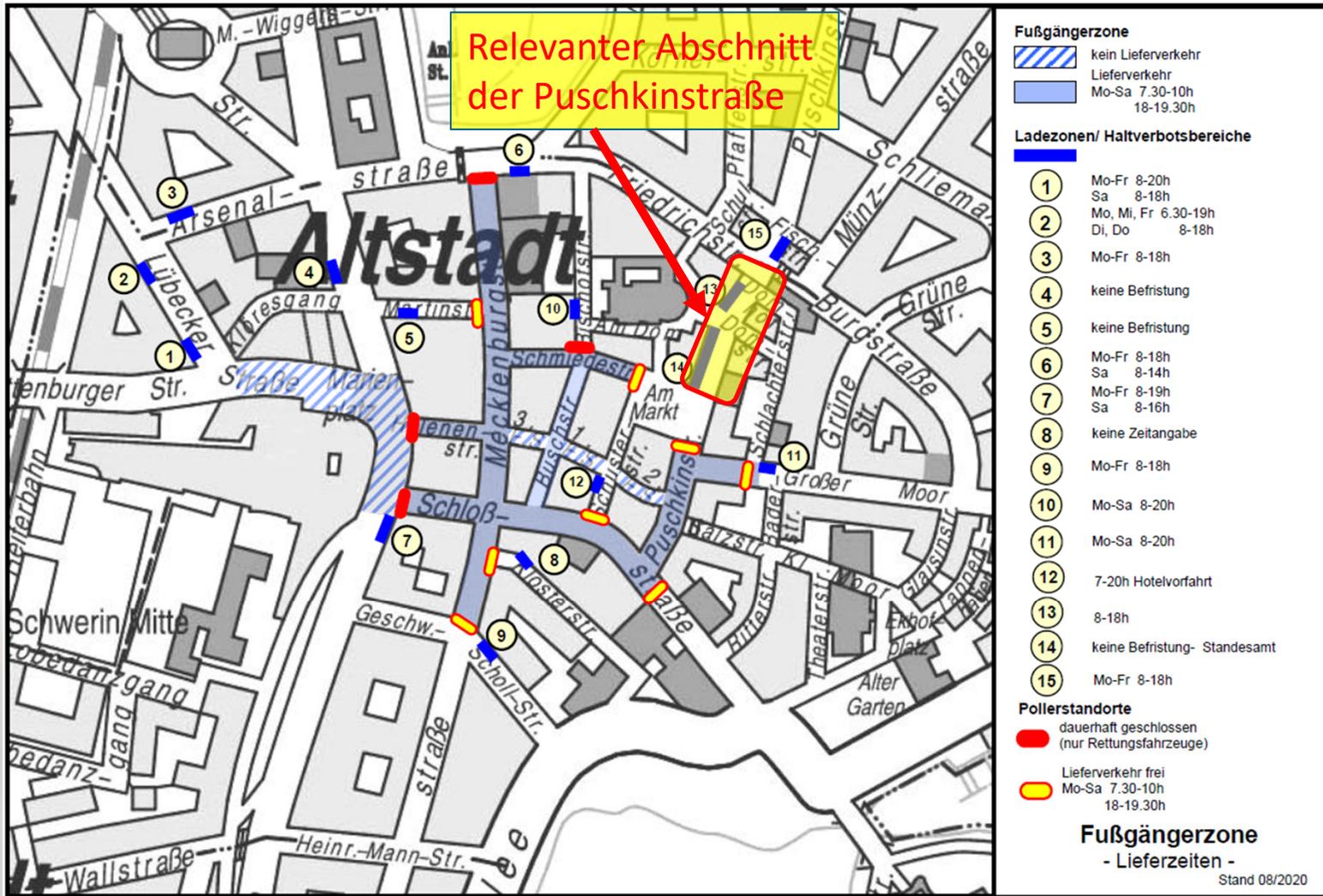


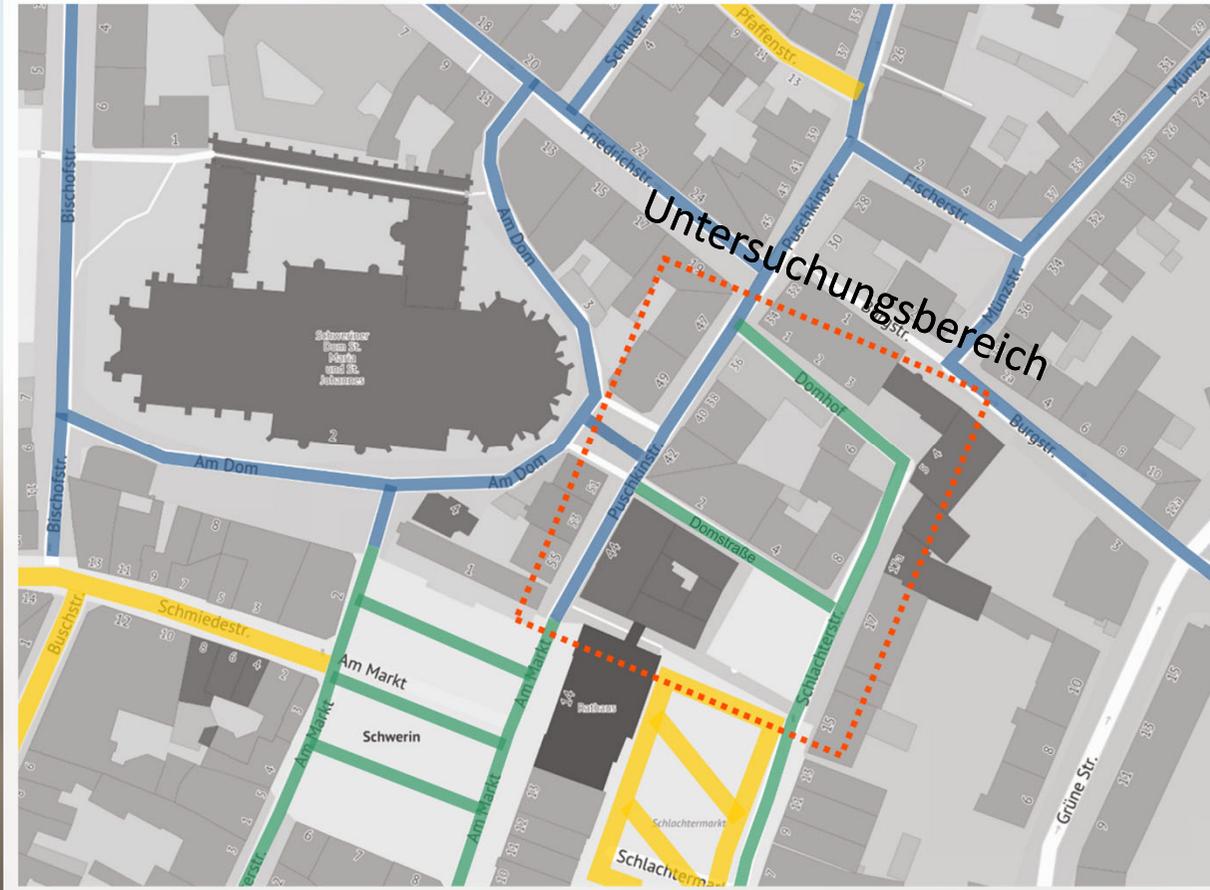
Erweiterung der Fußgängerzone Puschkinstraße
(zwischen Friedrichstraße und Altstädtischem Markt)

zusätzlich Domhof und Domstraße

Fachdienst 69 Verkehrsmanagement
Herr Dr. Smerdka
Beschlussvorlage Nr. 00000/2024



Ausgangslage



- Z30 Puschkinstraße



- VBB Domhof
- VBB Domstraße



Ursache / Motiv

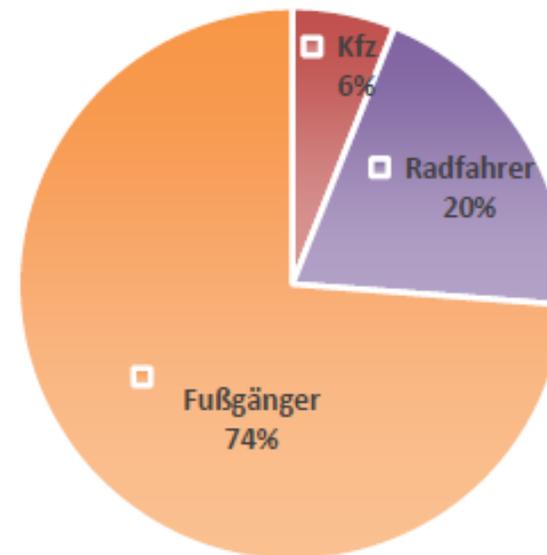
- Verkehrsbeobachtungen aus unterschiedlichen Anlässen
- großer Umfang an Fußverkehr
- Anträge zur Außengastronomie auf Verkehrsflächen
- Gute Erfahrungen der FGZ-Ausweitung Buschstraße und Pfaffenstraße
Bewährung des Systems:
 - keine Illegalen Kfz-Einfahrten
 - Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Gastronomische Nutzungen

- Daher Prüfung und Konzeption
FGZ - Erweiterung Puschkinstraße zur **Verbesserung des Fußgängerverkehrs
und der Aufenthaltsqualität.**
Inkl. der Betrachtung umliegender Straßen als zusammenhängendes System.



Verkehrserhebung

Anteile Verkehrsarten in der
Puschkinstraße (Spitzenstunde)



- Hohe Bedeutung als Wegeverbindung
- Hauptsächlich Fußgänger u. Radfahrer
- Kfz nur untergeordnete Bedeutung

Variantenprüfung umfasst:

Verwendete Abkürzungen:

FGZ = Fußgängerzone

VBB = Verkehrsberuhigter Bereich

Z30 = Tempo 30-Zone

Varianten:

V 1 **Puschkinstraße als VBB und Domstraße/Domhof als VBB**

V 2 **Puschkinstraße als FGZ und Domstraße/Domhof als FGZ**

Verkehrsrechtliche Kriterien

Verkehrsberuhigter Bereich

- Kfz-Befahrung weiter möglich.
- In Straßen mit geringem Kfz- und hohem FG-aufkommen.
- Mischverkehrsfläche mit Vorrang Fußgänger.
- Schritttempo für Kfz und Rad.
- Parken nur in gekennz. Flächen.
- Aufenthaltsbereiche sinnvoll.
- Keine Zusatzzeichen möglich, auch kein „Rad frei“.

Fußgängerzone

- Generelle Nutzung der Verkehrsfläche nur durch Fußgänger.
- Kfz/Rad mit Ausnahme-genehmigung oder **Regelung über Zusatzzeichen**
→ Rad / Lieferverkehr / Anlieger frei
- Teileinziehung bei der Obersten Verkehrsbehörde beantragen und begründen (mit Offenlegung ca. 1 Jahr bis zur Umsetzung.)

Bauliche Kriterien

Verkehrsberuhigter Bereich

- I.d.R. Mischverkehrsflächen
- I.d.R. niveaugleicher Aufbau über die gesamte Straßenbreite
- Straßengestaltung: **Aufenthaltsfunktion muss überwiegen** (Bänke, Außengastronomie, Blumenkübel, Radabstellanlagen)
- Parkplätze kennzeichnen, wenn vorgesehen

Fußgängerzone

- **Gesamte Straße für Fußgänger**
- **Niveaugleiche Verkehrsfläche**
- keine Aufteilung Gehweg/Fahrbahn
- Gestaltungselemente (Bänke, Bäume, Außengastronomie)
- Stellungnahme Oberste Verkehrsbehörde im Juni 2021: *Vorhandene Bordsteine sind kein Problem; Verkehrssicherheit muss gewahrt sein; Beginn und Ende deutlich erkennbar.*

Außengastronomie: Sondernutzung / Arbeitsschutz

- Außengastronomie Puschkinstraße und Domhof: **als Sondernutzung erlaubnispflichtig (erteilt LHS).**
- Erlaubnis kann verweigert werden, wenn Tische/Stühle Behinderung der Verkehrsteilnehmer für:
 - Fußgänger in FGZ
 - für Fußgänger/Radfahrer/Kfz in T-30-Zonen oder VBB.

- Arbeitsschutz muss gewährleistet werden (LAGUS MV):
„Je geringer die potentielle Gefährdung, desto eher kann den Verpflichtungen aus dem Arbeitsschutzgesetz und der Arbeitsstättenverordnung nachgekommen werden.“
→ Die Gefährdung steigt durch Kfz-Verkehre in T-30-Zonen oder VBB.
→ Geringste Gefährdung in FGZ.

Puschkinstraße als VBB

- Grundsätzliches



- Mischverkehrsflächen
vorwiegend Aufenthaltsfunktion
- Fußgänger bevorrechtigt
Kfz und Rad nachrangig nur Schritttempo
- Keine Verkehrsverlagerungen
Abschnitt Puschkinstraße weiterhin im
allgemeinen Kfz-Straßennetz vorhanden

„Ein verkehrsberuhigter Bereich schafft dahingehend eine klare Rechtslage, als dass Fußgänger nun legal die Fahrbahn nutzen dürfen, was sie im Bestand ohnehin schon tun.“

Puschkinstraße als VBB – Details



- **höhere Verkehrssicherheit**, Fußgänger dürfen gesamten Straßenbereich bevorrechtigt nutzen.
 - Komfortabler für Fußgänger gegenüber T 30-Zone.
 - **Keine KFZ-Verlagerungen** auf Bischofstraße, ca. 425 Kfz/d (DTV) weiterhin in Puschkinstraße.
 - Parkflächen müssen markiert werden oder entfallen.
 - Lieferzonen und -zeiten sind durch Beschilderung möglich.

 - **Bauliche Gestaltung** möglichst ohne separate Gehwege (Mischverkehrsfläche)
 - Ausnahmen davon sind möglich, speziell in historischen Altstädten, so auch hier: **Kfz fahren bereits langsam und die Aufenthaltsqualität überwiegt.**
 - **Weitere verkehrsberuhigende Elemente wären sinnvoll!** (z.B. Radabstellanlage)
 - **Hervorheben der neuen Vorfahrtsituation** Friedrichstraße durch **Markierungen und abgesenkte Borde** notwendig (VBB sind untergeordnete Bereiche)!
-
- Anordnung durch Untere Verkehrsbehörde möglich. Einvernehmen der Gemeinde notwendig
→ Stadtvertreterbeschluss. OBR und Anliegerbeteiligung. Kein Widmungsverfahren.

Puschkinstraße als FGZ

- Grundsätzliches



- **Beste Verkehrssicherheit für Fußgänger**
Fußgänger nutzen gesamten Straßenbereich
- **Zusatzschild: „Rad frei“**
Schrittgeschwindigkeit, besondere Rücksicht auf Fußgänger.
- **Gelbe Abschnitte entfallen aus allgemeinen Kfz-Straßennetz**
Aber Ausnahmen für: Lieferverkehre, Anlieger, Rad, Touristenbusse. Lieferverkehr frei von 7:30-10:00h und 18:00-19:30h

Puschkinstraße als FGZ - Details



- **Verkehrsverlagerungen**

- von ca. 425 Kfz/d in die Bischofstraße (Ausnahme Lieferverkehr)
- → Bischofstraße (IST) 670 Kfz/d + 65 % = (NEU) 1.100 Kfz/d
- *Vergleich südl. Mecklenburgstraße (zukünftige Fahrradstraße): 1.710 Kfz/d*
- Bischofstraße ist Zufahrt für Marktverkäufer.
- Deshalb: **Begegnungsverkehr mit abschnittweisem Parkverbot** ermöglichen.
→ Entfall 6 von 22 Stellplätzen in der Bischofstraße.
- Kurzzeitparkplätze Puschkinstraße entfallen.

→ **Widmung als FGZ notwendig**, ca. einjähriger Prozess mit Beteiligungen und Offenlage.

→ **Umbau der Verkehrsanlage bei nächster Gelegenheit empfehlenswert**

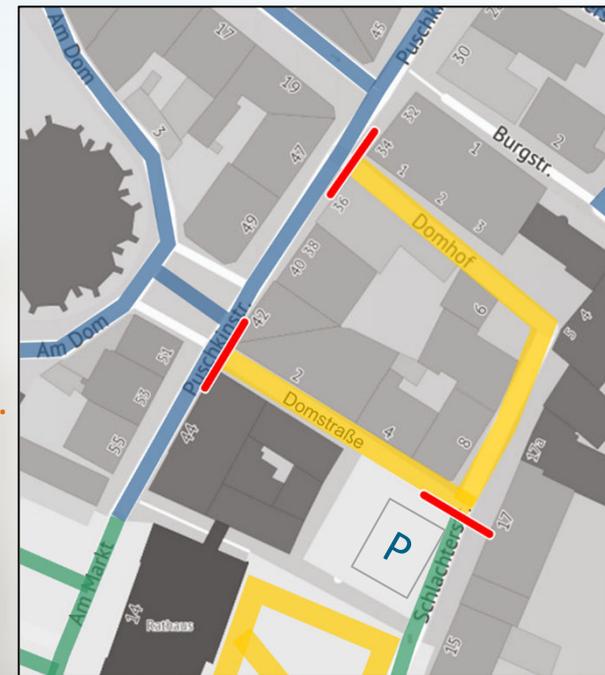
- ❖ keine separaten Gehwege
- ❖ keine Barrieren, niveaugleicher Aufbau
- ❖ Aufenthaltsbereiche schaffen

→ Fertigstellung Puschkinstraße in 1998: **Städtebaufördermittel** sind 25 Jahre **gebunden** → **bis 2023**

Fußgängerzonen Domhof und Domstraße

- Grundsätzliches

- Straßen sind bereits **Verkehrsberuhigte Bereiche**.
- Sehr schmaler Querschnitt, teilw. Trennung Fahrbahn/Gehweg (flache Borde)
- Poller in der Schlachterstraße aktiv, kein Durchgangsverkehr.
- Verkehrsmengen: Domhof 120 Kfz/d, Domstraße 50 Kfz/d (Verlagerung unproblematisch)
- Überwiegende Mehrheit Fußgänger und Radfahrer
- Erleichterung Außengastronomienutzung
- **Empfehlung: Beide Straßen als FGZ teileinziehen, allgemeinen Kfz-Verkehr ausschließen.**
- Zusatzschild „**Rad frei**“ und „**Lieferverkehr frei**“.
- Anlieferung Restaurants im Domhof über Lieferzeiten regeln.
- **Bewohner mit Ausnahmegenehmigungen zum Be- und Entladen.**
- Entfall von sechs Stellplätzen im Domhof (Bewohner).
- Anfahrt Parkplatz Domstraße via Schlachterstraße/
Landesrabbiner-Holdheim-Straße → Zufahrt verlegen.



Variante 1 VBB (Puschkinstraße / Domhof / Domstraße)

– Umsetzung kurzfristig möglich durch STV-Beschluss



- VBB Puschkinstraße
- VBB Domhof
- VBB Domstraße



Variante 1 VBB (Puschkinstraße) / VBB (Domhof/Domstraße) – Details

- **Puschkinstraße (VBB): Kfz / Rad nachrangig, Schrittgeschwindigkeit, Fußgänger auf Fahrbahn**
 - **Domhof/Domstraße bleiben als VBB bestehen.**
 - **Verbesserung der Verkehrssicherheit** für Fußgänger und Außengastronomie (gegenüber bestehender T 30-Zone).
 - Allgemeiner Kfz-Verkehr weiterhin möglich.
 - Kfz-Verringerung von ca. -35 % in der Puschkinstraße zu erwarten, ca. 330 Kfz/d (DTV) verbleiben.
 - Vorschlag: Stellplätze und Lieferzonen entfallen, da im Bestand kaum genutzt (siehe letzte Folie)
-
- **Bauliche Anpassungen** in Puschkinstraße **notwendig:** Hervorheben neuer Vorfahrtsituation Friedrichstraße durch Markierungen und abgesenkte Borde.
 - **Weitere Aufenthaltsbereiche (Gastro) und Radabstellanlagen sinnvoll**
 - **Sondernutzungserlaubnis** für Außengastronomie auf Fahrbahn möglich, aber: Querung Fahrbahngasse durch Beschäftigte arbeitsschutzrechtlich in jedem Einzelfall zu klären (LaGUS MV)

Variante 2 FGZ (Puschkinstraße / Domhof / Domstraße)

– ca. einjährige Umsetzungsdauer, Beteiligung Öffentlichkeit (u.a. Anlieger, OBR)



- FGZ Puschkinstraße
- FGZ Domhof
- FGZ Domstraße



Variante 2 FGZ – Details

- Ausdehnung der Fußgängerzone über alle drei Straßen
 - **Beste Verkehrssicherheit, gute Wegebeziehungen für Fußgänger**
 - Nutzung durch Außengastronomie problemlos möglich.
 - Kein allgemeiner Kfz-Verkehr mehr möglich, kein Durchgangsverkehr
 - Ausnahmen: Liefer- und Anwohnerverkehr, Rettungsfahrzeuge, Ver- und Entsorgung
 - **„Rad frei“** analog zur bestehenden Fußgängerzone.
 - **Verkehrsverlagerungen** hauptsächlich in die **Bischofstraße** (+65 % = +425 KFZ/d), dort **Einrichten von Ausweichstellen**, dadurch Entfall von ca. sechs Stellplätzen.
 - Sechs Stellplätze im Domhof entfallen (Anwohner können weiterhin Be- und Entladen)
 - Zufahrt zum öffentlichen Parkplatz „Domstraße“ verlegen.
-
- **Bauliche Anpassungen** in Puschkinstraße **empfehlenswert**: Aufenthaltsbereiche, Grüninseln und niveaugleicher Aufbau der Verkehrsfläche steigern die Aufenthaltsqualität
 - Keine baulichen Anpassungen in Domhof und Domstraße nötig, da bereits Mischfahrbahn.

Empfehlung: Stufenweise Umsetzung



1. Stufe:

Umsetzung Variante 1 in 2024:

Puschkinstraße als VBB inkl. Herausnahme Parkplätze, Domhof/Domstraße sind bereits VBB

Laufzeit: Probeweise für 1 Jahr.

Evaluierung des Verkehrsgeschehens.



2. Stufe:

Bei positiver Auswertung Stufe 1, Umsetzung 2. Stufe:

Puschkinstraße, Domhof und Domstraße als FGZ

Vorbereitung der Umsetzung FGZ für 2025/26.

Niveaugleicher Ausbau in zukünftigen Bauvorhaben.

Landeshauptstadt Schwerin

Fachdienst Verkehrsmanagement
 Fachgruppe Verkehrsplanung
 Am Packhof 2-6
 19053 Schwerin



Parkraumerhebung

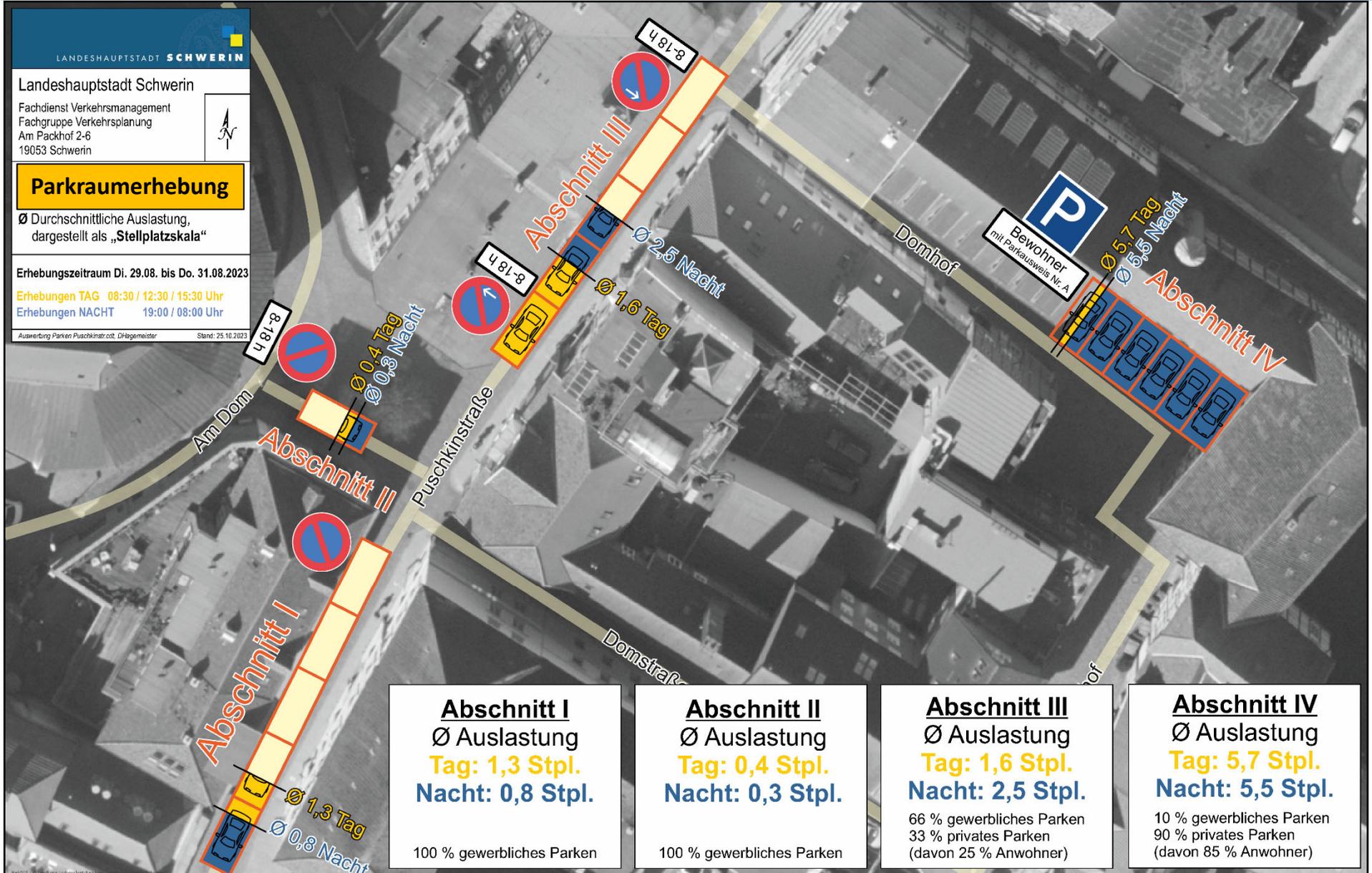
Ø Durchschnittliche Auslastung,
 dargestellt als „Stellplatzskala“

Erhebungszeitraum Di. 29.08. bis Do. 31.08.2023

Erhebungen TAG 08:30 / 12:30 / 15:30 Uhr

Erhebungen NACHT 19:00 / 08:00 Uhr

Auswertung Parken Puschkinstr.cdt. DfHgenmeister Stand: 25.10.2023



Abschnitt I
 Ø Auslastung
Tag: 1,3 Stpl.
Nacht: 0,8 Stpl.
 100 % gewerbliches Parken

Abschnitt II
 Ø Auslastung
Tag: 0,4 Stpl.
Nacht: 0,3 Stpl.
 100 % gewerbliches Parken

Abschnitt III
 Ø Auslastung
Tag: 1,6 Stpl.
Nacht: 2,5 Stpl.
 66 % gewerbliches Parken
 33 % privates Parken
 (davon 25 % Anwohner)

Abschnitt IV
 Ø Auslastung
Tag: 5,7 Stpl.
Nacht: 5,5 Stpl.
 10 % gewerbliches Parken
 90 % privates Parken
 (davon 85 % Anwohner)