

Anlage 1: Verkehrliches Leitbild



Verkehrsentwicklungsplan Parchim

Verkehrliches Leitbild



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

1. Vorbemerkungen

Für die Stadt Parchim soll ein verkehrliches Leitbild als Grundlage verkehrspolitischer Entscheidungen erarbeitet werden. Das Leitbild soll dabei auf Basis bestehender Zielvorstellungen aus dem VEP 2002 und dem ISEK 2015 aufgebaut werden.

Im verkehrlichen Leitbild werden die grundsätzlichen Handlungsrichtungen unter den konkreten Bedingungen Parchims auf handhabbare Ziele und Prämissen heruntergebrochen. Durch diesen Schritt wird es möglich, die noch zu entwickelnden Konzepte und Maßnahmen hinsichtlich ihrer Konformität mit den Zielen der Stadt- und Verkehrsentwicklung zu prüfen und die zu erwartenden Diskussionen in Öffentlichkeit und Kommunalpolitik immer wieder an den Zielen auszurichten.

Verkehrsentwicklungsplanung soll sich stets als ein Teil der Stadtentwicklung verstehen, für die das Integrierte Stadtentwicklungskonzept die strategische Grundlage ist. Die letzte Fortschreibung dieses Dokumentes erfolgte 2015. Parchim versteht sich hier selbst als eine:

„Lebenswerte und attraktive Stadt für alle Bewohner, insbesondere Senioren, Kinder und Bewohner mit Migrationshintergrund sowie Erwerbstätige und Touristen.“¹

Bei der künftigen Stadtentwicklung wird dem Thema Nachhaltigkeit eine hohe Relevanz beigemessen. Nachhaltige Stadtstrukturen werden im ISEK insbesondere an den folgenden Aspekten festgemacht²:

- Zukunftsfähige Stadtgestaltung (Baukultur), Erhalt und Nutzung der historisch wertvollen Gebäude, Ensembles und Strukturen,
- umweltgerechte Mobilität,
- ressourcensparende Stadtentwicklung,
- sozialverantwortliche Versorgung der Bürger,
- zukunftsfähige Wirtschaftsentwicklung, Sicherung des Gewerbe- und Arbeitsstandortes,
- barrierefreie Stadt, soziale Integration und Inklusion,
- Gleichstellung aller Bürger in der Stadt,
- Identitätsbildung,
- zukunftsfähiges Verwaltungshandeln, Beteiligungen der Bürger,
- Stadt der Kultur und Natur
- verantwortungsvoller Umgang mit Finanzen

¹ Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2015

² ebenda

Das Verkehrliche Leitbild muss sich diesen Anforderungen stellen, sie darüber hinaus jedoch auf verkehrliche Aspekte herunterbrechen und konkretisieren. Dabei sind wesentliche Erkenntnisse aus der Verkehrsanalyse zu berücksichtigen:

- Die derzeitigen Bevölkerungsprognosen gehen für Parchim von einer Fortsetzung der rückläufigen Bevölkerungszahl bis 2030 aus. Durch den demografischen Wandel nimmt vor allem die Zahl der Kinder, Jugendlichen und Erwerbstätigen ab wohingegen die Zahl der Senioren auch absolut zunehmen wird. Mit einer familienfreundlichen und zukunftsorientierten Stadtpolitik wird dem entgegengewirkt, um das Ziel einer Stabilisierung der Bevölkerungszahl in Parchim zu erreichen. Die demografische Entwicklung des Landkreises Ludwigslust-Parchim ist ähnlich einzuschätzen.
- Durch die Lage unweit der wichtigen Autobahnen A 14 und A 24 ist die Stadt im Kfz-Verkehr sehr gut in nationale und internationale Verkehrsnetze eingebunden. Im Bahnverkehr ist die Stadt über die Regionalbahnstrecke an den IC/EC-Halt in Ludwigslust angebunden.
- Innerhalb der Stadtlage ist das Straßennetz als weitgehend anforderungsgerecht ausgebaut zu bezeichnen. Defizite im Sinne regelmäßig auftretender Stauereignisse, die sich auch über einen längeren Zeitraum nicht abbauen, gibt es nicht.
- In einigen sensiblen Stadtbereichen bestehen Konflikte aufgrund hoher Verkehrsmengen hinsichtlich Lärm, Luftqualität, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität. Dies betrifft insbesondere die Altstadt, in der zahlreiche Straßen derzeit sowohl eine hohe verkehrliche Bedeutung als auch eine intensive Seitenraumnutzung aufweisen.
- Auswertungen der Erhebungen im Ruhenden Verkehr haben gezeigt, dass es in Parchim kein generelles Stellplatzdefizit gibt. Räumlich und zeitlich begrenzt hohe Auslastungen der Stellplätze sind im Krankenhausumfeld tagsüber sowie abends/nachts in der nördlichen und östlichen Altstadt festgestellt worden.
- Das ÖPNV-Angebot ist aufgrund geringer Nachfrage in den vergangenen Jahren sukzessive reduziert worden. Wichtige Strukturschwerpunkte wie die Kreisverwaltung und das Gewerbegebiet Möderitzer Weg sind zu Spitzenverkehrszeiten ohne ÖPNV-Angebot. Abends, nachts und am Wochenende existiert fast kein ÖPNV-Angebot mehr.
- Das Radverkehrsnetz ist bereits heute vergleichsweise umfangreich, wenngleich noch kein lückenloses Netz vorhanden ist. Aufgrund der günstigen topografischen Voraussetzungen wird das Fahrrad bereits heute häufig auf alltäglichen Wegen genutzt. Als eher ungünstig werden die häufigen einseitigen Radverkehrsanlagen (mit Freigabe in Gegenrichtung) und gemeinsame Führungen mit Fußgängern bewertet. Die Bürger fühlen sich insbesondere auf Strecken mit Mischverkehr (Fischerdamm, Lange Straße, Leninstraße, Friedhofsweg, Dammer Weg) unsicher, was als Hindernis bei der Nutzung des Fahrrades gewertet wird.
- Zahlreiche bedeutende Straßenräume im historischen Zentrum sind gestalterisch von Anlagen für den Kfz-Verkehr dominiert, sodass die Aufenthaltsqualität hier als nicht optimal einzuschätzen ist.

2. Präambel des verkehrlichen Leitbildes

Dem verkehrlichen Leitbild der Stadt Parchim wird folgende Präambel vorangestellt:

Zweckbindung: Verkehr und Mobilität sind kein Selbstzweck, sondern dienendes und unterstützendes Element des arbeitsteilig organisierten Gemeinwesens. Individuelle Mobilität als eines der Grundbedürfnisse der Menschen und wirtschaftliche Austauschprozesse sind durch die Vorhaltung geeigneter verkehrlicher Infrastrukturen und deren stadtverträglichen Betrieb sicherzustellen. Dabei sind die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen und Verkehrsmittel zu berücksichtigen, um allen Bürgern Parchims gleichwertige Chancen zur gesellschaftlichen Teilhabe einzuräumen.

Sicherheit: Der Schutz und die Unterstützung nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer – besonders der Fußgänger und Radfahrer sowie Älterer, Mobilitätseingeschränkter, Kinder und Jugendlicher – ist Voraussetzung für ein funktionierendes Gemeinwesen. Die demografischen Entwicklungen gebieten es in besonderem Maße, attraktiv für nicht motorisierte Kinder und Jugendliche sowie für Senioren und hoch Betagte zu sein. Dafür sind die objektive (messbare) und subjektive (gefühlte) Verkehrssicherheit maßgebliche Faktoren.

Verträglichkeit: Die störenden und insbesondere die gesundheitsgefährdenden Auswirkungen des Verkehrs müssen durch Maßnahmen der Verkehrsvermeidung aber auch der Bündelung, Vernetzung, Verlagerung und effizienten, umweltschonenden Abwicklung minimiert werden, damit die wesentlichen städtischen Qualitätsmerkmale und die Ziele der Stadtentwicklung und Stadtsanierung erreicht bzw. erhalten werden können. Dazu sind die Ziele der Lärminderung, der Luftreinhaltung und des Klima- und Ressourcenschutzes in die Verkehrsentwicklungsplanung einzubeziehen.

Gleichberechtigung: Die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz-Verkehr) sollen für die Gesamtentwicklung der Stadt nutzbar sein. Zu berücksichtigen sind stets die Verträglichkeiten im sozialen, wirtschaftlichen sowie ökologischen Bereich. Eine Abwägung gegenüber den Notwendigkeiten und Bedürfnissen für Wirtschafts-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr ist geboten. Hierbei müssen ökologische und ökonomische Anforderungen und Perspektiven sowie die Qualitäten als Wohn- und Touristikstandort berücksichtigt werden.

Wirtschaftlichkeit: Berücksichtigung finden sollte bei allen Verkehrsmaßnahmen die gesamtstädtische Kosten-Nutzen-Relation. Kostenwirkungen sind im räumlichen Kontext aber auch vor dem Hintergrund langfristiger Finanzierbarkeit zu betrachten. Sie müssen dabei gegenüber gesamtstädtischen Zielstellungen, externen Anforderungen und auch ökologischen Aspekten bewertet werden.

Ein wesentlicher Beitrag zur Wirtschaftlichkeit des Verkehrs sind kurze Wege, die durch eine integrierte Standortpolitik für die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Bildung und Versorgung und die Nutzung vorhandener Infrastrukturen und ÖPNV-Angebote verkehrsvermeidend wirken können.

Beteiligung: Um einen weitgehend gerechten und dauerhaften Interessen- und Lastenausgleich bei der Entwicklung der Konzepte, der Planung von Einzelmaßnahmen und dem dauerhaften Betrieb der Infrastrukturen herbeizuführen, sind Mitwirkung und Partizipation von Bevölkerung, Akteuren und Interessenverbänden unverzichtbare Planungsinstrumente. Aus diesem Grund sind Mitwirkung und Beteiligung der Öffentlichkeit als Grundlage aller Planungen zu verstehen und in diese zu integrieren.

Evaluation und Monitoring: Verkehrs- und Mobilitätskonzepte sind in Zeiten dynamischer Entwicklungsprozesse ständig auf neue Rahmenbedingungen und Anforderungen hin zu prüfen und anzupassen. Dafür sind Instrumente des Monitorings und der Evaluierung erforderlich, um frühzeitig auf Herausforderungen reagieren zu können. Die Umsetzung des VEP ist durch regelmäßige Datenerhebung (Bürgerbefragungen, Sicherheitsempfinden, verkehrliche Wünsche, Rad- und Fußverkehrsthemen etc.), -aufbereitung und Kommunikation zu begleiten, damit Fehlentwicklungen kurzfristig gegengesteuert werden kann.

3. Zielstellungen des verkehrlichen Leitbilds

Ausgehend vom Leitbild des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes, den Vorgaben der Präambel und den in der Analyse festgestellten Defiziten sind mit den Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans Parchim die folgenden Teilzielstellungen zu verfolgen. Im Rahmen des Verkehrskonzepts für die Altstadt sind für diesen zentralen Teilbereich der Stadt bereits verkehrliche Ziele und Leitlinien formuliert worden, die hier nicht noch einmal wiederholt werden sollen. Inhaltlich sind diese Zielstellungen jedoch in einem gesamtstädtischen Kontext berücksichtigt worden.

Ziel A: Parchim priorisiert die Förderung des Fuß- und Radverkehrs als zentrale Elemente der Nahmobilität im Stadtgebiet

Neben dem ÖPNV sind der Rad- und Fußverkehr als individuelle Verkehrsmittel im Umweltverbund besonders zu fördern. Insbesondere die Anforderungen aus Klimaschutz, Luftreinhaltung, Lärminderung und der Endlichkeit fossiler Brennstoffe auf der einen Seite – aber auch ein sich änderndes Gesundheitsbewusstsein sind Gründe dafür, dass die Nachfrage nach attraktiven Angeboten im Rad- und Fußverkehr sehr hoch ist. Die Stadt bietet aufgrund ihrer kompakten Größe gute Voraussetzungen für die Förderung emissionsarmer Verkehre. Dabei ist der Fußgängerverkehr als besonders gesunde und umweltschonende Fortbewegungsart weiter zu stärken. Erforderlich sind insbesondere

- ein gutes Angebot an Einrichtungen der Nahversorgung in unmittelbarer Nähe der Schwerpunkte des Wohnens (Stadt der kurzen Wege)
- verkehrssparsame Stadtentwicklung, v.a. Stärkung und Erhalt verkehrlich gut angebundener Lagen
- intakte, für die Nutzung durch Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen (unter Berücksichtigung von Begegnungen) ausreichend breite und barrierefrei ausgebaute Fußwege in der Kernstadt und den Ortsteilen sowie ausreichend dichte Querungsstellen des Straßennetzes (und sonstiger trennender Barrieren)
- möglichst geringe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und ausreichend lange Grünphasen für den nicht-motorisierten Verkehr gemäß den Qualitätskriterien des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehr
- eine hohe Aufenthaltsqualität, die das „Erleben des Stadtraumes“ ermöglicht,
- eine ausreichend hohe Dichte an Sitzmöglichkeiten, Grünanlagen, öffentlichen Toiletten, Mülleimern und kleinen Stadtplätzen, um nicht zuletzt der alternden Bevölkerung viele Fußwege bis ins hohe Alter zu ermöglichen.

Die Planung eines Radverkehrsnetzes muss die Bedürfnisse der Menschen vor Ort berücksichtigen und Lücken in der vorhandenen Infrastruktur identifizieren. Instrumente wie Unfallanalysen, Verkehrszählungen und Befragungen helfen, Schwachstellen und viel genutzte Routen im Verkehrsnetz zu erkennen. Ein alltagstaugliches Radwegenetz orientiert sich am Leben vor Ort und ist dabei so durchgängig und engmaschig, dass sich die für die Menschen wichtigen Ziele wie Schulen, Ämter und Einkaufsmöglichkeiten direkt ansteuern lassen. Die weiter voranschreitende Marktdurchdringung elektrisch unterstützter Fahrräder trägt wesentlich dazu bei, dass die individuelle Mobilität auch bis ins hohe Alter zunehmend mit dem Fahrrad abgedeckt werden kann. Bei der Förderung des Radverkehrs stehen die folgenden Punkte im Mittelpunkt:

- Flächenhafte Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren abseits der Hauptverkehrsstraßen (und damit Verkehrsverlagerung aus den Wohngebieten heraus) als Beitrag für ein sicheres Rad- und Fußverkehrsnetz auf Nebenstraßen und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld
- Qualitative Aufwertung des Angebotes an Radverkehrselementen im Hauptverkehrsstraßennetz bei Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes (sichere und richtlinienkonforme Führungen, Lückenschlüsse, Querungsstellen)
- Verbesserung des Angebotes für Radverkehr zwischen Kernstadt und Umland mit besonderer Berücksichtigung der Ortsteile unter Berücksichtigung tatsächlicher Bedarfe
- Weitere Systematisierung und Ergänzung des Netzes an Abstellanlagen des Radverkehrs
- Weitere Stärkung der saisonalen Unabhängigkeit des Radverkehrs (z.B. durch Winterdienst auf Radwegen, wettergeschützte Abstellanlagen)
- Noch stärkere Einbindung des Radverkehrs in den Umweltverbund, u.a. durch Entwicklung intermodaler Schnittstellen und Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
- Sukzessive Verbesserung des Radverkehrsklimas durch Image- und Bildungsmaßnahmen

Ziel B: Die Stadt Parchim stärkt den öffentlichen Nahverkehr

Ein leistungsfähiger ÖPNV ist das Rückgrat des Umweltverbundes und eine wesentliche Voraussetzung für die dauerhafte Sicherstellung der Teilhabe aller Bürger unabhängig von Mobilitätseinschränkungen und sozioökonomischen Voraussetzungen. Gleichzeitig sichern Investitionen in den ÖPNV dessen Attraktivität und tragen damit zu einem möglichst effizienten Betrieb des Nahverkehrssystems bei. Unter ÖPNV wird in Parchim nicht nur die klassische fahrplanmäßige Bedienung mit Bussen und der Eisenbahn verstanden. Im Fokus stehen auch alternative Bedienformen und Angebote, wie Anruf-Sammeltaxi, Anruf-Bus, Bürgerbusse, Mitfahrbänke, organisierte Mitfahrgelegenheiten und Mitnahme durch Fahrdienste.

Die eigentliche Förderung des Nahverkehrs soll vor allem über folgende Ansätze erfolgen:

- ÖPNV-affine Siedlungsentwicklung, das bedeutet gezielte Entwicklung von durch den ÖPNV bereits erschlossenen Stadtgebieten durch Nachverdichtung bzw. Konsolidierung der Bebauung an bereits bestehenden ÖPNV-Achsen
- Sicherstellung einer attraktiven mittleren Reisegeschwindigkeit sowie durchgehende Anschlussicherung
- Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung eines bedarfsgerechten Fahrtenangebotes in der Kernstadt und den Ortsteilen, dabei Konzentration auf nachfragerrelevante Achsen, Verkehrszeiten und alternative Angebotsformen
- Dauerhafte Sicherstellung der Verfügbarkeit eines modernen Fuhrparks mit hohem Komfort für die Fahrgäste
- Sicherstellung eines inklusiven ÖPNV durch Verbesserung der Barrierefreiheit von Haltestellen, Fahrzeugen und angemessenen Informationssystemen
- Bedarfsgerechte Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems zu einem umfassenden Mobilitätsangebot für unterschiedliche Nutzergruppen und Bedarfssituationen

Ziel C: Die Stadt Parchim misst der hohen Qualität des öffentlichen Raumes eine entscheidende Bedeutung als weicher Standortfaktor zu.

Die touristische Erlebbarkeit, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und nicht zuletzt die Wohnqualität werden maßgeblich durch die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums beeinflusst. Zielstellung ist es daher, durch eine hochwertige Gestaltung der öffentlichen Räume einen nachhaltigen Beitrag zur Baukultur, zum Leben und Wohnen und zur Gastlichkeit in Parchim zu leisten. Dies bedeutet insbesondere, einen hohen und modernen Planungsgrundsätzen gerecht werdenden Anspruch bei der Neuplanung von auch dem Verkehr dienenden öffentlichen Räumen (Straßen und Plätze) durchzusetzen und im Bereich der Innenstadt, in Wohngebieten sowie etwaigen Einzelfällen auch verkehrliche Überformungen zu Gunsten höherer stadträumlicher Qualitäten zurückzunehmen. Beispielfhaft seien hierbei die folgenden Schwerpunktbereiche genannt:

- Ziegenmarkt
- Neuer Markt
- Moltkeplatz
- Fischerdamm
- Lange Straße

Durch ihre historisch gewachsene Struktur und die verdichtete Überlagerung vielschichtiger Nutzungen stellt die Altstadt Parchims im Stadtkörper eine besondere Situation dar. Hier soll die Aufenthaltsqualität künftig noch stärker durch eine flächenhafte und gestalterisch untersetzte Verkehrsberuhigung erhöht werden. Ziel ist die Reduzierung von Verkehrslärm und eine Verbesserung des Miteinanders der unterschiedlichen Nutzer des Straßenraums. Hierfür werden kurz- bis mittelfristig bestehende Straßen & Plätze, welche überwiegend durch Wohnbebauung gesäumt sind (Bundesstraßen ausgenommen), durch nachträglich zu errichtende verkehrsberuhigende Maßnahmen umgestaltet. Ziel ist eine, durch entschleunigende Maßnahmen gestützte, Sicherstellung, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit in diesen Bereichen durch den motorisierten Verkehr nicht überschritten werden kann. Hierfür wird auch in Kauf genommen, dass LKW und PKW ggf. im Bereich von Kurven, Straßenverengungen und anderen verkehrsberuhigenden Bauten ihre Geschwindigkeit großzügig unterhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit drosseln müssen. Gleiches gilt für die Wohngebiete und Eigenheimsiedlungen in und um Parchim.

Ziel D: Durch Barrierefreiheit, sichere Verkehrsanlagen und kindgerechte Infrastruktur sichert die Stadt Parchim eine umfassende Mobilitätsteilhabe.

Zielstellung im VEP ist es, eine sozial gerechte Teilhabe an Mobilität und damit am gesellschaftlichen Leben für alle Personen in den verschiedenen Lebenslagen zu ermöglichen, also die Chancengleichheit zu wahren. Die Palette dementsprechender Ansätze ist sehr vielfältig und umfasst beispielsweise:

- bedarfsgerechte Erreichbarkeit aller Stadtareale mit dem ÖPNV und nichtmotorisierten Verkehrsmitteln
- Sozialtickets im ÖPNV
- Barrierefreie Verkehrsanlagen (z.B. taktile und kontrastreiche Bodenindikatoren, Bordabsenkungen oder Gehweganhebungen)

Verkehrsanlagen in Parchim sollen so geplant und gebaut werden, dass Bürger mit allen Formen von Mobilitätseinschränkungen (Gehbehinderung, Sehbehinderung, Familien mit Kinderwagen etc.) diese sicher und bequem nutzen können.

Parchim soll jedoch ausdrücklich nicht nur besser auf eine alternde Bevölkerung vorbereitet sein. Vielmehr gilt es durch weiche Standortfaktoren, zu denen z. B. auch ein kindergerechtes Wohnumfeld gehört, junge Familien zum Bleiben oder zu einem Umzug nach Parchim zu bewegen um der

Stadt mittel- und langfristig Perspektive zu geben. Es wird künftig wichtig sein, Fußverkehrsachsen zu identifizieren und so herzurichten, dass deren Nutzung für Familien mit Kindern attraktiver wird. So kann es über den Faktor Spaß gelingen, schon die jüngsten Stadtbewohner für nachhaltige Mobilität zu begeistern und das Mobilitätsverhalten langfristig zu prägen. Elemente eines kindgerechten Verkehrsumfeldes sind vor allem:

- verkehrsberuhigte Stadtbereiche mit wenig und langsamen Kfz-Verkehr
- gute Sichtfelder und intuitiv nutzbare Verkehrsanlagen
- sichere Querungsmöglichkeiten an Kreuzungen
- Fußläufig oder mit dem Fahrrad erreichbare Ziele (Spielplätze, Kindertagesstätten, Schulen, Jugendtreffs etc.)
- Spielelemente auf den Gehwegen

Die Steigerung der Verkehrssicherheit und damit die Absicherung der körperlichen Unversehrtheit von Verkehrsteilnehmern soll auch künftig der zentrale Maßstab beim Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen sein. Dabei sind sowohl objektiv messbare Unsicherheitsfaktoren, wie Unfallstatistiken, als auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Nutzer für die Identifikation von Handlungsschwerpunkten maßgebend. Ansätze für die künftige Verkehrsplanung in Parchim sind beispielsweise:

- sukzessiver Abbau von erkannten Defiziten an Unfallhäufungsstellen
- Maßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit (bauliche Verkehrsberuhigung, Überwachung etc.)
- Freihaltung von Sichtfeldern an Einmündungen, Kreuzungen und Querungsstellen durch Vermeidung von Einbauten, regelmäßigen Grünschnitt etc.
- Öffentlichkeitsarbeit zur Stärkung der gegenseitigen Rücksichtnahme und Befolgung von Verkehrsregeln

Verkehrssicherheit soll künftig noch stärker proaktiv geschaffen werden, also auch bei solchen Situationen, wo sich noch keine statistischen Häufungen von Unfällen zeigen.

Ziel E: Die Stadt Parchim bemüht sich um eine größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs zur Erreichung von Zielen des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung und der Lärminderung.

Die Stadt Parchim setzt sich zum Ziel, eine größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs zu erreichen. Dies bedeutet insbesondere, die Vorgaben aus der Luftreinhaltung, dem Lärmaktionsplan sowie den nationalen und internationalen Klimaschutzzielen in die Strategien und Konzepte zur Entwicklung des Gesamtverkehrssystems einfließen zu lassen und mit entsprechenden Maß-

nahmen zu untersetzen. Dabei sind die in den anderen Zielen benannten Querbezüge zur Sozialverträglichkeit sowie zu weiteren Fragen der Stadtentwicklung ausreichend zu beachten. Bestandteil der Zielstellung zur Umweltverträglichkeit ist die Erreichung eines maximalen Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖPNV) und damit eine Vermeidung und Reduktion von Fahrten im Kfz-Verkehr.

Ziel F: Die Stadt Parchim fördert multi- und intermodale Mobilitätsmuster durch eine verbesserte Vernetzung der Verkehrsmittel

Die Stadt Parchim begreift die Stärkung inter- und multimodaler Mobilitätsmuster als wichtigen Baustein zur Förderung nachhaltiger und umweltschonender Fortbewegung. Die Förderung moderner und nachhaltiger Mobilitätsmuster muss vor dem Hintergrund der bestehenden infrastrukturellen, sozialökonomischen und finanziellen Rahmenbedingungen in angemessener Form erfolgen.

Durch den Ausbau individuell nutzbarer Mobilitätsangebote soll die persönliche Abhängigkeit von einem eigenen Pkw reduziert werden. Mobilitätsbedürfnisse können so mit einem jeweils passenden Angebot befriedigt werden (Multimodalität). Eine wohlgewichtete Förderung aller Verkehrsmodi soll als zusätzliches Angebot zur größtmöglichen Wahlfreiheit der Bürger und damit zur bestmöglichen Mobilität und gesellschaftlicher Teilhabemöglichkeiten beitragen. Unter den individuell nutzbaren und innovativen Mobilitätsangeboten werden vor allem verstanden:

- Car-Sharing
- Bike-Sharing mit unterschiedlichen Fahrradtypen für unterschiedliche Einsatzzwecke
- Leihangebote sonstiger Kleinstfahrzeuge (z.B. E-Scooter)

Zur Steigerung der Effizienz der einzelnen Verkehrssysteme wird eine bessere Vernetzung der Angebote angestrebt (Intermodalität). Hier sind die verschiedensten Ebenen zu betrachten. Der Übergang vom Bahn-Verkehr auf den örtlichen Nahverkehr und das Fahrrad ist dabei ebenso relevant wie Park&Ride-Strategien oder die Bündelung von Mobilitätsangeboten in Mobilitätsstationen. Neben den infrastrukturellen Angeboten zur Vernetzung sind auch Systeme zur vereinfachten Buchung und Abrechnung mehrerer Mobilitätsangebote relevant.

Ziel G: Als Teil einer Nachhaltigkeitsstrategie strebt die Stadt Parchim einen optimalen Betrieb des Straßennetzes an.

In den vergangenen Jahren wurde das Straßennetz in Parchim ertüchtigt und leistungsfähiger ausgebaut. Es entspricht heute überwiegend den aktuellen Anforderungen und gesellschaftlich anerkannten Qualitätsmaßstäben. Erfordernisse zur Erweiterung der Kapazitäten werden nicht gesehen. Darüber hinaus lassen sich aus der Entwicklung der Bevölkerungszahlen in Stadt und

Umgebung auch keine Anhaltspunkte für wesentliche flächenhafte Zunahmen im Kfz-Verkehr ableiten. Es resultiert hieraus die Zielstellung, das Hauptverkehrsstraßennetz stets

- leistungsfähig,
- funktionstüchtig,
- auf modernen technischen und technologischen Standard und
- in angemessenen Ausbauzustand

zu erhalten. Große Verkehrsmengen sollten auf leistungsstarken Achsen gebündelt werden, bei denen eine größtmöglich verträgliche Abwicklung des Verkehrs gewährleistet ist. Straßen abseits dieses Kernnetzes sollen weitestgehend von Durchgangsverkehren befreit werden. Auf die weitgehende Vermeidung von Durchgangsverkehren in sensiblen Bereichen, wie z. B. der Altstadt, Weststadt und Eigenheimsiedlungen ist hierbei ein besonderes Augenmerk zu richten. Dabei sind im Nebennetz die Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung wichtiger als Leistungsfähigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs einzuschätzen.

Die finanzielle Nachhaltigkeit erhält auch im Verkehrssystem eine immer höhere Bedeutung. Infrastrukturen sind nur dann zu ergänzen, wenn auch ihre dauerhafte Unterhaltung und Instandhaltung gewährleistet werden kann. Daher sind Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen und eine klare Prioritätensetzung integraler Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes.

Ziel H: Eine leistungsfähige Verkehrsanbindung soll eine komfortable Erreichbarkeit aller Stadt- und Ortsteile von Parchim gewährleisten.

Alle Stadtteile, Ortsteile und Strukturschwerpunkte sind bedarfsgerecht in die Netze der verschiedenen Verkehrsmittel einzubinden. Dazu gehört die leistungsfähige Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz ebenso wie eine ausreichend gute Erreichbarkeit mit öffentlichem Verkehr (inkl. alternative Bedienungsformen) sowie die Anbindung an die Netze des Radverkehrs und des Fußverkehrs.

Bei der Anbindung der großen Gewerbestandorte sind die nachfragegerechte Erreichbarkeit durch den ÖPNV, straßengebundenen Lkw-Verkehr sowie die Sicherung von Gleisanschlüssen von besonderer Relevanz. Dafür notwendige Verkehre sollen möglichst ohne Beeinträchtigung von Anwohnern abgewickelt werden.

Die Innenstadt soll als Einzelhandelsstandort, Begegnungs- und Aufenthaltsbereich für alle Bürger Parchims gestärkt werden. Dazu gehört ein hoher Anspruch an die bauliche Gestaltung der öffentlichen Räume einerseits und die Erreichbarkeit dieses sensiblen Stadtraums mit allen Verkehrsmitteln andererseits. Mit dem Pkw wird die Erreichbarkeit der Altstadt im Wesentlichen durch Parkmöglichkeiten bestimmt. Ein angemessenes Parkraumangebot ist hier insbesondere

vor dem Hintergrund einer beabsichtigten Innenstadtberuhigung und der Auswirkungen von Kfz-Verkehr auf Umfeld und Umwelt herzuleiten.

Ziel I: Die Stadt Parchim sichert und stärkt ihre Funktion als wichtiger Wirtschaftsstandort in der Region

Die regionale Erreichbarkeit der Stadt wird als wesentlicher Standortfaktor für eine positive wirtschaftliche Entwicklung angesehen. Es sollen Potentialflächen für große Gewerbe- oder Industrieansiedlungen bereitgehalten werden. Dabei spielen die Lage unweit zweier überregionaler Autobahnen und die Anbindung an Regionalbahnstrecken (SPNV) eine zentrale Rolle. Die Stadt Parchim strebt eine direkte Anbindung an die A24 sowie an das Fernverkehrsnetz der Bahn an, um innerhalb der Metropolregion Hamburg noch besser erreichbar und damit für Gewerbeansiedlungen und Zuzug von Familien noch attraktiver zu werden. Neuansiedlungen sind durch ein Verkehrskonzept zu begleiten, bei dem frühzeitig Anreize zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote mitgedacht und etabliert werden sollen.

Als Mittelzentrum erfüllt Parchim viele wichtige Funktionen für die Region (z.B. Schulstandort, Krankenhaus, Kreisverwaltung). Daher ist es wichtig, dass die Stadt mit ihren Ortsteilen von der Region aus stets gut erreichbar ist. Dazu gehören ein bedarfsgerecht ausgebautes ÖPNV-Angebot im Regionalverkehr (Bus und SPNV), Radverkehrsverbindungen in die Umgebung und Parkplätze für Pendler und Besucher der Stadt.

Zur Entlastung der Stadt von regionalen Durchgangsverkehrsströmen wird bereits an einer Ortsumgehung geplant, die als vordringlicher Bedarf auch Teil des Bundesverkehrswegeplans ist. Parchim wird sich weiter intensiv für eine Umsetzung dieser Neubautrasse und bedarfsgerechter Anbindungen zu den Gewerbestandorten einsetzen, da mit der Reduktion von Durchgangsverkehren wesentliche Potentiale zur Aufwertung öffentlicher Räume verbunden werden. Die Trasse darf jedoch nicht als Barriere zwischen Stadt und Umland wirken, sodass bei der Planung Belange querender Rad- und Fußverkehre zu berücksichtigen sind.

Ziel J: Die Stadt Parchim fördert zukunftsorientiertes Mobilitäts- und Parkraummanagement, moderne Mobilitätsformen und auf eine ganzheitliche Mobilitätswende ausgerichtete Innovationen.

Gemäß dem planerischen Anspruch ist der Verkehrsentwicklungsplan ein weit in die Zukunft reichendes Planwerk. Umso wichtiger erscheint es, den Anspruch an Innovation und moderne Mobilität in jeder Phase der Aufstellung sowie in der Umsetzung zu verdeutlichen. Gegenwärtige Ansatzpunkte sind u.a. die Förderung von Elektromobilität, moderne City-Logistik-Konzepte und die weitere Etablierung des Prinzips „Nutzen statt Besitzen“, die sich im VEP – in einer der Stadtgröße angemessenen Form – widerspiegeln sollen. Dazu gehören im Weiteren auch technische

Systeme auf höchstem Niveau (z.B. Verkehrsmanagement unter Zuhilfenahme von Verkehrstelematik, E-Ticketing im ÖPNV). Auch in klassischen verkehrsplanerischen Feldern, wie Parkraummanagement, Verkehrsorganisation und Verkehrsraumgestaltung können die vielfältigen Anforderungen zunehmend nur noch durch innovative Lösungen abgebildet werden (z.B. Begegnungszonen, zeitlich beschränkte Befahrbarkeit von Straßen, Handytickets fürs Parken). Es wird weiterhin erforderlich sein, aktuelle Entwicklungen auf nationaler und internationaler Ebene zu verfolgen und wenn notwendig die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen (z.B. autonome ÖPNV-Systeme).

Die Ausgestaltung der individuellen Mobilität durch die Verkehrsteilnehmer ist eine Schlüsselgröße nicht nur für die Erreichung von Zielen der Umweltverträglichkeit. Deshalb ist es gleichermaßen legitim und erforderlich, über die bloße Information hinaus Anreize für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu setzen. Dazu sollen einerseits Ansätze des Mobilitätsmanagements unter Einbeziehung maßgeblicher Akteure (z.B. Unternehmen) gezielt genutzt werden. Andererseits sollen auch angebots- bzw. nachfragesteuernde Elemente betont werden, um räumlich differenzierte Wirkungen zu erzielen. Dazu gehören beispielsweise Parkraummanagement bzw. Parkraumbewirtschaftung.

Auch wenn sich öffentliche Fahrradverleihsysteme und Car-Sharing Angebote bisher vornehmlich in Großstädten durchgesetzt haben, sollten diese Instrumentarien als potenzielle Ergänzung des Mobilitätsangebots auch in Parchim als Mittelzentrum für die Gestaltung einer erfolgreichen Mobilitätswende in Betracht gezogen werden.

Anlage 2: Maßnahmenblätter

Verkehrsentwicklungsplan

Handlungs- und Realisierungskonzept

Anlage 2: Maßnahmenblätter



Impressum

Titel: Verkehrsentwicklungsplan Parchim
Handlungs- und Realisierungskonzept
Anlage 2: Maßnahmenblätter

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

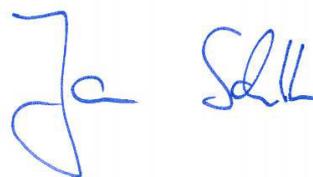
Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Dipl.-Ing. Jan Schubert

Stand: Februar 2021

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber



Dipl.-Ing. Jan Schubert

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Titel der Maßnahme

Foto/ Grafik

Ziele und Wirkungseffekte:

Darstellung der Ziele und Beschreibung von Wirkungen und Effekte der Maßnahme

Beschreibung:

ausführliche Beschreibung der Maßnahme

Wechselwirkungen:

Beschreibung möglicher Wechselwirkungen der Maßnahme mit anderen Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans

Akteure:

beteiligte bzw. zu beteiligende Akteure

| Zeithorizont | | Kostenrahmen | | Priorität | |
|---------------|---|-----------------------|-----------|------------------|---|
| kurzfristig |  | unter 15.000 € | € € € € € | gering |  |
| mittelfristig |  | 15.000 – 75.000 € | € € € € € | mittel |  |
| langfristig |  | 75.000 – 350.000 € | € € € € € | hoch |  |
| Daueraufgabe |  | 350.000 – 1.000.000 € | € € € € € | Schlüsselaufgabe |  |
| | | über 1.000.000 | € € € € € | | |

I.1 Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung westliche Altstadt/ Neuer Markt

Ziele:

- Aufwertung Straßenraumgestaltung mit Aufenthaltsflächen, v.a. Neuer Markt
- Integration bedarfsgerechter Radverkehrsanlagen
- Einrichtung barrierefreier Haltestelle



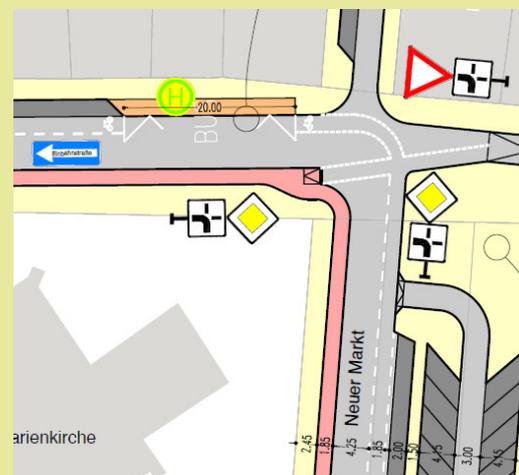
Beschreibung:

In der westlichen Altstadt Parchims überlagern sich zahlreiche Kfz-Verkehrsströme, sodass weite Teile dieses Stadtquartiers heute erheblich verkehrlich geprägt sind und wenig Aufenthalts- und Wohnqualität bieten. Bereits im Vorfeld zur Beauftragung des VEP bestand daher seitens der Stadt die Aufgabenstellung, eine Planung zu entwickeln, um die verkehrliche Situation in der westlichen Altstadt zu verbessern. Diese Aufgabe wurde im Rahmen des Verkehrskonzepts Altstadt ebenfalls an IVAS als Gutachter vergeben. Die Ergebnisse der Betrachtungen dieses vertiefenden Konzepts werden in den VEP integriert und im Folgenden vorgestellt.

Es war zunächst die Frage zu klären, ob – gemäß dem Rahmenplan Altstadt – Verkehrsströme künftig auf der Langen Straße gebündelt werden und damit die Mühlenstraße entlastet werden kann. Eine erste Variantenbetrachtung ergab, dass eine vollständige Umverlegung aller Verkehrsströme auf die Lange Straße nicht möglich ist: Im Knotenbereich Lange Straße/ Neuer Markt/ Hafenstraße entstehen in diesem Fall derart viele sich überlagernde Flächenanforderungen, dass für Linksabbieger von der Langen Straße in die Hafenstraße kein Platz geschaffen werden kann. Diese Ströme müssten folglich weiter über die Mühlenstraße und den Neuen Markt geführt werden. Die Straße kann somit nicht vollständig vom gebietsfremden Verkehr befreit werden. Zudem wird in der Variante mit Zwei-Richtungsverkehr mehr Raum für die Kfz-Fahrbahn und den Schutzstreifen benötigt, sodass die Gehwege in dieser Variante schmaler sind. Mit dem Anspruch, eine Lösung zu entwickeln, bei der v.a. für Fußgänger und Radfahrer gute Lösungen gefunden werden, wurde die Variante mit Zwei-Richtungsverkehr in der Langen Straße daher nicht weiter betrachtet.

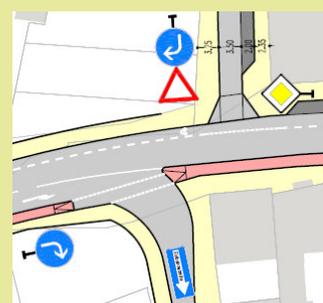
Für die Weiterentwicklung des Straßenraum in der westlichen Altstadt ist ein Entwurf entwickelt worden (siehe **Abbildung 23**), der die folgenden wesentlichen Bestandteile beinhaltet:

- Lange Straße: Hier wird stadteinwärts ein baulich getrennter Radweg auf Gehwegniveau angelegt. Stadtauswärts kann ein Schutzstreifen mit 1,5 m Breite und 0,5 m Trennstreifen zu den Stellplätzen angelegt werden. Radfahrer in östlicher Fahrtrichtung werden am Neuen Markt auf kurzem Weg über die Fahrbahn der abknickenden Vorfahrtsstraße geführt und können dann ihren Weg entlang der Langen Straße fortsetzen. Zwischen Hafenstraße und St.-Marien-Straße werden eine barrierefreie Bushaltestelle und Stellplätze eingeordnet. Radfahrer und der Kfz-Verkehr müssen hinter einem haltenden Bus warten.



Grafik: Planausschnitt Neuer Markt/ Hafenstraße

Am westlichen Ende der Langen Straße wird die Unfallhäufungsstelle am Abzweig der Mühlenstraße durch eine Verkürzung der Wegstrecke über die Mühlenstraße entschärft. Dazu muss das Abbiegen von der Langen Straße in die Mühlenstraße untersagt werden. Als Alternativen hierfür stehen ein Wenden am Kreisverkehr jenseits der Schleusenbrücke und die St.-Marien-Straße zur Verfügung, deren Einbahnstraßenrichtung umgekehrt werden soll. Die Einmündungen der St.-Marien-Straße und Piepenhägerstraße werden als Gehwegüberfahrten ausgebildet, um die Vorfahrt der Fußgänger und Radfahrer zu verdeutlichen.



Grafik: Planausschnitt Lange Straße/ Mühlenstraße

- Mühlenstraße: Die Mühlenstraße wird weiterhin als Hauptsammelstraße für die Innenstadt fungieren. Der Straßenraum soll jedoch zugunsten breiterer Fußwege umgestaltet werden. Für die Fahrbahn ist eine Breite von 3,5 m vorgesehen, was die Befahrung durch Busse zulässt. Radverkehr wird nicht in Gegenrichtung freigegeben. Die unweit parallel verlaufende Lange Straße hat bereits gute Radverkehrsanlagen und eine Führung von Radfahrern im Mischverkehr entgegen einer Hauptsammelstraße als Einbahnstraße ist gemäß Regelwerk nicht empfehlenswert. Wo die Seitenräume es zulassen, werden 2,0 m breite Parkstreifen eingeordnet. Als Restgehwegbreite wird ein Maß von 2,5 m angestrebt. An räumlich begrenzten Engstellen kann dies geringfügig unterschritten werden.
- Neuer Markt: Eine Überführung des Neuen Marktes von Nord nach Süd ist künftig nicht mehr vorgesehen. Als Alternativen hierfür stehen ein Wenden am Kreisverkehr jenseits der Schleusenbrücke und die St.-Marien-Straße zur Verfügung, deren Einbahnstraßenrichtung umgekehrt werden soll. Die am westlichen Platzrand konzentrierte Hauptfahrbahn verfügt im Entwurf beidseitig über anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen (Radweg und Schutzstreifen). Auf der östlichen Platzhälfte werden Pkw-Stellplätze eingeordnet, die über eine Nebenfahrbahn erreicht werden. Die Stellplatzzahl orientiert sich am Bestand und erreicht diesen fast. Der nordöstliche Teil des Platzes soll künftig vom Verkehr befreit werden und als Aufenthaltsfläche und lokaler Treffpunkt dienen. Es entstehen Flächen für Außengastronomie, Fahrradabstellung, Sitzmöglichkeiten und Informationstafeln.
- St.-Marien-Straße: Der Straßenquerschnitt wird in bestandsnaher Form auf ganzer Länge baulich hergestellt. Dazu gehören einseitig Pkw-Stellplätze. Im Abschnitt zwischen Langer Straße und Mühlenstraße wird die Einbahnstraßenrichtung umgekehrt. Die Einmündung zur Mühlenstraße wird als Gehwegüberfahrt gestaltet.
- Auf der Schleusenbrücke ist im vorliegenden Entwurf der Bestandsquerschnitt berücksichtigt. Als Redundanz zur Brücke Südring ist die Schleusenbrücke jedoch hinsichtlich der zulässigen Masse für Fahrzeuge zu ertüchtigen. Dabei sind Weiterentwicklungsmöglichkeiten des Querschnitts zu prüfen.



Grafik: Planausschnitt Neuer Markt

Die Maßnahmen sind in weiteren Planungsschritten zu konkretisieren und weiterzuentwickeln.

Wechselwirkungen:

Von besonderer Bedeutung sind Wechselwirkungen zum Radroutennetz R.1 und I.4), da die Relation entlang der Langen Straße zu den bedeutendsten in der Stadt gehört.

Akteure:

Stadt, Nahverkehrsunternehmen



I.2 Prüfung verkehrsorganisatorischer Anpassungen zur Unterbindung von Durchgangsverkehren

Ziele und Wirkungseffekte:

- Entlastung der Altstadt von Durchgangsverkehren zur Stärkung des Wohnstandortes und der Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher



Beschreibung:

Die Durchgangsverkehrsströme der Altstadt waren im öffentlichen und internen Diskussionsprozess zur Erstellung des VEP häufigster Diskussionsgegenstand. Dabei gab es zwei wesentliche Handlungsbereiche, für die folgende Empfehlungen erarbeitet wurden:

Der **Fischerdamm** ist gemäß Maßnahme I.6-2 straßenraumgestalterisch weiter zu entwickeln. Eine Sperrung der Durchfahrt auf Höhe der künftigen Kulturmühle hat im Verkehrsmodell gezeigt, dass im Altstadtzentrum mit erheblich mehr Verkehr zu rechnen ist. Auf der Langen Straße würden die Verkehrsmengen beispielsweise um etwa 200 % zunehmen. Der unter I.6-2 entwickelte Entwurf hat gezeigt, dass zur Umsetzung eines beidseitigen Schutzstreifens im Zuge des Fischerdamms insbesondere im Abschnitt Am Fischerdamm – Cordesiusstraße größere Flächen angrenzender Privatgrundstücke überschritten werden müssten. Um hier die erforderliche Fahrbahnbreite zu reduzieren und gleichzeitig die Attraktivität der Durchgangssachse zu brechen, sind im Rahmen des Verkehrskonzepts Altstadt vertiefte verkehrsorganisatorische Anpassungen zu entwickeln. Es ist darüber hinaus zu prüfen, ob die Haltestelle an der Sporthalle so umgestaltet (sichere Übergänge oder Verlegung Fahrbahn) werden kann, dass sie als Alternative zur bisherigen Schulbushaltestelle direkt vor der Schule genutzt werden kann.

Für die **Altstadt abseits des Fischerdamms** sind in den begleitenden Arbeitsgruppen zahlreiche verkehrsorganisatorische Optionen diskutiert worden. Letztlich wird jedoch nur eine differenzierte Durcharbeitung der verschiedenen Optionen einschließlich Bewertung im Verkehrsmodell zeigen können, welche Variante am besten geeignet ist, Durchgangsverkehre in der Altstadt zu vermeiden und gleichzeitig eine bedarfsgerechte Erreichbarkeit der Altstadtziele im Kfz-Verkehr zu gewährleisten. Diese vertiefte Durcharbeitung und der Vergleich verschiedener verkehrsorganisatorischer Varianten sollte direkt an den Beschluss des VEP anschließen.

Die Diskussionen haben gezeigt, dass ein wichtiger Aspekt der künftigen Verkehrsführung in der Altstadt die Erschließung mit dem ÖPNV ist, v.a. vor dem Hintergrund der geplanten Neuanschaffung größerer Stadtbusse durch die VLP. Bei der Variantenuntersuchung sind die VLP daher zu beteiligen, um gemeinsam ausgewogene Lösungen für eine Entlastung der Altstadt bei gleichzeitig guter ÖPNV-Erschließung zu finden

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen v.a. zur künftigen Führung des Stadtbusse (Ö.1) und zur Gestaltung wichtiger Stadtplätze (z.B. Neuer Markt (I.1), Moltkeplatz (I.6-1)).

Akteure:

Stadt, Nahverkehrsunternehmen

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



I.3 Flächenhafte Verkehrsberuhigung

Ziele und Wirkungseffekte:

- Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten im Altstadtbereich zur Verbesserung des Miteinander im Straßenraum, Lärmreduktion und als Beitrag zur Verkehrssicherheit
- Vereinheitlichung der Regelungen
- Hervorhebung der Altstadt als besonderer Verkehrsraum



Beschreibung:

Die Altstadt zeichnet sich derzeit durch heterogene Verkehrsregelungen aus. Nicht wenige Straßen des historischen Zentrums können – zumindest theoretisch – mit 50 km/ h befahren werden. Auf zahlreichen Achsen können aufgrund von Vorfahrts- und Einbahnstraßenregelungen die Kfz-Verkehre ungehindert durch die Altstadt verkehren, was zu Schleichverkehren führt. Diese mindern die Aufenthaltsqualität in der Altstadt und sorgen für Lärmbelästigung der Anwohner.

Mit einer Ausweitung der flächenhaften Verkehrsberuhigung soll diese Situation in den kommenden Jahren verbessert werden. Als Bausteine daher sind – nach erfolgter Detailplanung - sukzessive umzusetzen:

- Ausweitung bzw. Zusammenschluss der Tempo 30 Zonen. Dabei ist zu prüfen, ob eine Einbindung des Straßenzuges Moltkeplatz – Fischerdamm – Neuer Markt – westliche Lange Straße bzw. Mühlenstraße erfolgen sollte. In diesem Zusammenhang sind sämtliche Vorfahrtszeichen innerhalb der Tempo 30 Zone abzubauen. Für die von Regional- und Stadtbussen befahrenen Achsen können an neuralgischen Punkten Vorfahrt eingeräumt werden.
- Weitergehende punktuelle Verkehrsberuhigung durch gestalterische Hervorhebung wichtiger Stadtplätze und ggf. Integration von Begegnungszonen.
- Hervorhebung der Altstadt als besonderer Verkehrsraum durch Verdeutlichung von Torsituationen. Dies sollte an den folgenden Altstadtzufahrten geschehen: Am Kreuztor, Am Wallhotel (jeweils am Molteplatz), Lindenstraße, Wockerstraße, Burgdamm.

Die Maßnahmenbestandteile sind in **Abbildung 22** dargestellt.



Fotos: Beispiele gestalterischer Hervorhebung wichtiger Straßenabschnitte/ Stadtplätze

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt



I.3-1 Verkehrsberuhigung Lange Straße

Ziele und Wirkungseffekte:

- Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit durch stärkere Verkehrsberuhigung
- Verbesserung der Befahrbarkeit für den Radverkehr

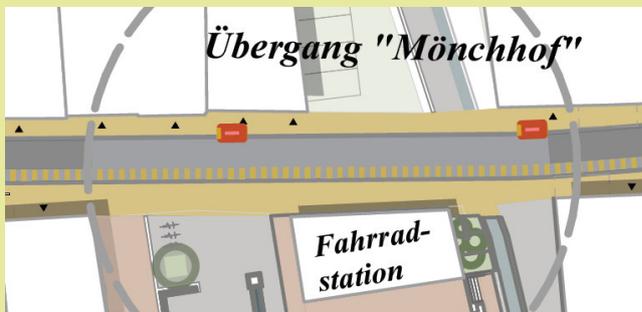


Beschreibung:

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans und des Verkehrskonzepts für die Altstadt ist die Zukunft der Langen Straße oft und intensiv diskutiert worden. Unabhängig von einer möglichen baulichen oder organisatorischen (teilweisen) Unterbindung der Durchfahrbarkeit dieser Straße (I.2) soll durch gestalterische Elemente eine Aufwertung des Straßenraums für die nichtmotorisierten Nutzer und damit ein besseres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer geschaffen werden. In Kooperation mit einem Büro für Freiraumplanung sind dabei die folgenden Elemente bzw. Interventionen entwickelt worden:

Übergänge mit barrierefreiem Belag

An vier neuralgischen Punkten (Übergang „Eingang West“, Übergang „Mönchhof“, Übergang „Haltestelle“ und Übergang „Eingang Ost“) wird die Pflasterdecke zwischen den bestehenden Pflasterrinnen ausgetauscht und mit einem Granitpflaster mit glatter Oberfläche ersetzt. Somit wird einerseits eine deutlich bessere Begehmbarkeit gewährleistet, andererseits dient die Veränderung in der Oberflächenbearbeitung als optisches Signal für die Verkehrsteilnehmer.



Grafik: Planausschnitte der möglichen Interventionen „Übergänge“

Fahrradweg einseitig / bergauf

Auf gesamter Länge wird auf der Südseite ein optisch und haptisch erkennbarer Streifen von 1,0 m Breite für den Radverkehr vorgesehen. Um den Eingriff in den bestehenden Straßenquerschnitt gering zu halten, schließt er seitlich an die offene Rinne an. Um den Radweg einerseits optisch sehr gut ablesbar zu machen, andererseits aber den Ort nicht zu überfrachten, wird vorgeschlagen, die beiden vorhandenen Materialien (ockerfarbener Klinker und Granitstein aber mit glatter Oberfläche) abwechselnd in Streifen zu verlegen.



Foto: Marstall mit Streifen für Radfahrer

Sitz- und Pflanzinseln:

Um den Fahrverkehr des MIV subtil zu entschleunigen, werden rechterhand in Fahrtrichtung in gewissen Abständen Hochbeete mit Sitzauflagen vorgeschlagen. Mit einer Höhe von ca. 45 cm kann einerseits das Substrat ausreichend dimensioniert und andererseits eine bequeme Sitzhöhe erreicht werden. Sitzauflagen aus Holz sorgen für angenehme Aufenthaltsmöglichkeiten für die Nutzer der Straße. Die genauen Standorte müssten in der weiteren Planung verifiziert werden. Eine Stückzahl von mindestens zehn Elementen wird empfohlen. Die Pflanzinseln sollten eine Größe von ca. 1,0 m Breite und 3,0 m Länge aufweisen, damit sie räumlich wirksam werden. Über der Entwässerungsrinne platziert, muss durch Aussparungen der Abfluss des Regenwassers gewährleistet bleiben. Als Bepflanzung kommen z.B. robuste Ziersträucher und Staudenmischpflanzungen in Frage. Zur Bewässerung und Pflege könnten z.B. Patenschaften der anliegenden Geschäfte angedacht werden.



Grafik: Skizze einer Pflanzinsel

Markierungen und Fahrradbügel:

Um die Befahrung mit dem Rad zu verbessern, ist zu prüfen, ob ergänzende Radfahr-Piktogramme aufgebracht werden können. Auch die verbleibenden Parktaschen für Besucherstellplätze müssen markiert werden. Zusätzlich sollten Fahrradbügel als Abstellmöglichkeiten in den Gehwegbereichen integriert werden. Auch hier kann eine genaue Positionierung erst im weiteren Planungsverlauf erfolgen.

Hängeleuchten:

Um die Wirkung der Langen Straße ansprechender und fußgängerfreundlicher zu gestalten, kann eine stimmungsvolle Beleuchtung als Ergänzung zum Einsatz kommen. Abgespannte Hängeleuchten zwischen den anliegenden Fassaden würden die Linearität der Straße aufbrechen. Auch eine Unterleuchtung der Pflanzinseln mittels LED-Leuchten würde für einen interessanten Nachtspekt sorgen. Die zusätzlichen Mittel der Beleuchtung würden einerseits das Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmer erhöhen und andererseits die Aufenthaltsqualität auf dem Straßenabschnitt der Langen Straße verbessern.

Es wird empfohlen, die Lange Straße in einer nachgelagerten Detailplanung gestalterisch aufzuwerten. Dabei kommen die durch den Freiraumplaner erarbeiteten Vorschläge in Betracht.

Wechselwirkungen:

Die Lange Straße gehört zu den bedeutendsten Radrouten der Stadt (R.1 und I.4). Die Aufwertung der Achse für den Radverkehr hat dementsprechend eine hohe Wichtigkeit.

Akteure:

Stadt



I.4 Radroutenkonzept Innenstadt

Ziele und Wirkungseffekte:

- Verbesserung der Erreichbarkeit und Durchfahrbarkeit der Altstadt für Radfahrer
- Erarbeitung einer Grundlage für die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes
- Identifikation von Haupt- und Erschließungsrouten



Beschreibung:

Die Altstadt Parchims stellt ein wichtiges Ziel für Radfahrer in der Stadt dar. Gleichzeitig führen jedoch auch viele Wege durch die Altstadt hindurch. Bei den Analysen wurde festgestellt, dass v.a. Einbahnstraßenregelungen durchgängig befahrbaren Radrouten im Weg stehen. Für eine zielgerichtete Förderung des Radverkehrs im Stadtgebiet war es daher erforderlich, sich mit den wichtigsten Radrouten in der Innenstadt auseinander zu setzen. Das Radroutennetz der Altstadt fügt sich dabei in das gesamtstädtische Radroutennetz ein (siehe R.1). An den Rändern der Altstadt sind daher die gesamtstädtischen Routen zu übernehmen und sinnvoll durch die Altstadt zu leiten. Bei der Routenwahl sind einerseits eine direkte und umwegarme Führung, aber auch vorhandene städtebauliche und verkehrliche Strukturen zu berücksichtigen.

Das anzustrebende Radroutennetz für die Altstadt kann **Abbildung 19** entnommen werden. Als künftige Hauptrouten des Radverkehrs (Durchgangsrouten) sind demnach die Lange Straße, Lindenstraße, Wockerstraße, Rosenstraße, Fischerdamm und Moltkeplatz identifiziert worden. Eine besonders wichtige Funktion bei der Erreichung von Zielen innerhalb der Altstadt nehmen die Nebenrouten und hier v.a. die Blutstraße, Schuhmarkt, Bleicherstraße, Werner-Cords-Weg und die Färbergrabenbrücke am Wiesenring ein. Grundsätzlich ist auch in den übrigen Straßen der Altstadt mit regelmäßigem Radverkehr zu rechnen. Die Auswahl von Haupt- und Nebenrouten dient daher v.a. der Priorisierung von Maßnahmen.

Die Fußgängerzone am Schuhmarkt ist demnach ein wichtiger Bestandteil des Radroutennetzes. Die Befahrung durch Radfahrer ist daher langfristig weiterhin sicherzustellen. Auf den meisten Haupt- und Nebenrouten werden Einbahnstraßen genutzt, bei denen bislang nur die Lange Straße in beide Richtungen genutzt werden kann. Die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Richtungen ist daher ein zentrales Element zur Förderung des Radverkehrs in der Innenstadt.

Die Radrouten der Innenstadt sollten in den kommenden Jahren sukzessive für eine durchgehende Befahrbarkeit in beide Richtungen durchgearbeitet werden. Dabei ist ein Fokus auf die Übergangsstellen von den Innenstadtrouten auf die gesamtstädtischen Routen zu richten.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen zu Maßnahme R.1, R.6 sowie Ö.1 und I.6-1.

Akteure:

Stadt

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



I.5 Bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Parkraumangebotes

Ziele und Wirkungseffekte:

- grundsätzlicher Erhalt der bisherigen Parkraumbewirtschaftung
- Beseitigung von räumlichen Stellplatzdefiziten v.a. im Bereich der östlichen Altstadt und am Krankenhaus
- Sicherstellung eines weiterhin wirtschaftlichen Betriebes der Parkraumbewirtschaftung



Beschreibung:

Die Analysen zum VEP haben gezeigt, dass die Parkraumbewirtschaftung in Parchim grundsätzlich anforderungsgerecht ist. Es gibt leistungsfähige und kostenlose Parkierungsanlagen am Rand der Altstadt, sowie kostenpflichtige aber zielnähere Parkplätze unmittelbar in der Altstadt. Diese grundsätzliche Aufteilung sollte auch künftig beibehalten bleiben. Das bedeutet, dass auch bei einer Umgestaltung von Plätzen eine signifikante Zahl kostenpflichtiger Stellplätze an den Standorten Neuer Markt, Alter Markt, Ziegenmarkt und Moltkeplatz erhalten bleiben sollten. Grundsätzlich können jedoch auch in den Straßenräumen einzelne Stellplätze mit dem Ziel einer stadtgestalterischen Aufwertung aufgegeben werden, denn ein Stellplatzdefizit konnte für die meisten Bereiche der Altstadt nicht ermittelt werden. Wenn Chancen bestehen, die Stellplätze am Altstadtrand zu stärken, sollte dies im Sinne einer Entlastung der öffentlichen Räume in der Altstadt genutzt werden.

In der östlichen Altstadt ist die höchste Parkplatzbelegung zu konstatieren. Tagsüber nutzen Beschäftigte der Altstadt und des Krankenhauses die kostenfreien Straßenrandstellplätze, in der Nacht belegen hingegen die Anwohner fast alle Stellplätze. Es ist daher zu prüfen, ob eine Ausweitung des Bewohnerparkens erforderlich ist. Darüber hinaus ist hier besonders darauf zu achten, dass die Parkplätze auf Brachen, die durch die städtebauliche Weiterentwicklung entfallen, in der Nähe wieder hergestellt werden. Darüber hinaus sind Ansätze zu entwickeln, mit denen das Beschäftigtenparken des Krankenhauses nicht weiter zu Lasten der umliegenden Straßenräume abgewickelt wird. Auch die langfristige Option zur Einrichtung eines neuen leistungsfähigen Parkplatzes am nördlichen oder östlichen Rand der Altstadt sollte weiter verfolgt werden.

Die Parkwegweisung über ein zweistufiges System ist ebenfalls grundsätzlich anforderungsgerecht. Kritik wurde an der Verständlichkeit der ersten Vorwegweiser an den Ortseingängen geübt. Bei einer Weiterentwicklung der Parkwegweisung ist daher ein Austausch dieser Wegweiser durch noch einfachere Schilder in Betracht zu ziehen.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt

Zeithorizont



Kostenrahmen (mit Parkplatzbau)



Priorität



I.6 Neugestaltung zentraler Plätze in der Altstadt

Ziele und Wirkungseffekte:

- Rücknahme der verkehrlichen Überformung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Straßenraumgestaltung (z.B. Außengastronomie)
- Sukzessive Überplanung zentraler Stadtplätze
- Bedarfsgerechte Ausweisung von Stellplätzen



Beschreibung:

Zahlreiche Plätze und Straßenabschnitte der Altstadt sind gestalterisch stark durch verkehrliche Anforderungen überformt. Die Plätze können so weniger Aufenthaltsqualität entwickeln, als sie angesichts ihrer zentralen Lage in der historischen Altstadt grundsätzlich bereithalten. Im Rahmen sukzessiver Überplanungen dieser Stadtbereiche sollen daher attraktive Stadtplätze geschaffen werden, auf denen sich Menschen gern aufhalten, die gleichzeitig aber auch noch ihre verkehrlichen Funktionen erfüllen können. Einige dieser Stadtbereiche sind in den folgenden Maßnahmenblättern I.6-1 und I.6-2 detaillierter dargestellt. Handlungsbedarf besteht weiterhin in den folgenden Bereichen:

- Ziegenmarkt
- Umfeld Georgenkirche
- Mönchhof
- Alter Markt

Bei der Planung sind die Anforderungen der Fußgänger und der Radfahrer mit besonderer Priorität zu berücksichtigen, die diese Verkehre die höchste Verträglichkeit in der Altstadt aufweisen. Bezüglich des Kfz-Verkehrs sind angemessen breite Fahrgassen sowie eine ausreichende Stellplatzzahl vorzuhalten. Insbesondere der Ziegenmarkt und der Alte Markt sollen ihre Funktion eines zielnahen Kurzzeitstellplatzes mit Gebührenpflicht auch in Zukunft grundsätzlich weiter erfüllen können.



Grafik: Skizze Umgestaltung Ziegenmarkt

Die nebenstehende Skizze stellt zunächst eine aus verkehrsplanerischer Sicht denkbare Lösung dar. Bei der Entwicklung abschließender Entwürfe sind auch städtebauliche und Denkmalschutzaspekte zu berücksichtigen.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



I.6-1 Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung Moltkeplatz

Ziele und Wirkungseffekte:

- Aufwertung des Stadtraums durch Rücknahme von Verkehrsflächen des Kfz-Verkehrs
- Abbau der UHS Moltkeplatz/ Wallallee
- bessere Erreichbarkeit der Innenstadt durch Einordnung attraktiver Radverkehrsanlagen und barrierefreier ÖPNV-Haltestellen



Beschreibung:

Durch seine Lage am Rand der Altstadt und an den Bundesstraßen ist der Moltkeplatz ein wichtiges verkehrliches und städtebauliches Scharnier zwischen der Altstadt und dem übrigen Stadtgebiet. Vielen Besuchern der Stadt sowie Kunden der Altstadt dient er als Zugangspunkt zur Altstadt. Der Platz wird heute von Verkehrsanlagen des Kfz-Verkehrs dominiert: ein Parkplatz und ein Kreisverkehr mit sehr breiter Fahrbahn und kleiner Mittelinsel nehmen weite Teile der Platzfläche ein. Für Gehwege bleiben nur schmale Reststreifen am Fahrbahnrand und die Haltestelle ist nicht barrierefrei ausgebaut.

Aufgrund der ungünstigen Konstellation gegenüberliegender Fahrstreifen kommt es am Knotenpunkt Moltkeplatz/ Wallallee häufig zu Unfällen. Die Stadt Parchim erarbeitet daher gemeinsam mit der Landesstraßenbauverwaltung als Baulastträger der anliegenden Bundesstraßen ein Konzept für den Ausbau des Knotenpunkts. Dafür wird derzeit ein Sicherheitsaudit der Bestandssituation erstellt, eine konkrete Lösung für die Zukunft des Moltkeplatzes wurde noch nicht entwickelt. Im Rahmen des VEP sollen v.a. die städtischen Anforderungen an die künftige Gestaltung des Platzes festgehalten werden:

- Reduktion der Verkehrsflächen für den fließenden Kfz-Verkehr und gleichzeitig Erweiterung und Aufwertung der Fußverkehrsflächen (z.B. durch Sitzmöglichkeiten, kleinteilige Begrünung (im Rahmen der städtebaulichen Zielsetzung zum Erhalt des „steinernen Platzes“), Stadtmobiliar und Kinderspielgeräte)
- Schaffung attraktiver und sicherer Radverkehrsanlagen. v.a. auf den Relationen Wallallee – Moltkeplatz – Fischerdamm und Buchholzallee – Moltkeplatz – Ziegenmarkt
- grundsätzlicher Erhalt der bislang bestehenden Fahrbeziehungen im Kfz-Verkehr über den Platz
- Einordnung von barrierefreien Haltestellen für den Stadtbus in stadteinwärtiger Richtung und für den Regionalverkehr in beide Richtungen (vor der Stadthalle und in der Buchholzallee)
- grundsätzlicher Erhalt des Parkplatzes als wichtigen zielnahen kostenpflichtigen Stellplatz (keine wesentliche Reduktion der Stellplatzzahlen anzustreben)
- gestalterische Verdeutlichung der Einfahrt in die Altstadt (Torsituation) in den Straßen Am Kreuztor und Am Wallhotel

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen bzgl. der Knotengestaltung an der Wallallee zur Maßnahme K.3.

Akteure:

Stadt, Landesstraßenbauverwaltung



I.6-2 Straßenraumgestaltung Fischerdamm/ Mönchhof

Ziele und Wirkungseffekte:

- Verbesserung der Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs im Straßenraum durch stärkere Verkehrsberuhigung → ggf. dadurch Reduktion von Verkehrsströmen
- Verbesserung der Überquerbarkeit der Straße und Aufwertung als Vorplatz der künftigen Kulturmühle



Beschreibung:

Mit der geplanten Umgestaltung der Eldemühle zu einem Kulturzentrum erfährt der Straßenraum am Fischerdamm eine erhebliche Aufwertung. Es ist damit zu rechnen, dass Querungssituationen häufiger und linienhafter vorkommen werden, als dies im Bestand der Fall ist. Für die Weiterentwicklung des Straßenabschnitts ist daher die folgende Idee entwickelt und in **Abbildung 24** dargestellt worden:

- Umgestaltung des Fischerdamms zwischen Färbergraben und dem östlichen Ende der Kulturmühle zu einer Begegnungszone, in der eine 6,5 m breite Fahrbahn nur gestalterisch gegenüber den Gehwegen abgesetzt ist, eine Höhentrennung jedoch nicht mehr existiert. Die Fahrbahn wird an beiden Enden des Abschnitts über eine Rampe auf das Gehwegniveau angehoben. Die geeignete Beschilderung ist noch zu eruieren, da ein Schild Begegnungszone in der StVO noch nicht vorgesehen ist.
- Einordnung eines 2,0 m breiten langgezogenen Mitteltrennstreifens in einer dritten Oberflächengestaltung (ohne Höhentrennung zur Fahrbahn) zur Sicherstellung einer linienhaften Überquerbarkeit der Straße. Die Lage dieses Streifens muss sich an den späteren Fußwegen von/ zur Kulturmühle orientieren und kann daher erst mit Abschluss der Planungen zur Mühle festgelegt werden.
- Fortführung der niveaugleichen Straßenraumgestaltung für den Mönchhof.
- Einordnung einer barrierefreien Haltestelle westlich des Abzweigs Mönchhof am Fahrbahnrand in Fahrtrichtung West. Radfahrer und der Kfz-Verkehr müssen hinter einem haltenden Bus warten. Ggf. kann auch die Haltestelle an der Sporthalle und deren Zuwegung zur Schule derart ertüchtigt werden, dass eine Haltestelle in direkter Schulnähe entfallen kann.
- Einordnung eines beidseitigen 1,5 m breiten Schutzstreifens auf dem Fischerdamm zwischen Neuem Markt und Moltkeplatz (verbleibende Kernfahrbahn von 4,5 m bei Anpassung von Borden an Engstellen möglich). Keine Schutzstreifenmarkierung im Abschnitt der Begegnungszone.
- Erhalt des Fußgängerüberweges am Abzweig Am Fischerdamm, Prüfung weiterer etwas weiter östlich und/oder in der Straße Am Fischerdamm



Foto: Begegnungszone mit Gestaltungselementen vor einem Schulzentrum in Hamburg
[Quelle: iba-hamburg.de]

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen zur Maßnahme F.3, bei der die Entwicklung einer Fußverkehrsachse zwischen Mönchhof und Parkplatz Fischerdamm angeregt wird.

Akteure:

Stadt



Priorität
zu ergänzen

K.1 Neubau der Ortsumgehung, Nordumgehung und Südwestspange

Ziele und Wirkungseffekte:

- Entlastung der Stadt vom regionalen Durchgangsverkehr
- Schaffung von Kapazitäten für städtebauliche Weiterentwicklung der Stadt
- Verbesserung der Anbindung von Gewerbestandorten an die Autobahn



Beschreibung:

Die Ortsumgehung von Parchim ist unterteilt in zwei Teilprojekte im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans zur Umsetzung bis 2030 vorgesehen. Derzeit befindet sich das Projekt noch in einer frühen Planungsphase, bei dem mögliche Trassenvarianten gefunden und unter verkehrsplanerischen, umwelt- und kostentechnischen Gesichtspunkten miteinander verglichen werden. Im Rahmen eines ersten Trassenvergleichs kristallisierte sich eine Umfahrung der Stadt im Norden (zwischen Ortsausgang Richtung Spornitz und Abzweig der L 16) sowie eine Südwestspange (zwischen Ortsausgang Richtung Spornitz und B 321 zwischen Parchim und Slate) als Vorzugslösung heraus. Diese Trassenführung diente im Verkehrsentwicklungsplan daher auch als Grundlage der Wirkungseinschätzung, wenngleich die neuerliche Variantenuntersuchung zu einem anderen Ergebnis kommen kann. Verknüpfungen sind zu den folgenden Straßen vorgesehen: B 321 Süd, L 083, B 191 Ost, L 09, B 321 Nord, L 16 und B 191 Ost. Die zu querenden Kreis- und Gemeindestraßen können über die nächstliegende Landes- oder Bundesstraße erreicht werden.

Die **Abbildungen 26.1 und 26.2** zeigen die Ergebnisse der Umlegung im Verkehrsmodell mit Umsetzung der Ortsumgehung. Die Belegung der Ortsumgehung variiert demnach zwischen 3.100 und 7.400 Kfz/ 24 h. Am stärksten ist dabei der Abschnitt über die Müritz-Elde-Wasserstraße belastet. Entlastungen ergeben sich fast im gesamten angebauten Haupt- und Sammelstraßennetz der Stadt. Die Schleusenbrücke und der Fischerdamm werden demnach von 26 % weniger Kfz (-2.300 bzw. -3.300 Kfz/ 24 h) befahren. Auf der Wallallee und den Wallanlagen sind die Entlastungen mit 32-35 % sogar noch stärker.

Die Umsetzung der Ortsumfahrung entlastet die Kernstadt erheblich von Durchgangs- sowie regionalen Quell- und Zielverkehren. Eine Realisierung ist daher aus Sicht der Stadt unbedingt weiter mit höchster Priorität zu verfolgen. Die Ortsumgehung bildet die Grundlage einer umfassenden Weiterentwicklung des Haupt- und Sammelstraßennetzes. Sie dient der Erreichung der Ziele des Lärmschutzes und schafft Kapazitäten, mit denen bessere Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger geschaffen werden können. Die Stadt wird sich daher weiterhin intensiv gegenüber dem Land als zuständiger Behörde für den Bau der Ortsumgehung einsetzen und nach Möglichkeit unterstützend tätig werden.

Wechselwirkungen:

Die Umsetzung der Ortsumgehung ist Voraussetzung für umfassende verkehrliche Anpassungen (v.a. K.3, K.4 und K.7).

Akteure:

Landesstraßenbauverwaltung, Stadt

Zeithorizont



Kostenrahmen (städt. Anteil)



Priorität



K.2 Ausbau der Landstraße 083 Parchim - Groß Godems

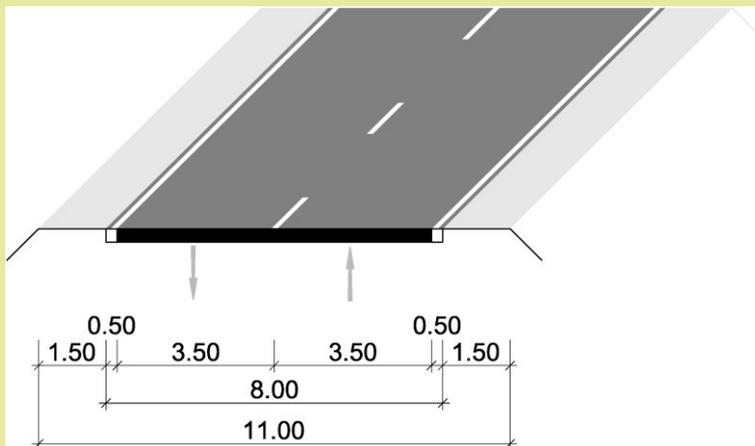
Ziele und Wirkungseffekte:

- Leistungsfähige Anbindung der Stadt an die nächstgelegene Autobahnanschlussstelle
- Bedarfsgerechter Ausbau und Erhalt der Strecke



Die Landesstraße L 083 ist die kürzeste Verbindung zwischen Parchim und der BAB A 24. Die Straße weist im Abschnitt zwischen Parchim und Groß Godems jedoch keinen bedarfsgerechten und den aktuellen Richtlinien entsprechenden Querschnitt auf. Begegnungsfälle zwischen Lkw und Pkw finden angesichts einer Fahrbahnbreite von lediglich etwa 5,50 m unter sehr beengten Verhältnissen statt.

Die Stadt verfolgt daher weiter einen bedarfsgerechten Ausbau der Straße, v.a. mit Herstellung einer ausreichend breit bemessenen Fahrbahn an. Da die Stadt über die Bundesstraßen B 191 und B 321 auch noch über andere Strecken an die Autobahn angebunden ist, ist die Priorität dieser Maßnahme geringer einzuschätzen. Eine Verknüpfung zwischen der L 083 und der künftigen Südwestspange der Ortsumgehung ist aus Sicht der Stadt anzustreben.



Grafik: anzustrebender Regelquerschnitt der L 083 außerhalb der Ortschaften gemäß Richtlinie zur Anlage von Landstraße (RAL)

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Landesstraßenbauverwaltung

Zeithorizont



Kostenrahmen (städt. Anteil)



Priorität



K.3 Variantenuntersuchung zum Umgang mit dem Einbahnstraßensystem Putlitzer Straße/ Buchholzallee

Ziele und Wirkungseffekte:

- Lärmentlastung eines Straßenzuges durch Bündelung von Verkehrsströmen und Verkehrsberuhigung
- Schaffung besserer Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr



Beschreibung:

Das Einbahnstraßensystem aus Buchholzallee und Putlitzer Straße ist vor allem aus lärmtechnischer Sicht nicht als optimal einzuschätzen. Die geteilte Führung sorgt dafür, dass zwei Straßenzüge von relativ hohen Verkehrsmengen betroffen sind. Darüber hinaus sind bestimmte Relationen nur mit Umwegen zu realisieren, was die Verkehrsleistung und damit die Lärmbetroffenheiten ansteigen lässt. Grundsätzlich besteht bei Einbahnstraßen zudem öfter ein Geschwindigkeitsproblem, da deutlich weniger Interaktionen stattfinden. Der großzügige zweispurige Straßenraum beider Straßen verstärkt dieses Problem.

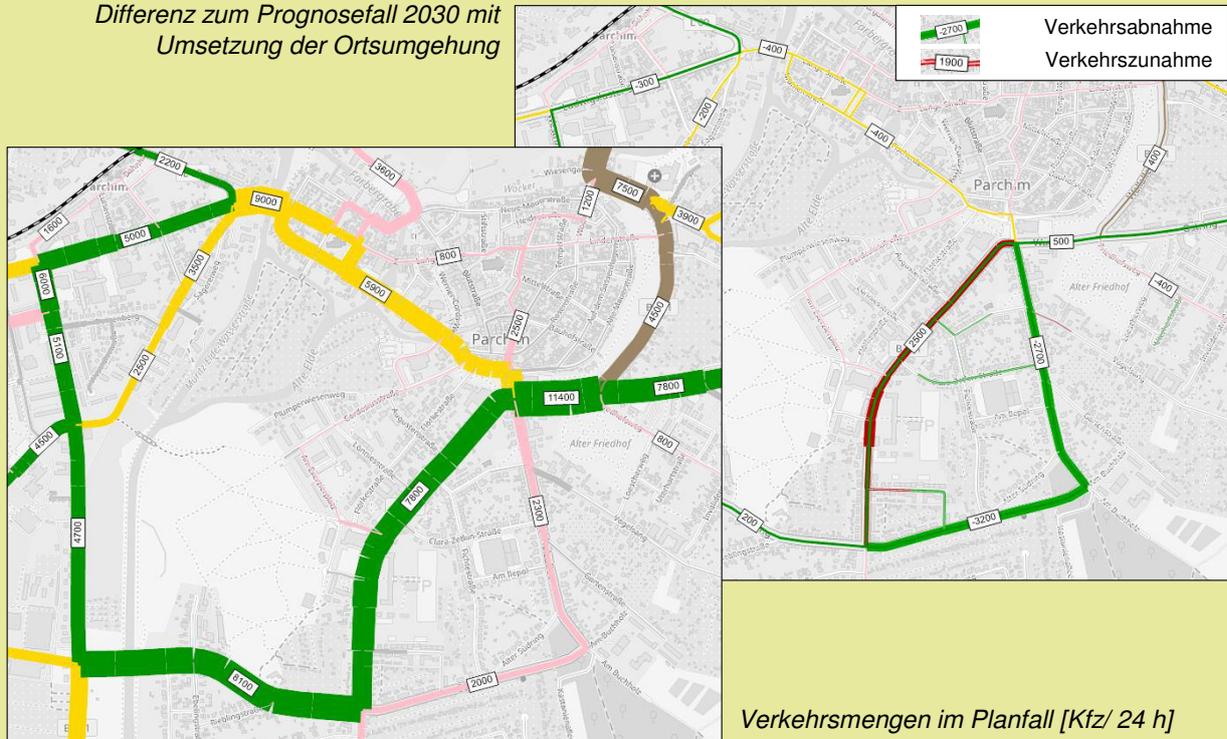
Spätestens mit Umsetzung der Ortsumgehung sollten daher die Verkehre auf einer der Achsen gebündelt werden. Angesichts der Vielzahl von verkehrsaufkommensstarken Einrichtungen (Einkaufsmarkt, Kino, Kreisverwaltung) entlang der Putlitzer Straße und der geplanten Entwicklung der Regimentsvorstadt ist eine erhebliche Verkehrsberuhigung dieser Achse eher schwierig zu realisieren. Zudem ist der Weg zwischen Wallallee und Südring über die Buchholzallee etwa ein Drittel bzw. 350 m länger als über die Putlitzer Straße – entsprechend ist mit mehr Lärmbetroffenheiten zu rechnen. Dies ist in der erforderlichen vertiefenden verkehrstechnischen Untersuchung zu dieser Maßnahme zu berücksichtigen. Dabei ist auch zu prüfen, ob eine Realisierung der Aufhebung des Einbahnstraßensystems auch schon vor Fertigstellung der Ortsumgehung möglich ist. Knackpunkt hierbei dürften die Leistungsfähigkeitsnachweise an den Knotenpunkten Südring/ Putlitzer Straße und Putlitzer Straße/ Moltkeplatz/ Wallallee/ Buchholzallee sein. Gleichwohl könnte die Aufhebung des Einbahnstraßensystems ein Beitrag zur Beseitigung der Unfallhäufungsstelle an letztgenannter Kreuzung sein.

Die Aufhebung des Einbahnstraßensystems sollte von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung auf beiden Achsen begleitet werden. Auf der Achse, die künftig eine geringere verkehrliche Bedeutung haben soll, wird es vor allem darum gehen, auf gesamter Länge eine bessere Eingliederung der Straße in die Wohngebiete zu erlangen (z.B. Integration in umliegende Tempo 30-Zonen, Verschmälerung Fahrbahn durch Radverkehrsanlagen, Aufpflasterungen etc., siehe auch K.5). Auf der zu stärkenden Achse werden punktuell Maßnahmen erforderlich sein, um die Verträglichkeit des Verkehrs sicherzustellen (z.B. Querungshilfen Fußverkehr, punktuelle Geschwindigkeitsbegrenzung).

Bei der Umgestaltung der Straßenräume sollte ein besonderes Augenmerk auf die Anforderungen des Rad- und Fußverkehrs gelegt werden. Hinweise hierzu können den Maßnahmen F.1, F.2, R.1 und R.2 entnommen werden.

Im Verkehrsmodell wurde zur Einschätzung der Wirkungen zunächst nur das Einbahnstraßensystem aufgehoben, ohne dass unterstützende verkehrsberuhigende Maßnahmen ergriffen werden. So konnte gezeigt werden, wie sich Fahrzeugführer im Modell entscheiden, wenn beide Routen so schnell wie heute befahren werden können.

Differenz zum Prognosefall 2030 mit
Umsetzung der Ortsumgehung



Im Planfall nutzen die meisten Fahrzeugführer die Putlitzer Straße, wohingegen die Buchholzallee und der östliche Südring eine Verkehrsentlastung von mehr als 50 % zu verzeichnen haben. Dies führt auch zu einer spürbaren Abnahme der Lärmbelastung. Die Belegungen beider Straßenabschnitte sind damit auf dem Niveau durchschnittlicher Sammelstraßen in Wohngebieten einzuordnen. Mit einer zumindest teilweisen Integration der Straßen in eine flächenhafte Verkehrsberuhigung dürfte sich dieser Effekt noch verstärken.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen zur Planung des Moltkeplatzes (I.6-1), da eine kurzfristig umsetzbare Umgestaltung des Knotenpunktes Moltkeplatz/ Wallallee/ Buchholzallee/ Putlitzer Straße eine langfristige Aufhebung des Einbahnstraßensystems zulassen muss.

Akteure:

Stadt, Landesstraßenbauverwaltung (solange die Straße der Baulast des Landes unterliegen also zumindest Landesstraßen sind)



K.4 Variantenuntersuchung zur Konzentration von Verkehrsströmen auf dem Juri-Gagarin-Ring und Entlastung des Weststrings

Ziele und Wirkungseffekte:

- Konsolidierung des Straßennetzes in der Weststadt nach Umsetzung der Ortsumgehung
- Lärmentlastung eines Straßenzuges durch Bündelung von Verkehrsströmen und Verkehrsberuhigung



Beschreibung:

Mit Umsetzung der Ortsumgehung ist davon auszugehen, dass die Widmung der Stadtstraßen als Bundesstraßen entfällt und die Straßen zumindest teilweise in die Straßenbaulast der Stadt übergehen. Die Umliegungen im Verkehrsmodell mit Realisierung der Ortsumgehung haben gezeigt, dass insbesondere der Juri-Gagarin-Ring und der Schwarze Weg künftig eine größere Bedeutung im Straßennetz der Weststadt einnehmen werden. Über diesen Straßenzug werden mit Verknüpfung der Ortsumgehung und der L 09 zahlreiche Wege zwischen der Weststadt sowie der Nordstadt und darüber hinaus nach Crivitz und Schwerin abgewickelt. Auch im Sinne einer Lärminderung erscheint die Bündelung von Verkehren auf dem stärker gewerblich geprägten Juri-Gagarin-Ring langfristig zielführend zu sein. Der Westring gilt heute gemäß Lärmaktionsplan zu den Straßen in Parchim mit den größten Lärmbetroffenheiten, wohingegen der Juri-Gagarin-Ring nur einseitig Bebauung aufweist, die zudem relativ weit abgerückt ist.

Spätestens mit Umsetzung der Ortsumgehung und der damit zusammenhängenden Umwidmung von Straßen in Parchim sollte daher eine Konsolidierung des Straßennetzes in der Parchimer Weststadt vollzogen werden. Dabei sollten Verkehre stärker auf dem Juri-Gagarin-Ring gebündelt werden. Ansätze hierfür sind einerseits eine Überarbeitung der Wegweisung sowie eine begleitende Verkehrsberuhigung auf dem Westring. Sollten mit der Umwidmung von Straßen weiterhin Landesstraßen innerhalb des Stadtgebietes verbleiben, wäre eine Führung dieser über den Schwarzen Weg, Juri-Gagarin-Ring und F.-W.-Raiffeisen-Ring zur Unterstützung der Verkehrslenkung empfehlenswert. Es ist zu prüfen, inwiefern im Zuge des Straßenzuges Ausbauerfordernisse bestehen (z.B. Ergänzung anforderungsgerechter Rad- und Fußwege am F.-W.-Raiffeisen-Ring).

Eine im Lärmaktionsplan vorgeschlagene Sperrung des Weststrings im Abschnitt Am Bostenberg bis Ziegenderdorfer Chaussee kann vor dem Hintergrund von Umlegungsergebnissen aus dem Verkehrsmodell nicht empfohlen werden. Die Strecke dient mit Umsetzung der Ortsumgehung v.a. den Quell- und Zielverkehren der Weststadt. Bei einem Entfall der Straße würden diese Verkehre zu einem erheblichen Anteil von der parallel verlaufenden Otto-Grotewohl-Straße aufgenommen werden. Diese Straße ist jedoch angesichts ihres Ausbaustandes nicht in der Lage, diese Verkehre aufzunehmen, zumal dann eine Lärmbelastung noch stärker in die bislang ruhigen Straßen der Weststadt hineingezogen werden würde. Zielführend erscheint vielmehr eine verstärkte Verkehrsberuhigung entlang des Weststrings, z.B. Einrichtung von Tempo 30, Fahrbahnverschmälerung durch Radverkehrsanlagen. So können die zukünftig anzustrebenden Verkehrsverlagerungen auf den Juri-Gagarin-Ring unterstützt werden.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, Landesstraßenbauverwaltung

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



K.5 Weiterentwicklung und Verkehrsberuhigung im Sammel- und Nebenstraßennetz

Ziele und Wirkungseffekte:

- Minimierung von „Schleichverkehren“ und Harmonisierung der Verkehrsorganisation im Nebennetz
- Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit insbesondere für den nicht-motorisierten Verkehr
- Bedarfsgerechte Weiterentwicklung von Sammelstraßen zur Entlastung von Wohngebieten



Beschreibung:

Die Bündelung von Verkehrsströmen auf Hauptverkehrsstraßen wird künftig noch stärker mit einer flächenhaften Verkehrsberuhigung in den Gebieten abseits dieser Verkehrsachsen einhergehen. Dafür wird vor allem die Ausweitung bestehender oder Schaffung neuer Tempo 30 Zonen empfohlen. Darüber hinaus kommt die Umgestaltung von Neben- und Sammelstraßen mit dem Ziel einer Verkehrsberuhigung infrage. Folgende Ansätze sollen hierbei verfolgt werden:

- Ausweitung bestehender (z.B. in der Altstadt) und Ausweisung neuer Tempo-30-Zonen (z.B. Regimentsvorstadt, beidseits Dammer Weg, zwischen Putlitzer Straße und Buchholzallee) in Wohngebieten und Gebieten mit dominierender wohnlicher Nutzung heranreichend bis an angrenzende Hauptverkehrsstraßen (siehe **Abbildung 17**)
- Einheitliche Vorfahrtsregelung („Rechts-vor-Links“) im Nebennetz
- Umgestaltung von (Haupt-)Sammel- und Haupteerschließungsstraßen mit dem Ziel einer stärkeren Verkehrsberuhigung
- Prüfung von Begegnungszonen zur punktuellen Verkehrsberuhigung in den Durchgangsstraßen der Ortsteile (z.B. in der Regimentsvorstadt, Weststadt, Südstadt) zur Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger
- Fahrbahnverengung oder –verschwenkung an Ortseingangsbereichen



Foto: Fahrbahnverschwenkung auf Wohnweg in Parchim

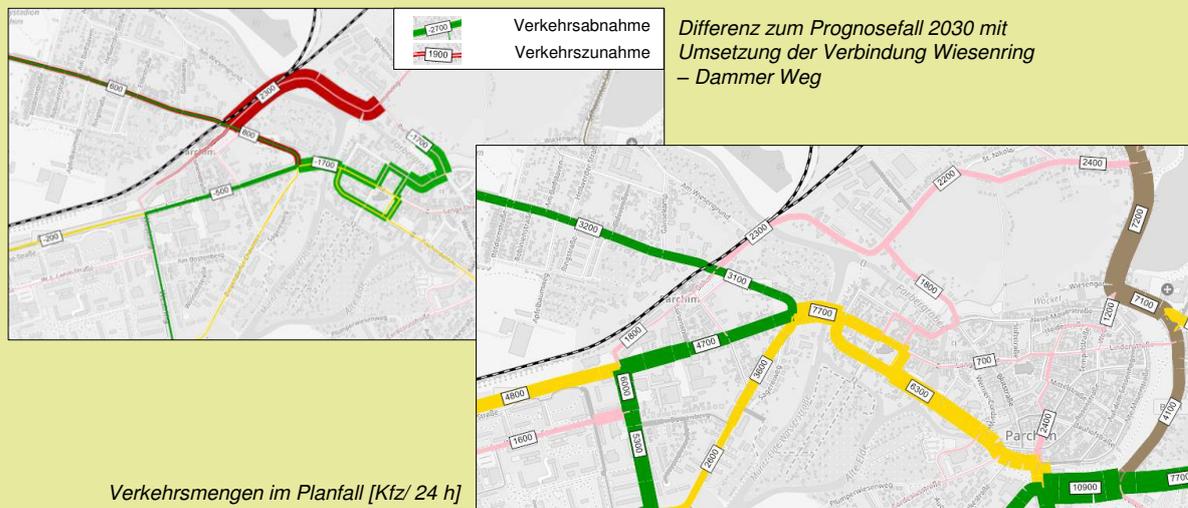
Zeitnah nach der Umsetzung sind geeignete Maßnahmen zur Wirkungskontrolle durchzuführen, wie z.B. Geschwindigkeitsüberwachung, Vor-Ort-Begehungen.

Für die Weiterentwicklung des (Haupt-)Sammelstraßennetzes sind im Rahmen des VEP vier Bereiche gesondert betrachtet worden:

- Der Möderitzer Weg stellt eine Verbindung der Nordstadt mit dem Gewerbegebiet nördlich der Bahngleise parallel zu Bundesstraße dar. Die Belegung der Straße beträgt gemäß Verkehrsmodell deutlich unter 1.000 Kfz/ 24h. Im Sinne einer Entlastung der Wohngebäude in diesem Stadtbereich kann eine Unterbrechung des Möderitzer Weges für den Kfz-Verkehr auf Höhe des Bahnübergangs in Betracht gezogen werden. Der Bahnübergang sollte jedoch für den Fuß- und Radverkehr weiter nutzbar bleiben.
- Es wird eine Umbindung der Kreisstraße 118 nördlich des Bahnübergangs nach Westen zur B 321 auf Höhe der Straße Neuhofer Weiche empfohlen. Ziele sind dabei die Entlastung der Wohnbau-

ung entlang des Dargelützer Weges und der Abbau eines Bahnüberganges. Die Kreisstraße wird gemäß Verkehrszählungen derzeit von etwa 2.500 Kfz/ 24 h befahren. In der Prognose ist mit geringfügigen Verkehrsreduktionen auszugehen, aufgrund des Bevölkerungsrückgangs in Parchim und dem Landkreis.

- Im VEP von 2002 ist eine Sperrung der Ludwigsluster Straße zwischen Dammer Weg und Westring nach Fertigstellung der Ortsumgehung angeregt worden. Planfallumlegungen im Verkehrsmodell zeigen, dass dies mit signifikanten Verkehrszunahmen im Bereich Bahnhof und auf der Straße Am Bostenberg einhergehen würde. Angesicht der Zielstellungen, Wohngebiete vom Durchgangsverkehr zu entlasten und den Bestrebungen, das Bahnhofsumfeld aufzuwerten, sind diese Verkehrsverlagerungen kritisch zu bewerten. Eine Sperrung der Ludwigsluster Straße wird daher nicht empfohlen.
- Im Verkehrsentwicklungsplan von 2002 war die Verbindung zwischen Wiesenring und dem Dammer Weg als langfristige Maßnahme zur Weiterentwicklung des Hauptstraßennetzes aufgenommen worden. Im vorliegenden Plan ist die Verkehrswirksamkeit einer solchen Verbindung erneut geprüft worden.



Die Untersuchung im Verkehrsmodell hat gezeigt, dass die Verbindung von Wiesenring und Dammer Weg die westliche Altstadt – über die Effekte der Ortsumgehung hinaus – von Verkehr entlasten kann. Gleichwohl stehen derzeit die erzielbaren Effekte in keinem Verhältnis zu den erforderlichen Aufwendungen, die – da es sich um eine kommunale Straße handelt – vollständig von der Stadt zu tragen wären. Bereits mit Umsetzung der Ortsumgehung wird eine erhebliche Entlastung der westlichen Altstadt erreicht (siehe K.1). Auch hat sich die Stadt im untersuchten Korridor weiterentwickelt, sodass die Trasse nicht ohne wesentliche Einschnitte an privatem Eigentum zu realisieren ist. Eine Umsetzung der Verbindungsstraße wird daher für die Laufzeit des vorliegenden VEP nicht empfohlen, gleichwohl sollte die weitere Bebauung der Trasse für eine künftige Realisierung vermieden werden.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



K.6 Maßnahmen zur Lärminderung

Ziele und Wirkungseffekte:

- Sukzessive Prüfung und Umsetzung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan zur Minderung von Lärmbetroffenheiten
- Steigerung der Wohnqualität entlang von Hauptverkehrsstraße



Beschreibung:

Mit dem Lärmaktionsplan ist im Jahr 2019 ein wichtiges Grundlagendokument für die städtische Verkehrsplanung geschaffen worden. Die enthaltenen Maßnahmen sollten in den kommenden Jahren nach erfolgter Einzelfallprüfung sukzessive umgesetzt werden. Dabei sind vor allem bei den Maßnahmen zur Reduktion zulässiger Geschwindigkeiten im Hauptstraßennetz Verdrängungseffekte zu berücksichtigen, die in einzelnen Fällen den Zielen einer Verkehrsbündelung entgegenstehen. Im Regelfall sollten sich neue Geschwindigkeitsbeschränkungen im klassifizierten Straßennetz daher auf die Nachtzeit beschränken. Eine Ausnahme stellt hier die vorgeschlagene Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Schweriner Straße und John-Brinckman-Straße dar. Aufgrund fehlender Alternativstrecke dürfte es hier kaum Verdrängungseffekte geben und mit der Ausweisung von Tempo 30 ganztags kann die Situation für Radfahrer kurzfristig ohne größere finanzielle Aufwendungen verbessert werden.

Wichtige Maßnahmenbestandteile zur Erreichung der Ziele der Lärminderung sind daher:

- Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Abschnitten im Hauptstraßennetz v.a. für die Nachtstunden
- Bündelung von Verkehrsströmen (z.B. Putlitzer Straße/ Buchholzallee und Juri-Gagarin-Ring/ Westring) → siehe K.3 und K.4
- Verkehrsüberwachung (mobile und ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung, Dialogdisplays)
- Umgestaltung von Querschnitten zur Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten (z.B. Putlitzer Straße, Buchholzallee)
- Prüfung der Möglichkeiten von Straßenraumbegrünung und Nachverdichtung bestehender Begrünung (z.B. Ludwigscluster Chaussee, Ziegendorfer Chaussee, Südring, Ostring, Buchholzallee)
- Verbesserung der Bedingungen im Rad- und Fußverkehr als Anreiz für einen Mobilitätswandel
- gestalterische Verdeutlichung der Bedeutungsunterschiede zwischen Haupt- und Nebenstraßennetz als Beitrag für eine flächenhafte Verkehrsberuhigung (z.B. Gehwegüberfahrten)

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen v.a. zur Maßnahme K.1, denn mit Umsetzung der Ortsumgehung ist die Lärmsituation in Parchim neu zu bewerten und es eröffnen sich Möglichkeiten zur Verkehrsbündelung und Verkehrsberuhigung.

Akteure:

Stadt, Landesstraßenbauverwaltung

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



K.7 Sanierung und Ausbau von Straßen im Neben- und Sammelstraßennetz

Ziele und Wirkungseffekte:

- Minderung der Lärmemissionen
- Verbesserung der Bedingungen für den Kfz- und Radverkehr
- Herstellung der Barrierefreiheit



Beschreibung:

Die Untersuchungen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes haben gezeigt, dass derzeit keine Neubaumaßnahmen in Parchim erforderlich sind. Die beschränkten finanziellen Ressourcen sind daher schwerpunktmäßig für die Aufrechterhaltung und Instandsetzung des bestehenden Straßennetzes aufzubringen. Für einen zielgerichteten Einsatz der Finanzmittel ist der bauliche Zustand der Straßen regelmäßig zu überprüfen.

Die Instandhaltung der Bundes- und Landesstraßen obliegt innerhalb und außerhalb der Ortslagen der Landesstraßenbauverwaltung, die Kreisstraßen dem Landkreis Ludwigslust-Parchim als zuständigen Baulastträger. Die Stadt Parchim ist innerhalb bebauter Gebiete für alle übrigen klassifizierten Straßen und sämtliche Gemeindestraßen zuständig. In diesem Teil des Straßennetzes stehen zahlreiche Instandsetzungsarbeiten an. Einige bedeutende Straßen, deren Ertüchtigung bereits heute absehbar erforderlich ist, werden im Folgenden noch einmal kurz bezüglich ihrer Anforderungen hervorgehoben:

- Wiesenring: Als Fortführung des Burgdamms dient der Wiesenring als nördliche innerstädtische Umfahrung der Altstadt. Auch für Radfahrer ist es durch die Färbergrabenbrücke am Ende des Wiesenrings eine wichtige Route.
- Am Güterbahnhof: Als bahnparallele Straße erschließt diese Straße v.a. die bahnhofsnahe Stellplätze. Die Straße weist keinerlei Querschnittsgestaltung und einen schlecht befahrbaren Kopfsteinpflasterbelag auf.
- Die Sanierung von Nebenstraßen in den Ortsteilen soll künftig einen Beitrag zur Aufwertung der Umfeldqualität in den dörflichen Ortsteilen Parchims leisten. Beispiele sind: Damm (Trotzenburger Weg, Bergweg, Weg am Sportplatz), Malchow (Kuhdrift, Verbindungsweg Forstweg/ Zum Ausbau), Neu Matzlow, Dargelütz (Alte Dorfstraße, Neue Dorfstraße, Koppelweg, Dorfteich)

Im Zuge von Straßenbaumaßnahmen sollen Haltestellen zum barrierefreien Ausbau überprüft bzw. angepasst und Kreuzungsbereiche gemäß der Leitlinien von K.8 umgestaltet werden.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen zum barrierefreien Haltestellenausbau (Ö.4) und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (K.8).

Akteure:

Stadt

Zeithorizont



Kostenrahmen (jährlich)



Priorität



K.8 Abbau von Unfallhäufungsstellen und flächenhafte Verbesserung der Verkehrssicherheit

Ziele und Wirkungseffekte:

Nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit durch bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen an Unfallhäufungsstellen und Konfliktschwerpunkten



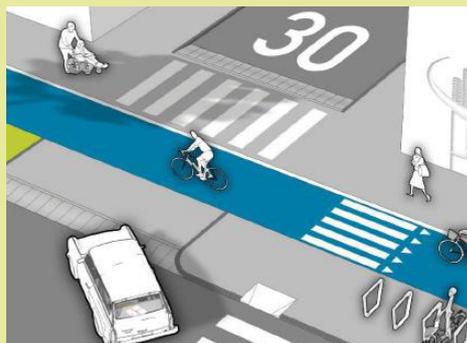
Beschreibung:

Insgesamt konnten bei einer Untersuchung der Unfalltypenkarten zwar nur fünf Knotenpunkte als Unfallhäufungsstellen identifiziert werden, dennoch reicht das subjektive Gefährdungspotenzial insbesondere für Radfahrende weit darüber hinaus.

Es wird empfohlen, die Arbeit der Unfallkommission (u.a. Verkehrsschauen) und der verantwortlichen Stellen in der Stadt sowie der Polizei fortzusetzen, dabei neben den baulichen Maßnahmen jedoch stärker auch verkehrsplanerische Handlungsoptionen (z.B. Verkehrslenkung, Verkehrsberuhigung) in Betracht zu ziehen. In diesem Kontext ist zu überlegen, auch Vertreter der städtischen Verkehrsplanung in die Unfallkommission aufzunehmen, um komplexe Wechselwirkungen besser zu erkennen und ihnen differenzierter zu begegnen. Die Arbeit der Unfallkommission ist als permanente Arbeitsaufgabe aufzufassen und entsprechend fortzuführen.

Noch stärker als bisher sollten künftig flächenhaft bestehende Verkehrssicherheitsdefizite angegangen und Präventivmaßnahmen durchgeführt werden, ohne dass an einzelnen Stellen auffällige Unfallhäufungen auftreten. Dazu gehören beispielsweise:

- Sicherstellung von Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Querungen (Einbauten, Grünschnitt etc.)
- Hervorhebung von Radverkehrsanlagen in Kreuzungsbereichen durch eine rote Einfärbung
- Anhebung von Rad- und Gehweg-Überfahrten an Kreuzungen zu Nebenstraßen zur Verdeutlichung der Vorfahrtsituation und für ein angenehmeres Queren der Nebenstraßen für Rad- und Fußverkehr
→ Anstreben einer einheitlichen Gestaltung im Stadtgebiet

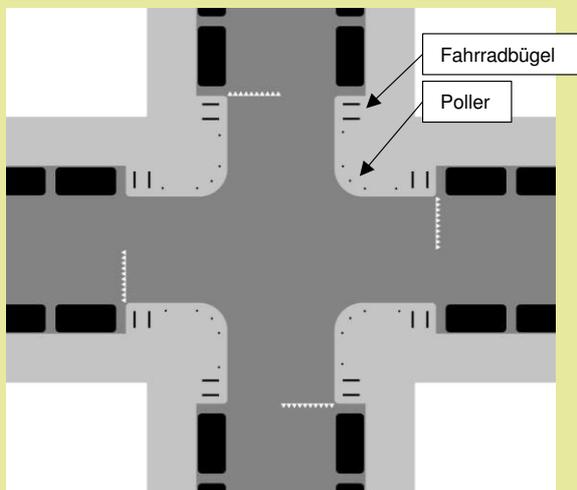


Grafik: beispielhafte Gestaltung einer Gehwegüberfahrt

[Quelle: ADFC Fachtagung „Sichere Kreuzungen für den Radverkehr“]

- Mobile Geschwindigkeitsüberwachung, Überwachung von Regeleinhaltung (z.B. Fahren/Gehen bei Rot, Nutzung von Handys beim Fahren etc.)
- Umbau von Kreuzungen zu Kreisverkehrsplätzen (z.B. Ostring/ Wallanlagen)
- Ergänzung von Lichtsignalanlagen an Kreuzungen nach Erfordernis (z.B. John-Brinckman-Straße/ Wockerstraße, Wiesenring/ Schweriner Straße)

Zur Vermeidung von regelwidrigem Parken innerhalb von Kreuzungen, wie es insbesondere im Nebennetz häufig zu beobachten ist, bietet sich eine Freihaltung der Kreuzungsecken durch Abmarkierung und den Einbau von Fahrradbügeln und Pollern (verhindern das regelwidrige Parken) an. Langfristig ist eine bauliche Umgestaltung anzustreben, bei der durch Gehwegvorstreckungen gleichzeitig die für Fußgänger zu überquerende Fahrbahnbreite reduziert wird.



Grafik: Beispielhafte Umgestaltung einer Kreuzung im Nebennetz zur Sicherstellung ausreichender Sichtfelder
 [Quelle: ADFC Berlin „Sichere Kreuzungen durch mehr Fahrradstellplätze“]

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, Landesstraßenbauverwaltung, Polizei

Zeithorizont



Daueraufgabe

Kostenrahmen (jährlich)



Priorität



K.9 Koordinierung von Lichtsignalanlagen im Hauptstraßennetz

Ziele und Wirkungseffekte:

Steigerung der Leistungsfähigkeit und Akzeptanz von Hauptverkehrsstraßen und zur Bündelung von Verkehren auf klassifizierten Straßen



Beschreibung:

Die Akzeptanz einer Verkehrsbündelung auf den Hauptverkehrsstraßen der Stadt wird wesentlich durch die Zuverlässigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsablaufs auf diesen Strecken bestimmt. Im Rahmen des VEP ist daher festgelegt worden, dass Verkehre noch stärker auf den klassifizierten Straßen als Hauptstraßennetz gebündelt werden sollen. Dies soll durch eine Optimierung der Koordinierung von Lichtsignalanlagen gefördert werden, um eine attraktive Reisezeit im Kfz-Verkehr sicherzustellen. Ziel ist es, Haltevorgänge zu reduzieren, was auch im Hinblick auf Lärmemissionen und den Ausstoß von Luftschadstoffen zielführend ist.

Koordinierungsstrecken sollten sich über mehrere Lichtsignalanlagen erstrecken und an verkehrsplanerisch wünschenswerten Routenentscheidungen orientieren. Es wird jedoch nicht möglich sein, alle Anlagen entlang einer längeren Route miteinander abzustimmen. Dafür sind die Wechselwirkungen innerhalb des Gesamtsystems zu erheblich. Es gilt daher in der vertiefenden Planung der Koordinierungsstrecken geeignete Unterbrechungen zu finden, an denen neue kompakte Fahrzeugpuls gebildet werden. Koordinierungsstrecken müssen sich im Regelfall an zentralen, hochbelasteten Knoten orientieren, da diese für die Bemessung der möglichen Freigabezeit maßgeblich sind. Eine längere Freigabezeit an den vorgelagerten Knotenpunkten der Koordinierungsstrecke ist im Regelfall nicht sinnvoll, da sonst an den maßgeblichen Knotenpunkten Rückstau auftritt, der den behinderungsfreien Abfluss der durchkoordinierten Fahrzeugpuls stört.

Um die Maßnahmen zur Verlagerung von Durchgangsverkehren aus der Altstadt zu unterstützen, sollten v.a. die Signalanlagen entlang des Südrings und der Achse Ludwigsluster Straße/ Westring/ Ziegeleiweg koordiniert werden.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, Landesstraßenbauverwaltung

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



R.1 Entwicklung eines gesamtstädtischen Radroutennetzes

Ziele und Wirkungseffekte:

- Entwicklung eines konsistenten Netzes aus Radhaupt- und Radnebenrouten, welches eine sichere Radverkehrsführung im Stadtgebiet
- Schaffung einer Grundlage für die Bündelung von Radverkehren, lückenlosen Radverkehrsanlagen und einer Radwegweisung



Beschreibung:

Im Rahmen des VEP wurde ein erster Vorschlag für ein Netz aus Haupt- und Nebenradrouten erarbeitet. Diese Routen sind in kommenden Jahren sukzessive für eine durchgängige Befahrbarkeit entsprechend den Vorgaben der ERA zu qualifizieren. Eine Wegweisung entlang der Routen sowie ein entsprechendes Marketing erhöht die Sichtbarkeit des Radroutennetzes und trägt damit zur Akzeptanz des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel bei. Ein Teil des Radroutennetzes sollte durch einen bedarfsgerechten Winterdienst für eine ganzjährige Befahrbarkeit vorgesehen werden.

Auf den Hauptrouten soll der Radverkehr gebündelt werden. Radfahrer sollen die Stadt und wesentliche nachfrageerzeugende Strukturen wie öffentliche Verwaltungen, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen aus allen Richtungen erreichen. Das Hauptradroutennetz ist bestmöglich von verkehrsstarken Straßen im Kfz-Verkehr getrennt und bewusst, wo immer möglich, im Nebennetz untergebracht. An neuralgischen Punkten, d.h. dort, wo eine Trennung nicht möglich ist, sollen für den Radverkehr mit Radverkehrsanlagen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen sichere Bedingungen geschaffen werden. Die Nebenrouten stellen alternative Verbindungen dar. Sie führen teilweise über stark belastete Straßen, sodass auch hier Radverkehrsanlagen zu empfehlen sind (gemäß ERA).

Es wird empfohlen, in einem ersten Schritt das Hauptroutennetz, im Anschluss das Nebennetz mit den entsprechenden Maßnahmen lückenlos umzusetzen. Die Wirksamkeit entfaltet sich vollständig erst bei kompletter Umsetzung des Radroutennetzes. Jedoch stellt bereits jede durchgehende Route einen wertvollen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs dar.

Sämtliche Hauptrouten und Ziele im Einzugsbereich sollen ausgewiesen werden. Für die Radwegweisung sollten die Routen individuell gekennzeichnet werden (z.B. farblich). Eine regelmäßige Wiederholung der Wegweisung stärkt den Wiedererkennungseffekt. Das Radroutennetz von Parchim ist in **Abbildung 18** dargestellt.

Wechselwirkungen:

Die Maßnahme dient als wesentliche Voraussetzung der Umsetzung anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen (R.2, R.3).

Akteure:

Stadt, Landesstraßenbauverwaltung (an klassifizierten Straßen)

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



R.2 Ausweitung Angebot an Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Ziele und Wirkungseffekte:

- Förderung des Radverkehrs durch eine Verbesserung des Angebotes für Radfahrer auf Radhaupt- und -nebenrouten
- Lückenschlüsse zur Bildung eines konsistenten Radroutennetzes



Beschreibung:

Trotz des bereits heute relativ umfangreichen Netzes an Radverkehrsanlagen besteht zur Herstellung lückenloser Radverkehrsrouten in Parchim noch Handlungsbedarf. Konkrete Umsetzungsmöglichkeiten sind vor allem auf den folgenden Strecken zu untersuchen:

- Herstellung regionaler Anbindungen gemäß R.3
- Öffnung von Einbahnstraßen in der Altstadt gemäß R.5
- Fischerdamm/ Neuer Markt: Einordnung einer Radverkehrsanlage (z.B. Schutzstreifen) zwischen Lange Straße und Wallallee (siehe Ausführungen unter I.1, I.2, I.3)
- Dammer Weg zwischen Schwarzer Weg und Schleusenbrücke: Einordnung einer anforderungsgerechten Radverkehrsanlage (z.B. Schutzstreifen)
- Ludwigsluster Straße zwischen Westring und Schleusenbrücke: Einordnung einer anforderungsgerechten Radverkehrsanlage (z.B. Schutzstreifen)
- Putlitzer Straße zwischen Südring und Scharnhorststraße: Verbesserung des Radverkehrsangebotes v.a. in nördlicher Fahrtrichtung
- Brunnenstraße: Einrichtung Schutzstreifen zwischen Südring und Goethestraße in Fahrtrichtung Süd
- Lübzer Straße und John-Brickman-Straße: Einordnung einer anforderungsgerechten Radverkehrsanlage (z.B. Schutzstreifen)
- Schweriner Straße (zwischen John-Brinckman-Straße und Wiesenring): Einordnung einer anforderungsgerechten Radverkehrsanlage

Zur Schließung von Lücken im Radwegenetz wird zudem auch die Verknüpfung bereits bestehender Anlagen erforderlich sein. Hervorzuheben sich hier beispielsweise:

- kurze Wegverbindung zwischen W.-I.-Lenin-Straße und Ludwigsluster Straße durchs Wohngebiet
- entlang des Westrings zwischen W.-I.-Lenin-Straße und Ludwigsluster Straße
- Querung Knotenpunkt Ziegendorfer Chaussee/ Westring und Verknüpfung zur Plümperwiesenbrücke
- Verknüpfung der Radwege an der Lübzer Chaussee zwischen Friedhof und Eichberg für beide Richtungen
- durchgängige und möglichst direkte Verknüpfung zwischen Lindenstraße und Lübzer Straße
- durchgängige und möglichst direkte Verknüpfung zwischen Am Kreuztor bzw. Fischerdamm mit der Wallallee bzw. Buchholzallee (Routen über den Moltkeplatz)
- Verknüpfung der Radwegenden beidseits des Bahnübergang Schweriner Chaussee

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, Landesstraßenbauverwaltung

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



R.3 Bessere Anbindung der Ortsteile und Region

Ziele und Wirkungseffekte:

- Förderung des Radverkehrs durch eine Verbesserung des Angebotes für Radfahrer auf Radhaupt- und -nebenrouten
- bedarfsgerechte Verbesserung der Erreichbarkeit der Ortschaften mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln



Beschreibung:

Die Analysen zum VEP haben gezeigt, dass zu ausgewählten Ortschaften Parchims noch keine anforderungsgerechte Verbindung für Radfahrer besteht. Gut angebunden sind Neuhoof und Slate. Auch entlang der B 191 in Richtung Spornitz ist ein attraktives Angebot entstanden. Handlungsbedarf besteht daher vor allem bezüglich der folgenden Ortschaften:

- Kiekindemark und Neuklockow: Die Kreisstraße zwischen Kiekindemark und Parchim weist eine Verkehrsbelegung von etwa 2.000 Fahrzeugen/ 24 h auf. Gemäß der aktuell gültigen Richtlinien kann hier Radverkehr gerade noch anforderungsgerecht im Mischverkehr geführt werden. Zur Förderung einer eigenständigen Mobilität von Kindern und anderen unsicheren Radfahrern, wäre langfristig jedoch der Bau eines eigenständigen Geh- und Radweges anzustreben. Bis dahin sollte eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/ h und die Markierung von Schutzstreifen außerorts unter Beachtung der jeweils aktuellen rechtlichen Möglichkeiten geprüft werden (ggf. als Verkehrsversuch).
- Malchow und Möderitz: Entlang der Kreisstraße zwischen Möderitz und Parchim soll zur Sicherung eines touristischen Radweges ein eigenständiger Geh- und Radweg errichtet werden. Im weiteren Verlauf sinkt die Verkehrsbelegung sehr stark, sodass sich ein baulicher Radweg nicht begründen lässt. Zwischen Malchow und Möderitz sollte eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/ h und die Markierung von Schutzstreifen außerorts unter Beachtung der jeweils aktuellen rechtlichen Möglichkeiten geprüft werden (ggf. als Verkehrsversuch).
- Damm: Die Landesstraße L 09 weist Verkehrsstärken zwischen 2.000 und 2.500 Kfz/ 24 h auf. Spätestens mit dem Ausbau im Zuge des Anschlusses an die Ortsumgehung sollte ein straßenbegleitender Geh- und Radweg zwischen Damm und Parchim geschaffen werden.
- Dargelütz: Die Kreisstraße weist eine Verkehrsbelegung von etwa 2.500 Kfz/ 24 h auf. Gemäß der aktuell gültigen Richtlinien kann hier Radverkehr gerade noch anforderungsgerecht im Mischverkehr geführt werden. Zur Förderung einer eigenständigen Mobilität von Kindern und anderen unsicheren Radfahrern, wäre langfristig jedoch der Bau eines eigenständigen Geh- und Radweges anzustreben. Bis dahin sollte eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/ h und die Markierung von Schutzstreifen außerorts geprüft unter Beachtung der jeweils aktuellen rechtlichen Möglichkeiten werden (ggf. als Verkehrsversuch). Es ist darüber hinaus zu prüfen, ob die Querverbindung zwischen der Kreisstraße und Neuhoof zu qualifiziert werden kann, dass Radfahrer den Umweg über Neuhoof und den hier vorhandenen Radweg an der B 321 akzeptieren.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen zur Ortsumgehung (K.1) im Bereich der Landesstraße nach Damm.

Akteure:

Stadt, Landesstraßenbauverwaltung, Kreisstraßenbauverwaltung

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



R.4 Schaffung oder Aufwertung straßenunabhängiger Quartiersverbindungen

Ziele und Wirkungseffekte:

- Förderung der Nahmobilität durch Schaffung kurzer und straßenunabhängiger Durchwegungen und damit kurzer Verknüpfungen benachbarter Quartiere



Beschreibung:

Bei der Auseinandersetzung mit den Verkehrsnetzen Parchims ist aufgefallen, dass in einigen Stadtteilen städtebauliche, verkehrliche und natürliche Hindernisse kurzen Quartiersverbindungen im Wege stehen. Diese stellen sowohl für den Radverkehr als auch den Fußverkehr signifikante Netzlücken dar, deren Schließung die Quartiere der Kernstadt Parchim noch näher zueinander rücken lässt. In Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten sollten daher in den kommenden Jahren die folgenden Verbindungen vertiefend untersucht und eine Umsetzung angestrebt werden:

- Wegverbindungen durch die neuen Entwicklungsflächen der Regimentsvorstadt (v.a. zwischen Plümpferwiesenbrücke und Südring bzw. Scharnhorststraße)
- Verbindung westlich des Bahnhofs zwischen Bahnhofsvorstadt bzw. Weststadt mit den Siedlungsflächen am Dammer Weg und der hier ansässigen Berufsschule
- Verbindung des Wiesenrings mit dem Bahnhof auf Höhe der Eisenbahnbrücke: Der Neubau einer Brücke für den Kfz-Verkehr ist hier in der Laufzeit des vorliegenden VEP nicht wirtschaftlich darstellbar. Eine Nachnutzung der derzeit ungenutzten südlichen Bahnbrücke als Wasserquerung für Fußgänger und Radfahrer kann eine attraktive und vergleichsweise günstige Verknüpfung des Dammer Weges mit der Nordstadt und dem Gewerbegebiet Möderitzer Weg darstellen.
- Verbindung zwischen Gartenstraße und Vogelsang als Teil einer direkten Verknüpfung von Südstadt und Oststadt
- Verbindungsweg entlang der Müritz-Elde-Wasserstraße zwischen Radfahrerbrücke Am Brunnen und Plümpferwiesenbrücke: Dieser Radweg kann ein sehr attraktiver und für den Tourismus relevanter Radweg entlang des Flusses sein.

Die straßenunabhängigen Quartiersverbindungen sind in **Abbildung 18** als empfehlenswerte Routenergänzungen mit einem beispielhaften Verlauf zusammengefasst.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen insbesondere zur Förderung des Fußverkehrs, da die Verbindungen größtenteils auch attraktive Verbindung für Fußgänger darstellen.

Akteure:

Stadt

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



R.5 Flächenhafte Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen

Ziele und Wirkungseffekte:

- Direktere Führung des städtischen Radverkehrs, Verkürzung der Reisezeiten und damit Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs.
- Schaffung durchgängig befahrbarer Routen, v.a. in der Altstadt



Beschreibung:

Die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung bedingt eine eingängige Prüfung. Neben verfügbaren Querschnittsbreiten, Geschwindigkeiten und Verkehrsstärken stellen insbesondere die Knotenpunkte am Beginn und Ende der Einbahnstraßen neuralgische Punkte dar. Grundsätzlich soll der Radverkehr gemäß ERA 2010 Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen in beiden Richtungen nutzen können, sofern keine sicherheitsrelevanten Belange dagegensprechen. Eine weitgehend einheitliche Regelung im Stadtgebiet ist anzustreben. Bereits ab einer Fahrgassenbreite von 3,0 m kann Radverkehr entgegen einer Einbahnstraße zugelassen werden (ohne Schwerverkehr). Bei Verkehrsstärken von mehr als 400 Kfz/ h kommen Schutzstreifen entgegen der Einbahnstraße in Frage. Für die Knotenpunkte als potenzielle Problemstellen sind die Gewährleistung ausreichender Sichtverhältnisse (Parkverbotsregelungen) und die Verdeutlichung des Auftretens von entgegengerichtetem Radverkehr unerlässlich.

Basierend auf den Überlegungen zum Radroutennetz der Innenstadt und den Ergebnissen der Radverkehrsbefragung sollen hier vor allem die folgenden Einbahnstraßen als künftige Prüfaufgaben hervorgehoben werden:

- Lindenstraße: Die fehlende Freigabe wird von allen Radfahrern als erhebliches Hindernis wahrgenommen. Hier ist eine neue Prüfung auf Freigabe für Radverkehr in beide Richtungen vorzunehmen, auch unter Berücksichtigung eines möglichen Verzichts auf einige Pkw-Stellplätze.
- Rosenstraße: Als direkte Verbindung zwischen Moltkeplatz und Wockerstraße stellt die Straße ein wichtiges Element eines Radroutennetzes in der Altstadt dar, da so umwegarme Durchfahrten der Altstadt in Nord-Süd-Richtung möglich werden.
- Blutstraße und Bleicherstraße: Sie dienen der Andienung der Fußgängerzone auf möglichst kurzen Wegen aus den umliegenden Stadtquartieren

Als Instrument und essenzieller Baustein zur Entscheidungsfindung hat sich anderen Städten die Vor-Ort-Besichtigung der fraglichen Straßen durch Vertreter der unterschiedlichen zuständigen Ämter und Behörden bewährt.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



R.6 Kontinuierliche Pflege von Radwegen

Ziele und Wirkungseffekte:

- langfristiger Erhalt der bestehenden Radinfrastruktur als Grundlage des Radroutennetzes
- Sicherstellung einer stets guten Befahrbarkeit unabhängig saisonal schwankender Wetterbedingungen



Beschreibung:

Die Stadt Parchim verfügt bereits über ein weites Netz von Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet. Dem Erhalt und der kontinuierlichen Pflege dieses Netzes wird in den kommenden Jahren eine hohe Bedeutung zukommen, damit Radfahrer stets gute Voraussetzungen vorfinden. Die folgenden Aktivitäten kommen dafür in Betracht:

- Bedarfsgerechte Verbesserung der Oberflächenqualität mit dem Ziel einer möglichst guten Befahrbarkeit (Asphalt- statt Schotterwege, z.B. am Wockersee, Sonnenberg, im Buchholz)
- Regelmäßige Befahrung des Radwegenetzes mit interessierten Bürgern und Vertretern von Radfahrverbänden (z.B. ADFC) zur Identifikation defizitärer Stellen
- Regelmäßige Reinigung der eigenständigen Radverkehrsanlagen
- regelmäßige Zustandsüberwachung des Radwegenetzes
- Definition eines Ganzjahresnetzes, auf dem vorrangig eine ganzjährige Befahrbarkeit abgesichert werden soll (v.a. Winterdienst). Grundlage hierfür soll die Radroutendefinition gemäß Maßnahme R.1 sein. Die Schneeberäumung auf straßenbündigen Radverkehrsanlagen soll möglichst nicht zulasten der Radfahrstreifen oder Schutzstreifen durchgeführt werden.

Für die Umsetzung der erkannten Mängel ist die Einrichtung eines kleinen eigenständigen Budgets in der Haushaltsplanung empfehlenswert.



Foto: Radverkehrsführungen sind auch bei Baustellen sicherzustellen

Wechselwirkungen:

Zur Planung des Ganzjahresnetzes ist das Radroutennetz gemäß R.1 als Grundlage heranzuziehen.

Akteure:

Stadt, Radfahrverbände

Zeithorizont



Kostenrahmen (jährlich)



Priorität



R.7 Ausbau Abstellmöglichkeiten Bahnhof, ZOB und Innenstadt

Ziele:

- Stärkung intermodaler Wegeketten durch Ausweitung der Fahrradparkmöglichkeiten am Bahnhof und ZOB
- Bereitstellung unterschiedlicher Abstellanlagen für die unterschiedlichen Anforderungen der Nutzer
- Prüfung einer Angebotserweiterung in Bezug auf Services und Elektroladestation am Bahnhof



Beschreibung:

Ein zentraler Ansatz zur Förderung des Umweltverbundes in Parchim ist eine bessere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander. Als intermodale Schnittstellen dienen in Parchim vor allem der Bahnhof und der ZOB. Hier wird zwischen dem Zug, Bus und Fahrrad umgestiegen, um sich im weiteren Stadtgebiet Parchims fortzubewegen. Es wird daher empfohlen, das Angebot an Fahrradabstellanlagen an beiden Standorten bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Dies beinhaltet v.a. die Erweiterung der verfügbaren Abstellplätze aber auch die Ergänzung weiterer Arten von Abstellanlagen, die den Bedürfnissen z.B. von Pendlern hinsichtlich einer sicheren Langzeitabstellung besser entsprechen (z.B. abschließbare Fahrradboxen). Angesichts der zunehmenden Verbreitung elektrisch unterstützter Fahrräder bietet sich auch die Ergänzung einer Lademöglichkeit für Pedelecs am Bahnhof an. Im Sinne einer ganzheitlichen Fahrradstation könnte auch geprüft werden, ob sich die Einrichtung einer Fahrrad-Reparaturwerkstatt unter Beteiligung sozialer Trägerverbände lohnen kann.

Die Reichweite von Pedelecs ist bereits heute derart bemessen, dass Radfahrende im Regelfall nicht auf ein Nachladen im öffentlichen Raum angewiesen sind. Solche Anlagen sollen daher nur an ausgewählten Orten konzentriert werden. Es bieten sich v.a. Orte an, an denen Besucher der Stadt ihr Fahrrad zentral abstellen und das Zentrum per Fuß erkunden können. Die geplante Fahrradstation am Mönchhof bietet sich hierfür an. Eine Umsetzung dieser Station, an der auch ergänzende Services wie eine Toilette, Informationstafeln und eine Fahrrad-Reparaturstation gebündelt werden könnten, ist daher zu empfehlen.

Das Stellplatzangebot für Fahrräder ist in der Innenstadt flächenhaft weiter zu entwickeln. Fahrradbügel können dabei beispielsweise im Rahmen einer städtebaulichen Aufwertung zentraler Plätze (z.B. Neuer Markt, Ziegenmarkt, Moltkeplatz) ergänzt werden. Im übrigen Stadtgebiet bietet sich die Ausweitung von Fahrradabstellmöglichkeiten v.a. an Haltestellen an, von denen aus mit dem Fahrrad größere Stadtareale erschlossen werden können.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen mit Maßnahme Ö.3 und Ö.4 sowie der Maßnahmen zur Aufwertung zentraler Plätze in der Altstadt (I.1 – I.4, I.7)

Akteure:

Stadt

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



R.8 Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit

Ziele:

- Verbesserung der gegenseitigen Rücksichtnahme und der Akzeptanz von Radfahrern im Straßenverkehr
- Aufklärung über gültige Regularien



Beispielbild der Berliner Kampagne

Beschreibung:

Die Akzeptanz des Radverkehrs als alltägliches Verkehrsmittel ist in Parchim bereits gut ausgeprägt, wie die starke Nutzung aus den Mobilitätsbefragungen gezeigt hat. Nachholbedarfe bestehen vor allem bei der gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer untereinander und der Regeleinhaltung. Dies zeigte sich beispielsweise in der sehr kritischen Bewertung der Straßenräume, in denen Radfahrer und Kfz in Parchim die gleiche Fläche nutzen müssen. Dies stellt angesichts der sonst weit verbreiteten eigenständigen Radverkehrsanlagen eher die Ausnahme dar, was offensichtlich zu einer geringeren Gewöhnung an diese in anderen Städten sehr typische Situation führt.

Es wird empfohlen, eine Kampagne zur Verkehrssicherheit und zur gegenseitigen Rücksichtnahme umzusetzen, um das Verständnis der Verkehrsteilnehmer untereinander aufzubauen. Es ist dabei nicht erforderlich, dass die Stadt eine eigene Kampagne aufbaut. Vielmehr kann man auf zentral entwickelte Kampagnen zurückgreifen und diese dann im eigenen Corporate Design umsetzen (z.B. die Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ des Bundesverkehrsministeriums).

Erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit zeichnet sich vor allem durch eine strategische Planung, Professionalität und Kontinuität aus. Es ist zu berücksichtigen, dass diese Ansätze oftmals langfristig wirken, aber sich dann sehr kosteneffiziente Effekte zeigen.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, Radfahrerverbände

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



F.1 Aufwertung von Fußwegen im Stadtgebiet

Ziele und Effekte:

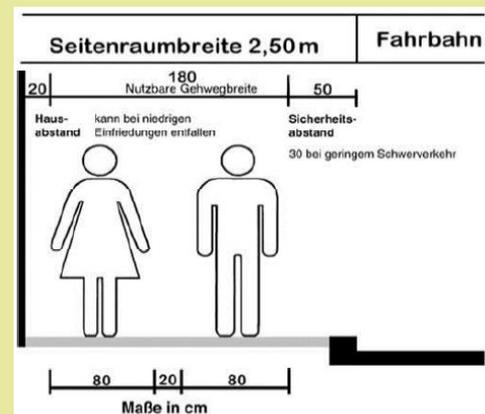
- Herstellung eines barrierefreien und attraktiven Fußverkehrsnetzes
- Aufwertung der Aufenthaltsqualität
- Schulwegsicherung
- Ermöglichung einer eigenständigen und aktiven Mobilität für Jung und Alt



Beschreibung:

Die bestehenden Anlagen des Fußverkehrs bilden die Grundlage des Fußverkehrsnetzes der Stadt. Sie sind vor allem im Hinblick auf Breiten und Oberflächen immer wieder im Fokus der Planungen und Öffentlichkeit. Gehwege sind dabei nicht nur zweckmäßig, sondern Teil der Stadtgestaltung und oft die übrig gebliebenen Flächen für den Aufenthalt der Menschen in einer Stadt. Die Wahrnehmung wie gut oder schlecht ein Fußweg ist, hängt daher maßgeblich von der Breite, Gestaltung und Nutzbarmachung für die Menschen ab.

Im Rahmen von Sanierungs- und Ausbauarbeiten ist daher auf eine anforderungsgerechte Oberfläche und die Einhaltung von Regelmaßen bezüglich der Breite von Gehwegen zu achten. Ziel ist eine geeignete Oberfläche, die für Rollstuhlfahrer, Rollatoren, Kinderwägen und Kinderlaufräder etc. befahrbar ist. Im Bereich von Kreuzungen und in regelmäßigen Abständen sind auf beiden Straßenseiten Bordabsenkungen vorzusehen, die ein Queren der Straße für alle Nutzer ermöglichen. Gemäß der aktuell gültigen Richtlinie für den Entwurf von Stadtstraßen (RASt 2006) sollte der Gehweg eine Breite von 2,50 m im Regelfall nicht unterschreiten. Im Einzelfall kann aus dieser Anforderung heraus der Entfall von Kfz-Stellplätzen resultieren.



Grafik: Seitenraummaße in Wohnstraßen

Abweichungen sind beispielsweise an räumlich stark begrenzten Engstellen zulässig. Sollte das empfohlene Maß auf einer längeren Strecke nicht erreicht werden können, ist zu prüfen, ob eine Mischnutzung der Straße als verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße ohne Gehwege) umsetzbar ist. Alternativ kann auf sehr schwach belasteten Straßen auch eine Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn vorgesehen werden, die Ausweichmöglichkeiten z.B. zwischen zwei Kinderwagen unter temporärer Mitbenutzung der Fahrbahn erlaubt (z.B. nur etwa 3 cm hoher Bord).

Auf Anforderungen der Barrierefreiheit ist bei der Gestaltung von Gehwegen im besonderen Maß zu achten, z.B. taktile Elemente zum Auffinden von Querungsstellen. Die Ausführung richtet sich auch nach den Anforderungen der Stadtgestaltung und des Denkmalschutzes.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels wird die Schaffung regelmäßiger Ruhe- und Begegnungszonen im Stadtgebiet, insbesondere entlang wichtiger Fußverkehrsachsen empfohlen. Durch die wiederkehrende Einordnung von Sitzgelegenheiten wird nicht nur der stetig wachsenden Gruppe älterer Bürger, sondern auch temporär mobilitätseingeschränkter Menschen die Möglichkeit gegeben, Pausen einzulegen, um längere Wege leichter selbstständig bestreiten zu können.

Die Maßnahmenumsetzung ist durch ein gesamtstädtisches Konzept vorzubereiten, dass beispielsweise auch Bedarfe öffentlicher Toiletten, ausreichende Abfallbehälter und ggf. Trinkbrunnen berücksichtigt.

Als Angebot für Kinder und jüngere Bürger sollten an ausgewählten Stellen zudem wegbegleitende Spiel- und Sportelemente eingerichtet werden. Dadurch können Familien wieder stärker zur Bewältigung täglicher Wege und Freizeitwege zu Fuß bewegt werden. Die Sauberhaltung der Ruhe- und Begegnungszonen und ggf. die Beseitigung von Vandalismusspuren sind als begleitende Daueraufgabe durch die Stadtreinigung wahrzunehmen.



Beispielfoto einer Ruhezone mit Spielgeräten aus Dresden

Wechselwirkungen:

Die Aufwertung straßenbegleitender Gehwege sollte mit der Ertüchtigung der Straße einhergehen, um eine doppelte Überplanung zu vermeiden.

Akteure:

Stadt

Zeithorizont

Daueraufgabe

Kostenrahmen (jährlich)

€ € € € €

Priorität

★ ★ ★

F.2 Bedarfsgerechte Überquerungsanlagen an Straßen

Ziele und Effekte:

- Sichere Verknüpfung einzelner Stadtquartiere untereinander und mit der Innenstadt durch einen Abbau der Barrierewirkung von Hauptverkehrsstraßen
- Beitrag zu Schulwegsicherung und Barrierefreiheit
- Optimierung von Lichtsignalanlagen als wichtige Querungsstellen des Hauptstraßennetzes zur Stärkung fußläufiger Verbindungen



Beschreibung:

Als Beitrag zur Förderung nachhaltiger und stadtgerechter Mobilität kommt der Vernetzung von Quartieren und Stadtteilen in den kommenden Jahren eine besondere Bedeutung zu. Dafür gilt es, insbesondere Fußwegachsen besser miteinander zu verknüpfen und so als Fußwegnetze zu etablieren. Nicht zuletzt die Aufgabe der Schulwegsicherung macht die Einrichtung von Querungsstellen stellenweise erforderlich. Als wesentliche Barrieren werden seitens der Fußgänger neben Gewässern und Eisenbahntrassen insbesondere Hauptverkehrsstraßen wahrgenommen, weshalb deren Überwindung durch die Einrichtung anforderungsgerechter Querungsanlagen in den kommenden Jahren deutlich verbessert werden soll.

Im Rahmen der Analysen zum VEP und durch die Öffentlichkeitsbeteiligung konnten zahlreiche Stellen im Straßennetz ausgemacht werden, an denen eine Verbesserung der Querungssituation zur Verknüpfung von Fußwegverbindungen dringend erforderlich ist (vgl. **Abbildung 28**), **Auswahl**:

- Knotenpunkt Schweriner Straße/ Wockerstraße/ John-Brinckman-Straße (insbesondere über den östlichen Knotenarm ist eine Querung sehr schwierig)
- Knotenpunkt Wallanlagen/ John-Brinckman-Straße: Gehweg entlang der Wallanlagen zur John-Brinckman-Straße über die große Grüninsel auf der nordöstlichen Straßenseite
- Fehlende Querungsmöglichkeiten der Putlitzer Straße (Höhe Scharnhorststraße) und Buchholzallee (Höhe Gartenstraße)
- Neuer Markt (v.a. im Zuge der Langen Straße)
- Ludwigscluster Straße (Höhe Stegemannstraße)
- Fischerdamm (Querungsbedarf zusätzlich zum Fußgängerüberweg auch noch etwas östlich)
- Kreisverkehrsplatz an der Schleusenbrücke: hier kann durch die nachträgliche Markierung von Fußgängerüberwegen beidseits der Fahrbahnteiler in der Zu- und Ausfahrten der Vorrang der Fußgänger gegenüber ausbiegenden und einfahrenden Kfz verdeutlicht werden.

Die im Rahmen des VEP gegebenen Empfehlungen sind im Rahmen gesonderter Verkehrsuntersuchungen zu vertiefen. Es handelt sich jeweils um individuelle Einzelfallentscheidungen mit individuellen Rahmenbedingungen. Insbesondere der konkrete Querungsbedarf ist hierbei zu berücksichtigen. Zur Umsetzung wird auf die gültigen Richtlinien und Regelwerke verwiesen (z.B. Richtlinie zur Anlage von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ), Richtlinie zur Anlage von Stadtstraße (RASt), Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)). Eine fortlaufende Evaluation wird empfohlen.

In den vergangenen Jahren ist mit der Überarbeitung des Handbuchs zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen eine Grundlage zur Bewertung der Verkehrsqualität für Fußgänger an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten geschaffen worden. Diese Bewertungsmöglichkeiten werden künftig stärker zu nutzen und die Ergebnisse zur Verbesserung vor Fußgängerquerungen im Kreuzungsbereich einzubeziehen sein. Grünzeiten für Fußgänger sollten möglichst lang sein und regelmäßig auch ohne Anforderung durch einen Taster im Umlauf berücksichtigt werden. Insbesondere bei Querungen des Hauptstraßennetzes hat dies unter Berücksichtigung der Anforderungen des fließenden Kfz-Verkehrs zu erfolgen. Die folgende Tabelle zeigt die anzustrebenden maximalen Wartezeiten für Fußgänger an Lichtsignalanlagen gemäß Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen.

| Qualitätsstufe Verkehrsablauf (QSV) | Bedeutung Qualitätsstufen | maximale Wartezeit |
|-------------------------------------|--|--------------------|
| A | sehr kurze Wartezeiten | ≤ 30 s |
| B | kurze Wartezeiten | ≤ 40 s |
| C | spürbare Wartezeiten | ≤ 55 s |
| D | beträchtliche Wartezeiten (erhöhte Gefahr von Rotlichtverstößen) | ≤ 70 s |
| E | lange Wartezeiten (hohe Gefahr von Rotlichtverstößen) | ≤ 85 s |
| F | sehr lange Wartezeiten (sehr hohe Gefahr von Rotlichtverstößen) | > 85 s |

Tabelle: Grenzwerte für die Qualitätsstufen im Fußverkehr an Lichtsignalanlagen

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, Landesstraßenbauverwaltung

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



F.3 Schließung von Lücken im Gehwegenetz

Ziele und Effekte:

- Schließung von Lücken im Gehwegenetz als Beitrag zur Schulwegsicherung und Herstellung eines konsistenten Gehwegenetzes
- Herstellung kurzer Verbindungen zu Parkplätzen in der Innenstadt um deren Akzeptanz zu steigern



Beschreibung:

Es konnte festgestellt werden, dass in einigen Stadtbereichen fußläufige Verbindungen fehlen. Neben der Herstellung anforderungsgerechter Querungsstellen wird daher die Schließung wichtiger Netzlücken zur Verknüpfung von Stadtquartieren und deren Fußwegenetzen empfohlen. Im Einzelnen sollen Planungen für die folgenden Verknüpfungen angestoßen werden (siehe auch **Abbildungen 20 und 28**):

- Verknüpfung der beiden Wegenden beidseits des Bahnübergangs Schweriner Chaussee
- Gehweg entlang der Wallanlagen zur John-Brinckman-Straße über die große Grüninsel auf der nordöstlichen Straßenseite
- Verbindungsweg zwischen Gartenstraße und Vogelsang
- Verbindung Lange Straße mit dem Einkaufsmarkt am Fischerdamm (in Planung)
- Schaffung einer Fußgängerbrücke zwischen Hafestraße und Parkplatz Burgdamm
- Weiterentwicklung der Fußgängerachse entlang des Mönchhofes durch das Gelände der Kulturmühle zum Parkplatz Fischerdamm
- Schaffung von Verbindungswegen durch das Entwicklungsgebiet der Regimentsvorstadt insbesondere zwischen Plümpferwiesenbrücke und Ebelingstraße bzw. Scharnhorststraße (ausgeprägte Trampelpfade zeigen hier einen Bedarf an)
- Fußweg entlang der B 191 auf der südlichen Straßenseite westlich des Knotenpunkts zum Juri-Gagarin-Ring (ausgeprägte Trampelpfade zeigen hier einen Bedarf an)
- Schaffung eines Fußweges entlang des Schwarzen Wegs mit Verknüpfung zum Dammer Weg
- Lückenschluss Fußweg nördlich der Lübzer Straße zwischen Friedhof und Eichberg

Die oben genannten Verbindungen sollten jeweils so gestaltet werden, dass sie den Anforderungen an die Barrierefreiheit genügen. Der Fokus ist hierbei auf stufenfreie Bordabsenkungen (< 3 cm) und die Verwendung geeigneter Bodenbeläge (rutschhemmend, kontrastreich, eben) zu legen. Zudem sollten sich keine Hindernisse (Verkehrszeichen, Begrünung, Auslagen) im Bereich der Gehbahn befinden, andernfalls sind diese in geeigneter Form zu markieren.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, Landesstraßenbauverwaltung

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



Ö.1 Prüfung von Möglichkeiten zur Stärkung des Stadtbusverkehrs

Ziele und Wirkungseffekte:

- sukzessive und bedarfsgerechte Angebots- und Qualitätssteigerung im Stadtbusverkehr als Grundlage für eine stärkere Akzeptanz und Nutzung des ÖPNV
- Verbesserung in Bezug auf räumliche und zeitliche Erschließung sowie Weiterentwicklung des Fuhrparks



Beschreibung:

Der Stadtbusbetrieb in Parchim erfolgt im Auftrag des Landkreises Ludwigslust-Parchim, sodass die Stadt selbst nur beschränkten Einfluss auf die Angebotsgestaltung hat. Im Sinne einer wirtschaftlichen Nachhaltigkeit und vor dem Hintergrund rückläufiger Nutzerzahlen sind die Stadtbusangebote in den vergangenen Jahren erheblich zurückgenommen worden. Es zeigt sich jedoch, dass dadurch heute bestimmte Zielgruppen per se von der ÖPNV-Nutzung ausgeschlossen sind, da adäquate Angebote nicht mehr vorhanden sind (v.a. Berufstätige außerhalb des Schüler- und Einkaufsverkehrs). Als Beitrag zur Daseinsfürsorge sollte das Stadtbusangebot daher bedarfsgerecht ausgeweitet werden. Dafür werden die folgenden Ansätze zur weiteren Prüfung empfohlen:

- Ergänzung frühmorgendlicher Stadtbusfahrten der Linie 7 (vor 9.30 Uhr)
- Einbindung des Gewerbegebietes Möderitzer Weg in ausgewählte Umläufe des Stadtbusses. Die Zeiten müssen sich nach typischen Schichtwechsel- oder Arbeitsanfangs-/ -endzeiten richten.
- Prüfung von Möglichkeiten zur besseren Erschließung des Standortes der Kreisverwaltung an der Putlitzer Straße sowie der Entwicklungsflächen der Regimentsvorstadt
- langfristig: Prüfung der Einführung einer gegenläufig verkehrenden zweiten Stadtbuslinie

Seitens der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim (VLP) wird in Erwägung gezogen, im Stadtbusbetrieb in Parchim künftig elektrisch betriebene Busse einzusetzen. Aufgrund der derzeit verfügbaren Fahrzeuge ist hierbei mit einem erheblichen Zuwachs der Fahrzeuggröße und des Fahrzeuggewichts zu rechnen. Eine Fortsetzung der bisherigen Routenführung wird mit den neuen Fahrzeugen unmöglich (Tonnagebegrenzung Schleusenbrücke, Schleppkurven Altstadt). Die Stadt verfolgt weiter das Ziel, die Altstadt direkt mit dem ÖPNV zu erschließen, eine ausschließliche ÖPNV-Führung über den Fischerdamm wird hierbei nicht als anforderungsgerecht eingeschätzt. In den kommenden Jahren gilt es daher, in Zusammenarbeit zwischen Stadt und Nahverkehrsunternehmen Lösungen für den Stadtverkehr in Parchim zu finden. Dabei sind die Anforderungen aus der Verkehrsberuhigung der Innenstadt mit denen der Weiterentwicklung des ÖPNV mit klimafreundlicheren Fahrzeugen abzuwägen. Ideal erscheint eine Erschließung der Altstadt mit kleineren elektrisch betriebenen Bussen („Sprinter-Klasse“), die mit Weiterentwicklung des Fahrzeugangebotes der Hersteller in den kommenden Jahren verfügbar sein sollten.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen insbesondere zu den Maßnahmen I.2 und I.6-1 bei der Änderung der Routenführung in der Altstadt

Akteure:

Stadt, Nahverkehrsunternehmen

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



Ö.2 Mindestbedienstungsstandards für die Ortsteile

Ziele und Wirkungseffekte:

- Bedarfsgerechte Weiterentwicklung des ÖPNV in den Ortsteilen
- Stärkung autounabhängiger Mobilitätsoptionen außerhalb des Schülerverkehrs



Beschreibung:

Die Stadtbuslinie 7 verkehrt ausschließlich in der Kernstadt von Parchim. Umliegende Ortsteile werden ausschließlich durch den Regionalverkehr bedient. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung war auch die Erreichbarkeit der Ortsteile mit dem ÖPNV außerhalb der Schülerverkehrszeiten bemängelt worden.

Der ÖPNV in Parchim ist – wie fast überall – auf öffentliche Zuschüsse angewiesen, da ein kostendeckender Betrieb aufgrund der Nachfrage und der dabei erzielten Fahrgelderlöse nicht möglich ist (Nutzerfinanzierung). Im Rahmen des Nahverkehrsplans sind die Verkehrsunternehmen daher angehalten, verstärkt auch nachfrageorientierte ÖPNV-Angebote und angepasste Fahrzeuggrößen zu berücksichtigen.

Erfahrungsgemäß haben sich dabei in kleinstädtischen und ländlich geprägten Regionen flexible On-Demand-Angebote etabliert. Dabei werden sogenannte Rufbusse eingesetzt. Diese Form einer Bedarfsbedienung wird für Angebote zur Daseinsvorsorge der Bevölkerung angewendet. Ziel ist die Bereitstellung eines Mindestangebotes in Bereichen mit geringem Fahrgastaufkommen. Die Fahrzeuge fahren auf festgelegten Routen, allerdings nur auf Bestellung und sie bedienen meist auch nur die Haltestellen, für die ein Bedienungswunsch vorliegt. In der Regel gilt der normale Tarif. Für Parchim ist eine Ausweitung des Rufbusangebotes zu prüfen, sodass die bislang nicht angebotenen Ortsteile Slate, Damm, Malchow, Möderitz und Neuhoof auch außerhalb der Schülerverkehrszeiten über eine ÖPNV-Verbindung in die Kernstadt Parchims verfügen. Die Umsetzung kann dabei zunächst in Form eines Probebetriebes erfolgen, bei dem die Akzeptanz in der Praxis geprüft wird, bevor ein dauerhafter Betrieb erfolgt.

Ergänzend dazu wird die Etablierung von Mitfahrbänken für alle ländlich geprägten Ortsteile Parchims empfohlen. Diese stehen an den Hauptdurchgangsstraßen der Dörfer. Reisende zeigen durch Nutzung der Bank einen Fahrtwunsch an. Vorbeifahrende Pkw können die Wartenden dann mitnehmen. Das Angebot basiert auf einer nachbarschaftlichen Hilfe und hat sich in vielen Regionen Deutschlands bereits bewährt. Idealerweise besteht an der Mitfahrbank die Möglichkeit an einer Tafel das eigene Ziel anzuzeigen.



Foto: Mitfahrbank, Beispiel aus Thüringen

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, Nahverkehrsunternehmen (VLP)

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



Ö.3 Aufwertung Bahnhofsumfeld als intermodale Schnittstelle

Ziele und Wirkungseffekte:

- Weiterentwicklung des Bahnhofes Parchim zu einem modernen Schnittpunkt unterschiedlicher Mobilitätsangebote
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen und Prüfung der Möglichkeiten eine leistungsfähige Bushaltestelle zu schaffen
- Ergänzung Park&Ride, Ausbau Bike&Ride



Beschreibung:

Der Bahnhof in Parchim dient bereits heute vielen Reisenden als zentraler Zugangs- und Abfahrtsort zur Stadt. Hier verkehren Regionalbahnen nach Ludwigslust und Schwerin und binden die Stadt somit ans bundesweite Schienennetz an. Darüber hinaus halten die meisten Regionalbuslinien der Region hier. Das Bahnhofsumfeld und v.a. die Bushaltestellen genügen jedoch den heutigen Ansprüchen an eine moderne Umstiegshaltestelle nicht. Kritisch sind v.a. die fehlende Barrierefreiheit, begrenzte Haltekapazitäten, keine Echtzeit-Abfahrtsinformationen und der unattraktive Straßenraum zu bewerten.

Es wird daher empfohlen, das Bahnhofsumfeld von Parchim in der Laufzeit des VEP aufzuwerten, wobei insbesondere die folgenden Bestandteile eines modernen Verknüpfungspunktes vorzusehen sind:

- Barrierefreie Ein- und Ausstiegshaltestellen für die Regional- und Stadtbusse sowie barrierefreie Bewegungen zu den Bahnsteigen
- Digitale Abfahrtsanzeigen mit Integration von Echtzeit-Fahrplaninformationen
- Ausbau und stadtgesterische Aufwertung des Park&Ride-Angebotes im Umfeld des Bahnhofes, v.a. an der Güterbahnhofstraße, dabei auch Prüfung, ob weitere Kapazitäten geschaffen werden können
- Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten, dabei Ergänzung von abschließbaren Fahrradboxen für Langzeitparker
- Prüfung von Möglichkeiten am Bahnhof Serviceangebote mit Bezug zum Radverkehr zu bündeln/ anzubieten (z.B. Werkstattservice, Fahrradleihmöglichkeiten) → Weiterentwicklung zur Fahrradstation
- Prüfung von Möglichkeiten zur Bereitstellung eines bedarfsgerechten Angebotes an Car-Sharing-Fahrzeugen am Bahnhof

Bei den Planungen zum Bahnhofsumfeld ist zu prüfen, inwiefern Möglichkeiten bestehen, die Haltekapazitäten deutlich zu erweitern, damit der Bahnhof als zweiter wichtiger Verknüpfungspunkt der Regionalbusse etabliert werden kann. Langfristig sollten ÖPNV-Verknüpfungen schwerpunktmäßig am Bahnhof gebündelt werden.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



Ö.4 Verbesserung der Haltestellen und Fahrgastinformationssysteme

Ziele und Wirkungseffekte:

- Ausbau von Haltestellen zur Sicherstellung barrierefreier Zugangsstellen zum ÖPNV
- bedarfsgerechte Ausweitung von digitalen Informationsmöglichkeiten an Haltestellen



Beschreibung:

In den letzten Jahren hat der Aspekt der Barrierefreiheit an Bedeutung gewonnen. Durch die Umsetzung der Forderung der UN-Behindertenrechtskonvention in deutsches Recht (im PBefG), bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen, hat sich der Handlungsbedarf erheblich verstärkt. Besonders wichtig für die Barrierefreiheit ist die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Infrastruktur. Bereits heute ist absehbar, dass ein vollständig barrierefreier ÖPNV bis 2022 in Parchim nicht mehr erreichbar ist. Sowohl große Teile der Fahrzeugflotte als auch die meisten Haltestellen erfüllen wesentliche Anforderungen der Barrierefreiheit nicht. Anstrengungen, barrierefreie Haltestellen herzustellen, sind daher auf aufkommensstarke Haltestellen zu konzentrieren. Hierbei sind hervorzuheben: Bahnhof, ZOB, Moltkeplatz und Neuer Markt. Zudem sollte das Ziel verfolgt werden in jedem Stadt- und Ortsteil zumindest eine barrierefreie Haltestelle vorzusehen, um grundsätzliche Erreichbarkeiten sicherzustellen. Vorzugsweise sind Haltestellen zu wählen, an denen mit einem höheren Aufkommen Mobilitätseingeschränkter Personen zu rechnen ist (z.B. in der Nähe von Altenheimen). Die Umgestaltung der Haltestellen ist als kontinuierliche Aufgabe innerhalb der Verwaltung zu verankern. Für die Umsetzung empfiehlt sich die Einrichtung eines jährlichen Budgets, durch das auch unabhängig von sonstigen Ausbauprojekten, Haltestellen umgestaltet werden können.

Zur langfristigen Weiterentwicklung der Qualität der Haltestellen wird zudem empfohlen, die Möglichkeiten digitaler Informationsübermittlung stärker zu nutzen. Insbesondere digitale Abfahrtstafeln geben an Haltestellen mit regelmäßigem Busverkehr mehrerer Linien einen schnellen Überblick über die nächsten Abfahrtszeiten und Ziele. Voraussetzung ist das Vorliegen digitaler Fahrplandaten und einer Echtzeiterfassung der aktuellen Fahrzeugposition sowie Zusammenführung der Daten in einem zentralen Betriebsrechner zur Datenübermittlung an die Haltestellenmonitore. Zielführend sind derartige Anzeigetafeln v.a. am Bahnhof, ZOB, an zentralen Haltestellen der Innenstadt und in öffentlichen Gebäuden (z.B. Rathaus), da so auch eine bessere öffentliche Wahrnehmung des ÖPNV erzielt werden kann.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, Nahverkehrsunternehmen

Zeithorizont



Kostenrahmen (jährlich)



Priorität



Ö.5 Bedarfsgerechte Einbindung der Stadt ins landes- und bundesweite Bus- und Bahnnetz

Ziele und Wirkungseffekte:

- Stärkung der regionalen Bus- und Bahnachsen als Baustein für eine bedarfsgerechte Einbindung der Stadt in bundesweite ÖPNV-Netze



Beschreibung:

Die regionalen ÖPNV-Angebote binden einerseits das Umland an die Stadt Parchim an und fungieren zudem als Zubringer aus Parchim zu den Schnittstellen zum nationalen Fernverkehr in Ludwigslust und Schwerin. Für die Sicherung der zentralörtlichen Funktion und Bedeutung Parchims ist eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote in Westmecklenburg erforderlich. Die Planungen hierfür sind nicht Aufgabe der Stadt, sondern obliegen dem Landkreis bzw. dem Land als Aufgabenträger des regionalen Bus- bzw. Regionalbahnverkehrs. Im VEP sollen die aus dem Regionalen Nahverkehrsplan Westmecklenburg (RNVP) und dem Integrierten Landesverkehrsplan (ILVP) entnommen Ansätze gebündelt werden, um deren Umsetzungsnotwendigkeit auch aus Sicht der Stadt Parchim zu bekräftigen:

- Zur Verkürzung der Reisezeiten im Schienenverkehr ist ein Ausbau der Bahnstrecken nach Schwerin und Ludwigslust auf 100 km/h erforderlich (ILVP)
- Aufbau eines zunächst touristisch geprägten Zugangebotes auf der Achse Parchim – Lübz – Plau am See (ILVP)
- Bündelung und Abstimmung untereinander der zahlreichen Angebote auf der Achse Schwerin – Crivitz – Parchim (RNVP)
- Stärkung der Angebote im Busverkehr auf der Achse Parchim – Sternberg (RNVP)

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Landkreis Ludwigslust-Parchim, Land Mecklenburg-Vorpommern

Zeithorizont



Kostenrahmen (städt. Anteil)



Priorität



M.1 Fortführung und schrittweiser Ausbau des Car-Sharing-Angebots

Ziele und Wirkungseffekte:

- Bereitstellung eines bedarfsgerechten Angebotes an Car-Sharing-Fahrzeugen im Stadtgebiet
- Zunehmende Bündelung innovativer Mobilitätsangebote an zentralen Plätzen zur besseren Wahrnehmung und Vermarktung



Beschreibung:

Grundlage einer Förderung des Prinzips „Nutzen statt Besitzen“ stellt das Angebot von Mobilitätsoptionen abseits des privaten Pkw dar. Langfristiges Ziel ist es hierbei, die Abhängigkeit der Haushalte vom Besitz eines eigenen Pkw (oder des Zweitwagens) zu reduzieren, indem ausreichend nachhaltige Mobilitätsoptionen bereitgestellt werden. In Parchim ist hier mit dem bereits bestehenden Angebot elektrisch betriebener Car-Sharing-Fahrzeuge ein erstes Angebot geschaffen worden. Dieses gilt es im Sinne einer nachhaltigen Motorisierung der Bevölkerung sukzessive auszubauen. Für einen wirtschaftlichen Betrieb sind Kooperationen mit leistungsfähigen Ankernutzern zu suchen (z.B. Stadtverwaltung, Kreisverwaltung, größere Gewerbeunternehmen).

Eine Verbesserung der Wahrnehmbarkeit und Vermarktbarkeit stellt für die künftige Effizienz des Systems einen wichtigen Baustein dar. Dies kann beispielsweise durch Bündelung verschiedener innovativer und klassischer Mobilitätsoptionen an Mobilitätspunkten erreicht werden. Für Mobilitätspunkte ist eine exponierte Lage mit guter Erreichbarkeit, vollständiger Barrierefreiheit besonders wichtig. Eine einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung dient als wichtiges Merkmal der Entwicklung einer Marke nachhaltiger Verkehrsangebote. Anfangs nur an zentralen Stationen in der Kernstadt (Bahnhof, Moltkeplatz, ZOB, Kreisverwaltung) können gebündelt verschiedene nachhaltige Mobilitätsoptionen abgerufen werden:

- Informationstafeln zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten in der Stadt
- Übergangsmöglichkeiten zum ÖPNV
- Fahrradabstellmöglichkeiten und ggf. Fahrrad-Leihmöglichkeiten
- Angebot von Car-Sharing-Fahrzeugen und Ladesäulen für Elektro-Pkw
- ggf. Ergänzung um Schließfächer, öffentliche Toiletten und Paketstation je nach Standort

Die Ausweitung des Netzes an Mobilitätspunkten ist durch ein Konzept zur Potentialanalyse zu unterstützen. Die Ausstattung sollte entsprechend der örtlichen Randbedingungen angepasst werden. Für die Umsetzung benötigt die Stadt Partner, die insbesondere in der freien Wirtschaft in Form von Mobilitätsdienstleistern zu finden sind. Die bauliche Realisierung sowie der Betrieb der Station erfolgen in anderen Städten unter Beteiligung des städtischen Energieversorgers oder des Verkehrsunternehmens. Bei Betrieb von Leihsystemen hat sich die Etablierung eines einfachen und Angebotsübergreifenden Zugangssystems als wichtiger Baustein für mehr Akzeptanz herausgestellt.

Wechselwirkungen:

Wechselwirkungen bestehen zur Maßnahme Ö.3

Akteure:

Stadt, Mobilitätsdienstleister, ggf. Versorgungsunternehmen, , ggf. private Flächeneigentümer

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



M.2 Aufbau eines touristisch orientierten Fahrrad-Verleihsystems

Ziele und Wirkungseffekte:

- Bedarfsgerechte Entwicklung eines Leihradsystems zunächst mit Fokus auf touristisch relevante Angebote
- Einbindung lokaler Händler oder Gewinnung spezialisierter Unternehmen



Beschreibung:

Die Ausstattung der privaten Haushalte mit Fahrrädern ist in Parchim recht hoch, sodass die Umsetzung eines auf den Alltagsverkehr orientierten Leihradsystems zunächst nicht zielführend erscheint. Nichtsdestotrotz ist der Aufbau eines Leihradsystems zunächst mit Fokus auf eine touristische Nutzung eine Option zum Einstieg in dieses Angebot für nachhaltige Mobilität.

Es wird daher empfohlen in einer Machbarkeitsstudie zu untersuchen, ob an wichtigen Zugangsstellen zur Stadt Stationen für Leihfahrräder angeboten werden können. In Betracht kommen dabei z.B. der Bahnhof, ZOB, Parkplatz Fischerdamm und Parkplatz Burgdamm. Als Betreiber eines solchen Systems kommen einerseits die lokalen Radhändler in Betracht, die bereits heute Fahrräder zur Leihe über ihre Geschäfte anbieten. Mit dem Aufbau des Leihradsystems besteht hier die Möglichkeit Leihangebote unabhängig von Ladenöffnungszeiten zu ermöglichen. Alternativ können auch Leihfahrradanbieter für das Parchimer System angesprochen werden, die bereits Erfahrungen auf diesem Gebiet sammeln konnten.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, ggf. lokale Radhändler oder Leihfahrradanbieter

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



M.3 Aufbau Mobilitätsmanagement

Ziele und Wirkungseffekte:

Stärkung nachhaltiger und umweltschonender Mobilitätsformen durch zielgruppenorientierte Informationsbereitstellung



© Stadt Karlsruhe

Beschreibung:

Maßnahmen, die unter dem Oberbegriff Mobilitätsmanagement (MM) zusammengefasst werden, versuchen das Mobilitätsverhalten im Sinne einer besseren Nachhaltigkeit und Umweltschutz zu beeinflussen. Dabei liegt der Fokus auf Information und Beratung zu alternativen Angeboten, welche die Nutzung des eigenen Pkw beeinflussen und weniger auf investiven Maßnahmen. Die Stadtverwaltung ist dabei ein wichtiger Akteur, der einerseits eigene Maßnahmen umsetzen und andererseits Impulse und Beratungsangebote für andere Akteure anbieten kann wie insbesondere:

- **Mobilitätsberatung:** Das Ziel ist die Ausrichtung kommunalen Handelns und Planens auf eine nachhaltige und ressourcenschonende Mobilitätsentwicklung. Voraussetzung hierfür sind entsprechende Kenntnisse und fest verankerte verkehrliche Leitlinien. Durch Kampagnen und Mobilitätsberatung soll ein stärkeres Bewusstsein in der Bevölkerung für nachhaltige Mobilität geschaffen werden.
- **Betriebliches Mobilitätsmanagement:** Städtische Betriebe und die Stadtverwaltung nehmen beim Mobilitätsmanagement eine Vorreiterrolle ein. Mögliche Ansätze sind Jobtickets und Dienstfahräder für Mitarbeiter, Angebot von Mobilitätsberatung und -informationen für städtische Mitarbeiter, sukzessive Umstellung des städtischen Fuhrparks auf nachhaltige Fahrzeuge wie Elektro-Pkw. Außerhalb der Stadtverwaltung ist das betriebliche Mobilitätsmanagement vordergründig durch die einzelnen Unternehmen umzusetzen (Jobtickets, Firmenräder, Mitfahrerbörsen etc.), wobei die Stadt diese auch bei der Schaffung geeigneter Randbedingungen beratend unterstützt.

Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement: Vor allem an Bildungseinrichtungen zielt das schulische Mobilitätsmanagement auf Maßnahmen ab, welche die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen unter besonderen Sicherheitsaspekten fördern. Es werden attraktive Alternativen zu den sogenannten Elterntaxis aufgezeigt. Senioren-, touristisches und pendlerspezifisches beinhaltet v.a. Maßnahmen zum Abbau von Nutzungshemmnissen im ÖPNV (Tarif- und Fahrplanangebotsaufklärung, Angebotsbewerbung).

- **Standortbezogenes Mobilitätsmanagement:** Durch MM für Wohn- und Gewerbegebiete, Bildungs- und Großeinrichtungen wird versucht, die fehlende Leistungsfähigkeit oder Zuständigkeit von Akteuren an einem bestimmten Standort durch kooperativ erarbeitete, lokale Verkehrs- und Mobilitätskonzepte auszugleichen. Dabei handelt die Stadtverwaltung entweder als Impulsgeber oder Koordinator. Ideal ist die Koordinierung solcher Konzepte durch eine Standortverwaltung.

Wechselwirkungen:

Ein wirksames Mobilitätsmanagement wirkt sich positiv auf nahezu alle Handlungsfelder aus.

Akteure:

Stadt

Zeithorizont



Daueraufgabe

Kostenrahmen (jährlich)



Priorität



M.4 Förderung von Elektromobilität und umweltfreundlicher Antriebssysteme

Ziele und Wirkungseffekte:

Verbesserung der Umweltbilanz im privaten und gewerblichen Straßenverkehr



Beschreibung:

Die Schaffung ausreichender Ladeinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für das Fortschreiten der Marktdurchdringung durch elektrisch betriebene Pkw. Im Rahmen der Umsetzung des VEP 2035 wird daher empfohlen, weitere Ladesäulen für Elektro-Pkw im öffentlichen Straßenraum vorzusehen. Dabei wird auf eine stadtverträgliche Einordnung der Anlagen Wert gelegt. So soll grundsätzlich zwar das Angebot an Lademöglichkeiten in zentralen Stadtbereichen ausgeweitet werden, es erscheint jedoch nicht erforderlich, den Elektro-Pkw Stellplätze in den hochwertigsten Lagen einzuräumen.

Eine derzeit noch weniger verbreitete Form alternativer Antriebstechnologien sind wasserstoffbetriebene Fahrzeuge. Diese haben insbesondere bei der Reichweite und Ladezeit (Tanken) Vorteile gegenüber batteriebetriebenen Elektro-Pkw. Die Stadt sollte sich daher um die Ansiedlung einer Wasserstofftankstelle bemühen. Dabei ist beispielsweise eine Realisierung unter dem Dach des lokalen Energieversorgers zu prüfen. Der Bau und Betrieb von Wasserstofftankstellen sind stark förderfähig (beispielsweise rund 900.000 Euro bei der Station in Wolfsburg).

Die Erwartungen an diese Innovation des Verkehrssektors müssen dennoch realistisch eingeschätzt werden: Elektrofahrzeuge verbrauchen ebenso viel Platz beim Parken wie klassische Pkw. Wenngleich lokal keine CO₂- und Stickoxid-Emissionen entstehen, werden auch von Pkw mit einem elektrischen Antrieb Feinstaubpartikel aufgewirbelt, sodass die gesundheitsrelevanten Emissionen dieser Fahrzeuge keinesfalls null sind. Hinsichtlich der Lärmemissionen ergeben sich durch Elektro-Pkw durchaus spürbare Verbesserungen, allerdings werden diese mit zunehmender Geschwindigkeit vom überwiegenden Lärm der Roll- und Windgeräusche teilweise eliminiert.

Die Förderung von privaten Fahrzeugen – egal welcher Antriebsart – darf Ansätze der modalen Verlagerung auf Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV jedoch nicht ersetzen.

Wechselwirkungen:

keine

Akteure:

Stadt, Stadtwerke

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



Anlage 3 Zusammenfassende Maßnahmentabelle zum VEP

| Maßnahme Nr | Name | Beschreibung | Prio | praktisch | Umsetzungshorizont | Kostenklasse | | | | |
|----------------------------------|---|--|------------|-----------|--------------------|--------------|-----------------|------------------|---------------------|----------------|
| | | | | | | unter 15.000 | 15.000 - 75.000 | 75.000 - 350.000 | 350.000 - 1.000.000 | über 1.000.000 |
| Handlungsfeld Innenstadt | | | | | | | | | | |
| I.1 | Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung westliche Altstadt | - Aufzeigen einer Lösung zur Weiterentwicklung des Straßennetzes in der westlichen Altstadt - Ziele: Aufwertung Straßenraumgestaltung insbesondere Neuer Markt und Mühlenstraße, Integration bedarfsgerechter Radverkehrsanlagen, Aufenthaltsflächen, Stellplätze und barrierefreier Haltestelle - Lösung entsprechend 1. Sitzung der AG VEP wird dargestellt und erläutert | Schlüssel- | maßnahme | mittelfristig | | | | | X |
| I.2 | Prüfung von verkehrsorganisatorischen Anpassungen zur Unterbindung von Durchgangsrouten | - v.a. rund um die Lange Straße - Diskutierte Varianten des VEP, Ziel: Vermeidung durchgehender Routen - differenziertere Betrachtung in nachgelagerter Untersuchung erforderlich | Schlüssel- | maßnahme | kurzfristig | | X | | | |
| I.3 | Flächenhafte Verkehrsberuhigung | - Prüfung von Möglichkeiten zur Ausweitung der Tempo 30-Zonen in der Altstadt - weitgehende punktuelle Verkehrsberuhigung durch Ausweisung und Gestaltung von Begegnungszonen - Hervorhebung der Altstadt durch Torsituationen | hoch | | kurzfristig | | X | | | |
| I.3-1 | Verkehrsberuhigung Lange Straße (ehemalige Fußgängerzone) | - Aufzeigen von straßenraumgestalterischen Maßnahmen zur stärkeren Verkehrsberuhigung der Langen Straße - v.a. Reduktion von Durchgangsverkehren bei Wahrung der Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr - Maßnahmen ohne grundhaften Ausbau der Straße, da Fördermittelbindefristen für die derzeitige Gestaltung vorliegen - Darstellung von stadtgestalterischen Bausteinen als Lösungen, Formulierung einer Aufgabenstellung für eine freiraumplanerische Studie - Berücksichtigung der Ergebnisse aus I.5 | hoch | | kurzfristig | | X | | | |
| I.4 | Radroutenkonzept Innenstadt | - Identifikation wichtiger Ost- West- und Nord-Süd-Routen in der Innenstadt und Ableitung von Maßnahmen, die zur Umsetzung erforderlich sind | hoch | | kurzfristig | X | | | | |
| I.5 | Bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt | - Prüfung eines möglichen Ausbaus des Parkplatzes am Burgdamm - Schaffung einer leistungsfähigen Parkierungsanlage für die nordöstliche Altstadt - kontinuierliche Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung (derzeit kein akuter Handlungsbedarf) | gering | | langfristig | | | X | | |
| I.6 | Neugestaltung zentraler Plätze in der Altstadt | - z.B. Umfeld Georgenkirche, Umfeld Marienkirche, Ziegenmarkt, Mönchhof - Entwicklung von Planungen mit dem Ziel, Flächen des Kfz-Verkehrs zugunsten breiterer Seitenräume zu reduzieren - Steigerung der Aufenthaltsqualität und Schaffung von Flächen für Außengastronomie - Bedarfsgerechte Ausweisung von Stellplätzen | Schlüssel- | maßnahme | mittelfristig | | | | X | |
| I.6-1 | Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung am Moltkeplatz | - straßenräumliche Aufwertung des Platzes mit dem Ziel, Flächen des Kfz-Verkehrs zugunsten von Aufenthaltsflächen zu reduzieren - Beseitigung Unfallhäufungsstelle am KP Moltkeplatz/ Wallallee unter Berücksichtigung des geplanten Sicherheitsaudits - Integrations bedarfsgerechter Radverkehrsanlagen und einer barrierefreien Bushaltestelle - Formulierung von Anforderungen/ Aufgabenstellung für die weitere vertiefende Planung | hoch | | mittelfristig | | | | X | |
| I.6-2 | Straßenraumgestaltung Fischerdamm/ Mönchhof | - straßenräumliche Aufwertung des Straßenabschnitts an den Schulen und der Kulturmühle - verträglichere Abwicklung der Verkehre und Stärkung der Quermöglichkeiten des Fischerdamms an dieser Stelle und der Verbindung in die Altstadt - Integration bedarfsberechtigter Radverkehrsanlagen auf dem gesamten Straßenzug zwischen Neuem Markt und Moltkeplatz - Formulierung von Anforderungen/ Aufgabenstellung für die weitere vertiefende Planung, Aufzeigen einer Beispiellösung | hoch | | kurzfristig | | | | X | |
| Handlungsfeld Kfz-Verkehr | | | | | | | | | | |
| K.1 | Neubau der Ortsumgehung, Nordumgehung und Südwestspange | - Verbindung zwischen B 321 Süd und B 191 Ost über L 083 - Ludwigsuster Chaussee - Schweriner Chaussee - Lübzer Chaussee - mit Verlegung der L09 im Bereich Flughafen und Anschluß an die geplante Ortsumgehung | Schlüssel- | maßnahme | langfristig | X | | | | |
| K.2 | Ausbau der Landstraße 083 Parchim - Groß Godems | - Aufwertung dieser Straße als Autobahnzubringer und eine Entlastung der Bundesstraße im Bereich der Ortslage Slate | gering | | mittelfristig | X | | | | |

| Maßnahme Nr | Name | Beschreibung | Prio praktisch | Umsetzungshorizont | Kostenklasse | | | | |
|---------------------------------|---|--|-------------------|--------------------|--------------|-----------------|------------------|---------------------|----------------|
| | | | | | unter 15.000 | 15.000 - 75.000 | 75.000 - 350.000 | 350.000 - 1.000.000 | über 1.000.000 |
| K.3 | Varianteuntersuchung zum Umgang mit dem Einbahnstraßensystem Putlitzer Straße/ Buchholzallee | - Ziel: Konzentration von Verkehrsströmen auf einer leistungsfähigen Straße zur Entlastung der anderen Straße, Reduktion der Lärmbetroffenheiten - Berücksichtigung der Effekte der Ortsumgehung und Aufzeigen langfristiger Optionen | hoch | langfristig | | X | | | |
| K.4 | Varianteuntersuchung zur Konzentration von Verkehrsströmen auf dem Juri-Gagarin-Ring und Entlastung des Westrings | - Ziel: Konzentration von Verkehrsströmen auf einer leistungsfähigen Straße zur Entlastung der anderen Straße, Reduktion der Lärmbetroffenheiten - Berücksichtigung der Effekte der Ortsumgehung und Aufzeigen langfristiger Optionen | Schlüsselmaßnahme | langfristig | | X | | | |
| K.5 | Weiterentwicklung und Verkehrsberuhigung im Sammel- und Nebenstraßennetz | - Ausweisung und Ausweitung Tempo 30 Zonen - Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen - Unterbrechung des Möderitzer Weges in Höhe des Bahnüberganges - Neue Anbindung des Dargelützer Weges in Höhe Neuhofer Weiche - Verbindung Dammer Weg - Wiesenring als Flächenfreihaltung | hoch | mittelfristig | | | X | | |
| K.6 | Maßnahmen zur Lärminderung | - z.B. Dialogdisplays, kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung mit Schwerpunkten in Lärm-Hot-Spots und vor Schulen - Linienhafte Geschwindigkeitsreduktion zur Lärminderung (ganztags oder nachts) (ganztags: Schweriner Straße/ John-Brinkmann-Straße, Ostring, Putlitzer Straße (Moltkeplatz - Scharnhorststraße), nachts: Westring, Buchholzallee, Südring, Brunnenstraße) | mittel | kurzfristig | X | | | | |
| K.7 | Sanierung und Ausbau von Straßen | - z.B. Wiesenring, Möderitzer Weg, Am Güterbahnhof, St.-Marienstraße, Mönchhof, Augustenstraße, Damm (Trotzenburger Weg, Bergweg, Weg am Sportplatz), Malchow (Kuhdrift, Verbindungsweg Fortsweg/ Zum Ausbau), Neu Matzlow, Dargelütz (Alte Dorfstraße, Neue Dorfstraße, Koppelweg, Dorfteich) | hoch | Daueraufgabe | | | X | | |
| K.8 | Abbau von Unfallhäufungsstellen und flächenhafte Verbesserung der Verkehrssicherheit | - Fortsetzung Arbeit Unfallkommission bei stärkerer Berücksichtigung verkehrsplannerischer Handlungsmöglichkeiten - Abbau flächenhafter Verkehrssicherheitsdefizite bevor es zu Unfallhäufungen kommt | hoch | Daueraufgabe | | X | | | |
| K.9 | Koordinierung von Lichtsignalanlagen im Hauptstraßennetz | - Verbesserung durch veränderte Signalisierung (z.B. Koordinierung von LSA) | mittel | kurzfristig | | X | | | |
| Handlungsfeld Radverkehr | | | | | | | | | |
| R.1 | Entwicklung eines gesamtstädtischen Radroutennetzes | - Berücksichtigung des vorhandenen Netzes und der wichtigen Quellen und Ziele im Stadtgebiet - Vorarbeit für Ableitung der wichtigsten Lückenschlüsse | Schlüsselmaßnahme | kurzfristig | X | | | | |
| R.2 | Ausweitung Angebot an Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen | - z.B. Putlitzer Straße, Buchholzallee (stadteinwärts), Fritz-Reuter-Straße, Fischerdamm, Neuer Markt, Ostring, Westring - Schaffung eines bedarfsgerechten Angebotes durch Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen - ggf. Prüfung begleitender verkehrsberuhigender Maßnahmen (Reduktion zulässiger Höchstgeschwindigkeit) | hoch | kurzfristig | | | X | | |
| R.3 | Bessere Anbindung der Ortsteile und Region | - Z.B. L 09 nach Damm, B 191 Richtung Rom/ Lübz, K 18 bei Neuhof bis Anschluss Seen-Radweg, Badstaven – Schleuse Parchim, Anbindung der Ortsteile Dargelütz, Neuklockow/ Kiekindemark - Schließung von Lücken in touristischen Radrouten und Schaffung neuer neuer Routen für den Alltagsverkehr - im Regelfall Neubau Straßenbegleitender Geh- und Radwege, auch Prüfung auf Umsetzbarkeit von Schutzstreifen außerorts | mittel | mittelfristig | | | X | | |
| R.4 | Schaffung oder Aufwertung straßenunabhängiger Quartiersverbindungen | - z.B. Neuanlage zwischen Gartenstraße und Vogelsang, Ausbau Vogelsang - Buchholz - Ausbau- Rad- und Gehwegverbindung Eldeniederung Ostufer zwischen Fischerdamm und Plümpewiesenbrücke mit Anschluss Südring | mittel | mittelfristig | | | | X | |
| R.5 | Flächenhafte Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen | - v.a. in der Altstadt - Ziel: Schaffung durchgängig in beide Richtungen befahrbarer Routen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung durch die Altstadt | hoch | kurzfristig | X | | | | |
| R.6 | Kontinuierliche Pflege von Radwegen | - z.B. am Wockersee, Buchholz, Sonnenberg | mittel | Daueraufgabe | X | | | | |

Zusammenfassende Maßnahmentabelle zum VEP

| Maßnahme Nr | Name | Beschreibung | Prio praktisch | Umsetzungshorizont | Kostenklasse | | | | |
|---|--|--|----------------|--------------------|--------------|-----------------|------------------|---------------------|----------------|
| | | | | | unter 15.000 | 15.000 - 75.000 | 75.000 - 350.000 | 350.000 - 1.000.000 | über 1.000.000 |
| R.7 | Ausbau Abstellmöglichkeiten Bahnhof, ZOB und Innenstadt | - Schaffung eines bedarfsgerechten Angebotes in der Fläche und Ausweitung der Abstellmöglichkeiten an überlasteten Schwerpunktbereichen (v.a. Bahnhof, ZOB, Lange Straße) - Neubau einer Fahrradstation mit gebündelten Angeboten im Bereich Mönchshof - bedarfsgerechter Ausbau öffentlich nutzbarer Lademöglichkeiten für Elektro-Fahrräder | hoch | kurzfristig | | | X | | |
| R.8 | Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit | - Fokus Verkehrssicherheit und gegenseitige Rücksichtnahme | mittel | kurzfristig | X | | | | |
| Handlungsfeld Fußverkehr | | | | | | | | | |
| F.1 | Aufwertung von Fußwegen im Stadtgebiet | - Ziel: flächendeckend Herstellung anforderungsgerechter Oberflächen und Breiten und Ausweitung barrierefreier Elemente im Gehwegnetz - Einsatz von Gehwegüberfahrten bei der Anbindung von Nebenstraßen an Hauptverkehrsstraße - Aufwertung durch Aufenthalts- und Ruhebereiche - auch Berücksichtigung eines kinderfreundlichen Straßenumfeldes, z.B. durch Spielgeräte entlang wichtiger Achsen | hoch | Daueraufgabe | | X | | | |
| F.2 | Bedarfsgerechte Überquerungsanlagen an Straßen | - ortsspezifische Prüfung des Bedarfs und der umsetzbaren Lösungen (z.B. Fußgängerüberweg, Mittelinsel, Fußgänger-LSA) - z.B. Putlitzer Straße Höhe Kino, Buchholzallee Höhe Gartenstraße, Knotenpunkt Wallallee/ John-Brinkmann-Straße, Knotenpunkt John-Brinkmann-Straße/ Wockerstraße, Westring Höhe Hans-Beimler-Straße/ Am Bostenberg, Ludwigsluster Chaussee Höhe LIDL, Ziegeleiweg Höhe Sporthalle, Ziegendorfer Chaussee Höhe Mecklenburgstraße, Lübzer Chaussee Höhe Haltestelle, B 321 südl. Südring etc. - künftig bessere Ausschöpfung der Bewertungsmöglichkeiten für Fußgängerquerungen im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) --> Anstreben einer guten Verkehrsqualität für Fußgänger durch längere Grünzeiten | hoch | kurzfristig | | | X | | |
| F.3 | Schließung von Lücken im Fußwegenetz | - Schaffung direkter fußläufiger Verbindungen zwischen Quartieren - z.B. Neubau Brücke über den Eldearm am Parkplatz Burgdamm, Verbindung Gartenstraße - Vogelsang, Verbindung Am Eichberg - Friedhof (nördliche Straßenseite der B 191), Bahnübergang Schweriner Chaussee, Verbindung Möderitzer Weg und Schweriner Chaussee Höhe LIDL/ oder Bahnstrecke | mittel | mittelfristig | | | | X | |
| Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr | | | | | | | | | |
| Ö.1 | Prüfung von Möglichkeiten zur Stärkung des Stadtbusverkehrs | - ggf. Ausdehnung der Betriebszeiten, sodass morgens auch Berufstätige den ÖPNV nutzen können - ggf. bedarfsgerechte Erschließung weiterer Stadtgebiete mit ÖPNV (v.a. Putlitzer Straße, Gewerbegebiet Möderitzer Weg) - ggf. Ergänzung einer gegenläufigen Buslinie zur bestehenden Ringbuslinie | mittel | mittelfristig | | | X | | |
| Ö.2 | Mindestbedienungsstandards für die Ortsteile | - v.a. durch alternative Bedienformen (Rufbus, Anrufsammeltaxis, Mitfahrbänke etc.) - Slate, Damm, Malchow, Möderitz, Neudorf noch nicht im Rufbussystem integriert | mittel | kurzfristig | | X | | | |
| Ö.3 | Aufwertung Bahnhofsumfeld als intermodale Schnittstelle | - Herstellung einer barrierefreien zentralen Umstiegshaltestelle und Aufwertung des Straßenraums - Ausweitung des Angebotes an Fahrradstellplätzen und Qualifizierung der P&R-Plätze - Prüfung einer Verlegung des ZOB an den Bahnhof | hoch | mittelfristig | | | | | X |
| Ö.4 | Verbesserung der Haltestellen und der Fahrgastinformationssysteme | - V.a. Ausbau Barrierefreiheit, Wetterschutz - Prüfung digitaler Informationsmöglichkeiten am ZOB und Bahnhof | hoch | Daueraufgabe | | X | | | |
| Ö.5 | Bedarfsgerechte Einbindung der Stadt ins landes- und bundesweite Bus- und Bahnnetz | - Prüfung von Möglichkeiten zur Stärkung der Achse nach Sternberg - Prüfung von Möglichkeiten zum Ausbau des Angebotes außerhalb der Schülerverkehrszeiten - Prüfung von Möglichkeiten zur Verkürzung der Reisezeiten nach Ludwigslust und Schwerin - Sicherstellung der Abstimmung der Regionalbahnfahrpläne auf Fernzughalte in Ludwigslust und Schwerin | mittel | mittelfristig | X | | | | |

Zusammenfassende Maßnahmentabelle zum VEP



| Maßnahme Nr | Name | Beschreibung | Prio praktisch | Umsetzungshorizont | Kostenklasse | | | | |
|--|--|---|----------------|--------------------|--------------|-----------------|------------------|---------------------|----------------|
| | | | | | unter 15.000 | 15.000 - 75.000 | 75.000 - 350.000 | 350.000 - 1.000.000 | über 1.000.000 |
| Handlungsfeld Innovation und Mobilitätsmanagement | | | | | | | | | |
| M.1 | Fortführung und schrittweiser Ausbau des Car-Sharing-Angebots | - gezielte Ansprache lokaler Unternehmen und der Bevölkerung als potentielle Nutzer - Fortführung und Ausbau der Einbindung des Car-Sharing-Angebots in das kommunale Flottenmanagement - Unterstützung der Anbieter bei der Suche weiterer Standorte | gering | mittelfristig | | | X | | |
| M.2 | Aufbau eines touristisch orientierten Fahrrad-Verleihsystems | - Leihstationen am Bahnhof und wichtigen Parkplätzen (v.a. Burgdamm und Fischerdamm) | gering | mittelfristig | | | X | | |
| M.3 | Mobilitätsmanagement | - z.B. Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung, Unterstützung betrieblichen Mobilitätsmanagements, Mobilitätsmanagement an Schulen, Mobilitätsmanagement für Senioren | mittel | Daueraufgabe | | X | | | |
| M.4 | Förderung von Elektromobilität und umweltfreundlichen Antriebssystemen | - Ausbau Ladeinfrastrukturen stadtverträglich und mit hoher Flächeneffizienz gestalten - Lademöglichkeiten für E-Bikes am Bahnhof - auch Ansiedlung einer Wasserstofftankstelle unterstützen (z.B. in Kooperation mit Nahverkehrsunternehmen) | gering | mittelfristig | | X | | | |