und Beteiligung

Die Abstimmung der Planung vor Ort und die Beteiligung der Dorfbevölkerung erfolgte im Rahmen eines strukturierten Dorferneuerungsprozesses, der in den Jahren 2004 bis 2006 in enger Zusammenarbeit mit einem örtlichen Dorferneuerungsbeirat stattfand.

Wirkungen

■ Verkehrssicherheit

Daten zum Verkehrsunfallgeschehen vor der Umgestaltung waren nicht mehr erhältlich.

Das polizeilich erfasste Unfallgeschehen nach Fertigstellung der umgestalteten Dorfstraße weist im elfjährigen Zeitraum von 2010 bis 2020 (Bild 26) insgesamt 11 Unfälle auf, an denen ausschließlich Kfz beteiligt waren. Bei drei Unfällen wurde jeweils eine Person – die Fahrzeugführende – leicht verletzt, das sind 0,2 Unfälle mit Personenschaden je 1.000 m Straßenlänge. Alle Unfälle passierten im kurvigen westlichen Teilabschnitt der Dorfstraße. Sechs Fälle betrafen den Unfalltyp „Fahrerunfall“, zwei Fälle den Typ „Unfall im Längsverkehr“, drei Fälle den Typ „Sonstiger Unfall“.

Überwiegend wurde als Unfallursache „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ festgestellt (6 von 11 Unfälle), in 4 Fällen lag ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot vor. Bei 7 von 11 Unfällen lagen zudem widrige situative Umstände (Glätte, Nässe, Dämmerung und Dunkelheit) vor.

Das Unfallgeschehen blieb damit trotz geringer Fahrbahnbreiten äußerst gering. Dies ist jedoch sicher auch dem geringen Kfz-Verkehrsaufkommen geschuldet.

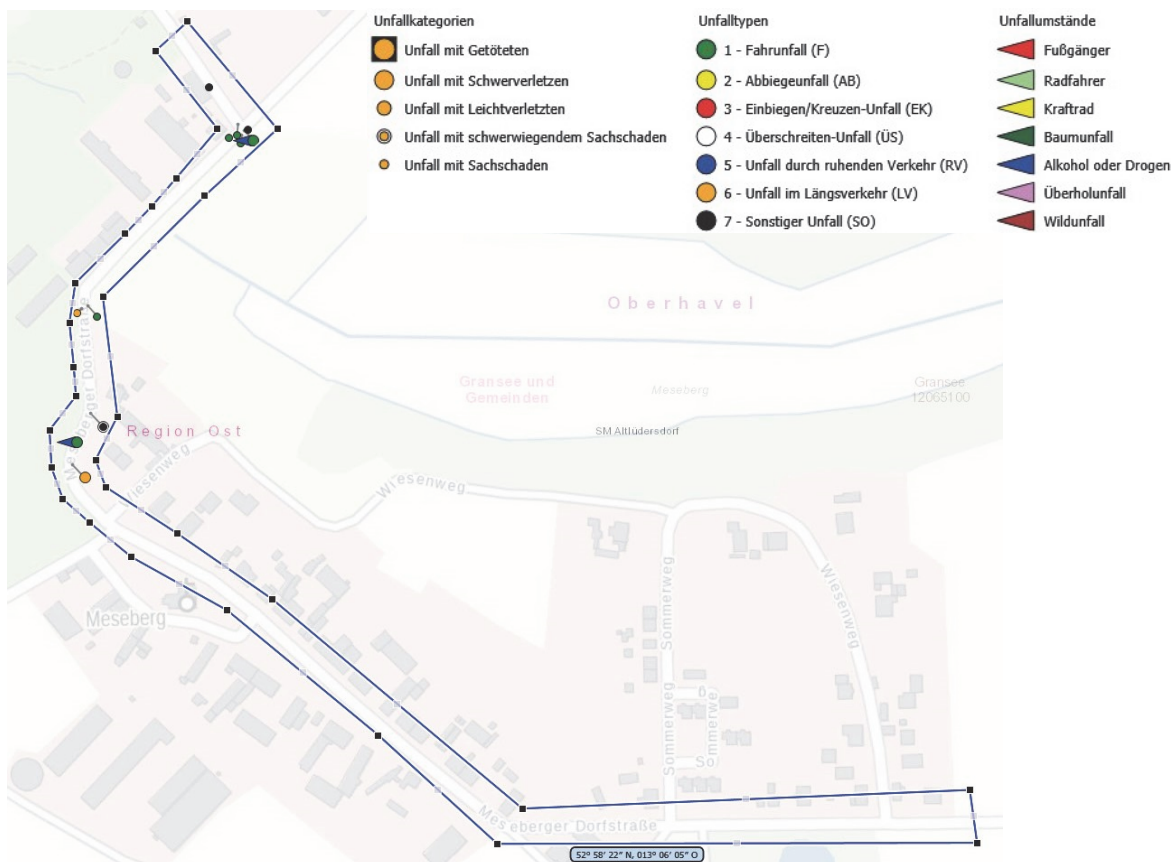


Bild 26 | Verkehrsunfallgeschehen 2010 bis 2020: im Durchschnitt rd. ein Verkehrsunfall pro Jahr, ausschließlich im kurvigen westlichen Teilabschnitt in Schlossnähe verortet und ohne Beteiligung von Zufußgehenden und Radfahrenden

Quellenhinweise

Die Urheberrechte für die Bilder Nr. 11, 17 bis 19 sowie 22 liegen bei Udo Lange, Sommerweg 10, Gransee-Meseberg. Pläne, Erläuterungsberichte, sonstige Unterlagen und alle übrigen Bilder wurden vom Amt Gransee und Gemeinden, Unfalldaten und EUSKa-Auszug (Bild 26) von der Polizeiinspektion Oranienburg bereitgestellt. Die Urheberrechte liegen bei den jeweils Genannten. Kartenbasis Bild 2: ©OpenStreetMap contributors, www.openstreetmap.org.

Kontakte

Amt Gransee und Gemeinden: Amtsdirektor, Bauen/Liegenschaften, Baustraße 56, 16775 Gransee, www.gransee.de (Frau Tasch, Tel. 03306 751655; Email: c.tasch@gransee.de)

Spath + Nagel Büro für Städtebau und Stadtforschung, Neue Kantstraße 4, 14057 Berlin, www.spathnagel.de (Dorferneuerungsplanung und Gestaltungsplan Dorfstraße)

Ingenieurbüro Börjes GmbH & Co.KG, Niederlassung Oranienburg, Lehnitzstraße 17, 16515 Oranienburg, www.ingenieurbuero-boerjes.de (Ausführungsplanung)

Den entscheidenden Hinweis auf das Beispiel gab das empfehlenswerte Buch: Harald Heinz, Schöne Straßen und Plätze. Bonn: Kirschbaum 2014

Impressum

Deutscher Verkehrssicherheitsrat
 Jägerstraße 67-69 | 10117 Berlin
 T +49 (0)30 2266771-0 | F +49 (0)30 2266771-29 | E info@dvr.de | www.dvr.de

Bearbeitung: Prof. Karl Heinz Schäfer | Isabelle Dembach M. Eng.
 Technische Hochschule Köln | Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik | www.th-koeln.de

Berlin/Köln 03/2022