



## Verkehrsentwicklungsplan Parchim

### Verkehrliches Leitbild



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

## Impressum

Titel: Verkehrsentwicklungsplan Parchim  
Verkehrliches Leitbild

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

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

Status: Lesefassung

Bearbeitungsstand: Februar 2020

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme

Dipl.-Ing. Dirk Ohm  
Inhaber

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

## 1. Vorbemerkungen

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

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

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

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

Bei der künftigen Stadtentwicklung wird dem Thema Nachhaltigkeit eine hohe Relevanz beigemessen. Nachhaltige Stadtstrukturen werden im ISEK insbesondere an den folgenden Aspekten festgemacht<sup>2</sup>:

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

---

<sup>1</sup> Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2015

<sup>2</sup> ebenda

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

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

## 2. Präambel des verkehrlichen Leitbildes

Dem verkehrlichen Leitbild der Stadt Parchim wird folgende Präambel vorangestellt:

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

**Sicherheit:** Der Schutz und die Unterstützung nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer – besonders der Fußgänger und Radfahrer sowie Älterer, Mobilitätseingeschränkter, Kinder und Jugendlicher – ist Voraussetzung für ein funktionierendes Gemeinwesen. Die demografischen Entwicklungen gebieten es in besonderem Maße, attraktiv für nicht motorisierte Kinder und Jugendliche sowie für Senioren und hoch Betagte zu sein. Dafür ist Verkehrssicherheit ein maßgeblicher Faktor.

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

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

**Wirtschaftlichkeit:** Berücksichtigung finden sollte bei allen Verkehrsmaßnahmen die gesamtstädtische Kosten-Nutzen-Relation. Kostenwirkungen sind im räumlichen Kontext aber auch vor dem Hintergrund langfristiger Finanzierbarkeit zu betrachten. Sie müssen dabei gegenüber gesamtstädtischen Zielstellungen, externen Anforderungen und auch ökologischen Aspekten bewertet werden. Ein wesentlicher Beitrag zur Wirtschaftlichkeit des Verkehrs sind kurze Wege, die durch eine integrierte Standortpolitik für die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Bildung und Versorgung und die Nutzung vorhandener Infrastrukturen und ÖPNV-Angebote verkehrsvermeidend wirken können.

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

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

### 3. Verkehrliches Leitbild

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

#### **Ziel 1: Parchim priorisiert die Förderung des Fuß- und Radverkehrs als zentrale Elemente der Nahmobilität im Stadtgebiet**

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

- ein gutes Angebot an Einrichtungen der Nahversorgung in unmittelbarer Nähe der Schwerpunkte des Wohnens (Stadt der kurzen Wege)



- verkehrssparsame Stadtentwicklung, v.a. Stärkung und Erhalt verkehrlich gut angebundener Lagen
- intakte Fußwege in der Kernstadt und den Ortsteilen sowie ausreichend dichte Querungsstellen des Straßenhauptnetzes (und sonstiger trennender Barrieren)
- möglichst geringe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und ausreichend lange Grünphasen für den nicht-motorisierten Verkehr gemäß den Qualitätskriterien des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehr
- eine hohe Aufenthaltsqualität, die das „Erleben des Stadtraumes“ ermöglicht,
- eine ausreichend hohe Dichte an Sitzmöglichkeiten, Grünanlagen, öffentlichen Toiletten und kleinen Stadtplätzen, um nicht zuletzt der alternden Bevölkerung viele Fußwege bis ins hohe Alter zu ermöglichen.

Die weiter voranschreitende Marktdurchdringung elektrisch unterstützter Fahrräder trägt wesentlich dazu bei, dass die individuelle Mobilität auch bis ins hohe Alter zunehmend mit dem Fahrrad abgedeckt werden kann. Bei der Förderung des Radverkehrs stehen die folgenden Punkte im Mittelpunkt:

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

## **Ziel 2: Die Stadt Parchim stärkt den öffentlichen Nahverkehr**

Ein leistungsfähiger ÖPNV ist das Rückgrat des Umweltverbundes und eine wesentliche Voraussetzung für die dauerhafte Sicherstellung der Teilhabe aller Bürger unabhängig von Mobilitätseinschränkungen und sozioökonomischen Voraussetzungen. Gleichzeitig sichern Investitionen in

den ÖPNV dessen Attraktivität und tragen damit zu einem möglichst effizienten Betrieb des Nahverkehrssystems bei. Die eigentliche Förderung des ÖPNV soll vor allem über folgende Ansätze erfolgen:

- ÖPNV-affine Siedlungsentwicklung, das bedeutet gezielte Entwicklung von durch den ÖPNV bereits erschlossenen Stadtgebieten durch Nachverdichtung bzw. Konsolidierung der Bebauung an bereits bestehenden ÖPNV-Achsen
- Weiterer Abbau von Behinderungen des ÖPNV an Strecken und Knotenpunkten und sukzessive Erhöhung der mittleren Reisegeschwindigkeit sowie durchgehende Anschlussicherung
- Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung eines bedarfsgerechten Fahrtenangebotes in der Kernstadt und den Ortsteilen
- Dauerhafte Sicherstellung der Verfügbarkeit eines modernen Fuhrparks mit hohem Komfort für die Fahrgäste
- Sicherstellung eines inklusiven ÖPNV durch Verbesserung der Barrierefreiheit von Haltestellen, Fahrzeugen und Informationssystemen
- Bedarfsgerechte Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems zu einem umfassenden Mobilitätsangebot für unterschiedliche Nutzergruppen und Bedarfssituationen

**Ziel 3: Die Stadt Parchim misst der hohen Qualität des öffentlichen Raumes eine entscheidende Bedeutung als weicher Standortfaktor zu.**

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

Durch ihre historisch gewachsene Struktur und die verdichtete Überlagerung vielschichtiger Nutzungen stellt die Altstadt Parchims im Stadtkörper eine besondere Situation dar. Hier soll die Aufenthaltsqualität künftig noch stärker durch eine flächenhafte und punktuell auch gestalterisch untersetzte Verkehrsberuhigung erhöht werden. Ziel ist die Reduzierung von Verkehrslärm und eine Verbesserung des Miteinanders der unterschiedlichen Nutzer des Straßenraums.



**Ziel 4: Durch Barrierefreiheit, sichere Verkehrsanlagen und kindgerechte Infrastruktur sichert die Stadt Parchim eine umfassende Mobilitätsteilhabe.**

Zielstellung im VEP ist es, eine sozial gerechte Teilhabe an Mobilität und damit am gesellschaftlichen Leben für alle Personen in den verschiedenen Lebenslagen zu ermöglichen, also die Chancengleichheit zu wahren. Die Palette dementsprechender Ansätze ist sehr vielfältig und reicht von der grundsätzlichen Erreichbarkeit aller Stadtareale mit dem ÖPNV und nichtmotorisierten Verkehrsmitteln über Sozialtickets bis hin zur Barrierefreiheit. Barrierefreie Verkehrsanlagen in Parchim sollen dabei so geplant und gebaut werden, dass Bürger mit allen Formen von Mobilitätseinschränkungen diese sicher und bequem nutzen können.

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

Die Steigerung der Verkehrssicherheit und damit die Absicherung der körperlichen Unversehrtheit von Verkehrsteilnehmern soll auch künftig der zentrale Maßstab beim Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen sein. Dabei sind sowohl objektiv messbare Unsicherheitsfaktoren, wie Unfallstatistiken, als auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Nutzer für die Identifikation von Handlungsschwerpunkten maßgebend. Verkehrssicherheit soll künftig noch stärker proaktiv geschaffen werden, also auch bei solchen Situationen, wo sich noch keine statistischen Häufungen von Unfällen zeigen.

**Ziel 5: Die Stadt Parchim bemüht sich um eine größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs zur Erreichung von Zielen des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung und der Lärminderung.**

Die Stadt Parchim setzt sich zum Ziel, eine größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs zu erreichen. Dies bedeutet insbesondere, die Vorgaben aus der Luftreinhaltung, dem Lärmaktionsplan sowie den Klimaschutzziele in die Strategien und Konzepte zur Entwicklung des Gesamtverkehrssystems einfließen zu lassen und mit entsprechenden Maßnahmen zu untersetzen. Dabei sind die in den anderen Zielen benannten Querbezüge zur Sozialverträglichkeit sowie zu weiteren Fragen der Stadtentwicklung ausreichend zu beachten. Bestandteil der Zielstellung zur Umweltverträglichkeit ist die Erreichung eines maximalen Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und damit eine Vermeidung und Reduktion von Fahrten im Kfz-Verkehr.

**Ziel 6: Die Stadt Parchim fördert multi- und intermodale Mobilitätsmuster durch eine verbesserte Vernetzung der Verkehrsmittel**

Die Stadt Parchim begreift die Stärkung inter- und multimodaler Mobilitätsmuster als wichtigen Baustein zur Förderung nachhaltiger und umweltschonender Fortbewegung. Durch den Ausbau individuell nutzbarer Mobilitätsangebote soll die persönliche Abhängigkeit von einem eigenen Pkw reduziert werden. Mobilitätsbedürfnisse können so mit einem jeweils passenden Angebot befriedigt werden (Multimodalität). Eine wohlgewichtete Förderung aller Verkehrsmodi soll zur größtmöglichen Wahlfreiheit der Bürger und damit zur bestmöglichen Mobilität und gesellschaftlicher Teilhabemöglichkeiten beitragen.

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

**Ziel 7: Als Teil einer Nachhaltigkeitsstrategie strebt die Stadt Parchim einen optimalen Betrieb des Straßennetzes an.**

In den vergangenen Jahren wurde das Straßennetz in Parchim ertüchtigt und leistungsfähiger ausgebaut. Es entspricht heute überwiegend den aktuellen Anforderungen und gesellschaftlich anerkannten Qualitätsmaßstäben. Erfordernisse zur Erweiterung der Kapazitäten werden nicht gesehen. Darüber hinaus lassen sich aus der Entwicklung der Bevölkerungszahlen in Stadt und Umgebung auch keine Anhaltspunkte für wesentliche flächenhafte Zunahmen im Kfz-Verkehr ableiten. Es resultiert hieraus die Zielstellung, das Hauptverkehrsstraßennetz stets

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

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

die Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung wichtiger als Leistungsfähigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs einzuschätzen.

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

**Ziel 8: Eine leistungsfähige Verkehrsanbindung soll eine komfortable Erreichbarkeit aller Stadt- und Ortsteile von Parchim gewährleisten.**

Alle Stadtteile, Ortsteile und Strukturschwerpunkte sind in die Netze der verschiedenen Verkehrsmittel einzubinden. Dazu gehört die leistungsfähige Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz ebenso wie eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sowie die Anbindung an die Netze des Radverkehrs und des Fußverkehrs.

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

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

**Ziel 9: Die Stadt Parchim sichert und stärkt ihre Funktion als wichtiger Wirtschaftsstandort in der Region**

Die regionale Erreichbarkeit der Stadt wird als wesentlicher Standortfaktor für eine positive wirtschaftliche Entwicklung angesehen. Es sollen Potentialflächen für große Gewerbe- oder Industriensiedlungen bereitgehalten werden. Dabei spielen die Lage unweit zweier überregionaler Autobahnen und die Anbindung an Regionalbahnstrecken eine zentrale Rolle. Neuansiedlungen sind durch ein Verkehrskonzept zu begleiten, bei dem frühzeitig Anreize zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote mitgedacht und etabliert werden sollen.

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

Zur Entlastung der Stadt von regionalen Durchgangsverkehrsströmen wird bereits an einer Ortsumgehung geplant, die als vordringlicher Bedarf auch Teil des Bundesverkehrswegeplans ist. Parchim wird sich weiter intensiv für eine Umsetzung dieser Neubautrasse einsetzen, da mit der Reduktion von Durchgangsverkehren wesentliche Potentiale zur Aufwertung öffentlicher Räume verbunden werden.

**Ziel 10: Die Stadt Parchim fördert zukunftsorientiertes Mobilitäts- und Parkraummanagement, moderne Mobilitätsformen und auf eine ganzheitliche Mobilitätswende ausgerichtete Innovationen.**

Gemäß dem planerischen Anspruch ist der Verkehrsentwicklungsplan ein weit in die Zukunft reichendes Planwerk. Umso wichtiger erscheint es, den Anspruch an Innovation und moderne Mobilität in jeder Phase der Aufstellung sowie in der Umsetzung zu verdeutlichen. Gegenwärtige Ansatzpunkte sind u.a. die Förderung von Elektromobilität, moderne City-Logistik-Konzepte und die weitere Etablierung des Prinzips „Nutzen statt Besitzen“, die sich im VEP widerspiegeln sollen. Dazu gehören im Weiteren auch technische Systeme auf höchstem Niveau (z.B. Verkehrsmanagement unter Zuhilfenahme von Verkehrstelematik, E-Ticketing im ÖPNV). Auch in klassischen verkehrsplanerischen Feldern, wie Parkraummanagement, Verkehrsorganisation und Verkehrsraumgestaltung können die vielfältigen Anforderungen zunehmend nur noch durch innovative Lösungen abgebildet werden (z.B. Begegnungszonen, zeitlich beschränkte Befahrbarkeit von Straßen, Handytickets fürs Parken). Es wird weiterhin erforderlich sein, aktuelle Entwicklungen auf nationaler und internationaler Ebene zu verfolgen und wenn notwendig die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen (z.B. autonome ÖPNV-Systeme).

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

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