



Welterbestadt Quedlinburg

Stadtmobilitätsplan

Stadtmobilitätsplan Welterbestadt Quedlinburg 2024

Auftraggeber

Welterbestadt Quedlinburg
Sachgebiet 3.1, Bauverwaltung und Stadtentwicklung
Markt 1
06484 Quedlinburg

Auftragnehmer

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin
www.iges.de

Autoren:

Elias Olshausen
Linus Kaufmann
Sebastian Valero Muñoz

Inhalt

Zusammenfassung	9
1. Einleitung zum Stadtmobilitätsplan	11
2. Erstellungs- und Beteiligungsprozess	12
3. Ausgangsituation und Rahmenbedingungen	15
3.1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	15
3.1.1 Zielvorgaben bestehender Planungen und Konzepte	15
3.1.2 Schwerpunkte der Analyse	17
3.2 Strukturdatenanalyse	18
3.2.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen	18
3.2.2 Demografie	20
3.2.3 Wirtschaftsstrukturelle Situation	23
3.2.4 Freizeit- und Touristische Schwerpunkte	26
3.2.5 Gesundheits- und Nahversorgung	29
3.2.6 Schulen und Kindertagesstätten	32
3.2.7 Verflechtungen im Pendelverkehr	35
3.2.8 Mobilitätsverhalten	38
3.3 Analyse Mobilitätsangebot und Verkehrsinfrastruktur	41
3.3.1 Fußverkehr	41
3.3.2 Radverkehr	47
3.3.3 Motorisierter Verkehr	55
3.3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	60
3.3.5 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	64
3.3.6 Schulverkehr	67
3.3.7 Verkehrsmittelverknüpfung	68
3.3.8 Ergänzende Mobilitätsangebote	69
3.3.9 Verkehrssicherheit	69
3.3.10 Ladeinfrastruktur	70
3.4 Ergebnisse der Online-Befragung	72
3.4.1 Verkehrsmittelwahl	72
3.4.2 Mobilitätsverhalten	73
3.4.3 Fußverkehr	74
3.4.4 Radverkehr	76
3.4.5 Bus- & Bahn-Angebot	78
3.4.6 Autoverkehr	79
3.4.7 Sicherheitsempfinden	82
3.4.8 Mobilitätsentwicklung	82
3.4.9 Bereitschaft zur weiteren Beteiligung	83
3.5 Ergebnisse der Vor-Ort-Begehungen	83
3.5.1 Vor-Ort-Begehung August-Bebel-Ring	83
3.5.2 Raumb Beobachtung	87
3.5.3 Parkraumerhebung	90
3.6 Übergeordnete Handlungsbedarfe	93

3.7	Strategieentwicklung	95
3.7.1	Szenarienentwicklung	95
3.7.2	Zielszenario	98
4.	Handlungskonzept	100
4.1	Zielkonzept (Strategisches Leitbild)	100
4.2	Handlungsfelder und Maßnahmenpakete	103
4.3	Maßnahmenplan und Umsetzungsstrategie	106
4.4	Leitprojekte	117
4.4.1	Leitprojekt 1: Umsetzen verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Carl-Ritter-Straße zur Förderung des Fußverkehrs	117
4.4.2	Leitprojekt 2: Anordnen einer Fahrradstraße in der Lindenstraße	121
4.4.3	Leitprojekt 3: Anordnen einer Fahrradzone in der gesamten Innenstadt	122
4.4.4	Leitprojekt 4: Verbesserung der radverkehrlichen Anbindung der Ortschaften	124
4.4.5	Leitprojekt 5: Einführung eines Stadtbusses	127
4.4.6	Leitprojekt 6: Bessere Erreichbarkeit der weiterführenden Schule sowie weiteren Bildungseinrichtungen in der Süderstadt für Kinder	128
4.4.7	Leitprojekt 7: Erhöhen der Verkehrssicherheit an relevanten Verkehrsknoten.	129
5.	Monitoring-Strategie	131
6.	Fazit zum Stadtmobilitätsplan	135
7.	Anhang	136
A1	Übersicht durchgeführter Beteiligungsformate	137
A2	Machbarkeitsexposés der Leitprojekte	139
A3	Kartenübersicht Handlungsfelder	156
Literaturverzeichnis		162
Abbildungen		4
Tabellen		7
Abkürzungsverzeichnis		8

Abbildungen

Abbildung 1:	Vorteile nachhaltiger urbaner Mobilitätsplanung	13
Abbildung 2:	Erarbeitungsprozess des Stadtmobilitätsplans	14
Abbildung 3:	Flankierende Planungen und Konzepte	16
Abbildung 4:	Im Rahmen der Bestandsanalyse untersuchte Analysefelder	18
Abbildung 5:	Gemeindeteilgrenzen der Einheitsgemeinde Quedlinburg	19
Abbildung 6:	Aufteilung der Bevölkerung auf die Ortschaften und Ortsteile	22
Abbildung 7:	Arbeitsplatzschwerpunkte in Quedlinburg	24
Abbildung 8:	Freizeit-, Kultur- und Tourismusangebote in der Welterbestadt Quedlinburg	27
Abbildung 9:	Gästeankünfte und Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben (einschl. Camping) der Welterbestadt Quedlinburg von 2009 bis 2022	29
Abbildung 10:	Gesundheits- und Nahversorgung	30
Abbildung 11:	Erreichbarkeit von Supermärkten in Quedlinburg	31
Abbildung 12:	Erreichbarkeit von Supermärkten in den Ortschaften	32
Abbildung 13:	Schul- und Kitastandorte der Welterbestadt Quedlinburg	35
Abbildung 14:	Einpendlerströme nach Quedlinburg	37
Abbildung 15:	Auspendlerströme aus Quedlinburg	38
Abbildung 16:	Modal Split im Landkreis Harz	39
Abbildung 17:	Entwicklung des Motorisierungsgrades (Anzahl der Pkw je 1.000 Einwohnende) 2017 bis 2022	40
Abbildung 18:	Antriebsart	41
Abbildung 19:	Fußgängerzonen und fußverkehrsrelevante Orte in der Kernstadt und in den Ortschaften	42
Abbildung 20:	Beispiele Fußverkehrsanlagen	44
Abbildung 21:	Beispiele Radverkehrsanlagen	48
Abbildung 22:	Knotenpunkt an der Stumpfburger Brücke	49
Abbildung 23:	Radinfrastruktur und touristische Radwege	50
Abbildung 24:	Für den Radverkehr bedeutsame Verbindungen	52
Abbildung 25:	Straßennetz Welterbestadt Quedlinburg	56
Abbildung 26:	Stellplatzauslastung in der Hauptnachfragezeit - Dienstag	58

Abbildung 27: Stadtbusverkehr Quedlinburg (Linie 206)	60
Abbildung 28: Angebot des ÖPNV ohne die Stadtlinie 206 und die dazugehörigen Haltestellen	62
Abbildung 29: Erreichbarkeitsanalyse Bahnhof Quedlinburg mit dem Fahrrad	66
Abbildung 30: Unfallstatistik Schwerpunkte 2017-2022	70
Abbildung 31: Übersicht der Ladeinfrastruktur der Welterbestadt Quedlinburg	71
Abbildung 32: Verkehrsmittelwahl	73
Abbildung 33: Mobilitätsverhalten	74
Abbildung 34: Handlungsbedarfe Fußverkehr	75
Abbildung 35: Wortwolke: was den Teilnehmenden am Fußverkehr gefällt.	76
Abbildung 36: Handlungsbedarfe Radverkehr	77
Abbildung 37: Wortwolke: was den Teilnehmenden am Fußverkehr gefällt.	78
Abbildung 38: Handlungsbedarfe Bus- und Bahn-Angebot	78
Abbildung 39: Handlungsbedarfe Autoverkehr	79
Abbildung 40: Antriebsart der meistgenutzten Pkw	80
Abbildung 41: Wortwolke	81
Abbildung 42: Bewertung Parkplatzsituation am üblichen Parkplatz	81
Abbildung 43: Bereitschaft zur weiteren Beteiligung in Bürgerwerkstätten	83
Abbildung 44: Eingeschränkte Sichtachsen durch ruhenden Verkehr	84
Abbildung 45: Konfliktsituation vor GutsMuths Gymnasium	85
Abbildung 46: Fehlende Querungshilfen August-Bebel-Ring	86
Abbildung 47: Ort der Raubeobachtung: Stumpfburger Brücke	88
Abbildung 48: Ort der Raubeobachtung: Knotenpunkt Carl-Ritter-Straße	89
Abbildung 49: Parkraumübersicht Untersuchungsgebiet Welterbestadt Quedlinburg	91
Abbildung 50: Parkraumübersicht Untersuchungsgebiet Stadt Gernrode und Bad Suderode	93
Abbildung 51: Kurzbeschreibung der Szenarien am Beispiel "Fahrradparken"	96
Abbildung 52: Abstimmungen über Handlungsbedarfe der Szenarien der Bürgerschaft (oben) und der Fachgruppe (unten)	97
Abbildung 53: Zielkonzept (Strategisches Mobilitätsleitbild) der Welterbestadt Quedlinburg	100

Abbildung 54:	Carl-Ritter-Straße zwischen den beiden Fußgängerzonen	118
Abbildung 55:	Aktuelle Beschilderung des verkehrsberuhigten Bereichs am Knotenpunkt Carl-Ritter-Straße	119
Abbildung 56:	Vorgesehene Stellen für Querungshilfen in der Carl-Ritter-Straße 120	
Abbildung 57:	Lindenstraße	121
Abbildung 58:	Beispiel einer Fahrradstraße in Karlsruhe	122
Abbildung 59:	Bereich der Fahrradzone	124
Abbildung 60:	Beispiel eines Radschnellwegs mit Fahrrad-Reparaturstation	125
Abbildung 61:	Mögliche Varianten zur radverkehrlichen Anbindung der Ortschaften	126
Abbildung 62:	Drei mögliche Varianten	127
Abbildung 63:	Knotenpunkt Kleersstraße/Steinweg/Adelheidstraße	129
Abbildung 64:	Beschilderung über bestehende Regelung einer Fahrradstraße in Essen.	142
Abbildung 65:	Bereich der Fahrradzone in der Innenstadt	145
Abbildung 66:	Beispiel für geschnittenes Großpflaster in der Altstadt Lübeck	145
Abbildung 67:	Maßnahmenübersicht Handlungsfeld Fußverkehr	156
Abbildung 68:	Maßnahmenübersicht Handlungsfeld Radverkehr	157
Abbildung 70:	Maßnahmenübersicht Handlungsfeld MIV	158
Abbildung 71:	Maßnahmenübersicht Handlungsfeld ÖPNV	159
Abbildung 72:	Maßnahmenübersicht Handlungsfeld Schulverkehr	160
Abbildung 73:	Maßnahmenübersicht Handlungsfeld Weitere Handlungsbedarfe 161	

Tabellen

Tabelle 1:	Bevölkerungsentwicklung nach Ortsteilen und Ortschaften der Welterbestadt Quedlinburg	21
Tabelle 2:	Bevölkerungsprognose der Welterbestadt Quedlinburg	22
Tabelle 3:	Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Harz	23
Tabelle 4:	Größte Arbeitgeber inkl. Entfernung zur nächsten ÖPNV-Haltestelle	25
Tabelle 5:	Bildungseinrichtungen der Welterbestadt Quedlinburg	33
Tabelle 6:	Kindertageseinrichtungen	34
Tabelle 7:	Pendlerrelationen ab 200 Pendler	36
Tabelle 8:	SWOT-Übersicht des Fußverkehrs	46
Tabelle 9:	SWOT-Übersicht des Radverkehrs	53
Tabelle 10:	SWOT-Übersicht des MIV	59
Tabelle 11:	ÖPNV-Angebot in Quedlinburg	63
Tabelle 12:	SWOT-Übersicht des ÖPNV	64
Tabelle 13:	SWOT-Übersicht des Schulverkehrs	68
Tabelle 14:	Unfallstatistik Schwerpunkte 2017-2022	69
Tabelle 15:	Ladepunkte in Betrieb	71
Tabelle 16:	Leitsätze zur künftigen Mobilitätsentwicklung	82
Tabelle 17:	Orte der Raumb Beobachtung	87
Tabelle 18:	Verkehrszählung an den Orten der Raumb Beobachtung im Beobachtungszeitraum (zwei Stunden)	89
Tabelle 19:	Art und Anzahl an Stellplätzen im Kernstadtbereich	92
Tabelle 20:	Übergeordnete Handlungsbedarfe	94
Tabelle 21:	Übersicht der Handlungsfelder und Maßnahmenpakete	103
Tabelle 22:	Maßnahmenprogramm	107
Tabelle 23:	Übersicht der Handlungsfelder und Maßnahmenpakete	131
Tabelle 24:	Maßnahmenprogramm	137

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
AST	Anrufsammeltaxi
B+R	Bike + Ride
FG	Fachgruppe
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
ITF	Integraler Taktfahrplan
HSB	Harzer Schmalspurbahn GmbH
Kfz	Kraftfahrzeug
KW	Kilowatt
LEP	Landesentwicklungsplan
LK	Landkreis
LSA	Lichtsignalanlage
LVerGeo	Landesamt für Vermessung und Geoinformation
MA	Mitarbeitende
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park + Ride
Pkw	Personenkraftwagen
QTM	Quedlinburg-Tourismus-Marketing GmbH
RSV	Radschnellverbindung
RVR	Radvorrangroute
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ST	Sachsen-Anhalt
VU	Verkehrsunternehmen

Zusammenfassung

Die Welterbestadt Quedlinburg sieht sich in der Mobilitätsplanung vielfältigen Herausforderungen gegenüber. Bestehende globale Trends und Krisen führen zu veränderten Mobilitätsbedürfnissen vieler Zielgruppen. Zusätzlich definiert die sich verändernde Altersstruktur der Bewohner und Besucher der Welterbestadt Quedlinburg die Ansprüche an die Mobilität, genauso wie bestehende und neue Gewerbeeinheiten (z. B. Quarmbeck), der Rückgang von Einrichtungen der Daseinsvorsorge und der Klimawandel.

Der aktuelle Welterbemanagementplan beabsichtigt sich diesen Veränderungen zu stellen und sich als attraktive Welterbestadt zu positionieren. Vor diesem Hintergrund wurde der Stadtmobilitätsplan erstmalig aus dem integrierten Stadtentwicklungskonzept herausgelöst und darin Ziele und Strategien für die Entwicklung und die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur festgelegt.

Im Rahmen eines umfassenden Beteiligungsansatzes wurde der Stadtmobilitätsplan gemäß den Grundsätzen für nachhaltige urbane Mobilitätspläne entwickelt. Dies umfasste eine detaillierte Analyse der aktuellen räumlichen und strukturellen Gegebenheiten sowie des vorhandenen Mobilitätsangebots. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden durch verschiedene Methoden wie Online-Bürgerumfragen und zielgruppenspezifische Workshops vertieft. Die Ergebnisse dieser Analyse wurden in ausgewählten Schwerpunktbereichen im Rahmen einer SWOT-Analyse erarbeitet und anschließend mit relevanten Interessengruppen der Welterbestadt diskutiert, um spezifische Handlungsbedarfe zu identifizieren. In Verbindung mit einer Szenarienbetrachtung bildeten diese Ergebnisse eine solide Grundlage für die Entwicklung eines umfassenden Zielkonzepts, das im Dezember 2023 als erster Meilenstein vom Stadtrat der Welterbestadt Quedlinburg verabschiedet wurde.

Das Zielkonzept bildete die Grundlage für die Entwicklung nachfolgender Maßnahmen. Insgesamt wurden 13 Maßnahmenpakete, 138 Maßnahmen sowie sieben Leitprojekte identifiziert. Angesichts der aktuellen Vorherrschaft des motorisierten Individualverkehrs und der damit verbundenen Belastungen ist insbesondere die Steigerung der Attraktivität des Umweltverbunds von besonderer Bedeutung. Dies betrifft vor allem die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), wobei jedoch auch die intensive Förderung des bereits teilweise etablierten Radverkehrs sowie eine verbesserte Verknüpfung aller Verkehrsmittel eine wichtige Rolle spielen. Weitere Maßnahmen konzentrieren sich unter anderem auf die Verbesserung der Anbindung und Vernetzung innerhalb der Welterbestadt, die Mobilität in der Versorgung, die Anbindung von Gewerbegebieten, die nachhaltige Abwicklung des motorisierten Verkehrs und die attraktive Gestaltung der teilweise historischen Innenstadt. Das Maßnahmenprogramm wird durch Initiativen zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zum Mobilitätsmanagement abgerundet. Schließlich werden Ansätze für das Monitoring abgeleitet.

Der Stadtmobilitätsplan bildet damit die Voraussetzung zur nachhaltigen Weiterentwicklung der Mobilität aller Zielgruppen in der Welterbestadt Quedlinburg bis zum Jahr 2040 sowie darüber hinaus.

Ausschließlich zum Zweck der besseren Lesbarkeit wird auf die geschlechtsspezifische Schreibweise verzichtet. Alle personenbezogenen Bezeichnungen sind geschlechtsneutral und beziehen sich auf Angehörige aller Geschlechter.

1. Einleitung zum Stadtmobilitätsplan

Das letzte Planwerk, welches sich in der Welterbestadt Quedlinburg umfassend mit dem Thema Mobilität befasste, ist das Verkehrskonzept Innenstadt aus dem Jahr 2005. In den vergangenen 20 Jahren hat sich im Bereich Mobilität vieles verändert.

Allem voran hat sich seither die Klimadebatte um ein Vielfaches verstärkt und das Thema Klimaschutz ist für die Menschen ein immer wichtigeres Thema geworden. Nicht zuletzt, wurde im Jahr 2015 das Pariser Klimaabkommen geschlossen, welches klare Ziele im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung setzt. Dies erfordert einen deutlichen Umschwung in der Mobilitätslandschaft und eine Anpassung an die vorherrschenden Herausforderungen.

Neben solch disruptiven Entwicklungen wie dem Klimawandel existieren viele weitere Trends und Entwicklungen, die nicht weniger Einfluss auf die Mobilitätsentwicklung haben. So prägt seit vielen Jahren der Begriff der „Mobilitätswende“ die Debatte, der zum einen die Antriebswende, vom Verbrenner zu alternativen Antrieben wie Wasserstoff und Elektromobilität umfasst, aber auch das Thema der Stärkung des Umweltverbunds. Also die Stärkung von Bus und Bahn sowie des Fuß- und Radverkehrs. Im Zuge dieser Entwicklung entfacht vielerorts eine Debatte über den öffentlichen Raum und wie dieser genutzt wird. In diesem Zusammenhang wird immer öfter der Begriff der Flächengerechtigkeit genannt, der eine zunehmend wichtige Rolle spielt. Nicht nur in der Welterbestadt Quedlinburg, auch in den meisten anderen Städten auf dieser Welt, wurden öffentliche Flächen im Verlauf des vergangenen Jahrhunderts auf die Nutzung des Autos ausgelegt. Infolge des Trends im Hinblick auf die zunehmende Fahrzeuggröße, wachsen diese Flächenansprüche des Autos sogar noch weiter.

Es gilt, diese Flächengerechtigkeit in Städten wiederherzustellen, um diese wieder sicherer, lebenswerter und gesünder zu gestalten. Dies erfordert jedoch viel politisches Feingefühl, Anstrengungen und planerisches Geschick. Denn die Abhängigkeit vom privaten Pkw im ländlichen Raum ist mittlerweile sehr stark ausgeprägt, sodass alternative Angebote sehr attraktiv gestaltet sein müssen. Dies erfordert insgesamt ein effizientes Zusammenspiel aller Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Darüber hinaus ist die mittelalterliche Innenstadt der UNESCO-Welterbestadt Quedlinburg seit 1994 geschützt und von stark verdichteter Infrastruktur geprägt, was eine zusätzliche Herausforderung für bauliche Vorhaben darstellt.

Erstmalig werden nun die Themen Verkehr und Mobilität in Form des Stadtmobilitätsplans aus dem ISEK der Welterbestadt herausgelöst, um den genannten Herausforderungen der Mobilitätsentwicklung agil und spezifisch zu begegnen. Er verbindet dabei konkrete Lösungsansätze zum Thema Stadtmobilität aus den Bereichen Infrastruktur, Bau- und Planungsrecht und Beteiligung zu einer regional-spezifischen gesamtstädtischen Strategie. Er beinhaltet konkrete Ziele mit einem Zeithorizont bis in die 2040er Jahre, die sich die Welterbestadt Quedlinburg in Bezug auf das Thema Mobilität setzt. Diese sind von Handlungsfeldern hinterlegt, die mit Leitzielen und Maßnahmen untersetzt sind.

2. Erstellungs- und Beteiligungsprozess

In diesem Abschnitt wird der Erstellungs- und Beteiligungsprozess des Stadtmobilitätsplans für die Welterbestadt Quedlinburg skizziert und die einzelnen Bearbeitungsschritte erläutert.

Orientierung an der Leitlinie für nachhaltige urbane Mobilitätspläne

Der Stadtmobilitätsplan für die Welterbestadt Quedlinburg ist ein Planwerk, welches auf Basis der Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP)¹ erarbeitet wurde.

Wie in den SUMP-Leitlinien verankert, stehen die Mobilitätsbedürfnisse aller Einwohner, die Verbesserung der Lebensqualität in der Welterbestadt sowie ein nachhaltiges Verkehrssystem im Mittelpunkt. Ein nachhaltiges Verkehrssystem sollte gemäß den SUMP-Leitlinien:

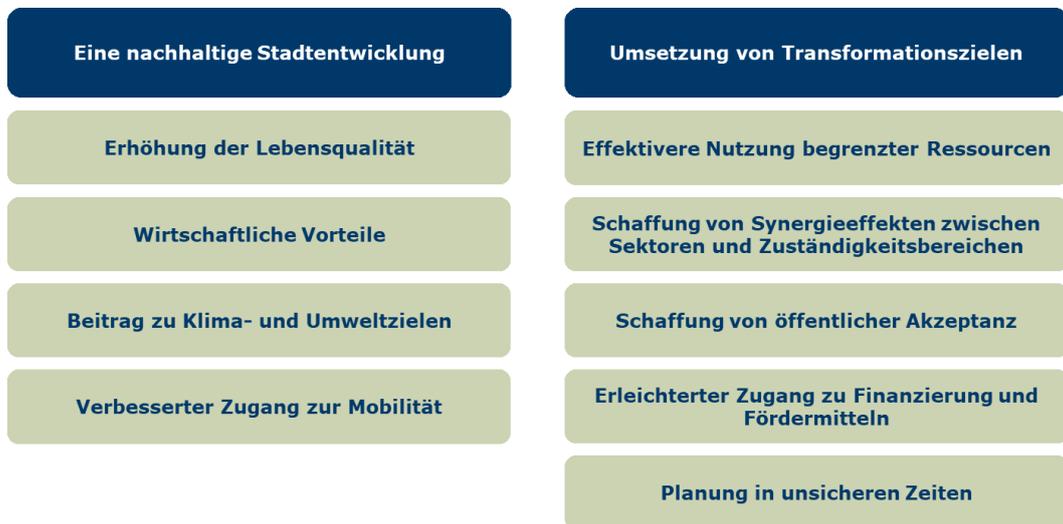
- ◆ für alle Nutzer erreichbar sein und ihre grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse erfüllen,
- ◆ die unterschiedlichen Nachfragen nach Mobilität und Verkehrsdiensten von Bürger, Unternehmen und Industrie in ausgewogener Weise berücksichtigen,
- ◆ eine ausgewogene Entwicklung und bessere Integration der verschiedenen Verkehrsträger fördern,
- ◆ den Nachhaltigkeitsanforderungen gerecht werden, indem es ein Gleichgewicht zwischen wirtschaftlicher Lebensfähigkeit, sozialer Gerechtigkeit, Gesundheit und Umweltqualität herstellt,
- ◆ Effizienz und Kostenwirksamkeit optimieren,
- ◆ den städtischen Raum und die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen und -dienste effektiv nutzen,
- ◆ die Attraktivität des Stadtraums, die Lebensqualität und die öffentliche Gesundheit steigern,
- ◆ die Verkehrssicherheit verbessern,
- ◆ Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch reduzieren,
- ◆ zu einer besseren Gesamtleistung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und des europäischen Verkehrssystems insgesamt beitragen.

Der SUMP-Ansatz ist nachhaltig ganzheitlich, strategisch, stadtfunktional und betrachtet die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung städtischer Verkehrspolitik.

¹ vgl. Rupprecht Consult 2021.

Einen Überblick über die Vorteile nachhaltiger urbaner Mobilitätsplanung, gibt Abbildung 1.

Abbildung 1: Vorteile nachhaltiger urbaner Mobilitätsplanung



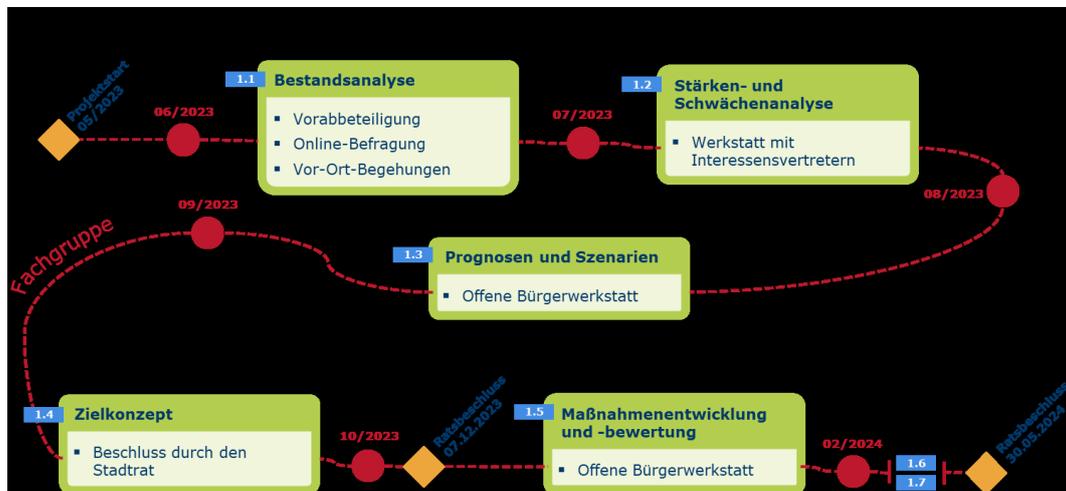
Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Rupprecht Consult 2021.

Erarbeitungsprozess

Der Erarbeitungsprozess des Stadtmobilitätsplans dauerte ab Projektstart am 10. Mai 2023 insgesamt 13 Monate. Der Prozess wurde in sieben überwiegend aufeinanderfolgende Arbeitsschritte unterteilt. Zu den Bearbeitungsschritten 1.1 bis 1.5, wurden geeignete Beteiligungsbausteine entwickelt, um den Stadtmobilitätsplan im breiten Dialog mit unterschiedlichen Interessensgruppen (Stakeholdern) zu entwickeln. Eine beteiligungsorientierte Planung stellt eine Grundvoraussetzung für sämtliche Akteure, wie die Politik, Interessens- und Wirtschaftsverbände sowie die Bürgerschaft mit den erarbeiteten Maßnahmen des Stadtmobilitätsplans dar. Zu den Stakeholdern gehörten unter anderem mobilitätsinteressierte Bürger, Interessens- und Wirtschaftsvertreter, Unternehmen, die Kreis- und Kommunalpolitik und die Stadtverwaltung. Neben zahlreichen Beteiligungsformaten für die Bürgerschaft und Interessensvertreter, wurde der Prozess durch eine Fachgruppe, bestehend aus relevanten Entscheidungsträgern (Vertretern der Verwaltung, des Tourismus und des Landkreises für den ÖPNV) begleitet. Ihre Aufgabe war die inhaltliche Validierung der erfolgten Arbeitsschritte im Erstellungsprozess und die Vorbereitung der folgenden Arbeitsschritte. Die Termine orientierten sich an wichtigen Projektbearbeitungsschritten.

Abbildung 2: Erarbeitungsprozess des Stadtmobilitätsplans



Quelle: IGES 2024.

Zu Beginn der Bestandsanalyse (AP 1.1) wurde die Fachgruppe sowie die Verwaltungen der Welterbestadt und der Ortschaften im Rahmen einer Vorabteilnahme am Prozess beteiligt. Hierdurch konnten durch das Planungsteam bereits wichtige Schwerpunkte für die Analyse und erste Defizite sowie Handlungsbedarfe identifiziert werden. Ebenso frühzeitig wurde im Rahmen einer Online-Befragung die Bürgerschaft beteiligt, um einerseits Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen vor Ort zu sammeln, andererseits um die Aufstellung und Umsetzung des Stadtmobilitätsplans frühzeitig und während des gesamten Prozesses transparent und aktiv zu gestalten.

Aus den Erkenntnissen der Bestandsanalyse wurden für die wichtigsten identifizierten Analysefelder Fußverkehr, Radverkehr, Schulverkehr, ÖPNV und ruhender Verkehr, Stärken und Schwächen sowie Defizite erarbeitet und daraus Handlungsbedarfe abgeleitet (AP 1.2).

Die anschließende Szenarienentwicklung (AP 1.3) diente der strategischen Entwicklung eines Zielszenarios, aus dem Leitziele abgeleitet wurden. Diese wurden zu einem umfassenden Zielkonzept zusammengeführt (AP 1.4). In einer ersten Beschlussrunde wurde das Zielkonzept und entsprechende Leitziele durch den Stadtrat am 07. Dezember 2023 beschlossen. Dieser Beschluss legte den Grundstein für die anschließende Maßnahmenentwicklung (AP 1.5). Die Maßnahmenentwicklung erfolgte in einem mehrstufigen Prozess, welcher sowohl die Bürgerschaft als auch die Fachgruppe vollumfänglich beteiligte, bestehende Maßnahmenvorschläge abgewogen und neue unterbreitet werden konnten.

Die Bearbeitungsschritte 1.6 (Umsetzungskonzept) und 1.7 (Monitoring), dienen der internen Strategieentwicklung für die Umsetzung und Überwachung bzw. Evaluierung der, in den vorangegangenen Arbeitsschritten, entwickelten Maßnahmen und Zielen.

3. Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

In einem ersten Arbeitsschritt erfolgte zunächst eine Auseinandersetzung mit bestehenden, teilweise übergeordneten, Planungen und Konzepten, um die politischen Rahmenbedingungen und Zielvorgaben zu berücksichtigen.

3.1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

Der Stadtmobilitätsplan ist eingebettet in das ISEK, welches wiederum Teil des Welterbemanagementplans (WMP) ist. Als eigenständiges Planwerk, ist es dennoch eng mit den Planungsprämissen des ISEK und des WMP verknüpft. In der Erarbeitung des Stadtmobilitätsplans wurde daher auf eine enge Verzahnung aller drei Planwerke geachtet. Darüber hinaus ist die Berücksichtigung weiterer flankierender Planungen und Konzepte von großer Bedeutung, um die strategische Ausrichtung des Stadtmobilitätsplans den externen Entwicklungen anzugleichen und miteinander zu harmonisieren.

Die Planung und Umsetzung von Mobilitätslösungen sind weiterhin eng mit einer Vielzahl von übergeordneten Faktoren verbunden, darunter städtebauliche Entwicklungen, Umweltschutzmaßnahmen, soziale Belange und wirtschaftliche Aspekte. Die Berücksichtigung dieser flankierenden und übergeordneten Faktoren ist somit nicht nur erforderlich, um die Bedürfnisse der Bürger ganzheitlich zu erfüllen, sondern auch, um eine langfristige und nachhaltige Veränderung in der städtischen Mobilität in der Welterbestadt Quedlinburg zu bewirken. In diesem Kapitel werden diese essenziellen Rahmenbedingungen und Zielvorgaben übergeordneter und flankierender Planungen näher beleuchtet und ihre Relevanz für die erfolgreiche Implementierung des Stadtmobilitätsplans herausgestellt.

3.1.1 Zielvorgaben bestehender Planungen und Konzepte

Für die inhaltliche Ausrichtung des Stadtmobilitätsplans wurde ein integrierter Ansatz verfolgt, weshalb (übergeordnete) Rahmenpläne und Konzepte sowie deren Zielvorgaben genauestens geprüft wurden. Berücksichtigte Planungen stellt Abbildung 3 dar.

Abbildung 3: Flankierende Planungen und Konzepte

Stadtebene	Kreisebene	Landesebene
<ul style="list-style-type: none"> • Lärmaktionsplan 2022 • Zweite Fortschreibung Städtebaulicher Rahmenplan 2021 • Welterbemanagementplan 2013 • Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2012 • Tourismuskonzept 2012 • Verkehrskonzept Innenstadt 2005 • Stellplatzsatzung 2004 • Radverkehrskonzept 1996 	<ul style="list-style-type: none"> • Nahverkehrsplan Landkreis Harz 2021 • Regionaler Entwicklungsplan 2018 • Regionales Radwegkonzept 2016 • Kreisentwicklungskonzept 2015 • Integriertes ländliches Entwicklungskonzept 2006 	<ul style="list-style-type: none"> • Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Sachsen-Anhalt - Neuauflage 2022 • Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt 2021 • Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt 2021 • ÖPNV-Plan 2020 - 2030 Sachsen-Anhalt 2018 • Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt 2017 • Landesentwicklungsplan 2010 Sachsen-Anhalt

Quelle: IGES 2024.

Die sich aus den genannten Planungen und Konzepten ergebenden politischen Zielvorgaben, werden nachfolgend zusammengefasst.

Quedlinburg stellt sich dem demografischen Wandel

Eine der wesentlichen Herausforderungen der Welterbestadt Quedlinburg ist der anhaltende Rückgang der Bevölkerungszahlen, was unter anderem auch Einfluss auf ihre wirtschaftliche Ausgangslage hat. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken und um den Anforderungen des Landesentwicklungsplans Sachsen-Anhalt gerecht zu werden, möchte sich Quedlinburg zukünftig als attraktive und inklusive Welterbestadt und robustem Wirtschaftsstandort² aufstellen.³

Versorgung und bedarfsgerechte Mobilität für alle Menschen sicherstellen

Sowohl Bewohner als auch Touristen jeden Alters sollen mobil sein und niederschwellig Alltags- oder touristische Ziele erreichen können. Die Grundversorgung der Bevölkerung ist mit technischen Infrastrukturleistungen der Ver- und Entsorgung flächendeckend sicherzustellen. Darüber hinaus sind Orte sozialer Begegnung bzw. soziale Infrastruktur an zentralen Orten zu bündeln und diese Orte sind dem ländlichen Raum durch überörtliche Verbindungen zugänglich zu machen. Die hierfür benötigte Infrastruktur ist zu errichten.

² vgl. Stadt Quedlinburg 2012.

³ vgl. Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt 2010.

Stärkung der Nahmobilität

Besonderes Augenmerk soll dabei auf der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs liegen, der gerade im Kernstadtbereich der Welterbestadt Quedlinburg und auf den Verbindungen zwischen den Ortschaften Stadt Gernrode und Bad Suderode mit der Kernstadt Quedlinburg, verbessert werden soll. Der Radverkehr soll als System des Alltagsverkehrs verstanden und weiterentwickelt werden.⁴

ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr stärken

Neben der Nahmobilität soll auch der öffentliche Personennahverkehr gestärkt werden. Bisher ist ein Angebot des ÖPNV in der Welterbestadt kaum vorhanden. U. a. durch die enge Bebauung in der Quedlinburger Altstadt ist die Einführung einer Stadtbuslinie kompliziert. Dennoch soll der ÖPNV zu einer attraktiven Alternative des Kfz-Verkehrs verbessert und weiterentwickelt werden.⁵

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll dabei weitestgehend verdrängt und durch den Umweltverbund ersetzt werden, ohne dass dies negativen Einfluss auf die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge für die Bewohner der Welterbestadt Quedlinburg hat.⁶ Neben dem fließenden, soll auch der ruhende Verkehr des MIV und der Radverkehr verbessert werden. Im Hinblick auf die Förderung des Tourismus empfiehlt der Nahverkehrsplan 2021 des Landkreises Harz die Weiterentwicklung des innerstädtischen ÖPNV, der gerade auf die Bereiche abzielen soll, die ohnehin bereits kompliziert mit dem MIV zu erreichen sind. Zusätzlich zur Altstadt Quedlinburgs sollte hierbei auch der Nationalpark Harz in die Betrachtung mit aufgenommen werden.⁷

Verkehrssicherheit erhöhen

Insbesondere für vulnerable Gruppen, also Kinder und Jugendliche sowie ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen, sind durch geeignete Maßnahmen im Verkehr zu schützen. Dabei kommen sowohl bauliche als auch erziehungstechnische Maßnahmen in Betracht. Das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt 2017 erwähnt hierbei unter anderem Maßnahmen zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung, schulische Fahrsicherheitstrainings und solche für Senioren, Peer-Education in Fahrschulen und das Erstellen von Schulwegplänen.

3.1.2 Schwerpunkte der Analyse

Im nächsten Arbeitsschritt erfolgte zunächst die Analyse und Bewertung vorhandener Strukturen und Mobilitätsangebote, um Bedarfe und Anforderungen für

⁴ vgl. Landkreis Harz 2015.

⁵ vgl. ebd. & Landkreis Harz 2021.

⁶ vgl. Welterbestadt Quedlinburg 2021.

⁷ vgl. Landkreis Harz 2021.

eine Anpassung bzw. Veränderung der Mobilität in der Welterbestadt Quedlinburg identifizieren zu können.

Hierbei wurden aufbauend auf Datengrundlagen der Welterbestadt sowie weiterer, öffentlich zugänglicher Datenquellen unter anderem die in Abbildung 4 dargestellten Aspekte analysiert. Die Abbildung zeigt die untersuchten Analysefelder und deren Priorisierung. Je intensiver ein Analysefeld dargestellt ist, desto höher wurde es im Vorfeld der Analyse priorisiert. Es wurde der Fokus auf die übergeordneten Analysefelder Nahmobilität und Schulverkehr gelegt, die im Rahmen von Vor-Ort-Begehungen (vgl. 3.5.1) und Raumbesichtigungen (vgl. 3.5.2) besonders betrachtet wurden. Auch der ruhende Verkehr wurde besonders betrachtet und mittels einer Vor-Ort-Begehung eine Parkraumerhebung durchgeführt (vgl. 3.5.3).

Abbildung 4: Im Rahmen der Bestandsanalyse untersuchte Analysefelder

Nahmobilität	Öffentlicher Verkehr	Kraftverkehr	Verkehrssicherheit
Radverkehr	ÖPNV	MIV	Subjektive Verkehrssicherheit
Fußverkehr	SPNV	Wirtschaftsverkehr	Objektive Verkehrssicherheit
Barrierefreiheit		Ruhender Verkehr	Unfallschwerpunkte
Neue Mobilität	Technische Entwicklung	Mobilitätsmanagement	Schulverkehr
Sharing-Angebote	Digitalisierung	Betriebe	Fuß- und Radverkehr
Inter- / Multimodalität	E-Mobilität / Wasserstoff	Schulen	Hol- und Bringverkehr („Elterntaxis“)
Mobilitätsstationen	Autonomes Fahren	Verwaltung	ÖPNV

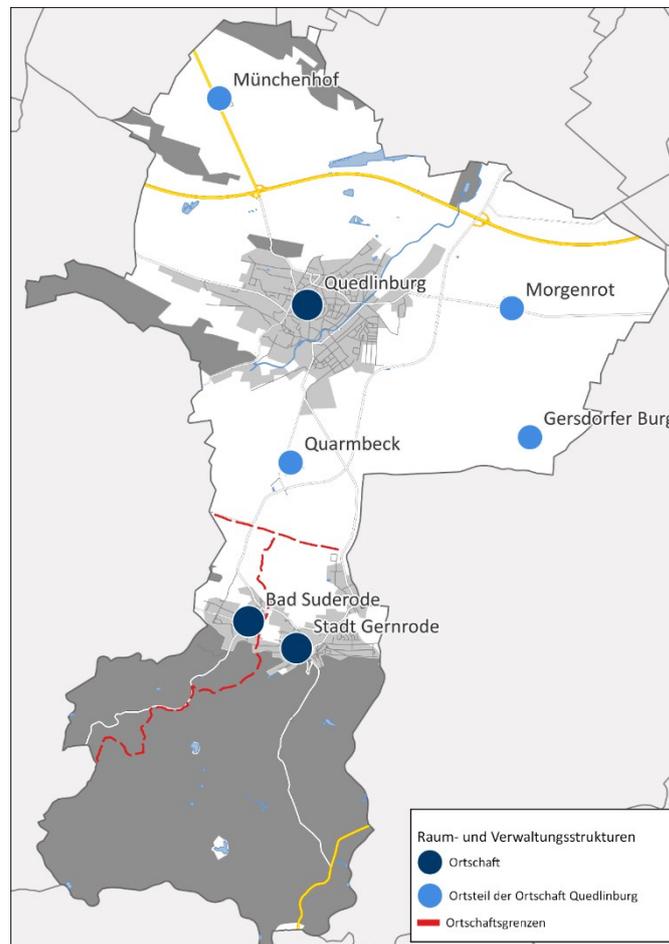
Quelle: IGES 2024.

3.2 Strukturdatenanalyse

3.2.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen

Die Welterbestadt Quedlinburg befindet sich im östlichsten Teil des Flächenlandkreises Harz in Sachsen-Anhalt und ist neben Halberstadt und Wernigerode ein solitäres Mittelzentrum. Neben der Ortschaft Quedlinburg als Kernstadt, gliedert sich die kreisangehörige Welterbestadt in die Ortsteile Gersdorfer Burg, Morgenrot, Münchhof und Quarmbeck sowie die Ortschaften Bad Suderode und Stadt Gernrode. Die Ortschaften verfügen jeweils über, einen Ortschaftsrat sowie Ortsbürgermeister.

Abbildung 5: Gemeindeteilgrenzen der Einheitsgemeinde Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.
Datengrundlage: LVermGeo

Folgende Gemeinden grenzen an die Welterbestadt Quedlinburg an:

- ◆ Im Norden die Verbandsgemeinde Vorharz
- ◆ Im Osten Ballenstedt
- ◆ Im Süden Harzgerode
- ◆ Im Westen Thale

Wernigerode im Westen (ca. 25 km) und Aschersleben im Osten (ca. 23 km) sind die nächstgelegenen Mittelzentren. Nächstgelegenes Oberzentrum ist Magdeburg (ca. 60 km).

Als Vertretung für die Bürger in Quedlinburg fungiert der Stadtrat, welcher zuletzt 2019 für fünf Jahre gewählt wurde. Dieser zeichnet sich durch ein sehr heterogenes Bild der Parteienlandschaft aus. Stärkste Kraft ist die CDU mit 26,6 Prozent, auf die Parteien Die Linke, AfD, SPD, Bündnis90/Die Grünen, Bürgerforum Quedlinburg

(BfQ) entfallen jeweils zwischen 8,4 und 12,9 Prozent. Die Veröffentlichung des Stadtmobilitätsplans fällt dementsprechend in das Wahljahr 2024.

Der Stadtrat setzt sich aus den folgenden Gremien zusammen:

- ◆ Stadtrat der Welterbestadt Quedlinburg
- ◆ Haupt- und Finanzausschuss der Welterbestadt Quedlinburg
- ◆ Bau-, Stadtentwicklungs- und Sanierungsausschuss der Welterbestadt Quedlinburg
- ◆ Wirtschafts-, Vergabe- und Liegenschaftsausschuss der Welterbestadt Quedlinburg
- ◆ Kultur-, Tourismus- und Sozialausschuss der Welterbestadt Quedlinburg
- ◆ Ortschaftsrat Bad Suderode
- ◆ Ortschaftsrat Gernrode

Die Stadtverwaltung der Welterbestadt Quedlinburg besteht aus Fachbereich1: „Finanzen, Bildung, Jugend und Sport“, Fachbereich 2: „Recht, Ordnung, Kommunales“, Fachbereich 3: „Stadtentwicklung, Bauen, Umwelt“ und Fachbereich 4: „Interner Service, Museen und Kultur“. Die Fachbereiche sind wiederum in Sachgebiete untergliedert. „Wirtschaftsförderung, Welterbe-, City- und Teilnehmungsmanagement“ sowie „Öffentlichkeitsarbeit, Neue Medien“ sind Stabstellen. Darüber hinaus verfügt die Welterbestadt über einen Personalrat und Beauftragte für Gleichstellung, Seniorenangelegenheiten, Barrierefreiheit und Datenschutz.

Der für die Erarbeitung des Stadtmobilitätsplans zuständige Fachbereich ist der Fachbereich 3, Sachgebiet 3.1 „Bauverwaltung und Stadtentwicklung“. Weitere relevante Bereiche mit Zuständigkeiten für Verkehr und Mobilität ist das Sachgebiet 2.3 „Straßenverkehr, Sondernutzung“ und das Sachgebiet 3.2 „Hoch- und Tiefbau, Gebäudemanagement“.

3.2.2 Demografie

Zum Stichtag 31.12.2021 lebten 23.341 Menschen in der Welterbestadt Quedlinburg. Der mit Abstand größte Teil entfällt auf die Kernstadt der Welterbestadt mit 18.545 Menschen (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung nach Ortsteilen und Ortschaften der Welterbestadt Quedlinburg

Jahr	Quedlinburg	Bad Suderode	Stadt Gernrode	Gersdorfer Burg	Morgenrot	Münchenhof	Quarmbeck
2016	19.270	1.674	3.430	16	98	97	234
2017	19.182	1.657	3.413	15	92	93	202
2018	19.019	1.645	3.415	16	83	87	169
2019	18.913	1.617	3.388	17	96	79	143
2020	18.745	1.608	3.392	16	90	77	140
2021	18.545	1.611	3.344	15	84	76	128
2022	18.557	1.580	3.313	8	90	75	129
Veränd.	-3,7%	-5,6%	-3,4%	-50,0%	-8,2%	-22,7%	-44,9%

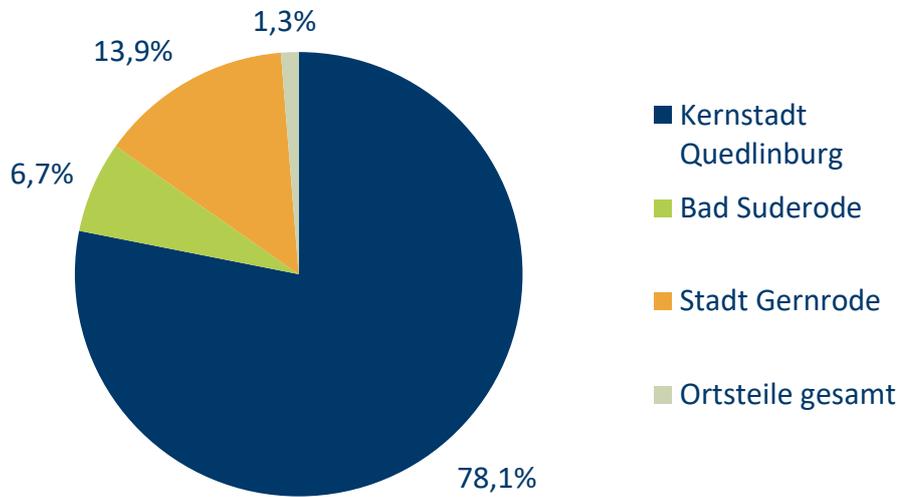
Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

Anmerkung: Stichtag 31.12. „Veränd.“ = Veränderung von 2016 bis 2021.

Von 2016 bis 2022 weisen die Ortschaften Stadt Gernrode (3.313 Menschen) und Bad Suderode (1.580 Menschen) gemeinsam mit der Kernstadt Quedlinburg einen ähnlich leichten Bevölkerungsrückgang auf, wohingegen die Ortsteile Gersdorfer Burg (-50,0 Prozent), Morgenrot (-8,2 Prozent), Münchenhof (-22,7 Prozent) und Quarmbeck (-44,9 Prozent) teilweise sehr starke Rückgänge im Betrachtungszeitraum verzeichnen (vgl. Tabelle 1).

Abbildung 6: Aufteilung der Bevölkerung auf die Ortschaften und Ortsteile



Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

Anmerkung: Stichtag 31.12.2021. Bevölkerungsanteile der Ortsteile: Gersdorfer Burg < 0,1%, Morgenrot = 0,4%, Münchenhof = 0,3%, Quarmbeck = 0,5%

Zum Stichtag 31.12.2022 teilte sich die Bevölkerung zu mehr als drei Vierteln (78,1 Prozent) auf die Kernstadt Quedlinburg auf, nur noch lediglich 1,3 Prozent auf die Ortsteile. Demnach entfielen knapp über 20 Prozent auf die Ortschaften.

Tabelle 2: Bevölkerungsprognose der Welterbestadt Quedlinburg

Jahr \ Altersgruppe	6 bis 16	16 bis 67	67 und mehr
2020	1 756	14 568	6 270
2025	1 755	13 313	6 487
2030	1 625	12 020	6 873
2035	1 443	10 976	7 014

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt 2023.

Anmerkung: Basisjahr der Prognose ist 2019.

In der 7. regionalisierten Bevölkerungsprognose in Tabelle 2 werden exemplarisch die Bevölkerungszahlen in Fünfjahresabständen betrachtet sowie die Altersgruppen 6 bis 16, 16 bis 67 und 67 und mehr. Der demografische Wandel wird hier sehr deutlich: die Bevölkerung der Gruppe 6 bis 16 ist mit minus 18 Prozent stark rückläufig und die Gruppe der 16- bis 67-Jährigen mit minus 26 Prozent sogar sehr stark. Lediglich die Altersgruppe 67 und mehr verzeichnet einen leichten Anstieg

um 13 Prozent bis zum Jahr 2035. Diese überproportionale Zunahme der über 67-jährigen führt demnach im Betrachtungszeitraum zu einer Überalterung der Bevölkerung.

Für die Entwicklung der Gesamtbevölkerung von 2020 bis 2035 wird ein Rückgang von 23.604 auf 20.186 (minus 14,5 Prozent) in der Welterbestadt Quedlinburg prognostiziert.

Diese Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung untermauert die politischen Zielvorgaben aus entsprechenden Rahmenplanungen wie beispielsweise dem ISEK, das den demographischen Wandel als eine der zentralen Herausforderungen erachtet.

3.2.3 Wirtschaftsstrukturelle Situation

Der Landkreis Harz weist im Betrachtungszeitraum 2016 bis 2021 einen leichten Rückgang der Anzahl sozialversicherungspflichtiger Beschäftigter von minus 0,99 Prozent auf. Gleichzeitig ist die Beschäftigungsquote um fast vier Prozent gestiegen und die Arbeitslosenquote um eineinhalb Prozent gesunken. Trotz des Rückgangs der absoluten Beschäftigtenzahlen, blickt der Landkreis in dieser Hinsicht auf eine positive wirtschaftliche Entwicklung zurück.

Tabelle 3: Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Harz

Jahr	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte	Beschäftigungsquote (Jahresdurchschnitt)	Arbeitslosenquote (Jahresdurchschnitt)
2016	72.801	60,5 %	7,2 %
2017	73.376	61,4 %	6,4 %
2018	73.859	63,1 %	5,8 %
2019	73.283	63,8 %	5,3 %
2020	71.638	63,2 %	6,1 %
2021	71.761	64,3 %	5,7 %

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2023.

Gebiete mit hoher Gewerbeakkumulation befinden sich in der historischen Altstadt, in der Nähe des Bahnhofs (Rathenaustraße) sowie in östlicher Ortslage (Gewerbe- und Industriegebiete Groß Orden und Bicklingsbach) sowie im Gewerbegebiet „Auf den Steinen“ der Stadt Gernrode (vgl. Abbildung 7).

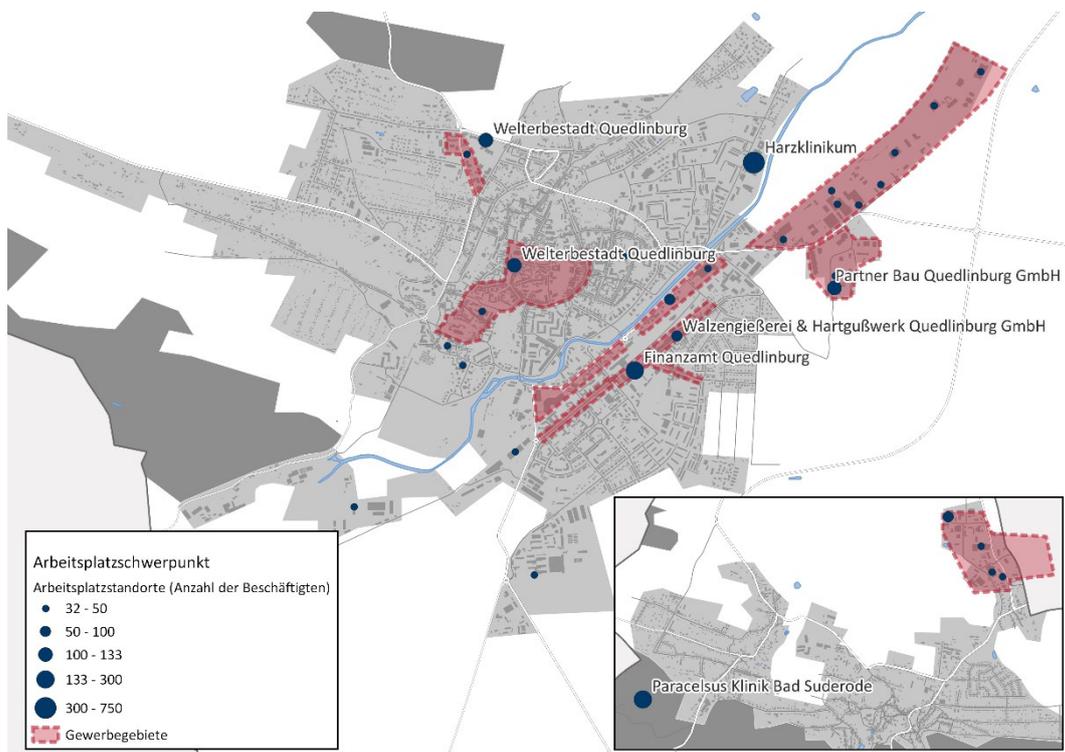
Weitere Bereiche und Straßen mit vorwiegend gewerblicher Prägung mit größeren Arbeitgebern sind:

- ◆ Klopstockweg/Jungfernholweg
- ◆ Magdeburger Straße

- ◆ Quedlinburger Straße, Stadt Gernrode
- ◆ Rambergweg
- ◆ Harzweg
- ◆ Schillerstraße
- ◆ Haupthof im Neuen Weg

Die Gewerbe- und Industriegebiete Groß Orden und Bicklingsbach verfügen über einen direkten Anschluss an die L85/L66 und die A36. Sie sind somit für den Schwerlastverkehr und für Pendler mit dem Pkw gut zu erreichen. Gleiches gilt für das Gewerbegebiet der Stadt Gernrode, welches ohne Ortsdurchfahrt über die L242/L66 zu erreichen ist.

Abbildung 7: Arbeitsplatzschwerpunkte in Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.
 Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.
 Anmerkung: Keine standortscharfen Daten zu den 265 Mitarbeitenden der Welterbestadt Quedlinburg vorhanden, daher wurden für die Darstellung die Standorte „Halberstädter Straße 45“ 163 und „Markt 1“ 162 Mitarbeitende angegeben.

Die größten Arbeitgeber der Welterbestadt Quedlinburg sind in Tabelle 4 dargestellt.

Tabelle 4: Größte Arbeitgeber inkl. Entfernung zur nächsten ÖPNV-Haltestelle

Arbeitgeber	Ungefähre Anzahl MA	Nächstgelegene ÖPNV-Haltestelle	Entfernung in Metern	Entfernung in Minuten
Harzklinikum	750	Quedlinburg Fichtenstr./Klinikum	640	8
Finanzamt Quedlinburg	300	Quedlinburg Bodelandhalle	308	4
Welterbestadt Quedlinburg	345	Quedlinburg Markt 1 Halberstädter Str.	350 35	0
Paracelsus Klinik Bad Suderode	200	Bad Suderode Kurzentrum	1.003	12
Partner Bau Quedlinburg GmbH	130	Quedlinburg Magdeburger Str., Richtung Aschersleben	611	8
Walzengießerei & Hartgußwerk Quedlinburg GmbH	100	Quedlinburg Klopstockweg	165	5
qttec GmbH Gernrode	85	Gernrode Gewerbegebiet	600	7
Stadtwerke Quedlinburg	78	Quedlinburg Voßbrücke	25	0

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

Anmerkung: Der Arbeitgeber „Welterbestadt Quedlinburg“ teilt sich auf zwei Standorte auf. Die hier berechnete Entfernung bezieht sich auf den Standort Halberstädter Straße 45. Für die jeweiligen Standorte liegen keine separaten Zahlen zu Mitarbeitenden vor.

Weitere Unternehmen mit 50 und mehr Mitarbeitenden sind: DRK, Julius-Kühn-Institut, HNP- Metalltechnik GmbH, NOKUTEC GmbH Quedlinburg, Q-Druck GmbH Quedlinburg, Rundfunk GmbH & Co. KG Gernrode, HEISAT GmbH Quedlinburg, Simon Möbel GmbH, WOLFF & MÜLLER Quarzsande GmbH, Josef Breun Morgenrot GmbH & Co. KG, Wilhelm LIST Nachfolger GmbH & Co. KG, Azurit GmbH, Möbel Ritter GmbH Gernrode, Hagebaumarkt Gernrode, Hellweg Baumarkt, Best Western Hotel Schlossmühle, Romantikhôtel am Brühl, Gartenland (floraque Stauden & Zierpflanzen GmbH), HVB GmbH, SeCo GmbH, Kaufland und E-Center.

Aufgrund von Vorranggebieten für den Hochwasserschutz (Überschwemmungsflächen der Bode) und dem Status der Altstadt als UNESCO-Weltkulturerbe bestehen stark eingeschränkte Entwicklungsmöglichkeiten insbesondere von Industriege-

bieten. Demzufolge wurde von der Welterbestadt eine 71 Hektar große Alternativfläche in Quarmbeck (südliche Ortslage von Quedlinburg) für Industrie und Gewerbe freigegeben. Als Erweiterung sind hier zusätzliche 40 ha angedacht. Das hier entstehende Gewerbegebiet verfügt über eine ÖPNV-Haltestelle, einen gut ausgebauten Radweg (Radverbindung Quedlinburg-Bad Suderode) und eine gute Pkw-Anbindung über die L239. Darüber hinaus sind im Gewerbegebiet Groß Orden in östlicher Ortslage der Kernstadt zusätzliche neun ha (netto ca. fünf ha) für Gewerbegebietsentwicklung vor. Diese Erweiterung ist bereits in der aktuellen FNP-Fortschreibung verankert.

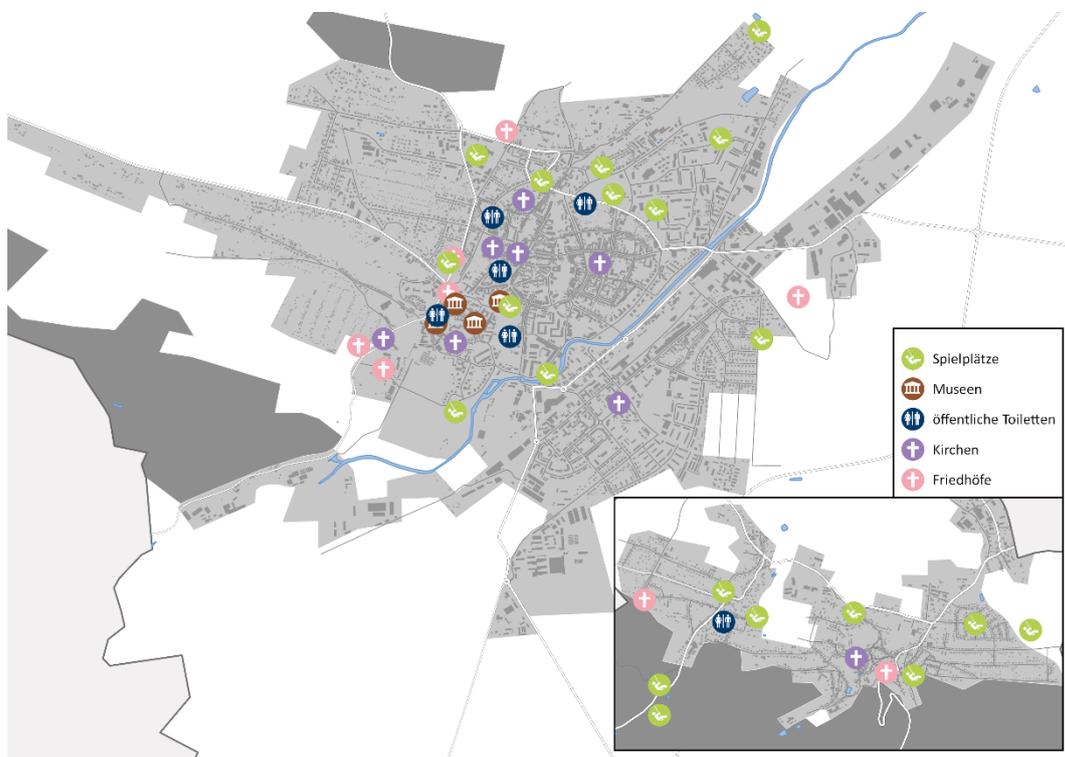
3.2.4 Freizeit- und Touristische Schwerpunkte

Die Welterbestadt Quedlinburg wird durch die Quedlinburg-Tourismus-Marketing GmbH (QTM) vermarktet. Sowohl in der Kernstadt als auch in den beiden Ortschaften ist eine Touristeninformation vorhanden, die für die Touristen vor Ort eine wichtige Anlaufstelle darstellen. Weitere wichtige touristische Anlaufpunkte der Region sind:

- ◆ Die historische Altstadt der Welterbestadt Quedlinburg
- ◆ Nordharzer Städtebundtheater Quedlinburg
- ◆ Harz (Wandern)
- ◆ Harzer Schmalspurbahn (HSB)
- ◆ Selketal
- ◆ Gartenträume (Abteigarten und Brühl-Park)
- ◆ Campingplatz am Bremer Teich
- ◆ Osterteich (Baden)
- ◆ Straße der Romantik

Die Welterbestadt Quedlinburg mit ihrer historischen Altstadt zog in den drei Jahren vor der Corona-Pandemie jährlich über 450.000 Touristen an. Seither steigen die Übernachtungszahlen und Gästeankünfte wieder stetig (vgl. Abbildung 9). Es gibt neben zahlreichen Museen (Klopstockhaus, Fachwerkmuseum, Schlossmuseum, Museum Lyonel Feininger, Münzenbergmuseum, Alte Elementarschule Gernrode, Harzer Uhrenmuseum, Museum „Anhaltische Harzbahn“, Mitteldeutsches Eisenbahn- und Spielzeugmuseum) auch viele historische Gebäude (Stiftskirche St. Servatii, Stiftskirche Sankt Cyriakus (Gernrode), Kulturkirche St. Blasii, St.-Aegidii-Kirche, Nikolaikirche, Rathaus Quedlinburg. Aber auch als Kurort mit idyllischen Gärten, lockt Quedlinburg (Bad Suderode) Touristen an.

Abbildung 8: Freizeit-, Kultur- und Tourismusangebote in der Welterbestadt Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg, unter: <https://www.quedlinburg.de/Unsere-Stadt/Stadtplan>.

Die in Bad Suderode vorkommende Calciumsolequelle zieht jährlich zahlreiche Feriengäste an. Im Jahr 2018 übernachteten dort 135.000 Touristen, was einen Anteil von über 28 Prozent der Gesamtübernachtungszahlen der Einheitsgemeinde Quedlinburg ausgemacht hat.⁸ Stadt Gernrode kam im selben Jahr auf ca. 43.500 Gästeübernachtungen.⁹

Darüber hinaus gibt es von der am Nordharz gelegenen Welterbestadt attraktive touristische Pfade, die zu Fuß oder mit dem Rad erkundet werden können. Darunter sind:

- ◆ Selketal-Stieg
- ◆ Harzer Klosterwanderweg
- ◆ Harzer Wandernadel
- ◆ Touristischer Europaradweg R1

⁸ vgl. Welterbestadt Quedlinburg 2022.

⁹ vgl. ebd.

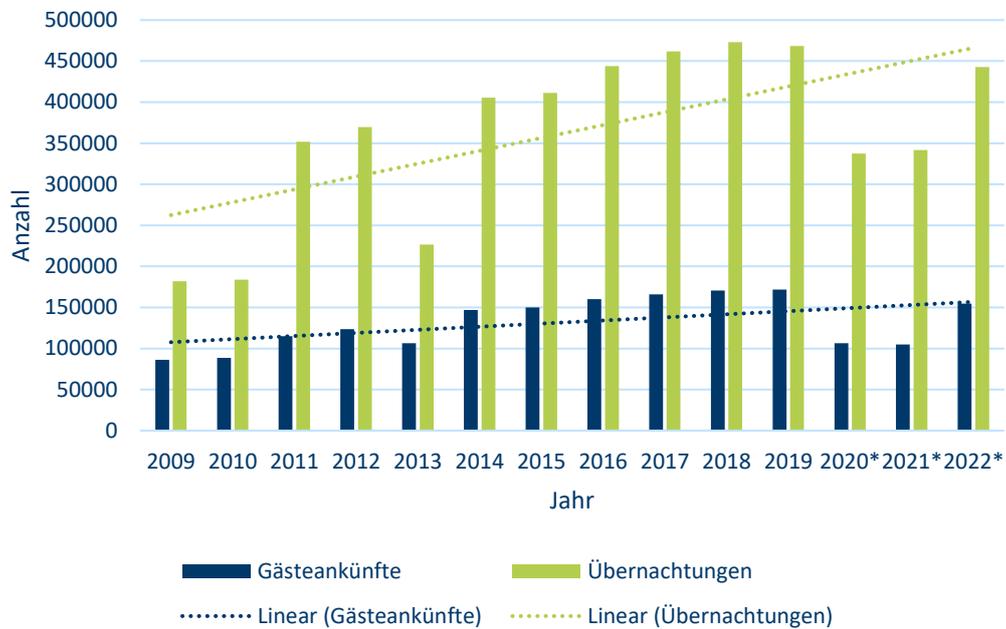
In Quedlinburg und im Ortsteil Stadt Gernrode gibt es jeweils einen Anbieter, der hierfür elektronisch unterstützte Fahrräder (E-Bikes) zum Verleihen anbietet. Ein entsprechendes Angebot besteht seit April 2024 durch die QTM.

Aktuell entsteht in nördlicher Ortslage das Freizeit-, Sport- und Erholungsareal (FSE). Herzstück der Anlage ist ein beheizbares Sportbad. Es wird dort entstehen, wo sich in früheren Zeiten das Freibad „Klietz“ befand. Es erfüllt alle Anforderungen für sportliche Wettkämpfe und bietet beste Trainingsvoraussetzung für Wassersportvereine und Hilfsorganisationen. Mit einem mobilen Schwimmbadlift ist der Zugang auch barrierefrei möglich. Darüber hinaus bietet das FSE zahlreiche Angebote, die insbesondere Familien ansprechen. Nördlich vom FSE entsteht ein Campingbereich mit attraktiven Stellplätzen auch für Zelte und Wohnmobile. Am Eingangsbereich in der Lindenstraße sollen neben Pkw- auch Fahrradabstellplätze geschaffen werden sowie eine ÖPNV-Haltestelle. Zukünftig wird dies ein äußerst frequentierter Ort für Familien, Kinder und Jugendliche.

Entwicklung Gästeankünfte und Übernachtungen

Abbildung 9 zeigt die Entwicklung der Gästeankünfte und Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben und Campingplätzen der Welterbestadt Quedlinburg von 2009 bis 2022. In den Jahren 2011 bis 2019 zeigt sich ein positiver Trend, der im Jahr 2020 durch die Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie unterbrochen wurde. Im Jahr 2022 lag die Zahl der Gästeankünfte bei 154.677 und die der Übernachtungen bei 442.664. Beide Zahlen sind somit wieder fast auf Vor-Pandemie-Niveau. Aufgrund des positiven Trends der Tourismuskennzahlen vor der Corona-Pandemie wird in den kommenden Jahren von einem weiteren Anstieg der Gästeankunfts- und Übernachtungszahlen ausgegangen.

Abbildung 9: Gästeankünfte und Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben (einschl. Camping) der Welterbestadt Quedlinburg von 2009 bis 2022



* Corona-Pandemie

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt 2023.

Da der Tourismus einen relevanten wirtschaftlichen Erfolgsfaktor darstellt, gilt es auch Angebote für den Tourismus in der Mobilitätsplanung der Welterbestadt Quedlinburg mitzudenken.

3.2.5 Gesundheits- und Nahversorgung

Nachfolgend wird die Situation in der Gesundheits- und Nahversorgung der Welterbestadt Quedlinburg beschrieben.

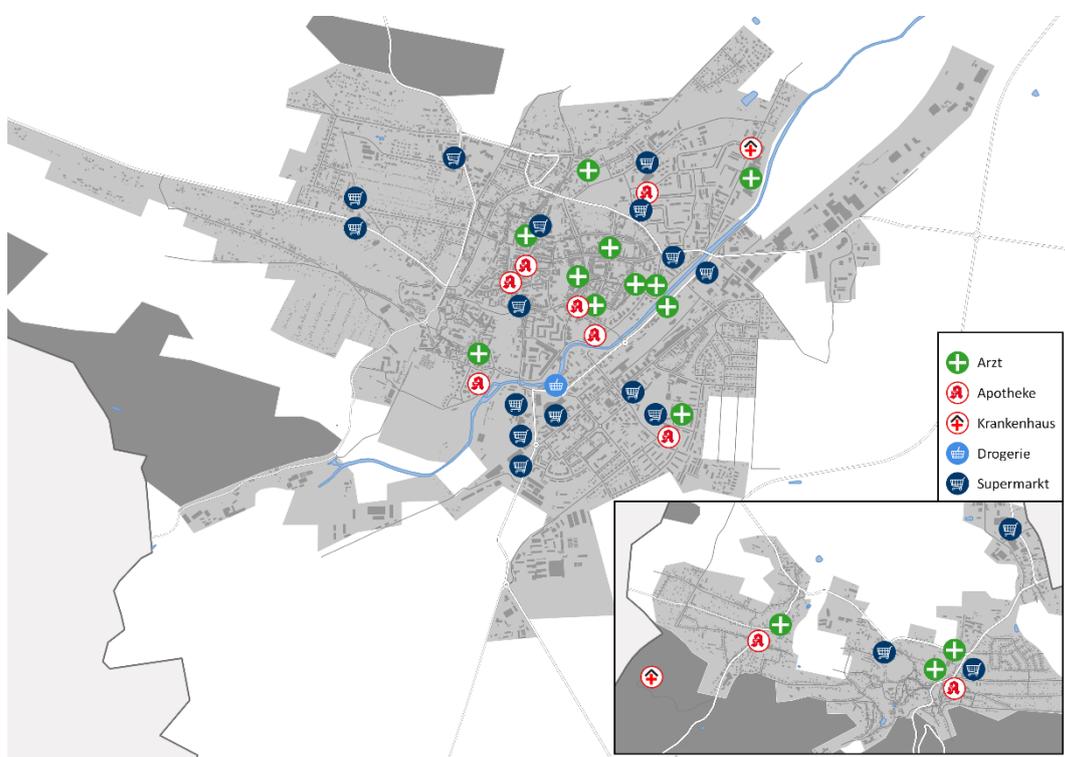
3.2.5.1 Gesundheitsversorgung

Die Erreichbarkeit der haus- und fachärztlichen Versorgung stellt ein zentrales Daseinsgrundbedürfnis dar, welches vor allem im Hinblick auf die deutlich alternde Bevölkerung mit steigender Morbidität von hoher Bedeutung ist. Bei der Betrachtung der ärztlichen Versorgung ist festzustellen, dass sich sämtliche Ärzte in und um den Kernstadtbereich Quedlinburgs verteilen. In den weiteren Ortschaften befindet sich jeweils eine Apotheke. Aus den Ortschaften und Ortsteilen ist also das Erreichen der Kernstadt für eine ausreichende ärztliche Versorgung sicherzustellen.

Im Kernstadtbereich selbst, sind Ärzte und Apotheken in 15 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar. Zu Fuß bestehen Versorgungslücken im Westen: ab dem Kleiweg, Westerhäuser Straße und westlich der Halberstädter Straße liegen die Siedlungseinheiten außerhalb einer 15-minütigen fußläufigen Erreichbarkeit.

Besonders das Harzkllinikum ist nicht nur der größte Arbeitgeber der Welterbestadt, sondern auch eine wichtige Anlaufstelle für besondere und schwere medizinische Fälle. Aktuell ist das Harzkllinikum nicht ausreichend mit dem ÖPNV und mit dem Fahrrad erreichbar. Die ÖPNV-Erreichbarkeit ist zu verbessern und das Harzkllinikum in der Planung einer neuen Stadtbuslinie einzubinden. Ebenso ist die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad zu verbessern.

Abbildung 10: Gesundheits- und Nahversorgung



Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

Anmerkung: Unter Supermärkte sind ebenso Getränkehandel (z. B. Westerhäuser Straße) und Bio-Supermärkte (z. B. Carl-Ritter-Straße) zu verstehen.

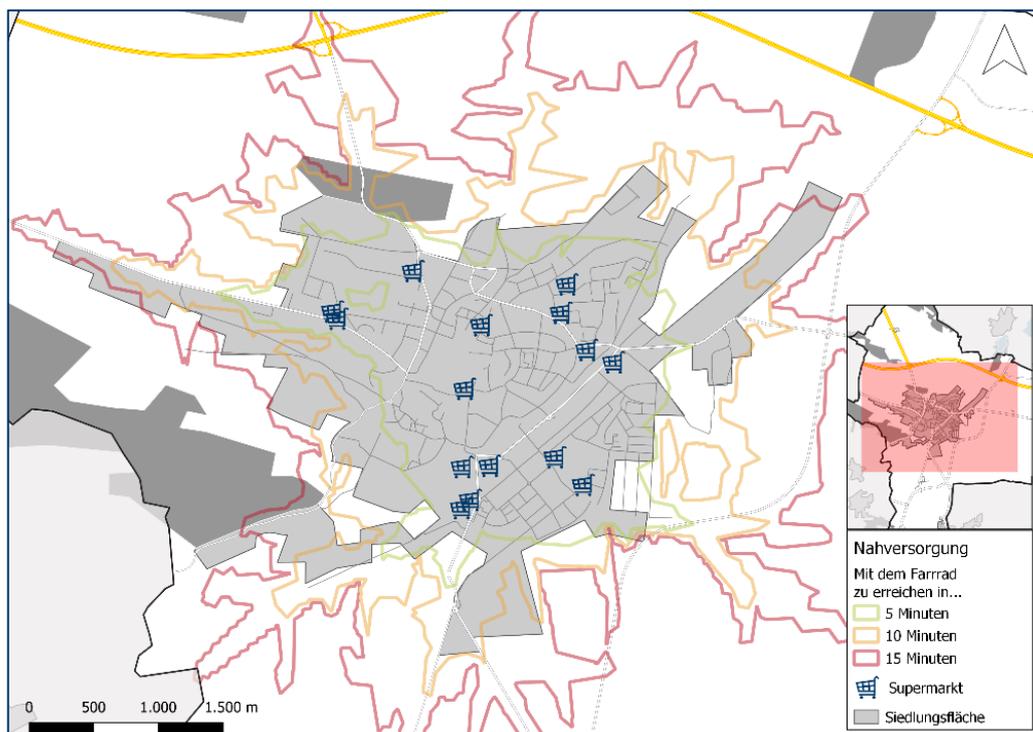
3.2.5.2 Nahversorgung

Bei der Betrachtung der Versorgungssituation mit Einzelhandel, Lebensmittel und Drogerieprodukten (vgl. Abbildung 10) zeigt sich, dass die Ortschaft Bad Suderode über keine Versorgungseinrichtungen verfügt und sich die Versorgung von Drogerieprodukten sich auf die Kernstadt Quedlinburg beschränkt. Starke Defizite in der

Versorgung ergeben sich dadurch in der Ortschaft Bad Suderode, in der die Menschen auf die Nutzung vom privaten Pkw angewiesen sind, um eine ausreichende Versorgung sicherstellen zu können. Auch aus den Ortsteilen ist eine ausreichende Versorgung nur durch eine Pkw-Nutzung sichergestellt.

Die Nahversorgung in der Welterbestadt Quedlinburg ist zentralisiert auf die Kernstadt und die Ortschaft Stadt Gernrode. In beiden Versorgungszentren gibt es Supermärkte, die kaum Erreichbarkeitslücken aufweisen. Lediglich in Bad Suderode sind die meisten Wohneinheiten außerhalb einer 15-minütigen fußläufigen Erreichbarkeit. Drogeriemärkte sind nur in den Grund- und Mittelzentren der Region vorhanden (Welterbestadt Quedlinburg, Ballenstedt, Thale), welche aus den Ortschaften innerhalb von 15 Minuten mit dem Pkw erreichbar sind (vgl. 3.3.9). Mit dem Fahrrad ist bis auf die Ortsteile aus nahezu allen Wohneinheiten der Welterbestadt ein Supermarkt erreichbar.

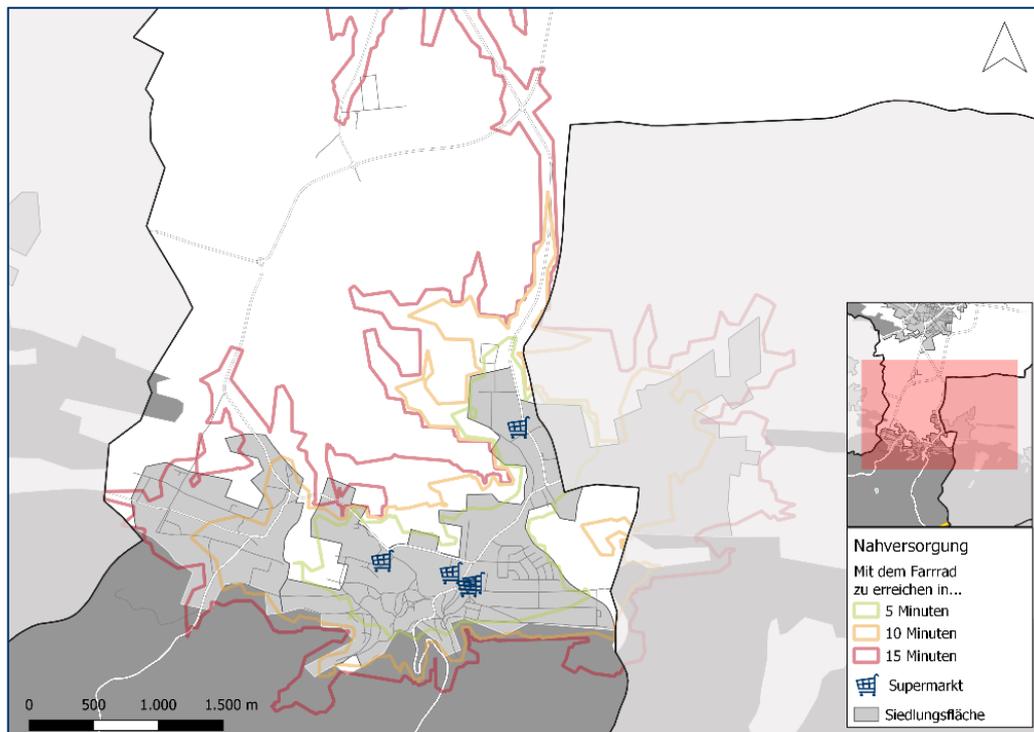
Abbildung 11: Erreichbarkeit von Supermärkten in Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: Für die Berechnung der Erreichbarkeitsanalyse wurde eine Geschwindigkeit von 14 km/h angenommen.

Abbildung 12: Erreichbarkeit von Supermärkten in den Ortschaften



Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: Für die Berechnung der Erreichbarkeitsanalyse wurde eine Geschwindigkeit von 14 km/h angenommen.

3.2.6 Schulen und Kindertagesstätten

Mit Stand September 2022 gibt es in der Welterbestadt Quedlinburg und ihren Ortschaften Stadt Gernrode und Bad Suderode zwölf allgemeinbildende Schulen (vgl. Tabelle 5). Darunter zwei Förderschulen, fünf Grundschulen, zwei Gymnasien und zwei Sekundarschulen. Davon befinden sich, bis auf eine Förderschule, eine Grundschule und eine Sekundarschule, die in der Stadt Gernrode liegen, alle Einrichtungen in der Kernstadt Quedlinburg. Zum genannten Zeitpunkt sind insgesamt 2.398 Schüler an allgemeinbildenden Schulen. Die Erreichbarkeit der Schulen ist durch Schulverkehre sichergestellt.¹⁰

¹⁰ vgl. HVB 2024.

Tabelle 5: Bildungseinrichtungen der Welterbestadt Quedlinburg

Einrichtungsart	Name	Standorte	Anzahl Kinder
Förderschule	David-Sachs-Schule	Quedlinburg	186
Grundschule	Grundschule "Am Heinrichsplatz"	Quedlinburg	112
Grundschule	Integrationsgrundschule am Kleers	Quedlinburg	143
Grundschule	Marktgrundschule	Quedlinburg	156
Grundschule	Neustädter Grundschule	Quedlinburg	105
Gymnasium	Erleben-Haus	Quedlinburg	337
Gymnasium	GutsMuths-Gymnasium	Quedlinburg	315
Sekundarschule	Sekundarschule Bosseschule	Quedlinburg	236
Sekundarschule	Sekundarschule Ernst Bansi	Quedlinburg	266
Förderschule	SINE-CURA-Schule	Gernrode	100
Grundschule	Grundschule Gernrode	Gernrode	132
Sekundarschule	Gemeinschaftsschule Hagenberg	Gernrode	310
Summe			2.398

Quelle: IGES 2024.
 Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

Mit Stand April 2023 bestanden in der Welterbestadt Quedlinburg neun Kindertageseinrichtungen mit insgesamt 891 Kindern (vgl. Tabelle 6). Die aktuelle maximale Betriebskapazität der Einrichtungen beträgt 981, somit sind die Kitas durchschnittlich zu 91 Prozent ausgelastet. Von den neun Kitas befinden sich sechs in der Kernstadt Quedlinburg, zwei in der Stadt Gernrode und eine in Bad Suderode. Somit verfügen alle drei Ortschaften über ein Angebot von Kindertagesstätten.

Grundsätzlich stellt die Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen einen zentralen Standortfaktor vor allem für Familien und junge Menschen dar. Die Sicherstellung der Erreichbarkeit von Schulen und Kindertageseinrichtungen durch den ÖPNV bildet daher eine Pflichtaufgabe des Landkreises im Rahmen der Nahverkehrsplanung. Auf kommunaler Ebene sollten Angebote, die der Steigerung und Sicherstellung des ÖPNV-Angebots dienen, umgesetzt werden (u. a. Erreichbarkeit und barrierefreier Ausbau von Haltestellen). Sofern es zu Standortveränderungen bzw. Schließungen von Standorten kommt, wird ggf. auch eine Anpassung des ÖPNV-Angebotes erforderlich.

Tabelle 6: Kindertageseinrichtungen

Einrichtungsart	Name	Standorte	Anzahl Kinder
Hort	Hort an der Grundschule am Heinrichsplatz	Quedlinburg	93 (100)
Hort	Hort an der Integrations- schule Kleers	Quedlinburg	96 (85) ¹¹
Hort	Hort an der Marktgrund- schule	Quedlinburg	107 (120)
Hort	Hort an der Neustädter Grundschule	Quedlinburg	64 (75)
Kindertageseinrichtung	Christliches Kinderhaus	Quedlinburg	127 (140)
Kindertageseinrichtung	DRK Kinderkrippe Mini & Maxi	Quedlinburg	57 (60)
Kindertageseinrichtung	Integrative Kita Eigen-Sinn	Quedlinburg	53 (56)
Kindertageseinrichtung	Integrative Kita Sonnenkäfer	Quedlinburg	136 (140)
Kindertageseinrichtung	Integratives Montessori Kin- derhaus	Quedlinburg	146 (155)
Kindertageseinrichtung	Kita Kinderland Bummi	Quedlinburg	139 (150)
Kindertageseinrichtung	Kita Süderstadt Anne Frank	Quedlinburg	97 (120)
Hort	Hort an der Grundschule Gernrode	Gernrode	90 (90)
Hort	Lebenshilfe Hort Sine-Cura- Schule	Gernrode	29 (38)
Kindertageseinrichtung	Kita Gernröder Spatzen	Gernrode	81 (90)
Kindertageseinrichtung	Kindertagesstätte Harzzwerge	Bad Su- derode	55 (70)

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

Anmerkung: max. Betriebskapazität in Klammern

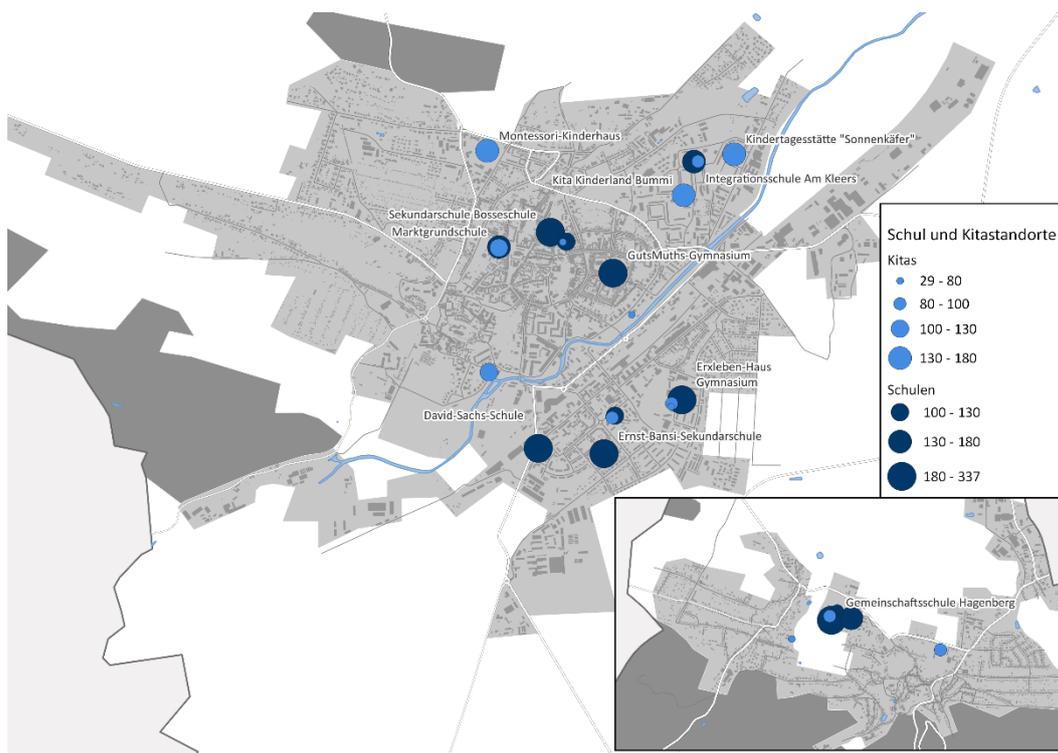
Die Standorte der Kindertageseinrichtungen und der Schulen befinden sich zentral in der Kernstadt, in nordöstlicher und südöstlicher Ortslage (vgl. Abbildung 13). In westlicher Ortslage befinden sich keine Bildungseinrichtungen. Im Schulverkehr ist

¹¹ Überbelegung ist durch Ausnahmegenehmigung abgedeckt.

also von verstärkten Tangential- und Durchgangsverkehren aus den westlichen Stadtgebieten in der Welterbestadt auszugehen.

In den Ortschaften sind die Schulen zentralisiert und aus beiden Ortschaften Stadt Gernrode und Bad Suderode gut erreichbar. Durch das Schließen der Lücke im Radnetz zwischen den Ortschaften wurde die Erreichbarkeit der Schulen mit dem Fahrrad deutlich verbessert.

Abbildung 13: Schul- und Kitastandorte der Welterbestadt Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

3.2.7 Verflechtungen im Pendelverkehr

Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verkehrsverflechtungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten abgeleitet werden (Pendler). Morgen- und Abendspitzen können dadurch allerdings nicht abgeleitet, sowie zwischen Wochen-, Wochenend- und Ferientagen unterschieden werden. Pendler im Sinne der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit sind alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, deren Arbeitsort sich vom Wohnort unterscheidet.

Ein- und Auspendlerströme

Die Welterbestadt Quedlinburg weist ein negatives Pendlersaldo auf. Der Anteil der Menschen, die außerhalb wohnen und in der Welterbestadt Quedlinburg arbeiten ist größer als der Anteil der Menschen, die in der Welterbestadt Quedlinburg wohnen und außerhalb arbeiten. Die mit Abstand meisten Arbeitnehmer kommen aus oder pendeln nach Thale, Halberstadt und Ballenstedt. Städte oder Gemeinden mit über 200 Ein- und Auspendler sind in Tabelle 7 dargestellt.

Tabelle 7: Pendlerrationen ab 200 Pendler

Arbeitsort/Wohnort	Einpendler	Auspendler	Summe
Thale, Stadt*	1.375	1.061	2.436
Halberstadt, Stadt*	738	619	1.357
Ballenstedt, Stadt**	416	453	869
Wernigerode, Stadt*	406	209	615
Blankenburg (Harz), Stadt*	209	355	564
Harzgerode, Stadt**	191	256	447
Seeland, Stadt	220	196	416
Aschersleben, Stadt	205	201	406
Magdeburg, Landeshauptstadt	198	52	250
Falkenstein/Harz, Stadt	82	155	237

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2023.

Anmerkung: Stichtag 30.06.2022.

* stündliche SPNV-Anbindung

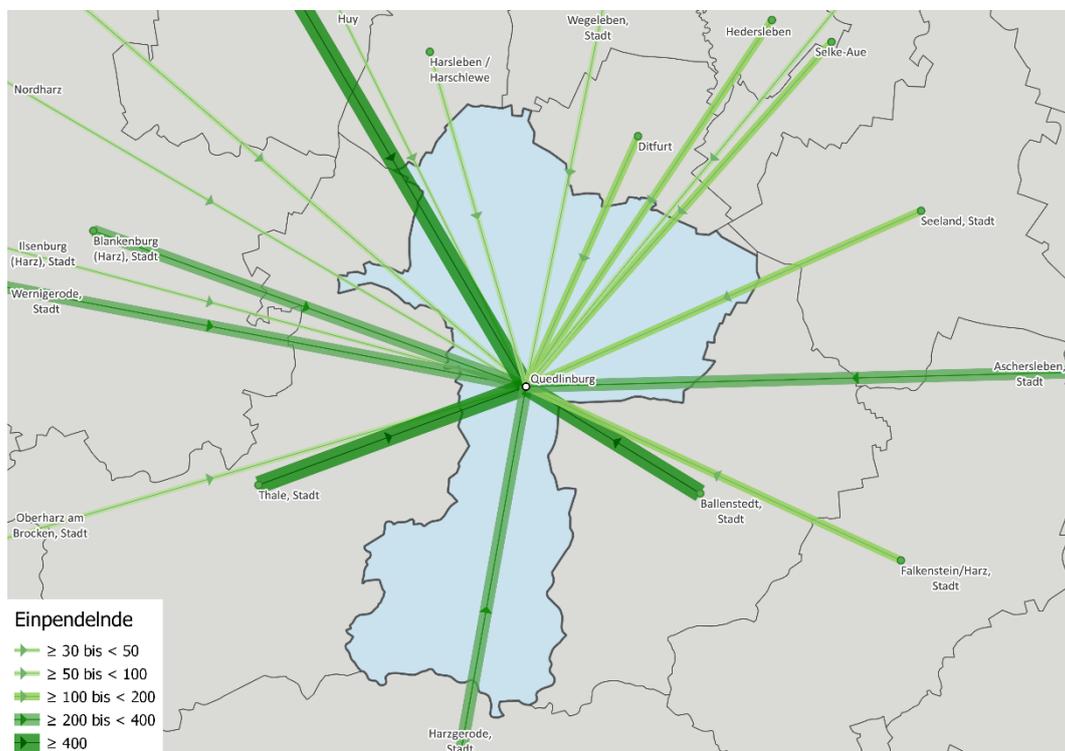
** stündliche ÖPNV-Anbindung

Auf den sechs stärksten Pendlerrationen ist ein gutes SPNV- bzw. ÖPNV-Angebot vorhanden (vgl. Tabelle 7). Darüber hinaus besteht für viele der betrachteten Pendlerrationen Potenzial für den Radverkehr, da es sich um Strecken mit Entfernungen von 5 bis etwa 20 Kilometern handelt.

Insgesamt betrifft dies 3.080 Aus- und 3.354 Einpendler der Städte und Gemeinden (* = stündliche SPNV-Anbindung):

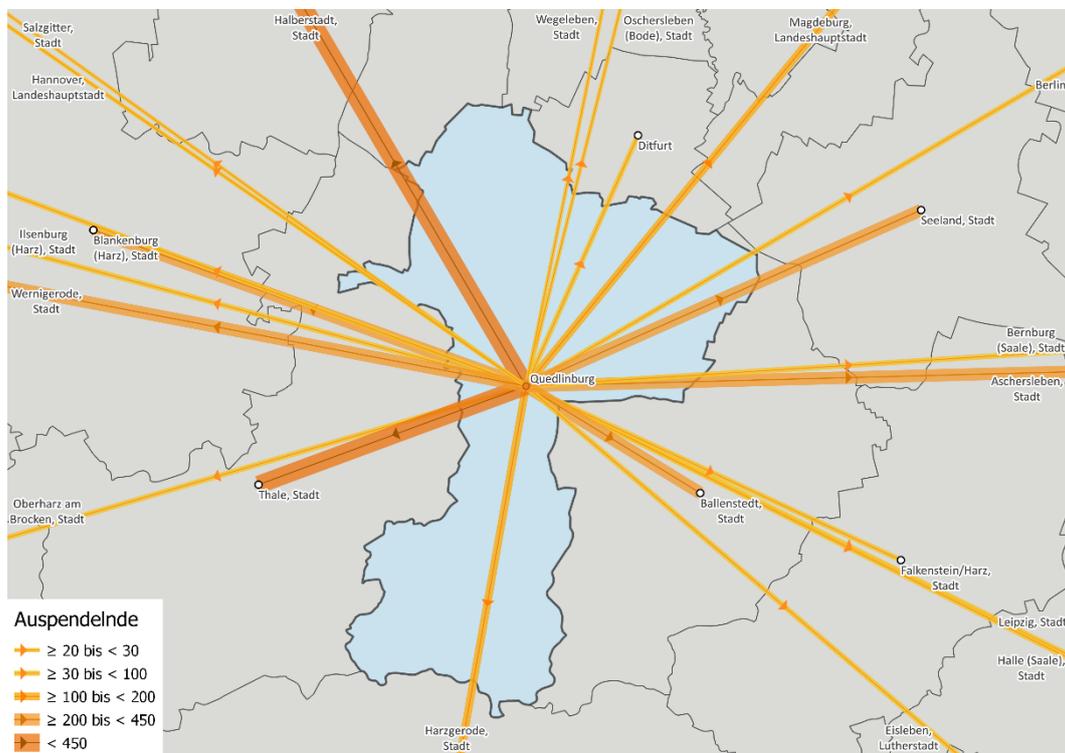
- ◆ Ballenstedt (ca. 14 km, 416 Auspendler, 453 Einpendler)
- ◆ Blankenburg (ca. 14,5 km, 209 Auspendler, 355 Einpendler)
- ◆ Dittfurt* (ca. 6 km, 40 Auspendler, 171 Einpendler)
- ◆ Falkenstein (ca. 19 km, 82 Auspendler, 155 Einpendler)
- ◆ Halberstadt* (ca. 16 km, 738 Auspendler, 619 Einpendler)
- ◆ Harsleben (ca. 11,5 km, 69 Einpendler)
- ◆ Hedersleben (ca. 12 km, 105 Einpendler)
- ◆ Seeland (ca. 15 km, 220 Auspendler, 196 Einpendler)
- ◆ Selke-Aue (ca. 10 km, 106 Einpendler)
- ◆ Thale* (ca. 10 km, 1.375 Auspendler, 1061 Einpendler)
- ◆ Wegeleben* (ca. 11 km, 64 Einpendler)

Abbildung 14: Einpendlerströme nach Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.
 Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2023.
 Anmerkung: Stichtag 30.06.2022; Einpendler ab 30 Beschäftigten, Auspendler ab 50 Beschäftigten.

Abbildung 15: Auspendlerströme aus Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2023.

Anmerkung: Stichtag 30.06.2022; Einpendler ab 30 Beschäftigten, Auspendler ab 50 Beschäftigten.

3.2.8 Mobilitätsverhalten

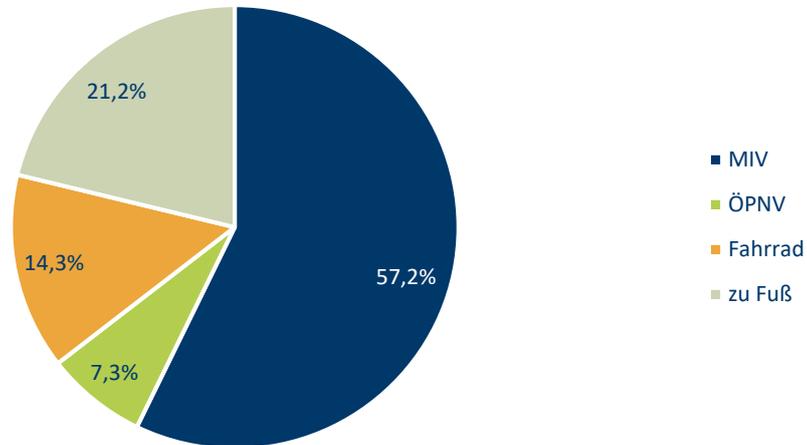
Das aktuelle Mobilitätsverhalten kann anhand der Indikatoren Modal Split, Motorisierungsgrad sowie dem Antriebs-Mix näherungsweise beschrieben werden. Vertiefende Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten wurden im Rahmen der Online-Beteiligung gewonnen (vgl. 3.4.2).

3.2.8.1 Modal Split

Der Modal Split (auch: Verkehrsmittelwahl) beschreibt die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel. Da keine Daten über einen kommunalspezifischen Modal Split der Welterbestadt Quedlinburg verfügbar sind, wird der Modal Split des Landkreis Harz für eine Betrachtung herangezogen (vgl. Abbildung 16).

Der Modal Split des Landkreis Harz gemäß dem Datensatz des MiD verdeutlicht, dass der MIV mit über 57 Prozent gegenüber dem Umweltverbund stark dominant ist. Der ÖPNV-Anteil bewegt sich mit 7,3 Prozent auf durchschnittlich ländlichem Niveau. Insgesamt beträgt der Anteil des Umweltverbundes 42,8 Prozent

Abbildung 16: Modal Split im Landkreis Harz



Quelle: IGES 2024.

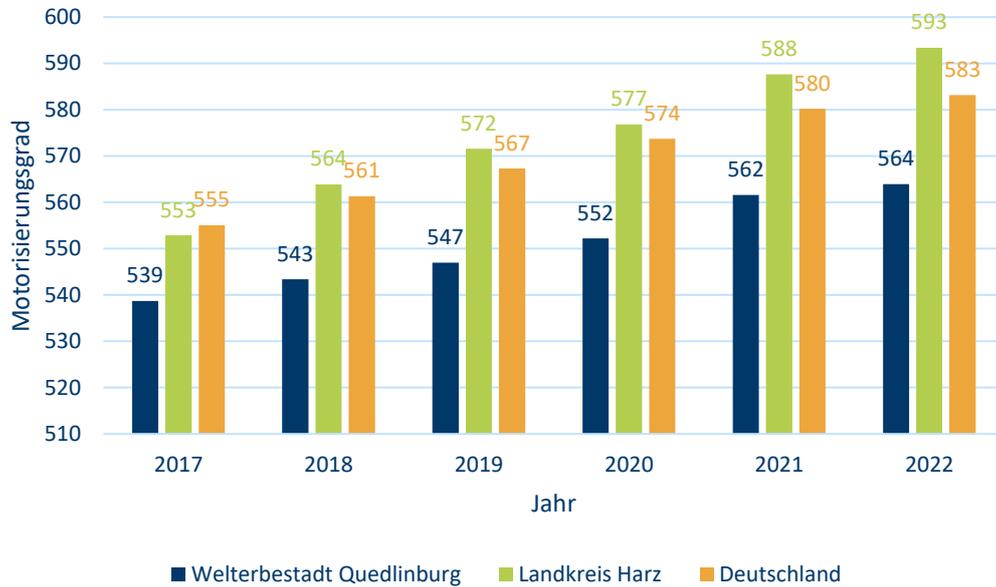
Datengrundlage: infas, DLR, IVT und infas 360 2019.

Anmerkung: gem. MiD Datensatz (Regionalstatistische Schätzung)

3.2.8.2 Motorisierung

Der derzeitige Motorisierungsgrad (Kfz/1.000 Einwohner) in der Welterbestadt liegt unter dem Kreis- sowie Bundesniveau (vgl. Abbildung 17). Das jedoch gleichmaßen anhaltende Wachstum der Motorisierung und die damit einhergehende stetig steigende Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen, unterstreicht deutlich die hohe Bedeutung des Individualverkehrs. Auch dies unterstreicht den Handlungsbedarf zur Schaffung attraktiver Mobilitätsalternativen zur Stärkung des Umweltverbundes.

Abbildung 17: Entwicklung des Motorisierungsgrades (Anzahl der Pkw je 1.000 Einwohnende) 2017 bis 2022



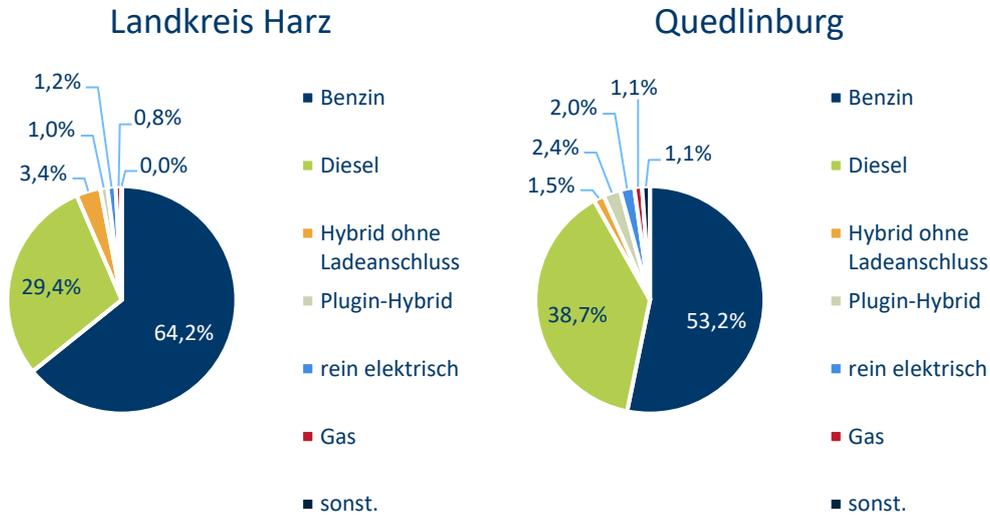
Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: DESTATIS 2023, Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt 2023, KBA 2023.

3.2.8.3 Antriebsart

Der Antriebs-Mix im Autoverkehr des Landkreises Harz sowie der Welterbestadt Quedlinburg wird in Abbildung 18 dargestellt. Der Anteil an Plugin-Hybriden bzw. rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist im Landkreis Harz in den vergangenen Jahren gestiegen. Mittlerweile benötigen 2,2 Prozent der Fahrzeuge eine E-Lademöglichkeit. In der Welterbestadt Quedlinburg sind es 4,4 Prozent.

Abbildung 18: Antriebsart



Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: KBA 2023.

Anmerkung: Werte für Quedlinburg basieren auf der nicht repräsentativen Online-Befragung (vgl. Abbildung 40).

3.3 Analyse Mobilitätsangebot und Verkehrsinfrastruktur

Der folgende Abschnitt gibt einen Überblick über die bestehenden Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastrukturen der Welterbestadt Quedlinburg. Gemeinsam mit den Strukturdaten bildet die Analyse eine wesentliche Grundlage zur Ableitung von Handlungsbedarfen.

3.3.1 Fußverkehr

Das zu Fuß Gehen ist seit jeher die gängigste Art der Fortbewegung. In so gut wie allen zurückgelegten Wegen, wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Zu den wichtigsten Argumenten für einen gut ausgebauten Fußverkehr in Städten und Kommunen zählt, dass er die Gesundheit fördert, klimaneutral und kostenfrei ist, wodurch er für alle Gesellschaftsgruppen attraktiv ist.

In der Welterbestadt Quedlinburg herrschen, durch eine überwiegend ebene Topografie, gute Voraussetzungen für den Fußverkehr. In den Ortschaften gibt es jedoch teilweise deutliche Höhenunterschiede. Eine fußläufige Erreichbarkeit von bestimmten Siedlungsbereichen sowie interessanten Orten (z. B. den Friedhof Gernrode oder das Harzer Uhrenmuseum), insbesondere für ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkung, ist kompliziert.

Abbildung 19: Fußgängerzonen und fußverkehrsrelevante Orte in der Kernstadt und in den Ortschaften



Quelle: IGES 2024.

Im Gegensatz dazu begünstigt die kompakte und zentralisierte Siedlungsstruktur, sowohl der Kernstadt als auch der Ortschaften eine gute Erreichbarkeit zu Fuß grundsätzlich. In der Kernstadt ist aus allen Siedlungsbereichen der Markt in ca. 30 Gehminuten bzw. maximal 2,5 km zu erreichen. In den Ortschaften Stadt Gernrode und Bad Suderode sogar weniger. Zwischen den Ortschaften und der Kernstadt liegt eine Distanz von ca. 7,5 km, was für den Fußverkehr nicht infrage kommt. Zwischen den Ortschaftszentren wiederum, liegen ca. 3 km, was eine durchaus akzeptable Entfernung für den Fußverkehr ist. Ausgewiesene Fußgängerzonen gibt es nur in der Kernstadt der Welterbestadt Quedlinburg. Die Ortschaften weisen keine großen Fußgängerbereiche auf. Jedoch befindet sich in Bad Suderode um den Markt eine größere Fläche, die für den Fußverkehr vorbehalten ist und zum Flanieren einlädt. Zu den wichtigsten Bereichen des Fußverkehrs in der Welterbestadt zählen

- ◆ die Quedlinburger Altstadt,
- ◆ die Fläche des „Einkaufserlebnis historische Innenstadt“,
- ◆ die Fußgängerzonen,
- ◆ das Umfeld von Schulen und Kitas sowie
- ◆ das Umfeld von Versorgungszentren (z. B. Mettehof).

Potenzial im Fußverkehr besteht durch die existierenden blau-grünen Korridore (Mühlengraben und Bode), die durch die Welterbestadt Quedlinburg verlaufen, die allerdings noch nicht ausreichend erschlossen sind. Eine Inwertsetzung mit ausreichend Stadtmobiliar, würde den Fußverkehr deutlich attraktiver machen.

Durch eine hohe Dichte gastronomischen Angebots und kurze Entfernungen von interessanten Orten (POI) in der Kernstadt, ist hier der Fußverkehr insbesondere für Touristen ein sehr beliebtes Verkehrsmittel. Sowohl die Altstadt als auch die Neustadt lässt sich zu Fuß innerhalb weniger Minuten erschließen. Einschränkungen bestehen in der Barrierefreiheit, die aufgrund der historisch geprägten Bebauung oft nicht vorhanden ist. Eine Alternative, um in der Welterbestadt von A nach B zu kommen für Menschen mit Mobilitätseinschränkung ist der Stadtbus, der allerdings mit nur sehr eingeschränktem Angebot in der Welterbestadt fährt.

Insgesamt ist der aktuelle bauliche Zustand der Fußverkehrsanlagen durchmisch. Nicht nur aufgrund der historisch geprägten Bepflasterung auf Gehwegen, auch aufgrund baulicher Mängel, bestehen Einschränkungen im Fußverkehr. Insbesondere Unebenheiten, durch die in der Altstadt häufig verwendeten Gehwegplatten, sorgen für starke Beeinträchtigungen beim Zu-Fuß-Gehen. Zusätzlich sind an vielen Stellen zu wenige abgesenkte Borsteinkanten vorhanden, um ein barrierefreies Queren von Straßen zu ermöglichen. Im Bereich der historischen Altstadt sind die Gehwege durch die enge Bebauung teilweise schmal und für Menschen mit Mobilitätseinschränkung (z. B. Rollator oder Rollstuhl) nicht nutzbar (vgl. Abbildung 20). Durch Schilder oder abrupt endende Gehwege, ist das zu Fuß gehen teilweise zusätzlich erschwert.

In den äußeren Lagen um die Kernstadt herum sind die Gehwege großzügig und von der Breite her für den Fußverkehr ausreichend ausgebaut. Die Oberflächenbeschaffenheit ist hier fußverkehrsfreundlich.

Viele der Nebenanlagen sind, teilweise aufgrund der engen Bebauung kombinierte Geh- und Radwege (z. B. Bodebrücke Magdeburger Straße und Schillerstraße in Richtung Halberstädter Straße). Grundsätzlich birgt diese Führungsform Konfliktpotenzial.

Durch die anhaltende Alterung der Bevölkerung in der Welterbestadt, sind gut ausgebaut und barrierearme Gehwege und Querungshilfen von hoher Bedeutung. Außerdem sind ausreichend Sitzgelegenheiten aufzustellen, die Menschen bei längeren Wegen die Möglichkeit gibt eine Pause einzulegen. Die in der EFA angegebenen Mindestbreiten von Nebenanlagen bei zwei sich begegnenden zu Fuß Gehenden von 1,8m sind zu berücksichtigen.

Abbildung 20: Beispiele Fußverkehrsanlagen

**Hinter der Mauer****Steinweg****Stieg****Harzweg**

**Donndorfstraße****Kleersstraße**

Quelle: IGES 2023.

Die nachfolgende Übersicht fasst die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Fußverkehr zusammen.

Tabelle 8: SWOT-Übersicht des Fußverkehrs

Fußverkehr	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> + Überwiegend ebene Topografie + Kompakte und zentralisierte Siedlungsstruktur + Gute Erreichbarkeit zwischen den Ortschaften + Geringe fußläufige Entfernungen zwischen den Wohn- und Versorgungsstandorten + Fußgängerzonen in der Kernstadt + Marktbereich nur für den Fußverkehr geöffnet + Gute fußläufige Erreichbarkeit von interessanten Orten in der Kernstadt + Großzügige Breite der Nebenanlagen in den äußeren Lagen der Kernstadt + Ausgeprägter Fußverkehr in der Innenstadt 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - eingeschränkte Erreichbarkeit von Nahversorgung/ÖPNV in Randlagen - Baulicher Zustand der Gehwege, teilweise bedingt durch die historische Bauweise dadurch oft eingeschränkte Barrierefreiheit - Fehlende Barrierefreiheit und Untermaßigkeit vieler Nebenanlagen - Verschmutzte Gehwege durch fehlende Entsorgungsmöglichkeiten - Gehwegparken/Seitenraumparken vor allem im Altstadtbereich - Geringe Aufenthaltsqualität auf Plätzen und in Grünanlagen durch fehlendes Stadtmobiliar - Teilweise uneindeutige Wegeführung durch fehlende Beschilderung (z. B. an Kreisverkehren) - Komplizierte topografische Bedingungen in Teilen der Stadt Gernrode - Qualität der Fußwege wird dem relativ hohen Fußverkehrsaufkommen insgesamt nicht gerecht
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> + Attraktives Stadtzentrum + In den Innenstadtbereichen große Bereitschaft zum zu Fuß gehen und Verweilen + Großes gastronomisches Angebot in fußläufiger Entfernung in der Kernstadt (Potenzial: „Stadt der kurzen Wege“) + (Touristische) Attraktivitätssteigerung der Innenstädte durch Aufwertung der Aufenthaltsqualität + Erschließung blau-grüner Korridore + Reduzierung des MIV + Verbesserung des ÖPNV-Angebots (Stadtbuslinien) 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fortwährende Priorisierung des MIV - Unzureichendes ÖPNV-Angebot - Geringe Nahversorgungsdichte (v.a. Drogeriemarkt in Bad Suderode/Stadt Gernrode) - Radverkehr auf Gehwegen - Ruhender Verkehr (Falschparker) - Unebene Straßen und Schlaglöcher/Sturzgefahr bei Nässe - Fehlende Flächenverfügbarkeit vor allem in der Innenstadt

Quelle: IGES 2024.

3.3.2 Radverkehr

Statistisch verfügt fast jeder Mensch in Deutschland über ein Fahrrad oder E-Bike.¹² Der Radverkehr zählt mit dem Fußverkehr und dem MIV in Quedlinburg zu den beliebtesten Verkehrsmitteln, was sich auch im Rahmen der Online-Beteiligung gezeigt hat (vgl. 3.4.1). Er stellt eine umweltfreundliche, preiswerte und gesunde Fortbewegungsart dar und gewinnt mehr und mehr an Popularität. Unter anderem auch aufgrund der immer mehr verbreiteten elektronisch unterstützten Fahrräder (E-Bikes oder Pedelecs), wird das Fahrradfahren auch bei älteren Menschen immer beliebter. Darüber hinaus vergrößern sich dadurch die Nutzungsradien des Fahrrads und durch Transport- bzw. Lastenfahrräder erweitern sich deren Einsatzmöglichkeiten.

Im Gegensatz zum Fußverkehr ist der Radverkehr in Quedlinburg auch in der Fläche wichtig, auch wenn die Bedeutung in den Ortsteilen Gersdorfer Burg, Morgenrot, Münchhof und Quarmbeck deutlich weniger ausgeprägt ist. Jedoch ist der (überregionale) Radverkehr in den Ortschaften Stadt Gernrode und Bad Suderode, auch aufgrund des überschaubaren ÖPNV-Angebots, von größerer Bedeutung. Auch der touristische Radverkehr ist beispielsweise durch die Anbindung an den Europaradweg R1 und den Aller-Harz-Radweg stark ausgeprägt. Im Regionalen Radwegekonzept Harz sind für den touristischen Radverkehr daher bereits zahlreiche Maßnahmen vorgesehen.

Aktuelle gesamtstädtische Planungsgrundlage für den Radverkehr ist das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 1996. Da sich zu diesem Zeitpunkt die beiden Ortschaften Stadt Gernrode und Bad Suderode nicht im Verwaltungsgebiet der Welterbestadt Quedlinburg befanden, konzentriert sich das Konzept ausschließlich auf den Innenstadtbereich (Alt- und Neustadt) der Welterbestadt.

Das Hauptproblem, welches hier skizziert wird, ist die Führung des Radverkehrs innerhalb der Altstadt. Teilweise ist die Einbahnstraßenregelung, die auch für den Radverkehr gilt, nicht unbedingt zuträglich, um eine gute Durchquerung der Kernstadt in Ost-West oder Nord-Süd-Richtung zu ermöglichen. Die historisch geprägte Bepflasterung in der Altstadt erschwert es auf manchen Straßen erheblich mit dem Fahrrad zu fahren. Diese Problematik besteht bis heute. Im Radverkehrskonzept und auch in weiteren Konzepten der Welterbestadt (z. B. Zweite Fortschreibung Städtebaulicher Rahmenplan 2021), werden konkrete Vorschläge unterbreitet, wie die Führung des Radverkehrs in der Altstadt gestaltet sein könnte.

Allerdings ist die kompakte Stadtstruktur Quedlinburgs grundsätzlich für den Radverkehr zuträglich. Innerhalb der Kernstadt beträgt die Entfernung vom „Quedlinburger Ring“ (Hauptverkehrsstraßen um die Kernstadt) zum Markt nur maximal 700 Meter. Alle größeren Wohngebiete um die Kernstadt herum liegen innerhalb eines 2,5 km Radius. Die Kernstadt weist, im Gegensatz zu den Ortschaften eine

¹² vgl. ZIV 2023.

unkomplizierte Topografie auf, weshalb gerade in den Ortschaften der vermehrte Einsatz von elektronisch unterstützten Fahrrädern zukünftig zu erwarten ist.

Es ist grundsätzlich positiv festzustellen, dass entlang vieler Straßen Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Allerdings erfüllen die einzelnen Führungsformen oft nicht die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV hinsichtlich baulicher Qualität, verfügbarer Breite und Trennung vom Fußverkehr sowie ruhendem Kfz-Verkehr. Die existierende Radverkehrsinfrastruktur zeigt variierte Qualitäten und Führungsformen im Streckenverlauf, die teilweise zu kompliziert und uneindeutig sind. Eine farbliche Markierung, insbesondere an Knotenpunkten, um den Vorrang des Radverkehrs zu signalisieren, ist derzeit nur in geringem Maße vorhanden. Hierdurch besteht eine deutlich eingeschränkte Verkehrssicherheit für Radfahrer. Außerhalb der Siedlungsgebiete stehen zahlreiche Wirtschaftswege zur Verfügung, mit denen Hauptverkehrsstraßen ohne Radinfrastruktur in vielen Fällen umfahren werden können.

Das ausgebaute Radwegenetz in Quedlinburg und den Ortschaften ist insgesamt überschaubar. Teilweise sind keine Radwege vorhanden, bieten nicht die gewünschte Sicherheit oder den Komfort, werden gemeinsam mit dem Fußverkehr im Mischverkehr geführt oder teilweise sind die existierenden Radwege in keinem guten Zustand.

Abbildung 21: Beispiele Radverkehrsanlagen



Rathenaustraße



Harzweg

Quelle: IGES 2024.

Aktuell ist die Kernstadt geprägt von Mischverkehr ohne eindeutige Radwegführung. Sowohl bei der Vor-Ort-Begehung als auch in der Online-Beteiligung wurde

deutlich, dass durch die schlechte Befahrbarkeit des historischen Pflasters in der Innenstadt viele Radfahrende auf den Gehweg ausweichen, wodurch es zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden kommt. Es sollte also unbedingt eine bessere Radverkehrsführung in der Kernstadt angestrebt werden.

Auch in den Randgebieten, Ortschaften und Ortsteilen sind Radfahr- oder Schutzstreifen kaum vorhanden. Die gebräuchlichsten Radführungen umfassen gemeinsame Geh- und Radwege sowie getrennte Geh- und Radwege mit ebenerdigen Übergängen. Dies führt jedoch häufig zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden aufgrund zu schmaler Seitenräume. Radfahrende müssen daher ihre Geschwindigkeiten regelmäßig anpassen. Bei den getrennten Geh- und Radwegen mit ebenerdigem Übergang fehlen oft klare farbliche Abhebungen, was die Führung für zu Fuß Gehende nicht intuitiv macht.

Auch mit dem MIV kommt es häufig zu Konflikten. Eine Radwegeführung an Knotenpunkten und eine farbliche rote Markierung in Kreuzungsbereichen ist in Quedlinburg meist nicht vorhanden. Selbstverständlich wäre eine getrennte Führung des Radverkehrs wünschenswert, was jedoch oft aufgrund von Beschränkungen in der Flächenverfügbarkeit, insbesondere in der Alt- und Neustadt, nicht möglich ist. Ein Beispiel hierfür ist die Kreuzung an der Stumpfsburger Brücke (vgl.

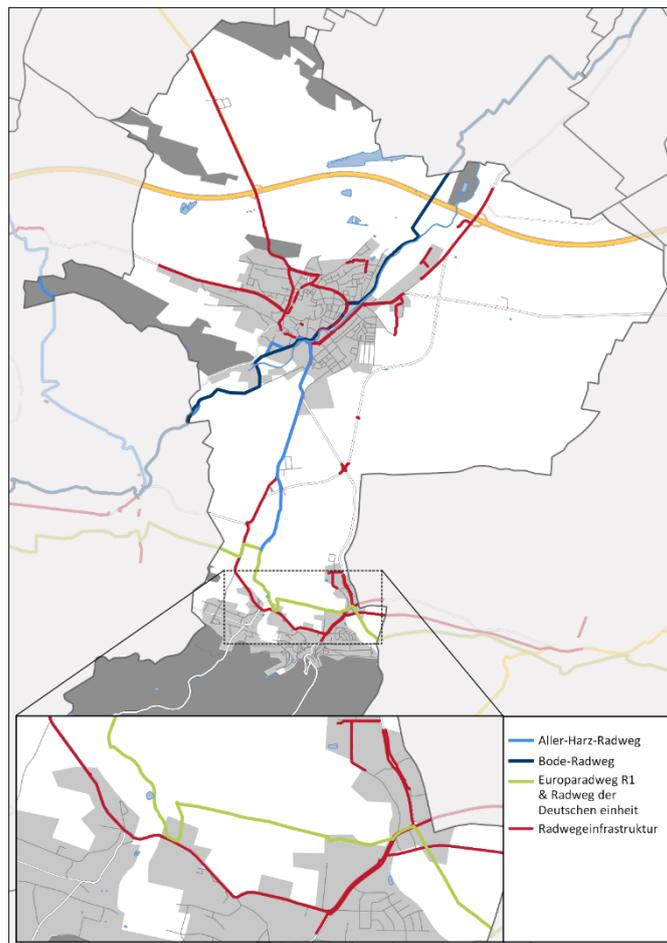
Abbildung 22: Knotenpunkt an der Stumpfsburger Brücke



Quelle: Welterbestadt Quedlinburg 2024.

Das Radnetz in Quedlinburg ist geprägt von Radialen, die in die Kernstadt führen sowie den Hauptverkehrsstraßen, die um die Kernstadt führen („Quedlinburger Ring“) (vgl. Abbildung 24). Radfahrende sind wie zu Fuß Gehende sehr Umweg empfindlich. Daher sollte in Erschließungsstraßen darauf geachtet werden, dass Einbahnstraßen, Schleifensysteme, Sackgassen usw. für den Rad- und Fußverkehr durchlässig gestaltet werden. Das gilt insbesondere in der Altstadt, da hier durch eine hohe Zieldichte, viele kleinräumige Wegebeziehungen bestehen.¹³

Abbildung 23: Radinfrastruktur und touristische Radwege



Quelle: IGES 2024.

Die Entfernung zu den Ortschaften Stadt Gernrode und Bad Suderode von unter 10 km stellt das Potenzial für den Radverkehr auf dieser Verbindung heraus. Für Radfahrende aus den Ortschaften besteht aktuell bereits eine Radwegeverbindung unter der Dreibogenbrücke hindurch, über den Ortsteil Quarmbeck, entlang dem

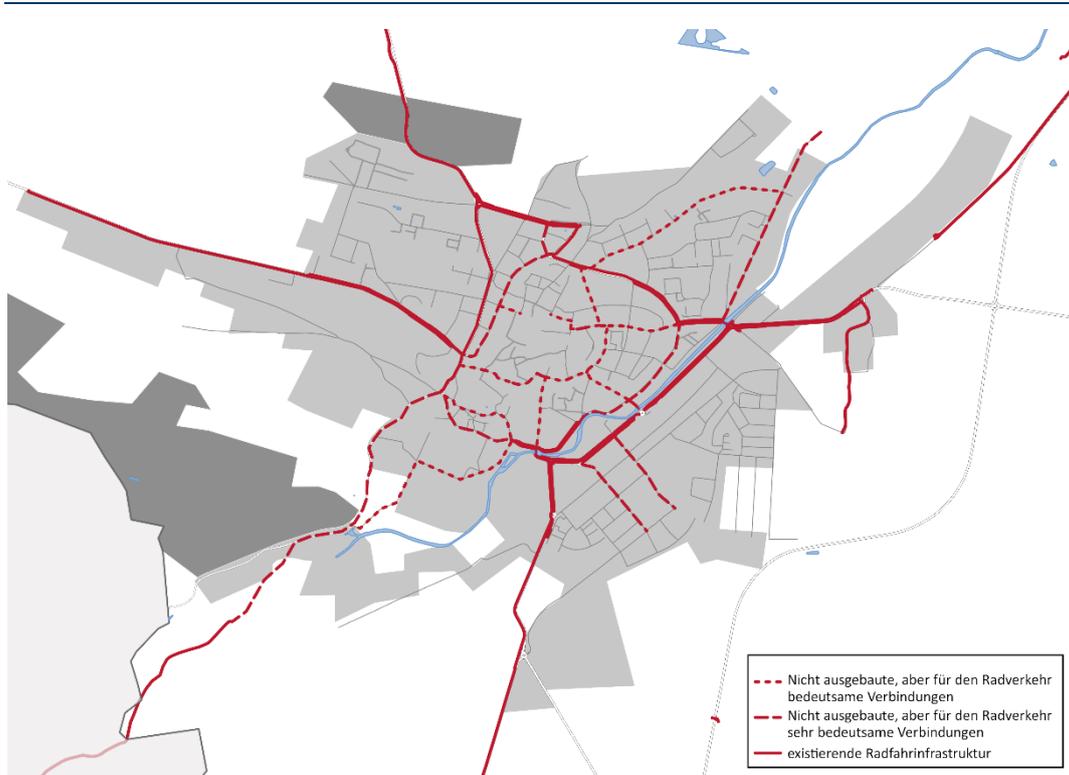
¹³ vgl. Stadt Quedlinburg 1996.

Gernröder Weg. In die Altstadt gelangen die Radfahrenden aus dem Süden kommend über das Nadelöhr Stumpfsburger Brücke.

Weitere für den Radverkehr bedeutsame Straßen in Quedlinburg und den Ortschaften sind (vgl. Abbildung 24):

- ◆ Radverbindungen in die umliegenden Städte und Gemeinden (Halberstadt, Ditfurt, Warnstedt, Westerhausen, Thale usw.)
 - ◆ Radverbindungen in die Ortsteile
 - ◆ Radiale Verbindungen, die in die Kernstadt führen (Halberstädter Straße, Schillerstraße, Ditfurter Weg, Magdeburger Straße, Stresemannstraße, Albert-Schweitzer-Straße, Gernröder Weg und Westerhäuser Straße)
 - ◆ Hauptverkehrsstraßen um die Altstadt herum (Halberstädter Straße, Goethestraße, Donndorfstraße, An den Fischteichen, Kleersstraße, Oeringestraße, Rathenaustraße, Harzweg, am Schiffbleek, Wassertorstraße, Mühlenstraße, Wipertistraße, Weststraße und Schillerstraße)
 - ◆ Straßen innerhalb der Kernstadt (Weberstraße, Reichenstraße, Steinweg, Adelheidstraße, Bahnhofstraße, Turnstraße, Neuer Weg, Heilige-Geist-Straße, Pölkenstraße, Wallstraße, Carl-Ritter-Straße, Altetopfstraße, Zwischen den Städten, Klink und Marschlinger Hof)
 - ◆ Weitere wichtige Straßen (u. a. Lindenstraße, Wallstraße, Harzweg, Johannishöfer Trift)
-

Abbildung 24: Für den Radverkehr bedeutsame Verbindungen



Quelle: IGES 2024.

Die Möglichkeit an wichtigen und zentralen Orten sein Fahrrad sicher und wenn möglich Wettergeschützt abstellen zu können trägt zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs bei. Insbesondere bei steigendem E-Bike-Anteil, und steigendem Verkaufspreis von Fahrrädern insgesamt, werden sichere Abstellmöglichkeiten immer wichtiger.¹⁴

Bezüglich Fahrradparken besteht in der Welterbestadt Quedlinburg Handlungsbedarf. Im Rahmen der Parkraumerhebung (vgl. 3.5.3), wurde auch der für Fahrräder zur Verfügung stehende Parkraum (Fahrradabstellplätze) erfasst. Im Untersuchungsgebiet, welches sich auf die Kernstadt Quedlinburg beschränkte, wurden insgesamt zehn feste Fahrradabstellbügel gezählt. Vor allem an ÖPNV-Haltestellen, am Bahnhof und an zentralen Orten ist es wichtig sichere und wettergeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten zu schaffen.

Die nachfolgende Übersicht veranschaulicht die identifizierten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Radverkehrs.

¹⁴ vgl. ZIV 2023.

Tabelle 9: SWOT-Übersicht des Radverkehrs

Radverkehr	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> + Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge mit dem Fahrrad (Super- und Drogeriemärkte, Ärzte und Apotheken) + Ortschaften und Kernstadt liegen in fahrradfreundlicher Entfernung + Hauptpendlerziele liegen in fahrradfreundlicher Entfernung + Radverkehrsinfrastruktur entlang vieler Hauptverkehrsstraßen vorhanden + Günstige Lage größter Arbeitgeber im Untersuchungsgebiet für den Radverkehr + Kostenlose Fahrradmitnahme im Regionalverkehr (SPNV) + Gute Radverbindungen auf den Relationen Bad Suderode-QLB; Stadt Gernode-Ballenstedt + Unterkunftsmöglichkeit (z. B. Hotels) mit Fahrradgarage + Radverkehrskonzept LK Harz vorhanden 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Keine Radwege in der Alt- und Neustadt vorhanden - Mangelhaftes Radwegenetz im gesamten Verwaltungsgebiet, v.a. fehlende Radwege auf wichtigen Verbindungsrelationen - Bauliche Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur - Hohes Konfliktpotenzial durch Mischverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen - Mangelhafte Verkehrsregelungen/Verkehrsführung, oft nicht intuitiv erfassbar - Umständliche Wegeführung in der Innenstadt durch Einbahnstraßen - Fehlende fahrradfreundliche Beleuchtung - Fahrradverbot im Marktbereich, Ost-West-Durchquerung der Innenstadt ist daher kompliziert - Fehlende (sichere) Fahrradabstellmöglichkeiten im gesamten Verwaltungsgebiet an wichtigen Orten - Zum Teil komplizierte topografische Bedingungen in der Stadt Gernode - Fehlende B+R-Anlagen - Erreichbarkeit der Ortschaften mit dem Fahrrad - Eingeschränkte Verkehrssicherheit für Radfahrer an Knotenpunkten
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> + Wunsch und Bereitschaft der Bevölkerung mehr das Fahrrad zu nutzen vorhanden + Hauptpendlerziele liegen größtenteils in fahrradfreundlicher Entfernung + Touristischer Radverkehr (R1) + Verkehrstechnische Erschließung von Forstwegen für den Radverkehr + Anstehende Straßensanierungen (Rahmenplan Sanierungsgebiet 2021) + Reduzierung MIV + (touristische) Attraktivitätssteigerung der Innenstädte + Lademöglichkeiten an POI + Vergrößerter Bewegungsradius durch E-Bikes + Fahrradmitnahme ÖPNV 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unzufriedenheit im Radverkehr erhöht den MIV-Anteil - Erhöhter Radverkehrsanteil könnte zu neuen Konflikten mit dem Fußverkehr führen - Fehlende Sichtbarkeit durch mangelnde Beleuchtung - Unebene Straßen und Schlaglöcher - Erhöhte Sturzgefahr bei Nässe auf Pflastersteinen - Fortwährender Anteil des MIV-Anteils - Fehlende Flächenverfügbarkeit - Mangelnde Finanzierungsmöglichkeit

Radverkehr

- + Potenzieller Knotenpunkt im überregionalen und touristischen Radwegenetz

Quelle: IGES 2024.

3.3.3 Motorisierter Verkehr

Der Motorisierte Individualverkehr ist, basierend auf der Schätzung des Modal Split für den Landkreis Harz, das meistgenutzte Verkehrsmittel in der Welterbestadt Quedlinburg und hat für die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge eine hohe Bedeutung. Dies liegt unter anderem darin begründet, dass die bestehende Infrastruktur in der Vergangenheit primär für den Pkw-Verkehr errichtet wurde, dadurch Menschen in Form des Autos eine flexible und attraktive Art der Fortbewegung sehen.

Jedoch führt ein hoher Kfz-Anteil am Modal Split zu einer hohen Verkehrs- und Umweltbelastung. Insbesondere in einer eng bebauten historischen Welterbestadt wie Quedlinburg führt das überwiegend stehende Kfz zusätzlich zu einem hohen Verbrauch öffentlicher Flächen und stellt eine Gefahr für Fußgänger und Radfahrer dar.

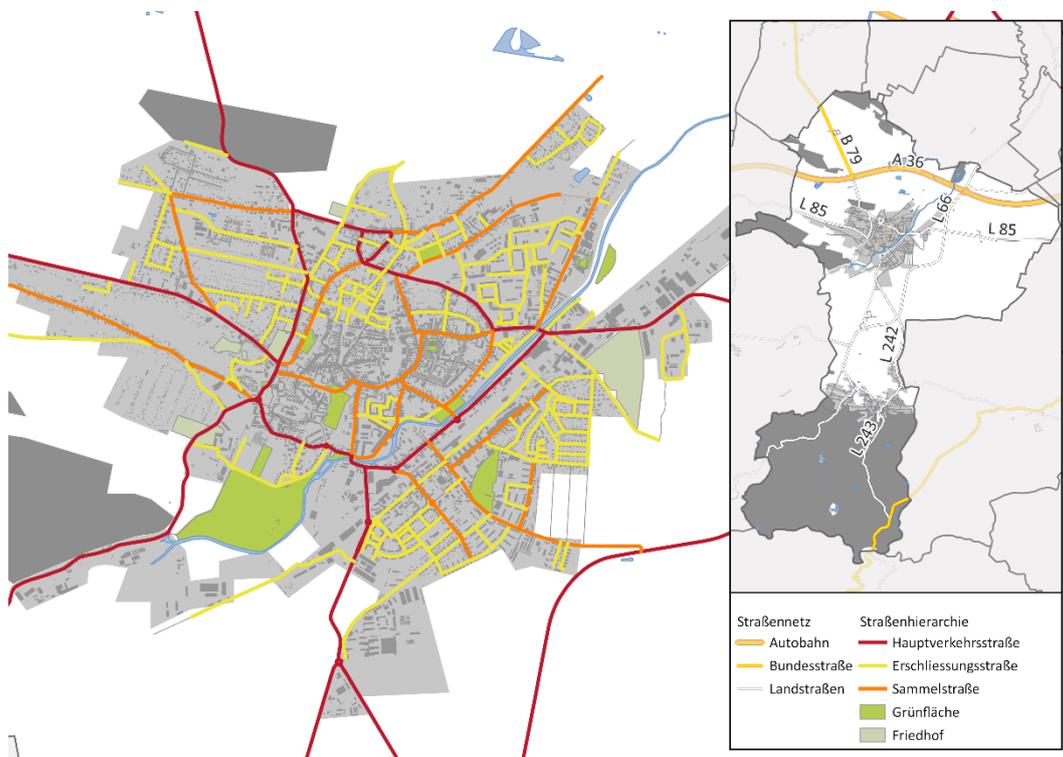
Trotz aller Kritik an der Nutzung des Pkw bleibt es das wichtigste Verkehrsmittel für die Menschen in der Welterbestadt und sollte bei sämtlichen Planungen Berücksichtigung finden.

Verkehrsnetz

Die Welterbestadt Quedlinburg ist im motorisierten Individualverkehr überregional sehr gut verkehrlich angebunden. Die Bundesautobahn A 36 entstand 2019 aus der A 395 und der B 6 und verläuft zwischen Braunschweig (Niedersachsen) und Bernburg (Saale). Sie verbindet dadurch unter anderem die Städte Goslar, Wolfenbüttel, Wernigerode und Aschersleben. Quedlinburg liegt südlich der A 36 und verfügt über zwei unmittelbare Anschlussstellen.

Die Ortschaften Stadt Gernrode und Bad Suderode weisen Erreichbarkeiten von Zentralen Orten in der Umgebung mit Pkw-Fahrzeiten bis 15 Minuten nach Thale (GZ), Harzgerode (GZ), Quedlinburg (MZ) und Ballenstedt (GZ) auf. Ermsleben (GZ) und Hoym (GZ) sind innerhalb von 20 Minuten mit dem Pkw erreichbar. An Quedlinburg sind die Ortschaften über die L239 und die L242 angebunden.

Abbildung 25: Straßennetz Welterbestadt Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.

Auf den Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet und in den Ortschaften gilt Tempo 50, in den Erschließungsstraßen und in der gesamten Kernstadt gilt meistens Tempo 30. Darüber hinaus ist die Kernstadt der Welterbestadt Quedlinburg von einer Schleifenerschließung und vielen Einbahnstraßen geprägt, was das Durchfahren der eng bebauten Kernstadt für den MIV im Mischverkehr mit dem Radverkehr unattraktiv macht. Eine West-Ost-Durchquerung der Kernstadt ist über die Verbindung Altetopfstraße – Carl-Ritter-Straße – Heilige-Geist-Straße – Bahnhofstraße unkompliziert möglich und stellt für etwaige Parksuchverkehre eine attraktive Route dar. Gleiches gilt für eine Süd-Nord-Durchquerung, die über die Verbindung Neuer Weg – Heilige-Geist-Straße – Pölkenstraße – Steinweg – Reichenstraße möglich ist. Eine komfortable Nord-Süd- sowie Ost-West-Durchquerung ist mit dem Pkw aufgrund der Einbahnstraßenregelung nicht möglich.

Durch die seit April 2017 bestehende östliche Ortsumfahrung L66n besteht für die Altstadt Quedlinburgs, die Hauptverkehrsstraßen um die Altstadt herum sowie für die in die Welterbestadt führenden radialen Verbindungen reduzierter Verkehr.¹⁵

¹⁵ vgl. GBP 2024.

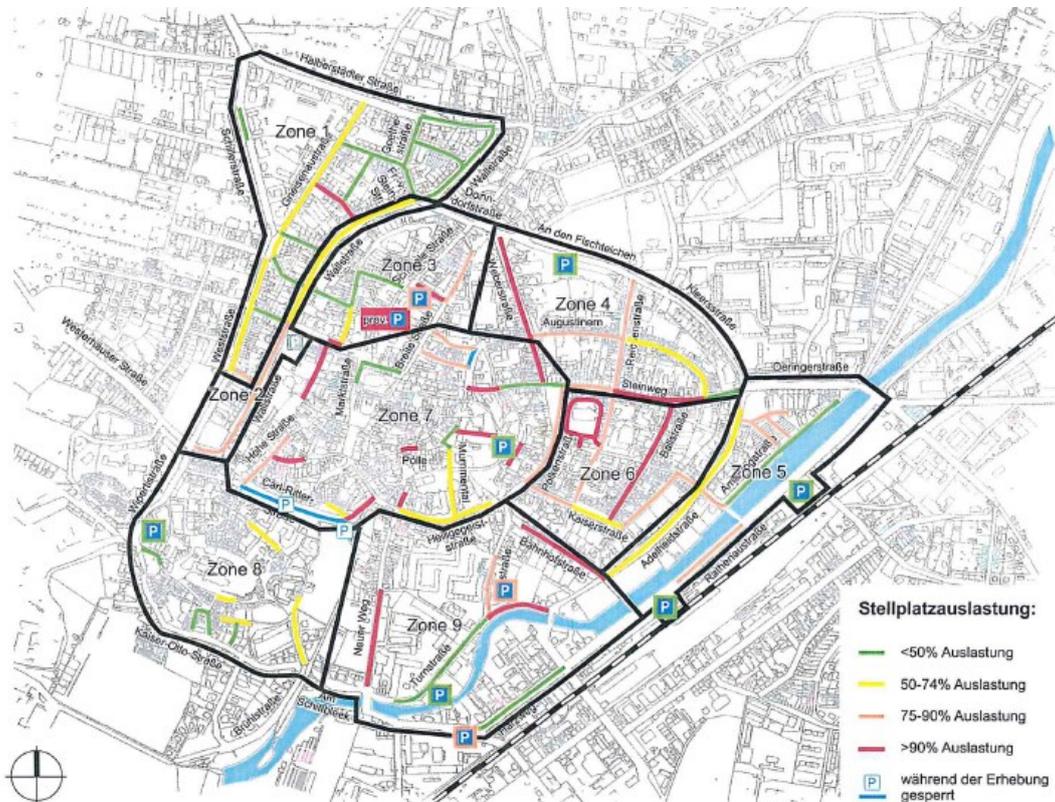
Ruhender Verkehr

Jedoch ist die gesamte Welterbestadt vom Pkw als dem bevorzugten Verkehrsmittel der Wahl stark geprägt. Insbesondere beim ruhenden Verkehr in der Kernstadt wird dies auffällig. In der Vergangenheit wurde der öffentliche Raum für parkende Pkw zur Verfügung gestellt, gleichzeitig wurde die Nahmobilität – also der Fuß und Radverkehr – auf teilweise schmale Gehwege verdrängt und, wie bereits beschrieben, in gemeinsamen Geh- und Radwegen im Mischverkehr organisiert. Aufgrund von nicht ausreichend zur Verfügung stehenden Flächen für den ruhenden Verkehr, ist das Anfahren von Wohneinheiten in der historischen Altstadt nur bedingt möglich. Die größeren Hotels verfügen jedoch jeweils über einen Parkplatz, der selbst in kompliziertester Innenstadtlage uneingeschränkt durch Gäste mit dem Pkw erreichbar ist.

Das Verkehrskonzept Innenstadt 2005 fokussierte sich im Rahmen einer Parkraumerhebung auf den eng bebauten Innenstadtbereich der Welterbestadt. Damals wurden für das Untersuchungsgebiet (vgl. Abbildung 26) insgesamt etwa 2.200 öffentlich verfügbare Stellplätze erfasst. In einer Auslastungsanalyse wurde die maximale Auslastung an einem Dienstag zwischen 11 und 12 Uhr von etwa 65% festgestellt. Allerdings standen an den Erhebungstagen die Parkplätze Carl-Ritter-Straße, Marschlinger Hof und Schmale Straße aufgrund von Bauarbeiten nicht oder nur teilweise zur Verfügung (ca. -130 Stellplätze).¹⁶ Die Stellplatzauslastung in Abbildung 26 zeigt, dass die meisten Sammelparkplätze zur Hauptnachfragezeit (z. B. an den Fischeichen, am Wipertikreisel) zu weniger als 50 Prozent ausgelastet sind. Hierdurch ergibt sich ein großes Potenzial zur Verlagerung von Stellplätzen auf die weiter außen gelegenen Sammelstellplätze, wodurch wichtige Flächenreserven für den Ausbau einer nahmobilitätsfreundlichen historischen Innenstadt erschlossen werden können.

¹⁶ vgl. Stadt Quedlinburg 2005.

Abbildung 26: Stellplatzauslastung in der Hauptnachfragezeit - Dienstag



Quelle: Stadt Quedlinburg 2005, S. 28.

Anmerkung: Stichtag: 06.07.2004, 11:00 bis 12:00 Uhr

Verglichen mit heute hat sich das quantitative Stellplatzangebot von 2004 unwesentlich verändert. In der Parkraumerhebung des Stadtmobilitätsplans wurden insgesamt etwa 2.120 Stellplätze gezählt (vgl. 3.5.3). Unter Berücksichtigung eines seit 2004 anhaltenden negativen Bevölkerungswachstums (vgl. 3.2.2) bei gleichzeitig stetig steigender Motorisierung (vgl. 3.2.8.2), kann das Stellplatzangebot im Untersuchungsgebiet als weiterhin ausreichend bewertet werden. Daher ist auch von keiner wesentlichen Veränderung der Stellplatzauslastung auszugehen. Auch im Rahmen der Online-Beteiligung wurde die Situation der Stellplätze als überwiegend positiv bewertet. Lediglich etwa 8 Prozent der Befragten geben an, dass ihre Parkplatzsuche am üblichen Parkplatz, für den am häufigsten genutzten Pkw mit längeren Suchzeiten verbunden ist (vgl. Abbildung 42).

Nachfolgend werden Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken übersichtlich dargestellt.

Tabelle 10: SWOT-Übersicht des MIV

Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> + Gute Erreichbarkeit mit dem Pkw im gesamten Untersuchungsgebiet + Entlastung der Durchfahrtsverkehre durch Ortsumfahrung + Überregionale Anbindung (A 36) + Ausreichende und günstige (teilweise kostenlose) Parkmöglichkeiten in Innenstadtnähe + Geringere Motorisierung als der Durchschnitt im Landkreis (564 Pkw je 1.000 Einwohner) + Großzügiges Parkplatzangebot, nur teilweise Einschränkungen in der historischen Altstadt + Potenzialflächen für Parkplätze vorhanden 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kein Parkleitsystem vorhanden - Hohe Verkehrsbelastung durch MIV in der Innenstadt - Ausgeprägte Flächeninanspruchnahme durch den Ruhenden Verkehr (>2.000 Kfz-Stellplätze im Innenstadtbereich) - Kaum Lademöglichkeiten vorhanden - Fehlende Parkhäuser - Bad Suderode: Engpasssituation am Wochenende und in den Ferien - Komplizierte Regelung des ruhenden Verkehrs durch Straßenreinigung - Fehlende Parkmöglichkeiten am Krankenhaus - Komplizierte Parksituation für Wohnmobile - Anbindung des Parkplatzes an der Walze mangelhaft (Zugang nur umständlich über Gleis 2 möglich)
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> + Ertüchtigung von Flächen für den ruhenden Verkehr im städtischen Randgebiet der Kernstadt + Nutzung Kleerswiese als Ausweichfläche für ruhenden Verkehr zu besonderen Anlässen + Verdrängung des ruhenden Verkehrs öffnet Möglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr + Digitale Bezahlmöglichkeiten (Park-App) + Parkverkehr durch Errichten von Ladinfrastruktur steuern + Neubau des Wohnmobilstellplatzes am FSE + Verknüpfung MIV und ÖPNV (P+R), insbesondere am Bahnhof und in Stadtrandlagen + Parkmöglichkeiten am Stadtrand + Parkplatz am entstehenden FSE könnte Parksituation am Krankenhaus verbessern + Steuerung Wohnmobil-Parken durch passende Angebote 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voranschreitende Motorisierung und damit erhöhte innerstädtische Verkehrsbelastung/Parkdruck - Geringe Flächenverfügbarkeit im Kernstadtbereich - (Falschparkende) durch Nicht-Steuern der Stellplätze für Wohnmobile - Nichtinanspruchnahme der Flächen am FSE durch Zulassung von Wildparkern - Verringerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt durch ruhenden Verkehr

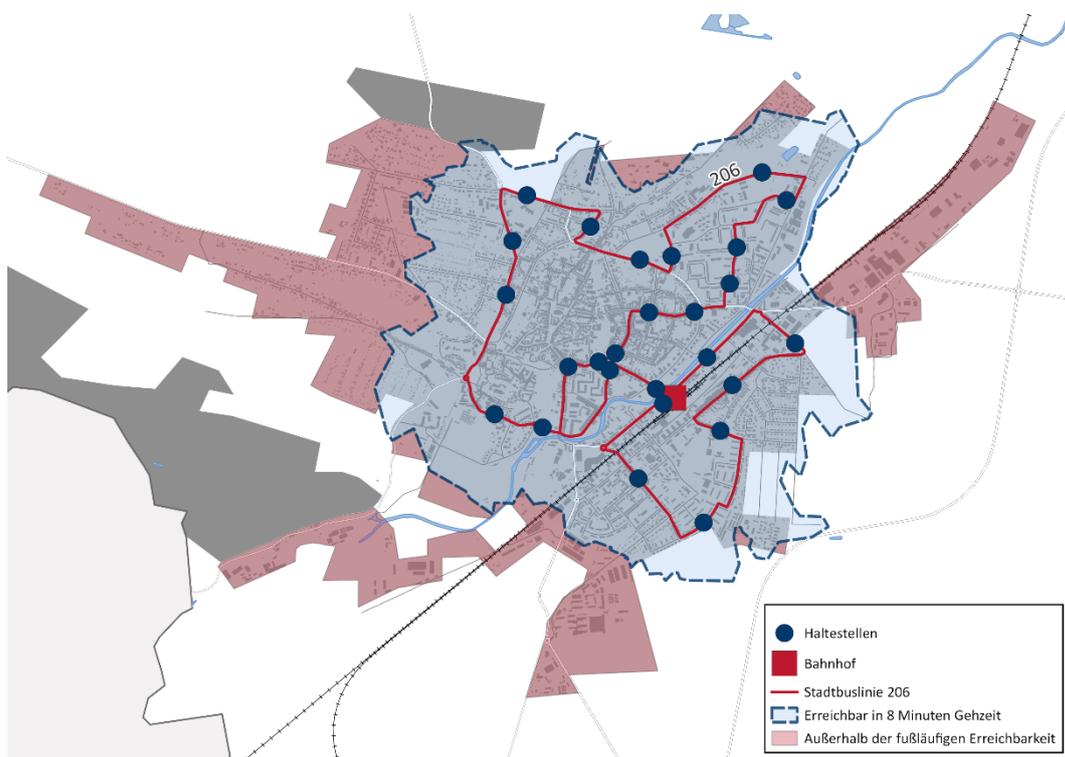
Quelle: IGES 2024.

3.3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Zuge des Stadtmobilitätsplans wurde zu mehreren Themen und ergänzend zu den Analysen aus dem NVP des Landkreises Harz Analysen zum ÖPNV-Angebot durchgeführt. Das ÖPNV-Angebot in der Welterbestadt besteht zum einen aus einer Stadtbuslinie (Linie 206) und zum anderen aus zwölf Regionalbuslinien.

Stadtbusverkehr

Abbildung 27: Stadtbusverkehr Quedlinburg (Linie 206)



Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: Für die Erreichbarkeitsanalyse wurde eine Gehgeschwindigkeit von 3,75 km/h angenommen.

Im Stadtverkehr der Welterbestadt Quedlinburg verkehrt aktuell eine Linie. Der aktuelle Streckenverlauf der Stadtbuslinie 206 wird in Abbildung 27 dargestellt. Die Linie verkehrt von Montag bis Freitag außer Feiertag fünf Mal täglich, ohne Takt. Abfahrt und Ankunft ist immer am Bahnhof 5 um 8:35 Uhr, 9:35 Uhr, 11:35 Uhr, 14:35 Uhr und 16:35 Uhr. Die Fahrzeit beträgt 45 Minuten. Darüber hinaus fährt die Linie 206 zwei Mal täglich (11:35 Uhr und 16:35 Uhr) mit einem geänderten Routenverlauf. Betrieben wird die Stadtbuslinie von den Harzer Verkehrsbetrieben (HVB).

Insgesamt ergeben sich für die Stadtbuslinie 206 einige Einschränkungen, sie ist:

- ◆ durch mehrfach wechselnde Routenverläufe nicht intuitiv nutzbar,

- ◆ für den Pendlerverkehr ungeeignet, da diese weder zu den frühen noch zu den späten Stoßzeiten verkehrt,
- ◆ nur eingeschränkt für den touristischen Verkehr geeignet, da sie nur an Wochentagen (außer Feiertage) verkehrt,
- ◆ aus vielen Siedlungsbereichen schlecht zu erreichen und
- ◆ verkehrt nicht in die Ortschaften und Ortsteile.

Nicht erschlossene Bereiche der Stadtbuslinie (neben den Ortschaften und Ortsteile) sind in Abbildung 27 dargestellt. Es wird deutlich, dass große Siedlungsbereiche im Westen sowie die Gewerbegebiete Bicklingsbach und Groß Orden, in denen viele der größten Arbeitgeber ansässig sind, durch den Stadtverkehr nicht erschlossen sind. Das große Versorgungszentrum Mettehof in südlicher Ortslage ist innerhalb von 8-Gehminuten erreichbar, die nächstgelegene Haltestelle (Albert-Schweitzer-Straße) ist jedoch weit entfernt (mind. 300 Meter). Eine Nutzung des Stadtbusses für Einkäufe, insbesondere für ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkung ist daher nur bedingt geeignet ist. Menschen, die beim westlich gelegenen NP-Markt einkaufen möchten und/oder in westlicher Ortslage wohnen, können den Stadtbus nicht nutzen.

Weiteres Angebot im ÖPNV

Das weitere Angebot des ÖPNV der Welterbstadt Quedlinburg ist in Abbildung 28 dargestellt. Zentraler Umsteigepunkt in Quedlinburg ist der Bahnhof. Insgesamt verkehren neben dem Stadtbusverkehr zwölf Regionalbuslinien in Quedlinburg entweder im 60- oder im 120-Minuten-Takt (vgl. Tabelle 11). Die in Abschnitt 3.2.7 identifizierten starken Pendlerrelationen werden durch einen 60-Minuten-Takt abgedeckt. Die stärkste Pendlerrelation Thale wird jedoch nur durch einen 120 Minuten-Takt im ÖPNV bedient. Bis auf die PlusBus-Linie 140, die von der KVG Salzland betrieben wird, betreibt die HVB die übrigen Linien.

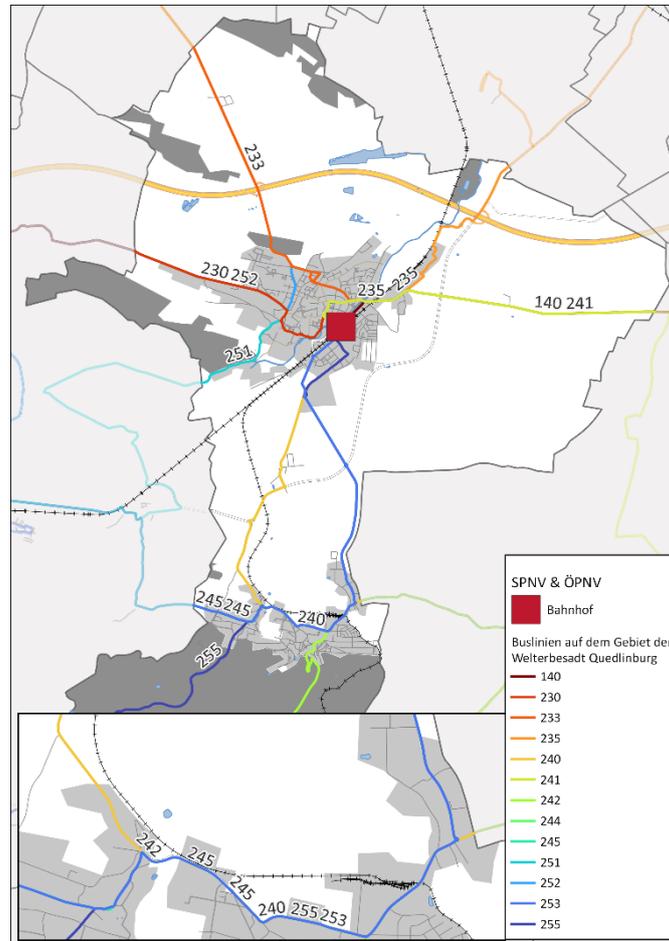
Insgesamt besteht im Vergleich zu Schultagen, an Wochenenden und Ferientagen ein deutlich reduziertes Angebot. Angebotsdefizite bestehen zudem in den Abendstunden an Wochentagen. Insbesondere die Anbindung des Gewerbegebiets „Auf den Steinen“ (Stadt Gernrode) weist in den Abendstunden und an Wochentagen Angebotsdefizite auf. On-Demand-Angebote (z. B. ein Anruf-Sammeltaxi (AST)), welche beispielsweise die Angebotsdefizite in den Abendstunden ausgleichen könnten, sind bislang nicht Teil des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr in Quedlinburg.

Digitale Fahrplanauskunft INSA

INSA ist die Fahrplanauskunft für den öffentlichen Personennahverkehr in Sachsen-Anhalt und im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV). Per App oder im Browser können Fahrgäste u. a. alle Fahrpläne des ÖSPV und SPNV und Fahrpreise abfragen sowie Handy- und Online-Tickets für Nah- und Fernverkehrszüge buchen.

Auch die Telefonnummer für die Buchung von Rufbussen ist abrufbar, einige können auch direkt per App gebucht werden.¹⁷

Abbildung 28: Angebot des ÖPNV ohne die Stadtlinie 206 und die dazugehörigen Haltestellen



Quelle: IGES 2024.

Allgemein besteht im Angebot des ÖPNV noch Ausbaubedarf, insbesondere im Stadtverkehr. Darüber hinaus ist die Taktung der übrigen Linien, zumindest welche Pendlerquellen und Zielorte (insbesondere Arbeitsorte) verbindet zu verbessern. Bezüglich Netzstruktur ist das ÖPNV-Netz der Welterbestadt Quedlinburg im Grundsatz nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (ITF) zu strukturieren.

Für den ÖPNV ist gemäß ÖPNV-Plan 2020 – 2030 des Landes Sachsen-Anhalt mit keiner signifikanten Veränderung der Verkehrsnachfrage zu rechnen.¹⁸

¹⁷ vgl. INSA 2024.

¹⁸ vgl. ebd.

Tabelle 11: ÖPNV-Angebot in Quedlinburg

VU	Linie	Route	Takt
HVB	206	Stadtbusverkehr Quedlinburg	*
HVB	230	Wernigerode - Blankenburg - Westerhausen - Quedlinburg	60
HVB	233	Halberstadt - Harsleben - Quedlinburg	60
HVB	235	Quedlinburg - Ditfurt - Hedersleben	60
HVB	240	Quedlinburg - Quarmbeck - Bad Suderode - Gernrode - Ballenstedt	60
HVB	241	Quedlinburg - Morgenrot - Ballenstedt	60
HVB	242	Quedlinburg - Quarmbeck - Bad Suderode - Gernrode - Harzgerode	60
HVB	245	Ballenstedt - Gernrode - Bad Suderode - Stecklenberg - Thale	120
HVB	251	Quedlinburg - Thale	120
HVB	252	Quedlinburg - Westerhausen - Thale	120
HVB	253	Quedlinburg - Gernrode - Bad Suderode - Stecklenberg - Thale	120
HVB	255	Quedlinburg - Gernrode - Bad Suderode	60
KVG	140*	Quedlinburg - Morgenrot - Hoym - Aschersleben	120

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: HVB 2024.

Anmerkung: in **fett** Städte, die zu den stärksten Pendlerrelationen gehören

* 5 Rundfahrten zwischen 08:30 Uhr und 17:30 Uhr

Tabelle 12: SWOT-Übersicht des ÖPNV

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> + Stündliche ÖPNV/SPNV-Anbindung an die Top drei Pendlerziele Thale, Halberstadt, Ballenstedt + Gute fußläufige Erreichbarkeit des SPNV (Bahnhof Quedlinburg) + Anzahl Haltestellen (außer West-Bereich) + Touristisches Potenzial 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Komplizierte innerstädtische Nutzung des Bus-Angebots - Fehlende ÖPNV-Anbindung der Ortschaften und Ortsteile - Komplizierte und oft ungenügende Taktung, v. a. an Wochenenden und Feiertagen - Angebotsqualität der Stadtbuslinie 206 - Haltestellendichte „um den Markt“ (Altstadt) - ÖPNV-Erschließung Altstadt und Schlossberg - Digitale Fahrgastinformation (DFA) - Leitsystem nicht vorhanden - Fehlende Transparenz (Fahrplan), nicht intuitiv erfassbar - Fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten - Mangelnde Verkehrsträgerverknüpfung (B+R, P+R)
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> + Verkehrsmittelverknüpfung (Inter- und Multimodalität) + Alternde Bevölkerung, die mehr ÖPNV nachfragt + Angebotsausbau Stadtbuslinie + Entlastung des Innenstadtbereichs + Steigende Tourismuszahlen + Touristisches Potenzial durch Erschließung neuer (tour. interessanter) Gebiete (z. B. Osterteich Gernrode) 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fortwährende gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Pkw - Schwierige Manövrierfähigkeit der Busse im Innenstadtbereich - Negative Nachfrageentwicklung durch prognostizierte stark rückläufige Bevölkerung in allen Ortschaften und Ortsteilen sowie der Kernstadt - Rückläufige Schülerzahlen - Gute Anbindung mit dem MIV an die A 36 an zwei Anschlussstellen - Finanzierung des Deutschlandtickets (derzeit bis Ende 2023) noch fraglich - Mangelnde Finanzierungsfähigkeit

Quelle: IGES 2024.

3.3.5 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) umfasst in der Welterbestadt Quedlinburg die Bahnlinie RE11 und die touristische Selketalbahn der Harzer Schmalspurbahn (HSB).

Bahnlinie RE 11

Der RE 11 verkehrt Mo-Fr von 3-1 Uhr und Sa+So von 5-1 Uhr im Stundentakt zwischen Magdeburg Hbf – Nienhagen - Halberstadt – Wegeleben – Ditzfurt – Quedlinburg – Neinstedt – Thale Musestieg – Thale Hbf (und zurück).

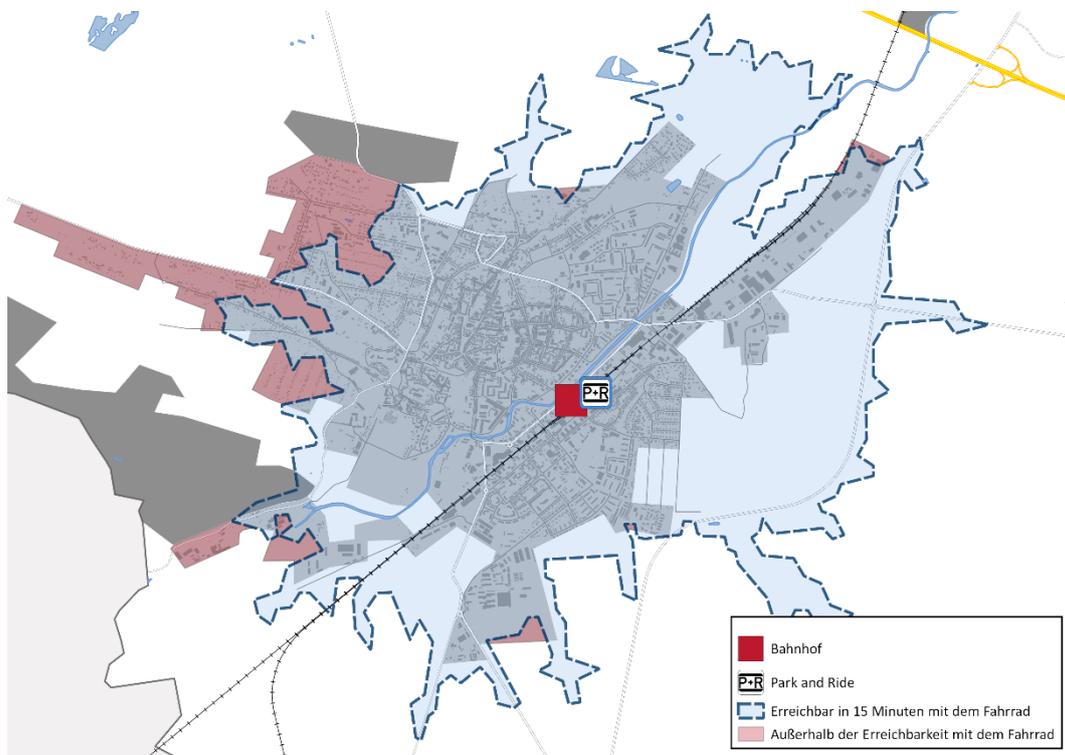
Somit besteht mit dem RE 11 ein SPNV-Angebot ins Mittelzentrum Halberstadt¹⁹ und nach Thale. Es soll geprüft werden Quedlinburg von einem Halbknoten im Rahmen des integralen Taktfahrplans (ITF)²⁰ in einen Vollknoten innerhalb des Planungshorizonts 2030 umzuwandeln. Voraussetzung hierfür wäre die im ÖPNV-Plan 2020 – 2030 genannte Reisezeitverkürzung durch Streckenausbau im Abschnitt Wegeleben – Thale. Aktuell ist allerdings noch unklar welche genaue Auswirkung das auf die Fahrzeit hätte.

Der einzige Zugangspunkt zum SPNV besteht durch den Bahnhof Quedlinburg. Dieser liegt am Rande der Kernstadt, ist damit gut zu Fuß und dem ÖPNV erreichbar (vgl. 3.3.1). Ebenso weist er eine gute Erreichbarkeit mit dem Fahrrad auf (vgl. Abbildung 29). Alle Gewerbegebiete der Kernstadt liegen innerhalb der 15-minütigen Erreichbarkeit mit dem Fahrrad. Erreichbarkeitslücken bestehen im Norden hinter dem Mühlgraben im Bereich Lehofsweg, im Nordwesten ab Westhäuser Straße/Weststraße. Direkt hinter dem Bahnhof ist ein großer P+R-Parkplatz, der 104 Stellplätze bietet (vgl. 3.3.9).

¹⁹ Halberstadt übernimmt aufgrund seiner Lage im räumlichen Siedlungsgefüge und aufgrund von Defiziten in der Erreichbarkeit eines Oberzentrums für die Bevölkerung Teilfunktionen eines Oberzentrums (vgl. Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt 2019).

²⁰ Durch den Integralen Taktfahrplan werden die Taktfahrpläne einzelner Linien an räumlich und zeitlich abgestimmten Knotenpunkten zu einer bestimmten Zeit bzw. zu einem bestimmten Zeitfenster (Symmetrieminute) miteinander verknüpft (vgl. Landkreis Harz 2021).

Abbildung 29: Erreichbarkeitsanalyse Bahnhof Quedlinburg mit dem Fahrrad



Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: Für die Berechnung der Erreichbarkeitsanalyse wurde eine Geschwindigkeit von 14 km/h angenommen.

Für den SPNV ist gemäß ÖPNV-Plan ST mit keiner signifikanten Veränderung der Verkehrsnachfrage zu rechnen.²¹

Selketalbahn (HSB)

Die Selketalbahn verkehrt ohne Takt zwischen 8 und 20 Uhr mit den Haltestellen Bahnhof Quedlinburg und Bahnhof Stadt Gernrode. Aufgrund des unregelmäßigen Fahrplans und der langen Fahrtdauer, eignet sich die Selketalbahn nicht für den Alltagsverkehr. Sie ist jedoch für den Tourismus in der Region von großer Bedeutung.

Die Selketalbahn verkehrt mit den Halten: Quedlinburg – Quarmbeck (Bedarfshalt) – Bad Suderode – Gernrode – Mägdesprung – Alexisbad – Silberhütte – Straßberg – Güntersberge – Stiege (– Hasselfelde) /– Eisfelder Talmühle (und zurück).

²¹ vgl. Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt 2019.

3.3.6 Schulverkehr

Der Schulverkehr in der Welterbestadt ist durch Hol- und Bringverkehr durch Eltern mit dem privaten Pkw geprägt (sog. „Elterntaxis“). Zusätzlich bestehen bildungseinrichtungsspezifische Schulbusverkehre, die durch die HVB oder private Anbieter durchgeführt werden. Es besteht in der Welterbestadt Quedlinburg keine verbindliche Grundschul- oder Bildungseinrichtungsempfehlung, weshalb auch in den Kitas die Einzugsradien für Kinder an der Einrichtung nicht definiert sind. Hierdurch kommt es zu zusätzlichen Verflechtungen im Hol- und Bringverkehr durch Eltern.

Diese sogenannten Elterntaxis sorgen zu Schulbeginn und -ende an einigen Schul- und Kitastandorten teilweise zu einem Verkehrschaos. Besonders betroffene Schulorte sind der August-Bebel-Ring in der Süderstadt sowie das Bildungszentrum in der Stadt Gernrode im Starenweg.

Wie bereits beschrieben, sind die Schulen und Kindertageseinrichtungen in der Welterbestadt sehr dezentral organisiert (vgl. Abbildung 13). Teilweise befinden sich Bildungseinrichtungen in der historischen Altstadt, was die Erreichbarkeit für die Eltern mit dem Pkw deutlich erschwert. Ein Beispiel hierfür ist das GuthsMuths-Gymnasium welches an der Ecke Konvent/Kaplanei liegt. Für diesen Schulstandort ist es sehr kompliziert den Schulverkehr durch Elterntaxis zu regeln. Dies wäre allerdings aufgrund des Alters der Schüler nicht mehr unbedingt notwendig. Alternativen durch den ÖPNV oder den Rad- und Fußverkehr sind denkbar. Eine ausreichende Erreichbarkeit mit dem Fahrrad ist daher unbedingt sicherzustellen.

Tabelle 13: SWOT-Übersicht des Schulverkehrs

Schulverkehr	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> + Gute Erreichbarkeit zentral gelegener Schulstandorte zu Fuß und mit dem Fahrrad + Gute Erreichbarkeit der Schulen in Gernrode + Einbeziehung der Bürger in Entscheidungsprozesse im Bereich Verkehr 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Keine Schulwegpläne vorhanden - Eingeschränkte Erreichbarkeit aus westlicher Stadtlage und den Ortsteilen - Verkehrssicherheit an Schulen und auf Schulwegen (z. B. August-Bebel-Ring und Schulzentrum Stadt Gernrode) - Elterntaxis - Ruhender Verkehr an Schulen - Einmündungen an Schulstraßen - Undefinierte Einzugsbereiche von Kitas und Grundschulen - Dezentrale Verteilung von Bildungseinrichtungen - Schulverkehr (ÖPNV)
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> + Attraktivitätssteigerung der Welterbestadt als Wohnort für Familien + Geh- und Fahrgemeinschaften + Mobilitätsbildung + Mobilitätsmanagement 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rückläufige Schülerzahlen - Selbstverständnis „Elterntaxis“ - Konsolidierung von Schulstandorten

Quelle: IGES 2024.

3.3.7 Verkehrsmittelverknüpfung

Hinter dem Bahnhof in südöstlicher Richtung befindet sich der P+R-Parkplatz „An der Walze“ (vgl. 0). Er stellt den einzigen offiziellen P+R-Parkplatz in der Welterbestadt Quedlinburg dar. Im Rahmen der Parkraumerhebung wurden hier 93 für Pkw zur Verfügung stehende Parkplätze gezählt. Vier davon sind Behindertenparkplätze. Außerdem bietet er elf Stellplätze für Lkw oder Busse (vgl. 3.5.3).

Die Verbindung Bahn/Bus ist grundsätzlich möglich. Die Fahrpläne sind aufeinander abgestimmt, weisen aber zu wichtigen Zeiten Defizite auf. Bei Betrachten der Verbindung zwischen Thale und dem Gewerbegebiet Groß Orden bzw. Bicklingsbach, in denen viele größere Arbeitgeber ansässig sind (Thale – Quedlinburg, Groß Orden), zeigt sich, dass ein Anschluss an den RE 11, der Mo-Fr um 7:30 Uhr am Bahnhof Quedlinburg ankommt, nicht möglich ist, da die Regionalbuslinie 235 nicht fährt. Gleiches gilt auch in der entgegengesetzten Verbindung, hier fehlt die entsprechende Regionalbuslinie 235, die passend für die RE 11 Verbindung nach Thale zwischen Groß Orden und Quedlinburger Bahnhof verkehrt.

3.3.8 Ergänzende Mobilitätsangebote

Im Untersuchungsgebiet sind keine ergänzenden Mobilitätsangebote wie Car- oder Bikesharing vorhanden.

Im ÖPNV-Plan 2020 – 2030 ist die Umsetzung bzw. Prüfung von Zusatzverkehren zur Erschließung ländlicher Gegenden im Tourismus- und Freizeitverkehr auch an Wochenenden zu prüfen.²²

3.3.9 Verkehrssicherheit

Nachfolgend wird auf das Thema Verkehrssicherheit in der Welterbestadt Quedlinburg anhand einer Analyse der Unfallschwerpunkte der vergangenen Jahre eingegangen.

Unfallanalyse

Bei Betrachtung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden konnten die folgenden Unfallschwerpunkte identifiziert werden:

Tabelle 14: Unfallstatistik Schwerpunkte 2017-2022

Welterbestadt Quedlinburg	Stadt Gernrode & Bad Suderode
Kreisel Kaiser-Otto-Straße/Am Schiffbleck (11)	Quedlinburger Straße (5)
Brückenbereich Oeringer Straße/Magdeburger Straße (9)	Ecke Markt/Grünstraße (4)
Stresemannstraße/Klopstockweg (10)	Ecke Otto-Franke-Straße/Buchenstraße (4)
Ecke Steinweg/Oeringer Straße (5)	Wilhelm-Pieck-Straße – ehem. Bahn bis Kreisel (4)
Ecke Weststraße/Westerhäuser Straße (4)	Ecke Walter-Rathenau-Straße/Häuschenstraße (3)

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Unfallatlas 2023.

Von den in Tabelle 14 genannten Schwerpunkten in Quedlinburg sind bis auf die Ecke Westerhäuser Straße/Weststraße Unfallorte mit signifikant hohem Rad- und Fußverkehrsanteil (alle über 50 Prozent). In der Stadt Gernrode und Bad Suderode trifft dies auf die Orte Wilhelm-Pieck-Straße und Ecke Walter-Rathenau-Straße/Häuschenstraße zu (vgl. Abbildung 30).

²² vgl. Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt 2019.

Abbildung 30: Unfallstatistik Schwerpunkte 2017-2022



Quelle: IGES 2024.
 Datengrundlage: Unfallatlas 2023.
 Anmerkung: Verkehrsunfälle mit Pkw-Beteiligung.

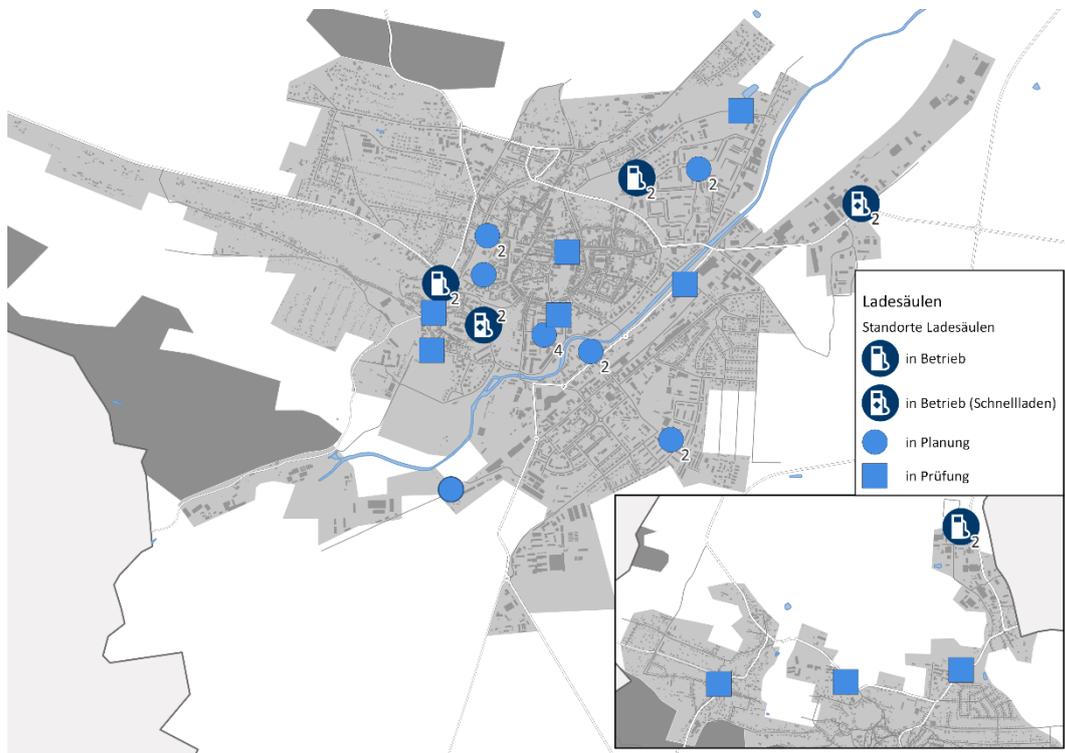
Insbesondere der Schwerpunkt Stresemannstraße/Klopstockweg ist besonders hervorzuheben, da sich dieser in unmittelbarer Nähe von Schulinrichtungen befindet und daher eine besondere Gefahr für Kinder und Jugendliche darstellt.

3.3.10 Ladeinfrastruktur

Ladepunkte für den Kfz-Verkehr

Insgesamt stehen in der Welterbestadt Quedlinburg aktuell zehn öffentliche Ladesäulen für Elektrofahrzeuge zur Verfügung. Vier der zehn Ladeplätze sind mit Schnellladefunktion (mindestens 150 kW). Weitere Ladesäulen sind in Planung (vgl. Abbildung 31).

Abbildung 31: Übersicht der Ladeinfrastruktur der Welterbestadt Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.
 Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

Bei Betrachten des Anteils an reinen Elektrofahrzeugen in Quedlinburg (vgl. Abbildung 40), machen rein elektrisch betriebene Fahrzeuge zwei Prozent aus, was in etwa mit dem Bundesdurchschnitt zu vergleichen ist. Die Ladeinfrastruktur ist aufgrund des stetig wachsenden Anteils an elektronisch betriebenen Fahrzeugen weiter auszubauen.

Tabelle 15: Ladepunkte in Betrieb

Bezeichnung	Anzahl	Kapazität	Adresse
Autohaus Jahnsmüller	2	Normalladepunkt	Auf den Steinen 22, Gernrode
Carl-Ritter-Parkplatz	2	Normalladepunkt	Carl-Ritter-Straße, Quedlinburg
Hellweg	2	Schnellladepunkt	Magdeburger Straße 15, Quedlinburg
Parkplatz Edeka	2	Schnellladepunkt	Weyhegarten 1, Quedlinburg
Quedac Autohaus	2	Normalladepunkt	Zwergkuhle 10, Quedlinburg

Quelle: IGES 2024.
 Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

Ladepunkte für den Radverkehr

Neben dem Ladepunkt in der Carl-Ritter-Straße steht die einzige Fahrradladestation der Welterbestadt für elektronisch unterstützte Fahrräder zur Verfügung.

3.4 Ergebnisse der Online-Befragung

In einer Online-Befragung wurden vom 22.05.2023 bis zum 03.07.2023 insgesamt 472 auswertbare Datensätze gesammelt. Dies entspricht einer Beteiligungsquote von etwa zwei Prozent. Die Umfrage ist nicht repräsentativ.

Die Umfrage wurde im Lokalen Anzeiger „Kurier“, der Mitteldeutschen Zeitung, auf sämtlichen Social-Media-Kanälen der Welterbestadt Quedlinburg, per Aus-hänge sowie per Direktansprache (E-Mail) der lokalen Vereine und Wirtschaftsunternehmen beworben.

Die Mehrzahl der Teilnehmenden der Umfrage

- ◆ ist zwischen 30 und 65 Jahren alt (75,0%),
- ◆ ist weiblich (56,8%),
- ◆ wohnt in der Kernstadt Quedlinburg (73,9%),
 - Stadt Gernrode (7,2%),
 - Bad Suderode (4,7%),
- ◆ ist Arbeitnehmerin (64,0%).

Außerdem machten die Teilnehmenden folgende Angaben:

Die Teilnehmenden

- ◆ besitzen zu 92,2% einen Führerschein,
- ◆ haben zu 85,0% jederzeit einen Pkw zur Verfügung (auch z. B. Carsharing),
- ◆ besitzen zu 19,1% einen Firmenwagen und zu 7,8% das Deutschlandticket,
- ◆ legen durchschnittlich 34,4 km an einem gewöhnlichen Werktag mit allen genutzten Verkehrsmitteln zurück.

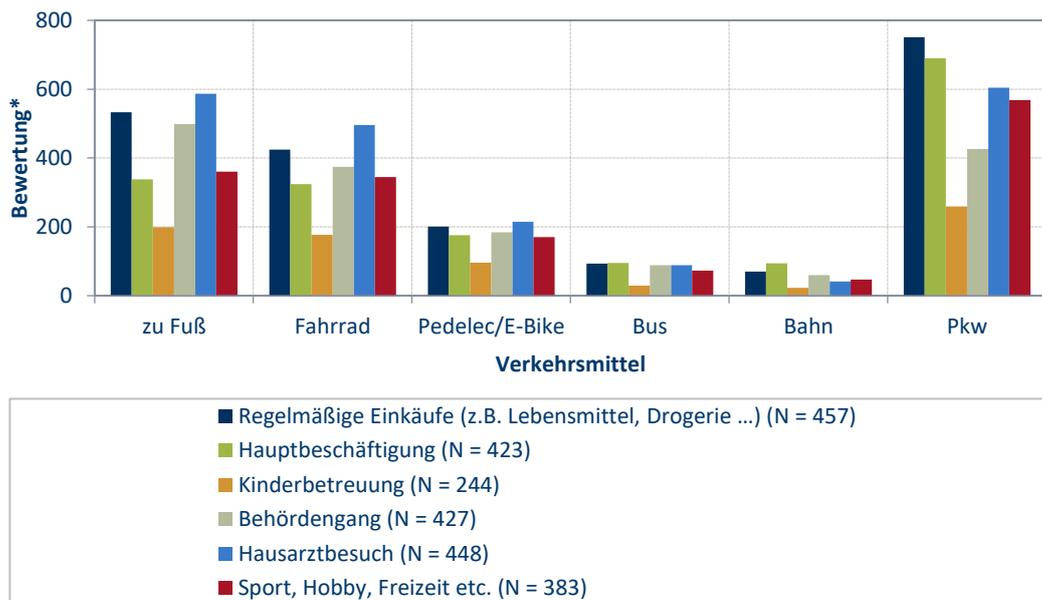
Außerdem zielte die Umfrage auf die Themen Verkehrsmittelwahl, Mobilitätsverhalten, Fußverkehr, Radverkehr, Bus- & Bahn-Angebot, Autoverkehr, Sicherheitsempfinden, Mobilitätsentwicklung sowie die Bereitschaft zur weiteren Beteiligung an der Bearbeitung des vorliegenden Stadtmobilitätsplans ab. Nachfolgend werden die wesentlichen Ergebnisse der Befragung vorgestellt.

3.4.1 Verkehrsmittelwahl

Abbildung 32 zeigt die von den Teilnehmenden bewerteten Verkehrsmittel für unterschiedliche Erledigungen. Es wird deutlich, dass der Pkw das mit Abstand am besten bewertete Verkehrsmittel ist, gefolgt vom Fuß- und dann vom Radverkehr.

Lediglich bei Behördengängen ist nicht der Pkw sondern zu Fuß gehen die am besten bewertete Art der Fortbewegung. Bus und Bahn und Pedelec/E-Bike wurden oft gar nicht bewertet und spielen bei der Verkehrsmittelwahl eine deutlich untergeordnete Rolle. Beim direkten relativen Vergleich zwischen Fahrrad und E-Bike, konnte kein signifikanter Unterschied festgestellt werden.²³

Abbildung 32: Verkehrsmittelwahl



Quelle: IGES 2024.
 Anmerkung: Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit die Nutzung der o.g. Verkehrsmittel zu bewerten. Die obere Grafik fasst die Aussagen zu allen Verkehrsmitteln zusammen und bewertet diese. Je nach Antwort der Teilnehmenden wurden die folgenden Punkte vergeben: „gut“ = 2 Punkte; „einigermaßen“ = 1 Punkt; „schlecht“/„kann ich nicht beurteilen“ = 0 Punkte.

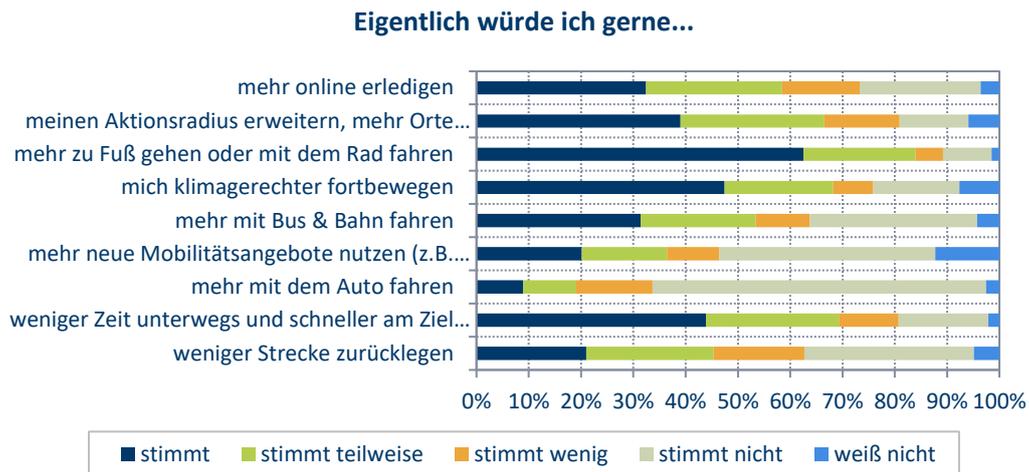
3.4.2 Mobilitätsverhalten

Auf die Frage, was die Wünsche der Quedlinburger in Bezug auf ihr Mobilitätsverhalten sind (vgl. Abbildung 33), wurde Folgendes deutlich: Entfernungen in der Welterbestadt sind nicht das Hauptproblem bzw. Haupthindernis, viele der Befragten können sich vorstellen ihren Aktionsradius eher noch zu erweitern. Dabei würde gerne eine deutliche Mehrheit der Befragten die aktiven Verkehrsmodi (Fuß- und Radverkehr), jedoch nicht das Auto mehr nutzen. Das derzeitige ÖPNV-Angebot überzeugt die Teilnehmenden nicht und stellt für viele keinen adäquaten Ersatz für den privaten PKW dar. Gegenüber alternativen Mobilitätsangeboten (z. B. Carsharing) sind die Befragten unsicher. Dies kann durch die Annahme erklärt

²³ Verglichen wurden die jeweils relativen Bewertungen der Teilnehmenden für das Fahrrad und das Pedelec/E-Bike

werden, dass den Befragten das vorhandene Angebot nicht bekannt ist und eine Beurteilung daher nur bedingt möglich ist. Allgemein würde sich ein Großteil der Befragten gerne klimagerechter fortbewegen, aber für sie stellt sich auch die Frage zu welchem Preis.

Abbildung 33: Mobilitätsverhalten



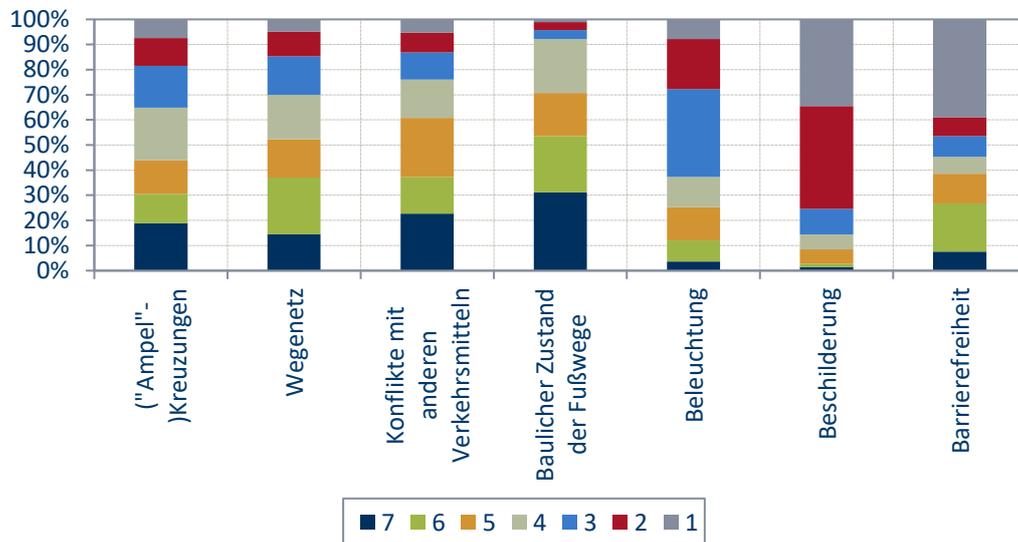
Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: n = 472.

3.4.3 Fußverkehr

Aus den Antworten, die den Fußverkehr betrafen, wurde deutlich, dass die Bewohner sehr gerne mehr zu Fuß unterwegs sein würden und die Welterbestadt grundsätzlich gute Voraussetzungen hat, um eine attraktive und fußverkehrsfreundliche Stadt zu sein. Jedoch sind klare Tendenzen in Bezug auf explizite Handlungsbedarfe deutlich geworden (vgl. Abbildung 34).

Abbildung 34: Handlungsbedarfe Fußverkehr



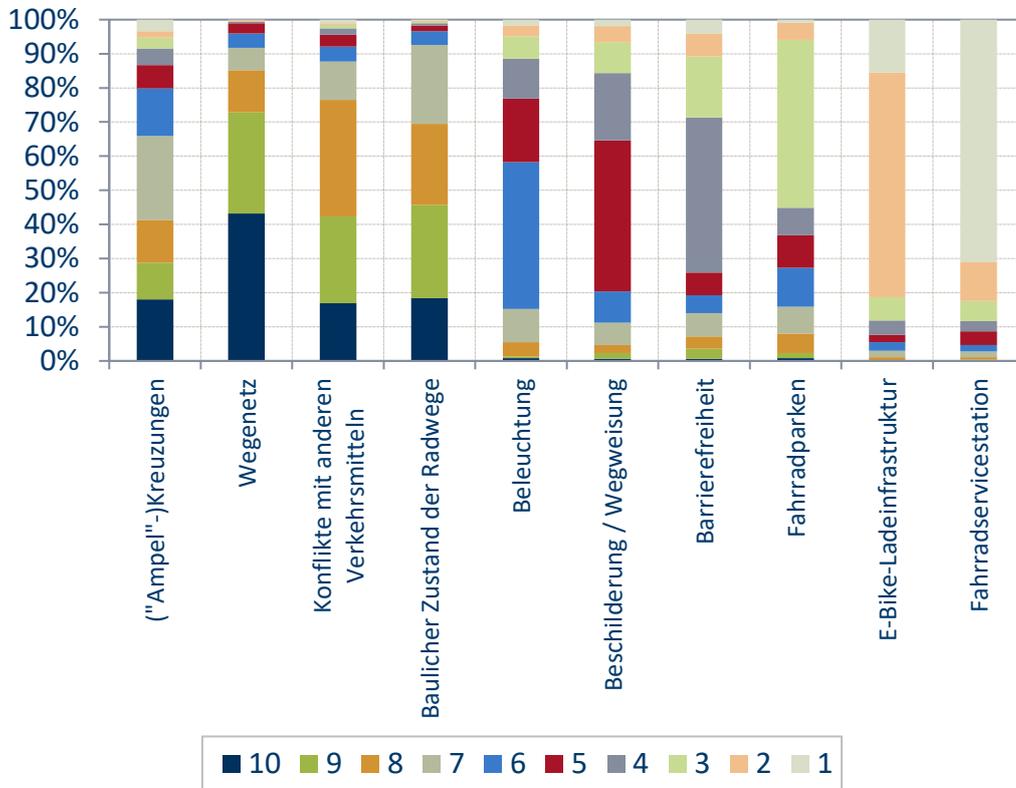
Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: n = 472. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit für die o.g. sieben Handlungsbedarfe Punkte zu vergeben. Sieben Punkte für „am wichtigsten“, ein Punkt für „am unwichtigsten“.

Demnach besteht größter Handlungsbedarf beim Ausbau von Fußwegen, sowie die Verkehrsführung und die Aufteilung des Straßenraums, was häufig zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern führt. Oft genannt wurden hierbei insbesondere Konflikte mit Fahrradfahrenden, die auf Gehwegen unterwegs sind, sowie Pkw, die zu schnell unterwegs sind. Danach wurde der Ausbau des Fußwegenetzes genannt, gefolgt von („Ampel“-)Kreuzungen. Hierbei wurde hauptsächlich die nicht fußgängerfreundliche Ampelschaltung bemängelt. Beleuchtung und Barrierefreiheit zählen zu den eher unwichtigeren Themen, Barrierefreiheit wurde sogar am häufigsten als den unwichtigsten der u. g. sieben Handlungsbedarfen eingestuft. Die Beschilderung wurde von den wenigsten als wichtig eingestuft.

Eine Impression, was den Teilnehmenden am Fußverkehr gefällt, vermittelt Abbildung 35.

Abbildung 36: Handlungsbedarfe Radverkehr



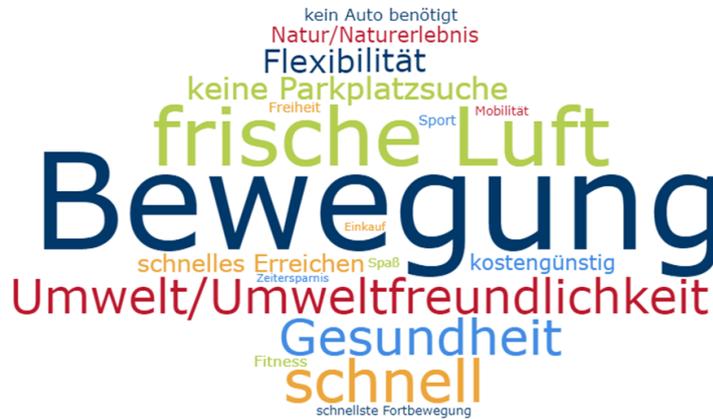
Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: n = 472. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit für die o.g. zehn Handlungsbedarfe Punkte zu vergeben. Zehn Punkte für „am wichtigsten“, ein Punkt für „am unwichtigsten“.

Demnach besteht größter Handlungsbedarf beim Ausbau des Radverkehrsnetzes. Insbesondere die Anbindung der Ortsteile und Ortschaften wurde genannt sowie Verbindungen nach Westerhausen und Thale. Auch die Erschließung durch den Radverkehr des Quedlinburger Rings wurde von vielen Teilnehmenden genannt. Dicht darauf folgten die beiden Handlungsbedarfe „Baulicher Zustand der Radwege“ und „Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln“. Am häufigsten wurde die vorherrschende Situation in der Innenstadt beschrieben, dass hier keine Radwege vorhanden sind und die Fahrbahnoberfläche der Straße ungeeignet für das Befahren mit dem Fahrrad ist. Folglich wird auf die besser geeigneten Gehwege ausgewichen, was zu Konflikten mit Fußgängern führt. Außerdem weichen Fahrradfahrende gerne auf den Gehweg aus, da ein beidseitiges Befahren der Einbahnstraßen durch den Radverkehr untersagt ist. Auch die („Ampel“-) Kreuzungen wurden als wichtiger Handlungsbedarf eingestuft. Die Themen „Barrierefreiheit“, „E-Bike-Ladeinfrastruktur“ und Fahrradservicestationen waren die drei Handlungsbedarfe, die als am unwichtigsten eingestuft wurden.

Eine Impression, was den Teilnehmenden am Radverkehr gefällt, vermittelt Abbildung 35.

Abbildung 37: Wortwolke: was den Teilnehmenden am Fußverkehr gefällt.

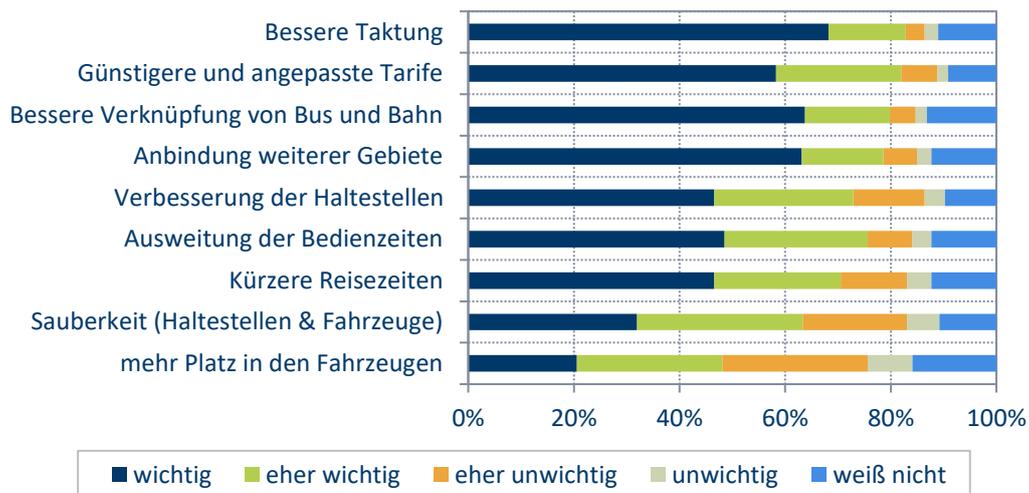


Quelle: IGES 2024.

3.4.5 Bus- & Bahn-Angebot

Bezüglich der Nutzungshäufigkeit von Bus und Bahn spiegeln die Ergebnisse den Eindruck aus den Fragen zum Mobilitätsverhalten (vgl. 3.4.2) wider. Lediglich 8,1 Prozent der Befragten geben an, Bus und Bahn mehrmals die Woche zu nutzen. Knapp 71 Prozent geben an, die Bahn seltener als an ein bis zwei Tagen pro Vierteljahr zu nutzen. 42,8 Prozent nutzten das Angebot von Bus und Bahn nie.

Abbildung 38: Handlungsbedarfe Bus- und Bahn-Angebot



Quelle: IGES 2024.
Anmerkung: n = 472.

Abbildung 38 zeigt die dringlichsten Handlungsbedarfe, die die Teilnehmenden von einer Nutzung des Bus- und Bahnangebots überzeugen könnten. Die meisten der Befragten halten eine bessere Taktung für das Wichtigste, gefolgt von günstigeren Tarifen, einer besseren Verknüpfung von Bus und Bahn und der Anbindung weiterer Gebiete.

Was die Erschließung durch den ÖPNV angeht, geben mehr als die Hälfte der Befragten an, weniger als zehn Minuten zur nächstgelegenen Haltestelle zu benötigen. Dies bezieht sich jedoch nicht nur auf die fußläufige Erreichbarkeit.

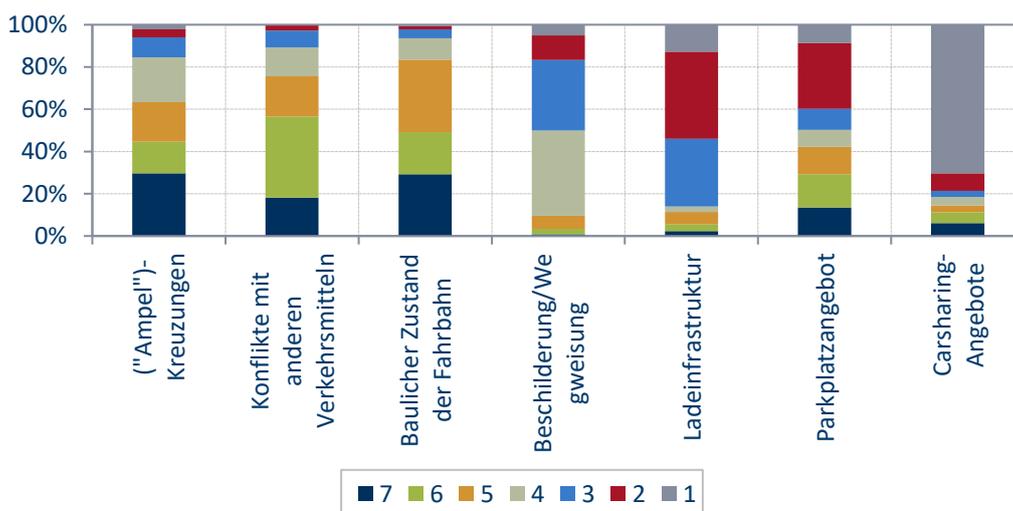
Auf die Frage, was den Teilnehmenden am aktuellen Bus- und Bahnangebot gefällt, fallen die Antworten eher ernüchternd aus. Viele finden nichts wirklich Positives am aktuellen Angebot, einige finden es gut, dass es immerhin ein Angebot gibt. Dass es sich um eine umweltfreundliche Alternative zum privaten Pkw handelt, halten einige der Befragten für wichtig.

3.4.6 Autoverkehr

Im Gegensatz zum Bus- und Bahn-Angebot steht in der Welterbestadt Quedlinburg der MIV als das attraktivste Verkehrsmittel (vgl. Abbildung 32). Laut der Umfrage haben 85 Prozent der Befragten jederzeit einen Pkw zur Verfügung, fast jede(r) Fünfte besitzt einen Firmenwagen.

Die zurückgelegte durchschnittliche Distanz pro Tag ist mit 59,7 km mehr als doppelt so hoch bei Menschen, die einen Firmenwagen haben (19,1 Prozent), als bei Menschen, die ein Deutschlandticket haben (7,8 Prozent).

Abbildung 39: Handlungsbedarfe Autoverkehr

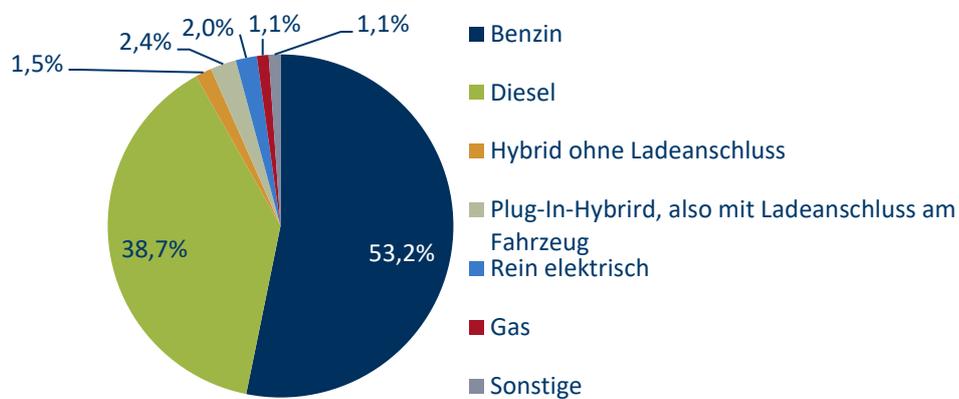


Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: n = 472. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit für die o.g. sieben Handlungsbedarfe Punkte zu vergeben. Sieben Punkte für „am wichtigsten“, ein Punkt für „am unwichtigsten“.

Abbildung 39 zeigt die Bewertung der genannten Handlungsbedarfe durch die Teilnehmenden. Dringlichste Handlungsbedarfe werden im baulichen Zustand der Fahrbahn, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden und („Ampel“-) Kreuzungen gesehen. Parkplatzangebot und Beschilderung/Wegweisung rangieren in deutlicher Entfernung im Mittelfeld. Als am unwichtigsten wurde der Ausbau der Ladeinfrastruktur und ein Carsharing-Angebot bewertet, was teilweise auf den aktuellen Antriebsmix der meistgenutzten Pkw der Befragten zurückzuführen ist, bei dem der Elektro- und Hybrid-Anteil im kleinen einstelligen Bereich liegt (vgl. Abbildung 40).

Abbildung 40: Antriebsart der meistgenutzten Pkw



Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: n = 455. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit für die o. g. sieben Handlungsbedarfe Punkte zu vergeben. Sieben Punkte für „am wichtigsten“, ein Punkt für „am unwichtigsten“.

Abbildung 41 zeigt die prägnantesten Begriffe, die auf die Frage was Menschen in der Welterbestadt Quedlinburg am Autofahren gefällt, genannt wurden.

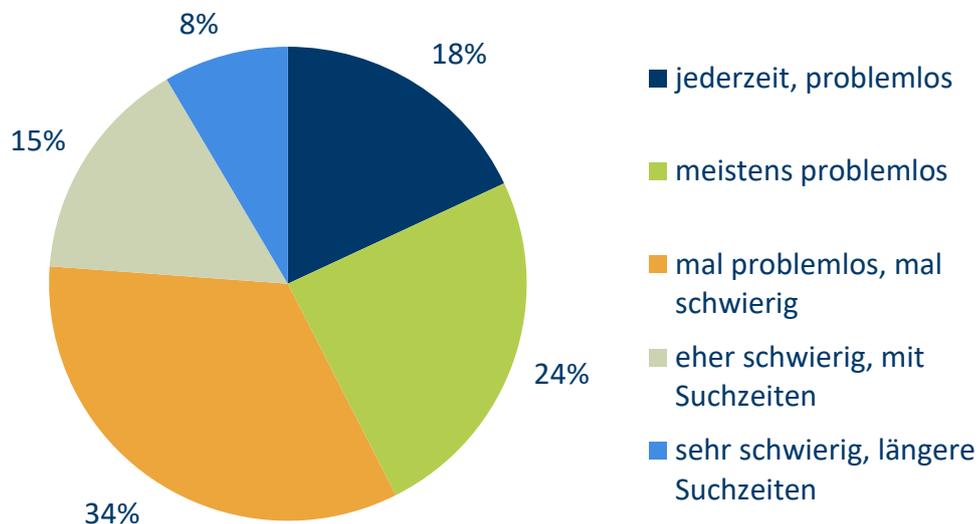
Abbildung 41: Wortwolke



Quelle: IGES 2024.

Was den ruhenden Verkehr betrifft haben lediglich 8,1 Prozent der Befragten die Parksituation für den am häufigsten genutzten Pkw als sehr schwierig und mit längeren Suchzeiten verbunden bewertet, was die Einordnung des Handlungsbedarfs „Parkplatzangebot“ auf Rang vier untermauert (vgl. Abbildung 42).

Abbildung 42: Bewertung Parksitzuation am üblichen Parkplatz



Quelle: IGES 2023.
Anmerkung: n = 449.

3.4.7 Sicherheitsempfinden

Die Verkehrssicherheit stellt für die meisten Befragten der Welterbestadt Quedlinburg kein wesentliches Problem dar. Jedoch wurde von 39 Prozent der Befragten angegeben, sich in den letzten Tagen im Verkehr unsicher gefühlt zu haben. Wenig verwunderlich ist, dass sich der größte Teil beim Radfahren (30,9 Prozent aller Befragten) oder zu Fuß gehen (14,2 Prozent aller Befragten) unsicher gefühlt hat.

3.4.8 Mobilitätsentwicklung

Die Teilnehmenden der Umfrage duften zwischen zwölf Leitsätzen für die Mobilitätsentwicklung in der Welterbestadt Quedlinburg wählen.

Tabelle 16: Leitsätze zur künftigen Mobilitätsentwicklung

Leitziel	Anzahl	Anteil [%]
Attraktive Radinfrastruktur ausbauen als Alternative zum Pkw	313	23,0%
Mobilität und Erreichbarkeit im ländlichen Raum sicherstellen	220	16,2%
Mehr klimafreundlichere Mobilität bei weniger Verkehr	154	11,3%
Stärkung Bus- und Bahn-Angebot: Starke Achsen und flexible Flächenschließung	138	10,2%
Bedarfsorientierte und barrierefreie Mobilität für alle Zielgruppen	106	7,8%
Pkw-Nutzung verringern und Potenziale alternativer Mobilitätsformen nutzen	104	7,7%
Besonderer Fokus auf die Bedürfnisse junger und älterer Menschen	95	7,0%
Potenziale flexibler (z. B. Rufbus) und alternativer (z. B. Carsharing) Bedienformen als Ergänzung zum Bus- und Bahn-Angebot nutzen	85	6,3%
Anbindung von Gewerbestandorten sicherstellen und Güterverkehre besser organisieren	50	3,7%
Nachhaltige Mobilität im Tourismus fördern	48	3,5%
Automatisierung, Telearbeit und Vernetzung - Chancen digitaler Infrastrukturen nutzen	25	1,8%
Verkehrsmittelübergreifende Wegeketten digital und infrastrukturell fördern	20	1,5%

Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: n = 472.

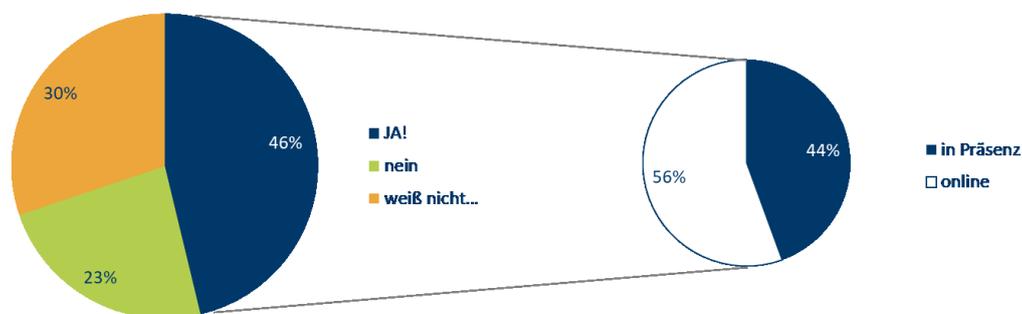
Die drei meistgewählten Leitsätze sind „Mehr klimafreundlichere Mobilität bei weniger Verkehr“, „Attraktive Radinfrastruktur ausbauen als Alternative zum Pkw“ und „Mobilität und Erreichbarkeit im ländlichen Raum sicherstellen“.

Am liebsten wünschen sich die Befragten zusätzliche Angebote zur Mobilität für Berufstätige (54,2 Prozent), für Kinder (47,9 Prozent), für Senioren sowie für Menschen mit Mobilitätseinschränkung (je 47,2 Prozent).

3.4.9 Bereitschaft zur weiteren Beteiligung

Bei Betrachtung der Frage nach der Bereitschaft zur weiteren Beteiligung (vgl. Abbildung 43) wird deutlich, dass einige Bürger bereit wären sich erneut in Form von Bürgerwerkstätten zur Mobilität in der Welterbestadt Quedlinburg zu beteiligen. Ein überwiegender Teil derer, die mit „JA!“ gestimmt haben, sind für ein Online-Format (56 Prozent).

Abbildung 43: Bereitschaft zur weiteren Beteiligung in Bürgerwerkstätten



Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: n = 472.

3.5 Ergebnisse der Vor-Ort-Begehungen

Im Rahmen mehrerer Vor-Ort-Begehungen, wurden schwerpunktmäßig Orte der Welterbestadt Quedlinburg betrachtet, die sich als besonders prägnant im Verlauf der Erarbeitung des Stadtmobilitätsplans herauskristallisiert haben. Nachfolgend werden Erkenntnisse aus den Vor-Ort-Begehungen auszugsweise beschrieben. Weitere Erkenntnisse waren für die Entwicklung und detaillierte Beschreibung von Maßnahmen und Leitprojekten wichtig (vgl. 4.4).

3.5.1 Vor-Ort-Begehung August-Bebel-Ring

Am Donnerstag, den 07.12.2023 erfolgte eine Vor-Ort-Begehung des August-Bebel-Rings, um die dortige Situation des Schul-, sowie Hol- und Bringverkehrs („Elterntaxi“) zu erfassen. Hierbei fiel auf, dass es insbesondere aufgrund des Pkw-Verkehrs zu vielen potenziellen Konfliktsituationen zwischen Verkehrsteilnehmenden und vor allem mit Kindern- und Jugendlichen kommen kann. Potenzielle Verkehrskonflikte entstehen hier durch:

- ◆ Eingeschränkte Sichtachsen durch den ruhenden Verkehr, vor allem in Kurven (vgl. Abbildung 44),
- ◆ Missachten der Verkehrsregeln durch „Elterntaxis“ (z. B. illegales Halten auf dem Gehweg und im Straßenraum) (vgl. Abbildung 45),
- ◆ Fehlende Querungshilfen (vgl. Abbildung 46) und
- ◆ Großzügige Einmündungsradien (aus/in Dorothea-Erxleben-Straße).

Abbildung 44: Eingeschränkte Sichtachsen durch ruhenden Verkehr



Quelle: IGES 2023.

Abbildung 44 zeigt die Verkehrssituation im August-Bebel-Ring an einem gewöhnlichen Donnerstagnachmittag. Die Sichtachsen in den Kurven sind durch parkende/haltende Pkw stark eingeschränkt, etwaige Kinder, die hinter oder zwischen den Autos hervortreten/auftauchen sind nicht zu sehen und daher stark gefährdet.

Obwohl, wie in Abbildung 44 gut zu sehen, bereits Barrieren in Form von Pollern vor den Kindertagesstätten errichtet wurden, kommt es hier nach wie vor zu illegalem Halten auf dem Gehweg vor den Bildungseinrichtungen wie beispielsweise auf Abbildung 45 zu sehen. Die für den Hol- und Bringverkehr vorgesehenen Stellplätze sind zu Stoßzeiten schnell belegt, weshalb illegale Flächen zum Halten genutzt werden.

Eine daraus entstandene Konfliktsituation, die beobachtet werden konnte, war ein parkendes Fahrzeug, bei dem die fahrende Person die Tür des Pkw im gleichen Moment öffnete als ein Kind mit seinem Fahrrad zwischen Poller und Fahrzeug fahren wollte.

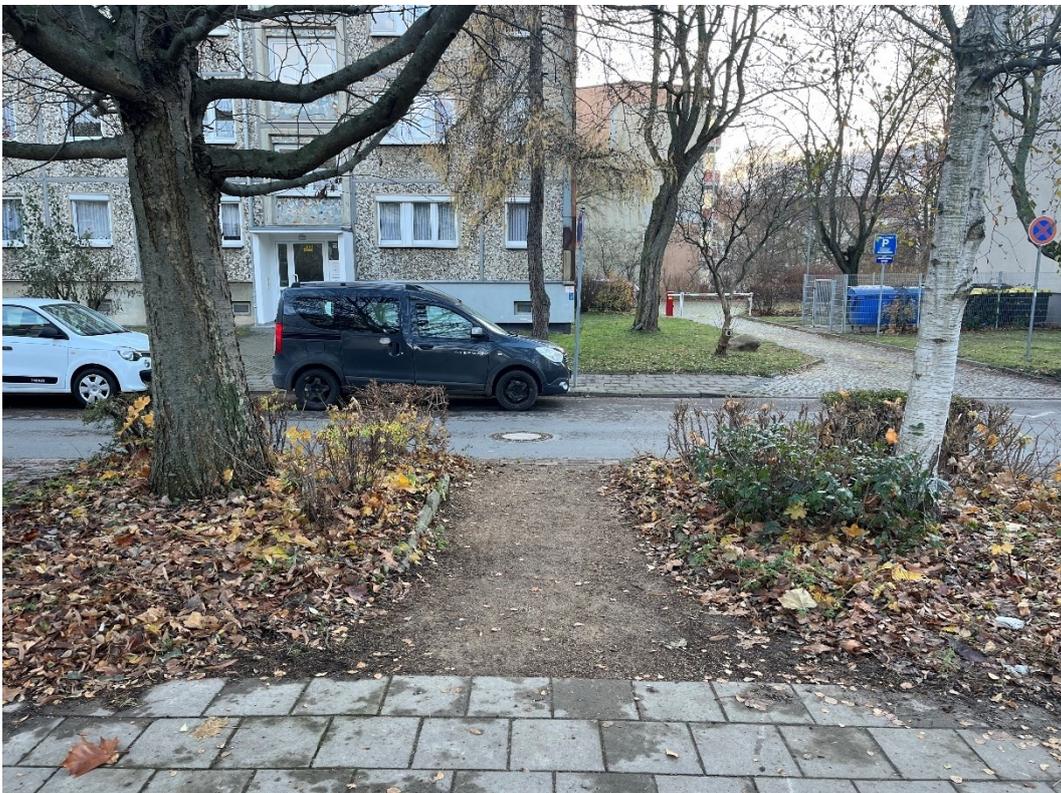
Abbildung 45: Konfliktsituation vor GutsMuths Gymnasium



Quelle: IGES 2023.

Darüber hinaus ist weder die Straße August-Bebel-Ring verkehrsberuhigt, noch gibt es adäquate Querungsanlagen für Schüler sowie Eltern mit Kindern. Abbildung 46 zeigt zwei Beispiele, bei denen das Gehweg abrupt endet und keine Möglichkeit zur sicheren Straßenquerung besteht, die insbesondere bei hier parkenden Kfz wichtig wären.

Abbildung 46: Fehlende Querungshilfen August-Bebel-Ring



Quelle: IGES 2023.

3.5.2 Raumbeobachtung

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde eine Raumbeobachtung an zwei verschiedenen Orten in der Welterbestadt Quedlinburg durchgeführt.

Durch die Beobachtungen können Informationen darüber gesammelt werden, wie Menschen den Raum nutzen, welche Bereiche/Infrastruktur attraktiv oder unattraktiv sind/ist und welche Veränderungen vorgenommen werden sollten, um die Mobilität und dadurch Lebensqualität zu verbessern. Tabelle 17 gibt einen Überblick über den jeweiligen Ort und die Uhrzeit der Beobachtung.

Tabelle 17: Orte der Raumbeobachtung

Tag	Uhrzeit	Ort	Beobachtungsgegenstand
Mittwoch, 21. Juni 2023	7:00 bis 9:00 Uhr	Stumpfsburger Brücke	Beobachtung des morgendlichen Berufsverkehrs : Erfassen der Anzahl Fußgänger, Radfahrer, Fahrzeuge und deren Bewegungen und Verkehrsströme
Dienstag, 20. Juni 2023	12:00 bis 14:00 Uhr	Kreuzung Hohe Straße - Carl- Ritter-Straße - Alte Topfstraße - Lange Gasse	Beobachtung der Mittagszeit : Untersuchen Sie, wie die Menschen den Raum nutzen, insbesondere in Bezug auf Sitzgelegenheiten, Essensauswahl und soziale Interaktionen.
Dienstag, 20. Juni 2023	17:00 bis 19:00 Uhr	Stumpfsburger Brücke	Beobachtung des Feierabendverkehrs : Erfassen der Nutzungsmuster während der Stoßzeiten, die Verteilung der Menschen im Raum und mögliche Engpässe.

Quelle: IGES 2023.

Die Stumpfsburger Brücke stellt ein Nadelöhr für Einpendler aus dem Süden dar (Harzgerode 200-400 Pendler, Ballenstedt über 400 Pendler). Sowohl Auto- als auch Fahrradfahrer und Fußgänger passieren die Stumpfsburger Brücke, um in die Kernstadt oder in den Süden Quedlinburgs zu gelangen. Auch Pendler aus den südlichen Ortsteilen Stadt Gernrode und Bad Suderode müssen dieses Nadelöhr passieren. Daher wurden an diesem Knotenpunkt (vgl. zwei Beobachtungen durchgeführt, um den morgendlichen sowie abendlichen Berufsverkehr zu erfassen.

Abbildung 47: Ort der Raubeobachtung: Stumpfburger Brücke



Quelle: Welterbestadt Quedlinburg 2024.
Anmerkung: Aufnahme wurde nachträglich erstellt.

Der Knotenpunkt Hohe Straße - Carl-Ritter-Straße - Alte Topfstraße - Lange Gasse war Gegenstand der zweiten Raubeobachtung. Hier wurde der Verkehr zur Mittagszeit beobachtet. Da sich diese Kreuzung im Kernstadtbereich der Welterbestadt Quedlinburg und in der Nähe beider Fußgängerzonen befindet, war hier von einem ausgeprägten Mischverkehr mit hohem Konfliktpotenzial zwischen MIV und dem Fuß- und Radverkehr zu rechnen. Die an den beiden Orten durchgeführten Verkehrszählungen bestätigten dieses Bild.

Abbildung 48: Ort der Raumbbeobachtung: Knotenpunkt Carl-Ritter-Straße



Quelle: Welterbestadt Quedlinburg 2024.
Anmerkung: Aufnahme wurde nachträglich erstellt.

Tabelle 18: Verkehrszählung an den Orten der Raumbbeobachtung im Beobachtungszeitraum (zwei Stunden)

Beobachtung	Zu Fuß gehende	Fahrradfahrende	Pkw	Lkw
Stumpfsburger Brücke, morgens	195	144	1.644	57
Kreuzung Carl-Ritter-Straße	696	57	408	24
Stumpfsburger Brücke, abends	180	204	1.650	6

Quelle: IGES 2024.
Anmerkung: Hochrechnung basierend auf zwei Querschnittszählungen im Beobachtungszeitraum à 20 Minuten.

Die wesentlichen Erkenntnisse aus den Raumbbeobachtungen können durch die folgenden Punkte zusammengefasst werden:

- ◆ Es entstehen verkehrsführungsinduzierte Konfliktsituationen zwischen MIV und anderen Verkehrsteilnehmenden (z. B. durch uneindeutige Radverkehrsführung).
- ◆ Beschilderung bzw. Regelung ist nicht intuitiv erfassbar (z. B. keine bauliche Einfassung vorhanden).
- ◆ Im Innenstadtbereich großer Fußverkehrsanteil mit hoher Verweildauer.
- ◆ Hauptverkehrsstraßen sind durch MIV, mutmaßlich Pendlerverkehr geprägt.

3.5.3 Parkraumerhebung

Ziel der Parkraumerhebung war es, die Anzahl der für den MIV und Fahrräder zur Verfügung stehenden Stellplätze in einem ausgewählten Untersuchungsgebiet zu erfassen. Später wurde diese Anzahl genutzt, um die vorgeschlagenen Maßnahmen und deren Auswirkung auf den verfügbaren Parkraum quantitativ zu messen.

Der erhobene Parkraum beschränkte sich dabei auf den öffentlich verfügbaren Parkraum des Kernstadtbereichs der Welterbestadt Quedlinburg, Bad Suderode und Stadt Gernrode. Halböffentlicher sowie privater Parkraum wurde nicht erhoben. Eine kennzeichenbasierte Analyse bzw. Auslastungsanalyse wurde nicht durchgeführt.

Die aktuelle Datenlage zur Parkraumsituation der Welterbestadt Quedlinburg ist schlecht. Es liegen weder dem Tiefbauamt noch dem Ordnungsamt brauchbare Daten über den zur Verfügung stehenden Parkraum vor, weshalb eine umfassende händische Erhebung notwendig war.

Bei der Parkraumerhebung wurde

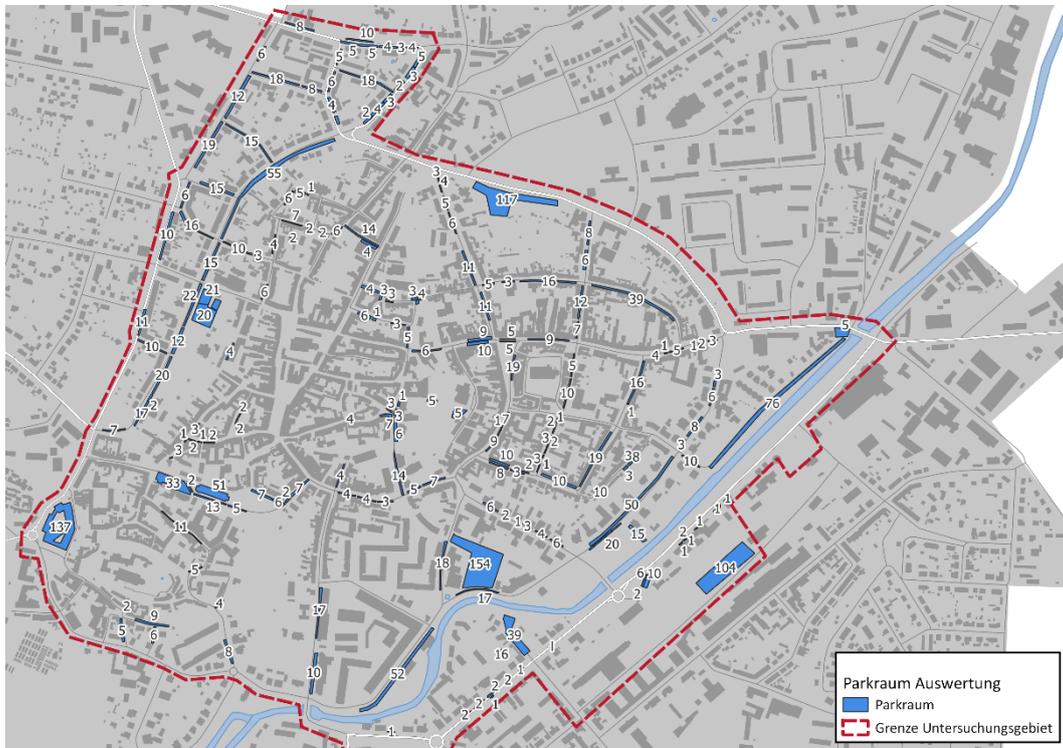
- ◆ die Anzahl und Lage der Park- und Stellplätze,
- ◆ deren Aufstellungsart,
- ◆ deren Regelungsform (zeitliche bzw. räumliche Beschränkungen)
- ◆ und besonders gekennzeichnete Park und Stellplätze (z. B. für Menschen mit Behinderung)

im öffentlichen Raum des o.g. Untersuchungsraums erfasst. Die Erfassung der Parkplätze im öffentlichen Raum umfasste:

- ◆ Parktaschen (senkrecht)
- ◆ Parktaschen (längs)
- ◆ Parkplätze auf der Straße
- ◆ Parkplätze auf Parkplatzanlagen

Davon wurden jeweils die Behindertenparkplätze separat ausgewiesen.

Abbildung 49: Parkraumübersicht Untersuchungsgebiet Welterbestadt Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.

Im Kernstadtbereich der Welterbestadt Quedlinburg sind wenige größere Parkplätze vorhanden. Diese verteilen sich auf die äußere Kernstadt, um den „Quedlinburger Ring“. Die größten Sammelparkplätze und Straßen mit den meisten Stellplätzen im Untersuchungsgebiet der Kernstadt Quedlinburgs (vgl. Abbildung 49) sind:

- ◆ Wallstraße, 169 Stellplätze
- ◆ Parkplatz Altstadt Mitte, 154 Stellplätze
- ◆ Parkplatz am Wipertikreisel, 137 Stellplätze
- ◆ Parkplatz „An den Fischteichen“, 117 Stellplätze
- ◆ Parkplatz hinter dem Bahnhof, 104 Stellplätze
- ◆ Parkplatz Carl-Ritter-Straße, 94 Stellplätze
- ◆ Amelungstraße, 76 Stellplätze
- ◆ Adelheidstraße, 50 Stellplätze
- ◆ Parkplatz „Marschlinger Hof“, 46 Stellplätze
- ◆ Parkplatz an der Stresemannstraße, 39 Stellplätze

◆ Augustinern, 39 Stellplätze

Allgemein haben die Pkw-Stellplätze eine komplexe Regelungsform, oft bedingt durch die Straßenreinigung, für die straßenabhängig einmal wöchentlich in den frühen Morgenstunden ein Halteverbot eingerichtet wurde. Ein digitales Parkleitsystem ist nicht vorhanden.

Insgesamt stehen im untersuchten Gebiet 2.120 Parkplätze zur Verfügung, davon zehn für Fahrräder (vgl. Tabelle 19).

Tabelle 19: Art und Anzahl an Stellplätzen im Kernstadtbereich

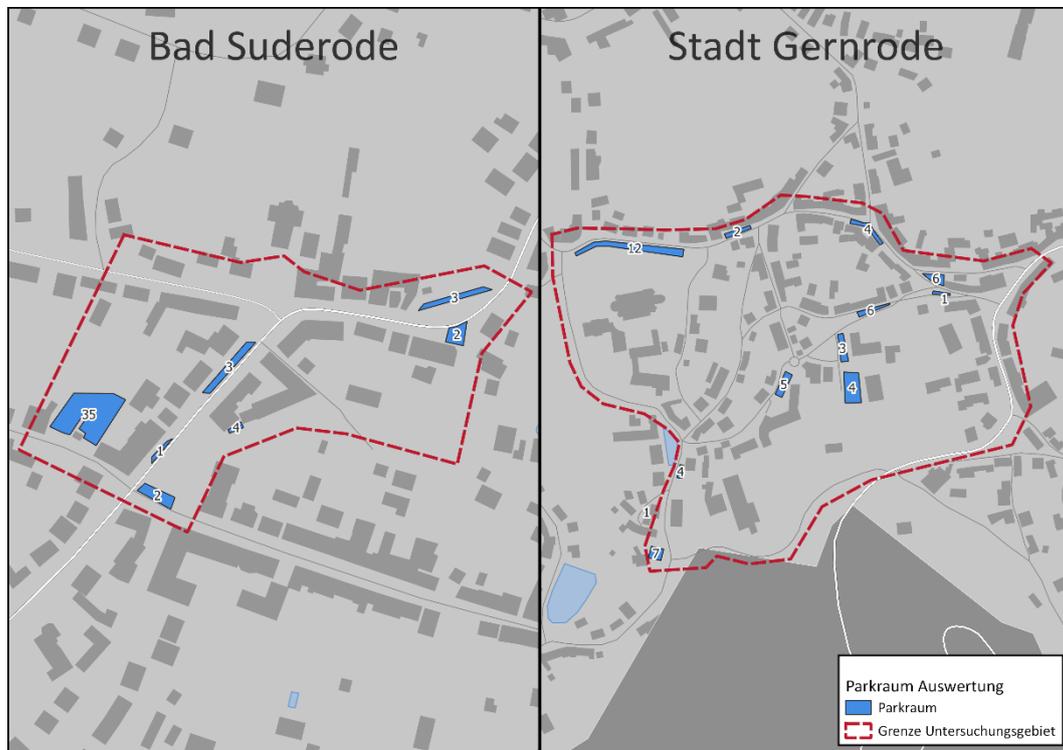
Art	Anzahl
Pkw-Parkplatz	851
Pkw-Parkplatz (Eingeschränkt)	1.052
Pkw-Parkplatz (mit Parkausweis)	153
Behindertenparkplatz	14
Lkw/Bus-Parkplatz	10
Wohnmobil-Parkplatz	15
Motorradparkplatz (ausgewiesen)	15
Fahrradabstellbügel	10
Gesamt	2.120

Quelle: IGES 2024.

In der Stadt Gernrode sind nur wenige öffentlich verfügbare Stellplätze für Pkw vorhanden (vgl. Abbildung 50). Durch die vermeintlich hohe Anzahl an privaten Abstellmöglichkeiten für Pkw, hat dies keine negativen Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr im Kernstadtbereich. Fahrradabstellplätze gibt es keine.

In Bad Suderode ist die Situation ähnlich wie in der Stadt Gernrode. Für das kleine Versorgungszentrum im Stadtkern steht ein größerer Sammelparkplatz mit 35 öffentlichen Pkw-Stellplätzen in unmittelbarer Nähe (Grünstraße) zur Verfügung. Fahrradabstellplätze gibt es keine.

Abbildung 50: Parkraumübersicht Untersuchungsgebiet Stadt Gernrode und Bad Suderode



Quelle: IGES 2024.

3.6 Übergeordnete Handlungsbedarfe

In den vorangegangenen Arbeitsschritten zur Bestandsanalyse wurden die in den fachlichen Analysen sowie den Beteiligungsformaten gewonnenen Erkenntnisse in Stärken- Schwächenanalysen der priorisierten Analysefelder Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, MIV (ruhender Verkehr) und Schulverkehr zusammengeführt. Die Ergebnisse dieser Zusammenstellung wurden der Fachgruppe zur Verifizierung und Ergänzung zur Verfügung gestellt und bilden die Grundlage für die Ableitung übergeordneter Handlungsbedarfe sowie zur Entwicklung geeigneter Lösungsansätze (Schritt 3 der SUMP-Leitlinien).

In der nachfolgenden Übersicht werden die identifizierten wesentlichen Handlungsbedarfe im Hinblick auf die einzelnen Handlungsfelder zusammengefasst.

Das Handlungsfeld „Schulverkehr“ wurde erst im Rahmen eines gesonderten Workshops mit Eltern und Elternvertretern im Februar 2024 erarbeitet und war der Szenarienerarbeitung nachgelagert (vgl. 3.7.1).

Tabelle 20: Übergeordnete Handlungsbedarfe

Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none">▪ Um- und Ausbau des Fußverkehrsnetzes▪ Erreichbarkeiten verbessern▪ Erschließung blau-grüner Korridore▪ Ausbau/Verknüpfung der Fußgängerzonen und der Verkehrsberuhigten Bereiche▪ Errichten zusätzlicher Querungsanlagen
Radverkehr
<ul style="list-style-type: none">▪ Ausbau und Lückenschluss des Radwegenetzes▪ Innere Erschließung Radverkehr verbessern▪ Bessere Erschließung/Befahrbarkeit der Innenstadt▪ Äußere Erschließung Radverkehr verbessern▪ Anbindung der Ortschaften und Ortsteile▪ Fahrradparken▪ Verkehrssicherheit an Knotenpunkten verbessern
Motorisierter Individualverkehr (MIV)
<ul style="list-style-type: none">▪ Verkehrsvermeidung Innenstadt▪ Dezentralisierung/Neuordnung des ruhenden Verkehrs▪ Parkmöglichkeiten außerhalb der Stadt (P+R)▪ Anpassung Anwohnerparken/Innenstadt nur für Anwohner (nicht Anlieger) zum Parken freigeben▪ Verbesserung Parkleitsystem▪ Regulierung Lieferverkehre in der Innenstadt
ÖPNV
<ul style="list-style-type: none">▪ Angebotsausbau (Takterhöhung, Bedienzeiten)▪ Einführung Stadtbuslinie▪ Takterhöhung im ÖPNV▪ Einsatz von On-Demand-Verkehren▪ Steigerung der Attraktivität des Bahnhofs▪ Barrierefreiheit/Wetterschutz an Haltestellen
Schulverkehr
<ul style="list-style-type: none">▪ Verkehrsvermeidung (Elterntaxis)▪ Nahmobilität fördern▪ Erhöhen der Verkehrssicherheit für Kinder▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen▪ Mobilitätsbildung/-sensibilisierung
Weitere Handlungsbedarfe Mobilität
<ul style="list-style-type: none">▪ Verkehrsmittelverknüpfung stärken▪ Betriebliches Mobilitätsmanagement▪ Schulisches Mobilitätsmanagement▪ Mobilitätsbildung▪ Sensibilisierung

Quelle: IGES 2024.

3.7 Strategieentwicklung

Im Rahmen der Strategieentwicklung wurden im darauffolgenden Erarbeitungsschritt Entwicklungsszenarien erstellt und gemeinsam mit der Bürgerschaft und der Fachgruppe in mehreren Beteiligungsformaten bewertet. Dieser Bearbeitungsschritt orientierte sich am vierten Schritt der SUMP-Leitlinien.

Die Analyse von Szenarien ermöglicht eine bessere Einsicht in die wahrscheinlichen Auswirkungen externer Faktoren auf urbane Mobilität, darunter Veränderungen im Klima, in der Informationstechnologie, den Finanzen und der Verkehrssicherheit, sowie alternative Ansätze zur Reaktion darauf. Die Darstellung verschiedener Zukunftsszenarien erlaubt es Planern, die Konsequenzen aktueller Trends, potenzieller gesellschaftlicher und kommunaler Veränderungen sowie alternativer strategisch-politischer Prioritäten unabhängig voneinander zu bewerten, was die Grundlage für strategische Entscheidungen stärkt. Diese Analyse kann die Entwicklung von Leitbildern und Leitzielen inspirieren und die Festlegung realistischer Ziele für strategische Indikatoren unterstützen.²⁴

Darüber hinaus dient eine Szenarientwicklung dazu, die Vorstellung von Bürgern und Interessensträgern zu schärfen, wie die Mobilität in der Welterbestadt in Zukunft aussehen könnte. Hierdurch werden wichtige Beiträge und Erkenntnisse für die nachfolgende Entwicklung des Leitbilds gesammelt.

Zur Aufgabe einer erfolgreichen Szenarientwicklung gehört es Trends aus Vorreiterstädten zu identifizieren (z. B. digitale Mobilitätsinnovationen) und diese Entwicklungen in den Szenarien zu beschreiben und für die Welterbestadt Quedlinburg zu kontextualisieren. Dabei sollen mehrere Szenarien entwickelt werden und von einem Business-as-usual-Szenario (Basis-Szenario) ausgegangen werden, bei dem die derzeitige verkehrspolitische Ausrichtung beibehalten wird. In allen weiteren Szenarien ist von unterschiedlichen strategisch-politischen Prioritäten (z. B. Schwerpunkte öffentlicher Verkehr, aktive Mobilität o. ä.) auszugehen.

3.7.1 Szenarientwicklung

Die identifizierten Handlungsbedarfe wurden herangezogen, um mithilfe von Entwicklungsszenarien die unterschiedlichen Entwicklungsperspektiven der Welterbestadt Quedlinburg aufzuzeigen. Für die mit der Fachgruppe sowie im Rahmen von weiteren Beteiligungen (Frühbeteiligung und Online-Befragung) priorisierten Handlungsbedarfe wurden einzelne Ausprägungsstufen für die Entwicklung vier unterschiedlicher Szenarien gebildet. Hieraus ergaben sich vier ganzheitliche Szenarien, von denen jedes für sich ein umfassendes Szenario für die Mobilitätsentwicklung bis zum Jahr 2040 in der Welterbestadt Quedlinburg darstellt.

Das Thema Schulverkehr wurde nachträglich besonders behandelt und war daher nicht Bestandteil der Entwicklung des Zielszenarios. In einem Workshop im Feb-

²⁴ vgl. Rupprecht Consult 2021.

ruar 2024 wurden gemeinsam mit Eltern und Elternvertretern für den Schulverkehr wichtige Planungsprämissen und Handlungsschwerpunkte erarbeitet. Themenübergreifende Handlungsbedarfe (z. B. Nahmobilität, Verkehrssicherheit, etc.) fanden sich dennoch in der Szenarientwicklung wieder.

Für die Ausprägungen der einzelnen Handlungsbedarfe wurden diese an die jeweilige Progressivität des Szenarios angepasst. Das bedeutet, je progressiver das Szenario, desto disruptiver die Ausprägung der Handlungsbedarfe. In Abbildung 51 ist eine grundlegende Beschreibung zur Ausgestaltung des Szenarios formuliert sowie beispielhaft für den Handlungsbedarf „Fahrradparken“ Ausprägungen dargestellt.

Abbildung 51: Kurzbeschreibung der Szenarien am Beispiel "Fahrradparken"

Szenario 1: Basis-Mobilitätsoptimierung	Szenario 2: Nachhaltige Multimodalität: Quedlinburg macht grün	Szenario 3: Innovative Verkehrswende in Quedlinburg	Szenario 4: Vision Zero "Welterbestadt der Zukunft"
<i>In diesem Szenario werden grundlegende Maßnahmen ergriffen, um die Mobilität in Quedlinburg zu verbessern.</i>	<i>In diesem Szenario wird ein progressiver Ansatz verfolgt, bei dem die Welterbestadt eine breite Palette von umweltfreundlichen Verkehrsoptionen fördert</i>	<i>In diesem Szenario wird auf innovative Mobilitätskonzepte gesetzt, um die Mobilität in Quedlinburg radikal zu transformieren</i>	<i>Hier geht es um die ehrgeizige Vision, Quedlinburg zu einer Welterbestadt zu machen, die keinerlei Emissionen im Verkehrsbereich verursacht</i>
Am Bahnhof und an hochfrequentierten Haltestellen (z. B. "An der Rose" in Gernrode) werden Fahrradbügel aufgestellt.	Aufstellen von Fahrradbügeln an wichtigen Orten im gesamten Stadtgebiet.	Aufstellen von Fahrradbügeln und abschließbaren, wettergeschützten Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen) im gesamten Stadtgebiet.	"200-Bügel-Programm". Fahrradparkhäuser und -stationen in der Innenstadt, am Bahnhof und an hochfrequentierten Haltestellen.

Quelle: IGES 2024.

Im Rahmen der 3. Fachgruppensitzung und in einer offenen Bürgerveranstaltung zum „Tag des offenen Denkmals“, wurden Interessensträger und interessierte Bürger gebeten die Ausprägungsstufen der insgesamt 14 Handlungsbedarfe zu bewerten (vgl. Abbildung 52).

Abbildung 52: Abstimmungen über Handlungsbedarfe der Szenarien der Bürgerschaft (oben) und der Fachgruppe (unten)

IGES

Abstimmung Handlungsfelder 1-14					
Nr.	Name des Handlungsfelds	Szenario 1: moderat	Szenario 2: progressiv	Szenario 3: innovativ	Szenario 4: visionär
1	Um- und Ausbau Fußverkehr			###	
2	Fußgängerzonen & verkehrsberuhigte Bereiche				###+
3	Querungshilfen				##
4	Fahrradparken		###	######	###
5	Innere Erschließung Radverkehr	######		###	
6	Äußere Erschließung Radverkehr		###	###	###
7	Teilen statt besitzen)		
8	ÖPNV-Angebot		###	###	###
9	Barrierefreiheit & Service			##	##
10	Multimodalität				
11	Dezentralisierung und Neuordnung (Regulierung) ruhender Verkehr			###	
12	Lieferverkehr			###	
13	Mobilitätsmanagement				###
14	Mobilitätsstationen				

IGES

Abstimmung Handlungsfelder 1-14					
Nr.	Name des Handlungsfelds	Szenario 1: moderat	Szenario 2: progressiv	Szenario 3: innovativ	Szenario 4: visionär
1	Um- und Ausbau Fußverkehr				
2	Fußgängerzonen & verkehrsberuhigte Bereiche				
3	Querungshilfen				
4	Fahrradparken				
5	Innere Erschließung Radverkehr				
6	Äußere Erschließung Radverkehr				
7	Teilen statt besitzen				
8	ÖPNV-Angebot				
9	Barrierefreiheit & Service				
10	Multimodalität				
11	Dezentralisierung und Neuordnung (Regulierung) ruhender Verkehr				
12	Lieferverkehr				
13	Mobilitätsmanagement				
14	Mobilitätsstationen				

Quelle: IGES 2023.

3.7.2 Zielszenario

Zur Ableitung des Zielszenarios wurde die Ausprägungen der einzelnen Handlungsbedarfe modular zusammengesetzt, so dass sich ein Zielszenario ergeben hat, das für die unterschiedlichen Handlungsbedarfe unterschiedliche Progressivitätsansätze verfolgt.

Das, unter anderem aus den Ergebnissen der Beteiligungen (Bürgerschaft und Fachgruppe) abgeleitete Zielszenario, kann wie folgt beschrieben werden:

Radverkehr

Die Welterbestadt Quedlinburg hat klare Schwerpunkte gesetzt. In erster Linie möchte sich die Stadt zu einer fahrradfreundlichen Stadt entwickeln. Dabei ist oberste Prämisse die umliegenden Ortschaften und Ortsteile in ein attraktives Radwegnetz aufzunehmen. Die Qualität der Radwege soll sich deutlich verbessern und wichtige Orte für den Radverkehr erschlossen und miteinander verbunden werden. Für den Pendler- als auch für den Freizeit- sowie touristischen Verkehr soll eine sichere Fahrradverbindung zwischen den Ortschaften Stadt Gernrode/Bad Suderode und der Kernstadt Quedlinburg entstehen, um eine attraktive Alternative zum Pkw-Verkehr zu etablieren. Auch innerhalb der Stadtgrenzen möchte die Welterbestadt fahrradfreundlich gestalten, sodass hier sowohl die kleinteiligen Wegebeziehungen als auch Transitverkehre einfach, komfortabel und sicher mit dem Fahrrad absolviert werden können. Auch das mit einer Verbesserung des ÖPNV einhergehende Potenzial zur Verkehrsmittelverknüpfung soll durch attraktive Angebote ausgeschöpft werden und zu einer attraktiven Radverkehrsnutzung in der Welterbestadt beitragen. Im Kernstadtbereich soll hierfür an ausgewählten Stellen der ruhende Verkehr zugunsten des Radverkehrs weichen.

Fußverkehr

Etwas weniger progressiv, dennoch umfangreich, soll der Fußverkehr in der Welterbestadt Quedlinburg weiterentwickelt werden. Neben dem Radverkehr soll der Fußverkehr als attraktive Alternative zum Pkw etabliert werden, insbesondere in der eng bebauten historischen Altstadt, die viele kleinteilige Wegebeziehungen aufweist. Insgesamt sind im Fußverkehr eher moderate, aber dennoch umfangreiche Sanierungsvorhaben geplant. Das Fußverkehrsnetz soll ausgeweitet, umfangreiche Sanierungsmaßnahmen für bestehende Gehwege umgesetzt und interessante und wichtige Orte sowie Grünflächen und Parks besser zu Fuß erreichbar sein. Darüber hinaus sollen die Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereiche punktuell erweitert und insgesamt aufgewertet werden. Zusätzliche Spielgeräte, Stadtmobiliar und Stadtgrün sowie Verschattung sollen die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende in Straßen und an Plätzen deutlich steigern.

ÖPNV

Die Welterbestadt Quedlinburg hat erkannt, dass der ÖPNV als ernsthafte Alternative zum MIV etabliert werden muss. Das ÖPNV-Angebot soll deutlich attraktiver

werden und einen signifikanten Beitrag zu einer nahmobilitätsfreundlichen Welterbestadt leisten. Dabei wird der Ausbau des ÖPNV-Angebots nicht als Insellösung betrachtet, sondern als Teil einer strategischen Gesamtverbesserung des Mobilitätsangebots. Das bedeutet, dass auch die Angebotsverknüpfung von Rad, Bus und Bahn insgesamt verbessert werden soll.

Ruhender Verkehr

Obwohl der Kfz-Verkehr weiterhin sehr relevant ist, hat sich die Welterbestadt dennoch eine Reduzierung des MIV zum Ziel gesetzt, was mit einem gleichzeitigen Rückgang des ruhenden Verkehrs einhergeht. Insbesondere für Gäste der Welterbestadt soll der ruhende Verkehr künftig dezentral organisiert sein.

Grundsätzlich wird der ruhende Verkehr nicht als Problem identifiziert und die Parksituation eher als „eher positiv“ bewertet. Im Zuge der Veränderungen, die im Fuß- und im Radverkehr angestrebt werden, soll der ruhende Verkehr umstrukturiert werden. Bei der Bereitstellung von Flächen wird der ruhende Verkehr nicht mehr priorisiert, sondern muss sich dem Fuß- und Radverkehr unterordnen. Der ruhende Verkehr in der Kernstadt soll dahingehend verändert werden, als dass für den Radverkehr das beidseitige Befahren von Einbahnstraßen möglich ist. Teilweise soll dies durch das Entfernen von Stellplätzen umgesetzt werden, die ohnehin nur noch für die Anwohner der Welterbestadt und nicht mehr für Touristen und Gäste der Welterbestadt Quedlinburg vorgesehen sind.

Sharing-Angebote/Multimodalität/Mobilitätsstationen

Gegenüber Car- und Bikesharing zeigt sich die Welterbestadt offen, jedoch sollen vorerst nur vereinzelt Angebote geschaffen werden.

Mobilitätsmanagement

Die Welterbestadt erachtet aktives Mobilitätsmanagement nicht als Erfolgsfaktor. Eher sollen die Maßnahmen für sich zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung beitragen. Vereinzelt sollen jedoch Programme für Schulen und Betriebe angeboten werden, die das Einrichten von Mobilitätsmanagement unterstützen.

4. Handlungskonzept

Angelehnt an den fünften Schritt der SUMP-Leitlinien wurde ein gemeinsames Zielkonzept mit der Bürgerschaft und relevanten Stakeholdern entwickelt. Das Zielkonzept in Form eines Mobilitätsleitbildes dient dazu die Entwicklung entsprechender Planungsmaßnahmen zu steuern und stellt einen wichtigen Meilenstein in der Erarbeitung des Stadtmobilitätsplans dar. Es ist die Grundlage für die nachfolgende und zielgerichtete Maßnahmenentwicklung und wurde am 07.12.2023 vom Stadtrat beschlossen (Beschlussvorlage: BV-StRQ/059/23).

4.1 Zielkonzept (Strategisches Leitbild)

Das Zielkonzept (vgl. Abbildung 53) des Stadtmobilitätsplans greift die Besonderheiten und Herausforderungen der Welterbestadt Quedlinburg und seiner Ortsteile und Ortschaften auf.

Abbildung 53: Zielkonzept (Strategisches Mobilitätsleitbild) der Welterbestadt Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: Das Zielkonzept wurde am 07.12.2023 vom Stadtrat der Welterbestadt Quedlinburg beschlossen.

Bei der Erstellung des Zielkonzeptes werden die bestehenden Ziele der Welterbestadt zu Grunde gelegt. Von zentraler Bedeutung für die Welterbestadt ist der Erhalt des Welterbes. Sowohl im Welterbemanagementplan als auch im Integrierten

Stadtentwicklungskonzept ist dies oberste Prämisse. Als zweites zentrales Planungsziel wird die Entwicklung Quedlinburgs zu einer lebenswerten Welterbestadt angestrebt. Einerseits um die Welterbestadt zu einem resilienten, zukunfts- und konkurrenzfähigen Wirtschaftsfaktor zu machen, andererseits um sich dem voranschreitenden demografischen Wandel zu stellen.

Das zentrale Planungsziel des Stadtmobilitätsplans ist die Schaffung verbindender Mobilität, was darauf abzielt die Welterbestadt Quedlinburg und seine Ortsteile und Ortschaften als eine Einheit zu verstehen und diese auch infrastrukturell zu verbinden. Zur Erreichung dieses Ziels wurden fünf weitere Planungszielen definiert, die als verbindliche Planungsprämissen und Leitlinien für die zukünftige Mobilitätsplanung der Welterbestadt zu verstehen sind. Diese stehen nicht für sich allein, sondern weisen Interdependenzen auf. Beispielsweise erhöht eine Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur im Hinblick auf Zustand, Barrierefreiheit, Ästhetik, Sicherheit, Beleuchtung o.ä. gleichzeitig die Lebensqualität der Welterbestadt. Alle acht Planungsziele sind somit nicht isoliert voneinander zu betrachten. Die mobilitätsbezogenen Leitziele für die Welterbestadt Quedlinburg sind:

Leitziel 1: Fahrradfreundliche Welterbestadt

„Die Welterbestadt Quedlinburg möchte sich zu einer fahrradfreundlichen Welterbestadt entwickeln“

Das bedeutet, die Welterbestadt nimmt sich konkret vor:

- ◆ die umliegenden Ortschaften und Ortsteile durch den Radverkehr anzubinden und sie in das Radwegenetz aufzunehmen,
- ◆ Rad(schnell)wege auf wichtigen Verbindungsrelationen umzusetzen,
- ◆ die Verkehrsmittelverknüpfung zu stärken,
- ◆ Radfahrstreifen an ausgewählten Stellen umzusetzen und Lückenschlüsse des Radverkehrsnetzes vorzunehmen,
- ◆ Fahrradzonen und Fahrradstraßen umzusetzen,
- ◆ neue, sichere Fahrradabstellmöglichkeiten im gesamten Verwaltungsgebiet umzusetzen,
- ◆ den Bau eines Fahrradparkhauses am Bahnhof zu forcieren sowie
- ◆ vulnerable Gruppen bei der Infrastrukturgestaltung stärker zu berücksichtigen.

Leitziel 2: Erreichbarkeit zu Fuß

„Die Erreichbarkeiten zu Fuß innerhalb der Welterbestadt Quedlinburg sollen verbessert werden.“

Das bedeutet, die Welterbestadt nimmt sich konkret vor:

- ◆ umfangreiche und koordinierte Sanierungsvorhaben für den Fußverkehr umzusetzen,

- ◆ neue Wegbeziehungen zu schaffen,
- ◆ die Zugänglichkeit zu interessanten Orten, Grünflächen und Parks zu verbessern,
- ◆ Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche zu erweitern und aufzuwerten,
- ◆ zusätzliche Spielgeräte, Stadtmobiliar, Stadtgrün und Verschattung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger in Straßen und auf Plätzen einzurichten sowie
- ◆ die Barrierefreiheit im Fußverkehr zu verbessern.

Leitziel 3: Attraktiver ÖPNV

„Die Welterbestadt Quedlinburg setzt sich dafür ein, den ÖPNV in der Welterbestadt attraktiver zu gestalten.“

Das bedeutet die Welterbestadt nimmt sich konkret vor:

- ◆ Die Attraktivität des ÖPNV-Angebots deutlich zu steigern,
- ◆ die Bedienzeiten auszuweiten,
- ◆ den Takt signifikant zu erhöhen,
- ◆ ein flexibles On-Demand-Angebot außerhalb der regulären Bedienzeiten einzurichten
- ◆ eine barrierefreie Gestaltung unter Einhaltung von Mindestausstattungsstandards im ÖPNV zu gewährleisten,
- ◆ neue Haltestellen umzusetzen,
- ◆ bestehende Haltestellen auszubauen: Errichten von Fahrgastunterständen, sicheren Fahrradabstellanlagen und Entsorgungsmöglichkeiten sowie
- ◆ die Angebotsverknüpfung von Rad, Bus und Bahn zu verbessern.

Leitziel 4: Dezentraler ruhender Verkehr

„Die Welterbestadt Quedlinburg nimmt sich zum Ziel den ruhenden Verkehr zur Erschließung von Flächenpotenzialen und zur Entlastung der Kernstadt zu dezentralisieren.“

Das bedeutet die Welterbestadt nimmt sich konkret vor:

- ◆ Stellplätze für Touristen und Gäste zur Erschließung von Flächenpotenzialen und zur Entlastung der Kernstadt (Dezentraler ruhender Verkehr) neu zu organisieren,
 - ◆ punktuell Parkmöglichkeiten und Lieferzonen zu erhalten, Lieferzeiten ggf. anzupassen,
-

- ◆ Ladepunkte außerhalb der Kernstadt (Pkw) und innerhalb der Kernstadt (E-Bike) zu realisieren,
- ◆ flächendeckende Parkraummanagement in der Kernstadt einzuführen sowie
- ◆ die Dominanz und Präsenz des motorisierten Individualverkehrs im Straßenraum allgemein und speziell in der Kernstadt zu verringern.

Leitziel 5: Geteilte Mobilität

„Die Welterbestadt zeigt sich offen gegenüber alternativen Mobilitätsangeboten und sieht geteilte Mobilität als Chance die Mobilität in der Welterbestadt zu verbessern.“

Das bedeutet die Welterbestadt nimmt sich konkret vor:

- ◆ vereinzelt Carsharing- und Fahrradverleih-Angebote (auch Lastenfahrrad) zu schaffen
- ◆ eine Carsharing-Station am Bahnhof als Mobilitätsstation zu realisieren,
- ◆ einen zentral gelegenen Fahrradverleih mit Fokus auf touristischen Verkehr, einschließlich E-Bikes einzurichten sowie
- ◆ ein (Klima- und) Mobilitätsmanagement für die Welterbestadt zu etablieren.

4.2 Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

Eng verzahnt mit den Leitzielen des Zielkonzepts und den erarbeiteten Handlungsbedarfen, wurden Handlungsfelder und Maßnahmenpakete entwickelt. Tabelle 21 gibt einen Überblick über die insgesamt sechs Handlungsfelder (HF), die 13 Maßnahmenpakete (MP) sowie deren Inhalte.

Tabelle 21: Übersicht der Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

Fußverkehr
[FuFu] Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung und Ausbau der Gehwege im gesamten Untersuchungsgebiet ▪ Steigerung der Aufenthaltsqualität ▪ Erschließung blau-grüner Korridore (Bode, Mühlengraben) ▪ Erreichbarkeit von Sammelparkplätzen verbessern ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende ▪ Eindeutige Beschilderung von Fußwegen, ggf. Fahrbahnmarkierungen ▪ Verbesserung der Fußwegführung zur Vermeidung von Mischverkehr ▪ Ausbau/Verknüpfung der Fußgängerzonen im Innenstadtbereich ▪ Verbesserte Fahrbahnmarkierung/Beschilderung am Rande der Fußgängerzonen, um Konflikten zwischen MIV und Fußverkehr vorzubeugen ▪ zusätzliche Querungsmöglichkeiten (Zebrastreifen, Bedarfsampel) u. a. bei stark befahrenen MIV-Trassen

[FuBa] Barrierefreiheit

- Verbesserung der Barrierefreiheit von Neben- und Querungsanlagen im gesamten Untersuchungsgebiet

Radverkehr**[RaE] Innere Erschließung**

- Ausbau Radwegenetz im gesamten Untersuchungsgebiet
- Lückenschluss, Radfahrstreifen entlang von Hauptverkehrsstraßen
- Freigabe von Einbahnstraßen an bestimmten Verbindungen für entgegengerichteten Radverkehr
- Einsatz von Geschnittenem Großpflaster zugunsten des Radverkehrs in der historischen Altstadt
- Erschließung blau-grüner Korridore (Bode, Mühlengraben)
- Anordnung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet

[RaAE] Äußere Erschließung

- Anbindung der Ortschaften durch den Radverkehr
- Erreichbarkeit der Kernstadt Quedlinburgs mit dem Fahrrad erhöhen
- Verknüpfung des innerstädtischen Radnetzes mit überörtlichem Radwegenetz
- Verbesserung der Qualität der regionalen Radwege, primär derer, die für den Pendlerverkehr relevant sind
- Anbinden von Arbeitsplatzschwerpunkten (z. B. Gewerbegebiet Gernrode)
- Erschließung von Forst- und Wirtschaftswegen für den Radverkehr
- Schaffung von Ladeinfrastruktur entlang der touristischen Routen

[FaPa] Fahrradparken

- Umsetzung von sicheren und wettergeschützten Fahrradabstellmöglichkeiten an relevanten Zielorten, Haltestellen und am Bahnhof
- Umsetzung von sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten in den Innenstadtbereichen

Motorisierter Individualverkehr**[MoMI] MIV**

- Verkehrsvermeidung Innenstadt
- Erschließung von Parkflächen am Stadtrand
- Verlagerung des touristischen Verkehrs auf die Parkplätze außerhalb des Quedlinburger Rings
- temporäre Parkplätze zu besonderen Veranstaltungen (z. B. Festwiese Kleers)
- Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Pkw

[MoRV] Ruhender Verkehr

- Zentralisierung von Anwohnerparken, um den Straßenbereich vom ruhenden Verkehr zu befreien
- Innenstadt nur für Anwohner (nicht Anlieger) zum Parken freigeben
- Einführung/Verbesserung Parkleitsystem
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs zugunsten einer Ausweitung der Fußgängerzone
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs zugunsten des Radverkehrs im Innenstadtbereich
- Schaffen von Parkmöglichkeiten außerhalb der Stadt (P+R)

ÖPNV

[ÖPNV] ÖPNV

- Einführung weitere(r) Stadtbuslinie(n)
- Einführen von On-Demand-Verkehr
- Nutzung digitaler Angebote im ÖPNV
- (Barrierefreier) Haltestellenausbau
- Takterhöhung im Stadtbus- und Regionalbusverkehr,
- Ausweitung der Bedienzeiten (wenn möglich bis 22 Uhr ggf. durch Rufbus/Bürgerbus),
- Angebotsausweitung durch On-Demand-Verkehre
- Steigerung der Attraktivität des Bahnhofs (z. B. Kiosk, Bäckerei sichere wettergeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten (Fahrradboxen), Wettergeschützte Sitzgelegenheiten, bessere Beleuchtung, Sauberkeit, etc.)
- Wetterschutz an Haltestellen
- Digitale Fahrgastinformation
- ÖPNV intuitiver nutzbar machen (z. B. intuitive Wegweisung zum Umsteigen am Bahnhof)
- Multimodalität an Haltestellen und am Bahnhof (B+R, P+R)
- Fahrrad- und Rollatormitnahme im ÖPNV ermöglichen (Regionallinien)

Schulverkehr

[Schu] Schulverkehr

- Fuß- und Radverkehrsfördernde Maßnahmen für Schüler
- Verstärktes Umsetzen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen an Bildungseinrichtungen
- Einmündungen im Bereich von Bildungseinrichtungen vorziehen
- Integration des Fahrradverkehrs in den öffentlichen Nahverkehr
- Umsetzung von Querungshilfen an Schulen
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen
- Maßnahmen zur Vermeidung von Hol- und Bringverkehr („Elterntaxis“)
- Mobilitätsbildende Maßnahmen an Grundschulen durchführen
- Sensibilisierungskampagnen für Lehrer und Eltern an Schulen
- Erstellen von Schulwegplänen an Schulen
- Workshops mit Schülern zum sicheren Schulweg durchführen

Weitere Handlungsbedarfe Mobilität

[WeAM] Alternative Mobilitätsangebote

- Einführen von Carsharing
- Realisierung von Mobilitätsstationen, P+R- sowie B+R-Anlagen
- Stationsbasiertes Fahrradverleihsystem
- Mitfahrbänke
- Lastenrad-Verleihsystem bspw. an Supermärkten (nach dem Beispiel „Mettehof“)

[WeLi] Lieferverkehr

- Einführen von Lieferverkehren per Lastenrad

[WeMo] Mobilitätsmanagement

- Betriebliches/Schulisches Mobilitätsmanagement
- Radfahrtrainings
- Konzept für klimafreundliche Mobilität
Engagement in EU-Projekten zu innovativen Mobilitätslösungen

[MoVe] Verkehrssicherheit²⁵

- Fahrbahnmarkierung/
Beschilderung
- Winterdienst
- Geschwindigkeitskontrollen

Quelle: IGES 2024.

4.3 Maßnahmenplan und Umsetzungsstrategie

Die für die jeweiligen Maßnahmenpakete definierten Maßnahmen wurden nach den folgenden Kriterien bewertet. Aufgrund der nur subjektiven Bewertbarkeit der Auswirkung auf das Welterbe, wurde dieses Kriterium nur einfach gewichtet, wohingegen die anderen Kriterien doppelt gewichtet wurden.

- ◆ **Beitrag zur Zielerreichung:** Gibt an inwieweit die Maßnahme das strategische Zielkonzept unterstützt (sehr hoch, hoch, mittel, gering, ohne Bedeutung).
- ◆ **Klimaschutzwirkung:** Gibt an inwieweit durch die Maßnahme eine stark positive, positive oder neutrale/negative Klimaschutzwirkung direkt oder indirekt erzielt wird.
- ◆ **Kosten:** Gibt an, welche ungefähren Kosten für die Umsetzung einer Maßnahme verbunden sind. Hierbei wurde die Skala <10.000; 10.000-100.000; >100.000 Euro angewendet.
- ◆ **Realisierbarkeit:** gibt die Wahrscheinlichkeit an, mit der eine Maßnahme realisiert werden kann (hoch, mittel, gering).
- ◆ **Auswirkung auf das Welterbe:** Gibt an, inwieweit sich die Maßnahme auf den Fortbestand des Welterbes auswirkt. Dieses Bewertungskriterium wurde als äußerst subjektive Bewertung nur einfach, und nicht wie alle anderen Kriterien, doppelt gewichtet (positiv, neutral, negativ).

Aus der Bewertung der Maßnahmen konnte die in Tabelle 22 dargestellte Umsetzungsstrategie abgeleitet werden. Im kurz- bis mittelfristigem Maßnahmenprogramm sind überdies insgesamt sieben Leitprojekte enthalten (vgl. 4.4).

Das Maßnahmenprogramm ist nach Handlungsfeldern geordnet.

²⁵ Das Thema Verkehrssicherheit ist ein Querschnittsthema, welches zahlreiche Überschneidungen mit anderen Handlungsfeldern und Maßnahmenpaketen aufweist. Viele der Handlungsbedarfe wären dementsprechend auch dem Maßnahmenpaket „Verkehrssicherheit“ zuzuordnen. Im Maßnahmenpaket „Verkehrssicherheit“ befinden sich jedoch nur Maßnahmen, die zu einem überwiegenden Teil dem Thema Verkehrssicherheit zugeordnet werden können.

Tabelle 22: Maßnahmenprogramm

Kürzel	Beschreibung	Zielhorizont	Priorität
FuFu1	Carl-Ritter-Straße Umsetzen verkehrsberuhigender Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs, Umsetzen von zwei Querungshilfen (Fußweg am Mühlengraben und Carl-Ritter-Parkplatz nahe der Einmündung Lange Gasse)	kurzfristig	A
FuFu2	Carl-Ritter-Straße Umsetzen verkehrsberuhigender Maßnahmen zur Verknüpfung beider Fußgängerzonen in der Altstadt, Vorziehen der Poller und der Beschilderung des Verkehrsberuhigten Bereichs (VZ 325.1) an der Einmündung Lange Gasse	kurzfristig	A
FuFu3	Carl-Ritter-Straße Umsetzen verkehrsberuhigender Maßnahmen zur Verknüpfung beider Fußgängerzonen in der Altstadt, Fahrbahnverengung durch Poller/Bepflanzung an der Straße Word	kurzfristig	A
FuFu4	Hohe Straße Umsetzen verkehrsberuhigender Maßnahmen zur Vermeidung von Parksuchverkehren in der Altstadt, Einfahrtsbeschränkung durch versenkbaren Poller aus der Carl-Ritter-Straße kommend, Zufahrt für Anwohner und Gäste des Gastgewerbes sowie für Pflegedienste und Lieferverkehre weiterhin zulassen	mittelfristig	A
FuFu5	Grünflächen an der Bode Erschließung für den Fußverkehr durch Zuwegung und Stadtmobiliar	langfristig	A
FuFu6	Mühlengraben Erschließung für den Fußverkehr	langfristig	A
FuFu7	Bodebrücke, Magdeburger Straße Umsetzen einer einheitlichen Beschilderung des Geh- und Radwegs	kurzfristig	A
FuFu8	Kaiser-Otto-Straße Umsetzen einer Querungshilfe (am Abteigarten)	mittelfristig	A
FuFu9	Bahnhofstraße Umsetzen einer Querungshilfe (Verlängerung Adelheidstraße)	mittelfristig	A
FuFu10	Stadtring/Schenkgasse Umsetzen einer Querungshilfe	langfristig	A
FuFu11	Donndorfstraße Verbesserung der Fußverkehrsführung, um illegale Straßenquerungen vorzubeugen	kurzfristig	A
FuFu12	Adelheidstraße Umsetzen einer Querungshilfe am Itschensteg	mittelfristig	A
FuFu13	Allgemein Mini-Werbekampagne für die Nutzung der GehCheck-App (Umweltbundesamt) durch die Stadtverwaltung	kurzfristig	A

Kürzel	Beschreibung	Zielhorizont	Priorität
FuFu14	Schillerstraße Umsetzen einer Querungshilfe zur besseren Erreichbarkeit des Supermarkts	kurzfristig	A
FuFu15	Markt Aufstellen von saisonalem Stadtmobiliar oder von Spielgeräten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität	kurzfristig	B
FuFu16	Kornmarkt (Platz) Aufstellen von Stadtmobiliar oder Spielgeräten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität	kurzfristig	B
FuFu17	Bosseplatz Aufstellen von Stadtmobiliar zur Steigerung der Aufenthaltsqualität	kurzfristig	B
FuFu18	Heilige-Geist-Straße Umsetzen einer Querungshilfe	langfristig	B
FuFu19	Altetopfstraße Umsetzen verkehrsberuhigender Maßnahmen zur Verknüpfung beider Fußgängerzonen in der Altstadt, optische Fahrbahnverengung z. B. durch Tiefbord (Ende Altetopfstraße stadteinwärts)	mittelfristig	B
FuFu20	Adelheidstraße Ausbau des Fußwegs zwischen Mauerstraße und Steinweg	mittelfristig	B
FuFu21	Allgemein Flächendeckenden Winterdienst auch auf Fußverbindungen sicherstellen	dauerhaft	B
FuFu22	Heilige-Geist-Straße Ausbau des Fußwegs (zwischen Neuer Weg und Mummental)	langfristig	B
FuFu23	Süderstadt Umsetzen von altersgerechten Fußwegen	langfristig	B
FuFu24	Parkplatzes "An der Walze" Erreichbarkeit zu Fuß verbessern, ggf. Erweiterung des Fußgängertunnels	langfristig	C
FuBa1	Allgemein Präzedenz von Blindenleitsystemen im Straßenneubau und -unterhaltung, auch in Bezug auf Vereinbarkeit mit Denkmalschutz (eigener QLB-Standard)	dauerhaft	A
FuBa2	Allgemein Systematische Überprüfung relevanter Fußwege auf ebenerdige Nutzbarkeit (Fußverkehrsscheck) in Verbindung mit Erhaltungsmanagement Nebenflächen	kurzfristig	A
FuBa3	Allgemein Nachrüstung von Blindenleitsystemen auf wichtigen Fußverbindungen (Erreichen der Innenstadt)	mittelfristig	B
RaIE1	Chausseestraße-Suderöder Straße, Bad Suderode Lückenschluss Radwegeverbindung	mittelfristig	A
RaIE2	Allgemein Sicherheitstrennstreifen für den Radverkehr entlang von Kfz-Parkständen (überwiegend Längsparktaschen) im gesamten Stadtgebiet von mindestens 0,75m Breite	kurzfristig	A

Kürzel	Beschreibung	Zielhorizont	Priorität
RalE3	Steinweg Umsetzen von radverkehrsfördernden Maßnahmen bis Weberstraße, ggf. Belagswechsel oder geschnittenes Großpflaster, Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in beide Richtungen	kurzfristig	A
RalE4	Bahnhofstraße Umsetzen von radverkehrsfördernden Maßnahmen (z. B. besser befahrbarer Straßenbelag, bauliche Elemente zur Verkehrsberuhigung, Fahrradparken)	mittelfristig	A
RalE5	Heilige-Geist-Straße Umsetzen von radverkehrsfördernden Maßnahmen, Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in beide Richtungen (mindestens im Abschnitt Bahnhofstraße - Mummental)	mittelfristig	A
RalE6	Pölkenstraße Umsetzen von radverkehrsfördernden Maßnahmen, ggf. Belagswechsel oder geschnittenes Großpflaster	mittelfristig	A
RalE7	Carl-Ritter-Straße Umsetzen von radverkehrsfördernden Maßnahmen, ggf. Belagswechsel oder geschnittenes Großpflaster	mittelfristig	A
RalE8	Zwischen den Städten Umsetzen von radverkehrsfördernden Maßnahmen, ggf. Belagswechsel oder geschnittenes Großpflaster	mittelfristig	A
RalE9	Klink Umsetzen von radverkehrsfördernden Maßnahmen, ggf. Belagswechsel oder geschnittenes Großpflaster	mittelfristig	A
RalE10	Marschlinger Hof Umsetzen von radverkehrsfördernden Maßnahmen, ggf. Belagswechsel oder geschnittenes Großpflaster	mittelfristig	A
RalE11	Wallstraße Umsetzen von radverkehrsfördernden Maßnahmen, ändern der Aufstellung der Kfz-Parkstände von Schräg- zu alternierenden Längsparktischen (Steigerung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr, Verdrängung des ruhenden Verkehrs aus dem Straßenraum), Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in beide Richtungen	mittelfristig	A
RalE12	Adelheidstraße Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in beide Richtungen, Reduzierung ruhender Verkehr im Bereich Turnstraße bis Itschensteg	kurzfristig	A
RalE13	Langenbergstraße Umsetzen von radverkehrsfördernden Maßnahmen, ggf. Belagswechsel oder geschnittenes Großpflaster	mittelfristig	A
RalE14	Johannishöfer Trift Umgestaltung und Anordnen einer Fahrradstraße, Anbringen des VZ 244.1 i. V. m. VZ 1022-12 und 1024-10 (Auto und Motorrad frei), ggf.	mittelfristig	A

Kürzel	Beschreibung	Zielhorizont	Priorität
	zusätzliche Fahrbahnmarkierung, (temporäres) Anbringen von auffälliger Beschilderung, die über die bestehenden Regelungen einer Fahrradstraße aufmerksam machen		
RalE15	Brühlstraße Anordnen einer Fahrradstraße, Anbringen des VZ 244.1 i. V. m. VZ 1022-12 und 1024-10 (Auto und Motorrad frei), ggf. zusätzliche Fahrbahnmarkierung, (temporäres) Anbringen von auffälliger Beschilderung, die über die bestehenden Regelungen einer Fahrradstraße aufmerksam machen	kurzfristig	A
RalE16	Allgemein Prüfauftrag: Flächendeckende Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr	kurzfristig	A
RalE17	Lindenstraße Anordnen einer Fahrradstraße, Anbringen des VZ 244.1 i. V. m. VZ 1022-12 und 1024-10 (Auto und Motorrad frei), ggf. zusätzliche Fahrbahnmarkierung, (temporäres) Anbringen von auffälliger Beschilderung, die über die bestehenden Regelungen einer Fahrradstraße aufmerksam machen	kurzfristig	A
RalE18	Kornmarkt (Platz) Öffnung des Platzes Kornmarkt für den Radverkehr zur besseren Erreichbarkeit der E-Bike-Verleihstation in der Innenstadt (im Hoken 8), Beschilderung der E-Bike-Verleihstation verbessern	kurzfristig	A
RalE19	Quedlinburg Innenstadt Anordnen einer Fahrradzone in der gesamten Innenstadt, Anbringen des VZ 244.3 i. V. m. VZ 1022-12 und 1024-10 (Auto und Motorrad frei), ggf. zusätzliche Fahrbahnmarkierung, (temporäres) Anbringen von auffälliger Beschilderung, die über die bestehenden Regelungen einer Fahrradzone aufmerksam machen	kurzfristig	A
RalE20	Mettehof Umsetzen eines Lastenradverleihsystems (stationsgebunden)	mittelfristig	B
RalE21	Osterallee, Gernrode Anordnen einer Fahrradstraße, Anbringen des VZ 244.1 i. V. m. VZ 1022-12 und 1024-10 (Auto und Motorrad frei), ggf. zusätzliche Fahrbahnmarkierung, (temporäres) Anbringen von auffälliger Beschilderung, die über die bestehenden Regelungen einer Fahrradstraße aufmerksam machen	kurzfristig	B
RalE22	Jacobsgarten, Gernrode radverkehrliche Erschließung Edeka	mittelfristig	B
RalE23	Bossewiese Öffnung für den Radverkehr	mittelfristig	C
RalE24	Kleerswiese Öffnung für den Radverkehr	mittelfristig	C
RalE25	Wordgarten (Hauptweg) Öffnung für den Radverkehr	mittelfristig	C

Kürzel	Beschreibung	Zielhorizont	Priorität
RaE26	Abteigarten Öffnung für den Radverkehr	mittelfristig	C
RaE27	Friedrich-Ebert-Platz Öffnung für den Radverkehr	mittelfristig	C
RaE28	Grünanlagen Bleicheplatz-Bahnhofstraße-Mühlenstraße Öffnung für den Radverkehr	mittelfristig	C
RaE29	Grünfläche Otto-Franke-Straße Richtung Töpferstieg Öffnung für den Radverkehr	mittelfristig	C
RaE30	Osterteich (Ostufer) Öffnung für den Radverkehr	mittelfristig	C
RaAE1	Neinstedter Feldweg Ausbau des Radwegs	mittelfristig	A
RaAE2	Ortschaften Verbesserung der radverkehrlichen Anbindung der Ortschaften Stadt Gernrode und Bad Suderode, Bestimmen einer Vorzugsvariante (ggf. durch Bürgerbeteiligung), Ausbau der bestehenden Radverbindung zu einem Radschnellweg, mindestens zu einer Radvorrangroute	mittelfristig	A
RaAE3	Schillerstraße Verbesserung der vorhandenen Radverkehrsführung, ggf. Sicherheitsstreifen mit flächiger roter Markierung	langfristig	A
RaAE4	Weststraße Umsetzen Radfahrstreifen in Richtung Norden Abschnitt Reinsteinstraße - Gneisenaustraße	langfristig	A
RaAE5	Halberstädter Straße Verbesserung der vorhandenen Radverkehrsführung, ggf. Sicherheitsstreifen mit flächiger roter Markierung	langfristig	A
RaAE6	Bahnhof-Rathenaustraße-Ditfurter Weg Durchgehende Radverbindung und Verbesserung der aktuellen Radverkehrsverbindung (Boderadweg)	langfristig	A
RaAE7	Nordhäuser Heerstraße, Bad Suderode Umsetzen eines Radfahrstreifens	langfristig	A
RaAE8	Wipertistraße Ausbau des Radwegs	langfristig	B
RaAE9	Westerhäuser Straße Lückenschluss des Radwegs	kurzfristig	B
RaAE10	Morgenrot Erschließung Morgenrot: straßenbegleitender Radweg weiter bis Aschersleben, evtl. bestehenden Wirtschaftsweg am Tränkegraben ertüchtigen (Übergang L 66)	langfristig	B
RaAE11	Allgemein Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Bikes entlang touristischer Radrouten	mittelfristig	B
RaAE12	Allgemein Umsetzen von Fahrradzählstellen bzw. regelmäßige Zählungen des Radverkehrs	mittelfristig	B

Kürzel	Beschreibung	Zielhorizont	Priorität
RaAE13	Quarmbachweg Schafbrücke Ausbau mit Herstellung Radverkehrsinfrastruktur	langfristig	B
RaAE14	Allgemein Lumineszierende Radwegmarkierungen auf überörtlichen Radwegen (z. B. Suderöder Straße, Gernode)	mittelfristig	B
RaAE15	Allgemein Umsetzen einer Werbekampagne für den touristischen Radverkehr	dauerhaft	C
RaFa1	Allgemein Umsetzen von B+R an wichtigen ÖPNV-Umsteigepunkten, u. a. "An der Rose" und Bahnhof Gernode	kurzfristig	A
RaFa2	Quedlinburg Bahnhof Umsetzen eines Fahrradparkhauses	kurzfristig	A
RaFa3	Allgemein Errichten von sicheren und wettergeschützten Fahrradabstellmöglichkeiten an relevanten Zielorten (Markt, Bahnhof, stark frequentierten Haltestellen (z. B. „An der Rose“ Gernode), weitere POI)	mittelfristig	A
RaFa4	Allgemein 100-Bügel-Programm	langfristig	A
RaFa5	Allgemein Fahrradabstellmöglichkeiten am Harzer Uhrenmuseum, Osterteich und weiteren wichtigen POI in Gernode	mittelfristig	A
RaFa6	Allgemein Fahrradabstellmöglichkeiten am Markt und weiteren wichtigen POI in Bad Suderode i. V. m. der Errichtung von E-Bike-Ladestationen	mittelfristig	A
RaFa7	Allgemein Dialog mit größeren Arbeitgebern zur Errichtung von sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten in Verbindung mit betrieblichem Mobilitätsmanagement	dauerhaft	C
MoMI1	Allgemein Festlegung Tempo-30 im gesamten Stadtgebiet und in den Ortschaften (Stadtring ausgenommen)	langfristig	A
MoMI2	Quedlinburg Innenstadt Prüfauftrag: Autoarme Innenstadt (flächendeckendes Einfahrverbot für den touristischen MIV), ggf. temporäre Freigabe z. B. für Lieferverkehr, Gesundheits- und Pflegedienste	langfristig	A
MoMI3	Grünstraße, Bad Suderode Errichten von Ladesäulen auf dem Parkplatz	mittelfristig	B
MoMI4	Allgemein Errichten von Ladesäulen an geeigneten Standorten außerhalb des Stadtrings zur Steuerung des ruhenden Verkehrs	langfristig	C

Kürzel	Beschreibung	Zielhorizont	Priorität
MoMI5	Innenstadt Prüfauftrag: Umsetzen von Maßnahmen zur Vermeidung von Durchfahrtsverkehren in der Innenstadt (z.B. Anpassen der Schleifenerschließung mit Einbahnstraßen)		A
MoRV1	Allgemein Schaffung von Flächen für den ruhenden Verkehr bei Neu- und Umplanungen der Stärkung des Umweltverbunds unterordnen (QLB-eigene Planungsprämissen entsprechend des Zielkonzepts)	dauerhaft	A
MoRV2	Allgemein Verlagerung des touristischen Verkehrs auf die Parkplätze außerhalb des Stadtrings (z. B. Festwiese Kleers), z. B. durch Verbesserung Parkleitsystem; Prüfen von dezentralen Parkmöglichkeiten (P+R) und Shuttle-Services an hoch frequentierten Tagen (z. B. Gewerbegebiet Bicklingsbach)	langfristig	B
MoRV3	Allgemein Erstellen eines Parkraumkonzepts, inkl. Konzept zur Parkraumbewirtschaftung und Fahrradparken	mittelfristig	B
MoRV4	Wipertistraße Prüfauftrag: Errichten eines Sammelparkplatzes zwischen Kaiser-Otto-Straße und Mühlgraben	langfristig	C
MoRV5	Kleerswiese Errichten eines Sammelparkplatzes (temporär)	mittelfristig	C
MoRV6	Allgemein Schaffen von dezentralen Parkmöglichkeiten für Pkw (z. B. Freifläche im Bereich Gernröder Weg/Neinstedter Feldweg)	langfristig	C
MoRV7	Quedlinburg Innenstadt Ausschließlich Anwohnerparken im Innenstadtbereich, Ausnahmen z. B. für Pflegedienste und Lieferverkehr möglich	langfristig	C
MoRV8	Allgemein Einführen eines App-basierten Parkraummanagements	langfristig	C
ÖPNV1	Quedlinburg Bahnhof Wegweisung am Bahnhof für den Fußverkehr verbessern	kurzfristig	A
ÖPNV2	Lehofsweg/Gablenberg ÖPNV-Anbindung durch die Stadtbuslinie	kurzfristig	A
ÖPNV3	Harzlinikum ÖPNV-Anbindung durch die Stadtbuslinie	kurzfristig	A
ÖPNV4	Allgemein Einführung eines Stadtbusse, Anbindung der bestehenden und neuen Wohngebiete (z. B. Galgenberg, Süderstadt), Erhöhter Takt, Überprüfung Anbindung Ortschaften	dauerhaft	A
ÖPNV5	Allgemein Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen	mittelfristig	A

Kürzel	Beschreibung	Zielhorizont	Priorität
ÖPNV6	Allgemein Einführung On-Demand-Verkehr auch in den Abendstunden und am Wochenende	langfristig	B
ÖPNV7	Quarmbeck ÖPNV-Anbindung durch die Stadtbuslinie	langfristig	B
ÖPNV8	Allgemein Mindesterschließung: Arbeitsplatzschwerpunkt mit 100 Arbeitsplätzen eine ÖPNV-Haltestelle und Aufnahme in die Stadtbuslinie	langfristig	B
ÖPNV9	Allgemein Anforderungsprofil ÖPNV: Haltestellenabstände entlang der Linienverläufe im Mittel nicht über 300 Meter	langfristig	B
ÖPNV10	Allgemein Fahrgastunterstand an Haltestellen	mittelfristig	B
ÖPNV11	Allgemein Müllentsorgungsmöglichkeit an Haltestellen	mittelfristig	B
ÖPNV12	Allgemein Fuß- und Radverkehrszuwegung zu Haltestellen überprüfen und ggf. ausbauen	mittelfristig	B
ÖPNV13	Ortschaften Einbindung der Ortschaften und Ortsteile in die Stadtbuslinie	langfristig	B
ÖPNV14	Allgemein DFI-Displays am Bahnhof und an wichtigen Umsteigepunkten (Markt, An der Rose (Gernrode), Bahnhof Gernrode)	langfristig	C
ÖPNV15	Allgemein Haltestelleneinzugsbereiche von maximal 500 Metern Luftlinienradius bzw. maximal acht Gehminuten gemessen an einer Gehgeschwindigkeit von 1 m/s (entspricht langsamem Gehen bspw. mit Rollator oder Kinderwagen)	langfristig	C
Schu1	Allgemein Elterntaxi: Dezentrale Möglichkeiten schaffen, errichten von Halteverbotszonen vor den Einrichtungen Mo-Fr (S) 7-10 und 16-18 Uhr	kurzfristig	A
Schu2	August-Bebel-Ring Bessere Erreichbarkeit der weiterführenden Schule sowie weiteren Bildungseinrichtungen in der Süderstadt für Kinder, Vorziehen der Bordkante an den Einmündungen Dorothea-Erleben-Straße/August-Bebel-Ring, Dezentrale Haltezonen für Elterntaxi: Parkverbotszonen Dorothea-Erleben-Straße, Johannishöfer Trift, gesamter August-Bebel-Ring als Halteverbotszone, gewonnene Flächen zu Gunsten von Fahrradparken oder Gehwegen/Aufenthaltsqualität umnutzen, Anordnen einer Fahrradstraße im August-Bebel-Ring, Anbringen des VZ 244.1 i. V. m. VZ 1022-12 und 1024-10 (Auto und Motorrad frei)	kurzfristig	A
Schu3	Parkplatz Marschlinger Hof und Weingarten Einrichten des Parkplatzes für Hol- und Bringverkehr an der	kurzfristig	A

Kürzel	Beschreibung	Zielhorizont	Priorität
	Marktschule, Einfahrverbot für Pkw in "Weingarten" zu Schulbeginn und -ende, Parkverbot zu Schulbeginn und -ende		
Schu4	Kreuzung Starenweg-Hagenbergstraße, Gernrode Prüfen von verkehrsberuhigenden Maßnahmen am Schulzentrum (z. B. Kölner Teller, Berliner Kissen, Platteau Aufpflasterung, ggf. auch Vorziehen der Einmündungen)	kurzfristig	A
Schu5	Allgemein Schulwegpläne erstellen, aktualisieren und weiter verbessern	mittelfristig	B
Schu6	Mühlenstraße-Gipshüttenweg-Friedrichshofstraße, Bad Suderode Umsetzen verkehrsberuhigender Maßnahmen	kurzfristig	B
Schu7	Allgemein Anpassung der Breiten von Einmündungen im Schulumfeld zur Verbesserung der Einsehbarkeit für Schüler beim Queren, ggf. zusätzliche Aufpflasterung	mittelfristig	B
Schu8	Allgemein Schulische Radfahrausbildung	dauerhaft	C
Schu9	Allgemein Beratungsgespräche in Kindergärten durch ausgebildete Fachmoderatoren der örtlichen Verkehrswachten	dauerhaft	C
Schu10	Allgemein Informationsveranstaltung für Eltern "Kind und Verkehr"	dauerhaft	C
Schu11	Allgemein Aufklärungsmaßnahmen zur Kindersicherung in Kraftfahrzeugen	dauerhaft	C
Schu12	Allgemein Anpassen der Schulzeiten an die Taktstruktur des ÖPNV-Gesamtsystems; ggf. Synchronisierung der Schulzeiten benachbarter Schulen (Bosse-schule, Neustädter Grundschule)	langfristig	C
Schu13	Allgemein Schulisches Mobilitätsmanagement bzw. Schulwegtraining an Grundschulen	dauerhaft	C
WeAM1	Allgemein Stationsbasiertes E-Bikesharing an der Touristeninformation in QLB und den Ortschaften	kurzfristig	A
WeAM2	Bahnhof Quedlinburg Stationsbasiertes E-Bikesharing am Bahnhof	langfristig	B
WeAM3	Quedlinburg und Ortschaften Konzeptionierung eines Netzes von Mobilitätsstationen in der Welterbestadt Quedlinburg (inkl. Quarmbeck) und Ortschaften, inkl. Prüfung eines Betreibermodells	langfristig	B

Kürzel	Beschreibung	Zielhorizont	Priorität
WeAM4	Quedlinburg und Ortschaften Mitfahrbänke in Quedlinburg und den Ortsteilen, jeweils an den Ortsausgängen Gernrode (Quedlinburger Str.), Bad Suderode (Chausseestraße), Quarmbeck (Suderöder Chaussee), Morgenrot (L85 in Richtung Quedlinburg), Münchendorf (L79 in Richtung Quedlinburg), Welterbestadt Quedlinburg (Halberstädterstr., Magdeburgerstr., Gernröder Weg, Westerhäuser Str.)	kurzfristig	C
WeAM5	Quedlinburg und Ortschaften Prüfung der Etablierung von stationärem Carsharing in der Welterbestadt Quedlinburg (inkl. Quarmbeck) und den Ortschaften	langfristig	C
WeLi1	Allgemein Unterstützung der Stadtverwaltung bei der Etablierung von Lieferverkehren mit Lastenfahrrädern	mittelfristig	A
WeMo1	Allgemein Förderung von Schulischem Mobilitätsmanagement durch die Stadtverwaltung	dauerhaft	A
WeMo2	Allgemein Erstellung eines Konzeptes für klimafreundliche Mobilität der Stadtverwaltung (inkl. Fuhrpark und Mitarbeitermobilität)	mittelfristig	A
WeMo3	Allgemein Intensivierung des Engagements in EU-Projekten gemeinsam mit dem LK zur Erprobung und Finanzierung innovativer Mobilitätslösungen sowie Akquise von Personalmitteln	dauerhaft	A
WeMo4	Allgemein Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement durch die Stadtverwaltung, ggf. in Kooperation mit dem LK	dauerhaft	B
WeMo5	Allgemein Kampagne zur Mobilitätsbildung/zum Verkehrsverhalten (Radfahrtrainings für vulnerable Gruppen, auch für geflüchtete Menschen)	kurzfristig	B
MoVe1	Allgemein Beleuchtung auf Radwegen verbessern (z. B. Bad Suderode-Gernrode)	mittelfristig	A
MoVe2	Kaiser-Otto-Straße Errichten eines Schutzstreifens mit roter Markierung, Prüfauftrag: Umsetzen von Tempo 30	kurzfristig	A
MoVe3	Steinweg/Kleersstraße/Oeringerstraße Erhöhen der Verkehrssicherheit durch Auftragen einer roten Markierung für den Radverkehr, Schutzstreifen für den Radverkehr mit roter Markierung (im Kreuzungsbe- reich außerhalb der 30er-Zone), Prüfung einer Optimierung der Radverkehrsführung Kleersstraße - Steinweg – Adelheidstraße	kurzfristig	A
MoVe4	Stumpfburger Brücke Erhöhen der Verkehrssicherheit durch Umsetzen eines Schutzstreifens mit roter Markierung für den Radverkehr	kurzfristig	A

Kürzel	Beschreibung	Zielhorizont	Priorität
MoVe5	Allgemein Flächendeckenden Winterdienst auch auf Radverkehrsverbindungen sicherstellen	dauerhaft	B
MoVe6	Allgemein Verbesserte Fahrbahnmarkierung/Beschilderung am Rande von Fußgängerzonen zur Vorbeugung von Konflikten zwischen Fußverkehr und MIV	mittelfristig	B
MoVe7	Allgemein Prüfung des Einsatzes einer permanenten Geschwindigkeitsüberwachung im Schulumfeld	kurzfristig	C

Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: grau = Leitprojekt / Teil eines Leitprojekts

Maßnahmen, die genau verortet werden können, sind in einer kartografischen Übersicht der einzelnen Handlungsfelder in Anhang 3 dargestellt.

4.4 Leitprojekte

Leitprojekte sind wegweisende Vorhaben, die aufgrund ihrer hohen Relevanz und Dringlichkeit einen essenziellen Beitrag zur Umsetzung des Zielkonzepts leisten. Sie zeichnen sich durch ihre realistische Umsetzungsperspektive innerhalb der nächsten drei bis fünf Jahre aus und haben das Potenzial Strahlkraft über die regionale Ebene hinaus zu senden. Deren Umsetzung erfolgt prioritär. Im Rahmen des Stadtmobilitätsplans werden insgesamt sieben Leitprojekte beschrieben und in Form von Machbarkeitsexposés (vgl. Anhang 2) zusammengefasst.

4.4.1 Leitprojekt 1: Umsetzen verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Carl-Ritter-Straße zur Förderung des Fußverkehrs

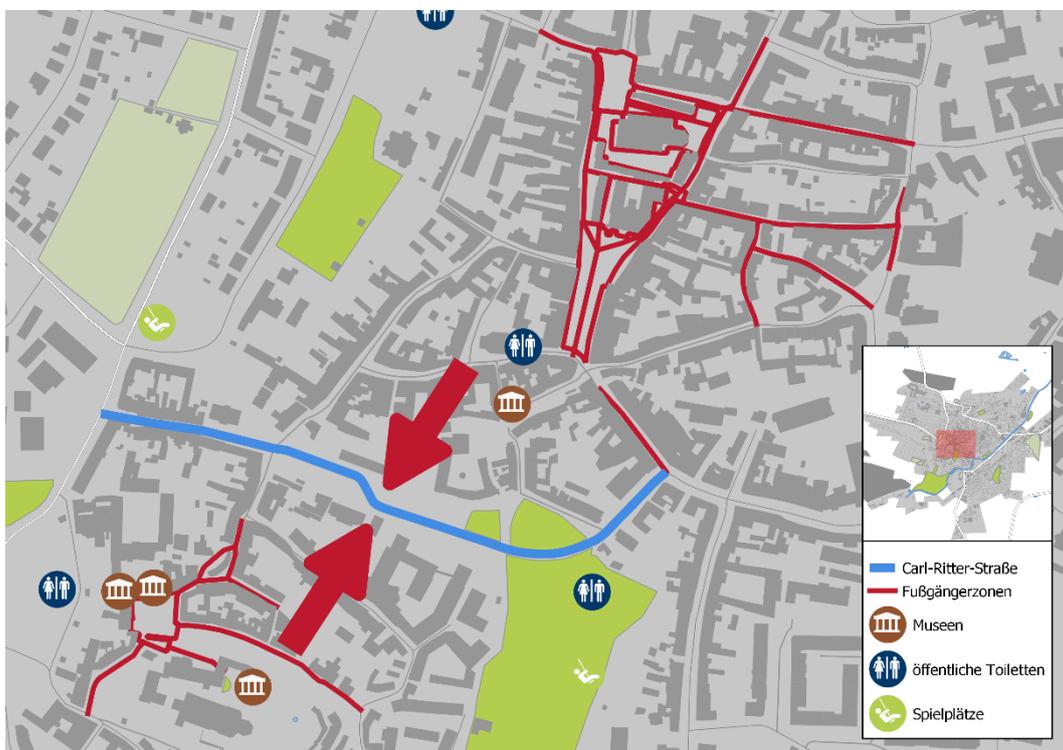
Die Carl-Ritter-Straße stellt als einzige Sammelstraße, die eine West-Ost-Durchquerung mit dem Pkw durch die Innenstadt ermöglicht, eine relevante Verbindung mit hoher Verkehrsbelastung im Straßennetz dar.

Zusätzliche Parksuchverkehre werden hier durch eine mögliche Einfahrt in die Innenstadt durch die Blasiistraße sowie durch den anknüpfenden Carl-Ritter-Parkplatz erzeugt. Die Carl-Ritter-Straße verläuft zwischen den beiden großen Fußgängerzonen, weshalb hier in hoher Frequenz Fußgänger, mit einem hohen Anteil ortsfremder Touristen, die Fahrbahn kreuzen, um beispielsweise vom Markt zum Schloss zu gelangen. Da der Knotenpunkt Hohe Straße/Lang Gasse hohe Fahrbahnbreiten aufweist stellt er in seiner Dimensionierung ein Hemmnis für die sichere Querung dieser Nutzergruppen dar.

Durch das anliegende Seniorenzentrum nördlich sowie südlich der Carl-Ritter-Straße ist zusätzlich von einem großen Anteil älterer bzw. mobilitätseingeschränkter Menschen auszugehen, die in den südlichen Wordgarten gelangen möchten.²⁶

Im Rahmen der Raubeobachtung konnten zwischen dem Fuß- und dem Pkw-Verkehr mehrere Konfliktsituationen beobachtet werden (vgl. 3.5.2). Außerdem konnte ein signifikant hoher Fußverkehrsanteil festgestellt werden (vgl. Tabelle 18).

Abbildung 54: Carl-Ritter-Straße zwischen den beiden Fußgängerzonen



Quelle: IGES 2024.

Um die Querungssituation sowie die allgemeine Verkehrssicherheit für den Fußverkehr zu erhöhen, sollen gleich mehrere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung/-vermeidung umgesetzt werden.

Errichten von zwei Querungshilfen in der Carl-Ritter-Straße (Fußweg am Mühlgraben und Carl-Ritter-Parkplatz)

An zwei geeigneten Stellen sollen Querungshilfen errichtet werden, die es Menschen ermöglichen zwischen Carl-Ritter-Parkplatz/Schloss/Wordgarten und dem

²⁶ Dies wurde ebenfalls im Rahmen von der Online-Beteiligung deutlich.

Markt die stark durch Pkw frequentierte Carl-Ritter-Straße zu queren. Als geeignete Stellen wurden eine Querung am Mühlengraben sowie auf Höhe des Parkplatzes kurz hinter dem Kreuzungsbereich Altetopfstraße/Carl-Ritter-Straße identifiziert.

Vorziehen des verkehrsberuhigten Bereichs (VZ 325.1) zur Verkehrsberuhigung der Einmündung in die Lange Gasse in Richtung Finkenherd

Im Rahmen der Raubeobachtung konnte festgestellt werden, dass das Einbiegen der Pkw aus der Altetopfstraße in die Lange Gasse ein wesentliches Problem am Knotenpunkt darstellt. Durch die eingeschränkten Sichtachsen können Fußgänger erst spät erfasst werden und durch einbiegende Pkw somit Gefahrensituationen entstehen (vgl. Abbildung 48). Ein Vorziehen der Beschilderung des verkehrsberuhigten Bereichs (VZ 325.1) und des Pollers an die Carl-Ritter-Straße im Bereich der Einmündung in die Lange Gasse sollen das schnelle und unübersichtliche Abbiegen von Pkw verhindern.

Abbildung 55: Aktuelle Beschilderung des verkehrsberuhigten Bereichs am Knotenpunkt Carl-Ritter-Straße

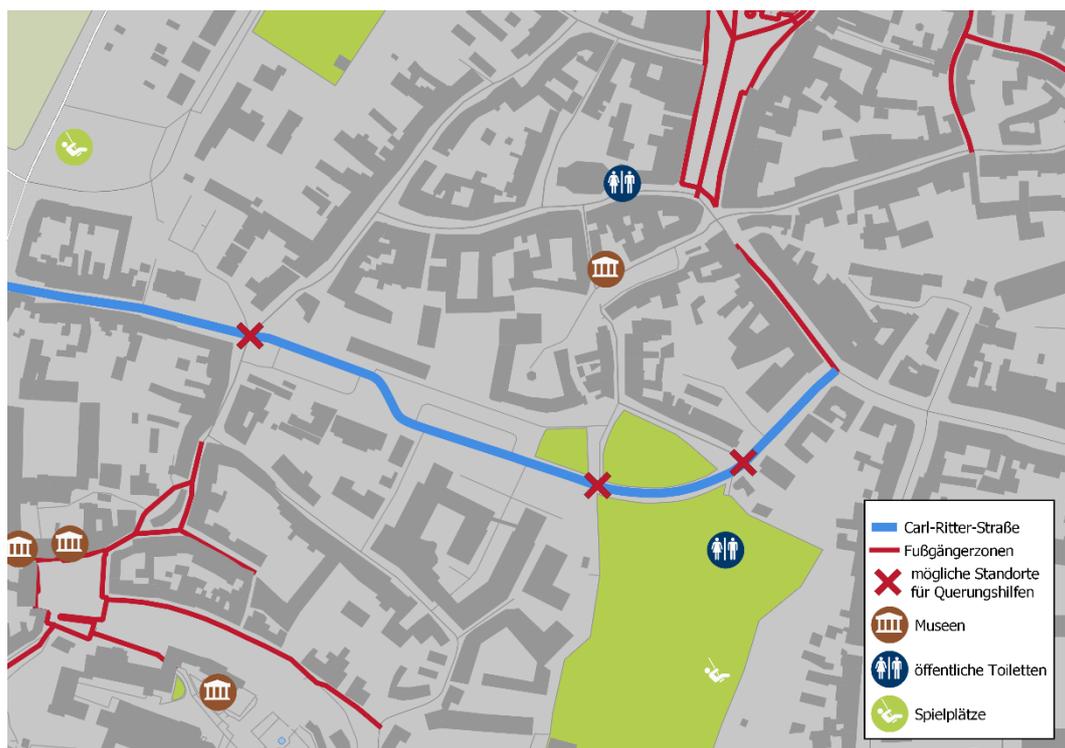


Quelle: Welterbestadt Quedlinburg 2024.

Fahrbahnverengung durch Poller/Stadtgrün in der Carl-Ritter-Straße auf Höhe der Straße Word

Neben einer Querung im westlichen Teil der Carl-Ritter-Straße (Höhe Carl-Ritter-Parkplatz) sollen am Mühlengraben sowie auf Höhe der Straße Word weitere zwei Querungshilfen in Form einer Fahrbahnverengung durch einen Poller oder durch Bepflanzungen entstehen.

Abbildung 56: Vorgesehene Stellen für Querungshilfen in der Carl-Ritter-Straße



Quelle: IGES 2024.

Einfahrtsbeschränkung durch versenkbaren Poller Carl-Ritter-Straße - Hohe Straße

Zur Verringerung des Parksuchverkehrs soll durch einen versenkbaren Poller eine Einfahrt in die Hohe Straße verhindert werden. Die Zufahrt für Anwohner und Gäste des Gastgewerbes sowie für Pflegedienste und Lieferverkehre soll weiterhin ermöglicht werden.

Optische Fahrbahnverengung, z. B. durch Tiefbord (Ende Altetopfstraße stadteinwärts)

Um der am MIV ausgerichteten Dimensionierung des Knotenpunktes zu begegnen, sollen passende Maßnahmen gefunden werden, die unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes eine erhöhte Sicherheitsempfinden für Fußgänger bewirken

können. Dies kann beispielsweise mittels optischer Fahrbahnverengung z. B. durch Tiefbord am Ende der Altetopfstraße in Richtung Stadtmitte erfolgen.

4.4.2 Leitprojekt 2: Anordnen einer Fahrradstraße in der Lindenstraße

Die Lindenstraße ist eine Sammelstraße, welche die Kleerswiese und das Harzklินิกum im Ditfurter Weg verbindet. Sie führt entlang des neu geplanten FSE-Geländes sowie zwischen zwei Sportplätzen eines Fußballvereins hindurch. Dadurch hat die Lindenstraße eine hohe Bedeutung sowohl für den Freizeitverkehr (insbesondere Kinder und Jugendliche), als auch für den täglichen Pendlerverkehr (Harzklินิกum als größter Arbeitgeber der Region) zu Fuß und mit dem Rad.

Abbildung 57: Lindenstraße



Quelle: IGES 2023.

Um die Nutzung der Lindenstraße für den Radverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten, soll eine Fahrradstraße mit Freigabe für den Kraftverkehr angeordnet werden (VZ 244.1 i. V. m. VZ 1022-12 und 1024-10). Dies impliziert, dass der Radverkehr Vorrang hat und sich der motorisierte Verkehr an die Geschwindigkeit des Radverkehrs anpassen muss. Maximal ist eine Geschwindigkeit von 30 km/h erlaubt. Die Befahrung der Fahrradstraße des MIV ist durch die Beschilderung „Auto und Motorrad frei“ geduldet. Durch zusätzliches Anbringen des VZ 244.1 oder eines Fahrradpiktogramms auf der Fahrbahn soll auf die Besonderheit der Straße

hingewiesen werden. Der ohnehin geltende Sicherheitsabstand von 1,50 m beim Überholen von Radfahrern muss auch in Fahrradstraßen eingehalten werden.

Abbildung 58: Beispiel einer Fahrradstraße in Karlsruhe



Quelle: QIMBY 2024.

Im Zusammenhang mit der Anordnung der Fahrradstraße sind in Rücksprache mit der Straßenverkehrsbehörde baulich Anpassungen zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs zu prüfen. Mögliche bauliche Anpassungen sind z. B. Verschwenkungen, Einengen, fahrradfreundliche Aufpflasterungen der Fahrbahn und die Schaffung von Eingangsportalen.

Um die Signalwirkung zu erhöhen und die erfahrungsgemäß erwartbare Unsicherheit mit der in der Welterbestadt Quedlinburg noch nicht eingesetzten Regelungsform aufzufangen, sollte in den ersten Monaten der Maßnahme mithilfe zusätzlicher Beschilderung (z. B. Banner) an den Eingängen der Fahrradstraße auf die neue Regelung aufmerksam gemacht werden.

4.4.3 Leitprojekt 3: Anordnen einer Fahrradzone in der gesamten Innenstadt

Mit der StVO-Novelle vom 28.04.2020 ist die Anordnung einer Fahrradzone möglich.²⁷ Die Fahrradzone orientiert sich an der Regelungsform der Fahrradstraße, ermöglicht aber eine flächendeckende Anordnung über mehrere Straßenzüge. Innerhalb einer Fahrradzone ist in regelmäßigen Abständen zur Ausbildung des

²⁷ vgl. ADFC 2020.

Zonenbewusstseins das VZ 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn aufzubringen. Die genauen Anordnungsvoraussetzungen sind in § 45 Abs. 1i StVO zu finden.

Die historische Innenstadt der Welterbestadt Quedlinburg wird aktuell vornehmlich mit dem MIV angefahren. Ein gefahrenloses Anfahren von Zielen in der Innenstadt ist mit dem Fahrrad mit den aktuell bestehenden Regelungen nur bedingt möglich. Gemäß des beschlossenen Zielkonzepts sollte hier der Konflikt zwischen Kraft- und Radverkehr entschärft und die Bedingungen das Fahrrad als Verkehrsmittel für das Anfahren von Zielen in der Innenstadt verbessert werden. Aktuell ist der Radverkehr hier kaum präsent, weicht oft auf die Nebenflächen aus und teilt sich diese mit dem Fußverkehr, was oft zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr führt.

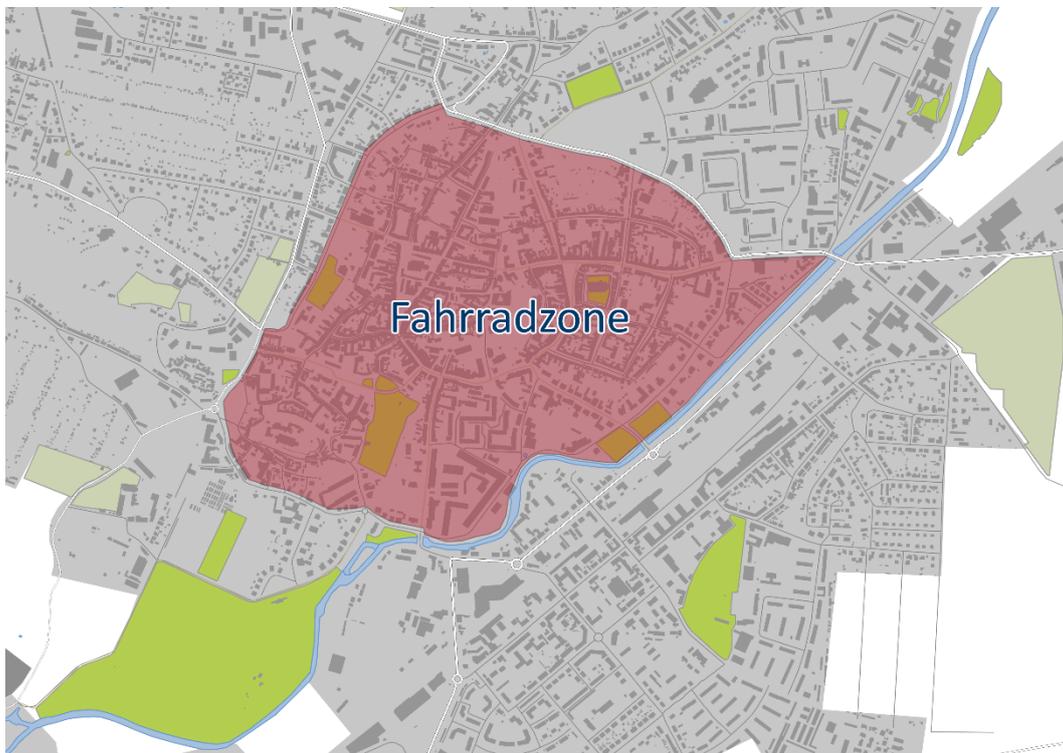
Um die verkehrliche Gesamtsituation sicherer zu gestalten, soll nach aktuellen Anordnungsvoraussetzungen eine Fahrradzone mit Freigabe für den Kraftverkehr innerhalb des Bereiches des „Einkaufserlebnis Historische Innenstadt“ angeordnet werden (VZ 244.3 i. V. m. VZ 1022-12 und 1024-10). Welcher Bereich als Fahrradzone vorzusehen ist, zeigt Abbildung 59. Auch für die Fahrradzone gilt, dass die Regelungsform in der Welterbestadt bislang nicht angewendet wird, weshalb analog zur Fahrradstraße (vgl. 4.4.2) darauf aufmerksam gemacht werden sollte.

Es ist zu prüfen, in welchen Bereichen der vorgesehenen Fahrradzone eine Umsetzung nicht möglich ist, z. B. auf Grund von Linienbusverkehr und LSA. Für diese Bereiche sind individuelle Lösungen zu erarbeiten.

Im Bereich der Fahrradzone, sollten analog zur Fahrradstraße (vgl. 4.4.2) bauliche Anpassungen geprüft werden.

Darüber hinaus ist der Ausbau von Fahrradabstellmöglichkeiten voranzubringen [RaFa4] und gemeinsam mit der Anordnung der Fahrradzone umzusetzen. Es ist zu prüfen, ob etwaige Förderprogramme für die Kombination beider Maßnahmen in Frage kommen (z. B. Klimaschutz durch Radverkehr).

Abbildung 59: Bereich der Fahrradzone



Quelle: IGES 2024.
Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2024.

4.4.4 Leitprojekt 4: Verbesserung der radverkehrlichen Anbindung der Ortschaften

Die bessere Anbindung der Ortschaften Stadt Gernrode und Bad Suderode wurde im Rahmen des Zielkonzepts als ein Hauptziel für den Radverkehr beschlossen. Die Entfernung zwischen den Zentren der Ortschaften ins Zentrum der Welterbestadt Quedlinburg beträgt etwa 10km, was nach dem Regelwerk H RSV der FGSV eine optimale Entfernung für eine Radschnellverbindung bzw. eine Radvorrangroute ist.

Radschnellverbindungen zeichnen sich dadurch aus, dass sie aufgrund einer hohen Belagsqualität auch bei hoher Geschwindigkeit sicher befahrbar sind, durch sie geringe Zeitverluste durch Anhalten und Warten entstehen, ausreichende Breiten auch für größere Verkehrsmengen bieten sowie i. d. R. isoliert von anderen Verkehrsmitteln führen.

Durch eine schnelle und direkte Verbindung haben Radschnellwege das Potenzial den Alltags- und insbesondere den Berufspendlerverkehr vom Pkw auf das Fahrrad zu verlagern.

Abbildung 60: Beispiel eines Radschnellwegs mit Fahrrad-Reparaturstation



Quelle: QIMBY 2024.

Als optimale Verbindung kommt die bestehende Radverbindung von der Welterbestadt Quedlinburg bis zur Dreibogenbrücke in Frage. Da es nach planerischer Einschätzung ab der Dreibogenbrücke in Richtung Ortschaften jedoch drei mögliche Varianten der weiteren Routenführung gibt (vgl. Abbildung 61 und Abbildung 62), ist in einem ersten Schritt eine Vorzugsvariante zu ermitteln. Dies sollte unter Beteiligung der Bürgerschaft erfolgen, um eine größtmögliche Akzeptanz der Maßnahme sicherzustellen.

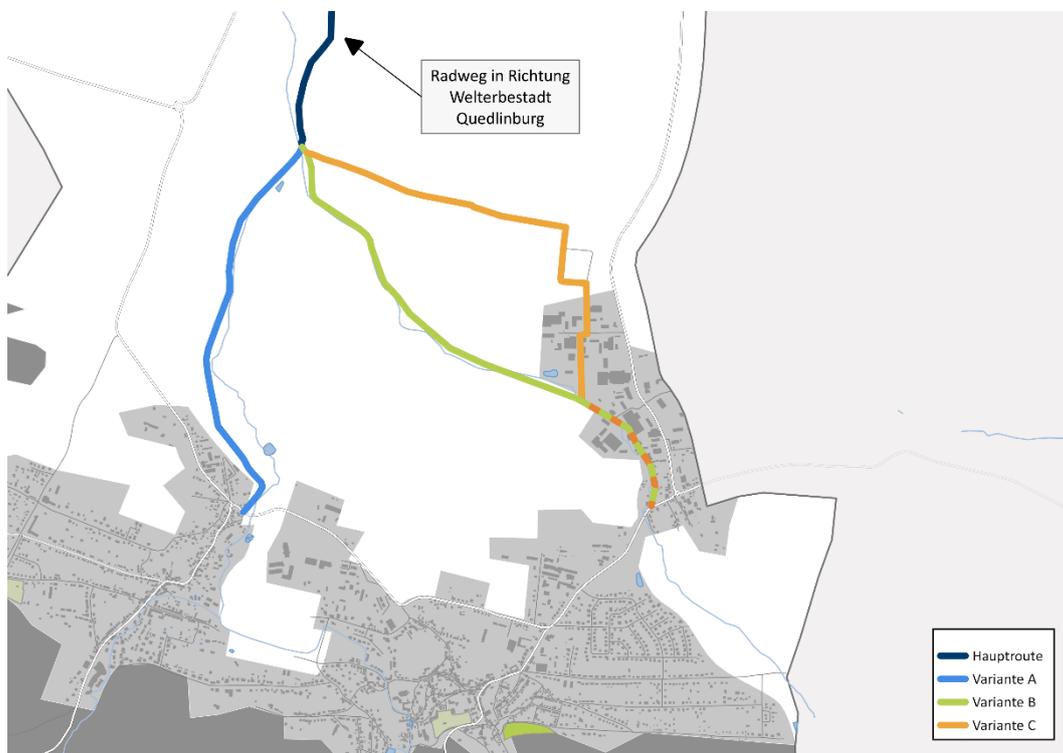
Abbildung 61: Mögliche Varianten zur radverkehrlichen Anbindung der Ortschaften

Variante 1 (blau)	Variante 2 (grün)	Variante 3 (gelb)
<ul style="list-style-type: none"> • Weiterführung in südlicher Richtung entlang des Quarmbachs. Bei dieser Variante müssten keine zusätzlichen Wege für den Radverkehr neu erschlossen, die bestehende Verbindung jedoch ausgebaut werden. • Vorteil: keine Neuerschließung notwendig. 	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterführung in süd-östlicher Richtung entlang des Wellbachs, über den Wellbachweg. Hierfür müsste der Weg entlang des Wellbachs inkl. der Wellbachweg neu für den Radverkehr erschlossen werden. • Vorteil: kürzeste Verbindung nach Gernrode, eine Nutzung der bestehenden Route entlang des Quarmbachs wäre zusätzlich gegeben. 	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterführung in östlicher Richtung entlang des entstehenden Gewerbegebiets Quarmbach und dem Flugplatz (Modellfliegerklub Ostharz e.V.). • Vorteil: kürzeste Verbindung zum Gewerbegebiet in Gernrode, eine Nutzung der bestehenden Route entlang des Quarmbachs wäre zusätzlich gegeben.

Quelle: IGES 2024.

Die ermittelte Vorzugsvariante ist gemäß den Vorgaben der H RSV, mindestens jedoch gemäß den Vorgaben der ERA auszubauen. Im Zusammenhang mit der Ausgestaltung sollten an die Auslastung angepasste Wegbreiten hergestellt werden, die verschiedenen Radfahrtypen das Befahren ermöglichen und genug Raum zum Überholen einräumen. Dabei ist eine hochwertige, glatte Fahrbahnoberfläche umzusetzen, die eine wetterunabhängige Befahrbarkeit ermöglicht. Zusätzlich ist eine ausreichende Beleuchtung (z. B. mittels lumineszierender Markierung) umzusetzen.

Abbildung 62: Drei mögliche Varianten



Quelle: IGES 2024.

4.4.5 Leitprojekt 5: Einführung eines Stadtbusses

Die Linie 206 verkehrt bislang ohne Takt und mit vielen unterschiedlichen Routenverläufen (vgl. 3.3.4). Insgesamt verkehrt die Linie fünf Mal pro Wochentag. Die Nutzungsmöglichkeiten der Stadtbuslinie für Pendler, sind im derzeitigen Angebot stark eingeschränkt. Weder verkehrt sie zu den Stoßzeiten, noch fährt sie die großen Arbeitgeber (z. B. Gewerbegebiet Bicklingsbach/Magdeburger Straße) an. Dadurch fehlt dem ÖPNV-Angebot der Welterbestadt Quedlinburg die Attraktivität für eine alltägliche und touristische Nutzung.

Um den ÖPNV zu stärken, sollte das innerstädtische ÖPNV-Angebot der Welterbestadt um eine Stadtbuslinie erweitert werden.

Ein leistungsfähiger ÖPNV ist das Rückgrat der Mobilitätswende. Dies gilt auch für die Zielerreichung des Stadtmobilitätsplans Quedlinburg. Die Stadtbuslinie muss zu einer echten Alternative für die Erreichbarkeit der Innenstadt entwickelt werden. Eine verbesserte Erreichbarkeit von Innenstädten durch ein effizientes Stadtbussystem kann die Wirtschaftstätigkeit in urbanen Zentren begünstigen. Untersuchungen belegen, dass Kunden des öffentlichen Nahverkehrs im Vergleich zu MIV-Nutzern eine höhere Frequenz an Geschäftsbesuchen aufweisen, insbesondere in unmittelbarer Nähe von Haltestellen. Dies deutet auf eine potenzielle Revitalisie-

rung des Einzelhandels hin.²⁸ Insbesondere Menschen ohne Pkw oder mit Mobilitätseinschränkung erhalten durch eine entsprechende ÖPNV-Verfügbarkeit die Möglichkeit Erledigungen in der Innenstadt ohne großen Aufwand zu tätigen.

Eine Anbindung bestehender und neuer Wohngebiete (z. B. Galgenberg und Süderstadt) sollte unbedingt angestrebt werden. Durch die Einführung einer oder mehrerer Stadtbuslinien können darüber hinaus die umliegenden Ortsteile und Ortschaften besser an die Kernstadt angebunden werden, was in einer gesteigerten Daseinsvorsorgesicherung resultieren würde. Eine Anbindung aller Ortsteile und Ortschaften durch eine Stadtbuslinie sollte daher geprüft werden.

Um auf die Herausforderungen und den Wandel des ÖPNV zukunftssicher aufgestellt zu sein, will der Landkreis Harz mit seinem Projekt „harzbewegt“ in Kooperation mit der Harzer Verkehrsbetriebe GmbH und Halberstädter Verkehrs-GmbH Maßnahmen konzipieren und umsetzen.²⁹ Unter anderem ist in diesem Zusammenhang eine Testphase für eine neue Stadtbuslinie 206 in der Welterbestadt Quedlinburg angedacht, die sich aktuell in Planung befindet.

4.4.6 Leitprojekt 6: Bessere Erreichbarkeit der weiterführenden Schule sowie weiteren Bildungseinrichtungen in der Süderstadt für Kinder

Die Vor-Ort-Begehung des August-Bebel-Rings (vgl. 3.5.1) hat ergeben, dass die verkehrliche Situation an den Bildungseinrichtungen in der Süderstadt (Guths-Muths Gymnasium, Kita Süderstadt Anne Frank und Kinderkrippe Mini & Maxi) zu den Stoßzeiten zu Engpässen in der Erreichbarkeit mit dem Pkw führt. Durch fehlende Flächenverfügbarkeit für den Hol- und Bringverkehr, nutzen Elterntaxis u.a. die Nebenflächen wodurch es zu gefährlichen Situationen mit Kindern und Jugendlichen kommt. Darüber hinaus sind die Sichtachsen durch den ruhenden Verkehr vor allem in Kurven stark eingeschränkt, wodurch hervortretende Kinder selber den Verkehr nicht einsehen können und nur schlecht gesehen werden.

Grundsätzlich soll hier also der Hol- und Bringverkehr neu organisiert werden und die Verkehrssicherheit an den Bildungseinrichtungen erhöht werden.

Der gesamte August-Bebel-Ring soll vom Verkehr der „Elterntaxis“ befreit werden. Dafür sollen dezentrale Haltezonen für Elterntaxis in der Dorothea-Erxleben-Straße und Johannishöfer Trift die Möglichkeit schaffen Kinder mit dem MIV zur Schule oder zur Kita zu bringen. Die dadurch gewonnene Fläche soll zugunsten von Fahrradparken oder verbreiterten Gehwegen genutzt werden und die Situation für Eltern und Kinder, die nicht mit dem MIV unterwegs sind, verbessern. Das Anordnen einer Fahrradstraße (vgl. 4.4.2) im August-Bebel-Ring soll für zusätzliche Sicherheit im Rad- und Fußverkehr sorgen und Anreize für Schul- und Kitawege mit dem Fahr-

²⁸ vgl. PNG 2006.

²⁹ vgl. Landkreis Harz 2024.

rad oder zu Fuß setzen. Das Errichten zusätzlicher Querungsmöglichkeiten am August-Bebel-Ring sowie das Vorziehen der Bordkante an den Einmündungen aus der Dorothea-Erxleben-Straße soll das Queren der Straße für Kinder sicherer gestalten.

4.4.7 Leitprojekt 7: Erhöhen der Verkehrssicherheit an relevanten Verkehrsknoten.

In der Welterbestadt Quedlinburg gibt es Unfallschwerpunkte an Knotenpunkten, die einen signifikant hohen Radverkehrsanteil aufweisen (vgl. 3.3.9).

Eine dieser Stellen ist der Knotenpunkt Steinweg/Kleersstraße/Oeringerstraße am östlichen Rand der Innenstadt (vgl. Abbildung 63). Eine Gefahrensituation besteht hier für Radfahrende, die aus der Kleersstraße kommen und in die Adelheidstraße einbiegen. Die aktuelle Verkehrsführung induziert für Radfahrer, die von der Kleersstraße in die Adelheidstraße in südlicher Richtung weiterfahren möchten, eine Nutzung der Bordabsenkung der Radverkehrsquerung des Steinwegs mit anschließendem diagonalem Kreuzen des Knotenpunkts Adelheidstraße/Steinweg. Pkw aus dem Steinweg in Richtung Osten kommend, können die Fahrradfahrer aufgrund von eingeschränkten Sichtachsen erst spät erfassen. Darüber hinaus fehlen Elemente, die auf den Radverkehr am Knotenpunkt aufmerksam machen.

Abbildung 63: Knotenpunkt Kleersstraße/Steinweg/Adelheidstraße



Quelle: IGES 2024.

Daher soll im gesamten Kreuzungsbereich die Führung für den Radverkehr verbessert werden. Maßnahmen, die im Kreuzungsbereich für eine Verbesserung der Verkehrssituation vorzunehmen sind:

- ◆ Auftragen einer roten Markierung für den Radverkehr
- ◆ Schutzstreifen für den Radverkehr mit roter Markierung (im Kreuzungsbereich außerhalb der 30er-Zone Steinweg)
- ◆ Prüfung einer Optimierung der Radverkehrsführung Kleersstraße-Steinweg-Adelheidstraße

Für die Knotenpunkte „Blumenkreisel“ Kaiser-Otto-Straße/Am Schiffbleck sowie Stresemannstraße/Klopstockweg sind ähnliche Maßnahmen zu prüfen und ggf. umzusetzen.

5. Monitoring-Strategie

Nachfolgend werden in Form eines Monitoring-Konzeptes handlungsfeldspezifische Ansätze zur Evaluation des Umsetzungsfortschritts zusammengestellt. Neben den mobilitätsbezogenen Leitzielen beinhaltet dies vor allem geeignete Indikatoren, Erhebungsmethoden sowie Erhebungsintervalle. Die Zuständigkeit für das Monitoring liegt dabei maßgeblich bei der Welterbestadt Quedlinburg bzw. einer durch sie beauftragten Stelle.

Tabelle 23: Übersicht der Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

Leitziel	Unterziel	Indikator und Erhebung
Fahrradfreundliche Welterbestadt	Anbindung der Ortschaften; Aufnahme in das Radwegenetz	Durchschnittliche Reisezeit <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Reisezeitvergleiche mittels Kartendienst Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Errichten von Rad(schnell)wegen auf wichtigen Verbindungsrelationen	Rad(schnell)wege-Neubau und Radwege-Sanierung in km <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Abfrage bei Baulastträger Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Stärkung Verkehrsmittelverknüpfung	Anzahl Umsteigepunkte <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Eigene Erhebung Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Errichten von Radfahrstreifen, Lückenschluss Radverkehrsnetz	Radwege-Neubau und Radwege-Sanierung in km <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Eigene Erhebung/Abfrage bei Baulastträger Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Fahrradzonen/Fahrradstraßen anordnen	Anzahl Straßenkilometer, die als Fahrradzone/-straße angeordnet wurden <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Abfrage bei Straßenverkehrsbehörde Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Fahrradabstellmöglichkeiten errichten	Anzahl Stellplätze (einfach, überdacht, gesichert etc.) <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Eigene Erhebung/Abfrage bei Baulastträger Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Bau eines Fahrradparkhauses	Anzahl Fahrradparkhäuser am Bahnhof <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Eigene Erhebung Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Berücksichtigung vulnerabler Gruppen	Zufriedenheit vulnerabler Gruppen mit bestehendem Mobilitätsangebot <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Eigene Erhebung Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre

Leitziel	Unterziel	Indikator und Erhebung
Erreichbarkeit zu Fuß	Umfangreiche und koordinierte Sanierungsvorhaben	Fußwege-Neubau und Fußwege-Sanierung in km <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Abfrage bei Baulastträgern Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Neue Wegebeziehung	Durchschnittliche Reisezeit <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Reisezeitvergleiche mittels Kartendienst, Durchführung von Fußverkehrschecks Erhebungsintervall: nach Bedarf
	Zugänglichkeit zu wichtigen Orten, Grünflächen und Parks	Erreichbarkeit von wichtigen Orten, Grünflächen und Parks <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Eigene Erhebung mittels Fußverkehrschecks/GIS-Erreichbarkeitsanalyse Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Erweiterung Fußgängerzone und verkehrsberuhigte Bereiche	Anzahl Straßenkilometer, die als Fußgängerzone/verkehrsberuhigter Bereich angeordnet wurden <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Eigene Erhebung/Abfrage beim Straßenverkehrsbehörde Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Steigerung der Aufenthaltsqualität	Anzahl Stadtmobiliar, Stimmungsbild der Bevölkerung <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Eigene Erhebung Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Barrierefreiheit im Fußverkehr	Anzahl zusätzlicher barrierefreier Querungstellen/Wege-km <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Abfrage bei Baulastträgern Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Attraktiver ÖPNV	Attraktivitätssteigerung ÖPNV-Angebot

Leitziel	Unterziel	Indikator und Erhebung
	Ausweitung Bedienzeiten	Erhebung Fahrtenangebot relevanter Linien/Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Auswertung GTFS-Daten der HVB Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Takterhöhung	Erhebung Fahrtenangebot relevanter Linien/Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Auswertung GTFS-Daten der HVB Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Einführung eines On-Demand-Angebots	Anzahl regelmäßig/dauerhaft angebotener Fahrdienste <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Eigene Recherche Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Barrierefreiheit	Anzahl barrierefreier Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Eigene Erhebung/Abfrage bei HVB Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Errichten neuer Haltestellen	Erreichbarkeit von Haltestellen (Fuß/Rad) <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Eigene Erhebung mittels GIS-Erreichbarkeitsanalyse Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Ausbau bestehende Haltestellen	Anzahl Ausstattungselemente an Haltestellen (DFI-Display/Fahrplanaushang, Watterschutz/Unterstand, Sitzbank, Entsorgungsmöglichkeit, etc.) <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Eigene Erhebung/Abfrage bei HVB Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Verbesserung der Angebotsverknüpfung Rad, Bus und Bahn	Anzahl Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Eigene Erhebung/Abfrage bei der HVB Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
Dezentraler ruhender Verkehr	Neuorganisation von Stellplätzen für Gäste und Touristen	Anzahl Stellplätze für Gäste und Touristen in der Innenstadt <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Eigene Erhebung/Abfrage bei der Straßenverkehrsbehörde/Tiefbauamt Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Punktuelle Erhalt von Parkmöglichkeiten, Anpassen von Lieferzeiten	Regelung der Lieferzeiten <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Eigene Erhebung Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre

Leitziel	Unterziel	Indikator und Erhebung
	Ladepunkte errichten	Anzahl Ladepunkte (Normal-/Schnellladen inkl. Leistung) <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Abfrage bei Stadtwerken/Bundesnetzagentur Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Parkraummanagement einführen/erweitern	Anzahl Straßenkilometer mit Parkraummanagement <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Abfrage bei der Straßenverkehrsbehörde Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Verringerung der Dominanz und Präsenz des MIV	Modal Split <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Eigene Erhebung mittels Haushaltsbefragung Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
Geteilte Mobilität	Carsharing-Angebot einführen	Anzahl Pkw und Nutzungen <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Abfrage bei Betreibern Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	Bikesharing-Angebot einführen	Anzahl Leihräder und Nutzungen <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Abfrage bei Betreibern Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre
	(Klima- und) Mobilitätsmanagement etablieren	Anzahl durchgeführter Beratungen bzw. Umsetzungen relevanter Projekte durch Unternehmen/Stadtverwaltung <ul style="list-style-type: none"> Methodik: Eigene Erhebung, ggf. Abfrage bei Unternehmen Erhebungsintervall: drei bis fünf Jahre

Quelle: IGES 2024.

6. Fazit zum Stadtmobilitätsplan

Angesichts der beschriebenen Herausforderungen und des umfassenden Stadtmobilitätsplans, der eine strategische Antwort auf diese Herausforderungen darstellt, bietet sich eine vielversprechende Perspektive für die Mobilitätsentwicklung in der Welterbestadt Quedlinburg. In Anbetracht übergeordneter (u. a. die Klimaziele des Bundes und der Länder) und lokaler (u. a. die beschränkte Flächenverfügbarkeit in der Welterbestadt) Rahmenbedingungen, unterliegen die abgeleiteten Strategien starken externen Faktoren und sind alternativlos.

Die Maßnahmen, die aus diesem Plan hervorgehen, zielen darauf ab, eine nachhaltige Veränderung im Mobilitätsverhalten herbeizuführen, die den aktuellen und zukünftigen Bedürfnissen gerecht wird. Die erarbeiteten Lösungsansätze legen eine solide Grundlage für die städtische Entwicklung bis in die 2040er Jahre und darüber hinaus.

Für die sechs Handlungsfelder Fußverkehr, Radverkehr, Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Personennachverkehr, Schulverkehr und weitere Mobilitätsbedarfe wurden 13 Maßnahmenpakete gebildet, die insgesamt 138 Maßnahmen enthalten, die auf eine Erreichung der gesetzten Ziele der Welterbestadt Quedlinburg im Bereich Mobilität hinwirken. Die Entwicklung von sieben Leitprojekten als Kernpunkte des Stadtmobilitätsplans zeigen deutlich den Fokus der Weiterentwicklung der Mobilität in der Welterbestadt Quedlinburg.

Diese Ergebnisse in Form von konkreten Maßnahmen bieten eine klare Perspektive für die zukünftige Mobilität in Quedlinburg und zeigen den Weg auf, wie die Stadt auch ihre übergeordneten Ziele in Bezug auf Nachhaltigkeit, Lebensqualität und Klimaschutz erreichen kann. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfordert eine aktive Beteiligung der Entscheidungsträger und eine kontinuierliche Überwachung, um sicherzustellen, dass die Mobilitätsentwicklung den gesetzten Zielen entspricht. Mit einem integrativen Ansatz und der Zusammenarbeit aller relevanten Interessengruppen kann die Welterbestadt Quedlinburg eine Vorreiterrolle bei der Gestaltung einer modernen, nachhaltigen und lebenswerten Mobilität einnehmen.

Abschließend ist zu betonen, dass derzeit ein opportunes Zeitfenster für substanzielle Transformationen existiert. Auf allen Verwaltungsebenen beginnend auf Bundesebene bis zu den kommunalen Gebietskörperschaften, werden diverse Mobilitätsprojekte sowohl finanziell als auch durch Expertise gefördert. Zusätzlich erfährt das Themenfeld Mobilität aufgrund seiner erhöhten Präsenz in den Medien eine breite gesellschaftliche Akzeptanz und generiert oft den Wunsch nach partizipativer Mitgestaltung. Bei erfolgreicher Umsetzung dieser Vorzüge bieten sich der Welterbestadt Quedlinburg die Chancen, sowohl das regionale Mobilitätsangebot als auch das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern.

7. Anhang

- A1 Übersicht durchgeführter Beteiligungsformate**
 - A2 Machbarkeitsexposés der Leitprojekte**
 - A3 Kartenübersicht Handlungsfelder**
-

A1 Übersicht durchgeführter Beteiligungsformate

Tabelle 24: Maßnahmenprogramm

Datum	Beteiligungsformat	Beteiligte Akteure	Inhalt der Veranstaltung
10.05.2023-08.07.2023	Vorabbeteiligung	Stadträte und Ortschaftsräte	Sammeln von Ideen und Anregungen zur Weiterentwicklung der Mobilität
20.06.2023	1. FG-Sitzung	Fachgruppe	Vorstellung und Abstimmung des Projektplans und der schwerpunktmäßig zu bearbeitenden Analysefelder.
20.06.2023	Vor-Ort-Begehung	IGES Institut	Parkraumerhebung; Raumbesichtigung
23.05.2023-03.07.2023	Online-Beteiligung	Bürger	Mobilitätsverhalten, Verkehrsmittelnutzung
18.07.2023	2. FG-Sitzung	Fachgruppe	Vorstellung der vorläufigen Ergebnisse aus der Bestandsanalyse
15.08.2023	Werkstatt zur SWOT-Analyse	Interessensvertreter (Stakeholder)	Erarbeitung von Stärken und Schwächen der Fokusthemen Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und ruhender Verkehr
28.08.2023	3. FG-Sitzung	Fachgruppe	Vorstellung und Validierung der Ergebnisse der SWOT-Analyse
10.09.2023	Offene Bürgerversammlung	Bürger	Validierung der SWOT-Analyse, Abstimmung über Handlungsfelder, Erarbeitung eines Zielszenarios, Abstimmung über mögliche Leitziele, Sammeln konkreter Maßnahmenvorschläge
11.09.2023	4. FG-Sitzung	Fachgruppe	Erarbeitung eines Zielszenarios, Gewichtung/Bewertung von Handlungsfeldern
19.10.2023	5. FG-Sitzung	Fachgruppe	Abstimmung und Diskussion des Zielkonzepts
07.11.2023	Gremiensitzung Ortschaftsrat Bad Suderode	Sachgebiet 3.1 und Politik	Vorstellung des Zielkonzepts
14.11.2023	Gremiensitzung Ortschaftsrat Stadt Gernrode	Sachgebiet 3.1 und Politik	Vorstellung des Zielkonzepts
16.11.2023	Gremiensitzung Bauausschuss	Sachgebiet 3.1, IGES Institut und Politik	Vorstellung des Zielkonzepts

Datum	Beteiligungsformat	Beteiligte Akteure	Inhalt der Veranstaltung
07.12.2023	Gremiensitzung Stadtratssitzung	Sachgebiet 3.1, IGES Institut und Politik	Vorstellung des Zielkonzepts
14.02.2024	Offene Bürgerver- anstaltung	Eltern und Eltern- vertreter	Abstimmung und Diskussion von Maßnahmen zum Schulverkehr
14.02.2024	Offene Bürgerver- anstaltung	Bürger	Abstimmung und Diskussion des Maßnahmenplans
15.02.2024	6. FG-Sitzung	Fachgruppe	Abstimmung und Diskussion des Maßnahmenplans, Einarbeitung von Ergänzungen der Fachgruppe für die Beschlussfassung

Quelle: IGES 2024.

A2 Machbarkeitsexposés der Leitprojekte

Fußverkehr	
<p>[FuFu1, FuFu2, FuFu3, FuFu4, FuFu19]</p> <p>Umsetzen verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Carl-Ritter-Straße zur Förderung des Fußverkehrs</p>	<p>Umsetzungshorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Kurz- mittelfristig (bis zu fünf Jahre)
<p>Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Die Carl-Ritter-Straße stellt als einzige Sammelstraße, die eine West-Ost-Durchquerung mit dem Pkw durch die Innenstadt ermöglicht, eine relevante Verbindung mit hoher Verkehrsbelastung im Straßennetz dar. ◆ Durch die beiden flankierenden Fußgängerzonen im Norden und im Süden, ist hier der Fußverkehr stark ausgeprägt.
<p>Ziel der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Stärkung Fußverkehr ◆ Erhöhen der Verkehrssicherheit für Menschen mit Mobilitätseinschränkung (nahegelegenes Seniorenzentrum) ◆ Reduzierung MIV
<p>Maßnahmenbeschreibung:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Errichten von zwei Querungshilfen in der Carl-Ritter-Straße (Fußweg Word und Carl-Ritter-Parkplatz) ◆ Vorziehen des Verkehrsberuhigten Bereichs (VZ 325.1) zur Verkehrsberuhigung der Einmündung in die Lange Gasse in Richtung Finkenherd ◆ Fahrbahnverengung durch Poller/Stadtgrün der Carl-Ritter-Straße am Word ◆ Einfahrtsbeschränkung durch versenkbaren Poller Carl-Ritter-Straße - Hohe Straße ◆ Optische Fahrbahnverengung, z. B. durch Tiefbord (Ende Altetopfstraße stadteinwärts)

Fußverkehr							
Arbeitsschritte, Voraussetzungen und Randbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Beratung zu Umsetzungsmöglichkeiten mit relevanten Akteuren, ◆ Ggf. Beteiligung Anwohner der Innenstadt, die von der Zufahrtsbeschränkung betroffen sind ◆ Planung umzusetzender Baumaßnahmen, evtl. inkl. Erhebung (intern oder extern) ◆ Abwägung zwischen Barrierefreiheit und Denkmalschutz, gemeinsam mit zuständigen Behörden ◆ Vergabe der Bauleistung 						
Finanzierung	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; vertical-align: top;">Finanzieller Aufwand:</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Personalkosten für Prüf- und Planungsaktivitäten, ◆ Investitionskosten für Aus- / Umbau der Infrastruktur können je nach Gestaltung der baulichen Elemente variieren </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">Potentielle Finanzierungsinstrumente:</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Kommunale Mittel ◆ Fördermittel </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">Potentielle Fördermöglichkeiten:</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Förderinitiative Fußverkehr (BALM) ◆ Etwaige Sonderprogramme des Bundes oder des Landes, durch die Stadtverwaltung zu prüfen </td> </tr> </table>	Finanzieller Aufwand:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Personalkosten für Prüf- und Planungsaktivitäten, ◆ Investitionskosten für Aus- / Umbau der Infrastruktur können je nach Gestaltung der baulichen Elemente variieren 	Potentielle Finanzierungsinstrumente:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Kommunale Mittel ◆ Fördermittel 	Potentielle Fördermöglichkeiten:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Förderinitiative Fußverkehr (BALM) ◆ Etwaige Sonderprogramme des Bundes oder des Landes, durch die Stadtverwaltung zu prüfen
	Finanzieller Aufwand:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Personalkosten für Prüf- und Planungsaktivitäten, ◆ Investitionskosten für Aus- / Umbau der Infrastruktur können je nach Gestaltung der baulichen Elemente variieren 					
	Potentielle Finanzierungsinstrumente:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Kommunale Mittel ◆ Fördermittel 					
Potentielle Fördermöglichkeiten:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Förderinitiative Fußverkehr (BALM) ◆ Etwaige Sonderprogramme des Bundes oder des Landes, durch die Stadtverwaltung zu prüfen 						
Zuständigkeit/ Relevante Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Stadtverwaltung, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörde, Denkmalschutz, Beauftragte für Menschen mit Behinderung 						
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ u. a. RaIE7, FuBa1, FuBa2, FuBa3 						

Innere Erschließung Radverkehr	
[RaIE17] Anordnen einer Fahrradstraße in der Lindenstraße	Umsetzungshorizont: <ul style="list-style-type: none"> ◆ Kurzfristig (bis zwei Jahre)
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Die Lindenstraße ist eine Sammelstraße, welche die Kleerswiese und das Harzkrlinikum im Diftfurter Weg verbindet. Sie führt entlang des neu geplanten FSE-Geländes sowie entlang eines Sportplatzes. Dadurch hat die Lindenstraße eine hohe Bedeutung sowohl für den Freizeitverkehr (insbesondere Kinder und Jugendlichen), als auch für den täglichen Pendlerverkehr (Harzkrlinikum als größter Arbeitgeber der Region) mit dem Rad. ◆ Um die Nutzung der Lindenstraße für den Radverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten, soll eine Fahrradstraße mit Freigabe für den Kraftverkehr angeordnet werden.
Ziel der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Priorisierung Radverkehr, hochwertige Radinfrastruktur ◆ Erhöhen der Verkehrssicherheit ◆ Reduzierung MIV ◆ Angebotsverbesserung von Alternativen zu MIV
Maßnahmenbeschreibung:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anordnung einer Fahrradzone (VZ 244.1 i. V. m. VZ 1022-12 und 1024-10 (Auto und Motorrad frei)) ◆ Evtl. zusätzliche Fahrbahnmarkierung zur deutlichen Erkennbarkeit (z. B. Piktogramme auf der Fahrbahn) ◆ Anbringen von auffälliger Beschilderung, die über die bestehenden Regelungen einer Fahrradstraße aufmerksam machen, einfache Beschilderung reicht in der Regel nicht aus (z. B. Banner an den Eingängen der Fahrradstraße) ◆ Ruhenden Verkehr möglichst in Form von alternierendem Längsparken organisieren, Quer- und Schrägparken möglichst vermeiden

Innere Erschließung Radverkehr

Abbildung 64: Beschilderung über bestehende Regelung einer Fahrradstraße in Essen.



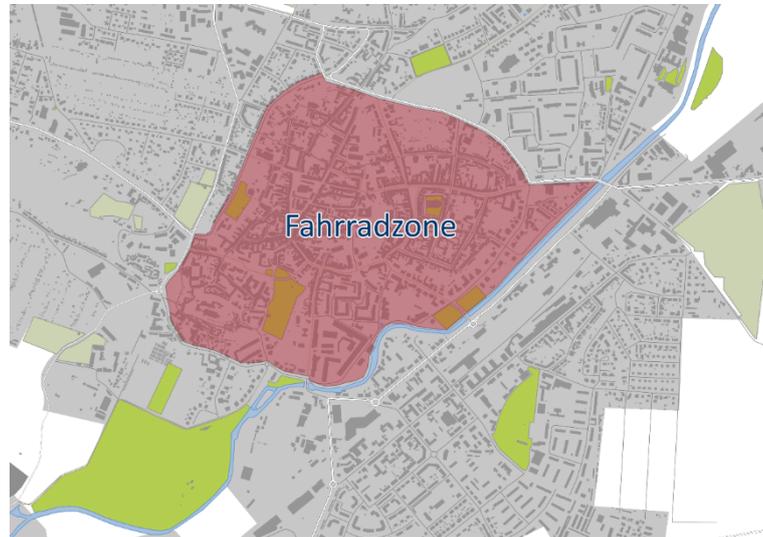
Quelle: QIMBY 2024.

<p>Arbeitsschritte, Voraussetzungen und Randbedingungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Beratung zu Umsetzungsmöglichkeiten mit relevanten Akteuren (Straßenverkehrsbehörde) ◆ Prüfung etwaiger begleitender Baumaßnahmen ◆ Anordnung der Verkehrszeichen ◆ Beschaffung und Montage der Verkehrszeichen, Aufbringen der Markierung ◆ Beschaffung und Montage temporärer Beschilderung ◆ Öffentlichkeitswirksame Eröffnungsveranstaltung ◆ Kommunikation mit Anliegern 	
<p>Finanzierung</p>	<p>Finanzieller Aufwand:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Kosten für Beschilderung und Fahrbahnmarkierung ◆ Personalkosten für Prüf- und Planungsaktivitäten, ◆ Abhängig von der Anzahl zusätzlicher baulicher Maßnahmen (z. B. Verschwenkungen/Einengen) evtl. weitere Kosten

Innere Erschließung Radverkehr		
	Potentielle Finanzierungsinstrumente:	♦ Kommunale Mittel
	Potentielle Fördermöglichkeiten:	
Zuständigkeit/ Relevante Akteure:	♦ Stadtverwaltung, Straßenverkehrsbehörde, Politik, Bürger	
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	♦ u. a. RaIE14, RaIE15, RaIE19, RaIE21	

Innere Erschließung Radverkehr	
<p>[RaIE19] Anordnen einer Fahrradzone in der gesamten Innenstadt</p>	<p>Umsetzungshorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Mittelfristig (Zwei bis fünf Jahre)
<p>Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Mit der StVO-Novelle vom 28.04.2020 ist die Anordnung einer Fahrradzone möglich. Die Fahrradzone orientiert sich an der Regelungsform der Fahrradstraße, ermöglicht aber eine flächendeckende Anordnung über mehrere Straßenzüge. Innerhalb einer Fahrradzone ist in regelmäßigen Abständen zur Ausbildung des Zonenbewusstseins das VZ 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn aufzubringen. Die genauen Anordnungsvoraussetzungen sind in § 45 Abs. 1i StVO zu finden. ◆ Die historische Innenstadt der Welterbestadt Quedlinburg wird aktuell vornehmlich mit dem MIV angefahren. Ein gefahrenloses Anfahren von Zielen in der Innenstadt ist mit dem Fahrrad mit den aktuell bestehenden Regelungen nur bedingt möglich. Gemäß des beschlossenen Zielkonzepts sollte hier der Konflikt zwischen Kraft und Radverkehr entschärft und die Bedingungen das Fahrrad als Verkehrsmittel für das Anfahren von Zielen in der Innenstadt verbessert werden.
<p>Ziel der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Stärkung Radverkehr ◆ Erhöhen der Verkehrssicherheit durch Verkehrsberuhigung ◆ Reduzierung MIV
<p>Maßnahmenbeschreibung:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anordnen einer Fahrradzone innerhalb der Fläche des „Einkaufserlebnis Historische Innenstadt“ (vgl. Abbildung 65) ◆ Anbringen des VZ 244.3 („Fahrradzone“) i. V. m. VZ 1022-12 und 1024-10 („Auto und Motorrad frei“) ◆ Bestenfalls den MIV höchstens für Anlieger freigeben ◆ Möglichst fahrradfreundliche Fahrbahnoberfläche. Bei Bepflasterung möglichst Piktogramme aufbringen und den Einsatz von geschnittenem Großpflaster prüfen (Einhaltung Denkmalschutz) (vgl. Abbildung 66).

Abbildung 65: Bereich der Fahrradzone in der Innenstadt



Quelle: IGES 2024.
Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2024.

Abbildung 66: Beispiel für geschnittenes Großpflaster in der Altstadt Lübeck



Quelle: QIMBY 2024.

Innere Erschließung Radverkehr			
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ruhenden Verkehr möglichst in Form von alternierendem Längsparken organisieren, Quer- und Schrägparken möglichst vermeiden ◆ In den ersten Monaten der Maßnahme: Anbringen von auffälliger Beschilderung, die über die bestehenden Regelungen einer Fahrradzone aufmerksam machen (z. B. Banner an den Eingängen der Fahrradzone) 		
Arbeitsschritte, Voraussetzungen und Randbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Beratung zu Umsetzungsmöglichkeiten mit relevanten Akteuren (Straßenverkehrsbehörde) ◆ Anordnungsgrundlage mit der Straßenverkehrsbehörde klären und Umgang klären (z. B. LSA, Linienverkehre) ◆ Prüfung und Definition baulicher Anpassungen (z. B. geschnittenes Großpflaster) ◆ Prüfung etwaiger begleitender Baumaßnahmen ◆ Anordnung der Verkehrszeichen ◆ Beschaffung und Montage der Verkehrszeichen, Aufbringen der Markierung ◆ Beschaffung und Montage temporärer Beschilderung ◆ Öffentlichkeitswirksame Eröffnungsveranstaltung ◆ Ggf. Beteiligung Anwohner und Gewerbetreibende der Innenstadt ◆ Planung etwaiger umzusetzender Baumaßnahmen, evtl. inkl. Erhebung (intern oder extern) ◆ Abwägung zwischen Barrierefreiheit und Denkmalschutz, gemeinsam mit zuständigen Behörden ◆ Vergabe der Bauleistung 		
	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="vertical-align: top; width: 30%;">Finanzieller Aufwand:</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Personalkosten für Prüf- und Planungsaktivitäten ◆ Investitionskosten für Aus- / Umbau der Infrastruktur (können je nach Gestaltung der baulichen Elemente variieren) </td> </tr> </table>	Finanzieller Aufwand:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Personalkosten für Prüf- und Planungsaktivitäten ◆ Investitionskosten für Aus- / Umbau der Infrastruktur (können je nach Gestaltung der baulichen Elemente variieren)
Finanzieller Aufwand:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Personalkosten für Prüf- und Planungsaktivitäten ◆ Investitionskosten für Aus- / Umbau der Infrastruktur (können je nach Gestaltung der baulichen Elemente variieren) 		

Innere Erschließung Radverkehr	
Potentielle Finanzierungsinstrumente:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Kommunale Mittel ◆ Fördermittel
Potentielle Fördermöglichkeiten:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Förderung von nicht-investiven Modellvorhaben zur Umsetzung des NRVP ◆ Sonderprogramm „Stadt und Land“ (BMDV)
Zuständigkeit/ Relevante Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Stadtverwaltung ◆ Straßenverkehrsbehörde ◆ Denkmalschutz ◆ Politik ◆ Bürger, Gewerbetreibende
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ u. a. RaIE3, RaIE4, RaIE5, RaIE6, RaIE7, RaIE8, RaIE9, RaIE10, RaIE11, RaIE12, RaIE13, RaIE16, RaIE18 <p>→ Enge Abstimmung mit MoMI1, MoMI2, RaIE2, RaFa4 (100-Bürger-Programm) und ÖPNV4 (Stadtbuslinie) erforderlich!</p>

Äußere Erschließung Radverkehr	
[RaAE2] Verbesserung der radverkehrlichen Anbindung der Ortschaften	Umsetzungshorizont: ♦ Mittelfristig (2 bis fünf Jahre)
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	<p>Die bessere Anbindung der Ortschaften Stadt Gernrode und Bad Suderode wurde im Rahmen des Zielkonzepts als ein Hauptziel für den Radverkehr beschlossen. Die Entfernung zwischen den Zentren der Ortschaften ins Zentrum der Welt-erbestadt Quedlinburg beträgt etwa 10km, was nach dem Regelwerk H RSV der FGSV eine optimale Entfernung für eine Radschnellverbindung bzw. eine Radvorrangroute ist.</p> <p>Radschnellverbindungen zeichnen sich dadurch aus, dass sie aufgrund einer hohen Belagsqualität auch bei hoher Geschwindigkeit sicher befahrbar sind, durch sie geringe Zeitverluste durch Anhalten und Warten entstehen, ausreichende Breiten auch für größere Verkehrsmengen bieten sowie i. d. R. isoliert von anderen Verkehrsmitteln führen.</p> <p>Durch eine schnelle und direkte Verbindung haben Radschnellwege das Potenzial den Alltags- und insbesondere den Berufspendlerverkehr vom Pkw auf das Fahrrad zu verlagern.</p>
Ziel der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Hochwertige Radinfrastruktur ♦ Stärkung des Radverkehrs auf mittellangen Strecken (7-15 km) ♦ Reduzierung MIV
Maßnahmenbeschreibung:	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Erschließung bzw. Ausbau der bestehenden Radwegeverbindung zwischen den Ortschaften und der Kernstadt Quedlinburg (Quarmbachweg / Wellbachweg (Erschließung) – Dreibogenbrücke – Suderöder Chaussee) zu einem Radschnellweg, jedoch mindestens zu einer Radvorrangroute. ♦ Variantenprüfung im Rahmen einer Bürgerbeteiligung

Äußere Erschließung Radverkehr		
Arbeitsschritte, Voraussetzungen und Randbedingungen		<ul style="list-style-type: none"> ◆ Beratung zu Umsetzungsmöglichkeiten mit relevanten Akteuren (Landkreis) ◆ Definition Verfahrensablauf der Variantenprüfung ggf. mit Bürgerbeteiligung und Erhebungen ◆ Vergabe Planungsleistung nach HOAI LPH 1-9 ◆ Vergabe von Bauleistungen ◆ Evtl. öffentlichkeitswirksame Veranstaltung
Finanzierung:	Finanzieller Aufwand:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Kostensatz Radschnellverbindung etwa 1,0 Mio. Euro/km bzw. Kostensatz Radvorrangrouten etwa 0,6 Mio. Euro/km ◆ zzgl. 20% Umwegzuschlag auf Entfernung Luftlinie ◆ Zwangspunktzuschlag (bei Kreuzung bedeutender Infrastrukturen) etwa 0,5 Mio. Euro/St. <p>Bei einer Korridorlänge von ca. 10 km und einer Kreuzung der L239 ergibt sich eine überschlägige Kostenermittlung von insgesamt 12,5 Mio. Euro (RSV) bzw. 7,7 Mio. Euro (RVR)</p>
	Potentielle Finanzierungsinstrumente:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Kommunale Mittel ◆ Fördermittel
	Potentielle Fördermöglichkeiten:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Klimaschutz durch Radverkehr ◆ Sonderprogramm „Stadt und Land“ (BMDV) ◆ Finanzhilfen für Radschnellwege ◆ Weitere etwaige Sonderprogramme des Bundes oder des Landes, durch die Stadtverwaltung zu prüfen unter Beachtung der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 - 2030

Äußere Erschließung Radverkehr	
Zuständigkeit/ Relevante Akteure:	◆ Landkreis, Stadtverwaltung
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	◆ u. a. RaAE3, RaAE12, RaIE33

ÖPNV		
[ÖPNV6] Einführung einer Stadtbuslinie (Linie 206)	Umsetzungshorizont:	
	♦ Kurzfristig (unter zwei Jahren)	
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt ♦ Bessere Anbindung der Ortschaften ♦ Versorgungssicherheit ♦ Attraktivitätssteigerung des ÖPNV 	
Ziel der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Stärkung des ÖPNV, Stadtbus als ernsthafte Alternative zum MIV etablieren ♦ Funktionierendes Stadtbussystem ♦ Reduzierung MIV 	
Maßnahmenbeschreibung:	<ul style="list-style-type: none"> ♦ Einführung einer Stadtbuslinie, die ggf. sowohl die Ortschaften und Ortsteile als auch die Innenstadt anbindet. ♦ Anbindung bestehender und neuer Wohngebiete (z. B. Galgenberg und Süderstadt) ♦ Takterhöhung ♦ Bahnhof Quedlinburg als Start- und Endhaltestelle 	
Arbeitsschritte, Voraussetzungen und Randbedingungen	♦ Aktuell befindet sich die Maßnahme bereits in Prüfung, eine Umsetzung ist daher wahrscheinlich.	
Finanzierung:	Finanzieller Aufwand:	Bestellung von ÖPNV-Verkehren inkl. Fahrer, Fahrzeug und Betriebskosten
	Potentielle Finanzierungsinstrumente:	♦ Mittel des Landkreises „harzbewegt“, ÖPNV-Grundfinanzierung gem. ÖPNV-Gesetz,

ÖPNV	
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Regionalisierungsmittel (z. B. Beschaffung von Bussen), ◆ weitere Finanzierungsoptionen prüfen, ggf. Beantragung von Fördermitteln ◆ Kommunale Mittel
	<p>Potentielle Fördermöglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Etwaige Sonderprogramme des Bundes oder des Landes, durch die Stadtverwaltung zu prüfen
Zuständigkeit/ Relevante Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Landkreis, Verkehrsunternehmen, Stadtverwaltung, Bürger, Politik
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ u. a. Alle Maßnahmen aus dem Maßnahmenpaket ÖPNV

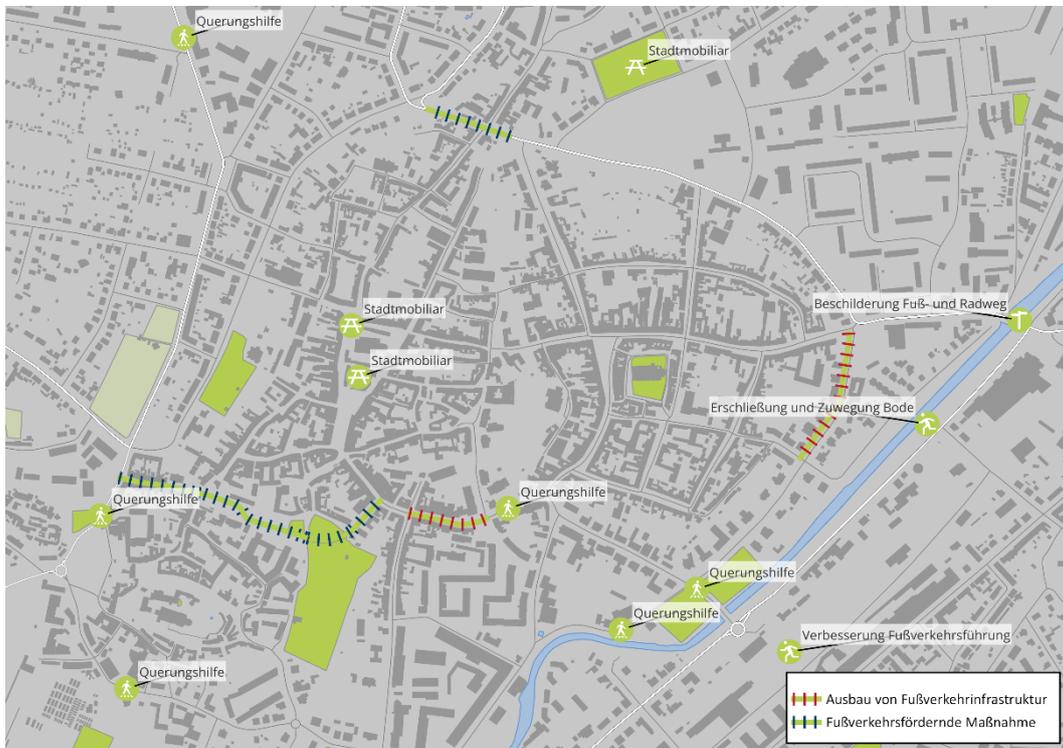
Schulverkehr	
<p>[Schu8] Bessere Erreichbarkeit der weiterführenden Schule sowie weiteren Bildungseinrichtungen in der Süderstadt für Kinder</p>	<p>Umsetzungshorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Kurzfristig (bis zwei Jahre)
<p>Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme</p>	<p>Die Vor-Ort-Begehung des August-Bebel-Rings (vgl. 3.5.1) hat ergeben, dass die verkehrliche Situation an den Bildungseinrichtungen in der Süderstadt (GuthsMuths Gymnasium, Kita Süderstadt Anne Frank und Kinderkrippe Mini & Maxi) zu den Stoßzeiten zu Engpässen in der Erreichbarkeit mit dem Pkw führt. Durch fehlende Flächenverfügbarkeit für den Hol- und Bringverkehr, nutzen Elterntaxis u.a. die Nebenflächen wodurch es zu gefährlichen Situationen mit Kindern und Jugendlichen kommt. Darüber hinaus sind die Sichtachsen durch den ruhenden Verkehr vor allem in Kurven stark eingeschränkt, wodurch hervortretende Kinder selber den Verkehr nicht einsehen können und nur schlecht gesehen werden.</p>
<p>Ziel der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Reduzierung MIV ◆ Stärkung Umweltverbund ◆ Erhöhen der Verkehrssicherheit durch Verkehrsberuhigung ◆ Steigerung der Aufenthaltsqualität
<p>Maßnahmenbeschreibung:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Vorziehen der Bordkante an den Einmündungen („Gehwegnasen“) an der Dorothea-Erxleben-Straße/August-Bebel-Ring ◆ Dezentrale Haltezonen für Elterntaxis: Einrichten von Parkverbotszonen Dorothea-Erxleben-Straße, Johannishöfer Trift ◆ Gesamter August-Bebel-Ring als Halteverbotszone, gewonnene Flächen zu Gunsten von Fahrradparken oder Gehwegen/Aufenthaltsqualität umnutzen ◆ Widmung des August-Bebel-Rings dem Radverkehr, Anordnen einer Fahrradstraße ◆ Prüfung des Auftragens zusätzlicher Fahrbahnmarkierung (z. B. Piktogramme) zur deutlichen Erkennbarkeit ◆ Anbringen des VZ 244.1 i. V. m. VZ 1022-12 und 1024-10 (Auto und Motorrad frei)

Schulverkehr							
Arbeitsschritte, Voraussetzungen und Randbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Bestandsaufnahme, ggf. Begehung gemeinsam mit Eltern und Kindern ◆ Beratung zu Umsetzungsmöglichkeiten mit relevanten Akteuren, ◆ Ggf. Beteiligung Anwohner ◆ Planung umzusetzender Baumaßnahmen, evtl. inkl. Erhebung (intern oder extern) ◆ Abwägung zwischen Barrierefreiheit und Denkmalschutz, gemeinsam mit zuständigen Behörden ◆ Vergabe der Bauleistung 						
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; vertical-align: top;">Finanzieller Aufwand:</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Personalkosten für Prüf- und Planungsaktivitäten ◆ Investitionskosten für Aus- / Umbau der Infrastruktur können je nach Gestaltung der baulichen Elemente variieren </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">Potentielle Finanzierungsinstrumente:</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Kommunale Mittel </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">Potentielle Fördermöglichkeiten:</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Förderinitiative Fußverkehr (BALM) ◆ Förderung von nicht-investiven Modellvorhaben zur Umsetzung des NRVP ◆ Etwaige Sonderprogramme des Bundes oder des Landes, durch die Stadtverwaltung zu prüfen </td> </tr> </table>	Finanzieller Aufwand:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Personalkosten für Prüf- und Planungsaktivitäten ◆ Investitionskosten für Aus- / Umbau der Infrastruktur können je nach Gestaltung der baulichen Elemente variieren 	Potentielle Finanzierungsinstrumente:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Kommunale Mittel 	Potentielle Fördermöglichkeiten:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Förderinitiative Fußverkehr (BALM) ◆ Förderung von nicht-investiven Modellvorhaben zur Umsetzung des NRVP ◆ Etwaige Sonderprogramme des Bundes oder des Landes, durch die Stadtverwaltung zu prüfen
Finanzieller Aufwand:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Personalkosten für Prüf- und Planungsaktivitäten ◆ Investitionskosten für Aus- / Umbau der Infrastruktur können je nach Gestaltung der baulichen Elemente variieren 						
Potentielle Finanzierungsinstrumente:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Kommunale Mittel 						
Potentielle Fördermöglichkeiten:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Förderinitiative Fußverkehr (BALM) ◆ Förderung von nicht-investiven Modellvorhaben zur Umsetzung des NRVP ◆ Etwaige Sonderprogramme des Bundes oder des Landes, durch die Stadtverwaltung zu prüfen 						
Zuständigkeit/ Relevante Akteure:	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Stadtverwaltung, Straßenverkehrsbehörde 						

Schulverkehr	
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none">◆ u. a. FuFu20, MoVe1, MoVe4, Schu1, Schu2, Schu3, Schu4, Schu5, Schu10, Schu11, WeMo2

A3 Kartenübersicht Handlungsfelder

Abbildung 67: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld Fußverkehr



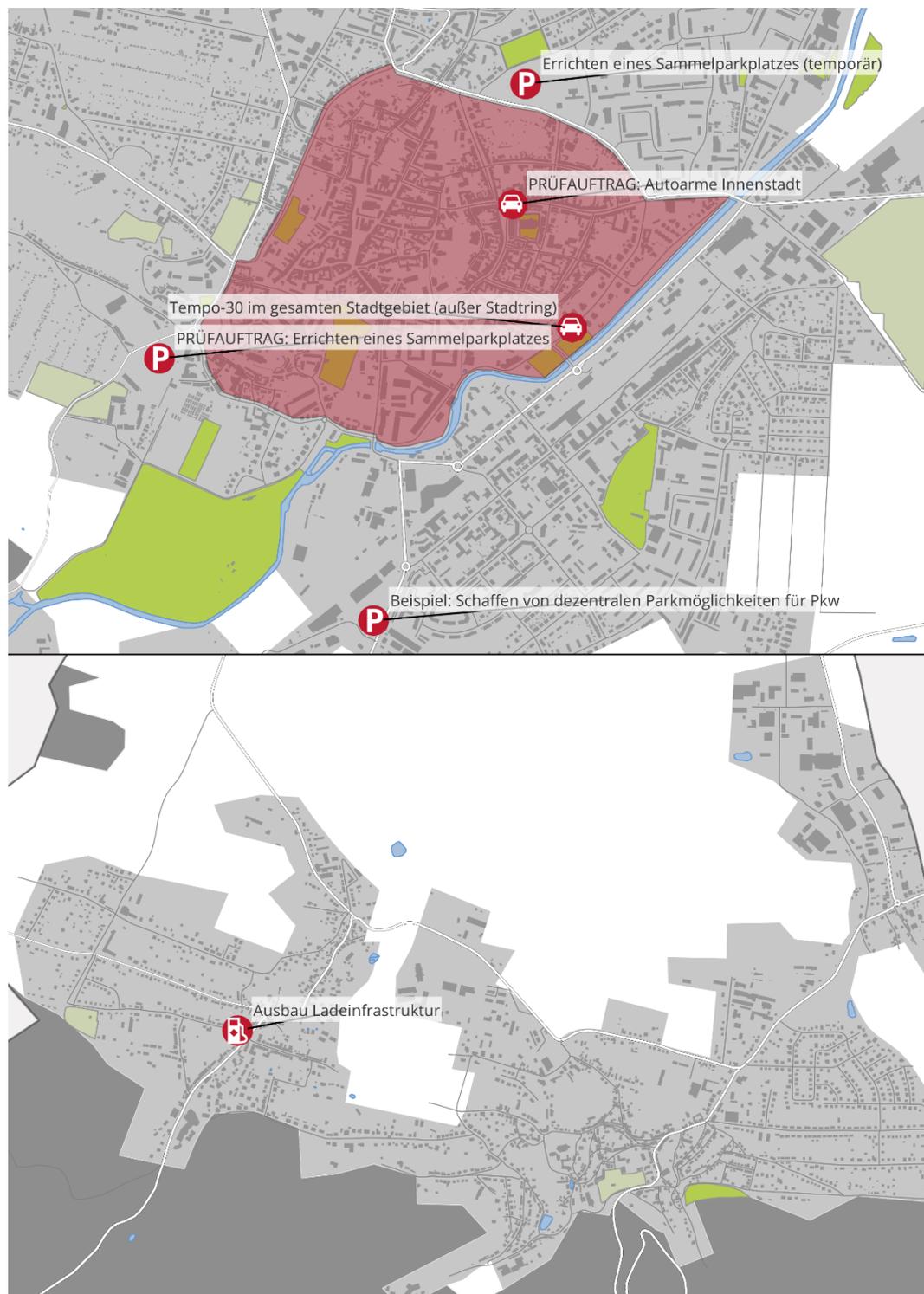
Quelle: IGES 2024.

Abbildung 68: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld Radverkehr



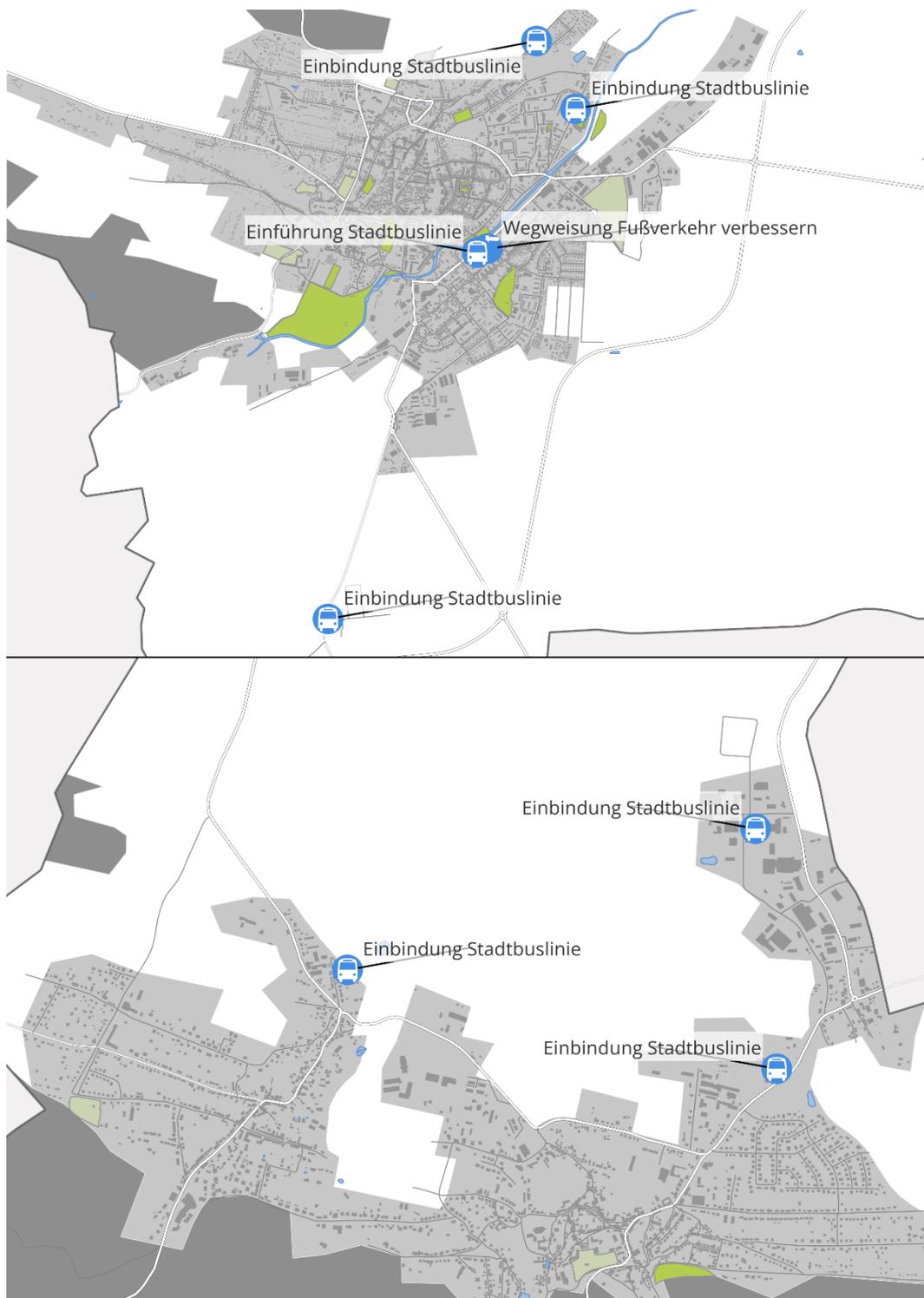
Quelle: IGES 2024.

Abbildung 69: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld MIV



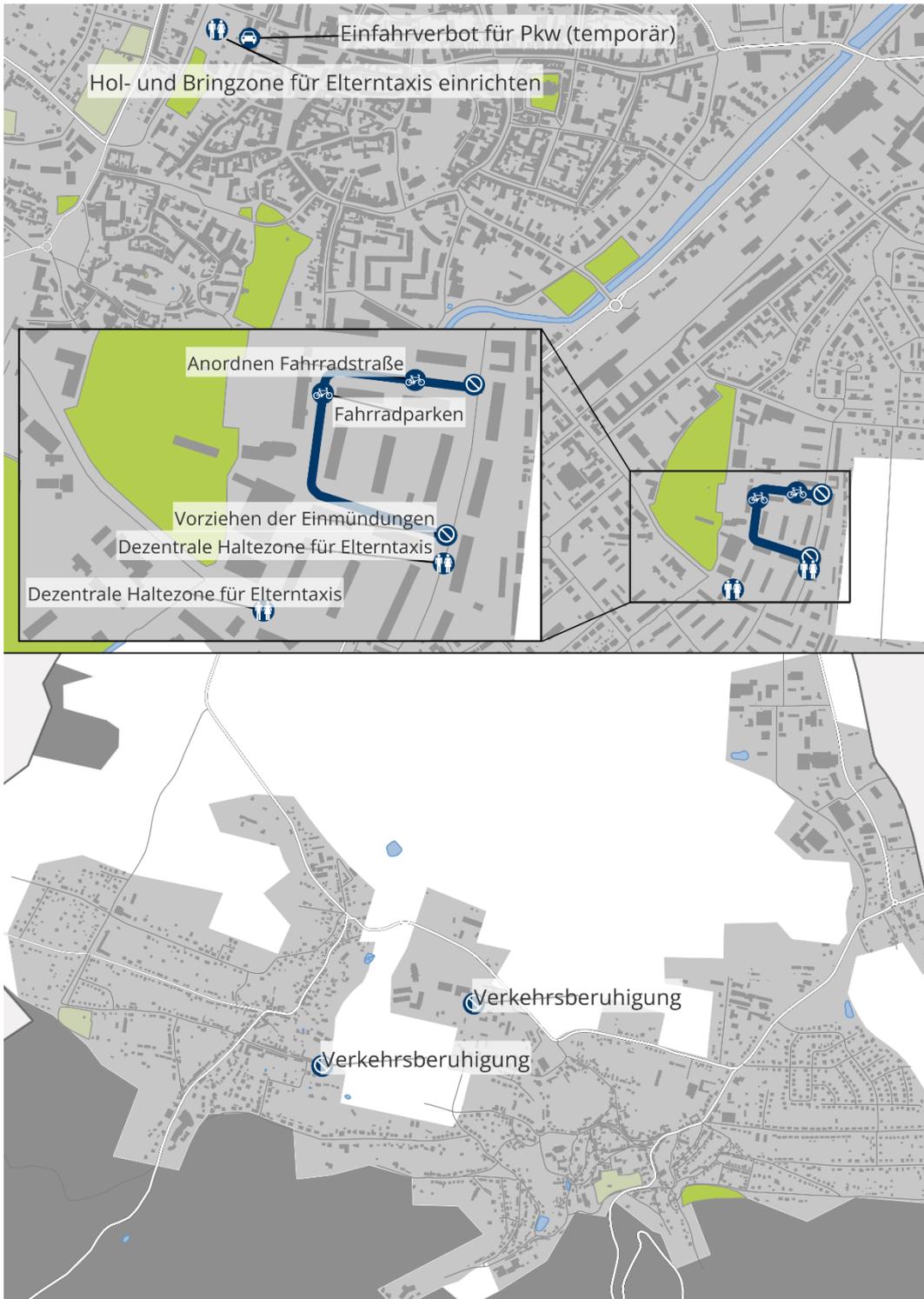
Quelle: IGES 2024.

Abbildung 70: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld ÖPNV



Quelle: IGES 2024.

Abbildung 71: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld Schulverkehr



Quelle: IGES 2024.

Abbildung 72: Maßnahmenübersicht Handlungsfeld Weitere Handlungsbedarfe



Quelle: IGES 2024.

Literaturverzeichnis

- ADFC (2020): StVO-Novelle in Kraft getreten. Online verfügbar unter: <https://www.adfc.de/artikel/stvo-novelle-in-kraft-getreten>, zuletzt abgerufen am 15.03.2024.
- GBP (2024): Unsere Projekte. Projekt: L66n Ortsumfahrung Quedlinburg. Online verfügbar unter: <https://www.gbp-ingenieure.de/unsere-projekte/abgeschlossene-projekte/10-projekte/vermessung/37-l66n-ou-quedlinburg>, zuletzt abgerufen am 14.03.2024.
- HVB (2024): Regionalverkehr Bereich Quedlinburg. Online verfügbar unter: <https://hvb-harz.de/regionalverkehr/>, zuletzt abgerufen am 14.03.2024.
- INSA (2024): Was ist INSA?. Online verfügbar unter: <https://www.insa.de/was-ist-insa>, zuletzt abgerufen am 18.01.2024.
- Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (Hrsg.). Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt. Magdeburg, 2010.
- Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (Hrsg.). ÖPNV-Plan 2020 – 2030. Plan des öffentlichen Personennahverkehrs. Magdeburg, 2019.
- Landkreis Harz (Hrsg.). Kreisentwicklungskonzept Landkreis Harz. Halberstadt, 2015.
- Landkreis Harz (Hrsg.). Fortschreibung 2021 Nahverkehrsplan Landkreis Harz. Halberstadt, 2021.
- Landkreis Harz (2024): „Harzbewegt“ sorgt für Zusatzbusse auf der Stadtlinie 12 in Halberstadt, online verfügbar unter: <https://www.kreis-hz.de/de/presseinformationen/harzbewegt-sorgt-fuer-zusatzbusse-auf-der-stadtlinie-12-in-halberstadt.html>, zuletzt abgerufen am 14.03.2024.
- PGN Planungsgruppe Nord (Hrsg.). Der Beitrag von Stadtbussystemen zur Verbesserung von Mobilität und Standortqualität in Klein- und Mittelstädten, Kurzfassung des Anschlussberichts zum Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen FE-Nr. 70.0714/2003, Kassel 2006. <http://www.pgn-kassel.de/tag/stadtverkehr/>
- Rupprecht Consult (Hrsg.). Zusammenfassung für Entscheidungsträger:innen – Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP). Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt von Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (Decision makers summary for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan). Köln, 2020 und Frankfurt, 2021.
- Stadt Quedlinburg (Hrsg.). Radverkehrskonzeption Stadt Quedlinburg. Maßnahmenplanung für stadtteilverbindende Fahrradhaupttrouten im Rahmen der Radverkehrsförderung Stadt Quedlinburg. Hannover, 1996.
-

Stadt Quedlinburg (Hrsg.). Quedlinburg – Verkehrskonzept Innenstadt. Bericht zum Projekt Nr. 0337. Quedlinburg, 2005.

Stadt Quedlinburg (Hrsg.). Integriertes Stadtentwicklungskonzept. Zweite Fortschreibung. Quedlinburg, 2012.

Welterbestadt Quedlinburg (Hrsg.). Zweite Fortschreibung Städtebaulicher Rahmenplan der Welterbestadt Quedlinburg. Quedlinburg, 2021.

Welterbestadt Quedlinburg (Hrsg.). Flächennutzungsplan (FNP) der Welterbestadt Quedlinburg mit den Ortsteilen Stadt Gernrode und Bad Suderode. Begründung (Teil 1). Quedlinburg, 2022.

ZIV (2023): Online abrufbar unter: https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2023/09/ZIV_Marktdatenpraesentation_2023_fuer_GJ_2022.pdf, zuletzt abgerufen am 26.01.2024

Der Stadtmobilitätsplan der Welterbestadt Quedlinburg ist ein strategisches Planwerk, das klare Ziele und Strategien für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität in der Welterbestadt bis 2040 und darüber hinaus definiert. Es legt einen klaren Fokus auf die Stärkung des Umweltverbunds, durch progressive Maßnahmen im Radverkehr, Fußverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr. Durch eine enge Zusammenarbeit mit allen relevanten Interessengruppen strebt die Welterbestadt eine nachhaltige und lebenswerte Mobilität an, die die Bedürfnisse aller Bewohner und Besucher berücksichtigt und gleichzeitig das historische Erbe bewahrt.

Mit diesem Ansatz kann die Welterbestadt Quedlinburg eine Vorreiterrolle bei der Gestaltung einer modernen, nachhaltigen und lebenswerten Mobilität einnehmen.



Der Stadtmobilitätsplan der Welterbestadt Quedlinburg ist ein strategisches Planwerk, das klare Ziele und Strategien für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität in der Welterbestadt bis 2040 und darüber hinaus definiert. Es legt einen klaren Fokus auf die Stärkung des Umweltverbunds, durch progressive Maßnahmen im Radverkehr, Fußverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr. Durch eine enge Zusammenarbeit mit allen relevanten Interessengruppen strebt die Welterbestadt eine nachhaltige und lebenswerte Mobilität an, die die Bedürfnisse aller Bewohner und Besucher berücksichtigt und gleichzeitig das historische Erbe bewahrt.

Mit diesem Ansatz kann die Welterbestadt Quedlinburg eine Vorreiterrolle bei der Gestaltung einer modernen, nachhaltigen und lebenswerten Mobilität einnehmen.



Der Stadtmobilitätsplan der Welterbestadt Quedlinburg ist ein strategisches Planwerk, das klare Ziele und Strategien für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität in der Welterbestadt bis 2040 und darüber hinaus definiert. Es legt einen klaren Fokus auf die Stärkung des Umweltverbunds, durch progressive Maßnahmen im Radverkehr, Fußverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr. Durch eine enge Zusammenarbeit mit allen relevanten Interessengruppen strebt die Welterbestadt eine nachhaltige und lebenswerte Mobilität an, die die Bedürfnisse aller Bewohner und Besucher berücksichtigt und gleichzeitig das historische Erbe bewahrt.

Mit diesem Ansatz kann die Welterbestadt Quedlinburg eine Vorreiterrolle bei der Gestaltung einer modernen, nachhaltigen und lebenswerten Mobilität einnehmen.



Der Stadtmobilitätsplan der Welterbestadt Quedlinburg ist ein strategisches Planwerk, das klare Ziele und Strategien für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität in der Welterbestadt bis 2040 und darüber hinaus definiert. Es legt einen klaren Fokus auf die Stärkung des Umweltverbunds, durch progressive Maßnahmen im Radverkehr, Fußverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr. Durch eine enge Zusammenarbeit mit allen relevanten Interessengruppen strebt die Welterbestadt eine nachhaltige und lebenswerte Mobilität an, die die Bedürfnisse aller Bewohner und Besucher berücksichtigt und gleichzeitig das historische Erbe bewahrt.

Mit diesem Ansatz kann die Welterbestadt Quedlinburg eine Vorreiterrolle bei der Gestaltung einer modernen, nachhaltigen und lebenswerten Mobilität einnehmen.

