SVU STÄDTEBAU · VERKEHR · UMWELT
Ingenieurgesellschaft

NEUMANN u. PARTNER

Verkehrsentwicklungsplan
für die
Stadt Parchim









November 2002

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Parchim

November 2002

Auftraggeber:

Stadt Parchim
Bauamt, Abt. Stadtplanung

Bearbeitung:

SVU Ingenieurgesellschaft
Neumann u. Partner

Parkstr. 8
21682 Stade
Tel. 04141- 45353

INHALT

Seite

1 Problemstellung . . . . . 1 - 1

2 Planungsmethodik . . . . . 2 - 1

3 Strukturmerkmale

3.1 Allgemeine Charakteristik des Planungsraums . . . . . 3 - 1
- Parchim als Kreisstadt . . . . . 3 - 1
- Bedeutung Parchims in der Raumordnung . . . . . 3 - 2
- Verkehrliche Infrastruktur 3 - 3
- Untergliederung der Stadt in Verkehrsbezirke . . . . . 3 - 4

3.2 Siedlungsstruktur und Bevölkerung . . . . . 3 - 5

3.3 Schulstruktur und Schülerzahlen . . . . . 3 - 7

3.4 Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur . . . . . 3 - 9

3.5 Tourismus und Freizeiteinrichtungen . . . . . 3 - 19

4 Zustands- und Mängelanalyse . . . . . 4 - 1

4.1 Mobilität und Verkehrsmittelwahl der Einwohner . . . . . 4 - 1

4.1.1 Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung . . . . . 4 - 1

4.1.2 Motorisierung . . . . . 4 - 8

4.2 Motorisierter Individualverkehr . . . . . 4 - 10

4.2.1 Straßennetz . . . . . 4 - 10

4.2.1.1 Netzhierarchie . . . . . 4 - 10

4.2.1.2 Verkehrsberuhigte Bereiche . . . . . 4 - 12

4.2.2 Durchgeführte Verkehrserhebungen . . . . . 4 - 14

4.2.3 Erhebungsergebnisse . . . . . 4 - 21

4.2.3.1 Verkehrsaufkommen am Außenkordon . . . . . 4 - 21

4.2.3.2 Verkehrsaufkommen im Altstadtbereich . . . . . 4 - 24

4.2.3.3 Querschnittsbelastungen an Dauerzählstellen . . . . . 4 - 27

4.2.3.4 Verkehrsaufkommen an innenstadtnahen Straßenquerschnitten und Knotenpunkten . . . . . 4 - 29

4.2.4 Querschnittsbelastungen aus Verkehrsmodellrechnung . . . . . 4 - 30

4.3 Ruhender Verkehr . . . . . 4 - 31

4.3.1 Stellplatzangebot und Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt . . . . . 4 - 31

4.3.2 Parkraumanalyse (Stellplatznachfrage in der Innenstadt) . . . . . 4 - 35

Seite

4.4 Öffentlicher Personennahverkehr . . . . . 4 - 42
4.4.1 Stadtbusverkehr . . . . . 4 - 42
4.4.1.1 Verkehrsangebot . . . . . 4 - 42
4.4.1.2 Verkehrsnachfrage . . . . . 4 - 45
4.4.1.3 Tarifstruktur . . . . . 4 - 55
4.4.2 Regionalbusverkehr . . . . . 4 - 56
4.4.2.1 Verkehrsangebot . . . . . 4 - 56
4.4.2.2 Verkehrsnachfrage . . . . . 4 - 58
4.4.2.3 Tarifstruktur . . . . . 4 - 60
4.4.3 Schienenpersonennahverkehr 4 - 62
4.4.3.1 Verkehrsangebot . . . . . 4 - 62
4.4.3.2 Fahrgastaufkommen . . . . . 4 - 64
4.4.3.3 Reisendenbefragung . . . . . 4 - 66

4.5 Radverkehr . . . . . 4 - 67
4.5.1 Allgemeine Anforderungen . . . . . 4 - 67
4.5.2 Anforderungen aus der Neuregelung der Radwegebenutzungspflicht . . . 4 - 68
4.5.3 Bestandserfassung . . . . . 4 - 69
4.5.4 Fragebogenaktion zum Geh- und Radwegenetz . . . . . 4 - 75
4.5.5 Verkehrsnachfrage im nichtmotorisierten Verkehr der Schüler . . . . . 4 - 76
4.5.6 Mängelkatalog . . . . . 4 - 81

5 Zielvorstellungen . . . . . 5 - 1
5.1 Ziele aus dem Stadtleitbild . . . . . 5 - 1
5.2 Ziele aus der Flächennutzungsplanung . . . . . 5 - 5

6 Zukünftige Entwicklung . . . . . 6 - 1
6.1 Strukturelle Entwicklung im Untersuchungsraum . . . . . 6 - 1
6.1.1 Motorisierung . . . . . 6 - 2
6.1.2 Bevölkerungsentwicklung . . . . . 6 - 3
6.1.3 Entwicklung der Wohnbauflächen . . . . . 6 - 5
6.1.4 Entwicklung von Gewerbeflächen . . . . . 6 - 6
6.1.5 Entwicklung des Regionalflughafens . . . . . 6 - 7
6.2 Gesamtverkehrsprognose . . . . . 6 - 7
6.3 Prognose für den motorisierten Individualverkehr . . . . . 6 - 9
6.3.1 Veränderung des Verkehrsaufkommens vorhandener Wohngebiete . . . 6 - 9
6.3.2 Verkehrsaufkommen neuer Wohngebiete . . . . . 6 - 10
6.3.3 Zusätzliches Verkehrsaufkommen neuer Gewerbebauflächen . . . . . 6 - 11
6.3.4 Verkehrsaufkommen infolge Flughafenentwicklung . . . . . 6 - 12
6.3.5 Durchgangsverkehr . . . . . 6 - 14
6.3.6 Zusammenstellung des prognostizierten Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr . . . . . 6 - 15

Seite

7 Maßnahmenkonzeption . . . . . 7 - 1

7.1 Vorschläge aus dem Stadtleitbild . . . . . 7 - 1

7.2 Maßnahmen im Straßennetz . . . . . 7 - 5

7.3 Maßnahmen für den ÖPNV . . . . . 7 - 8

7.4 Maßnahmen für den Radverkehr . . . . . 7 - 9

8 Wirkungsanalyse . . . . . 8 - 1

8.1 Verkehrsmodelltechnik . . . . . 8 - 1

8.2 Wirkung der Szenarien . . . . . 8 - 2

8.3 Wirkung der Netzmaßnahmen . . . . . 8 - 3

9 Planungsempfehlungen . . . . . 9 - 1

VERZEICHNISSE

Quellenverzeichnis . . . . . V - 1
Abkürzungsverzeichnis . . . . . V - 3
Verzeichnis der Abbildungen . . . . . V - 4
Verzeichnis der Tabellen . . . . . V - 7
Verzeichnis der Anlagen . . . . . V - 9

ANLAGEN

1 Problemstellung

Im November 1991 ist der Stadt Parchim ein Verkehrsentwicklungsplan [1] vorgelegt worden. Darin wurden für die Bereiche

- Motorisierter Individualverkehr,
- Ruhender Verkehr,
- Fahrradverkehr und
- Öffentlicher Personennahverkehr

eine Zustands- und Mängelanalyse vorgenommen und auf dieser Basis Maßnahmen zur verkehrlichen Neuordnung vorgeschlagen.

Zur Beschreibung des Zustandes sind im Zeitraum März bis Juni 1991 eine Reihe von Verkehrserhebungen durchgeführt worden. Verkehrsbelastungen wurden für den Analysezustand 1991 und die Prognosehorizonte 2000 und 2010 ermittelt.

Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen, die Motorisierung und Teile der verkehrlichen Infrastruktur haben sich in den letzten Jahren nach der politischen Wende rasant verändert. Deshalb ist fast 10 Jahre nach der Erarbeitung des ersten Verkehrsentwicklungsplans eine Fortschreibung dringend angezeigt.

Parchim ist inzwischen Kreisstadt eines Umlandes, das sich infolge der Kreisgebietsreform erheblich vergrößert hat. Neben den sich großräumig verändernden Durchgangsverkehrsbeziehungen stellen sich damit auch neuartige Ziel- und Quellverkehre ein.

Bisher nicht berücksichtigt sind einige Verkehrsverbindungen in der Weststadt (Schwarzer Weg, Raiffeisen-Ring), neu entstandene Einkaufszentren, die aktuelle Belegung der Gewerbegebiete wie auch die potentielle Entwicklung des Flughafens.

Die Verhältnisse in der Innenstadt sind gekennzeichnet durch neue Verkehrsführungen und eine veränderte Stellplatzsituation.

Die Inbetriebnahme des Zentralen Omnibusbahnhofes und die Einführung einer Citybus-Linie sind Beispiele für Veränderungen, die sich inzwischen im Öffentlichen Nahverkehr ergeben haben.

Der Bahnhof hat durch die Einführung eines integralen Taktfahrplans im Schienenpersonennahverkehr und durch Modernisierung der Anlagen an Bedeutung gewonnen und sollte künftig in stärkerem Maße mit dem Busverkehr verknüpft werden.

Da zur Zeit für den gesamten Landkreis Parchim ein integrierter Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet wird und ein neuer Nahverkehrsplan vorliegt, ist der Zeitpunkt günstig, die Belange der Kreisstadt eng mit der übergeordneten Planungsebene zu verzahnen. Auf diese Weise können die im Rahmen der Kreisplanung bereits gewonnenen Erkenntnisse der städtischen Planung unmittelbar zugute kommen.

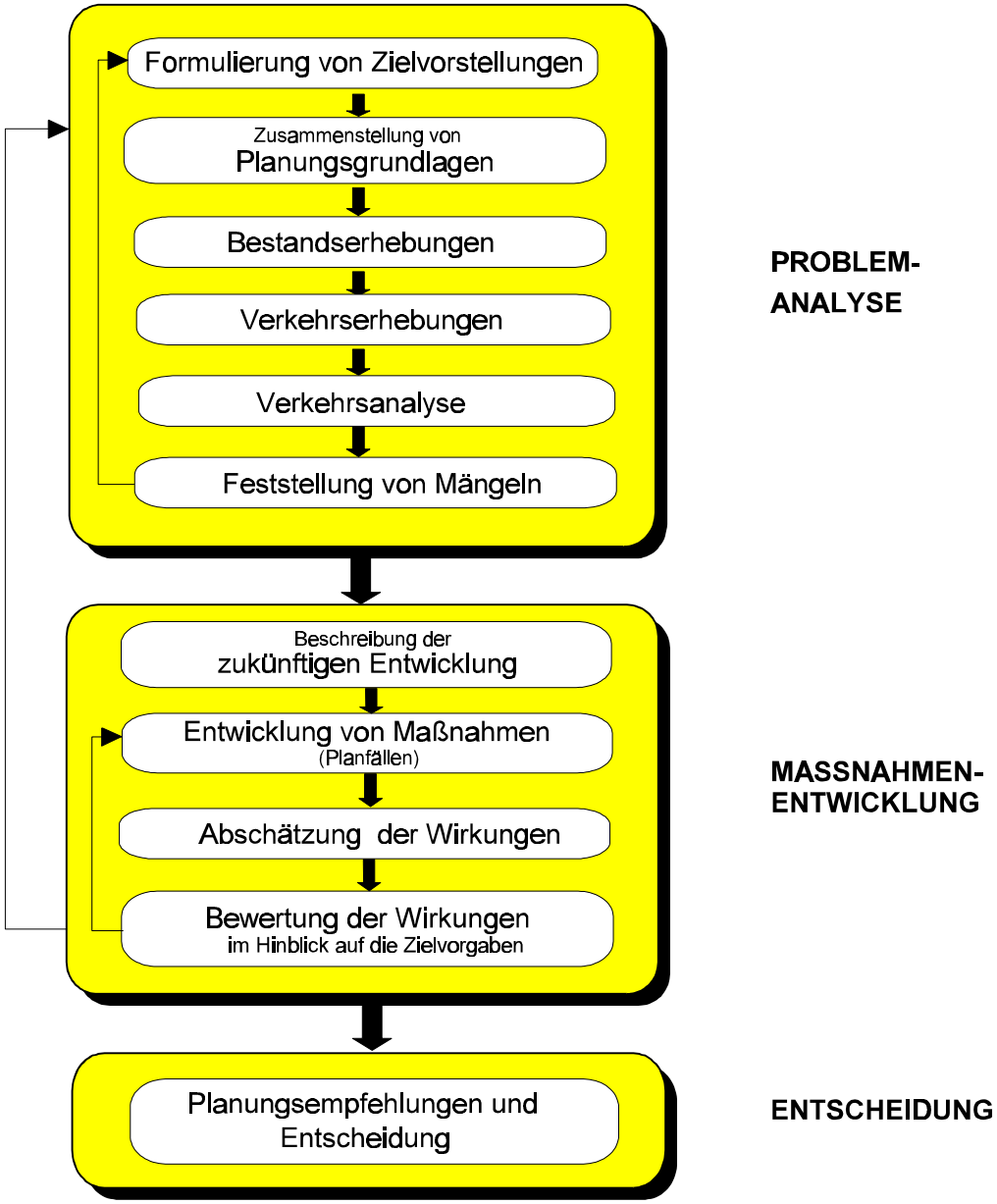
2 Planungsmethodik

S Arbeitsschritte

In Anlehnung an den allgemein üblichen Ablauf des Verkehrsplanungsprozesses sind die Schritte zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Parchim in die folgenden **3 Phasen** eingebettet:

1. Phase der **Problemanalyse**
2. Phase der **Maßnahmenentwicklung**
3. Phase der **Entscheidung**

Innerhalb der 3 Phasen ergeben sich folgende Arbeitsschritte:



Problemanalyse

In der Phase der Problemanalyse werden die Grundlagen für die Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Parchim erstellt.

Einen wesentlichen Teil dieser Arbeitsphase bildet die Erhebung und Auswertung von Datenmaterial, durch welches die Verkehrsursachen, die Verkehrsvorgänge und die Verkehrsauswirkungen beschrieben werden. Zu erfassen sind:

- die Struktur der Verkehrsnetze,
- Daten zur Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur,
- das Verkehrsverhalten der städtischen Bevölkerung (Mobilität und Verkehrsmittelwahl),
- die vorhandenen Verkehrsbeziehungen im Untersuchungsraum,
- und die sich infolgedessen einstellenden Belastungen in den Verkehrsnetzen.

Von Interesse sind darüber hinaus Aussagen zur Verkehrssicherheit (Unfallgeschehen) sowie zum Straßenzustand.
In Ergänzung zu den Erhebungen werden durch Modelle die komplexen Zusammenhänge im Verkehrsgeschehen abgebildet und dadurch einer Behandlung zugänglich gemacht. Dies ist insbesondere als Basis für die sich anschließende Phase der Maßnahmenuntersuchung von großer Bedeutung.

Die Feststellung von Mängeln ergibt sich jeweils aus der Diskrepanz zwischen Zielvorstellungen und der tatsächlich vorhandenen Situation.

Maßnahmenuntersuchungen

Um einen umfassenden Überblick über die verkehrliche Situation heute und in Zukunft unter Berücksichtigung verschiedener Maßnahmen zu erhalten, werden zunächst denkbare Planfälle beschrieben und dargestellt. Diese ergeben sich meist als Kombination von Verkehrsnachfrageszenarien und Maßnahmebündeln im Verkehrsnetz. Auf dieser Basis gelangt man durch Diskussion auf fachlicher und politischer Ebene zu weiteren, sinnvollen Lösungsvorschlägen, die dann in gleicher Weise untersucht und bewertet werden. Der Erfolg einer Maßnahme oder eines Maßnahmebündels kann durch die Darstellung von Verkehrsströmen auf der Grundlage geometrisch vereinfachter Verkehrsnetze kontrolliert und veranschaulicht werden.

Entscheidung

In der Phase der Entscheidung soll der günstigste Planfall für die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung ausgewählt werden. Für dieses Verkehrskonzept kann nach der politischen Entscheidung stufenweise mit der Ausführungsplanung begonnen werden. Im Ergebnis liegt damit ein fachlich begründetes und politisch abgesichertes Handlungskonzept für die verkehrliche Entwicklung der Stadt vor, das von Bürgern, Politikern und Planern gemeinsam getragen werden sollte.

S Methodische Grundlagen

Eine Beurteilung zukünftiger Entwicklungen setzt eine sorgfältige Analyse der vorhandenen Situation voraus. Daher befaßt sich ein wesentlicher Teil der Verkehrsentwicklungsplanung zunächst mit der Zustandsanalyse.
Die Ortsveränderung einer Person wird durch den Beginn (Quelle) eines Weges oder einer Fahrt, durch das Ziel sowie den Fahrtzweck, das gewählte Verkehrsmittel und den gewählten Weg beschrieben. Wo viele Personen wohnen, arbeiten, einkaufen oder die Freizeit verbringen, entstehen bzw. enden viele Wege und Fahrten. Die Gesamtzahl der durchgeführten Ortsveränderungen, die das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum darstellen, kann im Rahmen der Verkehrsanalyse stichprobenartig erhoben und hochgerechnet werden.

Verkehrserhebungen

In Parchim wurden zu diesem Zweck eine Reihe von verkehrstechnischen Erhebungen durchgeführt (vgl. Übersicht Abb. 2.1). Außerdem steht aus der übergeordneten Verkehrsentwicklungsplanung des Kreises Datenmaterial zum Verkehrsverhalten der Parchimer Bevölkerung zur Verfügung.

Querschnitts- und Knotenstromzählungen dienen dazu, die Verkehrsstärken an wichtigen Straßenquerschnitten und innerstädtischen Knotenpunkten differenziert nach Fahrzeugarten (Pkw, Lkw, Krad, Fahrrad) zu erfassen. Automatische Dauerzählungen an ausgewählten Querschnitten liefern die notwendigen Ganglinien zur Hochrechnung der Zählungen auf Tageswerte.

Verkehrsverflechtungen, d.h. großräumige Ströme in Bezug auf das Stadtgebiet sind das Ergebnis von Erhebungen nach der *Kraftfahrzeugkennzeichen-Methode*. Hierbei wird nach Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr unterschieden.
Die Kraftfahrzeugkennzeichen-Methode kommt auch im Rahmen von Stellplatzuntersuchungen zum Einsatz. Das Ergebnis sind Kennwerte zum Stellplatzbelegungsgrad und zur Parkdauer in einzelnen Stellplatzbereichen.

Im öffentlichen Nahverkehr wurden auf allen Stadtbuslinien zwei ganztägige *Ein- / Aussteigerzählung*en vorgenommen. Daraus lassen sich die tageszeitliche Verteilung der Linienbelastungen sowie die haltestellenbezogene Verkehrsnachfrage herleiten. Aus Erhebungen der kreislichen Nahverkehrsplanung liegen darüberhinaus auch Informationen zum Verkehrsaufkommen im Regionalbusverkehr und zu der am stärksten nachgefragten Schienenverbindung zwischen Parchim und Schwerin vor.

Eine *Schülerbefragung* zum Rad- und Fußgängerverkehr gibt Aufschluß über wichtige Verkehrsbeziehungen im Wegenetz der sogenannten schwachen Verkehrsteilnehmer.

Die im Rahmen der Kreisplanung durchgeführte *Haushaltsbefragung* schließlich liefert wichtige Erkenntnisse zum Verkehrsverhalten der Wohnbevölkerung. Von Interesse ist insbesondere, welche Wege durchschnittlich täglich zu welchem Zweck und mit welchem Verkehrsmittel unternommen werden. Auf diese Weise sind umfassende Aussagen zur Mobilität, zur Verkehrsmittelwahl sowie zu Verkehrsbeziehungen innerhalb und außerhalb der Stadt möglich.

Verkehrserhebungen — Übersicht

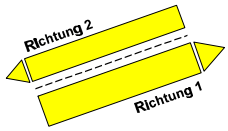
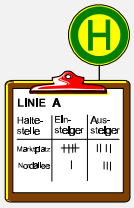
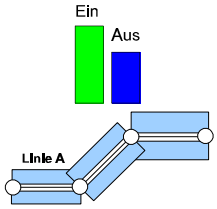
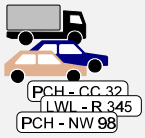
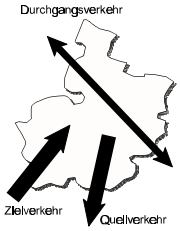
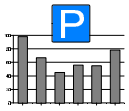
Erhebungsart	Verkehrsmittel	Ergebnisse
Querschnitts- und Knotenstromzählungen		
	Pkw Lkw Krad Fahrrad	Verkehrsstärken im Straßennetz ! Belastungen richtungsgetrennt und im Querschnitt ! Spitzenstundenbelastungen morgens und nachmittags ! Hochrechnung auf Tageswerte mittels Dauerzählstellen ! Verkehrszusammensetzung 
Ein- / Aussteigerzählungen an Haltestellen		
	Bus (Bahn)	Verkehrsstärken im Liniennetz ! Haltestellenbelastungen (Ein-/ Aussteiger) ! Linienbelastungen ! differenziert nach - Tageszeiten (Ganglinien) - Linien 
Kraftfahrzeugkennzeichen-Erfassung an ausgewählten Querschnitten		
	Pkw Lkw	Verkehrsverflechtungen IV ! Ermittlung der Anteile im - Ziel-/ Quellverkehr - Durchgangsverkehr ! differenziert nach - Fahrzeugarten - Bezugsräumen (Gesamtstadt / Altstadt) 
Kraftfahrzeugkennzeichen-Erfassung im Ruhenden Verkehr (Parkraumuntersuchung)		
	Pkw	Parkraumbelegung ! Stellplatzbelegung ! differenziert nach - Tageszeiten 
Schülerbefragung zum Rad- und Fußgängerverkehr		
	Fahrrad Zu Fuß	Verkehrsverhalten der Parchimer Schüler ! Verkehrsmittelwahl ! Verkehrsbeziehungen zwischen Schule und Wohnung ! Überwiegend frequentierte Wege ! Mängelhinweise 

Abb. 2.1: Übersicht Verkehrserhebungen

3 Strukturmerkmale

3.1 Allgemeine Charakteristik des Planungsraums

Parchim als Kreisstadt

Parchim ist Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises, der zusammen mit den beiden Nachbarkreisen Ludwigslust und Nordwestmecklenburg sowie der Landeshauptstadt Schwerin und der kreisfreien Stadt Wismar zu der regionalen Planungsregion Westmecklenburg gehört (vgl. Abb. 3.1)

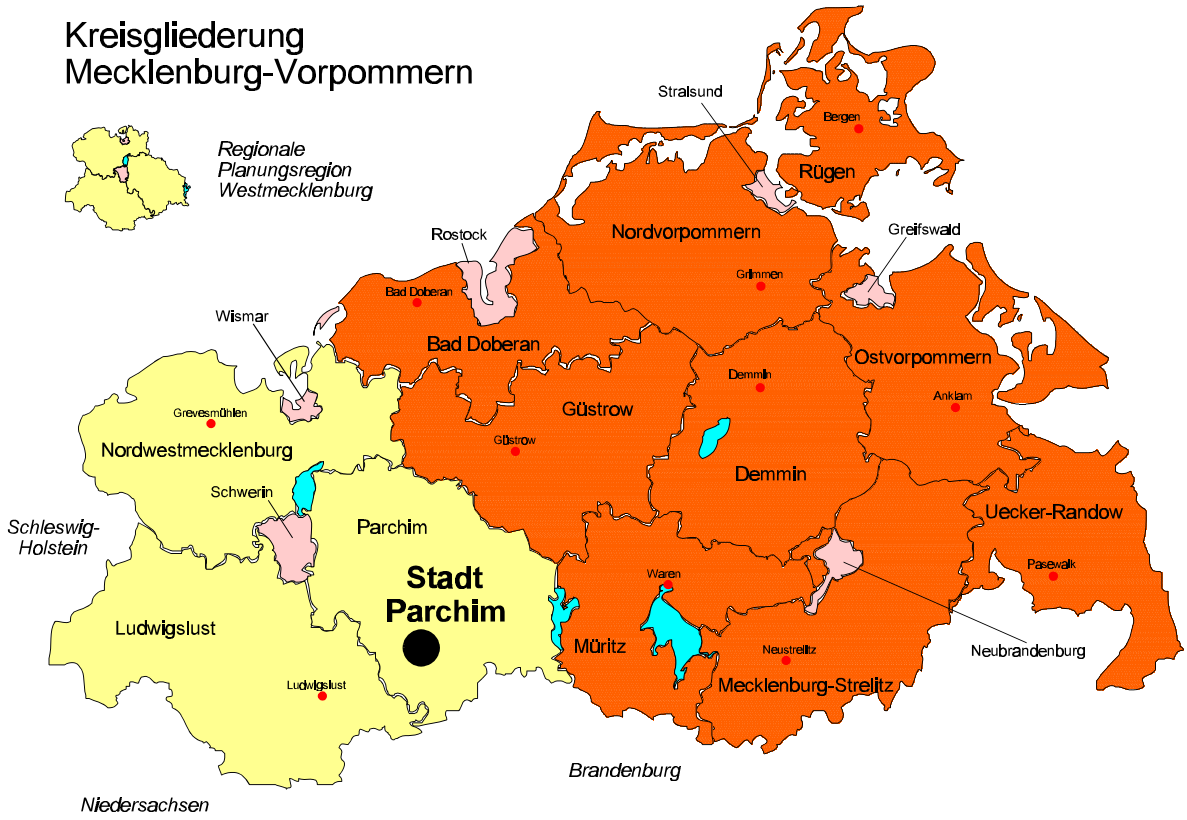


Abb. 3.1: Lage der Stadt Parchim in Mecklenburg-Vorpommern und in der Regionalen Planungsregion Westmecklenburg

Der Landkreis Parchim ist verwaltungsmäßig in fünf amtsfreie Städte (Goldberg, Lübz, Parchim, Plau am See, Sternberg) und 11 Ämter untergliedert (vgl. Abbildung 3.2). Die Stadt Parchim ist mit ihren 6 Ortsteilen Dargelütz, Neuhof, Neuklockow, Kiekindemark und Slate (einschließlich der Kernstadt) die einwohnerstärkste der insgesamt 92 Kreisgemeinden.

	Anzahl Gemeinden u. Städte	Anzahl Ortsteile	Wohnbevölkerung (31.12.96)	Fläche (km²)	Einwohnerdichte (EW/km²)
Stadt Parchim	1	6	20.936	106,63	196,3
Landkreis Parchim	92	297	108.344	2232,70	48,5

Die Siedlungsdichte der Stadt ist mit knapp 200 Einwohnern pro Quadratkilometer fünfmal höher als der Kreisdurchschnitt.

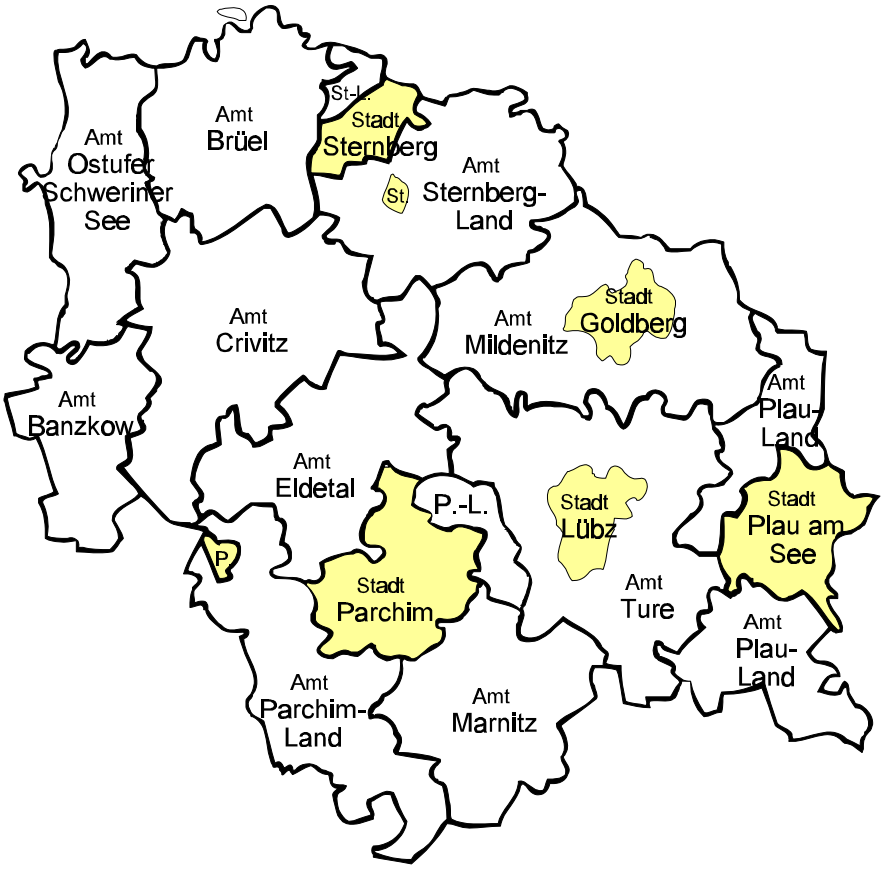


Abb. 3.2: Ämter und amtsfreie Städte des Landkreises Parchim

Die Bedeutung Parchims in der Raumordnung

Da nicht alle Orte sämtliche Einrichtungen der Grundversorgung zur Deckung des allgemeinen täglichen Bedarfs vorhalten können können, übernehmen Zentralorte die Versorgung für eine Reihe von Gemeinden, die in ihrem unmittelbaren Einzugsbereich liegen. Die Raumordnung spricht von Verflechtungsbereichen und unterscheidet in der Hierarchie Oberbereiche, Mittelbereiche und Nahbereiche.

Die gesamte Planungsregion Westmecklenburg bildet den *Oberbereich* Schwerin. Parchim ist neben Schwerin, Wismar, Grevesmühlen, Hagenow und Ludwigslust eines der darin enthaltenen Mittelbereichszentren. Der *Mittelbereich* Parchim ist weiter untergliedert in die Nahbereiche Parchim, Goldberg, Lübz, Plau am See, Marnitz, Mestlin und Spornitz. Die übrigen Nahbereiche des Landkreises (Banzkow, Leezen, Brüel, Crivitz und Sternberg) gehören dem Mittelbereich Schwerin an. Als *Nahbereichszentrum* dient Parchim den umliegenden Gemeinden Damm, Domsühl, Friedrichsruhe, Groß Godems, Herzfeld, Karrenzin, Rom, Severin und Stralendorf.

Das Regionale Raumordnungsprogramm Westmecklenburg (Quelle [6]) beschreibt in Bezug auf Parchim folgende Entwicklungsachsen.

Überregionale Achse:

! Hamburg - Boizenburg/Hagenow/Ludwigslust - Parchim - Waren - Neubrandenburg
Die Achse wird in der Region Westmecklenburg durch den Verlauf der B 5 und der B 191 in Verbindung mit der Eisenbahnlinie über Boizenburg, Hagenow, Ludwigslust, Neustadt-Glewe und Parchim bestimmt. Zu den Entwicklungsschwerpunkten im Landkreis zählen Spornitz, Lübz und Plau am See.

Regionale Achse:

! Schwerin - Crivitz - Parchim
Die Achse wird bestimmt durch den Verlauf der B 321 sowie teilweise der Eisenbahnlinie. Positive Entwicklungsimpulse werden für das Unterzentrum Crivitz erwartet.

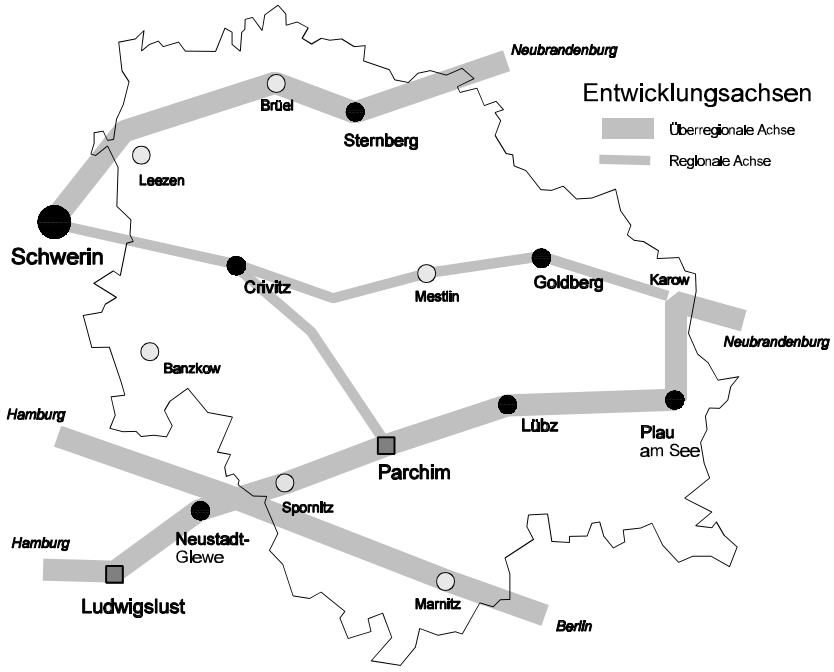


Abb. 3.3: Entwicklungsachsen

Bezüglich der im Raumordnungsprogramm definierten Raumkategorien liegt die Stadt in einem besonders strukturschwachen ländlichen Raum.

Verkehrliche Infrastruktur

Durch das Stadtgebiet führen die beiden Bundesstraßen
- B191 Ludwigslust – Plau am See und
- B321 Schwerin – Pritzwalk

Die Stadt ist über drei Anschlußstellen an die südlich durch das Kreisgebiet führende Autobahn A24 (Hamburg - Berlin) angebunden.
Der ehemalige Militärflugplatz am westlichen Stadtrand wurde schrittweise zum Regional-flughafen Schwerin-Parchim umgebaut.
Die durch das Stadtgebiet verlaufende Müritz-Elde-Wasserstraße hat heute nur noch für die Sportbootschiffahrt Bedeutung.

Untergliederung der Stadt in Verkehrsbezirke

Die Verkehrsplanungsmethodik erfordert die Zuordnung der Quellen und Ziele des fließenden Verkehrs zu bestimmten regionalen Einheiten. Entsprechend sind auch die verkehrserzeugenden Strukturmerkmale wie zum Beispiel Einwohner- und Beschäftigtenzahlen bezirksweise zu erfassen. Die sogenannten Verkehrsbezirke müssen bezüglich ihrer Lage im Verkehrsnetz eindeutig fixiert sein. Während sich in der übergeordneten Kreisplanung die Verkehrsbezirkseinteilung an die bestehenden administrativen Einheiten (Kreisgemeinden) anlehnt, ist in Absprache mit der Stadtverwaltung das Parchimer Stadtgebiet mit seinen Ortsteilen in insgesamt 32 Verkehrszellen feinteilig untergliedert worden, wobei die Parchimer Altstadt hier als ein zusammenhängender Verkehrsbezirk aufgefaßt wird. Das unmittelbare Stadtgebiet (ohne externe Ortsteile) umfaßt 24 Verkehrsbezirke.

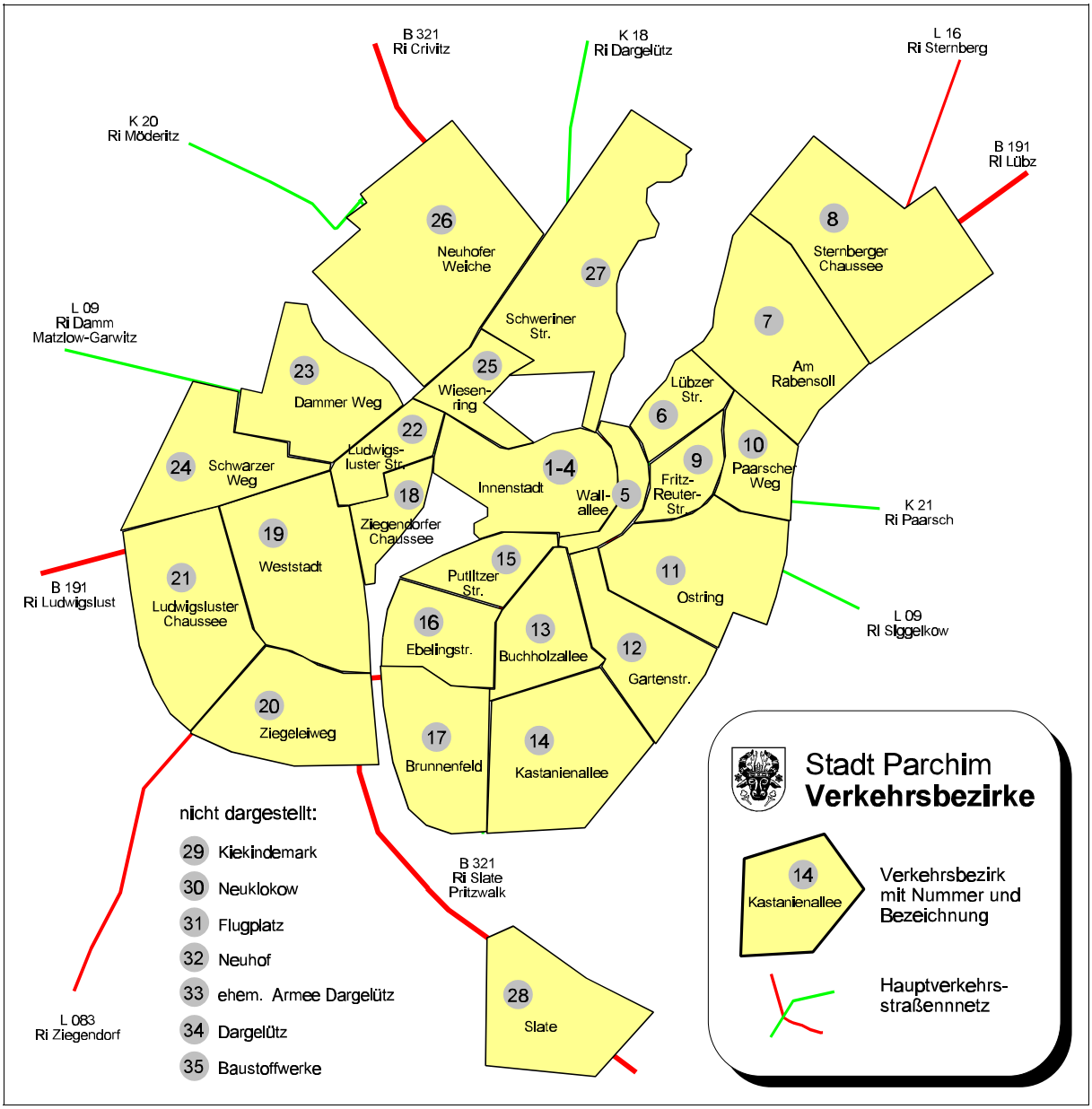


Abb. 3.4: Verkehrsbezirkseinteilung

3.2 Siedlungsstruktur und Bevölkerung

1996 lebten ca. 21.000 Personen in den Grenzen des Stadtgebietes, davon verteilen sich etwa 950 Einwohner auf die außerhalb gelegenen Ortsteile Slate, Kiekindemark, Neuhof, Dargelütz und Neuklockow.
Eine Differenzierung nach Verkehrsbezirken (Tabelle 3.1) zeigt, daß knapp die Hälfte der gesamten Wohnbevölkerung auf die Weststadt und die Innenstadt entfällt.
Die Angaben zur Anzahl der Erwerbstätigen und Schüler sind Anhaltswerte, die sich aus pauschalen Anteilsätzen an der Wohnbevölkerung ergeben.

Tabelle 3.1: Einwohner in den Verkehrsbezirken

Bez.-Nr.	Bezeichnung der Verkehrszelle	Einwohner		Erwerbstätige	Schüler am Wohnort
1 bis 4	Innenstadt	2662	12,6%	1145	399
5	Wallallee	190	0,9%	82	29
6	Lübzer Str.	155	0,7%	67	23
7	Am Rabensoll	403	1,9%	173	60
8	Sternberger Chaussee	485	2,3%	209	73
9	Fritz-Reuter-Str.	441	2,1%	190	66
10	Paarscher Weg	35	0,2%	15	5
11	Ostring	1707	8,1%	734	256
12	Gartenstr.	366	1,7%	157	55
13	Buchholzallee	974	4,6%	419	146
14	Kastanienallee	57	0,3%	25	9
15	Putlitzer Str.	714	3,4%	307	107
16	Ebelingstr.	170	0,8%	73	26
17	Brunnenfeld	956	4,5%	411	143
18	Ziegendorfer Chaussee	689	3,3%	296	103
19	Weststadt	7722	36,7%	3320	1158
20	Ziegeleiweg	4	0,0%	2	1
21	Ludwigsluster Chaussee	28	0,1%	12	4
22	Ludwigsluster Str.	412	2,0%	177	62
23	Dammer Weg	933	4,4%	401	140
24	Schwarzer Weg	7	0,0%	3	1
25	Wiesenring	111	0,5%	48	17
26	Neuhofer Weiche	43	0,2%	18	6
27	Schweriner Str.	860	4,1%	370	129
28	Slate	422	2,0%	181	63
29	Kiekindemark	60	0,3%	26	9
30	Neuklokow	101	0,5%	43	15
31	Flugplatz		0,0%	0	0
32	Neuhof	100	0,5%	43	15
33	ehem. Armee Dargelütz		0,0%	0	0
34	Dargelütz	258	1,2%	111	39
35	Baustoffwerke		0,0%	0	0
	Stadt Parchim	21065	100%	9058	3160

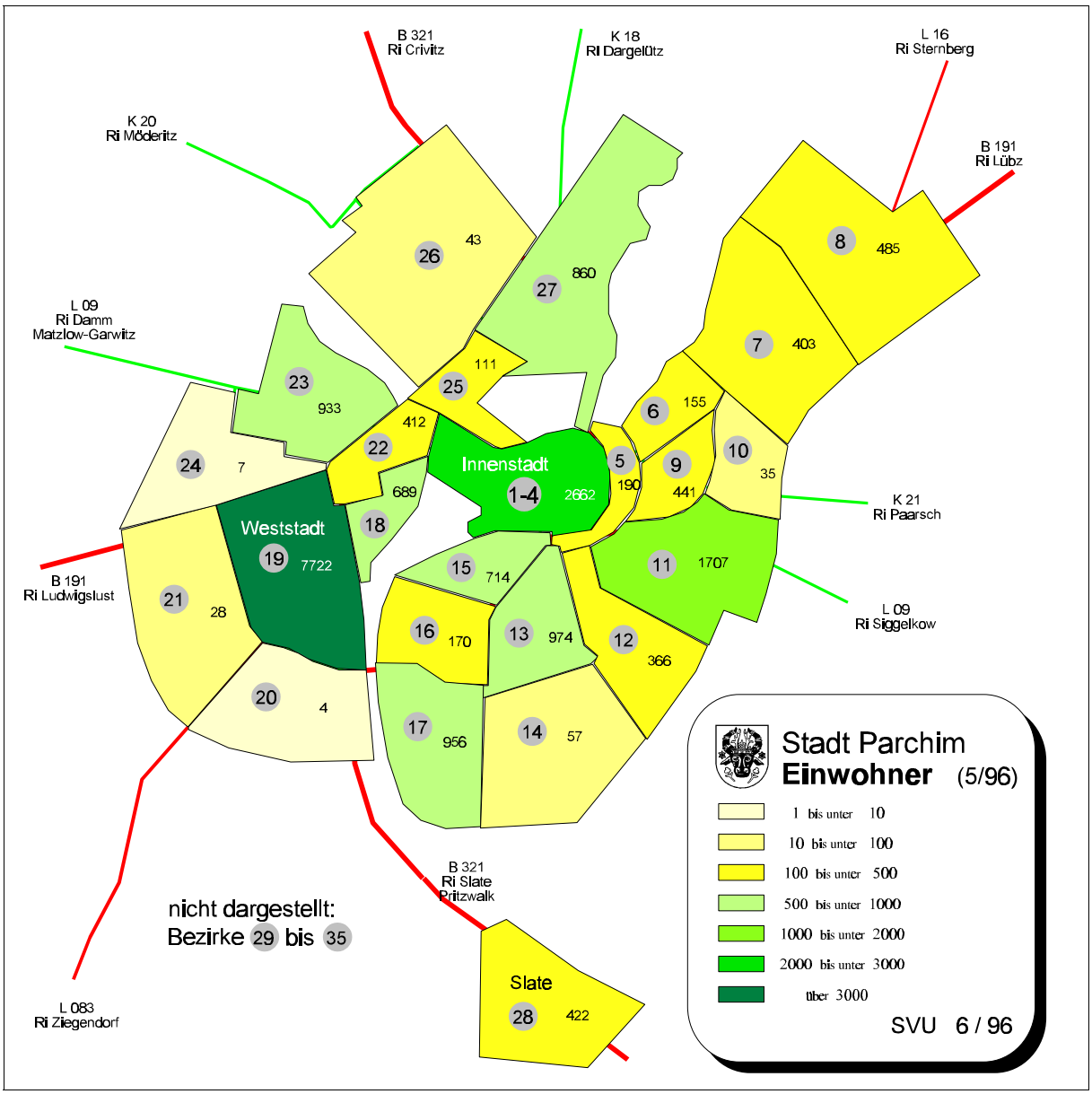


Abb. 3.5: Einwohner nach Verkehrsbezirken

3.3 Schulstruktur und Schülerzahlen

Die Kenntnis von Schulstandorten und Schülerzahlen ist von besonderem Interesse bei Untersuchungen zum Fußgänger- und Radverkehr sowie des öffentlichen Personennahverkehrs (Fahrschüler).

Im Schuljahr 1996/97 wurden an 11 Schulen in der Stadt insgesamt ca. 4.400 Schüler unterrichtet. Der Grundschulstandort in der Blutstraße (Altstadt) ist inzwischen aufgegeben worden.

In der folgenden Aufstellung sind gruppiert nach Schultypen die Parchimer Schulen im einzelnen benannt. Zugeordnet sind Angaben zur Schülerzahl, zum Anteil der Fahrschüler sowie die Lage in den Verkehrsbezirken.

Tabelle 3.2: Schüler und Fahrschüler an den Schulstandorten

Schule	lfd. Nr.	Straße	Verkehrsbezirk	Schuljahr 1996/97		
				Schüler	Fahrschüler	
Grundschulen				1190	185	16%
Grundschule West	1	Hans-Beimler-Str.	19	384	6	2%
Grundschule Nord	2	Wallallee	5	212	13	6%
Grundschule Adolf Diesterweg	3	Mönchhof	1-4	328	128	39%
Grundschule Mitte (bis 1999)	4	Blutstr.	1-4	266	38	14%
Realschulen und Realschulen mit Hauptschulteil				1191	160	13%
Goetheschule	5	Wallallee	5	311	29	9%
Fritz-Reuter-Schule	6	Mönchhof	1-4	396	64	16%
Haupt- und Realschule West	7	Hans-Beimler-Str.	19	484	67	14%
Friedrich-Franz-Gymnasium	8	Ziegendorfer Ch.	19	1169	474	41%
Berufliche Schule	9	Eldestr.	23	500	350	70%
Förderschulen				345	234	68%
Allg. Förderschule (Pestalozzi-Schule)	10	Brunnenstr.	14	249	192	77%
Schule zur indiv. Lebensbewältigung (“Am Alten Hafen“)	11	Ziegendorfer Ch.	18	96	42	44%
Summe				4395	1403	32%

Etwa ein Drittel aller Schüler sind Fahrschüler, wobei der Anteil im Gymnasium, an der Beruflichen Schule und an den Förderschulen besonders hoch ist.

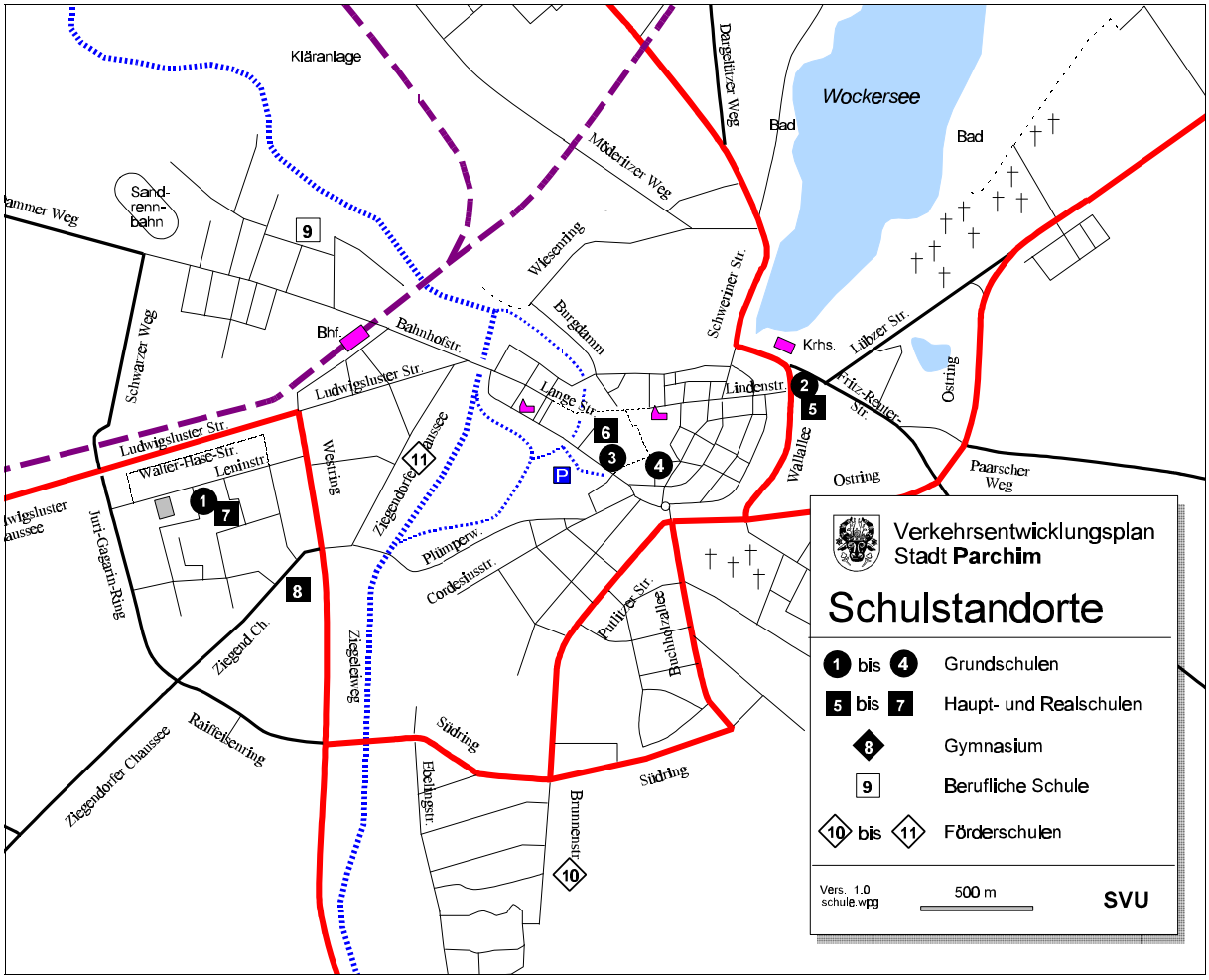


Abb. 3.6: Schulstandorte

3.4 Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur

Vor 1990 wurde die Wirtschaftsstruktur vor allem durch die Landwirtschaft mit ihren verarbeitenden Betrieben geprägt. Bedeutung hatten größere Betriebe aus den Bereichen Leichtindustrie, Maschinen-, Fahrzeugindustrie sowie Holz- und Möbelindustrie. Die neuen marktwirtschaftlichen Bedingungen haben die Wirtschaftsstruktur grundlegend verändert:
Die größten Produktionsbetriebe der Stadt (Hydraulikwerke, Gasbetonwerk, VEB Mechanisierung, Metallformwerk, Teppichwerke, Nordfruchtwerk) haben nur noch 10-20% ihres ursprünglichen Arbeitskräftebestandes weiterbeschäftigt oder wurden insgesamt geschlossen. Die Landwirtschaft hat ihre tragende Rolle verloren. Ein hoher Prozentsatz an Arbeitslosigkeit, Abwanderungen der Wohnbevölkerung und sich ausweitende Pendlerbewegungen waren die Folge.

Abbildung 3.7 zeigt die Beschäftigungstruktur im Landkreis Parchim. 1995 waren 8,5% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Land- und Forstwirtschaft tätig, ca. 36% im produzierenden Gewerbe und über 55% im Dienstleistungsbereich (Handel, Verkehr, Nachrichten und andere). Für die Stadt Parchim liegen keine Angaben in dieser Differenzierung vor. Der Anteil der Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich wurde aber durch die Stadtverwaltung verkehrsbezirksweise zusammengestellt (Stand 1996).

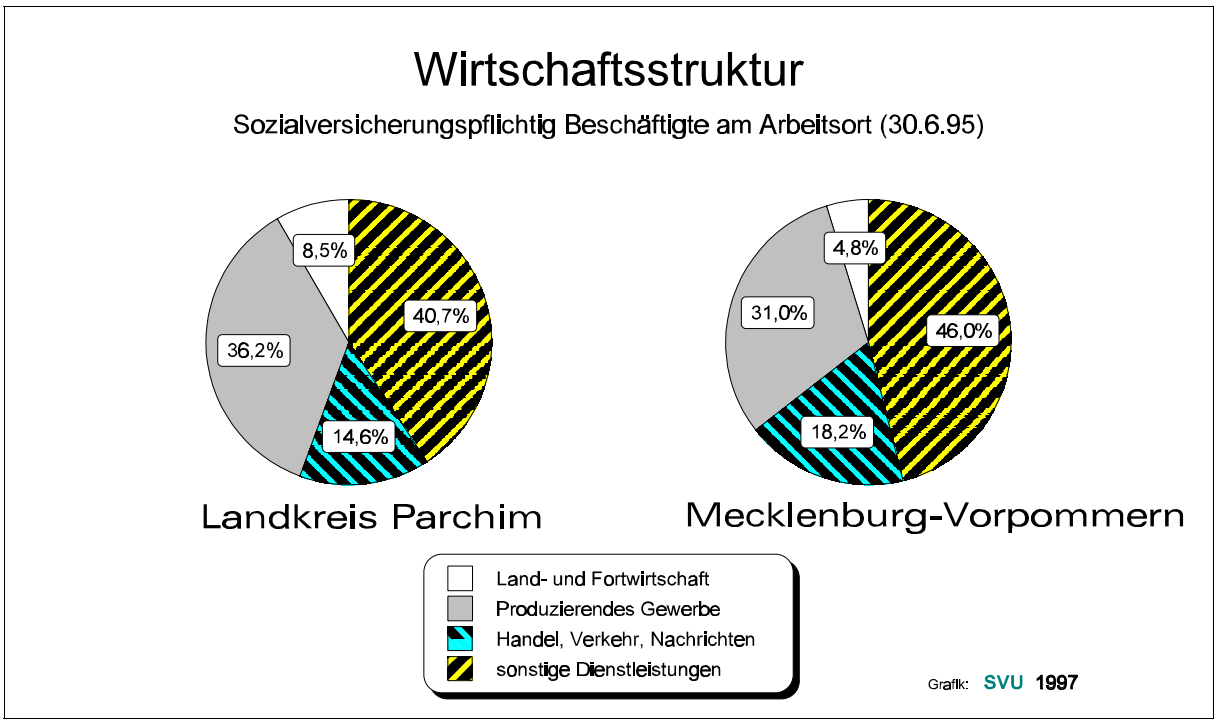


Abb. 3.7: Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren

Beschäftigungssituation

Die Arbeitslosigkeit in der Stadt Parchim ist höher als im Landkreisdurchschnitt (bedingt durch relativ günstige Werte einiger Ämter in der Nähe der Landeshauptstadt Schwerin). Nachdem die Arbeitslosenzahlen und -quoten in Parchim bis 1997 zunächst kontinuierlich angestiegen sind, ist seitdem wieder ein leichter Rückgang zu verzeichnen.
Der Anteil der Langzeitarbeitslosen schwankt seit Jahren sowohl in der Stadt wie auch im Landkreis um die 30%-Marke. Über 11% der Arbeitslosen in Parchim sind jünger als 25 Jahre,

ca. 16% sind älter als 55 Jahre.

Tabelle 3.3: Entwicklung der Arbeitslosigkeit

	Stadt Parchim					Landkreis Parchim				
	1	2	3	1 / 2	1 / 3	1	2	3	1 / 2	1 / 3
	Arbeits-lose	Bevölke-rung	Erwerbs-personen	Bev.-Anteil	Arbeits-losenquote	Arbeits-lose	Bevölke-rung	Erwerbs-personen	Bev.-Anteil	Arbeits-losenquote
1995	1.714	20.915	8.993	8,2%	19,1%	7.656	107.437	45.302	7,1%	16,9%
1996	1.912	20.936	9.002	9,1%	21,2%	8.289	108.344	46.050	7,7%	18,0%
1997	2.234	20.778	8.935	10,8%	25,0%	9.163	109.683	47.232	8,4%	19,4%
1998	2.089	20.543	8.833	10,2%	23,6%	9.851	109.687	48.289	9,0%	20,4%

Zahl der Erwerbspersonen in der Stadt Parchim sind Schätzwert (43% der Bevölkerung)

Quellen: Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern und Arbeitsamt Schwerin

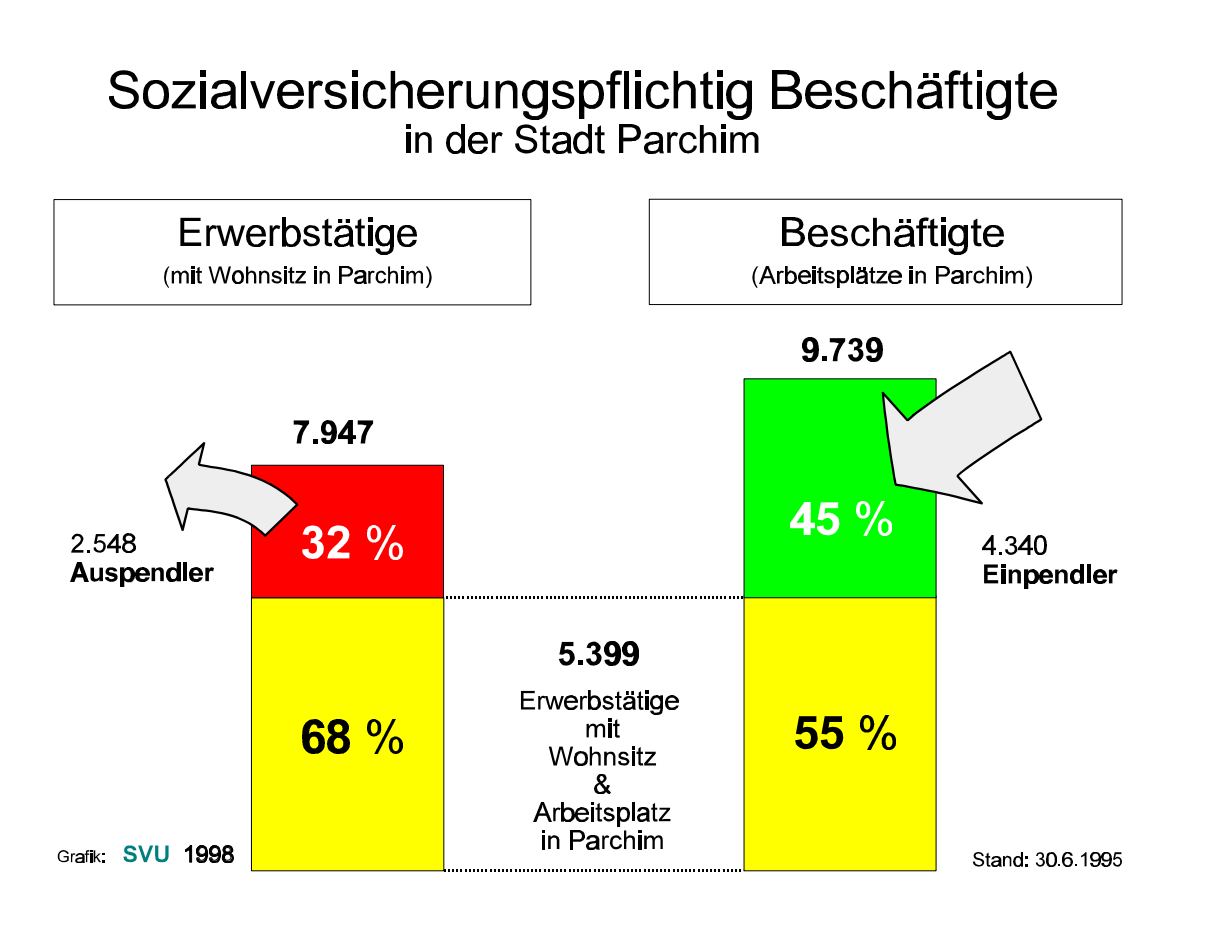


Abb. 3.8: Erwerbstätige und Beschäftigte in Parchim

In der Stadt Parchim sind durch seine Funktion als Kreisstadt und Mittelbereichszentrum viele Arbeitsplätze konzentriert.1995 waren dort über 9.700 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Etwas mehr als die Hälfte (55%) dieser Beschäftigten wohnt auch in Parchim. Der übrige Anteil rekrutiert sich aus Einpendlern. Etwa ein Drittel der Parchimer Erwerbstätigen hat

einen Arbeitsplatz außerhalb des Stadtgebietes.

Der folgenden Tabelle sind die Beschäftigtenzahlen differenziert nach Verkehrsbezirken zu entnehmen:

Tabelle 3.4: Beschäftigte nach Verkehrsbezirken

Bez.-Nr.	Bezeichnung der Verkehrszelle	Einwohner	Beschäftigte	Anteil im Bezirk	Beschäftigte im Dienstleistungsbereich	Anteil im Bezirk	Anteil im Dienstleistungsbereich
1 bis 4	Innenstadt	2662	1041	16,2%	986	21,3%	95%
5	Wallallee	190	485	7,5%	485	10,5%	100%
6	Lübzer Str.	155	38	0,6%	38	0,8%	100%
7	Am Rabensoll	403	110	1,7%	110	2,4%	100%
8	Sternberger Chaussee	485	88	1,4%	73	1,6%	83%
9	Fritz-Reuter-Str.	441	85	1,3%	25	0,5%	29%
10	Paarscher Weg	35	9	0,1%	9	0,2%	100%
11	Ostring	1707	329	5,1%	299	6,5%	91%
12	Gartenstr.	366	80	1,2%	80	1,7%	100%
13	Buchholzallee	974	223	3,5%	223	4,8%	100%
14	Kastanienallee	57	116	1,8%	116	2,5%	100%
15	Putlitzer Str.	714	181	2,8%	119	2,6%	66%
16	Ebelingstr.	170	138	2,1%	8	0,2%	6%
17	Brunnenfeld	956	31	0,5%			
18	Ziegendorfer Chaussee	689	135	2,1%	75	1,6%	56%
19	Weststadt	7722	331	5,1%	331	7,1%	100%
20	Ziegeleiweg	4	169	2,6%	169	3,6%	100%
21	Ludwigsluster Chaussee	28	657	10,2%	134	2,9%	20%
22	Ludwigsluster Str.	412	527	8,2%	467	10,1%	89%
23	Dammer Weg	933	59	0,9%	59	1,3%	100%
24	Schwarzer Weg	7	6	0,1%	6	0,1%	100%
25	Wiesenring	111	146	2,3%	53	1,1%	36%
26	Neuhofer Weiche	43	745	11,6%	320	6,9%	43%
27	Schweriner Str.	860	128	2,0%	4	0,1%	3%
28	Slate	422	33	0,5%	8	0,2%	24%
29	Kiekindemark	60	14	0,2%	14	0,3%	100%
30	Neuklokow	101					
31	Flugplatz						
32	Neuhof	100					
33	ehem. Armee Dargelütz		425	6,6%	425	9,2%	100%
34	Dargelütz	258					
35	Baustoffwerke		100	1,6%			
	Stadt Parchim	21065	6429	100,0%	4636	100,0%	72%

Der Abbildung 3.9 ist zu entnehmen, wie sich die Arbeitsplätze auf die Verkehrsbezirke der Stadt verteilen.

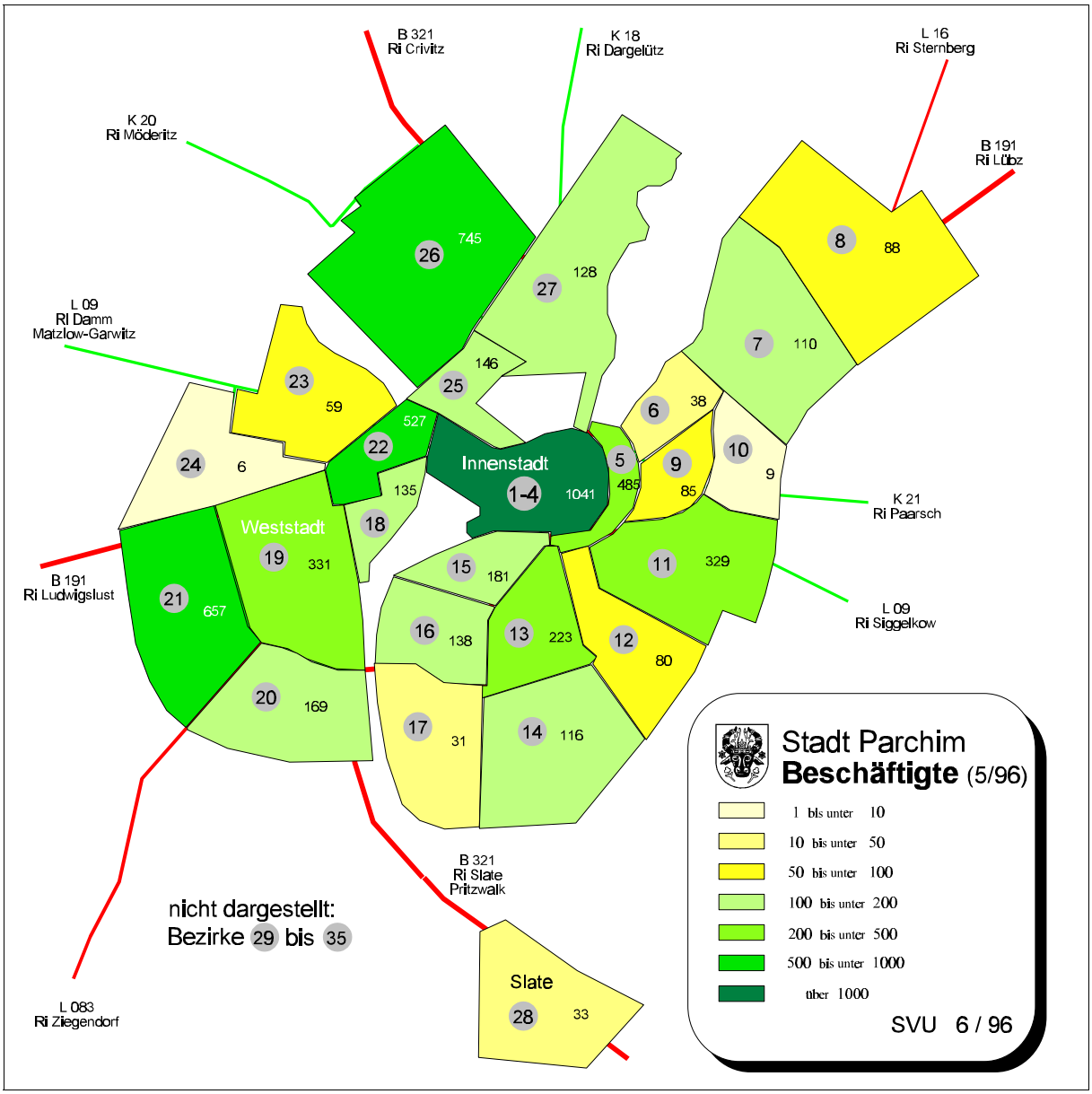


Abb. 3.9: Verteilung der Arbeitsplätze auf die Verkehrsbezirke

Da der Berufsverkehr das Verkehrsgeschehen gerade zu den Spitzenverkehrszeiten in hohem Maße mitbestimmt, werden nachfolgend die Pendlerbewegungen der Berufstätigen ausführlicher beschrieben.

Berufspendler

Neben den Ausbildungspendlern gehören die Berufspendler zu denjenigen Verkehrsteilnehmern, die fast täglich einen bestimmten Weg mit einem bestimmten Verkehrsmittel in Hin- und Gegenrichtung zurücklegen. Deshalb ist die Kenntnis dieser Ströme (auch unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel) von großem Wert für die Verkehrsplanung, zum Beispiel, um im öffentlichen Personennahverkehr Fahrgastpotentiale auf bestimmten Relationen in der Planungsregion abschätzen zu können.

Mit Unterstützung des Arbeitsamtes Schwerin konnte für den Landkreis Parchim und damit auch für die Kreisstadt eine detaillierte Auswertung der Berufspendlerströme vorgenommen werden. Für das Bezugsjahr 1995 sind die räumlichen Verflechtungen gemeindeweise aufbereitet worden. Außerhalb des Landkreises sind die Ziel- und Herkunftsorte zu größeren Gebietseinheiten zusammengefaßt.

Tabelle 3.5: Übersicht Berufspendler

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Wohnort in Parchim und Beschäftigungsort in ...	Anzahl	Anteil	Berufsauspendler	Anteil
Stadt Parchim	5399	67,9%	--	--
Gemeinden des Landkreis Parchim	692	8,7%	692	27,2%
übrigen Landkreisen Mecklenburg-Vorpommern	1149	14,5%	1149	45,1%
übrigen Bundesländern	707	8,9%	707	27,7%
Summe	7947	100,0%	2548	100,0%

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Arbeitsort in Parchim und Wohnort in ...	Anzahl	Anteil	Berufseinpendler	Anteil
Stadt Parchim	5399	55,4%	--	--
Gemeinden des Landkreis Parchim	3139	32,2%	3139	72,3%
übrigen Landkreisen Mecklenburg-Vorpommern	809	8,3%	809	18,6%
übrigen Bundesländern	392	4,0%	392	9,0%
Summe	9739	100,0%	4340	100,0%

Herkunft der Einpendler

Fast drei Viertel aller Einpendler rekrutieren sich aus Städten und Gemeinden des Landkreises Parchim. Hierbei sind die bedeutendsten Herkunftsorte die Städte Lübz (9%), Plau am See (3,6%), Goldberg(3,5%) und Sternberg (3,4%).
Wichtige Herkunftsgebiete außerhalb der Landkreisgrenzen sind der Landkreis Ludwigslust (ca. 8%), die Landeshauptstadt Schwerin (5%) sowie das Land Brandenburg (6%), hier insbesondere der Landkreis Prignitz.

Tabelle 3.6: Herkunftsorte der Berufseinpendler

	Quellort (Wohnort)	Berufsein-pendler		Anteil
von Gemeinden im Landkreis Parchim	Amt Parchim-Land		564	13,0%
	Spornitz	145		
	Rom	96		
	Matzlow-Garwitz	94		
	Stolpe	56		
	Ziegendorf	51		
	Karrenzin	38		
	Groß Godems	32		
	Stralendorf	31		
	Herzfeld	21		
	Amt Eldetal		471	10,9%
	Domsühl	118		
	Damm	97		
	Grebbin	62		
	Friedrichsruhe	54		
	Raduhn	39		
	Zölkow	36		
	Klinken	28		
	Severin	26		
	Lübz,Stadt		399	9,2%
	Amt Marnitz		371	8,5%
	Siggelkow	120		
	Marnitz	94		
	Tessenow	87		
	Suckow	70		
	Amt Ture		250	5,8%
	Herzberg	54		
	Werder	41		
	Passow	32		
	Granzin	29		
	Lutheran	21		
	Brook	20		
	Kritzow	16		
	Kreien	15		
	Gischow	12		
	Gallin	10		
	Amt Mildenitz		205	4,7%
	Mestlin	138		
	Dobbertin	27		
	Techentin	21		
	Diestelow	19		
	Plau am See, Stadt		157	3,6%
	Goldberg, Stadt		153	3,5%
	Sternberg, Stadt		147	3,4%

	Quellort (Wohnort)	Berufsein-pendler		Anteil
von Gemeinden im Landkreis Parchim	Amt Brüel		85	2,0%
	Brüel, Stadt	60		
	Wendorf	25		
	Amt Crivitz		73	1,7%
	Amt Plau-Land		56	1,3%
	Karow	35		
	Retzow	11		
	Ganzlin	10		
	Amt Sternberg-Land		41	0,9%
	Dabel	41		
	Amt Banzkow		16	0,4%
	Banzkow	16		
	Amt Ostufer Schwer. See		10	0,2%
	Raben Steinfeld	10		
	sonstige Gemeinden		141	3,2%
von sonstigen Landkreisen in Mecklenburg-Vorpommern	Landkreis Ludwigslust		329	7,6%
	Ludwigslust, Stadt	64		
	Neustadt-Glewe	83		
	sonstige	182		
	Schwerin		211	4,9%
	Landkreis Güstrow		62	1,4%
	Güstrow, Stadt	27		
	sonstige	35		
	LK Nordwestmecklenburg		45	1,0%
	Rostock, Hansestadt		39	0,9%
	Landkreis Müritz		23	0,5%
	Waren	11		
	sonstige	12		
	Neubrandenburg, Stadt		17	0,4%
	Stralsund, Hansestadt		15	0,3%
	Landkreis Bad Doberan		13	0,3%
	Wismar, Hansestadt		11	0,3%
	LK Mecklenburg-Strelitz		11	0,3%
	sonstige Landkreise		33	0,8%
sonstige Bundesländer	Brandenburg		248	5,7%
	Schleswig-Holstein		32	0,7%
	Niedersachsen		28	0,6%
	Berlin		26	0,6%
	Hamburg		18	0,4%
	Nordrhein-Westfalen		10	0,2%
	sonstige Bundesländer		30	0,7%
	Summe Einpendler		4340	100,0%

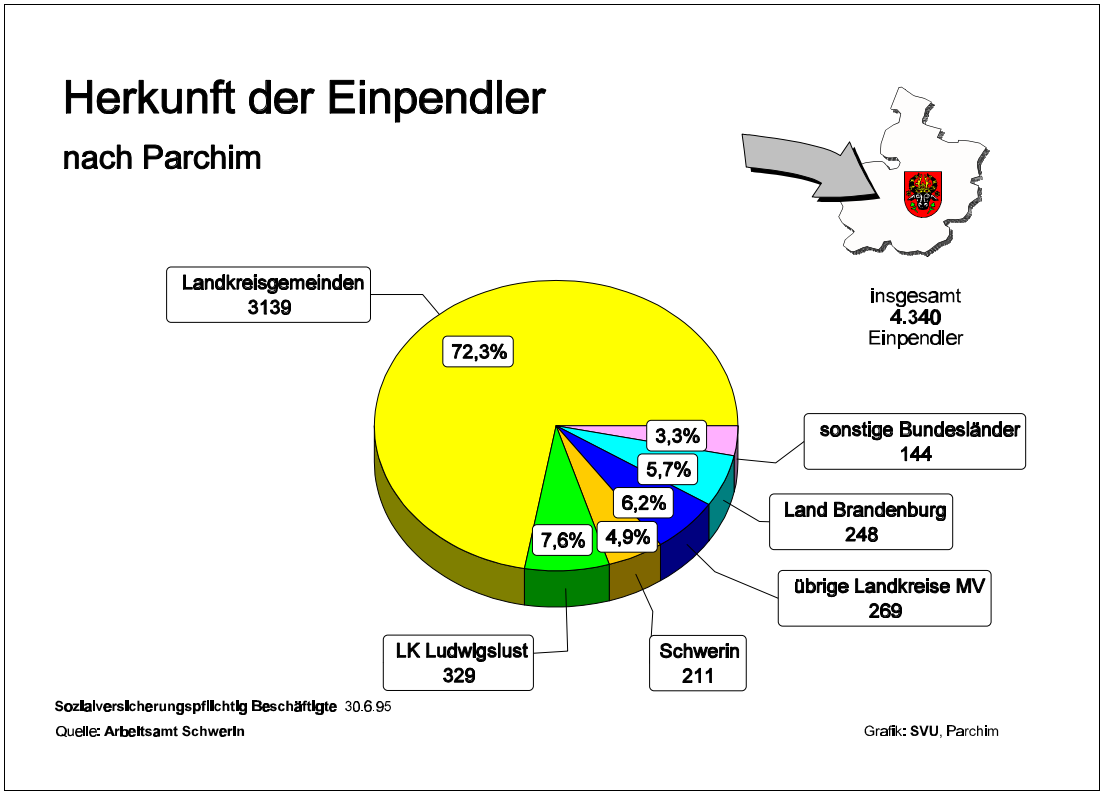


Abb. 3.10: Herkunft der Einpendler nach Parchim

Ziele der Auspendler

Von den 2.548 Auspendlern der Stadt Parchim bleiben nur 692 (27%) im Landkreis Parchim. Die wichtigsten Ziele im Landkreis sind Gemeinden der Ämter Marnitz, Eldetal und Parchim-Land sowie die Städte Lübz und Plau am See. Von Bedeutung sind ferner die Gemeinden Mestlin und Herzberg sowie die Städte Crivitz und Goldberg.

Innerhalb Mecklenburg-Vorpommerns bewegt sich die größte Zahl der Auspendler nach Schwerin (626) und in den Kreis Ludwigslust (336). Nach Hamburg pendeln 210 Personen, nach Schleswig-Holstein und Niedersachsen jeweils über 100 Personen. Das benachbarte Land Brandenburg haben 81 Pendler zum Ziel.

Tabelle 3.7: Zielorte der Auspendler

	Zielort (Ort der Beschäftigung)	Berufsauspend-ler		Anteil
Gemeinden im Landkreis Parchim	Amt Marnitz		169	6,6%
	Siggelkow	69		
	Tessenow	59		
	Marnitz	41		
	Amt Eldetal		114	4,5%
	Domsühl	41		
	Grebbin	37		
	Friedrichsruhe	36		
	Amt Parchim-Land		108	4,2%
	Spornitz	43		
	Groß Godems	17		
	Karrenzin	17		
	Rom	17		
	Matzlow-Garwitz	12		
	Lübz,Stadt		99	3,9%
	Plau am See, Stadt		28	1,1%
	Amt Mildenitz		26	1,0%
	Mestlin	26		
	Amt Ture		18	0,7%
	Herzberg	18		
	Amt Crivitz		17	0,7%
	Crivitz, Stadt	17		
	Goldberg, Stadt		14	0,5%
	sonstige Gemeinden		101	4,0%

	Zielort (Ort der Beschäftigung)	Berufsauspendler		Anteil
Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern	Schwerin		626	24,6%
	Landkreis Ludwigslust		336	13,2%
	Ludwigslust, Stadt	154		
	Neustadt-Glewe	62		
	sonstige	120		
	Landkreis Güstrow		50	2,0%
	Güstrow, Stadt	35		
	sonstige	15		
	Rostock, Hansestadt		45	1,8%
	Landkreis Müritz		25	1,0%
	Waren	16		
	sonstige	9		
	LK Nordwestmecklenburg		19	0,7%
	Landkreis Demmin		12	0,5%
	sonstige Landkreise		36	1,4%
sonstige Bundesländer	Hamburg		210	
	Schleswig-Holstein		112	
	Niedersachsen		101	
	Brandenburg		81	
	Berlin		60	
	Sachsen		38	
	Sachsen-Anhalt		30	
	Nordrhein-Westfalen		20	
	Thüringen		13	
	Baden-Würtemberg		11	
	Bremen		10	
	sonstige Bundesländer		21	
	Summe Auspendler		2548	100,0%

Fortsetzung ..

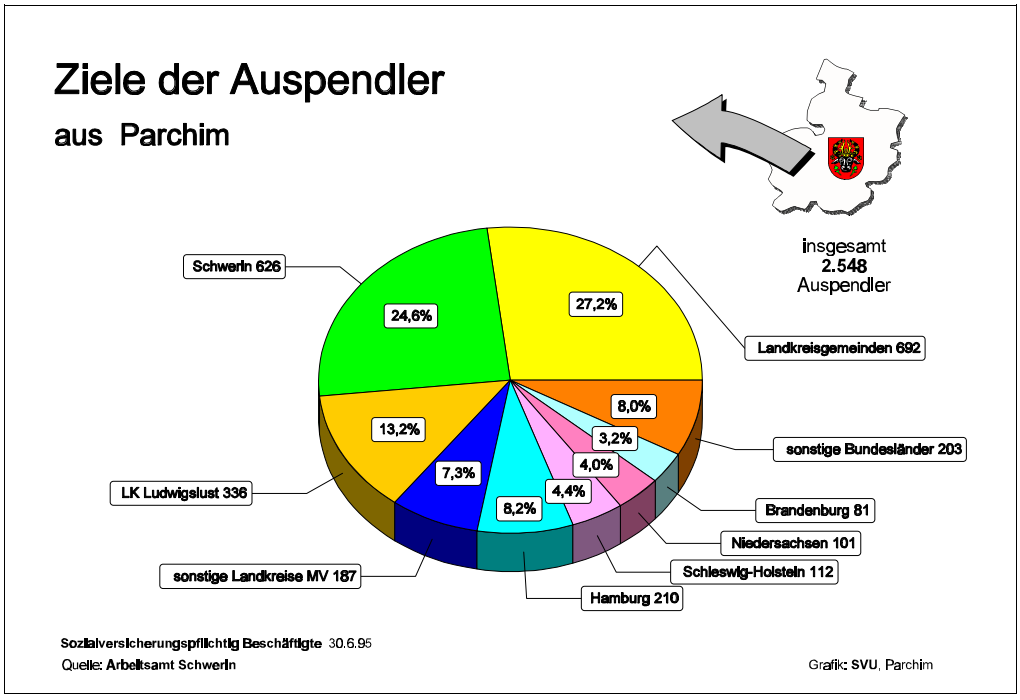


Abb. 3.11: Ziele der Auspendler aus Parchim

Gewerbe- und Industriegebiete

Im Entwurf des Flächennutzungsplans (1997) sind 16 bestehende Gewerbestandorte benannt, wobei allerdings nicht alle voll genutzt werden. Die Standorte konzentrieren sich am nördlichen und am westlichen Stadtrand auf zwei größere Bereiche:
- an der Bundesstraße B321 aus Richtung Schwerin kommend und
- an der Bundesstraße B191 aus Richtung Ludwigslust (bzw. A24) kommend.

Während die Standorte am Möderitzer Weg neu erschlossen wurden und angesiedelte Betriebe Flächen entsprechend ihres geplantes Bedarfes erworben haben, sind im Westen an der Ludwigsluster Straße überwiegend bereits bestehende Gewerbeflächen neu zu ordnen und umzunutzen.
Als problematisch wird die Anfahrt der Gewerbegebiete aus östlicher Richtung bzw. aus den jeweiligen gegensätzlichen Himmelsrichtungen angesehen, da die daraus resultierenden Verkehrsströme zusätzlich die städtischen Randgebiete und Teile der historischen Altstadt belasten.

Tabelle 3.8: Vorhandene Gewerbebauflächen

Nr. im FNP-Entwurf	Bezeichnung der vorhandenen Gewerbebaufläche	Bemerkungen, Nutzung
1	Fischerdamm	Mühlenstandort
2-7	Möderitzer Weg	Zusammenhängendes neues Gewerbegebiet
8	Schwarzer Weg	voll erschlossen
9	Neustädter Feld	
10	Schwarze Brücke Nord	Spedition, Ausbildungswerk
11	Schwarze Brücke Süd	Nordkorn
12	"Hydraulik"	Betrieb Hydraulik, grenzt an Wohngebiet
13	Vietingshof Nord	keine Bebauung
14	Juri-Gagarin-Ring	derzeit Garagenstandort für Wohngebiet Weststadt
16	Lübzer Chaussee	Nutzungskonzept noch unklar
17	Sternberger Chaussee	ehemaliges volkseigene Gut Parchim

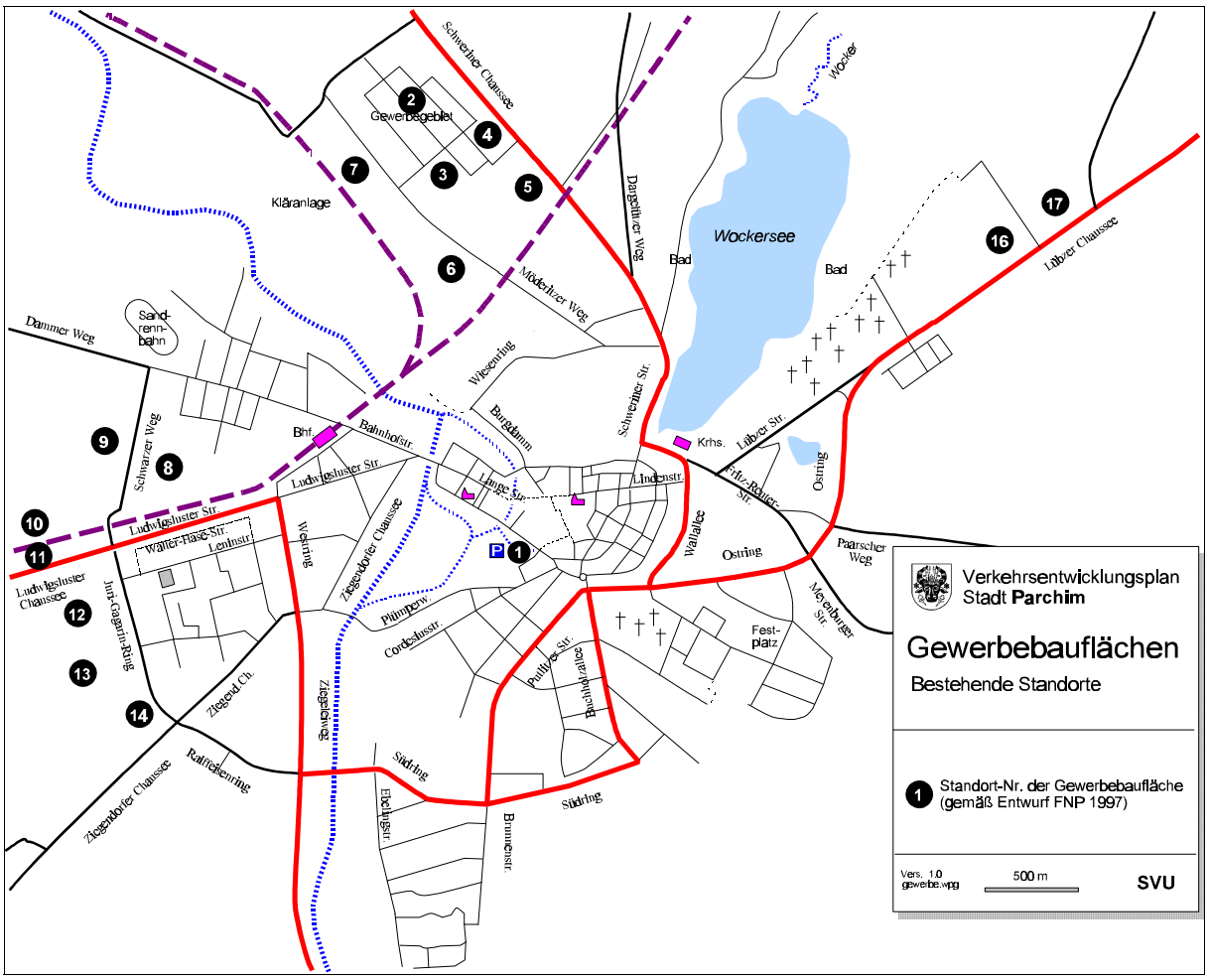


Abb. 3.12: Standorte bestehender Gewerbebauflächen

3.5 Tourismus und Freizeiteinrichtungen

Im Regionalen Raumordnungsprogramm Westmecklenburg wird unterschieden zwischen:
- Fremdenverkehrsschwerpunkträumen,
- Fremdenverkehrsentwicklungsräumen und
- Naherholungsräumen.

Der Raum Parchim - Lübz - Plau ist als *Fremdenverkehrsentwicklungsraum* ausgewiesen. In Abweichung zu Fremdenverkehrsschwerpunkträumen, in denen die Entwicklung touristischer Einrichtungen durch andere Nutzungsansprüche möglichst nicht beeinträchtigt werden soll, sind in Fremdenverkehrsentwicklungsräumen eine ausgewogene vielfältige Angebotsstruktur und ein aufeinander abgestimmtes Nebeneinander mit anderen Erwerbszweigen zu sichern.

Die Kreisstadt Parchim mit ihren historischen Kirchenbauten, dem mittelalterlichen Rathaus, wertvollen Fachwerkhäusern und den in baumbestandenen Wallanlagen eingebetteten Überresten der Stadtbefestigung ist kulturhistorisch als überregional bedeutsam eingestuft. Parchim gehört damit neben Schwerin, der Hansestadt Wismar sowie Ludwigslust, Grabow, Dömitz und Neustadt-Glewe zu den Städten mit besonderer Eignung für die Entwicklung des Städte- und Kulturtourismus in der Region Westmecklenburg.

Zur Stärkung des Fremdenverkehrs sollen die kulturhistorischen Sehenswürdigkeiten, die touristische Infrastruktur (z.B. Wegweisung) und die kulturellen Angebote weiter erschlossen und ausgestaltet sowie das Rad- und Wanderwegenetz ausgebaut werden.

Eine hervorragende Möglichkeit für das mit zunehmender Beliebtheit betriebene Wasserwandern bietet die Müritz-Elde-Wasserstraße als Bindeglied zwischen Elbe und der Mecklenburgischen Seenplatte. Die Möglichkeiten für den Wassertourismus sollen verbessert und weiterentwickelt werden. Dazu sollen in der Stadt weitere Liegeplätze mit entsprechender Ver- und Entsorgung geschaffen werden. Geplant ist auch der Bau eines Sportboothafens in der Regimentsvorstadt.

Einen Anhaltspunkt zur derzeitigen Frequentierung der Stadt im Fremdenverkehr liefert eine Zusammenstellung des Statistischen Landesamtes: Im Jahre 1996 wurden in 8 Parchimer Beherbergungsbetrieben mit insgesamt ca. 300 Betten 13.418 Gästeankünfte registriert. Bei 41.724 Übernachtungen pro Jahr ergeben sich damit im Mittel 3,1 Übernachtungen pro Gast.

Freizeiteinrichtungen

Zu den wichtigsten kulturellen Einrichtungen in der Stadt gehören:
- Mecklenburgisches Landestheater (Blutstraße)
- Museum (Lindenstraße) und Moltkezimmer (Lange Straße)
- Stadtbibliothek (in Räumen der Stadthalle)
- Kino (Gneisenaustraße)
- Stadthalle mit 500 Sitzplätzen
- diverse Jugendclubeinrichtungen
- Club am Südring
- Ortsteilzentrum Slate für Jugend und Senioren
- Musikschule (Ziegendorfer Chaussee)

Die Stadt verfügt über folgende Sportplätze:
- Sportplätze Weststadt (Ziegendorfer Chaussee, Raiffeisenring)
- Jahnsportplatz
- Stadion am See
- Sportplatz am Wockersee

Freibadeflächen existieren an der West- und an der Ostseite des Wockersees.

Einen hohen Freizeitwert haben die zahlreichen Dauerkleingärten. Die auf das gesamte Stadtgebiet verteilten Flächen umfassen ca. 655.000 m²

4 Zustands- und Mängelanalyse

4.1 Mobilität und Verkehrsmittelwahl der Einwohner

4.1.1 Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung

Zur Erhebung des Verkehrsverhaltens der Einwohner des Landkreises Parchim wurde in Abstimmung mit dem Landratsamt eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Mit den in allen Haushalten verteilten Fragebögen wurden unter Beachtung des Datenschutzes (Anonymität) erfaßt:

- Angaben zu den im Haushalt lebenden Personen sowie
- Merkmale aller am Stichtag (Donnerstag, 05.10.1995) unternommenen Wege.

Neben der Haushaltsgröße waren folgende soziodemographischen Daten von Interesse:

- Alter und Geschlecht
- Berufstätigkeit und Stellung im Beruf
- Führerscheinbesitz und Verkehrsmittelverfügbarkeit.

In den Wegefragebögen wurden für all diejenigen Personen, die am Stichtag außer Haus gegangen sind, folgende Merkmale für jeden einzelnen Weg protokolliert:

- die Startzeit,
- der Wegzweck,
- das benutzte Verkehrsmittel,
- die Zieladresse sowie
- die Ankunftszeit.

Das auf Plausibilität geprüfte und auf die Gesamtbevölkerung des Landkreises hochgerechnete Datenmaterial ermöglicht vielfältige Aussagen zur Mobilität und dient unter anderem auch zur Ermittlung der Verkehrsnachfrage mittels modelltechnischer Berechnungen sowie zur Ermittlung von Verlagerungspotentialen. Im folgenden sind die Teilergebnisse für die Wohnbevölkerung der Stadt Parchim zusammengestellt. Diese Stichprobe umfaßt 327 Haushalte mit 758 Personen.

! Haushalts- und personenbezogene Ergebnisse

Bei der Stichprobe lag der Anteil der Einpersonenhaushalte bei etwa 18%. Die Zweipersonenhaushalte machen mit über 47% Anteil die größte Gruppe aus und sind damit etwas überrepräsentiert. Haushalte mit mehr als 4 Personen haben sich unterdurchschnittlich an der Befragung beteiligt. Die durchschnittliche Haushaltsgröße liegt bei 2,4 Personen pro Haushalt, was in etwa dem Durchschnitt im Land Mecklenburg-Vorpommern entspricht.

Die Hälfte aller befragten Haushalte haben angegeben, daß die nächstgelegene Haltestelle maximal 1 Kilometer entfernt ist, 24 % haben keine Angabe gemacht und bei 1% ist die Zugangsentfernung deutlich größer als 1 km.

Bezogen auf die Personen, verfügen 54% über einen Pkw. Bei der weiblichen Bevölkerung

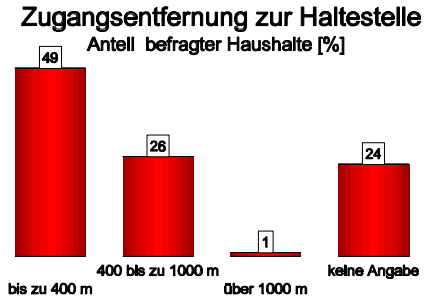


Abb. 4.1: Zugangsentfernung zur Haltestelle

liegt der Anteil deutlich niedriger, nämlich nur bei 34%. Ein Fahrrad besitzen 86% aller befrag ten Personen, ein Kraftrad 5%. 68% der befragten Personen haben angegeben, daß sie einen Pkw-Führerschein besitzen (Männer 81%, Frauen 57%). Im Besitz einer Zeitkarte für den Öffentlichen Nahverkehr sind nur knapp 7% der Befragten.

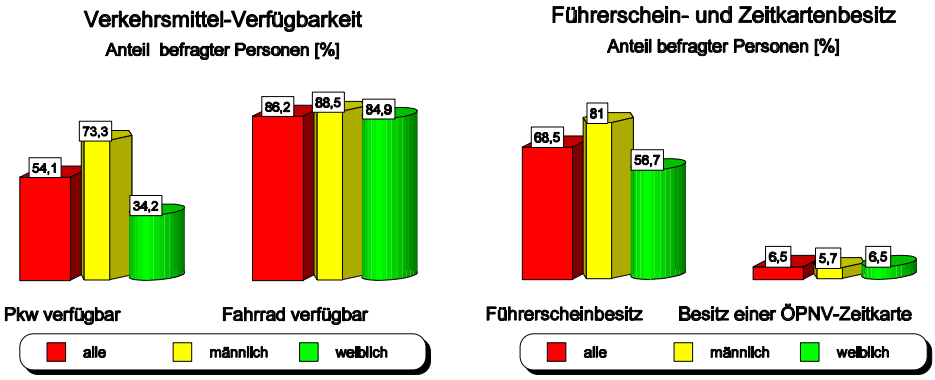


Abb. 4.2: Verkehrsmittelverfügbarkeit und Führerscheinbsitz

! Kenndaten zur Mobilität

In der Tabelle 4.1 sind für einen normalen Werktag die wichtigsten Kenngrößen zur Mobilität zusammengestellt. Die entsprechenden Werte der bundesweit regelmäßig durchgeführten KONTIV-Erhebungen (Kontinuierliche Erfassung des Verkehrsverhaltens) ermöglichen eine Einordnung des Verkehrsverhaltens der Stadt- und Landkreisbevölkerung im Vergleich zum Bundesdurchschnitt. Zu beachten ist hierbei allerdings, daß für die KONTIV-Werte der Durch schnitt aus allen Wochentagen zugrunde liegt und wegen der Vergleichbarkeit zu älteren Erhebungen nur die Personen einbezogen sind, die mindestens 10 Jahre alt sind.

Tabelle 4.1: Kenngrößen der Mobilität

Kenngröße		Stadt Parchim 1995	LANDKREIS PARCHIM 1995 (Pers. ab 6 Jahre, Werktag)	KONTIV 1989 (Pers. ab 10 Jahre, alle Tage)
Außer-Haus-Anteil (mobile Pers./alle Personen) [%]		92	91	85
Wege pro Person	alle Personen	3,9	3,5	2,8
	mobile Personen	4,2	3,9	3,24
Unterwegszeit [min/mobile Person und Tag]		93	99	73
Tagesdistanz [km/mobile Person und Tag]		27,1	38,7	31,6
Weglänge [km/Weg]		6,4	9,9	9,8
Durchschnittl. Wegedauer [min]		26,2	25,3	22,2
Pkw-Besetzung [Personen/Pkw]		1,32	1,3	1,32

Außer-Haus-Anteil

Nicht jeder Mensch verläßt jeden Tag die Wohnung bzw. das Haus. Personen, die an einem durchschnittlichen Tag das Haus verlassen, sind 'Mobile'; ihr Anteil in Prozent ausgedrückt, heißt Außer-Haus-Anteil und beträgt im Bundesdurchschnitt ca. 85%. An Werktagen liegt der Außer-Haus-Anteil in der Regel höher als am Wochenende.

Der für die Stadt Parchim ermittelte Wert von 92% ist auch für einen Wochentag sehr hoch. Möglicherweise ist die Antwortquote bei den 'Nicht-Mobilen' geringer als bei den 'Mobilen'. Dieser sogenannte NON-RESPONSE-Anteil kann zwar durch mündliche Nacherhebungen erfaßt oder geschätzt werden, hierauf wurde jedoch wegen des hohen Aufwandes verzichtet.

Wege pro Person

Bezogen auf alle Personen (Mobile und Nicht-Mobile) ergeben sich im Schnitt etwa 3,9 Wege pro Person und Tag.
Bei den mobilen Personen liegt dieser Wert bei 4,2 Wegen pro Person und damit deutlich über dem Bundesdurchschnitt (3,24 Wege pro Person). Allerdings werden relativ viele kurze Wege zurückgelegt (vgl. Wege-Entfernung).

Unterwegszeit (Reisezeitbudget)

Ein Teil des täglichen Zeitbudgets wird verwendet, um die verschiedenen Ziele zur Ausübung der Aktivitäten (Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit etc.) zu erreichen.
Bezogen auf alle mobilen Personen ergibt sich daraus eine tägliche Unterwegszeit von etwa 93 Minuten. Dieser Wert, der den Gesamtzeitaufwand für alle pro Tag zurückgelegten Wege darstellt, liegt über dem Bundesdurchschnitt. Die durchschnittliche Wegedauer entspricht mit 26 Minuten etwa dem bundesweiten Wert. Während Fuß- und Radwege unter diesem Mittelwert liegen, dauert eine Pkw-Fahrt im Mittel knapp 30 Minuten.

Wege-Entfernung

Der größte Teil der Alltagsmobilität wird in relativ kleinen Entfernungsradien abgewickelt (vgl. Abb. 4.3).

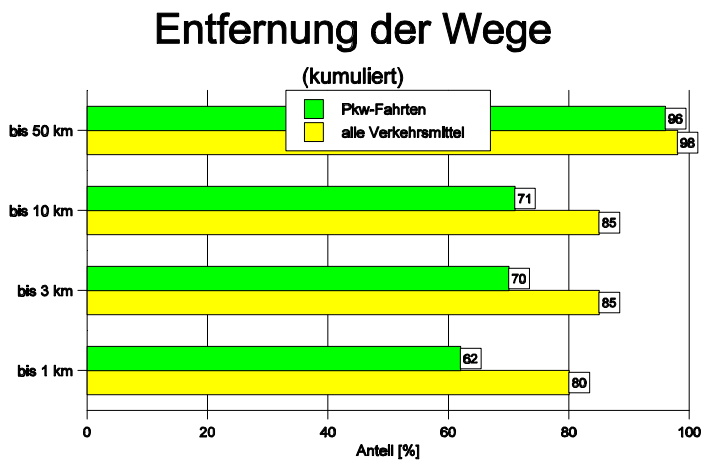


Abb. 4.3: Wegentfernung

80% aller Wege sind schon nach einem Kilometer beendet. Nur 15% aller Wege reichen weiter als 3 km.
Für Pkw-Fahrten gilt, daß ca. 70% aller Fahrten spätestens nach 3 km endet. Jede zweite Pkw-Fahrt führt weiter als 10 Kilometer. Die durchschnittliche Weglänge liegt unter 7 Kilometern und liegt damit deutlich unter dem Bundesdurchschnitt (vgl. Tabelle 4.1).

Pkw-Besetzungsgrad

Der ermittelte Wert von 1,32 Personen/Pkw entspricht in etwa dem Bundesdurchschnitt.

Verkehrsmittelwahl

Betrachtet man die Gesamtmobilität unabhängig vom jeweiligen Ziel, so zeigt sich, daß über die Hälfte aller Wege und Fahrten mit nichtmotorisierten Verkehrsmitteln (zu Fuß, Fahrrad) zurückgelegt werden. Der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad unternommen werden, ist überdurchschnittlich hoch (ca. 27%, innerhalb der Stadt sogar 32%). Der Anteil der Pkw-Fahrer und Pkw-Mitfahrer liegt zusammen bei etwa 46%, wobei jeder Pkw im Mittel mit 1,3 Personen besetzt ist. Unter 4% aller Wege werden mit dem öffentlichen Nahverkehr (Bus und Eisenbahn) zurückgelegt. Bei Fahrten über die Stadtgrenze hinaus ist die Benutzung des Kraftfahrzeugs besonders dominant (85%), auf den ÖPNV entfallen 9%. Von Bedeutung ist hierbei die Eisenbahnstrecke Parchim-Schwerin, die vorzugsweise von Berufs- und Ausbildungspendlern genutzt wird.

Tabelle 4.2: Verkehrsmittelwahl

Verkehrsmittel	Verkehrsmittelanteil [%]			
	Binnenverkehr	Quell-, Ziel- u. Außenverkehr	insgesamt	KONTIV 89 (für Orte bis 20.000 EW)
zu Fuß	27,7	3,8	23,7	25,5
Fahrrad	32,0	2,2	26,9	11,6
Kfz-Fahrer	27,9	68,3	34,8	42,1
Pkw-Mitfahrer	9,5	16,2	10,6	11,6
Bus + Bahn	2,4	8,5	3,5	7,6

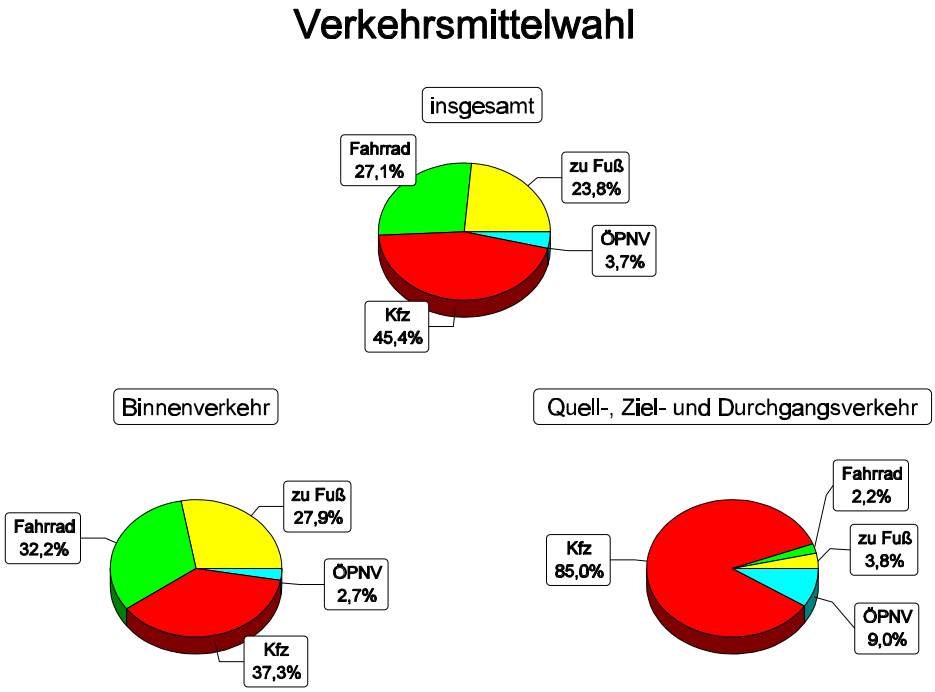


Abb. 4.4: Verkehrsmittelwahl

Betrachtet man die sogenannte Verkehrsmittel-Ampel (vgl. Abb. 4.5), so entfallen auf die Kfz-Lenker 35%, die Mitfahrer 11% und auf den Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) 54%. Beim Umweltverbund hat der ÖPNV in der Stadt jedoch eine geringe und der Fahrradverkehr eine besonders hohe Bedeutung.

Innerhalb der Stadt wird über die die Hälfte aller Wege mit dem Umweltverbund abgewickelt. Bei Wegen, die die Stadtgrenze überschreiten, schrumpft der Anteil auf ca. 16%.

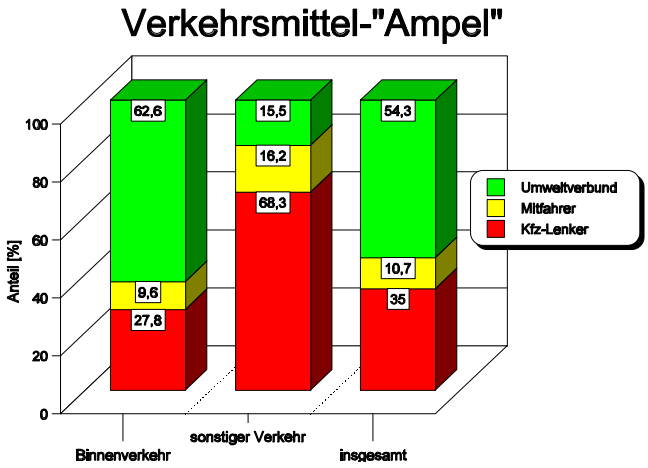


Abb. 4.5: Verkehrsmittel-Ampel

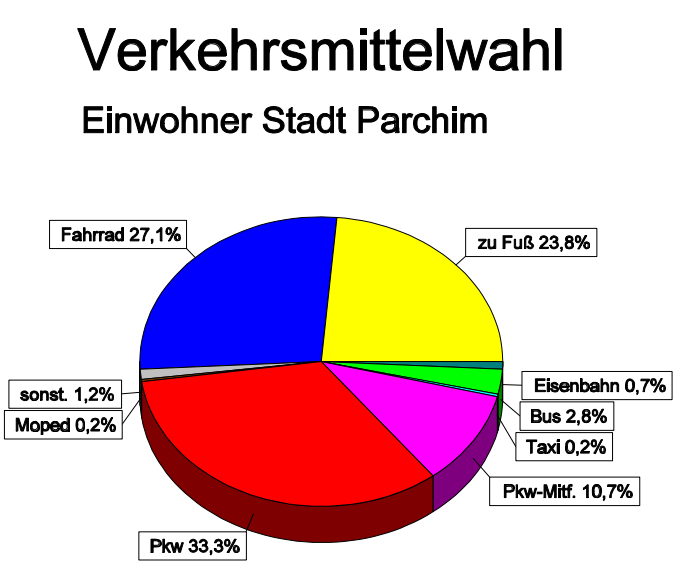


Abb. 4.6: Modal-Split

Wegzweck, Aktivitäten

Der Wegzweck ist hier definiert nach der angegebenen Aktivität am Zielpunkt des jeweiligen Weges. Wie die Verteilung in Abbildung 4.7 zeigt, enden fast 40% aller Wege zu Hause.

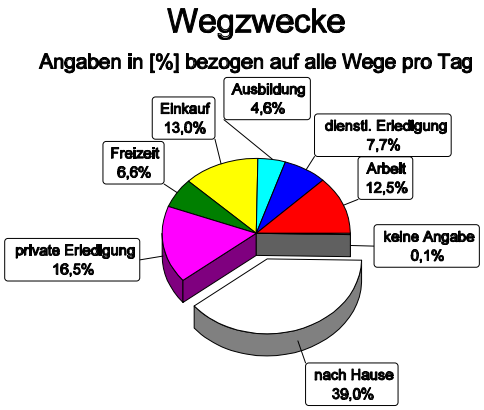


Abb. 4.7: Wegzwecke

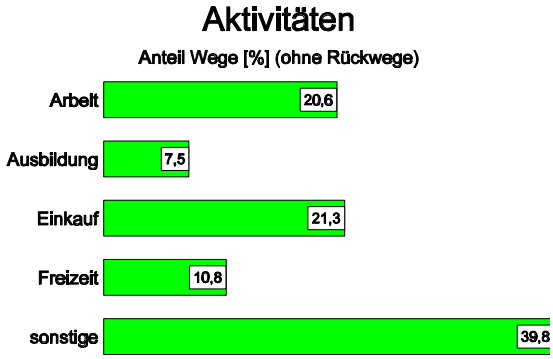


Abb. 4.8: Aktivitäten

Klammert man diese heimgebundenen Rückwege aus, so ergibt sich die Verteilung gemäß Abbildung 4.8. Knapp 30% der Wege werden im Berufs- und Ausbildungsverkehr zurückgelegt. Jeder fünfte Weg ist mit einem Einkauf verknüpft. Auf den Freizeitbereich entfallen knapp 11% der Wege, ein im Vergleich zu anderen Gemeinden (35%) sehr geringer Wert. Ein überdurchschnittlich großer Anteil entfällt hingegen auf die sonstigen Aktivitäten (private Erledigung 27,1% und dienstliche Erledigung 12,7%).
Es ist zu vermuten, daß viele Aktivitäten, die von der Bevölkerung als private Erledigung eingestuft wurden, indirekt dem Einkaufs- und dem Freizeitverkehr zuzuordnen sind.

Räumliche Orientierung

Ca. 83% aller Wege der Bewohner werden innerhalb der Stadt zurückgelegt (Binnenverkehr). Der entsprechende Wert bei den Pkw-Fahrten beträgt 67%. Jeweils etwa 7% entfallen auf Wege, die aus der Stadt heraus führen (Quellverkehr) oder von außen wieder in der Stadt enden (Zielverkehr).
Im Pkw-Verkehr sind die Anteile im Quell- und Zielverkehr höher, jeweils bei ca. 15%.

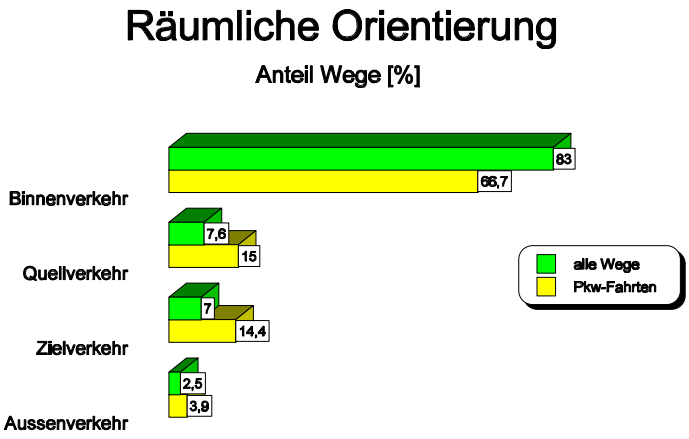


Abb. 4.9: Räumliche Orientierung

Gründe für Pkw-Benutzung

Die Kraftfahrzeugfahrer wurden auch nach dem Hauptgrund für die Pkw-Benutzung gefragt. In den meisten Fällen (41%) hieß es, der Pkw sei am bequemsten. Jeder fünfte stellt fest, daß das Ziel schlecht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen ist. Etwa 24% begründen die Pkw-Benutzung mit der Notwendigkeit, Gepäck transportieren zu müssen oder sagen, Bus und Bahn verkehren zu selten (8%). Eher selten wurde argumentiert, daß die Haltestelle zu weit entfernt oder die Fahrkarte zu teuer sei. Auch die Witterung spielte an dem Stichtag offenbar keine Rolle.

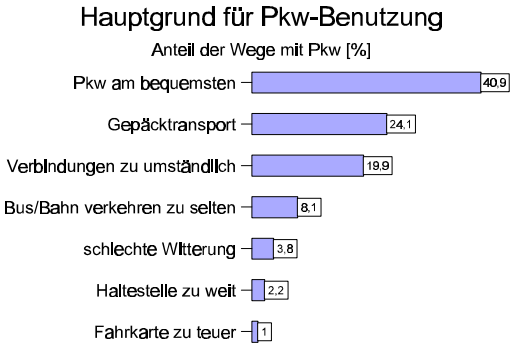


Abb. 4.10: Grund für Pkw-Benutzung

In der Regel sind nach dem Ausstieg aus dem Pkw keine größeren Fußwege zurückzulegen. Nur in wenigen Fällen war der Parkplatz am Ziel kostenpflichtig.

4.1.2 Motorisierung

Die Pkw-Dichte gibt den Motorisierungsgrad der Bevölkerung an und wird hier als die Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner definiert. In der Statistik sind auch die vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge enthalten.

Tabelle 4.3: Pkw-Dichte zum Jahresende 1996, 1997 und 1998

		Stadt Parchim	Landkreis Parchim	Mecklenburg-Vorpommern	Deutschland
1996	Pkw-Bestand [Pkw]	9.624	52.386	823.882	41.000.000
	Pkw-Dichte [Pkw/1000 EW]	460	484	453	500
1997	Pkw-Bestand [Pkw]		53.262	833.968	41.372.000
	Pkw-Dichte [Pkw/1000 EW]		486	461	504
1998	Pkw-Bestand [Pkw]	9.725	55.415	843.236	41.673.800
	Pkw-Dichte [Pkw/1000 EW]	469	495	469	508

In der Stadt Parchim liegt die PKW-Bestandsdichte Ende 1996 mit 460 PKW/1000 Einwohnern niedriger als im Bundesdurchschnitt (500) und auch unter dem Wert für den gesamten Landkreis Parchim (484), aber höher als im Mittel der neuen Bundesländer (Quelle [17]) und auch höher als der Wert für Mecklenburg-Vorpommern (453). Betrachtet man benachbarte Kommunen, so zeigt sich, daß die Stadt Schwerin im Vergleich zu Parchim eine deutlich geringere Motorisierung aufweist, wohingegen der Landkreis Ludwigslust bereits den Bundesdurchschnitt erreicht hat.

Tabelle 4.4: Motorisierung nach Ortsteilen

	Ende 1996			Ende 1998		
	Pkw-Bestand	Einwohner (6/96)	Pkw-Dichte	Pkw-Bestand	Einwohner	Pkw-Dichte
Parchim	9124	20124	453	9202	19720	467
Slate	215	422	509	265	525	505
Kiekindemark	33	60	550	49	89	551
Neu Klockow	52	101	515	52	105	495
Dargelütz	132	258	512	94	175	537
Neuhof	68	100	680	63	110	573
Summe	9624	21065	457	9725	20724	469

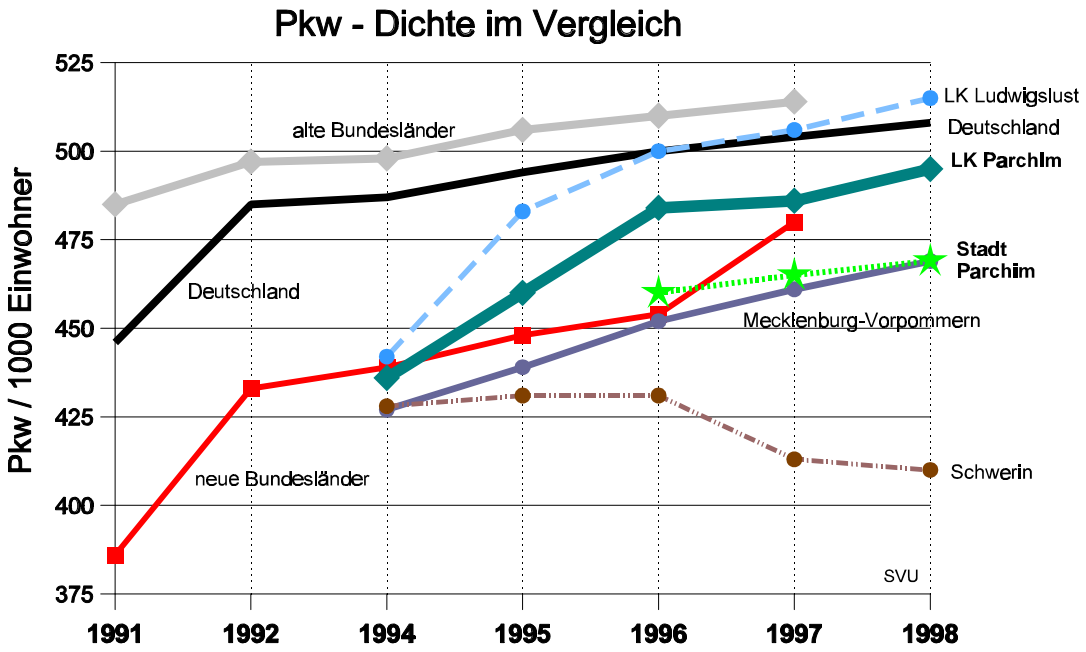


Abb. 4.11: Entwicklung der Motorisierung 1991 bis 1998

4.2 Motorisierter Individualverkehr

4.2.1 Straßennetz

4.2.1.1 Netzhierarchie

Beim motorisierten Individualverkehr ist vor allem die Betrachtung des relevanten Straßennetzes, auf dem sich das Hauptverkehrsgeschehen abspielt, von Interesse. Betroffen sind im wesentlichen die Hauptverkehrsstraßen und einige Sammelstraßen. Anliegerstraßen sind hingegen meist von geringerer Bedeutung.

Das Hauptverkehrstraßennetz wird überwiegend aus den klassifizierten Straßen, die nicht in der Baulast der Stadt liegen, gebildet (Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen).

Tabelle 4.5: Klassifiziertes Straßennetz in Parchim

	aus Richtung	Verlauf außerorts Richtung Parchim	Führung über innerstädtische Straßen
B191	West	.. Ludwigslust — Neustadt-Glewe — A24 (AS Neustadt-Glewe) — Spornitz	Ludwigsluster Chaussee, Westring, Ziegeleiweg, Südring, Buchholzallee bzw. Putlitzer Str.
	Ost	Plau am See — Lübz — Rom	Wallallee, Ostring, Lübzer Chaussee
B321	Nord	... Schwerin — Crivitz	Schweriner Chaussee, Schweriner Str., John-Brinckman-Str., Wallallee
	Süd	... Pritzwalk — Putlitz — A24 (AS Suckow) — Suckow — Marnitz — Slate	Ziegeleiweg, Südring, Buchholzallee bzw. Putlitzer Str.
L09	Nordwest	... Crivitz — Tramm — Raduhn — Matzlow-Garwitz — Damm — Flughafen	Dammer Weg, Bahnhofstraße, Ludwigsluster Str.
	Südost	... Redlin — Siggelkow — Neuburg	Meyenburger Str.
L83	Süd	Ziegendorf — A24 (AS Parchim) — Groß Godems	Ziegendorfer Chaussee
L16	Nord	... B104 — Dabel — Mestlin — Herzberg	Sternberger Chaussee
K18	Nord	Grebbin — Dargelütz	Dargelützer Weg (in Dargelütz: ParchimerStr.)
K20	Nordwest	Domsühl — Möderitz	Zum Strauchberg
K21	Ost	... Klein Niendorf — Paarsch	Paarscher Weg
K58	Südwest	Blievenstorf — Stolpe — Neu Klockow	An der Parchimer Chaussee, Vietingshof

Das Grundgerüst bilden die Bundesstraßen B191 in West-Ost-Richtung und die B321 in Nord-Süd-Richtung. Im Süden Parchims weisen sie zwischen dem Knotenpunkt Ziegeleiweg / Südring und dem Knotenpunkt Wallallee / Ostring einen gemeinsamen Verlauf auf. Das heißt, alle Durchgangsverkehre werden auf diesem Abschnitt gebündelt durch die Stadt geführt. Im zentrumsnahen Bereich ist die Verkehrsregelung einbahnig (Richtung Nordosten über Südring / Buchholzallee bzw. Richtung Südwesten über Putlitzer Str.).



Abb. 4.12: Fehlende Hindernisfreiheit erfordert "Flughafenampel" an der bestehenden Trasse der Landesstraße L09

Für das Straßennetzmodell, das den Wirksamkeitsuntersuchungen von künftigen Planfällen zugrunde liegt, war den zu berücksichtigenden Abschnitten eine Reihe von Merkmalen zuzuordnen.

Knotenpunktbezogene Angaben:
- Vorfahrtregelung,
- Lichtsignalisierung,
- Abbiegebeschränkungen

Streckenbezogene Angaben:
- Abschnittslänge
- zulässige Geschwindigkeit
- Leistungsfähigkeit (abhängig von Hierarchie, Querschnittsbreite, Befahrbarkeit)

4.2.1.2 Verkehrsberuhigte Bereiche

Folgende Stadtquartiere sind Tempo-30-Zone (vgl. Abb. 4.13):

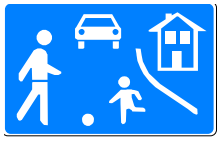
- Weststadt
- Am Bostenberg
- Dammer Weg
- Brunnenfeld / Ebelingstraße
- Friedhofsweg / Bergstraße
- Rabensoll



Tempo-30-Zonen sind auch das Gewerbegebiet "Möderitzer Weg" sowie der zentrale Bereich auf dem Regionalflughafen.

Darüber sind einige Straßenzüge südlich des Dammer Weges durch das Verkehrszeichen Z325 STVO als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen:

- Robinienstraße
- Apfelbaumweg
- Ringstraße



Eine Verkehrsberuhigungsmaßnahme in der Altstadt ist die bestehende Fußgängerzone im Bereich "Lange Straße / Blutstraße". Auf einzelnen Abschnitten, etwa im Bereich der Schulen am Fischerdamm sind punktuelle Geschwindigkeitsbeschränkungen (30 km/h) vorhanden. Eine flächendeckende Verkehrsberuhigung in der historischen Altstadt mit den hohen Nutzungsansprüchen an die Aufenthaltsqualität ist hingegen bisher nicht realisiert.



Die bestehenden Tempo-30-Zonen sind in der Regel nur durch die Beschilderung kenntlich gemacht. Zusätzliche bauliche Maßnahmen - etwa in den Eingangsbereichen - könnten den gewünschten Verkehrsberuhigungseffekt verstärken oder überhaupt erst wirksam werden lassen.

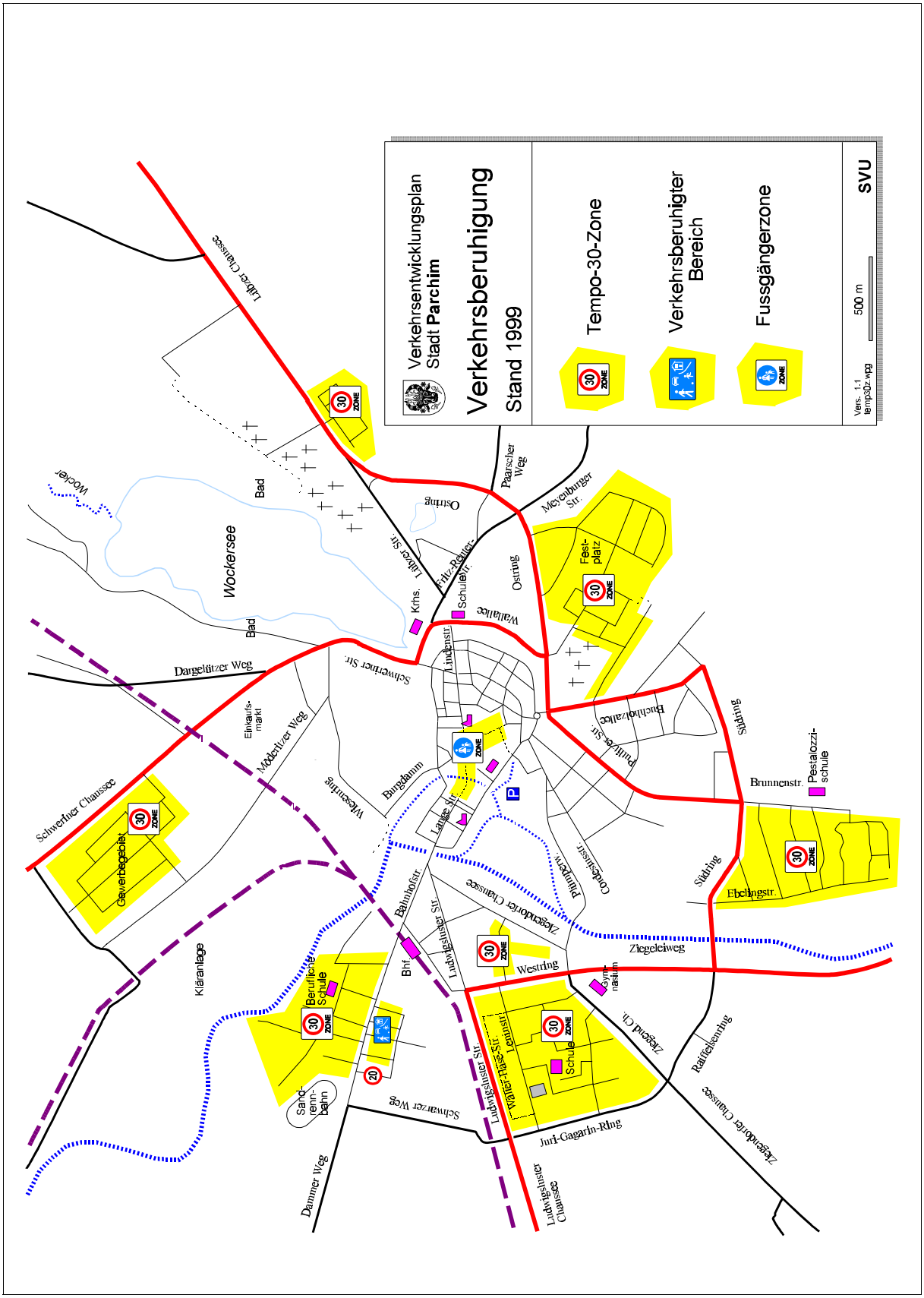


Abb. 4.13: Verkehrsberuhigte Bereiche

4.2.2 Durchgeführte Verkehrserhebungen

Die Verkehrsuntersuchungen im motorisierten Individualverkehr umfassen folgende Aufgabenbereiche:

- Quantitative und qualitative Erfassung der derzeitigen Situation des Kraftfahrzeugverkehrs und Darstellung als Analysezustand
- Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung anhand von Modellrechnungen
- Aufzeigen von Mängeln im vorhandenen Straßennetz und Entwicklung von Netzvarianten, um die festgestellten Mängel zu beseitigen oder abzumindern
- Aufzeigen der Auswirkungen der Netzvarianten anhand von Modellrechnungen und vergleichende Gegenüberstellung
- Ableitung einer Empfehlung für eine favorisierte Lösung

Zur Erfassung des Analysezustandes im motorisierten Individualverkehr sind zunächst eine Reihe von Verkehrserhebungen durchzuführen. Die folgende Übersicht enthält Angaben zur Methode, zum Umfang und zum Zeitpunkt der Erhebungen sowie zur Art der daraus ableitbaren Ergebnisse.

Tabelle 4.6: Übersicht der Erhebungen zum motorisierten Individualverkehr

Erhebungen					Ergebnisse		
	Methode	Umfang	Datum	Zeitraum	Querschnittsbelastung	Knotenstrombelastung	Verkehrsverflechtungen
	Kraftfahrzeugkennzeichenerhebung	10 Außenzählstellen, 8 Innenzählstellen	Di, 17.11.1998	15.00 -18.00 Uhr	●		●
	automatische Dauerzählung (Plattenzählung)	3 Querschnitte	Di, 17.11.1998 bis Do, 19.11.1998	jeweils 0.00 - 24.00 Uhr	●		
	Knotenstromzählung	12 Knotenpunkte	Do, 19.11.1998	15.00 - 18.00 Uhr	●	●	
Ergänzend standen noch Hinweise aus Erhebungen im Auftrag des Straßenbauamtes Schwerin (Mai 1997) zur Verfügung :							
	Querschnittszählung	6 Querschnitte	Di, 27.5.1997	06.30 - 09.30 Uhr 15.00 - 18.00 Uhr	●		
	Knotenstromzählung	12 Knotenpunkte	Di, 27.5.1997	06.30 - 09.30 Uhr 15.00 - 18.00 Uhr	●	●	
	Verkehrsbefragung	4 Kordonzählstellen	Di, 27.5.1997	06.30 - 09.30 Uhr 15.00 - 18.00 Uhr	●		●

Eine besonders wertvolle Information ist die Stärke der Verkehrsbeziehungen zwischen den

wichtigsten Einfallstraßen, da hiermit Aussagen zum Verlagerungspotential auf geplante Ortsumfahrungen ermöglicht werden. Zu diesem Zweck ist der Untersuchungsraum durch einen Kordon um die Stadt Parchim begrenzt worden. An den daraus resultierenden 10 Außenzählstellen (101 bis 110) wurden am 17.11.1998 nachmittags in der Zeit von 15.00 Uhr bis 18.00 Uhr die Kennzeichen aller ein- und ausfahrenden Fahrzeuge notiert.

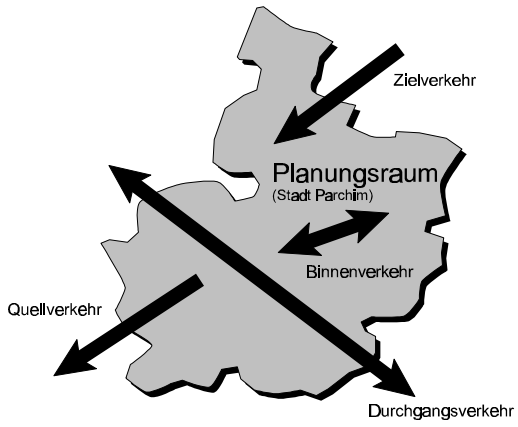
Die Auswertung liefert folgende Ergebnisse:
- Durchgangsverkehr: All diejenigen Fahrzeuge, die beim Einfahren in den Untersuchungsraum erfaßt und nach einer bestimmten Zeit (durchschnittliche Durchfahrtzeit) beim Verlassen des Gebietes an einer anderen Zählstelle wiedererkannt werden.
- Zielverkehr: Fahrzeuge, die nur bei der Einfahrt registriert werden
- Quellverkehr: Fahrzeuge, die nur bei der Ausfahrt registriert werden

Definition der Verkehrsarten

Der *Durchgangsverkehr* wird von Fahrten gebildet, deren Herkunfts- und Zielort außerhalb des Planungsraumes liegen und die den Planungsraum ohne Aufenthalt durchfahren.

Dem *Zielverkehr* werden sämtliche Fahrten zugeordnet, deren Herkunftsort außerhalb und deren Ziel innerhalb des Planungsraumes liegen.

Entsprechend beginnen beim *Quellverkehr* die Fahrten im Planungsraum und enden außerhalb.



Den Planungsraum überschreitend setzt sich der *einstrahlende Verkehr* aus Ziel- und Durchgangsverkehr und der *ausstrahlende* aus Quell- und Durchgangsverkehr zusammen. Der Durchgangsverkehr wird also zweimal erfaßt - bei der Einfahrt in den Planungsraum und bei seiner Ausfahrt aus dem Planungsraum.

Neben ein- und ausstrahlendem Verkehr tritt auch noch *Binnenverkehr* auf. Bei dieser Verkehrsart liegen Start und Ziel einer Fahrt innerhalb des Planungsraumes.

Ein weiteres Ergebnis sind die Verkehrsbelastungen im jeweiligen Straßenquerschnitt, wobei beim einfahrenden Verkehr der Ziel- und Durchgangsverkehrsanteil und beim ausfahrenden Verkehr der Quell- und Durchgangsverkehrsanteil vorliegt.

Durch zusätzliche Zählstellen im Innenstadtbereich können die Ausgangs- und Zielgebiete des Kraftfahrzeugverkehrs weiter eingegrenzt und stadtteilspezifische Auswertungen vorgenommen werden (Zählstellen 111 bis 113 und 201 bis 206).

Die Lage der Zählstellen im Zuge der Kennzeichenerfassung ist der Abbildung 4.14 zu entnehmen. Abbildung 4.15 zeigt in einer vergrößerten Darstellung den Zählkordon um den Innenstadtbereich.

Weitere Erkenntnisse zur innerörtlichen Verteilung des Verkehrs geben eine Reihe von Knotenstrom- und Querschnittszählwerten, die sich ebenfalls auf das nachmittägliche Zeitintervall beziehen und überwiegend aus aktuellen Erhebungen stammen. Die erfassten Knotenpunkte und Querschnitte sind in Abbildung 4.17 dokumentiert. Anhaltspunkte zur Hochrechnung des meist nur nachmittäglich erhobenen Kraftfahrzeugverkehrs liefern Tagesganglinien, die an 3 ausgewählten Querschnitten mittels automatischer Dauerzählungen gewonnen wurden. Alle Erhebungsergebnisse dienen als Grundlage bzw. als Kontrolle für das aufzustellende Netzmodell, das eine vollständige Darstellung der Verkehrsverhältnisse im relevanten Straßennetz ermöglicht.

Tabelle 4.7: Verzeichnis der Zählstellen

Zählstelle	Straßenname		Bemerkungen
Kennzeichenerhebung (Außenkordon)			
101	B191	Ludwigsluster Chaussee	
102	L09	Dammer Weg	
103	B321	Schweriner Chaussee	
104	K18	Dargelützer Weg	
105	L16	Sternberger Chaussee	
106	B191	Lübzer Chaussee	
107	K21	Paarscher Weg	*Zählerausfall*
108	L09	Meyenburger Str.	
109	B321	Ziegeleiweg	
110	L83	Ziegendorfer Chaussee	
Kennzeichenerhebung (Innenstadtbereich)			
111	B191	Südring	Eldebrücke
112	B321	Wallallee	Polizeistation
113	B321	Schweriner Str.	
201		Wockerstraße	
202		Lindenstraße (Ost)	
203		Moltkeplatz	Sparkasse
204		Vor dem Neuen Tor	Schleuse
205		Burgdamm	Ecke Wiesenring
206		Fischerdamm	Schule
Knotenstromerhebung			
401		Ludwigsluster Chaussee / Juri-Gagarin-Ring	
402		Juri-Gagarin-Ring / Ziegendorfer Chaussee	
403		Ziegeleiweg / Südring / Raiffeisen-Ring	
404		Westring / Ziegendorfer Ch. / Ziegeleiweg	
405		Ludwigsluster Ch. / Westring	
406		Ludwigsluster Str. / Ziegendorfer Ch. / Bahnhofstr. / Vor dem neuen Tor	
407		Südring / Brunnenstraße	
408		Buchholzallee / Wallallee / Moltkeplatz	
409		Wallallee / Ostring / Friedhofsweg	
412		Ostring / Lübzer Chaussee	
414		Wallallee / John-Brinckman-Straße	
418		Raiffeisen-Ring / Zufahrt Einkaufsmärkte	
Querschnittserhebung (Dauerzählstellen)			
D1	B191	Ludwigsluster Chaussee	Ortsschild
D2	B191	Wallallee	Polizeistation
D3	B191	Südring	Eldebrücke (nur Richtung Weststadt)

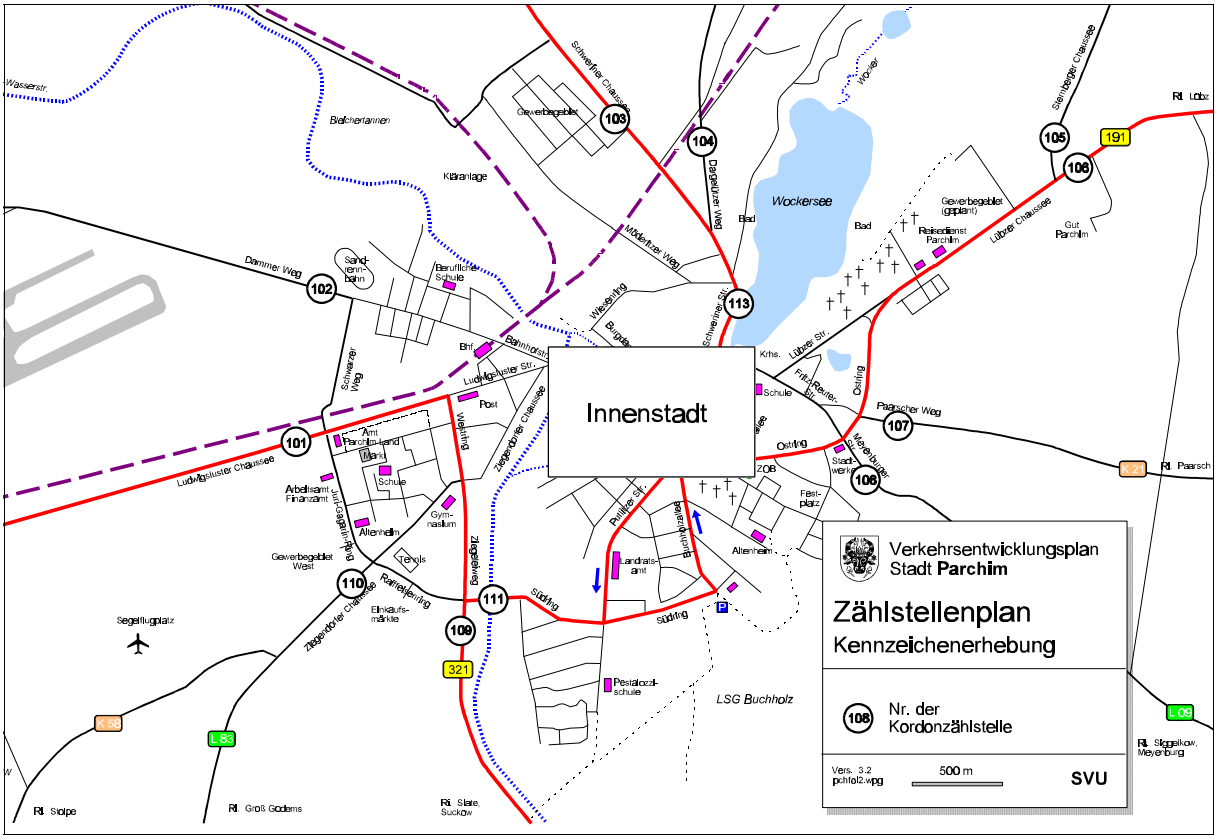


Abb. 4.14: Kennzeichenerhebung - Lage der Zählstellen

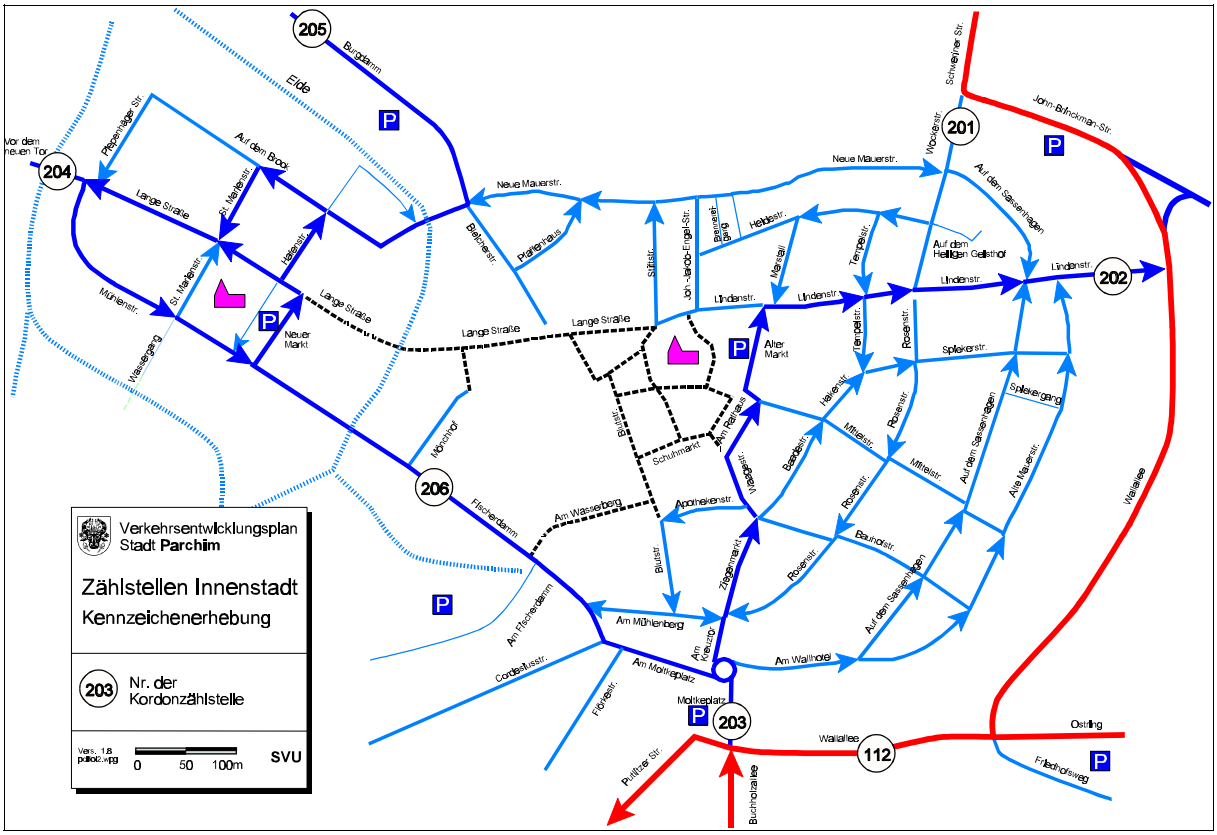


Abb. 4.15: Kennzeichenerhebung - Lage der Zählstellen am Altstadtbereich

Im vorliegenden Fall erfolgt die Abgrenzung des Stadtgebietes Parchim durch die Außenzähl-

stellen 101 bis 110, die im Netzmodell gleichzeitig die Außeneinspeisungen darstellen (vgl. Abb. 4.16).

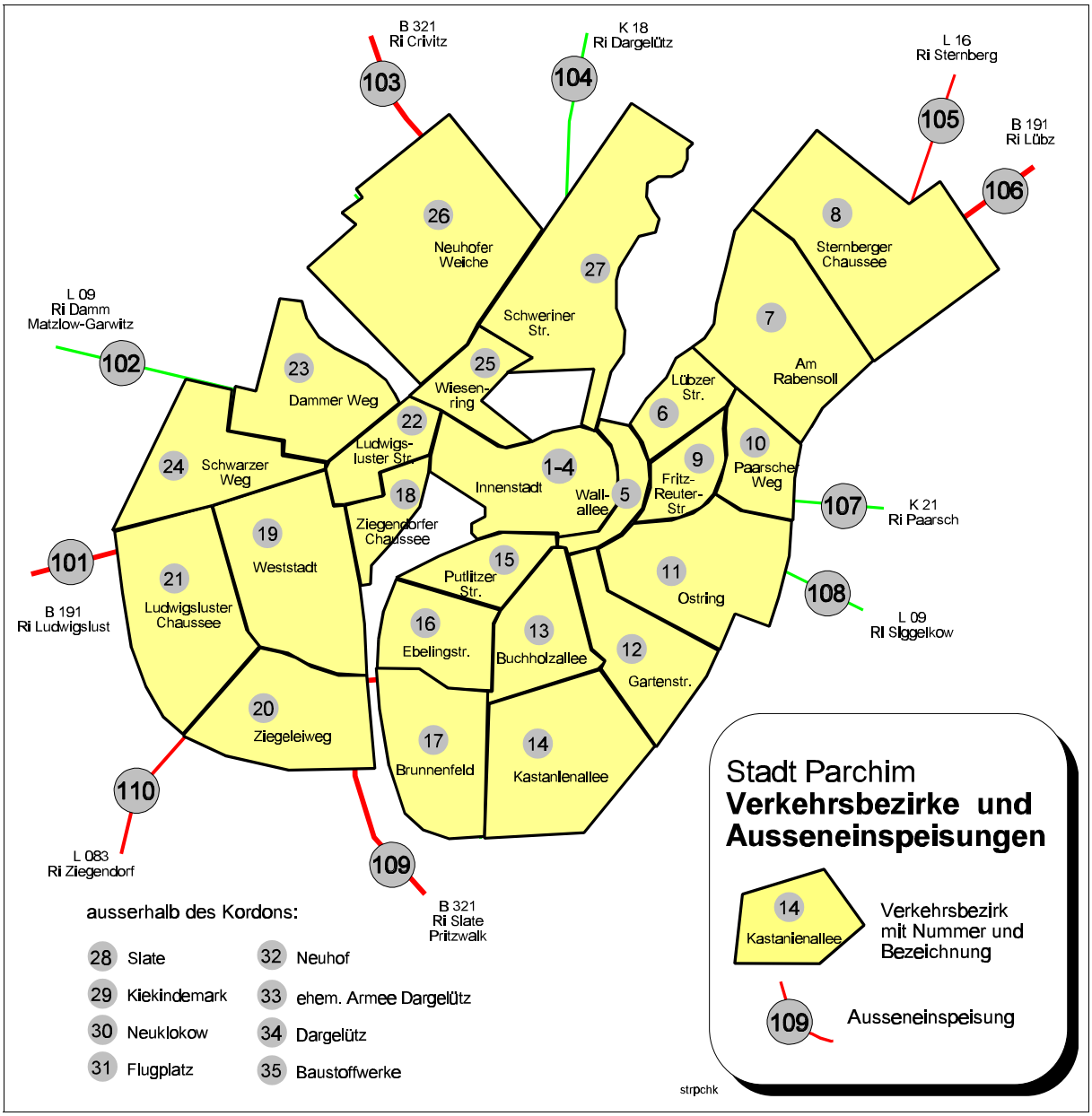


Abb. 4.16: Außeneinspeisungen und Verkehrsbezirke

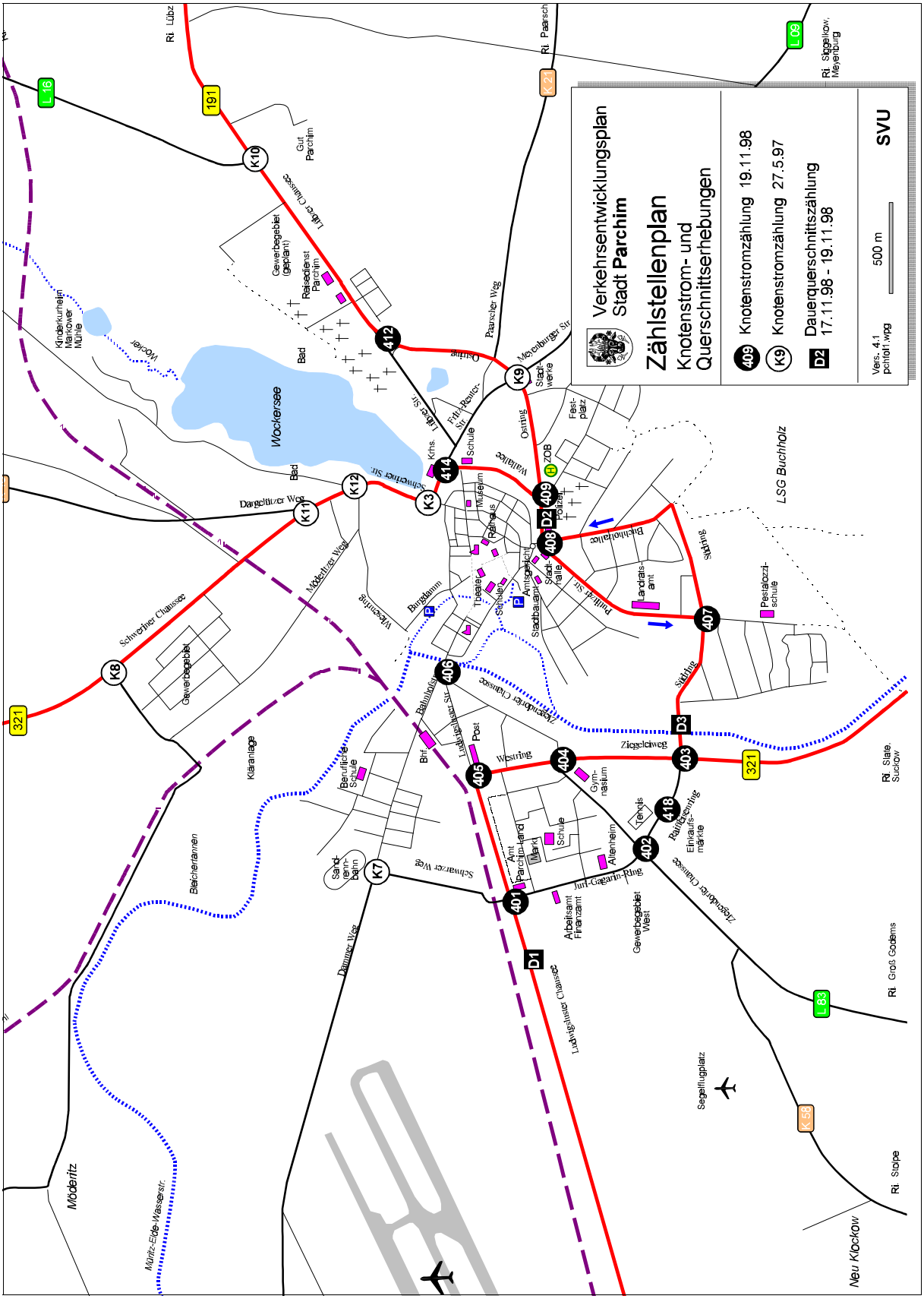


Abb. 4.17: Knotenstrom- und Querschnittszählungen - Lageplan der Zählstellen

4.2.3 Erhebungsergebnisse

4.2.3.1 Verkehrsaufkommen am Außenkordon

An den Außenzählstellen (vgl. Abb. 4.16) wurden während des 3-stündigen Erhebungszeitraums über 9.000 ein- und ausfahrende Fahrzeuge erfaßt. Von den 4.208 in die Stadt eingefahrenen Kraftfahrzeugen sind mindestens 37% dem Durchgangsverkehr zuzurechnen. Das heißt, 63% haben die Stadt Parchim direkt zum Ziel. Bezogen auf den ausstrahlenden Verkehr, der nachmittags den einstrahlenden Verkehr übersteigt, starten ca. 69% im Stadtgebiet.
Der Anteil der tatsächlich durchfahrenden Fahrzeuge ist vermutlich noch um einige Prozentpunkte höher, da trotz Plausibilitätskontrollen in der Regel nicht alle Fahrzeuge, die bei der Einfahrt registriert wurden, bei der Ausfahrt auch wieder zweifelsfrei identifiziert werden (z.B. aufgrund unvollständig abgelesener oder fehlerhaft notierter Kennzeichen).

Tabelle 4.8: Verkehr an den Außenzählstellen im 3-h-Intervall von 15 bis 18 Uhr [Kfz/3h]

Zählstelle am Außenkordon			**Einfahrender** Verkehr					**Ausfahrender** Verkehr				
			Zielverkehr in die Stadt		**Durchgangsverkehr** zu anderen Außenzählstellen		Summe	**Quelllverkehr** aus der Stadt		**Durchgangsverkehr** von anderen Außenzählstellen		Summe
101	B191	Ludwigsluster Chaussee	636	*64%*	364	*36%*	1000	692	*74%*	245	*26%*	937
102	L09	Dammer Weg	180	*68%*	83	*32%*	263	224	*72%*	85	*28%*	309
103	B321	Schweriner Chaussee	363	*61%*	231	*39%*	594	410	*69%*	188	*31%*	598
104	K18	Dargelützer Weg	134	*70%*	58	*30%*	192	153	*70%*	66	*30%*	219
105	L16	Sternberger Chaussee	192	*59%*	133	*41%*	325	279	*67%*	139	*33%*	418
106	B191	Lübzer Chaussee	378	*61%*	245	*39%*	623	653	*67%*	325	*33%*	978
107	K21	Paarscher Weg	37	*66%*	19	*34%*	56	61	*54%*	52	*46%*	113
108	L09	Meyenburger Str.	165	*71%*	67	*29%*	232	175	*64%*	98	*36%*	273
109	B321	Ziegeleiweg	342	*64%*	193	*36%*	535	449	*70%*	190	*30%*	639
110	L083	Ziegendorfer Chaussee	236	*61%*	152	*39%*	388	376	*71%*	157	*29%*	533
Summe			2663	*63%*	1545	*37%*	4208	3472	*69%*	1545	*31%*	5017

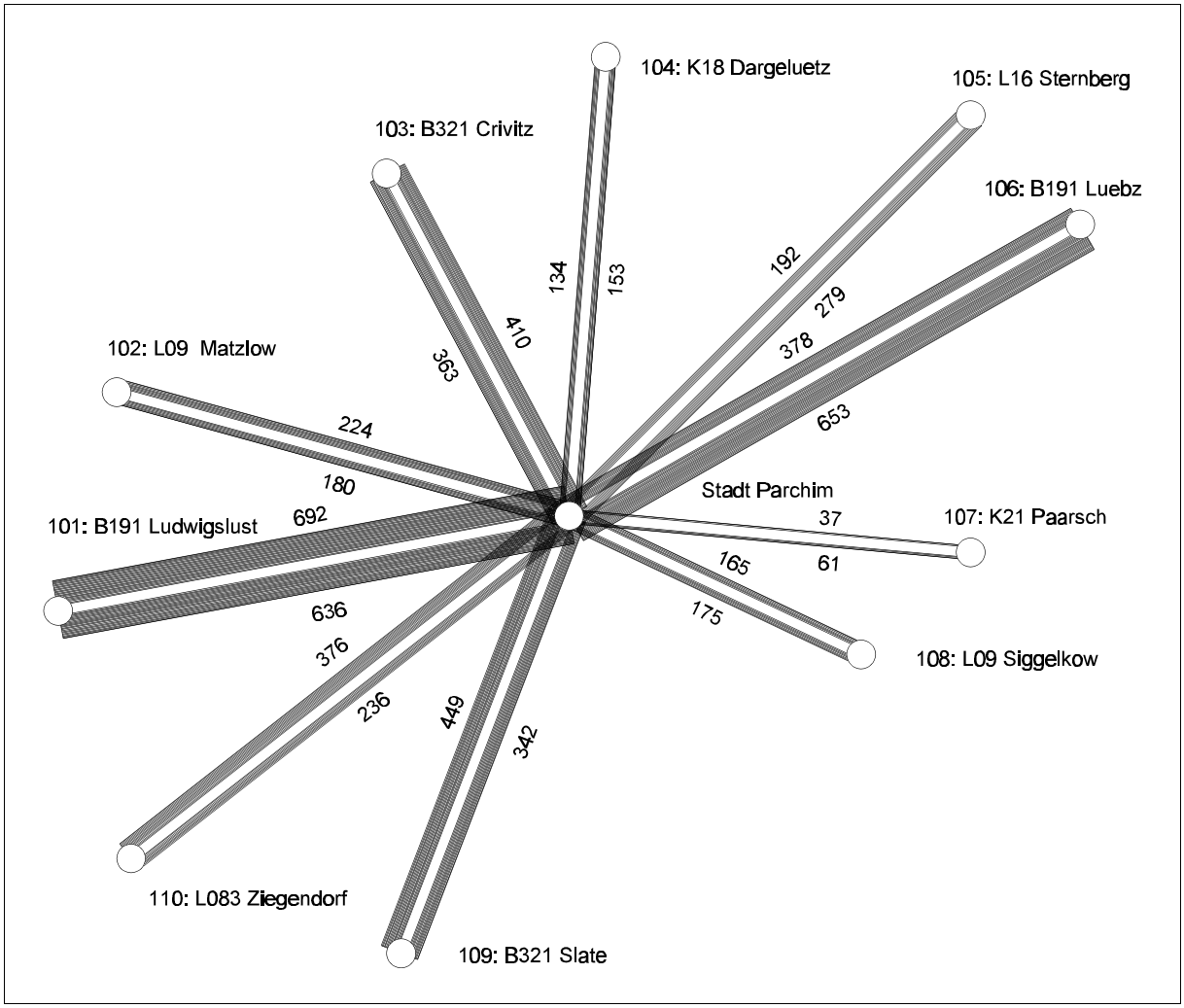


Abb. 4.18: Quell- und Zielverkehrsbeziehungen bezogen auf den Außenkordon [Kfz/3h]

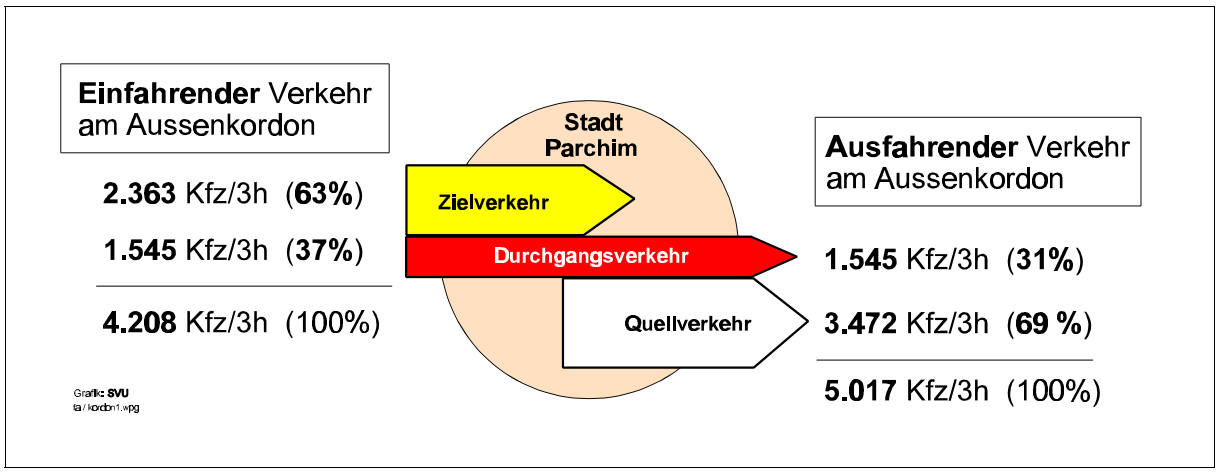


Abb. 4.19: Insgesamt ein- und ausfahrender Verkehr am Außenkordon

Durchgangsverkehrsbeziehungen am Außenkordon

In der folgenden Matrix sind die im 3-Stunden-Intervall ausgewerteten Durchgangsverkehrsbeziehungen enthalten (vgl. auch Abb. 4.20). Die am stärksten ausgeprägte Verflechtung besteht zwischen den Außenzählstellen der Bundesstraße B191. Von Bedeutung sind auch die Eckverkehre zwischen den beiden Bundesstraßen B321 und B191, insbesondere auf der Relation Lübz - Schwerin und in Gegenrichtung.

Tabelle 4.9: Durchgangsverkehrsbeziehungen zwischen den Außenzählstellen im 3-h-Intervall von 15 bis 18 Uhr [Kfz/3h]

von			nach 101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	
101	B191	Ludwigsluster Chaussee	0	26	36	23	38	123	15	18	49	36	364
102	L09	Dammer Weg	15	0	5	0	5	15	3	10	15	15	83
103	B321	Schweriner Chaussee	31	10	0	10	26	77	5	23	31	18	231
104	K18	Dargelützer Weg	10	0	3	0	0	13	3	3	13	13	58
105	L16	Sternberger Chaussee	38	5	13	0	0	23	3	18	18	15	133
106	B191	Lübzer Chaussee	79	13	64	10	15	0	10	5	23	26	245
107	K21	Paarscher Weg	5	0	3	0	3	5	0	3	0	0	19
108	L09	Meyenburger Str.	13	0	15	0	3	15	3	0	15	3	67
109	B321	Ziegeleiweg	28	18	31	13	26	28	5	13	0	31	193
110	L083	Ziegendorfer Chaussee	26	13	18	10	23	26	5	5	26	0	152
Summe			245	85	188	66	139	325	52	98	190	157	1545

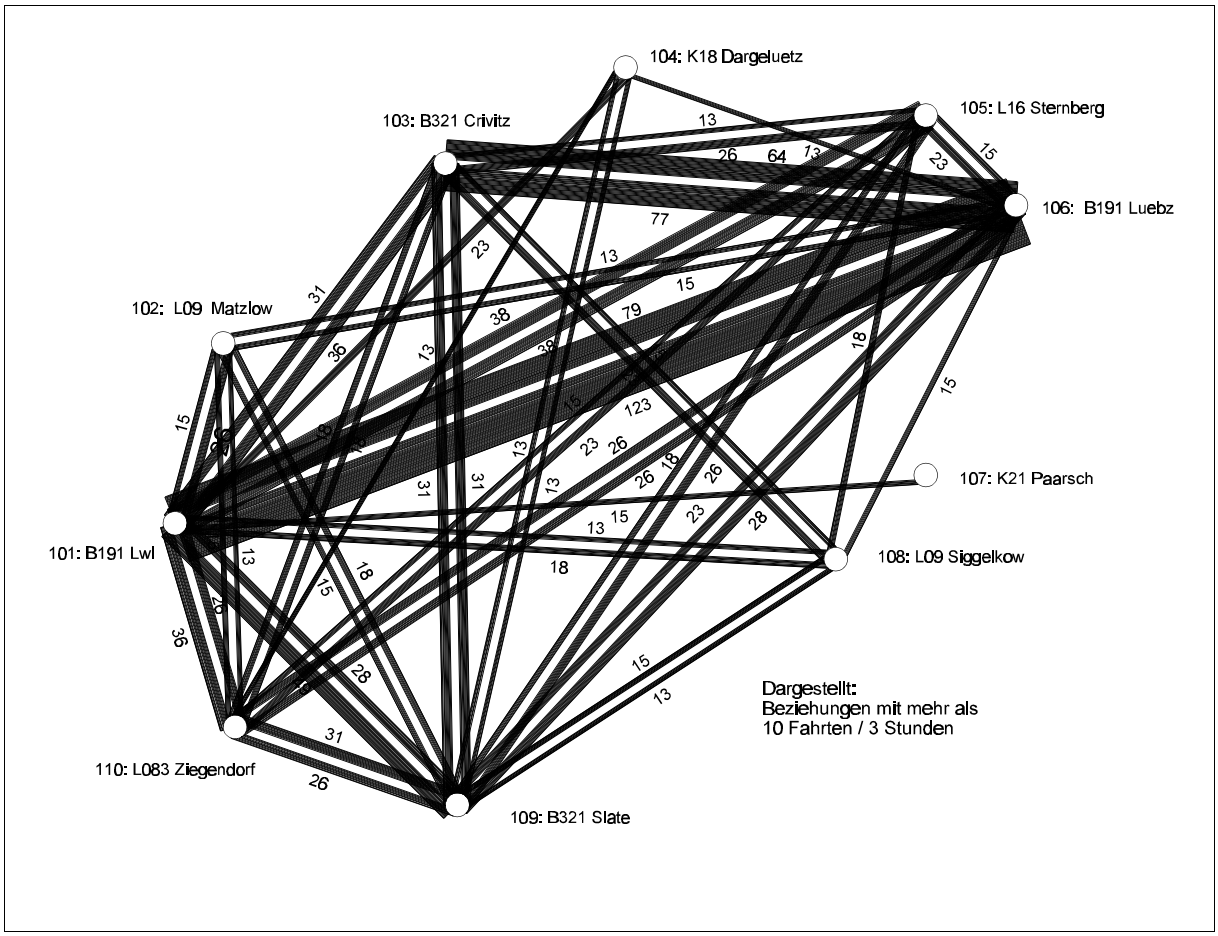


Abb. 4.20: Durchgangsverkehrsbeziehungen bezogen auf die Gesamtstadt [Kfz/3h]

4.2.3.2 Verkehrsaufkommen im Altstadtbereich

Tabelle 4.10: Verkehr am Altstadtkordon im 3-h-Intervall von 15 bis 18 Uhr [Kfz/3h]

Zählstelle am Altstadtkordon		**Einfahrender** Verkehr					**Ausfahrender** Verkehr				
		Zielverkehr in die Altstadt		**Durchgangs-verkehr** zu anderen Kor-donzählstellen		Summe	**Quelllverkehr** aus der Altstadt		**Durchgangs-verkehr** von anderen Kor-donzählstellen		Summe
201	Wockerstraße	264	*65%*	142	*35%*	406	262	*66%*	138	*34%*	400
202	Lindenstraße						393	*58%*	287	*42%*	680
203	Moltkeplatz	552	*54%*	478	*46%*	1030	471	*66%*	246	*34%*	717
204	Vor dem Neuen Tor	1330	*68%*	618	*32%*	1948	1385	*67%*	695	*33%*	2080
205	Burgdamm	242	*44%*	302	*56%*	544	249	*59%*	174	*41%*	423
Summe		2388	*61%*	1540	*39%*	3928	2760	*64%*	1540	*36%*	4300

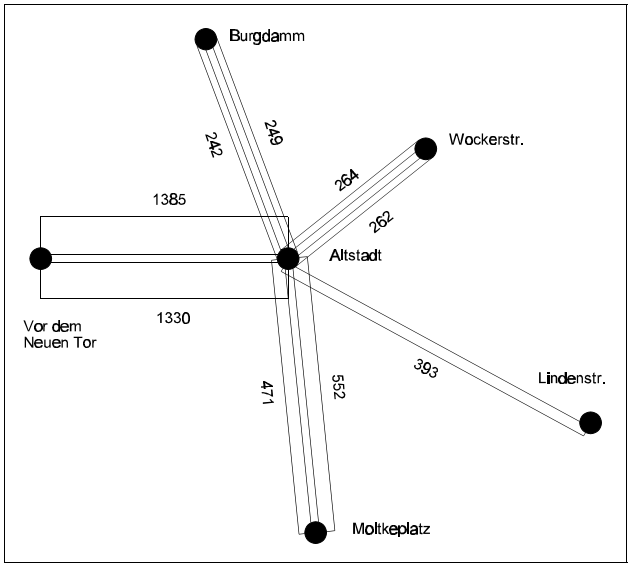


Abb. 4.21: Quell- und Zielverkehrsbeziehungen bezogen auf die Altstadt [Kfz/3h]

Bezogen auf die Altstadt liegt die stärkste Durchgangsverkehrsbeziehung auf der Relation Moltkeplatz -- Vor dem Neuen Tor. Das zeigt, daß die davon betroffenen Straßenzüge Fischerdamm, Mühlenstraße, Neuer Markt und der westliche Teil der Langen Straße noch in hohem Maße als Abkürzung durch die Innenstadt genutzt werden. Von Bedeutung ist ferner die Verbindung zwischen Burgdamm (bzw. Wiesenring) und Schleuse (Vor dem Neuen Tor).

Vergleichswerte aus dem Jahre 1991 belegen, daß der insgesamt ein- und ausfahrende

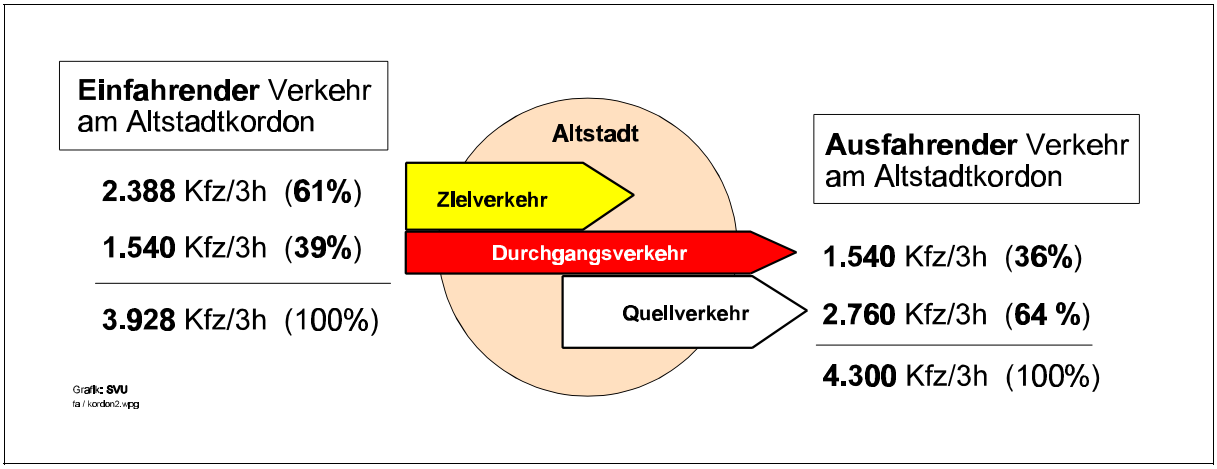


Abb. 4.22: Insgesamt ein- und ausfahrender Verkehr am Altstadtkordon

Verkehr des Altstadtbereiches in etwa konstant geblieben ist. Die Bedeutung der einzelnen Zugänge hat sich allerdings verändert. Während am Moltkeplatz nur noch 60% der damaligen Verkehrsstärke zu verzeichnen ist, sind "Vor dem Neuen Tor", am Burgdamm und in der Wockerstraße Zunahmen um bis zu 30 % festzustellen. Die Belastung in der Lindenstraßen-Ausfahrt hat um 10% abgenommen.

Tabelle 4.11: Durchgangsverkehrsbeziehungen zwischen den Zählstellen des Altstadtkordons (im 3-h-Intervall von 15 bis 18 Uhr [Kfz/3h])

von		nach 201	202	203	204	205	Summe
201	Wockerstraße	0	49	22	61	10	142
202	Lindenstraße	0	0	0	0	0	0
203	Moltkeplatz	40	71	0	357	10	478
204	Vor dem Neuen Tor	92	159	213	0	154	618
205	Burgdamm	6	8	11	277	0	302
Summe		138	287	246	695	174	1540

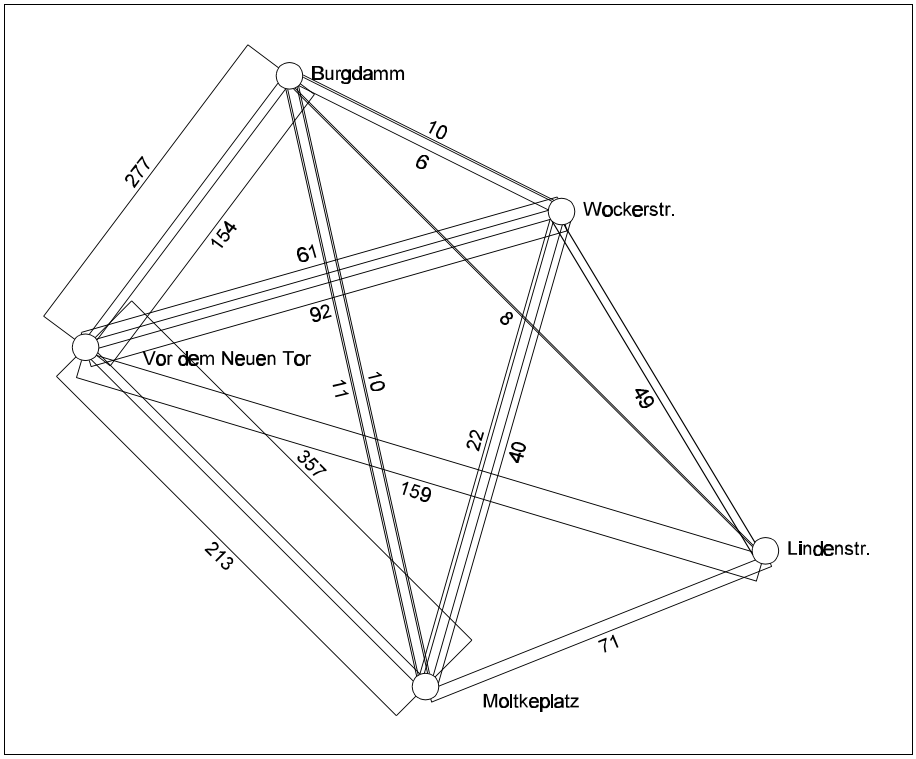


Abb. 4.23: Durchgangsverkehrsbeziehungen Altstadt [Kfz/3h]

4.2.3.3 Querschnittsbelastungen an Dauerzählstellen

Ergebnis von Dauerzählungen sind Ganglinien des Kraftfahrzeugverkehrs. Aus deren Verlauf ergeben sich wichtige Anhaltspunkte, um eine Reihe von Verkehrserhebungen, die nur für bestimmte Stundengruppen (in der Regel nachmittags 15-18 Uhr) durchgeführt wurden, auf Tagesverkehr hochrechnen zu können.

Mittels vorübergehend montierter Zählplatten wurde an ausgewählten Innerorts- und Ausfallstraßen richtungsgetrennt die Anzahl vorbeifahrender Pkw und Lkw registriert. Die Aufzeichnung erfolgte in 15-Minuten-Intervallen und umfaßte einen 3-tägigen Zählzeitraum (72 Stunden) von

Dienstag, den 17.11.98 , 0.00 Uhr bis
Donnerstag, den 19.11.98 , 24.00 Uhr.

An folgenden drei Querschnitten wurden die Dauerzählungen durchgeführt:

	Straße	Querschnitt in Höhe	Richtung 1	Richtung 2
D1	Ludwigsluster Chaussee	Ortsschild	stadteinwärts	stadtauswärts (Spornitz)
D2	Wallallee	Polizeistation	Moltkeplatz	ZOB
D3	Südring	Eldebrücke	Weststadt	-- (Ausfall des Zählgerätes)



Abb. 4.24: Einsatz von Zählplatten am Querschnitt D3: Südring

Am Querschnitt D3 (Südring) waren nur die Zählungen einer Fahrtrichtung verwertbar, da eine Zählplatte nach einigen Stunden ausgefallen ist.
Die Abbildungen 4.25 und 4.26 zeigen die Ganglinien für Querschnittsbelastungen an der Wallallee sowie an der Ludwigsluster Chaussee. Dargestellt sind die stündlichen Gesamtverkehrsstärken und der Lkw-Anteil für Dienstag, den 17.11.1998. Weitere Zählergebnisse (alle Zähltage und Fahrtrichtungen) sind in den Anlagen 4.1 bis 4.8 dokumentiert. Es zeigt sich, daß das tägliche Verkehrsaufkommen an den verschiedenen Wochentagen keinen großen Schwankungen unterworfen ist. Der am stärksten belastete Querschnitt ist die Wallallee mit ca. 19.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Bei allen Querschnitten liegt die Spitzenstunde am Nachmittag zwischen 16 und 17 Uhr.
Auf die nachmittägliche Stundengruppe von 15 bis 18 Uhr (Erhebungszeitraum) entfallen ca. 24% und auf die Spitzenstunde ca. 9% des Tagesverkehrs.

Damit ergeben sich folgende Hochrechnungsfaktoren:

Q_{Tag} [Kfz/24h] = $Q_{15\text{-}18\ Uhr}$ [Kfz/3h] * **4,2**
Q_{Tag} [Kfz/24h] = $Q_{16\text{-}17\ Uhr}$ [Kfz/h] * **11,1**

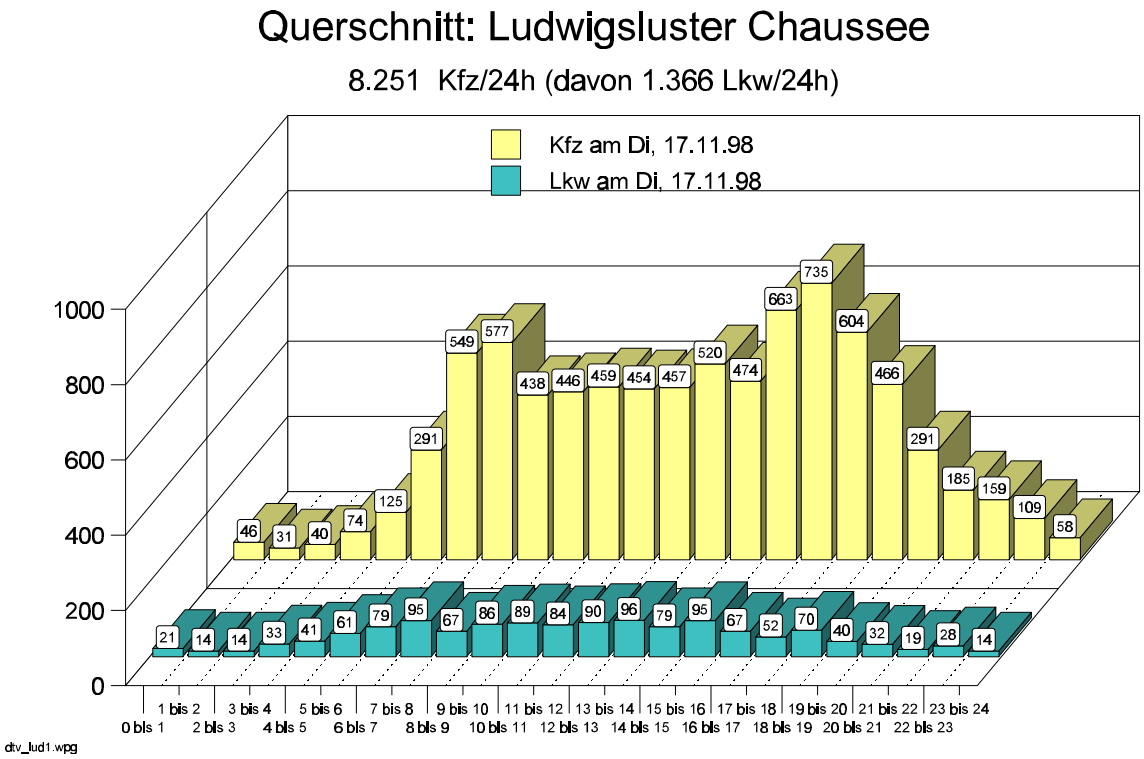


Abb. 4.25: Ganglinie der Verkehrsstärken am Querschnitt D1 "Ludwigsluster Chaussee"

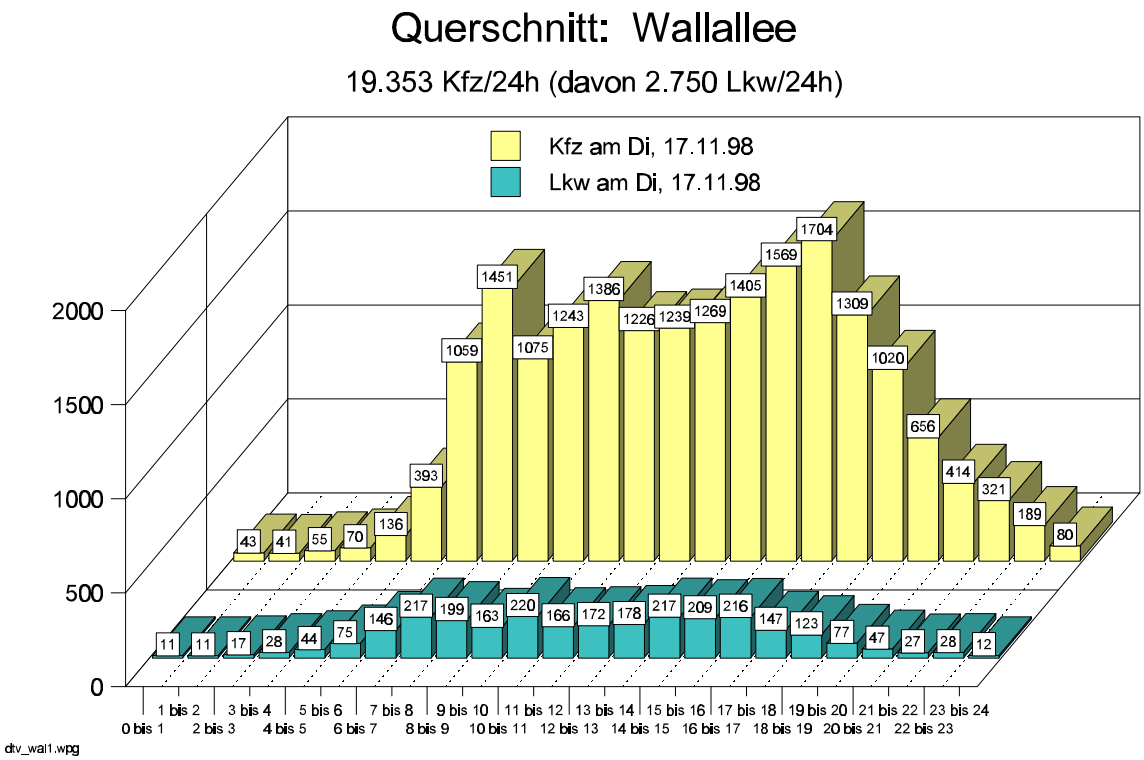


Abb. 4.26: Ganglinie der Verkehrsstärken am Querschnitt D2 "Wallallee"

4.2.3.4 Verkehrsaufkommen an innerstädtischen Straßenquerschnitten und Knotenpunkten

Die Erfassung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens erfolgte durch Kurzzeitzählungen in der Zeit von 15 bis 18 Uhr. Über die Hochrechnungsfaktoren der Dauerzählstellen kann auf den Tagesverkehr geschlossen werden. Für eine Auswahl von Straßenquerschnitten werden in der Tabelle 4.12 die Verkehrsstärken angegeben:

Tabelle 4.12: Verkehrsstärken an ausgewählten Straßenquerschnitten

Zählstellen-Nr.	Straßenquerschnitt	Abschnitt	Spitzenstun-denverkehr [Kfz/h]	Tages-verkehr [Kfz/24h]	Schwerver-kehrsanteil [%]
401	Ludwigsluster Chaus-see	westl. Juri-Gagarin-Ring	768	8.525	8,5
402	Juri-Gagarin-Ring	westl. Ziegendorfer Chaussee	776	8.600	4
402	Ziegendorfer Chaussee	südlich Raiffeisenring	351	3.900	3,1
406	Ziegendorfer Chaussee	nördlich Raiffeisenring	566	6.300	0,4
404	Westring	nördl. Ziegendorfer Chaussee	579	6.425	8,5
405	Ludwigsluster Str.	östl. Westring	626	6.950	1,8
406	Vor dem Neuen Tor		1.410	15.650	2,3
406	Bahnhofstraße	westl. Ziegendorfer Chaussee	128	1.425	7,8
K7	Dammer Weg	westlich Schwarzer Weg	229	2.550	8
403	Ziegeleiweg	südl. Südring	448	5.000	6,3
403	Ziegeleiweg	Südring - Westring	640	7.100	9,7
402	Raiffeisenring		879	9.750	3,8
403	Südring	östlich Ziegeleiweg	1.312	14.600	7,7
407	Putlitzer Str.	nördlich Südring	813	9.000	6,8
408	Buchholzallee	südl. Wallallee	770	8.550	7,7
408	Wallallee	Moltkeplatz - Friedhofsweg	1.773	19.700	3,2
409	Wallallee	nördlich Friedhofsweg	657	7.300	6,4
414	John-Brinckman-Str.	Wallallee - Schweriner Str.	928	10.300	5,5
K3	Wiesenring	westl. Schweriner Str.	312	3.450	5
K11	Schweriner Chaussee	nördlich Dargelützer Weg	833	9.250	5
412	Lübzer Chaussee	östlich Ostring	1.265	14.050	11,4
412	Ostring	Paarscher Weg -Lübzer Str.	790	8.800	11,6
409	Ostring	Friedhofsweg - Meyenb. Str.	1.058	11.750	7,8
408	Moltkeplatz		866	9.600	1,6

Aus der Zusammenstellung wird deutlich, daß die höchste Verkehrsbelastung in der Wallallee mit knapp 19.700 Kfz/24h zu verzeichnen ist, gefolgt von der Straße “Vor dem Neuen Tor” mit ca. 15.700 Kfz/24h, dem Südring mit ca.14.600 Kfz/24h und der Lübzer Chaussee mit 14.000 Kfz/24h.

Wesentlich für die Beschreibung des Verkehrsaufkommens sind die Verkehrsströme an den Knotenpunkten. Sie wurden ebenfalls in der Hauptverkehrszeit von 15 bis 18 Uhr erfaßt. Für die Spitzenstunde 16.00 bis 17.00 Uhr sind die Ergebnisse in den Anlagen 4.9 bis 4.12 wiedergegeben. Abbildung 4.27 gibt einen Überblick über die erfaßten Knotenströme.

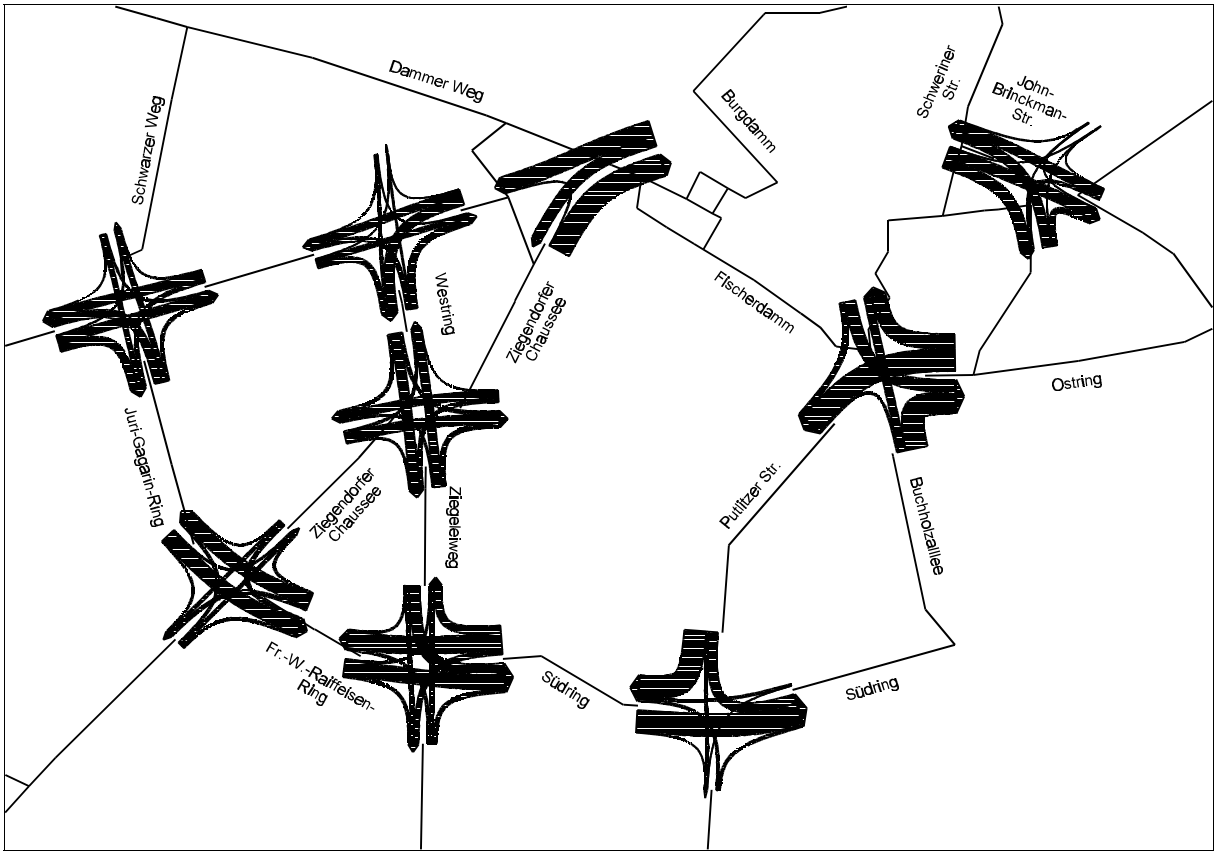


Abb. 4.27: Knotenstrombelastungen (Zahlenwerte siehe Anlage)

4.2.4 Querschnittsbelastungen aus der Verkehrsmodellrechnung

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen werden zu einer flächendeckenden Analyseverkehrsbelastung des relevanten Stadtstraßennetzes zusammengeführt. Hierzu wird das Verkehrsnetz in einer rechnerverständlichen Form kodiert. Das Verkehrsaufkommen wird in einem Rechenmodell erzeugt und auf das Netz umgelegt. Durch Variation von Strecken- und Knotenwiderständen werden die Verkehrsströme so auf das Netz verteilt, daß die modellhaft erzeugten Querschnittsbelastungen denen der Verkehrserhebungen entsprechen. Als Genauigkeitsvorgabe müssen unvermeidliche Abweichungen deutlich unter 10% liegen. Das Simulationsergebnis ist in Anlage 8.1 dargestellt.

4.3 Ruhender Verkehr

4.3.1 Stellplatzangebot und Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt

Abbildung 4.29 zeigt das Stellplatzangebot der Parchimer Innenstadt. Die Ermittlung erfolgte im Rahmen einer Begehung im Oktober 1998. Neben jedem Straßenabschnitt ist die Anzahl der dort vorhandenen Stellplätze angetragen. Erfaßt wurden alle öffentlich zugänglichen Stellplätze und Stellplätze für Anwohner mit Anwohnerparkberechtigung. Nicht kartiert sind private und Kundenparkplätze.
Das Gesamtmengengerüst ist differenziert nach der Art der Parkraumbewirtschaftung in folgender Übersicht zusammengestellt.

Tabelle 4.13: Stellplatzangebot differenziert nach Art der Bewirtschaftung

Art der Bewirtschaftung	Zeitraum	Gebühr	Anzahl (Anteil)	Summe
Anwohnerparkberechtigung	ganztägig	Sonderregelung	55	
Parkschein (max. 2 Stunden)	Mo-Fr 8-17 h Sa 8-13 h	1 DM / Stunde	**209** (20%)	**1065** (100%)
Parkscheibe (in der Regel 1 Stunde)		--	**103** (10%)	
ohne Bewirtschaftung	ganztägig	--	**753** (70%)	
Sonstige öffentlich zugängliche Stellplätze				
durch Sparkasse bewirtschaftet	ganztägig	2 DM / Stunde	50	97
Öffentl. Parken auf Privatgrund geduldet	ganztägig	--	47	
Summe Stellplätze:			1217	1162

Insgesamt gibt es in der Innenstadt fast 1100 öffentliche Stellplätze, davon sind ca. 30% bewirtschaftet. Nur ein Fünftel der Stellplätze in der Altstadt ist gebührenpflichtig (Parkschein). Darüber hinaus existieren noch weitere 97 öffentlich zugängliche Stellplätze. Dabei handelt es sich um 47 gebührenfreie Stellplätze auf Privatgrund, wo das Parken für jedermann zur Zeit geduldet wird. Die Zufahrt zu den 50 Stellplätzen auf dem Gelände der Sparkasse ist jedem gestattet, der bereit ist, eine ec-Karte als Zugangsberechtigung zu verwenden (Lastschrift vom Benutzerkonto in Höhe von 2 DM je angefangene Stunde, für Besucher der Sparkasse 30 Minuten gebührenfrei).

Die Art der Parkraumbewirtschaftung für die verschiedenen Bereiche ist der Abbildung 4.30 zu entnehmen.

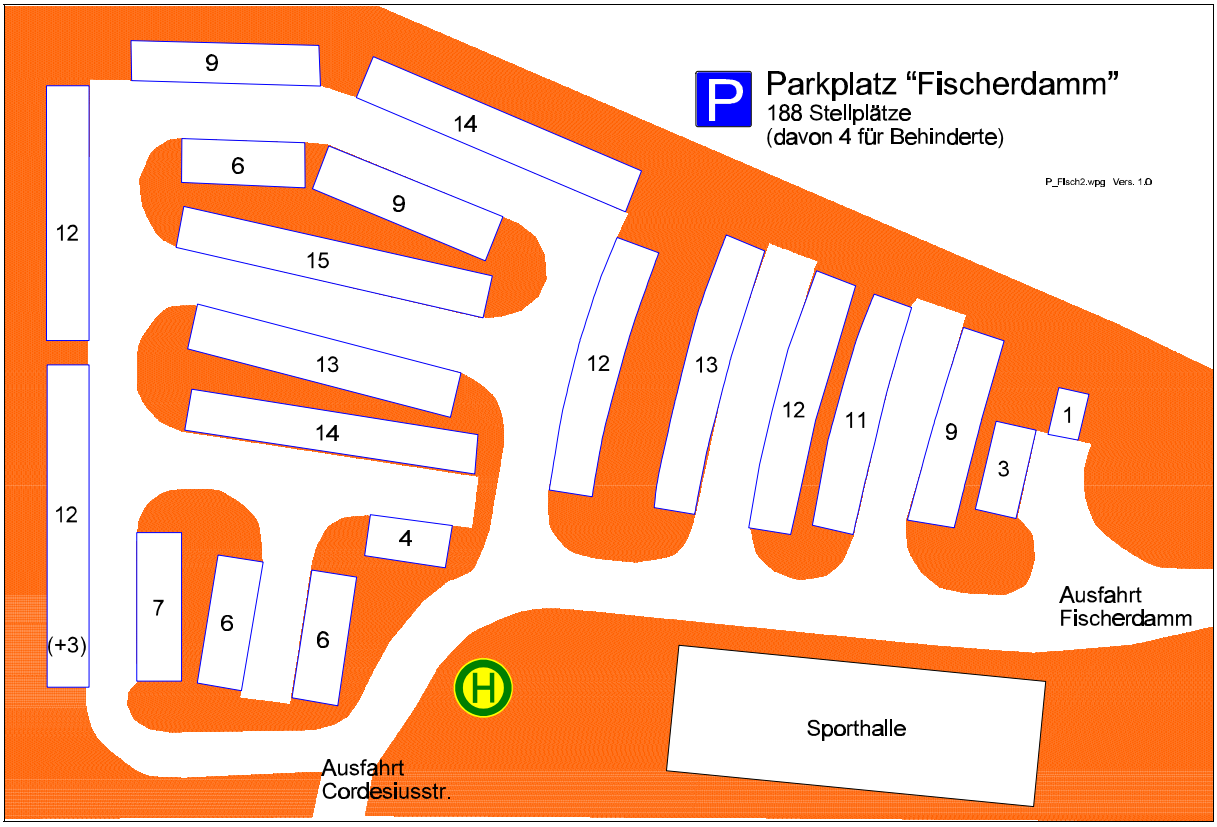


Abb. 4.28: Verteilung der Stellplätze auf dem Großparkplatz "Fischerdamm"

Am Rande der Altstadt gibt es die beiden Großparkplätze “Fischerdamm“ und “Burgdamm“. Beide Parkplätze sind gebührenfrei und verfügen über eine größere Anzahl Stellplätze, von denen aus man fußläufig in akzeptabler Zeit wichtige Ziele in der Innenstadt erreicht. Die Anzahl der Stellplätze am Fischerdamm ist im Bereich der neuen Sporthalle nochmals um 30 auf nun insgesamt 215 aufgestockt worden. Nach Abschluß der Bauarbeiten im Jahr 2000 weist auch der Parkplatz Burgdamm bezüglich Befestigung, Beleuchtung, Begrünung usw. einen ähnlich guten Ausbaustandard erhalten wie der bestehende Parkplatz Fischerdamm auf. In der ersten Phase umfaßt der Parkplatz am Burgdamm 99 Stellplätze. In einem späteren Stadium sollen dort insgesamt 142 Stellplätze angeboten werden. Ein neuer Gehweg Richtung Lange Straße sowie später eine neue Fußgängerbrücke über den Eldearm zur Hafenstraße gewährleisten eine schnelle Erreichbarkeit sowohl der östlichen (“Altstadt“) wie auch westlichen Innenstadt (“Neustadt“).

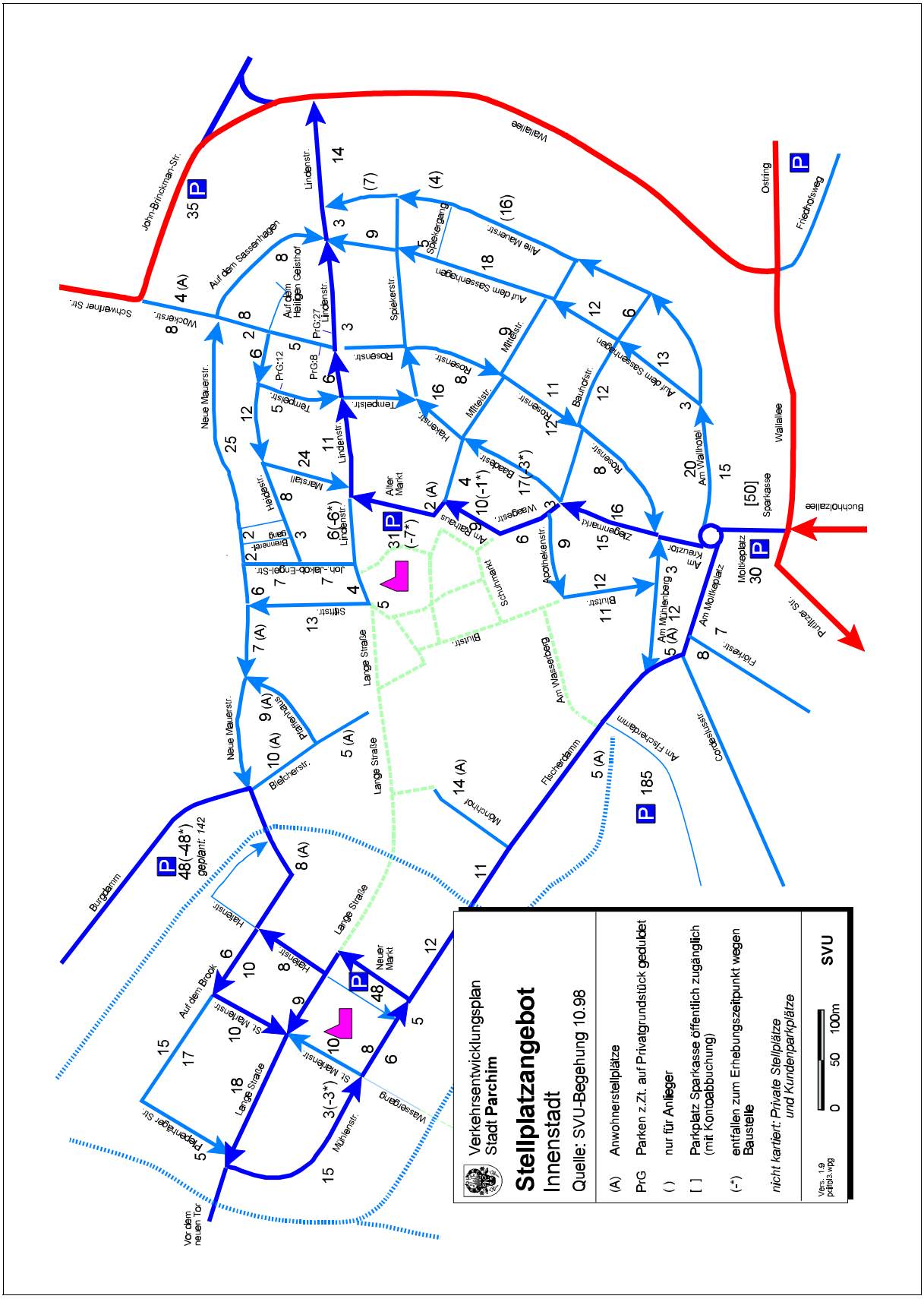


Abb. 4.29: Stellplatzangebot Parchim Innenstadt

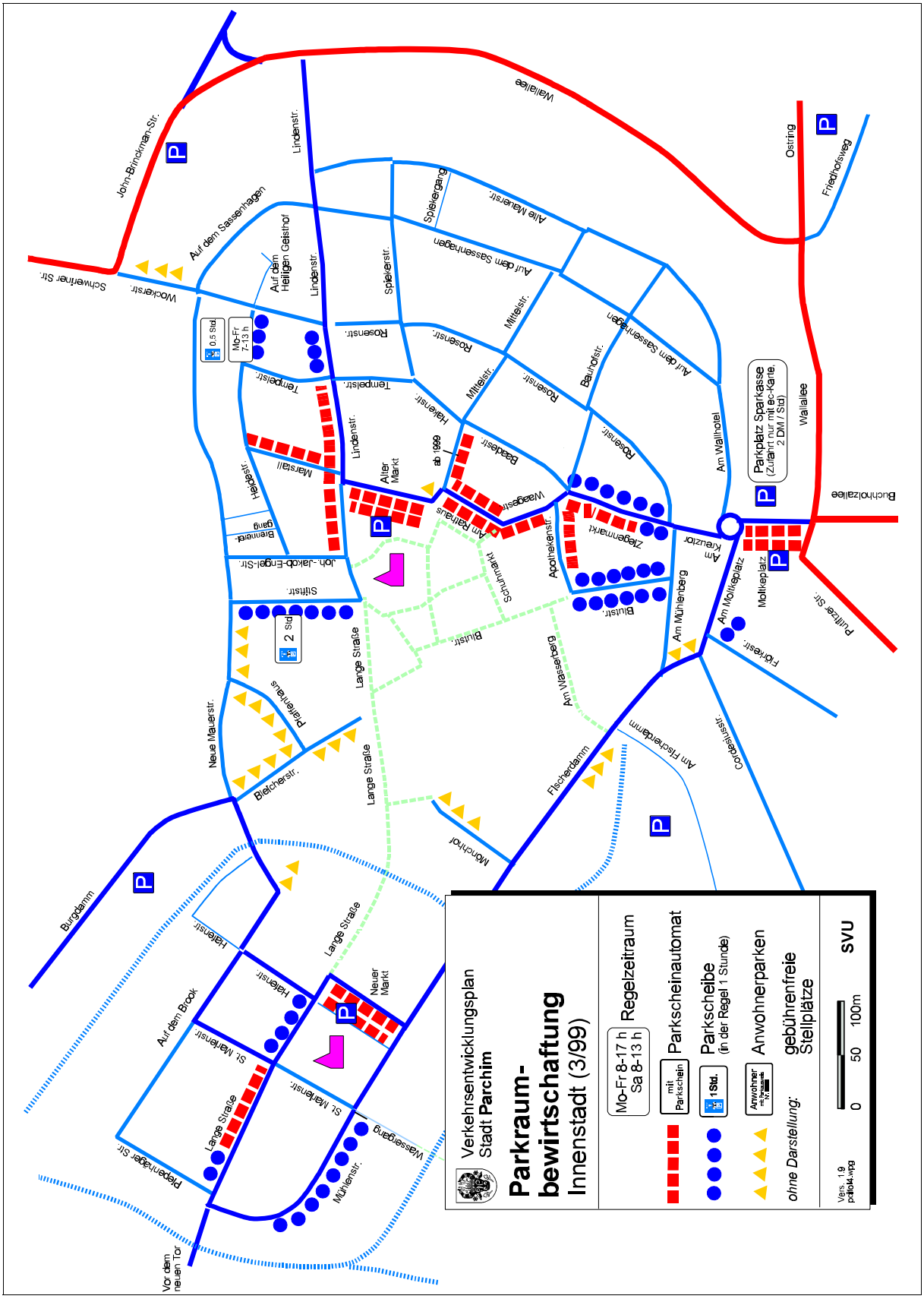


Abb. 4.30: Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt

4.3.2 Parkraumanalyse (Stellplatznachfrage in der Innenstadt)

Am Donnerstag, den 19. November 1998 wurde in der Parchimer Innenstadt eine ganztägige Parkraumerhebung durchgeführt. Zwischen 8.00 Uhr und 18.00 Uhr wurden in halbstündigen Rundgängen die Kennzeichen aller im öffentlichen Straßenraum abgestellten Kraftfahrzeuge erfaßt. Auf diese Weise sind differenziert nach Stellplatzarten, Stellplatzbereichen und Tageszeitintervallen detaillierte Aussagen zum Parkverhalten darstellbar.

Auf 1.095 beobachteten Stellplätzen haben in dem Zeitraum von 10 Stunden insgesamt ca. 3.500 Parkvorgänge stattgefunden.

In Abbildung 4.31 sind für die 6 zusammenhängenden Parkbereiche

1 Westlicher Altstadtbereich
2 Fischerdamm
3 Zentraler Altstadtbereich
4 Östlicher Altstadtbereich
5 Nördlicher Altstadtbereich
6 Nordöstlicher Bereich

die Kenngrößen

- Stellplatzangebot
- Belegungsgrad im Mittel und zu Zeiten hoher Stellplatznachfrage
- Umschlagziffer und
- mittlere Parkdauer
- Anteil Kurz- und Langparker

angegeben.

In weiteren Schaubildern sind die Kennziffern auch für einzelne Straßenzüge und Parkplätze und für verschiedene Bewirtschaftungsformen vergleichend gegenübergestellt.

Der Belegungsgrad beschreibt das Verhältnis der geparkten Kraftfahrzeuge zum vorhandenen Stellplatzangebot. Für den betrachteten Zeitraum (8 bis 18 Uhr) liegt die mittlere Stellplatzbelegung bei 64%. Die Betrachtung der Tagesganglinie zeigt, daß die höchsten Auslastungen vormittags im Zeitintervall von 10:30 Uhr bis 11 Uhr (74%) und am Nachmittag im Intervall von 15:30 Uhr bis 16 Uhr (67 %) auftreten. Die Ganglinien verdeutlichen:

- die überdurchschnittlichen Belegungsgrade bei den nicht bewirtschafteten Stellplätzen.
- die unterdurchschnittlichen Belegungsgrade bei den bewirtschafteten Stellplätzen (Parkschein, Parkscheibe)
- besonders geringe Werte bei der Gruppe der gebührenpflichtigen Stellplätze (bei Betrachtung einzelner Straßenzüge allerdings noch mit erheblichen Schwankungen)
- geringe Werte (stets unter 40%) im Parkbereich 2 (Fischerdamm)
- konstant hohe Werte in der östlichen Altstadt (die geringe Umschlagziffer und die hohe mittlere Parkzeit deuten auf viele Dauerparker -vermutlich Anwohner- hin)

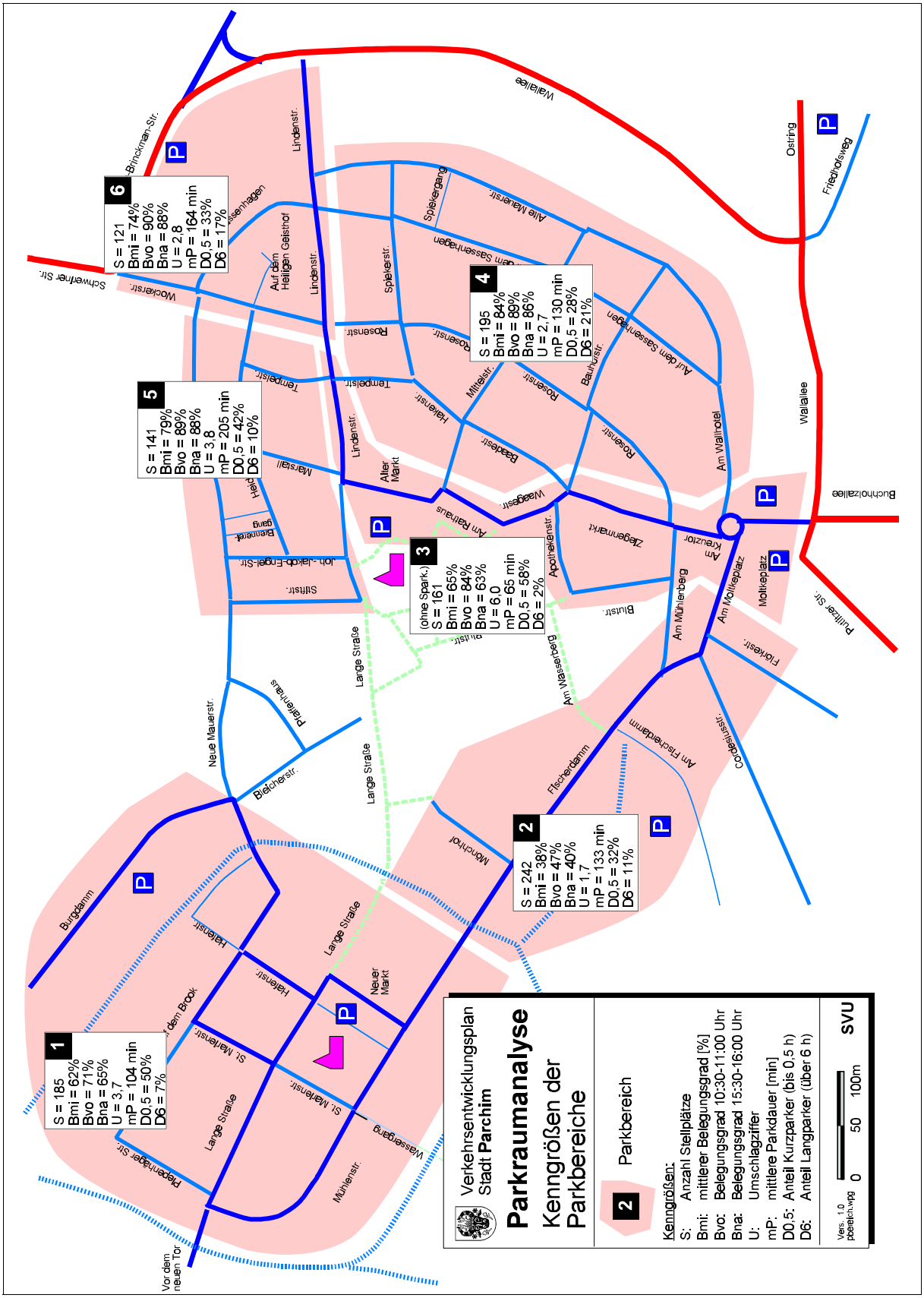


Abb. 4.31: Kennziffern der Parkbereiche in der Innenstadt

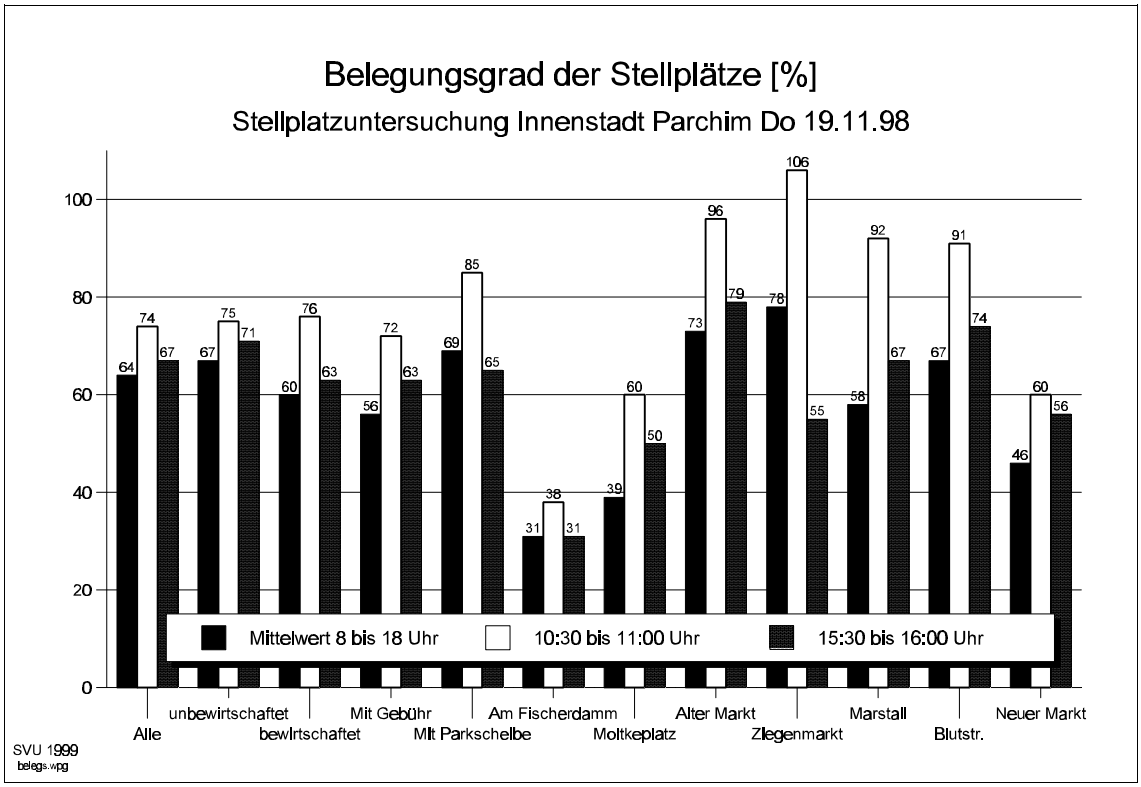


Abb. 4.32: Belegungsgrad der Stellplätze

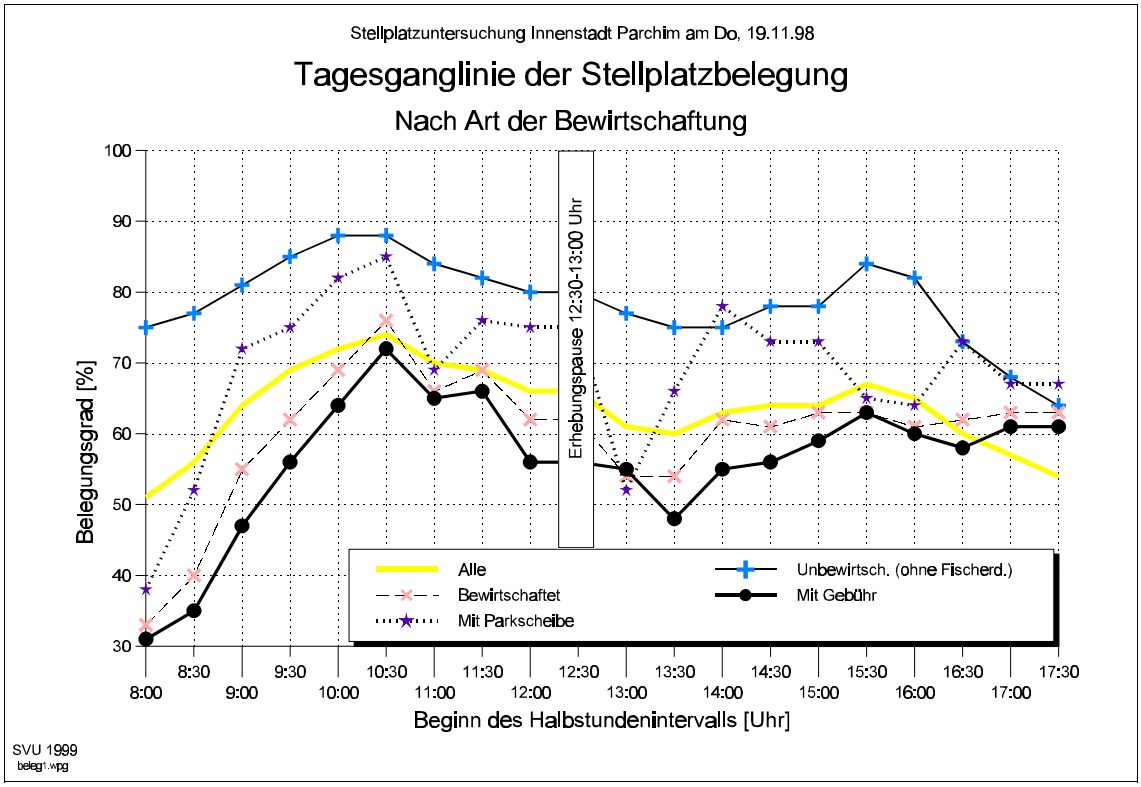


Abb. 4.33: Tagesganglinie der Stellplatzbelegung

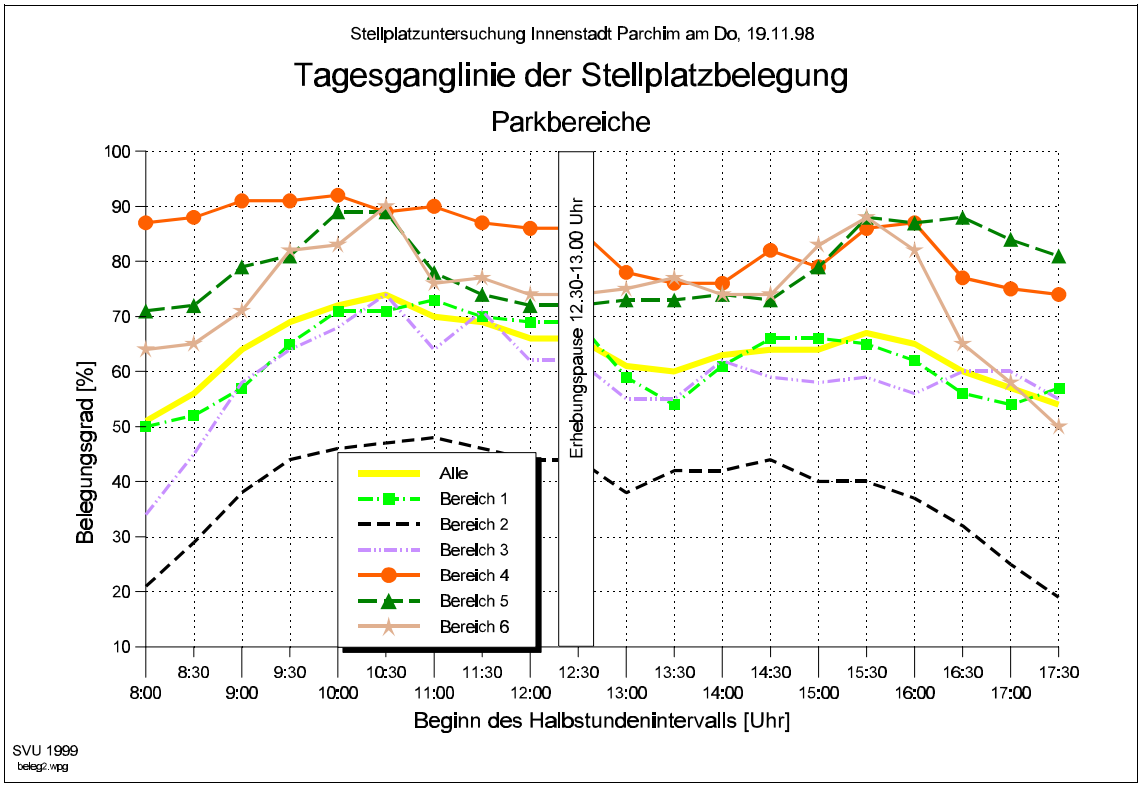


Abb. 4.34: Tagesganglinie der Stellplatzbelegung (Parkbereiche)

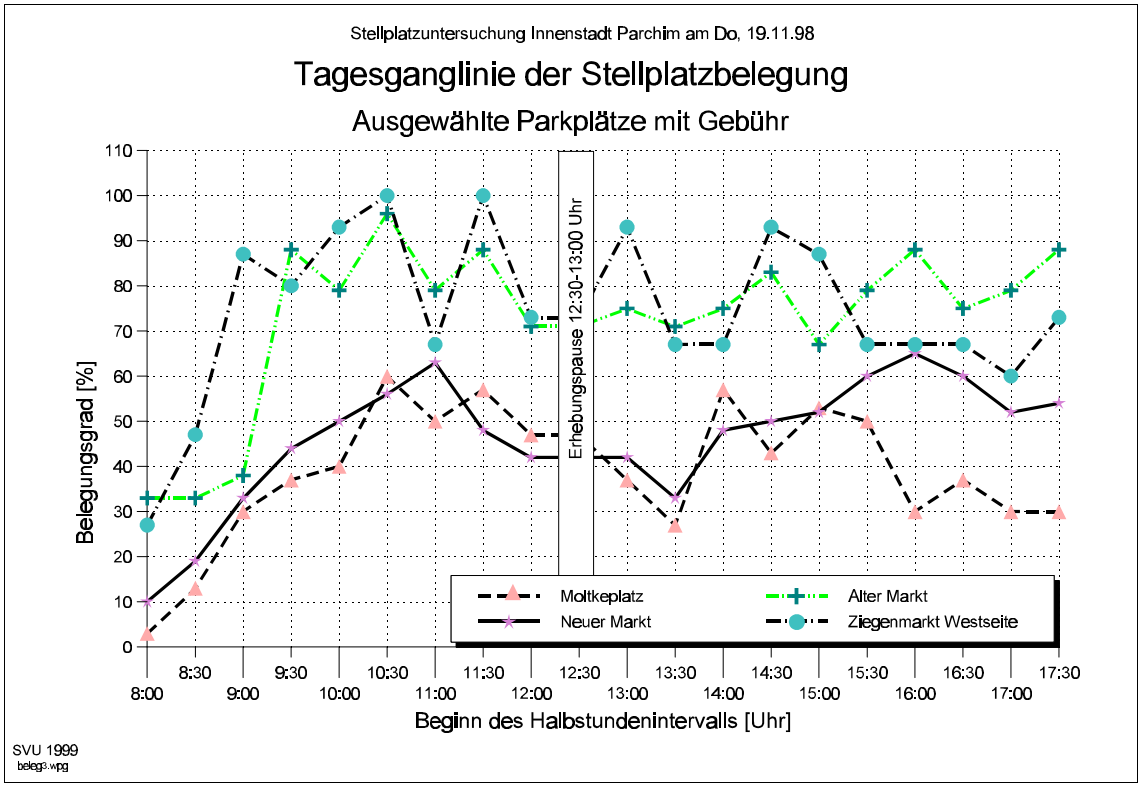


Abb. 4.35: Tagesganglinie der Stellplatzbelegung (gebührenpflichtige Stellplätze)

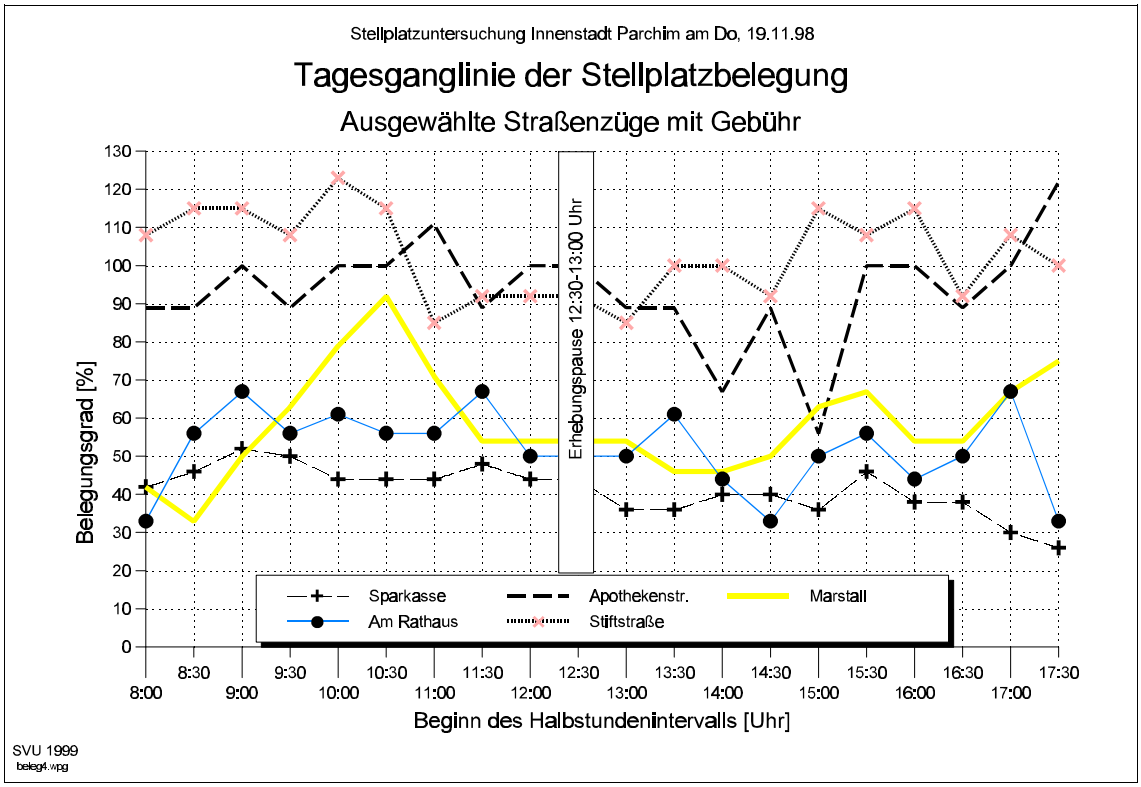


Abb. 4.36: Tagesganglinie der Stellplatzbelegung (weitere gebührenpflichtige Stellplätze)

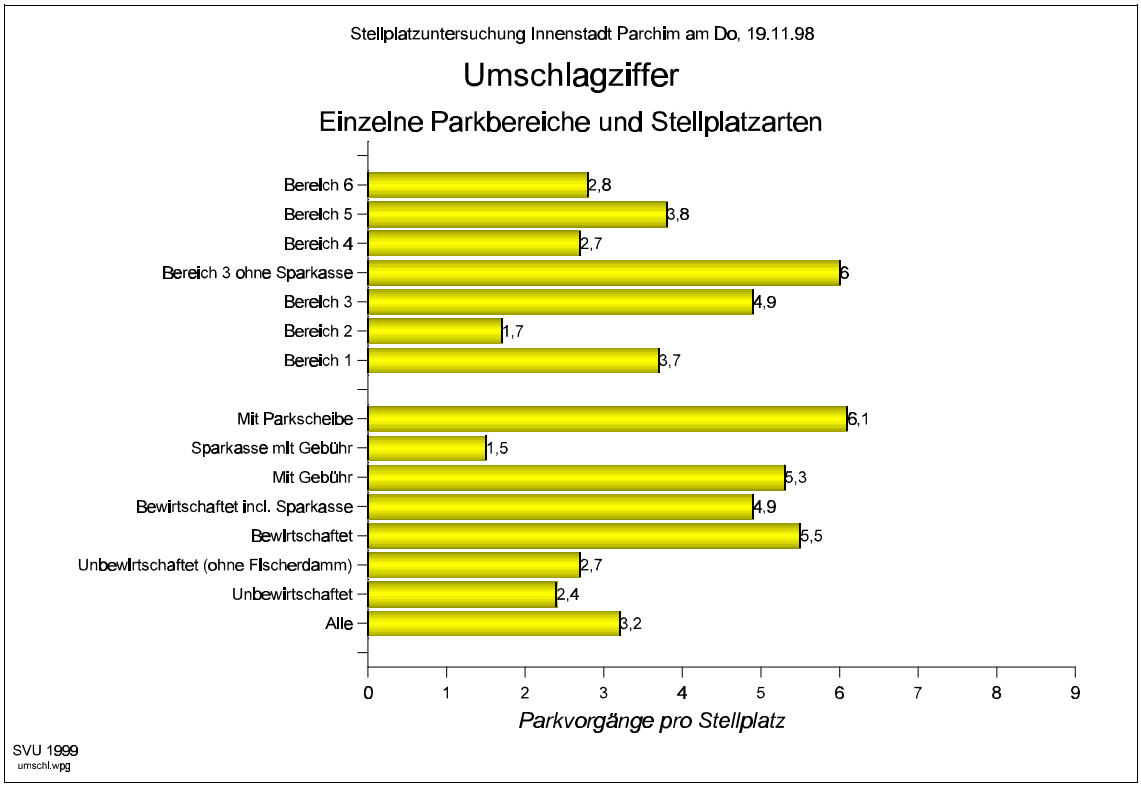


Abb. 4.37: Umschlagziffer (nach Parkbereichen und Stellplatzarten)

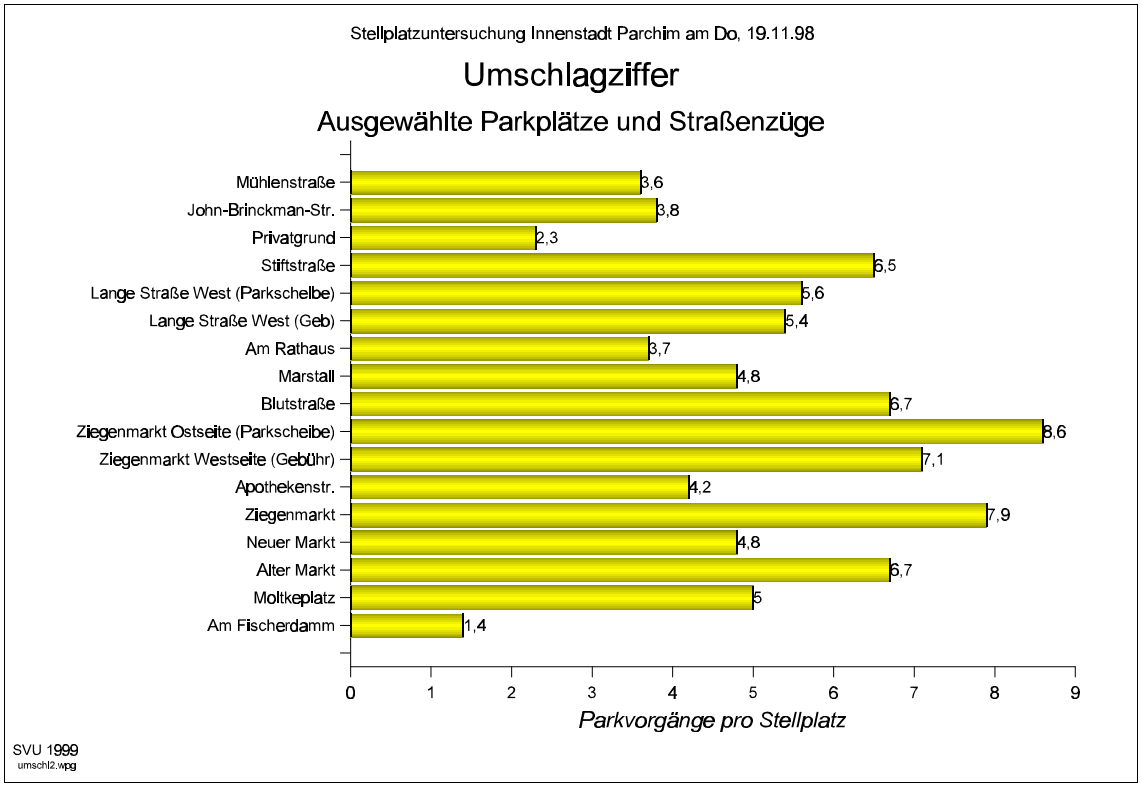


Abb. 4.38: Umschlagziffer einiger ausgewählter Parkbereiche

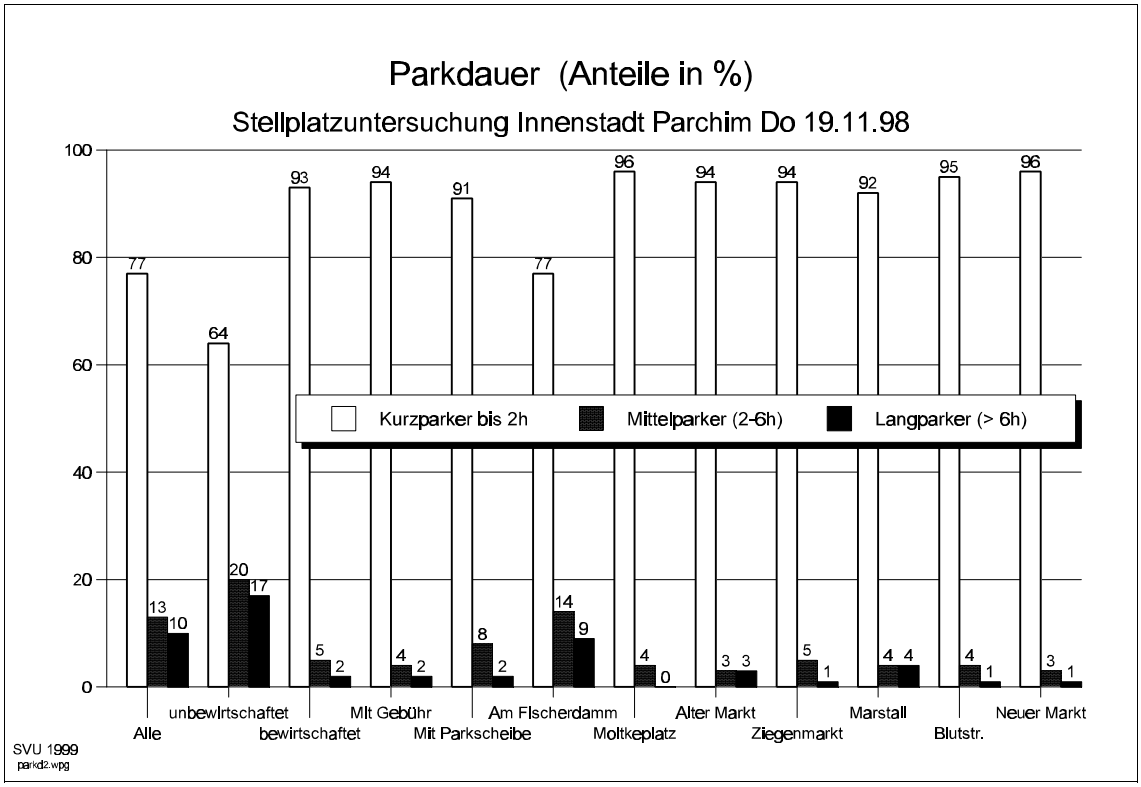


Abb. 4.39: Parkdauer

Der Anteil derjenigen, die ihr Fahrzeug länger als 6 Stunden abgestellt haben, liegt insgesamt bei 10%. Naturgemäß werden bei den unbewirtschafteten Stellplätzen die höchste Anteile erreicht. Bei den bewirtschafteten Stellplätzen ist der Kurzparkeranteil (weniger als 2 Stunden) in der Regel deutlich höher als 90%. Das belegen auch die überdurchschnittlichen Umschlagziffern.

In den Anlagen 4.13 bis 4.15 sind alle ermittelten Kenngrößen differenziert nach Parkbereichen, ausgewählten Straßenzügen und Bewirtschaftungsformen auch tabellarisch dokumentiert.

4.4 Öffentlicher Personennahverkehr

4.4.1 Stadtbusverkehr

4.4.1.1 Verkehrsangebot im Stadtbusverkehr

Liniennetz

Das Stadtliniennetz umfaßt derzeit (Stand Fahrplan 1998/99) 5 Linien, wobei für die Hin- und Rückrichtung jeweils eine eigene Nummer vergeben wurde. Die Linien 1 und 2 verkehren regelmäßig auf der West-Ost-Achse und haben mit der Haltestelle “Moltkeplatz“ und dem Endpunkt “Neuer Markt“ zwei tangentiale Berührungspunkte zur Innenstadt.
Die Linien 3 und 4 dienen der Erschließung der Ortsteile Dargelütz im Norden und Slate im Süden und weisen insgesamt durch eine Vielzahl verschiedener Linienführungen mit wechselnden Anfangs- und Endpunkten keinen eindeutigen Verlauf auf. Auch eine Verbindung zwischen der Weststadt und dem nördlichen Gewerbegebiet "Möderitzer Weg" wird durch diese Linie abgedeckt. Die Linie 7 (Citybus) verkehrt nur in einer Richtung und bedient im Halbstundentakt einen geschlossenen Ring mit folgender Linienführung: Bahnhof - Weststadt - Südring - Moltkeplatz - Altstadt - Bahnhof.

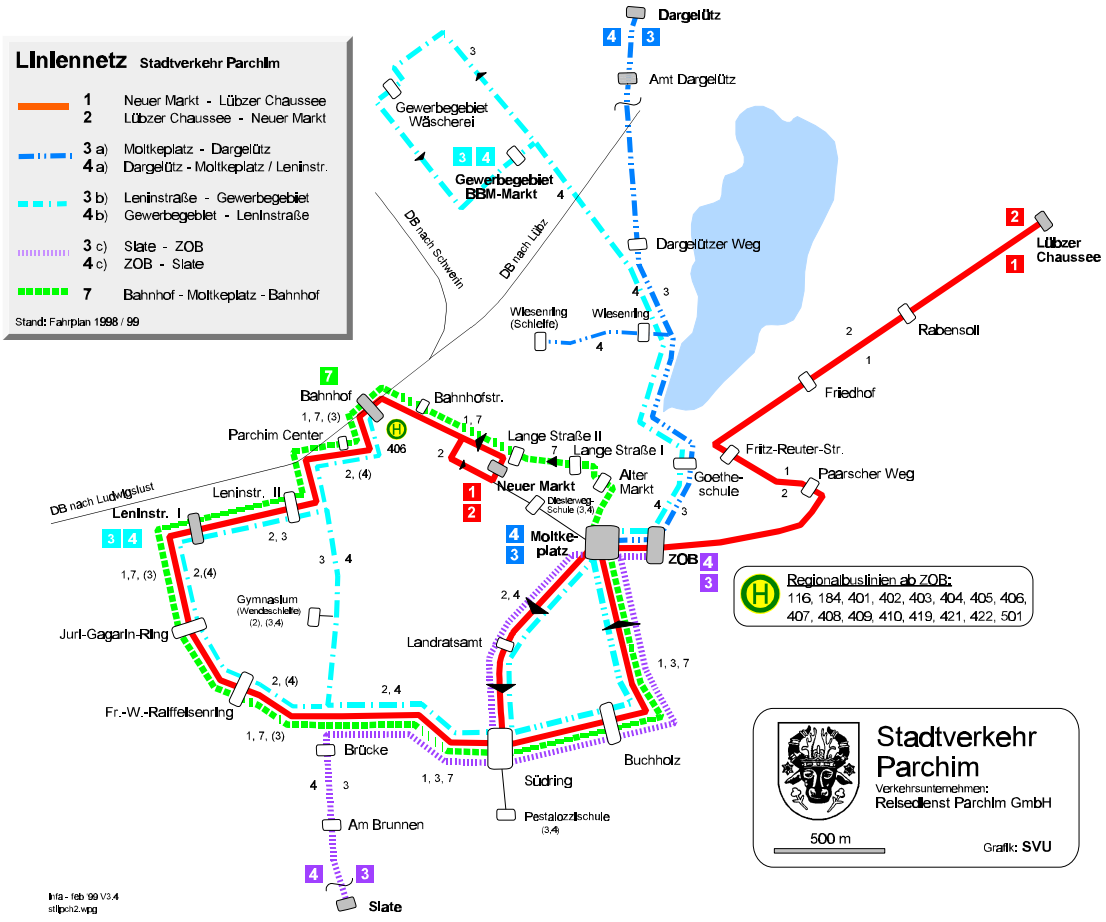


Abb. 4.40: Liniennetz Stadtverkehr Parchim (Fahrplan 1998/99)

Bedienungshäufigkeit

An einem normalen Werktag finden auf den 5 Stadtbuslinien insgesamt 63 Busfahrten statt. Der erste Bus verkehrt morgens um 5.20 Uhr ab Lübzer Chaussee, der letzte am Abend um 18.50 Uhr ab Neuer Markt. Am Wochenende (Samstag und Sonntag) erfolgt eine Bedienung nur durch die Linien 1 und 2 mit jeweils 8 Fahrten.

Linien-Nr.		Linienverlauf	Fahrzeit [min]	Fahrten werktags	Fahrten sa + so	Bedienungszeit-raum
1 / 2	1	Neuer Markt - Lübzer Chaussee	25 - 30	12	8	05.50 - 18.50
	2	Lübzer Chaussee - Neuer Markt	24 - 27	12	8	05.20 - 17.40
7	7	Bahnhof - Moltkeplatz - Bahnhof	30	17		09.20 - 18.40
3 / 4	3a	Moltkeplatz - Dargelütz	12 - 27	6 (5)*		06.15 - 16.22
	4a	Dargelütz - Moltkeplatz	19 - 35	5 (4)*		07.20 - 15.50
	3b	Weststadt - Gewerbegebiet	17 - 24	4		06.20 - 14.42
	4b	Gewerbegebiet - Weststadt	15 - 23	3		11.00 - 16.23
	3c	Slate - ZOB	9 - 15	2		12.30 - 16.15
	4c	ZOB - Slate	10 - 12	2		12.18 - 16.00
* Werte in Klammern: Bedienung am Mittwoch				63 (61)*	16	05.20 - 18.50

Tabelle 4.14: Bedienungshäufigkeit der Stadtbuslinien (Schulzeit, Fahrplan 1998/99)

Der Fahrplan an schulfreien Werktagen ist fast identisch. Bei den Linien 2, 3 und 4 gibt es geringfügige Abweichungen.

Wie sich das Fahrtenangebot der Linien auf die Stundengruppen des Tages verteilt, zeigt Abbildung 4.42. Die 3 verschiedenen Äste der Linien 3 und 4 sind in dieser Darstellung zusammengefaßt. Hinsichtlich Häufigkeit und Regelmäßigkeit (Takt) hat nur die Linie 7 ein attraktives Angebot aufzuweisen. Die Bedienung setzt in Entsprechung zu den Öffnungszeiten der innerstädtischen Geschäfte allerdings erst nach 9 Uhr ein.



Abb. 4.41: City-Bus

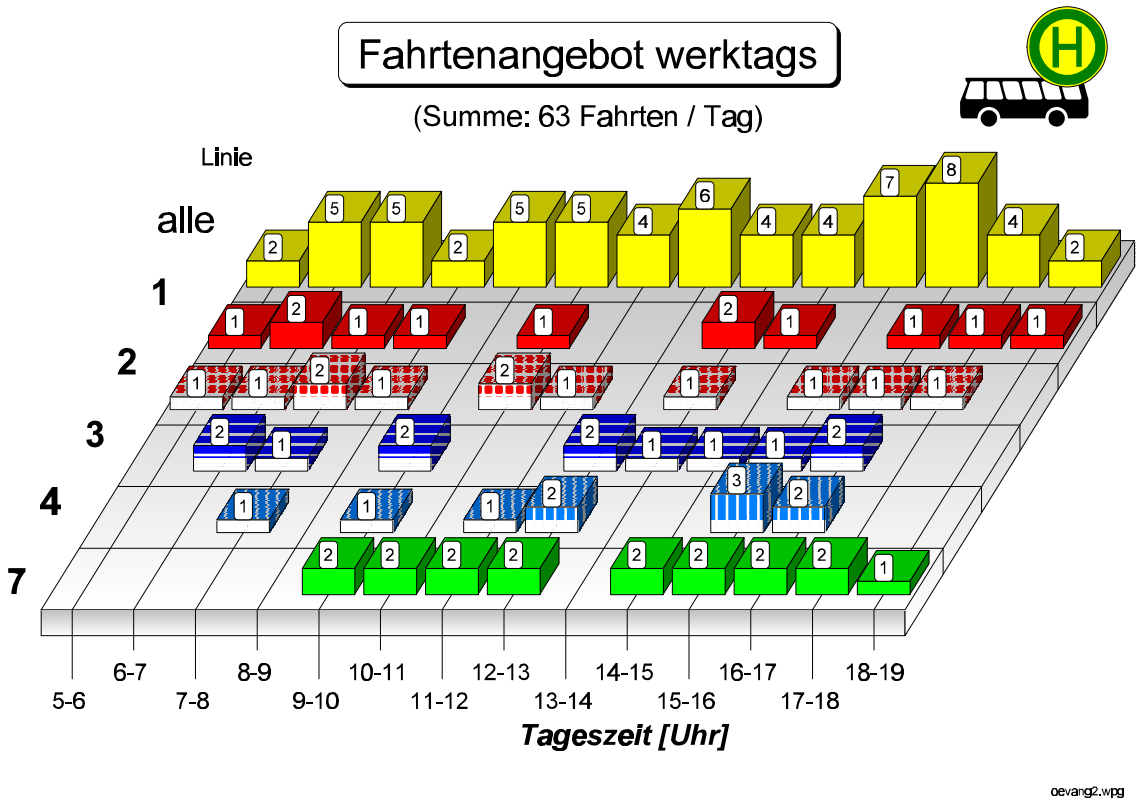


Abb. 4.42: Fahrtenangebot im Stadtverkehr

Auf einigen Regionalbuslinien (vgl. Kap. 4.4.2) werden Fahrgäste innerhalb des Stadtgebietes zu Konditionen des Stadtverkehrstarifes befördert. Dieses ergänzende Fahrtenangebot kommt insbesondere der Bevölkerung in den außerhalb gelegenen Ortsteilen zugute.

Tabelle 4.15 Bedienungshäufigkeit der Regionalbuslinien im Stadtgebiet Parchim (Fahrplan 1998/99)

Linie	Linienverlauf (innerhalb der Stadt)	Fahrzeit [min]	Fahrten werktags	Fahrten sa + so	Bedienungszeit-raum
402	ZOB - Baustoffwerk	5-6	4	0	07.30 - 16.50
	Baustoffwerk - ZOB	5-6	5	0	6.58 - 18.43
404	ZOB - Vietingshof	10	4	0	5.20 - 16.45
	Vietingshof - ZOB	10	4	0	6.23 - 17.48
405	ZOB - Kiekindemark			0	
	Kiekindemark - ZOB	15-25	1	0	7.30 / 8.10
406	ZOB - Damm	15	4	0	06.20 - 19.53
	Damm - ZOB	12-15	4	0	05.30 - 16.45
407	ZOB - Slate	5-10	4	0	5.40 - 16.45
	Slate - ZOB	7-12	4	0	6.17 - 17.22
422	ZOB - Neuhof	5	1	0	14.00
	Neuhof - ZOB	12	1	0	10.48
			36	0	

4.4.1.2 Verkehrsnachfrage im Stadtbusverkehr

Am 14. und 15. April 1999 wurden jeweils ganztägig Fahrgasterhebungen auf den Linien des Stadtverkehrs durchgeführt. Neben einem Donnerstag als normalen Werktag erfolgten die Zählungen auch an einem Mittwoch, da an diesem Tag die Innenstadt aufgrund des stattfindenden Wochenmarktes eine besondere Anziehungskraft ausübt. Auf diese Weise ist festzustellen, inwieweit das Fahrgastaufkommen tagesspezifischen Schwankungen unterworfen ist. An beiden Erhebungstagen war das Wetter teilweise regnerisch. Erfaßt wurden die Ein- und Aussteiger an allen städtischen Haltestellen. Aus dieser Information ergibt sich unmittelbar auch die abschnittsweise Busbesetzung. Die Ausprägung von Quell-Ziel-Beziehungen zwischen einzelnen Haltestellen oder Stadtteilen ist aus dem Datenmaterial indirekt ableitbar.

3 Fahrzeuge des Reisedienst Parchim werden kontinuierlich ausschließlich im Stadtbusverkehr eingesetzt. Da dieses Fahrzeugkontingent den Fahrplan nicht vollständig abdecken kann, werden insbesondere auf den Linien 2, 3 und 4 einige Fahrten von Regionalbussen durchgeführt. Aus organisatorischen Gründen konnten einige dieser zusätzlichen Fahrten nur am Mittwoch erfaßt werden. Zur Vergleichbarkeit des Gesamtvolumens werden in diesen Fällen (78 Fahrgäste in 11 Bussen) am Donnerstag die Fahrgastzahlen des Vortages übernommen. Außerdem ist zu beachten, daß sich das Fahrplanangebot an den beiden Tagen geringfügig unterscheidet (mittwochs entfallen zur Mittagszeit zwei Fahrten auf den Linien 3 und 4).

In Tabelle 4.16 ist differenziert nach Linien das Fahrgastaufkommen der beiden Erhebungstage zusammengestellt.

Tabelle 4.16: Beförderungsfälle im Stadtbusverkehr (Erhebung April 1999)

	Mittwoch, 14.4.99					Donnerstag, 15.4.99				
Linie	Fahrten	Fahrgäste	Anteil [%]		Fahrgäste / Fahrt	Fahrten	Fahrgäste	Anteil [%]		Fahrgäste / Fahrt
1	12	**172**	18,1	33,9	13,4	12	**154**	17,1	31,6	12,2
2	12	**150**	15,8			12	**111**	14,5		
3	11	**109**	11,5	20,9	10,0	12	**96**	13,5	22,6	9,5
4	9	**90**	9,4			10	**72**	9,1		
7	17	**429**	45,2	45,2	25,2	17	**424**	45,8	45,8	24,9
alle	61	**950**	100,0	100,0	15,6	63	**925**	100,0	100,0	14,7

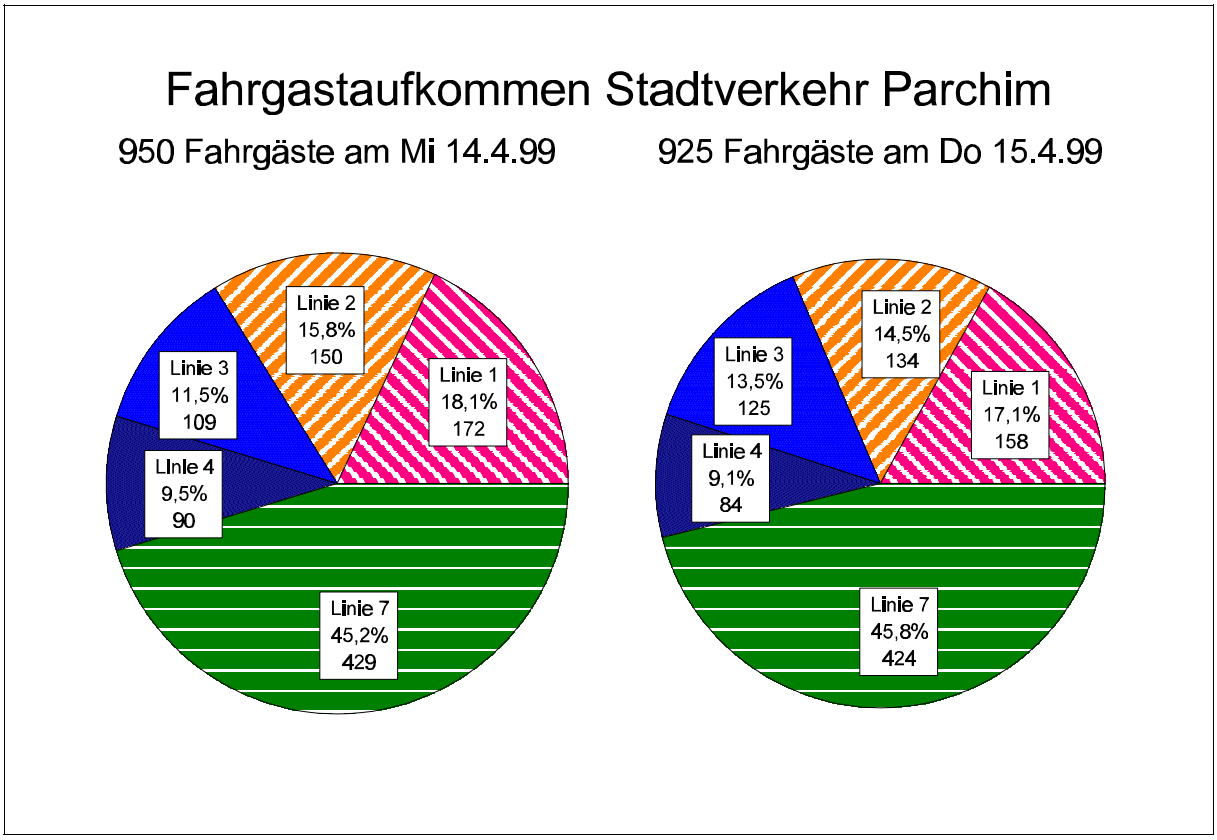


Abb. 4.43: Fahrgastaufkommen im Stadtverkehr Parchim (April 1999)

Es zeigt sich, daß das Gesamtverkehrsaufkommen an beiden Tagen eine ähnliche Größenordnung erreicht. Den 950 Fahrgästen am Mittwoch (Markttag) stehen 925 Fahrgäste am Donnerstag gegenüber. In Relation zum Gesamtfahrtenangebot sind das im Mittel 15 Fahrgäste pro Busfahrt. An beiden Tagen nutzen über 45% der Fahrgäste die Citybus-Linie 7 (25 Fahrgäste / Busfahrt). Etwa ein Drittel entfallen auf die Linien 1 und 2 (13 Fahrgäste / Busfahrt). Die restlichen 21 bis 22% der Fahrgäste sitzen in Bussen der Linien 3 und 4 (10 Fahrgäste / Busfahrt).

Auffällig ist die asymmetrische Linienbelastung bei den in Hin- und Rückrichtung verkehrenden Linien. Die Belastung der Linie 1 (West-Ost) ist höher als die der Linie 2 (Ost-West). Es ist zu vermuten, daß für die Rückfahrt vom Zentrum zur Weststadt anstelle der Linie 2 die Citybus-Linie 7 bevorzugt wird, da sie hinsichtlich Linienführung und Bedienungshäufigkeit eine attraktive Alternative darstellt.

Zeitliche Verteilung des Fahrgastaufkommens

Das Verkehrsaufkommen ist am Donnerstag vormittags und nachmittags etwa gleich hoch. Am Mittwoch werden die Busse hingegen vormittags etwas stärker genutzt (56% des Tagesverkehrs). Die Tagesganglinie veranschaulicht, daß vormittags jeweils zwischen 7 Uhr und 8 Uhr sowie zwischen 9 Uhr und 11 Uhr Verkehrspitzen auftreten. Am Nachmittag verteilt sich das Hauptverkehrsaufkommen relativ gleichmäßig auf einen 4-Stunden-Zeitraum (13 Uhr bis 17 Uhr). Die Graphiken verdeutlichen, wie sich die Beförderungsfälle auf die einzelnen Buslinien verteilen.

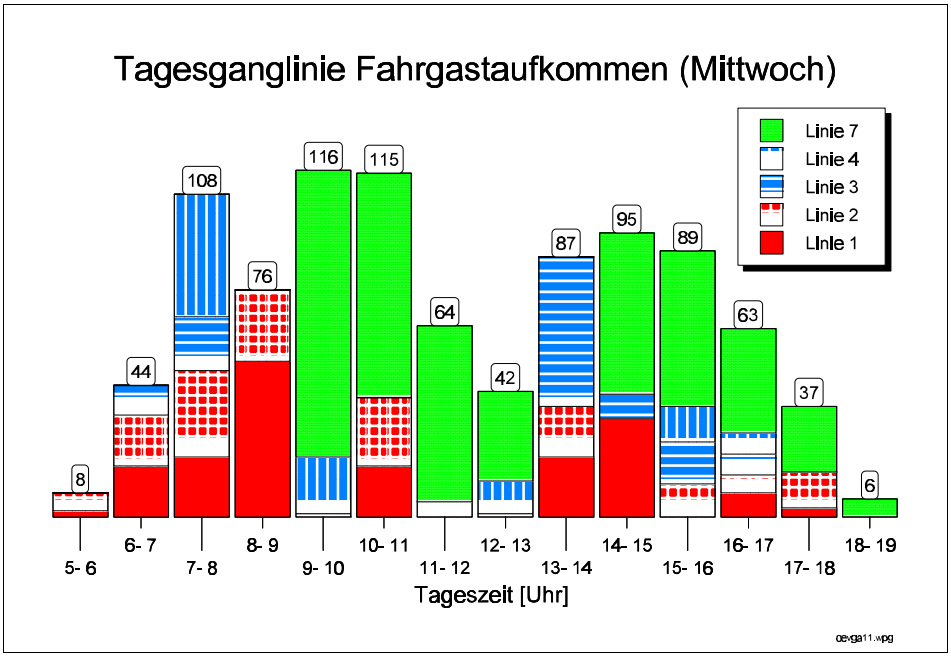


Abb. 4.44: Fahrgastaufkommen (Tagesganglinie am Mittwoch)

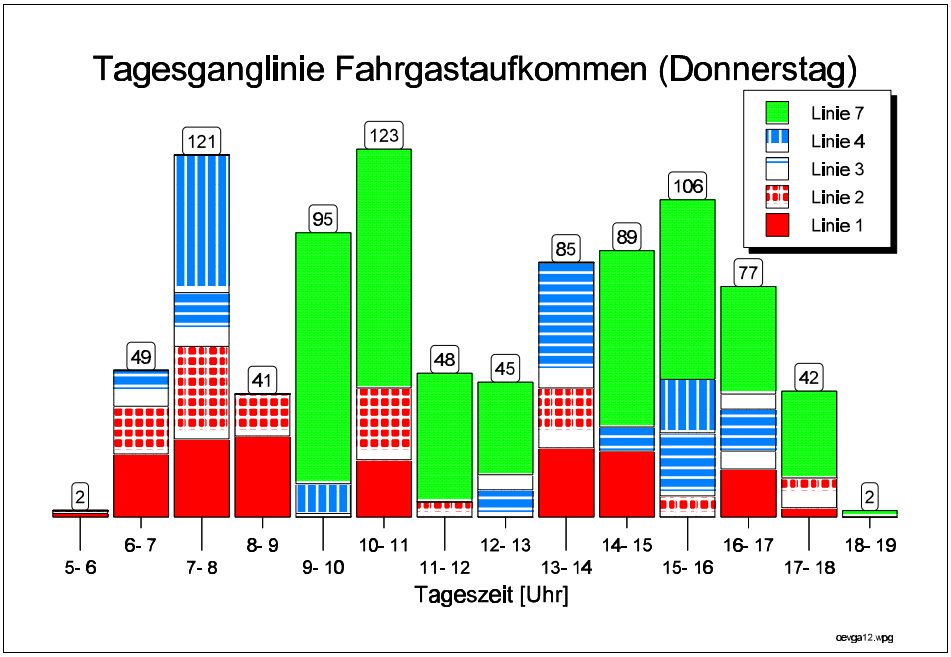


Abb. 4.45: Fahrgastaufkommen (Tagesganglinie am Donnerstag)

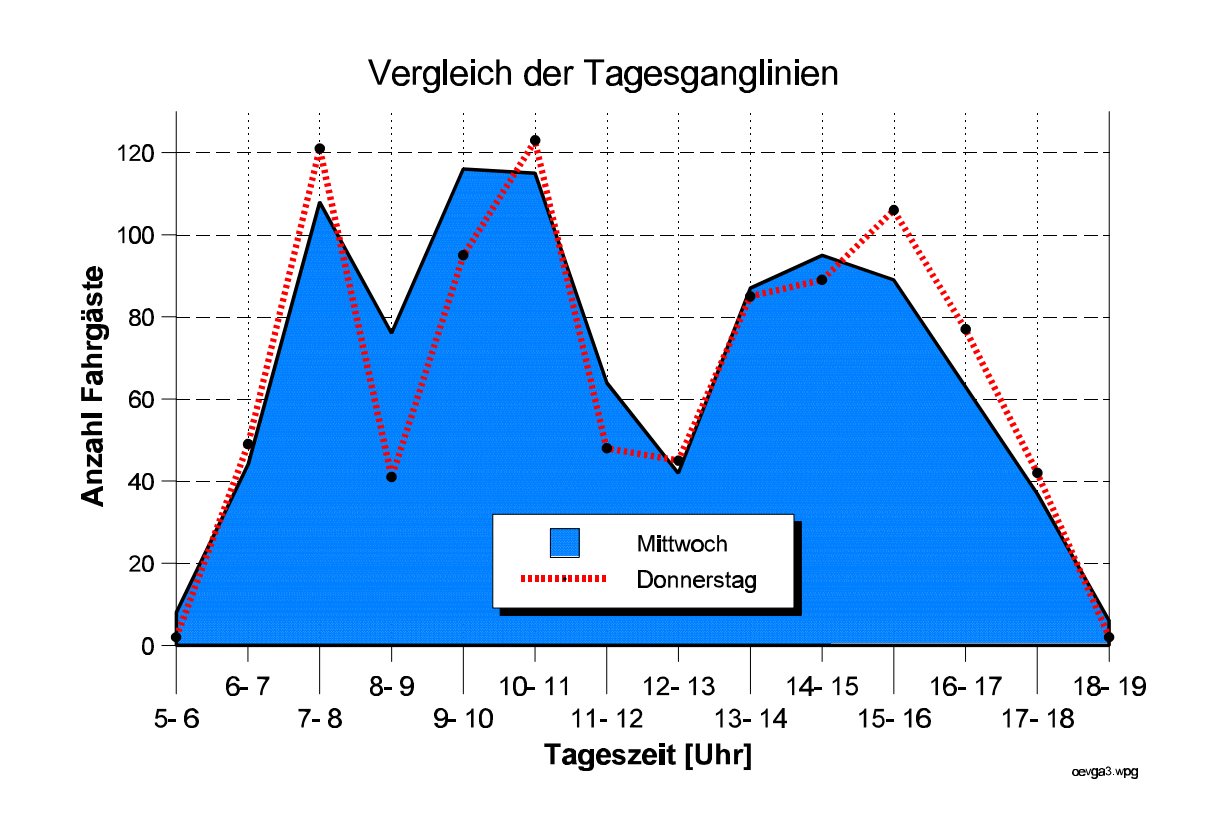


Abb. 4.46: Fahrgastaufkommen (Vergleich der Tagesganglinien)

Da keine Fahrgastbefragung durchgeführt wurde, ist die genaue Fahrtzweckverteilung nicht bekannt. Es ist jedoch offensichtlich, daß den Citybus, der erst nach 9 Uhr verkehrt, überwiegend Fahrgäste benutzen, die in der Innenstadt einkaufen wollen oder dort etwas zu erledigen haben. Die geringen Ein-/ Aussteigerzahlen am Bahnhof deuten darauf hin, daß die Verknüpfung mit dem Schienenverkehr derzeit noch eine untergeordnete Rolle spielt. Die Linien 1 bis 4 dienen vorzugsweise Berufspendlern und Schülern, wie die Aufkommensspitzen in den frühen Morgenstunden und zur Mittagszeit zeigen.

Auslastungsgrad

Aussagen zur Nutzung des Angebotes sind möglich, wenn man das Fahrgastaufkommen auf das vorhandene Fahrtenangebot bezieht.
Die Abbildungen 4.47 und 4.48 zeigen im tageszeitlichen Verlauf, wieviel Personen durchschnittlich je Busfahrt befördert werden. Der Gesamtdurchschnitt liegt an beiden Tagen bei 15 Fahrgästen pro Bus. Überdurchschnittliche Werte werden regelmäßig auf der Linie 7 erreicht. Auf den anderen Linien gibt es vereinzelt hohe Werte immer dann, wenn gleichzeitig auch Schüler transportiert werden.

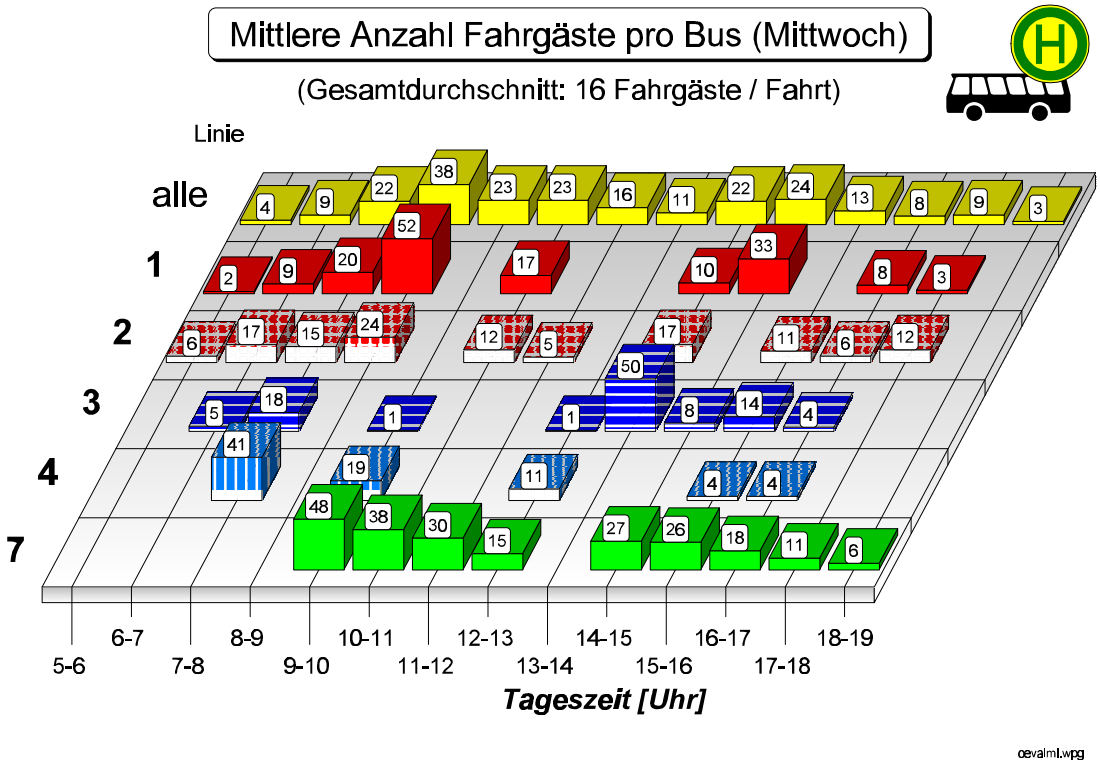


Abb. 4.47: Mittlere Anzahl Fahrgäste pro Busfahrt (Mittwoch)

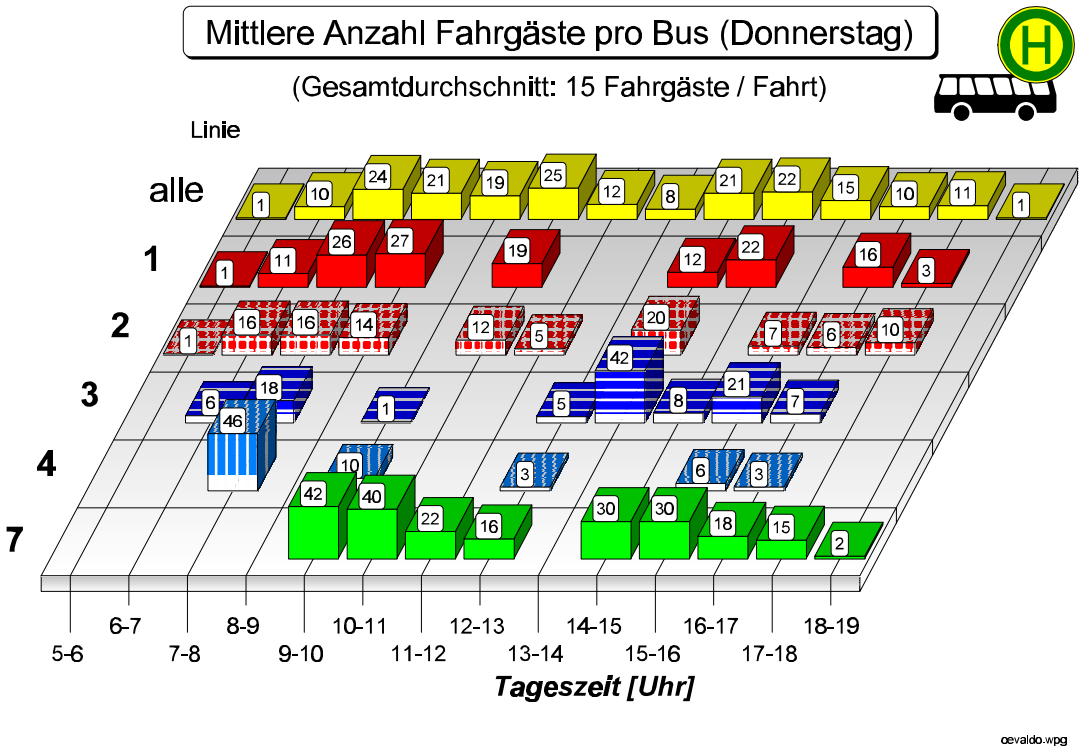


Abb. 4.48: Mittlere Anzahl Fahrgäste pro Bus (Donnerstag)

In der folgenden Tabelle ist für die einzelnen Tagesstunden die maximal aufgetretene Fahrzeugbesetzung aufgeführt. Während bei den Linien 1 bis 4 auch die höchsten Maximalwerte noch unter dem jeweiligen Sitzplatzangebot der eingesetzten Standardlinienbusse liegen, ist die Kapazität des Citybusses mit 16 Sitz- und 14 Stehplätzen in einigen Fällen bereits ausgeschöpft.

Tabelle 4.17: Maximale Fahrzeugbesetzung (Anzahl Fahrgäste)

	Mittwoch					Donnerstag				
Uhr \ Linie	1	2	3	4	7	1	2	3	4	7
5 - 6	2	5				1	1			
6 - 7	11	14	5			15	12	7		
7 -8	19	16	18	41		26	19	18	46	
8 - 9	46	12				21	6			
9 -10			1	12	29			1	9	36
10 -11	9	9			29	12	11			26
11 -12		2			18		2			20
12 - 13			1	11	18			8	8	15
13 - 14	14	13	41			20	12	33		
14 - 15	31		8		19	19		8		27
15 - 16		9	9	8	18		6	19	8	22
16 - 17	8	5	5	5	23	9	5	11	3	13
17 - 18	3	9			10	3	8			10
18 -19	1				7					6
5 - 19	46	16	41	41	29	26	19	33	46	36

Quell- und Zielverkehrsaufkommen der Haltestellen

Die Haltestelle mit dem höchsten Verkehrsaufkommen ist erwartungsgemäß der zentrale Moltkeplatz, zumal dort alle Stadtbuslinien halten. Ungefähr 300 Fahrgäste steigen hier ein oder aus, wobei es deutlich mehr Aussteiger als Einsteiger gibt. Stark frequentiert sind ferner die Haltestellen in der Weststadt: "Leninstraße I", "Leninstraße II" und "Juri-Gagarin-Ring".
Weitere Haltestellen mit großer Verkehrsbedeutung sind "Südring", "Lange Straße I" und "Alter Markt".

Am Zentralen Omnibusbahnhof gibt es täglich ca. 50 Ein- und Aussteiger. Kaum nachgefragt werden die Haltestellen "Brücke", "Am Brunnen", "Gewerbegebiet Wäscherei", Wiesenring", "Landratsamt" und "Dargelützer Weg".



Abb. 4.49: City-Bus am Moltkeplatz

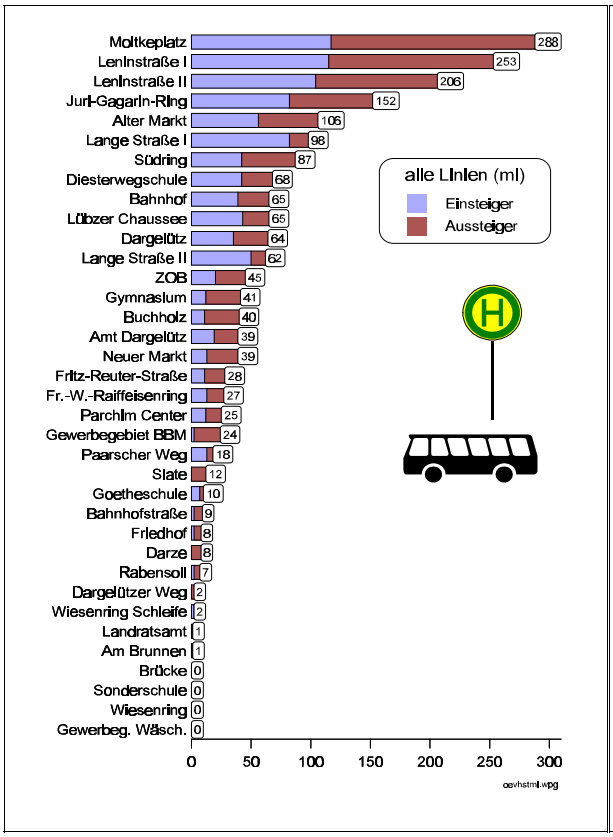


Abb. 4.50: Haltestellenbelastung (Mittwoch)

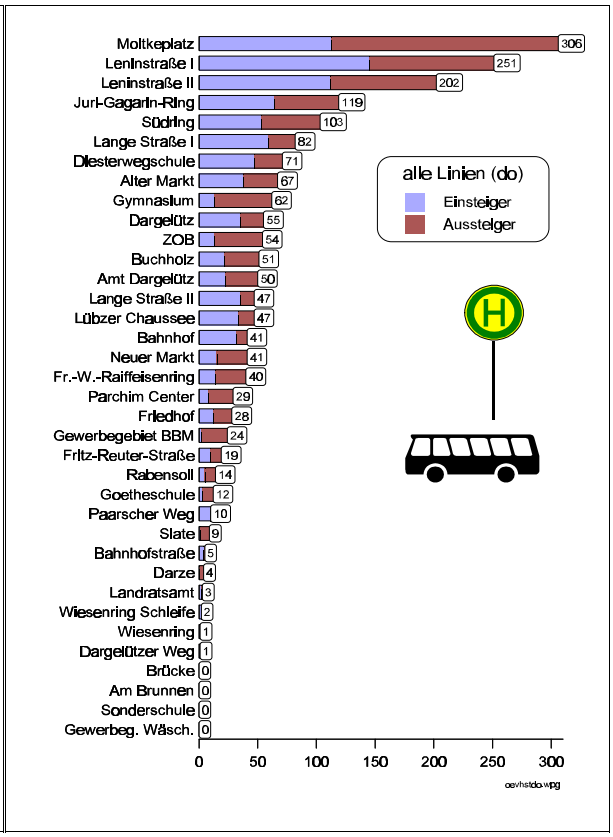


Abb. 4.51: Haltestellenbelastung (Donnerstag)

Linienbelastungen (Beförderungsfälle)

In den Abbildungen 4.52 bis 4.59 ist getrennt nach den beiden Erhebungstagen für jede Linie die Haltestellenabfolge skizziert. Zugeordnet sind jeweils die Ein- und Aussteigerzahlen pro Tag sowie die daraus resultierende Linienbelastung.

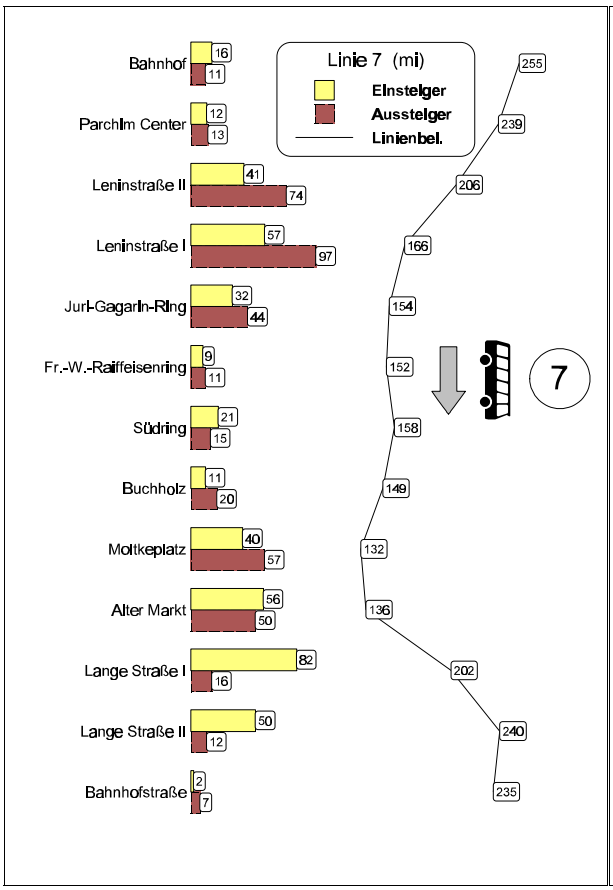


Abb. 4.52: Linienbelastung Linie 7 (Mittwoch)

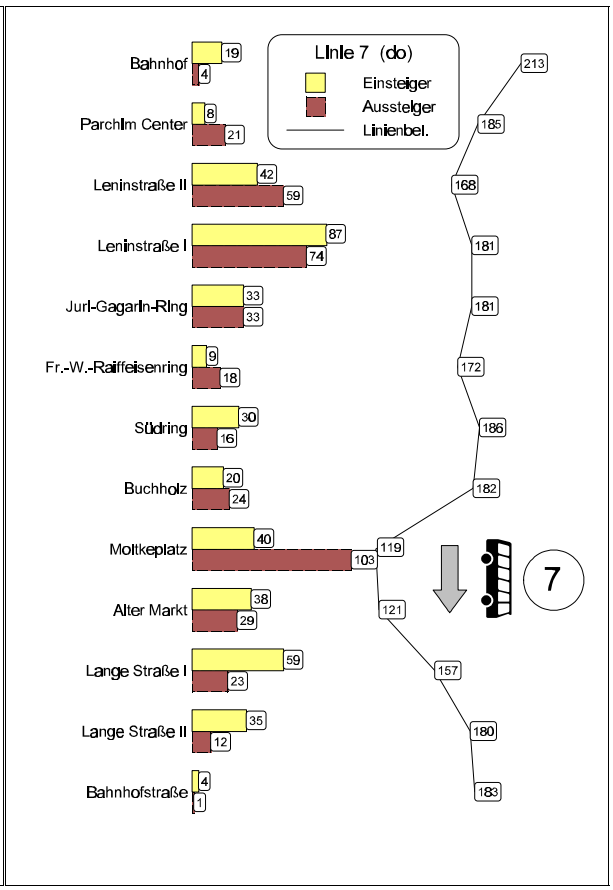


Abb. 4.53: Linienbelastung Linie 7 (Donnerstag)

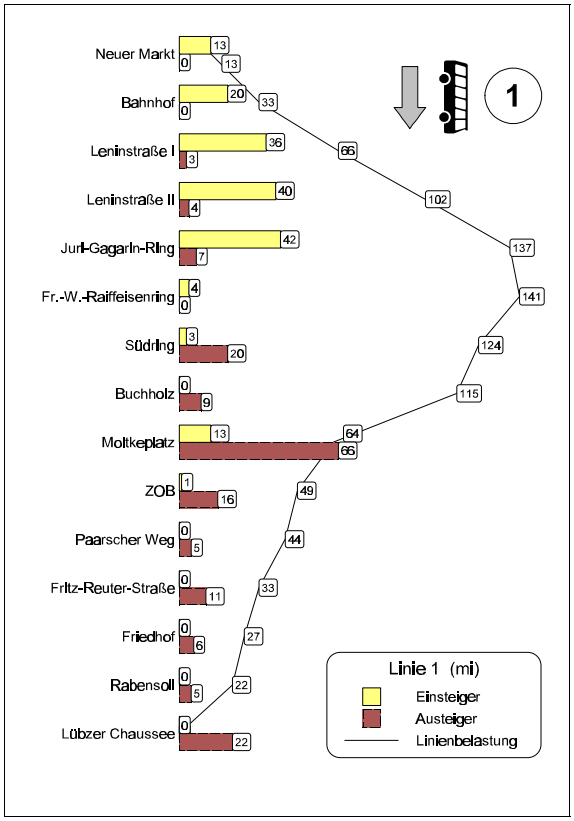


Abb. 4.54: Linienbelastung Linie 1 (Mittwoch)

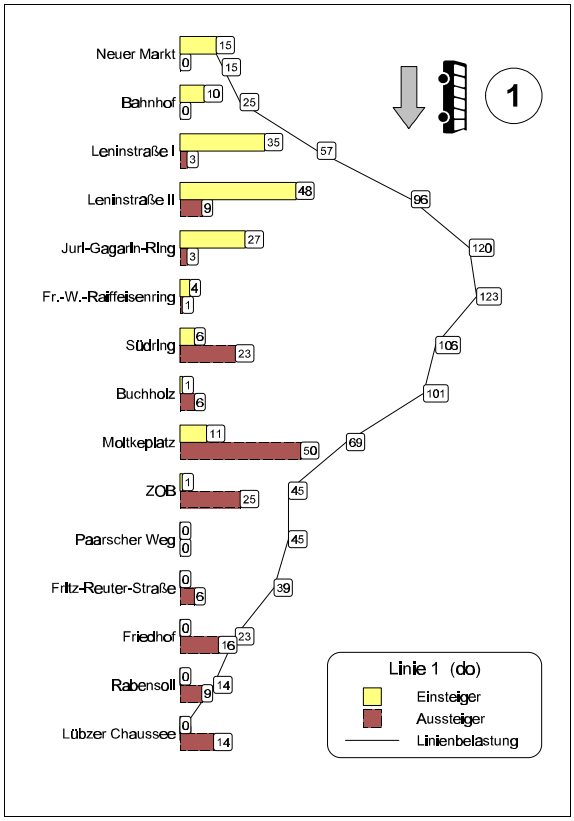


Abb. 4.55: Linienbelastung Linie 1 (Donnerstag)

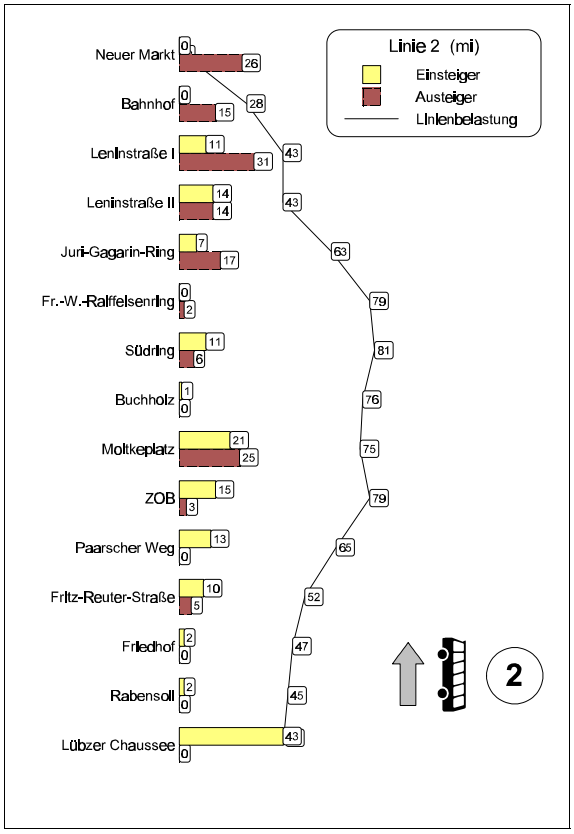


Abb. 4.56: Linienbelastung Linie 2 (Mittwoch)

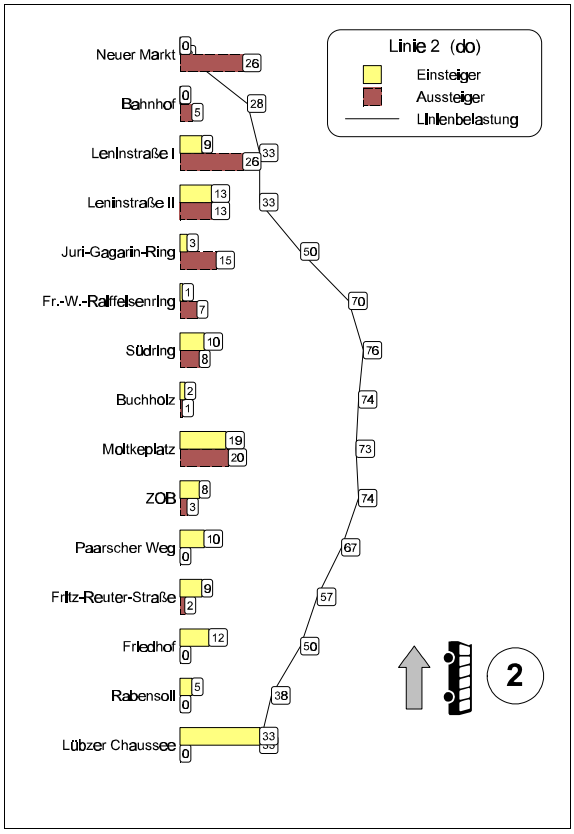


Abb. 4.57: Linienbelastung Linie 2 (Donnerstag)

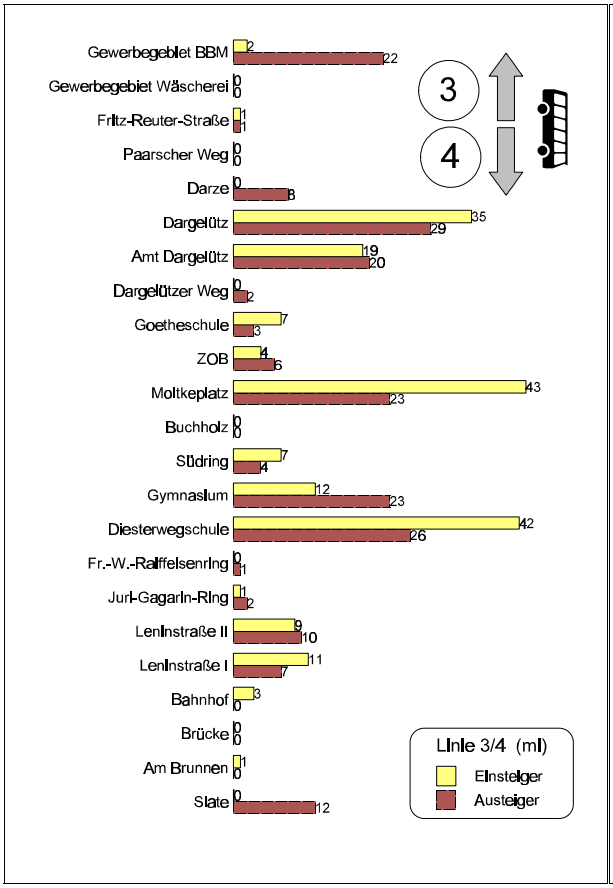


Abb. 4.58: Linienbelastung Linien 3/4 (Mittwoch)

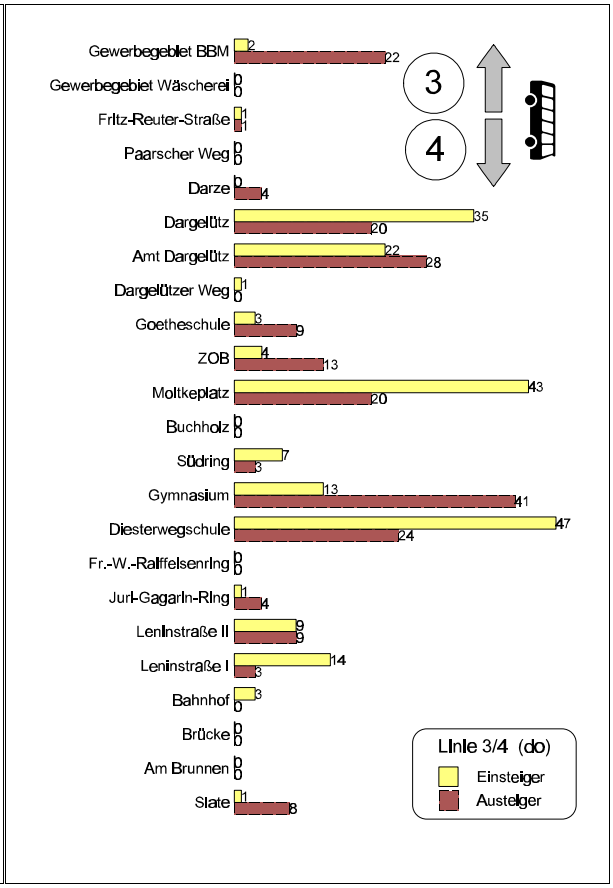


Abb. 4.59: Linienbelastung 3/4 (Donnerstag)

Die Abbildungen zu den Linien 3 und 4 enthalten nur für beide Richtungen zusammengefaßte Ein- und Aussteigerzahlen. Da aufgrund der verschiedenen Linienführungen bei einzelnen Fahrten jeweils nur ein Teil der aufgeführten Haltestellen bedient wird, wurde auch auf eine Darstellung der Linienbelastung verzichtet.

4.4.1.3 Tarifstruktur

Eine Übersicht zum Fahrscheinsortiment beim Stadtverkehr Parchim gibt folgende Aufstellung:

Tabelle 4.18: Fahrscheinsortiment Stadtverkehr Parchim (gültig ab 28.7.1996)

	Normaltarif	ermäßigt
Einzelfahrkarte	1,50 DM	1,10 DM
7-Fahrtenkarte	9,00 DM	7,00 DM
Monatskarte, Jedermann	51,00 DM	40,00 DM

Die Monatskarte für Jedermann hat gegenüber der 7-Fahrtenkarte keinen deutlichen Preisvorteil (ca. 10% bei 44 Fahrten im Monat). Im Vergleich zum Einzelfahrschein kann man immerhin 23% einsparen.

Ab Januar 2002 gelten die in Tabelle 4.19 aufgeführten Tarife.
Der Einzelfahrschein kostet 0,90 **i** (1,76 DM). Der Preis für die Monatskarte bleibt stabil, so daß der Einspareffekt deutlich höher wird. Die 7-Fahrtenkarte ist entfallen. Dafür wird eine Wochenkarte angeboten.

Tabelle 4.19: Fahrscheinsortiment Stadtverkehr Parchim (gültig ab Anfang 2002)

	Normaltarif	ermäßigt
Einzelfahrkarte	0,90 **i**	0,70 **i**
Wochenkarte, Jedermann	7,00 **i**	6,00 **i**
Monatskarte, Jedermann	26,00 **i**	21,00 **i**

4.4.2 Regionalbusverkehr

4.4.2.1 Verkehrsangebot im Regionalbusverkehr

Liniennetz und Bedienungshäufigkeit

Parchim ist Ausgangspunkt für eine Reihe von Regionalbuslinien (vgl. Liniennetzschema in Abb. 4.60). Verbindungen bestehen zu Umlandgemeinden des Altkreises Parchim, nach Lübz und Plau, nach Brüel und Sternberg sowie zur Landeshauptstadt Schwerin. Fast alle Linien beginnen bzw. enden am Zentralen Omnibusbahnhof. Vereinzelt werden auch weitere innerstädtische Haltestellen (insbesondere die Leninstraße in der Weststadt und die Lübzer Chaussee am östlichen Stadtrand) bedient. Der Bahnhof ist nur durch einige Fahrten der Linie 406 angebunden. Betreiber fast aller Linien ist die Reisedienst Parchim GmbH, die auch den Stadtverkehr abwickelt. Die Linie 184 ist der SGS Bus & Reisen GmbH (Betriebsteil Sternberg) zuzuordnen.

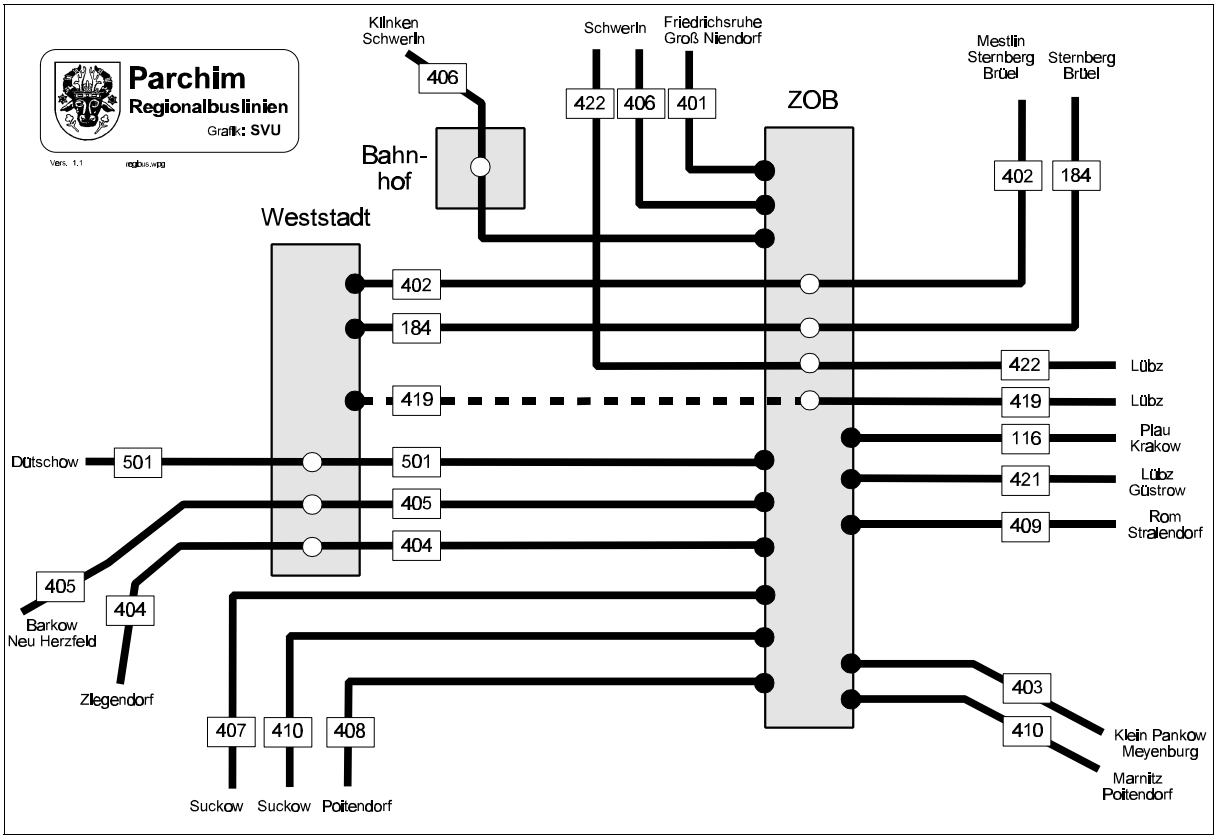


Abb. 4.60: Regionalbuslinien in Parchim

Neben dem Fahrtenangebot ist der Aufstellung in Tabelle 4.20 zu entnehmen, welche Haltestellen innerhalb Parchims bzw. welche städtischen Ortsteile durch den Regionalbusverkehr bedient werden.

Tabelle 4.20: Verkehrsangebot im Regionalbusverkehr (Anhaltswerte aus dem Fahrplan 1997/98)

Verzeichnis der Linien **(Allg. Linienverkehr nach §42 PBefG)**			Bedienungshäufigkeit [Fahrten / Tag]						Regelmäßig bediente Haltestellen in Parchim				
			täglich (Montag bis Freitag)				**unregel-mäßige Bedienung** (nur bestimmte Wochentage)						
			Schultage		**Ferientage**								
Linien Nr.	**von**	**nach**	hin	rück	hin	rück	hin	rück	ZOB	Weststadt	Lübzer Ch.	Bahnhof	Ortsteile, sonstige
116	Parchim	Krakow	2	2	2	2			●		●		Rabensoll
401	Parchim	Groß Niendorf	4	4	2	3	5	3	●				
402	Parchim	Brüel	4	5	3	4		8	●		●		Baustoffwerk
403	Parchim	Klein Pankow	4	4	3	3	1	1	●				
404	Parchim	Ziegendorf	6	8	2	2	4	4	●	●			Buchholz, Vietingshof
405	Parchim	Barkow	3	2			2	2	●	●			Buchholz, Vietingshof, Kiekindemark
406	Parchim	Schwerin	5	5	3	3	7	6	●			●	Dammer Wald, Landratsamt
407	Parchim	Suckow	3	6	3	5	2		●				Slate
408	Parchim	Poitendorf					2	2	●				Slate
409	Parchim	Rom / Parchim	2				3	2	●				
410	Parchim	Marnitz	5	4					●				Slate, Am Brunnen
419	Parchim	Lübz	1	3	1	3	4	3	●		●		
421	Parchim	Güstrow	2	2	2	2			●		●		
422	Schwerin	Lübz	1	1	1	1			●		●		Neuhof
501	Parchim	Dütschow	2	3					●	●			
184	Brüel	Parchim	1	1	1	1	2	1	●	●			Baustoffwerk Rabensoll
alle Linien			45	50	23	29	32	32					



Abb. 4.61: Regionalbus am Zentralen Omnibusbahnhof Parchim

Auf den 16 Regionalbuslinien, die die Kreisstadt Parchim berühren, werden regelmäßig an Schultagen über 90 Fahrten angeboten. Dazu kommen noch Busfahrten, die nur an bestimmten Tagen durchgeführt werden. In der Ferienzeit ist das Fahrtenangebot deutlich reduziert.

4.4.2.2 Verkehrsnachfrage im Regionalbusverkehr

Knapp 1.100 Fahrschüler werden täglich in Regionalbussen befördert. Damit entfallen über 85% der Beförderungsfälle im Regionalbusverkehr auf den Fahrtzweck Ausbildung. Dieser Anteil unterstreicht die tragende Rolle des Schülerverkehrs im straßengebundenen ÖPNV des Landkreises Parchim (Quelle: Nahverkehrsplan Landkreis Parchim [7]).

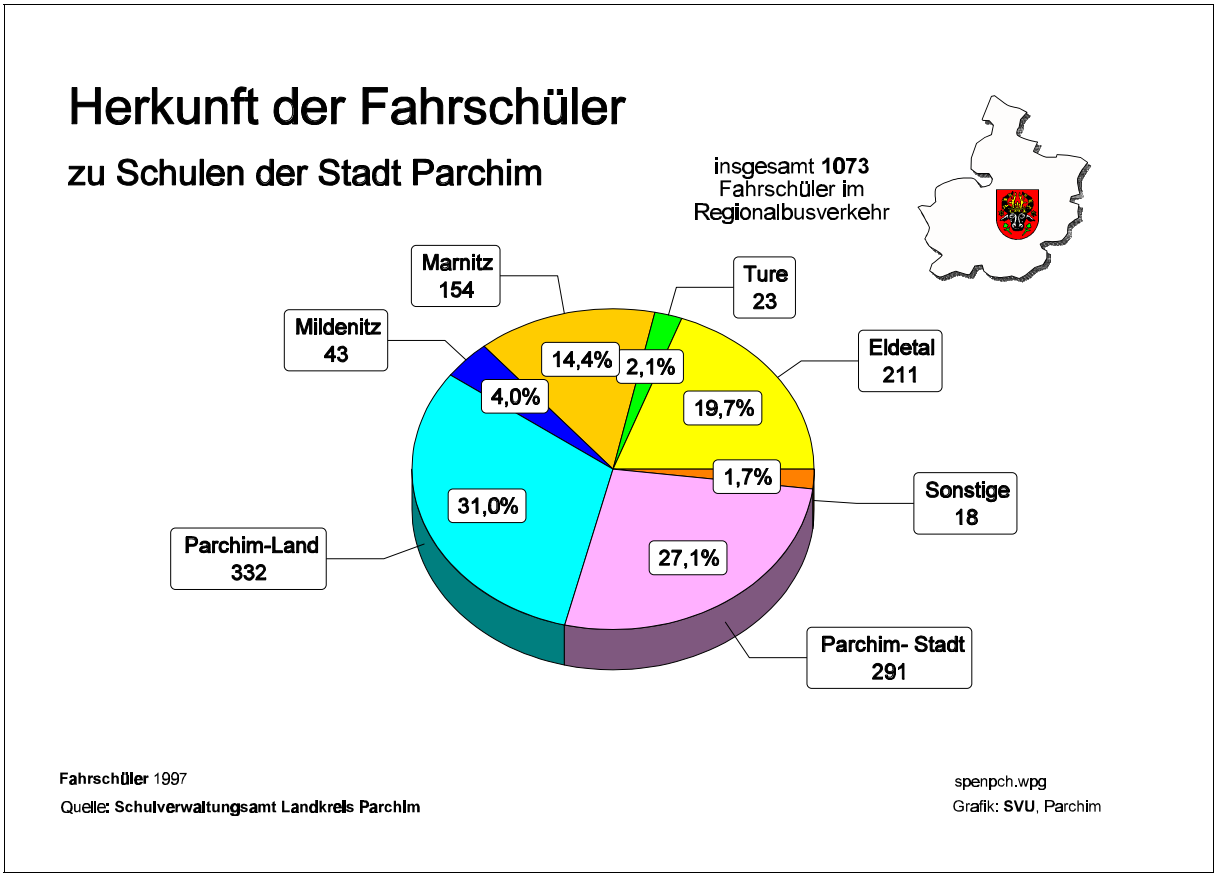


Abb. 4.62: Herkunft der Fahrschüler zu Schulen in Parchim

Welche Bedeutung die einzelnen Linien außerhalb des Schülerverkehrs haben, zeigen die Linienbelastungen in der Abbildung 4.63 sowie in der Tabelle 4.21.

Die Fahrgastzahlen beziehen sich auf einen durchschnittlichen Werktag im April 1997 (ohne Schülerverkehrsanteil). Insgesamt sitzen täglich über 500 Personen in Regionalbussen, die in Parchim abfahren oder dort enden. Etwa zwei Drittel dieser Fahrgäste steigen in der Kreisstadt ein oder aus. Auf einigen Buslinien ist der Anteil der Ein-/ Aussteiger in Parchim sogar 100%.

Tabelle 4.21: Verkehrsnachfrage im Regionalbusverkehr

Linien Nr.	von	nach	Fahrgäste pro Tag (beide Richtungen)	Ein-/Aussteiger in Parchim	Anteil
116	Parchim	Krakow	40	17	43%
401	Parchim	Groß Niendorf	22	13	59%
402	Parchim	Brüel	34	31	91%
403	Parchim	Klein Pankow	16	16	100%
404	Parchim	Ziegendorf	28	26	93%
405	Parchim	Barkow	7	7	100%
406	Parchim	Schwerin	111	62	56%
407	Parchim	Suckow	54	45	83%
408	Parchim	Poitendorf	0	0	
409	Parchim	Rom / Parchim	8	8	100%
410	Parchim	Marnitz	13	13	100%
419	Parchim	Lübz	41	39	95%
421	Parchim	Güstrow	62	12	19%
422	Schwerin	Lübz	28	12	43%
501	Parchim	Alt Brenz	1	1	100%
184	Brüel	Parchim	52	31	60%
alle Linien			517	333	64%

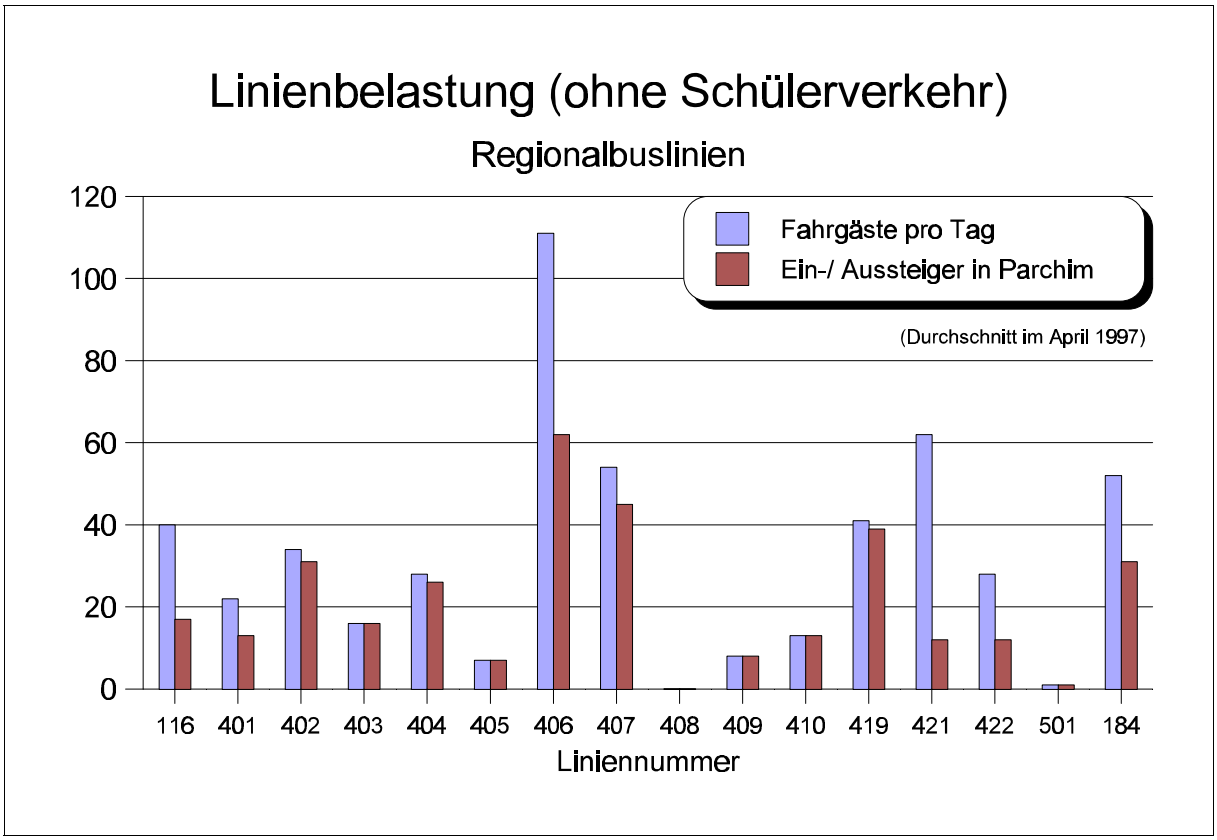


Abb. 4.63: Linienbelastung der Regionalbuslinien

4.4.2.3 Tarifstruktur im Regionalbusverkehr

Es gelten die Tarife der Verkehrsgemeinschaft Westmecklenburg (VWM), zu der auch die im Landkreis Parchim tätigen Verkehrsunternehmen
- Reisedienst Parchim GmbH und
- SGS Bus & Reisen GmbH

gehören.

Die Tarifstruktur umfaßt Fahrscheine mit kurzfristiger Gültigkeit für Gelegenheitsfahrer (Einzelfahrausweis, Tagesrückfahrkarte, Mehrfahrten-Karte und Familienkarte) sowie Wochen- und Monatskarten für Häufigfahrer wie z. B. Ausbildungs- und Berufspendler.

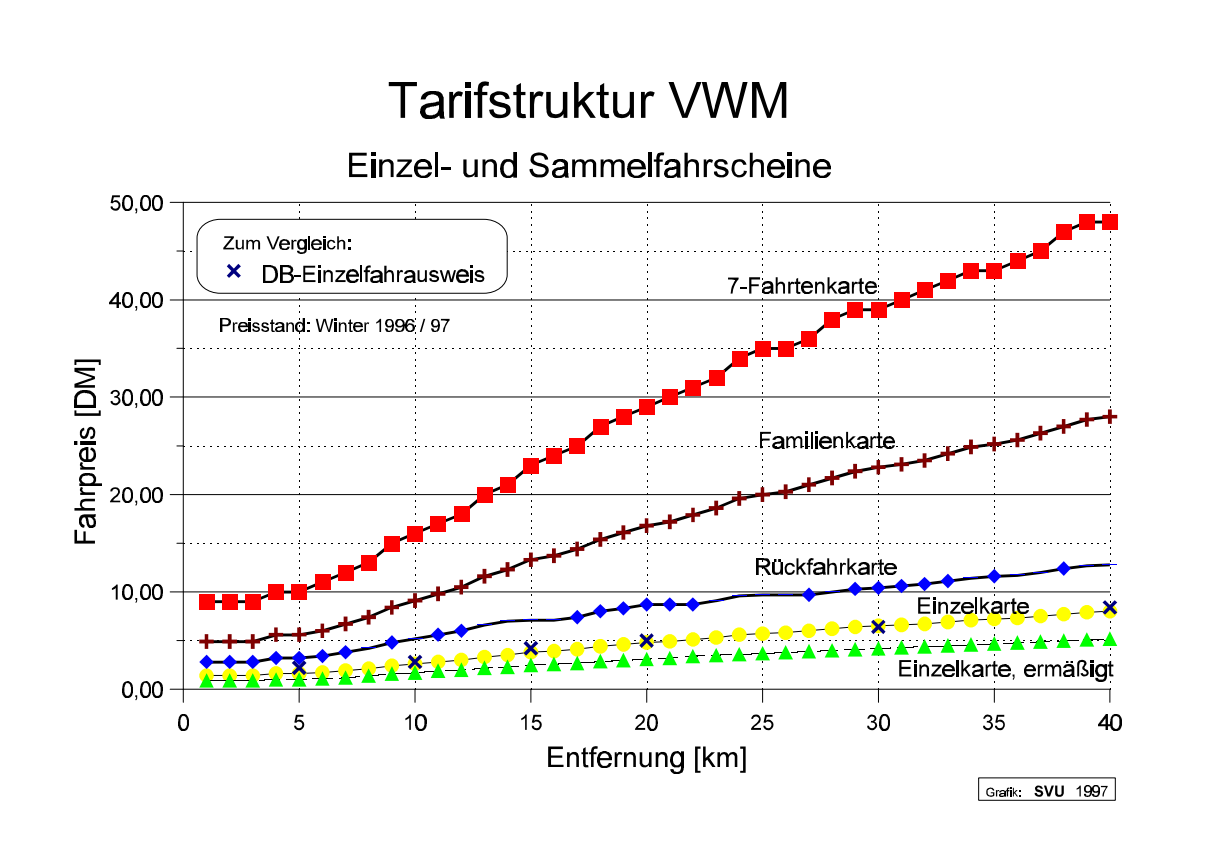


Abb. 4.64: Tarifstruktur VWM (Einzel- und Sammelfahrscheine)

Das ursprünglich entfernungsabhängige Tarifgefüge (vgl. Abbildung 4.64) ist ab 31.01.2000 durch einen Teilstreckentarif (vgl. Abb. 4.65) ersetzt worden. Hierbei werden zwischen der Start- und der Zielhaltestelle die Anzahl der definierten Teilstrecken ausgezählt. Bei der Mitbenutzung der Stadtverkehre in Schwerin, Boizenburg, Hagenow, Ludwigslust, Parchim und Wismar können Kombi-Fahrausweise gelöst werden. Diese bieten jedoch in Parchim im Vergleich zur Lösung von zwei separaten Fahrausweisen keinen Preisvorteil. Ein Gemeinschaftstarif von Omnibusunternehmen mit der DB AG existiert derzeit nicht, wird aber angestrebt.
Im Regionaltarif sind 15 Preisgruppen (0 bis 29 Teilstrecken) definiert. Die günstigste Einzelfahrkarte (1 Teilstrecke) kostet 0,80 **i** , die teuerste (29 Teilstrecken) 5,10 **i** .

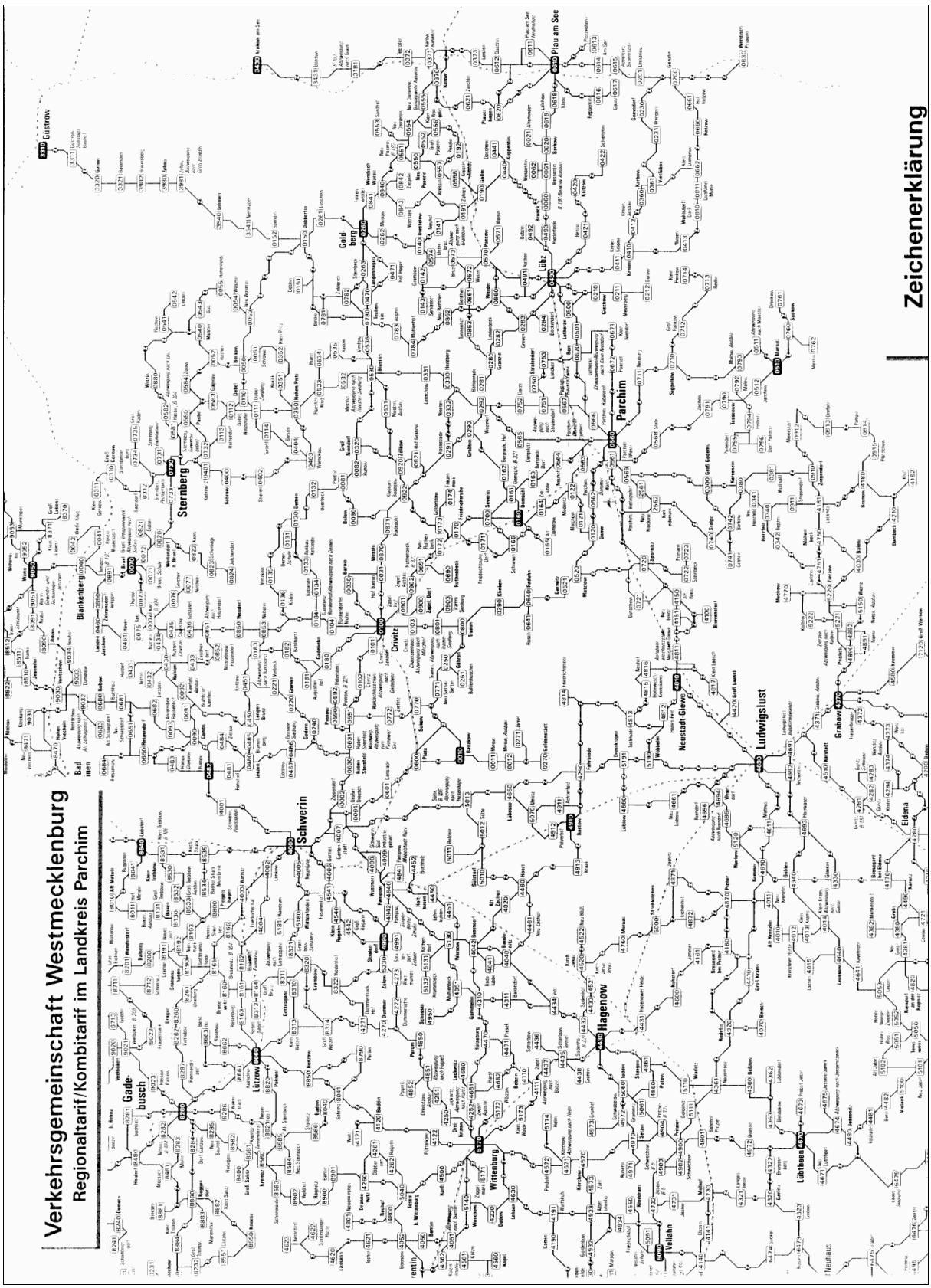


Abb. 4.65: Teilstreckentarif VWM ab Januar 2000 (Quelle: Internet)

4.4.3 Schienenpersonennahverkehr

4.4.3.1 Angebot im Schienenverkehr

Das Schienenverkehrsangebot umfaßt in der Kreisstadt Parchim nur den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den eingleisigen und nicht elektrifizierten Strecken beträgt 60 km/h. Der Übergang zum Fernverkehr (SPFV) erfolgt in Schwerin Hbf und in Ludwigslust.

Angeboten werden mit Stand des Winterfahrplans 1998/99 die Produkte StadtExpreß (SE) und RegionalBahn (RB). Das Fahrtenangebot auf den verschiedenen Relationen ist der folgenden Aufstellung zu entnehmen:

Tabelle 4.22: Schienenverkehrsangebot in Parchim (Fahrplan 1998/99)

Kursbuch-strecke	Zuggattung	Relation	Angebot				
			Takt	Fahrten pro Tag	Mittlere Fahrzeit	Erster Zug in Parchim	Letzter Zug in Parchim
152	SE	Parchim — Schwerin Schwerin — Parchim	1 h	18 17	1h 12 min* 1h 16 min*	4:23 5:17	20:53 21:47
172	RB	Parchim — Ludwigslust Ludwigslust — Parchim	2h	9 9	32 min 33 min	4:55 6:50	18:55 20:50
172	RB	Parchim — Waren Waren — Parchim	2 h	8 8	1h 42min 1h 40 min	5:06 6:43	19:06 20:43
* wegen Bauarbeiten endet der Zug z.Zt. in Schwerin-Wüstmark (Umstieg in Bus/Straßenbahn notwendig)							

Morgens wird der starre Taktfahrplan meist durch ein zusätzliches Fahrtenpaar verdichtet. In Abbildung 4.66 ist das SPNV-Angebot im gesamten Landkreis grafisch dargestellt.

Ein neues Angebot für Jugendliche, auf sicherem Wege zur Discothek zu kommen und von dort auch wieder zurück nach Hause, existiert seit Juli 1999.
Samstag abend um 22 Uhr läßt die DB AG einen speziellen Disco-Zug ab Schwerin bis Parchim verkehren. Die Fahrtroute führt über Rastow, Ludwigslust, Neustadt-Glewe und Spornitz. Während der Fahrzeit von einer Stunde werden Musik, Tanzmöglichkeiten und alkoholfreie Getränke im Zug geboten. Am frühen Sonntagmorgen erfolgt die Rückfahrt um 5.23 ab Parchim. Die Mitfahrt ist mit allen gültigen Fahrscheinen der Deutschen Bahn AG möglich. Besonders günstig für Jugendliche ist das sogenannte DEINER-Ticket zu 9 Mark für Hin- und Rückfahrt.

Ab Juni 2001 ist die DB AG nicht mehr der Betreiber der Schienenstrecke Schwerin - Parchim. Das Land als Besteller der Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr hat nunmehr den Stadtwerken Schwerin (SWS) den Zuschlag erteilt. Eine Qualitätssteigerung will der neue Betreiber durch die Beschaffung neuer Dieseltriebzüge, attraktive Transportangebote für Fahrräder etc. in geräumigen Mehrzweckwagen und einen Getränke- und Imbiß-Service erreichen. Die Fahrzeit beträgt dann etwa 60 Minuten. Auch ein einheitlicher Tarif in der westmecklenburgischen Verkehrsgemeinschaft (für Bahn, Bus und Straßenbahn) wird angestrebt.

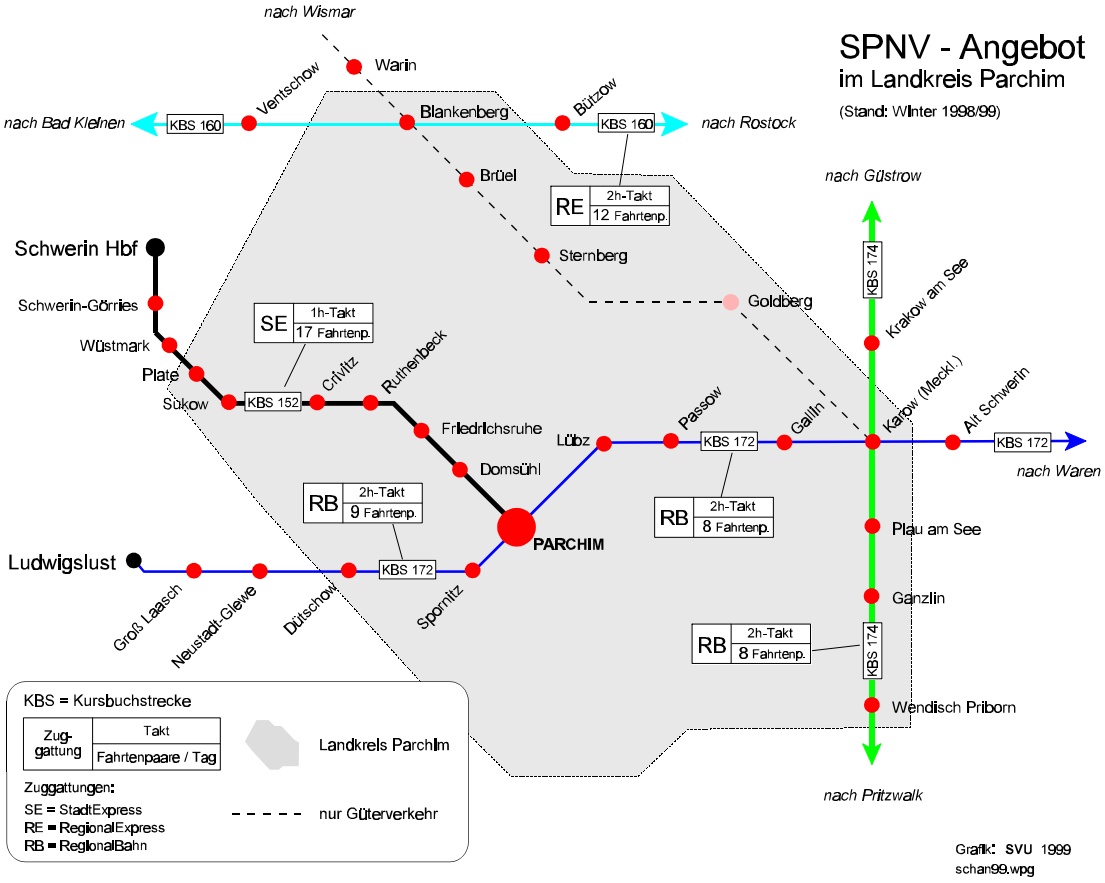


Abb. 4.66: Schienenverkehrsangebot im Landkreis Parchim

Auf der Kursbuchstrecke 174 (Pritzwalk - Güstow) wurde zwischenzeitlich der Betrieb von Schienen- auf Busverkehr umgestellt.

4.4.3.2 Fahrgastaufkommen im Schienenpersonennahverkehr

Aus einer Reisendenbefragung der DB AG (Sommer 1996) liegen für alle Bahnhöfe des Landkreises Parchim Ein-/ Aussteigerzahlen vor.
Auf der Schienenstrecke mit der höchsten Nachfrage (Stadtexpreß Parchim — Schwerin) wurde an einem Stichtag im März 1997 durch die SVU eine Vollerhebung durchgeführt.
Neben den Ein-/ Aussteigerzahlen sind durch die Befragung der Reisenden auch folgende Informationen erfaßt worden:

- Quelle und Ziel der Fahrt
- Fahrtzweck
- Fahrausweisart
- das vom / zum Bahnhof benutzte Verkehrsmittel.

Außerdem konnten sich die Fahrgäste zu den Bereichen Fahrplan, Fahrpreisgestaltung, Service/ Komfort und Infrastruktur kritisch äußern.

Insgesamt wurden am Stichtag auf der Schienenstrecke ca. 1.150 Reisende gezählt, davon 229 Einsteiger und 259 Aussteiger in Parchim. Neben der abschnittsweisen Belegung der Züge über den gesamten Tag oder je Zugfahrt lassen sich auch die zugrundeliegenden Verkehrsströme darstellen.



Abb. 4.67: Stadtexpress aus Schwerin

Die Grafik (Abb. 4.68) verdeutlicht die am stärksten nachgefragten Relationen:

Parchim — Schwerin und Gegenrichtung
Crivitz — Schwerin und Gegenrichtung
Plate — Schwerin und Gegenrichtung
Sukow — Schwerin und Gegenrichtung.

Die Fahrtzweckverteilung zeigt, daß ca. 2/3 der Fahrgäste tägliche Pendler sind, und zwar je zur Hälfte Ausbildungs- und Berufspendler. Dies wird auch durch den hohen Anteil von Zeitkarten (ca. 60%) untermauert:

Fahrtzweck	Anteil
Arbeit	38,5 %
Schule / Ausbildung	36,8 %
Einkauf	2,0 %
Freizeit	11,7 %
Sonstiges	11,0 %

Fahrausweisart	Anteil
Einzelfahrausweis	39,8 %
Wochenkarte	19,1 %
Monatskarte	39,8 %
Jahreskarte	1,8 %

Quelle: SVU - Reisendenbefragung März 1997

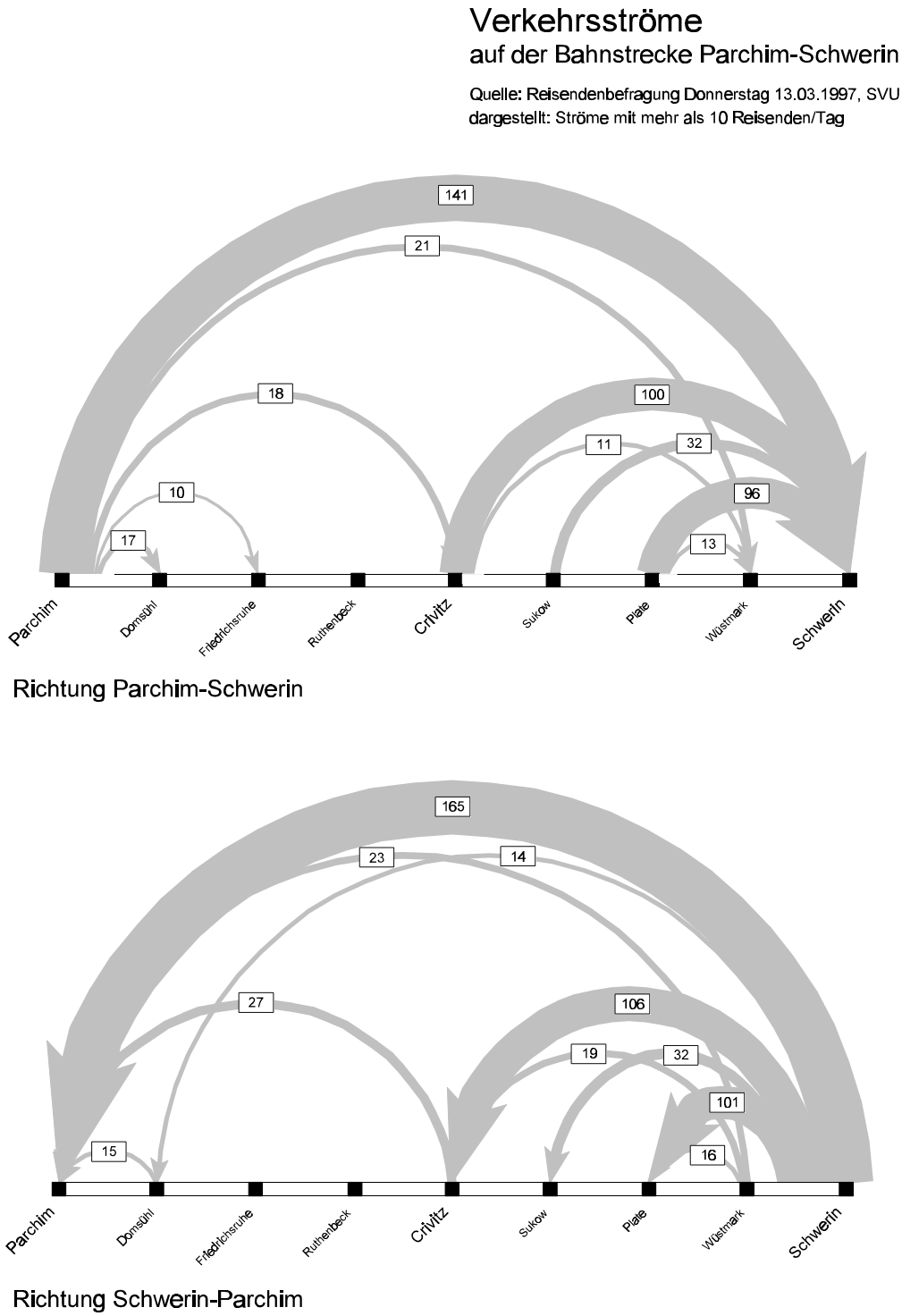


Abb. 4.68: Verkehrsströme auf der Bahnstrecke Parchim — Schwerin (werktags, März 1997)

4.4.3.3 Ergebnisse der Reisendenbefragung auf der Bahnstrecke Parchim - Schwerin

Die von den Reisenden geäußerte Kritik betraf vor allem das Verkehrsangebot und die vorhandene Infrastruktur. Immer wieder genannt wurden zu lange Fahrzeiten und mangelhafte Anschlußsicherung. Mit dem Fahrtenangebot (1-h-Takt) ist man hingegen weitestgehend zufrieden. Bei Bahnhöfen und Zügen steht die mangelhafte Sauberkeit im Vordergrund der Kritik. Beim Fahrzeugmaterial wird außerdem die Schwergängigkeit der Türen beklagt. Weitere Meinungsäußerungen können der Abbildung 4.69 entnommen werden.

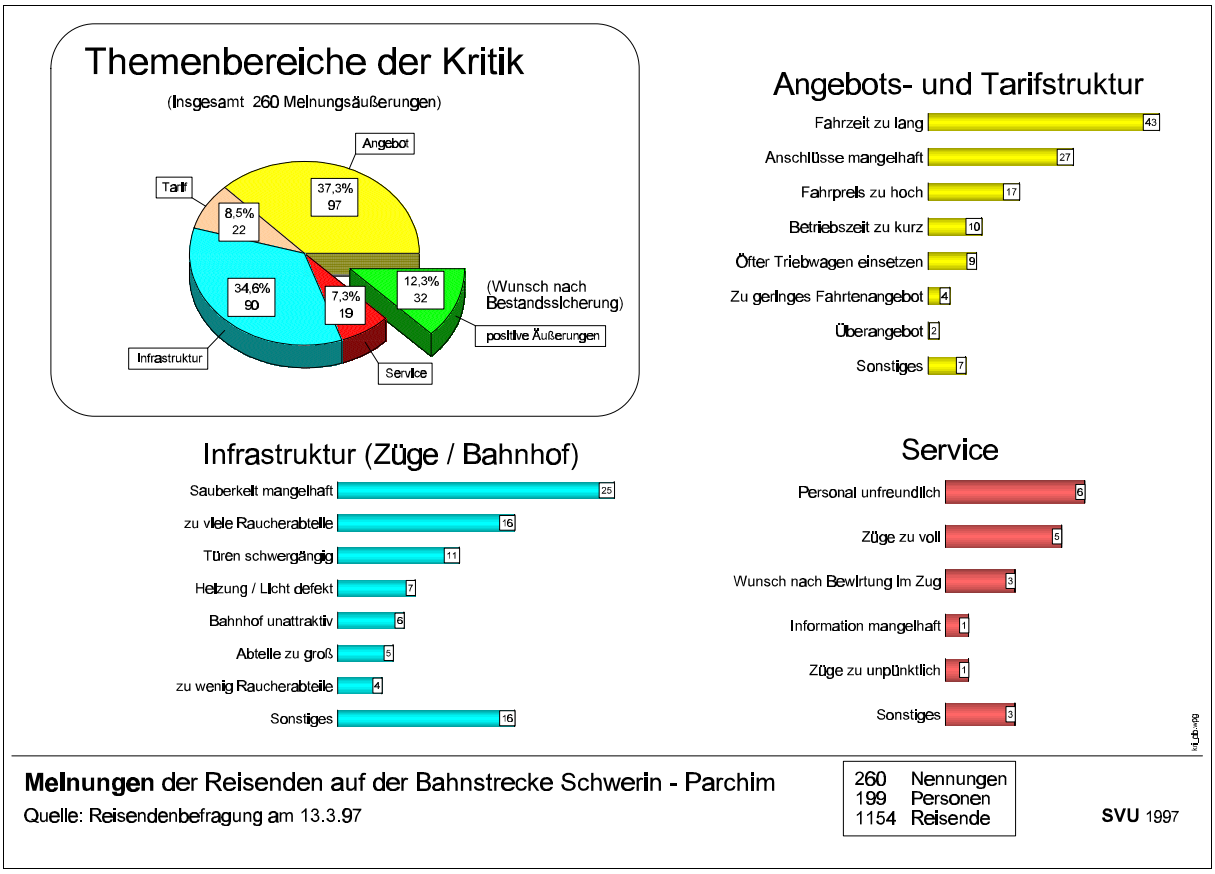


Abb. 4.69: Meinungsbild der Bahnreisenden

4.5 Radverkehr

Die Stadt Parchim zeichnet sich als Stadt der kurzen Wege mit günstiger Topographie aus. Die von den Wohngebieten zurückzulegenden Entfernungen zu relevanten Zielen wie z.B. Schulen, Einkaufszentren, öffentlichen Einrichtungen, Arbeitsstätten, Freizeiteinrichtungen und Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs liegen im Akzeptanzbereich von Radfahrern und vielfach auch von Fußgängern. Das trägt schon heute zu einem sehr hohen Anteil der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer am Gesamtverkehrsgeschehen bei.

4.5.1 Allgemeine Anforderungen

Mit einem zweckmäßigen, attraktiven und sicheren Wegenetz gilt es, diesen hohen Anteil zu halten und weitere Verkehrsteilnehmer für den Radverkehr zu gewinnen.

Dazu geeignete Maßnahmen sind im folgenden Katalog zusammengestellt:

Allgemeiner Maßnahmenkatalog für ein attraktives Radwegesystem

- Ausreichend breite Geh- und Radwege mit komfortabler Oberfläche entlang verkehrsreicher Hauptverkehrsstraßen
- Angebot von alternativen Wegewahlmöglichkeiten abseits der verkehrsreichen Hauptverkehrsstraßen mit ständiger Unterhaltung der Wege und Beleuchtung zur Erhöhung der sozialen Sicherheit
- Trennung von Fußgänger- und Radfahrerströmen durch die Anlage eigenständig geführter Radwege in stark frequentierten Streckenabschnitten
- Eindeutige Beschilderung und Wegweisung sowie Einhalten einer immer wiederkehrenden einheitlichen Pflasterung zur besseren Orientierung und Erkennbarkeit
- Vollabsenkung der Bordsteinkanten an Knotenpunkten und Einmündungsüberfahrten
- Niveaugleiche Fortführung von Radwegen an Grundstückszufahrten
- Geradlinige Radverkehrsführung über Nebenstraßen mit evtl. Teilaufpflasterung der Überfahrten oder deutlicher Blockmarkierung der Furt
- Akzeptabler Fahrbahnbelag auf Fahrbahnen mit Radverkehr
- Trennwirkung hochbelasteter Straßen durch geeignete Überquerungshilfen minimieren
- Ausreichende Schutzstreifen zu parkenden Kraftfahrzeugen
- Sicherheitsabstände zu Einbauten aller Art
- Qualitative und quantitative Verbesserung des Angebotes von Radabstellanlagen

4.5.2 Anforderungen aus der Neuregelung der Radwegebenutzungspflicht

Neben einem allgemeinen Anforderungsprofil für ein attraktives Radwegesystem ist bei einer Mängelanalyse bzw. bei dem Entwurf eines Radwegezielnetzes die *Neuregelung der Radwegebenutzungspflicht* (24. StVO-Novelle vom 01.09.1997) zu beachten.

Mit den neuen Regelungen zur Radwegebenutzungspflicht gemäß §2, Abs. 4 StVO ergibt sich für die Straßenverkehrsbehörden die Notwendigkeit, die vorhandenen Radwege, Radfahrstreifen und gemeinsamen Geh- und Radwege nach den in der VwV-StVO festgelegten Kriterien (Breite, Zustand der Verkehrsfläche, Linienführung auf der Strecke, Radverkehrsführung an Knotenpunkten) zu überprüfen und eine Entscheidung über ihre Kennzeichnung zu treffen.

Die Erfordernis der Benutzungspflicht leitet sich überwiegend aus dem Anspruch der Verkehrssicherheit ab und berücksichtigt vor allem die Gefährdung der Radfahrer durch den Kraftfahrzeugverkehr. So sind z.B. keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen in schwach belasteten Hauptverkehrsstraßen, in Straßen mit geringem Geschwindigkeitsniveau oder in Tempo-30-Zonen erforderlich.

Das Netz von erforderlichen benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen kann durch sogenannte "andere Radwege" und Schutzstreifen auf Fahrbahnen (unterbrochene weiße Linie am rechten Fahrbahnrand) ergänzt werden, um dem Radfahrer ein geschlossenes Radwegenetz anbieten zu können. "Andere Radwege" sind für die Benutzung durch Radverkehr bestimmt und bieten Radfahrern eine Alternative zur Benutzung der Fahrbahn, ohne dies an eine Benutzungspflicht zu binden. "Andere Radwege" sind baulich angelegt und nach außen für die Verkehrsteilnehmer erkennbar. So ist z.B. bei asphaltierten Radwegen neben Gehwegplatten sowie bei unterschiedlicher Farbe von Radweg- und Gehwegpflasterung die Erkennbarkeit im allgemeinen gewährleistet. Bei Radwegen, die sich von begleitenden Gehwegen kaum unterscheiden, empfiehlt sich die Verdeutlichung mit Fahrradpiktogrammen (ohne umschließenden Kreis).

Tabelle 4.23: Erforderliche lichte Breiten für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nach VwV-StVO

Radverkehrsanlage	Lichte Breite*	
	möglichst zu erreichendes Maß	Mindestmaß
Radweg (Z 237)	2,00 m	1,50 m
Radfahrstreifen (Z 237) einschließlich Markierung	1,85 m	1,50 m
gemeinsamer Rad- und Gehweg (Z 241) - innerorts - außerorts	 - -	 2,50 m 2,00 m
getrennter Rad- und Gehweg (Z 241)	-	1,50 m
Zweirichtungsradweg (Z 237)	2,40 m	2,00 m

* Definition Lichte Breite (frei von Hindernissen/Einbauten)
= befestigte Radwegbreite (Verkehrsraum) + Sicherheitsraum (mindestens 0,50 m)

4.5.3 Bestandserfassung

Der derzeitige Radwegebestand ist im April 1999 durch Befahrung des Parchimer Hauptverkehrsstraßennetzes erfaßt worden. Teilweise einbezogen wurde auch das untergeordnete Netz, wobei aber innerhalb der Wohnquartiere nur vereinzelt Radverkehrsanlagen existieren.

Im Kartierungskatalog sind u.a. folgende Merkmale enthalten:

- Art der Ausweisung (=> Benutzungspflicht)
- Einrichtungs- / Zweirichtungsverkehr
- Radwegbreite (mit / ohne Schutzstreifen)
- Art des Fahrbahnbelages einschließlich Farbwahl (bzw. Neuanlage / Altanlage)
- Qualität der Fahrbahnoberfläche

Lokalisiert wurden auch im Stadtgebiet vorhandene Querungshilfen, d.h. Furten für Radfahrer und Fußgänger im Zuge von Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwege (siehe Abb. 4.70).

Die Abbildung 4.71 gibt einen Überblick zum vorhandenen Radwegenetz. Skizziert sind alle Radwege und alle gemeinsamen Geh- und Radwege. Dabei ist jeweils ersichtlich, ob es sich um eine Neuanlage handelt. Pfeilmarkierungen verdeutlichen, in welcher Richtung der Radweg ausgewiesen (beschildert) ist. Radfahrstreifen, die in einigen Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung des Kraftfahrzeugverkehrs befahren werden können, sind gesondert markiert.
Ergänzt wird die Abbildung durch die in der Anlage 4.18 beigefügte tabellarische Auflistung weiterer Kartiermerkmale wie Breite (mit/ohne Schutzstreifen), Art und Qualität der Oberflächenbefestigung (einschließlich Farbwahl) sowie sonstiger Bemerkungen.

Im Grundsatz bietet die Stadt Parchim (vorwiegend im westlichen und südlichen Stadtbereich mit Orientierung zur Altstadt) gute Ansätze für ein zukünftiges geschlossenes und attraktives Radwegenetz. Die vorhandenen Anlagen entsprechen weitestgehend, insbesondere hinsichtlich Mindestabmessungen und Linienführung, den Anforderungen benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen. Verbesserungsbedürftig sind hierbei vor allem der Zustand der Befestigung von Altanlagen und die Führung der Radwege über die Einmündungen (z.B. Ergänzung von Furtmarkierungen).
Positiv zu bewerten sind die Anlagen, die mit Grünstreifen zur Fahrbahn abgesetzt geführt werden (s. Abb. 4.89). Hierdurch wird überwiegend ein gleichmäßiges Höhenniveau auf dem Radweg gewährleistet und auch die Attraktivität gesteigert. In der Regel weisen die vorhandenen Anlagen eine gute Linienführung auf, d.h. abrupte Richtungswechsel werden vermieden. Vielfach setzt sich der Radweg durch Belag oder Markierung optisch von angrenzenden Verkehrsflächen ab und Sichthindernisse, die die Einsehbarkeit beeinträchtigen könnten, sind nicht aufgefallen. Allerdings ist künftig bei der Planung von Neuanlagen bzw. Erneuerung der Altanlagen verstärkt auf die Wahl einheitlicher, immer wiederkehrender Materialien einschließlich Farbwahl zu achten. Diesbezügliche Positivbeispiele sind die Anlagen am Juri-Gagarin-Ring (vgl. Abb. 4.88) und am Fr.-W.-Raiffeisen-Ring.

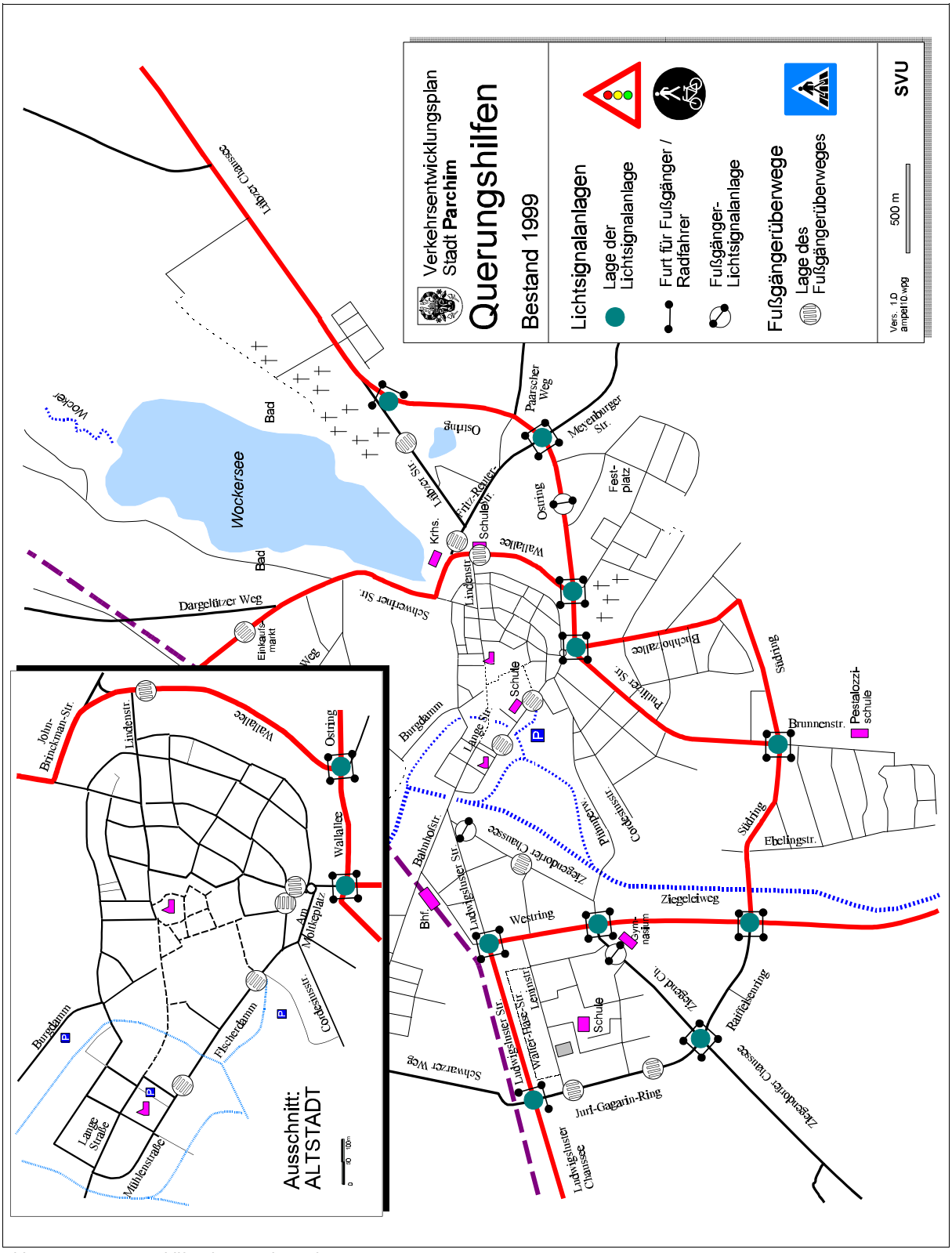


Abb. 4.70: Querungshilfen (Bestand 1999)

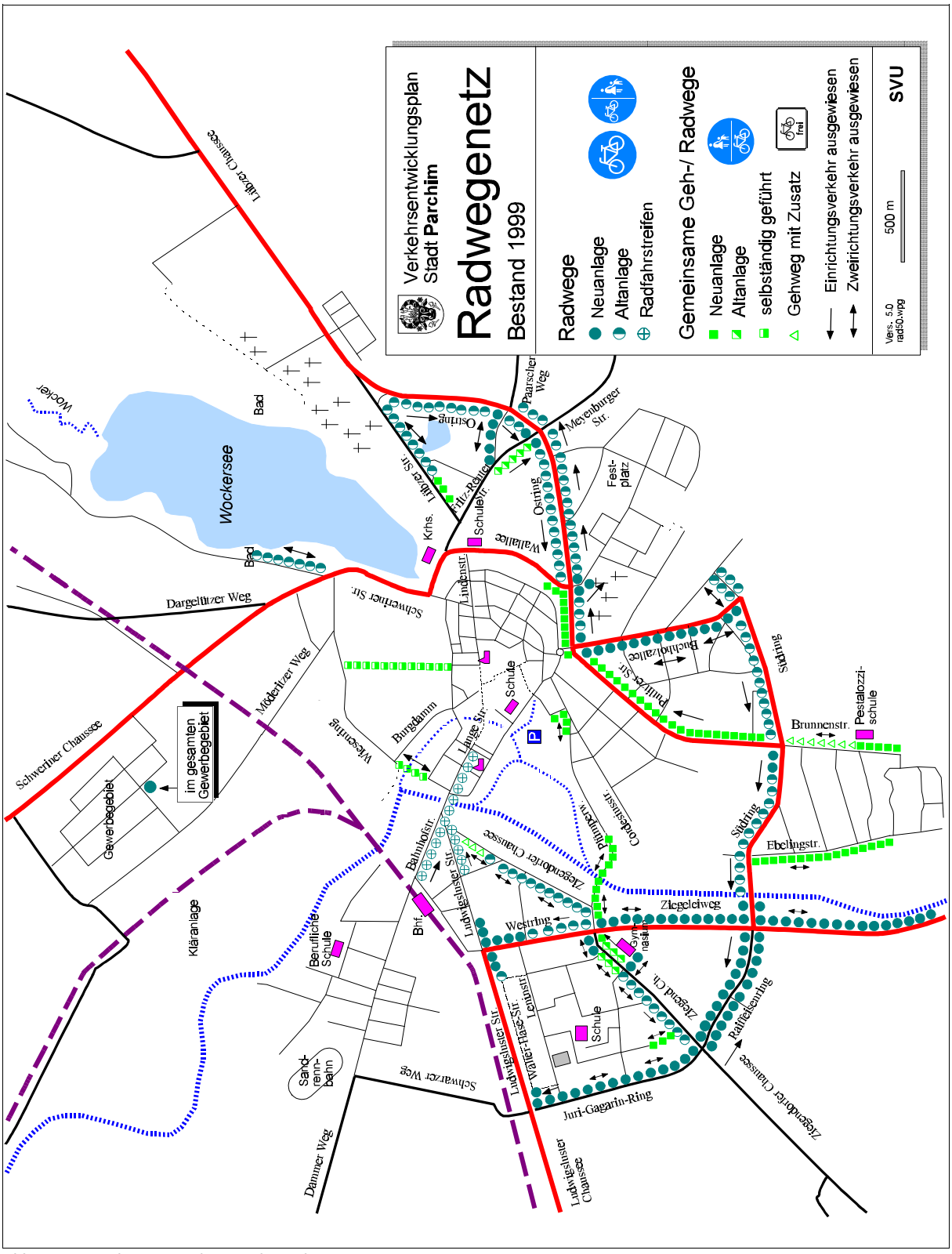


Abb. 4.71: Radwegenetz (Bestand 1999)

Radabstellanlagen

Ziele mit hohem Publikumsverkehr wie öffentliche Gebäude, Freizeiteinrichtungen, Schulen und Fußgängerzonen sollten stets ausreichend Abstellanlagen für Fahrräder aufweisen. Zum einen wird damit ungeordnetes Parken vermieden, zum anderen wird die Benutzung des Fahrrades möglicherweise überhaupt erst attraktiv. Das Fahrrad kann aufgrund seines geringen Platzbedarfs mit dazu beitragen, die Parkprobleme in Innenstadtbereichen zu entschärfen. Auf einem Pkw-Stellplatz können mindestens 7, oft sogar 10 Fahrräder abgestellt werden.

Abstellanlagen für Fahrräder sind so zu entwerfen, daß sie
- den Zielpunkten des Radverkehrs möglichst gut (nah) zugeordnet sind,
- an gut einsehbaren Stellen liegen,
- bequemes Ein- und Ausparken ermöglichen,
- das kipp-, beschädigungs- und diebstahlsichere Abstellen von Fahrrädern ermöglichen,
- der Vielfalt der Fahrradtypen gerecht werden und
- zumindest in städtebaulich sensiblen Bereichen auch gestalterisch befriedigen.

Sehr häufig werden Vorderradhalter (Clips) verwendet, die das Fahrrad nur an seiner schwächsten Stelle stützen und von Radfahrern als “Felgenkiller“ bezeichnet werden. Viele Anlagen entsprechen nicht dem Sicherheitsbedürfnis. Diebstahlsicherheit ist erst gewährleistet, wenn der Rahmen zusammen mit dem Vorderrad an einen festen Gegenstand gekettet werden kann.

In Parchim sind größere Abstellanlagen vor allem an Schulen und Sportstätten anzutreffen. Die ersten Fahrradständer, die den genannten Hauptanforderungen entsprechen, wurden bei Neuanlage des Großparkplatzes “Fischerdamm“ realisiert. Der Parchimer Einzelhandel, der in der Innenstadt unentgeltlich Fahrradständer in den Straßenraum stellen kann, bevorzugt hingegen überwiegend Anlagen, die mehr die Funktion eines Werbeträgers als die einer Abstellanlage erfüllen. Da die Standorte bei nicht fest installierten Anlagen variieren, werden bisweilen andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fußgänger beeinträchtigt.



Abb. 4.72: Beim Bau des Parkplatzes “Am Fischerdamm“ wurde auch an den nichtmotorisierten Verkehr gedacht (tiefliegende rote Anlehnbügel)

Zur Verbesserung der Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern in der Innenstadt hat das Stadtbauamt 1997 ein Konzept entwickelt, das zum Teil bereits umgesetzt wurde. Im Maßnahmenprogramm sind insgesamt 12 Standorte (schwerpunktmäßig im Hauptgeschäftsbereich innerhalb der Fußgängerzone) ausgewiesen:

Tabelle 4.24: Standorte für Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt

Nr.	Geplanter Standort	realisiert	Anzahl Abstellplätze
1	Lange Straße 74/75	●	8
2	Lange Straße 68-70		
3	Mönchhof / Ecke Lange Str.	●	4
4	Bleicherstr. / Ecke Lange Str.	●	5
5	Blutstraße 8 (Friseur)	●	8
6	Apothekenstr. 1		
7	Waagestr. (vor Rathausgiebel)		
8	Schuhmarkt 1 (Grünfläche gegenüber Rathauseingang)	●	20+15
9	Lindenstr. 4 (Fahrradhandel)		
10	Lindenstr. 1 (Superintendentur)	●	4
11	Kirchgasse (vor Nordeingang Georgenkirche)	●	12
12	Bereich Alter Markt		

In Abbildung 4.75 sind die aufgeführten Standorte kartiert.

Die neuen Abstellanlagen sind meist als fahrradfreundliche Anlehnbügel konzipiert, an die auf einfache Weise ein Fahrrad angelehnt und diebstahlsicher befestigt werden kann. Eine zweiseitige Nutzung ist offenbar nicht vorgesehen, da der geringe Abstand der Bügel dies nicht zuläßt.

Am Standort 8 (Grünfläche gegenüber Rathauseingang) ist das Angebot zwar reichlich, aber bei den beiden unterschiedlichen Ausführungen handelt es sich teilweise um die wenig zweckmäßigen Vorderradhalter (Clips).



Abb. 4.73: Die realisierte Fahrradabstellanlage Mönchhof / Ecke Lange Straße wird gut angenommen



Abb. 4.74: Kaum genutzt werden offenbar die 12 neuen Anlehnbügel an der St. Georgenkirche

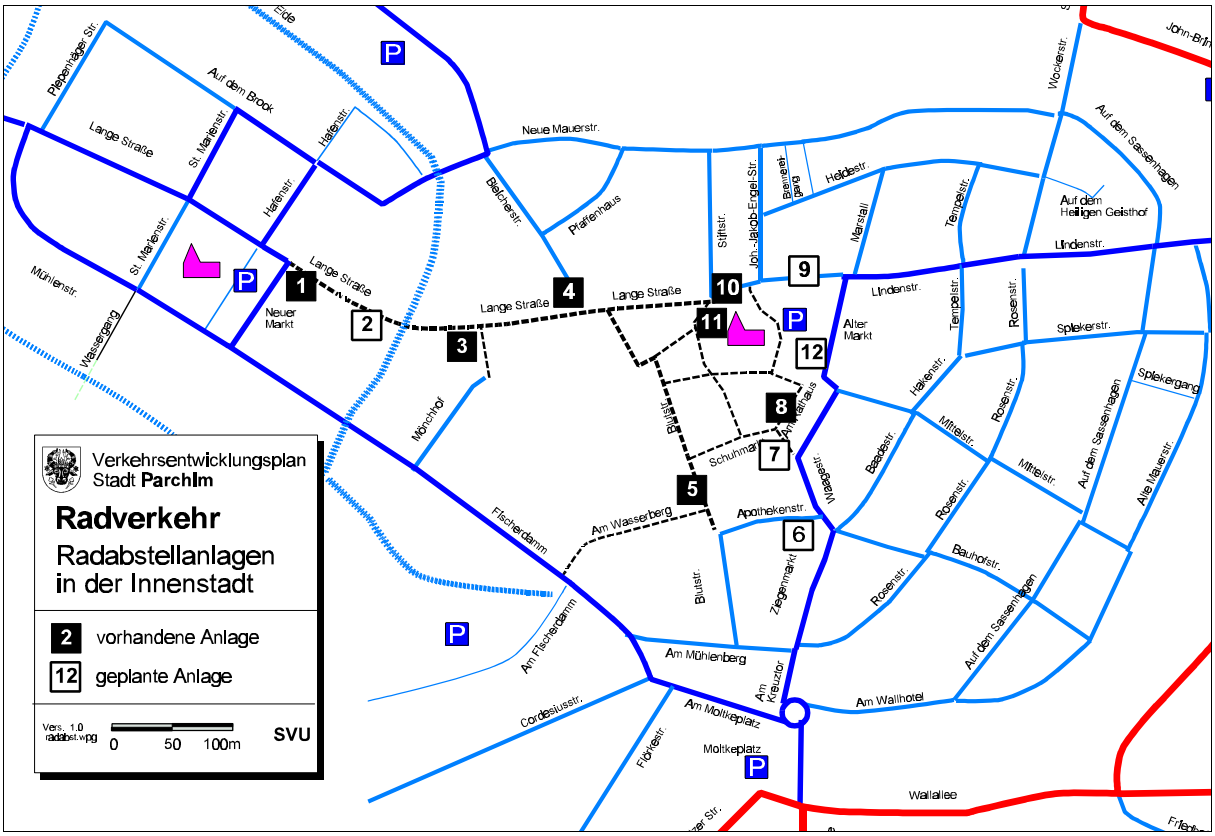


Abb. 4.75: Standorte der Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt (Maßnahmenprogramm 1997)

4.5.4 Fragebogenaktion zum Geh- und Radwegenetz

Genaue Zahlen zu Radverkehrsstärken im gesamten Netz sind nur mit relativ hohem Aufwand zu erheben. Einen wichtigen Anteil an der Gruppe der sogenannten “schwachen“ Verkehrsteilnehmer, die regelmäßig zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, bilden die Parchimer Schüler. Die Kenntnis der Routen, die auf dem täglichen Schulweg zurückgelegt werden, ist hilfreich, um gezielt festzustellen, wo vordringlicher Handlungsbedarf zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Attraktivität des Parchimer Wegenetzes besteht. Deshalb wurde Anfang Juni 1999 an den Parchimer Schulen eine Fragebogenaktion durchgeführt.

Gefragt wurde nach der Wohnadresse (Ort, Straße), dem normalerweise benutzten Verkehrsmittel sowie den Straßenabschnitten, die auf dem Heimweg per Rad oder zu Fuß passiert werden. Desweiteren hatten die Schüler die Möglichkeit, ihnen bekannte Mängel zu benennen bzw. Verbesserungsvorschläge zu machen.

Beteiligt haben sich insgesamt 1423 Schüler aus 74 Klassen an 4 verschiedenen Schulen. Angesprochen wurden Schüler ab der 5. Klassenstufe.

Tabelle: 4.25: Beteiligung der Schüler an der Fragebogenaktion zum Radverkehr

Schule	Anzahl Klassen	Klassen-stufen	Anzahl Schüler	davon			
				Radfahrer	Fußgänger	Fahrschüler (Bus)	sonstige (Auto)
Friedrich-Franz-Gymnnasium (Ziegendorfer Chaussee)	34	5 - 10	618	298	72	234	14
Fritz-Reuter-Schule (Mönchhof)	18	5 - 10	332	118	162	47	5
Goetheschule (Wallallee)	8	5 - 9	207	83	108	16	0
Haupt- und Realschule West (Hans-Beimler-Str.)	14	5 - 9	266	53	192	19	2
	74		1423	552	534	316	21

Wohnort	Schüler	Anteil
Stadt Parchim	1030	72 %
Ortsteil von Parchim	78	6 %
andere Gemeinden	315	22 %
	1423	100 %

Ca. 20% der Schüler, die sich an der Befragung beteiligt haben, wohnen außerhalb Parchims. Hierbei handelt es sich überwiegend um Fahrschüler des Gymnasiums und der Fritz-Reuter-Schule.

Anregungen	Radfahrer		Fußgänger		Sonstige		Summe	
ja	370	67%	325	61%	108	32%	803	56%
nein	182	33%	209	39%	229	68%	620	44%
	552	100%	534	100%	337	100%	1423	100%

56% der abgegebenen Fragebögen enthalten Anregungen und Mängelhinweise zum Geh- und Radwegenetz, wobei sich auch ein Drittel der Fahrschüler dazu geäußert hat.

4.5.5 Verkehrsachfrage im nichtmotorisierten Verkehr der Schüler

Radverkehrsstärken

Tabelle 4.26: Frequentierung der Straßenabschnitte durch radfahrende Schüler

Straßenname	Abschnitt von	bis	Radfahrer, die den Abschnitt auf dem Heimweg benutzen	Anteil an allen befragten Radfahrern
Ziegendorfer Chaussee	Ziegeleiweg	Gymnasium	204	38%
Ziegendorfer Chaussee	Plümperwiesenbrücke	Ziegeleiweg	181	34%
Ziegeleiweg	Ziegendorfer Chaussee	Südring	149	28%
Plümperwiesenweg			116	22%
Vor dem Neuen Tor			114	22%
Moltkeplatz			109	21%
Mönchhof			108	20%
Südring	Ziegeleiweg	Ebelingstraße	81	15%
Cordesiusstraße	Fischerdamm	Plümperwiesenweg	79	15%
Lange Straße	Neuer Markt	Lindenstraße	78	15%
Wallallee	Ostring	Moltkeplatz	68	13%
Fischerdamm	Cordesiusstraße	Mönchhof	67	13%
Ziegendorfer Chaussee	Vor dem Neuen Tor	Plümperwiesenbrücke	66	12%
Putlitzer Straße	Moltkeplatz	Lönniesstraße	65	12%
Hans-Beimler-Straße			62	12%
Lange Straße	Vor dem Neuen Tor	Neuer Markt	61	12%
John-Brinckman-Straße			58	11%
Wallallee	John-Brinckman-Straße	Lindenstraße	57	11%
Dammer Weg	Bahnübergang	Schwarzer Weg	53	10%
Karl-Liebknecht-Straße			53	10%
Putlitzer Straße	Lönniesstraße	Brunnenstraße	52	10%
Brunnenstraße	Putlitzer Str.	Südring	51	10%
Westring	Leninstraße	Ziegeleiweg	49	9%
Lübzer Straße			47	9%
Ebelingstraße			45	8%
Lübzer Chaussee			42	8%
Leninstraße			38	7%
Lindenstraße			33	6%
Wallallee	Lindenstraße	Ostring	33	6%
Lönniesstraße			32	6%
Ludwigsluster Straße			32	6%
Südring	Ebelingstraße	Brunnenstraße	31	6%
Franz-Tiefenbruch-Weg			30	6%
Westring	Leninstraße	Ludwigsluster Straße	30	6%
Friedhofsweg			29	5%
Bahnhofstraße			26	5%
Am Bahnhof			24	5%
Augustenstraße			23	4%
Brunnenstraße	Südring	Ri Brunnenfeld	23	4%
Hinstorffstraße			23	4%
Piepenhäger Straße			23	4%
Schweriner Straße			23	4%
Am Rabensoll			22	4%

Straßenname	Abschnitt von	bis	Radfahrer, die den Abschnitt auf dem Heimweg benutzen	Anteil an allen befragten Radfahrern
Wiesenring			21	4%
Ziegeleiweg	Südring	Ri Slate	20	4%
Ostring	Wallallee	Meyenburger Straße	19	4%
Ringstraße			19	4%
Buchholzallee			18	3%
Mühlenstraße			18	3%
Vogelsang			18	3%
Fichtestraße			17	3%
Fritz-Reuter-Straße			17	3%
Otto-Grotewohl-Straße			17	3%
Wockerstraße			17	3%
August-Bebel-Straße			16	3%
Ziegendorfer Chaussee	Gymnasium	Juri-Gagarin-Ring	16	3%
Auf dem Brook			15	3%
Fischerdamm	Mönchhof	Neuer Markt	15	3%
Flörkestraße			15	3%
Gillhofstraße			15	3%
Juri-Gagarin-Ring			14	3%
Neue Mauerstraße			13	2%
Am Mühlenberg			12	2%
Blutstraße			12	2%
Südring	Brunnenstraße	Am Buchholz	12	2%
Am Exerzierplatz			11	2%
Invalidenstraße			11	2%
Rosenstraße			11	2%
Voigtsdorfer Weg			11	2%
Geschwister-Scholl-Straße			10	2%
Schwarzer Weg			10	2%

In Abbildung 4.76 sind die Radverkehrsstärken im schematischen Wegenetz kartiert.
Die Darstellung soll nur einen Anhaltspunkt für die relative Bedeutung der einzelnen Abschnitte geben. Die tatsächlichen Radverkehrsstärken würden sich erst ergeben, wenn noch folgende Komponenten berücksichtigt würden:

- Routen der Schüler zur Schule (entspricht etwa den Heimwegen)
- Routen der Schüler im Freizeitverkehr
- Routen der erwachsenen Bevölkerung im Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr.

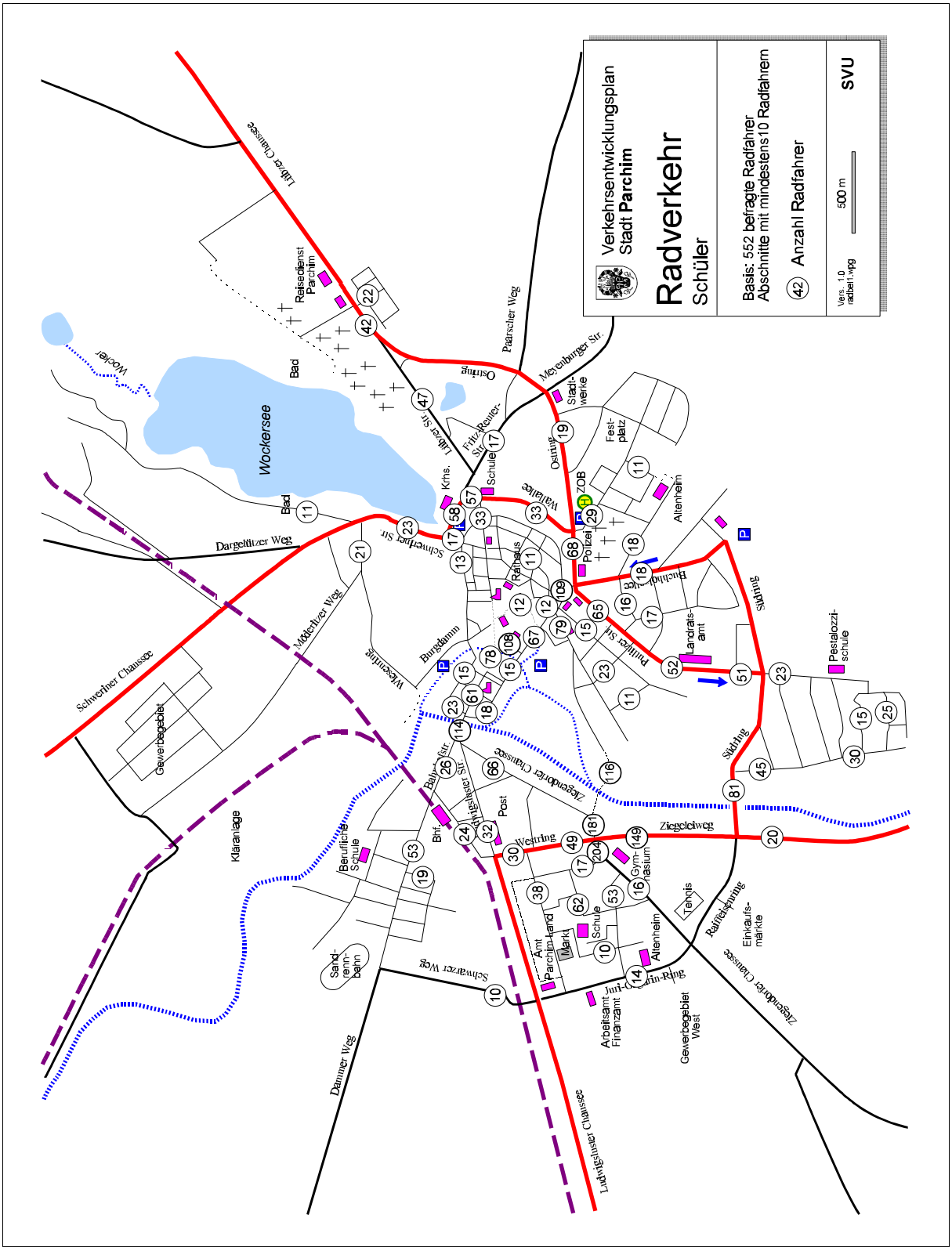


Abb. 4.76: Radverkehrsstärken

Tabelle: 4.27: Frequentierung der Straßenabschnitte durch Schüler im Fußgängerverkehr

Straßenname	Abschnitt von	bis	Fußgänger, die den Straßenabschnitt auf dem Heimweg benutzen	Anteil an allen befragten Fußgängern
Hans-Beimler-Straße			219	42%
Mönchhof			128	25%
Karl-Liebknecht-Straße			102	20%
Ziegendorfer Chaussee	Ziegeleiweg	Gymnasium	83	16%
Leninstraße			80	15%
Wallallee	John-Brinckman-Straße	Lindenstraße	73	14%
Lange Straße	Neuer Markt	Lindenstraße	68	13%
Geschwister-Scholl-Straße			61	12%
Fischerdamm	Cordesiusstraße	Mönchhof	59	11%
Lindenstraße			57	11%
Walter-Hase-Straße			43	8%
Moltkeplatz			40	8%
Vor dem Neuen Tor			37	7%
Lange Straße	Vor dem Neuen Tor	Neuer Markt	34	7%
Cordesiusstraße	Fischerdamm	Plümperwiesenweg	33	6%
Schulberg			29	6%
Wallallee	Ostring	Moltkeplatz	29	6%
Blutstraße			27	5%
John-Brinckman-Straße			27	5%
Wallallee	Lindenstraße	Ostring	27	5%
Westring	Leninstraße	Ziegeleiweg	25	5%
Ludwigsluster Straße			23	4%
Auf dem Sassenhagen			21	4%
Ziegendorfer Chaussee	Plümperwiesenbrücke	Ziegeleiweg	21	4%
Fritz-Reuter-Straße			20	4%
Mühlenstraße			19	4%
Otto-Nuschke-Straße			19	4%
Johannes-Diekmann-Straße			18	3%
Otto-Grotewohl-Straße			18	3%
Ostring	Wallallee	Meyenburger Straße	16	3%
Fischerdamm	Mönchhof	Neuer Markt	15	3%
Putlitzer Straße	Moltkeplatz	Lönniesstraße	15	3%
Schweriner Straße			15	3%
Plümperwiesenweg			14	3%
Buchholzallee			13	3%
Schuhmarkt			13	3%
Neue Mauerstraße			12	2%
Alte Mauerstraße			11	2%
Alter Markt			11	2%
Cordesiusstraße	Plümperwiesenweg	Lönniesstraße	11	2%
Ziegendorfer Chaussee	Vor dem Neuen Tor	Plümperwiesenbrücke	11	2%
Bahnhofstraße			10	2%
Dammer Weg	Bahnübergang	Schwarzer Weg	10	2%
Rosenstraße			10	2%
Ziegeleiweg	Ziegendorfer Chaussee	Südring	10	2%

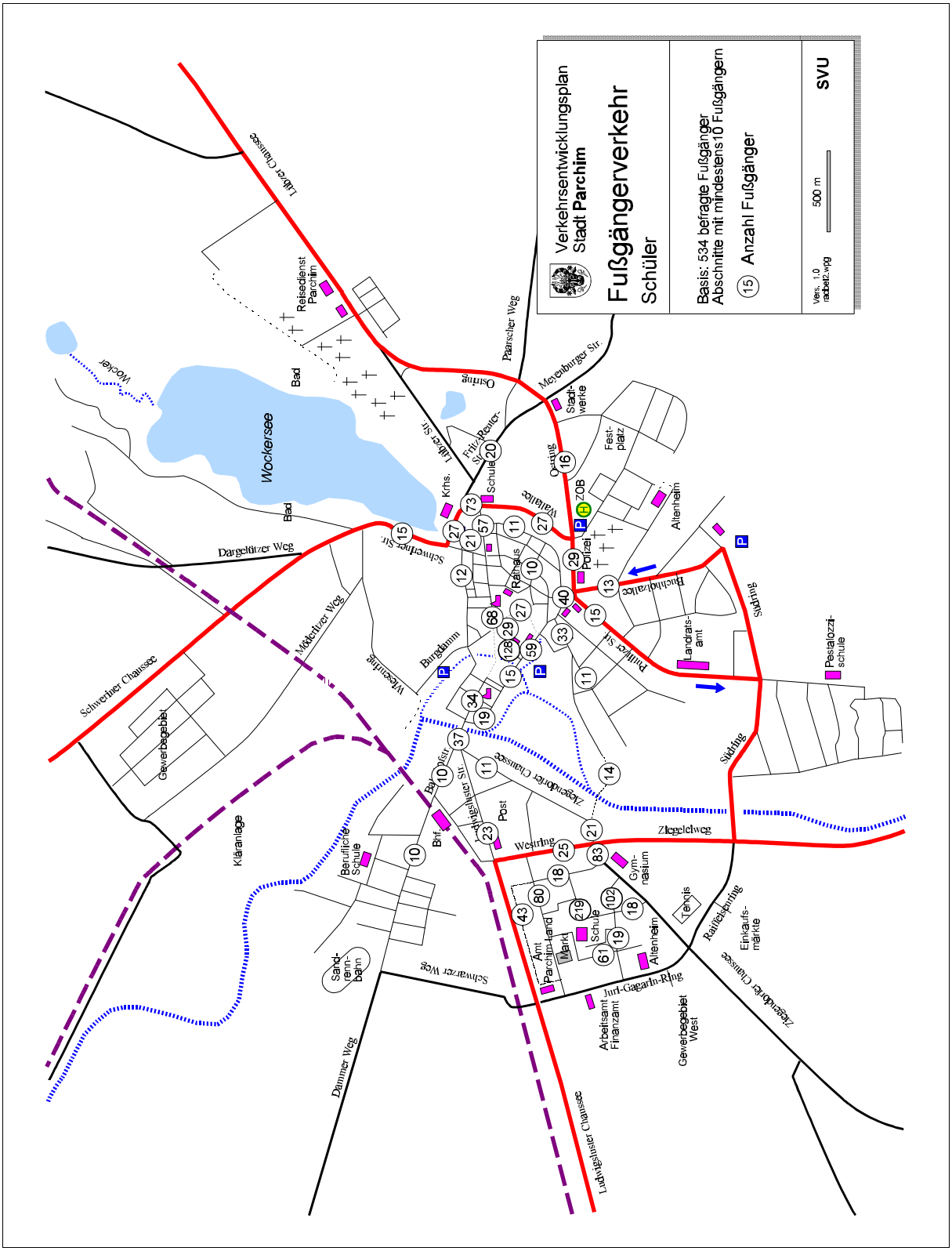


Abb. 4.77: Frequentierung des Netzes durch Fußgänger

4.5.6 Mängelkatalog

Aus der Bestandsanalyse lassen sich die folgenden wesentlichen Mängel ableiten:

Sehr schlechte Oberflächenbefestigung

- Südring - Teilstück auf der Nordseite zwischen den Einmündungen Ebelingstr. und Rieblingstr. (s. Abb. 4.78 und 4.79)
- Ostring - Teilstück auf der Nordseite im Abschnitt zwischen Bergstraße und ca. 70 m westlich Einmündung Pestalozziweg
- Ostring - kompletter Abschnitt auf der Westseite zwischen Paarscher Weg bis zum Radweganschluß Lübzer Straße
- Westring - kurzes Teilstück vor der Einmündung Am Bostenberg (noch hinnehmbar, da nur vereinzelt Lunken)



Abb. 4.78: Schadhafte Fahrbahnoberflächen werden von Radlern gemieden



Abb. 4.79: Erneuerungsbedürftig: Südring Richtung Eldebrücke

Verbesserungsbedürftig, aber mit nachrangiger Priorität für die Schaffung eines geschlossenen Radwegenetzes, sind im allgemeinen *alle vorhandenen Radwege mit Plattenbelägen*, da diese mit der Zeit durch Verkantungen oder Abplatzungen unkomfortabel zu befahren sind. Dies gilt insbesondere für Abschnitte mit hoher Frequentierung durch Radfahrer:

- Ziegendorfer Chaussee zwischen Juri-Gagarin-Ring und Westring (Abb. 4.80)
- Ziegendorfer Chaussee zwischen Westring und “Vor dem neuen Tor“
- Südring durchgehend von der Eldebrücke bis zur Buchholzallee
- Wallallee (Südseite) zwischen Buchholzallee und Friedhofsweg
- Lübzer Straße zwischen Lübzer Chaussee und Rudolf-Tarnow-Str.



Abb. 4.80: Ziegendorfer Chaussee: Typisches Beispiel für vorhandene Altanlagen

Unzureichende Bordsteinabsenkungen

z.B. an folgenden Einmündungsüberfahrten:

- Fr.-W.-Raiffeisen-Ring: Zufahrten zum OBI-Markt und zum Schnellimbiss
- Putlitzer Str. : Kleine Kemnadenstr. (Nordseite)
  Clara-Zetkin-Str. (Nordseite)
- Westring: Am Bostenberg
- Ziegendorfer Chaussee: J.-Dieckmann-Str. hinter der Mittelinsel (s. Abb. 4.82)
  Am Bostenberg (holpriges Kopfsteinpflaster im Einmündungsbereich)

z.B. an folgenden Radwegzufahrten:

- Brunnenstraße in Höhe Hinstorffstr. (s. Abb. 4.81)
- Plümperwiesenweg (Auffahrt zum gemeinsamen Geh-/Radweg Richtung Cordesiusstraße)
- Ziegeleiweg (keine Absenkung zur rückwärtigen Erschließung des Gymnasiums)



Abb. 4.81: Zufahrt zum gemeinsamen Geh-/ Radweg Brunnenstraße: 5 cm Höhenunterschied zu überwinden



Abb. 4.82: Ziegendorfer Chaussee / Einmündung “J.- Dieckman-Str.: Absenkung hinter der neu angelegten Mittelinsel unzureichend

Gestaltung der Radfahrstreifen (Zeichen 237 StVO)

Die vorhandenen Radfahrstreifen im Stadtgebiet (Ludwigsluster Straße, Bahnhofstraße, "Vor dem neuen Tor" und Lange Straße) erfüllen nicht den Mindestausbaustandard nach der StVO und dürften demnach nicht als benutzungspflichtig ausgeschildert werden.

Geforderter Mindestwert nach StVO	*1,50 m* einschließlich Markierung (befahrbare Breite zwischen Markierung und einer nicht befahrbaren Rinne soll mindestens 1,00 m betragen)
Empfohlener Regelwert:	*1,85 m* einschließlich Markierung

Vorhandene Querschnittsabmessungen:

Bahnhofstraße: 1,00 m (davon 0,20 m nicht befahrbare Rinne)
0,25 m Markierung
1,25 m => Mindestmaß nach StVO nicht erfüllt

Lange Straße: 1,00 m (davon 0,16 m nicht befahrbare Rinne)
0,25 m Markierung
1,25 m => Mindestmaß nach StVO nicht erfüllt

Ein besonderes Gefahrenpotential besteht durch die Parkmöglichkeiten unmittelbar neben dem Radfahrstreifen in der Ludwigsluster Straße (aufschlagende Autotüren). Hier wäre eine zusätzliche Abmarkierung eines 0,50 m breiten Schutzstreifens zwischen Parkständen und Radfahrstreifen erforderlich.



Abb. 4.83: Radfahrstreifen "Vor dem Neuen Tor", Richtung Lange Straße



Abb. 4.84: Lange Straße: Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraßenrichtung

Fehlende Beschilderung
(Kennzeichnung der Benutzungspflicht) bei vorhandener nutzbarer Anlage

- Juri-Gagarin-Ring / Ecke Ziegendorfer Chaussee , Richtung Gymnasium
- Juri-Gagarin-Ring / Ecke Ludwigsluster Chaussee, Richtung Ziegendorfer Chaussee
- Ludwigsluster Chaussee / Ecke Juri-Gagarin-Ring, Richtung Walter-Hase-Straße
- Walter-Hase-Straße (östl. Ende), Richtung Knotenpunkt Ludwigsluster Chaussee / Westring und Gegenrichtung
- Westring / Ecke Am Bostenberg, Richtung Ludwigsluster Straße
- Wallallee / Ecke Ostring, Richtung Moltkeplatz
- Ostring / Ecke Meyenburger Straße, Richtung Lübzer Chaussee

Gefahrenstellen
(aufgrund fehlender Querungshilfen, nicht ausreichender Führung des Radverkehrs oder unübersichtlicher Verkehrsführung):

- Ludwigsluster Straße / Stegemannstr.
- Bahnhofstraße / Ludwigsluster Straße / Vor dem neuen Tor (besonders hohe Gefährdung)
- Vor dem neuen Tor / Lange Straße / Mühlenstraße (besonders hohe Gefährdung)
- Moltkeplatz
- Burgdamm / Auf dem Brook / Neue Mauerstraße
- Schweriner Straße / J.-Brinckman-Straße / Wockerstr.
- J.-Brinckman-Str. / Wallallee
- Fritz-Reuter-Str. / Lübzer Str.
- Ludwigsluster Straße / Ziegendorfer Chaussee - Verkehrsführung und Markierung suggeriert Vorfahrt auf dem Radfahrstreifen
- Ziegendorfer Chaussee - Übergang vom Radweg auf den Gehweg mit Zusatz “Radfahrer frei“ : Beengte Situation, Übergang unbefestigt ohne Hochbord zur Fahrbahn. Gefahrensituation bei Begegnung von Radfahrern durch Ausweichmanöver auf die Fahrbahn.
- Generell auf Radfahrstreifen aufgrund unzureichender Querschnittsabmessungen

Lichtsignalsteuerung

Hohe Wartezeiten für Radfahrer und Fußgänger infolge Anforderungsschaltungen bzw. zu geringer Grünzeiten z.B. an folgenden lichtsignalgeregelten Knotenpunkten:

- Juri-Gagarin-Ring / Ziegendorfer Chaussee
- Ziegendorfer Chaussee / Westring / Ziegelleiweg
- Ziegelleiweg / Fr.-W.-Raiffeisen-Ring
- Südring / Brunnenstr.
- Wallallee / Ostring / Friedhofsweg
- Wallallee / Moltkeplatz

Verkehrswidriges Verhalten von Radfahrern

- Die im Einrichtungsverkehr ausgewiesenen Radwege (z.B. Südring, Westring) oder gemeinsame Geh-/Radwege (z.B. Putlitzer Straße) werden auch häufig entgegen der erlaubten Fahrtrichtung genutzt, da in Gegenrichtung kein Radweg angeboten wird und der Radfahrer sich aufgrund der hohen Verkehrsstärken auf der Fahrbahn unsicher fühlt.
- Auch reine Gehwege werden häufig von Radfahrern (in beiden Fahrtrichtungen) mitbeansprucht. Dies ist insbesondere zu beobachten am Juri-Gagarin-Ring, am Südring (Südseite, s. Abb. 4.85), in der Putlitzer Straße (Westseite), in der Mühlenstraße und am Fischerdamm.
- Gehwege werden auch im Altstadtbereich okkupiert, da die offizielle Fahrbahn aufgrund der Kopfsteinpflasterung meist gemieden wird.
- Radfahrstreifen werden auch linksseitig in Einbahnstraßenrichtung befahren



Abb. 4.85: Südring: Gehweg wird von Radfahrern in Anspruch genommen

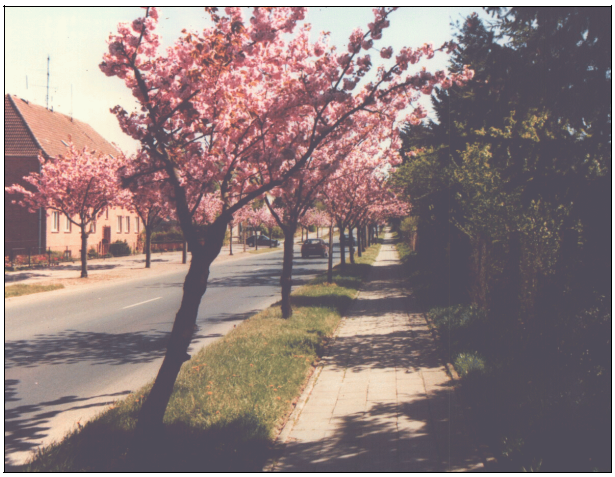


Abb. 4.86: Südring: Auch Richtung Buchholz existiert offiziell nur ein Gehweg

Unzureichender Netzzusammenhang

Fehlende Netzabschnitte in Hin- und Rückrichtung:

- Ludwigsluster Chaussee (Südseite)
  Die Möglichkeit zur offiziellen Führung über Walter-Hase-Str. ist gegeben
- Ludwigsluster Straße (Südseite)
  Lücke zwischen bereits vorhandener Neuanlage ab Westring bis zur Stegemann-Straße
- Wallallee zwischen Ostring und Lindenstraße bzw. J.- Brinckman-Str. (Westseite)
  Der vorhandene unbefestigte Seitenraum wird bereits von Radfahrern genutzt
- Mühlenstraße / Fischerdamm
- Schweriner Str. / Schweriner Chaussee
- John-Brinckman-Str.
- Fritz-Reuter-Str.
- Ausfallstraßen (besonders Richtung Spornitz, Rom/Lübz und Damm)
- Anbindung der Ortsteile Dargelütz, Neuhof, Neuklockow / Kiekindemark



Abb. 4.87: Schweriner Chaussee: Radfahrer müssen die Fahrbahn der Bundesstraße benutzen

Fehlende Netzabschnitte in einer Richtung

An folgenden Straßenzügen ist ein Radweg derzeit nur einseitig ausgewiesen, obwohl aufgrund der hohen Verkehrsstärken auch in Gegenrichtung ein Radweg notwendig wäre:

- Südring (Südseite: Eldebrücke bis Buchholzallee)
- Putlitzer Straße (Westseite: Moltkeplatz bis Südring)
- Westring (Westseite: Ludwigsluster Chaussee bis Ziegendorfer Chaussee)
- Ostring (Ostseite: Paarscher Weg bis Lübzer Chaussee)

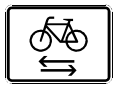
Sonstige Verbindungen (ohne erforderliche Benutzungspflicht):

- Mangelnde Durchlässigkeit der Altstadt aufgrund der Einbahnregelung ohne Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr und die für Radfahrer sehr schlecht zu befahrenen Oberflächenbefestigungen.
  (mindestens eine durchgängige Nord-Süd-Achse und eine West-Ost-Achse wäre wünschenswert, z. B. durch Öffnung ausgewählter Einbahnstraßen für den Radverkehr und Schaffung von Angebotsstreifen mit komfortabler Oberflächenbefestigung für den Radfahrer)

- Unzureichende Ausweisung (Wegweisung) von Verbindungen abseits der verkehrsreichen Hauptverkehrsstraßen
  z.B.: Plümperwiesenweg und Verbindungsweg zwischen Wiesenring und Wiesengang

Zur Problematik von Zweirichtungsradwegen bzw. Gemeinsamen Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr:

Diese Art von Radverkehrsanlagen ist an folgenden Straßenzügen anzutreffen:
Ziegendorfer Chaussee, Juri-Gagarin-Ring, Ziegeleiweg, Brunnenstraße, Buchholzallee, Ebelingstraße, Lübzer Straße.



Zweirichtungsradwege sind innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens (insbesondere an Einmündungen und Grundstückszufahrten) nur in Ausnahmefällen vorzusehen (z.B. Verhinderung unnötiger Fahrbahnquerungen). Für sie gelten dann spezielle Anforderungen bezüglich der Breite. Kraftfahrzeugverkehr, der den Radweg quert, sollte durch Beschilderung auf kreuzende Radfahrer hingewisen werden. Weitere Maßnahmen zur Verdeutlichung der Situation an solchen potentiellen Konfliktstellen sind:

- Markierung von Radfahrerpiktogrammen mit gegenläufigen Pfeilen auf der Furt
- Rote Einfärbung der Furt
- Aufpflasterung der Furt.

Fast alle Zweirichtungsradwege weisen die erforderlichen Mindestbreiten auf. Eine Ausnahme stellt die Anlage an der Lübzer Straße dar. Insbesondere der Abschnitt zwischen Fritz-Reuter-Straße und Rudolf-Tarnow-Straße, der von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam genutzt wird und zudem einen parallelen Parkstreifen aufweist, ist unterdimensioniert. Die unzureichen-

de Breite des Radweges im Abschnitt Richtung Lübzer Chaussee (b=1,50 m) wird durch den danebenliegenden 1,85 m breiten Gehweg relativiert. Hier kann im Begegnungsfall eventuell auf den gering frequentierten Gehweg ausgewichen werden.

In der Ebelingstraße ist über eine Neuregelung nachzudenken, da die Benutzungspflicht im Zweirichtungsverkehr aufgrund der geringen Verkehrsbelastung und der Geschwindigkeitsbegrenzung (Tempo-30-Zone) nicht erforderlich erscheint. Eine Befreiung der in Richtung Südring verkehrenden Radfahrer von der Benutzungspflicht wäre sinnvoll.

Neben einer angemessenen Breite ist größere Sorgfalt auf die auf den Zweirichtungsradweg hinweisende Beschilderung zu legen (Positivbeispiel: Hinweisschilder in der Stegemannstraße und "Am Bostenberg" auf den Zweirichtungsverkehr entlang der Ziegendorfer Chaussee).
An allen übrigen Einmündungen, die auf die obengenannten Zweirichtungsradwege treffen, fehlt eine Hinweisbeschilderung und ist eine Ergänzung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wünschenswert.



Abb. 4.88: Zweirichtungsradweg Juri-Gagarin-Ring



Abb. 4.89: Buchholzallee: Neue Magistrale als Zweirichtungsradweg im Seitenbereich

Aus der Fragebogenaktion lassen sich eine Reihe von weiteren Mängelhinweisen zusammenfassend darstellen.

An folgenden Straßenabschnitten werden Radwege vermißt oder als unzureichend bewertet:

Straßenabschnitt	Nennungen
Mühlenstraße	81
Lange Straße	70
Ludwigsluster Straße	51
Plümperwiesenweg	39
Wallallee	39
Ostring	37
Südring	33
Fischerdamm	31
Ziegendorfer Chaussee	31
Schweriner Straße	28
Schwarzer Weg	26
Dammer Weg	24
Lindenstraße	24
Vor dem Neuen Tor	19
Putlitzer Straße	17
Bahnhofstraße	16
Moltkeplatz	16
Friedhofsweg	15
Voigtsdorfer Weg	15
Ludwigsluster Chaussee	14
Schweriner Chaussee	14
Fritz-Reuter-Straße	13
Lübzer Chaussee	11
Leninstraße	10
Westring	10
Alte Mauerstraße	9
Lübzer Straße	9
Möderitzer Weg	9
Neue Mauerstraße	7
Auf dem Sassenhagen	6
Flörkestraße	6
John-Brinckman-Straße	6
Wiesenring	6
Am Rabensoll	5
Brunnenstraße	5
Cordesiusstraße	5
Fichtestraße	5
Hans-Beimler-Straße	5
Lönniesstraße	5
Ziegeleiweg	5

Auf folgenden **Außerortsrelationen** werden Radwege vermißt

Relation von Parchim nach	Nennungen
Spornitz	40
Damm	11
Rom	10
Neu Klockow	9
Lübz	8
Neuhof	6
Siggelkow	6
Dargelütz	5
Matzlow	5

An folgenden Straßenabschnitten fühlen sich Schüler besonders **unsicher**:

Straßenabschnitt	Nennungen
Schweriner Straße	43
Vor dem Neuen Tor	42
Putlitzer Straße	38
Neuer Markt	35
Wallallee	33
Lange Straße	31
Moltkeplatz	22
Bahnhofstraße	19
Ludwigsluster Straße	16
Westring	15
Buchholzallee	14
John-Brinckman-Straße	14
Mühlenstraße	14
Fischerdamm	13
Lübzer Straße	13
Lübzer Chaussee	12
Südring	12
Ziegendorfer Chaussee	11
Ludwigsluster Chaussee	6
Schweriner Chaussee	6
Auf dem Brook	5

Gesicherte Überwege werden an folgenden Straßen vermißt (mehr als 3 Nennungen):

Ampel erwünscht		**Zebrastreifen erwünscht**	
	Nennungen		Nennungen
Wallallee	30	Putlitzer Straße	17
Schweriner Straße	11	Schweriner Straße	7
Lübzer Chaussee	10	Fischerdamm	3
Lübzer Straße	10	Lange Straße	3
John-Brinckman-Straße	3	Leninstraße	3

5 Zielvorstellungen

5.1 Ziele aus dem Stadtleitbild

Auf der Basis einer durch die Fachhochschule Lübeck durchgeführten Stadtanalyse wurde 1998 für Parchim ein Leitbild konzipiert. Zu diesem Zweck wurden für verschiedene Themenkomplexe Fachgruppen gebildet, in denen Vertreter von Verbänden, Vereinen, Betrieben und Institutionen mitgewirkt haben.

Basis für die Erarbeitung eines Stärken- und Schwächenprofils im Bereich Verkehr waren die im Rahmen des Stadtmarketing Parchim zusammengetragenen Informationen (Stadtanalyse durch Studierende der FH Lübeck), Informationen aus dem Verkehrsentwicklungsplan 1991 sowie die in der Fachgruppe VERKEHR geleisteten Diskussionsbeiträge.

Im folgenden sind die Arbeitsergebnisse aus der Diskussion der Fachgruppe VERKEHR (1. Halbjahr 1998) tabellarisch zusammengestellt. Die Aussagen zu Mängeln und Zielen sind als qualifizierter Diskussionsbeitrag zu verstehen, es bestand aber entsprechend der Intention und auch der Zusammensetzung der Arbeitsgruppe kein Anspruch auf Vollständigkeit.

Tabelle 5.1: Stärken und Schwächen (Mängel) im Bereich VERKEHR
(Ergebnis der Diskussion in der Fachgruppe VERKEHR im Rahmen des Stadtmarketing Parchim)

	Themenbereiche (Verkehrsarten)	.. Zustand (+) Stärken (−) Mängel (Schwachstellen)	Ziele (Leitbild)
1.	**Motorisierter Individualverkehr (MIV)**		
1.1	Netzstruktur (Hierarchie)	.. B191 und B321 bilden das Hauptverkehrsstraßensystem und nehmen vorerst den Hauptdurchgangsverkehr auf	
1.2	Fließender Kraftfahrzeugverkehr (Verkehrsbeziehungen und Verkehrsstärken im Straßennetz)	(−) teilweise unerwünschter Durchgangsverkehr auf Hauptstraßen in der Innenstadt –> Vernachlässigung anderweitiger Nutzungsansprüche (−) Beeinträchtigung der Aufenthalts- und Wohnqualität auf einigen Straßenzügen der Weststadt	Steigerung der Aufenthalts- und Wohnqualität durch Verlagerung von Durchgangsverkehr (evtl. auf Umgehung)
1.3	Verkehrsführung	.. Umfassende Einbahnstraßenregelungen in der Innenstadt	
1.4	Leistungsfähigkeit und Sicherheit von Knotenpunkten	(+) weitestgehend leistungsfähige Knotenpunkte (−) Am Rabensoll/Eichberg Moltkeplatz	Ausbau der beiden kritischen Knotenpunkte (noch 1998 erfolgt)
1.5	Verkehrsberuhigte Zonen	.. derzeit 5 verkehrsberuhigte Zonen (−) Eingangsbereiche der Verkehrsberuhigten Zonen entsprechen nicht baulichen Vorschriften	- Umgestaltung der Eingangsbereiche zur Verbesserung der Akzeptanz, - evtl. weitere Verkehrsberuhigung in sensiblen Bereichen

	Themenbereiche (Verkehrsarten)	.. Zustand (+) Stärken (−) Mängel (Schwachstellen)	Ziele (Leitbild)
1.6	Straßenzustand	(+) Städtebauliche Qualität durch gepflasterte Innenstadtstraßen (−) Mangelhafte Fahrbahnoberfläche Wallallee, Schweriner Str. / Schweriner Chaussee, L09 von Ludwigsluster Str. bis Dammer Weg, Paarscher Weg	- Pflasterung in der Innenstadt soll beibehalten werden, - Erneuerung der mangelhaften Fahrbahnoberflächen
2. Ruhender Kraftfahrzeugverkehr			
2.1	Stellplätze	.. ca 1.000 öffentliche Stellplätze in der City (+) Anzahlmäßig ausreichende Kapazität (+) kurze fußläufige Verbindung zur Innenstadt vom Parkplatz Fischerdamm (−) fehlende kurze fußläufige Verbindung vom Parkplatz Burgdamm zur Neustadt	
2.2	Parkleitsystem	(−) kein durchgängiges Parkleitsystem, nur Vorwegweiser -> Beeinträchtigung durch Parksuchverkehr bzw. fehlende Orientierung für auswärtige Innenstadtbesucher	Nach Fertigstellung Moltkeplatz und Parkplatz Burgdamm Realisierung eines Wegweisungssystems
2.3	Parkraumbewirtschaftung	.. Regelung für Stellplätze in der City 217 gebührenpflichtige Stellplätze 152 Kurzzeitstellplätze 407 Stellplätze ohne Gebühren 59 Anwohnerparkplätze (+) Einnahmen aus Parkscheinautomaten zur Finanzierung des städt. ÖPNV (+) Hohe Akzeptanz (geringe Gebühren) (+) teilweise Gebührenerstattung für Hotelgäste (−) Unzureichende Informationen zur Nutzung der Stellplätze (Belegungsgrad) für weitergehende Planung	- Vernetzung zwischen Innenstadt und gebührenfreien Großparkplätzen in Randlage weiter fördern (kurze fußläufige Verbindungen), - Verbesserung der Zielführung (siehe “Parkleitsystem“) - evtl. Sonderregelungen bei Großveranstaltungen schaffen
3. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)			
3.1	**Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**		
	Netzstruktur und Verkehrsangebot	(+) StadtExpress nach Schwerin im Stundentakt (−) Ausdünnung des Angebotes am Wochenende (−) Zu geringe Streckengeschwindigkeiten (−) Fehlendes Angebot zur Spätverkehrszeit (−) Zugang zum Fernverkehr derzeit unbefriedigend (kein Fernverkehrsbahnhof trotz Kreisstadtfunktion)	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (z.B. durch Beseitigung von ungesicherten Bahnübergängen) und Einsatz moderner Fahrzeuge geplant
	Verknüpfung zu anderen Verkehrssystemen	(+) Verknüpfung mit City-Bus (−) Fehlende Verknüpfung zu Regionalbuslinien (−) Kein Tarifverbund zwischen Bus und Bahn (+) Fahrradverleih (−) Derzeitiger Fahrradverleih wegen Personalabbau evtl. gefährdet (-) Abstellanlagen für Fahrräder vorhanden, aber erneuerungsbedürftig (Abschließbarkeit an zwei Punkten des Fahrradrahmens ermöglichen) (−) Park&Ride zu ungeordnet	Verknüpfung der Verkehrssysteme am Bahnhof ist weiter zu verbessern
	Bahnhof	(−) Bahnhof derzeit in Randlage (−) Umfeld des Bahnhofs wenig attraktiv (+) Laufende Modernisierungsmaßnahmen am Gebäude und Bahnhofsumfeld	evtl. Realisierung eines “Umweltbahnhofs“

	Themenbereiche (Verkehrsarten)	.. Zustand (+) Stärken (−) Mängel (Schwachstellen)	Ziele (Leitbild)
3.2	Stadtbusverkehr		
	Räumliches Verkehrsangebot (Liniennetz, Haltestellen)	(+) Gute Erschließung der Innenstadt durch City-Bus (−) Fehlende Erschließung einiger Wohnbereiche (−) Mangelnde Fahrgastinformation zum Gesamtliniennetz (fehlende Liniennetzaushänge) (−) Beeinträchtigung der Infrastruktur durch Vandalismus	- Intensivierung des Marketing und Verbesserung der Fahrgastinformation - Übersichtliche und nachfrageorientierte Linienführung
	Zeitliches Verkehrsangebot (Fahrplan)	(+) Hohe und regelmäßige Bedienungshäufigkeit (insbesondere des City-Busses) zu den Kernzeiten (−) Geringes oder fehlendes Angebot in Schwachverkehrszeiten (abends)	Bedarfsgerechte Angebotsgestaltung
	Verknüpfung mit dem Schienenverkehr und dem Regionalbusverkehr	(+) Fahrplanabstimmung des Stadtverkehrs mit Zugankünften/-abfahrten (−) Mangelnde Abstimmung mit Regionalbusverkehr am ZOB (−) City-Bus verkehrt nur in einer Richtung	Weiterverfolgung des Citybus-Konzeptes
3.3	**Regionalbusverkehr**	(−) Verknüpfung der Regionalbuslinien mit Schienenverkehr räumlich und zeitlich unzureichend (Belange der Schülerbeförderung !) (−) Lage des Zentralen Omnibusbahnhofes nicht optimal	Verbesserung der Verknüpfung des Regionalbusverkehrs mit dem Schienenverkehr
3.4	**Taxiverkehr**	.. 3 Taxistände, 11 Taxiunternehmen (+) Vorhandene Taxistände decken den Bedarf (+) Befahrung der Fußgängerzone durch Taxis möglich (−) Keine gemeinsame Taxizentrale	- Haupttaxistand soll zentral in der Blutstraße (an der Fußgängerzone) angesiedelt werden - Verbesserung der Organisation
4. Radverkehr			
4.1	Radwegenetz	(+) Erfolgte Anbindung des Stadtteils Slate (+) Nach Ausbau des Moltkeplatzes durchgängige Radwegführung an der Bundesstraße bis in die Regimentsvorstadt (+) Radverkehr in Fußgängerzone freigegeben (−) noch kein durchgängiges Radwegenetz (−) keine Anbindung des Ortsteils Neuhof (B321) (−) Mangelnder Fahrkomfort durch schlechte Fahrbahnoberflächen (−) Schlechter Fahrkomfort durch unzureichende Bordsteinabsenkungen auch bei Straßenneubauten und durch sogenanntes Wellenschaukeln infolge der baulichen Ausgestaltung der Grundstückszufahrten	Komplettierung des Radwegenetzes und kontinuierliche Verbesserung der Fahrbahnoberflächen zur Attraktivierung des Radverkehrs und Verbesserung der Verkehrssicherheit
4.2	Fahrradabstellanlagen	(−) Teilweise fehlende Abstellmöglichkeiten an wichtigen innerstädtischen Zielen (−) Qualität der vorhandenen Abstellanlagen vielfach unzureichend (“Felgenkiller“)	Schaffung weiterer Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt
4.3	Radwandern (Freizeit / Tourismus)	(+) Tourenvorschläge “Rund um Parchim“ (+) Lage der Stadt am Fernradwanderweg (−) Für Beschilderung der Radwanderwege des “Altkreises“ ist keine Beschreibung mehr verfügbar	Einheitliches Radwanderwegekonzept Möglichkeiten zum Fahrradverleih erhalten / verbessern

	Themenbereiche (Verkehrsarten)	.. Zustand (+) Stärken (−) Mängel (Schwachstellen)	Ziele (Leitbild)
5. Fußgängerverkehr			
5.1	Gehwegenetz	(−) teilweise fehlende Quervernetzung der fußläufigen Verbindungen (−) fehlende Direktverbindung vom Parkplatz Burgdamm zur Neustadt (Brücke!)	Ausbau und Attraktivierung des Gehwegenetzes
5.2	Fußgängerzonen	(+) Radverkehr in Fußgängerzonen freigegeben (−) Fußgängerzonen genügen in Teilbereichen noch nicht den baulichen Ansprüchen (Lange Straße zwischen Mönchhof und Neuer Markt bzw. Blutstraße -Stiftstr.) (−) Mißachtung der FGZ durch Verkehrsteilnehmer	- Umgestaltung der Eingangsbereiche - In Diskussion: Einbau elektr. versenkbarer Poller
6. Lieferverkehr			
		(−) teilweise eingeschränkte Anliefermöglichkeiten, insbesondere in der Fußgängerzone	Stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs
7. Luftverkehr			
7.1	Regionalflughafen (verkehrliche Anbindung)	(−) derzeit kein Gesamtkonzept für die verkehrliche Anbindung des Flughafens (−) Zubringer für Individualverkehr in schlechtem baulichen Zustand (+) Infrastruktur innerhalb des Flughafengeländes nimmt Gestalt an (−) keine Anbindung an Schienenverkehr (Personen- und Güterverkehr)	Verlegung der Landesstraße L09 geplant
7.2	Linienflugverkehr und Charterflugverkehr	(+) Buchung einiger attraktiver Urlaubsziele möglich (−) Auslastung aufgrund geringer Siedlungsdichte stark schwankend (−) Teile der Bevölkerung fühlen sich durch Fluglärm belästigt	
7.3	Frachtflugverkehr	(+) Attraktivität flughafennaher Gewerbegebiete (+) vorhandene Bebauungspläne (−) schleppende Gewerbeansiedlung aufgrund unklarer Zukunftsperspektive des Regionalflughafens	
7.4	Freizeit / Tourismus	(+) Rundflüge möglich	
8. Schiffsverkehr			
8.1	Wasserstraße	(+) Lage der Stadt an der Elde ist ein Markenzeichen für die Stadt und von Bedeutung für Wasserwandertourismus, zusätzliche Attraktivität durch vorhandene Nebenarme	
8.2	Infrastruktur (Bootshafen, Schleuse)	(+) Attraktiver Wasserwanderrastplatz in unmittelbarer Innenstadtnähe (−) Unzureichende Orientierungspläne für Wasserwanderer an den Rastplätzen (−) Mangelhafte Wegweisung für Sportboote zum Hafen ? (−) Fehlende Gastronomie an den Hafen- und Schleusenbereichen	
8.3	Wasserwandern (Freizeit / Tourismus)	(+) Buchung von Ausflugsfahrten auf der Elde möglich (“Elde-Queen“, “Vieting“) (−) kein Bootsverleih in der Innenstadt, nur im Stadtteil Slate	

5.2 Ziele aus der Flächennutzungsplanung

Im Entwurf des Flächennutzungsplans (1997) sind in einem einführenden Kapitel folgende Punkte als Ziele genannt:

Allgemein
- Umbau und Verbesserung der Verkehrswege dergestalt, daß Wohngebiete möglichst wenig belastet und die Immissionen auf ein Minimum reduziert werden

Radverkehr
- Ausbau des Radwegenetzes und des öffentlichen Nahverkehrsnetzes, um den zu erwartenden Anstieg des motorisierten Individualverkehrs so gering wie möglich zu halten
- Förderung des Fahrradverkehrs durch Realisierung eines Radwegegrundnetzes von den Ortsteilen zum Zentrum

ÖPNV
- Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs wegen seiner Umweltverträglichkeit
- Steigerung der Attraktivität durch bedarfsorientierte Anpassung der Linienführung und Fahrtenhäufigkeit und einen mit allen Unternehmen zu bildenden Verkehrsverbund
- Erhöhung des Fahrgastaufkommens durch Bevorrechtigung der Busse in der Verkehrsabwicklung und die frühzeitige Berücksichtigung des ÖPNV bei der Planung von Wohn- und Gewerbegebieten sowie von Verkehrsflächen

Straßenverkehr
- Realisierung der Nordumgehung zur Entlastung des städtischen Straßennetzes und zur Verbesserung der Anbindung des Flughafens und der nördlichen Gewerbeflächen
- Begleitende Um- und Neubaumaßnahmen am Hauptverkehrsstraßenzug Dammer Weg – Schwarzer Weg – Juri-Gagarin-Ring – Raiffeisen-Ring – Südring – Buchholzallee/Putlitzer Straße – Wallallee – Ostring – Lübzer Chaussee

Flugverkehr
- Entwicklung des ehemaligen Militärflughafens für die Bedürfnisse der gewerblichen Luftfahrt, des Geschäftsreiseverkehrs und des Tourismus zum Regionalflughafen (entsprechend den landes- und regionalplanerischen Zielen)

Differenziert nach Verkehrsarten sind die Ziele noch weiter untermauert bzw. einige Maßnahmenvorschläge formuliert.

6 Zukünftige Entwicklung

Raumbedeutsame Planungen werden für einen Zeitraum von 10 bis 20 Jahren konzipiert. Für den Verkehrsentwicklungsplan Parchim werden als Planungshorizonte die Jahre 2010 und 2020 gewählt.

Die zu erwartenden Verkehrsveränderungen in geplanten Verkehrsnetzen (sowohl Belastungszunahmen wie auch Entlastungseffekte) werden durch die Berücksichtigung unterschiedlicher Einflußgrößen modellhaft abgebildet.
Solche Einflüsse sind z.B.
- die Bevölkerungsentwicklung,
- die Entwicklung des Wohn- und Gewerbebaulandes,
- die Entwicklung der Mobililtät (Motorisierung u. Fahrleistungen).

Da diese Faktoren auf der politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung basieren und deshalb mit gewissen Unsicherheiten verbunden sind, ist es üblich, für die Prognose einen unteren und einen oberen Grenzwert zu bestimmen. Für den Prognosehorizont 2010 werden hierzu die Szenarien “Trend” und “Dynamik” definiert:
Ein eher gedämpftes Szenario "TREND" geht davon aus, daß sich die Entwicklung entsprechend dem bisher beobachteten Trend fortsetzt. Im Szenario "DYNAMIK" werden starke wirtschaftliche Impulse und damit in der Region eine beschleunigte Entwicklung der Gewerbe- und Wohnbauflächen sowie des Regionalflughafens unterstellt. Dabei muß allerdings einschränkend festgestellt werden, dass innerhalb der nächsten 10 Jahre nur ein Teil der im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Vorhaben realisiert werden kann.

Daher wird ein weiteres Szenario “NEUE HORIZONTE” entwickelt, in dem all die Entwicklungspotentiale berücksichtigt werden, die nach heutiger Einschätzung in den nächsten 20 Jahren umgesetzt werden könnten. Für das Szenario “NEUE HORIZONTE” werden folgende globale Rahmenbedingungen angesetzt:
- Eine positive gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Europa wirkt sich günstig auf die Wirtschaftsräume Hamburg und Berlin aus. Mit einer zeitlichen Verzögerung profitiert auch das Land Mecklenburg-Vorpommern von dieser Entwicklung. Es wird langfristig mit einer Zunahme der Arbeitsplätze und einem Abklingen des Bevölkerungsrückgangs gerechnet.
- Die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und eine Verbesserung des Umweltschutzes bestimmen das politische Handeln. Daraus resultieren steigende Treibstoffkosten und eine aktive Förderung innovativer Technologien. Im Verkehrssektor führt dies zum geförderten Ausbau des ÖPNV-Systems mit einer Vernetzung der Systeme (Straße-Schiene).
- Die wirtschaftliche Prosperität und ein weiterer Zuwachs an Freizeit führen zu einem Anstieg der Mobilität.

Im nächsten Kapitel wird zunächst die Bandbreite der Entwicklung einiger wichtiger Strukturgrößen dargestellt. Auf dieser Grundlage und mit allgemeinen Berechnungsansätzen für das daraus resultierende Verkehrsaufkommen wird dann der Quell- und Zielverkehr für die Verkehrsbezirke des Untersuchungsraumes ermittelt.

6.1 Strukturelle Entwicklung im Untersuchungsraum

6.1.1 Motorisierung

Die prognostizierte Entwicklung der Motorisierung in Deutschland bis zum Jahre 2020 zeigt Abbildung 6.1 (Quelle: [18]). Danach liegt die Pkw-Dichte im Jahre 2010 zwischen 572 und 590 Pkw pro 1000 Einwohnern und 2020 zwischen 591 und 636 Pkw / 1000 Einwohner. In Mecklenburg-Vorpommern werden die Werte unabhängig von den betrachteten Entwicklungsszenarien noch unter dem Bundesdurchschnitt liegen. Wie die Analysedaten gezeigt haben, entspricht die Motorisierung der Stadt Parchim in etwa dem Landesdurchschnitt. Im gesamten Landkreis ist das Motorisierungsniveau hingegen deutlich höher.

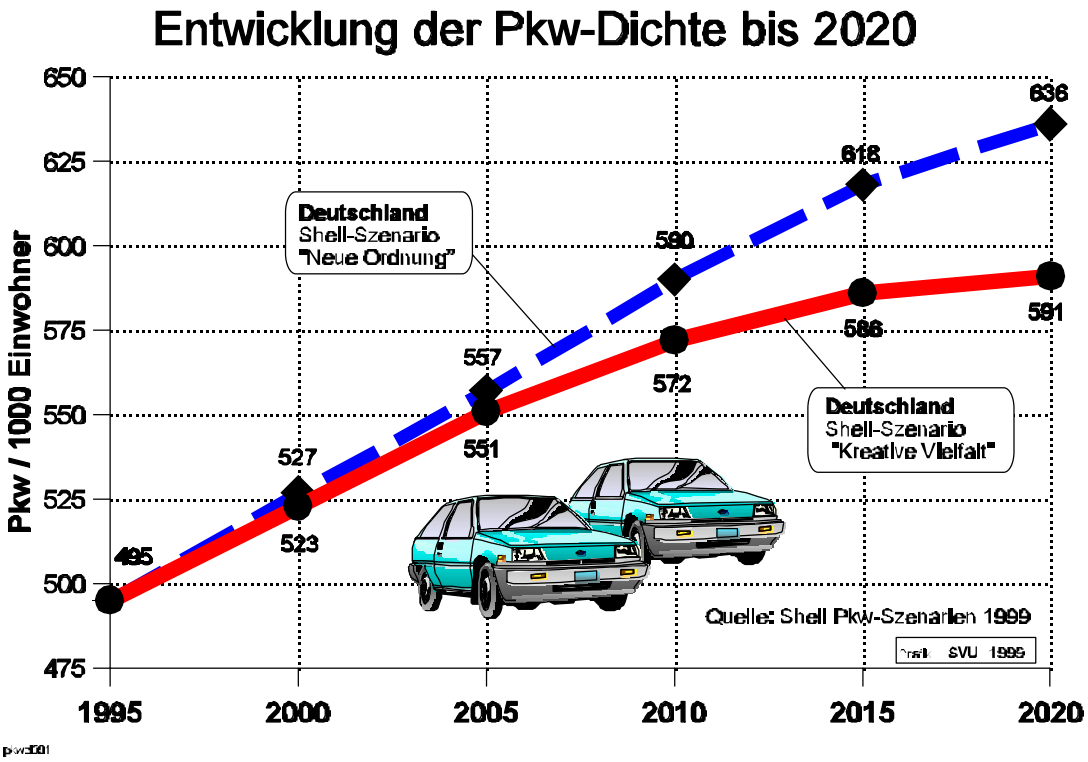


Abb. 6.1: Entwicklung der Motorisierung in Deutschland

In der Stadt Parchim wird entsprechend der Modellansätze die Motorisierung von 469 Pkw pro 1000 Einwohner im Jahre 1998 auf 540 Pkw/1000 EW im Trendszenario, auf 560 Pkw/1000 EW im Dynamikszenario und auf 620 Pkw/1000 Einwohner im Szenario “Neue Horizonte” steigen.

6.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Einwohnerzahlen der Stadt Parchim sind in den letzten 10 Jahren kontinuierlich zurückgegangen. Während einige Gemeinden benachbarter Ämter seit 1993 wieder Zuwächse zu verzeichnen haben, hält der rückläufige Trend in den Landkreisstädten (vgl. Abb. 6.3) weiter an.

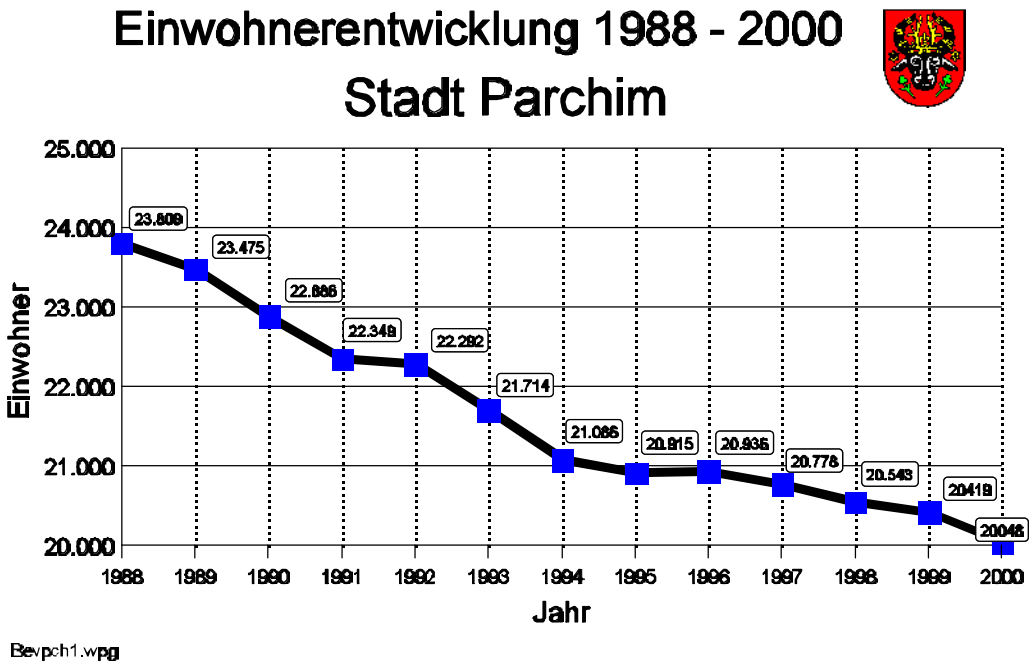


Abb. 6.2: Einwohnerentwicklung 1988 - 2000

Wie die Kennziffern der Bevölkerungsentwicklung (vgl. Abb. 6.4) zeigen, beruht der Rückgang zum einen auf einem negativen natürlichen Saldo. Das heißt, die Zahl der jährlichen Sterbefälle ist größer als die Geburtenziffer. Eine schwankende Größe ist in Parchim der Wanderungssaldo. Tendenziell gibt es aber wieder mehr Abwanderungen als Zuwanderungen.

Auf dieser Grundlage wird von einem weiteren Rückgang der Parchimer Bevölkerung bis zum Jahr 2010 ausgegangen.
Im Trendszenario 2010 wird die Bevölkerung auf unter 19.400 Einwohner sinken. Im Dynamikszenario 2010 kann der Bevölkerungsrückgang bei ca. 20.000 Einwohnern gestoppt werden.
Stärkere Abnahmen sind im vorhandenen Wohnungsbestand zu erwarten. Die Zuwächse werden schwerpunktmäßig in den Neubaugebieten eintreten.
Im Szenario Neue Horizonte wird aufgrund positiver wirtschaftlicher Entwicklung -insbesondere auch im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens- die Nachfrage nach Wohnraum sowohl im Bestand als auch in den Neubaugebieten steigen. Die Einwohnerzahl wird danach bis zum Jahr 2020 auf ca. 21.000 Einwohner anwachsen.

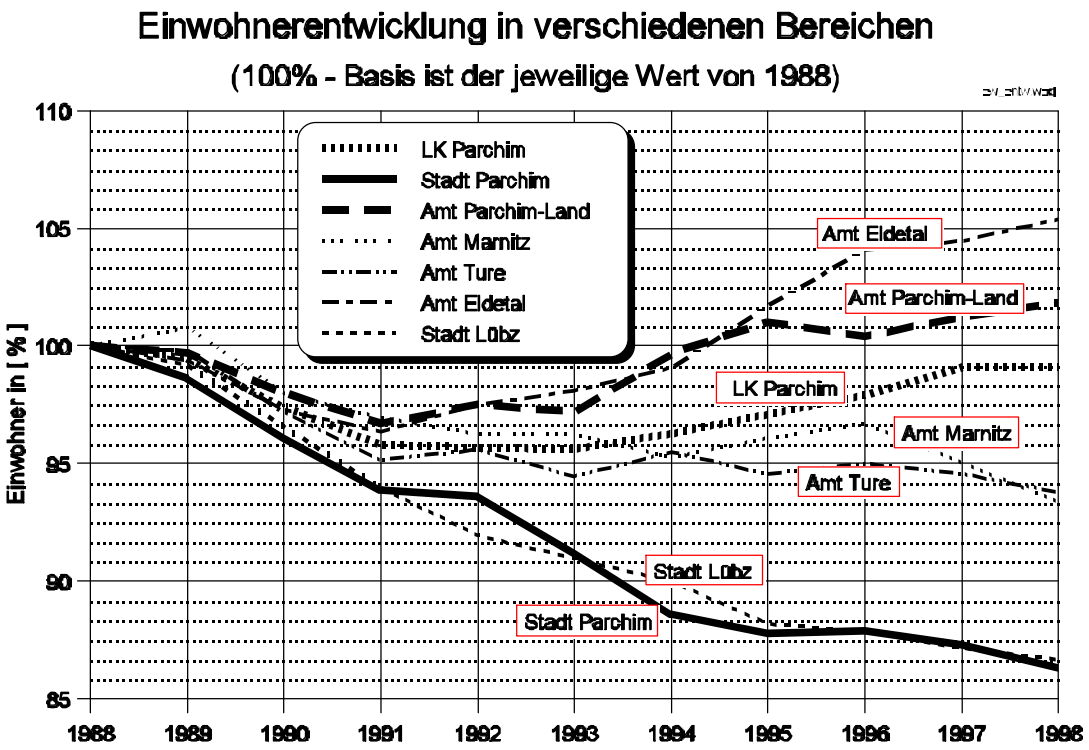


Abb. 6.3: Einwohnerentwicklung im Vergleich

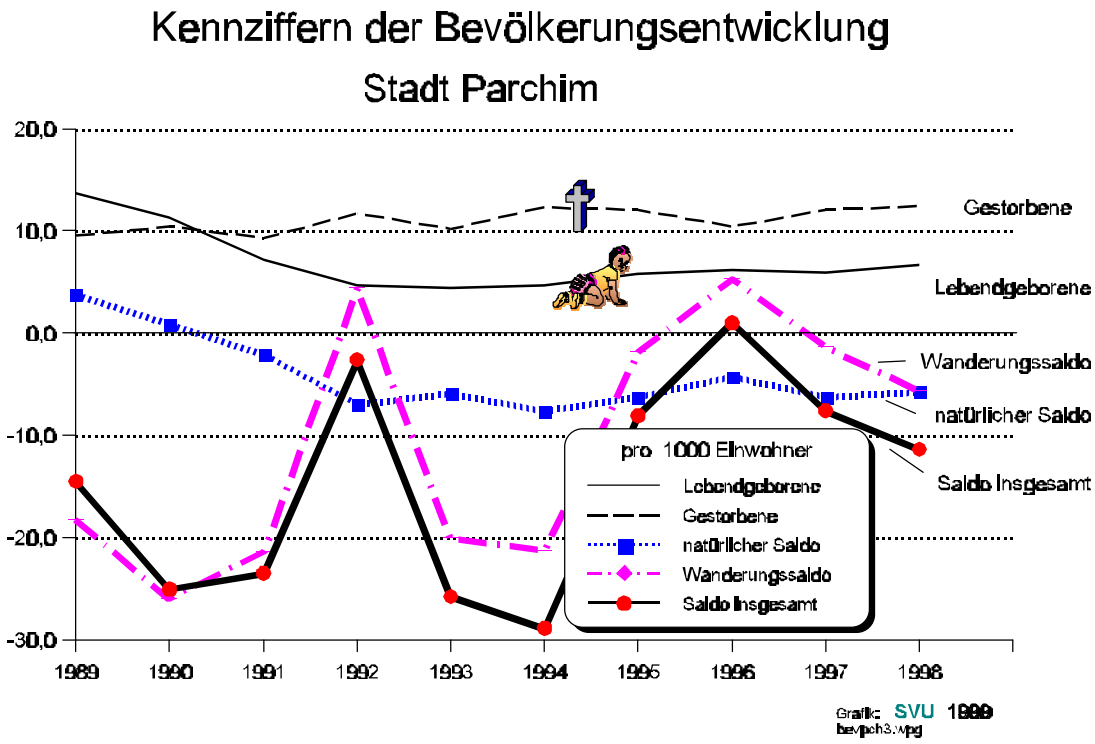


Abb. 6.4: Kennziffern der Bevölkerungsentwicklung

6.1.3 Entwicklung der Wohnbauflächen

Erweiterungen von Wohnbauflächen sind gemäß Flächennutzungsplanung vorrangig im südlichen Stadtbereich vorgesehen, da im Norden der Stadt einige Nutzungsbeschränkungen bestehen. Dazu gehören die Einflugschneise des Flughafens, die Eisenbahnstrecke, das Landschaftsschutzgebiet Wockersee/Wockertal sowie die bestehenden Gewerbegebiete. Die größten Erweiterungen sind in der “Regimentsvorstadt" sowie in der “Südstadt" zu erwarten. Die verbleibenden Gebiete stellen eher punktuelle Erweiterungen bzw. Ergänzungen vorhandener Wohnbauflächen dar. Gemäß Entwurf des Flächennutzungsplans (Stand 4/97) und aktualisierten Angaben des Stadtbauamtes (10/99), wird von folgenden Flächenansätzen ausgegangen:

Tabelle 6.1: Prognose der Wohnbauflächen

Angaben aus F-Plan			Ansatz im VEP			
lfd. Nr.	Bezeichnung der Wohngebiete	geplante Kapazität	Verkehrsbezirk	Szenario “TREND“ 2010	Szenario “DYNAMIK“ 2010	Szenario “Neue Horizonte" 2020
		WE		Anzahl Wohneinheiten	Anzahl Wohneinheiten	Anzahl Wohneinheiten
1	Regimentsvorstadt	515	16	250	400	515
2	Südstadt	250	14	150	210	250
3	Brunnenfeld / Am Eldeufer	40	17	30	35	40
4	Gartenstraße / Friedhofsweg	20	13	5	15	20
5	Festplatz / Bergstraße	40	11	0	30	40
6	Illekritweg / Picher Berg	110	11	30	50	110
7	Paarscher Weg	40	10	0	0	40
8	Am Eichberg	40	7	0	0	40
9	Weg zum Wasserwerk	20	9	0	10	20
10	Schweriner Str.	10	27	0	5	10
Summe		1085		465	755	1085

Die Entwicklung im Wohnungsbestand ist gegenwärtig durch teilweisen Leerstand und Abriß geprägt. Dies wird sich tendenziell bis 2010 fortsetzen. Danach wird allerdings bei guter wirtschaftlicher Entwicklung die Nachfrage nach neuem bzw. sanierten Wohnräumen im Bestand steigen.

6.1.4 Entwicklung von Gewerbeflächen

Die Ansiedlung neuer bzw. die Erweiterung vorhandener Gewerbeflächen beschränkt sich in Parchim schwerpunktmäßig auf die nördlichen Stadtgebiete. Gemäß F-Plan-Entwurf 4/97 und aktuellen Angaben des Bauamtes werden folgende Nettobaulandflächen für die drei Szenarien zugrundegelegt:

Tabelle 6.2: Planung neuer Gewerbeflächen

Angaben aus Flächennutzungsplanung				Flächenansatz im VEP			
lfd. Nr.	Bezeichnung der Gewerbeflächen	Brutto-bau-land	Netto-bau-land	Verkehrs-bezirk	Szenario "TREND" 2010	Szenario "DYNAMIK 2010	Szenario "Neue Horizonte" 2020
					Nettobau-land [ha]	Nettobau-land [ha]	Nettobauland [ha]
5/7	Möderitzer Weg	10	8	26	4	8	8
8	Schwarzer Weg	11	8	23	4	8	8
9	Neustädter Feld	21	17	23	3	5	10
13	Vietingshof Nord	14	11	21	3	3	11
16	Lübzer Chaussee	14	11	7	11	11	11
17		7	5	8	0	5	5
18	Dammer Tannen	10	8	(102)	0	0	8
19/20	Flughafen	55	47	(102)	15	30	47
21	Sternb. Chaussee	29	22	(105)	5	10	22
	Summe	171	137		45	80	130

Anhaltspunkte zu Gewerbebauflächen am Flughafen ergeben sich aus den 4 Bebauungsplänen B-Plan 21 bis B-Plan 24:

Tabelle 6.3: Flächenbilanz der Gewerbeflächen am Regionalflughafen

	B-Plan	Fläche [ha]	Bruttobauland [ha]	Nettobauland [ha]	Anteil Nettobau-land
I	21	11,70	5,83	4,63	79,4%
II	22	15,24	13,00	10,32	79,4%
III	23	28,43	20,78	17,03	82,0%
IV	24	61,61	15,80	14,79	93,6%
Summe		116,98	55,41	46,77	84,4%

6.1.5 Entwicklung des Regionalflughafens

Die Annahmen zur Entwicklung des Regionalflughafens Schwerin-Parchim werden anhand der Aussagen des F-Plan-Entwurfs der Stadt Parchim und der Szenarienbetrachtung der Dornier-Studie 1996 konzipiert. Bis zum Prognosehorizont 2010 scheint das Szenario 1 der Dornier-Studie realistisch (60.000 Passagiere pro Jahr, 600t Fracht pro Jahr). Diese Größenordnung wird deshalb für das Trendszenario des Verkehrsentwicklungsplans zugrundegelegt. Das Szenario "Dynamik" setzt eine dynamische Entwicklung für den Flughafen voraus. In diesem Fall könnten annähernd die Entwicklungsdaten des Szenario 2 der Dornier-Studie erreicht werden (160.000 Passagiere und 2.000 t Fracht pro Jahr). Im Szenario "Neue Horizonte", das für den Prognosehorizont 2020 gilt, wird eine weitere Zunahme der Passagiere auf 200.000 pro Jahr und ein starker Ausbau zu einem Frachtflughafen (10.000 t Fracht pro Jahr) unterstellt.

6.2 Gesamtverkehrsprognose

Ebenso wie für die Verkehrsanalyse wird für die Verkehrsprognose zunächst das Gesamtverkehrsaufkommen betrachtet. Dabei werden im werktäglichen Personenverkehr die Verkehrsmittelgruppen zu Fuß/Rad, ÖPNV und MIV unterschieden.
Gesamtverkehrsprognosen für die Bundesverkehrswegeplanung als auch regionale Untersuchungen gehen davon aus, daß in den östlichen Bundesländern in den nächsten Jahren eine weiter zunehmende Motorisierung einen starken Anstieg des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nach sich ziehen wird. Das Verkehrsaufkommen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird durch die zurückgehenden Schülerzahlen, die den größten Anteil am ÖPNV bilden in der Fläche zurückgehen. In Konkurrenz zum MIV werden auch die Anteile für den Fußgänger- und Radverkehr außerhalb der Städte stark rückläufig sein.
In der Gesamtbetrachtung wird davon ausgegangen, daß die in der Analyse ermittelte Gesamtmobilität von 3,9 Wegen und Fahrten pro Einwohner und Tag auch in der Zukunft in dieser Größenordnung erhalten bleiben wird. Mit diesen Rahmendaten wird ein einwohnerbezogenes Gesamtverkehrsaufkommen in Tabelle 6.4 dargestellt.

Tabelle 6.4: Entwicklung des einwohnerbezogenen Verkehrsaufkommens in der Stadt Parchim

	Analyse 1998		Szenario TREND 2010		Szenario DYNAMIK 2010		Sz. NEUE HORIZ. 2020	
	%	Wege/24h	%	Wege/24h	%	Wege/24h	%	Wege/24h
zu Fuß, Rad	50,8%	40.723	46,4%	35.064	43,9%	34.196	40,1%	32.969
ÖPNV	3,8%	3.021	3,5%	2.625	3,1%	2.423	2,9%	2.422
MIV	45,4%	36.373	50,1%	37.873	52,9%	41.205	56,9%	46.782
Summe	100,0%	80.117	100,0%	75.562	100,0%	77.824	100,0%	82.173
		100,0%		94,3%		97,1%		102,6%

Aus der Zusammenstellung ist erkennbar, daß die Gesamtverkehrsnachfrage der Wohnbevölkerung Parchims aufgrund des Einwohnerrückganges in den Trend- und Dynamikszenarien bis 2010 abnehmen wird. Bis 2020 wird bei guter wirtschaftlicher Entwicklung (Szenario “Neue Horizonte”) wieder ein leichter Zuwachs anzunehmen sein.
Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl in den einzelnen Szenarien, so fallen gravierende Ver-

änderungen auf:

- Bei den Fußgängern und Radfahrern ist im Laufe der Jahre eine kontinuierliche Abnahme der Verkehrsteilnahme zu erwarten. Dies ist einerseits in der parallel verlaufenden Abnahme des Anteils junger Menschen begründet und andererseits in der hohen Motorisierungszunahme.

- Auch die ÖPNV-Nachfrage wird im Laufe der Jahre sinken. Als Begründung sind hier die Konkurrenz zum Pkw und die rückläufige Entwicklung der Schülerzahlen zu nennen. Mit einem gesellschaftlichen Wertewandel und entsprechenden Angebotsverbesserungen im ÖPNV ist es durchaus denkbar, daß der abnehmende Trend gestoppt werden kann (Szenario “Neue Horizonte”). Ob dies früher geschehen kann und ob der abnehmende Trend umgedreht werden kann, ist davon abhängig, wie die Angebots- und Tarifstruktur in Zukunft ausgestaltet wird.

- Die prognostizierte Zunahme der Motorisierung wird auch zu einem entsprechenden Zuwachs im motorisierten Individualverkehr (MIV) führen. Bis zum Jahr 2020 ist mit einer Zunahme von über 20% Pkw-Fahrten zu rechnen. in gleicher Größenordnung wird sich der Rückgang im nicht motorisierten Individualverkehr (NMIV) einstellen.

6.3 Prognose für den motorisierten Individualverkehr

Aufgrund der zu erwartenden erheblichen Zunahme im MIV wird dieser Teil der Verkehrsentwicklung ausführlich abgehandelt. Grundlage bilden die Ergebnisse der Analyse von 1998 und die gemäß Flächennutzungsplan vorgesehenen Gebietserweiterungen innerhalb des Stadtgebietes. Das Verkehrsaufkommen im Ziel-, Quell-und Binnenverkehr wird getrennt für den Wohnungsbestand, in dem rückläufige Einwohnerzahlen zu erwarten sind, und die Neubaugebiete ermittelt. Der Durchgangsverkehr wird in Entsprechung zur allgemeinen Verkehrsentwicklung abgeschätzt.

6.3.1 Veränderung des Verkehrsaufkommens vorhandener Wohngebiete

Bei allen Binnenverkehrsbezirken wird eine allgemeine Verkehrszunahme berücksichtigt. Kenngrößen sind die Einwohnerzahl, die Motorisierung (Pkw-Dichte) und die durchschnittliche Fahrleistung.

	Analyse 1998		"TREND" 2010		"DYNAMIK" 2010		“Neue Hor.” 2020	
Motorisierung [Pkw/1000 EW]	469	100%	540	115%	560	119%	620	132%
jährl. Fahrleistung [km/Pkw]	12.600	100%	12.150	96%	12.400	98%	12.000	95%
Einwohnerentwicklung im Wohnungsbestand	20.543	100%	18.445	90%	18.445	90%	18.900	92%
Entwicklungsindex	1,0		0,994		1,050		1,154	

Im Jahre 2010 werden trotz eines 10%igen Einwohnerrückgangs im vorhandenen Wohnungsbestand aufgrund der höheren Motorisierung im Trendszenario annähernd gleich viele Kfz-Fahrten zu erwarten sein. Im Szenario "Dynamik" steigt die Zahl der Fahrten sogar um ca. 5%. Im Szenario “Neue Horizonte” (2020) wird das Verkehrsaufkommen im Bestand aufgrund höherer Motorisierung und gestiegener Einwohnerzahl um ca. 15% gegenüber 1998 zunehmen.

6.3.2 Verkehrsaufkommen neuer Wohngebiete

Für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens von neuen Wohngebieten werden die folgenden Ansätze für Motorisierung und Prognoseszenarien zugrundegelegt:

Tabelle 6.5: Berechnungsgrundlagen für Verkehrsaufkommen von neuen Wohngebieten

		Szenario		
		TREND (2010)	DYNAMIK (2010)	Neue Horizonte (2020)
Haushaltsgröße	Einwohner / WE	2,0	2,0	2,0
Motorisierung	Pkw / Einwohner	0,54	0,56	0,62
	Pkw / WE	1,08	1,12	1,24
Verkehrsaufkommen gesamt pro Tag	Fahrten / WE 24h	3,60	3,73	4,13
Verkehrsaufkommen gesamt (nachmittägliche Spitzenstunde)	Fahrten / WE h	0,324	0,336	0,372
davon Zielverkehr (60%)	Fahrten / WE	0,194	0,202	0,223
davon Quellverkehr (40%)	Fahrten / WE	0,130	0,134	0,149

Tabelle 6.6: Verkehrsaufkommen infolge neuer Wohnbauflächen

Angaben aus F-Plan		Verkehrsaufkommen [Kfz/24h]							
lfd. Nr.	Bezeichnung Wohngebiet	Verkehrsbezirk	Szenario "TREND" 2010		Szenario "DYNAMIK" 2010		Szenario "Neue Horizonte" 2020	
			Anzahl Wohneinheiten	Verkehr [Kfz/24h]	Anzahl Wohneinheiten	Verkehr [Kfz/24h]	Anzahl Wohneinheiten	Verkehr [Kfz/24h]
1	Regimentsvorstadt	16	250	900	400	1.492	515	2.127
2	Südstadt	14	150	540	210	783	250	1.033
3	Brunnenfeld / Am Eldeufer	17	30	108	35	131	40	165
4	Gartenstraße / Friedhofsweg	13	5	18	15	56	20	83
5	Festplatz / Bergstraße	11	0	0	30	112	40	165
6	Illekritweg / Picher Berg	11	30	108	50	187	110	454
7	Paarscher Weg	10	0	0	0	0	40	165
8	Am Eichberg	7	0	0	0	0	40	165
9	Weg zum Wasserwerk	9	0	0	10	37	20	83
10	Schweriner Str.	27	0	0	5	19	10	42
			465	1.674	755	2.817	1.085	4.482

6.3.3 Zusätzliches Verkehrsaufkommen neuer Gewerbebauflächen

Die angesetzten Flächengrößen können der Tabelle 6.2 entnommen werden. Das spezifische Verkehrsaufkommen der Gebiete wird in Abhängigkeit vom Branchentyp (Intensität des Kundenverkehrs) pro Hektar Nettobauland in Ansatz gebracht und den jeweiligen Bezirken analog zu der Verteilung in der Analysematrix zugeschlagen.

Tabelle 6.7: Ansätze für Verkehrsaufkommen von Gewerbegebieten

	Verkehrsaufkommen pro ha Nettobauland			
	Tagesverkehr [Kfz/24h]	Spitzenstunde [Kfz/h]		
Intensität des Kundenverkehrs	Quell- und Zielverkehr	Quell- und Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr
mittel (m)	150	60	30	30
gering bis mittel (g-m)	120	40	25	15
gering (g)	80	25	20	5

Tabelle 6.8: Verkehrsaufkommen zusätzlicher Gewerbeflächen

Angaben aus Flächennutzungsplanung		Verkehrsaufkommen (Kfz pro 24h)								
lfd. Nr.	Bezeichnung der Gewerbefläche	Verkehrsbezirk	Gewerbe-Typ	spezif. Verkehr pro ha NBL [Kfz/24h]	Szenario "TREND" 2010		Szenario "DYNAMIK" 2010		Szenario "Neue Horizonte" 2020	
					Zuwachs NBL [ha]	Zuwachs Verkehr [Kfz/24h]	Zuwachs NBL [ha]	Zuwachs Verkehr [Kfz/24h]	Zuwachs NBL [ha]	Zuwachs Verkehr [Kfz/24h]
5/7	Möderitzer Weg	26	g-m	120	4	480	8	960	8	960
8	Schwarzer Weg	23	g-m	120	4	480	8	960	8	960
9	Neustädter Feld	23	g-m	120	3	360	5	600	10	1.200
13	Vietingshof Nord	21	g	80	3	240	3	240	11	880
16	Lübzer Chaussee	7	g	80	11	880	11	880	11	880
17		8	g	80	0	0	5	400	5	400
18	Dammer Tannen	(102)	g	80	0	0	0	0	8	640
19/20	Flughafen	(102)	g	80	15	1.200	30	2.400	47	3.760
21	Sternb. Chaussee	(105)	g	80	5	400	10	800	22	1.760
	Summe				45	4.040	80	7.240	130	11.440
Anmerkung: Die Zuwächse an Nettobauland (NBL) und Verkehr beziehen sich auf das Basisjahr 1995										

6.3.4 Verkehrsaufkommen infolge Flughafenentwicklung

Das Verkehrsaufkommen, das aus den Gewerbeflächen im Flughafenbereich entsteht, wurde bereits im Zusammenhang mit anderen städtischen Gewerbeflächen ermittelt (Tabelle 6.8). Die durch den Flughafenbetrieb erzeugten Verkehre sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Tabelle 6.9: Tagesverkehrsaufkommen Flughafenbetrieb

Szenarien		Analyse	TREND	DYNAMIK	Neue Horizonte
PROGNOSEHORIZONT		2000	2010	2010	2020
1. Passagiere und Besucher					
Passagiere	pro Jahr	10.000	50.000	100.000	200.000
Passagiere	pro Spitzentag	150	500	750	1.000
Besucher	pro Spitzentag	50	150	250	350
Passagiere + Besucher	pro Spitzentag	200	650	1000	1.350
Verkehrsmittelwahl (Spitzentag)					
90 % mit Pkw (Besetzungsgrad 1,5)		120	390	600	810
3 % mit Taxi (Besetzungsgrad 1,2)		5	16	25	34
7 % mit Bus		14	46	70	95
Kfz-Fahrten					
mit Pkw 50% eine Richtung; 50% hin und zurück		180	585	900	1.215
mit Taxi 100% hin und zurück		10	32	50	68
Summe	[Fahrten / Spitzentag]	**190**	**617**	**950**	**1283**
2. Verkehr Flughafenbeschäftigte					
Anzahl Beschäftigte		10	80	125	170
Verkehrsmittelwahl					
95% mit Pkw (Besetzungsgrad 1,3)	Fahrten / Tag	**7**	**31**	**91**	**124**
5 % mit Bus		1	4	6	9
3. Luftfrachtverkehr					
Luftfracht	Tonnen / Jahr	500	600	2.000	10.000
Lkw + Lieferwagen / Tag		**14**	**17**	**57**	**285**
Zusammenstellung aller Fahrten pro Spitzentag					
Passagiere + Besucher	Taxi + Pkw	190	617	950	1283
Beschäftigte	Pkw	7	31	91	124
Fracht	Lkw	14	17	57	285
Summe Fahrten	Fahrten / Tag	**211**	**665**	**1098**	**1692**

Tabelle 6.10: Verkehrsaufkommen Flughafenbetrieb in der Spitzenstunde

		Szenarien	Analyse	TREND	DYNAMIK	Neue Horizonte
		PROGNOSEHORIZONT	2000	2010	2010	2020
1. Passagiere und Besucher						
Passagiere	pro Spitzenstunde		100	250	300	450
Besucher	pro Spitzenstunde		30	80	100	150
Passagiere + Besucher	pro Spitzenstunde		130	330	400	600
Verkehrsmittelwahl (Spitzenstunde)						
90 % mit Pkw (Besetzungsgrad 1,5)			78	198	240	360
3 % mit Taxi (Besetzungsgrad 1,2)			3	8	10	15
7 % mit Bus			9	23	28	42
Kfz-Fahrten						
mit Pkw 50% eine Richtung; 50% hin und zurück			117	297	360	540
mit Taxi 100% hin und zurück			6	16	20	30
Summe	[Fahrten / h]		**123**	**313**	**380**	**570**
2. Verkehr Flughafenbeschäftigte						
Tagesverkehr	Fahrten / Tag		7	31	91	124
10% in der Spitzenstunde	Fahrten / h		**1**	**3**	**9**	**12**
3. Luftfrachtverkehr						
Lkw + Lieferwagen / Tag			14	17	57	285
10% in der Spitzenstunde [Lkw + Lieferwagen / h]			**2**	**2**	**6**	**29**
Zusammenstellung aller Fahrten pro Spitzenstunde						
Passagiere + Besucher	Taxi + Pkw		123	313	380	570
Beschäftigte	Pkw		1	3	9	12
Fracht	Lkw		2	2	6	29
Summe Fahrten	Fahrten / h		**126**	**318**	**395**	**611**

Der Regionalflughafen Schwerin - Parchim hat einen Einzugsbereich, der sich auf die gesamte Region zwischen Berlin und Hamburg bezieht. Nur ein Bruchteil der Verkehre wird sich auf das Stadtgebiet von Parchim orientieren. Hierzu zählen auch die Fahrten, die mit dem ÖV bis zum Bahnhof nach Parchim erfolgen und anschließend mit Bus oder Taxi zum Flughafen fortgesetzt werden.

Für die Verteilung des flughafenbezogenen Verkehrs werden folgende Annahmen getroffen:

- Stadtgebiet 20%
- alle Außenzählstellen 10%
- besondere Außenzählstellen 70%
    - Zählstelle 101 (B191 Ludwigsluster Chaussee) 40%
    - Zählstelle 103 (B321 Schweriner Chaussee) 5%
    - Zählstelle 106 (B191 Lübzer Chaussee) 5%
    - Zählstelle 109 (B321 Ziegeleiweg) 20%

6.3.5 Durchgangsverkehr

Für den Durchgangsverkehr wird ein Zuwachs auf der Grundlage der Motorisierungs- und Fahrleistungsentwicklung im Landesdurchschnitt Mecklenburg-Vorpommern ermittelt.

	1998		2010		2020	
Motorisierung [Pkw/1000 EW]	469	100%	558	119%	624	133%
järhrl. Fahrleistung [km / Pkw]	12.600		12.300	98%	12.200	97%
Entwicklungsindex		1,0		1,17		1,29

Infolge großräumiger Verkehrsprojekte (A20, A241) ist allerdings auch von einer Verlagerung bestimmter Durchgangsverkehre auszugehen. Nach Fertigstellung der Ostseeautobahn A20 und dem Anschluß der A241 an die A20 ist mit einem Rückgang der Ost-West-Verkehre auf dem nachgeordneten Netz zu rechnen. Die Auswirkungen auf die Stadt Parchim werden aber gering ausfallen.

Eine gegenläufige Entwicklung wird sich auf den Relationen von Plau/ Lübz nach Schwerin/ Wismar infolge der Ortsumgehungen von Crivitz und Parchim ergeben. Ein Teil des Verkehrs nutzt heute die Verbindungen über die B192/B104 oder abschnittsweise das nachgeordnete Straßennetz. Mit der Fertigstellung der Ortsumgehungen und der A241 wird sich ein Teil des Verkehrs auf die Verbindung B191 - B321 - A241 verlagern. Die Größenordnungen werden dem Verkehrsentwicklungsplan für den Landkreis Parchim entnommen. Sie betragen im Trendszenario ca. 1.300 Kfz/24h, im Dynamikszenario ca. 1.400 Kfz/24h und im Szenario “Neue Horizonte” ca 1.600 Kfz/24h, die die Ortsumgehung Parchim zusätzlich belasten werden.

6.3.6 Zusammenstellung des prognostizierten Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr (MIV)

In den beiden nachfolgenden Tabellen sind die Verkehrsanteile für die untersuchten Szenarien zusammengestellt.

Tabelle 6.11: Verkehrsaufkommen der Szenarien (Kfz-Fahrten / Tag)

	Analyse		Szenario "TREND"		Szenario "DYNAMIK"		Szenario "NEUE HORIZONTE"	
	1998		2010		2010		2020	
Binnenverkehr	36.275	52,3%	38.684	50,6%	42.435	51,1%	48.285	49,1%
Quell-/Zielverkehr	26.462	38,1%	28.261	37,0%	29.681	35,7%	35.820	36,5%
Durchgangsverkehr*	6.682	9,6%	9.457	12,4%	10.911	13,1%	14.153	14,4%
Gesamtverkehr	69.419	100,0%	76.402	100,0%	83.027	100,0%	98.258	100,0%

Tabelle 6.12: Steigerungsraten in den Szenarien (im Vergleich zur Analyse)

	Analyse		Szenario "TREND"		Szenario "DYNAMIK"		Szenario "NEUE HORIZONTE"	
	1998		2010		2010		2020	
Binnenverkehr	36.275	1,00	38.684	1,07	42.435	1,17	48.285	1,33
Quell-/Zielverkehr	26.462	1,00	28.261	1,07	29.681	1,12	35.820	1,35
Durchgangsverkehr*	6.682	1,00	9.457	1,42	10.911	1,63	14.153	2,12
Gesamtverkehr	69.419	1,00	76.402	1,10	83.027	1,20	98.258	1,42

* im Durchgangsverkehr ist der flughafenbezogene Verkehr enthalten, da der Flughafen außerhalb des definierten Untersuchungsgebietes liegt.

Während der Binnen-, Ziel- und Quellverkehr stark durch die Eigenentwicklung der Stadt Parchim und die des Flughafens bestimmt werden, wirken sich auf den Durchgangsverkehr auch externe Verlagerungseffekte aus. In den Planfällen mit der Ortsumgehung Parchim erhöht sich der Durchgangsverkehr zusätzlich um die externen Verlagerungseffekte (siehe Kap. 6.3.5).

7 Maßnahmenkonzeption

7.1 Maßnahmenvorschläge aus dem Stadtleitbild

Im Leitbild der Stadt Parchim (Mai 1999) sind für den Bereich Verkehr folgende Aussagen getroffen:

Parchim und die Welt... ein Flugplatz schafft Verbindungen und Perspektiven

Die Stadt Parchim ist mit Verkehrsmitteln wie Bus, Bahn, Pkw, Flugzeug und Schiff von nah und fern gut erreichbar. Der ausgebaute Flugplatz Schwerin-Parchim ist von überregionaler Bedeutung und dient der Gemeinde nachhaltig für ihre wirtschaftliche Entwicklung.

Parchim ist eine Stadt in Bewegung

Die Funktionsfähigkeit der Stadt Parchim hängt in erster Linie von den gegebenen internen Verkehrsverbindungen und deren Verknüpfung mit dem Umland ab. Bei der Entwicklung des Verkehrs ist die Nutzung möglichst umweltverträglicher Verkehrsmittel vorzusehen.

Die Bündelung der Verkehrswege und eine angebotsorientierte Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs sowie die Verbesserung der Bedingungen für den Fußgänger- und Fahrradverkehr durch geeignete Maßnahmen sowie Lärmschutzmaßnahmen sind einzuplanen. Die Verlagerung des Gütertransportes von der Straße auf die umweltverträgliche Schiene sowie der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist wegen seiner Umweltverträglichkeit zu fördern. Den landes- und regionalplanerischen Zielen entsprechend, soll der ehemalige Militärflugplatz für die Bedürfnisse der gewerblichen Luftfahrt, des Geschäftsreiseverkehrs und des Tourismus zum Regionalflughafen entwickelt werden.

Die Stadt der Ruhe und der kurzen Wege

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer sollen die Kernereiche der Innenstadt weitgehend verkehrsberuhigt sein. Die Aufenthaltsqualität in Straßenräumen mit hoher städtebaulicher Qualität ist zu bewahren bzw. herzustellen. Zur Sicherstellung kurzer Wege in fußläufigen Bereichen ist das vorhandene Gehwegenetz auszubauen und attraktiver zu gestalten.

In der Vorbereitung dieser Kernaussagen durch die Arbeitsgruppe VERKEHR sind die Maßnahmen etwas ausführlicher beschrieben worden:

Quelle: Entwicklung Stadtleitbild (Arbeitsgruppe VERKEHR) Dezember 1998

- **Parchim und die Welt**

Ziel:

Die Stadt Parchim soll mit vielerlei Verkehrsmitteln von nah und fern gut erreichbar sein.

Maßnahmen:

- ❑ Insgesamt hat Parchim in Bezug zur Autobahn Hamburg - Berlin eine verkehrsgünstige Lage. Zur Stärkung der Stadt Parchim als aufstrebende Wirtschaftsregion sollten auch die letzten stadtnahen Etappen der Verkehrsverbindungen eine gute Verkehrsqualität für den motorisierten Personen- und Güterverkehr aufweisen. Gleichzeitig sind jedoch die Belange anderer Nutzungsansprüche (Wohnen, Erholen, ...) zu berücksichtigen. Eine zielgerichtete Führung des motorisierten Verkehrs über eine leistungsfähige Ortsumgehung und kurze innerstädtische Zubringerstraßen ist eine denkbare Maßnahme.

- ❑ Da Parchim trotz seiner Bedeutung als Kreisstadt keinen Fernverkehrsbahnhof hat, ist ein komfortabler Zugang zum Fernverkehr in Schwerin und Ludwigslust um so wichtiger. Die bereits geplante Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und der Einsatz moderner Fahrzeuge auf der StadtExpress-Linie Parchim — Schwerin sollten zügig realisiert werden. Ebenso sind die laufenden Modernisierungsmaßnahmen am Bahnhofsgebäude und im Bahnhofsumfeld kontinuierlich fortzusetzen. Durch die angesprochenen Maßnahmen sowie durch die Schaffung eines Tarifverbundes für den Raum Westmecklenburg soll auch die Verlagerung wichtiger Pendlerströme vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Nahverkehr gefördert werden.

- ❑ Die Verknüpfung des Regionalbusverkehrs mit dem Schienenverkehr ist zu verbessern (Linienführung der Busse über den Bahnhof, Abstimmung der Fahrpläne zur Anschlußsicherung).

- ❑ Parchim als Kreisstadt und als Mittelbereichszentrum muß für Umlandgemeinden auch mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln ausreichend gut erreichbar sein. Entsprechende Aussagen enthält der beschlossene und genehmigte Nahverkehrsplan des Landkreises Parchim.

- ❑ Die angestrebte positive Entwicklung des Regionalflughafens Schwerin-Parchim erfordert eine gute verkehrliche Anbindung. Die Trassierung und der bauliche Zustand des Flughafenzubringers sind zu verbessern (Verlegung der L09, Anschluß an die geplante Ortsumgehung).
  Auch die Zweckmäßigkeit eines Schienenanschlusses, insbesondere zur Abwicklung des Güterverkehrs am Flughafen und im angrenzenden Gewerbegebiet ist zu prüfen.

- ❑ Parchim als Stützpunkt im Verlauf regionaler und überregionaler Radwanderwege sollte auch innerorts ein geschlossenes Radwegenetz aufweisen, das komfortabel und verkehrssicher zu befahren ist.

- ❑ Parchim als Stadt an der Elde ist im Rahmen des Wasserwandertourismus auch per Boot erreichbar. Die vorhandene Infrastruktur (Anlegemöglichkeiten, Ausstattung der Rastplätze, Infotafeln, Gastronomie) ist weiter zu verbessern, um Gäste zum Verweilen in der Stadt zu animieren.

- **Parchim ist eine Stadt in Bewegung**

Ziel:

Zum einen soll den vielfältigen Mobilitätsbedürfnissen aller städtischen Verkehrsteilnehmer durch Schaffung einer attraktiven verkehrlichen Infrastruktur möglichst umfassend entsprochen werden. Zum anderen ist die Aufenthalts- und Wohnqualität sowie die Verkehrssicherheit im Einklang mit den vorhandenen oder gewünschten Nutzungsansprüchen der Stadtquartiere zu bewahren bzw. zu verbessern.

Maßnahmen:

- ❑ Unerwünschter Durchgangsverkehr auf innerstädtischen Straßen mit Wohnbebauung und anderen sensiblen Nutzungen ist weitestgehend zu verlagern. Hierbei ist ein besonderes Augenmerk auf die Wirksamkeit einer geplanten Ortsumgehung zu legen.

- ❑ In dafür geeigneten Quartieren sind verkehrsberuhigte Bereiche zu schaffen.

- ❑ Innerstädtische Knotenpunkte, die hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf (Motorisierter Individualverkehr, Radverkehr, Fußgängerverkehr) Defizite aufweisen, sind umzugestalten.

- ❑ Die Parkraumbewirtschaftung soll im Einklang mit den Zielen anderer Themenbereiche des Stadtleitbildes erfolgen (z.B. Interessen des Einzelhandels und des Städtebaus).

Die Nutzung stadtverträglicher und umweltfreundlicher Verkehrsmittel ist durch folgende Maßnahmen zu fördern:

- ❑ Zur Verbesserung des Verkehrsangebotes im innerstädtischen Nahverkehr ist eine übersichtliche und nachfrageorientierte Linienführung erforderlich.

- ❑ Der gelungene Ansatz des Citybus-Konzeptes soll weiter verfolgt werden.

- ❑ Die Fahrplanabstimmung des Stadtverkehrs mit den Zugankünften und -abfahrten und mit dem Regionalbusverkehr ist weiter zu verbessern.

- ❑ Der Taxiverkehr soll durch Schaffung einer gemeinsamen Taxizentrale besser organisiert werden.

- ❑ Für das Radwegenetz ist ein geschlossenes Konzept zu erarbeiten. Ziel ist die schrittweise Vervollständigung des Radwegenetzes und eine kontinuierliche Verbesserung der Fahrbahnoberfläche sowie die Beseitigung anderer baulicher Mängel. Auch sollen die innerstädtischen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder dem Bedarf angepaßt werden.

- ❑ Das Gehwegenetz zur Gewährleistung kurzer Fußwegverbindungen zwischen wichtigen innerstädtischen Zielen und zu den Parkplätzen in Randlage des Zentrums ist zu vervollständigen und attraktiver zu gestalten (siehe auch “Stadt der Ruhe und der kurzen Wege“).

• Die Stadt der Ruhe und der kurzen Wege

Ziel:

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer sollen Kernbereiche der Innenstadt weitgehend verkehrsberuhigt sein.
Die Aufenthaltsqualität in Straßenräumen mit hoher städtebaulicher Qualität ist zu bewahren bzw. herzustellen.

Zur Sicherstellung kurzer Wege in fußläufigen Bereichen ist das vorhandene Gehwegenetz auszubauen und attraktiver zu gestalten.

Maßnahmen:

- ❑ Vermeidung von Parksuchverkehr und Durchgangsverkehr durch intelligente Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsführung und Wegweisung

- ❑ Verbesserung der Akzeptanz der bestehenden Fußgängerzone durch bauliche Umgestaltung der Eingangsbereiche

- ❑ Prüfung der Erweiterungsmöglichkeiten der Fußgängerzone

- ❑ Weitgehende Verdrängung des fließenden und des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs aus den besonders sensiblen Bereichen (z.B. enge Altstadtgassen, Einkaufsbereiche in Fußgängerzonen, Schuhmarkt) durch ordnende Maßnahmen und eine entsprechende Parkraumbewirtschaftung.

- ❑ Schaffung kurzer Fußwegverbindungen von den beiden gebührenfreien innenstadtnahen Großparkplätzen Fischerdamm und Burgdamm ins Zentrum:

  - Attraktivierung (hinsichtlich Begehbarkeit und städtebaulicher Qualität) der vorhandenen kurzen Fußwegverbindung “Wasserberg“

  - Schaffung attraktiver Fußwegverbindungen vom Parkplatz Burgdamm in die Neustadt (Neubau einer Fußgängerbrücke über den Eldearm) und in die Altstadt (neuer Gehweg vom Hafen entlang des Färbergrabens)

7.2 Maßnahmen im Straßennetz

Im Leitbild der Stadt Parchim von 1998/99 wurden die aus städtebaulicher und verkehrsplanerischer Sicht wünschenswerten Maßnahmen formuliert. Diese Leitsätze sowie mit der Bauverwaltung und den politischen Gremien abgestimmte Vorgaben werden bei der Bearbeitung in einzelne Netzmaßnahmen umgesetzt und nach dem Baukastenprinzip zu Planfällen kombiniert. Folgende Grundmaßnahmen werden betrachtet:

- Ausbau des Flughafenzubringers (Neutrassierung der L09)

- Eine Ortsumgehung von Parchim wird in folgende sinnvolle Teilabschnitte untergliedert:
  - Nordumgehung "Abschnitt West" zwischen Ludwigsluster Chaussee und Schweriner Chaussee)
  - Nordumgehung "Abschnitt Ost" zwischen Schweriner Chaussee und Lübzer Chaussee
  - Südwestspange als Verbindung zwischen der B191 und der B321

- Neue Innerortsverbindung nördlich der Altstadt (vom Westring bis zum Wiesenring)

- Unterbrechung des Möderitzer Weges in Höhe des Bahnüberganges, neue Anbindung des Dargelützer Weges in Höhe Neuhofer Weiche

- Optimierung des innerstädtischen Hauptstraßennetzes durch veränderte Signalisierung

- Ausweisung weiterer Tempo-30-Zonen in Wohngebieten und in der Altstadt

- Wiedereinführung des Zweirichtungsverkehrs in der Buchholzallee und in der Putlitzer Str.

- Unterbrechung des Dammer Weges und der Ludwigsluster Str. im Zusammenhang mit dem Bau einer Ortsumgehung

Die einzelnen Netzmaßnahmen (Einzelmodule) sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Die Zusammenfassung zu Netzfällen ist in den Anlagen 7.1 bis 7.6 dokumentiert.

Die Verkehrsnachfrage, die sich aus der zugrundegelegten Siedlungsstruktur und Annahmen zur Mobilität für einen bestimmten Zeithorizont ergibt (Szenario), bildet zusammen mit einer sinnvollen Kombination von einzelnen oben genannten Netzmaßnahmen den jeweiligen Planfall.

Aus Tabelle 7.1 ist ersichtlich, welche Planfälle betrachtet wurden und aus welcher Kombination von Annahmen zur Siedlungsstruktur, Mobilität und geplanten Netzmaßnahmen sie gebildet wurden.

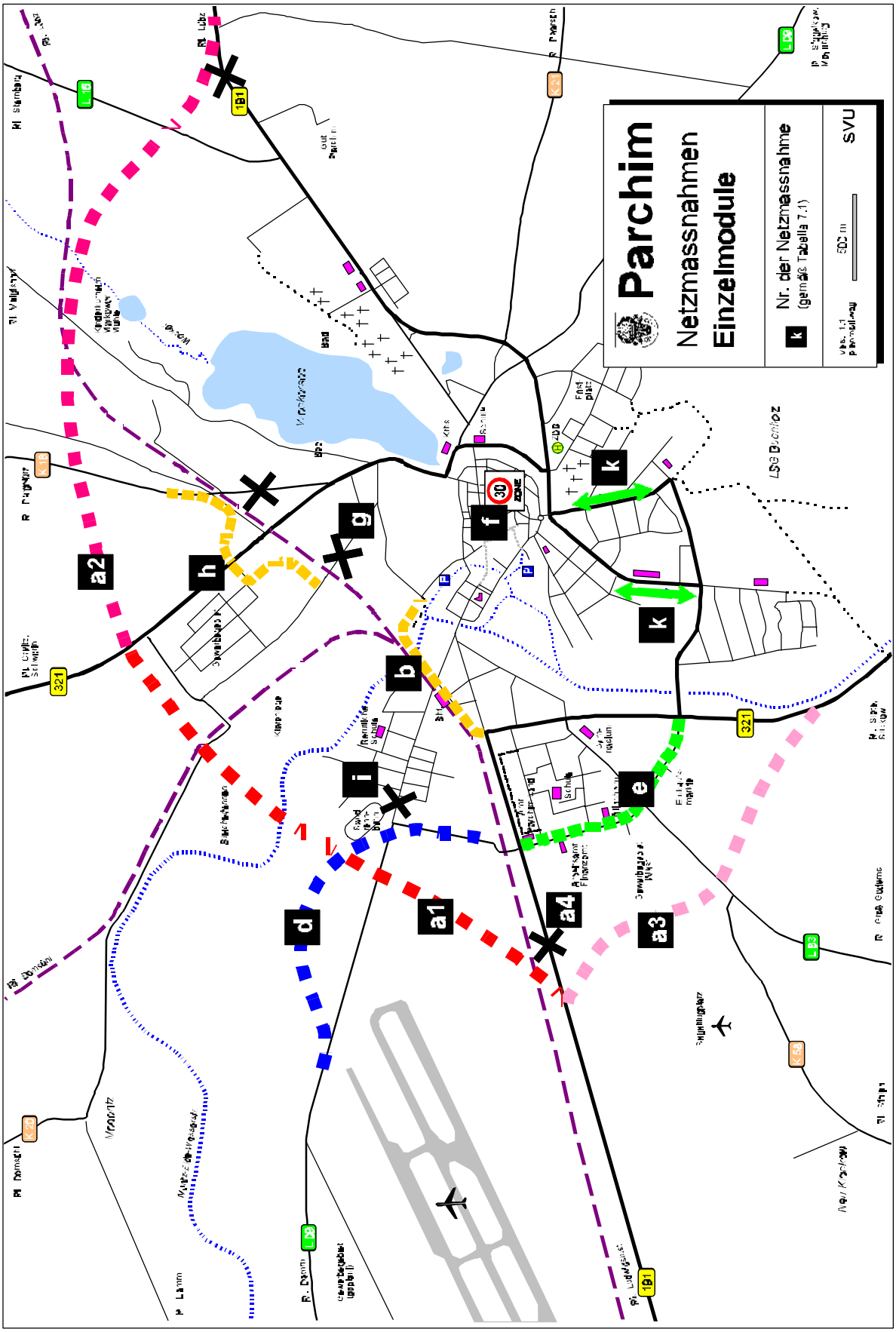


Abb. 7.1: Planfallmodule

Tabelle 7.1: Planfall-Module (Entwicklungsszenarien und Netzmaßnahmen)

			Planfälle													
Entwicklung / Maßnahmen			**A**	**A0**	**1.0**	**1.1**	**1.2**	**1.3**	**1.4**	**1.5**	**2.0**	**2.1**	**2.2**	**3.0**	**3.1**	**3.2**
Siedlungs- und Wirtschafts-struktur, Mobilität	0	STATUS-QUO	**M**	**M**												
	1	Szenario “TREND“			**M**	**M**	**M**	**M**	**M**	**M**						
	2	Szenario "DYNAMIK"									**M**	**M**	**M**			
	3	Szenario “NEUE HORIZONTE"												**M**	**M**	**M**
Netzmaß-nahmen		keine (STATUS-QUO 1998)	**M**													
	a1	Nordumgehung B191, Abschnitt West				**M**	**M**	**M**	**M**			**M**	**M**		**M**	**M**
	a2	Nordumgehung B191, Abschnitt Ost					**M**	**M**	**M**				**M**			**M**
	a3	Südwestspange B191 / B321						**M**								
	a4	Abhängen der Ludwigsluster Chaus.						**M**								
	b	Verbindung Westring - Wiesenring							**M**	**M**						
	d	Ausbau Flughafenzubringer (L09)		**M**	**M**	**M**	**M**	**M**	**M**	**M**	**M**	**M**	**M**	**M**	**M**	**M**
	e	Optimierung des innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetzes				**M**	**M**	**M**	**M**	**M**		**M**	**M**		**M**	**M**
	f	Tempo-30-Zonen in Wohngebieten und in der Altstadt				**M**	**M**	**M**	**M**	**M**		**M**	**M**		**M**	**M**
	g	Unterbrechung Möderitzer Weg in Höhe des Bahnüberganges				**M**	**M**	**M**	**M**	**M**		**M**	**M**		**M**	**M**
	h	Neue Anbindung des Dargelützer Weges in Höhe Neuhofer Weiche				**M**	**M**	**M**	**M**	**M**		**M**	**M**		**M**	**M**
	i	Abhängen Dammer Weg				**M**			**M**			**M**			**M**	
	k	Zweirichtungsverkehr Buchholzallee/ Putlitzer Str.					**M**	**M**	**M**				**M**			**M**

Kurzbeschreibung der Planfälle:

A Analyse 1998

x . **0** Nullfall (nur bereits beschlossene Netzmaßnahmen)

x . **1** Teil-Nordumgehung (Abschnitt West)

x . **2** Nordumgehung

x . **3** 3/4-Ring

x . **4** Nordumgehung und innerörtliche Spange Westring - Wiesenring

x . **5** Innerörtliche Spange Westring - Wiesenring

Die **erste Ziffer** der Planfall-Nummer (hier der Platzhalter x) kennzeichnet das **zugrundegelegte Nachfrageszenario,** die **zweite Ziffer** den untersuchten **Netzfall**.

7.3 Maßnahmen im ÖPNV

Während der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes ist das Liniennetz hinsichtlich einiger Bezeichnungen (Stand: Fahrplan 1999/2000) verändert worden:

- Hin- und Rückrichtung tragen jetzt -wie allgemein üblich- dieselbe Liniennummer
- Der Grundsatz, für unterschiedliche Routen auch unterschiedliche Liniennummern zu vergeben, ist weiter verfolgt worden (der Linienast nach Slate ist eigenständig, während die Linie 3 immer noch die beiden unterschiedlichen Zielgebiete "Dargelütz" und "Gewerbegebiet" umfaßt.
- Einige Haltestellen sind umbenannt worden.

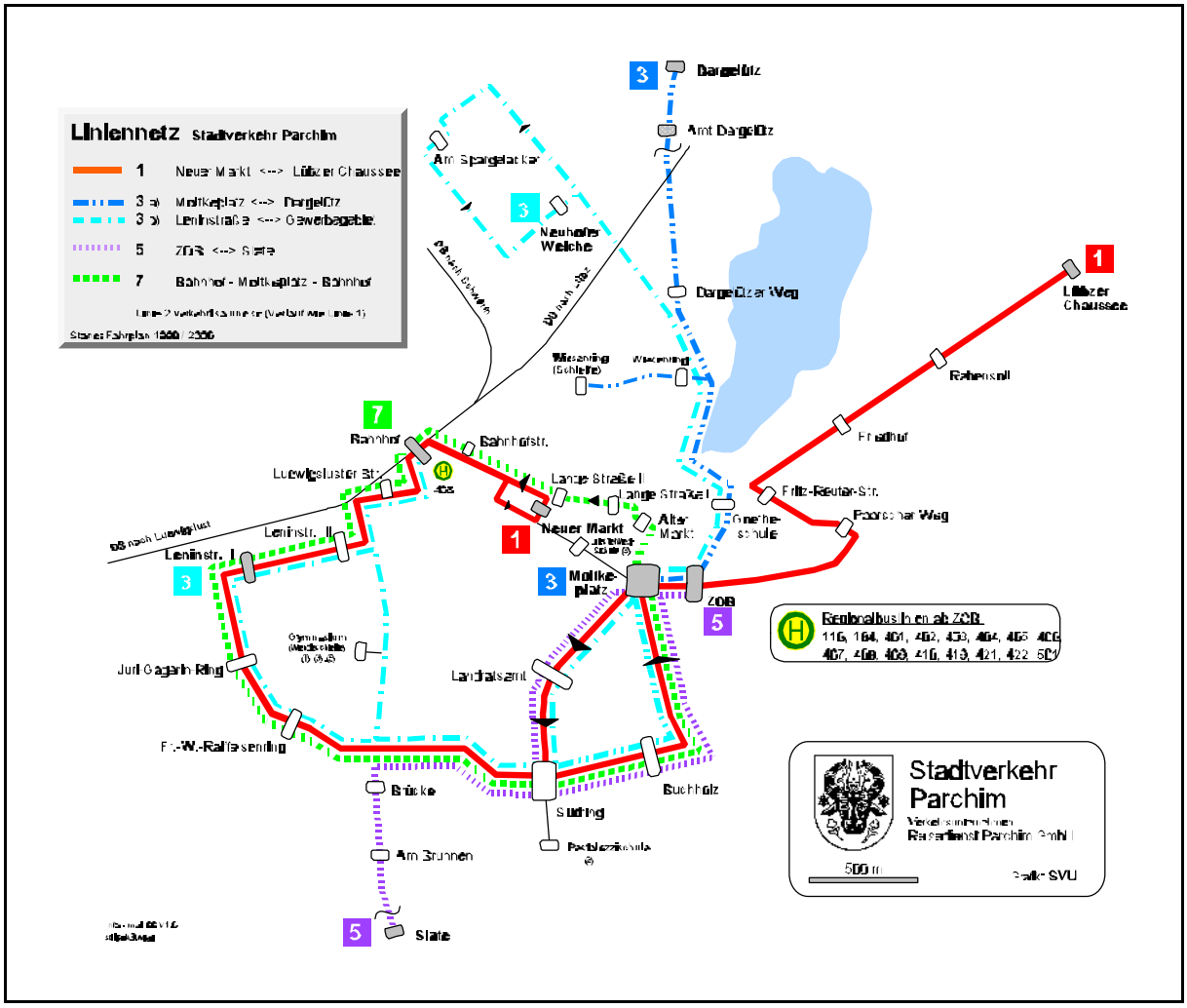


Abb. 7.2: Neue Bezeichnungen im Liniennetz des Stadtverkehrs ab Sommerfahrplan 1999

Da aufgrund zurückgehender Schülerzahlen und zunehmender Motorisierung die Nachfrage im ÖPNV sinken wird, ist es dringend erforderlich, Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität einzuleiten. Hierzu gehören:

- Verkürzung der Reisezeit auf der Schienenstrecke Parchim - Schwerin
- Verbesserung des Bahnhofsumfeldes (Umweltbahnhof)
- Verbesserung der Verknüpfung der Regionalbuslinien mit dem Schienenverkehr
- Verbesserung der Abstellanlagen für Park+Ride und Bike+Ride
- Einführung eines Tarifverbundes zwischen Bus und Bahn

- Sicherstellung eines Mindestbedienungsstandards in Schwachverkehrszeiten durch alternative Bedienungsformen (Rufbus, Anrufsammeltaxi)
- Intensivierung des Marketing und Verbesserung der Fahrgastinformation

7.4 Maßnahmen im Radverkehr

Zur Stabilisierung bzw. Erhöhung des Radverkehrsanteils gilt es, ein attraktives und sicheres Radwegenetz zu schaffen. Hierzu ist es erforderlich, das vorhandene Netz zu erweitern und bestehende Lücken im Netzzusammenhang zu schließen. Dies betrifft insbesondere folgende Straßenabschnitte:

- Ziegendorfer Chaussee (Ostseite), Anbindung Gymnasium
- Ludwigsluster Straße (Südseite)
  Lücke zwischen bereits vorhandener Neuanlage ab Westring bis zur Stegemann-Straße
- Wallallee zwischen Ostring und Lindenstraße bzw. J.- Brinckman-Str. (Westseite)
- Mühlenstraße / Fischerdamm
- Schweriner Str. / Schweriner Chaussee
- John-Brinckman-Str.
- Fritz-Reuter-Str.
- Ausfallstraßen (besonders Richtung Spornitz, Rom/Lübz und Damm)

An folgenden Straßenzügen, an denen ein Radweg einseitig ausgewiesen ist, sollte aufgrund der hohen Verkehrsstärken auch ein Radweg in Gegenrichtung ergänzt werden:

- Südring (Südseite: Eldebrücke bis Buchholzallee)
- Putlitzer Straße (Westseite: Moltkeplatz bis Südring)
- Westring (Westseite: Ludwigsluster Chaussee bis Ziegendorfer Chaussee)
- Ostring (Ostseite: Paarscher Weg bis Lübzer Chaussee)

Die Altstadt weist aufgrund der zahlreichen Einbahnregelungen ohne Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr und der für Radfahrer sehr schlecht zu befahrenen Oberflächenbefestigungen eine schlechte Durchlässigkeit auf. Mindestens eine durchgängige Nord-Süd-Achse und eine West-Ost-Achse sind wünschenswert, z. B. durch Öffnung ausgewählter Einbahnstraßen für den Radverkehr und Schaffung von Angebotsstreifen mit komfortabler Oberflächenbefestigung für den Radfahrer.

Neben der Erweiterung des Radwegenetzes gilt es auch, den baulichen Zustand der vorhandenen Anlagen zu verbessern. Hinsichtlich des Qualitäts-und des Sicherheitsstandards sind im Rahmen der Zustands-und Mängelanalyse detaillierte Hinweise auf Handlungsbedarf im Parchimer Radwegenetz gegeben worden.

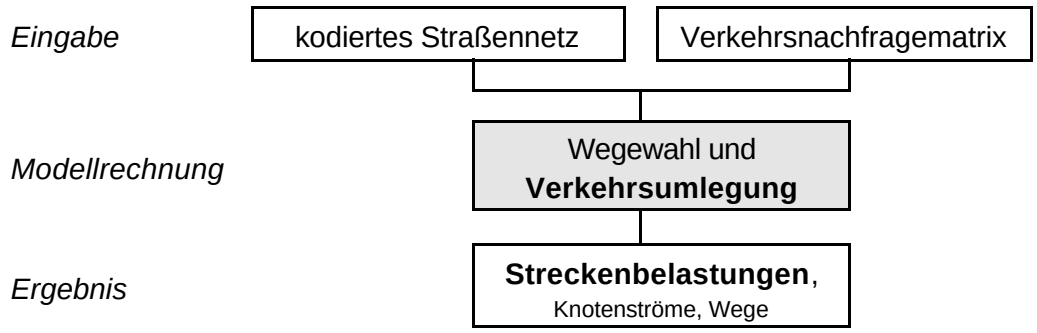
8 Wirkungsanalyse

8.1 Verkehrsmodelltechnik

Da künftige Verkehrsbelastungen nicht erhoben werden können, werden Ergebnisse verkehrlicher Auswirkungen mit Hilfe von *Verkehrsplanungsmodellen* ermittelt. Das hierfür erforderliche Rechenmodell wird zunächst auf den heutigen Zustand angewendet (Analyse) und an die örtliche Situation im Stadtgebiet angepaßt, indem es anhand der durchgeführten Verkehrserhebungen kalibriert wird. Die sich im Straßennetz einstellende Verkehrsbelastung ist abhängig von der Qualität des Verkehrsnetzes (Angebot) und von der Anzahl der gewünschten Ortsveränderungen (Nachfrage). Die Berechnung der sich aus Angebot und Nachfrage einstellenden Verkehrsbelastungen im Netz nennt man Verkehrsumlegung.

Das für die Untersuchung relevante *Verkehrsnetz* wird in einer rechnerverständlichen Form kodiert. Straßennetze werden durch Knoten und Strecken mit Merkmalen zur Hierarchie, Geschwindigkeit und Leistungsfähigkeit beschrieben. Auf Basis dieser Merkmale kann eine sogenannte Routensuche (d.h. die Ermittlung zeitgünstiger Wege) im Netz erfolgen.

Die *Nachfragematrix* enthält die Anzahl der Fahrten zwischen allen Bezirken des definierten Untersuchungsgebietes für einen bestimmten Zeitraum. Die Matrix wird im Analysezustand auf der Basis der durchgeführten Verkehrserhebungen ermittelt und für die Prognose durch modellhafte Berechnungen modifiziert. Dazu werden Angaben zur Mobilität bestimmter Personengruppen benötigt sowie für jeden definierten Verkehrsbezirk Strukturdaten (Einwohner, Erwerbstätige, Schüler, Arbeitsplätze, Schulplätze). Liegen die beiden beschriebenen Eingabestrukturen (Netz und Nachfrage) in modellierter Form vor, können die Nachfragebeziehungen (Anzahl der gewünschten Ortsveränderungen) auf die gefundenen Routen umgelegt werden. Das Ergebnis ist die sich im jeweiligen Netz einstellende Verkehrsbelastung.



Für verschiedene *Planfälle*, die immer die Kombination einer Nachfragematrix und eines Verkehrsnetzes (bzw. Maßnahmenbündels) beinhalten, können auf diese Weise die jeweiligen Auswirkungen ermittelt und beurteilt werden. Für die drei Entwicklungsszenarien werden jeweils eigene Nachfragematrizen erstellt, die sich aus den Analyseergebnissen (Kapitel 4) und den Veränderungen in der zukünftigen Entwicklung (Kapitel 6) zusammensetzen. Die verschiedenen Netzfälle sind in Kapitel 7 beschrieben. Die einzelnen Planfälle, die immer eine Kombination einer Nachfragematrix mit einem Verkehrsnetz beinhalten, werden im folgenden hinsichtlich ihrer Auswirkungen untersucht und bewertet.

8.2 Wirkung der Szenarien

Zum **Analysezeitpunkt** 1998 betrug das Kfz-Verkehrsaufkommen 69.419 Kfz/24h (siehe Tabelle 6.11 und 6.12). Den größten Anteil hat der Binnenverkehr mit ca. 52%. Der Ziel- und Quellverkehr umfaßt 26.462 Kfz/24h (38%) und auf den Durchgangsverkehr entfallen 6.682 Kfz/24h (knapp 10%).

Im **Trendszenario** wird sich trotz Einwohnerrückgang infolge einer steigenden Motorisierung der Bevölkerung der Binnen-, Quell- und Zielverkehr leicht erhöhen. Im Durchgangsverkehr ist ein starker Zuwachs von 42% zu erwarten. Dies wird insbesondere durch die angenommene Entwicklung des Flughafens eintreten, der außerhalb des Stadtgebietes liegt und damit Durchgangsverkehr erzeugt. Sollten bis 2010 die Ortsumgehungen um Crivitz und Parchim realisiert sein, werden weitere Durchgangsverkehre angezogen, die zwar das Ortsnetz nicht belasten, aber auf die Ortsumgehung zusätzlich 1.300 Kfz/24h bringen.
Das Gesamtverkehrsaufkommen im Trendszenario wird um 10% auf ca. 76.400 Kfz/24h steigen.

Das **Dynamikszenario** setzt eine dynamische Wirtschaftsentwicklung voraus. Als Folge würde das Verkehrsaufkommen um 20% auf 83.000 Kfz/24h ansteigen. Auch hier würde der größte Zuwachs auf den Durchgangsverkehr entfallen, der gegenüber 1998 um 63% zunehmen würde. Mit der Ortsumgehung würde der Durchgangsverkehr um weitere 1.400 Kfz/24h wachsen.

Im **Szenario Neue Horizonte** kann im Binnen-, Quell- und Zielverkehr infolge prognostizierter Wirtschaftsentwicklung und steigender Einwohnerzahlen mit einem deutlichen Verkehrszuwachs gerechnet werden. Der gesamte Motorisierte Individualverkehr würde auf über 98.000 Kfz/24h steigen. Der Durchgangsverkehr würde sich mit ca. 14.000 Kfz/24h gegenüber 1998 mehr als verdoppeln.

Inwieweit sich die veränderte Verkehrsnachfrage infolge neuer Wohngebiete, Gewerbegebiete und der Flughafenentwicklung in den verschiedenen Zeithorizonten auf das Straßennetz auswirkt, zeigt eine Betrachtung der Planfälle 1.0, 2.0 und 3.0, bei dem jeweils der Netzfall 0, also das bestehende Straßennetz -nur ergänzt um die bereits beschlossene Netzmaßnahme “Ausbau Flughafenzubringer (L09)”- zugrunde liegt. Im Vergleich zum Analysezeitpunkt entspricht der prozentuale Zuwachs der Verkehrsstärken in den Straßenquerschnitten in etwa dem aus der Gesamtverkehrsnachfrage resultierendem Zuwachs. Überdurchschnittliche Verkehrszuwächse im Netz betreffen Abschnitte in der Nähe der verkehrserzeugenden Einrichtungen und im Zuge von Routen, auf denen sich der zusätzliche Verkehr bündelt.

Überdurchschnittlich hohe Verkehrszuwächse sind auf der Ludwigsluster Chaussee, dem Juri-Gagarin-Ring und dem Ziegeleiweg zu verzeichnen. Der stärkste Zuwachs betrifft den Dammer Weg, der als Flughafenzubringer dient.

8.3 Wirkung der Netzmaßnahmen

Anhand ausgewählter Querschnitte im Parchimer Stadtgebiet wird aufgezeigt, welche verkehrlichen Auswirkungen bei den jeweiligen Netzfällen zu erwarten sind. Die Querschnittsbelastungen sind für alle Netzfälle und das jeweilige Nachfrageszenario gegenübergestellt.
Das zugehörige flächendeckende Belastungsbild ist den Anlagen 8.2 bis 8.14 zu entnehmen.
In den beiden folgenden Tabellen sind die Verkehrsstärken für die ausgewählten Querschnitte (vgl. Übersicht Abb. 8.1) im Quervergleich zusammengestellt.

Tabelle 8.1: Verkehrsstärken an ausgewählten Querschnitten im Szenario 1 ("Trend")

		Szenario 1 (TREND)											
Zst	Straße	Netzfall 0		Netzfall 1		Netzfall 2		Netzfall 3		Netzfall 4		Netzfall 5	
1	Ludwigsluster Chaussee	9912	100%	4751	48%	5306	54%	0	0%	6138	62%	9912	100%
2	Juri-Gagarin-Ring	8614	100%	8503	99%	8048	93%	4440	52%	8059	94%	6527	76%
3	B191 Südring / Eldebrücke	17283	100%	11244	65%	13520	78%	13387	77%	10856	63%	9690	56%
4	B321 Ziegeleiweg	6005	100%	6005	100%	6005	100%	3552	59%	6005	100%	6005	100%
5	B321 Putlitzer Str.	9735	100%	6771	70%	7659	79%	7703	79%	6782	70%	6593	68%
6	B321 Buchholzallee	10401	100%	7148	69%	5883	57%	5705	55%	4085	39%	6083	58%
7	B321 Westring	7537	100%	3952	52%	5039	67%	4607	61%	4118	55%	4773	63%
8	B321 Wallallee	21279	100%	15740	74%	14830	70%	14397	68%	11533	54%	13475	63%
9	Ludwigsluster Str Innenstadt	6815	100%	7215	106%	5062	74%	4351	64%	2375	35%	3097	45%
10	Vor dem Neuen Tor	17771	100%	13598	77%	10712	60%	10512	59%	8891	50%	11955	67%
11	Schweriner Str.	11733	100%	14219	121%	8936	76%	8336	71%	11910	102%	16184	138%
12	Wiesenring	4751	100%	844	18%	444	9%	466	10%	6116	129%	13265	279%
13	Dammer Weg / Bhf	3108	100%	1621	52%	2486	80%	2231	72%	3030	98%	3485	112%
14	Dammer Weg / Flughafen	4484	100%	4484	100%	4484	100%	4484	100%	4484	100%	4484	100%
15	Lübzer Chaussee	13287	100%	13287	100%	6860	52%	6394	48%	7404	56%	13287	100%
19	Ziegendorfer Chaussee	8369	100%	5972	71%	4595	55%	5095	61%	4618	55%	6016	72%
20	Wallallee nördl. Ostring	6249	100%	3952	63%	4473	72%	4307	69%	3630	58%	3275	52%
21	Ostring (östl. Friedhofsweg)	12943	100%	9801	76%	8403	65%	8092	63%	6693	52%	7959	61%
22	John-Brinckman-Str.	9923	100%	11544	116%	6893	69%	6405	65%	8858	89%	12887	130%
23	Ostring (Lübzer Str.)	10412	100%	8369	80%	6105	59%	5750	55%	5273	51%	6860	66%
24	Ziegeleiweg (nördlich Südring)	7370	100%	4018	55%	4917	67%	4529	61%	3741	51%	4718	64%
16	Nordumgehung West	0		10523		10778		11111		8625		0	
17	Nordumgehung Ost	0		0		9013		9479		8469		0	
18	Südwestspange	0		0		0		8558		0		0	

Die Tabellen enthalten die absoluten Tagesverkehrsbelastungen [Kfz/24h] sowie die prozentuale Veränderung der Verkehrsstärken gegenüber dem Netzfall 0, der die Bezugsbasis bildet, um Wirkungen von Netzmaßnahmen zu verdeutlichen. Einen Eindruck von den Belastungsveränderungen (Be- und Entlastungseffekte) geben auch die Abbildungen 8.2 bis 8.5.

Aus Tabelle 8.1 (Trendszenario) wird deutlich, daß die Nordumgehung von Parchim erhebliche Entlastungswirkungen im Stadtgebiet bewirkt.

Im **Netzfall 1** (Teilumgehung zwischen Ludwigsluster Chaussee und Schweriner Chaussee) sinken die Verkehrsstärken auf den Hauptverkehrsstraßen z. T. stark (siehe auch Anlage 8.15). Allerdings sind auf einigen Straßenabschnitten auch Belastungszunahmen zu verzeichnen. Als besonders kritisch sind die Zunahmen auf der auch heute schon stark belasteten Schweriner Straße (Zunahme von 11.733 Kfz/24h auf 14.219 Kfz/24h) und John-Brinkman-Str. (Zunahme von 9.923 Kfz/24h auf 11.544 Kfz/24h) zu werten.

Der **Netzfall 2** (vollständige Nordumgehung zwischen Ludwigsluster Chaussee und Lübzer Str.) zeigt ein ausgeglichenes Bild mit einer gleichmäßigen Abnahme der Verkehrsstärke auf den meisten Straßen (siehe auch Anlage 8.16). Diese Entlastungswirkung für die Stadt Parchim zeigt sich andererseits in der hohen Verkehrsaufnahme auf der Nordumgehung mit abschnittsweise mehr als 10.000 Kfz/24h. Der Flughafen Schwerin- Parchim wird über die Nordumgehung optimal mit den anschließenden Bundesstraßen in Richtung Westen, Norden und Osten verbunden.

Der **Netzfall 3** (Nordumgehung und zusätzlich Südwestumgehung) verbessert die Anbindung des Flughafens in Richtung Süden. Die Entlastungswirkungen im Stadtgebiet liegen in etwa in der Größenordnung des Netzfalles 2. Weitere Verbesserungen ergeben sich für den Juri-Gagarin-Ring und den Ziegeleiweg (siehe Anlage auch 8.17).

Im **Netzfall 4** wird die Nordumgehung mit einer nördlichen Altstadttangente im Zuge der Straßen Westring -Wiesenring kombiniert. Damit ergeben sich auf den meisten Hauptverkehrsstraßen weitere Entlastungen (siehe Anlage 8.18). Andererseits steigen die Belastungen auf dem Wiesenring und der Schweriner Straße.

Im **Netzfall 5** wird auf die Nordumgehung zugunsten der Altstadttangente Westring-Wiesenring verzichtet. Die Verkehrssteigerungen auf dem Wiesenring (13.265 Kfz/24h), SchwerinerStraße (16.184 Kfz/24h) und der John-Brinckman-Str. (12.887 Kfz/24h) erreichen damit stadt- und umfeldunverträgliche Größenordnungen (siehe Anlage 8.19).

Tabelle 8.2: Verkehrsstärken an ausgewählten Querschnitten in den Szenarien 2 (“Dynamik”) und 3 (“Neue Horizonte”)

		Szenario 2 (DYNAMIK)						Szenario 3 (NEUE HORIZONTE)					
Zst	Straße	Netzfall 0		Netzfall 1		Netzfall 2		Netzfall 0		Netzfall 1		Netzfall 2	
1	Ludwigsluster Chaussee	10811	100%	4784	44%	5361	54%	13453	100%	5594	42%	6183	46%
2	Juri-Gagarin-Ring	9657	100%	9202	95%	8691	101%	11333	100%	10700	94%	10601	94%
3	B191 Südring / Eldebrücke	18837	100%	12110	64%	14363	83%	23055	100%	15851	69%	17150	74%
4	B321 Ziegeleiweg	6460	100%	6460	100%	6460	108%	7937	100%	7937	100%	7925	100%
5	B321 Putlitzer Str.	10645	100%	7193	68%	8392	86%	12843	100%	9579	75%	10001	78%
6	B321 Buchholzallee	11255	100%	7737	69%	6027	58%	13642	100%	9590	70%	7115	52%
7	B321 Westring	7748	100%	4451	57%	6138	81%	10012	100%	7304	73%	7015	70%
8	B321 Wallallee	22922	100%	16273	71%	15818	74%	27384	100%	19947	73%	18304	67%
9	Ludwigsluster Str Innenstadt	7137	100%	7759	109%	4684	69%	8303	100%	7026	85%	5395	65%
10	Vor dem Neuen Tor	18903	100%	14474	77%	11600	65%	21290	100%	15152	71%	12654	59%
11	Schweriner Str.	12676	100%	15895	125%	9679	82%	14552	100%	18193	125%	11533	79%
12	Wiesenring	5073	100%	1354	27%	566	12%	5783	100%	1143	20%	644	11%
13	Dammer Weg / Bhf	3907	100%	2298	59%	2908	94%	4940	100%	2786	56%	3585	73%
14	Dammer Weg / Flughafen	6260	100%	6260	100%	6260	140%	9257	100%	9257	100%	9280	100%
15	Lübzer Chaussee	14563	100%	14563	100%	7448	56%	17594	100%	17594	100%	8758	50%
19	Ziegendorfer Chaussee	8480	100%	6305	74%	5550	66%	9091	100%	7737	85%	6349	70%
20	Wallallee nördl. Ostring	6627	100%	4185	63%	4718	75%	7937	100%	4729	60%	5239	66%
21	Ostring (östl. Friedhofsweg)	13797	100%	10057	73%	8936	69%	16883	100%	12743	75%	10367	61%
22	John-Brinckman-Str.	10789	100%	12854	119%	7415	75%	12687	100%	14774	116%	8769	69%
23	Ostring (Lübzer Str.)	11333	100%	8436	74%	6649	64%	13797	100%	10878	79%	7759	56%
24	Ziegeleiweg (nördlich Südring)	8025	100%	4484	56%	5872	80%	10212	100%	7326	72%	7393	72%
16	Nordumgehung West	0		11555		11688		0		13697		14375	
17	Nordumgehung Ost	0		0		9679		0		0		11744	
18	Südwestspange	0		0		0		0		0		0	

Für die Netzfälle in den Szenarien 2 (Dynamik) und 3 (Neue Horizonte) ergeben sich vergleichbare Wirkungen. Die Verkehrsstärken sind in der Tabelle 8.2 zusammengestellt und in den Abbildungen 8.4 und 8.5 visualisiert. Die Be- und Entlastungswirkungen können den Anlagen 8.20 bis 8.23 entnommen werden.

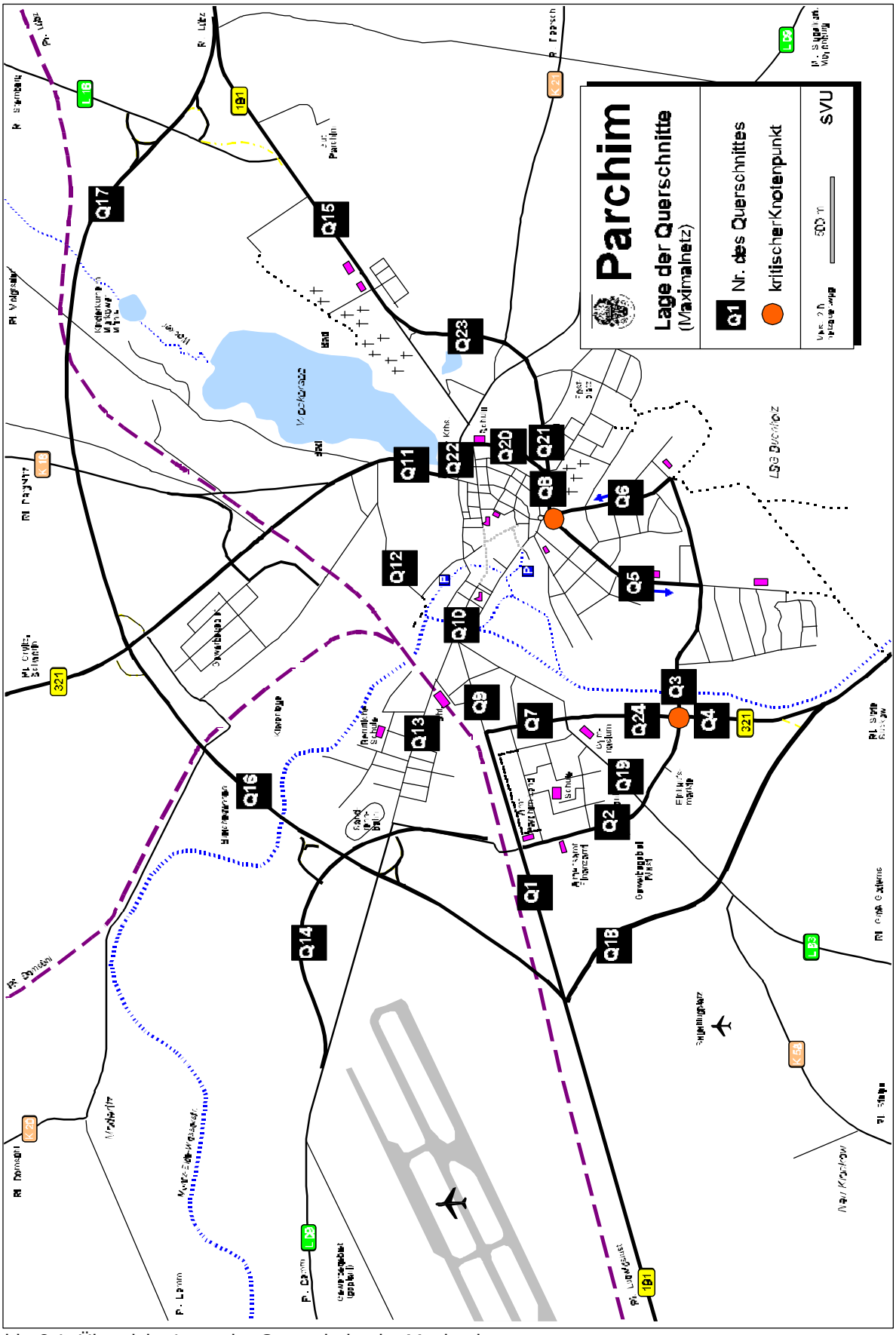


Abb. 8.1: Übersicht: Lage der Querschnitte im Maximalnetz

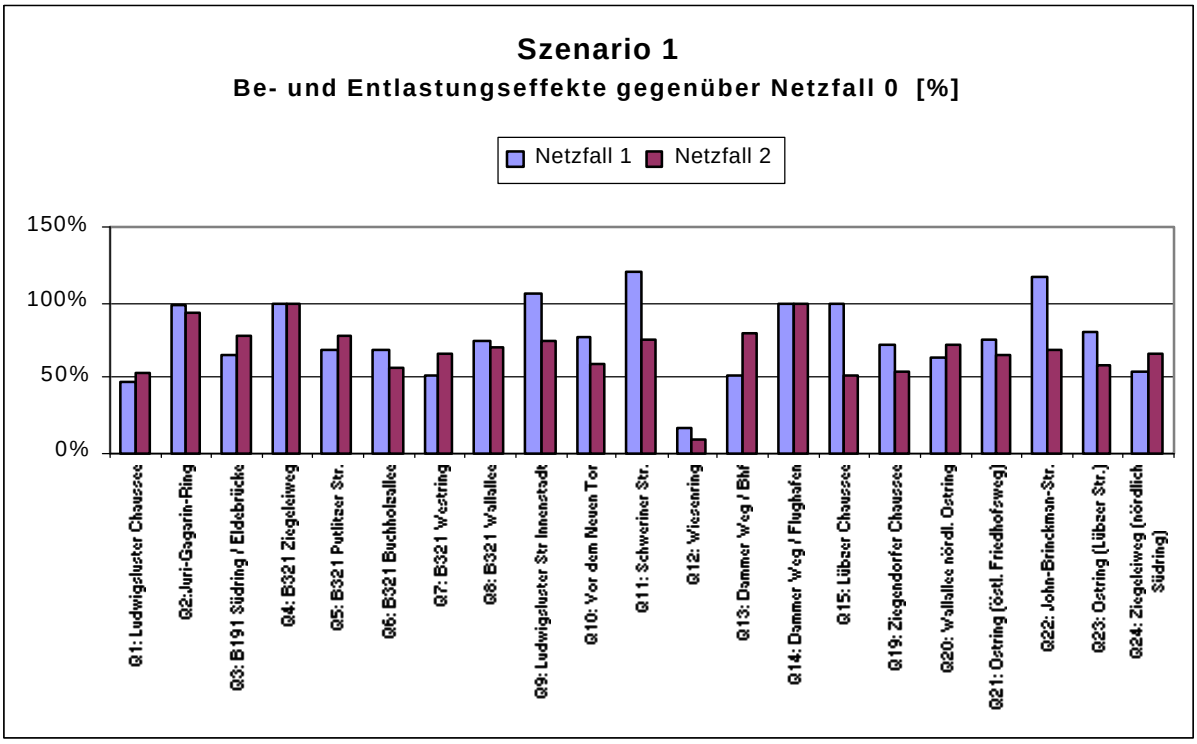


Abb. 8.2: Szenario 1: Be- und Entlastungseffekte der Netzfälle 1 und 2 gegenüber Netzfall 0

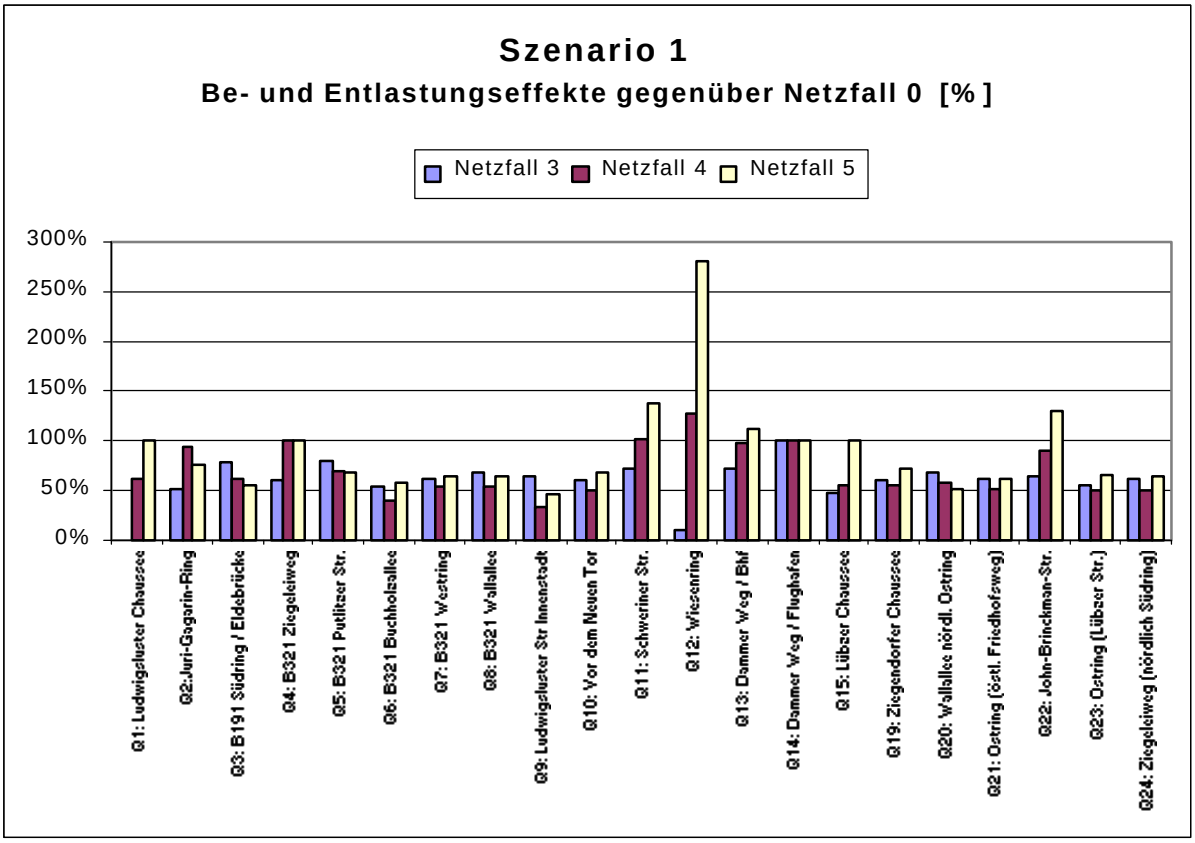


Abb. 8.3: Szenario 1: Be- und Entlastungseffekte der Netzfälle 3, 4 und 5 gegenüber Netzfall 0

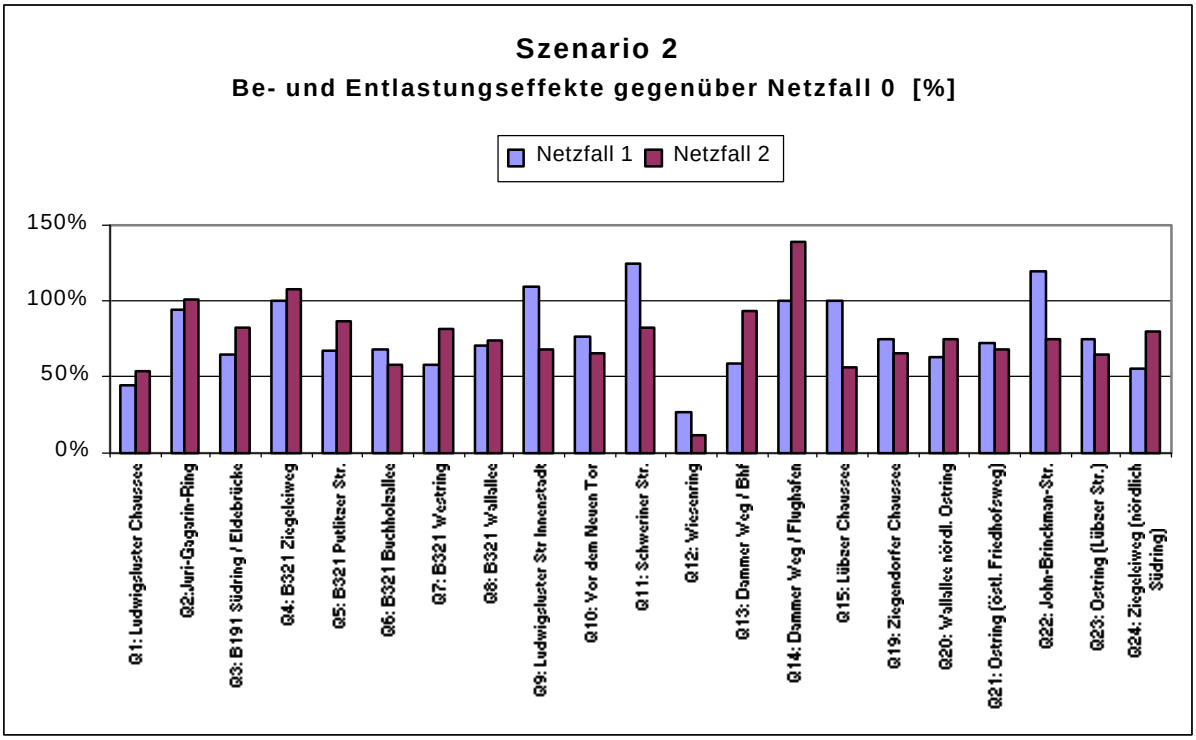


Abb. 8.4: Szenario 2: Be- und Entlastungseffekte der Netzfälle 1 und 2 gegenüber Netzfall 0

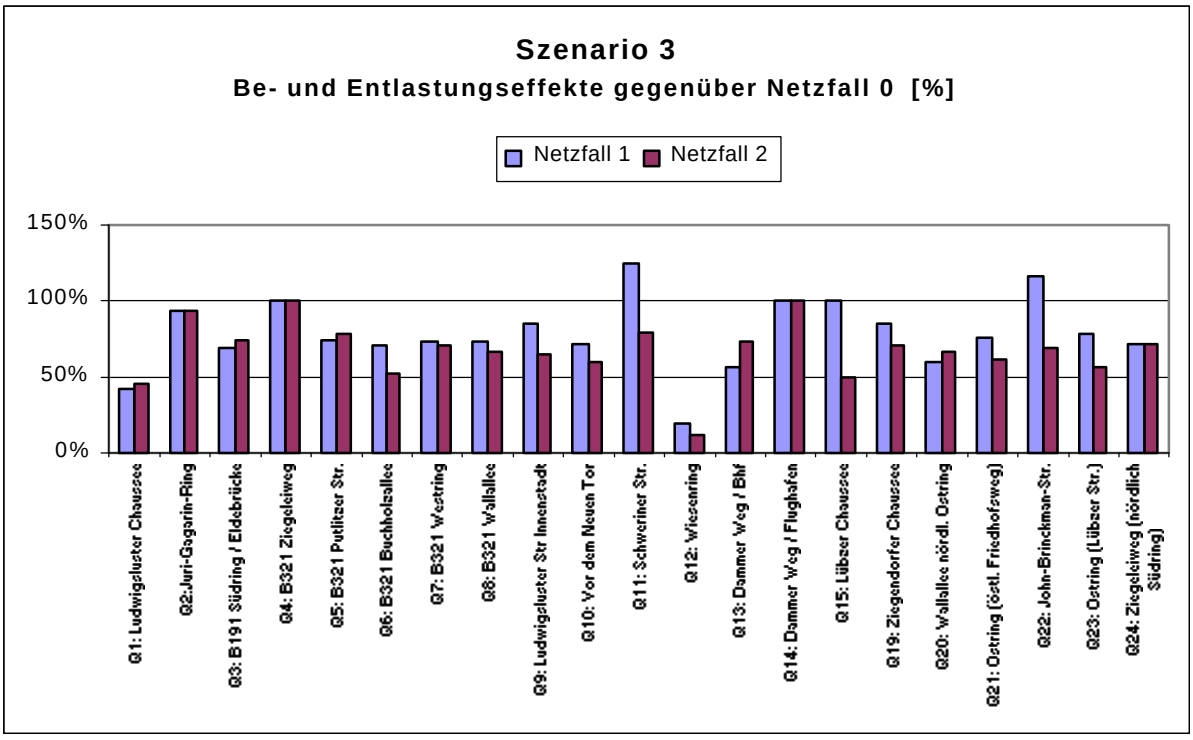


Abb. 8.5: Szenario 3: Be- und Entlastungseffekte der Netzfälle 1 und 2 gegenüber Netzfall 0

8.4 Bewertung

Die Wirkungen der Maßnahmen werden auf der Grundlage des Stadtleitbildes bewertet. Das Leitbild von 1999 (Seite 7-1) fordert bezüglich des Verkehrssystems:

1. Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln wie Bus, Bahn, Pkw, Flugzeug und Schiff

2. Bei der Entwicklung des Verkehrs ist die Nutzung möglichst umweltverträglicher Verkehrsmittel vorzusehen.

3. Die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer ist zu bewahren bzw. herzustellen. Insbesondere die Kernbereiche der Innenstadt sollen verkehrsberuhigt sein.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit von Zielen in Parchim sind vorrangig zu berücksichten:
- die Altstadt (als Standort für vielfältiges zeitgemäßes Wohnen und als Konzentration von öffentlichen Funktionen, Einzelhandel und Dienstleistung (ISEK),
- die Weststadt als langfristig zu sichernder interessanter und einwohnerstärkster Wohnstandort (ISEK)
- der Flughafen Schwerin-Parchim, der ein größeres Entwicklungspotential für die Stadt und die Region beinhaltet.

Als Meßgröße für die Erreichbarkeit (Kriterium A) wird der Zeitaufwand von einer Fahrtquelle zu bestimmten Fahrtzielen herangezogen. Wegen der Vielzahl der Quellen und Ziele innerhalb und außerhalb der Stadt wird das Kriterium nur qualitativ in das Bewertungssystem (siehe Tabellen 8.5) einbezogen.

Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer (Kriterium B) in den Straßenräumen bedeutet gleichzeitig auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit im Längs- und Querverkehr. Ab einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/h (ca. 5.000 Kfz/24h) sinkt die freie Querbarkeit einer Straße. Gegenseitige Behinderungen von querenden Fußgängern bzw. Radfahrern und Autoverkehr nehmen bei steigendem Verkehrsaufkommen zu. Ab Verkehrsstärken von 10.000 Kfz/24h wird das Radfahren auf der Fahrbahn so gefährlich, daß gesonderte Radwege erforderlich werden. Für das Kriterium B wird die Verkehrsstärke auf den Hauptverkehrsstraßen als Meßgröße herangezogen (siehe Tabelle 8.5).

Eine zunehmende Anzahl von Bürgern fühlt sich durch Lärmimmissionen des Straßenverkehrs in ihrer Lebensqualität und Leistungsfähigkeit beeinträchtigt. Die Lärmminderung in Straßen mit Wohnbebauung durch eine Reduzierung der Verkehrsstärken wird daher als weiteres Bewertungskriterium C mit berücksichtigt.

Mit den beschriebenen Netzmaßnahmen (S. 7-5 ff) sollen das Verkehrsnetz neu geordnet und insbesondere Engpässe im Netz beseitigt werden. Als kritische Bereiche in einem innerstädtischen Netz gelten die Knotenpunkte, an denen sich der Verkehr bündelt. Die in Parchim derzeit und in Zukunft am stärksten frequentierten Knotenpunkte befinden sich am Motkeplatz (Kreuzung Wallallee/ Buchholzallee) und im Süden an der Kreuzung Südring/ Ziegeleiweg. Der Verkehrszufluß zu den Knotenpunkten in den verschiedenen Netzfällen kann der nachfolgenden Tabelle 8.3 entnommen werden.

Tabelle 8.3: Zuflüsse an kritischen Knotenpunkten [Kfz/Spitzenstunde]

			Szenario 1											
Knotenpunkt	Analyse		1.0		1.1		1.2		1.3		1.4		1.5	
Moltkeplatz / Wallallee	2118	100%	2238	106%	1733	82%	1686	80%	1670	79%	1389	66%	1485	70%
Südring/ Ziegeleiweg	1695	100%	1910	113%	1420	84%	1590	94%	1398	82%	1398	82%	1364	80%

			Szenario 2						Szenario 2					
Knotenpunkt	Analyse		2.0		2.1		2.2		3.0		3.1		3.2	
Moltkeplatz / Wallallee	2118	100%	2417	114%	1794	85%	1805	85%	2987	141%	2186	103%	2066	98%
Südring/ Ziegeleiweg	1695	100%	2080	123%	1529	90%	1701	100%	2541	150%	1978	117%	2043	121%

Aus der Tabelle 8.3 wird deutlich, daß das Verkehrsaufkommen an der Kreuzung Südring/ Ziegeleiweg in allen Planfällen gegenüber dem Analysefall ausgeprägter sein wird als am Knoten Moltkeplatz/ Wallallee. Dennoch wird der Knoten Moltkeplatz/ Wallallee absolut das höchste Verkehrsaufkommen im Netz zu bewältigen haben.
Für beide Kreuzungen werden Leistungsfähigkeitsberechnungen durchgeführt und eine Bewertung nach dem Auslastungsgrad zur Nachmittagsspitzenstunde vorgenommen. Mit dem Ziel, für die Zukunft ein leistungsfähiges Netz zu konzipieren, werden Auslastungsgrade von über 90% als negativ beurteilt, da ab dieser Größenordnung Wartezeiten und Rückstaulängen stark zunehmen (siehe Tabelle 8.5)

Ein für die Realisierung von Maßnahmen wesentliches Kriterium ist der Kostenaspekt. Für die Bewertung der Netzfälle wird von den Gesamtkosten ausgegangen.

Die verwendeten Bewertungskriterien sind in Tabelle 8.4 zusammengestellt. Die zugeordneten Bewertungsskalen sind der Tabelle 8.5 zu entnehmen.

Tabelle 8.4: Bewertungskriterien

Kriterium		Bezug
A	Erreichbarkeit	Altstadt, Weststadt, Flughafen
B	Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität	Hauptverkehrsstraßenabschnitte mit Wohnbebauung
C	Lärmminderung	Hauptverkehrsstraßenabschnitte mit Wohnbebauung
D	Leistungsfähigkeit (Auslastung von Knotenpunktszufahrten)	kritische Knotenpunkte
E	Kosten	Gesamtmaßnahme

Im einzelnen wird folgende Bewertungsskala zugrundegelegt:

Tabelle 8.5: Bewertungsskalen

Kriterium A: **Verbesserung der Erreichbarkeit** von Altstadt, Weststadt und Flughafen		
Erreichbarkeit	Bewertung	Beschreibung
	-	schlechte Erreichbarkeit
	o	mittlere Erreichbarkeit
	+	gute Erreichbarkeit

Kriterium B: Erhöhung der **Verkehrssicherheit** und **Aufenthaltsqualität** durch Reduzierung der Verkehrsstärken		
Verkehrsstärke	Bewertung	Beschreibung
≥10.000 Kfz/24h	-	risikoreiche Querungsmöglichkeit, bzw. nur mit Lichtsignalsicherung, keine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Radweg erforderlich)
≥ 5.000 bis < 10.000 Kfz/24h	o	eingeschränkte Querungsmöglichkeit, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bedingt möglich
< 5.000 Kfz/24h	+	befriedigende Querungsmöglichkeit, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn möglich

Kriterium C: **Lärmminderung** durch Reduzierung der Verkehrsstärken		
Rückgang der Verkehrsstärken um	Bewertung	Beschreibung
≤ 30%	-	keine wahrnehmbare akustische Wirkung
> 30% bis 50%	o	akustische Wirkung wahrnehmbar
> 50%	+	akustische Wirkung deutlich wahrnehmbar

Kriterium D: **Leistungsfähigkeit** der Knotenpunktszufahrten		
Auslastung	Bewertung	Beschreibung
> 100%	- -	Überlastung, Verkehrsqualität unzureichend
> 90% bis 100%	-	hohe Auslastung, langer Rückstau zu Spitzenverkehrszeiten
> 80% bis 90%	o	hohe Auslastung, Rückstau vertretbar
< 80%	+	guter Verkehrsablauf möglich

Kriterium E: **Investitionskosten**	
Kostenaufwand	Bewertung
sehr gering	+ +
gering	+
mittel	o
hoch	-
sehr hoch	- -

Tabelle 8.6: Bewertung der Netzfälle im Szenario 1

			Szenario 1					
Kriterium		Bezug	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5
A Erreichbarkeit	Altstadt	von Westen	-	-	-	-	o	o
		von Norden	o	o	o	o	o	o
		von Osten	o	o	o	o	o	o
		von Süden	o	o	o	o	o	o
	Weststadt	von Westen	+	+	+	o	+	+
		von Norden	-	+	+	+	+	-
		von Osten	-	-	+	+	+	o
		von Süden	+	+	+	+	+	+
	Flughafen	von Westen	+	+	+	+	+	+
		von Norden	-	+	+	+	+	-
		von Osten	-	-	+	+	+	-
		von Süden	o	o	o	o	o	o
		Ordinalskala Kriterium A	**6**	**4**	**2**	**3**	**1**	**5**
B Verkehrssicherheit, Aufenthalt	2	Juri-Gagarin-Ring	o	o	o	+	o	o
	3	B191 Südring / Eldebrücke	-	-	-	-	-	o
	5	B321 Putlitzer Str.	o	o	o	o	o	o
	6	B321 Buchholzallee	-	o	o	o	+	o
	7	B321 Westring	o	+	o	+	+	+
	8	B321 Wallallee	-	-	-	-	-	-
	9	Ludwigsluster Str. Innenstadt	o	o	o	+	+	+
	10	Vor dem Neuen Tor	-	-	-	-	o	-
	11	Schweriner Str.	-	-	o	o	-	-
	13	Dammer Weg / Bhf	+	+	+	+	+	+
	15	Lübzer Chaussee	-	-	o	o	o	-
	19	Ziegendorfer Chaussee	o	o	+	o	+	o
	20	Wallallee nördl. Ostring	o	+	+	+	+	+
	21	Ostring (östl. Friedhofsweg)	-	o	o	o	o	o
	22	John-Brinckman-Str.	o	-	o	o	o	-
	23	Ostring (LübzerStr.)	-	o	o	o	o	o
	24	Ziegeleiweg (nördl. Südring)	o	+	+	+	+	+
		Ordinalskala Kriterium B	**6**	**5**	**3**	**2**	**1**	**4**
C Lärmminderung	2	Juri-Gagarin-Ring	-	-	-	o	-	-
	3	B191 Südring / Eldebrücke	-	o	-	-	o	o
	5	B321 Putlitzer Str.	-	o	-	-	o	o
	6	B321 Buchholzallee	-	o	o	o	+	o
	7	B321 Westring	-	o	o	o	o	o
	8	B321 Wallallee	-	-	o	o	o	o
	9	Ludwigsluster Str. Innenstadt	-	-	-	o	+	+
	10	Vor dem Neuen Tor	-	-	o	o	o	o
	11	Schweriner Str.	-	-	-	-	-	-
	13	Dammer Weg / Bhf	-	o	-	-	-	-
	15	Lübzer Chaussee	-	-	o	+	o	-
	19	Ziegendorfer Chaussee	-	-	o	o	o	-
	20	Wallallee nördl. Ostring	-	o	-	o	o	o
	21	Ostring (östl. Friedhofsweg)	-	-	o	o	o	o
	22	John-Brinckman-Str.	-	-	o	o	-	-
	23	Ostring (LübzerStr.)	-	-	o	o	o	o
	24	Ziegeleiweg (nördl. Südring)	-	o	o	o	o	o
		Ordinalskala Kriterium C	**6**	**5**	**3**	**2**	**1**	**4**
D Leistungsfähigkeit	KP	Moltkeplatz / Wallallee	-	+	o	o	+	+
	KP	Südring / Ziegeleiweg	-	+	+	+	+	+
		Ordinalskala Kriterium D	**6**	**1**	**2**	**2**	**1**	**1**
E		Investitionskosten	+ +	+	o	- -	- -	-
		Ordinalskala Kriterium E	**1**	**2**	**3**	**6**	**6**	**4**

Tabelle 8.7: Bewertung der Netzfälle im Szenario 2 und Szenario 3

			Szenario 2			Szenario 3		
Kriterium		Bezug	2.0	2.1	2.2	3.0	3.1	3.2
A Erreichbarkeit	Altstadt	von Westen	-	-	-	-	-	-
		von Norden	o	o	o	o	o	o
		von Osten	o	o	o	o	o	o
		von Süden	o	o	o	o	o	o
	Weststadt	von Westen	+	+	+	+	+	+
		von Norden	-	+	+	-	+	+
		von Osten	-	-	+	-	-	+
		von Süden	+	+	+	+	+	+
	Flughafen	von Westen	+	+	+	+	+	+
		von Norden	-	+	+	-	+	+
		von Osten	-	-	+	-	-	+
		von Süden	o	o	o	o	o	o
		Ordinalskala Kriterium A	**3**	**2**	**1**	**3**	**2**	**1**
B Verkehrssicherheit, Aufenthalt	2	Juri-Gagarin-Ring	o	o	o	-	-	-
	3	B191 Südring / Eldebrücke	-	-	-	-	-	-
	5	B321 Putlitzer Str.	-	o	o	-	o	-
	6	B321 Buchholzallee	-	o	o	-	o	o
	7	B321 Westring	o	+	o	-	o	o
	8	B321 Wallallee	-	-	-	-	-	-
	9	Ludwigsluster Str. Innenstadt	o	o	+	o	o	o
	10	Vor dem Neuen Tor	-	-	-	-	-	-
	11	Schweriner Str.	-	-	o	-	-	-
	13	Dammer Weg / Bhf	+	+	+	+	+	+
	15	Lübzer Chaussee	-	-	o	-	-	o
	19	Ziegendorfer Chaussee	o	o	o	o	o	o
	20	Wallallee nördl. Ostring	o	+	+	o	+	o
	21	Ostring (östl. Friedhofsweg)	-	-	o	-	-	-
	22	John-Brinckman-Str.	-	-	o	-	-	o
	23	Ostring (LübzerStr.)	-	o	o	-	-	o
	24	Ziegeleiweg (nördl. Südring)	o	+	o	-	o	o
		Ordinalskala Kriterium B	**3**	**2**	**1**	**3**	**2**	**1**
C Lärmminderung	2	Juri-Gagarin-Ring	-	-	-	-	-	-
	3	B191 Südring / Eldebrücke	-	o	-	-	o	-
	5	B321 Putlitzer Str.	-	o	-	-	-	-
	6	B321 Buchholzallee	-	o	o	-	-	o
	7	B321 Westring	-	o	-	-	-	-
	8	B321 Wallallee	-	-	-	-	-	o
	9	Ludwigsluster Str. Innenstadt	-	-	o	-	-	o
	10	Vor dem Neuen Tor	-	-	o	-	-	o
	11	Schweriner Str.	-	-	-	-	-	-
	13	Dammer Weg / Bhf	-	o	-	-	o	-
	15	Lübzer Chaussee	-	-	o	-	-	+
	19	Ziegendorfer Chaussee	-	-	o	-	-	o
	20	Wallallee nördl. Ostring	-	o	-	-	o	o
	21	Ostring (östl. Friedhofsweg)	-	-	o	-	-	o
	22	John-Brinckman-Str.	-	-	-	-	-	o
	23	Ostring (LübzerStr.)	-	-	o	-	-	o
	24	Ziegeleiweg (nördl. Südring)	-	o	-	-	-	-
		Ordinalskala Kriterium C	**3**	**1**	**1**	**3**	**2**	**1**
D Leistungsfähigkeit	KP	Moltkeplatz / Wallallee	- -	+	o	- -	-	-
	KP	Südring / Ziegeleiweg	- -	+	o	- -	-	-
		Ordinalskala Kriterium D	**3**	**1**	**2**	**3**	**2**	**2**
E		Investitionskosten	+ +	+	o	+ +	+	o
		Ordinalskala Kriterium E	**1**	**2**	**3**	**1**	**2**	**3**

Im Bewertungssystem (Trendszenario) schneidet der **Netzfall 4** bezüglich der Kriterien A (Erreichbarkeit), B (Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität), C (Lärmminderung) und D (Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte) am besten ab. Mit den Maßnahmen "Innererörtliche Spange Westring - Wiesenring" und "Nordumgehung" werden im Stadtstraßennetz die größten Entlastungseffekte erzielt. Andererseits entstehen hierfür auch die höchsten Investitionskosten. Die Zielkonflikte "beste verkehrliche Lösung" versus "kostengünstigste Lösung" sind systemimmanent. Es gibt keine Variante, die bei beiden Kriterien am besten abschneidet. Eine optimale Variante wird also bei beiden Kriterien im Mittelfeld liegen.

Als zweitbeste Lösung hinsichtlich der Erreichbarkeit (Kriterium A) wird der **Netzfall 2** (komplette Nordumgehung) bewertet. Auch bei den Kriterien B, C, D und E schneidet dieser Netzfall mit der Rangordnung 3 gut ab. Der Netzfall 2 erweist sich in der Gesamtbewertung als eine ausgewogene Lösung, die sowohl die gewünschten verkehrlichen Entlastungen in der Stadt bewirkt als auch kostenmäßig im Mittelfeld liegt.

Der **Netzfall 3** (Nord- und Südwestumgehung) zeigt zwar auch gute verkehrliche Wirkungen, erscheint aber wegen der hohen Investitionskosten (Kostenträger für die Maßnahmen wäre der Bund) in der gegenwärtigen wirtschaftlichen Situation kaum realisierbar. Allerdings ist der Netzfall 3 auch als Erweiterung des Netzfalles 2 umsetzbar, falls erst zu einem späteren Zeitpunkt eine Finanzierung z.B. der Südwestumgehung möglich sein sollte.

Der **Netzfall 1** (westlicher Teil der Nordumgehung) belegt bei den verkehrlichen Kriterien A, B und C weniger gute Ränge. Dabei ist anzumerken, daß in Teilbereichen auch hier große verkehrliche Entlastungen zu verzeichnen sind (s. Tab. 8.1 und 8.2). Dies zeigt sich auch beim Kriterium E (Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte), bei dem diese Lösung am besten abschneidet. Netzfall 1 ist somit ein geeigneter Zwischenzustand bis zur Realisierung des Netzfalls 2.

Der **Netzfall 5** ("Innererörtliche Spange Westring - Wiesenring") bündelt sehr viel Verkehr in der Stadt insbesondere im nördlichen Bereich. Die gewünschte Entlastungswirkung wird zum Teil nicht erreicht. Damit rangiert er bei den verkehrlichen Kriterien auf den hinteren Plätzen, wobei gleichzeitig auch die erforderlichen Investitionskosten als nachteilig einzustufen sind.

Am ungünstigsten sind die verkehrlichen Wirkungen, wenn keine Maßnahmen ergriffen werden. Beim **Netzfall 0** ist davon auszugehen, daß die kritischen Knotenpunkte Moltkeplatz/ Wallallee und Südring/ Ziegeleiweg in den Hauptverkehrszeiten überlastet sein werden.
Die günstigste Bewertung hinsichtlich der Investitionskosten (keine Maßnahmen) kann auch zu Zeiten knapper Kassen nicht darüber hinwegtäuschen, daß rechtzeitig Vorsorgemaßnahmen für eine wirtschaftliche Entwicklung der Region und zum Schutz der Bevölkerung getroffen werden müssen.
In einer Gesamtbewertung würde der Netzfall 2 (komplette Nordumgehung) als Kompromiß hinsichtlich einer guten verkehrlichen Wirkung und kostenmäßigem Aufwand (Finanzierung durch den Bund) an erster Stelle stehen. Der Netzfall 1 (Teilnordumgehung) könnte als Zwischenausbauzustand gewertet werden. Der Netzfall 3 (Nord- und Südwestumgehung) wäre als spätere Erweiterung des Netzfalles 2 einzustufen, wenn der verkehrliche Bedarf z.B. infolge einer Großansiedlung im Südwesten dies erfordern würde.
Diese Gesamtbewertung auf der Grundlage des Trendszenarios trifft auch auf die Szenarien 2 (Dynamik) und 3 (Heue Horizonte) zu.

9 Planungsempfehlungen

Der Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Parchim wird auf der Grundlage von Verkehrs-und Strukturanalysen aus dem Jahre 1997 erarbeitet. Die räumlichen Entwicklungsziele sind im Flächennutzungsplan (Entwurf 1997) vorgegeben. Um auch bei unterschiedlicher Entwicklungsdynamik verwertbare Aussagen zu liefern, werden 3 Szenarien definiert (s. Kap. 6):

- Trendszenario
  Eher gedämpfte Entwicklung gemäß des beobachteten Trends 1995 bis 1998 mit dem Zeithorizont 2010

- Dynamikszenario
  Beschleunigte Entwicklung der Wohnbau- Gewerbeflächen und des Regionalflughafens infolge einer stärker wirtschaftlichen Gesamtentwicklung innerhalb der Bundesrepublik und der EG mit dem Zeithorizont 2010

- Szenario “Neue Horizonte”
  Fortsetzung der dynamischen Entwicklung bis zum Zeithorizont 2020. Hierbei werden die verkehrlichen Wirkungen für eine komplette Realisierung des Flächennutzungsplans aufgezeigt.

In letzter Zeit wird deutlich, daß die Gesamtentwicklungen in Deutschland und damit auch die regionale Entwicklung in Parchim sich deutlich verlangsamt haben. Daher wurde für die Stadt Parchim ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK, Stand 31.07.2002) erarbeitet, das neue Leitlinien definiert.
Hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung deckt sich das Konsolidierungsszenario (ISEK) weitgehend mit dem Trendszenario (VEP).

Tab. 9.1.: Bevölkerungsentwicklung Stadt Parchim

Szenario	“Konsolidierung” (ISEK)	“TREND” (VEP)
Einwohner 1995	20.900	20.915
Einwohner 2010	19.000	19.375

In beiden Szenarien wird eine Bevölkerungsabnahme im Bestand (insbesondere in der Weststadt) und eine Zunahme in Neubaugebieten unterstellt (s. Kap. 6.1 und 6.3).
Die Entwicklung des Regionalflughafens Schwerin-Parchim wird in beiden Gutachten unterschiedlich bewertet. Das ISEK meint, mögliche Entwicklungen momentan nicht prognostizieren zu können und glaubt, daß selbst bei einer positiven Entwicklung des Areals kaum wesentliche Arbeitsplatzzuwächse zu erwarten sein werden. Der VEP geht davon aus, daß die Entwicklung des Flughafens im Kontext mit einer globalen wirtschaftlichen Entwicklung zu sehen ist. Eine positive gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Europa wird sich sowohl auf den Flughafen als auch auf die Stadt Parchim und die Region auswirken. Gegenseitige Wechselwirkungen werden eine positive Dynamik in Gang setzen, die sowohl zu neuen Arbeitsplätzen als auch zu Einwohnerzuwächsen führen werden.
Wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung des Flughafens ist eine gute Verkehrsinfrastruktur. Erfahrungen mit anderen Regionalflughäfen zeigen, daß sowohl für den Personen- als auch für den Frachtverkehr das Kraftfahrzeug das dominierende Verkehrsmittel ist.

Kraftfahrzeugverkehr

Während die Erreichbarkeit des Flughafens aus Richtung Westen (A24, B191) als gut zu bezeichnen ist, sind die Anbindungen aus dem Norden (Schwerin, B321) und Osten (B191-Ost, Lübz) schlecht. In Hinblick auf zunehmenden Frachtverkehr von und zum Flughafen ist die Durchfahrung der Stadt aus Richtung Norden und Osten nicht mit den Zielen der Stadtentwicklung vereinbar.
Der **Nordumgehung** um die Stadt Parchim im Zuge der B191 (Netzfall 2) kommt also hinsichtlich der Verlagerung von Durchgangsverkehr aus der Stadt und der Erreichbarkeit des Flughafens eine große Bedeutung zu. Bereits eine Teilrealisierung der Nordumgehung zwischen B191-West und B321-Nord (Netzfall 1) verbessert die Erreichbarkeit des Flughafens aus Richtung Norden und führt zu einer deutlichen Entlastung des Stadtstraßennetzes (s. Tab. 8.1). Als Negativum dieser Teilrealisierung ist der starke Verkehrszuwachs auf dem Abschnitt Schweriner Chaussee - Schweriner Straße - John-Brinckman-Str. zu werten (s. Anlage 8.15). Infolge der Engpässe an den Knotenpunkten Moltkeplatz/ Wallallee und Südring/ Ziegeleiweg wird sich ein Teil der Ost-West-Ströme nach Norden auf die neue Umgehung verlagern. Bereits heute ist die SchwerinerStraße mit über 10.000 Kfz/24h (s. Anlage 8.1) belastet. Weitere Verkehrszunahmen führen in diesem Bereich zu deutlichen Einschränkungen in der Wohn- und Aufenthaltsqualität. Der Netzfall 1 darf daher aus städtebaulicher Sicht nur ein Zwischenzustand und kein Endzustand sein.

In Hinblick auf eine optimale Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs und eine positive Stadtentwicklung wird empfohlen, den Netzfall 2 als Basis für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zugrunde zu legen.

Bestandteil des Netzfalles 2 sind folgende weitere Maßnahmen:

- Ausbau des Flughafenzubringers (L09)

In Hinblick auf einen niveaufreien Anschluß des Dammer Weges an die Nordumgehung ist geplant, die Trasse des Schwarzen Weges in geschwungener Linienführung fortzusetzen, um dann an den bestehenden Verlauf der L09 anzuschließen.

- Optimierung des innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetzes

  Juri-Gagarin-Ring / Raiffeisenring / Westring/ Ziegeleiweg
  Gegenwärtig wird der West-Ost-Verkehr im Zuge der B191 von der Ludwigsluster Chaussee über den Westring, Ziegeleiweg zum Südring gelenkt. Dieser Verlauf weist zwei rechtwinklige Kurvenfahrten auf und verschlechtert den Verkehrsablauf an den Knotenpunkten infolge der ausgeprägten Abbiegeströme. Erschwerend kommt hinzu, daß der Verkehr durch ein verdichtetes Wohngebiet führt und eine Schule tangiert.
  Als neue Hauptverbindung wird die Führung über den Juri-Gagarin-Ring/ Raiffeisenring vorgeschlagen, der nur einseitig an ein Wohngebiet angrenzt. Diese Route knüpft an der Kreuzung Ludwigsluster Chaussee/Juri-Gagarin-Ring unmittelbar an den Flughafenzubringer an und ermöglicht damit auch eine verbesserte Verbindung aus und in Richtung Süden (B321 - AS Suckow der A24).

PutlitzerStraße - Buchholzallee
Für beide Straßen existiert gegenwärtig eine Einbahnregelung. Hieraus resultiert einerseits ein verbesserter Verkehrsablauf am Knotenpunkt Wallallee/ Moltkeplatz, andererseitswerden mehr als ca. 20% Mehrfahrten induziert. Mit einer Nordumgehung wird das innerstädtische Verkehrsnetz soweit entlastet, daß die Verkehrsströme an der Kreuzung Wallallee/ Moltkeplatz auch bei einer Aufhebung der Einbahnregelungen noch befriedigend abgewickelt werden können. Auf der Buchholzallee wird sich infolge dieser Regelung die Verkehrsbelastung halbieren.

- Verkehrsberuhigung durch Tempo-30-Zonen
  Derzeitig bestehen in Parchim einige verkehrsberuhigte Zonen in den peripheren Wohngebieten (vgl. Analyse Kap. 4.2.1). Für die deutlich abgegrenzte Altstadt, die derzeitig nur mit punktuellen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h ausgestattet ist, bietet sich die Einrichtung einer weiteren Tempo-30-Zone an. Diese Maßnahme würde auch wegen der dort vorherrschenden historischen Pflasterung deutliche Lärmpegelsenkungen bewirken. Die Zone könnte durch die Zufahrten Moltkeplatz, Wockerstraße, Vor dem Neuen Tor, Burgdamm und Lindenstraße begrenzt werden.
  Zusätzlich bietet sich das Wohngebiet südwestlich der Altstadt (zwischen Elde und Putlitzer Straße) für die Einrichtung einer Tempo-30-Zone an.

Öffentlicher Nahverkehr

Busliniennetz

Wie die Zustands- und Mängelanalyse gezeigt hat, war das Stadtliniennetz trotz der geringen Anzahl verkehrender Linien sehr unübersichtlich strukturiert. Der zwischenzeitlich erfolgte Ansatz, das Liniennetz transparenter zu gestalten, sollte konsequent weitergeführt werden.

Während der Grundsatz, für Hin- und Rückrichtung dieselbe Liniennummer zu vergeben, nunmehr realisiert ist, sollten bezüglich der Numerierung auch folgende Grundsätze gelten:

- Identische Linienführungen, die sich nur durch das Verkehrsangebot bzw. die Verkehrstage unterscheiden, sollen auch eine identische Liniennummer erhalten. Momentan wird der Verlauf zwischen den Haltestellen “Neuer Markt” und “Lübzer Chaussee”
  - montags bis freitags als Linie 1 und
  - samstags und sonntags als Linie 2
  bezeichnet.

- Linien mit unterschiedlicher Haltestellenabfolge am Beginn und am Ende des Linienverlaufs sollen unterschiedliche Liniennummern erhalten. Demzufolge könnte
  - der Abschnitt “Moltkeplatz” - “Dargelütz” als Linie 3 und
  - der Abschnitt “Leninstraße” - “Gewerbegebiet” als Linie 4 bezeichnet werden.

Die Citybus-Linie 7 stellt gegenwärtig hinsichtlich Linienverlauf, Bedienungshäufigkeit und Regelmäßigkeit (Taktverkehr) die attraktivste Buslinie in der Stadt Parchim dar. Dies spiegelt sich auch im Fahrgastaufkommen wieder (Etwa 45% aller Fahrgäste in Stadtbuslinien nutzten gemäß Verkehrserhebung im Jahre 1999 die Citybus-Linie).

Die Konzeption dieser Linie sollte deshalb bei Überlegungen zur Liniennetzerweiterung als Vorbild dienen.
Der einzige Nachteil der Linie 7, daß durch den Ringliniencharakter bestimmte Verkehrsrelationen (z.B. vom Bahnhof in die Altstadt, zum Moltkeplatz oder zum Landratsamt) nicht mit einer attraktiven Reisezeit bedient werden können, kann durch die Einführung einer Ringlinie in Gegenrichtung kompensiert werden. Ein möglicher Verlauf einer solchen "Linie 8" wäre: Weststadt - Bahnhof - Mühlenstraße - Moltkeplatz - Putlitzer Straße - Weststadt).

Zu Zeiten geringer Verkehrsnachfrage (Nebenverkehrszeiten, d.h. abends oder am Wochenende) oder auf Relationen mit geringem Verkehrsaufkommen ist auch der *Einsatz flexibler Bedienungsformen* denkbar. Die am meisten erprobte Form eines nachfrageorientierten Angebotes ist die Einrichtung eines Anrufsammeltaxis. Zahlreiche Kommunen vergleichbarer Größenordnung und Siedlungsstruktur haben gute Erfahrungen mit einem solchen Zusatzangebot gemacht.

Wie die Verkehrsanalyse gezeigt hat, enden die meisten Regionalbuslinien an der Peripherie der Innenstadt am Zentralen Omnibusbahnhof. Der Bahnhof als potentiell bedeutsamer Verknüpfungspunkt ist nur durch einige Fahrten der Linie 406 angebunden. Bei der Weiterentwicklung des regionalen Liniennetzes sollte in Einklang mit dem Nahverkehrsplan des Landkreises angestrebt werden, weitere Regionalbuslinien mit dem Bahnhof Parchim zu verknüpfen.

Zu einem attraktiven Nahverkehr gehört auch das *Erscheinungsbild der Haltestellen*. Neben einem Wetterschutz ist die Fahrgastinformation von besonderer Bedeutung. Hierzu gehören:
- eindeutige und vollständige Information der an der Haltestelle verkehrenden Linien
- gute Lesbarkeit des Aushangfahrplans
- Informationen zum Tarifsystem
- grafische Orientierungshilfen in Form eines klar strukturierten Liniennetzplans und ggfls. eines Umgebungsplans der Haltestelle

Ein gutes *ÖPNV-Marketing* erfordert neben einem schlüssigen einheitlichen Erscheinungsbild z.B. auch
- die Bereitstellung von leicht verfügbarem Prospektmaterial der Verkehrsunternehmen
- die regelmäßige Information in Printmedien sowie
- die Präsenz im Internet.

Schienenverkehr

Entsprechend den verkehrspolitischen Zielvorstellungen des Landes und des Kreises ist auf der Achse Parchim - Schwerin eine leistungsfähige und attraktive Schienenverbindung anzubieten. Auch die Stadt Parchim sollte sich mit Nachdruck dafür einsetzen, daß der zu diesem Zweck geplante Streckenausbau zur Anhebung der Streckengeschwindigkeiten auf bis zu 120 km/h und einer damit verbundenen Fahrzeitverkürzung um ein Drittel möglichst zügig realisiert wird. Auch die in diesem Zusammenhang geplante Modernisierung der Bahnhöfe und Haltepunkte sowie der bereits realisierte Einsatz moderner Dieseltriebzüge (MecklenburgBahn) werden als attraktivitätssteigernde Maßnahmen angesehen.

Außerdem wird empfohlen, das bestehende *Park+Ride-Angebot* im unmittelbaren Bahnhofsumfeld auszubauen und attraktiver zu gestalten.

Radverkehr

Ausgehend von der Bestandsaufnahme der vorhandenen Radverkehrsanlagen sowie der Mängelanalyse und der Zielsetzung, ein angebotsorientiertes Radwegenetz zu schaffen, wurde seitens der Stadt Parchim ein Netz entwickelt, dass sich aus folgenden Teilen zusammen setzt:
- Verbindungswege im Nahbereich zwischen den Wohngebieten und weiterführenden Schulen, Verbindungswege im Nahbereich zwischen den Wohngebieten und Einkaufsstätten,
- Verbindungswege im Nahbereich zwischen den Wohngebieten, Sportstätten und anderen Freizeiteinrichtungen,
- Anbindung der Wohngebiete an den Freiraum und die Schwerpunkte der Naherholung,
- Verbindungswege zwischen den Wohngebieten und bedeutsamen Arbeitsstätten und
- Anbindung der wichtigen Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel (Bahnhof, ZOB).

Die Verbindungen im Nahbereich werden ergänzt durch den vorrangig zu betreibenden Ausbau eines Radwegegrundnetzes. Das Radwegegrundnetz umfasst
- die Radwegeverbindungen von den Ortsteilen Dargelütz, Neuhof, Kiekindemark/ Neuklockow und Slate nach Parchim,
- einen Radweg entlang des innerstädtischen Hauptverkehrsstraßenzuges Dammer Weg (Flughafenzubringer) - Schwarzer Weg - Juri-Gagarin-Ring - Raiffeisen-Ring - Südring - Buchholzallee/ Putlitzer Straße - Wallallee - Ostring - Lübzer Chaussee - Sternberger Chaussee (bis Kalksandsteinwerk),
- die Rad- und Fußwegverbindung Weststadt (Gymnasium) - Regimentsvorstadt - Altstadt (Moltkeplatz)
- sowie die Rad- und Fußwegverbindung Weststadt (Westring) - Bahnhof - Gewerbegebiet Möderitzer Weg entlang der Bahntrasse.

Durch die Zusammenfassung aller Teile
- regionale Radwanderwege,
- städtisches Radwegegrundnetz und
- Erschließung der Nahbereiche

entsteht ein Radwegenetz für die Gesamtstadt.

Der Entwurf des Radwegenetzes unterscheidet:
- Radwege Bestand (ausreichender Zustand): Bei diesen Wegen handelt es um eigenständig geführte Radwege oder kombinierte Geh- und Radwege sowie Mehrzweckspuren. Sie befinden sich in einem baulichen Zustand, der grundlegende Verbesserungen in den nächsten Jahren nicht erfordert.

- Radwege Bestand (mangelhafter Zustand): Diese Radwege (eigenständige Radwege, kombinierte Geh- und Radwege, Mehrzweckspuren) sind im Bestand zwar vorhanden, befinden sich jedoch in einem überwiegend baulich schlechten Zustand, so dass umfangreichere Erneuerungsarbeiten in den nächsten Jahren notwendig sind.

- Radwege Planung (erstmalige Herstellung): Diese Wege sind gegenwärtig nicht im Bestand vorhanden. Für den Einzelfall muss vor Baubeginn entschieden werden, ob dieser geplante Weg als eigenständiger Radweg, kombinierter Geh und Radweg oder als Mehrzweckspur

angelegt werden soll.

- Zum Radfahren geeignete Straßen und Wege (Auswahl): Unterschieden wird nach bestehenden Straßen und Wegen, die sich in einem ausreichenden Zustand befinden sowie Straßen und Wegen im mangelhaften Zustand und Planvorhaben. Bei diesen Verbindungen handelt es um Straßen und Wege, die nur einen geringen Kfz-Verkehr ausweisen (Anliegerstraßen oder verkehrsberuhigte Zonen). Im Einzelfall kann es sich aber auch um Radwege in Grünanlagen bzw. im Freiraum handeln, die dort sowohl als selbständig geführte Radwege oder kombinierte Wander- und Radwege ausgewiesen sind. Im Stadtgebiet befinden sich schon jetzt eine Vielzahl von zum Radfahren geeigneten Straßen und Wege. Die im Radverkehrskonzept dargestellten Wege stellen eine Auswahl dar, die im wesentlichen der Netzergänzung dienen.

Im städtischen Radwegekonzept wurde versucht, die Radwegenetzelemente so anzuordnen, dass sie durch einfache Maßnahmen in Teilabschnitten realisiert werden können, insbesondere unter dem Gedanken, die vorhandenen Elemente zu einem Netz zusammenzufügen. Um den Neubauaufwand in Grenzen zu halten, wurde die gemeinsame Benutzung der Verkehrsflächen durch Radfahrer und Fußgänger bzw. durch Radfahrer und Autofahrer angestrebt.

In der historischen Altstadt treten für die Anlage von Radwegen besondere Probleme auf, da es aus Platzgründen sehr oft nicht möglich ist, dem Radfahrer einen vom Autoverkehr abgetrennten eigenen Weg anzubieten. Hier soll der Radfahrer die Straßen mitbenutzen, die für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt sind (Fußgängerzone). Zusätzlich erschwerend für die Radfahrer ist der historisch überlieferte Pflasterbelag. Hier soll künftig versucht werden, durch eine geschickte Wahl der Fahrbahnoberflächen, einerseits den gestalterischen Ansprüchen genüge zu tun, andererseits den Fahrkomfort für die Radfahrer wesentlich zu verbessern.

Die konkreten Ausbau- und Neubaumaßnahmen sind differenziert nach Dringlichkeitsstufen im Parchimer Radwegekonzept ausführlich dargelegt.

Enthalten sind außerdem Aussagen zu
- zur Wegweisung,
- zu den Abstelleinrichtungen für Fahrräder,
- zur Prioritätenreihung für die Umsetzung des Konzeptes sowie
- zu Finanzierungsmöglichkeiten.

Quellenverzeichnis

Nr. **Quelle**

[1] **Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Parchim**
merkel+sellin, 1991

[2] **Ortsumfahrung Parchim im Zuge der B191**
Verkehrsplanerische Untersuchung im Auftrag des Straßenbauamtes Schwerin, Ingenieurbüro haja, Malchow, Mai 1998

[3] **Stadt Parchim, Städtebaulicher Rahmenplan** Altstadt Juni 1993, Bearbeitung: Stadt & Dorf Planungsgesellschaft und Architekten Contor Ferdinand · Ehlers + Partner

[4] **Stadt Parchim, Städtebaulicher Rahmenplan** Parchim Weststadt Wohnumfeldverbesserung, Juni 1996, Bearbeitung: Stadt & Dorf Planungsgesellschaft

[5] **Stadt Parchim, Städtebaulicher Rahmenplan** Regimentsvorstadt, Juni 1996, Bearbeitung: Architekten Contor Ferdinand · Ehlers + Partner

[6] **Regionales Raumordnungsprogramm Westmecklenburg**
Regionaler Planungsverband Westmecklenburg, Schwerin, 9.12.1996

[7] **Nahverkehrsplan für den Landkreis Parchim**
SVU Ingenieurgesellschaft, im Auftrag des Landkreises Parchim , 1998

[8] **Stadtmarketing Parchim Stadtanalyse** Materialsammlung Verkehr
FH Lübeck 1997

[9] **Bevölkerung nach Alter und Geschlecht in Mecklenburg-Vorpommern 1995**
Teil II - Gemeindeergebnisse
Statistische Berichte des Statistischen Landesamtes Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 1996

[10] **Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 1998**
Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 1998

[11] **Flächennutzungsplan der Stadt Parchim**, Entwurf 4/97

[12] **Bevölkerungsprognose 2010 Mecklenburg-Vorpommern**
Statistische Sonderhefte des Statistischen Landesamtes Mecklenburg-Vorpommern, Heft 3, Schwerin 1995

[13] **Schulentwicklungsplan des Landkreises Parchim für die Jahre 1996 - 2001**
Schulamt des Landkreises Parchim, Parchim 1996

[14] **Schülerzahlen Landkreis Parchim für das Schuljahr 1996/97**
Angaben Schulamt beim Landkreis Parchim, Parchim 1996

[15] **Fahrschüler im Landkreis Parchim (Stand: November 1996)**
Angaben Schulverwaltungs- und Kulturamt des Landkreises Parchim, Parchim 1996

[16] **Entwicklung des PKW-Bestandes im Landkreis Parchim**
Angaben Straßenverkehrsamt des Landkreises Parchim, Januar 1997

[17] **Szenarien des PKW-Bestands und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahr 2020, Gipfel der Motorisierung in Sicht**
Aktuelle Wirtschaftsanalysen Heft 26 (9/1995), Deutsche Shell Aktiengesellschaft, Hamburg, 1995

[18] **Szenarien des PKW-Bestands und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahr 2020, Mehr Autos - weniger Emissionen**
Aktuelle Wirtschaftsanalysen Heft 26 (9/1999), Deutsche Shell Aktiengesellschaft, Hamburg, 1999

[19] **Kursbuch 96/97 Mecklenburg-Vorpommern**
Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Nahverkehr; Regionalbereich Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 1996 und Mitteilungsblatt Nr. 1 zum Kursbuch (gültig ab 2.1.97)

Nr. **Quelle**

[20] **Verkehrsentwicklungsplan Landkreis Parchim** - Teil Zustands- und Mängelanalyse
SVU Ingenieurgesellschaft im Auftrag des Landkreises Parchim , 1997

[21] **Landkreis Parchim Kreisentwicklungsplan 1996-2000, Entwurf**

[22] **Landkreis Parchim im Aufschwung**
Standorte von Gewerbegebieten
Herausgeber: Landkreis Parchim in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderungsgesellschaft 1997

[23] **Kontinuierliche Erfassung des Verkehrsverhaltens** (KONTIV)
Bundesminister für Verkehr, 1976, 1982, 1989, ...

[24] **System repräsentativer Verkehrsbefragungen** (SrV)
1972, 1977, 1982, 1987, ..

[25] **Umweltbahnhof Parchim** Exposé Öko-Institut Freiburg und MEDIASTADT Weimar, Mai 1997

[26] **Schallimmissionsplan der Stadt Parchim**
NORDUM Institut für Umwelt und Analytik GmbH&Co. KG im Auftrag des Landesamtes für Umwelt und Natur Mecklenburg-Vorpommern, Neubrandenburg 1999

[27] **Parkleitsystem für die Stadt Parchim**
SVU Ingenieurgesellschaft im Auftrag der Stadt Parchim, März 1999

[28] **Integriertes Stadtentwicklungskonzept Stadt Parchim (ISEK**), Beitrag zum Bundeswettbewerb "Stadtumbau Ost"
Büronetzwerk StadtPlan (Potsdam/Berlin) im Auftrag der Stadt Parchim, Juli 2002

Abkürzungsverzeichnis

DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
EW	Einwohner
FNP	Flächennutzungsplan
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
Kfz	Kraftfahrzeug
LK	Landkreis
LKP	Landkreis Parchim
Lkw	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
NVP	Nahverkehrsplan
NVS	Nahverkehr Schwerin GmbH
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park-and-Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pch	Parchim
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
RB	RegionalBahn, Nahverkehrsprodukt der DB AG (früher: Nahverkehrszug)
RDP	Reisedienst Parchim GmbH
RE	RegionalExpress, Nahverkehrsprodukt der DB AG (früher: Eilzug)
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
SE	StadtExpress, Nahverkehrsprodukt der DB AG im Bereich größerer Städte
SGS	SGS Bus&Reisen GmbH Schwerin
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVU	Städtebau · Verkehr · Umwelt Ingenieurgesellschaft , Parchim
Tkm	Tarifkilometer
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VMV	Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH
WE	Wohneinheit
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Verzeichnis der ABBILDUNGEN

Abbildung	Thema	Seite
2.1	Übersicht Verkehrserhebungen	2 -4
3.1	Lage der Stadt Parchim in Mecklenburg-Vorpommern und in der Regionalen Planungsregion Westmecklenburg	3 -1
3.2	Ämter und amtsfreie Städte des Landkreises Parchim	3 -2
3.3	Entwicklungsachsen	3 -3
3.4	Verkehrsbezirkseinteilung	3 -4
3.5	Einwohner nach Verkehrsbezirken	3 -6
3.6	Schulstandorte	3 -8
3.7	Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren	3 -9
3.8	Erwerbstätige und Beschäftigte in Parchim	3 -10
3.9	Verteilung der Arbeitsplätze auf die Verkehrsbezirke	3 -12
3.10	Herkunft der Einpendler nach Parchim	3 -15
3.11	Ziele der Auspendler aus Parchim	3 -16
3.12	Standorte bestehender Gewerbebauflächen	3 -18
4.1	Zugangsentfernung zur Haltestelle	4 -2
4.2	Verkehrsmittelverfügbarkeit und Führerscheinbsitz	4 -2
4.3	Wegentfernung	4 -4
4.4	Verkehrsmittelwahl	4 -5
4.5	Verkehrsmittel-Ampel	4 -5
4.6	Modal-Split	4 -6
4.7	Wegzwecke	4 -6
4.8	Aktivitäten	4 -6
4.9	Räumliche Orientierung	4 -7
4.10	Grund für Pkw-Benutzung	4 -7
4.11	Entwicklung der Motorisierung 1991 bis 1998	4 -9
4.12	Flughafenampel	4 -11
4.13	Verkehrsberuhigte Bereiche	4 -13
4.14	Kennzeichenerhebung - Lage der Zählstellen	4 -18
4.15	Kennzeichenerhebung - Lage der Zählstellen am Altstadtbereich	4 -18
4.16	Außeneinspeisungen und Verkehrsbezirke	4 -19
4.17	Knotenstrom- und Querschnittszählungen - Lageplan der Zählstellen	4 -20
4.18	Quell- und Zielverkehrsbeziehungen bezogen auf den Außenkordon	4 -22
4.19	Insgesamt ein- und ausfahrender Verkehr am Außenkordon	4 -22
4.20	Durchgangsverkehrsbeziehungen bezogen auf die Gesamtstadt	4 -24
4.21	Quell- und Zielverkehrsbeziehungen bezogen auf die Altstadt	4 -25
4.22	Insgesamt ein- und ausfahrender Verkehr am Altstadtkordon	4 -25
4.23	Durchgangsverkehrsbeziehungen Altstadt	4 -26

Abbildung	Thema	Seite
4.24	Einsatz von Zählplatten am Querschnitt D3: Südring	4 -27
4.25	Ganglinie der Verkehrsstärken am Querschnitt D1 "Ludwigsluster Chaussee"	4 -28
4.26	Ganglinie der Verkehrsstärken am Querschnitt D2 "Wallallee"	4 -28
4.27	Knotenstrombelastungen	4 -30
4.28	Verteilung der Stellplätze auf dem Großparkplatz "Am Fischerdamm"	4 -32
4.29	Stellplatzangebot Parchim Innenstadt	4 -33
4.30	Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt	4 -34
4.31	Kennziffern der Parkbereiche in der Innenstadt	4 -36
4.32	Belegungsgrad der Stellplätze	4 -37
4.33	Tagesganglinie der Stellplatzbelegung	4 -38
4.34	Tagesganglinie der Stellplatzbelegung (Parkbereiche)	4 -38
4.35	Tagesganglinie der Stellplatzbelegung (gebührenpflichtige Stellplätze)	4 -39
4.36	Tagesganglinie der Stellplatzbelegung (weitere gebührenpflichtige Stellplätze)	4 -39
4.37	Umschlagziffer (nach Parkbereichen und Stellplatzarten)	4 -40
4.38	Umschlagziffer einiger ausgewählter Parkbereiche	4 -40
4.39	Parkdauer	4 -41
4.40	Liniennetz Stadtverkehr Parchim (Fahrplan 1998/99)	4 -42
4.41	City-Bus	4 -43
4.42	Fahrtenangebot im Stadtverkehr	4 -43
4.43	Fahrgastaufkommen im Stadtverkehr Parchim (April 1999)	4 -46
4.44	Fahrgastaufkommen (Tagesganglinie am Mittwoch)	4 -47
4.45	Fahrgastaufkommen (Tagesganglinie am Donnerstag)	4 -47
4.46	Fahrgastaufkommen (Vergleich der Tagesganglinien)	4 -48
4.47	Mittlere Anzahl Fahrgäste pro Busfahrt (Mittwoch)	4 -49
4.48	Mittlere Anzahl Fahrgäste pro Bus (Donnerstag)	4 -49
4.49	City-Bus am Moltkeplatz	4 -51
4.50	Haltestellenbelastung (Mittwoch)	4 -51
4.51	Haltestellenbelastung (Donnerstag)	4 -51
4.52	Linienbelastung Linie 7 (Mittwoch)	4 -52
4.53	Linienbelastung Linie 7 (Donnerstag)	4 -52
4.54	Linienbelastung Linie 1 (Mittwoch)	4 -53
4.55	Linienbelastung Linie 1 (Donnerstag)	4 -53
4.56	Linienbelastung Linie 2 (Mittwoch)	4 -53
4.57	Linienbelastung Linie 2 (Donnerstag)	4 -53
4.58	Linienbelastung Linien 3/4 (Mittwoch)	4 -54
4.59	Linienbelastung 3/4 (Donnerstag)	4 -54
4.60	Regionalbuslinien in Parchim	4 -56
4.61	Regionalbus am Zentralen Omnibusbahnhof	4 -57
4.62	Herkunft der Fahrschüler zu Schulen in Parchim	4 -58

Abbildung	Thema	Seite
4.63	Linienbelastung der Regionalbuslinien	4 -59
4.64	Tarifstruktur VWM (Einzel- und Sammelfahrscheine)	4 -60
4.65	Teilstreckentarif VWM ab Januar 2000	4 -61
4.66	Schienenverkehrsangebot im Landkreis Parchim	4 -63
4.67	Stadtexpress aus Schwerin	4 -64
4.68	Verkehrsströme auf der Bahnstrecke Parchim — Schwerin (werktags, März 1997)	4 -65
4.69	Meinungsbild der Bahnreisenden	4 -66
4.70	Querungshilfen (Bestand 1999)	4 -70
4.71	Radwegenetz (Bestand 1999)	4 -71
4.72	Fahrradabstellanlage “Am Fischerdamm“	4 -73
4.73	Die realisierte Fahrradabstellanlage Mönchhof / Ecke Lange Straße wird gut angenommen	4 -74
4.74	Kaum genutzt werden offenbar die 12 neuen Fahrradständer an der St. Georgenkirche	4 -74
4.75	Standorte der Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt (Maßnahmenprogramm 1997)	4 -74
4.76	Radverkehrsstärken	4 -78
4.77	Frequentierung des Netzes durch Fußgänger	4 -80
4.78	Schadhafte Fahrbahnoberflächen werden von Radlern gemieden	4 -81
4.79	Erneuerungsbedürftig: Südring Richtung Eldebrücke	4 -81
4.80	Ziegendorfer Chaussee: Typisches Beispiel für vorhandene Altanlagen	4 -82
4.81	Zufahrt zum gemeinsamen Geh-/ Radweg Brunnenstraße	4 -82
4.82	Ziegendorfer Chaussee / Einmündung “J.- Dieckman-Str.	4 -82
4.83	Radfahrstreifen “Vor dem Neuen Tor“, Richtung Lange Straße	4 -83
4.84	Lange Straße: Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraßenrichtung	4 -83
4.85	Südring: Gehweg wird von Radfahrern in Anspruch genommen	4 -85
4.86	Südring: Auch Richtung Buchholz existiert offiziell nur ein Gehweg	4 -85
4.87	Schweriner Chaussee: Radfahrer müssen die Fahrbahn der Bundesstraße benutzen	4 -86
4.88	Zweirichtungsradweg Juri-Gagarin-Ring	4 -87
4.89	Buchholzallee: Neue Magistrale als Zweirichtungsradweg im Seitenbereich	4 -87
6.1	Entwicklung der Motorisierung	6 -2
6.2	Einwohnerentwicklung 1988 - 1998	6 -3
6.3	Einwohnerentwicklung im Vergleich	6 -4
6.4	Kennziffern der Bevölkerungsentwicklung	6 -4
7.1	Planfallmodule	7 -6
7.2	Neue Bezeichnungen im Liniennetz des Stadtverkehrs ab Sommerfahrplan 1999	7 -8
8.1	Lage der Querschnitte im Maximalnetz	8 -5
8.2	Szenario 1: Be- und Entlastungseffekte der Netzfälle 1 und 2 gegenüber Netzfall 0	8 -6
8.3	Szenario 1: Be- und Entlastungseffekte der Netzfälle 3,4 und 5 gegenüber Netzfall 0	8 -6
8.4	Szenario 2: Be- und Entlastungseffekte der Netzfälle 1 und 2 gegenüber Netzfall 0	8 -7
8.5	Szenario 3: Be- und Entlastungseffekte der Netzfälle 1 und 2 gegenüber Netzfall 0	8 -7

Verzeichnis der TABELLEN

Tabelle	Thema	Seite
3.1	Einwohner in den Verkehrsbezirken	3 -5
3.2	Schüler und Fahrschüler an den Schulstandorten	3 -7
3.3	Entwicklung der Arbeitslosigkeit	3 -10
3.4	Beschäftigte nach Verkehrsbezirken	3 -11
3.5	Übersicht Berufspendler	3 -13
3.6	Herkunftsorte der Berufseinpendler	3 -14
3.7	Zielorte der Auspendler	3 -16
3.8	Vorhandene Gewerbebauflächen	3 -17
4.1	Kenngrößen der Mobilität	4 -3
4.2	Verkehrsmittelwahl	4 -4
4.3	Pkw-Dichte zum Jahresende 1996, 1997 und 1998	4 -8
4.4	Motorisierung nach Ortsteilen	4 -8
4.5	Klassifiziertes Straßennetz in Parchim	4 -10
4.6	Übersicht der Erhebungen zum motorisierten Individualverkehr	4 -14
4.7	Verzeichnis der Zählstellen	4 -17
4.8	Verkehr an den Außenzählstellen im 3-h-Intervall von 15 bis 18 Uhr [Kfz/3h]	4 -21
4.9	Durchgangsverkehrsbeziehungen zwischen den Außenzählstellen im 3-h-Intervall von 15 bis 18 Uhr [Kfz/3h]	4 -23
4.10	Verkehr am Altstadtkordon im 3-h-Intervall von 15 bis 18 Uhr [Kfz/3h]	4 -24
4.11	Durchgangsverkehrsbeziehungen zwischen den Zählstellen des Altstadtkordons (im 3-h-Intervall von 15 bis 18 Uhr [Kfz/3h])	4 -26
4.12	Verkehrsstärken an ausgewählten Straßenquerschnitten	4 -29
4.13	Stellplatzangebot differenziert nach der Art der Bewirtschaftung	4 -31
4.14	Bedienungshäufigkeit der Stadtbuslinien (Fahrplan 1998/99)	4 -43
4.15	Bedienungshäufigkeit der Regionalbuslinien im Stadtgebiet Parchim (Fahrplan 1998/99)	4 -44
4.16	Beförderungsfälle im Stadtbusverkehr (Erhebung April 1999)	4 -45
4.17	Maximale Fahrzeugbesetzung (Anzahl Fahrgäste)	4 -50
4.18	Fahrscheinsortiment Stadtverkehr Parchim (gültig ab 28.7.1996)	4 -55
4.19	Fahrscheinsortiment Stadtverkehr Parchim (gültig ab Anfang 2000)	4 -55
4.20	Verkehrsangebot im Regionalbusverkehr (Anhaltswerte aus dem Fahrplan 1997/98)	4 -57
4.21	Verkehrsnachfrage im Regionalbusverkehr	4 -59
4.22	Schienenverkehrsangebot in Parchim (Fahrplan 1998/99)	4 -62
4.23	Erforderliche lichte Breiten für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nach VwV-StVO	4 -68
4.24	Standorte für Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt	4 -73
4.25	Beteiligung der Schüler an der Fragebogenaktion zum Radverkehr	4 -75
4.26	Frequentierung der Straßenabschnitte durch radfahrende Schüler	4 -76
4.27	Frequentierung der Straßenabschnitte durch Schüler im Fußgängerverkehr	4 -79
5.1	Stärken und Schwächen (Mängel) im Bereich VERKEHR	5 -1

Tabelle	Thema	Seite
6.1	Prognose der Wohnbauflächen	6 -5
6.2	Planung neuer Gewerbeflächen	6 -6
6.3	Flächenbilanz der Gewerbeflächen am Regionalflughafen	6 -6
6.4	Entwicklung des einwohnerbezogenen Verkehrsaufkommens in der Stadt Parchim	6 -7
6.5	Berechnungsgrundlagen für Verkehrsaufkommen in neuen Wohngebieten	6 -10
6.6	Verkehrsaufkommen infolge neuer Wohnbauflächen	6 -10
6.7	Ansätze für Verkehrsaufkommen von Gewerbegebieten	6 -11
6.8	Verkehrsaufkommen zusätzlicher Gewerbeflächen	6 -11
6.9	Tagesverkehrsaufkommen Flughafenbetrieb	6 -12
6.10	Verkehrsaufkommen Flughafenbetrieb in der Spitzenstunde	6 -13
6.11	Verkehrsaufkommen der Szenarien (Kfz-Fahrten/Tag)	6 -15
6.12	Steigerungsraten in den Szenarien (im Vergleich zur Analyse)	6 -15
7.1	Planfall-Module (Entwicklungsszenarien und Netzmaßnahmen)	7 -7
8.1	Verkehrsstärken an ausgewählten Querschnitten im Szenario 1 (“Trend”)	8 -3
8.2	Verkehrsstärken an ausgewählten Querschnitten in den Szenarien 2 (“Dynamik”) und 3 (“Neue Horizonte”)	8 -4
8.3	Zuflüsse an kritischen Knotenpunkten	8 -9
8.4	Bewertungskriterien	8 -9
8.5	Bewertungsskalen	8 -10
8.6	Bewertung der Netzfälle im Szenario 1	8 -11
8.7	Bewertung der Netzfälle im Szenario 2 und im Szenario 3	8 -12
9.1	Bevölkerungsentwicklung Stadt Parchim	9 -1

Verzeichnis der ANLAGEN

Anlage	Thema
4.1	Querschnittsbelastungen Tagesganglinie Ludwigsluster Chaussee (einwärts / auswärts)
4.2	Querschnittsbelastungen Tagesganglinie Ludwigsluster Chaussee (beide Richtungen)
4.3	Tabelle Querschnittsbelastungen (Stundengruppen) Ludwigsluster Chaussee
4.4	Querschnittsbelastungen Tagesganglinie Wallallee (einwärts / auswärts)
4.5	Querschnittsbelastungen Tagesganglinie Wallallee (beide Richtungen)
4.6	Tabelle Querschnittsbelastungen (Stundengruppen) Wallalllee
4.7	Querschnittsbelastungen Tagesganglinie Südring (Richtung Weststadt)
4.8	Tabelle Querschnittsbelastungen (Stundengruppen) Südring
4.9	Knotenstrombelastungen (Knoten 401, 402, 403, 404, 405, 407 und 408)
4.10	Knotenstrombelastungen (Knoten 406)
4.11	Knotenstrombelastungen (Knoten 408 und 409)
4.12	Knotenstrombelastungen (Knoten 412 und 414)
4.13	Parkraumanalyse: Kenngrößen für ausgewählte Bereiche und Bewirtschaftungsformen
4.14	Parkraumanalyse: Parkdauer-Verteilung (für ausgewählte Bereiche und Bewirtschaftungsformen)
4.15	Parkraumanalyse: Ganglinien der Stellplatzbelegung (für ausgewählte Bereiche und Bewirtschaftungsformen)
4.16	Stadtverkehr Parchim -- Liniennetz Winterfahrplan 1998/99
4.17	Stadtverkehr Parchim -- Liniennetz ab Sommerfahrplan 1999
4.18	Radwegebestand (Merkmale abschnittsweise)
7.1	Maßnahmen Netzfall 0
7.2	Maßnahmen Netzfall 1
7.3	Maßnahmen Netzfall 2
7.4	Maßnahmen Netzfall 3
7.5	Maßnahmen Netzfall 4
7.6	Maßnahmen Netzfall 5
8.1	Analysefall -Verkehrsstärken [Kfz/24h]
8.2	Planfall A.0 - Verkehrsstärken [Kfz/24h]
8.3	Planfall 1.0 - Verkehrsstärken [Kfz/24h]
8.4	Planfall 1.1 - Verkehrsstärken [Kfz/24h]
8.5	Planfall 1.2 - Verkehrsstärken [Kfz/24h]
8.6	Planfall 1.3 - Verkehrsstärken [Kfz/24h]
8.7	Planfall 1.4 - Verkehrsstärken [Kfz/24h]
8.8	Planfall 1.5 - Verkehrsstärken [Kfz/24h]
8.9	Planfall 2.0 - Verkehrsstärken [Kfz/24h]

8.10 Planfall 2.1 - Verkehrsstärken [Kfz/24h]

8.11 Planfall 2.2 - Verkehrsstärken [Kfz/24h]

8.12 Planfall 3.0 - Verkehrsstärken [Kfz/24h]

8.13 Planfall 3.1 - Verkehrsstärken [Kfz/24h]

8.14 Planfall 3.2 - Verkehrsstärken [Kfz/24h]

8.15 Differenzen Planfall 1.1 minus Planfall 1.0 Verkehrsstärken [Kfz/24h]

8.16 Differenzen Planfall 1.2 minus Planfall 1.0 Verkehrsstärken [Kfz/24h]

8.17 Differenzen Planfall 1.3 minus Planfall 1.0 Verkehrsstärken [Kfz/24h]

8.18 Differenzen Planfall 1.4 minus Planfall 1.0 Verkehrsstärken [Kfz/24h]

8.19 Differenzen Planfall 1.5 minus Planfall 1.0 Verkehrsstärken [Kfz/24h]

8.20 Differenzen Planfall 2.1 minus Planfall 2.0 Verkehrsstärken [Kfz/24h]

8.21 Differenzen Planfall 2.2 minus Planfall 2.0 Verkehrsstärken [Kfz/24h]

8.22 Differenzen Planfall 3.1 minus Planfall 3.0 Verkehrsstärken [Kfz/24h]

8.23 Differenzen Planfall 3.2 minus Planfall 3.0 Verkehrsstärken [Kfz/24h]

8.24 Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Moltkeplatz / Wallallee Analyse

8.25 Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Moltkeplatz / Wallallee Planfall 1.0

8.26 Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Ziegeleiweg / Südring Analyse

8.27 Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Ziegeleiweg / Südring Planfall 1.0

ANLAGEN