

RAHMENPLAN ALTSTADT PARCHIM

Fortschreibung 2016



Beschlossen auf der Stadtvertretersitzung am 6. Juli 2016

Bearbeiter: MIKOLAJCZYK ▪ KESSLER ▪ KIRSTEN
Arbeitsgemeinschaft Freier Architekten
Sanierungsträger: LGE Mecklenburg-Vorpommern GmbH

ALLGEMEINER TEIL

Seite 9–41

Inhaltsverzeichnis

0. Vorbemerkung

- 0.1 Arbeitsstand und Verfahren**
- 0.2 Fachliche und rechtliche Bedeutung des städtebaulichen Rahmenplanes**
- 0.3 Planungshistorischer Rückblick: Städtebauliche Rahmenplanung und Fortschreibung von 1993 bis 2015 und das bisher Erreichte**

1. Übergeordnete und begleitende Planungen – Satzungen – B-Pläne

- 1.1 Landes- und Regionalplanung**
- 1.2 Flächennutzungsplan**
- 1.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) und fachspezifische Einzelkonzepte**
- 1.4 Die Satzungen und förmlichen Sanierungsgebietsfestlegungen**
- 1.5 Bebauungspläne**

2. Kurzer Abriss der historischen Siedlungsentwicklung der Altstadt

3. Städtebauliche Entwicklung

- 3.1 Stadträumliche Einbindung**
- 3.2 Entwicklung der heutigen Hauptfunktionen der Altstadt: Wohnen – Versorgen – Kultur & Freizeit – Verwalten – Arbeiten**
 - 3.2.1 Wohnnutzung
 - 3.2.2 Bevölkerungsentwicklung
 - 3.2.3 Altersstruktur der Bevölkerung / Haushaltsstruktur
 - 3.2.4 Wohnungsbestandsentwicklung
- 3.3 Gewerbliche Nutzung**
 - 3.3.1 Einzelhandel
 - 3.3.1.1 Einzelhandelsentwicklung nach 1990
 - 3.3.1.2 Größenstruktur und Leerstände im Einzelhandel
 - 3.3.2 Handwerk und Gewerbe
- 3.4 Gemeinbedarfseinrichtungen – Kultur- und Freizeiteinrichtungen**
- 3.5 Verkehrssituation Innenstadt**
 - 3.5.1 Verkehrsplanerische Maßnahmen seit 1993 und Stand 2015
 - 3.5.2 Stellplatzangebot
 - 3.5.3 Öffentlicher Personennahverkehr – Stadtbusverkehr
- 3.6 Umweltbedingungen – Immissionen und ökologisch nachhaltige Stadttechnik**
- 3.7 Bodenschutz und Altlasten**
- 3.8 Hochwasserschutz – Wehranlagen und Schleuse**
- 3.9 Beteiligung der Bewohner und Gewerbetreibenden – Öffentlichkeitsarbeit**



4. Stadtbild und Denkmalschutz in der Innenstadt

- 4.1 **Stadtbild – Stadtstruktur – Fluss**
- 4.2 **Stadtbild – Grundstücke – Eigentumsverhältnisse**
- 4.3 **Typische Stadt- und Baustrukturen und Gebäudeformen Parchims**
- 4.4 **Stadtmauer**
- 4.5 **Denkmalschutz – Bodendenkmal, Flächendenkmal, Einzeldenkmale**

5. Grundsätze zur Sanierung mit Städtebauförderung EFRE-Fördermitteln bis 2025

- 5.1 **Flächennutzung**
- 5.2 **Sanierungsziele und Leitlinie für das zu erhaltende Stadtbild**
- 5.3 **Förderung öffentlicher Sanierungsmaßnahmen bis 2025**
- 5.4 **Förderung privater Sanierungsmaßnahmen**
- 5.5 **Teilentlassungen aus dem Sanierungsgebiet**
- 5.6 **Derzeit geplante Maßnahmen**
 - 5.6.1 **Dringlichkeitsstufe I / kurzfristige Maßnahmen (1 bis 3 Jahre)**
 - 5.6.2 **Dringlichkeitsstufe II / mittelfristige Maßnahmen (4 bis 10 Jahre)**
 - 5.6.3 **Aktuelle Bebauungspläne / Optionen für Bebauungspläne und Blockkonzepte**

TEIL HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

1. Handlungsschwerpunkt – Baulücken und Leerstände Seite 42–49

- 1.1 **Bestandsaufnahme und Konflikte**
- 1.2 **Zielstellung Baulücke**
- 1.3 **Einzelmaßnahmen Baulückenentwicklung**
 - 1.3.1 **Allgemeine Maßnahmen**
 - 1.3.1.1 **Vorrang der Altstadt bei Investitionen und Förderung**
 - 1.3.1.2 **Verbesserung des Wohnumfeldes in der Altstadt**
 - 1.3.1.3 **Öffentlichkeitsarbeit**
 - 1.3.2 **Bebauungsplan „Auf dem Brook“**
 - 1.3.3 **Differenzierter Umgang mit dem Gebot der Wiederbebauung**
 - 1.3.4 **Maßnahmen für die Wiederbebauung unbebauter größerer Flächen**
 - 1.3.5 **Maßnahmen für die Wiederbebauung kleinerer Flächen**
 - 1.3.6 **Umgestaltung der Baulücken ohne Bebauungsziel (Ziele 3 und 4)**
 - 1.3.7 **Modernisierung der Gestaltungssatzung**
 - 1.3.8 **Umgang mit neu entstehenden Baulücken**



2. Handlungsschwerpunkt – Verkehrskonzept Altstadt

Seite 50–58

2.1. Bestandsaufnahme und Konflikte

- 2.1.1 Konfliktschwerpunkt 1: Verkehrsüberlastung Westliche Altstadt
- 2.1.2 Konfliktschwerpunkt 2: Verkehrsüberlastung Fischerdamm im Bereich des geplanten kulturellen Zentrums „Mühle“/Schule/Stadthaus
- 2.1.3 Konfliktschwerpunkt 3: Hohe Verkehrsbelastung in der Langen Straße
- 2.1.4 Konfliktschwerpunkt 4: Unübersichtliche Verkehrsführung Moltkeplatz
- 2.1.5 Konfliktschwerpunkt 5: Parksuchverkehr in der östlichen Altstadt
- 2.1.6 Konfliktschwerpunkt 6: Lärmbelastung Wallallee
- 2.1.7 Konflikt: Fehlen komfortabler und sicherer Übergänge für Fußgänger

2.2 Zielstellung Verkehrskonzept

2.3 Maßnahmen Verkehrskonzept

- 2.3.1 Ortsumgehung
- 2.3.2 Neues integratives Verkehrskonzept für die Gesamtstadt
- 2.3.3 Öffentlichkeitsarbeit
- 2.3.4 Verkehrsberuhigende Maßnahmen
 - 2.3.4.1 Geschwindigkeitsbegrenzung
 - 2.3.4.2 Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung
 - 2.3.4.3 Ordnungsrechtliche Maßnahmen
 - 2.3.4.4 Konzentration des Verkehrs in der westl. Altstadt in der Langen Straße
 - 2.3.4.5 Neue Ausgestaltung der „Altstadeingänge“
 - 2.3.4.6 Besondere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung für Lange Straße und Fischerdamm
 - 2.3.4.6A Einrichtung von Durchfahrtsperren („Cuts“) als Alternative
 - 2.3.4.7 Eindämmung des Parksuchverkehrs im Stadtzentrum
- 2.3.5 Interdisziplinäre Stadtplanung
- 2.3.6 Neues Verkehrskonzept für den Moltkeplatz
- 2.3.7 Maßnahmen für Konfliktschwerpunkt: Schaffen komfortabler und sicherer Übergänge für Fußgänger



3 Handlungsschwerpunkt – Ruhender Verkehr

Seite 59–64

3.1. Bestandsaufnahme und Konflikte

- 3.1.1 Parkplätze für Besucher, Kunden, Beschäftigte
- 3.1.2 Parkplätze für Anwohner
- 3.1.3 Stellplätze für Behinderte
- 3.1.4 Kurzzeitparkplätze an Schulen, Horten, Kindergärten
- 3.1.5 Gestalterische Qualität der Parkplätze
- 3.1.6 „Wilde“ Stellplätze
- 3.1.7 Garagen

3.2 Zielstellung ruhender Verkehr

3.3 Einzelmaßnahmen ruhender Verkehr

- 3.3.1 Neue Stellplätze für Beschäftigte
- 3.3.2 Neubau eines Parkplatzes am nordöstlichen Altstadtrand
- 3.3.3 Neubau eines öffentlichen Kurzzeitparkplatzes für Hort und Schule
- 3.3.4 Weiterer Ausbau des Parkplatzes Burgdamm
- 3.3.5 Verlegen der Caravan-Stellplätze vom Parkplatz Fischerdamm
- 3.3.6 Neubau dezentraler Anwohnerparkplätze
- 3.3.7 Option: Einführung einer Anwohnerparkzone F?
- 3.3.8 Gestalterische Aufwertung der großen privaten Stellplatzanlagen (Einkaufsmarkt, hintere Andienung Blutstraße)
- 3.3.9 Änderung der Gestaltungssatzung bezüglich Garagen und Stellplätzen

4 Handlungsschwerpunkt – Radwege

Seite 65–69

4.1 Bestandsaufnahme und Konflikte

- 4.1.1 Fernradwege
- 4.1.2 Radstrecken von lokaler Bedeutung
- 4.1.3 Konflikte

4.2 Zielstellung Radwege

4.3 Maßnahmen Radwege

- 4.3.1 Verkehrsberuhigende Maßnahmen
- 4.3.2 Befahren von Einbahnstraßen in beide Richtungen
- 4.3.3 Pflasterstreifen für Radfahrer
- 4.3.4 Verlegen des Radfernweges in die Altstadt
- 4.3.5 Radweg vom Neuen Tor bis zum Moltkeplatz
- 4.3.6 Radspur am Moltkeplatz
- 4.3.7 Radweg in den Wallanlagen
- 4.3.8 Service für Fahrradtouristen
- 4.3.9 Beschilderung
- 4.3.10 Radwege am Ufer



5 Handlungsschwerpunkt – Freiflächen und Wasser

Seite 70–77

5.1 Bestandsaufnahme und Konflikte

- 5.1.1 Große öffentlich zugängliche Grünflächen
 - 5.1.1.1 Die historischen Wallanlagen
 - 5.1.1.2 Grünanlage mit Moltke-Denkmal
 - 5.1.1.3 Bleicherberg
 - 5.1.1.4 Grünfläche an der Hohen Brücke
 - 5.1.1.5 Am Färbergraben
 - 5.1.1.6 Grünfläche zwischen Schuhmarkt und St. Georgenkirche
 - 5.1.1.7 Grünfläche am Fischerdamm zwischen Wehr und Trafohaus
 - 5.1.1.8 Grünanlagen im Kirchengrund
- 5.1.2 Private Grünflächen in Quartiersinnenhöfen
- 5.1.3 Großgrün auf Straßen und Plätzen

5.2 Zielstellung - Freiflächen und Wasser

5.3. Maßnahmen Freiflächen und Wasser

- 5.3.1 Uferbereiche erschließen
 - 5.3.1.1 Bereich Eldemühle
 - 5.3.1.2 Auf dem Brook
 - 5.3.1.3 Weg am Wehr
- 5.3.2 Neugestaltung Kirchengumfelder
- 5.3.3 Mönchhof am Färbergraben
- 5.3.4 Grünfläche am Fischerdamm zwischen Alter Elde und Schule
- 5.3.5 Halbinsel am westlichen Ende des Fischerdamms
- 5.3.6 Pocketparks als gemeinschaftliche Grünflächen
- 5.3.7 Anpflanzen von Bäumen
- 5.3.8 Begrünung der Stellplatzanlagen
- 5.3.9 Entkernung
- 5.3.10 Öffentlichkeitsarbeit für private Initiativen
- 5.3.11 Visionen für die Zukunft
 - 5.3.11.1 Der „Grüne Ring“
 - 5.3.11.2 Brücken über die Eldearme



ANLAGE 1

ab Seite 79

Karten**Bestands- und Konfliktpläne**

- Karte 1: Sanierungs- und Teilentlassungsgebiete
- Karte 2: Bestands- und Konfliktplan Baulücken und Leerstände
- Karte 3: Denkmalkarte
- Karte 4: Geförderte öffentliche Infrastruktur (Städtebauförderung)
- Karte 5: Geförderte Modernisierungsmaßnahmen Gebäude (Städtebauförderung)
- Karte 6: Innerstädtischer Neubau nach 1990
- Karte 7: Übersicht D-4-Grundstücke (gemäß Städtebauförderrichtlinie, StBauFR)
- Karte 10: Bebauungsplangebiete
- Karte 11: Bestands- und Konfliktplan Gewerbe – Soziales – Kultur
- Karte 12: Bestandsplan Straßenhierarchie
- Karte 13: Bestands- und Konfliktplan Fließender Verkehr
- Karte 14: Bestands- und Konfliktplan Ruhender Verkehr

Entwicklungs- und Maßnahmepläne (teilweise mit Bestand)

- Karte 20: Baulückenentwicklung
- Karte 21: Bestands- und Maßnahmeplan Bauliche Nutzung
- Karte 22: Maßnahmeplan Fließender Verkehr
- Karte 23: Maßnahmeplan Ruhender Verkehr
- Karte 24: Bestands- und Maßnahmeplan Radwege
- Karte 25: Bestands- und Maßnahmeplan Freiflächen und Wasser
- Karte 26: Bestand und Entwicklung Straßenbeläge
- Karte 27: Maßnahmeplan Gewerbe – Soziales – Kultur

**ANLAGE 2**

Seite 1–2

Stadtmöblierung und Straßenleuchten im Rahmenplangebiet Altstadt – Erläuterungen**ANLAGE 3**

Seite 1–2

Auswertung (Abwägung) der Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange (TÖB)

ALLGEMEINER TEIL

0. Vorbemerkung

0.1 Arbeitsstand und Verfahren

Der erste Rahmenplan „Altstadt Parchim“ wurde 1993 durch die Stadtvertretung beschlossen. In dieser Dokumentation waren die städtebaulichen und funktionellen Entwicklungsziele für die historische Altstadt formuliert und dargestellt.

Inzwischen liegen ca. 22 Jahre intensiver Arbeit mit dem Rahmenplandokument in der Altstadt vor. Was 1993 als Leitbild erschien, ist in Teilen realisiert, in anderen Teilen aber auch von der realen Entwicklung überholt worden. Die Rahmenbedingungen haben sich 2015 deutlich verändert. Während in der Nachwendezeit noch von einem steten Wachstum ausgegangen wurde, wird seit über 15 Jahren in einer schrumpfenden Stadt und Region gelebt und auch für die Zukunft bis 2030 von den Demographen ein weiterer Rückgang und eine zunehmende durchschnittliche Alterung der Bevölkerung vorausgesagt. Dies ist mittelfristig mit einer zurückgehenden Anzahl von Arbeitsplätzen und der Kaufkraft in der Kreisstadt und deren Umland verbunden. So ist angezeigt, dass Leitbilder der Stadtentwicklung sowie die daraus entwickelten Konzepte laufend überprüft und dann auch modifiziert werden müssen.

Auf der Basis der heutigen Erkenntnisse zur Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung sollen im aktuellen Rahmenplan für die Altstadt neue Zielvorstellungen für den Planungszeitraum bis 2025 entwickelt werden.



Blick von der St. Georgen-Kirche

Die Arbeitsmethodik baut sich auf vier Säulen auf:

- Planungsrahmen und Einbettung in übergeordnete Planungen und Satzungen
- Feststellung des Status Quo der Altstadt mit Einordnung in übergeordnete Zusammenhänge und Fokussierung auf die Entwicklung der letzten 10 Jahre
- Herausarbeitung der wichtigsten Entwicklungsprobleme
- Maßnahmenbeschreibungen für die besonders wichtigen fünf Handlungsfelder der Stadtteilentwicklung für 2016 bis 2025

Die breite Beteiligung von Betroffenen, Experten und Öffentlichkeit hat dabei einen hohen Stellenwert.

0.2 Fachliche und rechtliche Bedeutung des städtebaulichen Rahmenplanes

Die Rechtsgrundlage für einen städtebaulichen Rahmenplan ist im Baugesetzbuch (BauGB) in der letzten gültigen Änderung bzw. Ergänzung (Bekanntmachung des „Gesetzes zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden und zur weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts“ vom 20. 9. 2013-BGBl. I, S. 1548) im zweiten Kapitel „Besonderes Städtebaurecht“ – Erster Teil: „Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen“ verankert. Im Rahmenplanerlass des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 23. 5. 1991 sind die inhaltlichen Schwerpunkte eines städtebaulichen Rahmenplanes vorgegeben. Dieser Rahmenplanerlass wurde ergänzt durch den Erlass vom 29. 8. 1997, der die Einbeziehung eines „Einzelhandelsplanes“ regelt.

Der städtebauliche Rahmenplan ist keinen gesetzlichen Verfahrensvorschriften unterworfen. Er ist ein „informeller Plan“. Hierbei handelt es sich um eine vom Gesetzgeber nicht geregelte Form der städtebaulichen Planung, die sich in der Praxis bewährt hat. Im Gegensatz zur „formellen Planung“ (z. B. Bebauungsplan) tritt zunächst keine direkte Außenwirkung dieses Planes gegenüber den Grundstückseigentümern und anderen Betroffenen auf. Rahmenpläne werden im Planungsgeschehen einer Stadt aus folgenden Gründen erarbeitet:

Durch einen städtebaulichen Rahmenplan kann ein größeres Gebiet überplant werden. Die Rahmenpläne sind ein planerisches Mittel, um ohne großes und aufwendiges formelles Verfahren die städtebaulichen Ziele darzustellen und öffentlich bekannt zu machen. Durch Beschluss der Stadtvertretung wird der Rahmenplan als Entwicklungsplan Vorgabe und Orientierung für die Maßnahmen der Träger öffentlicher Belange.

Der Rahmenplan für die Altstadt Parchims beschränkt sich auch nicht auf die Zeit der förmlichen Festlegung von Sanierungsgebieten. Er ist noch allgemeiner in den Aussagen und bildet dadurch einen Rahmen, in dem auf Änderungen der Bedingungen und Wünsche der Bürger und Investoren noch reagiert werden kann. Die „informelle“ Rahmenplanung soll bei der Entwicklung von verbindlichen „formellen“ Bebauungsplänen zugrunde gelegt werden. Wenn kein Bebauungsplan vorliegt, dient der städtebauliche Rahmenplan neben § 34 BauGB als Beurteilungsgrundlage für alle städtebaulichen Einzelmaßnahmen im Planungsgebiet. Im Sanierungsgebiet hat der Rahmenplan eine darüber hinausgehende Wirkung. Im Sanierungsgebiet unterliegen alle baulichen Maßnahmen einer Genehmigungspflicht nach den §§ 144/145 BauGB. Wenn die Maßnahmen nicht den im Rahmenplan ausgewiesenen Sanierungszielen entsprechen, kann diese Genehmigung nicht erteilt werden. Somit kann der Rahmenplan zwar kein neues Baurecht schaffen, sehr wohl aber Baumaßnahmen untersagen, die sonst nach § 34 BauGB zulässig wären. Der städtebauliche Rahmenplan ist auch als Investitionsplan Grundlage für die Zuweisung von Städtebaufördermitteln durch das Land, sowohl für die Vorbereitung und Durchführung von Maßnahmen im öffentlichen Raum als auch für die Sanierung privater Gebäude.

Das hier behandelte Rahmenplangebiet umfasst die gesamte historische Altstadt Parchims. Angrenzende kleinere Randbereiche, die strukturell mit der Altstadt eng verknüpft sind, wurden in die Untersuchungen mit einbezogen



historische Haustür

0.3 Planungshistorischer Rückblick: Städtebauliche Rahmenplanung und Fortschreibung von 1993 bis 2015 und das bisher Erreichte

Der östliche Teil des Rahmenplangebietes wurde mit ca. 24 ha Fläche 1993 zum Sanierungsgebiet „Östliche Altstadt“ bestimmt (einschließlich einer Erweiterungsfläche). Mit dem Sanierungsgebiet „Westliche Erweiterung Altstadt“, das im Dezember 2004 Rechtskraft erlangte, kamen weitere ca. 39 ha zum innerstädtischen Sanierungsgebiet hinzu, das nun insgesamt 63 ha umfasst.

Die Rahmenplanung hat die Prozesse wesentlich befördert. Die historische Altstadt wurde in ihrer gesamten Komplexität und in ihren Verflechtungsbereichen dargestellt. Bis 2005 lag der

Schwerpunkt der öffentlichen Maßnahmen in der Altstadt zwangsläufig im Sanierungsgebiet „Östliche Altstadt“.

Auf der Grundlage des in dieser Planung formulierten Willens, die historische Altstadt als Herzstück der Stadt Parchim zusammenhängend zu entwickeln, konnten anhand der Rahmenplandokumentation Strategien für eine koordinierte Arbeit zwischen den Fachämtern, den Eigentümern und den betroffenen Bürgern entwickelt werden. Die Dokumentation hat sich als Rahmen für die weiterführende Planung und Realisierung als Anleitung zum Handeln bewährt.

Planungs- und Umsetzungsgrundlage für die Entwicklung der Altstadt war bis heute der städtebauliche Rahmenplan für die Altstadt von 1993, der mit folgenden Zielen beschlossen wurde:

- Die Bausubstanz ist entsprechend ihrem historischen Wert in qualitätsvoller Weise zu erhalten; gleichzeitig ist der Wohnungsstandard zu erhöhen
- Der Objektsanierung ist der Vorzug vor dem Abriss und dem anschließenden Neubau von Gebäuden zu geben
- Die Raumkanten des Stadtbildes sind zu erhalten und ggf. wieder herzustellen
- Der Wohnanteil in der Altstadt insgesamt und in den Obergeschossen des Geschäftsbereiches ist zu sichern
- Die Baulücken sind zu schließen (in größerem Umfang im Bereich nördlich der „Lindenstraße“ und „Auf dem Brook“)

Aufbauend auf den Rahmenplan wurden vertiefende Quartiers- und Straßengestaltungsplanungen erarbeitet und mit den betroffenen Bürgern abgestimmt. Ein weiteres Arbeitsinstrument zur qualitativen inhaltlichen Vertiefung des Rahmenplanes war die Durchführung von Wettbewerben, z. B. über die „Gestaltung des Brunnens auf dem Schuhmarkt“ oder das Quartier „Am Wasserberg Süd/zweiter Verwaltungssitz“. Zudem erfolgten Entwurfswerkstätten mit geladenen Architekten und Stadtplanern zu Einzelquartieren, so zur Eldeseite von „Auf dem Brook“ und dem „Giebelhausquartier – Am Marstall/Lindenstraße“.

Mit der Sanierung des Rathauses setzten die Parchimer im Stadtbild ein Zeichen für den Willen der Bürger, dem historischen Zentrum wieder seine Schönheit und Bedeutung zurückzugeben.

Die Sanierung und Nutzung des Rathauses als Verwaltungssitz und die Umgestaltung der Straßen und Plätze gaben Entwicklungsimpulse für die östliche Altstadt.

Für die förmlich festgesetzten Sanierungsgebiete wurden von 1991 bis 2015 ca. 40 Mio. Euro an Städtebaufördermitteln von Bund und Land eingesetzt. Erfahrungsgemäß werden beim Einsatz öffentlicher Fördermittel bei Erschließungsmaßnahmen und bei privaten Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen erhebliche private Folgeinvestitionen hervorgerufen.

Die Fördermittel wurden für Baumaßnahmen an privaten und städtischen Gebäuden (Anteil ca. 25 % bzw. 24 %), für Ordnungsmaßnahmen (ca. 10 %), für Erschließungsmaßnahmen (ca. 30 % sowie für die Vorbereitung und Planung (ca. 11 %) verwandt. Die Ordnungsmaßnahmen und insbesondere die Erschließung nehmen damit nach wie vor eine bedeutende Position bei der Inanspruchnahme der Mittel ein. Am sichtbarsten für jeden Bürger und Besucher der Altstadt wurde dies im Bereich der Straßenneugestaltung. Hier wurden bisher mehr als 30 Straßen/Straßenabschnitte fertiggestellt, immer auch einhergehend mit der Erneuerung der unterirdischen Versorgungsleitungen. Im Sanierungsgebiet „Östliche Altstadt“ sind so mit wenigen Ausnahmen bis 2015 die Mehrzahl der Straßen einschließlich der Sanierung der Stadtmauer „Am Wallhotel“ erneuert worden. Ein besonders positives Beispiel für die Imageverbesserung von Teilbereichen ist die Erneuerung der Alten Mauerstraße.



Baulücken Auf dem Brook

Aber auch durch den Ausbau der großen Auffangparkplätze am Fischerdamm und am Burgdamm wurde so eine wirksame Verbesserung des Ortsbildes erreicht, die letztlich als Anstoßwirkung für private Modernisierungsmaßnahmen nicht zu unterschätzen ist.

Insgesamt wurden im Sanierungsgebiet bisher ca. 130 Modernisierungsmaßnahmen für private Gebäude durchgeführt. Hinzu kommen die Kleinstmodernisierungen sowie eine Reihe privater, ohne Fördermittel realisierter Maßnahmen.

Die Maßnahmenpläne und Jahrespläne im Zuge der Stadtsanierung sind bisher sehr konsequent umgesetzt worden. Der erstmals ausgelobte Bauherrenpreis 2005 gibt mit seinen allein 40 Nominierungen sehr anschaulich Auskunft über erfolgreiche Sanierungen in der historischen Altstadt. Eine Reihe von veränderten Bedingungen in der Stadtentwicklung, wie Bevölkerungsrückgang und -wanderung innerhalb des Stadtgebietes und ins Umland, wachsende Ansprüche an das Wohnumfeld und das Wohnungsangebot haben inzwischen auch zu einer Umorientierung in den Schwerpunkten der Innenstadtentwicklung geführt. Ein einschneidender Verlust an Arbeitsplätzen und parallel dazu sinkende Einwohnerzahlen ließ vor allem vor 2005 in den noch nicht dem Sanierungsgebiet zugehörnden Bereichen der westlichen Altstadt städtebauliche Problemzonen entstehen.

2005–2008 wurde bereits eine Fortschreibung dieser Rahmenplanung vorangetrieben, die aber ohne Beschluss der Stadtvertretung als zwischenzeitlicher Arbeitsstand verblieb.

Der Anarbeitungsstand von 2008 wurde hier in Grundzügen mit aufgenommen, aber 2015 aktualisiert und im Themenkomplex aktueller Problemfelder und Maßnahmen für die fünf Haupthandlungsfelder komplett neu gefasst. Der Kartensatz wurde komplett überarbeitet.

Vor dem jetzigen demografischen und sozialökonomischen Hintergrund sind ab 2016 durch die Verwaltung und die Stadtvertreter dringend weitere Maßnahmen zu bestimmen bzw. noch nicht fertiggestellte Abschnitte der Stadtsanierung in laufenden Förderprogrammen mit Laufzeiten bis

Luftbild von 2012

2025 und davor zu forcieren.



1. Übergeordnete und begleitende Planungen – Satzungen – B-Pläne

Zu den Aufgaben der Rahmenplanung zählt das Prüfen der bereits in verschiedenartigen Planungen aufgezeigter Entwicklungsziele für die Stadt, insbesondere für das betreffende Altstadtgebiet. Die übergeordneten Rahmenbedingungen sind mit aufzuzeigen.

1.1 Landes- und Regionalplanung

Nach den Zielen der Landes- und Regionalplanung im Landesentwicklungsprogramm (LEP von 2005) und im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg (RREP von 2011) hat Parchim als Kreisstadt des Kreises Ludwigslust-Parchim die Funktion eines Mittelzentrums. Die Stadt soll die Bevölkerung ihres Mittelbereiches (ca. 68.000 Einwohner) mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen und längerfristigen Bedarfs in zumutbaren Wegeentfernungen versorgen und eine gute Versorgung mit Bildungs-, Gesundheits-, Kultur-, Sport- und Einkaufseinrichtungen gewährleisten. Außerdem sind Ausbildungs- und Arbeitsplatzangebote vorzuhalten. Die Siedlungsentwicklung soll schwerpunktmäßig auf die Innenentwicklung gelenkt werden und vorrangig die innerörtlichen Baulandreserven ausschöpfen.

Durch die Vitalisierung der Innenstadt ist einer Verödung des Stadtzentrums entgegenzuwirken. Die bauhistorisch wertvollen Altstadtkerne sollen umfassend saniert werden. Das betrifft vor allem die Städte mit besonderer Eignung für die Entwicklung des Städtetourismus, zu denen auch Parchim zählt. Als kulturhistorisch überregional bedeutsame Stadt ist Parchim mit den historischen Kirchenbauten, dem mittelalterlichen Rathaus, den wertvollen Fachwerkbauten und den Resten der Stadtbefestigung zu sichern und weiterzuentwickeln.



Giebel Schuhmarkt

1.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt (letztmalig 2006 geändert) konkretisiert und ergänzt die Ziele des RREP. Das Gebot der Erhaltung des historischen Altstadtkerns setzt den Rahmen für die Entwicklungsziele:

Die Stadterneuerung ist vorzugsweise in Innenbereichen der Stadt vorzunehmen. Dem Erhaltungsgedanken im Städtebau Rechnung tragend ist im historischen Altstadtkern die Wohnfunktion zu stärken. Die soziale Infrastruktur ist im Wesentlichen zu erhalten.

Der Fremdenverkehrsfunktion ist durch ein entsprechendes infrastrukturelles Angebot gerecht zu werden; vorrangig ist der Kultur- und Freizeitbereich zu beleben.

Die Verkehrsbelastungen der Innenstadt sind zu minimieren. Die Belange der verkehrlichen Entwicklung sind mit denen der städtebaulichen Gestaltung der Straßenzüge und der angrenzenden Nutzung in Einklang zu bringen.

Die Gesamtsilhouette der Stadt ist im Wesentlichen zu erhalten, Möglichkeiten der Fern- und Nahsicht von wichtigen Gebäuden der Stadt sind zu berücksichtigen und neue Gebäude in Abhängigkeit der Konturen der Stadt einzufügen. Im Baumassenaufbau müssen sich die Erweiterungsmaßnahmen, insbesondere am Stadtrand, der vorhandenen Bebauung anpassen und einen behutsamen Übergang (Abstufung) zum Landschaftsraum gewährleisten.

1.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) und fachspezifische Einzelkonzepte

Im ersten integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Stadt Parchim – Vertiefungsgebiet B – Altstadt (Endbericht 2/2003) wurden die Ziele der Stadterneuerung wie folgt formuliert:

- Stärkung der Altstadt als Zentrum Parchims
- für die angestammte Bevölkerung ist die Altstadt als attraktiver Wohnstandort weiter zu entwickeln

- Beseitigung von Leerstand und baufälligen Gebäuden
- differenzierter Umgang mit den Raumkanten – Raumkantenkonzept
- Nutzung defizitärer Flächen für neue Wohnangebote und neue Bauformen
- Schließung des grünen Rings um die Altstadt
- Ufer der Elde zugänglich und erlebbar machen
- Aufwertung der Freiräume Neuer Markt und Marienkirche
- Unbebaute Eckgrundstücke werden temporär als kleine Parks gestaltet
- Förderung der Entkernung von Blockinnenbereichen
- Standortentscheidungen zugunsten der Innenstadt
- Weitere öffentliche Bauten in der Altstadt konzentrieren
- Notwendige Konzentration und Verdichtung des Einzelhandelbestandes auf nicht zu ausgedehnte Schwerpunktbereiche; außerhalb der „guten“ Geschäftslagen Umbau bzw. andersartige Nutzung von Ladenlokalen; standortbezogene Aufwertungsstrategien
- neue Förderkonzepte schaffen; Öffnung des Wohnungs- und Grundstücksmarktes für neue Zielgruppen



Blick über den Wockersee

Im Rahmen der ISEK – Fortschreibung 2006 wurden diese Ziele als bewährte Vorhaben bestätigt. Das aktuelle ISEK (Fortschreibung vom Februar 2015) nimmt die bereits 2003 formulierten Entwicklungsziele wiederum in wesentlichen Zügen auf und präzisiert bzw. ergänzt dazu noch folgenden Handlungsbedarf:

- Einrichtung eines Altstadtmanagements zur Koordinierung der Altstadtentwicklung
- Etablierung eines Marketing zur Verringerung der Baulücken und Leerstände
- Entwicklung attraktiver Wohnkonzepte für Jung und Alt
- Steuerung der Einzelhandelsentwicklung zu Gunsten zentraler Standorte
- Entwicklung einer Strategie zur Revitalisierung der Altstadt und zur Wiederherstellung ihrer Attraktivität als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum, auch für Kunden aus dem Umland

Außerdem ergänzten bisher weitere Einzelhandels- und Zentrenkonzepte (zuletzt 2010) das Planungsinstrumentarium der Stadt mit Rückschlüssen und Handlungsempfehlungen auf die Rahmenplanung Altstadt.

Es fehlt allerdings ein seit Jahren überfälliges aktuelles gesamtstädtisches Verkehrskonzept bzw. ein Verkehrsentwicklungsplan.

1.4 Die Satzungen und förmlichen Sanierungsgebietsfestlegungen

Die städtebaulich relevanten Satzungen der Stadt Parchim für die Altstadt sind:

- die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Östliche Altstadt“ vom 3. 2. 1993
- die Satzung der Stadt Parchim über die förmliche Festlegung des „Erweiterungsgebietes östliche Altstadt“ vom 8. 9. 1993
- Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Westliche Erweiterung Altstadt“
- Satzung über die „Südliche Erweiterung Altstadt“, genehmigt am 10. 12. 2015 (Teilfläche V auf Karte 1)

Dies war die bisher letzte förmliche Festlegung im sanierungsrechtlichen Sinne und ist befristet bis 2025. Einige Bereiche der östlichen Altstadt werden in naher Zukunft bereits aus diesem Status entlassen, weil der Bestand weitgehend saniert ist.

Damit wird die seit 1991 wirksame Städtebauförderung in den kommenden 10 Jahren durch die schrittweise Entlassung von Teilgebieten bis 2025 einen weitgehenden Abschluss erreichen.

Zum Schutz der alten Bausubstanz und denkmalgeschützten Stadtstruktur wurden weiterhin erlassen:

- die Erhaltungssatzung (nach § 172 BauGB) über die „Erhaltung der städtebaulichen Eigenart der Parchimer Innenstadt“ vom 3. 2. 1993
- eine „Gestaltungssatzung der Stadt Parchim für den historischen Stadtkern“ (nach § 5 der Kommunalverfassung M-V und § 86 der damals gültigen LBauO M-V), am 30. 4. 1993 erlassen

Ziel dieser Satzungen war und ist weiterhin die Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des historischen Stadtkerns, weshalb der Abbruch, die Änderung oder die Nutzungsänderung sowie die Errichtung neuer Gebäude und baulicher Anlagen auch der Bewertung und Genehmigung durch die Stadtverwaltung Parchims zusätzlich unterliegen.

Außerdem sollte durch die „Gestaltungssatzung“ die architektonische Eigenart und Schönheit des Stadtbildes in ihrer Maßstäblichkeit durch Gestaltungsvorschriften für das äußere Erscheinungsbild von baulichen Anlagen oder Bauteilen bei Um-, Erweiterungs- oder Neubauten geschützt werden. Es ist 2016 beabsichtigt, diese zu aktualisieren und modernen Bauformen gegenüber weiter zu öffnen, ohne die Grundsätze aufzuheben.

1.5 Bebauungspläne

Im Rahmenplangebiet gibt es derzeit einen verbindlichen B-Plan:

B-Plan Nr. 20 – Altstadt 1

Für einen weiteren:

B-Plan Nr. 40.1 „Auf dem Brook“ gibt es bislang nur einen Aufstellungsbeschluss.

2. Kurzer Abriss der historischen Siedlungsentwicklung der Altstadt

Parchims erste urkundliche Erwähnung erfolgte 1170 im Zusammenhang mit der Burg Parchim. Der Bleicherberg ist der noch vorhandene Rest des Erdwalls dieser slawischen Anlage. In der Nähe der Burg entstand eine Kaufmannssiedlung. Diese frühe Siedlung wurde halbkreisförmig von einem Straßenmarkt umschlossen, von dem noch Teile des Schuhmarktes und des Alten Marktes erhalten sind. Im Zentrum des Ortes stand die dem Heiligen Georg geweihte Pfarrkirche – die St. Georgenkirche. Die Gründung wurde urkundlich ca. 1225/1226 erwähnt.

Nach 1240 kam es westlich der Stadt zur Gründung einer weiteren Siedlung, die den regelmäßigen Grundriss einer planmäßig angelegten Stadt aufweist – der Neustadt – heute östliche Altstadt genannt. Mittelpunkt war und ist ein rechteckiger Marktplatz, an dessen Westseite die St. Marienkirche errichtet wurde. Beide Städte bestanden zunächst völlig unabhängig voneinander. Die Elde bildete zwischen Ihnen zeitweise sogar die Landesgrenze. Um 1282 kam es zu der für das weitere Gedeihen der beiden Gemeindewesen positiven Vereinigung und bald danach auch zur Anlage einer die Gesamtheit umschließenden Befestigung, der Stadtmauer, wie wir sie heute in vielen Bereichen noch erkennen können.

Durch die günstige Lage in der Nähe des Eldeübergangs der Landhandelsstraße, welche die Städte Brandenburg und Havelberg mit Lübeck und Wismar an der Ostsee verband, wuchs die Bedeutung der Stadt weiter bis zu ihrem Höhepunkt in der Zeit des 14. bis 16. Jahrhunderts.

Parchim war nun ein bedeutender Binnenhandelsplatz. Die Landstraße führte durch das Kreuztor und das Wockertor, so dass Parchim eigentlich eine Zwei-Tore-Stadt war. Das dritte Tor, das Tor in der Neustadt, war wohl mehr ein Zugeständnis an die Bürger der Neustadt, als sich 1282 die beiden Städte vereinigten (Quelle: Aus der Chronik einer Stadt, Parchim 1975).

Zwischen 1353 und 1366 wuchs der städtische Besitz durch den Ankauf von Dörfern, darunter auch Slate, an. Trotz nur geringer Einwohnerzahl (1496 ca. 3.000 Menschen) galt Parchim um 1350 als eine bedeutende Landstadt Mecklenburgs. Auch die Handwerkerschaft muss eine große Rolle gespielt haben, wurde doch der Stadtkern immer mehr mit Gebäuden, die nicht dem Wohnen dienten, verdichtet.

Mit der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts begann für Parchim jedoch eine Zeit des Rückganges, hervorgerufen vorrangig durch ökonomische Ursachen. So gewann im Fernhandel die Verbindung Berlin – Hamburg immer mehr an Bedeutung und die Refeudalisierung in Mecklenburg schwächte den Binnenhandel. Parchim büßte seine bisherige politische und wirtschaftliche Bedeutung immer mehr ein. Im 18. Jahrhundert fingen Einwohner deshalb verstärkt damit an, die Landwirtschaft zu ihrem alleinigen Erwerb zu machen; sie wurden Ackerbürger.

Im Jahre 1612, nach einem der vielen großen Brände in der Stadt (erstes Großfeuer am 18. Mai 1586 / zweites Großfeuer am 14. Mai 1612) war das mittelalterliche Parchim so gut wie vernichtet. 173 Häuser brannten allein 1612 in der Neustadt. Die folgenden Brände vernichteten auch die nach 1612 erbauten Häuser (siehe Parchimer Heimathefte Nr. 5). Vom Restbestand wurden in den Jahren des Dreißigjährigen Krieges weitere Gebäude zerstört.

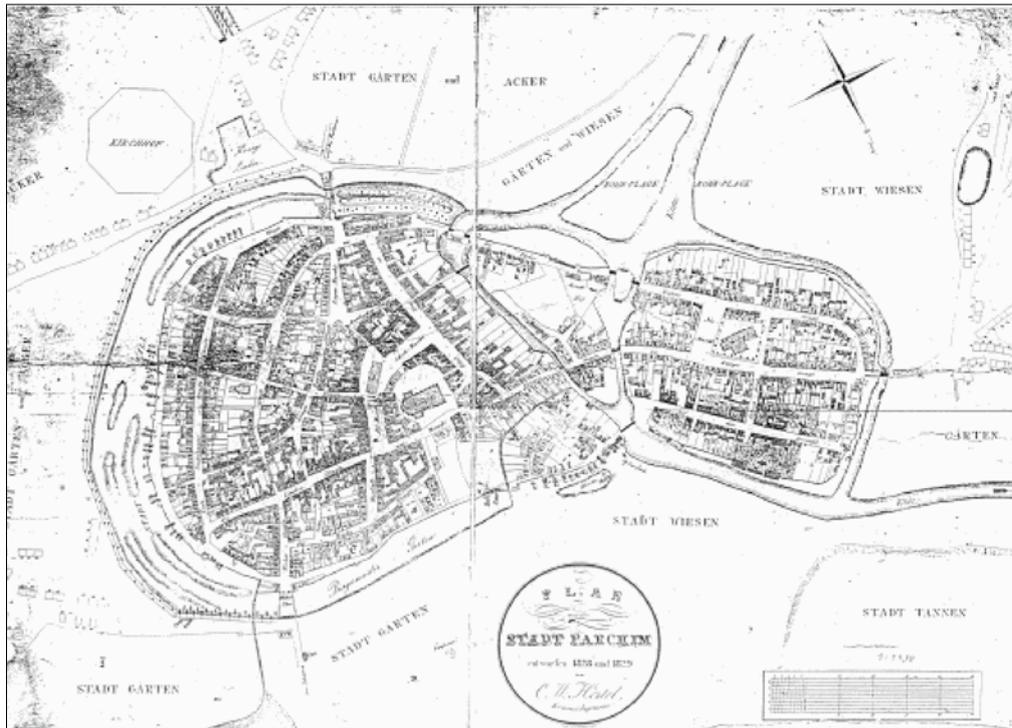
Die Bevölkerung Parchims nahm erst im 19. Jahrhundert rasch wieder zu (1819: ca. 4.500 Einwohner, um 1900: ca. 10.000 Einwohner). Auch die gewerbliche Tätigkeit entwickelte sich, weshalb viele Werkstattgebäude und Lager in den dadurch zunehmend dichter bebauten Quartieren entstanden, die wir heute noch vorfinden.



„Zinnhaus“

Parchim Neustadt,
Ende 17. Jahrhundert
Parchim Altstadt,
Ende 17. Jahrhundert





Stadtplan 1828/29

Mitte des 19. Jahrhunderts erfolgte der Anschluss an das Chaussee- und Eisenbahnnetz. Besonders zu erwähnen sind aus dieser Epoche auch der bedeutende Schulbau am Mönchhof/ Fischerdamm und der Bau des heutigen Sparkassengebäudes am Moltkeplatz, die nur mit größeren Veränderungen der damaligen Stadtstruktur einhergingen. Dasselbe gilt für die damaligen Neubauten der Tuchfabrik und der Eldemühle, die ganz neue bauliche Maßstäbe mit sich brachten. Seit 1863 wurden dann zunehmend außerhalb des alten Stadtmauerringes neue Wohnhäuser errichtet.

Neben dem Straßen- und Eisenbahnnetz waren die Wasserstraßen von Bedeutung für den Handel; 1831 begann die Regulierung der Elde bei Parchim. In den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts wurde die Wasserstraße weiter ausgebaut; die Schleuse in der heutigen Form stammt aus dem Jahre 1937. Die Altstadt hatte deshalb auch Kaimauern und Gewerbeflächen sowie Lager oder Gewerbegebäude direkt an den Eldearmen.

Parchim musste im 2. Weltkrieg keine Zerstörungen durch Kriegshandlungen hinnehmen.

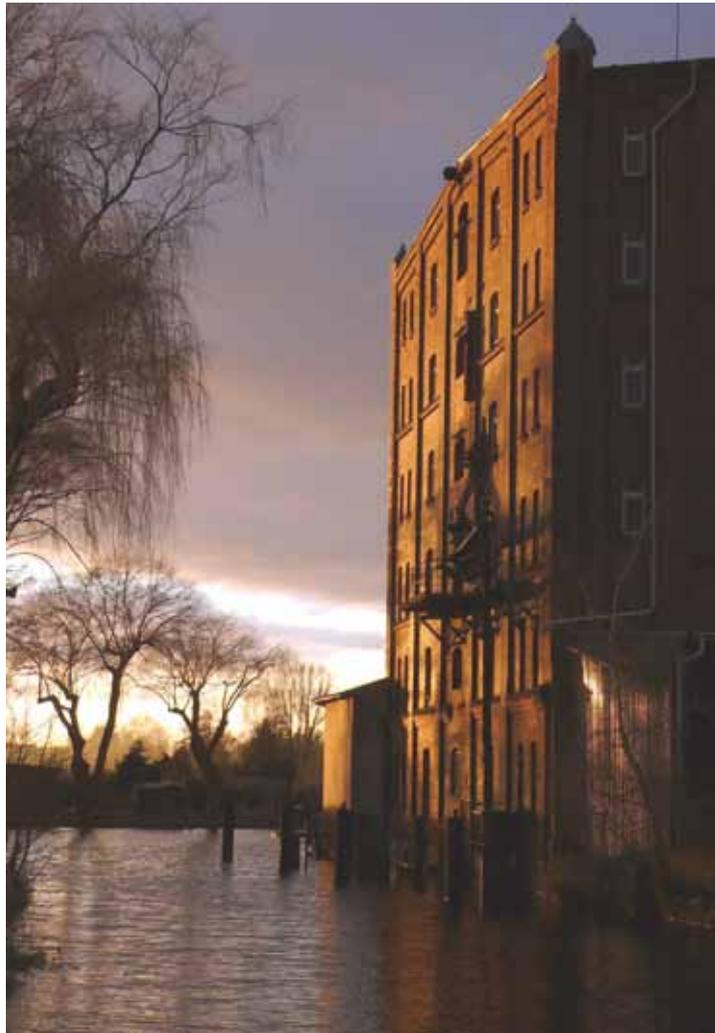
Nach dem 2. Weltkrieg ging die Entwicklung der Altstadt mit nur wenigen baulichen Veränderungen recht langsam weiter. Die Handwerksbetriebe verschwanden teilweise und Gewerberäume wie Lager standen zunehmend leer. In die Wohngebäude wurde von staatlicher Seite wenig investiert, sondern vor allem private Eigentümer bemühten sich um den Erhalt ihrer Häuser unter den schwierigen Bedingungen der Materialknappheit und Kontingentierung. Nur wenige Wohnungsneubauten entstanden zwischen 1950 und 1990 im Altstadtbereich, so Am Mühlenberg/ Ziegenmarkt und Lange Straße 9–11.

Seit 1990 stellten zwei bedeutende Betriebe der Altstadt ihre Arbeit ein – die Tuchfabrik und die Eldemühle. Kleinere Handwerksbetriebe und Dienstleister wurden vereinzelt in der bestehenden Struktur neu angesiedelt.

Die größten städtebaulichen Eingriffe nach 1990 erlebte die Innenstadt durch den Neubau eines Lebensmitteldiscounters mit Kundenparkplatz auf dem Gebiet der zuvor abgebrochenen ehemaligen Tuchfabrik und die bauliche Neuordnung des Bereiches zwischen Blutstraße und Färbergraben mit dem Neubau größerer Einzelhandelseinrichtungen mit angegliedertem Parkhaus und dem Stadthausneubau für die Stadtverwaltung. Außerdem wurde in der östlichen Altstadt am nördlichen Ende der Wallanlagen noch eine moderne Feuerwache errichtet und eine große Wettkampfsporthalle am Fischerdamm an der Grenze zur Altstadt gebaut.

Ebenfalls nennenswert, weil verkehrsstrukturell für die Altstadt bedeutsam, sind noch zwei neu gebaute Großparkplätze am Burgdamm und am Fischerdamm zur Versorgung der Innenstadt mit zentralen Stellplätzen und bei letzterem auch als Infrastrukturbasis für Caravan- und Bootstouristen.

Insgesamt erfolgten in der Innenstadt ca. 40 kleinere Neubauten, meist als Wohnbauten und als Ersatz für abgerissene Altbauten in der Zeit von 1990 bis 2015. Diese recht langsame und überschaubare Bautätigkeit blieb auch in den letzten 5 Jahren schwach ausgeprägt.



Elde-Mühle

3. Städtebauliche Entwicklung

3.1 Stadträumliche Einbindung

Die Kreisstadt Parchim gehört zur Region Westmecklenburg und liegt ca. 40 km südöstlich der Landeshauptstadt Schwerin.

Durch das Stadtgebiet führen zwei Bundesstraßen, die B 191 und die B 321. Die Stadt ist über drei Anschlussstellen gut an die südlich das Kreisgebiet bei Parchim tangierende Autobahn A 24 Hamburg–Berlin angebunden. Zudem verbessert die in den kommenden Jahren geplante Vollendung der A 14 von Wismar in Richtung Magdeburg–Halle mit dem neuen Autobahnkreuz mit der A 24 nahe Parchim die Verkehrslage der Kreisstadt. Zwei Regionalbahnstrecken Schwerin–Parchim und Ludwigslust–Parchim–Karow führen durch das Stadtgebiet und bieten den Bahnanschluss für den Personen- und Güterverkehr. 2016 wird die Bahnstrecke Ludwigslust–Karow (die sogenannte „Südbahn“ Mecklenburgs) allerdings stillgelegt, so dass Parchim nur noch in westliche Richtung nach Schwerin und Ludwigslust regional mit der Eisenbahn angebunden bleibt. Dafür soll im gesamten Landkeis Ludwigslust-Parchim das Busnetz mit getakteten Buslinien ausgebaut werden.



Eldearm zwischen den Altstadtteilen

Die Stadt liegt an der Müritz-Elde-Wasserstraße und den alten Eldearmen, die nur noch der Sportbootschiffahrt, allerdings mit starker Frequentierung zur Hauptsaison, dienen.

Außerdem tangiert ein bedeutender Radfernradweg die Stadt in Ost-West-Richtung der zunehmend frequentiert wird. Die Altstadt ist in alle Richtungen gut mit Radwegen zu den umliegenden Stadtteilen Parchims verbunden.

Am westlichen Rand der Stadt befindet sich ein ehemaliger Militärflugplatz, der schrittweise weiter zu einem Regionalflyghafen ausgebaut werden soll. Im Flugbetrieb des Flughafens Schwerin-Parchim zeichnet sich aktuell für die kommenden Jahre eine stärkere touristische Nutzung durch den chinesischen Betreiber ab, die zusätzlich Flugpassagiere von und nach Parchim bringen soll. Der Citybus Linie 7 durchquert als wichtigste innerstädtische Buslinie die Altstadt.

Als zentral gelegener Mittelpunkt des Stadtgebietes ist die Altstadt im Wesentlichen durch natürliche Abgrenzungen eingefasst. Zu diesen natürlichen Grenzen zählen das Wasser und die Wallanlagen. Während sich nördlich und südwestlich des Altstadtgebietes größere Grünflächen

anschließen, siedelten sich in westlicher und in südlicher bzw. südöstlicher Richtung weitere Wohngebiete an, zu denen dennoch eine stadträumliche Zäsur gut erkennbar blieb. Es gibt praktisch nur eine funktionale Verzahnung der Altstadt durch sowie Straßen sowie Fuß- und Radwege mit den umliegenden Stadtteilen.

Fazit 2015 zur stadträumlichen Einbindung:

Der reizvolle und für die Naherholung gut nutzbare Naturgürtel aus Grünzonen und Wasserflächen stellt nach wie vor gute und stabile Rahmenbedingungen für eine positive Entwicklung der Altstadt in den historischen Grenzen dar.

3.2 Entwicklung der heutigen Hauptfunktionen der Altstadt: Wohnen – Versorgen – Kultur und Freizeit – Verwalten – Arbeiten

3.2.1 Wohnnutzung

Das Wohnen ist nach wie vor eine der Hauptnutzungen der Innenstadt Parchims. Zusammen mit kleinen Dienstleistungs- und Handwerksbetrieben dominiert die Wohnnutzung ganze Randbereiche der östlichen wie der westlichen Altstadt. Mitte der 90er Jahre war es zu einem Verdrängungsprozess des Wohnens im zentralen Geschäftsbereich gekommen. So wurden teilweise zweigeschossige Gebäude fast durchgängig für gewerbliche Zwecke umgenutzt und es verblieb nur noch im Dachgeschoss eine kleine Wohnung. Dieser Trend, in den vor 1990 typischen Wohnbereichen nun gewerbliche Nutzungen und Büroraum auszuweisen, ist inzwischen allmählich gewichen bzw. kehrt sich sogar wieder um – derzeit (2015/16) gibt es ein Überangebot an Büro-, Praxis- und Ladenflächen, so dass eine Rückübertragung in Wohnflächen für die Besitzer aus wirtschaftlichen Gründen wieder überlegenswert wird.

Die Chance, Wohnhäuser mit Fördermitteln zu sanieren, wurde genutzt. Städtebaulich wertvolle Bausubstanz konnte somit erhalten werden und damit auch Wohnraum. Ein Zusammenhang zwischen Förderung und Verdrängung von Wohnraum ist nicht nachweisbar. Angebot und Nachfrage des „Marktes“ waren und sind die eindeutigen Regularien. Sie ließen die Mieten auf dem freien Wohnungsmarkt in der Altstadt in den letzten Jahren nicht spürbar ansteigen. Die zu erzielenden Mieten sind in den letzten Jahren sowohl für Wohnungen als auch für Gewerbeimmobilien eher rückläufig.

3.2.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Altstadt gehört neben der Weststadt und der Regimentsvorstadt zu den bevölkerungsreichsten Stadtteilen Parchims. 1993 lebten noch 3.600 Einwohner (EW) in der Altstadt. Seit dem sind erhebliche Einwohnerverluste zu verzeichnen. Verglichen mit der Gesamtstadt war der Einwohnerverlust in der Altstadt mit ca. 34 % bis 2001 wesentlich gravierender. In der Gesamtstadt betrug der Einwohnerverlust von 1990 bis 2001 „nur“ ca. 11 %. Die allgemeine Hauptursache war, dass deutlich mehr Menschen weg- als zuzogen und die Geburtenraten weit hinter den Sterberaten zurückblieben sind.

Bezogen auf den Zeitraum zwischen 2001 und 2013 hat sich die Einwohnerzahl stabilisiert. In der Altstadt lebten 2005 noch 2.401 Einwohner, zuzüglich 81 Einwohner mit Nebenwohnsitz. Damit wohnten 2005 in der Altstadt ca. 12,5 % aller Parchimer Einwohner. 2013 wohnten 2.424 Einwohner mit Hauptsitz in der Altstadt, was 13,8 % der Gesamtbevölkerung entspricht. Die Zahlen belegen, dass eine gewisse Stabilität eingekehrt ist und der Anteil der Altstadtbewohner an der Gesamtbevölkerung Parchims ebenso stabil bleibt bzw. sogar allmählich steigt.

3.2.3 Altersstruktur der Bevölkerung/Haushaltsstruktur

Die Altersstruktur der Bewohner der Altstadt unterscheidet sich von den anderen Stadtteilen Parchims. Die Altstadt gehörte schon 2002 mit zu den jüngsten Stadtteilen, das bleibt sie auch 2015. 2002 betrug das Durchschnittsalter der Bevölkerung in der Altstadt 37,6 Jahre. Die Bevölkerung der Stadt Parchim selbst ist weiter gealtert, auch die in der Altstadt. Allerdings ist es besonders positiv zu bewerten, dass die Zahl der Kinder und Jugendlichen in den letzten Jahren auch in der Altstadt wieder langsam zugenommen hat. 2013 stellte sich die Altersstruktur der Altstadtbevölkerung so dar:

- 13,4 % sind unter 15 Jahren alt
- 73,0 % der Bevölkerung ist 15 bis 65 Jahre alt
- 13,6 % der Bevölkerung sind 65 Jahre und älter

Damit bleibt die Altstadt relativ stabil und durchschnittlich jünger als der Gesamtdurchschnitt. Der Anteil von Haushalten mit Kindern ist ebenfalls über die letzten Jahre relativ stabil zwischen 260 Haushalten im Jahre 2010 und 277 Haushalten 2014, was ca. 17 % der aller Haushalte mit Kindern in der Stadt ausmacht.

Die in der sozialen Untersuchung von 2002 (Prof. A. Gaube, Hochschule Wismar) ermittelte durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,37 Einwohner/Haushalt entsprach der typischen Situation ostdeutscher Städte. Zugleich dominierten immer noch das klassische Familienwohnen und hier auch noch das Mehrgenerationswohnen. Es sind relativ wenige Haushalte, die in statistisch gesehen stark überbelegten Wohnungen leben (Wohnfläche/Person). Die Wohnungen sind aus dieser Perspektive gesehen oft unterbelegt. Ca. 1/3 der Wohnungen waren in der Studie kleiner als 60 m². Es gab und gibt aber auch viele kleine Haushalte in der Altstadt, denn 60 % sind Ein- und Zwei-Personenhaushalte.

Da ein hoher Anteil an privatem und selbstgenutztem Wohneigentum im Untersuchungsgebiet vorliegt, kann von einer flächenmäßig ausreichenden Versorgung mit Wohnraum ausgegangen werden. Insgesamt 1408 Haushalte und damit immerhin 14 % aller Parchimer Haushalte lebten im Jahre 2014 in der Altstadt. Nur die Weststadt zählt absolut und prozentual im Vergleich der Stadtteile mehr Haushalte. Die Zahl der Haushalte in der Altstadt hat sich seit 2001 langsam erhöht. Das entspricht der allgemeinen Entwicklung, ebenso wie die weitere Verringerung der Haushaltsgröße auf nur noch ca. 1,8 Personen/Haushalt im Durchschnitt.

Die Anzahl der kleinen Haushalte soll laut ISEK-Prognose 2015 in den kommenden Jahren weiter ansteigen. Gleichzeitig nimmt auch die Wohnfläche pro Einwohner allmählich entsprechend dem allgemeinen Trend in der Bundesrepublik zu.



Auf dem Sassenhagen



Fazit 2015 zur Wohnbevölkerung:

Im Bereich der Eigentumsverhältnisse und der Bewohnerschaft herrschen weitgehend stabile Verhältnisse. Es besteht eine breite Durchmischung von Generationen, Haushaltsgrößen und Bevölkerungsschichten, die in naher Zukunft keiner besonderen städtischen Steuerung bedürfen. Die Zahl der Altstadtbewohner ist nur dann zukünftig stabil halten oder zu erhöhen, wenn wieder mehr junge Familien mit Kindern in die Altstadt ziehen oder/und neue Wohnungen für zusätzliche Bewohner entstehen. Dazu ist durch die Schaffung geeigneter Wohnformen und Neubebauungen ausreichend Spielraum zu schaffen. Gleichzeitig steht seit mehreren Jahren auch das gesellschaftliche Leitbild eines altengerechten und weitgehend barrierefreien öffentlichen Stadtraumes in der Parchimer Altstadt auf der Agenda der Stadtentwicklung. Damit verbunden sind auch aktuelle Überlegungen, altersgerechten Wohnraum und betreute Wohnformen in der Innenstadt verstärkt zu etablieren.

3.2.4 Wohnungsbestandsentwicklung

Der Wohnungsbestand hat sich in der Gesamtstadt seit 2002 weiter reduziert. Der Grund waren vor allem systematische Abrisse des großen städtischen Wohnungsunternehmens, der WOBAU Parchim, von industriell erstellten Wohnungsbauten der DDR-Ära in der Weststadt. Diese groß angelegte Reduzierung von überwiegend leerstehenden Wohnungen auf dem Wohnungsmarkt erfolgte im Zuge des politisch und ökonomisch geförderten Wohnungsrückbaues.

Abrisse auf Grund schlechter Wohnbausubstanz erfolgten aber auch durch private Eigentümer in der Altstadt. 2005 wurden in der Altstadt 1.653 Wohnungen gezählt; das waren 16,1 % des gesamten Wohnungsbestandes der Stadt. Es bedeutete aber eine Abnahme von 46 Wohnungen gegenüber 2002.

Den bisherigen Modernisierungsanträgen im Sanierungsgebiet ist zu entnehmen, dass sich u. a. die Wohnungsstruktur verändert hat. Größere Wohnungen wurden geteilt, Geschossgrundrisse insgesamt neu geordnet und der Dachausbau ist teilweise dazugekommen. Es ist eine Vielzahl von Ein- und Zweiraumwohnungen entstanden. In der bereits erwähnten stadtsoziologischen Untersuchungsstudie unter Leitung von Prof. A. Gaube, Hochschule Wismar von 2002 ergab sich beispielweise folgende Analyse, die durchaus noch weiterhin Gültigkeit in Ihrer Aussage besitzt, da die Veränderungen seitdem nicht gravierend waren:

Ein Drittel der Wohnungen war kleiner als 60 m² (Es gab aber auch ca. 60 % Ein- und Zweipersonenhaushalte). Die technische Ausstattung der Wohnung war sehr gut bis ausreichend. Nur ca. 8 % der befragten Bewohner sagen, dass diese besser sein müsste. Bei der Frage nach dem Bauzustand sagten jedoch ca. 18 % der Befragten Bewohner, dass dieser besser sein müsste. Im Jahre 2012 existierten noch 1801 Wohnungen im Altstadtgebiet.

Der Wohnungsleerstand hat sich von 2002 (1.699 WE/442 WE davon leer/26,0 % Leerstandsquote) über 2007 (1.649 WE/230 WE leer/13,9 %) bis zum Jahre 2012 (1.801 WE/205 WE leer/11,4 %) verringert, ist aber immer noch deutlich höher als im Gesamstadtdurchschnitt (Gesamtstadt hatte 2012 noch 6,5 % Leerstandsquote). Verlässliche aktuellere Daten zur Altstadt liegen nicht vor, der Leerstand ist augenscheinlich aber auch 2015 noch ähnlich stabil hoch.

Fazit 2015 zum Wohnungsbestand und zur Wohnraumentwicklung:

Der derzeitige Wohnungsbestand ist zwar relativ stabil, heterogen und zukunftsfähig, aber Leerstände und Gebäudeverfall sind nun schon über 10 Jahre kritisch zu bewerten.

Viele der betroffenen Wohnungen in der Altstadt stehen schon über einen sehr langen Zeitraum leer. Zunehmend müssen immer wieder Gebäude abgerissen werden, weil sich die Erhaltung und Modernisierung nicht mehr sinnvoll und wirtschaftlich für die Besitzer darstellt. Außerdem sind die derzeit geringe Wohnungsnachfrage und relativ niedrige Mieterwartungen ein weiteres Hemmnis für die Modernisierung und Sanierung alter Häuser. Der Leerstand von Wohnungen in

der Altstadt muss 2015 immer noch als städtebaulicher Missstand gewertet werden und dementsprechende müssen Gegenmaßnahmen geplant werden.

Der Altbaubestand bedarf deshalb weiterhin einer kontinuierlichen Sanierung und Modernisierung (siehe Handlungsfeld 1 – Baulücken und Leerstand).



3.3 Gewerbliche Nutzung

3.3.1 Einzelhandel

Die Innenstadt der Stadt Parchim stellt nach wie vor den wichtigsten Versorgungsbereich des Mittelzentrums dar. Dessen Stabilität und Funktionalität hängt wiederum ganz entscheidend von der quantitativen Stärke und Qualität des Einzelhandels ab. In Verantwortung der Stadtverwaltung wurden regelmäßig Einzelhandelskonzepte in Auftrag gegeben, so 2005 und zuletzt 2010. Letzteres und aktuellstes Einzelhandelskonzept der Stadt wurde vom Büro für Stadtforschung und Planung Junker und Kruse erarbeitet. Auch aus diesem geht wieder hervor, dass das Einzelhandelsangebot der Stadt Parchim grundsätzlich genügend gut ausgestattet ist, insbesondere im periodischen Bedarf, um als Haupteinkaufsort der Parchimer Bevölkerung und der Umlandbewohner zu fungieren. Die Orientierung auf die Parchimer Innenstadt ist dabei jedoch gerade in wichtigen Leitsortimenten noch zu gering und deshalb steuerungsbedürftig.

3.3.1.1 Einzelhandelsentwicklung nach 1990

Seit 1998 hat sich das nach der Verkaufsfläche gemessen relativ große Einzelhandelsangebot der Stadt Parchim kaum verändert. Per Saldo ist seitdem ein leichter Zuwachs an Verkaufsfläche vor allem bei Lebensmitteldiscountern zu verzeichnen.

Zwischen 2000 und 2005 hatte sich ein branchenübergreifender Rückgang der Verbraucherorientierung auf Parchim eingestellt; d. h. die Stadt hat in den letzten Jahren als Einkaufsstandort für Verbraucher aus dem Umland an Attraktivität etwas verloren. Außerdem sank mit der Bevölkerungszahl die absolute Kaufkraft. Zudem belasten eine zunehmende regionale Konkurrenz der Städte untereinander und die wachsende Mobilität der Kunden ebenfalls das Geschäftsklima der Stadt Parchim. Nach der Wahrnehmung der Umlandverbraucher hat damit das Mittelzentrum im zunehmenden kommunalen Wettbewerb in seiner Versorgungsfunktion an Bedeutung also etwas eingebüßt.

Die räumlich-funktionale Struktur des Parchimer Einzelhandels innerhalb der Stadt ergab zudem 2005 ein unausgewogenes Bild. Die Unterscheidung nach Standortlagen zeigte, dass sich in der Innenstadt von Parchim 2005 mit rund 11.500 m² Verkaufsfläche bzw. 96 Ladengeschäften knapp 21 % der in der Stadt vorhandenen Verkaufsfläche und rund 54 % der Ladengeschäfte befanden. Insbesondere bei den typisch zentrumsrelevanten Sortimenten ist der Flächenanteil in der Innenstadt deutlich zu niedrig.

Der nahversorgungsrelevante Bedarf hatte 2005 einen Anteil in der Innenstadt von 16 % (2.360 m²) in 27 Betrieben. Die Sortimente des zentrumsrelevanten Bedarfs waren funktionsmäßig zu ca. 53 % in der Innenstadt in insgesamt 65 Betrieben angesiedelt. Deren Anteil sollte für Mittelzentren jedoch bei ca. 70 % liegen.

Die für die Zentrumsfunktion enorm wichtigen und in der Fachsprache „zentrumsrelevanten Kernsortimente“ sind vor allem im „überwiegend kurzfristigen Bedarf“ (Nahrungs- und Genussmittel/Gesundheits- und Körperpflege/Papier/Bürobedarf/Bücher u. ä.) und im „überwiegend mittelfristigen Bedarf“ (Textilien/Schuhe/Glas-Porzellan-Haushaltswaren/Spiel- und Hobbywaren/Sport und Freizeit) zu finden. Gerade diese Sortimente müssen vor allem in der Innenstadt angeboten werden und daher ist deren Ansiedlung und Förderung nur im Altstadtbereich zukünftig für das Ziel einer Zentrumsstärkung dringend geboten.

In der Analyse aus der Einzelhandelskonzeption von 2010 zeichnete sich folgendes Bild ab (es liegen keine aktuelleren Erhebungen vor):

Statistische Erhebung von 2009	Innenstadt-anteil	Innenstadt-anteil	im zentralen Geschäftsbereich	im zentralen Geschäftsbereich	Gesamtstadt Parchim	Gesamtstadt Parchim
	Fläche	Prozent	Fläche	Prozent	Fläche	Prozent
Überwiegend kurzfristiger Bedarf	6.520 m ²	35 %	3.730 m ²	20 %	18.540 m ²	100 %
Überwiegend mittelfristiger Bedarf	7.800 m ²	57 %	6.860 m ²	50 %	13.820 m ²	100 %
Überwiegend langfristiger Bedarf	2.540 m ²	7,4 %	2.250 m ²	6,7 %	34.200 m ²	100 %



Blutstraße Ecke
Schuhmarkt

3.3.1.2 Größenstruktur und Leerstände im Einzelhandel

Der Einzelhandel in der Parchimer Innenstadt ist überwiegend klein strukturiert. Die Betriebsgrößen liegen mit durchschnittlich unter 100 m² auf einem ungünstig niedrigen Niveau. Durch den geringen Anteil größerer Einheiten stimmt die Größenstruktur des Handels in der Innenstadt insgesamt nicht und wird als wenig leistungsfähig empfunden. Mit dem Kaufhaus Stolz in der Langen Straße und dem größeren Filialladenblock in der Blutstraße (Stand 2015: Rossmann/Drogerie und Reno/Schuhe und Takko/Textil) gibt es in der Innenstadt nur zwei großflächige Magnetbetriebe sowie einen großflächigen Lebensmitteldiscounter (Netto).

In der Altstadt ist zwar nach 2005 ein leichter Flächenzuwachs beim Einzelhandel insbesondere durch die oben genannten Neubauten in der Blutstraße und die Neuansiedlung eines Lebensmitteldiscounters an der Mühlenstraße und das Konditorei-Café am Schuhmarkt/Ecke Blutstraße in den letzten 10 Jahren eingetreten und dies ist auch gerade für den zentrumsrelevanten Bedarf in diesem Bereich positiv zu werten. Im gleichen Zeitraum ist jedoch die Anzahl der Betriebe durch Betriebsaufgaben, Filialschließungen (z. B. EDEKA in der Brookpassage) oder Standortwechsel gesunken.

2010 wies die Einzelhandelskonzeption in der Analyse folgende Situation aus: Es liegen von den insgesamt 66.590 m² Verkaufsflächen mit 224 Betrieben der Stadt genau 19 % (absolut 12.830 m²) der Verkaufsfläche und 138 Betriebe in der Innenstadt. Die leer stehende Einzelhandelsfläche der Stadt betrug im Jahre 2010 absolut 5.350 m².

Davon entfielen mit 27 der 38 leerstehenden Läden und 2.110 m² Ladenfläche jedoch überproportional viele Flächen auf die Altstadt. Die Leerstandsquote lag in der Innenstadt schon bei 16 %, was sich augenscheinlich bis heute kaum geändert hat (neuere Zahlen liegen 2015 statistisch nicht vor).

2015 standen über 30 Ladenbetriebe in der Innenstadt leer. Dies ist insofern besonders kritisch, weil besonders die Leerstände im zentralen Geschäftsbereich stark wahrgenommen werden. Hieraus ergeben sich negative Effekte auf das Investitionsklima und das Image der Innenstadt. Insofern besteht hier nach wie vor dringender Handlungsbedarf. Auffallend ist die Massierung der leerstehenden Läden in der Lindenstraße (v.a. im östlichen Teil) und auch in den frequenzschwachen westlichen und mittleren Bereichen der Langen Straße. Diese Leerstände sind höchstwahrscheinlich auch auf die zu große Länge der linearen Achse und das Fehlen großer sogenannte „Magnetbetriebe“ für Käufer an den Enden zu erklären. Außerdem ist das Fehlen eines Kundenzuganges zum Lebensmitteldiscounter in der Mühlenstraße (dort Kundenparkplatzanbindung) von der zentrumsbildenden Langen Straße aus völlig indiskutabel. Insgesamt ist die große Leerstandsquote bei den Ladenflächen auch ein Spiegelbild des intensiven Wettbewerbes um Kunden im gesamtstädtischen Einzelhandel der Stadt. Die strukturellen Probleme des Innenstadt-Einzelhandels, die bereits 1998 festgestellt wurden, konnten also auch in jüngerer Vergangenheit trotz einzelner Verbesserungen in Summe nicht ausreichend behoben werden. Die Kaufkraft wird sich insgesamt aber laut Gutachten von 2010 in den kommenden Jahren nicht erhöhen lassen. Die flächenseitig bedeutendsten Ansiedlungen der letzten Jahre fanden auch außerhalb der Innenstadt statt. Die autofreundlich erreichbaren Einzelhandelsbetriebe im Parchim-Center, in der Regimentsvorstadt und die neuen Lebensmitteldiscounter an den Haupteinfahrtsstraßen in die Stadt sind für die Innenstadtbetriebe eine schwer zu parierende Konkurrenz.

Fazit 2015 zur Einzelhandelsentwicklung:

Die Parchimer Innenstadt, die als zentraler Einzelhandelsschwerpunkt eigentlich das Profil des Mittelzentrums mit den innenstadtrelevanten Angeboten im gehobenen, shoppingorientierten Bedarf prägen soll, erfüllt diese Funktion nicht genügend bzw. ist als wichtigster Einkaufsstandort der Stadt durch örtliche Konkurrenz sogar gefährdet.

Ziel der Einzelhandelsentwicklung in der Innenstadt muss es aus gesamtstädtischer Sicht auch in den kommenden Jahren bleiben, sowohl die Menge, Größe und Qualität der Geschäfte, der gastronomischen Einrichtungen und der angebotenen Dienstleistungen weiter zu fördern und insbesondere im Kernbereich zu verdichten. Die Ergebnisse und Empfehlungen aus dem „Einzelhandels- und Zentrumskonzept“ von 2010 sind auch aus rahmenplanerischer Sicht zu beachten und umzusetzen.

Die Altstadt wird sich im innerstädtischen und überregionalen Standortwettbewerb nur durch eine hohe und abwechslungsreiche Ladendichte gepaart mit Gastronomie und anderen Dienstleistungen und einer hohen Aufenthaltsqualität der Erlebnisräume beim Stadtbummel behaupten. Daher sollten sich die Ziele und Maßnahmen der Stadt- und Einzelhandelsplanung, der Wirtschaftsförderung und der Städtebauförderung um eine qualitätsvolle und verdichtete Konzentration im Herzen des Geschäftsbereiches bündeln. Außerdem ist die Wiederbelebung eines Altstadtmarketing-Prozesses mit gemeinsamer Außendarstellung, einheitlichen Öffnungszeiten, die Herausstellung der Vorteile als Einzelhandelsmittelpunkt und von Beratungs- und Servicequalität, bessere Laden- und Schaufenstergestaltung, sowie Ausrichtung von Veranstaltungen wie der „Einkaufsnacht“ u. a. m. notwendig. Es müssen Synergieeffekte zwischen den touristischen Attraktionen und dem Einzelhandel geschaffen und genutzt werden.



Alter Markt mit Rathaus

3.3.2 Handwerk und Gewerbe

Handwerks- und Gewerbebetriebe sind nur vereinzelt in der Altstadt vertreten. Die kleinteilige Quartierstruktur bietet nur sehr begrenzt Standorte an. Konfliktpunkte zwischen Wohnen und Gewerbe sind teilweise vorhanden, liegen aber noch im Abwägungsspielraum, z. B. Tischlereibetriebe/Glaser/Schlosser.

Filialen von Banken, Agenturen, Vertretungen und Büros der Freien Berufe gehören schon immer zur Innenstadt Parchims und sind als solche eine gute Ergänzung des hiesigen Dienstleistungsspektrums.

Fazit 2015 zur Entwicklung von Handwerk und Gewerbe:

Es sind derzeit keine besonderen städtischen Steuerungsaktivitäten notwendig, da sich keine kritischen Verdrängungsprozesse oder Interessenkonflikte erkennen lassen. Der Ansiedlung kleiner nichtstörender Kleinbetriebe und Dienstleister sollte auch zukünftig stadtplanerisch nichts im Wege stehen, weil diese ebenfalls zur Belebung und Kundenanziehung des Stadtzentrums beitragen. Entscheidend für die Genehmigung neuer Gewerbe ist deren Anpassungsfähigkeit an die strukturelle und bauliche Kleinteiligkeit der Altstadt.

3.4 Gemeinbedarfseinrichtungen – Kultur- und Freizeiteinrichtungen

Im Rahmenplangebiet befinden sich fast alle bedeutenden Gemeinbedarfseinrichtungen der Stadt. Dazu zählen an erster Stelle das sanierte historische Rathaus und das neue Stadthaus der Stadtverwaltung an der Blutstraße 5 mit mehreren Veranstaltungsräumen und Ausstellungsflächen. Das Mecklenburgische Landestheater mit seiner Kinder- und Jugendbühne Parchim hat überregionale Bedeutung, die angestammte Spielstätte in der Blutstraße 16 ist jedoch aktuell

Elde-Mühle



baupolizeilich gesperrt. Als derzeitige Interimsspielstätte dient die Stadthalle – geplant ist ein Umzug in die zukünftige „Kultur-Mühle“ (ehemalige Elde Mühle). Außerdem sieht das Landestheaterkonzept 2015 vor, dass auch die niederdeutsche „Fritz-Reuter-Bühne“ in den kommenden Jahren von Schwerin nach Parchim wechselt. Die beiden großen evangelischen Hauptkirchen der Altstadt und die Neuapostolische Kirche in der Wockerstraße sind zentrale Orte für das religiöse und kulturelle Leben in der Innenstadt. Das städtische Museum in der Lindenstraße (ebenfalls Umzug in die „Kultur-Mühle“ geplant) bietet wechselnde und ständige Ausstellungen zu Parchimer Themen.

Am Rande der Altstadt (nicht mehr Rahmenplangebiet) liegen die Stadthalle als wichtigster zentraler Veranstaltungsort der Stadt mit integrierter Stadtbibliothek. Außerdem ergänzt das „Zinnhaus“ in der Langen Straße 24 mit Veranstaltungs- und Vereinsräumen sowie kleinen Ausstellungsflächen das kulturelle Angebot. Die große Wettkampf-Mehrzwecksporthalle am Fischerdamm, der Schulkomplex am Fischerdamm/Mönchhof mit 2 Schulen, Hort und Turnhalle, die Kindertagesstätte in der Stiftstraße und die Sparkasse sind ebenfalls wichtige Gemeinbedarfs- und Serviceeinrichtungen.

Einige Pflege- und Betreuungsangebote für ältere Menschen und Menschen mit Handicap sind bereits in der Innenstadt am Fischerdamm angesiedelt und es existieren auch schon mehrere betreute Wohnangebote in der Altstadt. Auf diesem Gebiet steigt der Bedarf kontinuierlich und sicher prognostiziert über die kommenden Jahre

an. Das Angebot an ärztlicher Versorgung, Therapeuten und Apotheken in der Innenstadt ist zusammen mit der großen Klinik in der nordöstlichen Randlage zur Innenstadt als gut einzuschätzen.

Fazit zu Gemeinbedarf – Kultur – Freizeit:

Bis auf ein Kino, eine Schwimmhalle und Jugendeinrichtungen, die bei den Wünschen der Parchimer immer wieder genannt werden, ist das Stadtzentrum sehr gut mit Gemeinbedarfs- und Kultureinrichtungen ausgestattet.

Wenn das geplante Konzept der „Kultur-Mühle“ umgesetzt wird, werden neue künstlerische Impulse und Kulturangebote für die Innenstadt entstehen. Dies stärkt auch den zentralen Bereich und wird möglicherweise weitere Interessenten und Investitionen im Gastronomiebereich nachziehen.

Außerdem beabsichtigt die WOBAU Parchim, auf dem Brook eine ausgediente kleine Werkhalle als Bürgertreff umzubauen.

Es wäre von Vorteil, wenn in der Innenstadt auch die Angebotspalette für die Tagesbetreuung und Beratung von älteren Bürgern oder Menschen mit Handicap ausgebaut würde.

3.5 Verkehrssituation Innenstadt

3.5.1 Verkehrsplanerische Maßnahmen seit 1993 und Stand 2015

Um auch bei unterschiedlicher Entwicklungsdynamik verwertbare Aussagen zu liefern, wurden mit dem letzten Verkehrskonzept (VEP) der Stadt von 2002 drei verschiedene Szenarien definiert, die sich auf verschiedene Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung beziehen.

Für das Jahr 2010 wurden trotz eines Einwohnerrückgangs im vorhandenen Wohnungsbestand aufgrund der höheren Motorisierung annähernd gleich viele Kfz-Fahrten erwartet. Neuere Daten zur Verkehrsentwicklung in Parchim und ein aktuelleres Verkehrskonzept liegen leider derzeit (2015) nicht vor.

Die Stadt Parchim zeichnet sich als Stadt der kurzen Wege mit günstiger Topographie aus. Die von den Wohngebieten zurückgelegten Entfernungen zu relevanten Zielen, wie z. B. Schulen, Einkaufszentren, öffentlichen Einrichtungen, Arbeitsstätten u. a. m. liegen im Akzeptanzbereich von Radfahrern. Das trägt schon heute zu einem sehr hohen Anteil der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer am Gesamtverkehr bei.

Übersicht der wichtigsten Rahmenplanziele bezüglich des Verkehrs von 1993 und deren Stand der Realisierung 2015:

Ziel 1

Die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Innenstadt:

Stand 2015:

Dieses Ziel konnte trotz verschiedener Maßnahmen noch nicht erreicht werden.

Ziel 2

Die Ausweisung der gesamten Innenstadt als Tempo-30-Zone:

Stand 2015:

Die flächendeckende Tempo-30-Zone ist nicht umgesetzt worden.

Ziel 3

Am Rande der Altstadt sind drei Auffangparkplätze auszubauen. In der Innenstadt sind Kurzzeitparkplätze außerhalb der Fußgängerzone zu schaffen. Anwohnerparken und Parkmöglichkeiten für Busse sollen reserviert werden.

Stand 2015:

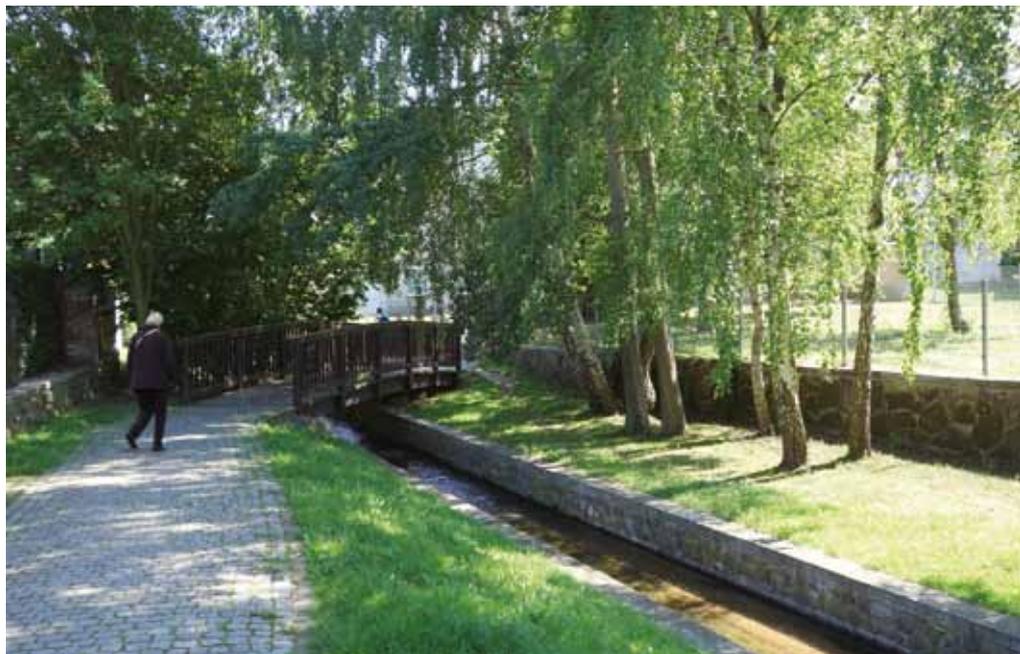
Die Auffangparkplätze Fischerdamm und Burgdamm sind fertiggestellt, allerdings fehlt beim Parkplatz Burgdamm noch die letzte Baustufe (ca. 50 Stellplätze/derzeit noch Eigentumsprobleme). Im nördlichen Bereich fehlen auch durch den großen Bedarf des Krankenhauses öffentliche Stellplätze.

Ziel 4

Es sind Maßnahmen für Fußgänger und Radfahrer in der verkehrsberuhigten Geschäftszone vorzusehen und Verbindungswege von der Innenstadt zu den Auffangparkplätzen zu schaffen. Um die Innenstadt ist ein Rundwanderweg auszubauen, der auch eine komfortable Verbindung für Radfahrer darstellt.

Stand 2015:

Die Auffangparkplätze wurden über attraktive Fußwegverbindungen an die Innenstadt angebunden. Der Abschnitt Fußgängerbrücke vom Parkplatz Burgdamm zur Hafestraße über die Elde wurde zeitlich zurückgestellt. Für bisher noch nicht sanierte Straßen bleibt die Gehwegsanierung als laufende Aufgabe bestehen. Ein Rundwanderweg um die Altstadt ist in großen Teilen bereits umgesetzt worden. Was noch fehlt, ist der Ringschluss über die Mühlenstraße und den Fischerdamm zum Moltkeplatz sowie ein Uferweg an der Elde östlich vom Auf dem Brook.



Am Färbergrabenweg

Ziel 5

Dem hohen Anteil von Fahrradverkehrsaufkommen in der Stadt Parchim ist durch die verbesserte Durchfahrbarkeit durch die Stadt (Pflasterung), der Anlage von mehr Abstellmöglichkeiten und der Entschärfung neuralgischer Punkte (Moltkeplatz/Vor dem Neuen Tor) Rechnung zu tragen. Innerstädtische Ziele mit hohem Publikumsverkehr wie öffentliche Gebäude, Freizeiteinrichtungen, Schulen und Fußgängerzonen sollten stets ausreichend Abstellanlagen für Fahrräder aufweisen.

Stand 2015:

Insgesamt ist 2015 eine Durchfahrbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad beschwerlich, grundsätzlich aber weitgehend möglich. Detaillierte Planungen für den Bereich Moltkeplatz/Vor dem neuen Tor sind noch nicht erstellt worden. Ein Konzept für die Altstadt sah 1993 insgesamt 12 geplante Anlagen vor (schwerpunktmäßig im Hauptgeschäftsbereich), 7 davon mit ca. 66 Stellplätzen wurden bis 2015 realisiert.

Fazit zum fließenden Verkehr:

siehe TEIL HANDLUNGSSCHWERPUNKTE: Handlungsschwerpunkt 2 – Verkehrskonzept Altstadt

3.5.2 Stellplatzangebot

Insgesamt gibt es in der Innenstadt fast 1.100 öffentliche Stellplätze, davon sind ca. 30 % bewirtschaftet. Nur ein Fünftel der Stellplätze in der Altstadt ist gebührenpflichtig (Parkschein). Darüber hinaus existieren noch ca. 100 weitere öffentlich zugängliche Stellplätze. Dabei handelt es sich um ca. 50 gebührenfreie Stellplätze auf Privatgrund, wo das Parken für jedermann zur Zeit geduldet wird. Die Zufahrt zu den 50 Stellplätzen auf dem Gelände der Sparkasse ist jedem gestattet, der bereit ist, seine EC-Karte als Zugangsberechtigung zu verwenden.

Am Rande der Altstadt liegen die beiden Großparkplätze Fischerdamm und Burgdamm. Beide Parkplätze sind gebührenfrei und verfügen über eine größere Anzahl Stellplätze, von denen aus man fußläufig bequem und in akzeptabler Zeit wichtige Ziele in der Innenstadt erreicht. Die Anzahl der Stellplätze am Fischerdamm ist im Bereich der neuen Sporthalle nochmals um 30 auf nun insgesamt 215 aufgestockt worden.

Zählungen der Stadtverwaltung haben ergeben, dass auf 1.095 beobachteten Stellplätzen im Zeitraum von 10 Stunden insgesamt ca. 3.500 Parkvorgänge stattfanden. Die Betrachtung der Tagesganglinie zeigt, dass die höchsten Auslastungen vormittags von 10.30 Uhr bis 11.00 Uhr (74 %) und am Nachmittag von 15.30 Uhr bis 16.00 Uhr (67 %) auftreten. Die Erhebungen verdeutlichen die überdurchschnittlichen Belegungsgrade bei den nicht bewirtschafteten Stellplätzen und die unterdurchschnittlichen Belegungsgrade bei den bewirtschafteten Stellplätzen (kostenpflichtig, Parkschein, Parkscheibe). Konstant hohe Werte sind in der östlichen Altstadt zu verzeichnen. Die geringe Umschlagziffer und die hohe mittlere Parkzeit deuten auf viele Dauerparker hin.

Die Parkraumanalyse von 1998 ergab für die Innenstadt einen mittleren Belegungsgrad zwischen 38 % und 84 %. Danach waren damals ausreichend Stellplätze in der Altstadt vorhanden. Für schmale Straßenräume trifft dies jedoch an vielen Stellen nicht zu. Die Anwohnerparkzonen wurden kontinuierlich in den letzten Jahren ausgebaut.

Kurzfasit/Strategie 2015 zum Stellplatzangebot:

siehe TEIL HANDLUNGSSCHWERPUNKTE: Handlungsschwerpunkt 3 – Ruhender Verkehr



Alter Markt mit „Giebelhaus“

3.5.3 Öffentlicher Personennahverkehr – Stadtbusverkehr

Das Stadtliniennetz umfasst derzeit 5 Linien. Die Linien 1 und 2 verkehren regelmäßig auf der West-Ost-Achse und haben mit der Haltestelle „Moltkeplatz“ und dem Endpunkt „Neuer Markt“ zwei tangentielle Berührungspunkte zur Innenstadt.

Die Linie 7 (Citybus) verkehrt nur in einer Richtung und bedient im Halbstundentakt einen geschlossenen Ring mit folgender Linienführung:

Bahnhof – Weststadt – Südring – Moltkeplatz – Altstadt – Bahnhof.

3.6 Umweltbedingungen – Immissionen und ökologisch nachhaltige Stadttechnik

Die vermutliche größte Immissionsbelastung entsteht in der Altstadt durch den motorisierten Straßenverkehr.

Deshalb ist die Reduzierung der Verkehrsbelastung ein Handlungsschwerpunkt, welcher im Textteil Handlungsschwerpunkte/Handlungsschwerpunkt 2 ausführlich beschrieben wird.

Handlungsbedarf ergibt sich auch aus der Kartierung der Lärmkonflikte an der Bundesstraße B 321 (Wallallee), aus welcher hervorgeht, dass schallmindernde Maßnahmen im Bereich der Wallallee erforderlich sind.

Die Eingriffs- und Verbesserungsmöglichkeiten für größere umweltpolitische Ziele sind in der Altstadt aufgrund der kleinteiligen und eng bebauten Grundstücks- und Gebäudestruktur und dem Denkmalschutz sehr begrenzt. Das Augenmerk der Stadtplanung sollt daher neben Reduzierung des motorisierten Verkehrs vor allem auf technische Neuerungen beim Energieverbrauch im öffentlichen Raum und eine partielle Entsiegelung kleiner Teilflächen mit anschließender Begrünung gelegt werden.

Grundlegend ist schon die Erhaltung des Bestandes, also die Sanierung von Häusern, die gegenüber einem Neubau sowohl Abfall als auch den Ersatz neuer Materialien einspart.

Daneben tritt als weiterer wichtiger Aspekt die Verringerung des Einsatzes fossiler Brennstoffe und damit des CO²-Ausstoßes.

Weiter zu fördern ist die Wärmedämmung im Bestand. Zur Energieeinsparung trägt in der Altstadt eine kompakte und geschlossene Bebauung durch das günstige Verhältnis von Gebäudehülle zu Nutzfläche bei.

Die mikroklimatischen Bedingungen der Altstadt sind insgesamt als relativ günstig zu bezeichnen, was mit der Lage im Grüngürtel und den Luftbewegungen im Zuge der Wasserarme der Elde begründet ist. Die Altstadt ist nicht smoggefährdet.

Die Wärmeversorgung erfolgt in der Altstadt überwiegend mit Gasheizungen. Der Einsatz von Fernwärme in der Innenstadt ist nach Aussage der Stadtwerke Parchim wirtschaftlich nicht vertretbar. Eine alternative Beheizung der Häuser mit Solartechnik geht nicht mit den Zielen der Gestaltungssatzung einher. Es bleibt zukünftig vor allem die Möglichkeit, größere Neubebauungsbereiche oder Sanierungsvorhaben wie das B-Plangebiet „Auf dem Brook – Hafenstraße“ oder die noch umzunutzende Eldemühle mit kleinen Blockheizkraftwerken durch Kraft-Wärme-Kopplung zu versorgen, um energiesparende umweltfreundliche Heizsysteme zu fördern.

Zur Verbesserung der mikroklimatischen Bedingungen in den Altstadtquartieren trägt auch eine Entsiegelung von Hof- und Bauflächen, insbesondere nicht mehr genutzter Nebengebäude und eine anschließende Hofbegrünung bei. Desweiteren sind Baumpflanzungen, Fassaden- und Dachbegrünungen ein kleiner Beitrag zur Luftverbesserung, den es zu fordern und zu fördern gilt. Zur wirksamen Elektroenergieeinsparung und damit auch zur Reduzierung des CO²-Ausstoßes wird die Straßenbeleuchtung in den kommenden Jahren sukzessive von den Stadtwerken auf die sparsamere LED-Technik umgestellt. Notwendige Neuausstattungen der städtischen Straßenlaternen erfolgen straßenzugweise zukünftig ausschließlich mit LED-Technik.

3.7 Bodenschutz und Altlasten

Stadtböden stellen ein Schutzgut dar, beeinflussen unmittelbar die anderen Umweltmedien und damit die Lebensqualität in der Stadt. In Abhängigkeit von der Nutzung und der vorliegenden Versiegelungsart müssen deshalb Möglichkeiten zur kleinräumigen Entsiegelung bzw. Belagsartänderung gesucht werden. Die Altlasten auf den Auffangparkplätzen Burgdamm und Fischerdamm wurden im Zuge der Tiefbauarbeiten beseitigt. Weitere Altlasten sind im Rahmenplangebiet nicht bekannt.



Wehr und Mühle am Fischerdamm

3.8 Hochwasserschutz – Wehranlagen und Schleuse

Die Belange des Hochwasserschutzes entlang der Wocker wurden bereits umgesetzt. Für weitere Bereiche entlang des Wassers müssen entsprechende Maßnahmen geprüft werden. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg plant eine Sanierung der Wehranlagen der Elde am Fischerdamm für die nächsten Jahre inklusive des Baues einer Fischtreppe. Hier wird eine intensive Abstimmung mit den Zielen Freiraumentwicklung im Rahmenplan notwendig.

3.9 Beteiligung der Bewohner und Gewerbetreibenden – Öffentlichkeitsarbeit

Die stadtsoziologische Untersuchung von 2002/03 von Prof. A. Gaube von der Hochschule Wismar mahnte eine Stärkung der Nachbarschaften und Förderung der Kommunikation durch permanente Bürgerbeteiligung an. Eine intensivere Einbeziehung der Bürger und der Gewerbetreibenden in Planungsprozesse führt zu mehr Engagement, Teilhabe und Zufriedenheit der unmittelbar Betroffenen. Im Zuge der Rahmenplanfortschreibung 2015 fanden auch deshalb zwei größere öffentliche Bürgerforen und eine Ausstellung von Zwischenergebnissen im Stadthaus statt. Dabei entspann sich ein konstruktiver Dialog zwischen Bewohnern, Gewerbetreibenden aus der Innenstadt sowie interessierten Parchimern einerseits und Mitarbeitern der Stadtverwaltung, Planern und gewählten Stadtvertretern andererseits. Dies führte zur Klärung der Standpunkte und Planungsansätze als auch zu neuen Anregungen für die Planung. Ergänzt wurden die beiden Bürgerforen durch eine breite Problemdiskussion in einer interdisziplinär besetzten Expertenrunde zu Beginn der Rahmenplanfortschreibung. Außerdem erfolgten Einzelinterviews mit Schlüsselpersonen der Stadtentwicklung, Verantwortlichen der Wirtschafts- und Sozialpolitik,

Parchimer Architekten und Immobilienmaklern sowie Vertretern sozialer Träger und Interessenverbände. Die Vorstellungen und Beratungen der Zwischenergebnisse der aktuellen Rahmenplanung mit gewählten Stadtvertretern im Stadtentwicklungsausschuss waren weitere Bausteine der Bürgerbeteiligung im Analyse- und Planungsprozess.

Je konkreter und kleinräumlicher die Planungsebene wird, desto interessierter sind die Betroffenen.

Recht eindeutig favorisiert man wiederholt bei Befragungen und Beteiligungen der Bewohner gemeinschaftliche Freiflächen, ob als Aufenthaltsbereich, Spielfläche, Wäschetrockenplatz oder Garten. Jedes Blockkonzept sollte daher mit allen Betroffenen erarbeitet werden – von den Bewohnern und Eigentümern bis zu den Gewerbetreibenden. Hierfür eignen sich Workshops, die Planer und Verwaltung für die Betroffenen organisieren und strukturieren, um auf dieser Grundlage anschließend Planungsempfehlungen zur Diskussion zu stellen.

Abgesehen von den konkreten Blockplanungen sollten aber auch regelmäßig Diskussionen um die laufende und weiterhin fortzuschreibende Rahmenplanung erfolgen. Aktionen, die über Informationsveranstaltungen hinausgehen, sind ein wichtiger Beitrag für den kommunalpolitischen Alltag. Vor allem interessieren die Bewohner soziale sowie bauliche Themen. Es geht in den öffentlichen Disputen und Bürgerbeteiligungen also nicht nur um Rahmenpläne, Blockkonzepte und Bebauungspläne, sondern auch um allgemeine Entwicklungsprobleme, welche die Zukunft der Gesamtstadt und der Altstadt bestimmen.

Am Färbergrabenweg



4. Stadtbild und Denkmalschutz in der Innenstadt

Das Stadtbild wird durch das Zusammenwirken von Topografie und Landschaft, die Parzellenstruktur der Grundstücke sowie die Gebäude und öffentliche Stadträume maßgeblich bestimmt. Stadtbildprägende Raumkanten, die Folge gleichartiger Gebäude, die immer wiederkehrende Gliederung der Straßenräume machen in der Summe das Flair einer Stadt in unserer Wahrnehmung und Erinnerung aus. Die Verschiedenartigkeit der Platzräume, markante Einzelgebäude und besondere städtebauliche und landschaftliche Situationen, wie z. B. Plätze oder Wasserarme prägen sich besonders ein.

4.1 Stadtbild – Stadtstruktur – Fluss

Die Struktur der beiden Altstadtteile Parchims ist noch immer spätmittelalterlich geprägt. Die öffentlichen Stadträume und Baustrukturen sind typologisch bisher trotz Einbrüchen in die Blockstruktur und Baulücken noch weitgehend erhalten. Die Parzellenstruktur in ihrer Abfolge „Vorderhaus – Nebengebäude – Hof oder Privatgarten“ ist auch für Parchims Altstadt charakteristisch. Traufständige Häuser und Straßenquerschnitte ohne Bäume dominieren das Straßenbild. Die Blockinnenräume weisen größtenteils einen hohen Überbauungsgrad mit Nebengebäuden auf.

Auch die mittelalterliche Stadtsilhouette ist bis heute gut erkennbar erhalten geblieben. Sie wird unverwechselbar von der St. Georgenkirche und der St. Marienkirche mit ihren großen Hauptdächern und den verschiedenen Turmdächern bestimmt. Daneben dominiert aus dem südlichen Sichtbereich der Cordesiusstraße und des Plümperwiesenweges heraus die ehemalige Elde-mühle am Fischerdamm noch die Altstadtsilhouette.

Auch die im späten Mittelalter entstandenen Stadtkanten sind noch immer gut zu erkennen, trotz einiger größerer Eingriffe. Die Wallanlagen und Stadtmauerreste sowie die Eldearme markieren noch deutlich die Grenzen der heutigen Altstadt. Für einige äußere Stadtkanten der westlichen und der östlichen Altstadt ist der Übergang vom Hof- oder Gartenbereich der Grundstücke zum Wasser typisch. Kleine Wohnhäuser und Nebengebäude im Wechsel mit kleinen Höfen grenzen wiederum in der östlichen Altstadt oft auch unmittelbar an die Stadtmauer und die Wallanlage. Die vielen Plätze und Kirchhöfe machen in ihrer unterschiedlichen Ausprägung einen besonderen Reiz und die Unverwechselbarkeit der Parchimer Altstadt aus. Außerdem verleihen die Uferbereiche, Stadtmauerreste und die Wallanlagen der Altstadt Parchims eine weitere markante Ausstrahlung.

Die Wasserläufe sind ein weiteres wesentliches Charakteristikum der Stadt Parchim. Ufer, Schleusen, Wehre, Brücken und das fließende Wasser prägen die Altstadtkanten und Fließe in der Stadt und machen Parchim dadurch besonders einmalig.

4.2 Stadtbild – Grundstücke – Eigentumsverhältnisse

Das Altstadtbild ist derzeit (2015) durch eine Reihe von ca. 100 Baulücken gekennzeichnet, die sich weitgehend gleichmäßig über das ganze Altstadtgebiet verteilen und nur an wenigen Standorten konzentrieren. Sie nehmen überwiegend die Breite von einem bzw. bis zu drei Flurstücken ein. Die größte Anzahl an Baulücken in der Altstadt gibt es in der östlichen Altstadt und hier betrifft dies insbesondere die Blöcke zwischen der Lindenstraße und der Heidestraße. Aber auch in der Langen Straße und auf dem Brook stellen Baulücken z. T. gravierende Brüche in den ansonsten geschlossenen Häuserzeilen dar. Diese unbebauten Grundstücke lassen die Straßenräume teilweise „verschwimmen“.

Ferner fällt in der Altstadt eine Reihe kleiner unbebauter Eckgrundstücke auf. Dort, wo sie mit benachbarten unbebauten Grundstücken des Blockrandes zusammenfallen, sind große, das Stadtbild stark beeinträchtigende Lücken entstanden (siehe Raumkanten). Die Baulücken sind im

Wesentlichen bereits im städtebaulichen Rahmenplan Altstadt von 1993 dokumentiert. Kleinere Baulücken sind hinzugekommen. Seit 1993 sind etwa 40 Neubauten errichtet worden; jedoch nicht alle in Baulücken, sondern auf Flächen, die durch vorherigen Abriss der alten Bausubstanz geräumt wurden. Bei der Bestandsbewertung gewinnt die Kategorie der gefährdeten Bausubstanz zunehmend an Bedeutung. Hierbei handelt es sich vorwiegend um Gebäude, die bereits über einen langen Zeitraum leer stehen, die keine Nutzung und Instandhaltung erfahren. Werden nicht kurzfristig Maßnahmen ergriffen, führt der jetzige, z. T. ruinöse Bauzustand zum Abriss weiterer Bausubstanz. Massiv gefährdet sind Fachwerkbauten auf dem Brook, die Häuserzeile an der St. Marienkirche und frühere Gewerbebauten. Aktueller Leerstand und damit im Zusammenhang stehende fehlende Werterhaltungsmaßnahmen verschärfen die Situation für die genannten Objekte und eine Vielzahl weiterer Gebäude.

Siehe Handlungsschwerpunkt 1: Baulücken und Leerstände

Privateigentümer stellen die Mehrzahl der Grundstückseigentümer der Altstadt. Wenige Immobilienbesitzer vermieten und verpachten eine größere Anzahl von Gebäuden und Grundstücken. Daneben treten die Kirchgemeinden noch als Eigentümer zusammenhängender Flächen auf. Straßen, Plätze, öffentliche Grünflächen, der große Schulkomplex am Mönchhof, die öffentlichen Gebäude der Stadtverwaltung und eine begrenzte Anzahl von Grundstücken befinden sich in städtischem Eigentum. Eigentümer von ca. 45 Grundstücken ist die städtische Wohnungsbaugesellschaft (WOBAU). Im Eigentum der WOBAU befinden sich u. a. ein großer Teil der Flächen mit Neuordnungsbedarf (z. B. Auf dem Brook). Sie hat damit Zugriff auf Grundstücke, denen bei der künftigen Entwicklung der Altstadt eine Schlüsselrolle zukommt.

Auch heute weisen noch zahlreiche Gebäude einen dringenden Sanierungsbedarf auf. Weiterhin wurden Umnutzungen und gestalterische Eingriffe vorgenommen, welche das Erscheinungsbild der Baugrundstücke, Straßenfassaden der Gebäude negativ beeinflussen, wie z. B.:

- Ungeordnete Nutzung von Baulücken durch parkende Pkw
- Primitive Einfriedungen (Ketten, Holzlammellenzäune) in Baulücken
- Carports und Garagenbauten in Höfen und Baulücken
- Zerstörung von Gliederungselementen der Fassade wie untypische Fensterformate bzw. -teilung, Entfernung von Gesimsen und Schmuckelementen, Einbau von zusätzlich gestalterisch mangelhaften Toren, Türen und Fenstern

4.3 Typische Stadt- und Baustrukturen und Gebäudeformen Parchims

Die bauliche Struktur der Parchimer Altstadt zeichnet sich durch die Ensemblewirkung der dicht aneinander gebauten Häuser und eine zumeist geschlossene kleinteilige, zweigeschossige Bauweise aus.

Bei den Hauptgebäuden in der Straßenfront handelt es sich vorwiegend um zweigeschossige Wohn- und Geschäftshäuser mit einem Satteldach in Traufstellung zur Straße. Das äußere Erscheinungsbild zeigt sparsam gegliederte Fassaden unter Verwendung von typischen norddeutschen Materialien und Bauformen, wie Klinker, Backstein und Putz, sowie vereinzelt auch Holzfachwerk. Fachwerkhäuser (verputzt, aber auch noch unverputzt) gehören zum Bild des Plangebietes seltener als Putz- und Klinkerbauten. Das Alter der ältesten Fachwerkbauten beträgt ca. 300–400 Jahre. Typische und markante Einzelvertreter sind hier das „Zinnhaus“, Lange Straße 24 und das „Giebelhaus“ am Alten Markt, Lindenstraße 6 bzw. das Geburtshaus Helmuth Graf von Moltke (Preußischer Generalstabschef, 1800 in Parchim geboren) in der Langen Straße 28. Die überwiegende Zahl der Häuser wurde zwischen 1850 und dem ersten Weltkrieg als Mauerwerksbauten mit Putzfassaden erbaut. Dies geschah wie in vielen anderen vergleichbaren Städten in der Gründerzeit des zweiten Deutschen Reiches, einer Phase des letzten größeren wirtschaftlichen Aufschwunges der Stadt mit direkter Auswirkung auf den alten Stadtkern (spä-

tere Erweiterungen und Industrieansiedlungen, insbesondere nach dem 2. Weltkrieg, hatten auf die Innenstadtentwicklung Parchims keine größeren Auswirkungen mehr.

Typische Bauformen und Gestaltungselemente in der Altstadt Parchims sind in Kurzform:

Hausform:

Rechteckige Grundrissformen der straßenseitigen Hauptgebäude in Blockrandbebauung, bei größeren Hausbreiten haben die Häuser oft Tordurchfahrten in den Hof

Hausstellung:

Historisch wurde die Giebelstellung der Häuser als typisch mittelalterliche Gebäudestellung in der Zeit nach dem dreißigjährigen Krieg zunehmend auch in Parchim durch die Traufstellung der Häuser zur Straße abgelöst, die heute klar dominiert. Giebelständige Häuser sind nur noch vereinzelt anzutreffen.

Geschossigkeit:

Die Häuser der Altstadt sind häufig zweigeschossig und selten höher. Erst im 19. Jahrhundert wurden höhere Gebäude in den Bestand hinein gebaut. In Randlagen der Altstadt trifft man auch noch auf kleine eingeschossige Häuser.

Dachform:

Typisch und überwiegend ist in Parchim das Satteldach. Teilweise ist es auch als Walmdach oder als Krüppelwalmdach abgewandelt anzutreffen. Andere Dachformen wie die unregelmäßig und asymmetrisch geneigten Gründerzeitdächer sind seltener anzutreffen.

Fassade:

Fachwerk verputzt, Ziegel verputzt, vereinzelte Backsteinbauten und Fachwerkbauten mit sichtbarem Fachwerk

Fenster:

stehende Formate mit Fensterkreuz, auch Bedachungen der Fenster und Fensterläden

Haustüren:

mit Oberlicht und oberem Abschluss in Höhe der Erdgeschossfenster

Schmuckelemente:

sparsame Verwendung von Frontspieß, Putzquader und Putzgesimse, stehende Dachgauben

An der Stadtmauer

4.4 Stadtmauer

Nachdem die Altstadt 1225/26 mit Stadtrecht bewidmet wurde, begann bald, wie man vermutet, die Aufrichtung einer Backsteinmauer auf einem Feldsteinsockel. Die Arbeiten an einem erweiterten Mauerring um die seit 1240 im Aufbau befindliche Neustadt folgten erst nachdem diese 1282 mit der Altstadt durch Vertrag zu einem Gemeinwesen vereinigt worden war. Es ist anzunehmen, dass die gesamte Stadtmauer um 1400 stand. Sie hatte eine Höhe von ca. 6 m, eine Stärke von 75 cm und eine Länge von etwas mehr als 2,5 km.

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts verlor die Maueranlage an Bedeutung; sie verfiel und wurde bis auf Reste abgebrochen. Mauerteile wurden in angrenzende Gebäude eingebunden,



die entlang der alten Mauerlinie errichtet wurden. In die Stadtmauer einbezogen waren drei gotische Stadttore, das Wockertor, das Kreuztor und das Neue Tor, alle drei wurden abgerissen. Die bedeutendsten Reste der Stadtmauer finden sich heute auf altstädtischem Gebiet an der Straße Am Wallhotel (inzwischen saniert) und auf neustädtischem Gebiet an der Elde-Schleuse. Während die Mauerreste am Wallhotel saniert wurden, ist der Mauerrest an der Schleuse, welcher auf privatem Grund liegt, vom Abriss bedroht.

Die verbliebenen Reste der Stadtmauer sollen zukünftig einzeln in der Denkmalliste aufgeführt und damit wirksamer vor Abriss geschützt werden. Mit den Grundstückseigentümern müssen Gespräche und Vereinbarungen getroffen werden, mit denen sie bei der Sanierung der baufälligen Maueranlagen unterstützt werden.

4.5 Denkmalschutz – Bodendenkmal, Flächendenkmal, Einzeldenkmale

Parchim zählt zu den wenigen Städten in Mecklenburg, deren mittelalterliche Stadtstruktur bis heute sehr gut erhalten geblieben ist. Neben zahlreichen Einzelgebäuden steht der Altstadt kern einschließlich der Wallanlagen und den Resten der Stadtmauer deshalb auch als Flächendenkmal unter Denkmalschutz.

Die Denkmale sind in einer Liste der unteren Denkmalbehörde aufgeführt und hier für den historischen Stadtkern in der Karte 3 – Denkmalkarte dargestellt.

Der Altstadt kern ist ein Bodendenkmal.

Wenn Denkmale von Baumaßnahmen betroffen sind, ist die Landesdenkmalpflege in die Planungen einzubeziehen, auch bei Nebengebäuden in Innenhöfen, ebenso bei den Wallanlagen.

„Giebelhaus“



5. Grundsätze zur Sanierung mit Städtebauförderung und EFRE - Fördermitteln bis 2025

5.1. Flächennutzung

Grundlage der planerischen Festlegungen zur Nutzung ist der Entwurf des Flächennutzungsplanes der Stadt Parchim. Darin sind große Teile der Innenstadt als Wohnbauflächen (W) ausgewiesen. Ein Kerngebietsbereich befindet sich in der Langen Straße (dem jetzigen Kaufhaus Stolz) und in der Blutstraße (Filialladenblock). Als gemischte Baufläche wurde das Quartier 45.02, begrenzt durch Hafestraße, Auf dem Brook und Elde – ein stärker belasteter Bereich – ausgewiesen.

Die Nutzungsarten laut Baunutzungsverordnung wurden nicht definiert. Die anstehenden Beurteilungen nach Art und Maß der Nutzung werden dann nach § 34 BauGB oder im Rahmen gültiger Bebauungspläne bewertet und geregelt. Um die Entwicklungsziele der Nutzung für verschiedene Gebiete innerhalb des Rahmenplangebietes mit ihren z. T. sehr eigenen Prägungen zu erläutern, wurden Nutzungskategorien bestimmt.

Die Nutzungskategorien sind wie folgt differenziert:

W 1 Schwerpunkt innerstädtisches Wohnen

Hauptnutzung Wohnen, gebietsbezogenes Gewerbe

W 2 Geschäftslage und Schwerpunkt Wohnen

Wohnen im Obergeschoss und gebiets- und regionalbezogene Einrichtungen des Handels- und Dienstleistungsgewerbes, Gastronomie, Handwerk im Erdgeschoss

W 3 zentrale Geschäftslage und Wohnen

Gesamtstädtische und regionale Einrichtungen des Einzelhandels, tourismusstärkende Einrichtungen sowie Information und Gastronomie/eingeschränktes Wohnen im Obergeschoss, ohne aber die Entwicklung und Ansiedlung anderer, in einem Stadtzentrum typischer Nutzungsarten zu verhindern.

M Mischgebiet – Allgemein Art – Gemischte Bauflächen

Allgemeine Art der baulichen Nutzung – Wohnen und gewerbliche Nutzung, die das Wohnen nicht wesentlich stört.

MI Mischgebiet

Besondere Art der baulichen Nutzung – Wohnen und gewerbliche Nutzung, die das Wohnen nicht wesentlich stört (Übernahme aus B-Plan Nr. 20). Diese Nutzungskategorie eignet sich in Anlehnung an das geplante Kerngebiet besonders für vorhandene städtebauliche Strukturen und gewachsene Ortskerne.

MK Kerngebiet

Vorwiegende Unterbringung von größeren Handels- und Gastronomiebetrieben (Übernahme aus B-Plan Nr. 20)

5.2 Sanierungsziele und Leitlinie für das zu erhaltende Stadtbild

Das übergeordnete Sanierungsziel zur Stadtgestalt besteht nach wie vor in der Erhaltung und behutsamen Weiterentwicklung der bestehenden Strukturen.

Einzelfragen zur Nutzung der Innenhöfe, zum Erhalt und zum Abriss von Hofgebäuden oder zur Gestaltung der Straßenoberflächen kann der Rahmenplan nicht detailliert beantworten. Hierzu bedarf es auf der Rahmenplanung aufbauender Quartierplanungen. Ebenso müssen mit vertiefenden Quartierplanungen spezielle Gestaltungsfragen, Baukörperstrukturen von Gebäuden detaillierter geklärt werden. Außerdem sind vertiefende Quartierplanungen zur übergreifenden Innenhofgestaltung notwendig.

Optionen für Wettbewerbe und Baupreise bestehen zu folgenden Themen:

- Bauherrenpreis Neubau und Sanierung
- Baulückenlösungen für temporäre oder dauerhafte Freiräume
- Wohnen am Wasser
- Bauen für Senioren-Wohnen im vertrauten Wohnumfeld
- Schönster Hof oder Garten
- Schönstes Schaufenster



Auf dem Sassenhagen 91

Das übergeordnete Sanierungsziel zur Pflege und Weiterentwicklung der Stadtgestalt ist durch folgende Einzelziele zu untersetzen:

Die topographischen und landschaftsprägenden Verhältnisse sind zu respektieren, insbesondere in den Randbereichen der Elde, der Bürgermeisterwiesen und der Wallanlagen. Die Stadtsilhouette ist zu respektieren. Neubauten im Altstadtbereich müssen sorgfältig auf ihre Wirkung und mögliche Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen auf die beiden großen Kirchen bzw. auch weiterer dominanter Gebäude geprüft werden. Eine klare bauliche Kante der Altstadt zu den Wallanlagen ist zu erhalten. Eingangs- und Torsituationen müssen als architektonische und funktionelle Höhepunkte betont werden. Die historisch gewachsenen Platz- und Straßenraumstrukturen sind zu respektieren, maßstabsgerecht zu ergänzen und behutsam weiter zu entwickeln. Das Prinzip der zum Straßenraum geschlossenen Quartierstrukturen ist zu erhalten. Die Stellung repräsentativer Einzelbauten (wie Kirchen, Rathaus, ehemalige Post u. a. m.) gegenüber der umliegenden Bebauung ist zu stärken. Hohe Gestaltqualitäten beim Gebäudebestand sind zu bewahren oder zu rekonstruieren. Ziel der Gebäudesanierung muss es sein, ein Gebäude so zu modernisieren, das es besser funktioniert als vorgefunden, ohne seine markante Gestalt und seine Authentizität zu verlieren. Neubauten bedürfen insbesondere in der historischen Altstadt einer architektonischen Qualität, Kreativität und einer sensiblen Neuinterpretation zum vorhandenen Stadtraum. Sie sind mit zeitgemäßer Architektursprache einzuordnen, immer aber unter Berücksichtigung und Abwägung nachfolgender Kriterien wie:

der Aufnahme kleinteiliger Grundstücksstrukturen, einer Differenzierung zwischen Vorder- und Hofgebäuden (niedriger!), der nachbarschaftlich geprägten und quartierstypischen Geschossigkeit (kein vordergründiger Bezug auf „Bausünden“ und Maßstabsbrüche der Vergangenheit, insbesondere der Gründerzeit und der sozialistischen Bauepoche).

5.3 Förderung öffentlicher Sanierungsmaßnahmen bis 2025

Vordringlich bleibt es Sanierungsstrategie, Schwerpunkte für nachhaltige wirtschaftliche innerstädtische Entwicklungen auslösen. Auf Erfordernisse außerhalb dieser Schwerpunkte wird trotzdem mit kleinen Maßnahmen reagiert. Der Mitteleinsatz aus der Städtebauförderung in Schwerpunktbereichen bedeutet immer auch eine kontinuierliche Sanierung der Straßen und Freiräume und eine Verbesserung der Infrastruktur. Zudem bekommen der laufende Unterhalt und die schnelle Reparatur kleiner Schäden an aufwendig sanierten öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen einen höheren Stellenwert, um den erreichten Standard zu halten.

Schwerpunktaufgaben in den nächsten Jahren sind:

1. Die weitere Sanierung und Neugestaltung des Straßennetzes in der westlichen Altstadt
2. Verstärkte Beförderung von Konzepten zur Schließung raumbedeutsamer Baulücken und schwerwiegender Gebäudeleerstände durch die Beförderung der Sanierung und des Neubaus privater Gebäude
3. Denkmalgerechte Sanierung der Wallanlagen



Wallanlagen

4. Verstärkte Aktivitäten in Bezug auf die Freiraumgestaltung bzw. Neuordnung im Bereich der St. Marien- und St. Georgenkirche und kleinere Grünbereiche innerhalb der Altstadt
5. Vorantreiben des Ausbaus hochwertiger Erlebnisbereiche und Fußwege entlang des Wassers in der Altstadt vor allem Auf dem Brook und zwischen Mühlenstraße und Langer Straße sowie Fertigstellung der Wegeverbindung am und Öffnung des Färbergrabens
6. Sanierung und Umnutzung des „Giebelhauses“ in der Lindenstraße 6 und der angrenzenden Gebäude und Freiflächen im Quartier Am Marstall.
7. Umnutzung der ehemaligen Elde-Mühle zur „Kultur-Mühle“

Diese und weitere Maßnahmen werden in den Handlungsschwerpunkten 1 bis 5 näher beschrieben, sh. TEIL HANDLUNGSSCHWERPUNKTE.

5.4 Förderung privater Sanierungsmaßnahmen

Sehr wichtig ist weiterhin die Sanierung von Einzelhäusern, deren Eigentümer bei Bedarf Unterstützung im Rahmen der Städtebauförderung erhalten. Bereiche für neue Wohnformen wie Auf dem Brook, in der Heidestraße und in der Wockerstraße bedürfen zwar einer qualifizierten planerischen Vorarbeit durch die Verwaltung, sind aber ebenso wie die Baulückenschließungen entscheidend vom Investitionswillen und Investitionsvermögen der privaten Bauherren abhängig. Anders als die öffentlichen Maßnahmen sind private Maßnahmen durch die öffentliche Hand kaum planbar. Hier kommt es entscheidend auf die Mitarbeit der Grundstückseigentümer an, da die Inanspruchnahme von Städtebaufördermitteln und die Durchführung von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen in der Verantwortung der privaten Eigentümer liegt und nur in begründeten Ausnahmen durch die Baubehörden durchgesetzt werden kann. Die Schwierigkeiten bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln durch private Eigentümer sind nicht zu übersehen. Die oft finanzschwachen Eigentümer können ihren finanziellen Eigenanteil nicht aufbringen, so scheitern dann gesamte Maßnahmen.

Aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Situation sollten auch kleine Maßnahmen gefördert werden (Beratung, Quartiersmanagereinsatz, familiengerechten Wohnraum fördern für einkommensschwache Haushalte, Angebote für Jugendliche mit Jugendlichen entwickeln, neue Kommunikationsmöglichkeiten schaffen).

5.5 Teilentlassungen aus dem Sanierungsgebiet

Nach 24 Jahren Stadtsanierung in der östlichen Altstadt sind große Flächen dieses Gebietes schrittweise aus der Sanierung zu entlassen, auch um mit stärker konzentrierten Städtebaufördermitteln den Entwicklungsstau in der westlichen Altstadt aufzulösen.

5.6. Derzeit geplante Maßnahmen

Der Maßnahmenplan, der die Maßnahmen im öffentlichen Raum erfasst, splittet den noch notwendigen Straßenbau zeitlich auf. Gerade diese zeitliche Einordnung wird aber ganz entscheidend von den der Stadt zur Verfügung stehenden Fördermitteln bestimmt sein. Die zeitliche Splittung ist demzufolge nur als eine Wertigkeit der anstehenden Aufgaben zu verstehen, die ggf. variabel gehandhabt werden muss.

An der Fülle der eingeordneten Straßenbaumaßnahmen ist erkennbar, dass der Straßenbau immer ein wesentlicher Bestandteil der Städtebauförderung bis 2025 bleiben wird.

Um notwendige Maßnahmen im Sanierungsgebiet zügig und qualitativ umsetzen zu können, bedarf es einer qualifizierten planerischen Vorarbeit.

Dazu müssen in Einzelbereichen bereits im Vorfeld Bebauungspläne bzw. auch Blockkonzepte erarbeitet werden. Ebenso sind im Interesse einer hohen Qualität auch in Zukunft für wichtige Bereiche Wettbewerbe zu organisieren und durchzuführen.

Übersicht derzeit geplanter öffentlicher Maßnahmen

5.6.1 Dringlichkeitsstufe I/kurzfristige Maßnahmen (1–3 Jahre)

- Straßensanierung und Neugestaltung nördliche Hafenstraße
- Straßensanierung und Neugestaltung Wockerstraße bis zum fertigen Teilstück der Schweriner Straße
- Straßensanierung und Neugestaltung Marstall
- Fertigstellung Fußwegeverbindung am Färbergraben und Öffnung Färbergraben

- Teilstück Kirchgasse und Lindenstraße
- Gartendenkmalpflegerische Sanierung der Wallanlagen



Wallanlagen

5.6.2 Dringlichkeitsstufe II/mittelfristige Maßnahmen (4 bis 10 Jahre)

- Straßensanierung und Neugestaltung Lange Straße (westlicher Abschnitt ab Neuer Markt) Mühlenstraße; nördliche St. Marienstraße
- Straßensanierung und Neugestaltung Fischerdamm
- Straßen- und Platzraumsanierung und Neugestaltung Moltkeplatz/Am Kreuztor
- Straßen- und Platzraumsanierung östliche Mühlenstraße; Fischerdamm/Neuer Markt
- Straßensanierung Am Mühlenberg; südliche Blutstraße
- Straßen- und Platzsanierung Apothekenstraße/ Ziegenmarkt
- Straßen- und Platzsanierung Mönchhof
- Umfeldgestaltung der St. Georgen- und St. Marienkirche

„Giebelhausquartier“

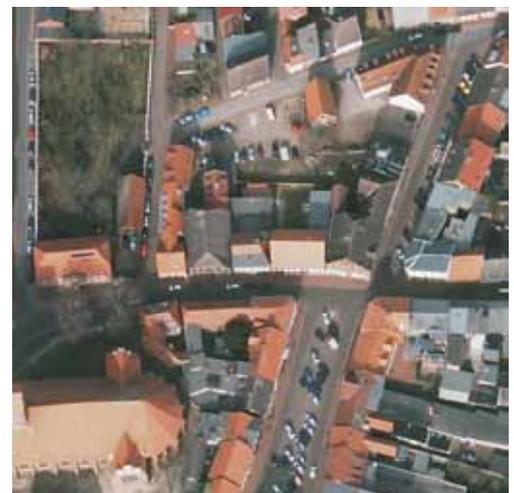
5.6.3 Aktuelle Bebauungspläne/Optionen für Bebauungspläne und Blockkonzepte

Einfache Bebauungspläne:

- B-Plan Nr. 40.1 – Auf dem Brook (Stand 2015: Aufstellungsbeschluss)

Notwendige Blockkonzepte:

- Quartier Lindenstraße-Marstall-Heidestraße



TEIL HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

Handlungsschwerpunkt 1 – Baulücken und Leerstände

1.1 Bestandsaufnahme und Konflikte

(siehe Karte 2: Bestands- und Konfliktplan Baulücken und Leerstände)

Die historische Parchimer Altstadt ist geprägt durch ursprünglich geschlossene Straßenzüge. Die Wohnhäuser sind aneinandergereiht.

Heute fallen die zahlreichen kleinen bis großen Baulücken auf, die überwiegend durch Leerstand und Gebäudeverfall mit folgendem Abbruch in den letzten Jahrzehnten entstanden sind. Nur wenige dieser Lücken konnten mit neuen Wohngebäuden geschlossen werden. Die anderen werden überwiegend als Abstellfläche für PKW genutzt oder wurden mit einzelnen Garagen bebaut. Andere ursprünglich bebaute Grundstücke dienen heute auch als Gärten oder Freiflächen für benachbarte Wohnhäuser.

Die Straßenzüge in der Hafestraße, der Neuen Mauerstraße, der Mittelstraße, Bauhofstraße und Spiekerstraße werden mittlerweile von unansehnlichen Garagen- und Nebengebäuden dominiert.

Auch die als PKW-Abstellplatz genutzten Lücken sind oftmals in einem gestalterisch sehr unbefriedigenden Zustand, der sich an provisorischen Einfriedungen, fehlender oder unansehnlicher Bodenbefestigung und fehlender bzw. ungepflegter Begrünung zeigt.

Auch Baulücken in städtischem Besitz, die als Grünfläche oder Stellplatz genutzt werden, bilden da leider keine Ausnahme.



Bleicherstraße Ecke
Neue Mauerstraße

Im Bereich Tempelstraße-Lindenstraße-Marstall-Heidestraße, Auf dem Brook und in der St.-Marien-Straße sind mehrere nebeneinander oder an Straßenecken liegende Grundstücke unbebaut. Hier löst sich die ursprüngliche Quartieranbauung gänzlich auf, es entstehen ungeordnete Bereiche und Räume, die nicht in das Stadtbild Parchims passen, das durch eine relativ geschlossene dichte Bebauung geprägt ist. Es entsteht zunehmend der Eindruck von Vernachlässigung und Rückgang.

Auch zukünftig ist damit zu rechnen, dass Gebäude in weniger gutem Zustand abgerissen werden sollen oder müssen und weitere Lücken entstehen. Auch der individuelle Wunsch nach Abbruch von Hauptgebäuden (Wohnhäusern) und Ersatz durch Garagen oder Parkplätze bleibt bei Besitzern und Bewohnern bestehen.

Die Beeinträchtigung des Altstadtbildes durch die Baulücken wurde bereits im alten Rahmenplan thematisiert.

Auch die Präsentation von beispielhaften Entwürfen für innerstädtische Einfamilienhäuser direkt am Baugrundstück und auf Flyern hat nicht zum Erfolg geführt. Die Bestandsaufnahme hat dafür mehrere Gründe ergeben, wie:

- grundsätzliche Skepsis gegenüber dem Neuen Bauen in der Innenstadt; im ländlichen Raum dominiert bei Bauwilligen der Wunsch nach freistehenden Einfamilienhäusern und Stellplatz für das Auto auf dem Grundstück
- fehlende positive und fachkundige Beratung bauwilliger Interessenten, mangelnde Unterstützung, fehlende Informationen
- unzureichende Förderung der Mehrkosten des innerstädtischen Bauens im Vergleich zum Bauen auf der „Grünen Wiese“
- partielle Defizite und Missstände in den Lückensituationen, insbesondere die geringe Grundstücksgröße und die hohe Überbauung der Nachbargrundstücke
- komplizierter Flächenerwerb für potentielle größere Investoren (z. B. Wohnungsgesellschaften) durch Kleinteiligkeit und Eigentumsverhältnisse
- Konzentration und Lenkung von Investitionen auf andere Stadtteile

1.2 Zielstellung Baulücken

Kein anderer Missstand prägt so vordergründig und nachhaltig das heutige Erscheinungsbild der Altstadt wie die Zahl und der Zustand der Baulücken. Deshalb sind der Umgang mit den einzelnen Lücken und die Entwicklung künftiger Strategien zur Vermeidung der Entstehung weiterer Lücken eine wesentliche Aufgabe der Stadtplanung in den nächsten Jahren. Dafür sind verschiedene Maßnahmen zu treffen, die begleitend oder unmittelbar das Bauen, Wohnen und Investieren in der Altstadt fördern.

1.3 Einzelmaßnahmen Baulückenentwicklung

(siehe Karte 20: Maßnahmeplan Baulückenentwicklung)

1.3.1 Allgemeine Maßnahmen

1.3.1.1 Vorrang der Altstadt bei Investitionen und Förderung

Bei allen planerischen und investitionsfördernden Bemühungen muss zukünftig die Altstadt Vorrang haben! Das gilt für Fördermaßnahmen, Investorensuche und Investorenlenkung und betrifft alle Bereiche der Stadtpolitik.



Heidestraße 5

1.3.1.2 Verbesserung des Wohnumfeldes in der Altstadt

Private Investitionen in Baulücken kommen von allein, wenn es eine entsprechende Nachfrage nach innerstädtischen Wohnungen gibt. In vielen anderen Städten ist die Nachfrage nach Baugrundstücken in der Altstadt höher als das Angebot an Lücken, es gibt dort einen Trend zum innerstädtischen Wohnen. Um auch die Parchimer Altstadt zu einem attraktiven Wohnstandort zu entwickeln, ist es wichtig, das gesamte Wohnumfeld in der Altstadt zu verbessern. Darauf zielen alle im Rahmenplan formulierten Maßnahmen ab, insbesondere aber die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Stellplatzorganisation.

1.3.1.3 Öffentlichkeitsarbeit

Die besonderen Qualitäten der Altstadt als Wohnstandort sind in der Parchimer Öffentlichkeit und bei Bauwilligen weniger präsent als die Nachteile: kurze Wege zu Läden, Dienstleistern, kulturellen und sozialen Einrichtungen, das individuelle Wohnen im sanierten historischen Altbau, die gute Nahverkehrsanbindung, das nachbarschaftliche Umfeld, das Altstadtflair. Diese Vorteile sollten auch in Parchim stärker in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt werden. Neben Präsentation schöner Sanierungs- und Wohnbeispiele in Medien und Ausstellungen sind auch Veranstaltungen wie „Offene Gärten“, „Offene Höfe“, „Wohnen im Denkmal“ usw. geeignet, gelungene Neubauten und Sanierungen zu präsentieren und zu würdigen.

Es muss eine Sensibilität und emotionale Akzeptanz für Maßnahmen zum Schutz und zur Entwicklung der Altstadt entstehen.

Fördermöglichkeiten müssen in der Öffentlichkeit bekannt gemacht und beworben werden.

1.3.2 Bebauungsplan „Auf dem Brook“

Als eine wichtige Maßnahme zur Behebung dieses Missstandes (und anderer) wird gegenwärtig der Bebauungsplan „Auf dem Brook“ aufgestellt. Von der Umsetzung des Bebauungsplanes ist mittelfristig eine Lückenbebauung in dieser Straße zu erwarten.

1.3.3 Differenzierter Umgang mit dem Gebot der Wiederbebauung

Der bisher gültige Rahmenplan unterteilt die vorhandenen Baulücken nach Dringlichkeit der Wiederbebauung in drei unterschiedliche Kategorien:

- Schließung notwendig
- Schließung wünschenswert
- Baulücke akzeptabel

Ziel war es, alle Lücken mit unterschiedlicher Priorität wieder zu bebauen, andere Nutzungen (z. B. als Garten oder Parkplatz) waren damit nur befristet zulässig.

Dieses Ziel hat sich in den vergangenen Jahren als unrealistisch erwiesen und u. a. dazu geführt, dass die brach liegenden Flächen, deren Bebauung gemäß altem Rahmenplan als wünschenswert kategorisiert war, ungenehmigt und provisorisch als Stellplatz, Garage, Hof hergerichtet wurde. Damit setzte eine ungeordnete Entwicklung ein, die sich heute im Stadtbild widerspiegelt.



Baulücke Lindenstraße

Die neue Rahmenplanung verfolgt deshalb einen **anderen** Ansatz.

Zunächst werden einige bisher als „Baulücke“ gekennzeichneten Grundstücke nicht mehr als solche bewertet, weil sie nicht als Lücke wahr genommen werden (Beispiel: Fischerdamm 5a). Die tatsächlichen Lücken werden ebenfalls kategorisiert in solche, die vorrangig wieder bebaut werden sollten (Ziel 1) und solche, die sich dafür grundsätzlich eignen und mittel- bis langfristig ebenfalls zu schließen sind (Ziel 2).

Zusätzlich gibt es eine Gruppe von Grundstücken, die überwiegend städtische sind, für die eine andere Nutzung vorgeschlagen wird (Ziel 3).

Alle anderen Lücken werden einer Gruppe mit Ziel 4 zugeordnet. Diese Grundstücke könnten ohne größere Beeinträchtigung des Stadtbildes anderweitig genutzt werden, soweit dabei definierte gestalterische Vorgaben eingehalten werden.

Unabhängig von dieser Einteilung dürfen weiterhin alle Lücken mit einem Hauptgebäude (Wohnen, Handel, Gewerbe, Gastronomie) geschlossen werden, soweit dieses der aktualisierten Gestaltungssatzung und dem Nutzungskonzept (Karte 27) entspricht.

Mit dieser neuen Gliederung sollen

- die Bemühungen zur Schließung der Baulücken besser als bisher auf die wesentlichen und geeigneten Grundstücke konzentriert werden
- Baulücken für die Umsetzung anderer Ziele der Rahmenplanung gewonnen werden (neue Anwohnerstellplätze, beispielhafte Grünanlagen o. ä.)
- alle unbebauten Lücken durch Rechtssicherheit und unbefristete Genehmigungen, gestalterische Vorgaben und geeignete Förderung in einen gepflegten Zustand versetzt werden.



*unbebaute Straßenecke
Wocker- / Lindenstraße*

1.3.4 Maßnahmen für die Wiederbebauung unbebauter größerer Flächen

Die größeren unbebauten Flächen, die meist mehrere nebeneinanderliegende Grundstücke umfassen, beeinträchtigen das Stadtbild in besonderer Weise, weil sie den mittelalterlichen Stadtgrundriss „verschwinden“ lassen. Ziel der Innenstadtentwicklung sollte es deshalb sein, diese Lücken innerhalb der nächsten 10 Jahre zu bebauen.

Die Projektentwicklung wird erschwert durch teilweise unübersichtliche Eigentumsverhältnisse oder Privateigentümer, die bisher nicht bauen wollen oder können.

Andererseits eignen sich diese Flächen besonders gut für eine grundstücksübergreifende Wiederbebauung, weil sich wegen der vorhandenen Fläche auch größere und damit wirtschaftlich tragfähige Projekte oder besondere Wohnformen realisieren lassen.

Für die Parchimer Altstadt bieten sie die Möglichkeit, das Wohnungsangebot zu erweitern. Es gibt einen Bedarf für attraktive und komfortable Wohnungen, für altengerechte Wohnungen und für betreute Wohngemeinschaften.

Ebenso können hier fehlende soziale, kulturelle, Handels- und Dienstleistungseinrichtungen entstehen.

Diese Zielstellung ist mit folgenden Maßnahmen zu befördern:

- Grundstückskäufe durch die Stadt zur Arrondierungentwicklungsfähiger Standorte
- Erarbeitung von Machbarkeitsstudien für die einzelnen Standorte als Grundlage für die Investorensuche und -beratung
- gezielte Ansprache und Beratung betroffener privater Grundstückseigentümer mit dem Ziel, sie bei der Projektentwicklung zu fördern und zu unterstützen
- gezielte Ansprache und Beratung möglicher Investoren
- Standortwerbung für die einzelnen Baugrundstücke in Zusammenarbeit mit den Grundstückseigentümern im Internet und anderen Medien
- Einwerbung/Umschichtung von Fördermitteln, die auf das innerstädtische Bauen konzentriert werden müssen
- Präsenz der Stadtverwaltung bei der Umsetzung dieser Maßnahmen fördern und stärken, einen konkreten Ansprechpartner einsetzen
- Überarbeitung der Gestaltungssatzung (sh. Punkt 1.3.7)

1.3.5 Maßnahmen für die Wiederbebauung kleinerer Flächen

Einige Baulücken der Zielgruppe 1 und alle der Zielgruppe 2 sind dafür geeignet, innerstädtische Ein- oder Zweifamilienhäuser darauf zu errichten. Alternativ können sie zur Erweiterung benachbarter Wohngebäude dienen. Als Bauherren kommen vor allem Familien in Betracht, die in Parchim bauen möchten. Hier gilt es, mögliche Interessenten auf die Möglichkeiten aufmerksam zu machen, sie mit niederschweligen Angeboten bei ihren Wünschen zu unterstützen, kompetent zu beraten und zu fördern.

Maßnahmen:

- Präsenz der Stadtverwaltung bei der Umsetzung dieser Ziele fördern und stärken, einen konkreten Ansprechpartner für Interessenten einsetzen
- Einrichtung einer regelmäßigen „Architektensprechstunde“ mit Rahmenplaner und Parchimer Architekten für die Beratung möglicher Interessenten als niederschwelliges Angebot
- Einwerbung/Umschichtung von Fördermitteln zugunsten des innerstädtischen Neubaus
- eine beispielhafte Lückenbebauung (Pilotprojekt) in den nächsten fünf Jahren begleiten und herausragend fördern, ggf. als städtisches Bauvorhaben mit anschließendem Verkauf/Vermietung oder mit privaten Bauherren und einem städtischen Baukostenzuschuss als Initialzündung für andere Bauwillige
- Bauherrensuche und -werbung mit geeigneten Aktionen wie z. B.
 - Ausstellung „Moderne Einfamilienhäuser in der Altstadt“
 - „Informationstag“ für bauwillige junge Familien
- Überarbeitung der Gestaltungssatzung (sh. Punkt 1.3.7)

1.3.6 Umgestaltung der Baulücken ohne Bebauungsziel (Ziele 3 und 4)

Ziel muss es sein, die bleibenden Lücken so zu gestalten, dass sie nicht als „Lücke“ sondern als kultivierter Bereich des Stadtbildes, grüne „Oase“ oder gepflegte Anlage wahrgenommen werden.

Baulücken in städtischem Besitz sind besonders geeignet, einen vorbildlichen Umgang mit unbebauten Grundstücken zu präsentieren. Ebenso geben sie besonderen Anlass zur Kritik, wenn sie verwahrlost und ungepflegt erscheinen.



*Heidestraße
Ecke Neue Mauerstraße*

Deshalb ist es eine wichtige Maßnahme, die verbleibenden städtischen Baulücken beispielhaft zu gestalten und zu pflegen. Weitere Maßnahmen schließen die Mitwirkung der privaten Eigentümer ein.

Die privaten Eigentümer und die Öffentlichkeit müssen für dieses Anliegen sensibilisiert werden. Es ist eben nicht nur „Privatsache“, wie eine an der Straße gelegene Baulücke aussieht.

Maßnahmen:

- Umgestaltung und Pflege der städtischen Baulücken je nach Entwicklungsziel als befristet oder dauerhaft angelegte Grünanlage bzw. als kultiviert gestaltete PKW-Stellfläche
- Bestandsaufnahme der privaten Baulücken hinsichtlich Gestaltung und Qualität, Mitteilung des Ergebnisses an die Eigentümer als Dank/Anerkennung bei positivem Eindruck, oder als Aufforderung, die Fläche gemäß den Vorgaben der (neuen) Gestaltungssatzung in Ordnung zu bringen, verbunden mit der Einladung zu einer entsprechenden Beratung
- Öffentlichkeitsarbeit mit vorbildlich gestalteten Freiräumen und Stellplätzen im Straßenraum, Prämierung des „schönsten Stellplatzes“, der „schönsten Mauer“, des „schönsten Vorgartens“ o. ä.
- Vorgabe gestalterischer Mindestanforderungen innerhalb der überarbeiteten Gestaltungssatzung, z. B. zur Gestaltung von Nebengebäuden und Garagen, zur Befestigung und Begrünung der Stellflächen und zur Gestaltung der Einfriedungen, welche von der Straße aus sichtbar sind
- Überarbeitung der Gestaltungssatzung (sh. Punkt 2.6)
- Verantwortlichen und konkreten Ansprechpartner in der Stadtverwaltung für die Umsetzung der Maßnahmen einsetzen

1.3.7 Modernisierung der Gestaltungssatzung

Die Erhaltungs- und Gestaltungssatzung waren und sind wichtige Instrumente, um die charakteristischen Merkmale der Parchimer Altstadt zu erhalten und so weit wie möglich wieder herzustellen.

Neben der Sicherung bestehender Strukturen muss das denkmalgerechte und behutsame Einfügen der Neubauvorhaben in das Erscheinungsbild der Altstadt gewährleistet werden.

Die gültige Gestaltungssatzung wird in einigen Paragraphen den heutigen Ansprüchen an den innerstädtischen Neubau nicht mehr gerecht. Auch fehlen Anforderungen zur Gestaltung von Stellplätzen, Garagen und Einfriedungen, ebenso Regelungen zu Ihrer Durchsetzung.

*Hortneubau am
Fischerdamm*



Um die genannten Maßnahmen erfolgreich umsetzen zu können, sollte sie behutsam modernisiert werden.

Generell sind Neubauten zur Schließung von Baulücken in der Altstadt besonderen Anforderungen unterworfen. Zukünftig sollen Baulückenschließungen keine historisierende Formensprache aufweisen müssen, sondern sich in ihrer äußerlichen Gestaltung als Bauten der Gegenwart zu erkennen geben und die stadtbaugeschichtliche Entwicklung fortschreiben. Dabei sind die wesentlichen baustrukturellen Merkmale des Umfeldes aufzunehmen, wie die Einhaltung der umgebenden Maßstäblichkeit der überlieferten Bebauung hinsichtlich Höhe und Kubatur sowie das maßvolle Einfügen der Dachform in die vorhandene Dachlandschaft.

1.3.8 Umgang mit neu entstehenden Baulücken

Generell gilt im Rahmenplangebiet die Erhaltungssatzung mit dem Gebot zur Erhaltung vorhandener Bausubstanz. In begründeten Ausnahmefällen wird auch zukünftig der Abbruch von Wohngebäuden notwendig sein. Es kommt immer wieder vor, dass es wirtschaftlich unzumutbar oder unverhältnismäßig ist, besonders verfallene Bauten zu erhalten. Für solche Fälle, in denen ein Rückbau der straßenseitigen Bebauung unumgänglich ist, muss ein Verfahrensweg beschritten werden, der für eine städtebaulich angemessene Neuordnung sorgt.



Auf dem Brook

1.3.8.1 Neu entstehende Lücken in zentralen Altstadtstraßen (violette Linie in Karte 20)

Entsteht eine neue Lücke in den für die historische Altstadt besonders wichtigen zentralen Straßen und Plätzen (in Karte 20 mit violetter Linie gekennzeichnet), ist sie innerhalb von 2 Jahren wieder mit einem Hauptgebäude zu schließen (Wohnen, Handel, Gewerbe, Gastronomie), welches der aktualisierten Gestaltungssatzung und dem Nutzungskonzept (Karte 27) entspricht.

1.3.8.2 Neu entstehende Lücken in untergeordneten Altstadtstraßen (keine Kennzeichnung in Karte 20)

In den in Karte 20 nicht gekennzeichneten Straßenfluchten ist jede neu entstehende Lücke individuell danach zu beurteilen, in welche der o.g. Zielgruppen 1 bis 4 (siehe Punkt 1.3.3) sie einzuordnen ist. Der Beurteilung sind folgende Kriterien zugrunde zu legen:

- Ist die Lücke von der Größe her für eine Wiederbebauung mit einer Hauptnutzung (Wohnen, Geschäft, Gewerbe) geeignet **und/oder**
- beeinträchtigt ihr Fortbestand das Gesamtbild des Straßenzuges, ist sie Ziel 1 oder 2 (Wiederbebauung) zuzuordnen. Die Abbruchgenehmigung ist mit der Auflage zu erteilen, hier einen in Größe und Nutzung mindestens gleichwertigen Neubau zu errichten.

Treffen die Kriterien nicht zu, also:

- Ist die Lücke von der Größe her für eine Wiederbebauung mit einer Hauptnutzung (Wohnen, Geschäft, Gewerbe) **nicht** geeignet und/oder
- beeinträchtigt ihr Fortbestand das Gesamtbild des Straßenzuges nicht, ist die Lücke in Ziel 3 oder 4 einzuordnen. Auf eine Neubebauung kann verzichtet werden.

Bei Einordnung in Gruppe 4 soll die Abrissgenehmigung mit der Auflage verbunden werden, im Rahmen der Abrissmaßnahme eine mindestens 1,80 m hohe massive Mauer in der Bauflucht zu errichten. Die gestalterischen Mindestanforderungen (Höhe, Material, Oberflächen, Tore, Türen) werden in der aktualisierten Gestaltungssatzung festgelegt und müssen dieser entsprechen. Ziel dieser Festlegung ist es, die Raumkanten optisch mit maßvollem Aufwand wieder zu schließen und den Blick auf die dahinter liegenden individuell gestaltet und genutzten Grundstücksflächen zu verhindern. Damit verschwinden Garagen, PKWs, Schuppen, usw. aus dem Stadtbild. Ein in die Mauer integriertes Einfahrtstor ermöglicht weiterhin die Nutzung als Zufahrt oder Stellplatz.

Von der Straße aus sichtbare Stellflächen bleiben damit baugenehmigungspflichtigen größeren Anlagen vorbehalten, die entsprechend neuer Gestaltungssatzung kultiviert gestaltet werden müssen und in öffentlichem Interesse sind (beispielsweise in Lücken mit Ziel 3).



*Bleicherstraße Ecke
Pfaffenhaus*

TEIL HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

Handlungsschwerpunkt 2 – Verkehrskonzept Altstadt

Das Verkehrskonzept muss vielfältigen Anforderungen und Verkehrsteilnehmern gerecht werden. Daraus entstehen Konflikte, die sich in der Aufenthaltsqualität und im Erscheinungsbild der Altstadt widerspiegeln. Deren Lösung erfordert Kompromisse zwischen Vermeidung, Beruhigung, Erreichbarkeit und Belebung. Ausgehend von der Bestandsaufnahme und den Erfahrungen vergangener Jahre wägt die Rahmenplanung die verschiedenen Interessen neu ab und kommt zu einer neuen Zielstellung.

2.1 Bestandsaufnahme und Konflikte

(siehe Karte 13 Bestands- und Konfliktplan Fließender Verkehr)

Eine Besonderheit der Parchimer Altstadt ist, dass nicht nur Besucher-, Anwohner- und Lieferverkehr, der zur Altstadt gehört, bewältigt werden muss, sondern vor allem viel Durchgangsverkehr, der kein Ziel in der Altstadt anfährt. Dessen Herausnahme aus der Innenstadt war bereits bisher Rahmenplanziel, konnte aber aus verschiedenen Gründen noch nicht erreicht werden.

In der Stadt kreuzen sich die Bundesstraßen B 191 und B 321.

Für eine Ortsdurchquerung abseits der Altstadt wären Überquerungen (Brücken) der Elde bzw. ihrer Seitenarme erforderlich. Anders als andere Städte vergleichbarer Größe in Mecklenburg hat Parchim bis heute keine Ortsumgehungen. Die Bundesstraßen führen auch außerhalb der Altstadt kilometerlang durch Parchimer Wohngebiete, die ebenso von Verkehrslärm und Abgasen beeinträchtigt werden.

Durch die bestehende Verkehrsführung und Einbahnstraßenregelung ist es immerhin gelungen, Schwerlastverkehr und Ortsunkundige weitgehend vom Durchfahren der Altstadt abzuhalten.

Die Bundesstraßen B 191 und B 321 tangieren die Altstadt zwar nur, der Weg über die Altstadtstraßen ist aber kürzer und wird deshalb von vielen ortskundigen PKW-Fahrern bevorzugt.

Insbesondere die Straßen der westlichen Altstadt, die Lange Straße, die Mühlenstraße und der Fischerdamm leiden unter dem starken Durchgangsverkehr.

Daraus ergeben sich folgende Konfliktschwerpunkte:

Konfliktschwerpunkt 1: Verkehrsüberlastung in der westlichen Altstadt

Konfliktschwerpunkt 2: Verkehrsüberlastung Fischerdamm im Bereich des geplanten kulturellen Zentrums „Mühle“/Schule/Stadthaus

Konfliktschwerpunkt 3: Unerwünschter Durchgangsverkehr in der Tempo-20-Zone der Langen Straße



Verkehr in der Mühlenstraße

2.1.1 Konfliktschwerpunkt 1: Verkehrsüberlastung Westliche Altstadt

Hier handelt es sich um den schwerwiegendsten Verkehrskonflikt im Rahmenplangebiet. Die westliche Altstadt dient in Nordwest-, Ostwest- und Südwestrichtung als Alternative zur viel unattraktiveren Befahrung der Bundesstraßen. Erlaubt ist eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Andererseits konzentriert sich hier das Wohnen in der Altstadt.

Der Durchgangsverkehr behindert mehr als alle anderen Faktoren die erfolgreiche Entwicklung der westlichen Altstadt zu einem attraktiven innerstädtischen Wohngebiet, die jedoch unbedingt anzustreben ist.

Ständiger Durchgangsverkehr vorm Haus mit Abgasen und Lärm, unsichere Straßen für die Kinder, Belastungen der Bausubstanz durch Erschütterungen und Verschmutzung u. a. sind schwer zu ertragen. Hier geht der Konflikt auch weit über eine Belästigung der Anwohner hinaus: er führt zu sichtbar fehlender Investitionsbereitschaft der Eigentümer, zu Baulücken und Leerstand und damit zum Verfall der westlichen Altstadt.

2.1.2 Konfliktschwerpunkt 2: Verkehrsüberlastung Fischerdamm im Bereich des geplanten kulturellen Zentrums „Mühle“ /Schule/Stadthaus

Der Fischerdamm ist die am meisten und in beide Richtungen befahrene Straße im Rahmenplangebiet. Erlaubt ist eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. An der Straße liegen die Grundschule „Adolf Diesterweg“ mit ihrer Hof- und Spielfläche sowie die Fritz-Reuter-Schule als Regionalschule. Daneben wird der Hort räumlich erweitert. Mit dem anliegenden Stadthaus befindet sich auch das Verwaltungszentrum der Kommune am Fischerdamm. Gegenüber liegen die Sporthalle und die ehemalige Getreidemühle, die zukünftig das Theater und andere soziokulturelle Einrichtungen beherbergen soll. Daneben haben sich Gastronomiebetriebe und eine Spielothek etabliert. Ohne Übertreibung kann man sagen, dass hier das neue kulturelle Stadtzentrum Parchims heranwächst, das durch die Sanierung des Mühlengeländes noch eine weitere deutliche Aufwertung erfährt. Es reicht vom Supermarkt bis zum Stadthaus, von der Sporthalle bis zur Freiluftgastronomie am Wasser. Mehr noch als im historischen und touristischen Zentrum rund um Schuhmarkt und Alten Markt konzentriert sich am Fischerdamm das Alltagsleben der Altstadt, der Parchimer und der Umlandbewohner. Unter den Besuchern und Nutzern dieses Bereiches sind viele, die der besonderen Vorsorge bei der Verkehrsplanung bedürfen, wie Kinder, Senioren, Menschen mit Handicap oder Radfahrer.

Der Durchgangsverkehr am Fischerdamm schafft Gefahrensituationen und steht im Konflikt mit einer erfolgreichen Entwicklung dieses Bereiches zum kulturellen, sozialen und verwaltungstechnischen Zentrum Parchims.

2.1.3 Konfliktschwerpunkt 3: Hohe Verkehrsbelastung in der Langen Straße

Die Lange Straße wird von einigen ortskundigen Autofahrern als Ost-West-Umfahrung der Bundesstraße genutzt. Anwohner der westlichen Altstadt nutzen sie als kürzeste Verbindung zur westlichen Einfahrt/Ausfahrt vor dem Neuen Tor. Gewollt und notwendig ist der überschaubare Kunden- und Lieferverkehr für die anliegenden Ladengeschäfte.

Erlaubt ist eine Höchstgeschwindigkeit von 20 bzw. 30 km/h, die jedoch häufig überschritten wird.

Die Lange Straße bildet aber auch das „Rückgrat“ der historischen Altstadt. Als Laden- und Geschäftsstraße wird sie von vielen Kunden besucht, für Fußgänger, Radfahrer und Touristen ist sie die wichtigste Verbindung zwischen östlicher und westlicher Seite. Sie alle sind durch den unerwünschten Abkürzungsverkehr gefährdet. Touristen mögen Altstädte, in denen sie ungestört bummeln, die Straßenseite gefahrlos wechseln und die geschichtsträchtigen Gebäude bewundern können. Diesem Anspruch wird die Lange Straße derzeit nicht gerecht.

Wegen zahlreicher Leerstände bei den Läden ist es Ziel der Rahmenplanung, die westliche Lange Straße ab der Blutstraße stärker als Wohnstraße zu entwickeln. Dabei ist mit einer weiteren Verschärfung des Konfliktes zwischen Autofahrern und Anwohnern zu rechnen.

2.1.4 Konfliktschwerpunkt 4: Unübersichtliche Verkehrsführung Moltkeplatz

Der Moltkeplatz ist für die meisten Besucher das Eingangstor zur Parchimer Altstadt. Er präsentiert sich z. Zt. als unübersichtliche Fläche mit überraschender Verkehrsführung. Die einzelnen Funktionsbereiche wie Parkplatz, Hauptverkehrsfläche, Einmündungen zu Nebenstraßen oder Fußgängerbereiche sind nicht klar voneinander abgegrenzt. Nicht befahrbare Flächen sind schlecht erkennbar. Das gestalterische Potenzial des Raumes mit den anliegenden Gebäuden und Grünflächen ist nicht genutzt. Im Zentrum des Kreisverkehrs dominiert eine Straßenleuchte. Für den Autofahrer ist nicht erkennbar, dass er in die verkehrsberuhigte Altstadt und damit in einen Bereich einfährt, der seine besondere Aufmerksamkeit erfordert.

Für Fußgänger und Radfahrer gibt es Überwege und Ampeln, die von den Radfahrern aber teilweise nicht genutzt werden, weil sie ein Absteigen erfordern oder anderweitig den Fahrgewohnheiten nicht entsprechen (z. B. Fußgängerüberweg in der Straße Moltkeplatz). Die von zahlreichen Radfahrern und Fußgängern genutzte Wegeführung Ziegenmarkt–Kreuztor–Kreisverkehr–Parkplatz–weiter Richtung Süden spiegelt sich in der Wegeführung nicht wieder.



Moltkeplatz

2.1.5 Konfliktschwerpunkt 5: Parksuchverkehr in der östlichen Altstadt

In der östlichen Altstadt entsteht Verkehrsbelastung auch aus dem Parksuchverkehr. Besucher und Beschäftigte in der Altstadt bevorzugen zum Parken die Altstadtstraßen, weil sie näher am Ziel liegen. Wegen der Gebührenpflicht in den Kernbereichen werden die Plätze in den Wohnstraßen der östlichen Altstadt gesucht.

2.1.6 Konfliktschwerpunkt 6: Lärmbelastung Wallallee

Im Rahmen der Umsetzung der Europäischen RL 2002/49/EG = EU-Umgebungsrichtlinie wurde 2012 vom TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co.KG die Lärmsituation an der B 321 Bereich Wallallee ermittelt, die sich am östlichen Rand des Rahmenplangebietes befindet. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass im Bereich der Wallallee die Auslösewerte für die Lärmpegel überschritten werden.

Davon betroffen sind die Anwohner der Wallallee sowie die Goetheschule und das LEB-Bildungszentrum Parchim e.V. in der Alten Mauerstraße. „Als Lärmschutzmaßnahmen kommen neben dem Einbau von Schallschutzfenstern und Geschwindigkeitsbeschränkungen auch der Einbau lärmarmen Straßenbeläge in Frage“ (aus „Ergebnisse der Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr für die Stadt Parchim“ vom Juni 2012). Die Wallallee ist mit Asphalt befestigt, so dass vor allem von einer Geschwindigkeitsbegrenzung lärmindernde Wirkung zu erwarten ist.

2.1.7 Konflikt: Fehlen komfortabler und sicherer Übergänge für Fußgänger

Die o.g. viel befahrenen Durchgangsstraßen werden häufig von unmotorisierten Verkehrsteilnehmern überquert. Dazu gehören Fußgänger, auch solche mit Kinderwagen und Rollatoren, Radfahrer und Rollstuhlfahrer, Kinder und Sehbehinderte, Touristen wie Anwohner. Die vorhandenen vier Fußgängerüberwege und die Ampel konzentrieren sich im Bereich Mühlenstraße–Fischerdamm–Moltkeplatz und können als relativ sicher, aber nur teilweise behindertengerecht eingestuft werden.

Außer an den o.g. sicheren Fußgängerüberwegen sind die Autofahrer im Altstadtbereich privilegiert, haben also „Vorfahrt“.

Derzeit fehlen sichere und behindertengerechte Übergänge vor allem an viel frequentierten oder unübersichtlichen Stellen in der Langen Straße und auf dem Alten und Neuen Markt.



überlastete Lange Straße

2.2 Zielstellung Verkehrskonzept

Die geschilderten Konflikte stehen einer positiven Weiterentwicklung der historischen Altstadt im Weg. Deshalb gehört die Umsetzung einer langfristig tragfähigen Verkehrsführung in der Gesamtstadt auf die aktuelle Tagesordnung der Stadtpolitik.

Im Konflikt zwischen dem Wunsch nach kurzen Wegen bei den Autofahrern einerseits und den Bedürfnissen von Altstadtbewohnern und Innenstadtbesuchern andererseits, muss die Stadtpolitik entscheiden: Möchte man eine attraktive, bewohnte, sanierte und beliebte Altstadt entwickeln oder kurze Wege und Bequemlichkeit für die durchfahrenden Autos?

Zielstellung im Rahmenplan ist es, die Altstadt zu einem attraktiven Wohnstandort und Touristenziel weiterzuentwickeln. Gleichzeitig gilt es, Parchim als Mittelzentrum zu stärken. Insbesondere die Funktion als soziales, kulturelles und touristisches Zentrum verlangt, die Altstadtstraßen für Bewohner, Besucher, Kinder und behinderte Menschen sicherer zu machen.

Weiterhin sollten alle Gebäude, Ladengeschäfte, soziale, kulturelle und Dienstleistungseinrichtungen mit PKWs erreichbar sein. Gleichzeitig muss verhindert werden, dass unerwünschter Durchgangsverkehr Menschen davon abhält, in der Altstadt zu wohnen, sie zu besuchen und in ihr zu verweilen. Der Durchgangsverkehr kann und muss aus den historischen Altstadtstraßen verschwinden. Den meisten Kommunen ist dies inzwischen gut gelungen.

2.3 Maßnahmen Verkehrskonzept

(siehe Karte 22: Maßnahmeplan Fließender Verkehr)

Die Hauptursache für die beschriebenen Konfliktschwerpunkte, der Durchgangsverkehr, muss auf verschiedenen Ebenen eingedämmt werden:

2.3.1 Ortsumgehung

Inzwischen wurde die Ortsumgehung für Parchim im Verkehrswegeplan des Bundes in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft.

Sie ist von grundsätzlicher Bedeutung für die Parchimer Altstadt und muss baldmöglichst umgesetzt werden. Die geplante Nordumgehung ist geeignet, insbesondere die westliche Altstadt, die Mühlenstraße, den Fischerdamm und die Lange Straße zu entlasten.

2.3.2 Neues integratives Verkehrskonzept für die Gesamtstadt

Die Karte „Übergeordnete Verkehrslösung“ und die Verkehrsprobleme in der Altstadt lassen erkennen, dass der Verkehrsfluss in Parchim nicht zufriedenstellend organisiert ist. Die klassische Ringlösung für die Altstadt fehlt, nur östlich ist mit der Wallallee eine effektive Umfahrung möglich. Selbst bei Realisierung der Nordumgehung fehlen attraktive kurze Verkehrswege zwischen den Parchimer Stadtteilen, welche die Altstadt entlasten. Diese Defizite belasten die Entwicklung der Gesamtstadt auch mittel- und langfristig. Es fehlt ein Konzept für die Verbesserung der Verkehrsführung in Parchim auf lange Sicht, das Varianten und machbare Realisierungsabschnitte aufzeigt.

Deshalb sollte kurzfristig ein integriertes Verkehrskonzept für die Gesamtstadt erarbeitet werden, welches die unterschiedlichen Interessen (z. B. Handel und Handwerk, Freizeitaktivitäten, Rettungsdienste, Winterdienst u. ä.) berücksichtigt und die verschiedenen Anforderungen an den Straßenraum im Sinne einer Optimierung des Gesamtsystems gegeneinander abwägt. In diesem Verkehrskonzept sind die Ziele der Rahmenplanung für die Altstadt zu berücksichtigen.



Lange Straße Ecke
Neuer Markt

2.3.3 Öffentlichkeitsarbeit

Die wirksamste und zugleich kostengünstigste Art der Verkehrsberuhigung wäre durch eine Verhaltensänderung der Fahrer, also durch die „Verkehrsberuhigung im Kopf“ zu erreichen. Dazu bedarf es nach den bisherigen Erfahrungen allerdings noch eines allgemeinen Wandels in den Wertvorstellungen der Menschen und erheblicher Aufklärungsarbeit.

Die Öffentlichkeitsarbeit ist eine Voraussetzung dafür, dass „Verkehrsberuhigung im Kopf“ stattfindet. Insofern ist sie eine sehr sinnvolle Ergänzung baulicher Maßnahmen. Für die Änderung des Verkehrskonzeptes ist Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit ein wesentliches begleitendes Element zum Planungs- und Meinungsbildungsprozess.

2.3.4 Verkehrsberuhigende Maßnahmen

Ortsumgehung und neues Verkehrskonzept sind geeignet, den Durchgangsverkehr mittelfristig deutlich zu verringern. Auch nach Umsetzung dieser Maßnahmen wird ein Anreiz bleiben, die Wege durch Befahren der Altstadt abzukürzen. Vor allem aber ist ungewiss, wann die o. g. Maßnahmen zum Tragen kommen. Deswegen ist es wichtig, den Durchgangsverkehr in der Altstadt kurzfristig mit bewährten Maßnahmen einzudämmen. Das soll vor allem dadurch erreicht werden, dass die Fahrgeschwindigkeit in der Altstadt durch geeignete Maßnahmen deutlich reduziert wird und die Altstadtstraßen damit keine attraktive Abkürzung mehr bieten.

Es kommt darauf an, dem Autofahrer erkennbar zu machen, dass die Straßen an dieser Stelle nicht nur Verkehrsweg für das Kraftfahrzeug, sondern gleichzeitig auch Aufenthaltsraum für andere Verkehrsteilnehmer sind und er deshalb seine Fahrgeschwindigkeit an diese Gegebenheit anpassen muss.

2.3.4.1 Geschwindigkeitsbegrenzung

Die Wohnstraßen der östlichen Altstadt haben eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. In der Langen Straße gilt auf dem Abschnitt der früheren Fußgängerzone das Tempo-20-Limit. Gerade in den vom Durchgangsverkehr besonders betroffenen Straßen und in der gesamten westlichen Altstadt gelten 50 km/h als Höchstgeschwindigkeit.

Die Differenzierung der Straßen in verschiedene Geschwindigkeitsbereiche ist unübersichtlich und verursacht einen unschönen „Schilderwald“, weil jede Straße individuell gekennzeichnet werden muss.

Zukünftig soll das gesamte Rahmenplangebiet eine Tempo-30-Zone bilden (Ausnahme Lange Straße sh. unten). Das Tempolimit trägt den besonderen Gegebenheiten in der Altstadt Rechnung und hat sich in vielen anderen Altstädten bewährt. Als verkehrsberuhigende Maßnahme senkt es das Gefährdungspotential für andere Verkehrsteilnehmer und die Lärm- und Schmutzbelastigung der Anwohner.

Die Umsetzung sollte schnellstmöglich erfolgen, unter Einbeziehung des Straßenbauamtes Schwerin, weil von der Maßnahme auch die Bundesfernstraßen B 191 und B 321 betroffen sind.

2.3.4.2 Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

Innerhalb der Altstadt ist die Einhaltung des gültigen Tempolimits durch geeignete bauliche Maßnahmen sicherzustellen, die sich in anderen Städten bereits bewährt haben, wie Fahrbahneinengungen, Einbau von Mittelinseln, Aufpflasterung für Fußgängerquerungen usw.

Diese Maßnahmen sind auch geeignet, andere Ziele der Rahmenplanung, wie die Schaffung von mehr Anwohnerstellplätzen, Begrünung, behindertengerechte Straßen und Wege, sichere Fußgängerquerungen usw. zu unterstützen.



Lange Straße

2.3.4.3 Ordnungsrechtliche Maßnahmen

Alternativ ist der Einbau von stationären Radaranlagen zur Sicherung des niedrigen Geschwindigkeitsniveaus im Umfeld der Schule und des künftigen Kindergartens zu prüfen.

2.3.4.4 Konzentration des Verkehrs in der westlichen Altstadt in der Langen Straße

Bisher verteilt sich der OW-Durchgangsverkehr in der westlichen Altstadt durch Einbahnstraßenregelungen auf die Mühlenstraße und die Lange Straße. Das hat den Vorteil, dass beide Straßen sich die Belastung teilen, aber auch den Nachteil, dass keine von beiden Wohnkomfort bietet. Um die verkehrsberuhigenden und baulichen Maßnahmen, Geschwindigkeitskontrollen sowie Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden usw. effektiv konzentrieren zu können, soll zukünftig die Lange Straße den Durchgangsverkehr in beide Richtungen aufnehmen (vergleichbar etwa mit der Schweriner Werderstraße), die Mühlenstraße aber nur noch für Anwohner befahrbar sein, was durch entsprechende Einbahnstraßenregelungen für die Mühlenstraße umzusetzen ist. Damit kann in der Mühlenstraße die Wohnqualität entscheidend verbessert werden. Der Durchgangsverkehr wird insgesamt verlangsamt.

2.3.4.5 Neue Ausgestaltung der „Altstadeingänge“

Die Straßenzugänge in die Altstadt sind so auszulegen, dass die Geschwindigkeit der einfahrenden Fahrzeuge abgebremst und ihre Aufmerksamkeit auf die Hinweisschilder gerichtet wird, welche die Innenstadt deutlich als verkehrsberuhigte Zone ausweisen. Dazu muss durch Einengung der Fahrbahn eine „Torsituation“ gebildet werden. Das betrifft die Zugänge

- Vor dem Neuen Tor
- Moltkeplatz
- Schweriner Straße
- Burgdamm

Gleichzeitig ist an diesen Stellen ein sicherer Übergang für andere Verkehrsteilnehmer zu schaffen.

2.3.4.6 Besondere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung für Lange Straße u. Fischerdamm

Die Lange Straße und der Fischerdamm profitieren besonders von den vorgenannten Maßnahmen. Zusätzlich befinden oder entwickeln sich hier Zonen, in denen die anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer privilegiert werden sollen.

Im Umfeld des Fischerdammes befindet sich wie beschrieben das potenzielle soziale und kulturelle Zentrum der Stadt mit Stadthaus, Hort, Schulen, Einkaufsmarkt, Theater, Alter Mühle, Sporthalle, Gastronomie. Der Bereich erstreckt sich vom Supermarkt in der Mühlenstraße bis zum Stadthaus.



Fußgängerzone
Blutstraße

In der Langen Straße soll der Bereich um den Mönchhof und den Färbergraben vor allem für Fußgänger aufgewertet werden.

In beiden Zonen hat der Schutz von Fußgängern, Kindern, Radfahrern usw. zukünftig Vorrang. Deshalb ist hier eine „Begegnungszone Tempo 20“ vorgesehen, mit Bevorrechtigung für Fußgänger und Radfahrer. Dieses Konzept ist vor allem mit geeigneten baulichen Maßnahmen umzusetzen.

Dabei ist der dort stattfindende Schüler- und Linienverkehr mit den Mindestausbaubreiten zu beachten.

2.3.4.6A Einrichtung von Durchfahrsperrern („Cuts“) als Alternative

In der Vergangenheit war die Lange Straße Fußgängerzone, die Durchfahrt war gesperrt. Vor allem aus der wirtschaftlich schwierigen Situation der Ladengeschäfte entstand der Wunsch nach Wiederöffnung der Langen Straße für den Kundenverkehr. Seitdem hat die Befahrung deutlich zugenommen. Im Rahmen des neuen Verkehrskonzeptes sollten diese Erfahrungen noch einmal ausgewertet und diskutiert werden. Ein „Cut“ im Bereich des Mönchshofes würde den Durchgangsverkehr verhindern.

Ähnlich könnte man mit dem Fischerdamm verfahren. Ein „Cut“, etwa auf Höhe des Einkaufsmarktes stoppt den Durchgangsverkehr, erhält aber die Befahrbarkeit aller Grundstücke.

Die Einbahnstraßenregelung wäre entsprechend anzupassen. Eine solche Maßnahme würde die meisten anderen beschriebenen baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ersetzen. Als rahmenplanerische Maßnahme ist sie aber nicht vorgesehen. Sie bleibt als Option und Mittel für den Fall, dass der unerwünschte Durchgangsverkehr auch mit den Maßnahmen dieses Rahmenplanes nicht gestoppt werden kann.

2.3.4.7 Eindämmung des Parksuchverkehrs im Stadtzentrum

Hier kann auf die Maßnahmen im Schwerpunkt 3: Ruhender Verkehr Altstadt verwiesen werden.

2.3.5 Interdisziplinäre Stadtplanung

Zur Umsetzung der Maßnahmen ist es erforderlich, dass die beteiligten Fachdienststellen der Kommunen, Denkmalpfleger, Rahmenplaner, Verkehrsplaner und Netzbetreiber und das Straßenbauamt frühzeitig eng zusammenarbeiten.

Verkehrs- und Straßengestaltungen für die Altstadt sind bereits in der ersten Entwurfsphase mit Lageplan und den wesentlichen Details mit allen an der Planung Beteiligten abzustimmen.

Der Wasser- und Bodenverband ist bei baulichen Maßnahmen am Färbergraben und an der Stadtwocker zu beteiligen.

2.3.6 Neues Verkehrskonzept für den Moltkeplatz

Der Moltkeplatz braucht eine übersichtlichere Verkehrsführung und gute Gestaltung als Eingangstor zur Altstadt. Diese nicht einfache Aufgabe erfordert umfassende verkehrsplanerische Kenntnisse und sollte am besten über einen Ideenwettbewerb mit interdisziplinären Teams aus Verkehrsplanern, Landschaftsarchitekten und Stadtplanern vorbereitet werden.

Ziele der Neuordnung sind:

- eine übersichtlichere Verkehrsführung
- sichere und behindertengerechte Übergänge für Fußgänger
- Radwege, die auf kurzem Weg und sicher durch den Bereich führen
- Beibehaltung von Parkmöglichkeiten
- gestalterische Aufwertung des Bereiches
- Beschränkung der Fahrbahnen auf die notwendigen Flächen

- deutliches Absetzen der Fahrbahnen zu anders genutzten Zonen
- Schaffung einer Torsituation für die Altstadt mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen

2.3.7 Maßnahmen für Konfliktschwerpunkt: Schaffen komfortabler und sicherer Übergänge für Fußgänger

Die Ausführungsdetails der Straßenbaumaßnahmen werden bereits heute mit den Vertretern der Behindertenverbände abgestimmt, diese Praxis muss beibehalten werden. Daraus ergeben sich Forderungen, die auch den Fußgängern und Radfahrern helfen, die Straßen komfortabel zu überqueren. So müssen an der Überquerung Borde abgesenkt und glatte, mit Rollstühlen gut befahrbare Belagstreifen eingebaut werden.

Bei wichtigen Übergängen an Durchfahrtstraßen wie der Langen Straße, der Mühlenstraße, am Fischerdamm, an den Einfahrten zur Altstadt oder an nicht leicht überschaubaren Platzsituationen, wie sie auf dem Alten und Neuen Markt und Moltkeplatz vorkommen, sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich. Hier sind Übergänge nachzurüsten oder zukünftig zu berücksichtigen, welche deutlich erkennbar sind und den Fußgängern sowie Radfahrern Vorrang einräumen. Diese Übergänge müssen gut befahrbare Beläge (glattes Pflaster mit bündiger Fugenfüllung) haben. Der Autoverkehr ist an diesen Punkten durch geeignete Maßnahmen abzubremsen.



Moltkeplatz

TEIL HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

Handlungsschwerpunkt 3 – Ruhender Verkehr

3.1 Bestandsaufnahme und Konflikte

(siehe Karte 14: Bestands und Konfliktplan Ruhender Verkehr)

Das öffentliche Stellplatzangebot im Rahmenplangebiet ist in Karte 8 detailliert dargestellt. Die Plätze werden unterschiedlich bewirtschaftet und stehen teilweise nur eingeschränkten Nutzergruppen zur Verfügung (Kunden, Mitarbeitern o. ä.)

3.1.1 Parkplätze für Besucher, Kunden, Beschäftigte

Besucher sind anders als Anwohner meist bereit, Ihr Fahrzeug am Altstadtrand zu parken. Dafür stehen die Großraumparkplätze am Fischerdamm und am Burgwall zur Verfügung.

Von den Besuchern wird neben einer guten Anfahrbarkeit mit dem Kraftfahrzeug die Qualität der Parkmöglichkeiten und eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Ziele als wichtiges Merkmal für die Auswahl des Parkplatzes/Parkhauses genannt. Als fußläufige Entfernung für das Ziel (bei Wegeketten für das erste Ziel) wird von den Nutzern laut den Erfahrungen auch aus anderen Städten ein Radius von 300 bis 400 Meter Fußweg akzeptiert.

Der größte Anteil an Besucherflächen befindet sich auf den Großraumparkplätzen Fischerdamm und Burgwall, auch der Parkplatz am ZOB außerhalb des Rahmenplangebietes wird von Altstadtbesuchern genutzt. Betrachtet man die 350-m-Radien um diese Großparkplätze auf Karte 8 wird deutlich, dass der östliche Teil der Altstadt, zu welchem auch der Schuhmarkt und der Alte Markt gehören, außerhalb dieser Radien liegen. In diesem Areal stehen den Besuchern nur die wenigen Parkplätze in den Altstadtstraßen zur Verfügung, die überwiegend gebührenpflichtige Kurzzeitplätze sind. Diese werden aber auch von den Anwohnern genutzt, die dafür einen Parkausweis haben. Zusätzlicher Parkdruck auf diesen Bereich entsteht durch einen Parkplatzmangel auf dem Krankenhausgelände. Patienten und Mitarbeiter stellen ihr Auto deshalb in der nordöstlichen Innenstadt ab.

Auf dem Grundstück der Goetheschule fehlen ebenfalls Mitarbeiterparkplätze.

Den Gewerbetreibenden in der Lindenstraße entsteht ein Nachteil, weil mögliche Kunden nicht in Geschäftsnähe parken können. Eine weitere Folge sind unerwünschter Parksuchverkehr in den Wohnstraßen der nordöstlichen Altstadt und fehlende Anwohnerparkplätze in den Parkausweis freien Zonen.



Parken rund um die St. Georgenkirche

3.1.2 Parkplätze für Anwohner

Die Innenstadtstraßen mit dem meisten Parkdruck durch Besucher werden mit Ausweisung von Sonderparkrechten für die Bewohner bewirtschaftet.

Nach Aussagen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Anlage 1 vom 1. 1. 2015 gibt es in allen Anwohnerparkzonen mehr Parkplätze als ausgegebene Berechtigungsscheine. Unterstellt man, dass jeder auf einen Straßenparkplatz angewiesene Bewohner einen solchen Parkausweis beantragt, stehen in jeder Zone ausreichend Anwohnerstellplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung. Damit steht Parchim deutlich besser da als andere Altstädte. Diese Bilanz sollte aber kein Grund zur Zufriedenheit sein.

Zum einen stehen die Stellplätze den Anwohnern nur über Nacht zur Verfügung, tagsüber parken hier Touristen und Kunden. Pendler stellen ihre PKW tagsüber bevorzugt in den Altstadtstraßen ohne Sonderparkberechtigung ab, dadurch entstehen Konflikte mit den Anwohnern.

Viele Bewohner nutzen ihre ohnehin kleinen Grundstücke als PKW-Stellplatz oder Garage oder stellen ihr Fahrzeug in Baulücken ab. Diese Besonderheit steht in Konflikt mit anderen Rahmenplanziele: dem Rückbau von Nebengebäuden und der Verbesserung des Stadtbildes.

Geht man davon aus, dass der Motorisierungsgrad der Haushalte weiter langsam ansteigt und neue Wohnungen in den leer stehenden Gebäuden und Baulücken geschaffen werden, wird der Stellplatzbedarf in den kommenden Jahren noch steigen. Um dem gerecht zu werden, sollten alle Möglichkeiten zur weiteren Verbesserung des Stellplatzangebotes in der östlichen Altstadt genutzt werden.

3.1.3 Stellplätze für Behinderte

Auf den Großparkplätzen sind Behindertenstellplätze in ausreichender Zahl und Qualität ausgewiesen (ca. 3 %). Im östlichen Teil der Altstadt gibt es sie auf dem Ziegenmarkt, an der St. Georgenkirche, in der Blutstraße und am Alten Markt.



Fritz-Reuter-Schule

3.1.4 Kurzzeitparkplätze an Schulen, Horten, Kindergärten

Wie in anderen Städten auch, werden Parchimer Kinder heute oft mit dem Auto in die Schule oder Kita gefahren. Für das Bringen und Abholen halten oder parken die Eltern unmittelbar vor der Einrichtung. Im Bereich der Grundschulen und des Hortes fehlen günstige und gut erreichbare Kurzzeitstellplätze, ebenso an der Kita in der Stiftstraße.

Bei der Standortwahl für einen neuen Altstadtkindergarten sollte berücksichtigt werden, dass diese Einrichtung ein höheres Verkehrsaufkommen zur Folge hat und Kurzzeitparkplätze in unmittelbarer Nähe benötigt.

3.1.5 Gestalterische Qualität der Parkplätze

Die städtischen Parkplätze am Burgdamm und am Fischerdamm entsprechen den technischen Vorschriften und sind auch gestalterisch von sehr guter Qualität. Anders ist die Situation bei den neuen privaten Anlagen vor dem Einkaufsmarkt am Fischerdamm und an der hinteren Andienung der Blutstraße. Ihnen fehlen gliedernde Elemente, Einfassungen und ausreichende Begrünung. Der unschöne Kundenparkplatz am Einkaufsmarkt ist sehr präsent im Stadtbild.

3.1.6 „Wilde“ Stellplätze

Was für den Zustand der oben genannten privaten Parkplatzanlagen gilt, betrifft erst recht die vielen „wilden“ Stellplätze, die in unterschiedlicher Größe über das Altstadtgebiet verteilt sind und das Stadtbild enorm beeinträchtigen. Überwiegend gehören sie privaten Grundstückseigentümern, aber auch städtische Grundstücke sind davon nicht ausgenommen. Für die Anlagen war entweder keine Baugenehmigung erforderlich oder diese wurde nicht eingeholt oder nur temporär erteilt. Außer provisorischen Zäunen wurde nichts in die Stellplatzgestaltung investiert. Auch hier fehlen gliedernde Elemente, Einfassungen und ausreichende Begrünung, zusätzlich auch eine Bodenbefestigung oder Einfriedungen. Viele Stellplätze befinden sich in Baulücken und behindern deren gewünschte Wiederbebauung.

Begünstigt wurde diese Entwicklung durch fehlende Möglichkeiten der Stadtplanung und Bauaufsicht zur Steuerung und Regulierung.

3.1.7 Garagen

Um den eigenen Stellplatz abzusichern, haben sich viele Altstadtbewohner Garagen am oder im Haus gebaut. Diese Garagen ersetzen oft die höherwertige Wohnbebauung und stören das historische Straßenbild. Dabei erhöhen sie meist nicht das Stellplatzangebot, weil die straßenbegleitenden Stellflächen vor der Einfahrt entfallen. Die oft wenig ansehnlichen Garagen stehen einer Bebauung mit höherwertigen Gebäuden im Wege oder versiegeln Flächen, die sonst vielleicht als Garten genutzt würden. Sie tragen zur übermäßig hohen Überbauung der engen Altstadtquartiere bei.

Andererseits sind sie im Interesse der Anwohner und gehören zum modernen Haushalt. In diesem Spannungsfeld müssen künftig gute Lösungen für ihre Integration ins Straßenbild gefunden werden.



Mühlenstraße

3.2 Zielstellung ruhender Verkehr

Aus der Bestandsanalyse leiten sich folgende Ziele ab:

- Verlagerung von bisherigen Parkplatznutzungen aus den Altstadtstraßen auf die Großparkplätze am Altstadtrand
- Langzeitparker (Beschäftigte) auf die Großraumparkplätze umlenken
- Parkraumsituation der nordöstlichen Altstadt für Besucher verbessern
- Stellplatzanlagen gestalterisch aufwerten und einfrieden
- Alternativen zur Verbauung der Altstadt mit Garagen entwickeln

3.3 Einzelmaßnahmen ruhender Verkehr

(siehe Karte 23: Maßnahmeplan Ruhender Verkehr)

3.3.1 Neue Stellplätze für Beschäftigte

Um die nördliche Altstadt zu entlasten, müssen fehlende Stellplätze für das Krankenhaus gebaut werden. Dafür eignet sich am besten das Krankenhaushausgelände in der John-Brinkmann-Straße, indem man die Möglichkeit nutzt, den Parkplatz „aufzustocken“ mit einer Parkpalette, einem Parkhaus oder einer Tiefgarage.

Im Umfeld der Goetheschule sollten außerhalb des Rahmenplangebietes Stellplätze für Lehrer und Eltern gebaut werden.

3.3.2 Neubau eines Parkplatzes am nordöstlichen Altstadtrand

Derzeit besteht bereits ein zusätzlicher Stellplatzbedarf für Besucher/Angestellte des Krankenhauses und der Goetheschule am nordwestlichen Altstadtrand. Wenn langfristig die großen Baulücken geschlossen werden, das Giebelhaus saniert ist und die Touristen zahlreicher kommen, fehlen auch Parkplätze für die neuen Altstadtbewohner und Besucher. Deshalb sollen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, das Parkplatzangebot am nordöstlichen Altstadtrand mittel- und langfristig durch einen öffentlichen Parkplatz zu erweitern (z. B. Bereich Am Wiesengang).

3.3.3 Neubau eines öffentlichen Kurzzeitparkplatzes für Hort und Schule

Um den Bringe- und Abholverkehr vor den Schulen und dem Hort besser zu organisieren, sollten auf der Freifläche an der westlichen Zufahrt zum Mönchhof und an der hinteren Andienung einige Kurzzeitparkplätze angelegt werden, die zwischen 7 und 18 Uhr nur für diesen Zweck genutzt werden dürfen.

3.3.4 Weiterer Ausbau des Parkplatzes Burgdamm

Mittelfristig soll am weiteren Ausbau des Großraumparkplatzes Burgdamm festgehalten werden. Dabei ist die Einrichtung von 2 Reisebusstellplätzen zu berücksichtigen.



Parkplatz Burgdamm

3.3.5 Verlegen der Caravan-Stellplätze vom Parkplatz Fischerdamm

Auf dem Parkplatz Fischerdamm sind 36 Stellplätze für Caravans ausgewiesen. Mittelfristig ist es sinnvoll, das Angebot für Wohnmobilisten weiter aufzuwerten und zu erweitern. Langfristig ist anzustreben, einen Caravanstellplatz mit größeren Parzellen im Bereich des Parkplatzes Fischerdamm einzurichten. Parchim könnte damit einen sehr attraktiven Standort an der Altstadt und am Wasser in diesem wachsenden Tourismussegment anbieten.

3.3.6 Neubau dezentraler Anwohnerparkplätze

In den Altstadtquartieren befinden sich einige städtische Grundstücke, an deren Wiederbebauung kurz- und mittelfristig kein Interesse besteht. Diese Grundstücke werden bisher überwiegend als „wilde“ Stellplätze genutzt, sind gänzlich ungenutzt oder anderweitig an private Nutzer verpachtet. In fast allen Fällen stören und beeinträchtigen sie das Stadtbild.

Spezielle Grundstücke bieten sich für den Umbau zu kleinen Stellplatzanlagen an, die ausschließlich Anwohnern der Altstadt zur Verfügung stehen sollten. Diese Einschränkung ist notwendig, um bei den Anwohnern Akzeptanz zu finden, weil Lärm entsteht, der zu einer gewissen Beeinträchtigung der Ruhe in den Innenhöfen führen kann. Die geeigneten Grundstücke reichen manchmal weit ins Quartierinnere hinein. Die Möglichkeiten lassen sich mit dem Zukauf an- oder zwischenliegender privater Grundstücke noch erweitern.

Je nach Lage kann die Stadt dann Parkplätze oder Carports bauen und diese an einzelne Anwohner vermieten, dabei auch Anwohner bevorzugen, denen keine Stellplätze auf dem Grundstück oder in der Nähe zur Verfügung stehen.



*Parken an der
St. Marienkirche*

Mit dieser Maßnahme lassen sich verschiedene Verbesserungen erreichen:

- die Stadt kann ihre Grundstücke ab sofort verwerten
- die Stadt errichtet beispielhafte Stellplatzanlagen mit gestalterischer Vorbildfunktion
- das Stadtbild wird verbessert
- den Anwohnern stehen mehr Stellplätze zur Verfügung
- insbesondere Carportanlagen bilden eine Alternative zum Garagenbau
- mit der Vergabe der Stellplätze an Eigentümer, die im Gegenzug ihre Nebengebäude oder Garagen abbrechen und die Flächen begrünen, könnte die Entkernung der Quartiere gefördert werden
- die derzeit oft nicht genehmigte Stellplatznutzung wird legalisiert

3.3.7 Option: Einführung einer Anwohnerparkzone F?

Die östlichsten Altstadtstraßen ohne Anwohnerparkausweis sind am meisten vom Stellplatzmangel betroffen, weil sie die einzigen Straßen der östlichen Altstadt sind, in denen Fremde ohne Gebühren parken dürfen.

Im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung muss diese Entwicklung beobachtet, diskutiert und kritisch begleitet werden.

Bei einer Verschärfung der Parkplatzsituation sollten die betroffenen Straßen genauso bewirtschaftet werden, wie die anderen Altstadtstraßen, also als Anwohnerparkzone, in der tagsüber gegen Gebühr geparkt werden kann. Damit würden Langzeitparker (also Beschäftigte in der Altstadt) auf die Großraumparkplätze am Stadtrand oder andere Alternativen umgelenkt und der Parksuchverkehr reduziert.

Im Rahmenplan ist diese Maßnahme nicht vorgesehen, weil das gegenwärtige Stellplatzangebot für die Anwohner als ausreichend betrachtet wird.

3.3.8 Gestalterische Aufwertung der großen privaten Stellplatzanlagen (Einkaufsmarkt, hintere Andienung Blutstraße)

Größere Stellplatzanlagen stören ohnehin das Gefüge des kleinteiligen historischen Stadtbildes und müssen deshalb besonders sorgfältig geprüft, geplant und gestaltet werden.

Die Baugenehmigung für solche Stellplatzanlagen ist an gestalterische Auflagen zu knüpfen, deren Einhaltung dann auch konsequent überwacht wird.

Für den Kundenparkplatz des Supermarktes und den Parkplatz an der hinteren Andienung sollten in Abstimmung mit den Eigentümern mit geeigneten Mitteln Verbesserungen am Erscheinungsbild in die Wege geleitet werden.



Supermarkt an
der Mühlenstraße

3.3.9 Änderung der Gestaltungssatzung bezüglich Garagen und Stellplätzen

Die geltende Gestaltungssatzung für das Rahmenplangebiet trifft keine Aussagen zur Ausgestaltung von Garagen oder Stellplätzen im Rahmenplangebiet. Damit fehlt ein Instrument zur Vorgabe gestalterischer Mindestanforderungen für Zäune, Mauern, Stellflächen und Nebengebäude in der Straßenflucht. Was für die Baulücken gilt, trifft auch auf die Stellplatzanlagen zu: Um die formulierten Rahmenplanziele effektiv umsetzen zu können, muss die Gestaltungssatzung überarbeitet werden. Hinsichtlich der Parkplätze sollte sie Mindestanforderungen an die Begrünung, die Einfriedung, die Tore und Pflasterung formulieren.

TEIL HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

Handlungsschwerpunkt 4 – Radwege

4.1 Bestandsaufnahme und Konflikte

(siehe Karte 24: Bestands- und Maßnahmeplan Radwege)

4.1.1. Fernradwege

Der regionale Radwanderweg R22 führt in Nord-Süd-Richtung vom Moltkeplatz zur Schweriner Straße durch das Stadtzentrum.

Der überregionale Radfernweg führt die Radfahrer über den Möderitzer Weg zum Wockersee an der Altstadt vorbei. Fernradfahrer, die von diesem Weg aus einen Abstecher in die Altstadt machen wollen, fahren über die Schweriner Straße und die Wockerstraße.

Die für Radtouristen attraktivste Route führt von der Schleuse über den Neuen Markt mit der St.-Marien-Kirche, die Lange Straße und den Mönchhof zur St. Georgenkirche ins Stadtzentrum. Spätestens in der Nähe der St. Georgenkirche werden die Touristen ihr Fahrrad abstellen und die Stadt zu Fuß erkunden.

4.1.2. Radstrecken von lokaler Bedeutung

Ortskundige möchten ihr Ziel auf kurzem Weg direkt erreichen. Sie schätzen die kurzen und bequemen Wege und meiden hindernisreiche Straßen. Oft wird die Altstadt auch nur auf dem Weg zu einem Ziel gequert, welches außerhalb liegt.

Bevorzugte Radrouten der Einheimischen führen durch die Lange Straße, Lindenstraße, Mühlenstraße, Fischerdamm und Moltkeplatz in OW-Richtung, sowie die NS-Verbindung vom Moltkeplatz zur Schweriner Straße, die dem Verlauf des Regionalen Radwanderweges R22 entspricht. Viele Radfahrer nutzen auch die Wallallee am östlichen Altstadtrand.

Im Norden ist die Verbindung Wiesenring–Hohe Brücke–Vor dem Neuen Tor von Bedeutung.

4.1.3 Konflikte

Die Erhaltung der alten Straßenprofile und Beläge, die Beengtheit der Verkehrsräume und die Konzentration vieler Verkehrsteilnehmer sind ein typisches Problem aller Radfahrer in Altstädten. In Parchim kommt der beschriebene motorisierte Durchgangsverkehr erschwerend hinzu.

Im Rahmenplangebiet stehen nur wenige sichere Radwege zur Verfügung. Neben den Radwegen an Wallallee und Bleicherberg am Gebietsrand gibt es noch Radfahrspuren in der westlichen Langen Straße und auf einem Abschnitt des Fischerdamms. In den anderen Altstadtstraßen teilen sich Rad- und Kfz-Fahrer die Fahrbahn.

Die Nord-Süd-Befahrung vom Moltkeplatz zur Schweriner Straße (Regionaler Radweg R22) wird auch von Autofahrern intensiv genutzt. Hier gilt wie in der gesamten westlichen Altstadt Tempo 50, was die Radfahrer zu „Hindernissen“ macht und ein hohes Gefährdungspotential schafft.

Das vorherrschende Einbahnstraßensystem gilt auch für die Radfahrer und zwingt sie zu Umwegen.

In der historischen Altstadt wurden die meisten Straßen bereits denkmalgerecht saniert. Sie sind überwiegend mit Natursteinpflaster befestigt. Bei Fahrradfahrern ist dieses Pflaster nicht beliebt, weshalb sie gerne auf die glatt gepflasterten Gehwege ausweichen.



Tempelstraße

Fahrräder vorm
Stadthaus



4.2 Zielstellung Radwege

Radfahren und Zu-Fuß-Gehen sind die umweltfreundlichsten und Platz sparendsten Formen der Fortbewegung. Eine Fahrrad- und fußgängerfreundliche Altstadt dient gleichermaßen Radfahrern und Fußgängern, Senioren und Kindern, Bewohnern und Besuchern, mit und ohne Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen u. a.

Radfahren und Fahrradtourismus erfahren durch E-Bikes jährliche Zuwächse.

Deshalb ist die Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger ein wichtiges Rahmenplanziel. Das feinmaschige Netz von Fuß- und Radwegen in der Altstadt muss qualitativ weiterentwickelt werden. Zudem sollen die Straßen für Radfahrer sicherer und komfortabler gemacht werden.

Es gibt gute Gründe, Radtouristen in die Altstadt zu lenken.

Das stärkt den Handel und die Gastronomie im Ort und trägt zur wirtschaftlichen Belebung der Innenstadt bei.

Deshalb ist es ein zentrales Ziel, die Wegeführung des Radfernwegs so zu verändern, dass die Touristen ins Stadtzentrum geführt werden.

An diesen Wegen ist auf Plätzen und vor häufig frequentierten Gebäuden das Angebot an Fahrradstellplätzen zu verbessern.

4.3 Maßnahmen Radwege

(siehe Karte 24: Bestands- und Maßnahmeplan Radwege)

4.3.1. Verkehrsberuhigende Maßnahmen

Die unter Punkt 2.3 erläuterten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Altstadt dienen auch der Sicherheit des Radverkehrs. Zentrale Maßnahme ist die Einführung einer Tempo-30-Zone für die gesamte Altstadt.

4.3.2 Befahren von Einbahnstraßen in beide Richtungen

Die meisten Altstadtstraßen dürfen von Radfahrern bisher nur in eine Richtung befahren werden. Diese Regelung zwingt den Radfahrern Umwege auf, für Gäste ist sie unübersichtlich, von manchem wird sie ignoriert. Andere nutzen wegen der langen Umwege lieber das Auto.

Erfahrungen in zahlreichen anderen Städten zeigen, dass die Zulassung des Radverkehrs gegen die Einbahnrichtung in der Praxis zu mehr Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer führt.

Die Unfallzahlen gehen dadurch sogar zurück.

Mit Novellierung der Verwaltungsvorschrift zu Verkehrszeichen 220 StVO vom September 2009 wurde die Einbahnstraßenfreigabe für Radfahrer stark vereinfacht und zum Standard erklärt, soweit aufgrund einer atypischen Situation keine besondere Gefahr besteht.

Diese Novellierung sollte für die Parchimer Altstadt nach Prüfung der örtlichen Verhältnisse vom zuständigen Verwaltungsbereich zeitnah umgesetzt werden.



Mühlenstraße

4.3.3 Pflasterstreifen für Radfahrer

Altstadtstraßen sind gekennzeichnet durch schmale Fußwege und historisches Straßenpflaster, welches für Radfahrer unangenehm zu befahren ist. Wie Rollstuhlfahrer, Rollatoren oder Kinderwagen brauchen Radfahrer relativ ebene Beläge ohne tiefe Fugen.

Glatte Beläge, die mehr Komfort bieten, stören andererseits das historische überlieferte Straßenprofil, das geprägt ist von Natursteinpflaster. Hier ist eine differenzierte Abwägung zwischen denkmalpflegerischen und anderen Interessen erforderlich.

Wegen der steigenden Bedeutung des Radverkehrs und der gestiegenen Ansprüche an die Barrierefreiheit der Verkehrswege ist in diese Abwägung Bewegung gekommen, was vermehrt zu einer stärkeren Berücksichtigung der Bedürfnisse von Behinderten und Radfahrern führt.

Als Kompromiss haben sich in anderen Städten Kombinationen aus verschiedenen Materialien bewährt. Es dominiert das historische Pflaster auf Gehwegen und Parkstreifen, die Fahrbahnen oder ein ausreichend breiter Streifen davon werden mit gut befahrbarem Material belegt (glatter Stein, schmale Fugen).

Der „Streifen“ dient gleichzeitig als Leitsystem für den Radverkehr.

Für die Akzeptanz und Erkennbarkeit ist wichtig, die Streifen im Stadtgebiet einheitlich zu gestalten.

Der „Fahrradstreifen“ soll bei allen künftigen Straßensanierungen z. B. in der westlichen Altstadt berücksichtigt werden. In der Langen Straße und entlang der überregionalen Radwege (sh. Karte 24) sollte er nachträglich eingebaut werden. Langfristiges Ziel muss es sein, dass Fahrradfahrer diesen Streifen in allen für die Durchquerung wichtigen Straßen finden.

4.3.4 Verlegen des Radfernweges in die Altstadt

Mit dem geplanten Neubau eines Radweges an der Landesstraße L 09 Parchim–Damm ergibt sich die Möglichkeit, den Radfernweg vor dem Neuen Tor über die touristisch besonders attraktive Lange Straße in die Altstadt zu leiten. Diese wichtige Maßnahme ist baldmöglichst umzusetzen. Bis dahin sollte als Zwischenlösung der Abstecher des Radfernwegs vom Möderitzer Weg zum Rathaus zu einem attraktiveren Ring über den Schuhmarkt, die Bleicherstraße und den Promenadenweg erweitert werden (sh. Karte 24).

4.3.5 Radweg vom Neuen Tor bis zum Moltkeplatz

Wegen der Stärke des Kfz-Verkehrs und der Bedeutung dieser Trasse für den alltäglichen Fahrradverkehr sowie die Nutzung durch Schüler ist anzustreben, dass der Radverkehr vom Neuen Tor bis zum Moltkeplatz auf separaten Radwegen an den Straßenseiten geführt wird oder durchgehend als Angebotsstreifen auf der Fahrbahn, ggf. auch als kombinierter Rad- und Gehweg. Die verschiedenen Optionen sind im Zuge der Planungsarbeiten für die Straßensanierung zu prüfen.

4.3.6 Radspur am Moltkeplatz

Bei der Neuanlage des Moltkeplatzes ist eine sichere und komfortable Radspur in NS- wie in OW-Richtung zu berücksichtigen.

4.3.7 Radweg in den Wallanlagen

Ein gut genutzter Radweg befindet sich an der Wallallee. Die Bundesstraße zeichnet sich durch hohe Verkehrsdichte aus und ist deshalb unattraktiv für die touristische Nutzung. Im Zuge der Sanierung der denkmalgeschützten Parkanlage sollte auch erwogen und geprüft werden, ob einer der Hauptwege in den Wallanlagen als kombinierter Rad-Gehweg ausgebaut werden kann.

4.3.8 Service für Fahrradtouristen

Zur fahrradfreundlichen Infrastruktur gehören Abstellanlagen ebenso wie ein gutes Informationssystem und Hinweisschilder, aber auch Fahrradwerkstatt oder Fahrradverleih.

Service- und Infopoint

Die Altstadt bietet verschiedene mögliche Standorte für einen Servicepoint dieser Art (sh. Karte 24), der sinnvollerweise an den Radwanderwegen liegen und gewerblich geführt werden sollte. Neben qualifizierten Informationen über Radwege muss der Radfahrer hier die Möglichkeit haben, sein Rad gesichert unterzustellen und kleinere Reparaturen auszuführen/ausführen zu lassen.

Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen gewährleisten die Stand- und Diebstahlsicherung des Fahrzeuges und schützen Fassaden sowie Stadtmöblierung vor unerwünschter Beschädigung.

Gestalterisch müssen sie sich ins historische Stadtbild einfügen und sollten einheitlich gestaltet sein. Das gelingt am besten mit einfachen, neutral gehaltenen Bügeln.

Das Aufstellen einer ausreichenden Zahl städtischer Fahrradständer verhindert auch unschöne private Billigaufsteller.

Dafür eignen sich folgende Standorte:

- an den Eingängen aller kulturellen und sozialen Einrichtungen
- am Rathaus und am Stadthaus (mit Touristinformation)
- auf dem Schuhmarkt
- auf dem Alten und dem Neuen Markt
- am Mönchhof
- an den Kircheneingängen
- an den Supermärkten am Alten Markt und in der Mühlenstraße

4.3.9 Beschilderung

Die vorhandene Beschilderung des Radwanderweges R22 sollte ergänzt werden um spezielle Infotafeln für Radtouristen an den Stadteingängen und auf den Großparkplätzen. Eine gute Ergänzung wäre der unter 4.3.1.3 beschriebene farbige Klinkerstreifen im Straßenbelag als Leitsystem.

4.3.10 Radwege am Ufer

Als „Grüne Stadt am Wasser“ muss es Ziel der Stadtentwicklung sein, die Uferbereiche öffentlich erlebbar zu machen. In der Altstadt wird hier mit dem Ausbau des Färbergrabens/des Färbergrabenweges ein wichtiger Schritt getan.

Mit dem Bebauungsplangebiet „Auf dem Brook“ bietet sich die Möglichkeit, einen Uferweg über den Brook bis zur Schleuse am Wasser weiter zu führen. Ein touristischer Rundgang/eine Rundfahrt könnte dann über diesen grünen Ringweg am Neuen Tor durch die Lange Straße in die Altstadt führen und über den Moltkeplatz zurück auf den Ring. Dieser Weg ist wichtige Maßnahme im Rahmenplan.



*Grünfläche am
Elde-Zusammenfluss*

TEIL HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

Handlungsschwerpunkt 5 – Freiflächen und Wasser

5.1 Bestandsaufnahme und Konflikte

(siehe Karte 25: Freiflächen und Wasser)

5.1.1. Große öffentlich zugängliche Grünflächen



Im Rahmenplangebiet befinden sich mehrere Grünflächen mit öffentlicher Nutzung. Die wichtigsten sind:

5.1.1.1 Die historischen Wallanlagen

Die historischen Wallanlagen liegen am Rand der östlichen Altstadt und bilden den größten zusammenhängenden Grünzug im Rahmenplangebiet. Sie stehen unter Denkmalschutz. Geplant ist die denkmalgerechte Sanierung der Anlage, die voraussichtlich ab 2016 umgesetzt wird. In der Grünanlage befinden sich zwei Spielplätze. Der Spielplatz auf Höhe der Bauhofstraße wurde 2004 komplett erneuert.

Der zweite Platz im Norden der Wallanlage soll im Zuge der Sanierung flächenmäßig verkleinert und konzentrierter angeordnet werden.

5.1.1.2 Grünanlage mit Moltke-Denkmal

Die kleine Parkanlage um das Denkmal des preußischen Generalfeldmarschalls Graf Helmuth von Moltke entstand 1793 durch Einebnung der Wall-Graben-Anlage. Sie steht ebenfalls unter Denkmalschutz. Eine Sanierung ist vorerst nicht geplant. Eine Zielstellung zur weiteren Entwicklung sollte erarbeitet werden.

5.1.1.3 Bleicherberg

Der Bleicherberg am nördlichen Altstadtrand ist die Ruine des rasenbestandenen Erdwalles der slawischen Burg Parchim und damit ein historisch bedeutsames Bodendenkmal. In der Grünanlage befindet sich ein schöner gut ausgestatteter Spielplatz. Der Zugang zur Neuen Mauerstraße ist sehr ansprechend gestaltet.

Mit der angestrebten Erweiterung des Radfernweges, der dann am Bleicherberg entlangführt, wird die kleine Grünanlage zukünftig häufiger auch von Touristen besucht.

5.1.1.4 Grünfläche an der Hohen Brücke

Die Auenfläche am Wasser im Bereich Auf dem Brook ist eine der wenigen Orte in der Parchimer Altstadt mit öffentlich zugänglichem Ufer. Ein kleiner Pflasterweg verbindet die Piepenhäger Straße mit der Hohen Brücke in der nordwestlichen Ecke der Altstadt. Hinter den Grundstücken westlich der Piepenhäger Straße verläuft ein unbefestigter Weg, der die Nebengebäude der Grundstücke rückwärtig erschließt.

Inmitten der Grünfläche befindet sich ein kleiner Spielplatz.

Die Grünfläche befindet sich im B-Plan Gebiet „Auf dem Brook“.

5.1.1.5 Am Färbergraben

Der Färbergraben durchfließt das Zentrum der Altstadt in einem kleinen Grünzug. Der nördliche Teil wurde bereits saniert, die Neuanlage des südlichen Abschnittes zwischen Langer Straße und Fischerdamm ist geplant und soll 2016 durchgeführt werden. Wie im nördlichen Teil entsteht dabei ein Gehweg, der neben dem Färbergraben eine Durchquerung der Stadt im Grünen ermöglicht und ein großer Gewinn für die Altstadt ist.



Am Färbergrabenweg

5.1.1.6 Grünfläche zwischen Schuhmarkt und St. Georgenkirche

Die Kleine Grünfläche auf Kirchen- und kommunalem Grund liegt in der Blickachse von St. Georgenkirche und historischem Rathaus. Die „Einheitslinde“ die im Gedenken an die deutsche Wiedervereinigung als Solitär auf der Anlage gepflanzt wurde, hat politische Bedeutung. Die Gestaltung der Freifläche ist nicht zufriedenstellend.

5.1.1.7 Grünfläche am Fischerdamm zwischen Wehr und Trafohaus

Die bisher ungenutzte kommunale Wiesenfläche zwischen alter Elde und den beiden Schulen bedarf einer sinnvollen Nutzung und Aufwertung als Freifläche am Wasser. Die alte Wehranlage soll erneuert werden.

5.1.1.8 Grünanlagen im Kirchengumfeld

An beiden großen Kirchen gibt es baumbestandene Grünflächen mit großen Bäumen (ehemalige Friedhöfe) in Kirchenbesitz, die erhalten werden müssen.

5.1.2 Private Grünflächen in Quartiersinnenhöfen

Die rückwärtigen Grundstücke der Altstadthäuser bilden Quartiersinnenhöfe, die von den Bewohnern als Hof, Garten, Stellplatz, oder auch für Nebenanlagen wie Schuppen und Garagen genutzt werden.

In der Parchimer Altstadt mit ihren traditionell kleinen Grundstücken sind die Innenhöfe durch eine hohe Bebauungsdichte geprägt. Insbesondere die kleinen Wohnquartiere in der östlichen Altstadt sind nicht selten bis zu 100 % mit Gebäuden und befestigten Flächen (PKW-Stellplätze,



Schuhmarkt

Zufahrten) versiegelt. Viele Grundstücke sind zu klein, um noch privaten Gärten, Spiel- und Sitzplätzen Platz zu bieten. Neben dem Fehlen von Grünflächen führt die hohe Überbauung auch zu einer unschönen „Schuppenlandschaft“ hinter den Wohnhäusern, die es unattraktiv macht, in der Altstadt zu wohnen.

5.1.3 Großgrün auf Straßen und Plätzen

Die historischen Straßen und Plätze der Altstadt wurden traditionell ohne Baumpflanzungen angelegt. Große Bäume gibt es vor allem rund um die beiden Kirchen. In der breiteren Blutstraße und auf dem Schuhmarkt wurden neue Bäume angepflanzt.

Viele Altstadtstraßen sind zu eng, der Straßenraum zu begrenzt, um weitere Baumpflanzungen vorzusehen.

Die größeren Platzflächen auf dem Alten Markt, der Schuhmarkt und der Ziegenmarkt sind für die Nutzung durch größere Feste (Altstadtfest) vorgesehen und deshalb von Einbauten und Bäumen freizuhalten.

Auch in den kleinen Gärten und Innenhöfen ist kaum Platz für größere Bäume.

5.2 Zielstellung – Freiflächen und Wasser

Mit den öffentlichen Grünanlagen und vielen weiteren unbebauten Grundstücken stehen reichlich Flächen für die Begrünung der Altstadt zur Verfügung.

Dennoch beklagen Besucher und Bewohner einen Mangel an „Grün“ in der Altstadt.

Die vorhandenen Grünflächen werden wenig wahrgenommen, sie müssen besser und einfallreicher gestaltet werden. Es fehlen „Highlights“, also besonders attraktive Anlagen.

Gerade jüngeren Bewohnern fehlen gemeinschaftlich genutzte Bereiche im Quartier und Bäume in den Altstadtstraßen.

Die Quartiersinnenhöfe sollten grüner werden, um das Wohnen schöner zu machen. Ziel muss es sein, Nebengebäude zurückzubauen und befestigte Flächen zu entsiegeln.

Die Bewohner Parchims sehen ihre Stadt gemäß Umfrage mehrheitlich als „Grüne Stadt am Wasser“, weil sie wissen, dass die Stadt mit ihrer Lage am Wasser ein großes Potenzial und Alleinstellungsmerkmal hat. Die Eldearme und zufließende Gräben haben einen besonderen Reiz. Dieses Potenzial muss noch besser genutzt werden.

Das Wasser wird erlebbar, wenn die Uferbereiche zugänglich und gut gestaltet sind.

Das ist bisher vor allem im Bereich des Färbergrabens, und am Großparkplatz Fischerdamm und am Parkplatz Burgdamm der Fall. Die vielen anderen Wasserkanten sind aus verschiedenen Gründen nicht zugänglich. Die Ufer aufzuwerten und zugänglich zu machen, wird die Altstadt deutlich bereichern.

5.3. Maßnahmen Freiflächen und Wasser

(siehe Karte 25: Freiflächen und Wasser)

5.3.1 Uferbereiche erschließen

Als wichtigste Maßnahme im Bereich Freiflächen bietet die Erschließung weiterer Uferbereiche auch gute Möglichkeiten zur Realisierung, weil wichtige Altstadtflächen am Wasser in den nächsten Jahren grundlegend verändert und umgebaut werden. Die geplante Neuordnung bietet die einmalige und seltene Gelegenheit, dieses Ziel mit den vielleicht wichtigsten Maßnahmen des Rahmenplanes auch umzusetzen.

5.3.1.1 Bereich Eldemühle

Die große Mühle befindet sich in Altstadtrandlage am Ufer, unmittelbar neben dem Stadthafen.

Mit der angestrebten Umnutzung der Gebäude für kulturelle Zwecke werden auch die Außenanlagen neu gestaltet. Dabei muss die Gelegenheit genutzt werden, eine öffentlich zugängliche attraktive städtische Uferkante zu gestalten. Diese könnte als Promenadenweg von der Straße zum Parkplatz Fischerdamm auf der Süd- und Westseite der Mühle (vielleicht als „Umgang“ bzw. Steg) entlang führen. Als langfristige Option sollte die Wegeführung hinter dem Gebäude Fischerdamm 4 (Club) bis zur Terrasse am Fischerdamm verfolgt werden.



Elde-Mühle

5.3.1.2 Auf dem Brook

Auch die Neuordnung der Fläche „Auf dem Brook“ bietet die Möglichkeit, zukünftig das Flanieren an den Ufern möglich zu machen. Mit der Neugestaltung der Hafensstraße an der Kaikante wird bereits der Anfang gemacht, wobei auch ein glatter Fahrstreifen für Radfahrer vorgesehen ist. Ziel muss es sein, diesen Geh- und Radweg im Uferbereich entlang bis zum Neuen Tor fortzuführen. Das Verwaltungsgebäude der WOBÄU könnte mit einem öffentlich zugänglichen Weg umgangen werden, mittel- und langfristige ist auch die Möglichkeit einer Verlegung des Verwaltungssitzes zu prüfen. Nordwestlich des Gebäudes soll der vorhandene Grünzug mit dem Spielplatz aufgewertet werden, so dass der neue Weg hier durch eine naturbelassene Aue führt.

5.3.1.3 Weg am Wehr

Der neu angelegte kleine Weg auf der östlichen Seite des Einkaufsmarktes am Fischerdamm führt am Wehr vorbei an die Alte Elde. Ziel ist es, diesen Weg bis zur Langen Straße zu verlängern, ggf. als Steg oder Umgang am Gebäude Lange Straße 67. Damit wird der Öffentlichkeit eine weitere Wasserfläche mit viel Flair zugänglich gemacht. Die technischen Planungen zur Wehernerneuerung und zur Fischtreppe sind mit den Zielen des Rahmenplanes abzustimmen.

5.3.2 Neugestaltung Kirchenumfelder

Die Freiflächen an den beiden Altstadtkirchen befinden sich in einem relativ ungeordneten Zustand. Als Touristenmagnet und öffentlich zugängliche Flächen müssen sie saniert werden und bedürfen einer gestalterischen Aufwertung.

Das Umfeld der St. Georgenkirche reicht bis vors Rathaus und bildet damit eine der zentralen Freiflächen in der Stadt. Die Sanierung und Umgestaltung wird derzeit vorbereitet.

Einen anderen Charakter hat das Umfeld der St. Marienkirche, das eher parkartig angelegt ist. Langfristig sollte versucht werden, die Kirche wieder freizustellen (bei Aufgabe der beiden noch bewohnten Gebäude). An der Mühlenstraße sollen neben den Wohnhäusern ergänzende Großbäume gepflanzt werden.

5.3.3 Mönchhof am Färbergraben

Nach dem Abriss der Langen Straße 62 neben dem Färbergraben entstand am Mönchhof eine Freifläche, die geeignet ist, eine kleine Grünanlage zu werden. Zwischen Altem und Neuem

Markt gelegen, könnte hier ein Platz zum Verweilen entstehen, mit ein paar Bäumen, Sitzgelegenheiten, Infotafel und Fahrradabstellern, wo man kurz pausieren und an den Färbergraben herantreten kann. Diese Grünanlage soll im Zusammenhang mit einer geplanten Umgestaltung des gesamten Mönchhofes von der Langen Straße bis zum Fischerdamm geschaffen werden.



Mönchhof

5.3.4 Grünfläche am Fischerdamm zwischen Alter Elde und Schule

Durch den Abriss der Häuser am Fischerdamm 5 und 5a ist eine öffentliche Freifläche entstanden, die überwiegend begrünt und umzäunt ist, aber nicht genutzt wird. Eine Wiederbebauung wird inzwischen nicht mehr für realistisch und erstrebenswert gehalten. Wegen ihrer Lage dicht an Hort und Schule bietet sich an, sie als öffentlich zugängliche, aber weitgehend von der Kindereinrichtung genutzte Fläche umzugestalten. Denkbar wären hier ein kleiner Schulgarten als Schaugarten und Attraktion und/oder ein Spielplatz, den die Hortkinder und Anwohner gleichermaßen nutzen können. Die Fläche reicht vom Fischerdamm bis zum historischen Trafohaus, von der Alten Elde bis zur Spielstraße Am Mönchhof. Das Eldeufer soll in die Gartengestaltung einbezogen und frei zugänglich sein – ein weiterer Schritt zum Erleben des Wassers in der Altstadt. Planungen zur Wehernerneuerung und zur Fischtreppe sowie der Rahmenplan sind aufeinander abzustimmen.



Elde-Wehr

5.3.5 Halbinsel am westlichen Ende des Fischerdamms

Die kleine Grünanlage am Fischerdamm braucht eine neue Gestaltung, um ein gern aufgesuchter Ort zu sein. Sie bietet einen Blick über die Alte Elde und auf den Stadthafen und einen kleinen Ruheraum am belebten Fischerdamm. An dem Standort könnte neben Bänken auch ein Boule-Platz oder ein Freiluftsportplatz finden.

Die Umgestaltung sollte in Abstimmung mit der Neugestaltung des Mönchhofes, dem Neubau der Wehranlage und dem Nutzungskonzept der Eldemühle erfolgen.

5.3.6 Pocketparks als gemeinschaftliche Grünflächen

Auch „Westentaschengarten“ genannt, bezeichnet der Pocketpark eine „kleine, gärtnerisch gestaltete Fläche, die zuvor als „toter“ Winkel vornehmlich in Städten ungenutzt und brach liegen blieb. Möglich sind hier sowohl die Anlage einfacher Beete als auch künstlerisch und landschaftsarchitektonisch ambitionierte Lösungen“ (Wikipedia).

Als einfaches Beispiel kann in der Parchimer Altstadt die liebevoll gestaltete und gepflegte Ecke Mittelstraße/Alte Mauerstraße genannt werden.

Kleine Pocketparks in den Wohnstraßen bieten vor allem den Anwohnern gestaltete und gepflegte Grünräume zur gemeinsamen Nutzung.

Bisher verwahrloste Baulücken ohne große Chance auf Wiederbebauung bieten sich an, auf diese Art umgestaltet zu werden. Es gibt Pläne, auf zwei verschiedenen Grundstücken solche beispielhaften Pocketparks anzulegen: an der Ecke Hakenstraße/Rosenstraße und an der Ecke Neue Mauerstraße/Brennereigang.

Weitere Beispiele könnten folgen. Anzustreben ist auch die Einbeziehung privater und ehrenamtlicher Initiativen für diese kleinen „Oasen“.



Alte Mauerstraße

5.3.7 Anpflanzen von Bäumen

Möglichkeiten für Baumneupflanzungen bieten die eigentlichen Grünflächen, aber auch Parkplätze und die geplanten dezentralen Stellplatzanlagen (Pkt. 5.3.3).

Als „straßenbegleitendes Grün“ sollten Bäume beim Umbau der Langen Straße und des Fischerdammes eingesetzt werden. Sie können die vorgesehenen baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergänzen und die Aufenthaltsqualität der Straßenräume verbessern.

5.3.8 Begrünung der Stellplatzanlagen

Da größere Bäume in den Straßen aus den genannten Gründen kaum einzuordnen sind, müssen bei der Neuanlage von Stellplatzanlagen alle sinnvollen Möglichkeiten für Baumpflanzungen ausgeschöpft werden. Deshalb sollen für den Neubau oder Umbau von Stellplatzanlagen im Altstadtgebiet Begrünung und Baumpflanzungen vorgeschrieben werden. Dafür ist die Gestaltungssatzung zu ändern. Diese Maßnahmen sind unter den Punkten 3.3.6 und 3.3.9 ausführlich erläutert. Die Stadt Parchim soll als Grundstückseigentümer kleinerer Stellplatzanlagen vorgehen und geeignete Anlagen musterhaft umgestalten.

Als bereits sehenswertes Beispiel kann der kleine private PKW-Stellplatz Am Heiligengeisthof hinter der Wockerstraße 5 genannt werden.

5.3.9 Entkernung

Eines der wichtigsten Ziele für die Verbesserung der Wohnqualität in der Altstadt ist die Entkernung der Innenhöfe. Wenn der Blick aus dem Fenster ins Grüne geht, statt auf verfallene Nebengebäude und Garagendächer wird auch das Wohnen in der Altstadt attraktiver. Die Besitzer der Nebenanlagen haben diese oft mit hohem Aufwand und privatem Engagement errichtet. Oft besteht keine andere Möglichkeit, Werkstatt, Auto oder Fahrräder unterzubringen. Mit dem Generationenwechsel ergibt sich aber öfter der Wunsch, lieber einen Garten oder Spielflächen für die Kinder hinterm Haus zu haben und damit die Bereitschaft, Nebengebäude zurückzubauen und Flächen zu entsiegeln.

Ziel sollte es sein, in den Allgemeinen Wohngebieten eine Grundflächenzahl von 0,4 nicht zu überschreiten. Bei bauantragspflichtigen Umbauten und Neubauten besteht die Gelegenheit, auf die Reduzierung einer zu hohen Überbauung einzuwirken. Um neue Impulse zu setzen, ist zu

prüfen, ob ein Förderprogramm „Entkernung von Innenhöfen und Begrünung“ aufgelegt werden kann, das die Eigentümer beim Rückbau nicht mehr benötigter Nebenanlagen mit Entsiegelung und Begrünung der Flächen unterstützt.

*Grundflächenzahl gemäß § 17 Baunutzungsverordnung (Anteil bebauter Fläche zur Grundstücksfläche)



verbaute Hinterhofsituation

5.3.10 Öffentlichkeitsarbeit für private Initiativen

Oftmals sind es kleine Eingriffe und private Initiativen, die eine Straße schöner machen – der Rosenstock oder die Sonnenblume an der Haustür, Efeu und wilder Wein am Giebel, Bäume die über die Mauer reichen und Grün ins Straßenbild bringen, Blütenpracht in den Blumenkästen am Fenster usw.

Mit der entsprechenden Würdigung und Öffentlichkeitsarbeit müssen diese bewusst gemacht und gestärkt werden.

Zunächst könnte eine Fotoausstellung besonders schöne Beispiele für innerstädtisches Grün präsentieren und prämiieren.

Auch ein Wettbewerb ist immer eine gute Möglichkeit, Aufmerksamkeit für das Thema zu erregen. „Die schönste Straße“, „Schönster Hof der Altstadt“, die „Schönste Kletterrose der Rosenstraße“, „Mein Auto hat den schönsten Stellplatz“, „Das schönste Straßenfest“ usw. können gewählt werden.

In anderen Städten sind der „Tag der offenen Gärten“ oder „Die Nacht der offenen Höfe“ ein Publikumsmagnet. Dabei öffnen private Eigentümer ihre Gärten oder Höfe für fremde Besucher. So werden gute Beispiele für begrünte Höfe öffentlich, Lust am Wohnen in der Altstadt wird geweckt, neue Maßstäbe können gesetzt werden.

Um das Engagement der Anwohner zu unterstützen, ist die Erarbeitung eines Flyers/einer Broschüre mit Beispielen und Empfehlungen für das Begrünen von Fassaden oder Stellplatzanlagen mit der geeigneten Pflanzenauswahl usw. zu empfehlen.

5.3.11 Visionen für die Zukunft

5.3.11.1 „Der Grüne Ring“

Für die Zukunft bestehen weitere Möglichkeiten, die Altstadt attraktiver zu machen.

Eine Vision, die vorgestellt werden soll ohne Maßnahme dieses Rahmenplanes zu sein, ist die Verlängerung des Grüngürtels von den Wallanlagen über den Park am Moltkeplatz hin zur Alten Elde an der Mühle. Der Grünzug würde dem Verlauf der alten Stadtmauer und der historischen Wallanlagen folgen. Die Fläche zwischen Mehrzweckhalle und Fischerdamm wird z. Zt. von einem Gewerbebetrieb (Tischlerei) genutzt. Wenn die Stadt die Flächen bei Geschäftsaufgabe oder -verlagerung erwirbt und umgestaltet, könnte zwischen Sparkasse und Mühle eine parkartige Anlage mit Fuß- und Radwegen entstehen.

So wird der „Grüne Ring“ um die historische Altstadt weiter geschlossen. Vom Neuen Tor über die Hafenstraße zum Bleicherberg auf den Wiesenring, durch die Wallanlagen zum Moltkeplatz, von dort bis zur Mühle. An dieser Vision sollte Parchim festhalten.



Elde am Burgdamm

5.3.11.2 Brücken über die Eldearme

Die Eldearme im Stadtzentrum bieten viel gestalterisches Potenzial und die Möglichkeit, Parchim zum „Kleinen Venedig am Wasser“ zu entwickeln.

Parchim braucht kleine Fußgängerbrücken, um neue attraktive Wegeverbindungen auszubauen. Hinter der alten Mühle würde eine solche Brücke die Altstadt mit dem Deichpfad an der Elde verbinden. Bootstouristen, Wohnmobilisten und Wasserwanderer hätten einen besseren Zugang zum Einkaufsmarkt an der Mühlenstraße. Künftige Theaterbesucher können vom Parkplatz Fischerdamm aus auf einem stimmungsvollen Weg über die Brücke zum Kulturstandort Mühle geführt werden.

Die geplante Fußgängerbrücke vom Parkplatz Burgdamm zur Hafenstraße bietet Besuchern, Bewohnern und Radfahrern einen romantischen Weg in die westliche Altstadt und erspart den Umweg über die viel befahrene Straßenbrücke.

Eine kleine Brücke südlich der Schleuse könnte einen Geh- und Radweg an der Elde-Müritzwasserstraße über den Elde-Seitenarm führen.

Kartenverzeichnis

ANLAGE 1

Bestands- und Konfliktpläne

- Karte 1: Sanierungs- und Teilentlassungsgebiete
- Karte 2: Bestands- und Konfliktplan Baulücken und Leerstände
- Karte 3: Denkmalkarte
- Karte 4: Geförderte öffentliche Infrastruktur (Städtebauförderung)
- Karte 5: Geförderte Modernisierungsmaßnahmen Gebäude (Städtebauförderung)
- Karte 6: Innerstädtischer Neubau nach 1990
- Karte 7: Übersicht D-4-Grundstücke (gemäß Städtebauförderrichtlinie, StBauFR)
- Karte 10: Bebauungsplangebiete
- Karte 11: Bestands- und Konfliktplan Gewerbe – Soziales – Kultur
- Karte 12: Bestandsplan Straßenhierarchie
- Karte 13: Bestands- und Konfliktplan Fließender Verkehr
- Karte 14: Bestands- und Konfliktplan Ruhender Verkehr

Entwicklungs- und Maßnahmepläne (teilweise mit Bestand)

- Karte 20: Baulückenentwicklung
- Karte 21: Bestands- und Maßnahmeplan Bauliche Nutzung
- Karte 22: Maßnahmeplan Fließender Verkehr
- Karte 23: Maßnahmeplan Ruhender Verkehr
- Karte 24: Bestands- und Maßnahmeplan Radwege
- Karte 25: Bestands- und Maßnahmeplan Freiflächen und Wasser
- Karte 26: Bestand und Entwicklung Straßenbeläge
- Karte 27: Maßnahmeplan Gewerbe – Soziales – Kultur

Stadtmöblierung und Straßenleuchten im Rahmenplangebiet Altstadt – Erläuterungen

ANLAGE 2

ANLAGE 2

Stadtmöblierung und Straßenleuchten im Rahmenplangebiet Altstadt - Erläuterungen

Bedeutung der Stadtmöbel und Straßenleuchten im Stadtbild

Das Stadtbild wird ganz wesentlich geprägt von der Gestaltung des öffentlichen Raumes, in dem die Stadtmöblierung nochmal einen ganz besonderen Platz einnimmt. Besucher, Touristen und nicht zuletzt die Bewohner nehmen die Stadtmöblierung in ihrer Gestaltung, ihrer Gesamtwirkung, ihrer Anordnung und Funktionalität täglich wahr. Stadtmöblierung ist daher eng verknüpft mit dem Bild des Betrachters von der Stadt. Dabei wird der Betrachter immer versucht sein, auch eine gewisse Einzigartigkeit, das Besondere, zu entdecken. Ebenso bedeutsam ist die einheitliche Gestaltung einzelner Elemente auf kleinem Raum. Negative Beispiele hierfür wären Sitzbänke oder Pflanzgefäße, die in drei bis fünf Versionen auf kleinem Raum zu finden sind.

Was zählt zu den Stadtmöbeln und Straßenleuchten

Zu den Stadtmöbeln und Straßenleuchten zählen sämtliche Gegenstände des Außenbereiches, die für den öffentlichen Raum genutzt werden, wie:

Beleuchtungsmittel/Lampen, Sitzbänke, Abfallbehälter, Fahrradanhängerbügel, Fahrradüberdachungen, Werbeträger, Litfasssäulen Poller/Absperrungen, Beschilderungen, Toiletten, Hundetoiletten, Wartehallen, Pflanzbehälter, Geländer, Pfosten, Baumschutz (Gitter, Schutzbügel und Roste), Schutzzäune, Spielgeräte, Briefkästen, Parkscheinautomaten, E-Bike-Ladestationen u. a. m.

Prämissen:

- In der Altstadt soll die Farbe der Straßenlampen im Kernbereich zukünftig einheitlich in einem anthrazitgrauem Farbton (RAL 7016) oder DB 703 (anthrazit) erscheinen. Der festgelegte Lampentyp einer Mastaufsatzleuchte Typ Dieter VIII (LED) vom Hersteller Leipziger Leuchten oder glw. kann auch in Varianten als Wand-, Aufsatz- und Auslegerleuchten eingeplant werden. Die Höhe und Schirmgröße muss ebenfalls nach Einbausituation festgelegt werden. Die Abstrahlung soll zur Seite und nach unten möglichst regelbar sein und sich den knappen Raumproportionen in der Altstadt anpassen.
- Die Sitzbänke für den innerstädtischen Bereich (Straßen und Plätze) müssen sich grundsätzlich von denen in Parkbereichen unterscheiden. Es sind exklusivere Formen und Materialien zu verwenden. Die Sitzfläche sollte ausschließlich aus Holz (Thermoholz) sein. Im innerstädtischen Bereich haben Sitzbänke ohne Lehne Priorität. (Hersteller: z. B.: Westeifel – Modelseerie Versio; Ziegler, Wetz-Flex L Bloc, ...).
Es sollen jedoch auch Lehnbänke vor allem für ältere Menschen mit bereitgestellt werden.
- Für unterschiedliche Platzräume wie am Ziegenmarkt, am Alten Markt oder am Stadthaus kann auch die Möblierung unterschiedliche Akzente setzen, aber immer unter der Voraussetzung, dass sich auf einem begrenzten Raum nur eine Version eines Stadtmöbels befindet.
- Die folgenden Stadtmöbel sollen sich im Stadtraum zurücknehmen und sind daher anthrazitgrau (RAL 7016 oder DB 703) auszuführen: Fahrradständer (Bsp. Langer – rechteckige Anlehnbügel + anteilige Ausstattung mit zusätzlichem Halt in Kniehöhe für Kinderräder); Abfallbehälter (Bsp. Wetz-Modell Rostock 40I); Poller (Bsp. Blutstraße mit Wappen und Reflexionsstreifen); Baumschutzgitter (Bsp. Blutstraße);
- Geländer sind verzinkt zu belassen bzw. zu ersetzen, wo ein Anstrich vorhanden ist, ist dieser bei Instandhaltungsmaßnahmen anthrazitfarben zu überstreichen. Die Gestaltung der Geländer hat das inzwischen für die Altstadt weitestgehend signifikante Motiv (siehe in der Alten Mauerstraße) aufzunehmen. Bei der Gestaltung der Geländer außerhalb des Kernbereiches sind vorwiegend 3 Motive zu finden: das typische Altstadtmotiv, die senkrechten Stäbe an der Langen Brücke und die waagerechten Stäbe am Zugang zum Parkplatz Fischerdamm. Es spricht nichts gegen den Erhalt dieser Eigenständigkeit.

- Die derzeit noch vorherrschende Vielfalt der Stadtmöbel, insbesondere bei Abfallbehältern und Fahrradständern ist schrittweise abzubauen. Der Austausch auf den Platzräumen hat immer jeweils komplett zu erfolgen.
- Nicht vermeidbare Beschilderungen sollen in der kleinsten zulässigen Größe erfolgen. Hinweisschilder, die keinen Vorgaben unterliegen, sollten einen hohen Wiedererkennungswert und ein nur für Parchim typisches Layout besitzen (neu zu entwickeln).
- Für die gesamte Altstadt sollten einheitliche Pflanzgefäße Verwendung finden. Pflanzgefäße gehören zu den Ausstattungselementen, die besonders wahrgenommen werden. Sie sollten in der Form eine gewisse Individualität aufweisen und nicht denen gleichen, die in jedem Ort oder auf Verkehrsflächen im Land immer wieder zu finden sind. Pflanzgefäße sollten zu jeder Jahreszeit und auch im unbepflanzten Zustand ihren gestalterischen Anspruch vermitteln. Dennoch ist auch hier Anthrazitgrau vornehmlich einzusetzen (RAL 7016 oder DB 703).
- Auch für diesen Bereich gilt es, einheitliche Modelle eines Stadtmöbels im Platz- und Straßenraum aufzustellen.

Prämissen für die Grünbereiche der Wallanlagen und des Moltkeplatzes

Für die Wallanlagen wurde eine denkmalpflegerische Zielstellung erarbeitet. Hier werden auch Aussagen zu den Ausstattungselementen getroffen. Die Ausstattungselemente werden sich dabei im wesentlichen auf Bänke, Abfallbehälter, Geländer und Spielgeräte beschränken.

- Aus städtebaulicher Sicht ist hier der Einsatz von ergonomischen Sitzbänken mit stabilen, benutzerfreundlichen Konstruktionen unter Verwendung witterungs- und beanspruchungs-resistenter Werkstoffe mit Auflagen aus recyceltem Material (Edelstahlgestelle, Recyclingmaterialauflagen anthrazitgrau) erforderlich. Die Bänke sollten mit Rückenlehne und Seitenbügel ausgestattet sein.
- Für die Abfallbehälter in den Wallanlagen wird wie in der Altstadt das Model Rio von der Firma Hahne und Lücke GmbH (RAL 7016 oder DB 703) vorgehalten.
- Die Geländer sind auch künftig analog denen am Spielplatz, in Höhe der Alten Mauerstraße, in Anlehnung an historische Vorlagen, in Edelstahl und mit Handläufen aus natürlich gewachsenem Robinienholz zu gestalten.
- Am Moltkeplatz ist ein eigenständiges Ausstattungskonzept für die Grünanlage zu entwickeln.

Allgemeine Anforderungen an die Stadtmöbel und Straßenleuchten/Umsetzungskonzepte

- Auf eine einheitliche und gestalterisch ansprechende Ausführung ist besonderes Augenmerk zu legen.
- Generell gilt die Forderung, nachhaltige Ausstattungselemente zu verwenden, die eine gewisse Einzigartigkeit nicht vermissen lassen. Gefordert sind Langlebigkeit, hohe Material- und Verarbeitungsqualität, technisch ausgereifte Konstruktion und Funktionalität mit individuellen Gestaltungsmöglichkeiten und innovativem Design.
- Entscheidend für die Wahl der Stadtmöbel sind die Qualität, die Kosten und das Design. Neben den Kosten für Anschaffung und Installation schlagen Wartung und Instandsetzung zu Buche. Vandalismus verteuert die Sache zusätzlich. Ergänzend wird noch ein Gestaltungskatalog für Stadtmobiliar (Materialien, Farbgebung, Produktformate, Standorte) vorerst für die Altstadt erarbeitet und dieser von der Stadtvertretung beschlossen.

Demografische Entwicklung beachten

Viele alte Menschen möchten ihr Leben in der gewohnten Umgebung verbringen, dazu gehört auch die Sicherung des täglichen Bedarfs. Längere Strecken brauchen Pausen zum Ausruhen und Hinsetzen. Dafür fehlt es an Möglichkeiten. Bei älteren Menschen ist jedoch das Bedürfnis nach Sitzgelegenheiten zum kurzen Ausruhen vorhanden, gerade im Zusammenhang mit Einkäufen. Integrierte Sitzgelegenheiten auf Bürgersteigen, unterstützt durch künstlerische Gestaltung und robuste Materialien würden sicher ein Stück Lebensqualität für ältere Menschen bieten.

Auswertung (Abwägung) der Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange (TÖB)

ANLAGE 3

ALTSTADT PARCHIM - FORTSCHREIBUNG RAHMENPLAN 2016

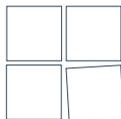
Auswertung zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) - Abwägung

Lfd.	Träger Öffentlicher Belange BA= Bundesamt, LA=Landesamt, LK=Landkreis AS=Außenstelle	Schreiben zur Beteiligung vom	Stellungnahme vom	Zusammenfassung Stellungnahme	Abwägung durch Rahmenplaner RP= Rahmenplan, AT=Allgemeiner Teil HSP= Handlungsschwerpunkt
1	LA für Kultur und Denkmalpflege	03.03.2016	25.04.2016	Hinweis auf Einbeziehung der Landesdenkmalpflege bei den geplanten Quartiersplanungen, wenn Denkmale, insbesondere Nebengebäude in Innenhöfen betroffen sind, ebenso bei den Wallanlagen	Hinweis wird in RP übernommen, im AT Punkt. 4.5
2	Straßenbauamt Schwerin	03.03.2016	23.03.2016	Bedenken: flächendeckende Ausweisung als Tempo-30-Zone; Hinweis auf Entbehrlichkeit von Fußgängerüberwegen in Tempo-30-Zonen	Hinweis wird in RP im HSP2 Punkt 2.3.4.1 und 2.3.5 eingearbeitet; Vorbehalte werden nach Konkretisierung genauer geprüft
3	LA für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V	03.03.2016	06.04.2016	Hinweis: Ergebnisse der Lärmkartierung bzw. des städtischen Lärmaktionsplanes im RP-Gebiet sind zu berücksichtigen; schallmindernde Maßnahmen für die Wallallee erforderlich	RP-Ziel Tempo 30 im gesamten RP-Gebiet trägt zur Lärminderung bei; wird auch nachrichtlich in RP übernommen in Schriftteil AT Pkt. 3.6 und HSP 2 Punkt 2.1.5
4	Staatl. Amt für Landwirtschaft und Umwelt Westmecklenburg	03.03.2016	31.03.2016	Landwirtschaftliche Belange werden nicht berührt, keine Bedenken oder Hinweise	nicht erforderlich
5	LK Parchim, Stabsstelle Regionalentwicklung	03.03.2016	-	keine Stellungnahme eingegangen	nicht erforderlich
6	Deutsche Telekom	03.03.2016	-	keine Stellungnahme eingegangen	nicht erforderlich
7	Stadtwerke Parchim GmbH	03.03.2016	13.04.2016	keine Bedenken oder Anregungen	nicht erforderlich

Lfd.	Träger Öffentlicher Belange BA= Bundesamt, LA=Landesamt, LK=Landkreis AS=Außenstelle	Schreiben zur Beteiligung vom	Stellungnahme vom	Zusammenfassung Stellungnahme	Abwägung RP= Rahmenplan, AT=Allgemeiner Teil HSP= Handlungsschwerpunkt
8	Kabel Deutschland, Vertrieb & Service GmbH & Co. KG	03.03.2016	15.03.2016	Hinweis auf Breitbandkommunikationsanlagen im Gebiet, Erschließungsmaßnahmen sind im Vorfeld abzustimmen; geeignete Kabeltrassen sind bei B-Plänen zu berücksichtigen	wird mit Hinweis auf Beteiligung der Netzbetreiber im Schriftteil HSP 2 Pkt. 2.3.5 abgedeckt
9	Industrie- und Handelskammer zu Schwerin	03.03.2016	-	keine Stellungnahme eingegangen	nicht erforderlich
10	Handwerkskammer Schwerin über Kreishandwerkerschaft Westmecklenburg-Süd, AS Parchim	03.03.2016	-	keine Stellungnahme eingegangen	nicht erforderlich
11	Wasser- und Bodenverband "Mittlere Elde"	03.03.2016	01.04.2016	Hinweis: Wasser- und Bodenverband ist bei baulichen Maßnahmen am Färbergraben und an der Stadtwocker zu beteiligen	wird nachrichtlich in RP übernommen in Schriftteil HSP 2 Punkt 2.3.5
12	Ev.-Lutherischer Kirchenkreis Mecklenburg, Kirchenkreisverwaltung	03.03.2016	-	keine Stellungnahme eingegangen	nicht erforderlich
13	Römisch-Katholische Kirche, Bischöfliches Amt	03.03.2016	-	keine Stellungnahme eingegangen	nicht erforderlich
14	Neuapostolische Kirche M-V	03.03.2016	-	keine Stellungnahme eingegangen	nicht erforderlich
15	Evangelisch-Freikirchliche Gemeinde	03.03.2016	-	keine Stellungnahme eingegangen	nicht erforderlich
16	Deutsche Post, REG COM, Berlin	03.03.2016	-	keine Stellungnahme eingegangen	nicht erforderlich
17	Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg	03.03.2016	23.03.2016	Zustimmung, keine Bedenken oder Anregungen aus raumordnerischer Sicht	nicht erforderlich
18	Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim	03.03.2016	-	keine Stellungnahme eingegangen	nicht erforderlich

IMPRESSUM

Verfasser:



MIKOLAJCZYK • KESSLER • KIRSTEN
Arbeitsgemeinschaft Freier Architekten

Dr.-Hans-Wolf-Str. 3, 19055 Schwerin
info@mkk-architekten.de

Auftraggeber:



Stadt Parchim
FB Bau und Stadtentwicklung
Blutstraße 5, 19370 Parchim

Sanierungsträger:

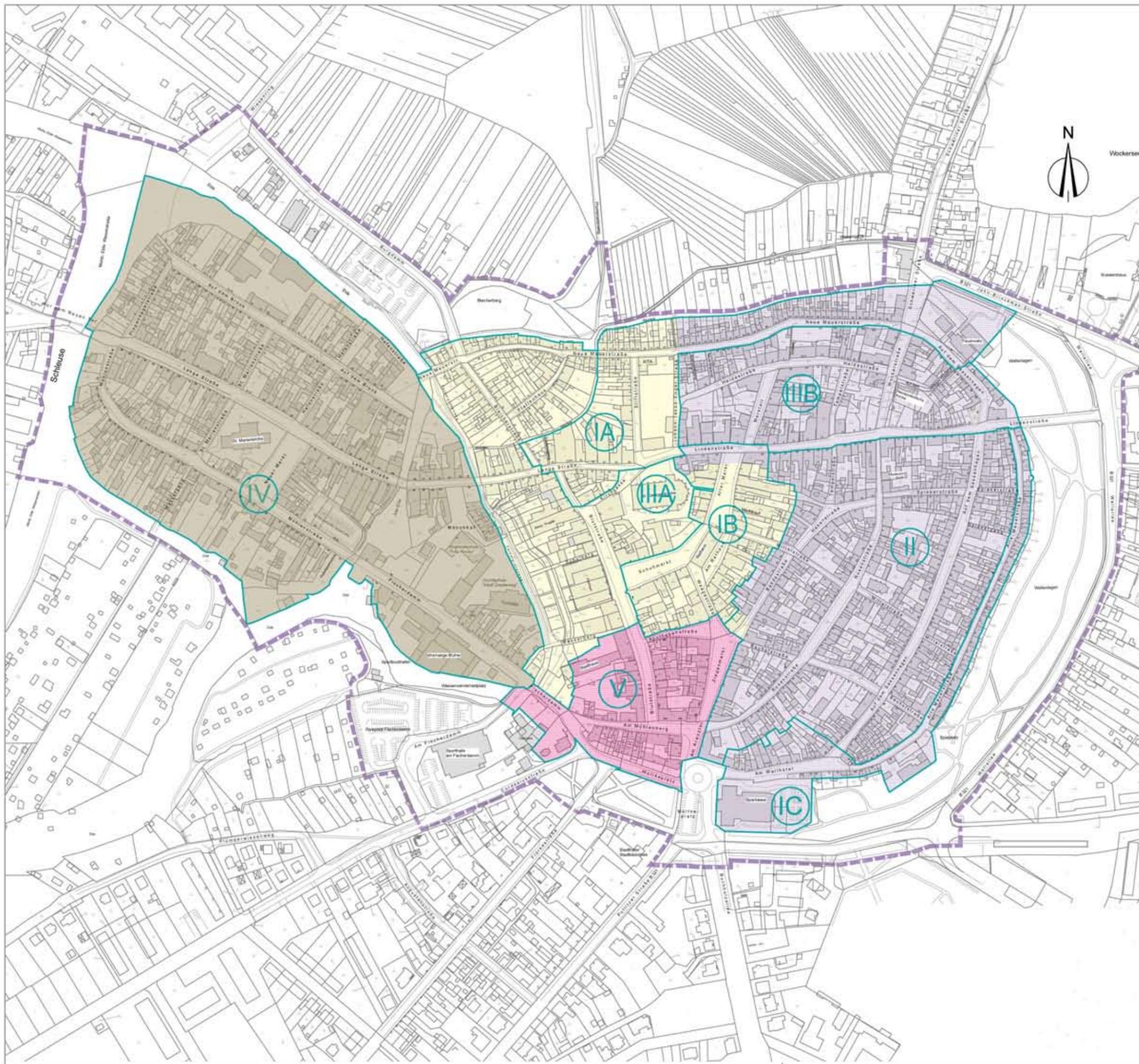


LGE
Mecklenburg-Vorpommern GmbH

Bertha-von-Suttner-Straße 5, 19061 Schwerin

Fotos: © Stadt Parchim, Jörn Lehmann, MKK Architekten
Satz/Layout: Grafik Design A. Kirsten

Beschlossen auf der Stadtvertretersitzung am 6. Juli 2016



- Geltungsbereich Rahmenplan
- Grenzen Entlassungsgebiete

Sanierungsgebiete in der Altstadt		rechtsverbindlich seit
	Sanierungsgebiet Östliche Altstadt Erweiterungsgebiet	1993 (1991)
	Sanierungsgebiet Östliche Altstadt	1993 (1991)
	Sanierungsgebiet Westliche Erweiterung Altstadt	2004
	Sanierungsgebiet Südliche Erweiterung Altstadt	2015

Entlassungsgebiete		Entlassungsjahr
IA	Teilbereich IA, IB, IC	2007
IB		
IC		
II	Teilbereich II	2015/ 2016
IIIA	Teilbereich IIIA, IIIB	2020
IIIB		
IV	Teilbereich IV	2025
V	Teilbereich V	2025

STADT PARCHIM
Städtebaulicher Rahmenplan
ALTSTADT
 Fortschreibung 2016

Karte 1: Sanierungs- und Entlassungsgebiete

Auftraggeber:		Stand: 20.05.2016
Vertreten durch:		Mäßstab: (bei Ausdruck in A3-Format) M 1 : 4 000
Rahmenplaner:	 MIKOLAJCZYK - KESSLER - KIRSTEN Arbeitsgemeinschaft freier Architekten Dr. Hans-Wolff Str.3 19055 Schwärz	Karte Nr. 1



-  Geltungsbereich Rahmenplan
-  Wasserflächen
-  Gebäude (Grundlage: Flurkarte 12/2014)
-  Größere Grünflächen

- BESTAND:**
-  Teilleerstand*
 -  Kompletter Leerstand*
 -  Baulücke*

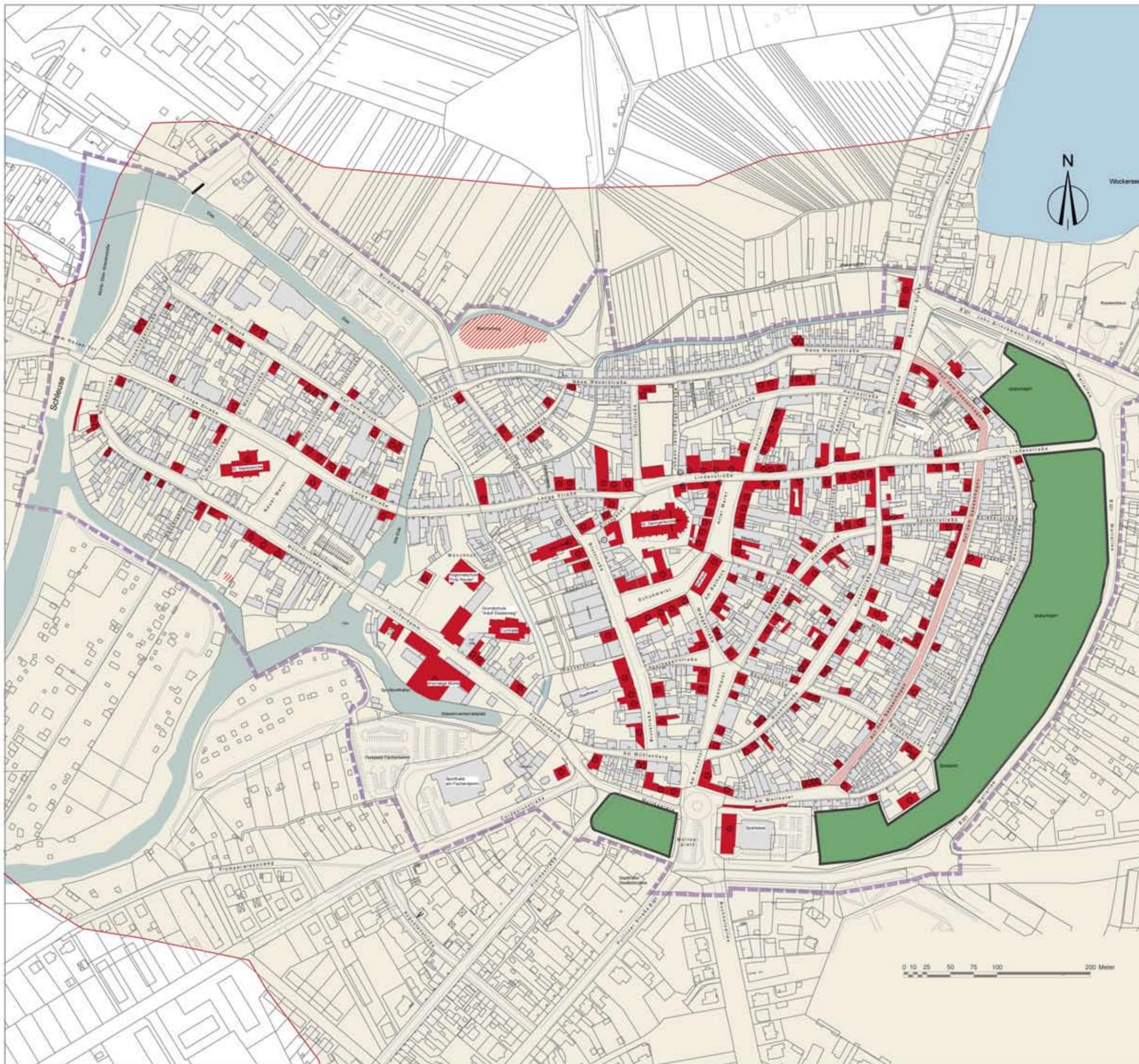
*) nach Augenschein bei Begehung, Stand November 2014

STADT PARCHIM
 Städtebaulicher Rahmenplan
ALTSTADT
 Fortschreibung 2016

**Karte 2: Bestands- und Konfliktplan
 Baulücken und Leerstände**

Auftraggeber:		Stand: 03.03.2016
Vertreten durch:	 LGE Mecklenburg-Vorpommern GmbH	Mallstab (bei Ausdruck in A3-Format) M 1 : 4 000
Rahmenplaner:	 MIKOLAJCZYK - KESSLER - KIRSTEN Arbeitsgemeinschaft Freier Architekten Dr.-Hans-Wolf-Str.3 19055 Schwelin	Karte Nr.: 2





-  Geltungsbereich Rahmenplan
-  Wasserflächen
-  Gebäude ohne Denkmalschutz
(Grundlage: Flurkarte 12/2014)

BESTAND:

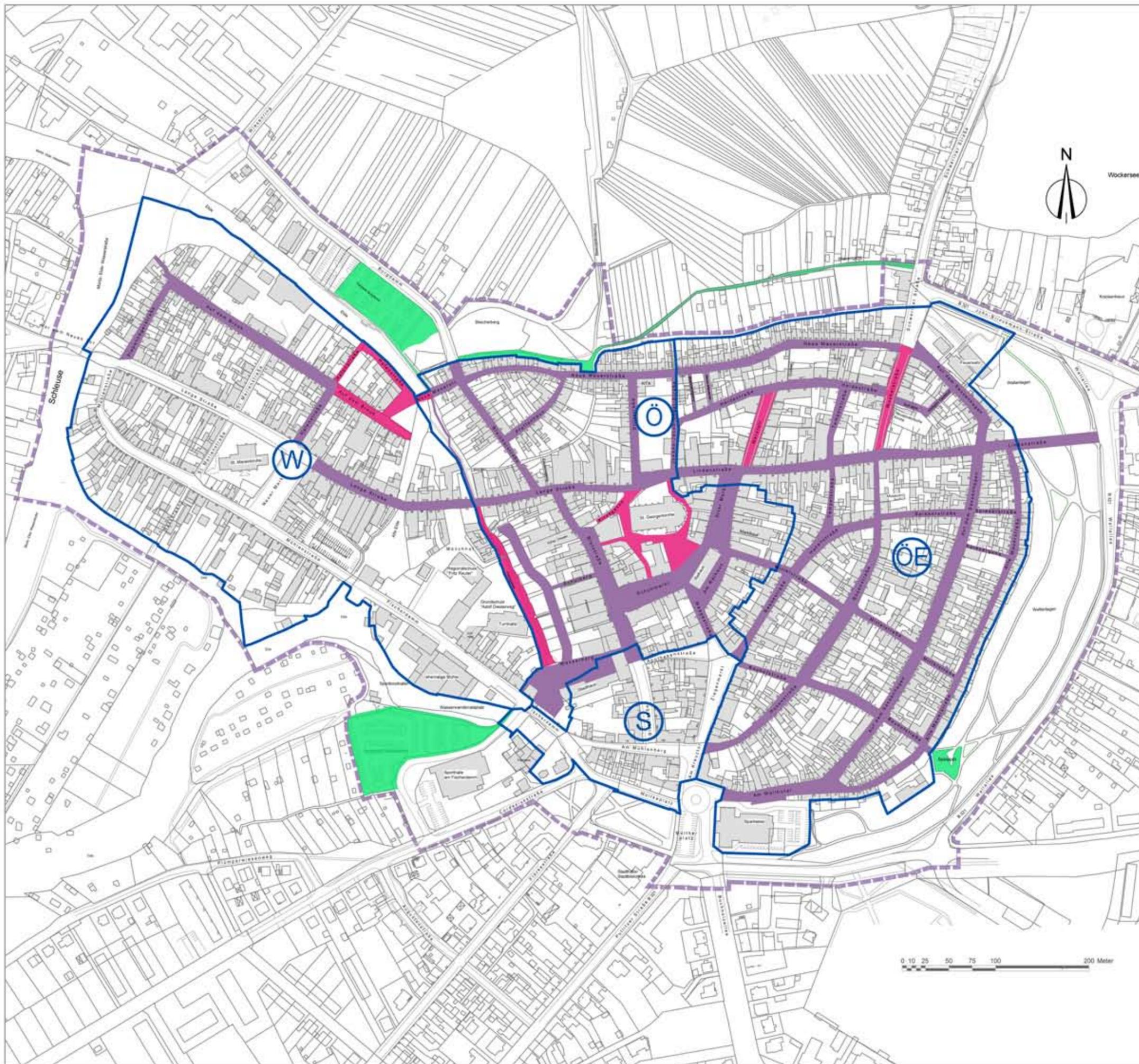
-  Einzeldenkmale

Die genaue Bezeichnung der Einzeldenkmale ist dem Auszug aus der Denkmalliste der Stadt Parchim zu entnehmen (Stand 12.1.2015)
-  denkmalgeschütztes Straßenpflaster (Basalt)
-  Bodendenkmalfäche
-  Besonders geschützte Bodendenkmalfäche
-  denkmalgeschützte Grünflächen

STADT PARCHIM
Städtebaulicher Rahmenplan
ALTSTADT
 Fortschreibung 2016

Karte 3: Denkmalkarte

Auftraggeber:		Stand: 03.03.2016
Vertreten durch:	 LGE Mecklenburg-Vorpommern GmbH	Mallstab (bei Ausdruck in A3-Format) M 1 : 4 000
Rahmenplaner:	 MIKOLAJCZYK - KESSLER - KIRSTEN Arbeitsgemeinschaft Freier Architekten Dr.-Hans-Wolf-Str.3 19055 Schwelin	Karte Nr.: 3



--- Geltungsbereich Rahmenplan

■ Gebäude (Grundlage: Flurkarte 12/2014)

Sanierungsgebiete in der Altstadt rechtsverbindlich seit

○	Sanierungsgebiet Östliche Altstadt	1993 (1991)
○E	Sanierungsgebiet Östliche Altstadt Erweiterungsgebiet	1993 (1991)
W	Sanierungsgebiet Westliche Erweiterung Altstadt	2004
S	Sanierungsgebiet Südliche Erweiterung Altstadt	2015

Erschließungsmaßnahmen mit Städtebaufördermitteln

- Erschließungsmaßnahmen durchgeführt
- Erschließungsmaßnahmen geplant/vorbereitet/ in Durchführung
- Erschließungsmaßnahmen außerhalb der Sanierungsgebiete

STADT PARCHIM

Städtebaulicher Rahmenplan

ALTSTADT

Fortschreibung 2016

Karte 4: Geförderte öffentliche Infrastruktur

Auftraggeber:



Stand:
03.03.2016

Vertreten durch:



Mallstab
(bei Ausdruck in
A3-Format)
M 1 : 4 000

Rahmenplaner:



Karte Nr. **4**



--- Geltungsbereich Rahmenplan

■ Gebäude (Grundlage: Flurkarte 12/2014)

Sanierungsgebiete in der Altstadt		rechtsverbindlich seit
○	Sanierungsgebiet Östliche Altstadt	1993 (1991)
○	Sanierungsgebiet Östliche Altstadt Erweiterungsgebiet	1993 (1991)
○	Sanierungsgebiet Westliche Erweiterung Altstadt	2004
○	Sanierungsgebiet Südliche Erweiterung Altstadt	2015

Modernisierungsmaßnahmen mit Städtebaufördermitteln

Private Gebäude:

- Modernisierung durchgeführt
- Modernisierung geplant/ vorbereitet

Öffentliche Gebäude:

- Modernisierung durchgeführt
- Modernisierung geplant/ vorbereitet
- Ordnungsmaßnahme

STADT PARCHIM
Städtebaulicher Rahmenplan
ALTSTADT
 Fortschreibung 2016

Karte 5: Geförderte
Modernisierungsmaßnahmen Gebäude

Auftraggeber: Stadt Parchim

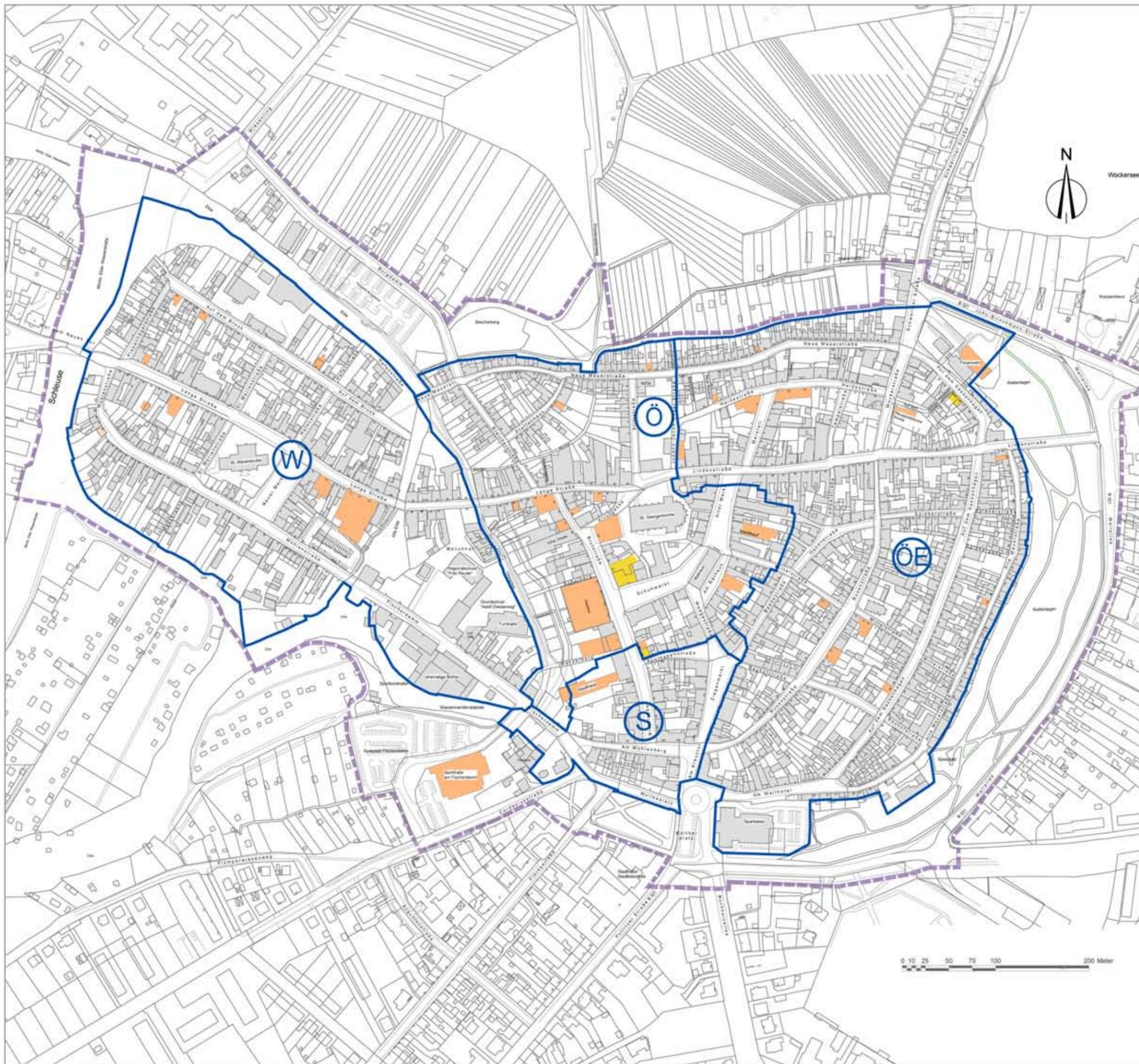
Stand:
03.03.2016

Vertreten durch: **LGE**
Mecklenburg-Vorpommern GmbH

Mallstab
(bei Ausdruck in
A3-Format):
M 1 : 4 000

Rahmenplaner: **MIKOLAJCZYK - KESSLER - KIRSTEN**
Arbeitsgemeinschaft Freier Architekten
Dr.-Hans-Wolf-Str.3
19055 Schwelin

Karte Nr.: **5**



--- Geltungsbereich Rahmenplan

■ Gebäude (Grundlage: Flurkarte 12/2014)

Sanierungsgebiete in der Altstadt	rechtsverbindlich seit
○ Ö Sanierungsgebiet Östliche Altstadt	1993 (1991)
○ ÖE Sanierungsgebiet Östliche Altstadt Erweiterungsgebiet	1993 (1991)
○ W Sanierungsgebiet Westliche Erweiterung Altstadt	2004
○ S Sanierungsgebiet Südliche Erweiterung Altstadt	2015

Neubaumaßnahmen nach 1990

Geförderter Gebäudeneubau nach 1990:

■ Neubau ausgeführt

Nicht geförderter Gebäudeneubau nach 1990:

■ Neubau ausgeführt

STADT PARCHIM
Städtebaulicher Rahmenplan
ALTSTADT
 Fortschreibung 2016

Karte 6: Innerstädtischer Neubau nach 1990

Auftraggeber:  Stadt Parchim

Stand: 03.03.2016

Vertreten durch:  **LGE**
Mecklenburg-Vorpommern GmbH

Mallstab (bei Ausdruck in A3-Format): M 1 : 4 000

Rahmenplaner:  **MIKOŁAJCZYK - KESSLER - KIRSTEN**
Arbeitsgemeinschaft Freier Architekten
Dr.-Hans-Wolf-Str.3
19055 Schwelin

Karte Nr. **6**



--- Geltungsbereich Rahmenplan

■ Gebäude (Grundlage: Flurkarte 12/2014)

Sanierungsgebiete in der Altstadt rechtsverbindlich seit

- Sanierungsgebiet Östliche Altstadt 1993 (1991)
- Sanierungsgebiet Östliche Altstadt Erweiterungsgebiet 1993 (1991)
- Sanierungsgebiet Westliche Erweiterung Altstadt 2004
- Sanierungsgebiet Südliche Erweiterung Altstadt 2015

■ D4-Objekt

□ Veräußerung D4-Objekt

STADT PARCHIM
Städtebaulicher Rahmenplan
ALTSTADT
 Fortschreibung 2016

Karte 7: Übersicht D4-Grundstücke
 (gemäß StBauFR)

Auftraggeber:  Stadt Parchim

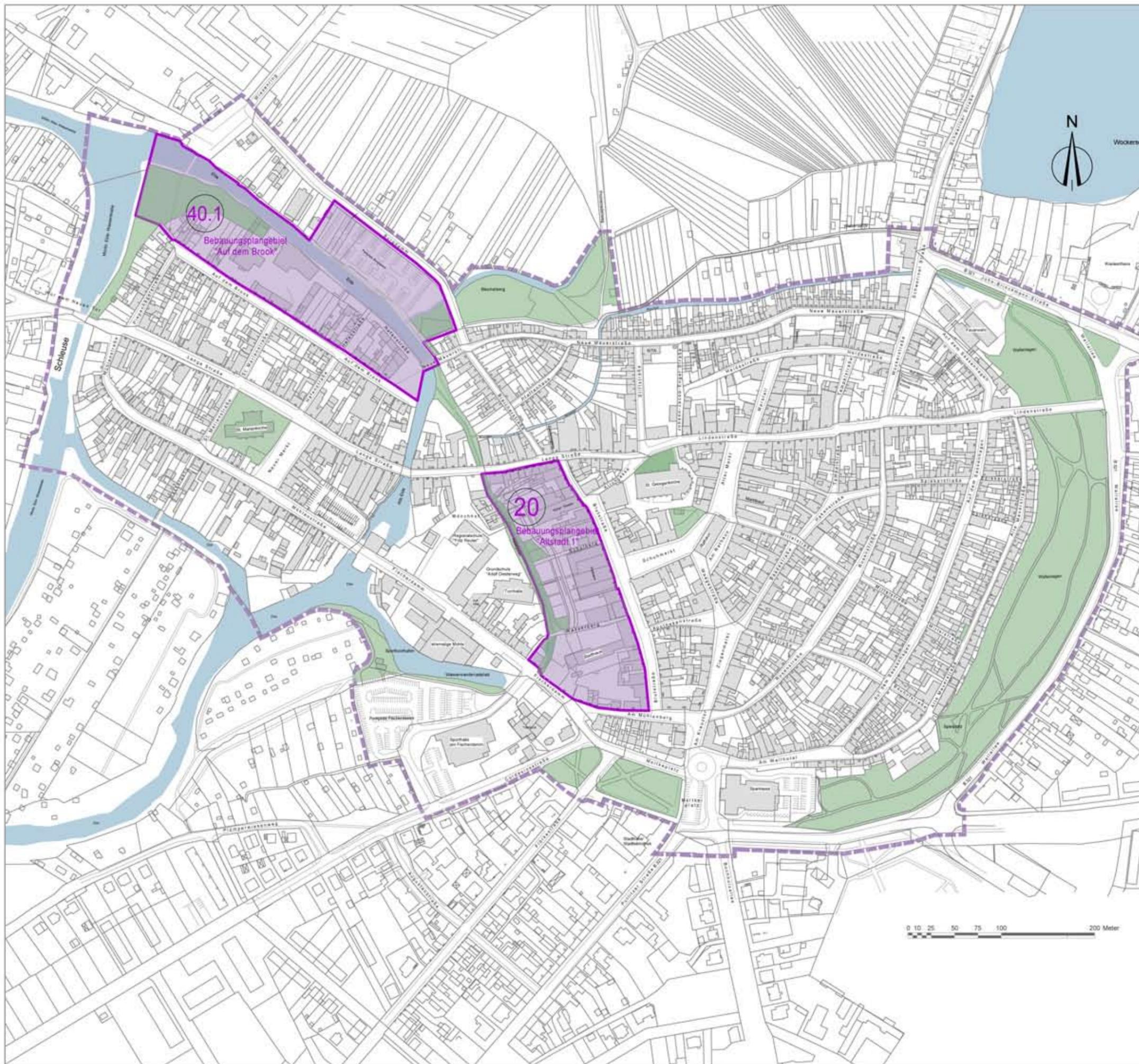
Stand:
03.03.2016

Vertreten durch:  **LGE**
Mecklenburg-Vorpommern GmbH

Mallstab
(bei Ausdruck in A3-Format)
M 1 : 4 000

Rahmenplaner:  **MIKOLAJCZYK - KESSLER - KIRSTEN**
Arbeitsgemeinschaft Freier Architekten
Dr.-Hans-Wolf-Str.3
19055 Schwelin

Karte Nr. **7**

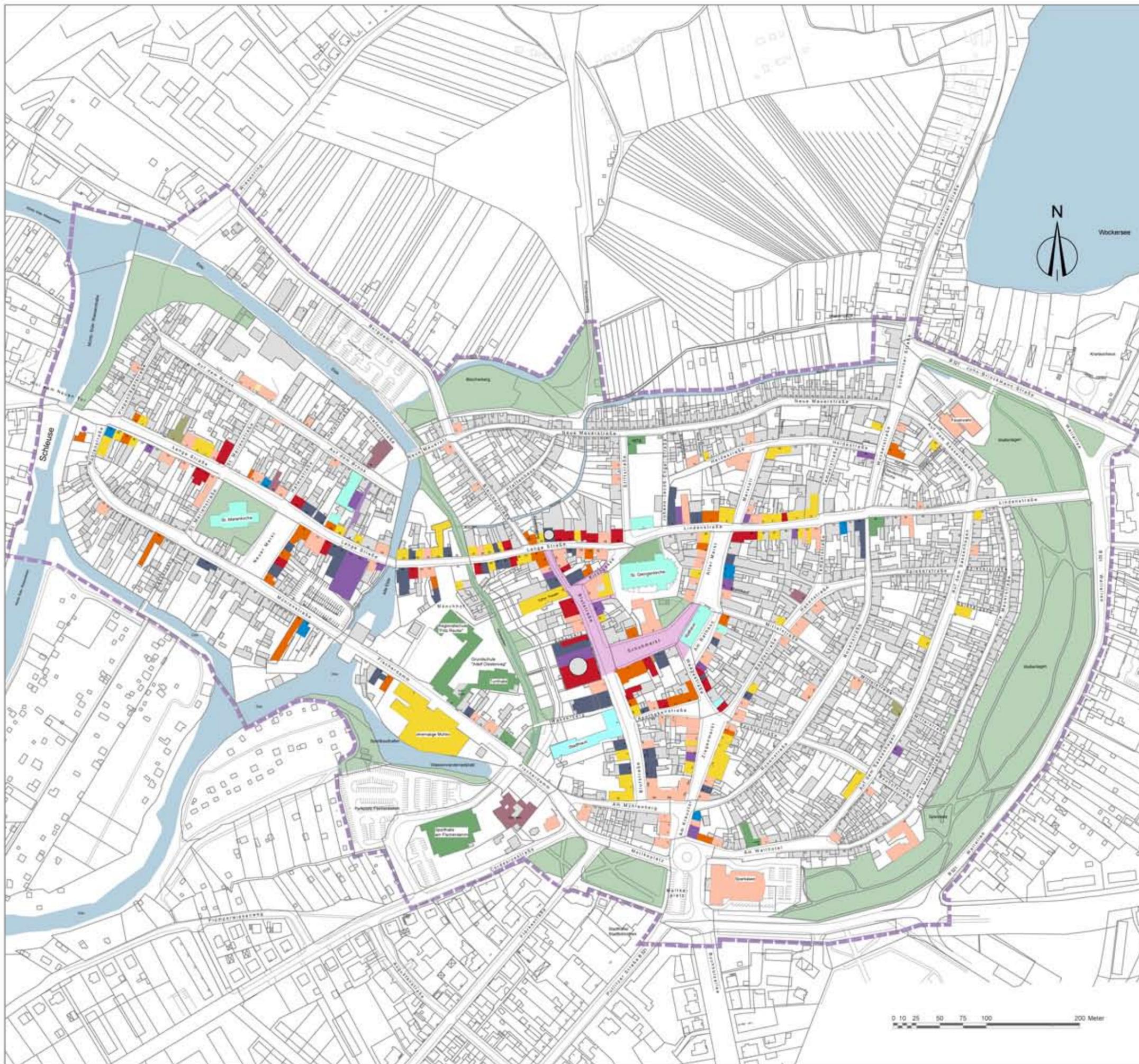


-  Geltungsbereich Rahmenplan
 -  Wasserflächen
 -  Gebäude (Grundlage: Flurkarte 12/2014)
 -  Größere zusammenhängende Grünflächen
- Bebauungsplangebiet**
-  Bebauungsplan Nr. 20 "Altstadt 1"
 -  Bebauungsplan Nr. 40.1 "Auf dem Brook"

STADT PARCHIM
 Städtebaulicher Rahmenplan
ALTSTADT
 Fortschreibung 2016

Karte 10: Bebauungsplangebiete

Auftraggeber:		Stand: 03.03.2016
Vertreten durch:	 LGE Mecklenburg-Vorpommern GmbH	Mallstab (bei Ausdruck in A3-Format) M 1 : 4 000
Rahmenplaner:	 MIKOLAJCZYK - KESSLER - KIRSTEN Arbeitsgemeinschaft Freier Architekten Dr.-Hans-Wolf-Str.3 19055 Schwentin	Karte Nr.: 10



- Rahmenplangebiet
- Wasserflächen
- größere zusammenhängende Grünflächen
- Gebäude (Grundlage: Flurkarte 12/2014)

BESTAND:

- Fußgängerzone
- Periodischer Bedarf
- Bekleidung/ Schuhe/ Lederwaren
- Elektrobedarf
- Möbel/ Teppiche/ Heimtextilien
- Sonstiger aperiodischer Bedarf
- Gastronomie/ Hotel
- Dienstleistung
- Verwaltung, Parteien, Vereine, Kirchen
- Handwerk, Produzierendes Gewerbe
- Kultur/ Bildung
- Frequenzbringer

KONFLIKTE:

- Leerstand Gewerbeflächen bzw. Einzelhandel

STADT PARCHIM

Städtebaulicher Rahmenplan

ALTSTADT

Fortschreibung 2016

**Karte 11: Bestands- und Konfliktplan
Gewerbe-Soziales-Kultur**

Auftraggeber:



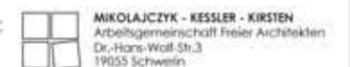
Stand:
03.03.2016

Vertreten durch:

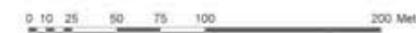


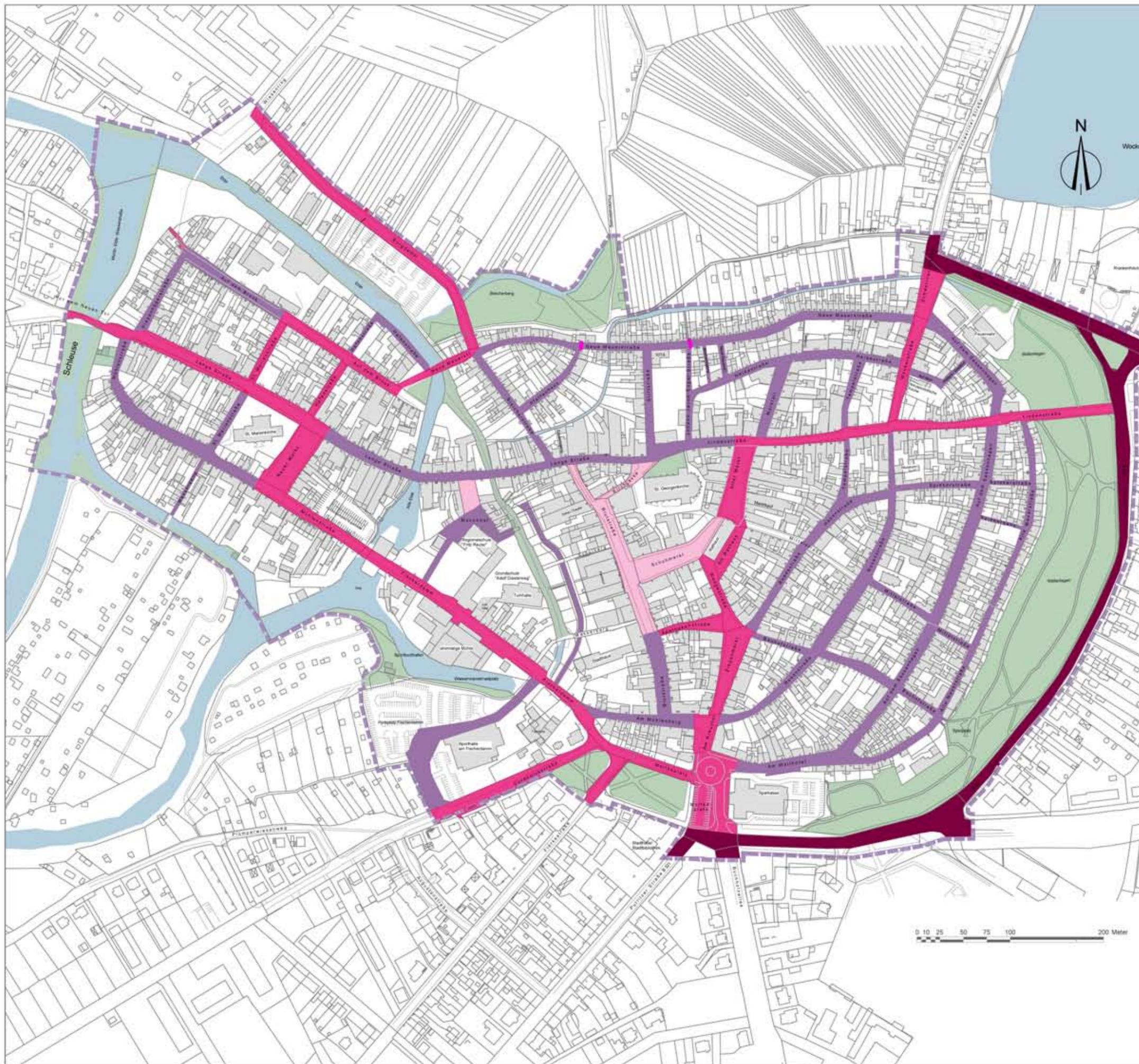
Mallstab
(bei Ausdruck in
A3-Format)
M 1 : 4 000

Rahmenplaner:



Karte Nr. **11**





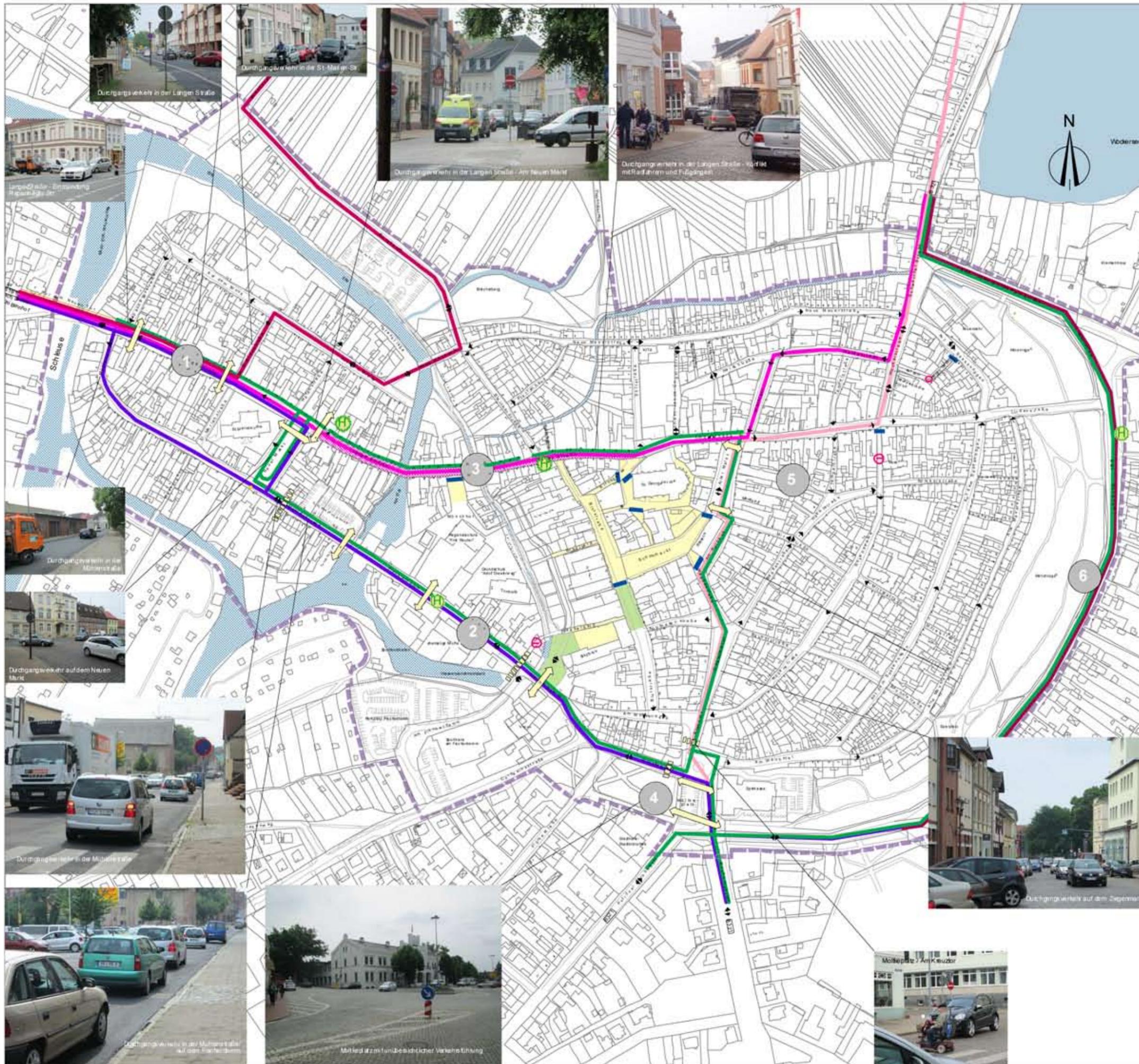
-  Geltungsbereich Rahmenplan
-  Wasserflächen
-  Gebäude (Grundlage: Flurkarte 12/2014)
-  Größere zusammenhängende Grünflächen, öffentlich zugänglich

- BESTAND:**
-  Hauptverkehrsstraße
 -  Sammelstraße
 -  Erschließungsstraßen und Wohnwege
 -  Fußgängerzone

STADT PARCHIM
 Städtebaulicher Rahmenplan
ALTSTADT
 Fortschreibung 2016

Karte 12: Bestandsplan Straßenhierarchie

Auftraggeber:		Stand: 03.03.2016
Vertreten durch:	 LGE Mecklenburg-Vorpommern GmbH	Maßstab (bei Ausdruck in A3-Format): M 1 : 4 000
Rahmenplaner:	 MIKOLAJCZYK - KESSLER - KIRSTEN Arbeitsgemeinschaft Freier Architekten Dr.-Hans-Wolf-Str.3 19055 Schwentin	Karte Nr.: 12



Bestand:

- Fußgängerzone
- Verkehrsberuhigte Zone
- Tempo - 20 - Zone
- Tempo - 30 - Zone (Wohnstraße)

Verkehrssymbole:

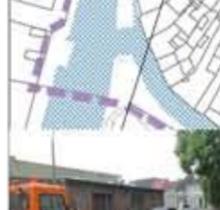
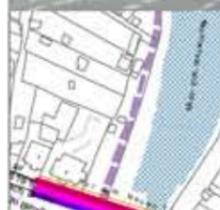
- wichtige Verkehrsverbindung, Hauptverkehrsader
- Zebrastrifen für Fußgänger (Bestand)
- Buslinie mit Haltestelle
- Fahrtrichtung (Einbahnstraße)
- Durchfahrtsverbot
- Absperrung (Pöller)

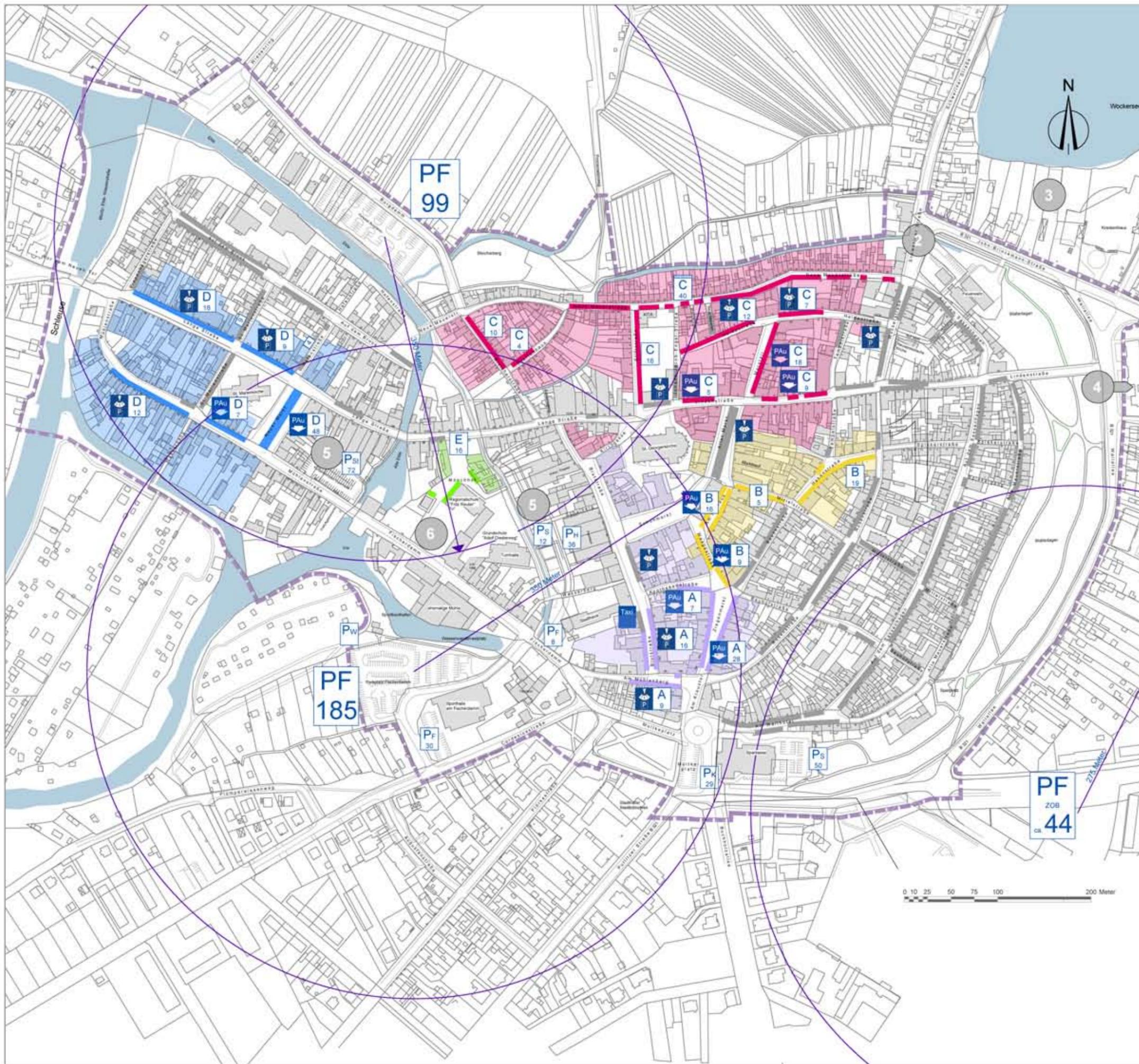
- KONFLIKTE:**
- 1 Konfliktschwerpunkt 1: Verkehrsüberlastung Westliche Altstadt
 - 2 Konfliktschwerpunkt 2: Verkehrsüberlastung Fischerdamm im Bereich des kulturellen Zentrums (Stadthaus, Mehrzweckhalle, Schule, Hort, Mühle)
 - 3 Konfliktschwerpunkt 3: Lange Straße unerwünschter Durchgangsverkehr, Nichterhalten des Tempolimits, fehlende verkehrsberuhigende Maßnahmen, illegales Parken (Zuparken der Gehwege), besonders radfahrerfreundlich, fehlende Aufenthaltsqualität
 - 4 Konfliktschwerpunkt 4: Marktplatz unübersichtliche Verkehrsführung, fehlende Übergänge für Radfahrer und Fußgänger, gestalterische Defizite, Fehlen verkehrsberuhigender Maßnahmen an den Zugängen zur Altstadt
 - 5 Konfliktschwerpunkt 5: Durchgangsverkehr und Parksuchverkehr in der östlichen Altstadt
 - 6 Konfliktschwerpunkt 6: Erhöhte Lärmpegel an der Wälschee gemäß Europäischen RL 2002/49/EG von 2012
- Konflikt: Fehlen komfortabler und sicherer Übergänge für Fußgänger

STADT PARCHIM
Städtebaulicher Rahmenplan
ALTSTADT
 Fortschreibung 2016

Karte 13: Bestands- und Konfliktplan
Fließender Verkehr

Auftraggeber:		Datum:	20.05.2016
Vertreten durch:	LGE Mecklenburg-Vorpommern GmbH	Maststab:	(bei Ausdruck in A3 Format) M 1 : 4 000
Rahmenplaner:	MK OLA, J. CZYK - KESSLER - K. IRSEN Arbeitsgemeinschaft freier Architekten D.-Hans-Wolf-Str. 3 19055 Schwefeln	Karte Nr.:	13





	Geltungsbereich Rahmenplan
	Wasserflächen
	Gebäude (Grundlage: Flurkarte 12/2014)
BESTAND: Vorhandene Stellplätze	
	im Straßenraum, Bewohnerparkzone A
	im Straßenraum, Bewohnerparkzone B
	im Straßenraum, Bewohnerparkzone C
	im Straßenraum, Bewohnerparkzone D
	im Straßenraum, Bewohnerparkzone E
	im Straßenraum, keine Bewohnerparkzone
Parkplätze für öffentliche Nutzung mit Bewirtschaftungsprinzip im Rahmenplangebiet	
	Parkzone bzw. Parkbereich mit Parkscheibe
	Parkzone bzw. Parkbereich mit Parkschein
	Parkzone Taxi
	Bewohnerparkzone A bis E (Parken für Bewohner gebührenfrei)
	Anzahl der Stellplätze
	Städtischer Parkplatz gebührenfrei
	Anzahl der Stellplätze
	private Stellplatzanlage, gebührenpflichtig
	Anzahl der Stellplätze
	private Stellplatzanlage, gebührenfrei
	Anzahl der Stellplätze
	Parkhaus
	Anzahl der Stellplätze
	Städtischer Kurzzeit-Parkplatz mit Parkscheibe
	Anzahl der Stellplätze
	Städtischer Parkplatz für Wohnmobile
	Anzahl der Stellplätze

KONFLIKTE:	
	Konfliktschwerpunkt 1: Fehlende Anwohnerparkplätze in der Ostlichen Altstadt insbesondere in der Alten Mauerstraße, der Neuen Mauerstraße, der Langen Straße, der Lindenstraße
	Fehlender öffentlicher Parkplatz am nordöstlichen Zugang zur Altstadt
	Mangel an Stellplätzen für Krankenhausmitarbeiter- und Besucher, dadurch Ausweich auf Stellflächen in der Altstadt
	Mangel an Stellplätzen Beschäftigte der Goetheschule
	Gestalterische und ordnungsrechtliche Mängel bei den großen privaten Parkplatzanlagen an der Hinteren Anbindung und am Supermarkt Mühlenstraße
	fehlende Kurzparkmöglichkeit für Bringe- und Abholverkehr Schule und Hort

STADT PARCHIM
Städtebaulicher Rahmenplan
ALTSTADT
 Fortschreibung 2016

Karte 14: Bestands- und Konfliktplan
Ruhender Verkehr

Auftraggeber:		Stand: 03.03.2016
Vertreten durch:	LGE Mecklenburg-Vorpommern GmbH	Mallstab (bei Ausdruck in A3-Format) M 1 : 4 000
Rahmenplaner:	MIKOLAJCZYK - KESSLER - KIRSTEN Arbeitsgemeinschaft Freier Architekten Dr.-Hans-Wolf-Str.3 19055 Schwelin	Karte Nr. 14

Ziel 4.2: Auf dem Sassenhagen



Ziel 4.1: Rosenstraße - Lücke aufwerten



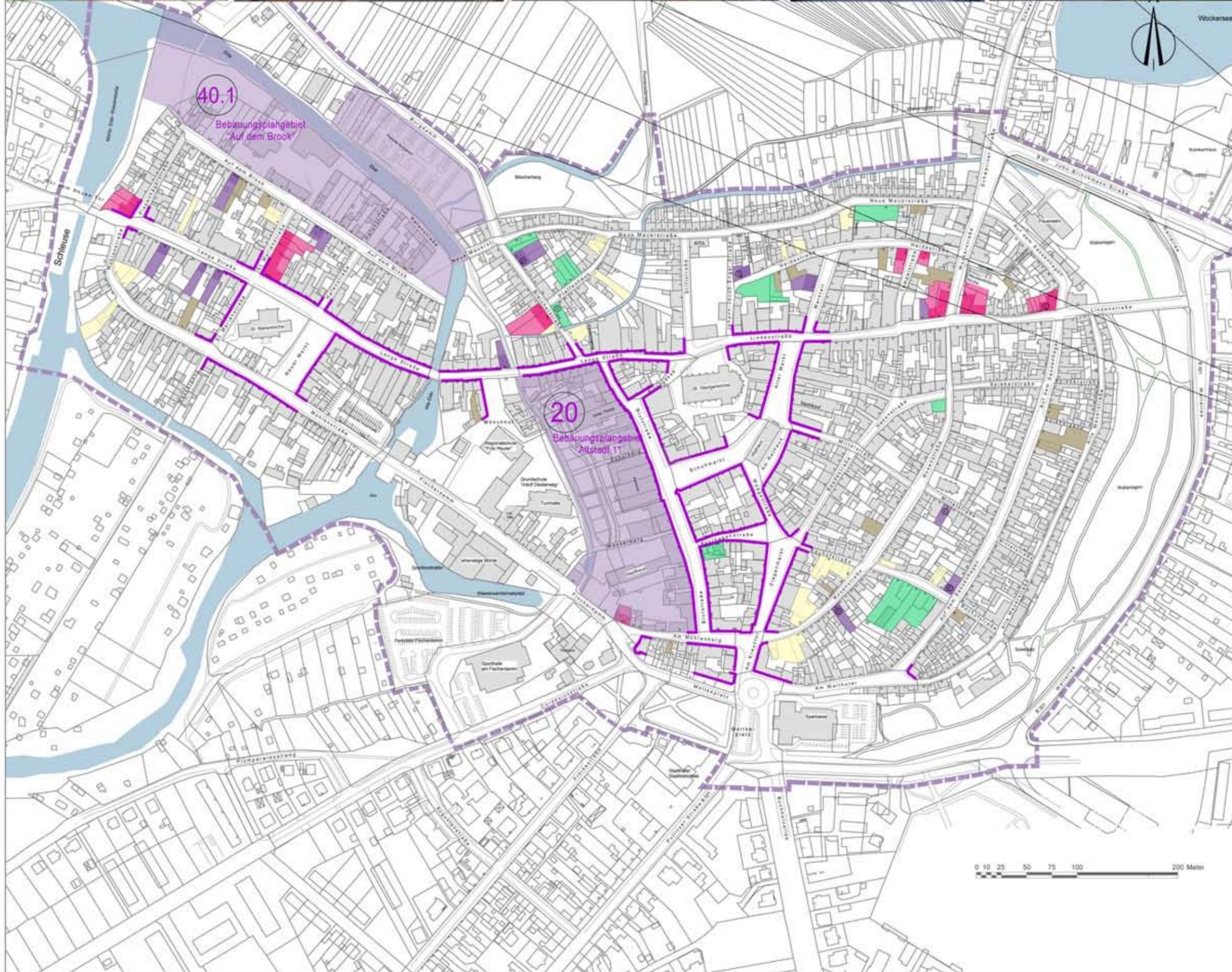
Ziel 3: Bleicherstraße 25 -25 -Öfftl. Stellplätze



Ziel 2: Bsp. Auf dem Brook 41 - 43



Ziel 1: Beispiel Bleicherstraße 3-5

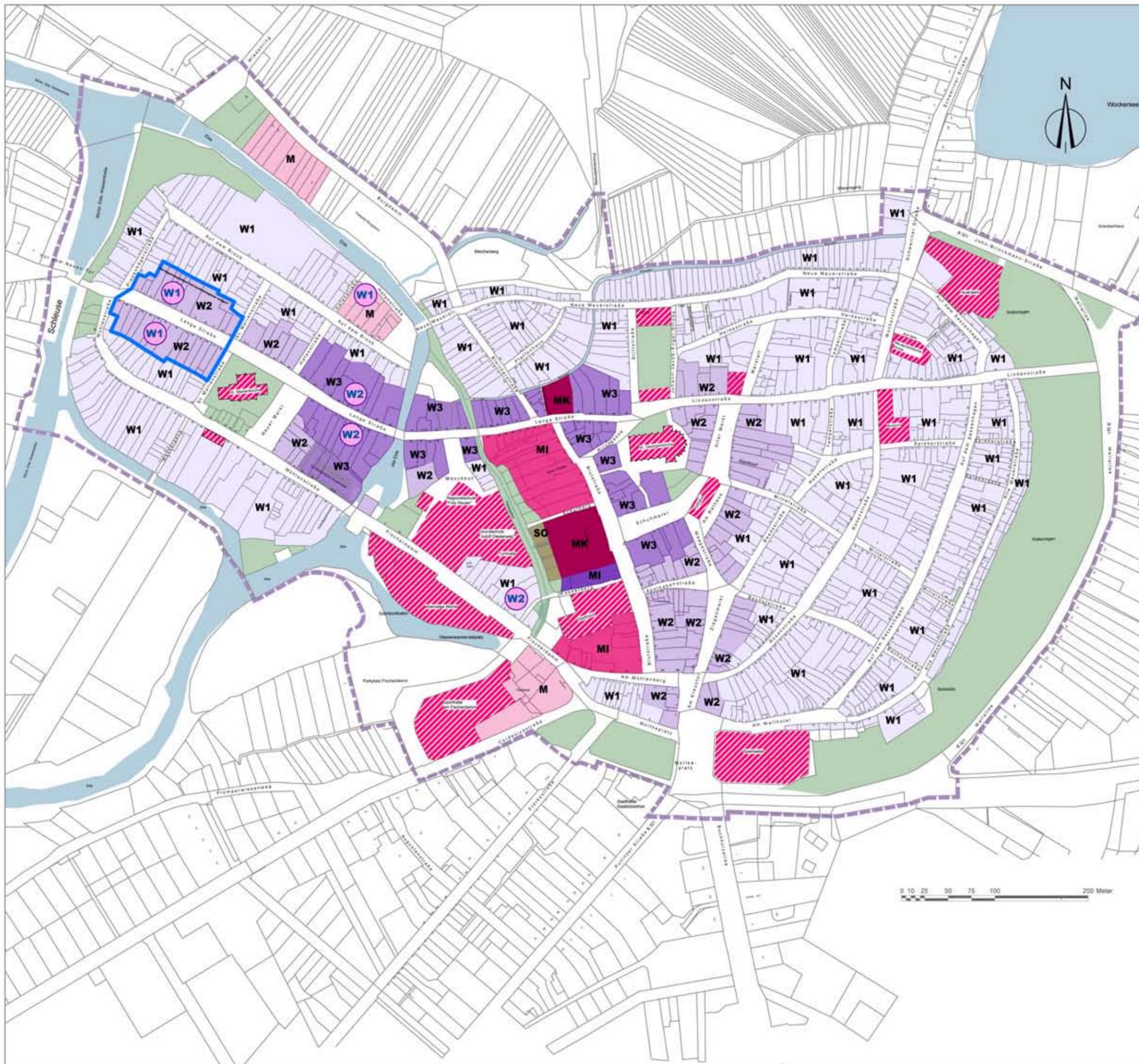


- Geltungsbereich Rahmenplan
 - Wasserflächen
 - Gebäude (Grundlage: Flurkarte 12/2014)
- Bebauungsplan Nr. 20 "Altstadt 1"
 Bauungsplan Nr. 40.1 "Auf dem Brook"
- Die Baulücken in den Bauungsplangebietern werden in dieser Karte nicht berücksichtigt, weil im B-Plan präzise Aussagen zur geplanten Wiederbebauung getroffen werden
- Lücken, deren Wiederbebauung aus städtebaulicher Sicht wichtig und sinnvoll ist:
- Ziel 1: Wiederbebauung mit Hauptgebäude* in den nächsten 5 bis 10 Jahren angestrebt
 - Ziel 2: Wiederbebauung mit Hauptgebäude* mittel- bis langfristig angestrebt, temporäre Zwischennutzung befristet möglich
- Lücken, deren Bestand aus städtebaulicher Sicht sinnvoll und akzeptabel ist:
- Ziel 3: bestimmte städtebauliche Nutzung vorgesehen, Wiederbebauung aber zulässig
 - Ziel 4: Alternative Nutzung (Garten, PKW-Stellfläche) sinnvoll und zulässig, Wiederbebauung aber zulässig
 - Ziel 4.1: gestalterische Aufwertung der jetzt vorhandenen Gestaltung erforderlich
 Ziel 4.2: vorhandene Gestaltung sehr gut bis befriedigend, kein Handlungsbedarf
- keine neuen Baulücken in der Bauflucht zulässig, Baulücken müssen mit Hauptgebäude geschlossen werden
- * Hauptgebäude: Wohnhaus, Geschäftshaus, Wohn- und Geschäftshaus u. ä.
 * Nebengebäude: Garagen, Carports, Abstellräume, Werkstatt u. ä.

STADT PARCHIM
 Städtebaulicher Rahmenplan
ALTSTADT
 Fortschreibung 2016

MKK-4000 Karte 20:
Baulückenentwicklung

Auftraggeber:		Stand:	03.03.2016
Vertreten durch:	LGE Mecklenburg-Vorpommern GmbH	Mallstab (bei Ausdruck in A3-Format):	M 1 : 4.000
Rahmenplaner:	MIKOLAJCZYK - KESSLER - KIRSTEN Arbeitsgemeinschaft Freier Architekten Dr.-Hans-Wolf-Str.3 19055 Schwerin	Karte Nr.:	20



- Geltungsbereich Rahmenplan
- Wasserflächen
- Größere zusammenhängende Grünflächen, öffentlich zugänglich

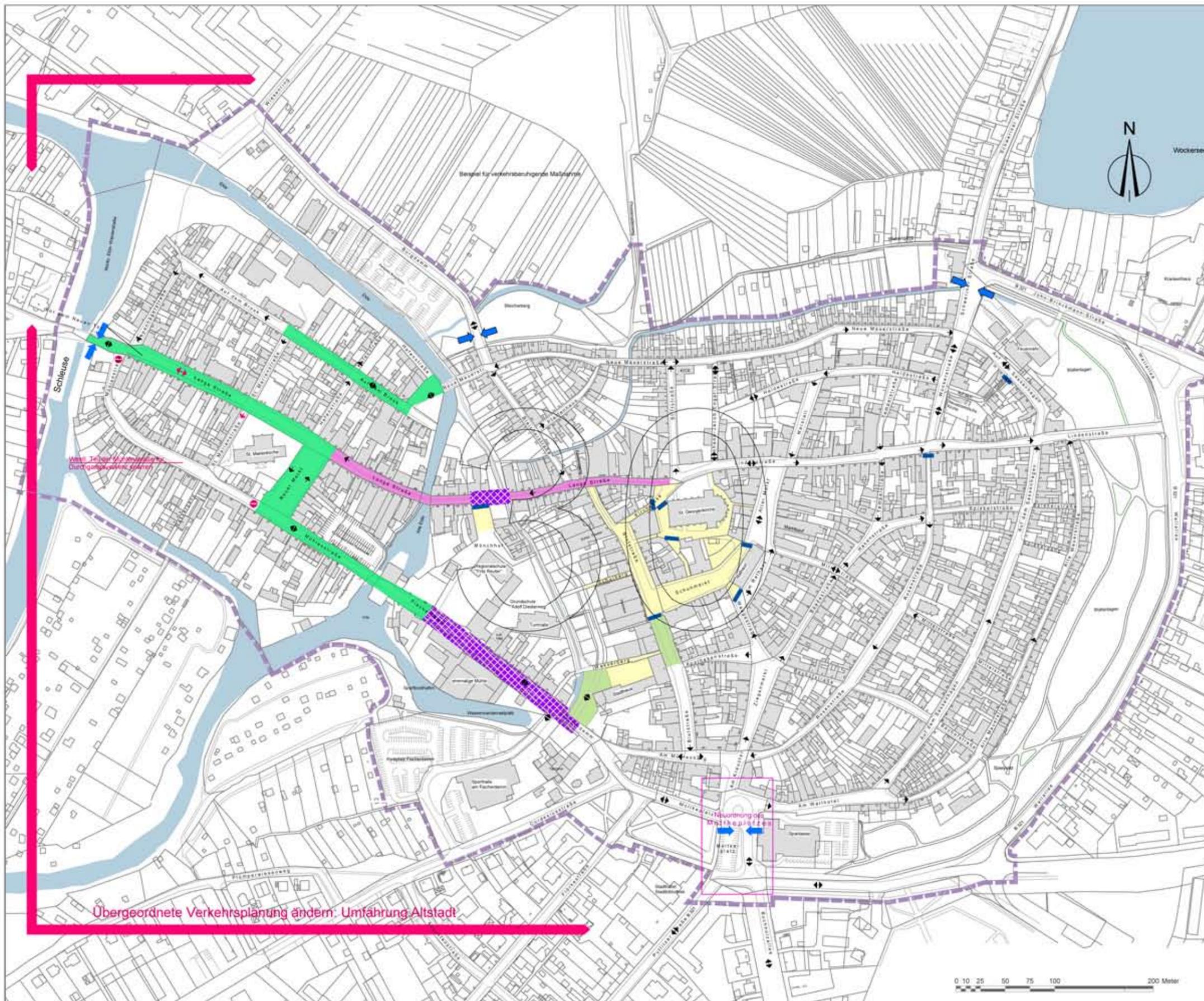
- BESTAND:**
- W1** Hauptnutzung: Wohnen
Gebietsbezogenes Gewerbe möglich
 - W2** Wohnen im Obergeschoss
gebiets- und regionalbezogenes Gewerbe im EG
 - W3** gesamtstädtische Gewerbeeinrichtungen,
eingeschränktes Wohnen im Obergeschoss
 - M** Mischgebiet - Allgemeine Art der baul. Nutzung
Wohnen und nicht störendes Gewerbe
 - MI** Mischgebiet - Besondere Art der baul. Nutzung
Wohnen und nicht störendes Gewerbe
 - MK** Kerngebiet
Größere Handels- und Gastronomiebetriebe
 - SO** Sondergebiet Parkhaus
 - Gemeinbedarfseinrichtung

- MASSNAHMEN**
- W1** **geänderte Nutzungskategorie**
Hauptnutzung: Wohnen
Gebietsbezogenes Gewerbe möglich
 - W2** **geänderte Nutzungskategorie**
Wohnen im Obergeschoss
gebiets- und regionalbezogenes Gewerbe im EG
 - Stärkere Entwicklung der Wohnnutzung in diesen Bereichen (W2 zu W1)

STADT PARCHIM
Städtebaulicher Rahmenplan
ALTSTADT
 Fortschreibung 2016

**MKK-4000 Karte 21: Bestands- und
 Maßnahmeplan Bauliche Nutzung**

Auftraggeber:		Stand: 03.03.2016
Vertreten durch:	LGE Mecklenburg-Vorpommern GmbH	Mallstab (bei Ausdruck in A3-Format) M 1 : 4.000
Rahmenplaner:	MIKOLAJCZYK - KESSLER - KIRSTEN Arbeitsgemeinschaft Freier Architekten Dr.-Hans-Wolf-Str.3 19055 Schwerin	Karte Nr.: 21



- Geltungsbereich Rahmenplan
- Wasserflächen
- Gebäude (Grundlage: Flurkarte 12/2014)

BESTAND:

- Fußgängerzone
- Spielstraße
- Tempo - 20 - Zone
- Absperung (Poller)

MASSNAHMEN

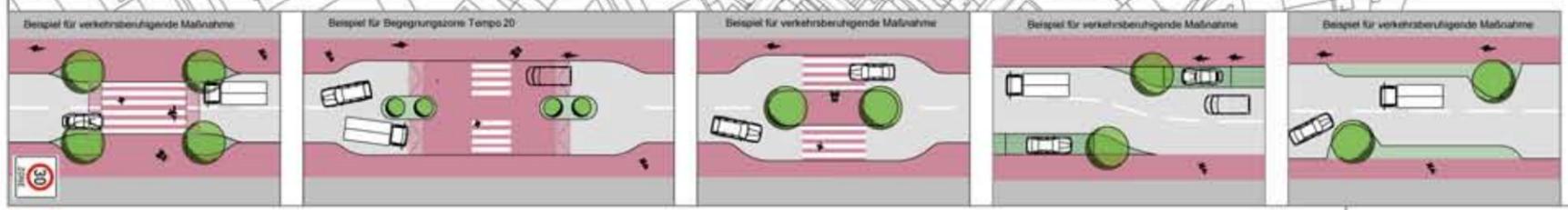
- Erweiterung der Tempo-30-Zone auf die gesamte Altstadt
- "Einfahrtstor" (Einengung, Versatz, Plateaupflasterung)
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Tempo-30-Zone (Reduzieren der Breite, Verengung, Versatz, Stellplätze, Bäume)
Einbau sicherer Übergänge für Fußgänger und Radfahrer an viel frequentierten Stellen
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Tempo-20-Zone (Reduzieren der Breite, Verengung, Versatz, Stellplätze, Bäume)
- Begegnungszone Tempo 20 mit Privilegierung der Fußgänger; besondere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Plateaupflasterung, Zebrastreifen, Verkehrsinseln, Verengung, ...)
- Einbahnstraßenregelung nur für Kfz, Radfahrer dürfen in beide Richtungen fahren
- Aufheben der Einbahnstraßenregelung in der Mühlenstraße im Zusammenhang mit Absperung vor dem Neuen Markt
- Absperung der Mühlenstraße vor dem Neuen Markt zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs

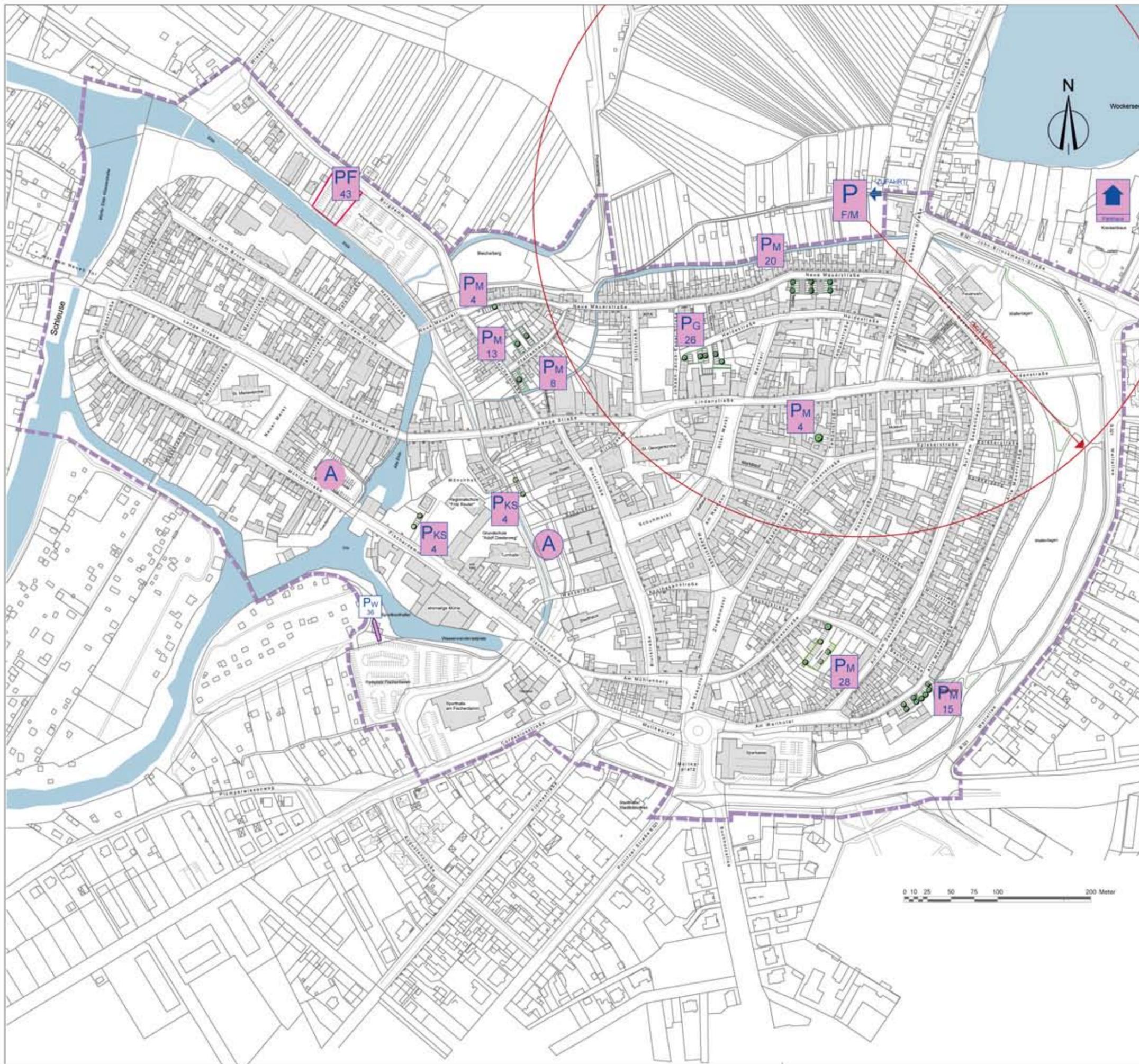
STADT PARCHIM
Städtebaulicher Rahmenplan
ALTSTADT
 Fortschreibung 2016

Karte 22: Maßnahmeplan Fließender Verkehr

Auftraggeber:		Stand: 03.03.2016
Vertreten durch:	 Mecklenburg-Vorpommern GmbH	Mallstab (bei Ausdruck in A3-Format) M 1 : 4 000
Rahmenplaner:	 MIKOLAJCZYK - KESSLER - KIRSTEN Arbeitsgemeinschaft Freier Architekten Dr.-Hans-Wolf-Str.3 19055 Schwelin	Karte Nr.: 22

Übergeordnete Verkehrsplanung ändern: Umfahrung Altstadt





- Geltungsbereich Rahmenplan
- Wasserflächen
- Gebäude (Grundlage: Flurkarte 12/2014)

MASSNAHMEN

- Neubau Parkdeck (2 Ebenen) für Besucher und Mitarbeiter auf dem Klinikgelände (auf der Fläche des jetzigen Parkplatzes)
- Neubau eines öffentlichen Parkplatzes am Nordöstlichen Stadtzugang mit der Möglichkeit, Stellplätze für Anwohner zu reservieren bzw. zu vermieten
- Kurzzeitparkplatz Schule
Anzahl der Stellplätze: 4
- Parkplatz am Burgdamm mittelfristig erweitern
Anzahl der Stellplätze: 43
- Neubau beispielhafter dezentraler Stellplatzanlagen auf städtischen Grundstücken zur Vermietung/ Verpachtung an Anlieger ohne Abstellmöglichkeiten
Anzahl der Stellplätze: 20
- Neubau Stellplatzanlage für das Giebelhaus und Marstall 1
Anzahl der Stellplätze: 20
- Parkplatz für Wohnmobile ans Wasser verlegen, vergrößern, attraktiver machen, frei werdende Stellplätze für PKW nutzen
- Gestalterische Aufwertung der großen privaten Parkplätze über Durchsetzung der städtischen Vorgaben

STADT PARCHIM

Städtebaulicher Rahmenplan

ALTSTADT

Fortschreibung 2016

Karte 23: Maßnahmeplan Ruhender Verkehr

Auftraggeber:



Stand:
03.03.2016

Vertreten durch:



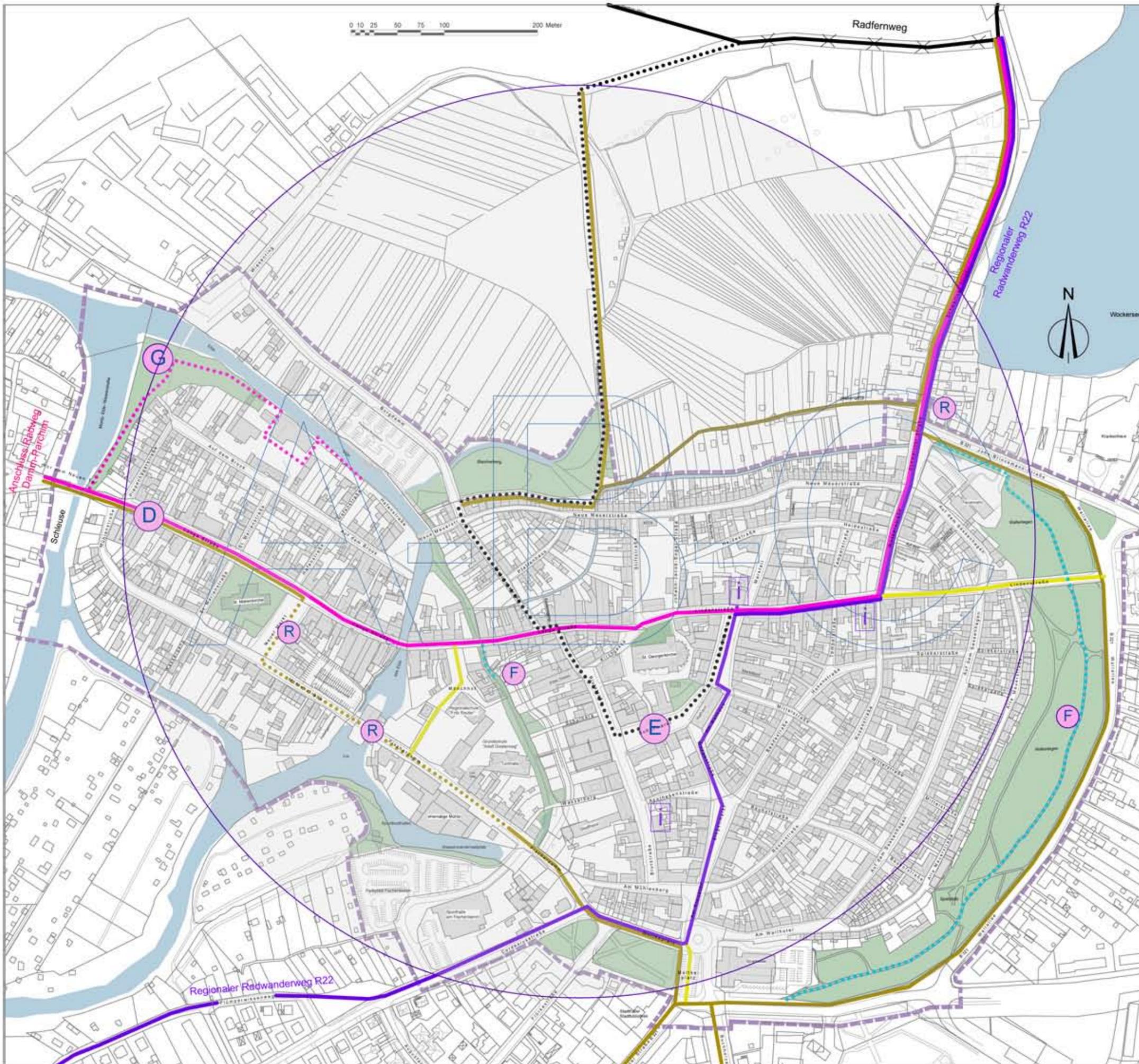
Mallstab
(bei Ausdruck in A3-Format):
M 1 : 4 000

Rahmenplaner:



Karte Nr.:

23



- Geltungsbereich Rahmenplan
- Wasserflächen
- Gebäude (Grundlage: Flurkarte 12/2014)
- Größere Grünflächen

- BESTAND:**
- Vorhandener Radweg/ Radfahrspur im Rahmenplangebiet
 - Radfernweg
 - Regionaler Radwanderweg R22
 - Sonstige wichtige Radfahrverbindung

- MASSNAHMEN**
- in allen Straßen der Altstadt:
- Beidseitiges Befahren der Einbahnstraßen für Fahrräder wird zugelassen
 - Tempo-30-Zone wird im gesamten Altstadtgebiet eingerichtet
 - bei Sanierung aller Fahrbahnen: 1,20 m breiten glatt gepflasterten oder asphaltierten Fahrbahnstreifen für Fahrräder einbauen
- Einzelmaßnahmen:
- langfristig Umverlegung Radfernweg in die Altstadt
 - Schließen der Ringverbindung zwischen Radfernweg am Moderitzer Weg über die Bleicherstraße zum Rathaus - als Zwischenlösung
 - Gehweg für Radfahrer freigeben
 - Rad- und Gehweg um Ufer herstellen
 - Radfahrspur oder Radweg herstellen
 - 1,20 m breiten glatt gepflasterten Fahrbahnstreifen nachrüsten
 - 1,20 m breiten glatt gepflasterten Fahrbahnstreifen nachrüsten
 - geeignete Standorte für Info- und Servicepoint Radtourismus (Auswahl offen)

STADT PARCHIM
Städtebaulicher Rahmenplan
ALTSTADT
 Fortschreibung 2016

Karte 24: Bestands- und Maßnahmeplan
Radwege

Auftraggeber:		Stand: 03.03.2016
Vertreten durch:	 Mecklenburg-Vorpommern GmbH	Mallstab (bei Ausdruck in A3-Format) M 1 : 4 000
Rahmenplaner:	 MIKOLAJCZYK - KESSLER - KIRSTEN Arbeitsgemeinschaft Freier Architekten Dr.-Hans-Wolf-Str.3 19055 Schwentin	Karte Nr.: 24



-  Geltungsbereich Rahmenplan
-  Wasserflächen
-  Gebäude (Grundlage: Flurkarte 12/2014)
-  Größere zusammenhängende Grünflächen, öffentlich zugänglich

- BESTAND:**
-  Vorhandene Brücke
 -  vorhandener Spielplatz in gutem Zustand
 -  Sportboothafen
 -  Vorhandener bzw. bereits geplanter Fußweg in Grünzone im Rahmenplangebiet

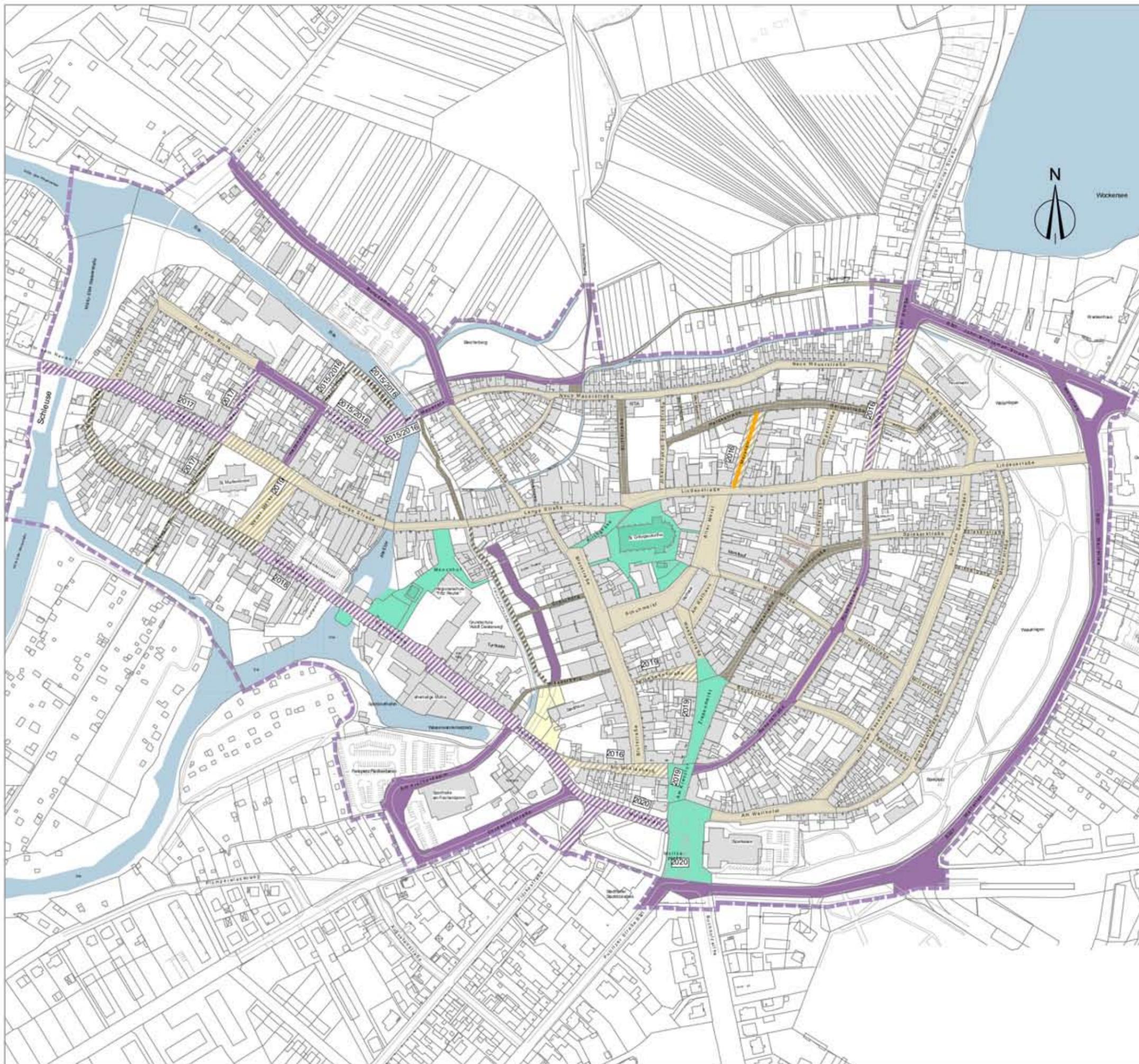
- MASSNAHMEN**
-  neuen Gehweg bzw. Geh- und Radweg anlegen
 -  Öffentlich zugängliche Grünfläche anlegen
 -  vorhandener Spielplatz aufwerten
 -  Langfristig geplante Fußgängerbrücke

- Einzelmaßnahmen:**
-  1.1, 1.2, 1.3 Neugestaltung Uferzonen im B-Plan Gebiet "Auf dem Brook", hinter der Alten Mühle, am Wehr, mit Fuß- und Radwegen
 -  2.1, 2.2 Neugestaltung der Kirchenumfeld St.-Marienkirche und St.-Georgenkirche
 -  3 Neugestaltung Mönchhof mit Grün- und Verweilfläche
 -  4 Neugestaltung als Grünfläche im Schulumfeld, evt. als Schauschulgarten, Spielplatz u. ä.
 -  5 Neugestaltung Halbinsel am Fischerdamm
 -  6 Anlage eines Pocketparks
 -  7 Anpflanzen von Bäumen im Straßenraum im Zuge der Straßenerneuerung prüfen
 -  8 Neugestaltung dezentraler PKW-Stellplätze mit Begrünung

STADT PARCHIM
Städtebaulicher Rahmenplan
ALTSTADT
 Fortschreibung 2016

Karte 25: Bestands- und Maßnahmeplan
Freiflächen und Wasser

Auftraggeber:		Stand: 20.05.2018
Vertreten durch:	 LGE Mecklenburg-Vorpommern GmbH	Mäßstab: (bei Ausdruck in A3 Format) M 1 : 4 000
Rahmenplaner:	 MK OLA, JCYK - KESSLER - KRSEN Arbeitsgemeinschaft freier Architekten Dr. Hans-Wolf Str. 3 19055 Schwefeln	Karte Nr.: 25



-  Geltungsbereich Rahmenplan
-  Wasserflächen
-  Gebäude (Grundlage: Flurkarte 12/2014)

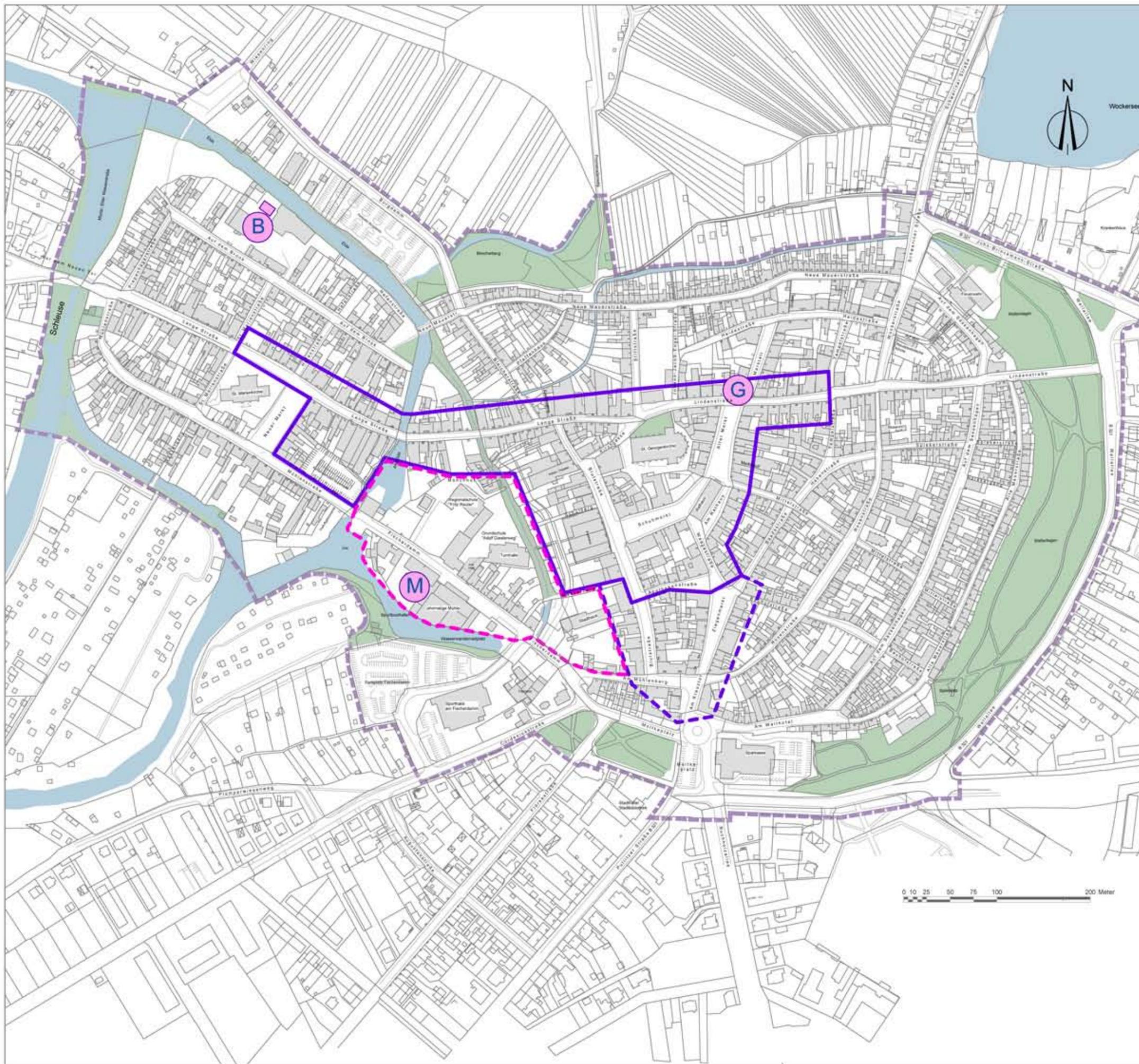
- BESTAND:**
-  Asphaltdecke
 -  Großpflaster Granit
 -  Kleinpflaster Granit ca. 10 x 10 cm
 -  Betonpflaster
 -  Klinkerpflaster

- MASSNAHMEN**
- unsanierte Straßenabschnitte/Wege mit geplanten Belägen:
-  Asphaltdecke
 -  Großpflaster Granit
 -  Kleinpflaster Granit ca. 10 x 10 cm
 -  Gesondertes Gestaltungs- bzw. Verkehrskonzept erarbeiten, ggf. mit Wettbewerb
-  1,20 m breiten glatt gepflasterten oder asphaltierten Fahrbahnstreifen in Kfz-Fahrsuren anlegen (bei Straßensanierung)
-  Geplante Investitionszeit gemäß Angaben FB 6 Tiefbau Stand Februar 2015

STADT PARCHIM
Städtebaulicher Rahmenplan
ALTSTADT
 Fortschreibung 2016

Karte 26: Bestands- und Maßnahmenplan
Straßenbeläge

Auftraggeber:		Stand: 20.05.2016
Vertreten durch:	 LGE Mecklenburg-Vorpommern GmbH	Maßstab: (bei Ausdruck in A3-Format): M 1 : 4 000
Rahmenplaner:	 MIKOLAJCZYK - FESSLER - KIRSTEN Arbeitsgemeinschaft freier Architekten Dr.-Hans-Wolf-Str.3 19055 Schwerin	Karte Nr.: 26



-  Geltungsbereich Rahmenplan
-  Wasserflächen
-  Größere zusammenhängende Grünflächen, öffentlich zugänglich

BESTAND

-  Hauptentwicklungsbereich
-  Erweiterter Entwicklungsbereich

MASSNAHMEN

-  Neuer Erweiterter Entwicklungsbereich
-  Umbau einer alten Werkhalle zur Bürger-Begegnungsstätte
-  Sanierung und Umbau Giebelhaus und Marstall 1 zu einer sozialen Einrichtung
-  Umbau der Alten Getreidemühle zu einem Kulturstandort

STADT PARCHIM

Städtebaulicher Rahmenplan

ALTSTADT

Fortschreibung 2016

**Karte 27: Maßnahmeplan Gewerbe-
Soziales-Kultur**

Auftraggeber:



Stand:
03.03.2016

Vertreten durch:



Mallstab
(bei Ausdruck in
A3-Format)
M 1 : 4 000

Rahmenplaner:



Karte Nr.:

27