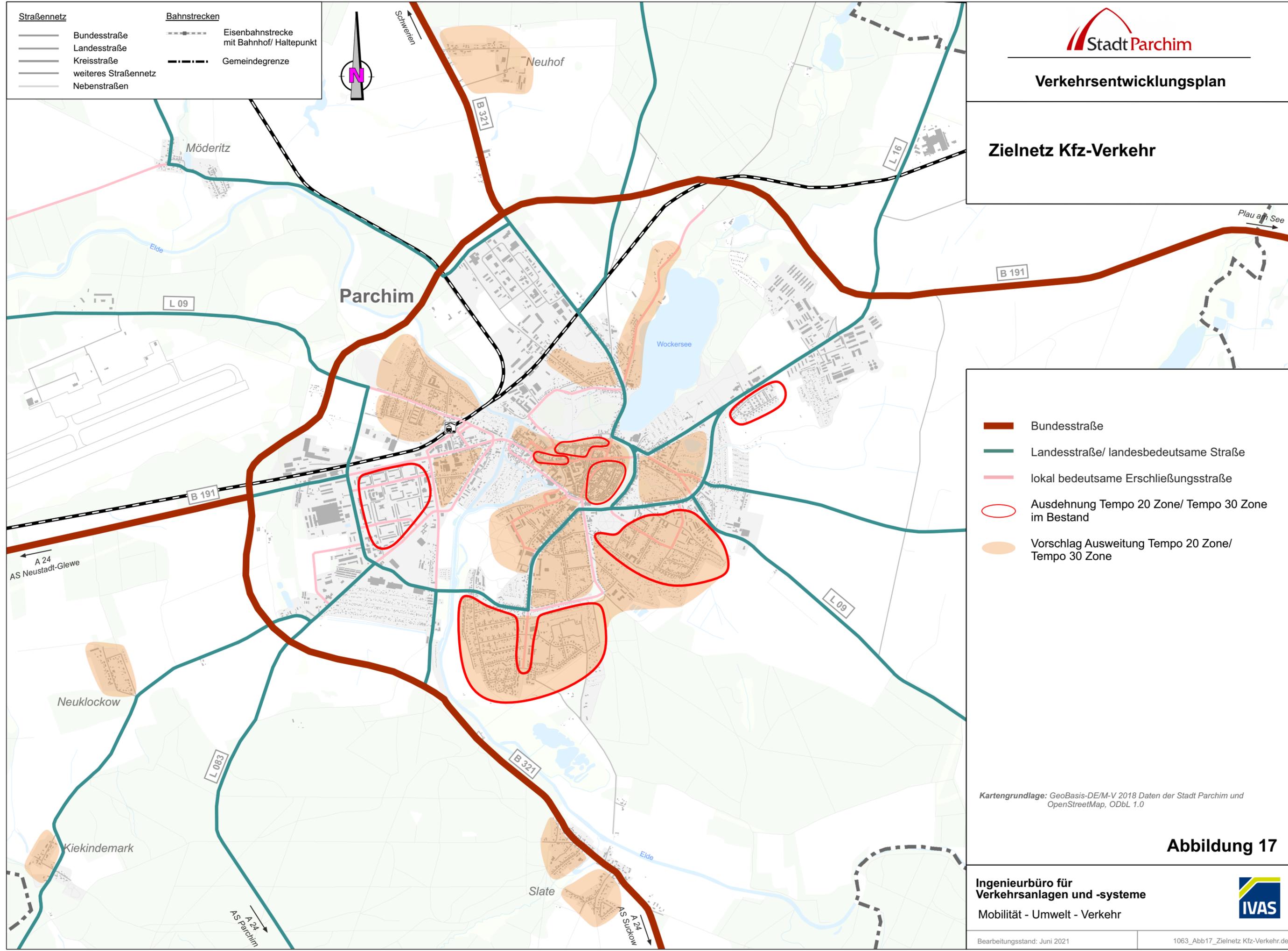


Abbildungen

Straßennetz		Bahnstrecken	
	Bundesstraße		Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
	Landesstraße		Gemeindegrenze
	Kreisstraße		
	weiteres Straßennetz		
	Nebenstraßen		

Zielnetz Kfz-Verkehr

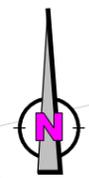


	Bundesstraße
	Landesstraße/ landesbedeutsame Straße
	lokal bedeutsame Erschließungsstraße
	Ausdehnung Tempo 20 Zone/ Tempo 30 Zone im Bestand
	Vorschlag Ausweitung Tempo 20 Zone/ Tempo 30 Zone

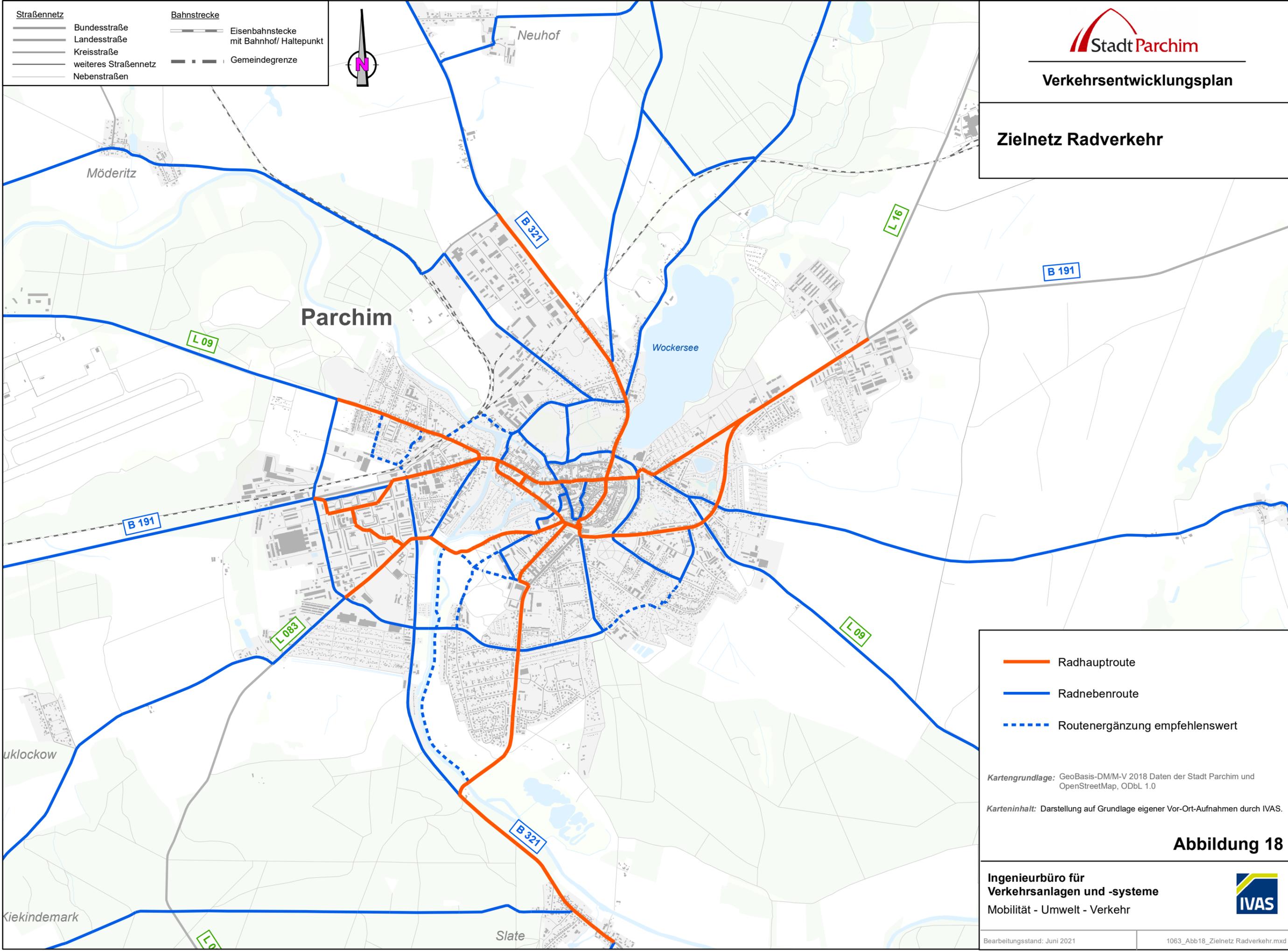
Kartengrundlage: GeoBasis-DE/M-V 2018 Daten der Stadt Parchim und OpenStreetMap, ODbL 1.0

Abbildung 17

Straßennetz		Bahnstrecke	
	Bundesstraße		Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
	Landesstraße		Gemeindegrenze
	Kreisstraße		
	weiteres Straßennetz		
	Nebenstraßen		



Zielnetz Radverkehr

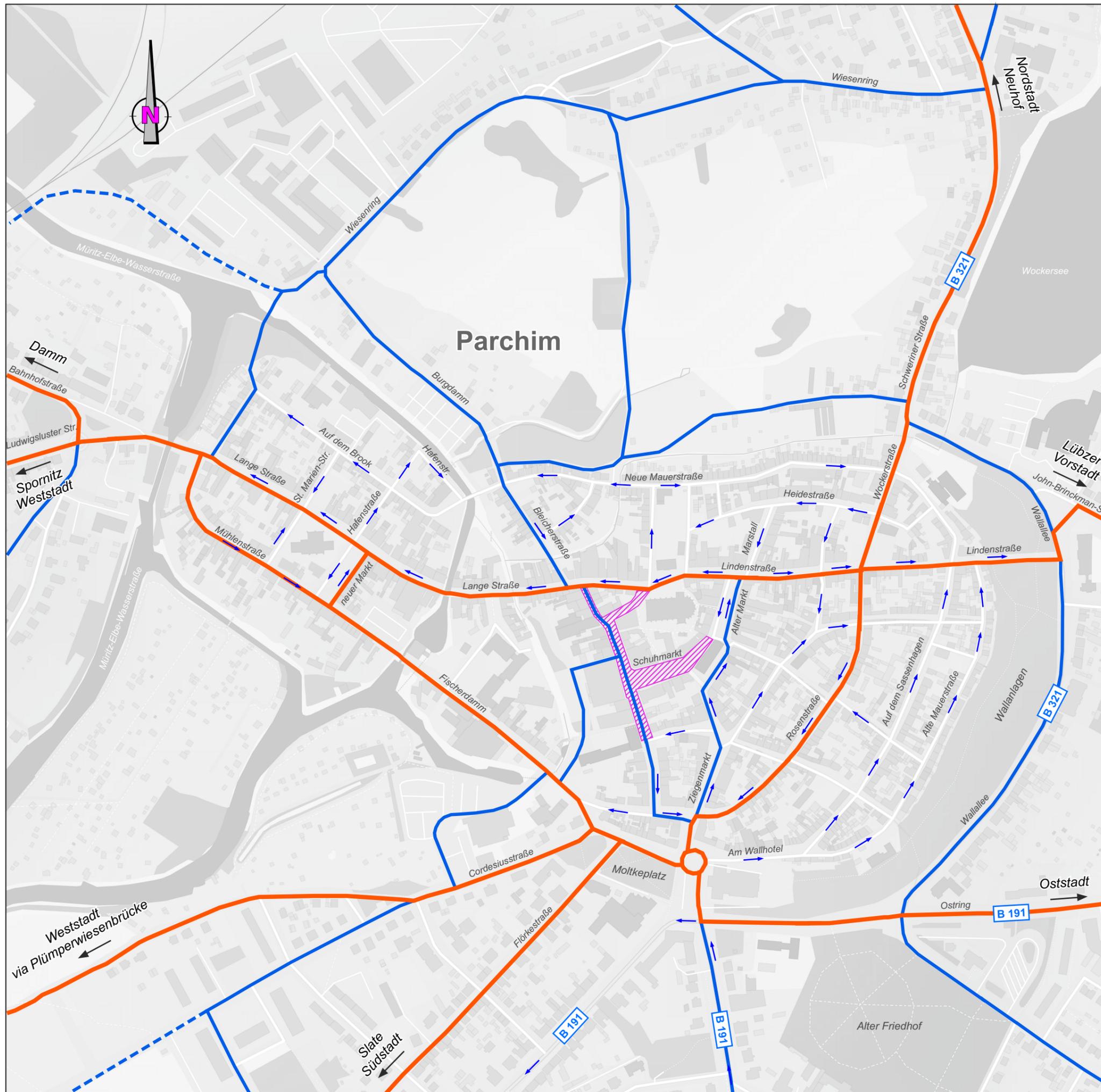


- Radhauptroute
- Radnebenroute
- Routenergänzung empfehlenswert

Kartengrundlage: GeoBasis-DM/M-V 2018 Daten der Stadt Parchim und OpenStreetMap, ODbL 1.0
Karteninhalt: Darstellung auf Grundlage eigener Vor-Ort-Aufnahmen durch IVAS.

Abbildung 18

Zielnetz Radverkehr – Innenstadt



- Radhauptroute
- Radnebenroute
- - - Routenergänzung empfehlenswert
- Fußgängerzone
- Einbahnstraße Bestand



Kartengrundlage: Offene Regionalkarte Mecklenburg-Vorpommern (ORKa.MV)
Geodienste, © Landkreis Ludwigslust Parchim FD Vermessung und Geoinformation

Abbildung 19

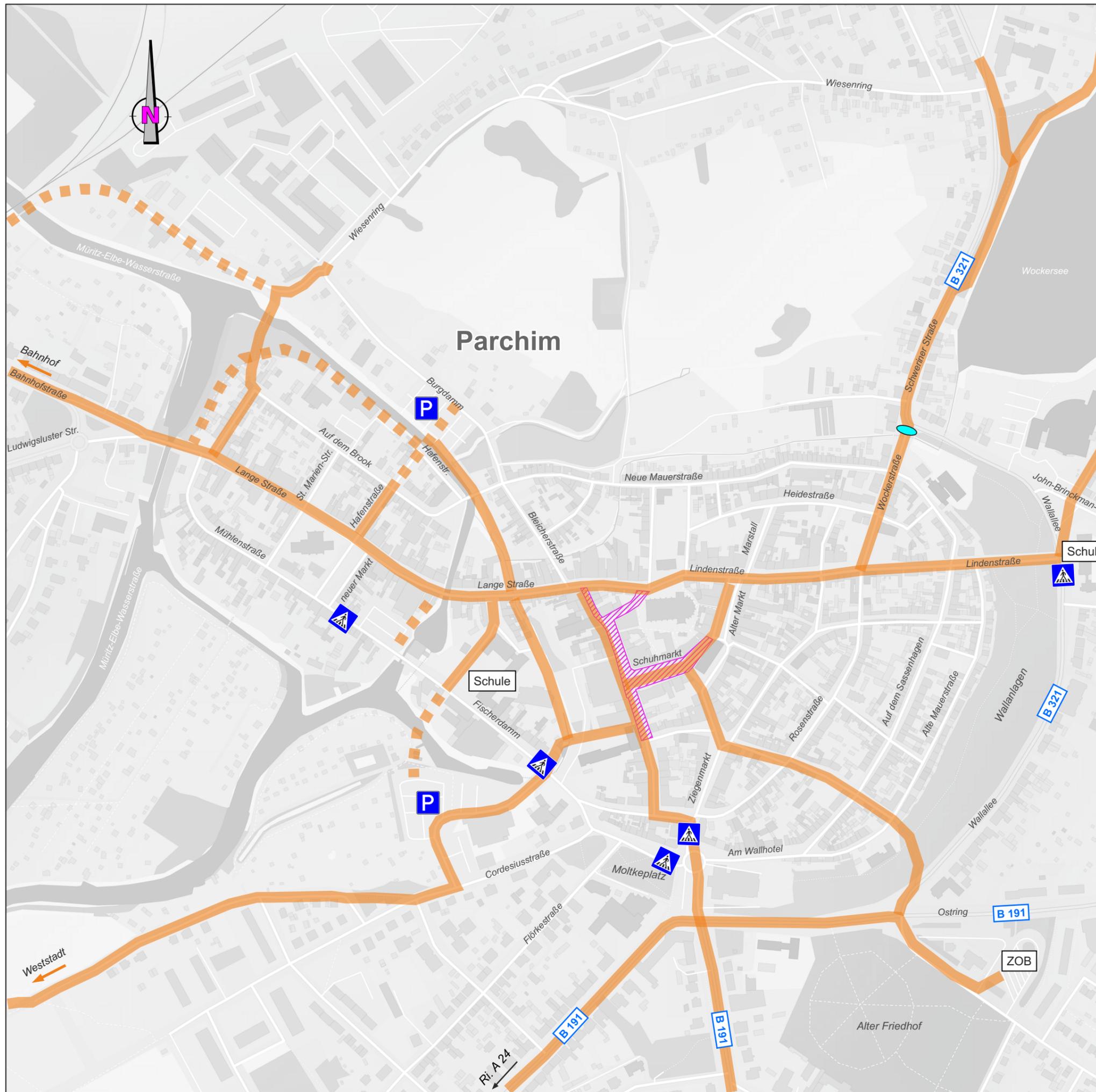
Bedeutende Fußverkehrsachsen

-  Verbindung vorhanden
-  Lückenschluss erforderlich
-  Fußgängerzone
-  Fußgängerüberweg
-  Querungshilfe
-  Parkplatz (Auswahl)

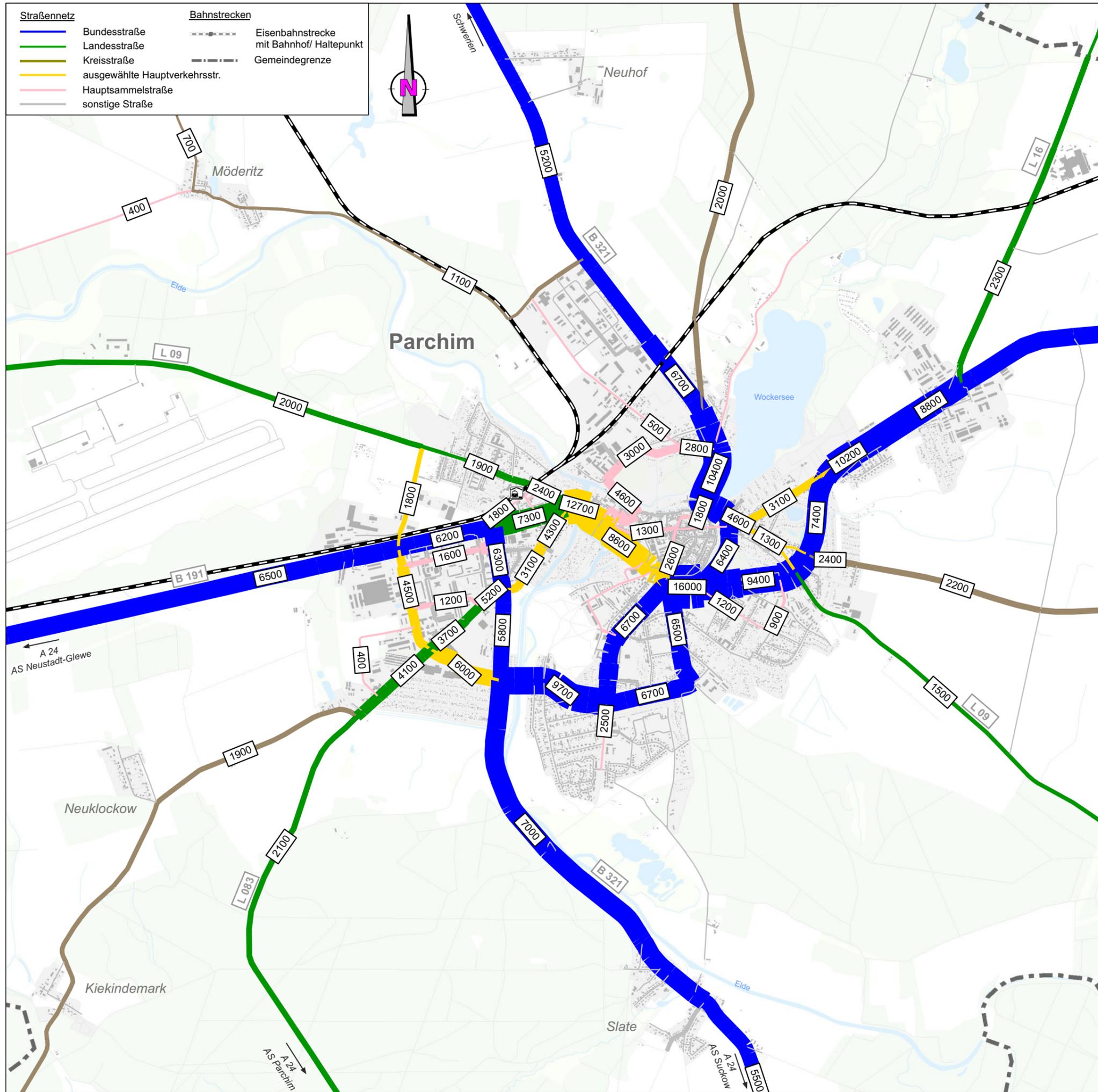


Kartengrundlage: Offene Regionalkarte Mecklenburg-Vorpommern (ORKa.MV)
Geodienste, © Landkreis Ludwigslust Parchim FD Vermessung und Geoinformation

Abbildung 20



Verkehrsbelastung Prognose-Nullfall 2030 – Gesamtstadt



9800 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})
 ↑
 Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

Kartengrundlage: GeoBasis-DE/M-V 2018 Daten der Stadt Parchim und
 OpenStreetMap, ODbL 1.0

Abbildung 21

Maßnahmen des VEP – Innenstadt

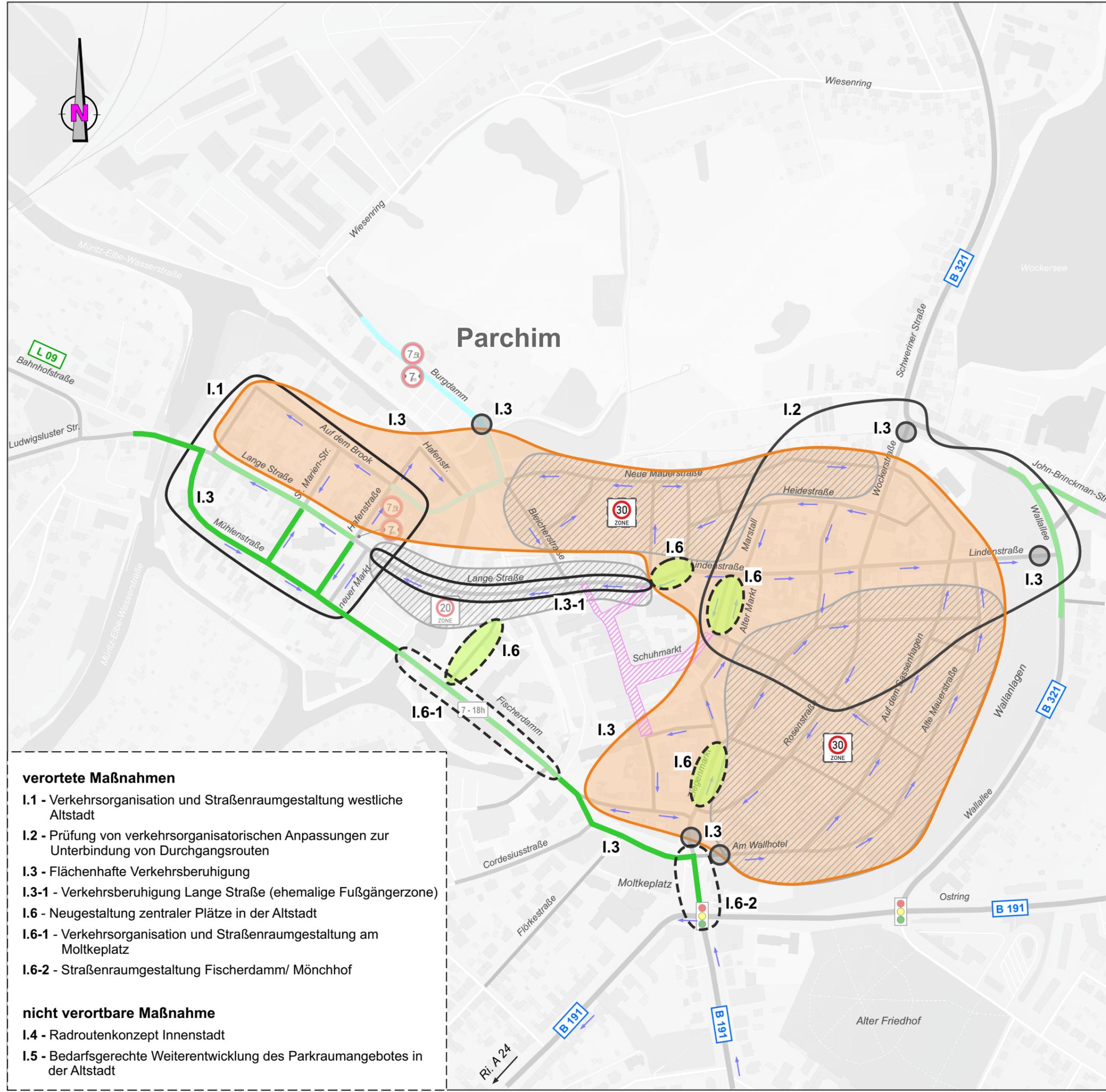
- I.3 - Ausweitung Tempo 30 Zone
(konkrete Ausweitung ist im weiteren Verfahren festzulegen, eine Einbindung von Fischerdamm, Mühlenstraße und Neuer Markt ist möglich)
- I.3 - Ausweitung linienhafte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h
- I.3 - Hervorhebung der Altstadt durch Torsituationen
- I.6 - Neugestaltung zentraler Plätze in der Altstadt
- Tempo 20-Zone/ Tempo 30-Zone Bestand
- 30 km/h außerhalb von Tempo 30-Zonen
- Knoten-LSA
- Fußgängerzone
- Einbahnstraße (Bestand)
- Lkw Durchfahrtsverbot

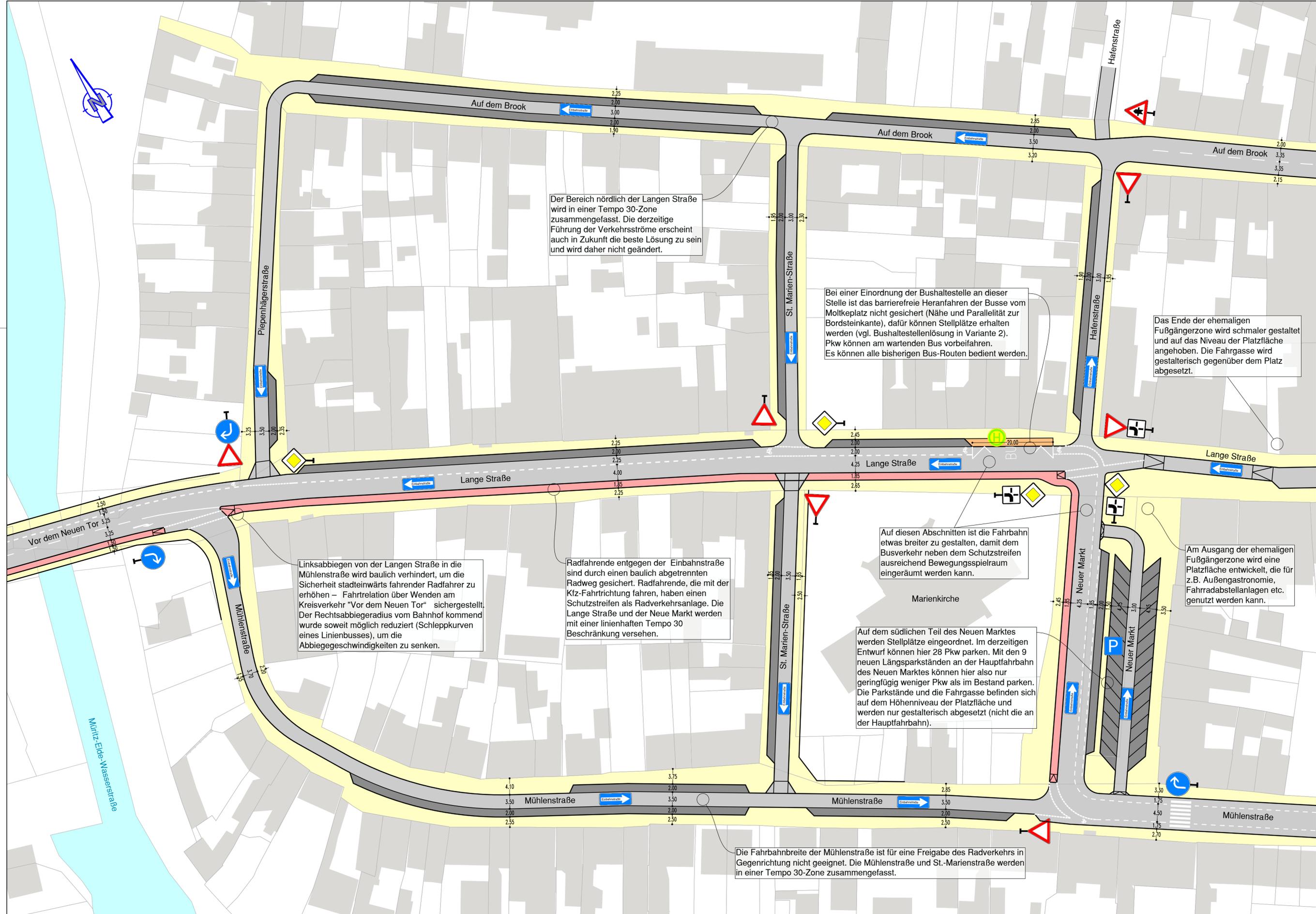


Kartengrundlage: Offene Regionalkarte Mecklenburg-Vorpommern (ORKa.MV)
Geodienste, © Landkreis Ludwigslust Parchim FD Vermessung und Geoinformation

Abbildung 22

- verortete Maßnahmen**
- I.1 - Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung westliche Altstadt
 - I.2 - Prüfung von verkehrsorganisatorischen Anpassungen zur Unterbindung von Durchgangsrouten
 - I.3 - Flächenhafte Verkehrsberuhigung
 - I.3-1 - Verkehrsberuhigung Lange Straße (ehemalige Fußgängerzone)
 - I.6 - Neugestaltung zentraler Plätze in der Altstadt
 - I.6-1 - Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung am Moltkeplatz
 - I.6-2 - Straßenraumgestaltung Fischerdamm/ Mönchhof
- nicht verortbare Maßnahme**
- I.4 - Radroutenkonzept Innenstadt
 - I.5 - Bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Parkraumangebotes in der Altstadt





Der Bereich nördlich der Lange Straße wird in einer Tempo 30-Zone zusammengefasst. Die derzeitige Führung der Verkehrsströme erscheint auch in Zukunft die beste Lösung zu sein und wird daher nicht geändert.

Bei einer Einordnung der Bushaltestelle an dieser Stelle ist das barrierefreie Heranfahren der Busse vom Moltkeplatz nicht gesichert (Nähe und Parallelität zur Bordsteinkante), dafür können Stellplätze erhalten werden (vgl. Bushaltestellenlösung in Variante 2). Pkw können am wartenden Bus vorbeifahren. Es können alle bisherigen Bus-Routen bedient werden.

Das Ende der ehemaligen Fußgängerzone wird schmaler gestaltet und auf das Niveau der Platzfläche angehoben. Die Fahrgasse wird gestalterisch gegenüber dem Platz abgesetzt.

Linksabbiegen von der Lange Straße in die Mühlenstraße wird baulich verhindert, um die Sicherheit stadteinwärts fahrender Radfahrer zu erhöhen – Fahrtrelation über Wenden am Kreisverkehr "Vor dem Neuen Tor" sichergestellt. Der Rechtsabbiegeradius vom Bahnhof kommend wurde soweit möglich reduziert (Schleppkurven eines Linienbusses), um die Abbiegegeschwindigkeiten zu senken.

Radfahrende entgegen der Einbahnstraße sind durch einen baulich abgetrennten Radweg gesichert. Radfahrende, die mit der Kfz-Fahrtrichtung fahren, haben einen Schutzstreifen als Radverkehrsanlage. Die Lange Straße und der Neue Markt werden mit einer linienhaften Tempo 30 Beschränkung versehen.

Auf diesen Abschnitten ist die Fahrbahn etwas breiter zu gestalten, damit dem Busverkehr neben dem Schutzstreifen ausreichend Bewegungsspielraum eingeräumt werden kann.

Auf dem südlichen Teil des Neuen Marktes werden Stellplätze eingeordnet. Im derzeitigen Entwurf können hier 28 Pkw parken. Mit den 9 neuen Längsparkständen an der Hauptfahrbahn des Neuen Marktes können hier also nur geringfügig weniger Pkw als im Bestand parken. Die Parkstände und die Fahrgasse befinden sich auf dem Höhenniveau der Platzfläche und werden nur gestalterisch abgesetzt (nicht die an der Hauptfahrbahn).

Am Ausgang der ehemaligen Fußgängerzone wird eine Platzfläche entwickelt, die für z. B. Außengastronomie, Fahrradabstellanlagen etc. genutzt werden kann.

Die Fahrbahnweite der Mühlenstraße ist für eine Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung nicht geeignet. Die Mühlenstraße und St.-Marienstraße werden in einer Tempo 30-Zone zusammengefasst.



Verkehrsentwicklungsplan

Gestaltungsentwurf Westliche Altstadt - Vorzugsvariante

Die angegebenen Maße sind nicht als final zu begreifen, sondern müssen im weiteren Planungsprozess konkretisiert werden. Ziel ist es, dem Kfz-Verkehr so wenig Raum wie möglich einzuräumen.

- Gehweg
- Radfahweg
- Fahrbahn
- Parken
- Fahrbahn-Aufpflasterung
- Fahrbahnmarkierung
- Wartebereich Bushaltestelle

Maßstab 1 : 500

Abbildung 23

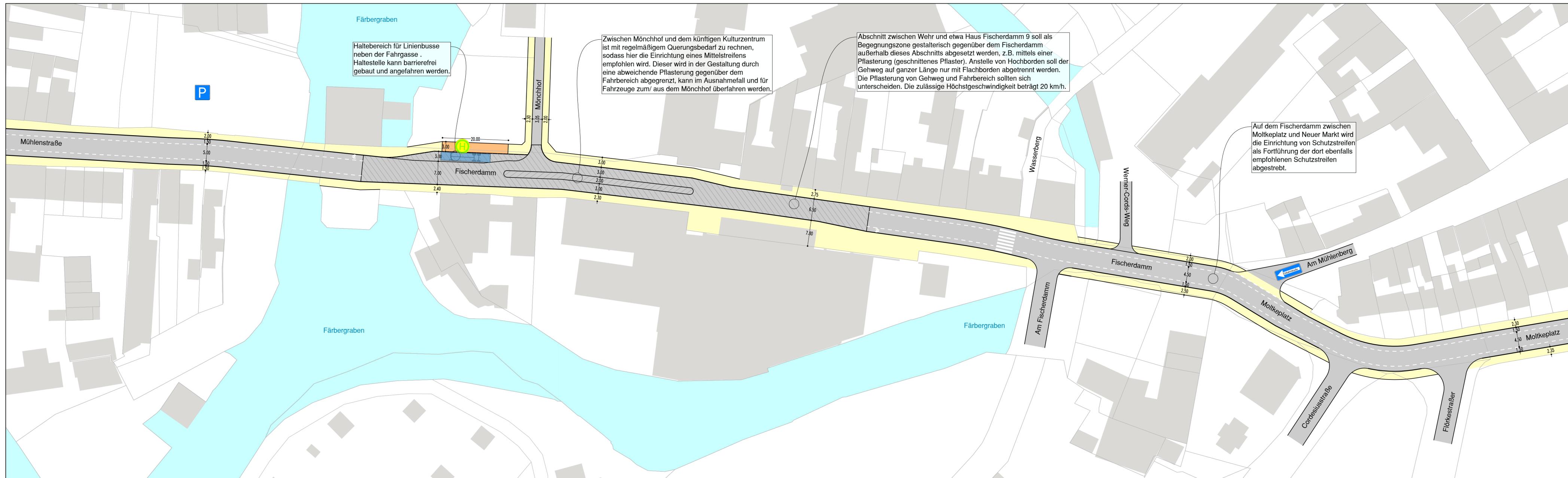
Gestaltungsentwurf Fischerdamm

Die angegebenen Maße sind nicht als final zu begreifen, sondern müssen im weiteren Planungsprozess konkretisiert werden. Ziel ist es, dem Kfz-Verkehr so wenig Raum wie möglich einzuräumen.

- Gehweg
- Fahrbahn
- Parken
- Fahrbahn-Begegnungszone
- Hervorhebung Querungsstelle und Haltestelle
- Fahrbahnmarkierung
- Wartebereich Bushaltestelle

Maßstab 1 : 500

Abbildung 24



Haltebereich für Linienbusse neben der Fahrgasse . Haltestelle kann barrierefrei gebaut und angefahren werden.

Zwischen Mönchhof und dem künftigen Kulturzentrum ist mit regelmäßigem Querungsbedarf zu rechnen, sodass hier die Einrichtung eines Mittelstreifens empfohlen wird. Dieser wird in der Gestaltung durch eine abweichende Pflasterung gegenüber dem Fahrbereich abgegrenzt, kann im Ausnahmefall und für Fahrzeuge zum/ aus dem Mönchhof überfahren werden.

Abschnitt zwischen Wehr und etwa Haus Fischerdamm 9 soll als Begegnungszone gestalterisch gegenüber dem Fischerdamm außerhalb dieses Abschnitts abgesetzt werden, z.B. mittels einer Pflasterung (geschnittenes Pflaster). Anstelle von Hochborden soll der Gehweg auf ganzer Länge nur mit Flachborden abgetrennt werden. Die Pflasterung von Gehweg und Fahrbereich sollten sich unterscheiden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

Auf dem Fischerdamm zwischen Moltkeplatz und Neuer Markt wird die Einrichtung von Schutzstreifen als Fortführung der dort ebenfalls empfohlenen Schutzstreifen abgestrebt.

Verkehrsmengen Prognose-Planfall 2030 mit Ortsumgehung

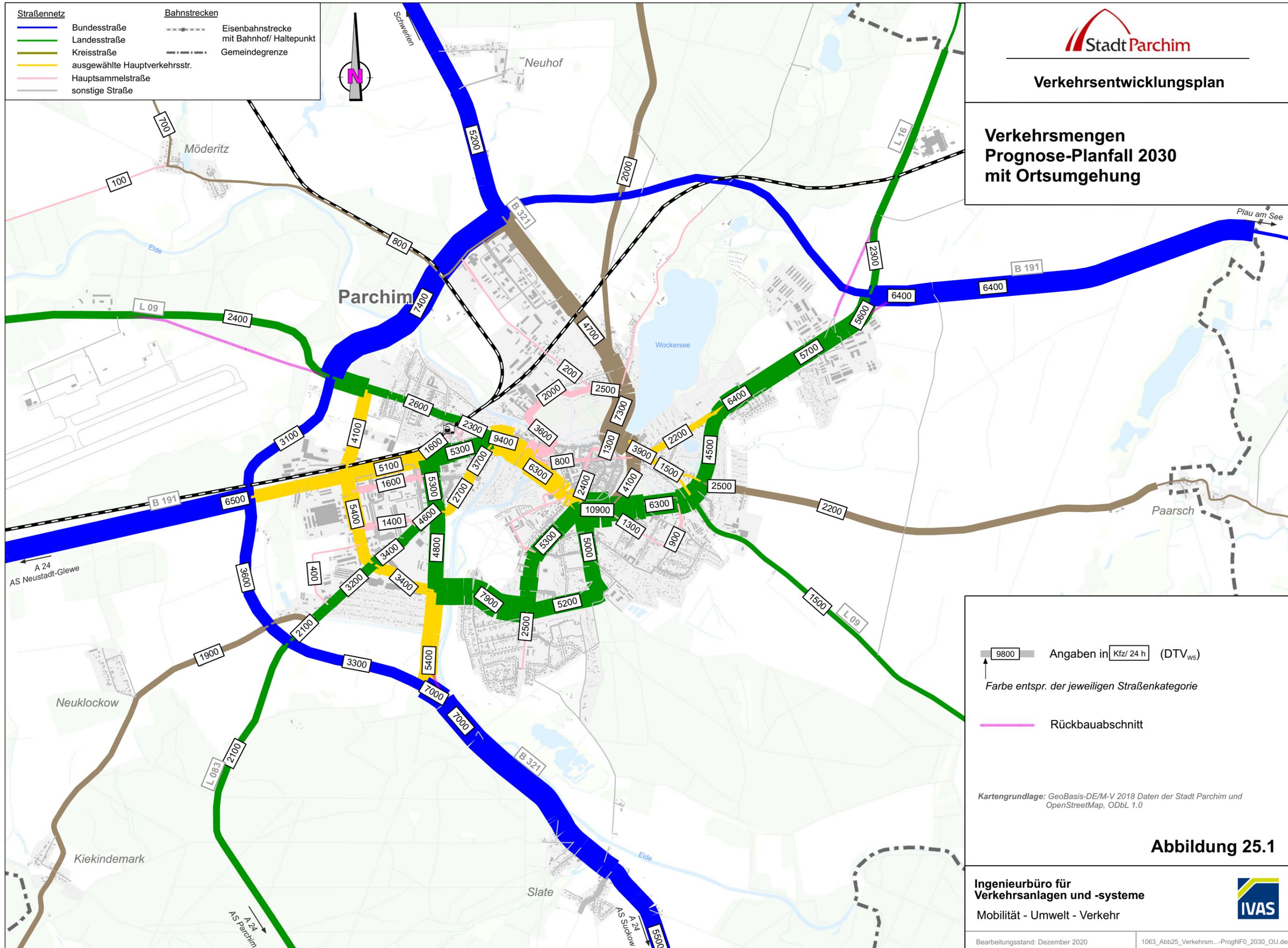
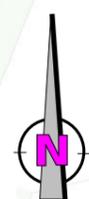
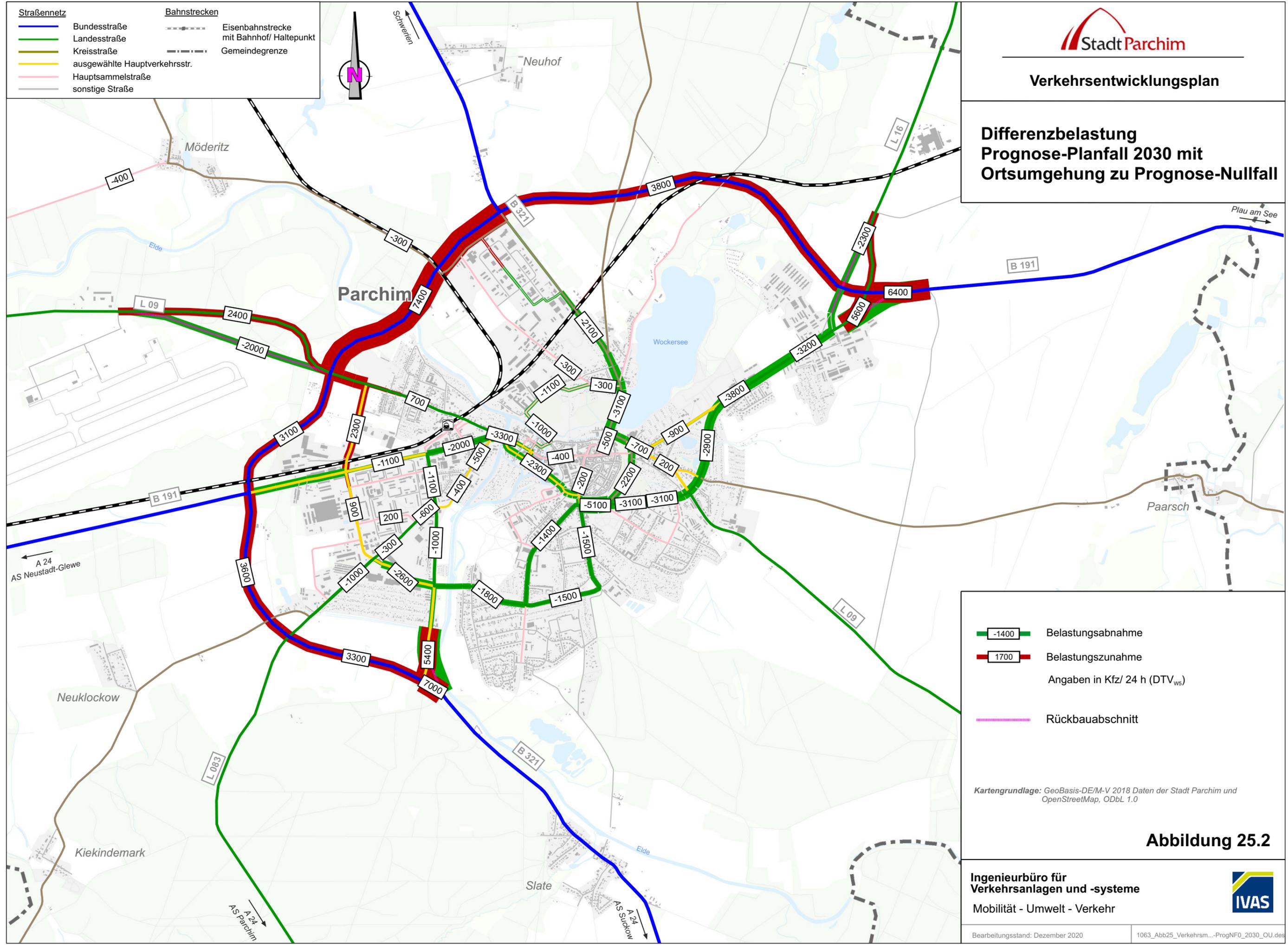


Abbildung 25.1

Straßennetz		Bahnstrecken	
	Bundesstraße		Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
	Landesstraße		Gemeindegrenze
	Kreisstraße		
	ausgewählte Hauptverkehrsstr.		
	Hauptsammelstraße		
	sonstige Straße		



**Differenzbelastung
Prognose-Planfall 2030 mit
Ortsumgehung zu Prognose-Nullfall**



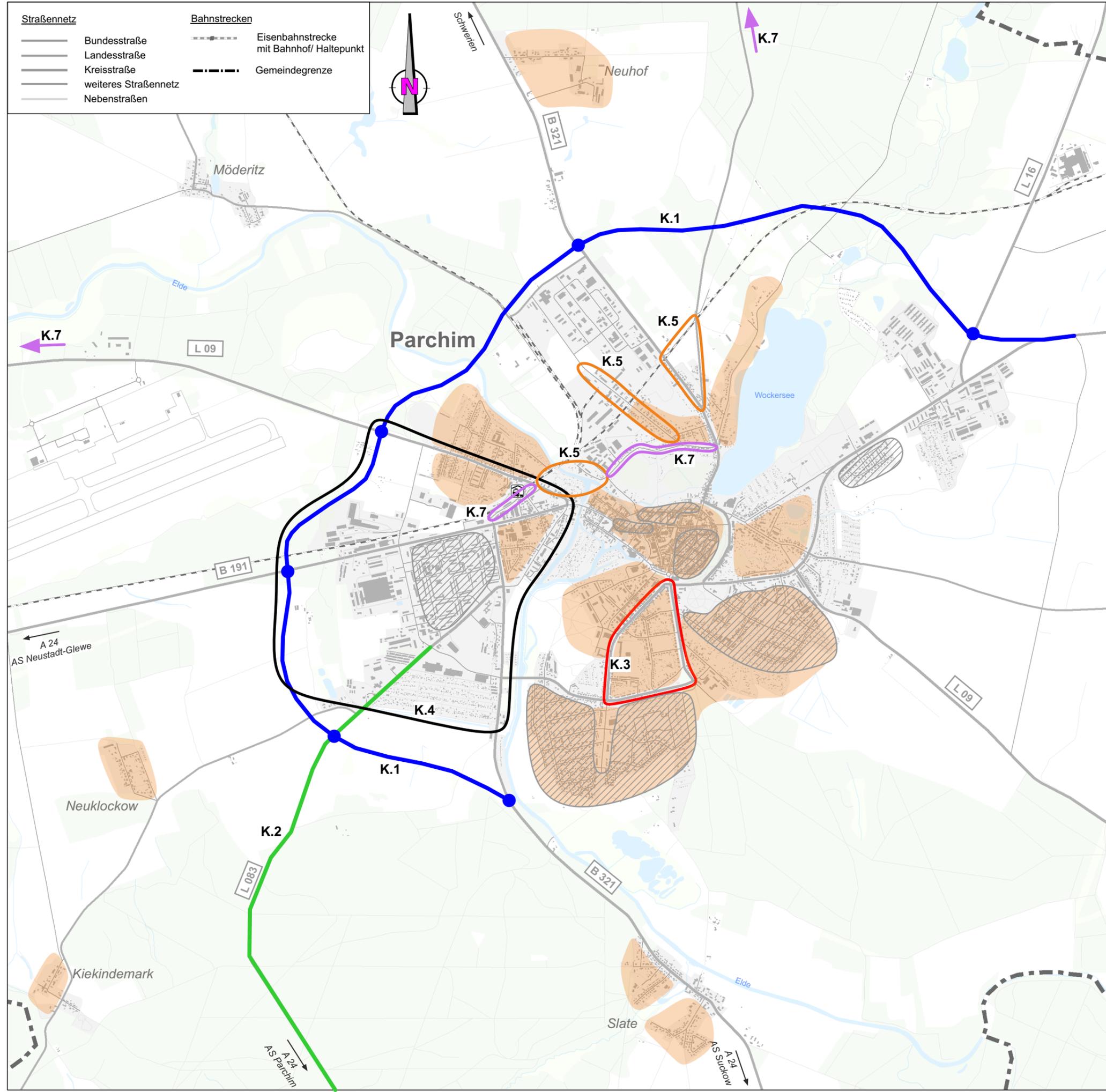
	Belastungsabnahme
	Belastungszunahme
	Angaben in Kfz/ 24 h (DTV _{ws})
	Rückbauabschnitt

Kartengrundlage: GeoBasis-DE/M-V 2018 Daten der Stadt Parchim und OpenStreetMap, ODbL 1.0

Abbildung 25.2

Straßennetz		Bahnstrecken	
	Bundesstraße		Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
	Landesstraße		Gemeindegrenze
	Kreisstraße		
	weiteres Straßennetz		
	Nebenstraßen		

Maßnahmen des VEP – Kfz-Verkehr



verortete Maßnahmen

- K.1** - Neubau der Ortsumgebung, Nordumgebung und Südwestspange mit Anschlussknoten
- K.2** - Ausbau der Landstraße 083 Parchim - Groß Godems
- K.3** - Variantenuntersuchung zum Umgang mit dem Einbahnstraßensystem Putlitzer Straße/ Buchholzallee
- K.4** - Variantenuntersuchung zur Konzentration von Verkehrsströmen auf dem Juri-Gagarin-Ring und Entlastung des Westrings
- K.5** - Weiterentwicklung und Verkehrsberuhigung im Sammel- und Nebenstraßennetz
- Ausweitung Tempo 20 Zone/ Tempo 30 Zone
- K.7** - Sanierung und Ausbau von Straßen

nicht verortbare Maßnahme

- K.6** - Maßnahmen zur Lärminderung
- K.8** - Abbau von Unfallhäufungsstellen und flächenhafte Verbesserung der Verkehrssicherheit
- K.9** - Koordinierung von Lichtsignalanlagen im Hauptstraßennetz

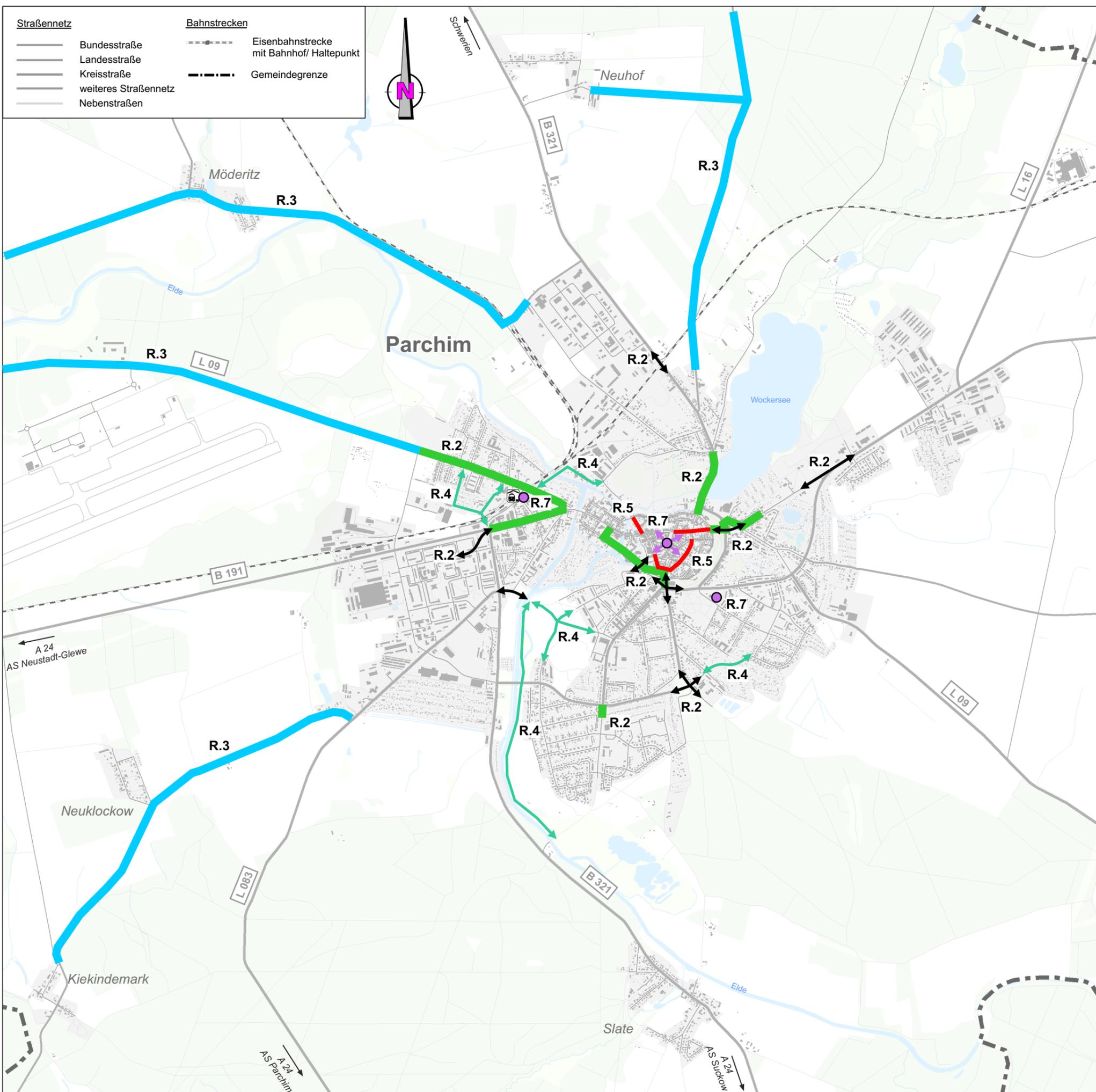
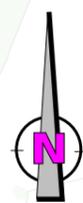
Ausdehnung Tempo 20 Zone/ Tempo 30 Zone im Bestand

Kartengrundlage: GeoBasis-DE/M-V 2018 Daten der Stadt Parchim und OpenStreetMap, ODbL 1.0

Abbildung 26

Maßnahmen des VEP – Radverkehr

Straßennetz		Bahnstrecken	
	Bundesstraße		Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
	Landesstraße		Gemeindegrenze
	Kreisstraße		
	weiteres Straßennetz		
	Nebenstraßen		



verortete Maßnahmen

R.2 - Ausweitung Angebot an Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Lückenschlüsse und Ausweitung

Verbesserung Verknüpfungen

R.3 - Bessere Anbindung der Ortsteile und Region

R.4 - Schaffung oder Aufwertung straßenunabhängiger Quartiersverbindungen

R.5 - Flächenhafte Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen

R.7 - Ausbau Abstellmöglichkeiten Bahnhof, ZOB und Innenstadt

nicht verortbare Maßnahme

R.1 - Entwicklung eines gesamtstädtischen Radroutennetzes

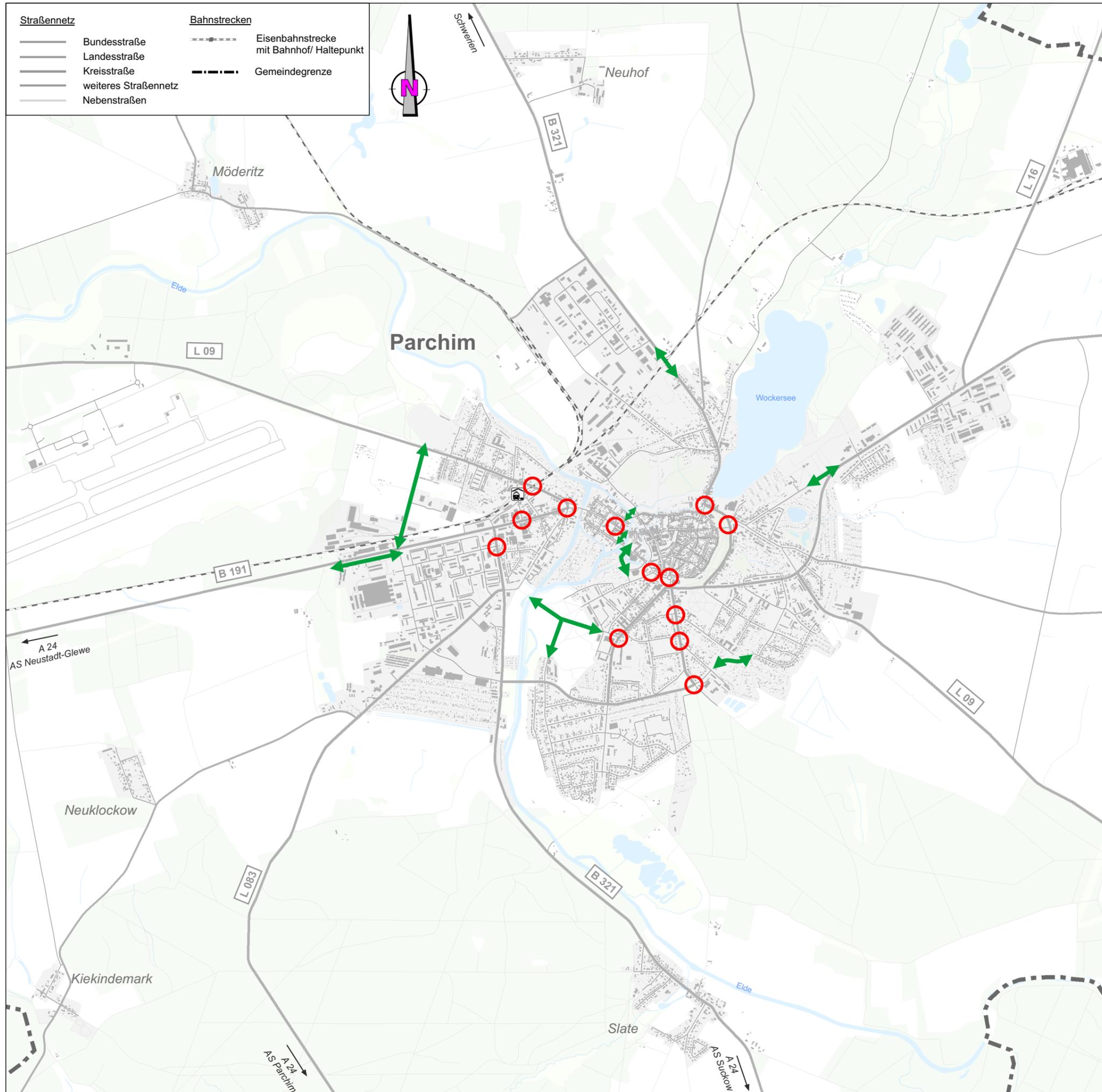
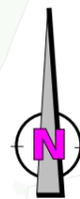
R.6 - Kontinuierliche Pflege von Radwegen

R.8 - Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit

Kartengrundlage: GeoBasis-DE/M-V 2018 Daten der Stadt Parchim und OpenStreetMap, ODbL 1.0

Abbildung 27

Straßennetz		Bahnstrecken	
	Bundesstraße		Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
	Landesstraße		Gemeindegrenze
	Kreisstraße		
	weiteres Straßennetz		
	Nebenstraßen		



verortete Maßnahmen

- F.2 -  Bedarfsgerechte Überquerungsanlagen an Straßen
- F.3 -  Schließung von Lücken im Fußwegenetz

nicht verortbare Maßnahme

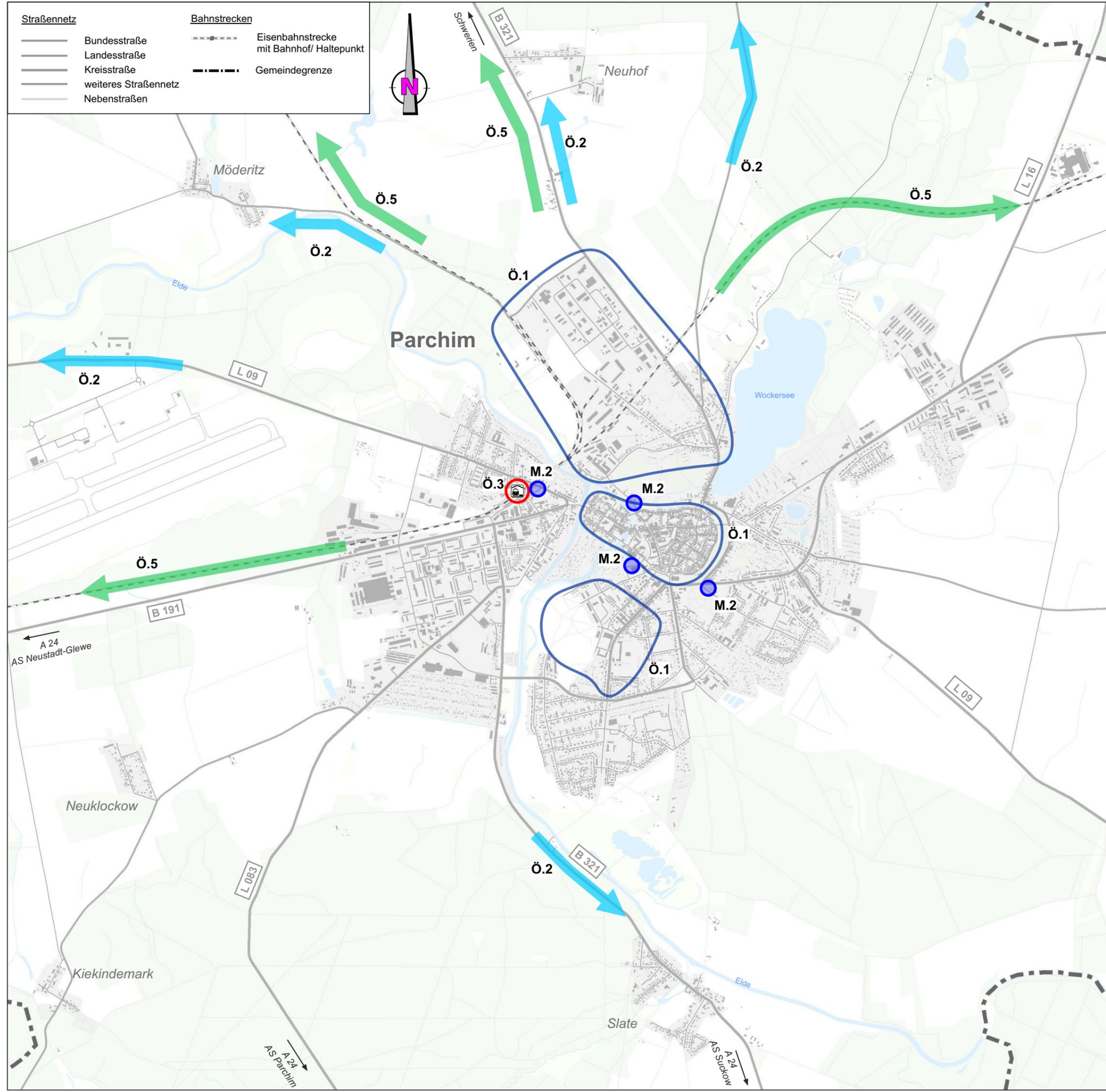
- F.1 - Aufwertung von Fußwegen im Stadtgebiet

Kartengrundlage: GeoBasis-DE/M-V 2018 Daten der Stadt Parchim und OpenStreetMap, ODbL 1.0

Abbildung 28

Maßnahmen des VEP – Öffentlicher Verkehr und Innovation

Straßennetz		Bahnstrecken	
	Bundesstraße		Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
	Landesstraße		Gemeindegrenze
	Kreisstraße		
	weiteres Straßennetz		
	Nebenstraßen		

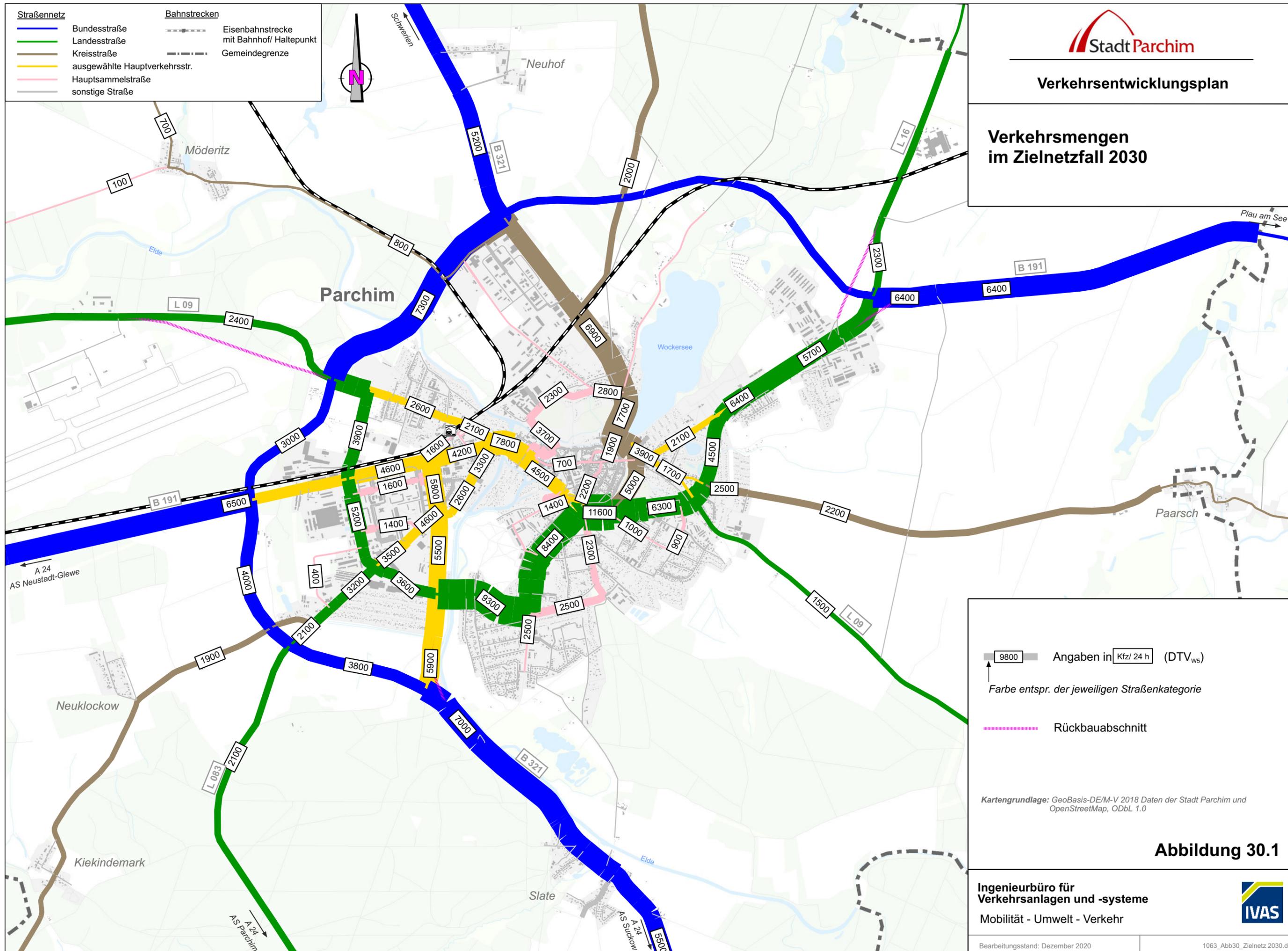


- verortete Maßnahmen**
- Ö.1 - Prüfung von Möglichkeiten zur Stärkung des Stadtbusverkehrs
 - Ö.2 -  Mindestbedienstungsstandards für die Ortsteile
 - Ö.3 - Aufwertung Bahnhofsumfeld als intermodale Schnittstelle
 - Ö.5 -  Bedarfsgerechte Einbindung der Stadt ins landes- und bundesweite Bus- und Bahnnetz
 - M.2 - Aufbau eines touristisch orientierten Fahrrad-Verleihsystems
- nicht verortbare Maßnahme**
- Ö.4 - Verbesserung der Haltestellen und der Fahrgastinformationssysteme
 - M.1 - Fortführung und schrittweiser Ausbau des Car-Sharing-Angebots
 - M.3 - Mobilitätsmanagement
 - M.4 - Förderung von Elektromobilität und umweltfreundlichen Antriebssystemen

Kartengrundlage: GeoBasis-DE/M-V 2018 Daten der Stadt Parchim und OpenStreetMap, ODbL 1.0

Abbildung 29

Verkehrsmengen im Zielnetzfall 2030




 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})
 Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

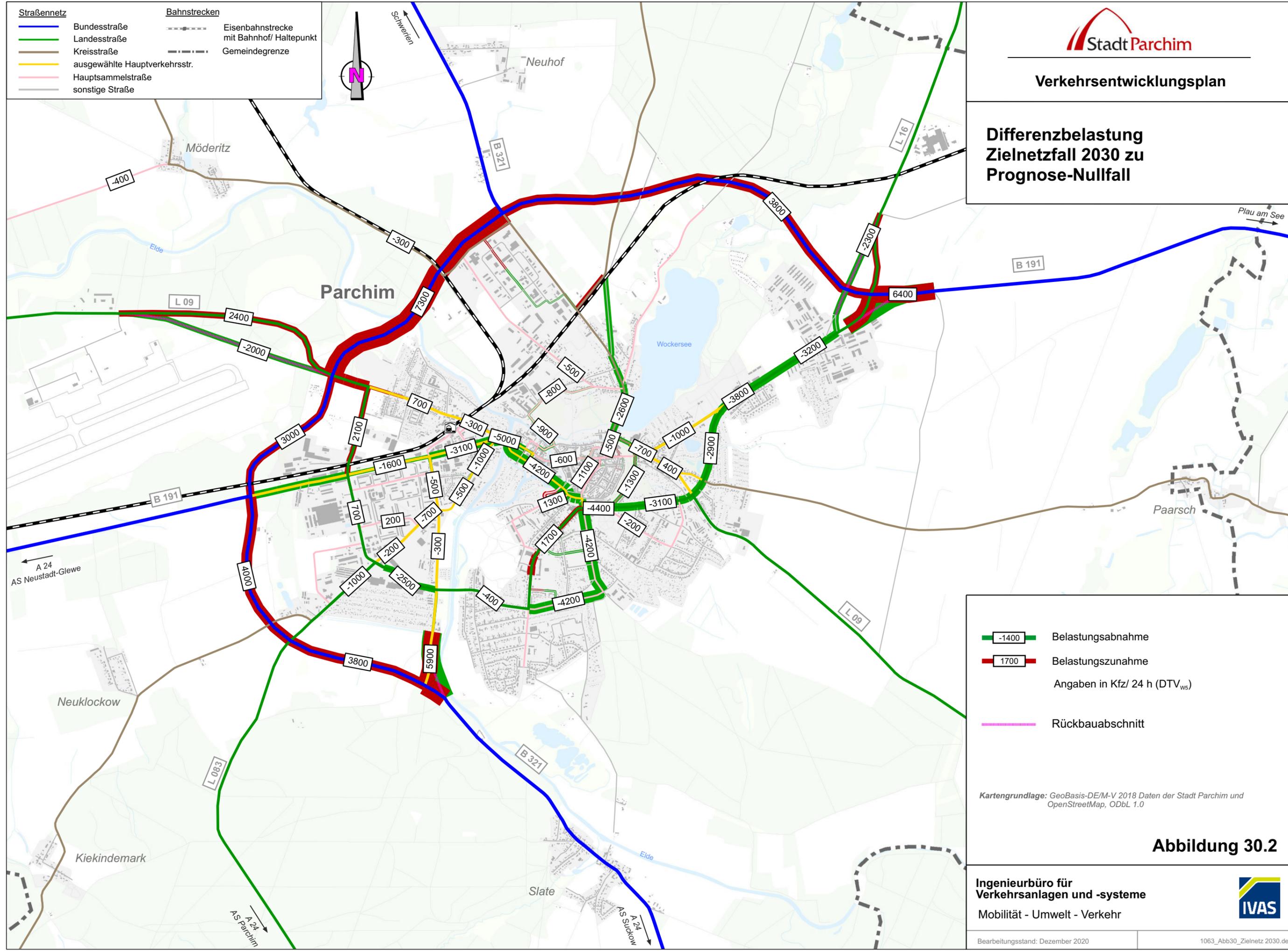
 Rückbauabschnitt

Kartengrundlage: GeoBasis-DE/M-V 2018 Daten der Stadt Parchim und OpenStreetMap, ODbL 1.0

Abbildung 30.1

- Straßennetz**
- Bundesstraße
 - Landesstraße
 - Kreisstraße
 - ausgewählte Hauptverkehrsstr.
 - Hauptsammelstraße
 - sonstige Straße
- Bahnstrecken**
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
 - Gemeindegrenze

Differenzbelastung
Zielnetzfall 2030 zu
Prognose-Nullfall



- 1400 Belastungsabnahme
- 1700 Belastungszunahme
- Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{WS})
- Rückbauabschnitt

Kartengrundlage: GeoBasis-DE/M-V 2018 Daten der Stadt Parchim und OpenStreetMap, ODbL 1.0

Abbildung 30.2