Verkehrsentwicklungsplan Parchim

Maßnahmenkonzept

IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Verkehrsentwicklungsplan Parchim
Maßnahmen- und Realisierungskonzept

Auftraggeber: Stadtverwaltung Parchim
Fachbereich Bau und Stadtentwicklung
Schuhmarkt 1, 19370 Parchim

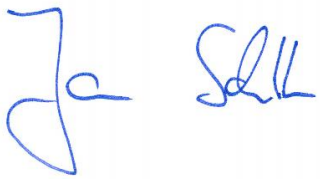
Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Status: Lesefassung

Bearbeitungsstand: Juni 2021

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber



i. A. Dipl.-Ing. Jan Schubert
Projektleiter

Inhaltsverzeichnis

1. Grundlagen und Herangehensweise 1
2. Kernaussagen des verkehrlichen Leitbilds 2
3. Grundlagen des Handlungskonzepts 3
3.1 Verkehrswichtige Netze 3
3.2 Maßnahmenbewertung des Verkehrsentwicklungsplans 4
3.3 Verkehrsprognose 5
4. Integrierte Handlungskonzepte 8
4.1 Vorbemerkungen 8
4.2 Innenstadt 9
4.3 Kfz-Verkehr 12
4.4 Radverkehr 16
4.5 Fußverkehr 18
4.6 Öffentlicher Verkehr 20
4.7 Innovation und Mobilitätsmanagement 21
5. Zusammenfassung 23
5.1 Zielnetzfall des Verkehrsentwicklungsplans 23
5.2 Fazit 24

Abbildungsverzeichnis

Hinweis: Die Abbildungen 1-16 sind Bestandteil der Verkehrsanalyse als erstem Berichtsteil zum Verkehrsentwicklungsplan.

Abbildung 17 Zielnetz Kfz-Verkehr
Abbildung 18 Zielnetz Radverkehr
Abbildung 19 Zielnetz Radverkehr – Innenstadt
Abbildung 20 Bedeutende Fußverkehrsachsen
Abbildung 21 Verkehrsbelastung Prognose-Nullfall 2030 – Gesamtstadt
Abbildung 22 Maßnahmen des VEP – Innenstadt
Abbildung 23 Gestaltungsentwurf Westliche Altstadt – Vorzugsvariante
Abbildung 24 Gestaltungsentwurf Fischerdamm
Abbildung 25.1 Verkehrsmengen im Prognose-Planfall 2030 mit Ortsumgehung
Abbildung 25.2 Differenzbelastung Prognose-Planfall 2030 mit Ortsumgehung zu Prognose-Nullfall
Abbildung 26 Maßnahmen des VEP – Kfz-Verkehr
Abbildung 27 Maßnahmen des VEP – Radverkehr
Abbildung 28 Maßnahmen des VEP – Fußverkehr
Abbildung 29 Maßnahmen des VEP – Öffentlicher Verkehr und Innovation
Abbildung 30.1 Verkehrsmengen im Zielnetzfall 2030
Abbildung 30.2 Differenzbelastung Zielnetzfall 2030 zu Prognose-Nullfall

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Verkehrliches Leitbild
Anlage 2 Maßnahmenblätter
Anlage 3 Maßnahmenliste

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
B	Bundesstraße
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
KP	Knotenpunkt
L	Landesstraße
LAP	Lärmaktionsplan
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VLP	Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

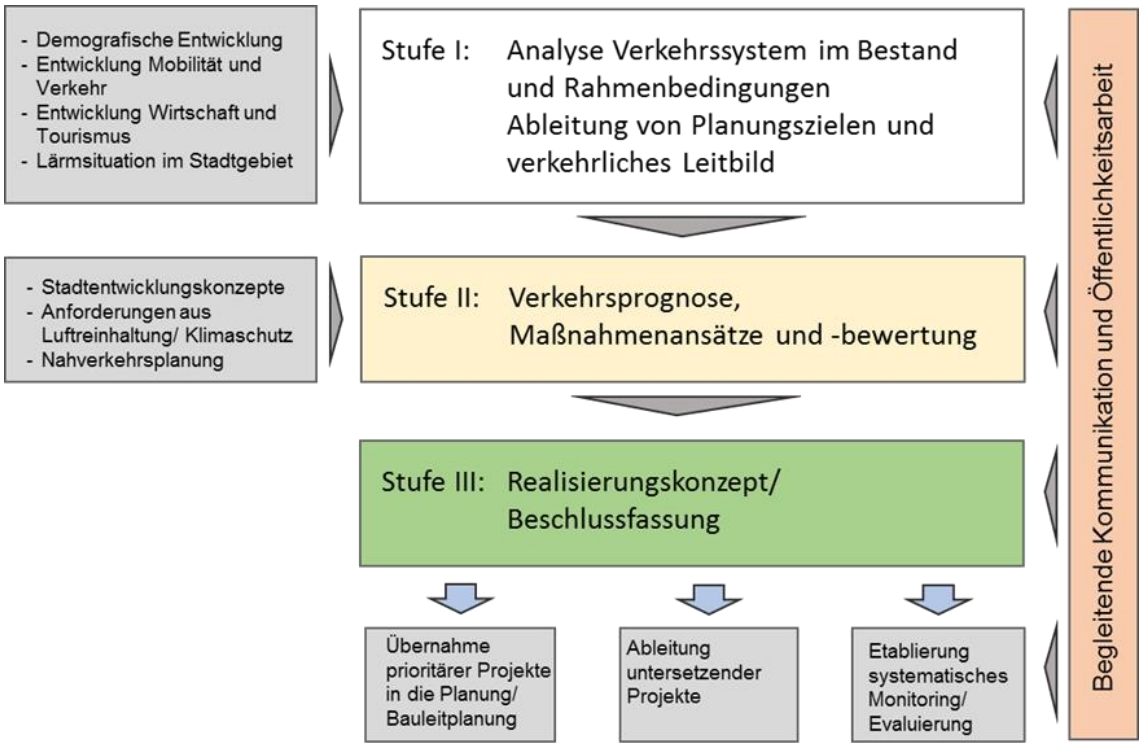
1. Grundlagen und Herangehensweise

Die vorliegende Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Stadt Parchim basiert auf dem VEP von 2002. Seitdem erfolgte vor allem eine sektorale oder teilräumliche Erarbeitung und Fortschreibung von Konzepten (z.B. Lärmaktionsplan, Rahmenplan Altstadt).

Die verkehrspolitischen, strukturellen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen haben sich zusammen mit einem stärkeren Bewusstsein für Umwelt und Lebensqualität weiterentwickelt. Der demografische Wandel, älter werdende Menschen in den Zentren der Städte und die Mobilisierung der ländlichen Bevölkerung sind weitere wichtige Faktoren und Anlass, den VEP fortzuschreiben.

Der VEP bildet den übergeordneten Rahmenplan für die städtische Verkehrsentwicklung. Er umfasst dabei sowohl grundsätzliche Strategien und Leitbilder als auch Maßnahmenansätze, welche dazu beitragen sollen, die Ziele der Verkehrsentwicklung in Parchim zu erreichen. Bei der vorliegenden Fortschreibung des VEP wurde den aktuellen Rahmenbedingungen von Stadtentwicklung, Mobilität und Klimaschutz Rechnung getragen.

Die Erarbeitung des VEP erfolgt dabei in drei wesentlichen Stufen, die in der folgenden Grafik zusammengefasst sind.



Grafik 1: Ablauf der Erarbeitung des VEP

Die Erarbeitung des VEP ging mit einem umfangreichen Beteiligungsprozess einher. Bereits in einem frühen Stadium der Bearbeitung hatten die Einwohner Parchims die Möglichkeit, sich an der Zusammenstellung der verkehrlichen Defizite zu beteiligen. Zwei Befragungen im Rahmen der Verkehrsanalysen boten zudem die Möglichkeit, spezifische Hinweise auf Defizite einzubringen. Der Prozess des Verkehrsentwicklungsplans wurde eng von der Arbeitsgruppe VEP begleitet, über die sich städtische Ämter, die Polizei, Nahverkehrsbetreiber und Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses inhaltlich eingebracht haben.

Der vorliegende Bericht enthält dabei die Ergebnisse der Stufen II und III, also die Verkehrsprognose, Erläuterung und Bewertung von Maßnahmenansätzen sowie das Realisierungskonzept des VEP.

2. Kernaussagen des verkehrlichen Leitbilds

Im Rahmen der Fortschreibung des VEP für Parchim wurde ein verkehrliches Leitbild erarbeitet und als Grundlage der Maßnahmenentwicklung festgelegt. Das Leitbild greift dabei die bereits bestehenden und etablierten Zielstellungen des ISEK 2015 auf und hat diese entsprechend der aktuellen Randbedingungen aktualisiert und erweitert. Den lokalen Besonderheiten wurde ebenfalls Rechnung getragen. Die Verkehrsentwicklungsplanung soll sich stets als ein Teil der Stadtentwicklung verstehen, für die das ISEK die strategische Grundlage ist.

Das verkehrliche Leitbild dient dazu, grundsätzliche Handlungsrichtungen unter den konkreten Bedingungen Parchims auf handhabbare Ziele und Prämissen herunterzubrechen. Durch diesen Schritt wird es möglich, die noch zu entwickelnden Konzepte und Maßnahmen hinsichtlich ihrer Konformität mit den Zielen der Stadtentwicklung zu prüfen und die zu erwartenden Diskussionen in Öffentlichkeit und Kommunalpolitik immer wieder an den Zielen auszurichten.

Die folgenden zehn Ziele bilden das Leitbild für den VEP Parchim:

- Ziel A: Die Stadt Parchim priorisiert die Förderung des Fuß- und Radverkehrs als zentrale Elemente der Nahmobilität im Stadtgebiet.
- Ziel B: Die Stadt Parchim stärkt den öffentlichen Nahverkehr.
- Ziel C: Die Stadt Parchim misst der hohen Qualität des öffentlichen Raumes eine entscheidende Bedeutung als weicher Standortfaktor zu.
- Ziel D: Die Stadt Parchim sichert durch Barrierefreiheit, sichere Verkehrsanlagen und kindgerechte Infrastruktur eine umfassende Mobilitätsteilhabe.
- Ziel E: Die Stadt Parchim bemüht sich um eine größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs zur Erreichung von Zielen des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung und der Lärmminderung.
- Ziel F: Die Stadt Parchim fördert multi- und intermodale Mobilitätsmuster durch eine verbesserte Vernetzung der Verkehrsmittel.

- Ziel G: Die Stadt Parchim strebt einen optimalen Betrieb des Straßennetzes als Teil einer Nachhaltigkeitsstrategie an.
- Ziel H: Die Stadt Parchim strebt eine komfortable Erreichbarkeit und leistungsfähige Verkehrsanbindung aller Stadt- und Ortsteile an.
- Ziel I: Die Stadt Parchim sichert und stärkt ihre Funktion als wichtiger Wirtschaftsstandort in der Region.
- Ziel J: Die Stadt Parchim fördert zukunftsorientiertes Mobilitäts- und Parkraummanagement, moderne Mobilitätsformen und auf eine ganzheitliche Mobilitätswende ausgerichtete Innovationen.

Das vollständige verkehrliche Leitbild kann ***Anlage 1*** entnommen werden.

3. Grundlagen des Handlungskonzepts

3.1 Verkehrswichtige Netze

Als Grundlage der Handlungskonzepte sind sogenannte verkehrswichtige Netze der einzelnen Verkehrsträger definiert worden:

- Im **Kfz-Verkehr** wurde – ausgehend von den klassifizierten Straßen – das künftige Netz der Hauptverkehrs- und wichtigen Hauptsammelstraßen entwickelt. Dabei lag der Fokus auf einer Konzentration großer Verkehrsströme auf leistungsfähigen Achsen, wodurch Straßen im Nebennetz perspektivisch in ihrer Funktion herabgestuft werden können. Die Umsetzung des in ***Abbildung 17*** dargestellten Zielnetzes im Kfz-Verkehr erfordert auch eine Realisierung der gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030 geplanten Ortsumgehung. Damit werden sämtliche Bundesstraßen im Stadtgebiet ihre Funktion als Bundesstraße verlieren. Welche Straßen dann bei der Neustrukturierung des Straßennetzes welche Klassifizierung erhalten werden, kann heute noch nicht abgesehen werden. Das dargestellte Netz spiegelt daher eine Zielvorstellung der Stadt Parchim wider. Die als landesbedeutsame Straße klassifizierten Straßen sind dabei die zukünftig als Landes- und Kreisstraßen zu klassifizierenden Straßen. Es sind zudem die Stadtbereiche farblich hervorgehoben, in denen eine flächenhafte Verkehrsberuhigung anzustreben ist. Zahlreiche Maßnahmen im Kfz-Verkehr können auch schon vor Realisierung der Ortsumgehung angegangen werden.
- Für den **Radverkehr** wurde ein Netz aus Haupt- und Nebenrouten entwickelt. Die Klassifizierung der Radrouten korrespondiert dabei mit der Priorität, in der die Routen für eine durchgängige Befahrbarkeit ertüchtigt werden sollten. Das Netz ist so angelegt worden, dass Radhauptrouten Ortsteile oder Strukturschwerpunkte am Rand der Stadt oder regionale Ziele mit dem Zentrum verbinden (Radialen). Aufgrund der Struktur Parchims ergeben sich dabei teils parallele Routen (z.B. zwischen Weststadt und Altstadt via Schleusenbrücke und Plümperwiesenbrücke). Wenn möglich, wurde dabei auf deren Einordnung abseits hochbelasteter

Hauptstraßen im Kfz-Verkehr geachtet, um eine störungsfreie, sichere Befahrbarkeit zu erleichtern. Nebenrouten verknüpfen die Hauptrouten und erschließen das Stadtgebiet feiner. Die übrigen angebauten Hauptverkehrsstraßen sind auch im Netz berücksichtigt, können jedoch mit leicht verminderter Priorität entwickelt werden. Das Radroutennetz kann ***Abbildung 18 und 19*** entnommen werden.

- Für den **Fußverkehr** sind die wichtigsten Achsen des Fußverkehrs in der Altstadt und angrenzenden Stadtgebieten festgehalten worden. Ergänzend dazu sind Weiterentwicklungsoptionen dieser Achsen entwickelt worden. Beides ist in ***Abbildung 20*** dargestellt.

Die verkehrswichtigen Netze sollen als wichtige Grundlage der städtischen Verkehrsplanung begriffen werden. Stehen Planungen für bestimmte Korridore an, sind die Anforderungen der Verkehrsträger entsprechend der jeweiligen Bedeutung der Netzelemente zu berücksichtigen. Ergänzend dazu bestehen Möglichkeiten, v.a. im Radverkehr bestimmte Routen sukzessive umzusetzen und das Netz somit schrittweise zu qualifizieren.

3.2 Maßnahmenbewertung des Verkehrsentwicklungsplans

Die Handlungskonzepte bauen auf den verfolgenswerten Maßnahmenansätzen aus der Maßnahmenbewertung auf, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollten. Die Auswahl basierte dabei auf einer qualitativen Einschätzung des Zielerreichungsbeitrages durch den Gutachter. Maßnahmen, bei denen erhebliche Zielkonflikte bestanden oder deren Umsetzung als unrealistisch bzw. nicht erforderlich eingeschätzt wurden, sind nicht Bestandteil des VEP.

Die Bewertungskriterien entsprachen dabei den zehn Zielen des verkehrlichen Leitbildes. Die Bewertung erfolgte auf einer Skala von +2 (hoher Zielerreichungsbeitrag) bis -2 (steht der Zielstellung deutlich entgegen). Zur Berücksichtigung der räumlichen Wirkung einer Maßnahme wurde ein Betroffenheitsfaktor eingeführt:

- Gering: kleinräumige Wirkung (Faktor 1)
- Mittel: Wirkung auf ein Stadtquartier oder flächenhaft auf bestimmte Personengruppe (Faktor 2)
- Groß: Ganzstädtische Wirkung oder Wirkung auf viele Personengruppen (Faktor 3)

Aus der Summe aller Einzelbewertungen wurden – in Überlagerung mit dem Betroffenheitsfaktor – Nutzenpunkte ermittelt, die letztlich Grundlage für die Priorisierung der Maßnahmen waren.

Die Priorisierung erfolgte abschließend in vier Klassen:

- Schlüsselmaßnahme: Die Umsetzung dieser Maßnahmen bis 2035 wird als sehr wichtig eingeschätzt, da sie wesentliche Defizite beseitigt und gleichzeitig Voraussetzung für die Umsetzung anderer wichtiger Maßnahmen ist.

- Hoch: Die Umsetzung dieser Maßnahme bis 2035 wird als sehr wichtig eingeschätzt, da wesentliche Defizite beseitigt oder erheblich bessere Bedingungen im Sinne des verkehrlichen Leitbildes geschaffen werden können.
- Mittel: Die Umsetzung dieser Maßnahme ist bis 2035 anzustreben, da wichtige Defizite beseitigt werden können. Teilweise sind mit der Umsetzung jedoch hohe Hürden verbunden. Gegenüber höher bewerteten Maßnahmen sind auch die Zahlen der „Betroffenen" geringer einzuschätzen.
- Gering: Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist grundsätzlich zu empfehlen und sollte in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten erfolgen.

Die Kosten sind im Rahmen des Realisierungskonzepts grob geschätzt worden und werden in fünf Klassen angegeben:

- unter 15.000 €
- 15.000 – 75.000 €
- 75.000 – 350.000 €
- 350.000 – 1.000.000 €
- über 1.000.000 €

Beim Umsetzungshorizont wird in vier Klassen unterschieden:

- Kurzfristig: Umsetzung der Maßnahme in den nächsten 5 Jahren angestrebt
- Mittelfristig: Umsetzung der Maßnahme in 5 – 10 Jahren angestrebt (für komplexere Maßnahmen sind jedoch ggf. auch kurzfristig schon Planungen anzustoßen)
- Langfristig: Umsetzung der Maßnahme voraussichtlich erst in 10 oder mehr Jahren (möglich)
- Daueraufgabe: die Umsetzung der Maßnahme sollte kontinuierlich erfolgen, bzw. die Maßnahme gehört zum wiederkehrenden Verwaltungshandeln

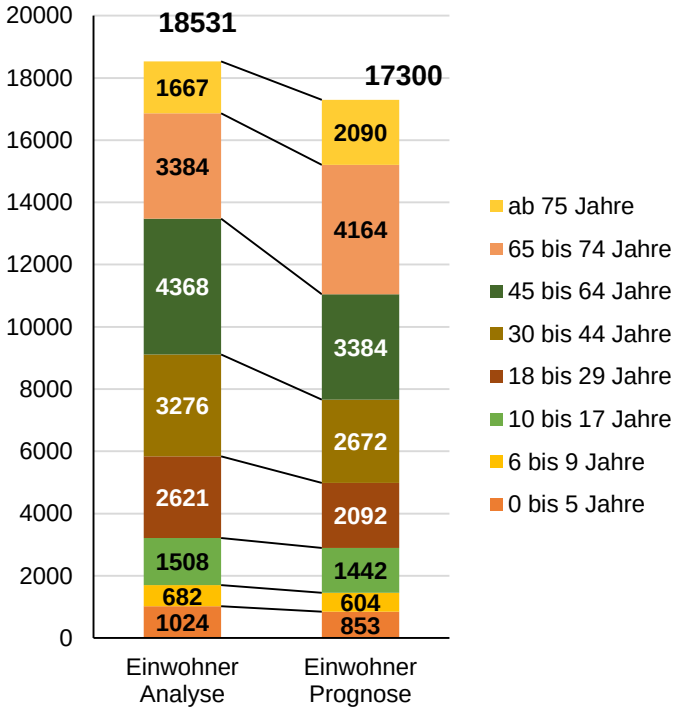
Die Ergebnisse der Maßnahmenbewertung sind in den Maßnahmenblättern (***Anlage 2***) und in der Maßnahmenliste (***Anlage 3***) festgehalten.

3.3 Verkehrsprognose

Grundlage für die Bewertung der Wirksamkeit vieler Maßnahmen im Straßennetz ist das Verkehrsmodell der Stadt Parchim. Für den VEP ist daher ein Prognose-Nullfall entwickelt worden, der die bis 2030 absehbaren demografischen Entwicklungen und bereits beschlossene stadtplanerische und verkehrliche Maßnahmen Parchims beinhaltet. Dies umfasst:

- Neubau einer weiterführenden Schule (250 Plätze, Umzug der Regionalen Schule J.W.v.Goethe) und einer Kindertageseinrichtung (100 Plätze) in der Regimentsvorstadt
- Erschließung von Gewerbeflächen an der neuen Mecklenburgstraße

Für die demografische Entwicklung wurde eine vereinfachte eigene Bevölkerungsprognose erstellt, die auf der städtischen Bevölkerungsprognose von 2012[1] basiert. Hier wurde das damals entwickelte Konsolidierungsszenario insofern angepasst, dass die Einwohnerzahlen der nach 2012 eingemeindeten Ortsteile berücksichtigt wurden. Außerdem wurde festgestellt, dass die für 2019 prognostizierte Einwohnerzahl deutlich unter der heute tatsächlich vorhandenen Einwohnerzahl liegt. Diese beiden Aspekte tragen dazu bei, dass die für die folgenden Berechnungen prognostizierte Bevölkerungszahl für 2030 statt mit 15.300 eher mit 17.300 Personen anzunehmen ist. Jedoch streben Stadtverwaltung und Stadtvertretung eine Stabilisierung der Bevölkerungszahlen an. Dies erfolgt u.a. durch die Schaffung von attraktiven Rahmenbedingungen für den Zuzug junger Familien sowie der Schaffung neuer Arbeitsplätze mithilfe einer progressiven Wirtschaftsförderung. Gegenüber dem Ist-Zustand entspricht der hier genutzte Prognosefall einem leichten Rückgang um 6 %. Bezüglich der künftigen Altersverteilung der Parchimer Bevölkerung wurde auf den Demografiebericht des Landkreises Ludwigslust-Parchim[2] zurückgegriffen. In Überlagerung der zugrunde gelegten Prognosen ergibt die folgende Abschätzung der Altersgruppen für Parchim für 2030:



Grafik 2: Bevölkerungsprognose für Parchim 2030 für das Verkehrsmodell

---

1 *Prognose zu Bevölkerungsentwicklung bis 2030*
im Auftrag der Stadt Parchim
Weeber+Partner, 2012

2 *Demographiebericht, Ein Baustein des Wegweisers Kommune*
im Auftrag der Stadt Parchim
Bertelsmann Stiftung

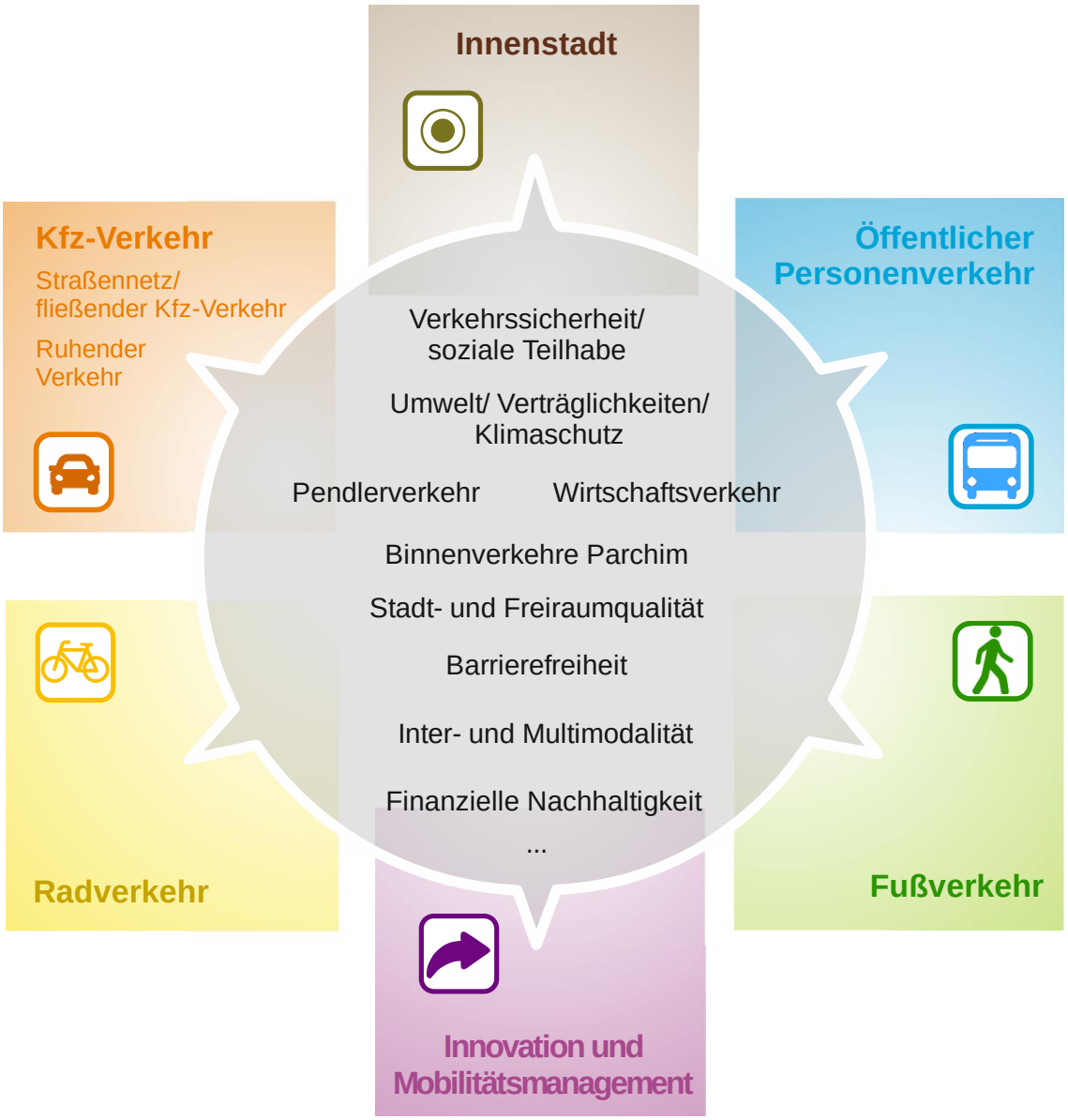
Es wird deutlich, dass trotz insgesamt rückläufiger Bevölkerungszahlen die Gruppe der Senioren und Hochbetagten relativ und absolut größer wird. Die Anforderungen dieser Personengruppe werden demnach in der künftigen Verkehrsplanung eine größere Rolle einnehmen müssen. Am stärksten rückläufig ist die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter (18 bis 64 Jahre), deren Größe um 21 % bzw. über 2.100 Personen zurückgeht. Typischerweise sind das die mobilsten Personengruppen mit dem größten Beitrag zur Verkehrsleistung in der Stadt. Die Zahl der Minderjährigen ist bis 2030 ebenfalls leicht rückläufig, jedoch im geringeren Maße als die der Erwerbsfähigen.

In Überlagerung der Entwicklung von Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot ist ein Prognose-Nullfall für die Stadt Parchim entwickelt worden, der abbildet, wie sich Verkehrsströme künftig darstellen, wenn keine Maßnahmen ergriffen werden. Die Ergebnisse dieser Umlegung sind in ***Abbildung 21*** dargestellt. Gegenüber den heute vorherrschenden Verkehrsbelegungen ist mit keinen wesentlichen Änderungen zu rechnen. Die Verkehrsmengen sind ganzstädtisch stabil bis leicht rückgängig. So geht z. B. die Belegung der Schleusenbrücke von 13.300 Kfz/ 24 h auf 12.700 Kfz/ 24 h zurück (-5 %), was bereits den maximalen Rückgang im Stadtgebiet darstellt.

4. Integrierte Handlungskonzepte

4.1 Vorbemerkungen

Die Handlungsfelder des VEP ergeben sich aus den in der Analyse festgestellten Defiziten und dem Leitbild der Verkehrsentwicklung. Sie sind in nachstehender Grafik zusammengefasst.



Grafik 3: Handlungsfelder des VEP Parchim

Die Maßnahmenblätter als differenziertere Beschreibung der Einzelmaßnahmen und -empfehlungen sind als *Anlage 2* Teil dieses Berichts. Die Maßnahmenliste in *Anlage 3* fasst die Maßnahmen des VEP kurz und übersichtlich noch einmal zusammen.

Die im Folgenden und auf den Maßnahmenblättern beschriebenen Ansätze und Strategien versuchen bestmöglich erste konkrete örtliche Bezüge herzustellen. Aufgrund des Detailierungsgrades eines VEP ist dies an einigen Stellen nicht allumfassend möglich. Die Stadt soll mit den vorgestellten Ansätzen daher in die Lage versetzt werden, entsprechend der festgelegten Grundsätze in allen Stadtbereichen handeln zu können, die Maßnahmen also unter den ortsspezifischen Rahmenbedingungen angemessen umsetzen zu können. Dies gilt insbesondere auch für die ländlich geprägten Ortschaften Parchims.

Sämtliche entwickelte Ideen unterstehen grundsätzlich immer dem Finanzierungsvorbehalt und müssen in nachgelagerten Planungen und Untersuchungen konkretisiert werden.

4.2 Innenstadt

4.2.1 Herausforderungen

Die Innenstadt Parchims ist geprägt von vielen kleinen Geschäften und Gastronomie und einer historischen sowie kleinteiligen Bebauung. Die Straßen sind schmal, wobei regelmäßig Stadtplätze die dichte Bebauung auflockern. Aus verkehrlicher Sicht fallen der vergleichsweise hohe Durchgangsverkehr sowie uneinheitliche verkehrsorganisatorische Regelungen auf. Die Innenstadt ist aufgrund der vielfältigen Überlagerungen verkehrlicher und städtebaulicher Anforderungen als räumlicher Handlungsschwerpunkt im VEP erkannt worden.

Ist in der Vergangenheit oftmals die Erreichbarkeit aller Stadtbereiche mit dem Pkw in höchster Qualität Grundlage verkehrsplanerischen Handelns gewesen, so soll die Innenstadt in den kommenden Jahren stärker zu einem nachhaltigen und lebenswerten Stadtzentrum weiterentwickelt werden. Daher steht die Verkehrsberuhigung in der Innenstadt zunehmend im Fokus. Dafür sind stadtweit die Angebote des Umweltverbundes zu stärken, um den Kfz-Verkehr generell flächenhaft zu reduzieren. Durchgangsverkehre sollen stärker auf die klassifizierten Hauptverkehrsstraßen verlagert und der ruhende Verkehr möglichst aus dem Straßenraum auf Parkplätze und Parkhäusern innerhalb der Altstadt konzentriert werden. So kann die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums gestärkt und bessere Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger erreicht werden. Die besondere Herausforderung in Parchim besteht dabei in der Vereinbarkeit von Verkehrsberuhigung auf der einen Seite und Erhaltung der durch kleinteilige Geschäfte geprägten Vitalität der Innenstadt auf der anderen Seite, die eine gute Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr voraussetzt.

Zahlreiche Straßen- und Platzräume weisen noch heute eine starke verkehrliche Überformung auf, bei der große Flächen für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr bereitgestellt wurden. In den kommenden Jahren wird daher der Umgestaltung dieser Straßenräume mehr Aufmerksamkeit zu widmen sein.

4.2.2 Strategien und Maßnahmen

Als wesentliche Handlungsstrategien sind für die Innenstadt Parchims erarbeitet worden:

<u>Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr, vor allem durch verkehrsorganisatorische und straßenraumgestalterische Maßnahmen:</u>

Die Innenstadt Parchims ist von zahlreichen Routen des Durchgangsverkehrs geprägt (v.a. Lange Straße, Fischerdamm, Mühlenstraße). Im Rahmen des VEP ist dies in den Analysen nachgewiesen worden. In einem Verkehrskonzept mit Fokus auf die Altstadt sollen daher Lösungen für die folgenden Fragen entwickelt werden:

- Gibt es Optionen einer Verkehrsorganisation (Umkehrung von Einbahnstraßen, Sperrung/ Freigabe von Straßen etc.) mit der die Altstadt flächendeckend von Durchgangsverkehren entlastet werden kann?
- Welche Lösungen sind unter Wahrung der grundsätzlichen Erreichbarkeit zentraler Stadtbereiche auch mit dem Kfz denkbar?
- Wie kann eine Straßenraumgestaltung zur Reduktion unnötiger Kfz-Verkehre in der Altstadt beitragen?
- Welche Auswirkungen haben bestimmte Optionen einer Verkehrsorganisation auf die Erschließung der Innenstadt mit dem Bus? Aufgrund der engen Straßenräume (geringe Abbiegeradien) sind hier mit Umstellung des Fahrzeugparks des Verkehrsunternehmens und ggf. erforderliche Anpassung der Routenführung Konflikte absehbar.
- Wie kann eine Routenverlagerung vom Fischerdamm auf dem Südring bewirkt werden, ohne eine Zunahme von Schleichverkehren in der Altstadt zu erzeugen?

Foto: Neuer Markt im Bestand

Maßnahmensätze hierfür sind ein Straßenausbau und Anpassung der Verkehrsorganisation in der westlichen Altstadt (Maßnahmenblatt I.1) sowie die Entwicklung weiterer verkehrsorganisatorischer Anpassungen (Maßnahmenblatt I.2). Für die westliche Altstadt ist im Rahmen des Verkehrskonzeptes Altstadt (welches in den VEP integriert wurde) eine erste Planskizze entwickelt

worden, die als ***Abbildung 23*** Teil dieses Berichts ist. eine weitergehende Erläuterung der Planung ist im Maßnahmenblatt I.1 enthalten.

Steigerung der Lebensqualität der in der Innenstadt lebenden Menschen, vor allem durch verträglichere Abwicklung verbleibender Kfz-Verkehrsströme:

Auch mit verkehrsorganisatorischen Anpassungen werden – unter der Maßgabe einer bedarfsgerechten Erreichbarkeit der Altstadt im Kfz-Verkehr – weiterhin Quell- und Zielverkehre die Straßen der Altstadt befahren. Es wird daher erforderlich sein, straßenraumgestalterische Lösungen zu entwickeln, mit denen die verbleibenden Verkehre verträglicher abgewickelt werden können. Zielstellung ist hierbei einerseits ein funktionierendes Miteinander der unterschiedlichen verkehrlichen Anforderungen in einem Straßenraum (Kfz, Rad, Fuß, ggf. Parken, Aufenthalt etc.) und die Einhaltung altstadtgerechter Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr als Beitrag zur Lärmvorsorge. Maßnahmenansätze hierfür sind eine flächenhafte Verkehrsberuhigung (Maßnahmenblatt I.3), auch mit einem besonderen Fokus auf die Lange Straße (Maßnahmenblatt I.3-1)

Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt für Bewohner und Gäste der Stadt:

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität wird die Umgestaltung von Straßen und zentralen Plätzen empfohlen. Dabei soll dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr nur noch so viel Platz zugestanden werden, wie dies unter den jeweiligen Randbedingungen erforderlich ist. Flächen für Fußgänger und ggf. Radfahrer sollen großzügiger gestaltet bzw. vorgesehen werden. Die folgenden Bestandteile sind bei den Planungen zu berücksichtigen:

- Reduktion der Flächen des fließenden Kfz-Verkehrs auf das erforderliche Mindestmaß, dabei v.a. Berücksichtigung der Anforderungen des Lieferverkehrs und des ÖPNV
- bedarfsgerechte Ausweisung von Parkplätzen sowie ggf. Lieferbereichen
- Vergrößerung der Seitenräume (Gehwege), z.B. zur Schaffung von Flächen für Außengastronomie, Sitzbänke, Stadtinformationen, Fahrradabstellung etc.
- Verbesserung der Befahrbarkeit der Straßen durch den Radverkehr (v.a. Oberflächenverbesserung)
- Verbesserung der Querbarkeit von Straßen für Fußgänger, dazu v.a. Einordnung von Bordabsenkungen oder Überfahrungen zur Stärkung der schwachen Verkehrsteilnehmer bei gleichzeitiger Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Verkehrs
- Verbesserung der Barrierefreiheit, z.B. durch barrierefreie Haltestellen und taktile/ kontrastreiche Bodenindikatoren

Die Maßnahmenblätter I.6, I.6-1 und I.6-2 fassen allgemeine Vorschläge und Empfehlungen zusammen und geben konkretere Hinweise für die räumlichen Handlungsschwerpunkte am Moltkeplatz und am Fischerdamm/ Mönchhof. für den letztgenannten Punkt ist im Rahmen des Verkehrskonzepts Altstadt eine erste Planskizze entworfen worden, die als ***Abbildung 24*** diesem Bericht beiliegt.

Als Grundlage einer Förderung des Radverkehrs in der Innenstadt soll im VEP der erste Vorschlag für ein Hauptroutennetz – auch mit einem speziellen Fokus auf die Innenstadt – erstellt werden. Ergebnisse dazu sind im Maßnahmenblatt I.4 zusammengetragen. Auf Grundlage dieses Netzes sollen in den kommenden Jahren v.a. Netzlücken abgebaut werden, die aufgrund fehlender Radschutzstreifen bzw. –wegen und Einbahnstraßenfreigaben bestehen.

Wenngleich im Parkraumangebot keine wesentlichen Defizite festgestellt werden konnten, ist eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Parkraumangebotes auch in der Laufzeit des VEP eine Daueraufgabe der Stadtverwaltung. Wesentliche Aspekte dazu sind im Maßnahmenblatt I.5 zusammengefasst. Dabei sind insbesondere die Ansätze zur weiteren Fokussierung des Kunden- und Besucherparkens auf leistungsfähigen und/ oder zielnahen Parkplätzen hervorzuheben, damit Parksuchverkehre im Wohnstraßennetz weiter vermieden werden können.

Maßnahmen zur besseren Erreichbarkeit der Innenstadt mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, vor allem bessere Vernetzung von Fußwegachsen und Vorhaltung anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen außerhalb der Altstadt selbst, werden in den Handlungsfeldern Rad- und Fußverkehr gebündelt.

Die Maßnahmen des Handlungsfeldes Innenstadt sind, soweit möglich, in ***Abbildung 22*** räumlich verortet.

4.3 Kfz-Verkehr

4.3.1 Herausforderungen

Die Analysen zum VEP haben gezeigt, dass das Straßennetz Parchims grundsätzlich bedarfsgerecht ausgebaut ist. Insbesondere bestehen keine wesentlichen Leistungsfähigkeitsdefizite und der bauliche Zustand der allermeisten Straßen ist zufriedenstellend. Kritisch sind dem gegenüber jedoch die teilweise parallel liegenden Hauptverkehrsstraßen bzw. Einbahnstraßensysteme zu nennen, die unnötig viele Stadtbereiche mit hohen Verkehrsmengen belasten. In den kommenden Jahren besteht demnach v.a. Handlungsbedarf bei der Bündelung von Verkehrsströmen.

Aufgrund der zu erwartenden demografischen Entwicklung in Stadt und Umland ist gemäß der vorliegenden Verkehrsprognose tendenziell mit leicht rückläufigen Verkehrsmengen zu rechnen. Ein Fokus zukünftiger Verkehrsplanung liegt daher auf dem Erhalt des bestehenden Netzes und der effizienteren Auslastung bestehender Strecken durch verkehrstechnische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen. Hierbei ist insbesondere das Hauptstraßennetz bestehend aus den Bundes- und Landesstraßen als Rückgrat des Straßennetzes anzusehen. Durch die Verkehrsbündelung auf diesen Achsen sollen sensible Bereiche – und hierbei insbesondere die Altstadt – von Verkehren entlastet werden.

Die angestrebte positive wirtschaftliche Entwicklung der Stadt wird davon abhängen, ob die Stadt als attraktiver Standort für Gewerbeansiedlungen wahrgenommen wird. Eine gute Erreichbarkeit der Gewerbeflächen mit allen Verkehrsmitteln wird dabei eine Schlüsselrolle spielen. Eine direkte und gut ausgebaute Anbindung an die A24 ist hier ein strategisch wichtiges Projekt, das es gilt im Zuge der Ortsumgehung mit zu initiieren (siehe K.2 in Abbildung 26). Aufgrund der Anforderungen gewerblicher Ansiedlungen wird ein wesentlicher Verkehr dabei über das Kfz abgewickelt werden. Gewerbliche Durchgangsverkehre durchs Stadtgebiet sind jedoch zu vermeiden.

Bei der Umgestaltung von Straßen ist zukünftig stärker auf die Herstellung attraktiver Stadträume zu achten. Dabei spielen auch entwurfstechnische Grundlagen der Verkehrsplanung eine Rolle, die z.B. in den Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete[3] der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) festgehalten wurden und als Mindestmaßstab angesehen werden sollten.

Die Entwicklung der Verkehrssicherheit in Parchim war in den vergangenen Jahren von zunehmenden Unfällen mit Radfahrenden geprägt. Mit geeigneten Maßnahmen soll das Straßennetz für alle Nutzer sicherer gestaltet werden. Dabei sind subjektive und objektiv messbare Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen.

4.3.2 Strategien und Maßnahmen

Aufgrund des weitgehend anforderungsgerechten Ausbaustandes der Straßen in Parchim ist in den kommenden Jahren der Fokus auf eine Konsolidierung des Straßennetzes und den Bestandserhalt sowie nachträglicher verkehrsberuhigender baulicher Maßnahmen anstelle großer städtischer Straßenneubauvorhaben zu richten. Auf dem Maßnahmenblatt K.7 sind daher wichtige Sammelstraßen zusammengetragen, bei denen durch einen bestandsnahen Ausbau bzw. Sanierung ein langfristiger Betrieb und bessere Bedingungen für Anwohner und Straßennutzer erreicht werden können. Sinngemäß ist dies auch im weiteren Stadtgebiet umzusetzen.

Erhebliche Chancen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes bestehen mit Umsetzung der Ortsumgehung, die als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan bis 2030 hergestellt werden soll. Aufgrund des bereits lange währenden Planungsprozesses sollte die Stadt hier jedoch noch aktiver für eine Umsetzung einstehen und sich gegenüber dem Land entsprechend positionieren (Maßnahmenblatt K.1). Die Umsetzung der Ortsumgehung wurde im städtischen Verkehrsmodell bewertet. Die Ergebnisse dieser Umlegung können den ***Abbildungen 25.1 und 25.2*** entnommen werden. Es wird deutlich, dass durch die Umsetzung der Ortsumgehung in der Stadt flächendeckend Verkehrsmengen reduziert werden können. Besonders profitieren der

[3] *Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2011*

Fischerdamm, Wallallee, Ludwigsluster Straße, Schweriner Straße und der Ostring von der Maßnahme durch Verkehrsentlastungen um bis zu 30 %. Durch die Neuordnung von Verkehrsströmen erfolgt in der Weststadt eine Mehrbelastung des Juri-Gagarin-Rings (+20 %) und des Schwarzen Weges (+100%).

Handlungsbedarf zur Konsolidierung und Weiterentwicklung des Hauptstraßennetzes ist insbesondere in der Weststadt und südlich der Altstadt erkannt worden. Ziel hierbei ist es, Verkehre auf wenigen aber leistungsfähigen Achsen zu bündeln, um Anwohner bisheriger Hauptverkehrsstraßen von z.B. Verkehrslärm zu entlasten. Die Konzentration auf weniger Hauptverkehrsachsen ermöglicht auch eine konzentriertere Stärkung der Durchlässigkeit des Hauptstraßennetzes, was Schleichverkehre im Nebennetz reduziert.

- Durch einen optimalen Betrieb des Hauptstraßennetzes kann dessen Durchlässigkeit und Akzeptanz weiter erhöht werden. Dazu zählt v.a. eine bessere Koordinierung von Lichtsignalanlagen durch eine Grüne Welle (Maßnahmenblatt K.9)
- Das Einbahnstraßensystem aus Buchholzallee und Putlitzer Straße führt dazu, dass südlich der Altstadt viele Anwohner von Verkehrslärm betroffen sind. Spätestens mit der Reduktion von Durchgangsverkehren mit Umsetzung der Ortsumgehung sollte diese Situation geändert werden (Maßnahmenblatt K.3).
- Die parallelen Hauptverkehrsstraßen Westring und Juri-Gagarin-Ring sind im Sinne einer Bündelung von Verkehrsströmen nicht ideal. Auf dem Maßnahmenblatt K.4 sind Hinweise zusammengetragen, wie künftig mit dieser Situation umzugehen ist.

Unterstützt werden soll die Verkehrsbündelung durch eine flächenhafte Verkehrsberuhigung im Nebennetz (Maßnahmenblatt K.5). Dafür stehen grundsätzlich die folgenden Ansätze zur Verfügung, die bedarfsgerecht im Stadtgebiet umgesetzt werden sollen:

- Einführung und Ausweitung von Tempo 30 Zonen
- Abgrenzung von Nebenstraßennetzen durch Gehwegüberfahrten an Abzweigen vom Hauptstraßennetz
- Aufpflasterung oder sonstige Hervorhebung von Kreuzungsbereichen
- Sicherstellung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von PKW durch wiederkehrende und regelmäßig angeordnete bauliche Barrieren (Fahrbahnverschwenkung, Aufpflasterung, nachträgliche Pflanzscheiben, etc.)
- Durchsetzung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten durch Verkehrsüberwachung und Dialogdisplays

Foto: Fahrbahnverschwenkung auf Wohnweg in Parchim

Im Zuge der Zusammenstellung dieser Maßnahme sind auch Weiterentwicklungsoptionen im Sammelstraßennetz (Dargelützer Weg, Möderitzer Weg, Nordring) untersucht worden. Die Ergebnisse sind auf dem Maßnahmenblatt K.5 zusammengetragen.

Als weiteres Handlungsfeld ist die Verbesserung der Lärmsituation zu begreifen. Die Stadt sollte ihren Beitrag dazu leisten, die Anwohner von Straßen gemäß des gültigen Rechtsrahmens weitgehend von Verkehrslärm zu entlasten. Dabei ist jedoch ein gesamtstädtischer Blick zu wahren, bei dem zum Zweck einer Verkehrsbündelung auf Hauptstraßen grundsätzlich höhere Geschwindigkeiten zulässig sein sollten, als im Nebennetz. Eine Angleichung der Geschwindigkeitsniveaus kann zu vermehrten Schleichverkehren führen, was wiederum Lärmbelastungen flächenhaft erhöht. Maßnahmenblatt K.6 trägt die für Parchim wichtigsten Ansätze zur Lärmminderung zusammen.

Die Verkehrssicherheit soll nachhaltig im gesamten Straßennetz verbessert werden. Insbesondere an Knotenpunkten kann dies durch eine verkehrsorganisatorische oder bauliche Umgestaltung der Geometrie ausgewählter Knotenpunkte erreicht werden (z.B. auch Umwandlung in Kreisverkehre). Die Arbeit der Unfallkommission soll fortgeführt werden, wobei künftig noch stärker auch langfristiger wirksame verkehrsplanerische Handlungsoptionen berücksichtigt werden sollen. Die Stadt sollte künftig auch flächenhaft bestehende Verkehrssicherheitsprobleme proaktiv angehen, bevor sich Unfallhäufungen zeigen (z.B. Verbesserung Sichtbarkeit von Radfurten etc.). Das Maßnahmenblatt K.8 fasst die maßgeblichen Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zusammen.

Die Maßnahmen des Handlungsfeldes Kfz-Verkehr sind, soweit möglich, in ***Abbildung 26*** verortet.

4.4 Radverkehr

4.4.1 Herausforderungen

Radverkehr ist in Parchim bereits als Alltagsverkehrsmittel etabliert. Der hohe Anteil im Modal Split und das bereits umfangreich bestehende Radwegenetz belegen dies. Nichtsdestotrotz beklagen Radfahrende in der Stadt wesentliche Netzlücken und teils unzureichendes Verständnis bzw. Rücksichtlosigkeit von Autofahrern. Zur Förderung des Radverkehrs ist daher ein bedarfsgerechter Netzausbau erforderlich, der sich v.a. auf das Schließen von Netzlücken und die Verbindung bestehender Wege konzentriert.

Angesichts eines begrenzten Platzangebotes im städtischen Umfeld wird es auch künftig erforderlich sein, abschnittsweise Rad- und Autoverkehr auf gemeinsamen Flächen zu führen. Im verkehrsberuhigten Nebenstraßennetz sind benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen ohnehin nicht zulässig (auch Schutzstreifen sind aufgrund des Verbotes von Leitlinien in Tempo 30 Zonen dort nicht zulässig). Die Verbesserung der gegenseitigen Rücksichtnahme stellt daher eine weitere wesentliche Herausforderung der künftigen Radverkehrsförderung in Parchim dar.

Zur vollen Ausschöpfung der Potentiale des Radverkehrs sollte eine bessere Verknüpfung mit dem ÖPNV und mehr alltagsgerechter Abstellanlagen in der Nähe wichtiger Ziele vorgesehen werden.

4.4.2 Strategien und Maßnahmen

Für das Stadtgebiet von Parchim wurde im Rahmen des VEP ein erster Vorschlag für ein Alltagsroutennetz für den Radverkehr erarbeitet. Dieses soll künftig die Grundlage für Maßnahmen im Radwegenetz bilden. Es wird daher empfohlen, die Routen des Alltagsnetzes in nachgeordneten Studien sukzessive durchzuarbeiten und konkrete Handlungserfordernisse abzuleiten (Maßnahmenblatt R.1).

Die Einordnung anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen auf den Radrouten entlang des Hauptstraßennetzes ist ein wesentlicher Baustein auf dem Weg zu einem konsistenten Radnetz. Grundlegend soll der Radverkehr bestmöglich vom Kfz-Verkehr getrennt werden (Maßnahmenblätter R.2 und R.3). Im Nebennetz – und besonders im Innenstadtbereich – bestehen zusätzliche Konflikte mit dem Fußverkehr. Hier soll die Verkehrssicherheit durch eine Ausweitung von flächenhafter Verkehrsberuhigung und die Einordnung anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen auf Hauptsammelstraßen erfolgen. Die Wahl der Führungsform des Radverkehrs hängt maßgeblich von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Spitzenstundenbelastung im Kfz-Verkehr ab und ist in den ERA 2010 geregelt. Für eine differenziertere Bewertung der örtlichen Situation sind darüber hinaus noch Kenntnisse zum Schwerverkehrsaufkommen, Längsneigung, Flächenverfügbarkeit, Parkvorgängen und zur Dichte von Knotenpunkten und Zufahrten erforderlich.

Durch die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Gegenrichtung soll dem Radverkehr ein höheres Maß an Freiheiten eingeräumt werden (Maßnahmenblatt R.5). Besonders in der Altstadt ist dies für die Einrichtung direkter und durchgehender Ost-West- sowie Nord-Süd-Routen von großer Bedeutung. Zur Vervollständigung des Radwegenetzes sind im Rahmen des VEP einige straßenunabhängige Quartiersverbindungen identifiziert worden, deren Umsetzung in den kommenden Jahren angestrebt werden sollte (Maßnahmenblatt R.4).

Als integraler Bestandteil des Alltagsnetzes sind zudem Abstellanlagen anzusehen. In den kommenden Jahren sollen in Parchim sowohl flächenhaft in der Altstadt und in Wohngebieten als auch an wichtigen Einrichtungen bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen entstehen (Maßnahmenblatt R.7). Zur besseren Verknüpfung mit dem ÖPNV stehen dabei insbesondere auch Haltestellen im Fokus. Die Fahrradabstellanlagen am ZOB und am Bahnhof sollen sowohl hinsichtlich ihrer Kapazität aber auch in Bezug auf die angebotene Qualität der Abstellanlagen ausgebaut werden. Fahrradabstellanlagen in Parchim sollen ein komfortables und sicheres Abstellen des Fahrrades erlauben. Beschädigungen des Rades durch die Abstellhilfe sollen vermieden werden. Als Standard der Fahrradabstellung haben sich sogenannte Fahrradbügel etabliert, die auch in Parchim weiterhin eingesetzt und vermehrt an Orten mit erhöhtem Quell- und Zielverkehr installiert werden sollen. Als Zugangspunkt zur Altstadt bietet sich eine zentrale Fahrradabstellung (z.B. an der geplanten Fahrradstation Mönchhof) an, ergänzt um eine Lademöglichkeit für Pedelecs.

Foto: bestehende anforderungerechte Fahrradbügel an der Blutstraße, Auslastung ist zeitweise sehr hoch

Zum Erhalt der bestehenden Wegestruktur in der Stadt wird die kontinuierliche Pflege des Radwegenetzes in den kommenden Jahren an Bedeutung gewinnen (Maßnahmenblatt R.6). Neben regelmäßiger Zustandsüberwachung des Netzes wird empfohlen, ein Ganzjahresnetz (z.B. das Hauptroutennetz aus R.1) zu definieren, welches z.B. bei Schneefall prioritär beräumt wird.

Die große Akzeptanz des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel steht in einem starken Kontrast zu den Sorgen der Nutzer in Bezug auf die Verkehrssicherheit. In den Befragungen sind dabei besonders diejenigen Strecken negativ aufgefallen, auf denen sich Radfahrer und Autos Mischflächen teilen müssen, weil der enge Straßenraum kurzfristig (und teilweise auch langfristig) keine andere Lösung erlaubt. In Bezug auf Öffentlichkeitsarbeit im Verkehrsbereich sollte in Parchim daher künftig ein Fokus auf gegenseitige Rücksichtnahme und Themen der Verkehrssicherheit gerichtet werden (Maßnahmenblatt R.8).

Die Maßnahmen des Handlungsfeldes Radverkehr sind, soweit möglich, in ***Abbildung 27*** verortet.

4.5 Fußverkehr

4.5.1 Herausforderungen

Die Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit zeichnen sich besonders durch eine Fülle kleinteiliger Maßnahmen aus, die im Rahmen des VEP nicht als Einzelmaßnahmen erfasst werden können. Hierfür ist eine weitaus größere Detailschärfe insbesondere in baulicher Hinsicht in der Verkehrsanalyse erforderlich, die jedoch dem Charakter des VEP als verkehrlichen Rahmenplan teilweise entgegenstehen. Vielmehr entwickeln sich aus dem VEP bautechnische Aufgaben für die Einzelobjektplanung.

In Parchim werden die wesentlichen Herausforderungen im Handlungsfeld Fußverkehr in der flächenhaften Verbesserung von Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit gesehen. Dabei sind v.a. Querungssituationen, Gehwegqualitäten (z.B. Gehwegbreiten) und Wegverbindungen unabhängig vom Straßennetz zu stärken. Durch eine Bereitstellung bedarfsgerechter Versorgungsmöglichkeiten auf Stadtteilebene kann auch die Stadtplanung einen Beitrag auf dem Weg zu einer „Stadt der kurzen Wege“ leisten.

4.5.2 Strategien und Maßnahmen

Im Rahmen des VEP hat keine flächendeckende Analyse des Fußwegnetzes stattgefunden, sodass nur allgemeingültige und keine ortsspezifischen Empfehlungen gegeben werden können. Grundsätzlich soll das Gehwegenetz in den kommenden Jahren weiter ausgebaut und vor allem qualitativ an die Anforderungen der aktuell gültigen Planungsrichtlinien angeglichen werden (Maßnahmenblatt F.1). Dabei hat der barrierefreie Ausbau eine besondere Bedeutung. Künftig sollen noch stärker gleichberechtigte Chancen zur Mobilitätsteilhabe durch ausreichend breite Wege mit taktilen oder kontrastreichen Bodenindikatoren geschaffen werden. In der gestalterisch anspruchsvolleren Altstadt sind dabei auch Alternativen zu Beton-Fertigteilelementen in Betracht zu ziehen. Gehwege sollen künftig an Kreuzungen zu Nebenstraßen nicht unterbrochen sondern durchgezogen werden. Für den Kfz-Verkehr sind Gehwegüberfahrten zu schaffen, wodurch die

Wartepflicht gegenüber Fußgängern verdeutlicht werden soll. Dies trägt gleichzeitig auch zur Steigerung des Komforts auf Gehwegen bei. Die Gestaltung von Grundstückszufahrten soll über die verstärkte Verwendung von Anfahrtsteinen in ähnlicher Form ohne Absenkung des Gehwegs erfolgen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass Anfahrtsteine teilweise nicht geeignet sind, dass Rollstuhlfahrer bei einer Straßenquerung von der Fahrbahn auf den Gehweg gelangen können. Straßenquerungsmöglichkeiten sind daher zusätzlich zu Grundstückszufahrten zu planen. Durch die Schaffung von Ruhezonen und wegbegleitenden Spielgeräten sollen wichtige Fußwegachsen weiter aufgewertet werden.

Foto: Beispielfoto einer Ruhezone mit Spielgeräten aus Dresden

Neben Gewässern und Bahntrassen bilden Hauptverkehrsstraßen die wesentlichen Barrieren für den Fußverkehr in Parchim. Durch gesicherte Querungsstellen wie Lichtsignalanlagen für Fußgänger (Fußgängerampeln), Mittelinseln und Fußgängerüberwege sollen diese Barrieren weiter abgebaut werden. An den Knotenpunkten sollte der Fokus künftig stärker auf koordinierte und bei Bedarf verlängerte Freigabezeiten an den Fußgängerfurten gelegt werden (Maßnahmenblatt F.2). Im Rahmen des VEP sind diesbezüglich die wesentlichen Handlungsbereiche erarbeitet worden.

Mittel- bis langfristig verfolgt die Stadt Parchim das Ziel, Lücken im Gehwegnetz zu schließen. Im Rahmen des VEP sind daher straßenunabhängige Quartiersverbindungen identifiziert worden, deren Umsetzung angestrebt wird (Maßnahmenblatt F.3).

Die Maßnahmen des Handlungsfeldes Fußverkehr sind, soweit möglich, in ***Abbildung 28*** verortet.

4.6 Öffentlicher Verkehr

4.6.1 Herausforderungen

Der öffentliche Nahverkehr in Parchim hatte in den vergangenen Jahren mit erheblichen Nutzerrückgängen und der Einstellung von Stadtbuslinien zu kämpfen. Entsprechend gering sind heute die Anteile des ÖPNV in der Verkehrsmittelwahl der Bürger Parchims. In den kommenden Jahren wird daher der Fokus zunächst auf dem Erhalt des bestehenden Netzes und der dafür erforderlichen finanziellen Unterstützung der Stadt zu richten sein.

Nichtsdestotrotz sind v.a. in den Themenfeldern räumliche und zeitliche Erreichbarkeit bestimmter Stadtgebiete sowie in einer bedarfsgerechten Weiterentwicklung von Verknüpfungsstellen zwischen dem ÖPNV und den anderen Verkehrsmitteln Handlungsbedarfe erkannt worden. Die größte – auch finanzielle – Herausforderung für den städtischen ÖPNV stellt jedoch die Fortsetzung des barrierefreien Ausbaus des ÖPNV dar. Angesichts der zunehmend von Senioren dominierten Altersstruktur der Stadt stellt dies eine wichtige Aufgabe dar, um künftig allen Stadtbewohnern einen gleichberechtigten Mobilitätszugang zu erlauben.

4.6.2 Strategien und Maßnahmen

Trotz des hohen Kostendrucks im ÖPNV soll dieses Mobilitätsangebot in den kommenden Jahren nicht nur erhalten, sondern zumindest punktuell weiterentwickelt werden. Im Vordergrund stehen dabei angebotsseitig vor allem die folgenden Punkte:

- Stärkung des Stadtbusses durch bedarfsgerechte Weiterentwicklung in Bezug auf räumliche und zeitliche Erschließung von Stadtgebieten (Maßnahmenblatt Ö.1). Dabei stehen vor allem Angebote für Berufstätige und Schulkinder im Vordergrund (z.B. Erschließung Gewerbegebiet Möderitzer Weg, Stadtbusfahrten vor 9.30 Uhr etc.). Bezogen auf die Innenstadt wird die Stadt Parchim in den kommenden Jahren gemeinsame mit dem Nahverkehrsunternehmen Lösungen finden müssen, wie die Weiterentwicklung des Fuhrparks und die Erschließung der Altstadt mit ihren schmalen Straßen in Einklang zu bringen ist.
- Förderung der ÖPNV-Nutzung in den Ortsteilen mit bedarfsgerechten Angeboten (Maßnahmenblatt Ö.2). Im Fokus stehen dabei Angebote, die der vergleichsweise geringen Nachfrage in diesen Stadtbereichen Rechnung tragen (z.B. Rufbusse oder -taxen außerhalb der Schülerverkehrszeiten). Als Baustein für nachbarschaftliche Hilfe sollte die Etablierung von Mitfahrbänken in den Ortsteilen in Betracht gezogen werden.
- Der Bahnhof soll auf verkehrsmittelübergreifende Schnittstelle gestärkt werden (Maßnahmenblatt Ö.3). Dabei sollen barrierefreie Bussteige geschaffen werden und es soll geprüft werden, ob durch Erweiterung von Buskapazitäten mehr Nahverkehrsverknüpfungen am Bahnhof gewährleistet werden können. Für den Rad- und Kfz-Verkehr sollen mehr Stellplätze geschaffen werden, um einen Umstieg zum ÖPNV zu erleichtern.

- Die barrierefreie Ausgestaltung von Haltestellen wird in den kommenden Jahren eine wichtige Rolle als alltägliche Aufgabe der städtischen Verkehrsplaner spielen. Im Rahmen des VEP sind Schwerpunkte bzgl. umzugestaltender Haltestellen gesetzt worden, die im Nahverkehrsplan zu konkretisieren sind. Zur Attraktivitätssteigerung im ÖPNV wird zudem die Ergänzung digitaler Fahrgastinformationen (Abfahrten, Ausfälle, Verspätungen etc.) an den Haltestellen angeregt.

Die Stadt wird sich auch künftig dafür einsetzen, dass die regionale Erreichbarkeit im ÖPNV gestärkt wird (Maßnahmenblatt Ö.5). Dazu gehören v.a. Fahrtzeitverkürzungen im Regionalbahnverkehr nach Ludwigslust und Schwerin sowie die Angebotsstärkung auf ausgewählten Busachsen gemäß Nahverkehrsplan.

Die Maßnahmen des Handlungsfeldes ÖPNV sind, soweit möglich, in ***Abbildung 29*** verortet.

4.7 Innovation und Mobilitätsmanagement

4.7.1 Herausforderungen

Ansätze zur Förderung innovativer Mobilität sind essentieller Bestandteil einer auf Langfristigkeit ausgelegten Verkehrsentwicklungsplanung. Im Rahmen des VEP werden daher bedarfsgerechte Lösungen und Ansätze für die Zukunftsthemen alternative Antriebe, Sharing-Angebote und Mobilitätsmanagement entwickelt werden.

Das Mobilitätsmanagement bietet im Zusammenhang mit Elektromobilität, Radverkehr und Umweltfragen ein hohes Potenzial zur Generierung von Fördermitteln des Bundes oder der EU, die zusätzlich zu den kommunalen Mitteln zur Erreichung der Ziele des VEP eingebracht werden können. Eigene personelle und finanzielle Ressourcen sind durch die Stadt Parchim aufzubauen, damit Fördermöglichkeiten abgerufen und innovative Verkehrsprojekte in Parchim vorangebracht werden können und der Anschluss an die aktuellen Aufgaben des Mobilitätsmanagements nicht verloren geht.

4.7.2 Strategien und Maßnahmen

Innovative Mobilität konzentriert sich stark auf Ansätze nach dem Grundsatz „Nutzen statt Besitzen“, die nicht zuletzt durch die zunehmende Digitalisierung immer stärker Einzug in den Alltag vieler Menschen gewonnen haben. Parchim verfügt als vergleichsweise kleine Stadt hierbei nicht die günstigsten Voraussetzungen, da teilweise die Nachfrage noch nicht groß genug ist, als das sich private Anbieter in der Stadt niederlassen. Nichtsdestotrotz erscheinen zwei grundsätzliche Handlungsoptionen als vielversprechend:

- Das vor kurzem eingestellte Car-Sharing mit elektrisch betriebenen Pkw sollte wiederbelebt und durch besseres Marketing und der Prüfung weiterer Standorte in der Stadt gestärkt werden (Maßnahmenblatt M.1). Mittel- bis langfristig könnte sich dadurch der Grundstein eines Systems von Mobilitätspunkten ergeben, an denen verschiedene Mobilitätsangebote gebündelt werden.
- Da die Fahrradausstattung in der Stadt hoch ist, dürfte ein vordergründig auf den Alltagsverkehr ausgelegtes Fahrradverleihsystem derzeit kaum erfolgreich umsetzbar sein. Interessant erscheint jedoch die Möglichkeit, Fahrräder zunächst an touristisch interessanten Punkten in der Stadt bereitzustellen. So wird ein teilweise auch für den Alltagsverkehr nutzbares System geschaffen, das bei Erfolg ausgeweitet werden könnte (Maßnahmenblatt M.2). Um Konkurrenzsituationen mit den bestehenden Leihangeboten der ortsansässigen Händler zu vermeiden, sollten diese in die Erarbeitung des Systems eingebunden werden (ggf. sogar als Betreiber).

Ziel der Maßnahmen ist es hierbei ein Angebot zu schaffen, dass noch mehr Haushalte in Parchim in die Lage versetzt, auf ein eigenes Auto (oder zumindest den Zweitwagen) zu verzichten. Studien der TU Dresden haben gezeigt, dass sich Haushalte ohne eigenen Pkw erheblich nachhaltiger bewegen, als solche, in denen stets ein Fahrzeug zur Verfügung steht. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ist es zudem wichtig, moderne Zugangsformen zu Mobilität auch Altersgruppen näher zu bringen, die dazu bislang wenig Kontakt hatten.

Als ergänzendes Element zu baulichen Änderungen wird es auch in Parchim zunehmend wichtiger, Ansätze eines Mobilitätsmanagements zu etablieren, welches das Mobilitätsverhalten der Bürger in Richtung nachhaltige Mobilität lenkt. Beim Mobilitätsmanagement liegt der Fokus auf Information und Beratung zu alternativen Angeboten (Maßnahmenblatt M.3). Investive Maßnahmen zur Schaffung infrastruktureller Voraussetzungen sind ergänzend erforderlich und in den übrigen Maßnahmenblättern beschrieben.

Zur Stärkung des Klimaschutzes kann auch Parchim eine Vorreiterrolle im Hinblick auf Elektromobilität einnehmen. Hierfür ist das Netz an Tankstellen für alternative Kraftstoffe sowie Ladesäulen für Pkw konsequent auszubauen (Maßnahmenblatt M.4). Lademöglichkeiten für Fahrräder sind vordergründig dort einzurichten, wo ortsfremde Besucher ihre Fahrräder abstellen wollen (z.B. Mönchhof (in Vorbereitung), Busbahnhof (im Bau), Bahnhof (in Vorbereitung), Schuhmarkt (bislang keine Planung)). Es hat sich gezeigt, dass die meisten ortsansässigen Radfahrer ihre Fahrräder zu Hause laden und mit Akkukapazität ihre täglichen Wege gut zurücklegen können.

Aktuelle Zukunftsthemen, welche die Verkehrsplanung künftig vor neue Herausforderungen stellen werden sind v.a. autonome Fahrzeuge und das Bestreben einer stärkeren Vernetzung und Digitalisierung in der gesamten Stadtgesellschaft (Smart City). Im Hinblick auf autonome Mobilität

steht zunächst insbesondere der öffentliche Verkehr im Fokus. Hier kann dieses Modell zur Effizienzsteigerung beitragen wodurch bislang unterversorgte Gebiete besser erschlossen werden könnten. Im Rahmen von Smart City-Ansätzen ist die Digitalisierung der städtischen Datenbestände sowie deren vernetzte Nutzung zwischen den einzelnen städtischen Ämtern und mit der Öffentlichkeit zu verbessern (z.B. digitale Abfahrtsinformationen an Haltestellen). Zudem kann auch die Stärkung von Grünen Wellen im Stadtgebiet als Anwendungsfall von Smart City eingestuft werden.

5. Zusammenfassung

5.1 Zielnetzfall des Verkehrsentwicklungsplans

Die zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen des VEP wurden abschließend im Verkehrsmodell in einem Zielnetzfall zusammengestellt. Die Verkehrsbelegungen ausgewählter Straßen können ***Abbildung 30.1*** entnommen werden, die Differenzen zum Prognose-Nullfall der ***Abbildung 30.2.***

Die folgenden Maßnahmen im Straßennetz sind in diesem Zielnetzfall enthalten:

- I.1 Verkehrsorganisation westliche Altstadt
- I.2 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Unterbindung von Durchgangsrouten in der Altstadt
- I.2 verkehrsorganisatorische Anpassungen am Fischerdamm/ Cordesiusstraße
- I.3 Ausweitung Tempo 30 Zone Altstadt
- K.1 Neubau Ortsumgehung Parchim und Anpassung der Straßenklassifizierung in der Stadt (Annahme)
- K.3 Aufhebung Einbahnstraßensystem Putlitzer Straße/ Buchholzallee und Stärkung Putlitzer Straße als Hauptverkehrsstraße
- K.5 Unterbrechung Möderitzer Weg auf Höhe Bahnübergang
- K.5 Neue Anbindung Dargelützer Weg an die Schweriner Chaussee auf Höhe Neuhofer Weiche

Unberücksichtigt geblieben sind im Zielnetzfall diejenigen Maßnahmen, die zu einer flächenhaften Reduktion des Kfz-Verkehrs beitragen sollen (z.B. Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs, bedarfsgerechte Stärkung des städtischen ÖPNV). Die ermittelten Kfz-Verkehrsmengen stellen daher einen Maximalwert dar, der unterschritten werden sollte, wenn diese Maßnahmen zur Stärkung nachhaltiger Mobilität mit der geplanten Priorität umgesetzt werden.

Im Zielnetzfall wird deutlich, dass es insbesondere durch den Bau der Ortsumgehung gelingt, fast flächendeckend im Stadtgebiet Verkehrsrückgänge zu verzeichnen. Grundsätzlich zeigt sich die besonders stark auf den heutigen Bundesstraßen. Durch verkehrsorganisatorische Anpassungen

ist es jedoch gleichzeitig gelungen, weiterhin Verkehre auf diesen bereits gut ausgebauten Achsen zu bündeln und dafür sensiblere Gebiete stärker zu beruhigen. Dies zeigt sich beispielsweise am Südring, der kaum eine Entlastung erfährt, wohingegen die Verkehre an der Schleusenbrücke um fast 40 % zurückgehen (-5.000 Kfz/ 24 h). Auf der Putlitzer Straße ist mit Aufhebung des Einbahnstraßensystems und Stärkung dieser Straße als Hauptverkehrsstraße mit einer Verkehrszunahme um etwa 2.000 Kfz/ 24 h oder etwa 30 % zu rechnen. Ebenfalls eine Verkehrszunahme erfährt der Schwarze Weg im Westen der Stadt als wichtiger Zubringer zur Ortsumgehung. Hier ist zu prüfen, ob der Ausbaustand der Straße und des Knotens zum Dammer Weg den wachsenden Anforderungen genügt. Innerhalb der Altstadt kann das Aufkommen des Durchgangsverkehrs erheblich reduziert werden (v.a. auf der Achse Schleusenbrücke – Fischerdamm – Moltkeplatz). Die Belegung der ehemaligen Fußgängerzone sinkt im Zielnetzfall um fast 50 % auf nur noch 700 Kfz/ 24 h.

5.2 Fazit

Die im Rahmen des vorliegenden Verkehrsentwicklungsplans entwickelten Maßnahmen und Handlungsansätze tragen zur Erreichung der Zielstellungen des verkehrlichen Leitbildes bei. Verkehrsströme können zunehmend auf Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden, wodurch Nebenstraßen, die durch Wohnnutzung geprägt sind, weiter entlastet werden können. Zudem werden emissionsfreie Fortbewegungsarten wie Radfahren oder zu-Fuß-Gehen derart gefördert, dass das Gesamtaufkommen im Kfz-Verkehr weiter rückläufig ist. Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs sollten künftig in den Vordergrund gestellt werden, um die Ziele zum Klimaschutz, Umweltschutz und zur Verbesserung des Wohn- und Lebensumfeldes der Parchimer Bürger zu erreichen. Gleichzeitig sind jedoch grundsätzliche Erreichbarkeiten im Pkw-Verkehr zu gewährleisten, denn der Pkw wird auch künftig in vielen Fällen notwendig sein, um alltägliche Mobilität abzusichern. Ein innovatives und umfassendes Mobilitätsmanagement spielt in diesem Spannungsfeld eine zentrale Rolle.

Für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist die Rolle einer gut funktionierenden und leistungsfähigen Verwaltung nicht hoch genug einzuschätzen. Für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans sind durch die Stadtverwaltung neben den oft bereits stark beanspruchenden „Tagesaktivitäten“ weitere Aufgaben zu leisten, wie beispielsweise die fachliche Begleitung der aus dem VEP heraus entstehenden Teilkonzepte oder die kontinuierliche Prüfung neuer Maßnahmenvorschläge auf Konformität mit den Zielen des VEP. Die Neufassung der StVO aus dem Jahr 2020 stärkt das Instrumentarium der Verkehrsversuche, was auch in Parchim als Chance ergriffen werden sollte, verkehrsplanerische Ideen auf Zeit umzusetzen und zu evaluieren.

Daher bedarf es auch weiterhin einer mit ausreichenden finanziellen und personellen Ressourcen ausgestatteten Verwaltung, die sich den Themenfeldern Verkehr, Mobilität und Umwelt mit der

notwendigen Intensität widmen kann. Dies betrifft insbesondere die Bereiche strategische verkehrs- und stadtplanerische Vorbereitung, Bauplanung, Unterhalt und Erhalt der Infrastrukturen, Verkehrstechnik/ Verkehrssystemmanagement und Mobilitätsmanagement. Für die engagierte Umsetzung des VEP 2035 ist es daher essentiell, die bestehenden Strukturen zu erhalten und dort wo erforderlich, zu stärken sowie kreative Ideen und neue Ansätze zur Lösung der verkehrlichen Anforderungen zu finden.

Die Corona-Pandemie, welche die zweite Hälfte des Bearbeitungsprozesses begleitet und teilweise (v.a. bezogen auf Öffentlichkeitsbeteiligung) eingeschränkt hat, hat auch gezeigt, wie nachhaltig Digitalisierung und Online-Handel das eigene Mobilitätsverhalten beeinflussen. Vor-Ort erworbene Güter und Präsenztage an Arbeitsstätten werden künftig noch weit weniger selbstverständlich sein, als dies bis Anfang 2020 der Fall war. Die Auswirkungen auf das künftige Verkehrsaufkommen und Mobilitätsverhalten sind heute noch nicht abschließend absehbar, werden die in Zukunft anstehenden Verkehrsplanungen jedoch sicher nachhaltig beeinflussen.