

Quedlinburg

Verkehrskonzept Innenstadt

Quedlinburg – Verkehrskonzept Innenstadt

- Bericht zum Projekt Nr. 0337 -

Auftraggeber:

Stadt Quedlinburg
Markt 1
06484 Quedlinburg

vertreten durch:

BauBeCon Sanierungsträger GmbH
Geschäftsstelle Quedlinburg
Word 3
06484 Quedlinburg
Ehorwedel@baubecon.de
www.baubecon.de

Fachbereich 4		
Eing.: 17. Nov. 2005		
Sg 4.1	Sg 4.2	Sg 4.3

Auftragnehmer:

ARGE „R-Plan Quedlinburg“

Ingenieurgemeinschaft

Schnüll Haller und Partner

Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511/21 978-320
Fax: 0511/21 978-333
info@schnuell-haller.de
www.schnuell-haller.de

Architektengruppe

Lepère und Partner GbR

Osterdeich 131
28205 Bremen
Tel.: 0421/444025
Fax: 0421/444027
BueroLepere@t-online.de

Projektleitung Verkehrskonzept:

Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung Verkehrskonzept:

Dipl.-Ing. Jens Fries
Dipl.-Ing. Christian Adams

unter Mitarbeit von:
cand.-ing. Gülfer Kacar
Dipl.-Ing. Inna Harkover
cand.-ing. Janina Rinne
Dipl.-Ing. Alexander Sub
Christina Eckardt

Hannover, Oktober 2005

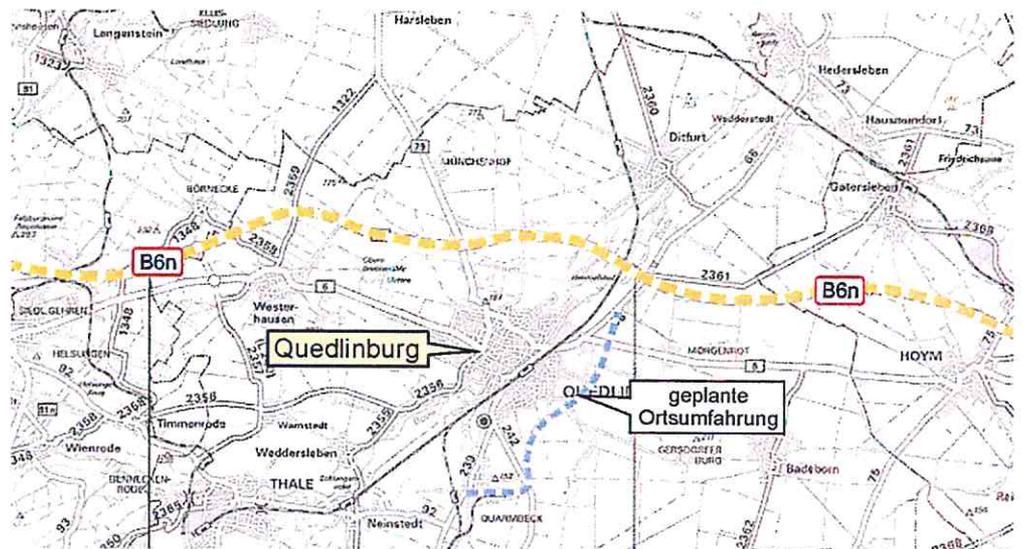
Inhalt		Seite
1	Einführung	1
2	Planungsleitbild	4
3	Zustandsanalyse	8
3.1	Straßenräumliche Situation	8
3.2	Fließender Kraftfahrzeugverkehr	12
3.2.1	Funktionale Gliederung des Straßennetzes	12
3.2.2	Verkehrsbelastungen	14
3.2.3	Unfallanalyse	18
3.2.4	Zusammenfassung	19
3.3	Ruhender Kraftfahrzeugverkehr	21
3.3.1	Stellplatzangebot	21
3.3.2	Stellplatzauslastung und Parkdauer	25
3.3.3	Zusammenfassung	31
3.4	Mögliche Standorte zusätzlicher Stellplatzangebote	34
3.5	Rad- und Fußgängerverkehr	42
3.5.1	Derzeitige Situation	42
3.5.2	Überprüfung der Situation im Radverkehr	47
3.5.3	Zusammenfassung	51
4	Entwicklungsperspektiven und Prognose	53
4.1	Entwicklungen in Deutschland	53
4.2	Entwicklungen in Quedlinburg	55
4.3	Auswirkungen des Neubaus der B 6n und der östlichen Ortsumfahrung	57
4.4	Prognose der lokalen verkehrlichen Entwicklung	57
5	Planungskonzepte	59
5.1	Fließender Kraftfahrzeugverkehr	59
5.2	Exkurs Rothenburg o.d.T./Monschau	65
5.3	Ruhender Kraftfahrzeugverkehr	67
5.4	Rad- und Fußgängerverkehr	71
6	Schlüsselmaßnahmen	76

1 Einführung

Problemstellung und Zielsetzung

Nicht nur Einzeldenkmale, sondern ein vollständig erhaltener mittelalterlicher Stadtgrundriss prägen die am Nordrand des Harzes im Tal der Bode gelegene Innenstadt von Quedlinburg. Dies führte 1994 zur Einstufung als „Welterbe“ durch die UNESCO. Die Kreisstadt Quedlinburg stellt heute mit der Funktion eines Mittelzentrums¹ den Versorgungsmittelpunkt für etwa 24.000 Bürger innerhalb der Stadtgrenzen (etwa 8.100 in der Innenstadt) und 80.000 Menschen im Landkreis dar. Im Rahmen der Stadtentwicklung und -sanierung werden große Anstrengungen unternommen, um der Stadt vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Probleme eine positive Zukunft zu geben. Neben der Ansiedlung neuer Betriebe soll insbesondere der Tourismus aber auch der Wohnstandort Innenstadt gefördert werden. Für die Ziele wie auch für die optimierte Mobilität der Bürger Quedlinburgs ist eine leistungsfähige wie auch umwelt- und sozialverträgliche Verkehrsgestaltung von Bedeutung.

Die verkehrliche Situation ist geprägt von dem die Alt- und Neustadt sowie den Stadtteil Westendorf (Schloßberg) umschließenden Hauptverkehrsstraßenring. Einige Radialen führen von außen auf diesen Ring, wobei die Bundesstraßen B 6 und B 79 von größerer Bedeutung sind. Mit dem Neubau der B 6 wird bis 2007 eine Umfahrung der Stadt hergestellt sein, die den Ring vom Durchgangsverkehr entlasten wird (Bild 1). Außerdem ist eine östliche Ortsumfahrung geplant.



1: Lage im Netz

Neben der dauerhaften Aufgabe, die gute Verkehrsabwicklung auf dem durch viele Knotenpunkte gestörten Hauptverkehrsstraßenring zu ge-

¹ Im Landesentwicklungsprogramm (LEP) von Sachsen-Anhalt (Artikel II Landesplanungsgesetz) wird Quedlinburg die Funktion eines Mittelzentrums zugewiesen.

währleisten, ist insbesondere der Verkehr innerhalb des Rings, der oft nur schwer bzw. schwer verträglich abgewickelt werden kann, zu berücksichtigen. Durch den mittelalterlichen Stadtgrundriss, der sich über den ganzen Bereich erstreckt, führt die Abwicklung des fließenden Kraftfahrzeugverkehrs in engen Straßenräumen und über beschauliche Plätze immer wieder zu Schwierigkeiten und unverträglichen Situationen. Aber auch hinsichtlich der Unterbringung des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs, der Abwicklung des touristischen Busverkehrs sowie des Fußgänger- und Radverkehrs muss einer solchen besonderen Situation Rechnung getragen werden.

Seit 1990 hat man sich in vielfältiger Weise bemüht, die ungewöhnliche verkehrliche Situation für alle Beteiligten angemessen zu beherrschen. Ein Verkehrsentwicklungsplan wurde erstellt, eine gesonderte Radverkehrskonzeption erarbeitet, der Verkehr im Rahmen des Städtebaulichen Rahmenplans bearbeitet sowie der Verkehrsentwicklungsplan in Konzeptbausteinen fortgeschrieben. Im Einklang mit der Stadtverwaltung wurden dabei Maßnahmen überlegt und umgesetzt. Dennoch sind Probleme geblieben, wiederaufgetaucht oder es haben sich neue eingestellt. Daher soll nunmehr im Rahmen der Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplans verkehrsartenübergreifend die aktuelle Situation neu bewertet und für die Zukunft tragfähige Lösungen weiterentwickelt oder auch neu überlegt werden. Der Untersuchungsraum ist durch den die Alt- und Neustadt sowie den Stadtteil Westendorf (Schloßberg) umschließenden Hauptverkehrsstraßenring eingegrenzt. Für bestimmte Fragestellungen wird aber auch über diesen Untersuchungsraum hinausgeschaut.

Methodisches Vorgehen

Der von der Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner verfolgte Planungsansatz ist primär konzept- und zielorientiert und nicht deterministisch nachfrageorientiert. Dies bedeutet, dass die zielorientierten Fragen, wie das Verkehrssystem in Quedlinburg künftig gestaltet werden soll, welche Wechselwirkungen zwischen der gewerblichen, der touristischen und der verkehrlichen Entwicklung bestehen, wie sich dies auf alle verkehrlich relevanten Bereiche auswirkt und mit welchen Maßnahmen die Ziele der Stadt- und Verkehrsplanung erreichbar sind, im Mittelpunkt der Planungen stehen.

Wesentliche Punkte eines daraus für die Verkehrsplanung resultierenden Anforderungsprofils sind:

- Entwicklung eines **Planungsleitbildes** auf der Basis intensiver Dialoge mit Betroffenen und Entscheidungsträgern.
- **Prozesscharakter** der Planung, d.h. nicht der Schlussbericht ist das Ergebnis der Bearbeitung, sondern die Bearbeitung selbst ist Teil der künftigen Verkehrsplanung Quedlinburgs.

- Begleitung der Verkehrsplanung durch einen **fachlichen Arbeitskreis** und ein möglichst **offenes und bürgernahes Planungsverfahren**.
- Gleichrangige **Berücksichtigung aller betrachteten Verkehrsarten** (Kraftfahrzeugverkehr, Fußgänger, Radfahrer).

Da gerade bezogen auf Innenstädte Meinungen und Interessen oft kontrovers aufeinander treffen, ist es sinnvoll, die Verkehrsuntersuchung von einer möglichst offenen und bürgernahen Planungskultur begleiten zu lassen. Daher wurde während der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes als integraler Bestandteil neben den Sitzungen eines begleitenden fachlichen Arbeitskreises auch ein offener Workshop mit Bürgern, Gewerbetreibenden und Vertretern verschiedener Interessenverbände Quedlinburgs veranstaltet (Bild 2), in dem die Meinungen der Teilnehmenden bezogen auf die verkehrliche Situation aber auch Verbesserungsvorschläge zusammengetragen wurden. Außerdem wurden im Rahmen der Sitzungen des Bauausschusses verkehrliche Probleme erörtert und der Entwurf des Endberichtes vorgestellt und diskutiert. In die Erarbeitung des Verkehrskonzeptes eingeflossen sind auch die Vorleistungen des „Arbeitskreises Verkehr“.



2: Offener Workshop am 15. Mai 2004

Eine Liste der Mitglieder des begleitenden Arbeitskreises und der Teilnehmer des offenen Workshops ist im Anlagenband (Anlage 1) aufgeführt.

2 Planungsleitbild

Die Entwicklung eines Planungsleitbildes hat eine zentrale Position innerhalb der Planung eines Verkehrskonzeptes, da hierin die grundsätzlichen Ziele der Planung abgesteckt werden. Das Planungsleitbild ist gleichzeitig Maßstab für die Bewertung von Maßnahmewirkungen. Obwohl die Definition der Planungsziele verständlicherweise am Anfang der Bearbeitung steht, begleitet die Diskussion des Planungsleitbildes den Bearbeitungsprozess, da zumindest eine Feinkorrektur in Folge der immer intensiveren Beschäftigung mit dem Thema unumgänglich ist.

Ein Planungsleitbild gliedert sich üblicherweise in Oberziele und konkrete Handlungsziele (Tabelle 1). Die Zielrichtung des Planungsleitbildes wird durch die Überschrift „Strategie zur sozial- und stadtverträglichen Verkehrsgestaltung“ beschrieben, d.h. alle sozialen Gruppen sollen angemessen am Verkehrsgeschehen beteiligt werden und die Abwicklung der notwendigen Verkehre soll unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzungsansprüche erfolgen. Die Ebene der Oberziele beinhaltet dabei die übergeordneten gesellschaftlichen Ziele, während die Ebene der Handlungsziele eher konkrete Ziele der Verkehrsplanung aufzeigt.

Oberziele

Die Oberziele orientieren sich an den Grundsätzen des gesellschaftlichen Lebens und unterliegen einem gesellschaftlichen Wandel. **Ausgewogene Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer/-innen** bedeutet, dass alle sozialen und gesellschaftlichen Gruppen bei der Verkehrsplanung gleichberechtigt berücksichtigt werden sollen. Es müssen für alle Gruppen, auch für schwächere Verkehrsteilnehmer, angemessene verkehrliche Angebote vorgesehen werden. Das Verkehrskonzept soll durch entsprechende Angebote dazu beitragen, den Bürgern **Mobilitätsalternativen für möglichst viele Wege** zu bieten.

Im Zusammenhang mit dem immer komplexer werdenden Verkehrsgeschehen wird bei der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes eine **Erhöhung der Verkehrssicherheit** für alle Verkehrsteilnehmer/-innen angestrebt, wobei die jeweils schwächeren Verkehrsteilnehmer besonders berücksichtigt werden sollen. Mit diesem Oberziel werden viele Maßnahmen der Verkehrsplanung begründet.

Zur Sicherung und Entwicklung Quedlinburgs als Einzelhandelsstandort, zur Förderung des Tourismus und zur Verbesserung der Qualität der innerstädtischen Verkehrsabläufe ist ein weiteres Oberziel die Sicherung der **guten Erreichbarkeit der wesentlichen Ziele** für alle Verkehrsarten - hier ist besonders die Erschließung des Ortszentrums und der touristischen Ziele zu berücksichtigen.

Die Entwicklung der verkehrlichen Infrastruktur kollidiert häufig mit den Ansprüchen an stadträumliche Qualitäten. Hier ist insbesondere vor dem Hintergrund der Einstufung Quedlinburgs als „Welterbe“ durch die U-

NESCO die gegenseitige Abhängigkeit im Einzelfall, aber auch im Gesamtkonzept zu erkennen. Der **Sicherung und Entwicklung gestalterischer Qualitäten** ist hohes Gewicht beizumessen. Die Beibehaltung des mittelalterlichen Stadtgrundrisses und des grundsätzlichen Erscheinungsbildes der Straßen, Wege und Plätze ist dabei von wesentlicher Bedeutung.

Handlungsziele

Die Handlungsziele lassen sich in vier Stufen unterteilen. Erste Priorität hat dabei die Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung vor der Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten und der ortsverträglichen Abwicklung des Verkehrs. Eine ergänzende Stufe stellt die Attraktivierung des Stadtraumes dar.

Verkehrsvermeidung durch einen Ort der kurzen Wege: Dieses Handlungsziel bedeutet die Begrenzung der – hausgemachten - Verkehrsleistung insbesondere im Kraftfahrzeugverkehr, aber nicht die Einschränkung der Mobilität. Von zentraler Bedeutung für die Verkehrsvermeidung ist eine **koordinierte Ortsentwicklungs- und Verkehrsplanung**. Wesentliche Kriterien sind daher die **Stärkung der Nahversorgung**, um für viele Fahrtzwecke kürzere Wege zu ermöglichen und die **Mischung verträglicher Nutzungen** zu erreichen.

Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten (Rad- und Fußgängerverkehr): Die Verlagerung der nicht vermeidbaren Verkehre auf den Rad- und Fußgängerverkehr sowie deren generelle Stärkung ist die zweite Option. Dazu ist es notwendig, das Radfahren und das Zufußgehen zu stärken. Um spürbare Verlagerungseffekte vom motorisierten Individualverkehr zu erreichen, reichen Angebotsverbesserungen allein oft nicht aus. Parallel hierzu darf dann nur ein maßvoller Ausbau der Straßenverkehrsanlagen, betrieben werden. In Quedlinburg sind dabei innerhalb des Hauptverkehrsstraßenringes auch die dem „Welterbe“ entsprechenden Randbedingungen (z.B. Verwendung historischer Materialien, Beibehaltung oder Wiederherstellung der historischen Zonierung der Straßenräume, Materialverlauf, Linienführung) zu berücksichtigen.

In den kleinen Entfernungsbereichen (bis etwa 5 km) ist das Fahrrad für große Teile der Bevölkerung gegenüber anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähig. Etwa 50 % der Fahrten mit dem Kraftfahrzeug finden in diesem Entfernungsbereich statt. **Die Voraussetzungen zur Nutzung des Fahrrades sollen daher deutlich verbessert werden.** Potenziale zur **Förderung des Fußgängerverkehrs** bestehen insbesondere in der geringen räumlichen Ausdehnung der Innenstadt Quedlinburgs und den damit einhergehenden vielen kurzen Wegen.

Dem Bereich der **Öffentlichkeitsarbeit** kommt **zur Sensibilisierung** der Bevölkerung besondere Bedeutung zu. Die Öffentlichkeitsarbeit muss sowohl zur Information der Bevölkerung über Ziele und Maßnahmen der

Stadt- und Verkehrsplanung und bestehende Verkehrsangebote wie auch zur Meinungsbildung genutzt werden.

Ortsverträgliche Abwicklung des Verkehrs: Ein wesentlicher Punkt bei der ortsverträglichen Abwicklung des weder vermeidbaren noch verlagerbaren Verkehrs ist die **Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur** und die **Sicherstellung guter Verkehrsqualitäten entsprechend der Netzfunktion** der vorhandenen Straßen und Knotenpunkte. Verbesserungen im Straßennetz sind häufig eine Voraussetzung zur verträglichen Abwicklung. Allerdings sind die Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage und die anderen Verkehrsarten zu berücksichtigen. **Veränderungen im Straßennetz** müssen daher **ortsverträglich integriert** werden. Von wesentlicher Bedeutung kann dabei die Einbindung betrieblicher Maßnahmen, beispielsweise zur Abwicklung von Verkehrsspitzen, sein.

Attraktivierung des Stadtraumes: Zur Attraktivierung des Stadtraumes müssen im Rahmen der Verkehrsplanung **Maßnahmen zur städtebaulichen Integration der Straßenräume** in die Handlungskonzepte mit einbezogen werden. Die Stärkung der Innenstadt und damit verbunden eine attraktive Einkaufssituation lässt sich im Wesentlichen durch die Sicherung der Erreichbarkeit des Ortszentrums für alle Verkehrsteilnehmer/-innen positiv beeinflussen. Parksuchverkehre sind in den betroffenen Straßen besonders störend, da sie neben der generellen Mehrbelastung den Verkehrsablauf behindern, andererseits aber auch überhaupt vermeidbar erscheinen. Ein **ausreichendes, gut erschlossenes und somit leicht auffindbares und gut erreichbares Stellplatzangebot** dient daher der Verbesserung des ruhenden Verkehrs und zudem der Aufenthaltsqualität in vielen Straßenräumen. **Zur Verbesserung des Wohnumfeldes** ist zudem das Ziel der **flächenhaften Verkehrsberuhigung** (Tempo 30-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen) konsequent zu verfolgen.

Oberziele

- **Ausgewogene Mobilitätschancen für alle**
- **Mobilitätsalternativen für möglichst viele Wege**
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit**
- **Gute Erreichbarkeit der wesentlichen Ziele**
- **Sicherung und Entwicklung gestalterischer Qualitäten**

Handlungsziele

- **Verkehrsvermeidung durch einen Ort der kurzen Wege**
 - Koordinierte Ortsentwicklungs- und Verkehrsplanung
 - Kürzere Wege durch Stärkung der Nahversorgung
 - Mischung verträglicher Nutzungen
- **Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten**
 - Förderung des Radverkehrs
 - Förderung des Fußgängerverkehrs
 - Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung
- **Ortsverträgliche Abwicklung des Verkehrs**
 - Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur
 - Gute Verkehrsqualitäten entsprechend der Netzfunktion
 - Ortsverträgliche Integration von Veränderungen im Straßennetz
- **Attraktivierung des Stadtraumes**
 - Städtebaulichen Integration der Straßenräume
 - Ausreichendes und gut erreichbares Stellplatzangebot
 - Flächenhafte Verkehrsberuhigung zur Verbesserung des Wohnumfeldes

Tab. 1: Planungsleitbild des Verkehrskonzeptes Innenstadt

3 Zustandsanalyse

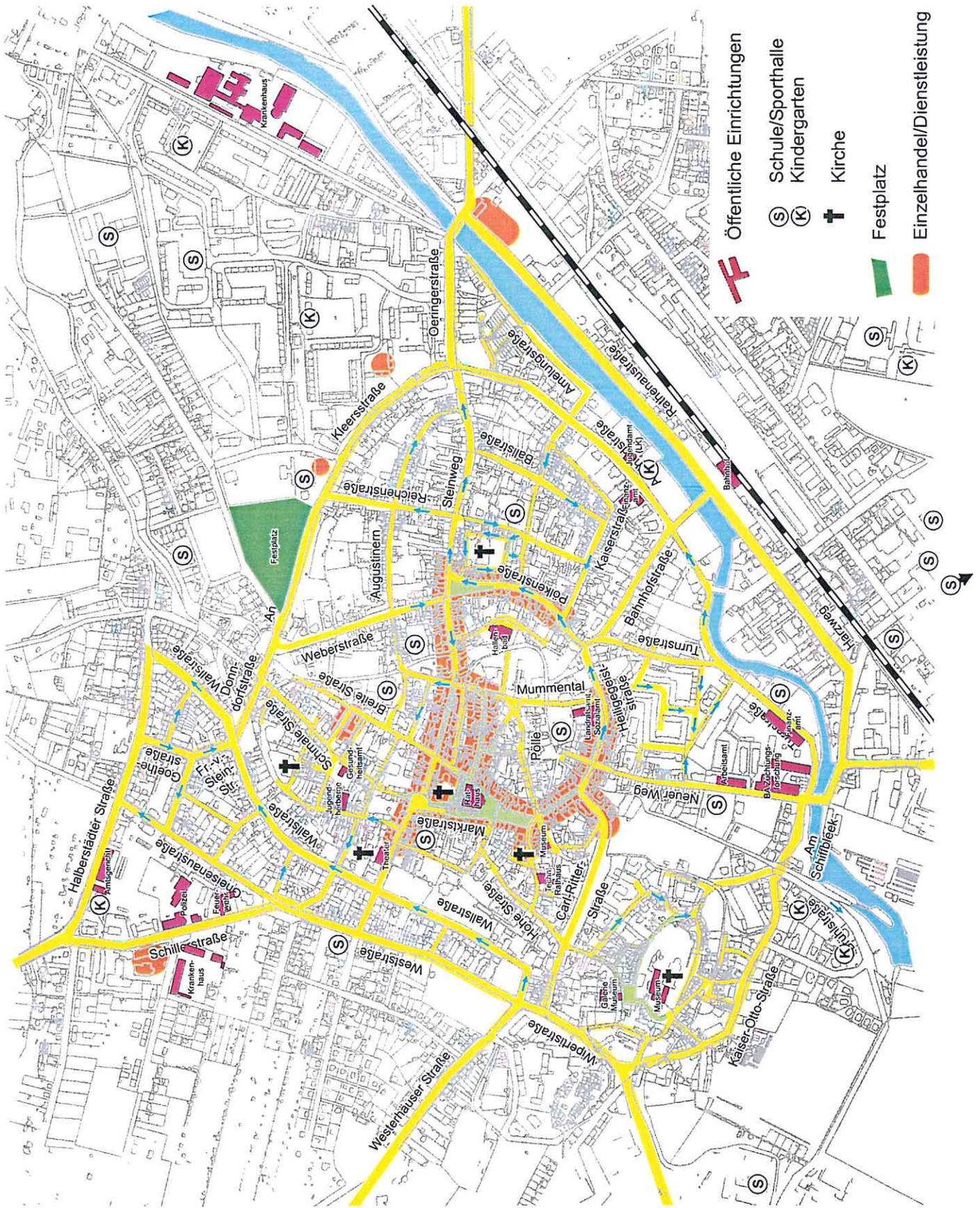
3.1 Straßenräumliche Situation

Die von einem Hauptverkehrsstraßenring umschlossene Innenstadt Quedlinburgs ist geprägt durch den in weiten Bereichen erhaltenen mittelalterlichen Stadtgrundriss. In der Innenstadt Quedlinburgs sind daher viele enge Straßenräume zu finden. Auffällig ist die starke Durchmischung von Wohn- und Gewerbenutzungen in der Innenstadt.

Die bedeutenden Einrichtungen in der Innenstadt Quedlinburgs sind in Bild 3 dargestellt. Standorte von Schulen und öffentlichen Einrichtungen sind über das gesamte Gebiet der Innenstadt verteilt. Einrichtungen des Einzelhandels- und Dienstleistungsgewerbes sind in bedeutender Anzahl im Bereich der sogenannten „Quedlinburger Null“ (Marktstraße-Heiligegeiststraße-Pölkenstraße-Steinweg-Bockstraße-Kornmarkt) zu finden. Größere Einzelhandelseinrichtungen befinden sich außerdem am Dippeplatz und entlang des Hauptverkehrsstraßenringes in der Rathenaustraße, in der Birkenstraße, in der Weyhestraße und in der Schillerstraße.

Im Rahmen einer Fotodokumentation ist eine straßenräumliche Analyse der im Untersuchungsraum vorhandenen Straßen durchgeführt worden. Auf diese Weise können verschiedene Konfliktbereiche, z.B. bezüglich der Sensibilität gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr, und daraus abzuleitender Umgestaltungsbedarf erkannt und in den weiteren Planungen berücksichtigt werden. Es können aber auch Kapazitätsreserven erkannt werden, die bei der zukünftigen Gliederung des Straßennetzes von Bedeutung sein können.

Betrachtet wurden in der straßenräumlichen Analyse sowohl die verkehrliche Funktion (Bedeutung im Netzzusammenhang, Verkehrsbelastung, erlaubte Geschwindigkeit,...) als auch die straßenräumliche Situation (Art der Bebauung, Nutzung, Wohndichte, Führung des Radverkehrs,...). Für jede betrachtete Straße bzw. für jeden Straßenabschnitt ist ein Datenblatt angelegt worden. Auf diesem Datenblatt sind neben den bereits erwähnten Analysedaten auch die Planungs- und Entwurfsziele dokumentiert worden, die sich während der Bearbeitung des Verkehrskonzeptes ergeben haben. Exemplarisch sind in den Bildern 4 und 5 die Datenblätter der Pölkenstraße und der Donndorfstraße dargestellt. Die weiteren Datenblätter sind im Anlagenband (Anlage 2) zu finden.



3: Bedeutende Einrichtungen in der Innenstadt Quedlinburgs

Pölkenstraße

▪ Verkehrliche Funktion:

- Sammelstraße mit Rad- und Fußgängerlängs- und -querverkehr
- Einbahnstraße
- Bestandteil des Busverkehrsnetzes
- Tempo 30-Zone
- ~ 3.900 Kfz/24h

▪ Straßenräumliche Situation:

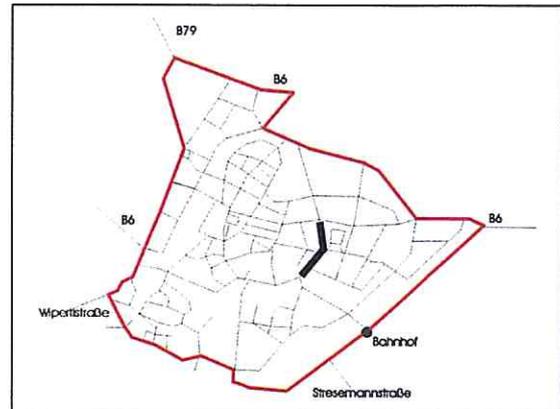
- geschlossene historische 3,5- bis 4,5-geschossige Bebauung, Gewerbe im Erdgeschoss, ansonsten Wohnen mit mittlerer Wohndichte (474 Ew/km)
- 5,20-9,10 m breite gepflasterte Fahrbahn in gutem Zustand
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- Parken abschnittsweise längs auf der Fahrbahn
- beidseitig gepflasterte Gehwege (Ostseite 1,60-3,00 m, Westseite 3,00 m) in gutem Zustand

▪ Gesamteinschätzung:

- sehr sensibel

▪ Planungs- und Entwurfsziele:

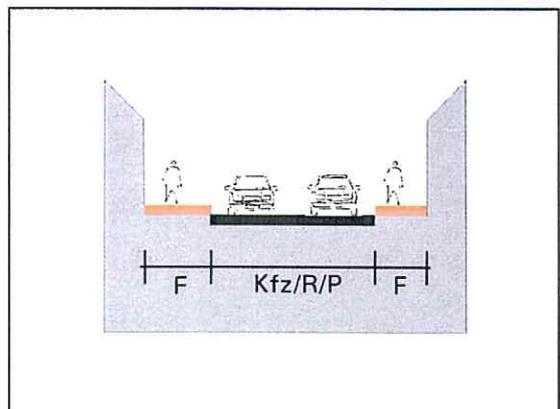
- temporäre Sperrung für den Kfz-Verkehr (Anwohner, Gewerbetreibende und Hotelgäste erhalten Ausnahmegenehmigungen, Linienbusverkehr frei)



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Süd



4: Datenblatt Pölkenstraße (exemplarischer Auszug aus dem Anlagenband)

Donndorfstraße

▪ Verkehrliche Funktion:

- Hauptverkehrsstraße mit Radfahrer- und Fußgängerlängs- und -querverkehr
- Bestandteil des Busverkehrsnetzes
- 50 km/h
- ~ 14.900 Kfz/24h

▪ Straßenräumliche Situation:

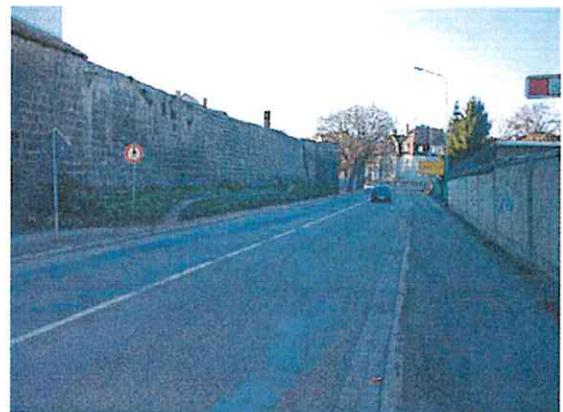
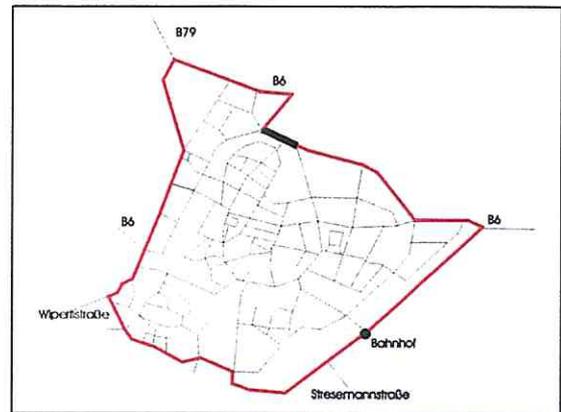
- vereinzelt freistehende 1,5-geschossige Bebauung, vorwiegend Wohnen mit geringer Wohndichte (16 Ew/km)
- 7,10 m breite asphaltierte Fahrbahn in ausreichendem Zustand
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- 2,40 m breiter asphaltierter Gehweg auf der Nordseite in ausreichendem Zustand,
- abschnittsweise 3,00 m breiter asphaltierter Gehweg in mangelhaften Zustand aber auch ein Abschnitt ohne Gehweg auf der Südseite

▪ Gesamteinschätzung:

- sensibel

▪ Planungs- und Entwurfsziele:

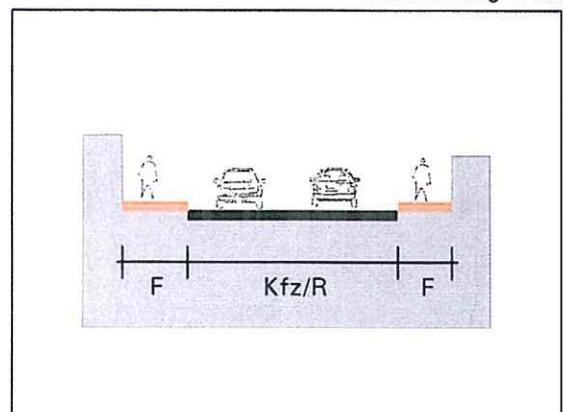
- Schaffung einer sicheren Überquerungsmöglichkeit im Bereich des Knotenpunktes Freiherr-vom-Stein-Straße/Wallstraße/Donndorfstraße
- Schaffung durchgängigen Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen
- Verbesserung der Qualität der vorhandenen Fußgängerverkehrsanlagen



Blickrichtung West



Blickrichtung West



5: Datenblatt Donndorfstraße (exemplarischer Auszug aus dem Anlagenband)

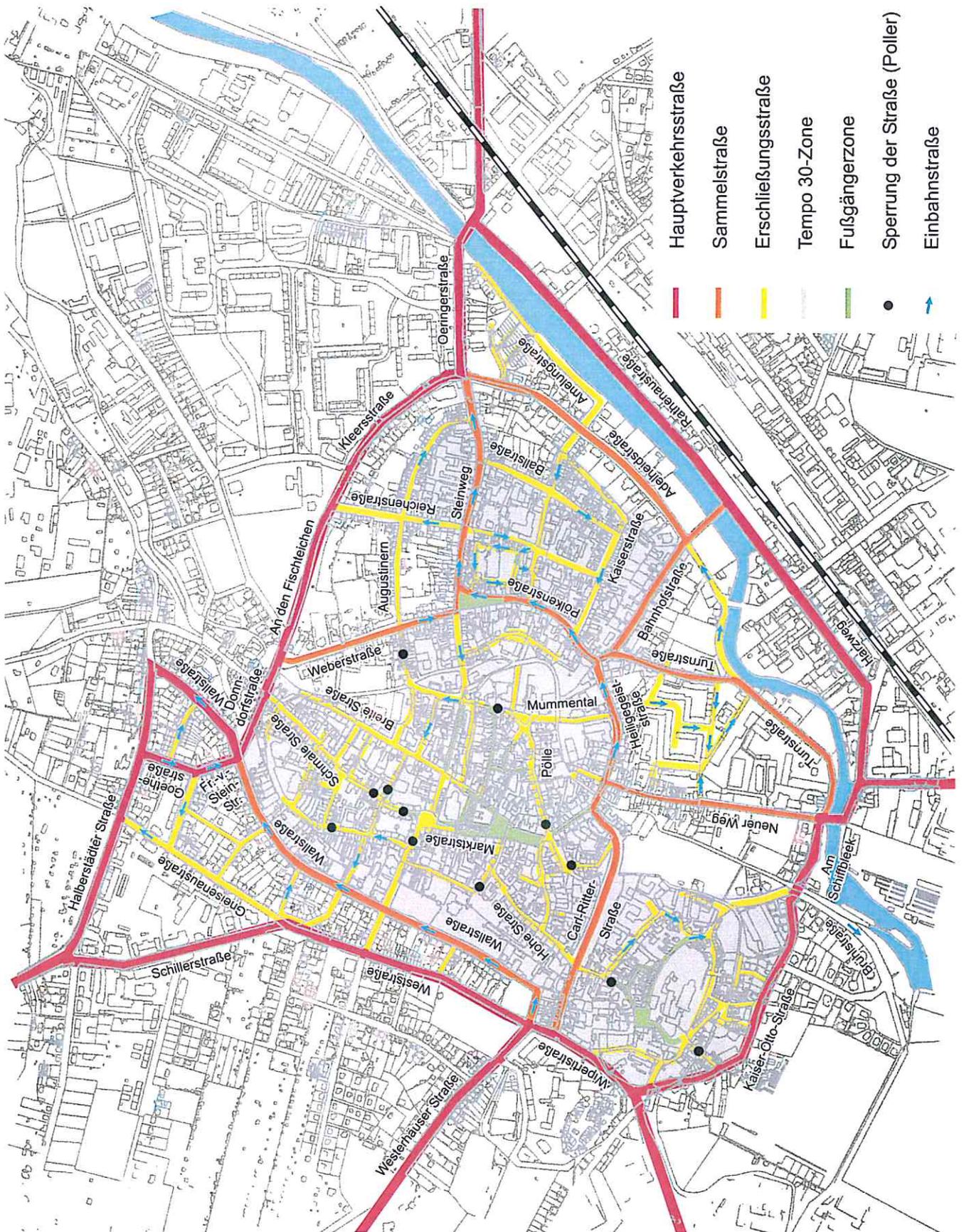
3.2 Fließender Kraftfahrzeugverkehr

3.2.1 Funktionale Gliederung des Straßennetzes

Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes Innenstadt ist die Analyse der verkehrlichen Situation der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Straßen erforderlich. Die funktionale Gliederung des Straßennetzes (Bild 6) erfolgt anhand einer Einstufung der einzelnen Straßen bzw. Straßenabschnitte nach ihrer Bedeutung im Netzzusammenhang. Unterschieden werden die Netzelemente dabei in

- Hauptverkehrsstraßen,
- Sammelstraßen und
- Erschließungsstraßen.

Als Hauptverkehrsstraßen werden die den Untersuchungsraum begrenzenden Straßen des Ringes und die von außen radial auf den Ring zulauenden Straßen Westerhäuser Straße (B 6), Halberstädter Straße (B 79), Magdeburger Straße (B 6), Gernröder Weg und Wipertistraße eingestuft. Die Funktion von Sammelstraßen weisen innerhalb des Ringes die Wallstraße, die Altetopfstraße, die Carl-Ritter-Straße, die Heiligegeiststraße, die Pölkenstraße, der Steinweg, der Neue Weg, die Turnstraße, die Bahnhofstraße, die Adelheidstraße (nordöstlich der Bahnhofstraße) und die Weberstraße auf. Ergänzt werden diese Straßen durch ein flächiges Netz aus Erschließungsstraßen. Bereits heute sind große Teile der Innenstadt als Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Fußgängerzonen sind rund um den Markt mit kurzen Unterbrechungen bis zur Pölle, in der Schmale Straße, der Bockstraße, in einem Abschnitt der Straße Steinbrücke und auf dem Schloßberg zu finden. Auffällig sind außerdem die vielen Einbahnstraßen und Unterbrechungen des Netzes durch Poller.



6: Gliederung des Straßennetzes



3.2.2 Verkehrsbelastungen

Zur Ermittlung der heutigen Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet sind am Dienstag, den 22. Juli 2003 und am Donnerstag, den 24. Juli 2003 zwischen 15.00 und 19.00 Uhr an insgesamt 16 Knotenpunkten Verkehrszählungen durchgeführt worden (Bild 7). Die Zählungen fanden auf Grund der bevorstehenden langfristigen Sperrung der Oeringer Brücke und der anstehenden Bauarbeiten in der Alte-topfstraße und der Carl-Ritter-Straße in der Ferienzeit statt. Außerdem war während der Verkehrszählungen die B 79 in Harsleben wegen Bauarbeiten gesperrt. Eine Übersicht der Zählergebnisse ist im Anlagenband (Anlage 3) dargestellt. In Bild 8 sind die anhand von Hochrechnungsfaktoren² ermittelten ganztägigen Querschnittsbelastungen dargestellt.

Seitens der Stadt Quedlinburg und des Gutachters erscheinen die Zählergebnisse trotz der zuvor genannten Randbedingungen bis auf die im Folgenden erläuterten wenigen Ausnahmen plausibel und im Vergleich zu älteren Verkehrsdaten in den Dimensionen realistisch.

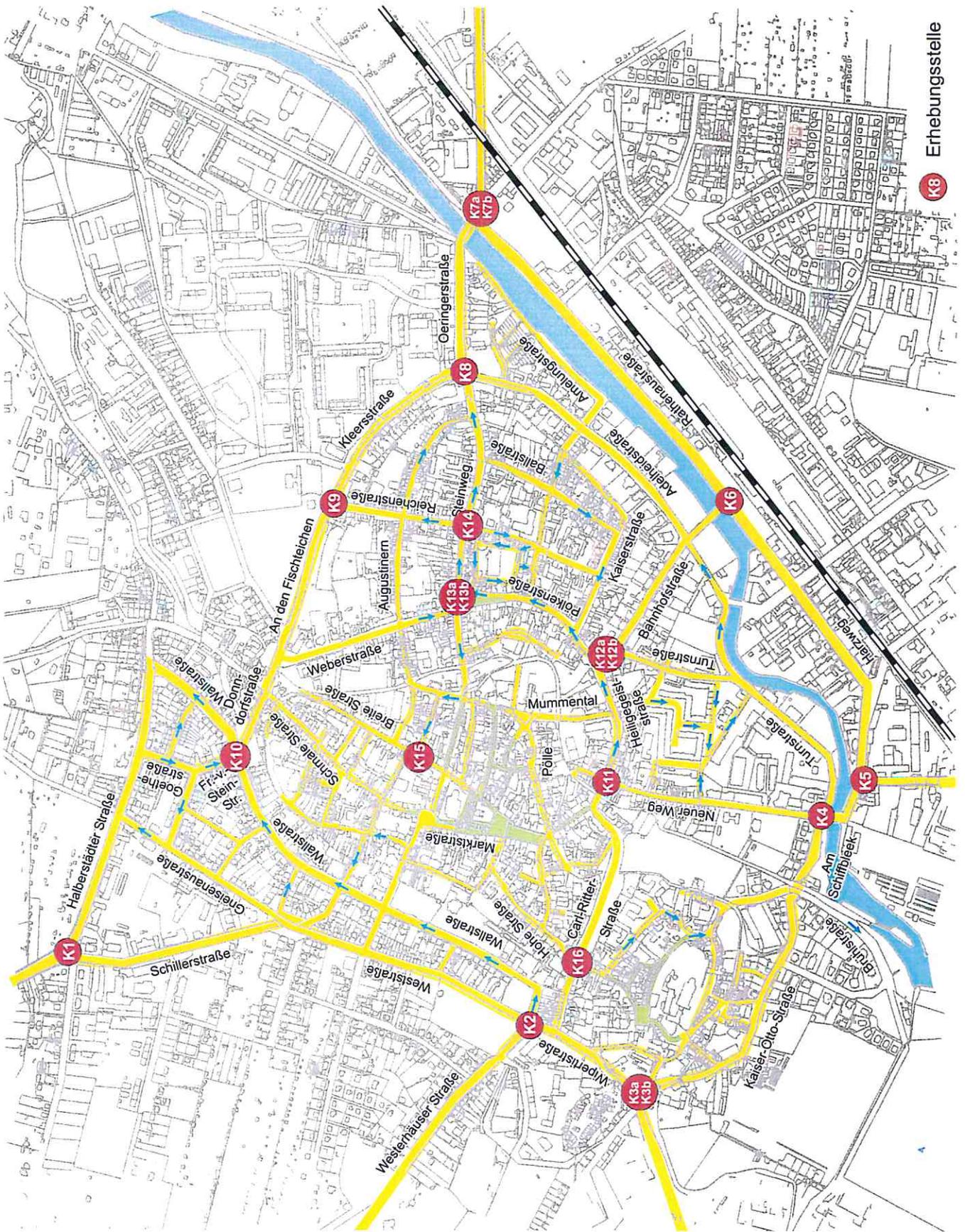
An dem **Knotenpunkt Halberstädter Straße/Schillerstraße** (Bild 9) fallen die Verkehrsbelastungen in dem nordwestlichen Knotenpunktarm (Halberstädter Straße) auf Grund der Straßensperrung in Harsleben mit etwa 6.000 Kfz/24h im Vergleich zu den Daten aus der Verkehrsmengenkarte mit 11.100 Kfz/24h deutlich geringer aus. Auffällig ist auch die relativ geringe Belastung des aus der Schillerstraße rechts in die Halberstädter Straße abbiegenden Knotenstromes. Dies könnte auf eine stärkere Nutzung der Wallstraße als Abkürzung zwischen Wipertistraße und Donndorfstraße hinweisen.

Die Verkehrsbelastungen in der **Heiligegeiststraße** und der **Pölkenstraße** fallen im Vergleich zu Zählungen aus dem Jahr 1996³ etwas geringer aus. Es ist anzunehmen, dass auf Grund der Schulferien der Anteil des Berufsverkehrs in diesen Straßen geringer ausfällt.

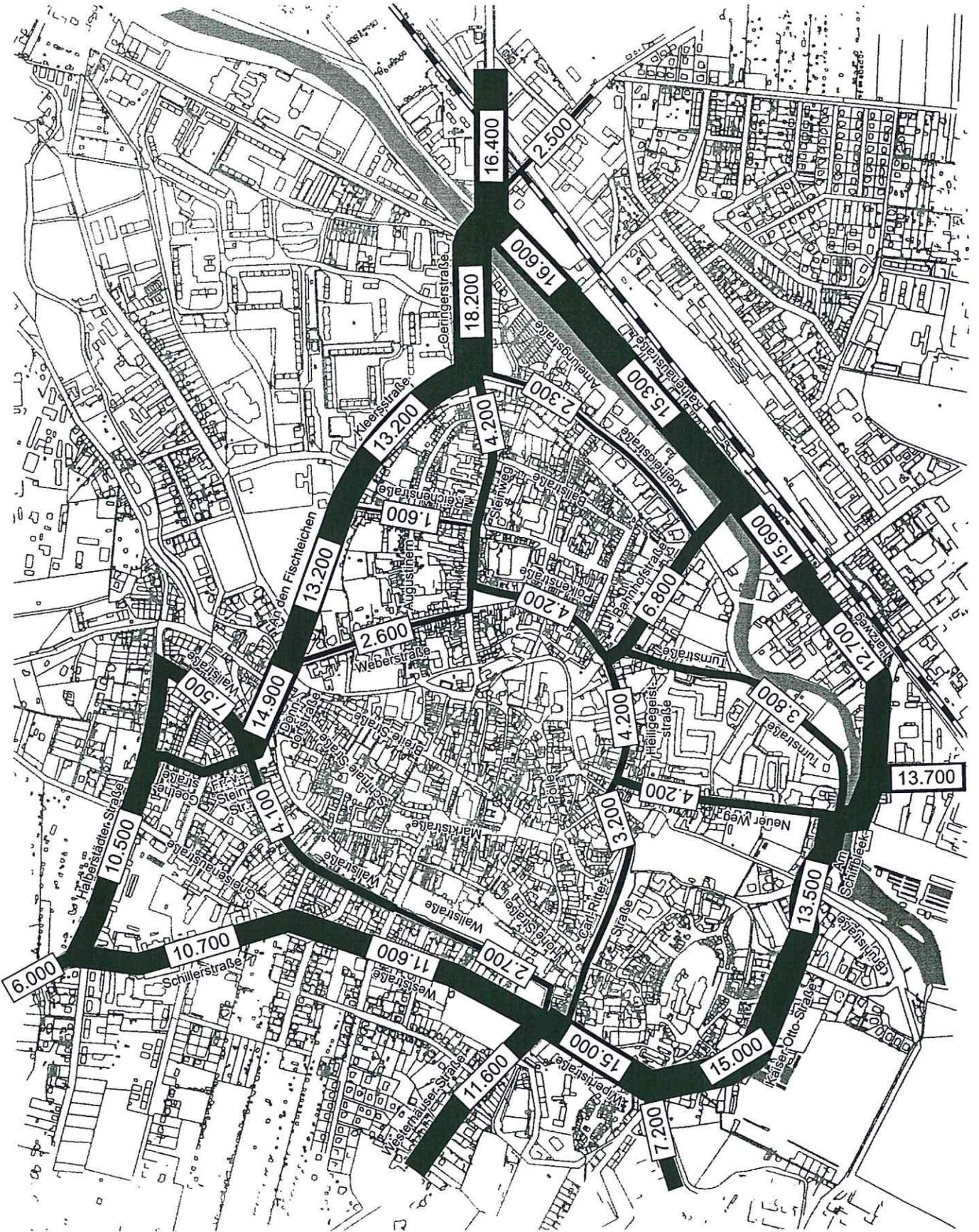
Die höchsten Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet sind mit etwa 11.000 bis 18.000 Kfz/24h erwartungsgemäß in den Straßen des Hauptverkehrsstraßenringes zu erkennen. Die Lkw-Anteile liegen dort zwischen etwa 5,0 % und 8,0 % (vgl. Tabelle 2). Die radial auf den Ring zuführenden Hauptverkehrsstraßen weisen sehr unterschiedliche Verkehrsbelastungen auf. Die höchste Belastung mit 16.400 Kfz/24h ist in der Magdeburger Straße zu erkennen. Hohe Belastungen weisen aber auch die Westerhäuser Straße (11.600 Kfz/24h) und der Gernröder Weg (13.700 Kfz/24h) auf. Die Wipertistraße (7.200 Kfz/24h) und die Halberstädter Straße (6.000 Kfz/24h wegen der Sperrung in Harsleben) wei-

² Schmidt, Gerhard
Hochrechnungsfaktoren für Kurzzeitmessungen auf Innerortsstraßen
Straßenverkehrstechnik 11/1996, S. 546 ff

³ Landkreis Quedlinburg – Amt für Planung, Wirtschaftsförderung und Umwelt –
Auswertung der Verkehrszählungen in der Ortslage Quedlinburg im Oktober und
November 1996

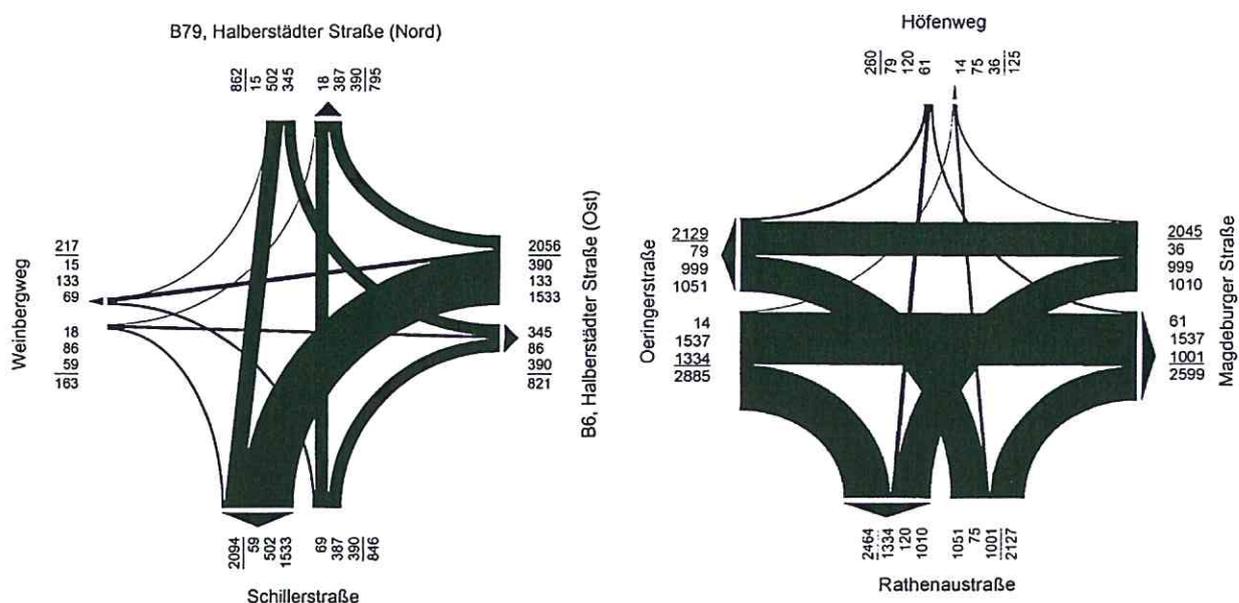


7: Übersicht der Erhebungsstellen der Verkehrszählungen am 22. bzw. 24. Juli 2003



8: Querschnittsbelastungen 2003 [Kfz/24h]

sen dagegen deutlich geringere Belastungen auf. Die Lkw-Anteile fallen in den radialen Hauptverkehrsstraßen mit 3,2 % bis 10,4 % sehr unterschiedlich aus. Die höchsten Knotenpunktbelastungen treten am Knotenpunkt Oeringerstraße/Höfenweg/Magdeburger Straße/Rathenaustraße auf, wobei der Höfenweg gegenüber den anderen Knotenpunktarmlen nur eine geringe Belastung aufweist (Bild 9).



9. Knotenstrombelastungen (15.00-19.00 Uhr) [Kfz/4h]

Hauptverkehrsstraßenring	
Streckenabschnitt	Lkw-Anteil
Weststraße	8,0 %
Halberstädter Straße bis Oeringerstraße	6,5 %
Rathenaustraße/Harzweg	6,5 %
Am Schiffbleek/Kaiser-Otto-Straße	6,0 %
Wipertistraße	5,0 %
Radiale Hauptverkehrsstraßen	
Straße	Lkw-Anteil
Westerhäuser Straße	9,2 %
Halberstädter Straße	6,3 %
Magdeburger Straße	10,4 %
Gernröder Weg	4,8 %
Wipertistraße	3,2 %

Tab.2: Lkw-Anteile in den Hauptverkehrsstraßen

Innerhalb des Hauptverkehrsstraßenringes fallen die Verkehrsbelastungen deutlich geringer aus. Dort sind die höchsten Belastungen mit 6.800 Kfz/24h in der Bahnhofstraße, mit 4.200 Kfz/24h in dem Straßenzug Heiligegeiststraße-Pölkenstraße-Steinweg und mit 4.100 Kfz/24h in der Wallstraße (südlich der Donndorfstraße) zu erkennen.

3.2.3 Unfallanalyse

Basierend auf Daten des Polizeireviers Quedlinburg zum Unfallgeschehen in Quedlinburg in den Jahren 2003 und 2004 (bis Juli) ist eine Unfallanalyse durchgeführt worden.

Im Jahr 2003 ereigneten sich in der Quedlinburger Innenstadt (innerhalb des Hauptverkehrsstraßenringes) insgesamt 61 Verkehrsunfälle. Davon waren bei drei Unfällen Fußgänger und bei 9 Unfällen Radfahrer beteiligt. Personenschäden gab es nicht. In diesem Jahr haben sich bis Juli insgesamt 37 Verkehrsunfälle ereignet, bei denen viermal Radfahrer und einmal ein Kradfahrer beteiligt waren. Bei den Unfällen wurden zwei Personen leicht und zwei Personen schwer verletzt.

Entlang der Hauptverkehrsstraßenringes ereigneten sich in dem betrachteten Zeitraum an fünf Knotenpunkten Verkehrsunfälle (Tabelle 3). Im Jahr 2003 wurden 57 Unfälle registriert, bei denen insgesamt fünf Personen leicht verletzt wurden. Im Jahr 2004 ereigneten sich bis Juli 34 Unfälle ohne Personenschäden. Als besonders auffällig mit jeweils 20 bis 24 Unfällen in dem betrachteten Zeitraum stellen sich die Knotenpunkte Weststraße/Westerhäuser Straße/Wipertistraße/Wallstraße, Am Schiffsbleek/Stumpfsburger Brücke/Turnstraße/Neuer Weg und Magdeburger Straße/Rathenaustraße/Oeringerstraße/Höfenweg heraus.

Knotenpunkt	2003		2004	
	Verkehrsunfälle	Personenschäden*	Verkehrsunfälle	Personenschäden*
Halberstädter Straße/Schillerstraße/Weinbergweg	7	1 Lv	3	--
Weststraße/Westerhäuser Straße/Wipertistraße/Wallstraße	14	1 Lv	8	--
Am Schiffsbleek/Stumpfsburger Brücke /Turnstraße/Neuer Weg	13	3 Lv	7	--
Magdeburger Straße/Rathenaustraße/Oeringerstraße/Höfenweg (Sperrung der Oeringer Brücke 08/2003 – 07/2004)	16	--	8	--
Steinweg/Kleersstraße/Adelheidstraße/Oeringerstraße	7	--	8	--

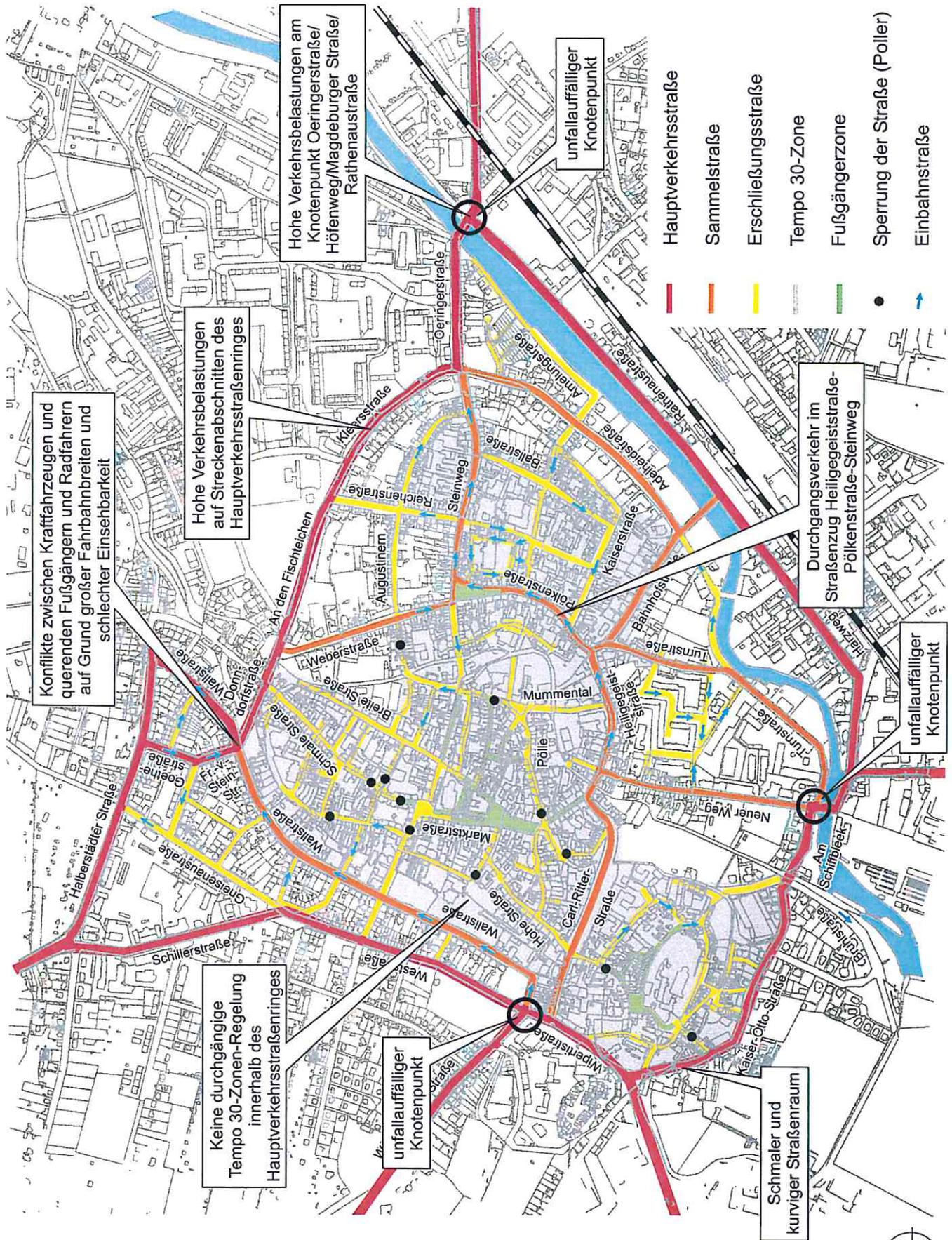
* Lv = Leichtverletzte(r)

Tab.3: Verkehrsunfälle entlang des Hauptverkehrsstraßenringes

Die Unfallanalyse zeigt, dass es in der Innenstadt Quedlinburgs trotz der schon in weiten Gebieten geltenden Tempo 30-Zonen-Regelung zu Verkehrsunfällen in nicht unerheblichem Maße kommt. Auch auf dem Hauptverkehrsstraßenring an den Knotenpunkten Weststraße/Westhäuser Straße/Wipertistraße/Wallstraße, Am Schiffsbleek/Stumpfsburger Brücke/Turnstraße/Neuer Weg und Magdeburger Straße/Rathenaustraße/Oeringerstraße/Höfenweg weisen die trotz der vorhandenen Lichtsignalsteuerungen hohen Unfallzahlen auf Sicherheitsmängel hin.

3.2.4 Zusammenfassung

Auf Grund der hohen Verkehrsbelastungen in verschiedenen Abschnitten des Hauptverkehrsstraßenringes und insbesondere des Knotenpunktes Oeringerstraße/Höfenweg/Magdeburger Straße/Rathenaustraße kommt es immer wieder zu Störungen im Verkehrsfluss und zu Konflikten zwischen Kraftfahrzeugen und anderen Verkehrsteilnehmern (Radfahrer, querende Fußgänger) (Bild 10). Die Knotenpunkte Weststraße/Westhäuser Straße/Wipertistraße/Wallstraße, Am Schiffsbleek/Stumpfsburger Brücke/Turnstraße/Neuer Weg und Magdeburger Straße/Rathenaustraße/Oeringerstraße/Höfenweg fallen durch viele Unfälle auf. Konflikte zwischen Kraftfahrzeugen und querenden Radfahrern bzw. Fußgängern treten aber auch im Bereich des Knotenpunktes Freiherr-vom-Stein-Straße/Wallstraße/Donndorfstraße auf Grund der großen Fahrbahnbreiten und der schlechten Einsehbarkeit auf. In der Kaiser-Otto-Straße kommt es wegen des schmalen und kurvigen Straßenraums und des hohen Verkehrsaufkommens zu Konflikten zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern im Längsverkehr. Innerhalb des Hauptverkehrsstraßenringes fällt die fehlende Kontinuität der Tempo 30-Zonen-Regelung auf. Außerdem werden der Anteil des Durchgangsverkehrs in dem Straßenzug Heiligegeiststraße-Pölkenstraße-Steinweg und der Parksuchverkehr in den innerstädtischen Straßen sowohl von der Verwaltung als auch von Beteiligten des offenen Workshops als zu hoch angesehen. Durch die vermeidbaren Durchgangs- und Parksuchverkehre und verstärkend durch die historischen „lauten“ Straßenbeläge wird die Wohnbevölkerung der Innenstadt unnötig durch Verkehrslärm und Abgase belastet.



10: Fließender Kraftfahrzeugverkehr - Mängel

3.3 Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

3.3.1 Stellplatzangebot

Einen Schwerpunkt bei der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes Innenstadt stellt der ruhende Kraftfahrzeugverkehr dar. Im Rahmen der Bearbeitung ist daher eine differenzierte Kartierung des öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Stellplatzangebotes im Untersuchungsgebiet durchgeführt worden. Die vollständig privat ausgewiesenen Stellplätze (vor Garagenausfahrten oder mit entsprechender Kennzeichnung an den Stellplätzen) werden in der Regel nicht von Fremdparkern genutzt und wurden daher in der vorliegenden Untersuchung nicht berücksichtigt.

Derzeit stehen im Untersuchungsgebiet etwa 2.200 Stellplätze auf Sammelparkplätzen und in den Seitenräumen der Straßen zur öffentlichen Nutzung zur Verfügung. Diese sind entweder ohne Einschränkungen nutzbar, sind für Bewohner (im Folgenden noch Anwohner genannt) reserviert oder werden zeitlich bewirtschaftet (Parkscheibe, Parkschein, Parkuhr). In Teilbereichen ist auch eine Mischform aus Bewohnerparken (im Folgenden noch Anwohnerparken genannt) und bewirtschaftetem Parken zu finden (z.B. in der Ballstraße). Busse können in der Carl-Ritter-Straße (bis Oktober 2003), am Marschlinger Hof und am Wochenende auch in der Brühlstraße abgestellt werden.

Die Verkehrsführung zu den meisten relevanten innenstadtbezogenen Parkplätzen erfolgt in Quedlinburg derzeit über verschiedenste statische Wegweisungselemente (Bild 11). Der Schlossparkplatz weist außerdem im Einfahrtsbereich eine dynamische Belegungsanzeige (frei/besetzt) auf.



11: Derzeitige Parkwegweisung (Beispiele)

Um bei den zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten die gebietsbezogenen Besonderheiten (z.B. die Attraktivität in Bezug auf den Einkaufsbereich) zu berücksichtigen, wird das Untersuchungsgebiet in neun Parkzonen eingeteilt (vgl. auch Bild 12).

Parkzone 1 (überwiegend Wohnnutzung):
Stellplätze im nordwestlichen Bereich

Parkzone 2:
Stellplätze entlang der Wallstraße

Parkzone 3 (überwiegend Wohnnutzung):
Stellplätze zwischen der Wallstraße und der Breite Straße

Parkzone 4 (überwiegend Wohnnutzung):
Stellplätze im Bereich der nördlichen Neustadt

Parkzone 5:
Stellplätze im östlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes

Parkzone 6 (überwiegend Wohnnutzung):
Stellplätze im zentralen Bereich der Neustadt

Parkzone 7:
Stellplätze rund um den zentralen Einkaufsbereich (Altstadt)

Parkzone 8:
Stellplätze im Bereich des Schloßberges

Parkzone 9:
Stellplätze rund um den Bereich Rosengarten

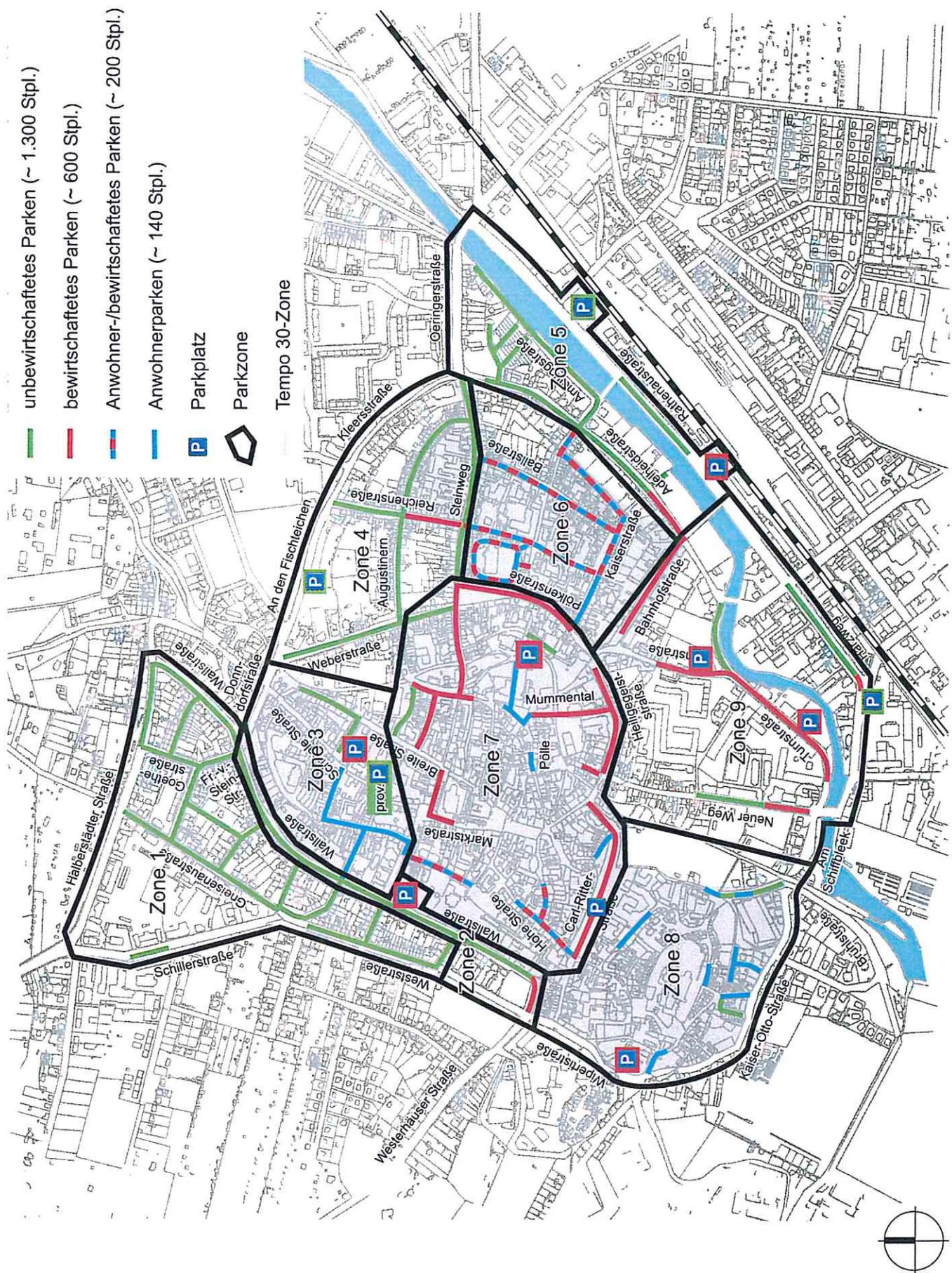
Eine genaue Quantifizierung des Stellplatzangebotes ist nur bei markierten Stellplätzen möglich. Auf unbefestigten Flächen oder bei Zulässigkeit des Parkens am Fahrbahnrand und gleichzeitig fehlender Markierung kann deshalb nur eine überschlägige Angebotsschätzung erfolgen, die durch mehr oder weniger platzsparendes Parken immer Schwankungen unterliegt. In Tabelle 4 ist das abgeschätzte Stellplatzangebot mit der gegenwärtigen Bewirtschaftungsform in den neun Parkzonen dargestellt. Die in Klammern gesetzten Werte beschreiben die am Dienstag, den 06. Juli 2004 ermittelten Werte, die wegen Sperrungen von den Werten, die am Samstag, den 03. Juli 2004 ermittelt wurden, abweichen.

Hinsichtlich der Bewirtschaftung wird deutlich, dass derzeit im gesamten Untersuchungsgebiet etwa 56 % der Stellplätze nicht bewirtschaftet werden. Etwa 800 Stellplätze (37 %) werden zeitlich bewirtschaftet. Durch Parkscheiben, Parkschein- oder Parkuhrregelungen sollen vorgegebene Höchstparkdauern von meist ein oder zwei Stunden eingehalten werden. Von den zeitlich bewirtschafteten Stellplätzen dienen etwa 200 Stellplätze parallel auch dem Anwohnerparken. Der Anteil von Stellplätzen, die ausschließlich dem Anwohnerparken dienen, liegt mit 140 Stellplätzen bei etwa 7 %.

Lage	Parkzone									Summe
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
unbewirtschaftetes Parken	296	164	137	268	173 (284)	0	60 (24)	32	73	1203 (1278)
bewirtschaftetes Parken	0	7	26	15	25	0	179	134	213 (222)	599 (608)
Anwohnerparken/ bewirtschaftetes Parken	0	0	0	0	0	138	65	0	0	203
Anwohnerparken	0	0	42	0	0	25	0	73	0	140
Summe	296	171	205	283	198 (309)	163	304 (268)	239	286 (295)	2145 (2229)

Tab.4: Aufteilung des Stellplatzangebotes nach Lage und Art der Bewirtschaftung

Die räumliche Verteilung der Stellplatzbewirtschaftung ist in Bild 12 dargestellt. Hier wird deutlich, dass sich die bewirtschafteten Stellplätze überwiegend rund um den zentralen Einkaufsbereich in der Altstadt, in der Neustadt, im Bereich zwischen Neuer Weg und Bahnhofstraße und auf dem Schlossparkplatz (Zone 8) befinden und die unbewirtschafteten Stellplätze überwiegend in den Wohnquartieren am Rand des Untersuchungsgebietes zu finden sind. Stellplätze die für Anwohner ausgewiesen sind, befinden sich überwiegend um den zentralen Einkaufsbereich, in der Neustadt und im Bereich des Schloßberges. Bei dem unbewirtschafteten Parkplatz in der Schmale Straße handelt es sich um ein Provisorium, das mittelfristig in einen Parkplatz für Anwohner und weitere Mieter umgebaut werden soll.



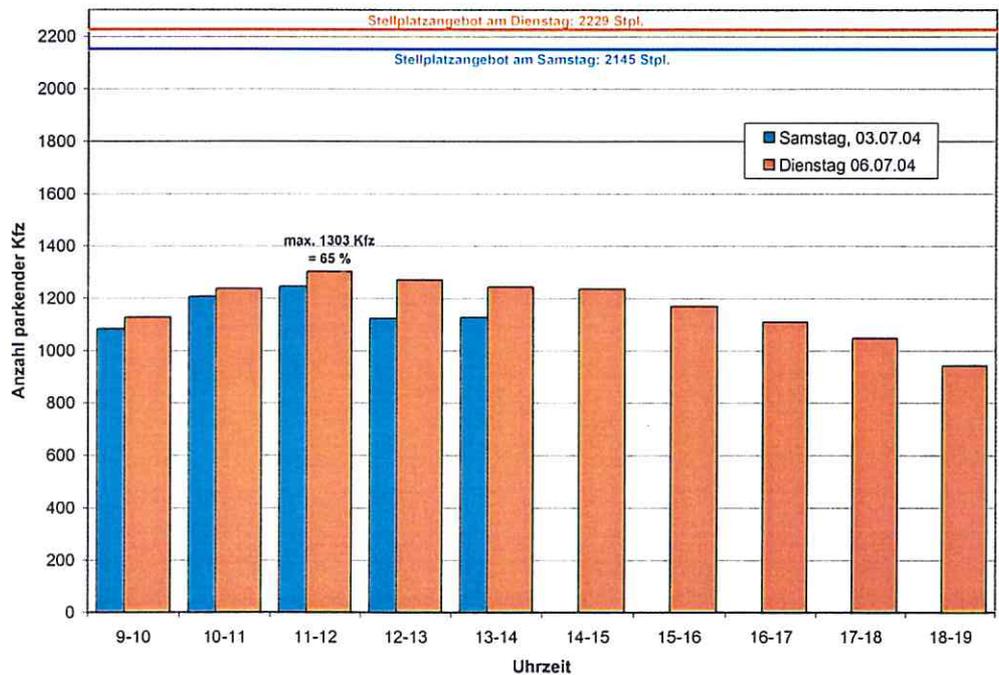
12: Derzeitiges öffentliches bzw. öffentlich zugängliches Stellplatzangebot in der Innenstadt

3.3.2 Stellplatzauslastung und Parkdauer

Stellplatzauslastung

Um die gegenwärtige Situation im ruhenden Verkehr beurteilen zu können, wurden am Samstag, den 03. Juli 2004 in der Zeit von 9.00 Uhr bis 14.00 Uhr sowie am Dienstag, den 06. Juli 2004 in der Zeit von 9.00 Uhr bis 19.00 Uhr Erhebungen zur Ermittlung der Stellplatzauslastung durchgeführt. Die Erhebungen erfolgten anhand stündlicher Rundgänge. An den Erhebungstagen standen die Parkplätze am Marschlinger Hof, in der Schmale Straße und in der Carl-Ritter-Straße auf Grund von Bauarbeiten nicht oder nur teilweise zur Verfügung. Am Samstag war außerdem der Parkplatz der Stadtwerke in der Frachtstraße wegen einer Veranstaltung gesperrt.

In Bild 13 sind die Ganglinien der Stellplatzauslastung im gesamten Untersuchungsgebiet dargestellt.



13: Ganglinien der Stellplatzauslastung im gesamten Untersuchungsgebiet

Es wird deutlich, dass

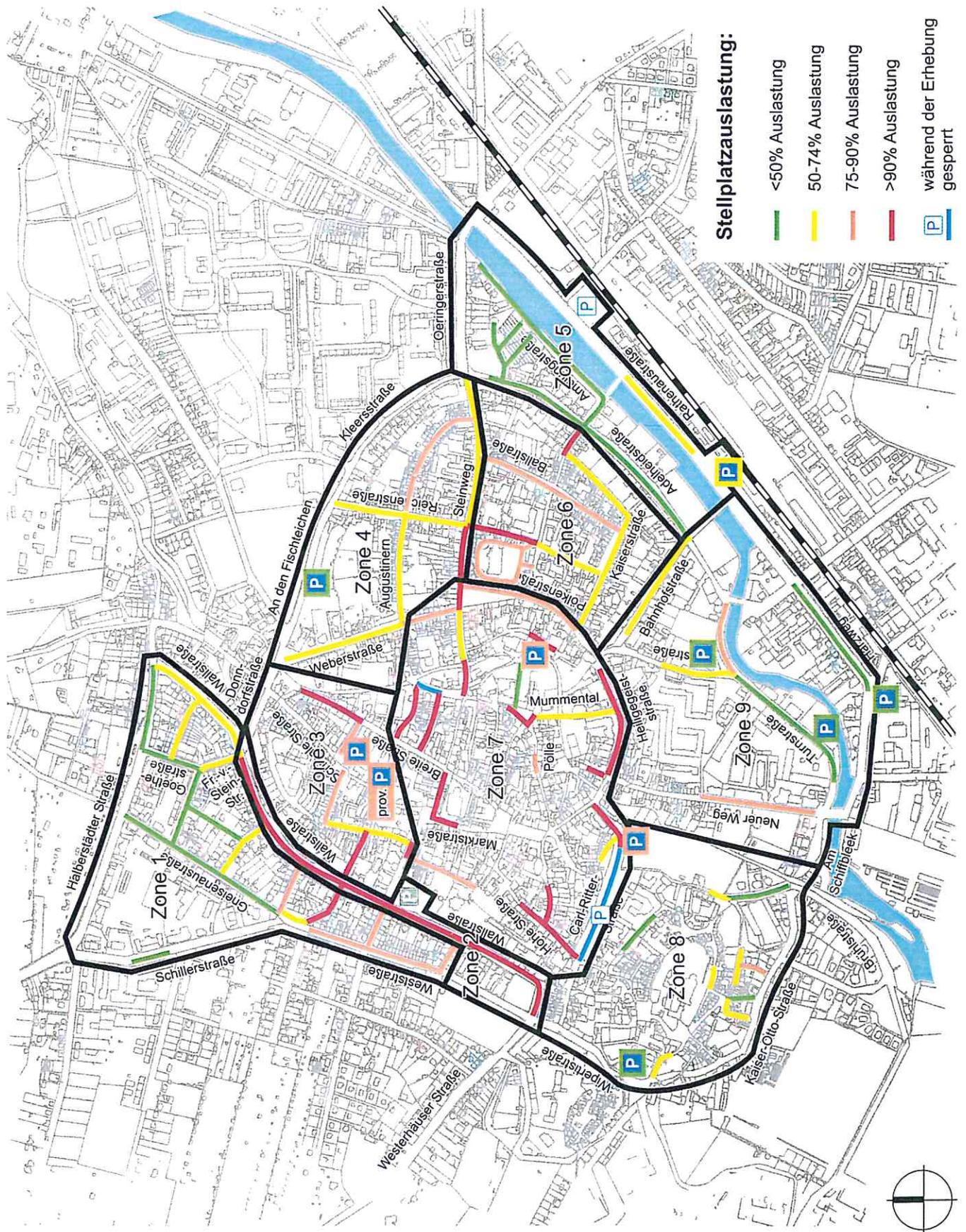
- die größte Stellplatznachfrage werktags im Zeitraum von 11.00 Uhr bis 12.00 Uhr mit 1303 parkenden Kraftfahrzeugen (etwa 65 % Auslastung) auftritt,
- die werktägliche Ganglinie lediglich eine vormittägliche und keine nachmittägliche Nachfragespitze aufweist und
- am Samstag eine maximale Stellplatzauslastung von etwa 58 % ebenfalls im Zeitraum von 11.00 Uhr bis 12.00 Uhr erreicht wird.

Die Situation im ruhenden Verkehr ist bei Betrachtung des gesamten Untersuchungsgebietes insgesamt als relativ entspannt zu bezeichnen. Mögliche punktuelle Problemsituationen können im Rahmen der Gesamtdarstellung in Bild 13 jedoch nicht analysiert werden. Um einen Überblick über die örtlichen Unterschiede der Stellplatzauslastung zu erhalten sind die Stellplatzauslastungen in den Hauptnachfragezeiten in den Bildern 14 und 15 grafisch aufbereitet worden. Durch die Bildung von Auslastungsklassen lassen sich die örtlichen Nachfrageunterschiede innerhalb des Untersuchungsgebietes gut verdeutlichen.

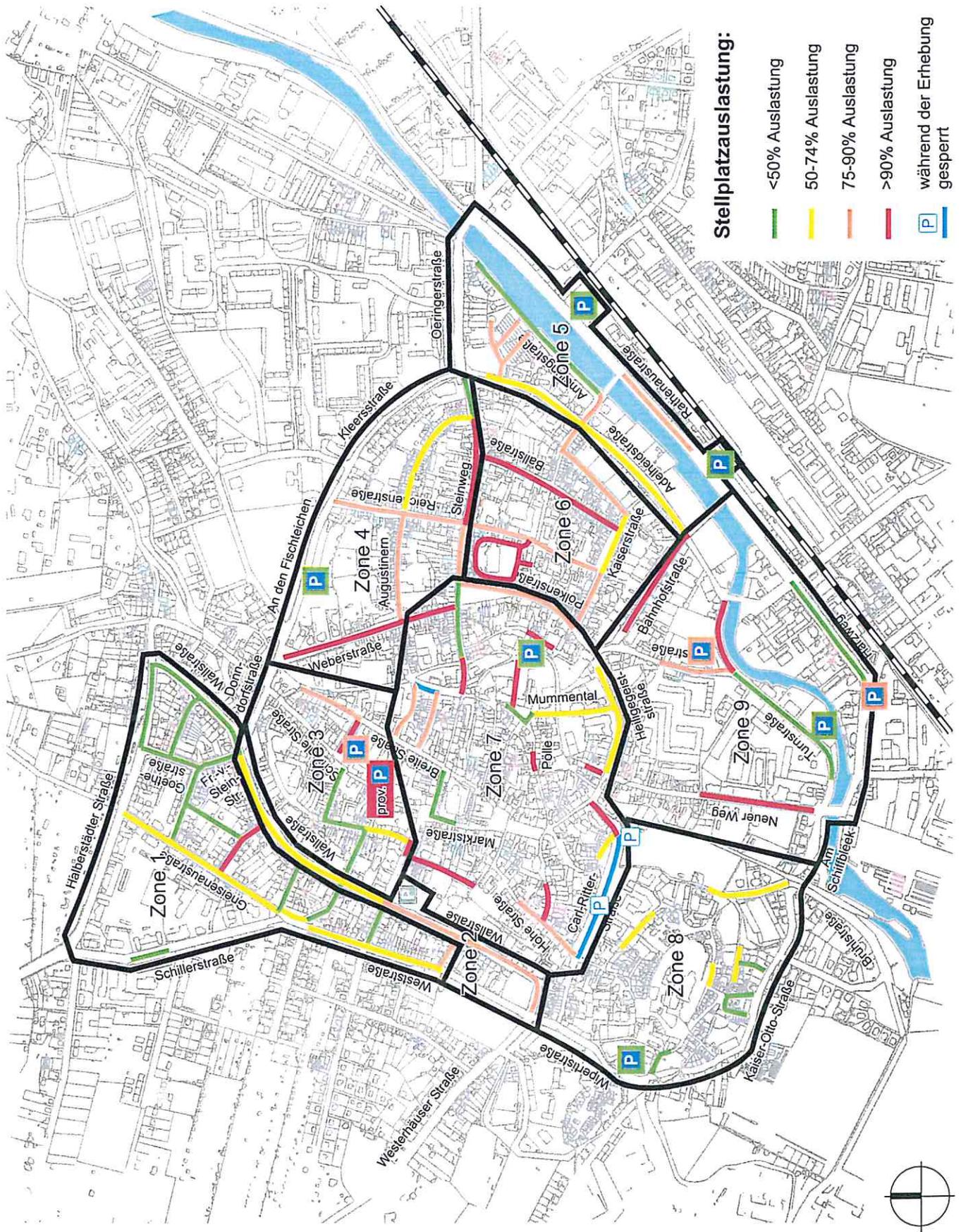
In Bild 14 wird deutlich, dass die Stellplatzauslastungen am Samstag sehr stark von der Lage der Stellplätze zum zentralen Einkaufsbereich abhängen. Die besonders begehrten Stellplätze sind u.a. rund um die Fußgängerzone (Marktstraße-Heiligegeiststraße-Pölkenstraße-Steinweg-Klink-Kornmarkt) zu erkennen. Auch die Wallstraße, die Weststraße, die Reinsteinstraße und der Marschlinger Hof weisen hohe Stellplatzauslastungen auf. Diese können aber zusätzlich zu dem samstäglichen Normalverkehr auch durch die Besucher der während der Erhebung im Theater im Marschlinger Hof stattfindenden Abiturfeier verursacht worden sein. Hohe Stellplatzauslastungen sind auch in der gesamten Zone 3 zu erkennen. Auch hier können Teile der Auslastungen auf die Besucher der Abiturfeier zurückzuführen sein. In den verbleibenden Bereichen treten nur vereinzelt hohe Auslastungen auf, meist in direkter Nähe zu deutlich geringer ausgelasteten Bereichen. Geringe Auslastungen weisen außerdem alle großen Parkplätze am Rande der Innenstadt auf. Es zeigt sich, dass mit Ausnahme der Zone 7 und unter Berücksichtigung der besonderen Gegebenheiten in den Zonen 2 und 3 ausreichende freie Stellplatzkapazitäten in den verbleibenden Zonen zur Verfügung stehen.

In Bild 15 sind die Stellplatzauslastungen am Dienstag dargestellt. Hier zeigt sich im Vergleich zu Samstag ein deutlich verändertes Bild. Hohe Stellplatzauslastungen sind vereinzelt in fast allen Zonen zu erkennen. Lediglich die Zone 8 weist keine Auslastungen über 75% auf. Auch an diesem Tag weisen die großen Parkplätze am Rande der Innenstadt nur geringe Auslastungen auf. Eine hohe Auslastung ist aber auf dem Parkplatz in der Schmale Straße zu erkennen. Es zeigt sich, dass in den Zonen 3 und 6 die Auslastungen so hoch sind, dass für Fremdarker nur noch wenige freie Stellplätze zur Verfügung stehen.

Die Ganglinien der Stellplatzauslastungen der einzelnen Parkzonen sind in der Anlage 4 dargestellt.



14: Stellplatzauslastung in der Hauptnachfragezeit - Samstag, 03.07.04 von 11.00 bis 12.00 Uhr



15: Stellplatzauslastung in der Hauptnachfragezeit - Dienstag, 06.07.04 von 11.00 bis 12.00 Uhr

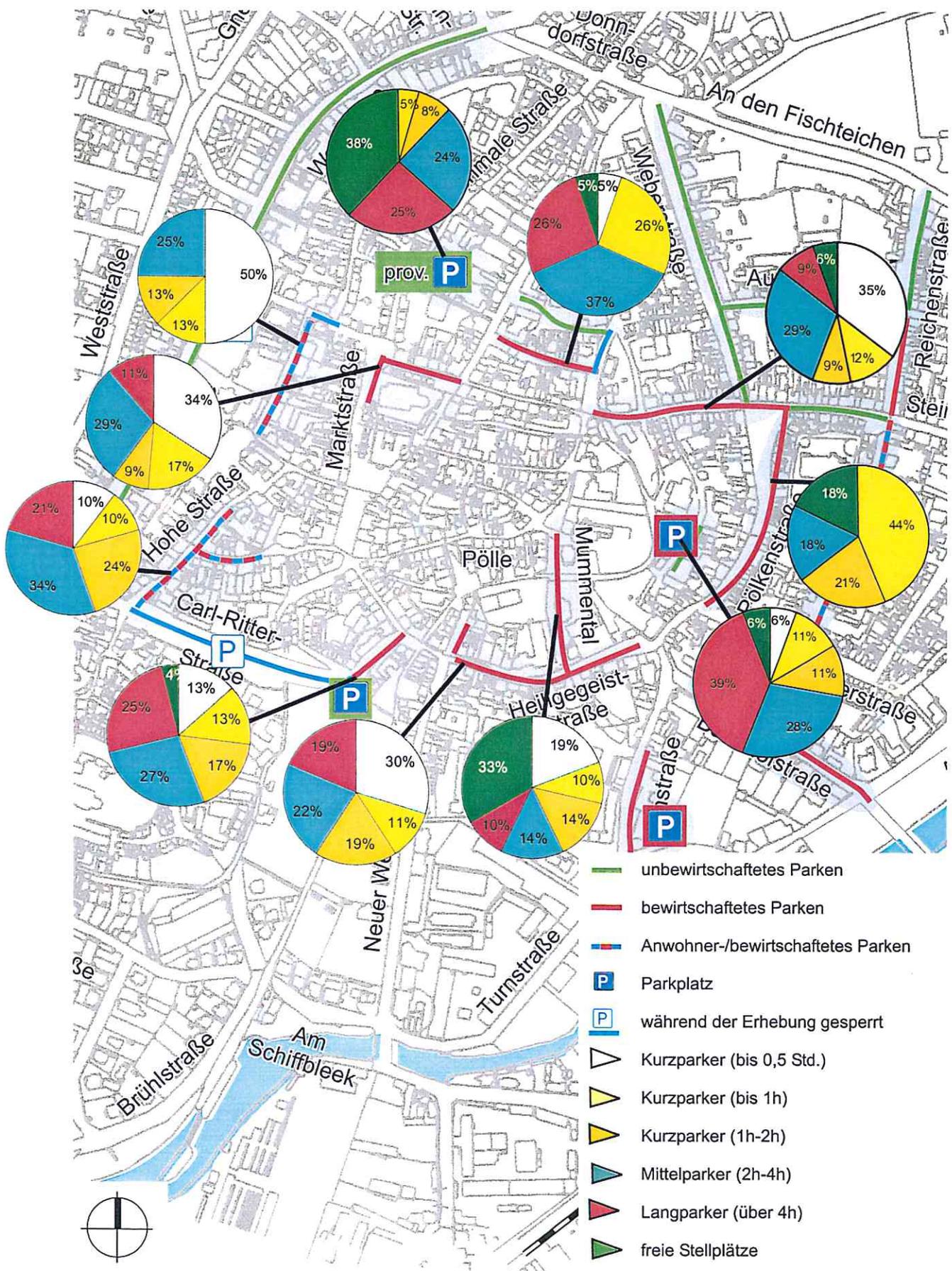
Parkdauer und Nutzung der Stellplätze

Um eine Aussage über die Parkdauer der Kraftfahrzeuge und damit die Inanspruchnahme unterschiedlicher Nutzergruppen zu ermöglichen, wurde an den beiden Erhebungstagen eine Parkdauererhebung durchgeführt. Die Erhebungszeiten sowie die Erhebungsführung sind weitestgehend identisch mit der Vorgehensweise zur Ermittlung der Stellplatzauslastung. Es wurden jedoch nach Abstimmung mit der Stadt Quedlinburg nur die für das Verkehrskonzept besonders relevanten Stellplätze erhoben und rund um den zentralen Einkaufsbereich differenziertere Erhebungen anhand halbstündlicher Rundgänge durchgeführt (vgl. Anlagenband – Anlage 5).

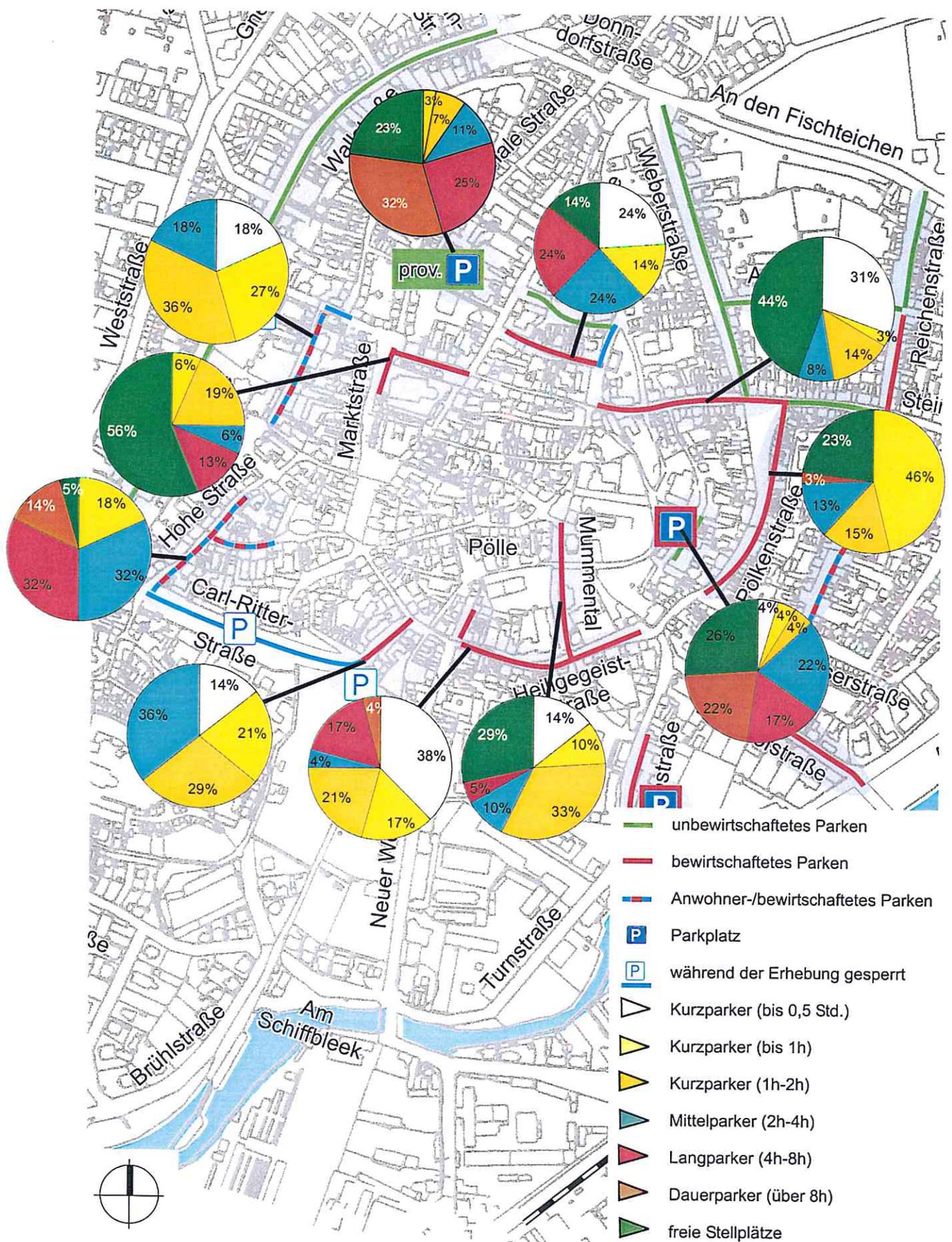
Durch die Aufsummierung sämtlicher erhobener Parkvorgänge sind Aussagen über die Inanspruchnahme der einzelnen Bereiche durch Kurzparker (bis 2h, z. B. Kunden), Mittelparker (> 2h - 4h), Langparker (> 4h - 8h) und Dauerparker (> 8h) möglich.

Die angewendete Untersuchungsmethodik hat bedingt durch die stündlichen bzw. halbstündlichen Erhebungsrundgänge eine nicht behebbare Unschärfe. Die tatsächliche Anzahl der Kurzparkvorgänge wird unterschätzt, da Kurzparker, die einen Stellplatz beispielsweise nur 20 Minuten belegen, immer dann nicht erfasst werden, wenn der Parkvorgang zwischen den Erhebungsrundgängen begonnen und beendet wurde. Durch die Auswertung einer Momentaufnahme, bei der die aktuelle Belegung der Stellplätze in der Hauptnachfragezeit untersucht wird, kann diese Erhebungsunschärfe jedoch weitgehend kompensiert werden.

Die Auswertung der Parkdauererhebung (vgl. Anlagenband – Anlage 5) zeigt, dass die Kurzparker ($\leq 2h$) an beiden Erhebungstagen die mit Abstand größte Nutzergruppe bilden und ein großer Anteil der Parkvorgänge bereits nach 30 Minuten bzw. einer Stunde wieder beendet ist. Außerdem sind die werktäglichen Umschlagsziffern in Teilbereichen (bis zu 14,9 Parkvorgänge/Stellplatz in der östlichen Carl-Ritter-Straße-Steinbrücke auf Grund vieler Falschparker) sehr hoch. Der Anteil der Kurzparker an der Belegung der Stellplätze in der Hauptnachfragezeit zwischen 11.00 Uhr und 12.00 Uhr (Bilder 16 und 17) fällt in Nähe des zentralen Einkaufsbereichs höher aus als bei größerer Entfernung (samstags etwa 47 % bzw. 25 %; werktags etwa 46 % bzw. 22 %). Lang- (4h-8h) und Dauerparker (über 8h) parken werktags in der Hauptnachfragezeit insbesondere auf dem provisorischen Parkplatz in der Schmale Straße, in der Schulstraße, der Weberstraße, der Straße Augustinern, dem Steinweg, dem südlichen Teil der Wallstraße und auf dem Parkplatz der Sparkasse.



16: Nutzung der Stellplätze in der Hauptnachfragezeit (exemplarisch ausgewählte Bereiche), Momentaufnahme am Samstag, 03.07.04 von 11.00 bis 12.00 Uhr



17: Nutzung der Stellplätze in der Hauptnachfragezeit (exemplarisch ausgewählte Bereiche), Momentaufnahme am Dienstag, 06.07.04 von 11.00 bis 12.00 Uhr

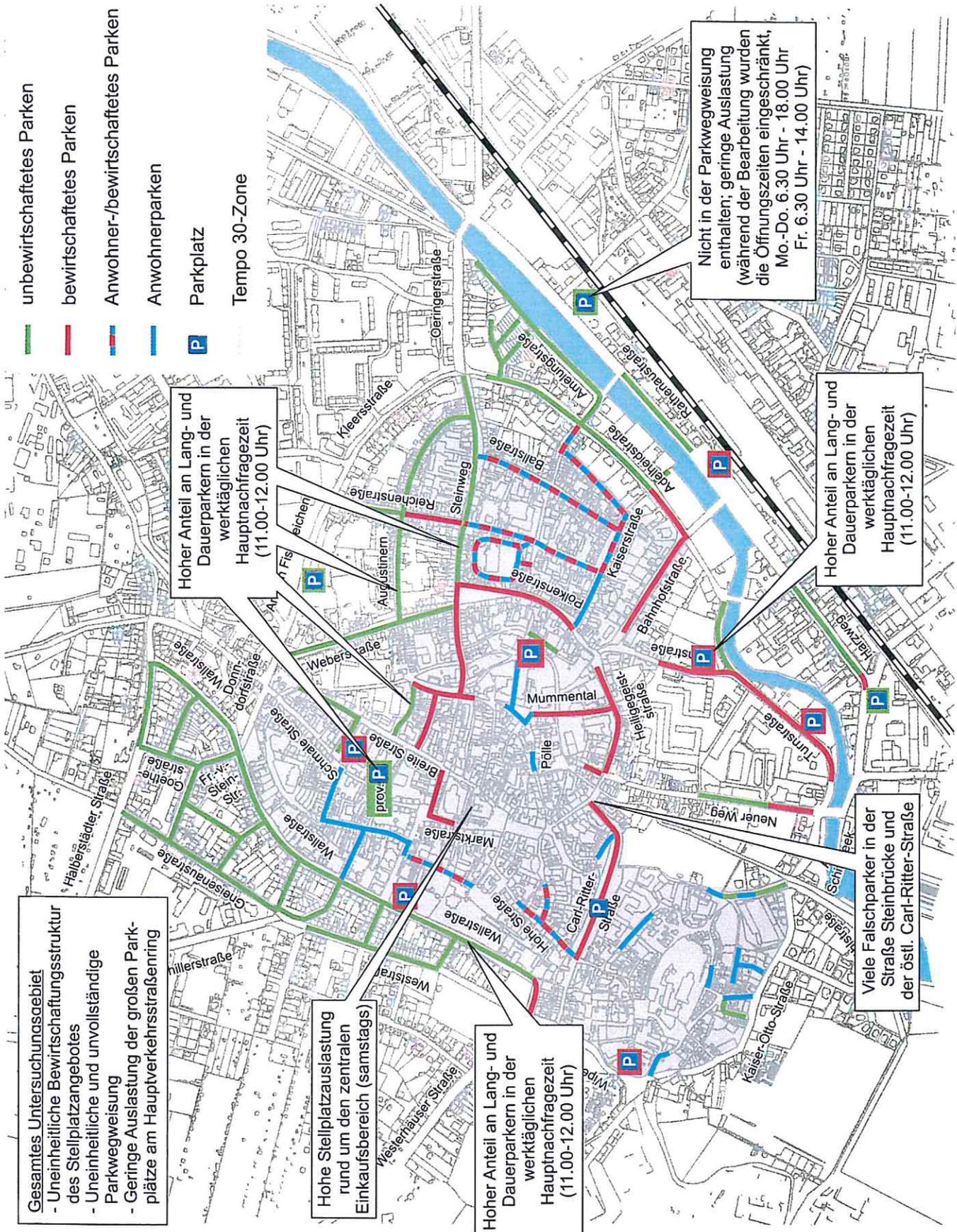
3.3.3 Zusammenfassung

Das für die öffentliche Nutzung zur Verfügung stehende Stellplatzangebot umfasst im Untersuchungsgebiet etwa 2.200 Stellplätze. Die Verkehrsführung zu den meisten relevanten innenstadtbezogenen Parkplätzen erfolgt derzeit über verschiedenste statische Wegweisungselemente. Die Situation im ruhenden Verkehr ist bei Betrachtung des gesamten Untersuchungsgebietes als relativ entspannt zu bezeichnen (Bild 13). Auffällig ist allerdings die sehr uneinheitliche Bewirtschaftungsstruktur.

Samstags sind die Stellplatzauslastungen stark von der Lage zum zentralen Einkaufsbereich abhängig. Die maximale Auslastung im gesamten Untersuchungsgebiet wird mit etwa 58 % zwischen 11.00 Uhr und 12.00 Uhr erreicht. Die besonders begehrten Stellplätze befinden sich rund um den zentralen Einkaufsbereich, in der Wallstraße, der Weststraße, der Reinsteinstraße und am Marschlinger Hof. In den verbleibenden Bereichen treten nur vereinzelt hohe Auslastungen auf, meist in direkter Nähe zu deutlich geringer ausgelasteten Bereichen. Auffällig sind die geringen Auslastungen der großen Parkplätze am Rande der Innenstadt. Insgesamt zeigt sich, dass samstags mit Ausnahme der Zone 7 rund um den zentralen Einkaufsbereich ausreichend freie Stellplatzkapazitäten zur Verfügung stehen.

Die maximale werktägliche Stellplatzauslastung im gesamten Untersuchungsgebiet beträgt etwa 65 % und wird ebenfalls zwischen 11.00 Uhr und 12.00 Uhr erreicht. In fast allen Zonen treten vereinzelt hohe Stellplatzauslastungen auf. Die großen Parkplätze am Rande der Innenstadt werden wie samstags nur wenig genutzt. Eine hohe Auslastung ist dagegen auf dem provisorischen Parkplatz in der Schmale Straße zu erkennen. In den Zonen 3 (zw. Wallstraße und Breite Straße) und 6 (zentraler Bereich der Neustadt) treten ebenfalls hohe Auslastungen auf, so dass für Fremdarker nur wenige freie Stellplätze zur Verfügung stehen. Es zeigt sich, dass werktags in Teilbereichen die Stellplatzauslastung sehr hoch und in anderen Bereichen dagegen – insbesondere auf den großen Parkplätzen am Rande der Innenstadt – sehr gering ist.

Die Auswertung der Parkdauererhebung zeigt, dass Kurzparker ($\leq 2h$) die mit Abstand größte Nutzergruppe bilden und ein großer Anteil der Parkvorgänge bereits nach 30 Minuten bzw. einer Stunde wieder beendet ist. Außerdem sind die werktäglichen Umschlagsziffern in Teilbereichen (bis zu 14,9 Parkvorgänge/Stellplatz) sehr hoch. Der Anteil der Kurzparker an der Belegung der Stellplätze in der Hauptnachfragezeit (11.00 Uhr - 12.00 Uhr) fällt in Nähe des zentralen Einkaufsbereichs höher aus als in größerer Entfernung (samstags etwa 47 % bzw. 25 %; werktags etwa 46 % bzw. 22 %). Lang- (4h-8h) und Dauerparker (über 8h) parken werktags in der Hauptnachfragezeit insbesondere auf dem provisorischen Parkplatz in der Schmale Straße, in der Schulstraße, der Weberstraße, der Straße Augustinern, dem Steinweg, dem südlichen Teil der Wallstraße und auf dem Parkplatz der Sparkasse. Eine Übersicht der ermittelten Mängel im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr ist im Bild 18 dargestellt.



18: Ruhender Verkehr - Mängel

3.4 Mögliche Standorte zusätzlicher Stellplatzangebote

Seitens der Stadt Quedlinburg wird angestrebt den Tourismus stärker zu fördern bzw. auszubauen sowie im Bereich der Innenstadt das Parken für Bewohner durch lagegünstige Stellplatzangebote zu verbessern. Vor dem Hintergrund einer dadurch notwendig werdenden Erweiterung des Stellplatzangebotes bzw. der Sicherung von Reserveflächen, werden in diesem Abschnitt potenzielle neue Standorte zusätzlicher Stellplatzangebote, die unter bestimmten Umständen einer entsprechenden Nutzung zugeführt werden könnten, vorgestellt und grob bewertet (Bild 19).

- Standort 1:** Im Bereich des Mühlenworts in der Wipertistraße
(~400 Pkw-Stellplätze oder 100 Busstellplätze)
- Standort 2:** Grundstück auf dem Münzenberg
(Anwohnerparken)
(~30 bis 50 Pkw-Stellplätze)
- Standort 3:** Derzeitige Kleingartenanlage in der Schillerstraße
(~200 bis 250 Pkw-Stellplätze oder 50 bis 55 Busstellplätze)
- Standort 4:** Gelände der ehemaligen Kaserne in der Schillerstraße
(~120 bis 200 Pkw-Stellplätze oder 30 bis 50 Busstellplätze)
- Standort 5:** Kleerswiese
(~500 Pkw-Stellplätze oder 125 Busstellplätze)
- Standort 6:** Gelände des derzeitigen Bauhofs im Badeborner Weg
(~250 Pkw-Stellplätze oder 60 Busstellplätze)
- Standort 7:** Gelände im Bereich des Güterbahnhofs
(~60 bis 70 Pkw-Stellplätze)
- Standort 8:** Gelände der ehemaligen Firma Wilbra-Chemie im Harzweg
(~150 Pkw-Stellplätze oder 35 Busstellplätze)
- Standort 9:** Gewerbebrache am Harzweg
(~800 Pkw-Stellplätze oder 200 Busstellplätze)
Während der Untersuchungen wurde über eine neue Nutzung des betrachteten Grundstückes entschieden. Es soll nun ein Einkaufszentrum mit einem 200 Stellplätze umfassenden Kundenparkplatz errichtet werden.
- Standort 10:** Parkplatz im Bereich Gemröder Weg/Neinstedter Feldweg
(67 Pkw-Stellplätze und 19 Busstellplätze)
- Standort 11:** Gelände im Stumpfsburger Garten
(~300 Pkw-Stellplätze oder 80 Busstellplätze)

- Standort 12:** Doktorgarten in der Wassertorstraße (Anwohnerparken)
(~ 50 Pkw-Stellplätze)
- Standort 13:** Gelände in der Straße Weingarten
(~ 80 bis 120 Pkw-Stellplätze)
- Standort 14:** Gelände auf dem Grundstück Neuer Weg 7
(Anwohnerparken)
(~ 100 Pkw-Stellplätze)
- Standort 15:** Gelände südlich der GutsMuthsstraße
(hauptsächlich für die Kongresshalle Kaiserhof)
(~ 25 Pkw-Stellplätze)
- Standort 16:** Gelände südlich der Straße Augustinern
(teilweise Anwohnerparken)
(~ 140 Pkw-Stellplätze)
- Standort 17:** Gelände auf der Nordseite der Dovesstraße
(Anwohnerparken)
(~ 45 bis 90 Pkw-Stellplätze)
- Standort 18:** Erweiterung des Parkplatzes „An den Fischteichen“
(Erweiterung um etwa 100 Pkw-Stellplätze)
- Standort 19:** Gelände südlich Ägidiikirchhof
(Anwohnerparken)
(~ 30 Pkw-Stellplätze)

Die angegebenen Mengen der möglichen Stellplätze basieren auf Daten der Stadt Quedlinburg oder auf Abschätzungen anhand der Grundstücksgrößen. Die Vor- und Nachteile der möglichen Standorte sind in Anlage 6 zusammengestellt.

Grobbewertung der betrachteten Standorte

Die Grobbewertung der Standorte (Tabelle 5) erfolgt anhand der folgenden Kriterien:

Gute Lage im Straßennetz: Eine direkte Anbindung der Standorte an das Hauptverkehrsstraßennetz mit möglichst geringen Umwegfahrten für den Kraftfahrzeugverkehr ist anzustreben.

Entfernung zur B 6n: Eine geringe Entfernung der Standorte zu den Anschlussstellen der B 6n ist auf Grund der von dort zu erwartenden touristischen Verkehrsströme anzustreben.

Auswirkungen auf die Zufahrtswege: Die Auswirkungen der durch den Standort entstehenden zusätzlichen Verkehre auf die Situation in den Zufahrtswegen sind zu beachten.

Stellplatzanzahl des Standortes: Eine Konzentration der Stellplatzanzahl auf wenige große Stellflächen ist einer Aufteilung der Stellplätze auf viele kleine Stellflächen vorzuziehen, vor allem, um den Parksuchverkehr zu minimieren.

Gute fußläufige Erreichbarkeit der Stadtmitte: Eine möglichst gute fußläufige Erreichbarkeit der Stadtmitte mit ihren touristischen Zielen und Einkaufsmöglichkeiten ist anzustreben. Die Wegelängen (Bild 20) und die Attraktivität der Wege sind zu berücksichtigen.

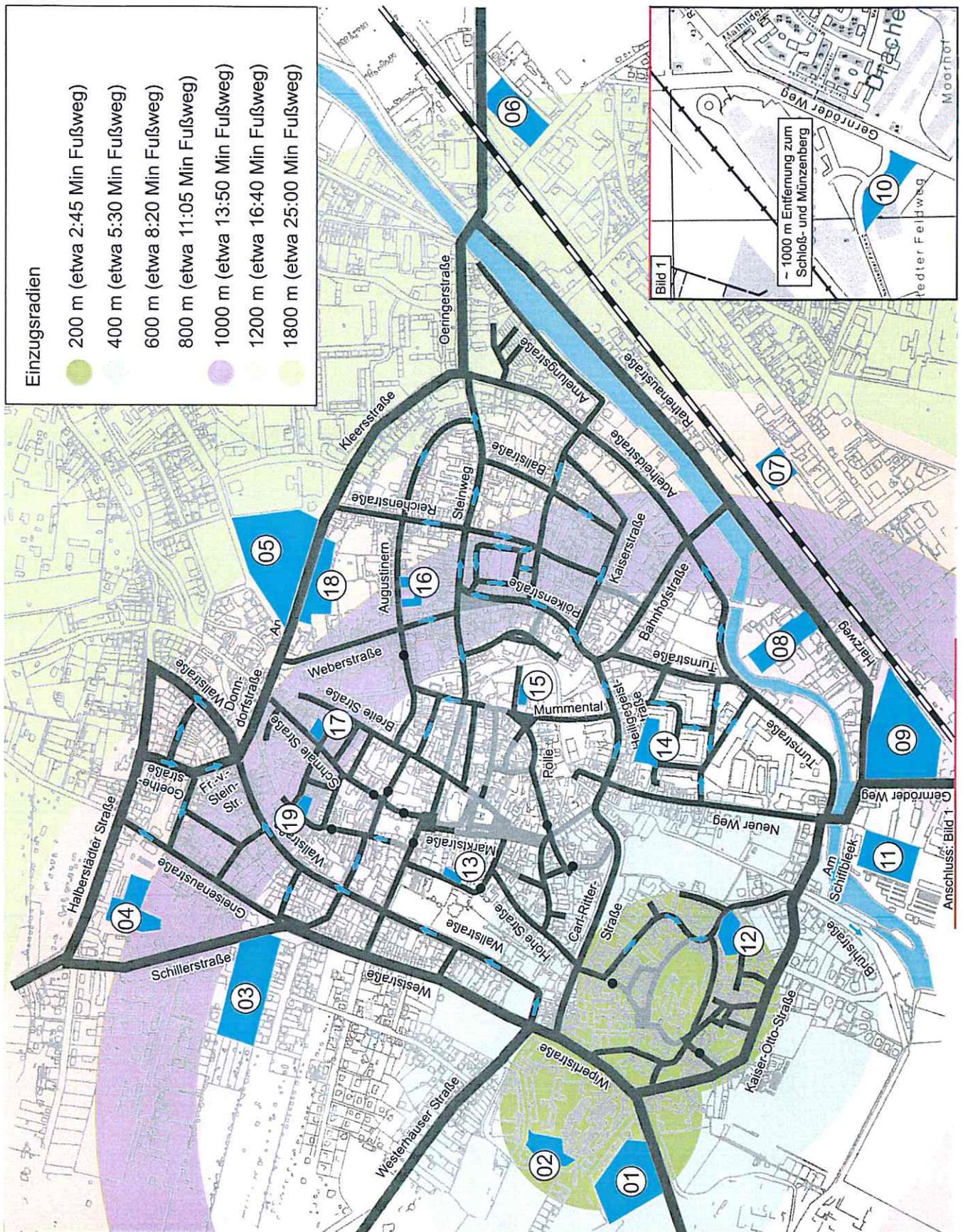
Gute fußläufige Erreichbarkeit des Schloss- und des Münzenberges: Eine gute fußläufige Erreichbarkeit zu den touristisch interessanten Zielen Schloss- und Münzenberg ist anzustreben. Die Wegelängen (Bild 21) und die Attraktivität der Wege sind zu berücksichtigen.

Beeinträchtigung des städtebaulichen Umfelds: Mögliche Auswirkungen eines Standortes auf die städtebauliche Situation und den Straßenraum im unmittelbaren Umfeld des Standortes sind zu beachten.

Realisierbarkeit: Die Möglichkeit der Realisierbarkeit der Parkplätze an den jeweiligen Standorten bezieht sich insbesondere auf die Flächenverfügbarkeit und den Planungs- und Abstimmungsaufwand. Die Bewertung zur Realisierbarkeit wurde im Rahmen der Sitzung des Arbeitskreises am 20. April 2004 von den Arbeitskreismitgliedern durchgeführt.

Gewichtung der Kriterien

Um bei der zusammenfassenden Bewertung Kriterien von besonderer Bedeutung in ausreichendem Maße zu berücksichtigen ist eine Gewichtung der Bewertungskriterien notwendig. Dies wurde ebenfalls im Rahmen der Sitzung des Arbeitskreises am 20. April 2004 von den Arbeitskreismitgliedern durchgeführt.



21: Einzugsradien um den Bereich des Schloß- und des Münzenberges

Kriterium	Standort													Gewichtung						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		14	15	16	17	18	19
Gute Lage im Straßennetz	++	+	++	++	++	++	+	++	++	++	--	+	-	+	-	+	+	++	+	2 x
Geringe Entfernung zur B 6n	-	k.B.	++	++	++	++	-	-	-	--	-	k.B.	+	k.B.	k.B.	+	k.B.	++	k.B.	1 x
Geringe Auswirkungen auf die Zufahrtswege	-	++	0	0	0	++	++	0	-	++	--	++	-	++	+	++	0	0	++	1 x
Große Stellplatzanzahl	++	--	++	+	++	++	-	+	++	-	++	-	0	0	--	0	-	+	--	2 x
Gute fußläufige Erreichbarkeit der Stadtmitte	0	k.B.	+	+	+	--	-	+	0	-	0	k.B.	++	k.B.	k.B.	++	k.B.	+	k.B.	2 x
Gute fußläufige Erreich- barkeit des Schloß- und Münzenberges	++	k.B.	-	--	0	--	--	--	-	--	-	k.B.	+	k.B.	k.B.	0	k.B.	0	k.B.	2 x
Geringe Beinträchtigung des städtebaulichen Umfelds	+	++	-	0	0	++	++	0	0	++	--	-	--	++	--	0	++	0	++	1 x
Realisierbarkeit	0	+	0	+	++	-	0	0	--	++	--	++	-	-	-	-	+	0	+	2 x
Zusammenfassende Bewertung	++	k.B.	+	+	++	0	-	0	0	0	--	k.B.	0	k.B.	k.B.	+	k.B.	+	k.B.	

Bewertung: ++ = sehr hohe Zielerreichung; + = hohe Zielerreichung; 0 = mittlere Zielerreichung; - = geringe Zielerreichung;
-- = sehr geringe Zielerreichung; k.B. = keine Bewertung möglich

Tab.5: Bewertung möglicher zusätzlicher Standorte für die Erweiterung des Parkraumangebotes in Quedlinburg

Zusammenfassend ergibt sich für die Standorte im Bereich des Mühlenworts in der Wipertistraße (1) (ehemaliges Motel) und die Kleerswiese (5) mit sehr hohen Zielerreichungen die beste Bewertung. Aber auch die Standorte im Bereich der Kleingartenanlage in der Schillerstraße (3), auf dem Gelände der ehemaligen Kaserne in der Schillerstraße (4), auf dem Gelände südlich Augustinern (16) und für die Erweiterung des Parkplatzes an den Fischteichen (18) ergeben sich gute Bewertungen (hohe Zielerreichung).

Vor dem Hintergrund, dass sich durch die Förderung des Fremdenverkehrs auch die Anzahl des Reisebusverkehrs deutlich erhöhen könnte, erscheint sinnvoll – insbesondere unter Berücksichtigung der Möglichkeit an der Carl-Ritter-Straße als auch am Marschlinger Hof Busterminals einzurichten – die Standorte im Bereich des Mühlenworts in der Wipertistraße und der Kleingartenanlage in der Schillerstraße auf Grund Ihrer Lagegunst als Reserveflächen für zukünftige Parkplätze freizuhalten.

Eine zusammenfassende Bewertung ist für die Stellplatzstandorte für Bewohner der Innenstadt auf Grund der Kriterien, die sich auf den Tourismus beziehen, nicht möglich. Die Bewertung der verbleibenden Kriterien zeigt aber deutlich, dass sich von den sechs betrachteten Standorten alle bis auf den Standort 15 südlich der GutsMuthsstraße gut zur Einrichtung entsprechender Parkieranlagen eignen.

3.5 Rad- und Fußgängerverkehr

3.5.1 Derzeitige Situation

Die Stadt Quedlinburg weist auf Grund der geringen räumlichen Ausdehnung gute Voraussetzungen zur Verlagerung nicht vermeidbarer Verkehre auf den Rad- und Fußgängerverkehr auf. Aufbauend auf dem Hauptverkehrsstraßenring und den radial auf den zentralen Einkaufsbereich zulaufenden Straßen und Wegen kann im Innenstadtbereich ein attraktives Rad- und Fußgängerverkehrsnetz mit Verbindungsachsen zwischen den wesentlichen Quellen und Zielen des Rad- und Fußgängerverkehrs geschaffen werden (Bild 24).

Innerhalb des Hauptverkehrsstraßenringes wird der Radverkehr derzeit überwiegend zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn geführt. Lediglich in der Turnstraße stehen den Radfahrern ein- bzw. beidseitig Radwege zur Verfügung (Bilder 22 und 23). Die Befahrbarkeit der Fußgängerzonen ist sehr unterschiedlich geregelt. Der Markt darf von Radfahrern z.B. zwischen 18.00 Uhr und 10.00 Uhr befahren werden. In der Straße Steinbrücke und in der Bockstraße ist das Radfahren dagegen nicht erlaubt. In den Straßen Pölle und Stieg ist die Regelung nicht eindeutig. Von Süden kommend ist die Fußgängerzone für Radfahrer freigegeben, von Norden kommend dagegen nicht. Durch die vielen Einbahnstraßen, die bis auf einen Abschnitt in der Gneisenaustraße nicht vom Radverkehr in der Gegenrichtung genutzt werden können, wird die Befahrbarkeit der Innenstadt für Radfahrer deutlich eingeschränkt. Die Fußgänger werden in den meisten Straßen auf Gehwegen im Seitenraum geführt, die oftmals eine schlechte Oberflächenqualität (teilweise wegen des historischen Pflasters) aufweisen. Auch werden die empfohlenen Breiten⁴ der Seitenräume (Anlage 7) häufig nicht erreicht.



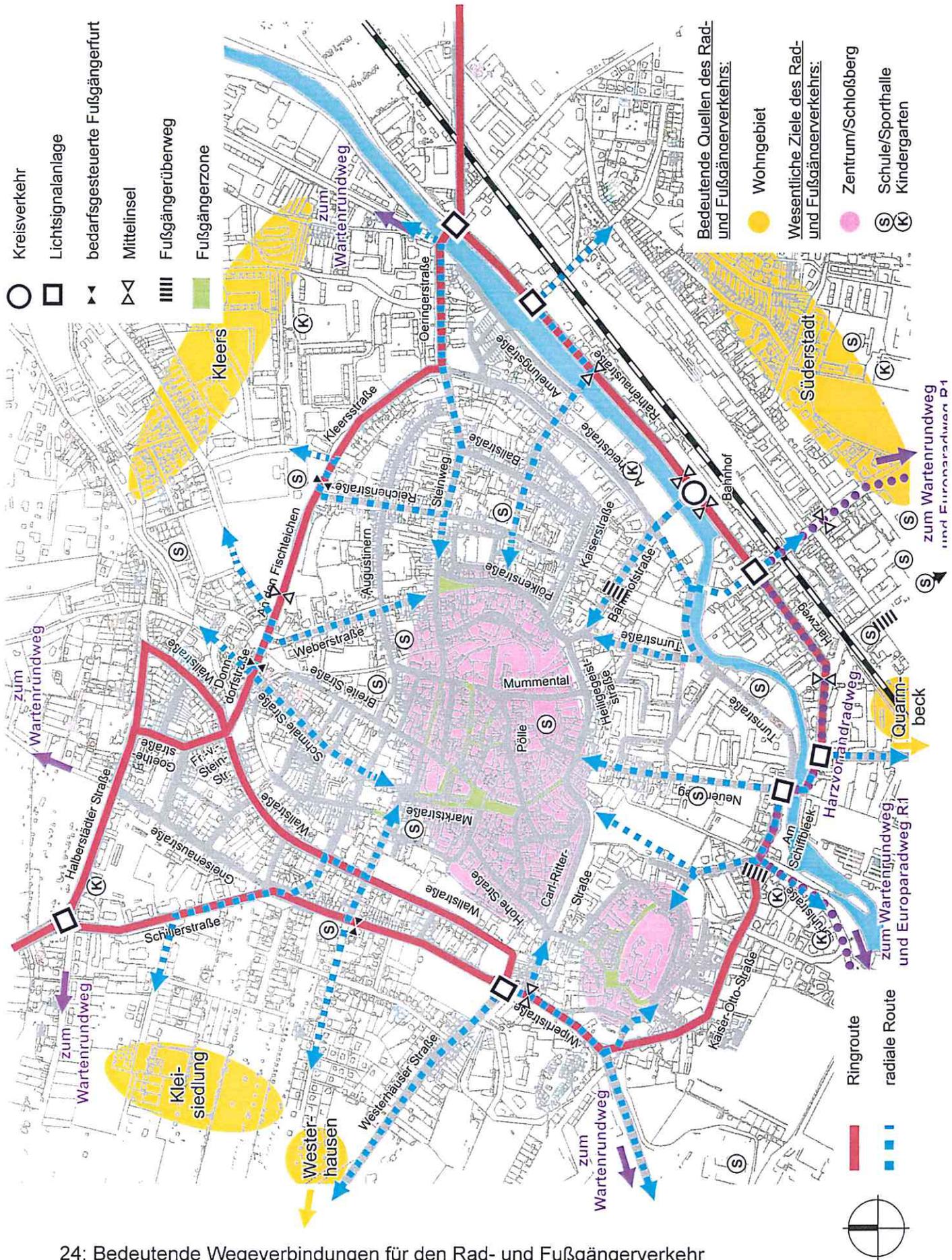
22: Führung auf der Fahrbahn
(Marschlinger Hof)



23: Radweg (Turnstraße)

Entlang des Hauptverkehrsstraßenringes sind derzeit keine durchgängigen Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Radverkehr wird streckenweise zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn, auf Radwe-

⁴ Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Köln 2002



24: Bedeutende Wegeverbindungen für den Rad- und Fußgängerverkehr

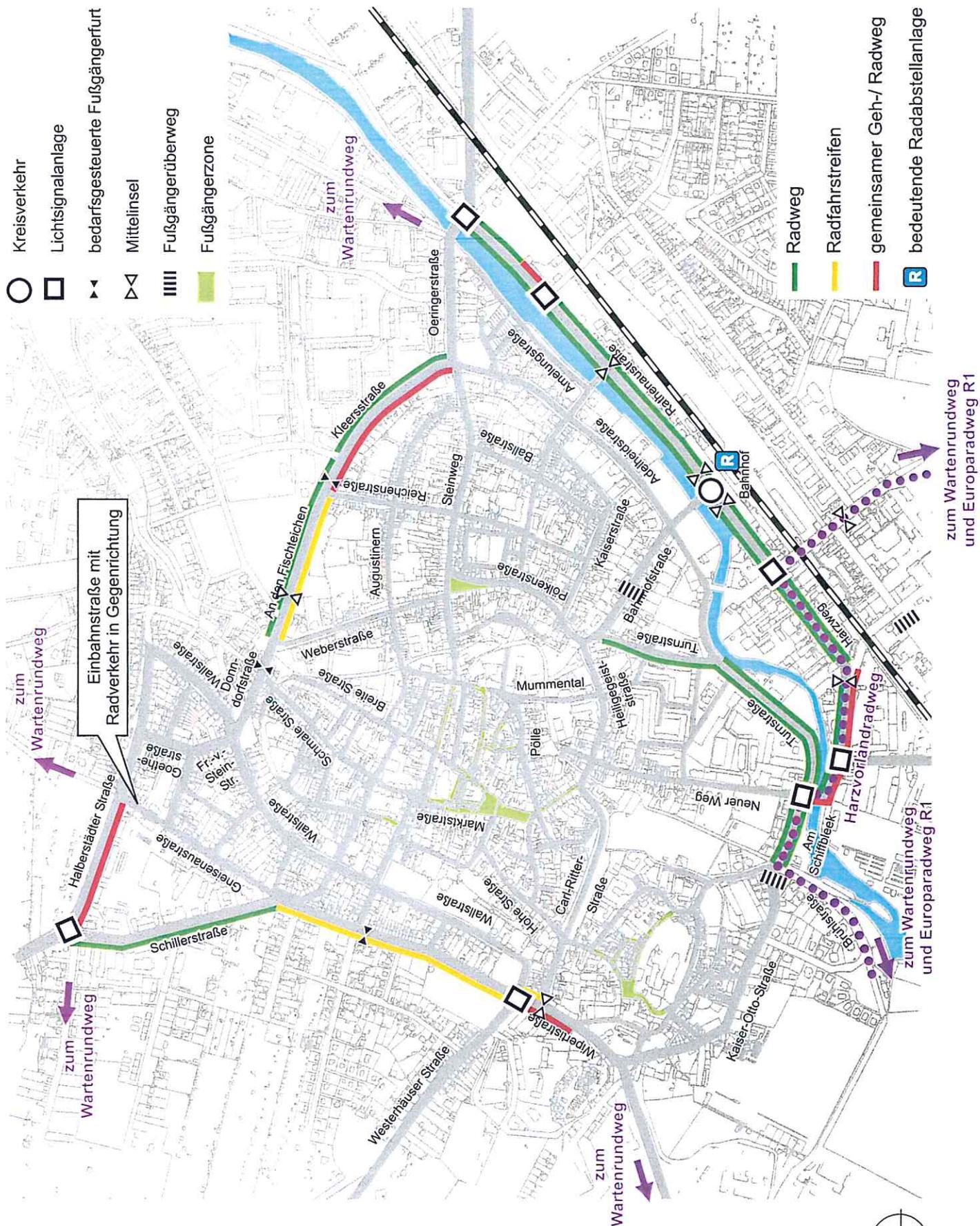
gen, auf Radfahrstreifen oder auf gemeinsamen Geh-/ Radwegen geführt (Bilder 25 bis 29).

Der Hauptverkehrsstraßenring ist als **Hauptroute** für den Radverkehr zu betrachten, über den die wichtigen innerstädtischen Ziele aber auch die Stadtteile untereinander erreicht werden können. Haupttrouten dienen vor allem schnellen Radfahrern im Entfernungsbereich bis fünf Kilometer. Sie weisen in der Regel ein höheres Radverkehrsaufkommen auf als die übrigen Netzelemente. Die Radverkehrsanlagen auf Haupttrouten sind so anzulegen, dass sich Radfahrer möglichst gegenseitig überholen und gegebenenfalls begegnen können. Dies ist in verschiedenen Straßen des Ringes nicht der Fall (z.B. Weststraße). An signalisierten Knotenpunkten sind dem Rad- und Fußgängerverkehr ausreichend lange Grünzeiten zu geben, um ein zügiges Vorwärtskommen zu gewährleisten. Der Fußgängerverkehr wird entlang des Hauptverkehrsstraßenringes überwiegend auf beidseitigen straßenbegleitenden Gehwegen mit unterschiedlichster Oberflächenqualität geführt. Lediglich in der Halberstädter Straße und auf Streckenabschnitten in der Donndorfstraße und der Weststraße gibt es nur einseitig Gehwege (Bilder 28 bis 30).

Überquerungshilfen für Fußgänger und Radfahrer in Form von Lichtsignalanlagen, bedarfsgesteuerten Fußgängerfurten, Fußgängerüberwegen oder Mittelinseln sind verteilt über den gesamten Hauptverkehrsstraßenring zu finden (Bild 25). Die meisten bedeutenden radialen Wegeverbindungen werden über die Überquerungshilfen geführt. Vereinzelt finden sich aber auch Überquerungshilfen, die keine eindeutige Verbindung zu den Seitenbereichen haben (Bilder 32 und 33).

Über relativ kurze Distanzen ist Quedlinburg an die durch die Region führenden und gut ausgeschilderten **Freizeittrouten** – Radwanderwege/Radfernwege – angebunden. Der Harzvorlandradweg, über den auch der Europaradweg R1 erreicht werden kann, verläuft über einem Abschnitt des Hauptverkehrsstraßenringes zwischen der Brühlstraße und der Stresemannstraße. Außerdem kann über verschiedene Wege der Wartenrundweg erreicht werden (Bild 25). Eine einheitliche innerörtliche Radwegweisung, die auch den touristischen Radwanderverkehr zu den attraktiven Zielen in Quedlinburg führt, gibt es nicht.

Radabstellanlagen sind in Quedlinburg meist als Vorderradhalter vor Geschäften im Ortszentrum zu finden. Eine größere Radabstellanlage ebenfalls mit Vorderradhaltern und mit Wetterschutz ist am Bahnhof angeordnet (Bilder 34 und 35). Auffällig ist die gute Auslastung der Abstellanlage aber auch die Nutzung der Einzäunung zum Festschließen der Fahrräder. Dies könnte auf die schlechte Anschlussmöglichkeiten an Vorderradhaltern zurückzuführen sein.



25: Radverkehrsanlagen



26: Führung auf der Fahrbahn
(Goethestraße)



27: Radweg (Harzweg)



28: Radfahrstreifen
(Weststraße)



29: Gemeinsamer Geh- Radweg
(Halberstädter Straße)



30: Donndorfstraße



31: Gehweg (Donndorfstraße)



32: Überquerungshilfe
(An den Fischteichen)



33: Überquerungshilfe
(Harzweg)



34: Radabstellanlage am Bahnhof

35: Radabstellanlage am Bahnhof

3.5.2 Überprüfung der Situation im Radverkehr

Im Rahmen der Analyse wird eine Überprüfung der Situation im Radverkehr nach den Anforderungen der StVO^{5,6,7} durchgeführt. Zunächst wird ermittelt, ob eine **Benutzungspflicht** vorliegt oder nicht.

Innerorts wird eine **Benutzungspflicht** entlang einer Straße bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und Verkehrsbelastungen über 10.000 Kfz/24h erforderlich. Bei Verkehrsbelastungen zwischen 5.000 und 10.000 Kfz/24h ist eine Benutzungspflicht nur bei problematischen Verkehrsverhältnissen für den Radverkehr (z.B. hoher Lkw-Anteil) erforderlich. Bei geringeren Verkehrsbelastungen ist eine Benutzungspflicht in der Regel nicht erforderlich. Weitere Einflussgrößen bei der Ermittlung der Benutzungspflicht sind unter anderem das Unfallgeschehen, die Schulwegsicherheit, eventuelle Problem- und Engstellen und die Längsneigung.

Eine **Kennzeichnungs-/Beschilderungspflicht** von Radverkehrsanlagen ergibt sich, wenn aus Verkehrssicherheitsgründen eine Benutzungspflicht erforderlich ist. Radverkehrsanlagen ohne Benutzungspflicht brauchen nicht zwingend überprüft zu werden. Diese können stillgelegt oder als "andere Radwege" ohne Beschilderung und Benutzungspflicht weiterhin benutzt werden. Allerdings muss ein entsprechender Standard nachgewiesen werden.

Die Kennzeichnung der vorhandenen Radverkehrsanlagen als benutzungspflichtig setzt Mindestanforderungen bezüglich der Kriterien Breite, Beschaffenheit der Verkehrsfläche, Linienführung und sichere Führung im Knotenpunkt voraus.

⁵ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Bonn 2001

⁶ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), Berlin 2001

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der VwV-StVO, Köln 1998

Die benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen müssen unter Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse und der örtlichen Gegebenheiten ausreichend breit befestigt und einschließlich eines Sicherheitsraumes frei von Hindernissen (minimaler Abstand zwischen Einbauten 30 m) sein. In der Tabelle 6 sind die notwendigen **lichten Breiten** aufgeführt. Von den Mindestwerten darf nur ausnahmsweise auf kurzen Abschnitten bei Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden.

Radverkehrsanlage	lichte Breite	
	Mindestmaß	möglichst zu erreichendes Maß
Radweg	1,50 m	2,00 m
Radfahrstreifen	1,50 m	1,85 m
Gem. Geh- und Radweg innerorts	2,50 m	--
Gem. Geh- und Radweg außerorts	2,00 m	--
Getrennter Geh- und Radweg	1,50 m*	--
Zweirichtungsradweg	2,00 m	2,40 m

* Mindestbreite für den Radweg

Tab. 6: Erforderliche lichte Breiten für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen

Die **Beschaffenheit der Verkehrsfläche** muss in einem den Erfordernissen des Radverkehrs genügenden Zustand sein. Sowohl eine ausreichende Fahrsicherheit als auch ein angemessener Fahrkomfort sollen gegeben sein. Schlecht befahrbare Bordsteinabsenkungen, Unebenheiten, Kanten und Rinnen, Aufbrüche und Aufwölbungen durch Baumwurzeln, wasser- oder ungebundenes Oberflächenmaterial oder unerwartete Hindernisse im Verkehrsraum sind mit einer Benutzungspflicht nicht zu vereinbaren.

Die **Linienführung** der Radverkehrsanlagen sollte stetig und auch für Ortsfremde eindeutig erkennbar sein. Insbesondere an Einmündungen und Grundstückszufahren sind die Radverkehrsanlagen baulich bzw. durch Markierungen deutlich hervorzuheben. Abrupte Richtungswechsel sollen unterbleiben. Bei der Führung in Knotenpunkten und Einmündungen sollten gute Sichtverhältnisse und eine eindeutige Linienführung sowohl in Längsrichtung als auch beim Ein- und Abbiegen vorhanden sein.

• Überprüfung der Notwendigkeit benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen

Die Hauptverkehrsstraßen und weitere Straßen mit Radverkehrsanlagen werden nach den Kriterien der StVO auf die Notwendigkeit benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen hin überprüft. In den einzelnen Abschnitten werden die zulässigen Geschwindigkeiten und die Verkehrsstärken (Bild 8) im Kraftfahrzeugverkehr betrachtet, aber auch Einflussgrößen wie Schulwegsicherung, Unfallgeschehen, Netzbedeutung und verkehrliche Funktion für den Kraftfahrzeug- und den Radverkehr gehen in die Überprüfung mit ein. Danach ergibt sich zunächst eine Dreistufigkeit zur Einschätzung der Notwendigkeit benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen von *notwendig* über *nicht eindeutig notwendig* bis *nicht notwendig*.

Straßenname	Streckenabschnitt	Radverkehrsanlage	Lage	Bemerkungen	Lichte Breite	Baulicher Zustand	Linienführung
Halberstädter Straße	zwischen Schillerstraße und Gneisenaustraße	gem. Geh-/Radweg	Südseite		O	O	+
Schillerstraße	zwischen Halberstädter Straße und Stauffenbergplatz	Radweg	Westseite	vereinzelt Masten im Sicherheitsstreifen, Verschwenkung im KP-Bereich	O	+	O
Weststraße	Zwischen Stauffenbergplatz und Westerhäuser Straße	Radfahrstreifen	Westseite	zum Teil überwachsen	-	+	+
Wipertistraße	zwischen Westerhäuser Straße und Schenkgrasse	gem. Geh-/Radweg	Westseite		-	+	+
		Radfahrstreifen	Ostseite		O	+	+
Am Schiffbleek	zwischen Brühlstraße und Neuer Weg	Radweg	Nordseite	mangelhafter Übergang zwischen Radweg und Führung auf der Fahrbahn	O	+	O
		Radweg	Südseite		O	+	+
Turnstraße	zwischen Neuer Weg und Adelheidstraße	Radweg	Nordwestseite		O	+	+
		Radweg	Südostseite	mangelhafter Übergang zwischen Radweg und Führung auf der Fahrbahn	O	+	O
	zwischen Adelheidstraße und Bahnhofstraße	Radweg	Westseite		O	+	+
Harzweg	zwischen Am Schiffbleek und Albert-Schweitzer-Straße	Radweg	Nordseite	mangelhafte Oberfläche im Bereich des KP mit A.-Schweitzer-Straße	O	O	+
		gem. Geh-/Radweg	Südseite	schlechte Führung im Bereich des KP mit A.-Schweitzer-Straße	-	-	-
	zwischen Albert-Schweitzer-Straße und Bahnhofstraße	Radweg	Nordwestseite		O	+	+
		Radweg	Südostseite		O	+	+
Rathenau-sraße	zwischen Bahnhofstraße und Oeringerstraße	Radweg	Nordwestseite		+	+	+
		Radweg	Südostseite		O	+	+
		gem. Geh-/Radweg (Abschnitt nördlich der Frachtstraße)	Südostseite	Baumscheiben und Schilder auf dem baulich angelegten Radweg	-	+	O
Kleersstraße	zwischen Steinweg und Reichenstraße	Radweg	Nordostseite		+	+	+
		gem. Geh-/Radweg	Südwestseite		+	-	+
An den Fischteichen	zwischen Reichenstraße und Weberstraße	Radweg	Nordseite		+	+	+
		Radfahrstreifen	Südseite		+	+	+

+ = hohe Zielerreichung, O = mittlere Zielerreichung, - = geringe Zielerreichung

Tab.8: Bewertung der vorhandenen Radverkehrsanlagen in Quedlinburg

3.5.3 Zusammenfassung

Die Stadt Quedlinburg weist auf Grund der geringen räumlichen Ausdehnung gute Voraussetzungen zur Verlagerung nicht vermeidbarer Verkehre auf den Rad- und Fußgängerverkehr auf. Aufbauend auf dem Hauptverkehrsstraßenring und den radial auf den zentralen Einkaufsbereich zulaufenden Straßen und Wegen kann eine attraktive Netzstruktur geschaffen werden. Auf Grund der relativ geringen Entfernungen ist auch eine gute Verknüpfung mit den durch die Region führenden Freizeitrouten möglich.

Die Radverkehrsführung erfolgt innerhalb des Hauptverkehrsstraßenringes derzeit weitestgehend zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf den teilweise in schlechtem Zustand befindlichen Fahrbahnen. Der Fußgängerverkehr wird meistens auf Gehwegen geführt, die aber häufig sehr geringe Breiten und/oder schlechte Oberflächenqualitäten aufweisen.

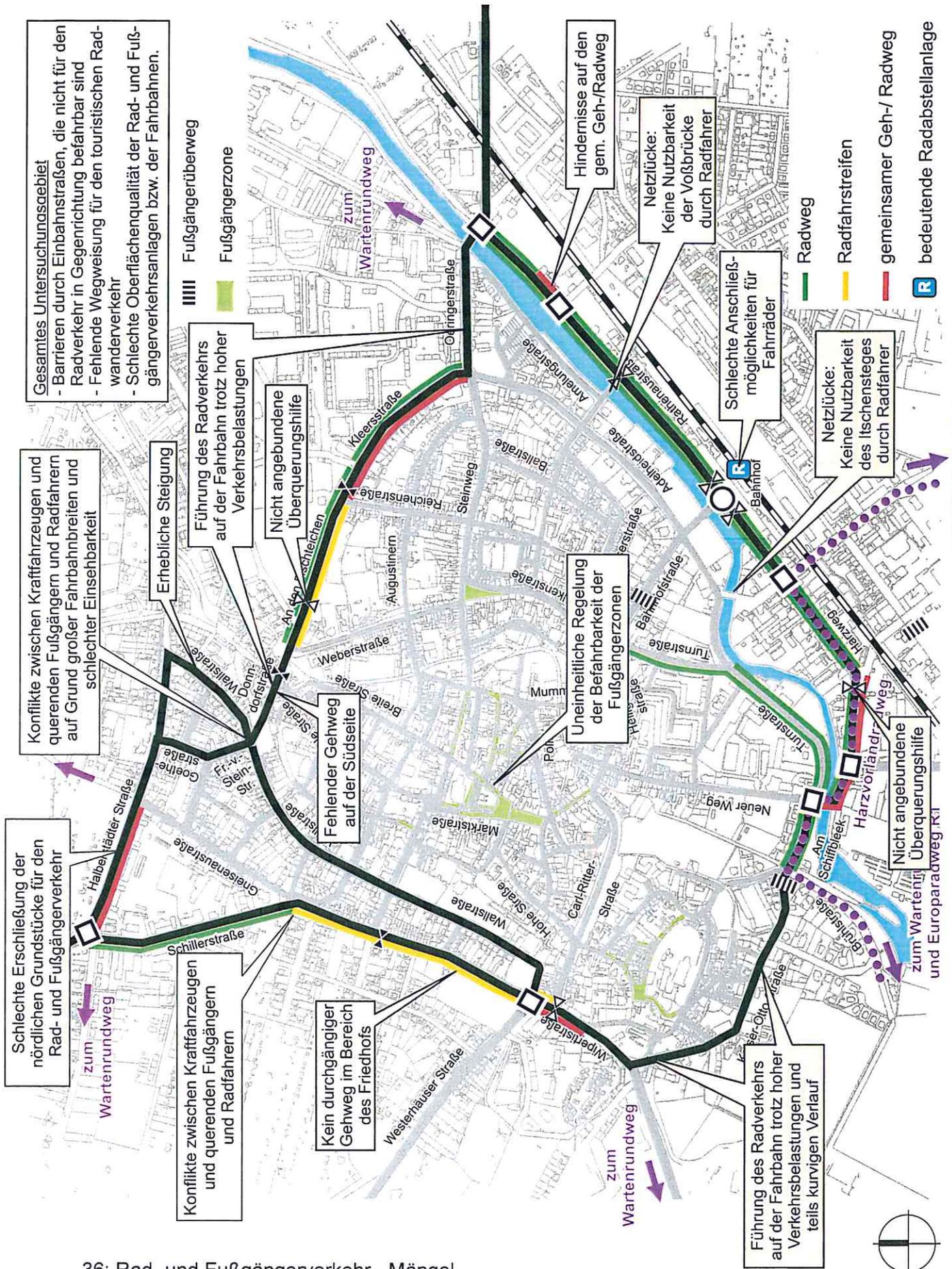
Auf dem Hauptverkehrsstraßenring, der als Hauptroute des Radverkehrs angesehen werden kann, über den die wichtigen innerstädtischen Ziele, aber auch die Stadtteile untereinander erreicht werden können, wird der Radverkehr sehr unterschiedlich geführt (zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn, auf Radwegen, auf Radfahrstreifen, auf gemeinsamen Geh-/Radwegen). Der Fußgängerverkehr wird im Seitenraum auf straßenbegleitenden Gehwegen unterschiedlichster Qualität geführt.

Überquerungshilfen für Fußgänger und Radfahrer sind verteilt über den gesamten Hauptverkehrsstraßenring zu finden. Die meisten bedeutenden radialen Wegeverbindungen werden über die Überquerungshilfen geführt. Vereinzelt finden sich aber auch Überquerungshilfen, die keine eindeutige Verbindung zu den Seitenbereichen haben.

Bedeutende öffentliche Radabstellanlagen sind in Quedlinburg derzeit lediglich am Bahnhof zu finden. Zentrale größere Radabstellanlagen sind nicht vorhanden.

Eine Überprüfung nach der StVO zeigt, dass entlang des gesamten Hauptverkehrsstraßenringes benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen notwendig sind. Keine Benutzungspflicht besteht für die Radwege in der Turnstraße. Die meisten Radverkehrsanlagen entsprechen den durch die StVO vorgegebenen Werten zur lichten Breite, zum baulichen Zustand und zur Linienführung.

Eine Übersicht der ermittelten Mängel im Rad- und Fußgängerverkehr ist im Bild 36 dargestellt.



36: Rad- und Fußgängerverkehr - Mängel

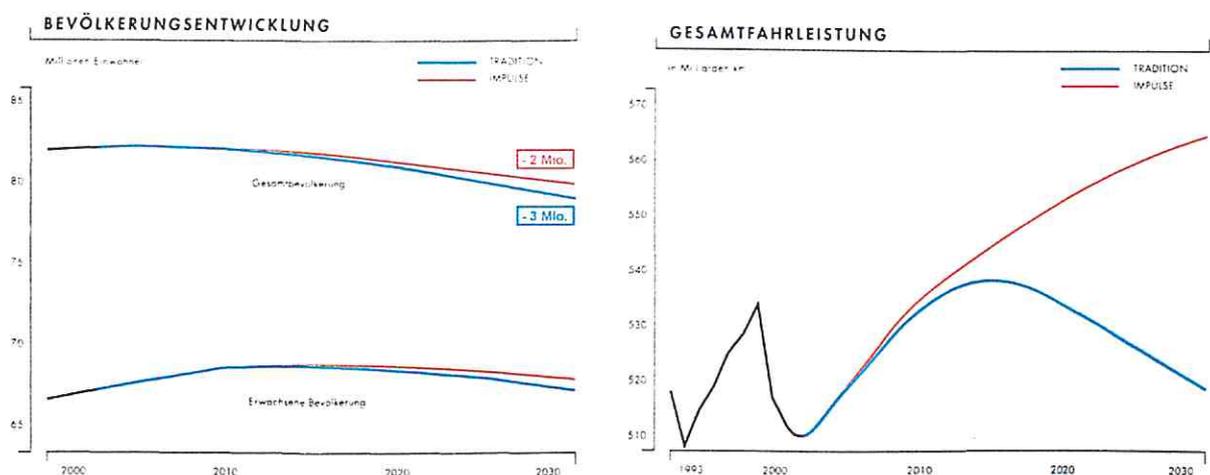
4 Entwicklungsperspektiven und Prognose

4.1 Entwicklungen in Deutschland

Die zur Zeit der Bearbeitung des Verkehrskonzeptes aktuellsten Prognosen zur Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung in Deutschland wurden im Jahr 2004 von der Shell Deutschland Oil (Shell-Prognose)⁸ mit dem Prognosehorizont 2030 erarbeitet. Die Shell-Prognose unterscheidet regelmäßig zwei unterschiedliche Szenarien der gesellschaftlichen Entwicklung. In dem Szenario „Tradition“ wird von einer zögerlichen Gesellschaft ausgegangen, die Veränderungen durch Liberalisierung und Globalisierung als Risiko betrachtet und dadurch nur eine zögerliches Konsumverhalten aufweist. Das Szenario „Impulse“ basiert auf den Annahme einer Gesellschaft, die sich zügig neu organisiert und so aktiv an die Spitze neuer Entwicklungen gelangt. Die durch Liberalisierung und Globalisierung veränderten Rahmenbedingungen werden von der Bevölkerung insgesamt als Chance betrachtet. Das Klima der Zuversicht wirkt sich im Hinblick auf Motorisierung und Bestandsentwicklung belebend aus.

Da die jeweiligen Randbedingungen und Auswirkungen bei jeder neuen Ausgabe der Shell-Prognose neu zusammengestellt werden, hat sich für längere Planungsprozesse eine Vorgehensweise bewährt, die die Mittelwerte der beiden Szenarien als Prognosezahlen verwendet.

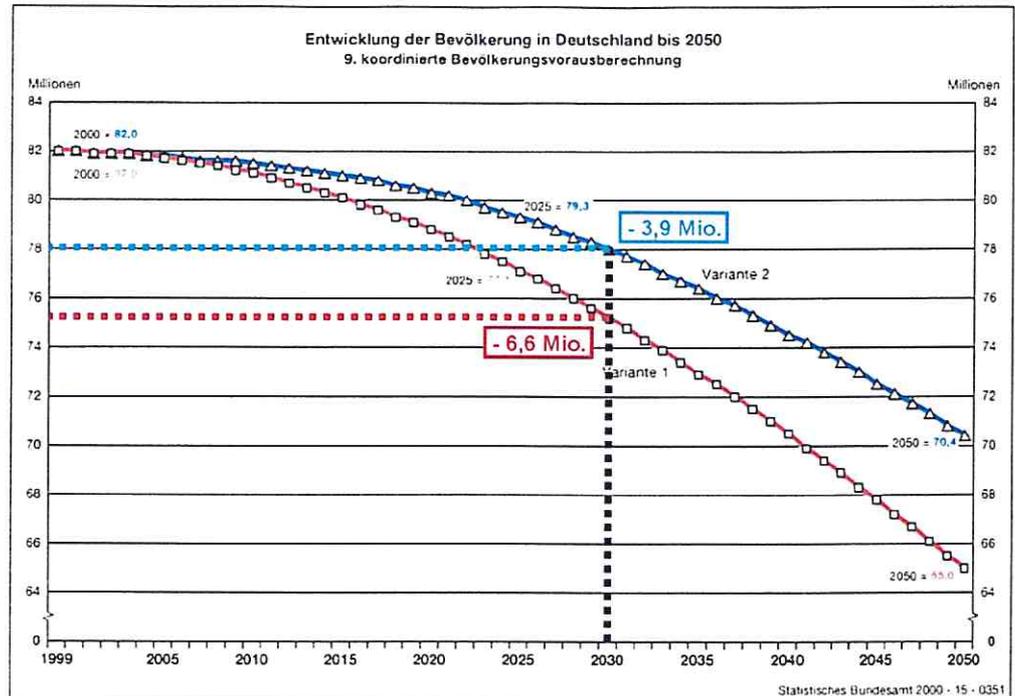
Die Bevölkerung in Deutschland wird trotz weiterer Zuwanderung bis 2030 um etwa 2,5 Mio. Einwohner zurückgehen. Die Gesamtfahrleistung nimmt in Abhängigkeit der Entwicklungen des Pkw-Bestandes und unter stetigem Rückgang der durchschnittlichen Fahrleistung pro Pkw zunächst bis etwa 2015 zu und stagniert dann bis 2030 (Bild 37).



37: Bevölkerungsentwicklung und Gesamtfahrleistung bis 2030
(Quelle: Shell-Prognose 2004)

⁸ Shell Deutschland Oil, External Affairs Central Europe
Shell Pkw-Szenarien bis 2030, Flexibilität bestimmt Motorisierung,
Hamburg 2004

Der in der Shell-Prognose zu Grunde gelegte Rückgang der Bevölkerung fällt allerdings im Vergleich zu den Prognosen des Statistischen Bundesamtes⁹ deutlich geringer aus. Die dort prognostizierte Bevölkerungsentwicklung Deutschlands zeigt einen Rückgang der Bevölkerung bis 2030 um 3,9 bis 6,6 Mio. Einwohner (Bild 38). Unter Berücksichtigung dieser Bevölkerungsentwicklung ist daher eher mit einer rückläufigen Entwicklung der Gesamtfahrleistung zu rechnen.



38: Entwicklung der Bevölkerung in Deutschland
(Quelle: Statistisches Bundesamt, 2000)

⁹ Statistisches Bundesamt
Bevölkerungsentwicklung Deutschlands bis zum Jahr 2050
Ergebnisse der 9. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung
Wiesbaden 2000

4.2 Entwicklungen in Quedlinburg

Bei der Abschätzung der künftigen verkehrlichen Situation spielen die Veränderungen im Straßennetz und die mögliche Stadtentwicklung wesentliche Rollen. In Bild 39 sind die möglichen Entwicklungen, die die künftige verkehrliche Situation in Quedlinburg beeinflussen werden, dargestellt.

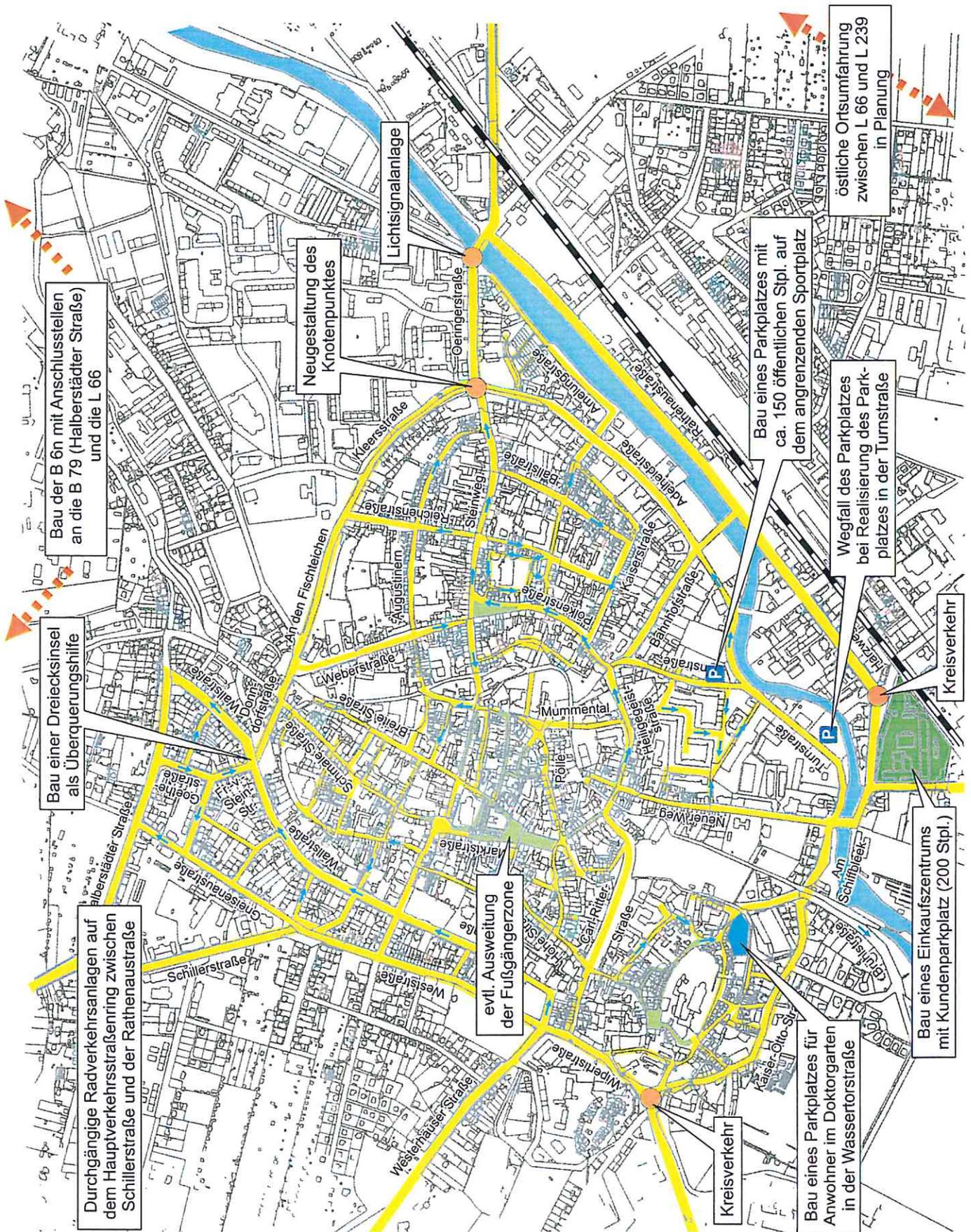
Mit der Fertigstellung des Neubaus der B 6 wird bis 2007 eine nördliche Umfahrung der Stadt hergestellt sein, die den Ring vom Durchgangsverkehr entlasten wird. Quedlinburg wird dann über zwei Anschlussstellen mit der B 6n verbunden sein, die über die Halberstädter Straße (B 79) und die Magdeburger Straße (L 66) erreicht werden können. Außerdem ist eine weitere Entlastungsstraße als östliche Ortsumfahrung geplant. Diese verläuft zwischen der Magdeburger Straße (L 66) und der L 239.

Im Zuge der Sanierung des Hauptverkehrsstraßenringes ist neben dem in Kürze beginnenden Umbau des Knotenpunktes Oeringer Straße/Rathenaustraße/Badeborner Weg/Magdeburger Straße/Höfenweg auch die Einrichtung von Kreisverkehren am Knotenpunkt Wipertistraße/Kaiser-Otto-Straße und Harzweg/Albert-Schweitzer-Straße und die Neugestaltung des Knotenpunktes Kleersstraße/Steinweg/Adelheidstraße/Oeringer Straße geplant. Im nördlichen Streckenabschnitt soll zwischen der Schillerstraße und der Oeringer Brücke außerdem die Situation für den Radverkehr verbessert werden. Nach einem vorläufigen Konzept sollen mittels Radwegen, Radfahrstreifen und Angebotstreifen den Radfahrern beidseitig Verkehrsanlagen zur Verfügung gestellt werden. Am Knotenpunkt Freiherr-vom-Stein-Straße/Wallstraße/Donndorfstraße ist außerdem der Bau einer Dreiecksinsel als Überquerungshilfe vorgesehen.

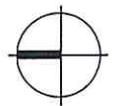
Zusätzliche Stellplätze sollen durch den Bau eines Anwohnerparkplatzes (50 Stpl.) im Doktorgarten in der Wassertorstraße und eine Erweiterung des bereits bestehenden Parkplatzes der Sparkasse (+ 150 Stpl.) in der Turnstraße geschaffen werden. Durch die dadurch notwendige Verlegung eines Sportplatzes entfällt dann der Parkplatz zwischen Turnstraße und Wilder Bode (50 Stpl.).

Bedeutende Veränderungen im Einzelhandel sind durch das auf dem Gelände der Gewerbebrache am Harzweg geplante Einkaufszentrum mit einem 200 Stellplätze umfassenden Kundenparkplatz zu erwarten. Außerdem wird über eine eventuelle Ausweitung der Fußgängerzone nachgedacht.

Eine weitere Entwicklungsperspektive stellt neben dem Bemühen der Stadt Quedlinburg neue Betriebe in Quedlinburg anzusiedeln die Förderung des Tourismus und des Wohnstandortes Innenstadt dar.



39: Mögliche Entwicklungen in Quedlinburg



4.3 Auswirkungen des Neubaus der B 6n und der östlichen Ortsumfahrung

Die Entlastungswirkungen (Prognosehorizont 2010) durch die B 6n und die östliche Ortsumfahrung wurden bereits in einer Untersuchung zur Linienbestimmung der B 6n¹⁰ untersucht. In dieser Untersuchung wird davon ausgegangen, dass der gesamte Durchgangsverkehr in West-Ost-Richtung auf die B 6n verlagert wird. Auf Grund der deutlichen Entlastungen des Hauptverkehrsstraßenringes um 3.600 bis 5.600 Kfz/24h (vgl. Tabelle 9) und der weiterführenden B 6 (alt) um 6.200 bzw. 8.100 Kfz/24h ist davon auszugehen, dass der Durchgangsverkehrsanteil in der Analyse sehr hoch angenommen wurde. Im Vergleich zu einer Untersuchung¹¹, in der durch Erhebungen für die auf Quedlinburg zuführenden Straßen deutlich geringere Durchgangsverkehrsanteile ermittelt wurden, erscheinen die prognostizierten Entlastungswirkungen etwas überhöht.

	Analyse	Prognose	Differenz
	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h
Halberstädter Straße	10.500	6.200	- 4.300
Weststraße	11.600	6.300	- 5.300
Wipertistraße	15.000	11.400	- 3.600
Harzweg (Ost)	15.600	10.000	- 5.600
Kleersstraße	13.200	9.100	- 4.100

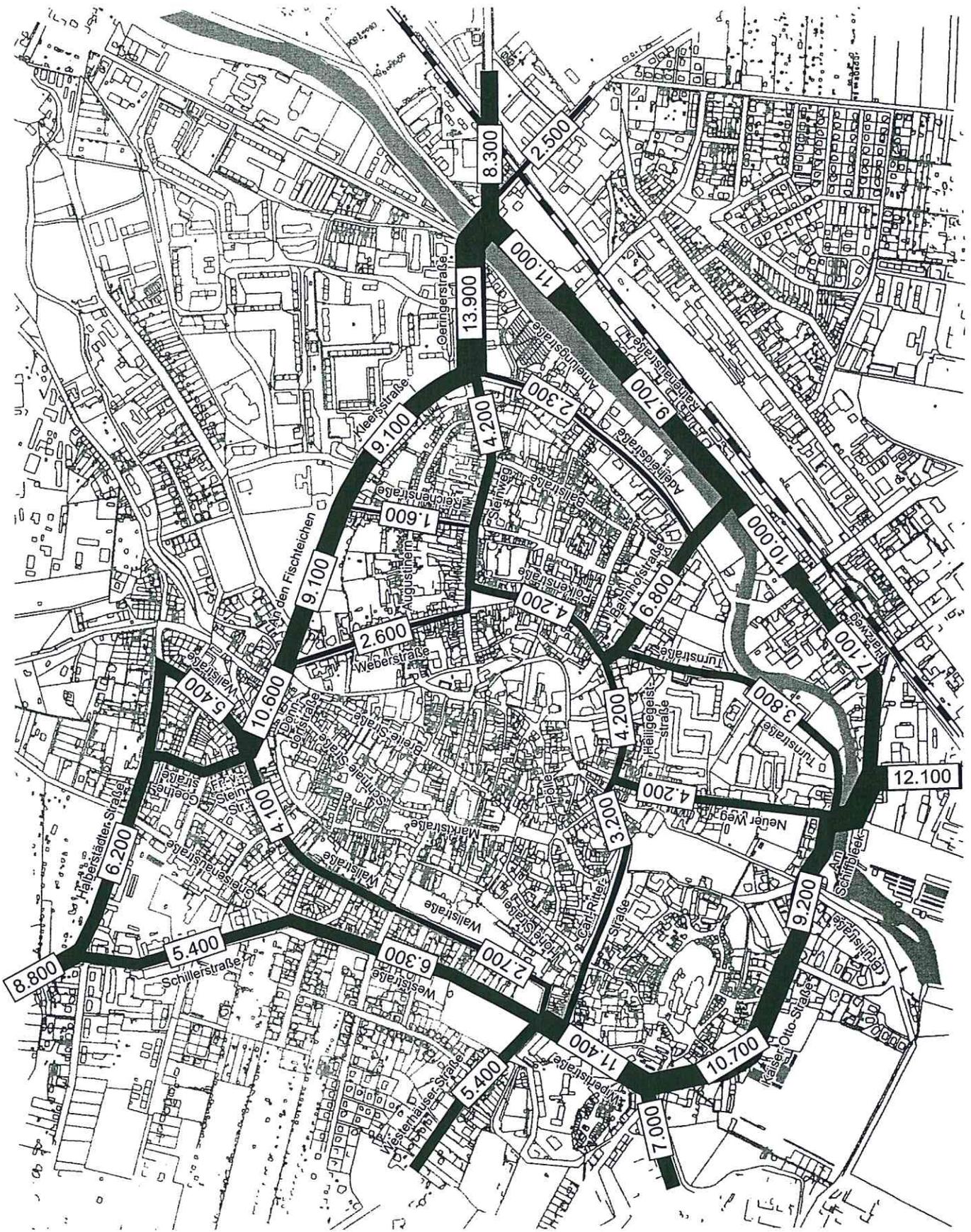
Tab.9: Vergleich der Verkehrsbelastungen an ausgesuchten Querschnitten des Hauptverkehrsstraßenringes

4.4 Prognose der lokalen verkehrlichen Entwicklung

Unter Berücksichtigung der rückläufigen Gesamtfahrleistung und der mit Ausnahme der B 6n und der östlichen Ortsumfahrung zu erwartenden Entwicklungen in Quedlinburg kann von einer Stagnation der Belastungen im fließenden Kraftfahrzeugverkehr bis zum Jahr 2020 ausgegangen werden. Zu deutlichen Veränderungen der Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen wird es aber durch die Realisierungen der B 6n und der östlichen Ortsumfahrung kommen. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen unter Verwendung der etwas überhöht erscheinenden Entlastungswirkungen auf den Hauptverkehrsstraßen (vgl. Ziffer 4.3) sind in Bild 40 dargestellt. Da keine aktuellen Daten zum Durchgangsverkehr vorliegen, wird für die innerstädtischen Straßen von gleichbleibenden Belastungen ausgegangen.

¹⁰ SSP Consult - Beratende Ingenieure GmbH
Verkehrsuntersuchung B 6n zwischen A 395 und A 14, Abschnitt Quedlinburg (Planfall 6)
Bergisch Gladbach, September 1999

¹¹ Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine (PGT)
Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Quedlinburg – Entwurfsfassung
Hannover, Mai 1995



40: Prognose 2020 - Querschnittsbelastungen [Kfz/24h]

(Quelle der Entlastungswirkungen durch die B 6n und die östliche Ortsumfahrung:
Verkehrsuntersuchung B 6n zwischen A 95 und A 14, 9Abschnitt Quedlinburg - Planfall 6)

5 Planungskonzepte

5.1 Fließender Kraftfahrzeugverkehr

Allgemeines

Auf Grund der deutlichen Entlastungswirkungen durch die Realisierungen der B 6n und der östlichen Ortsumfahrung sowie die Umgestaltung des Knotenpunktes Oeringerstraße/Höfenweg/Magdeburger Straße/Rathenaustraße ist eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Hauptverkehrsstraßenring und insbesondere an den in Ziffer 3.2.3 beschriebenen unfallauffälligen Knotenpunkten zu erwarten.

Zur Verringerung der Konflikte zwischen Kraftfahrzeugen und querenden Fußgängern und Radfahrern und damit zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit wird im Planungskonzept für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr (Bilder 43 bis 44) ergänzend die **Umgestaltung des Knotenpunktes Freiherr-vom-Stein-Straße/Wallstraße/Donndorfstraße** empfohlen.

Zur Gewährleistung einer ausreichenden Erschließung der Innenstadt und als Grundlage zur Lenkung verschiedener Verkehre ist die funktionale Gliederung des Straßennetzes von wesentlicher Bedeutung. Da das Straßennetz im Untersuchungsgebiet diese Voraussetzungen bereits erfüllt, wird die derzeitige funktionale Gliederung beibehalten.

Bereits heute sind große Teile der Innenstadt als Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Um auch in den verbleibenden Gebieten einen nutzungsverträglichen Verkehrsablauf zu gewährleisten, wird empfohlen, die **Tempo 30-Zonen** Regelung auf den gesamten Bereich innerhalb des Hauptverkehrsstraßenringes auszuweiten.

Eine gezielte Lenkung des touristischen Busverkehrs begründet sich aus dem im Planungsleitbild formulierten Ziel einer guten Erreichbarkeit der wesentlichen Ziele. In Quedlinburg wird dafür eine **Wegweisung für den touristischen Busverkehr** empfohlen, die die Busse zu den Bus-Terminals am Marschlinger Hof und in der Carl-Ritter-Straße führt. Die Anfahrt der Busse zum Terminal in der Carl-Ritter-Straße sollte auf Grund der baulichen Gegebenheiten (Lage der Halteplätze für die Busse auf der Südseite der Carl-Ritter-Straße) über die Altetopfstraße (Einfahrt nur aus Richtung Süden möglich) und die Abfahrt über den Neuen Weg erfolgen. Eine Umgestaltung des Knotenpunktes Wipertistraße/Altetopfstraße um das Linksabbiegen aus Richtung Norden zu ermöglichen ist auf Grund zu geringer Flächenverfügbarkeit nicht möglich.

Zum Schutz der innerstädtischen Einwohner vor Lärm und Abgasen durch vermeidbaren Kraftfahrzeugverkehr, zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Steigerung der touristischen Attraktivität im Rahmen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung werden **für die innerstädtischen Bereiche Schloßberg, Altstadt und Neustadt zeitlich und/oder**

räumlich variable Verkehrsregelungen – basierend auf dem Straßenverkehrsrecht unter Ausnutzung des § 45 StVO – empfohlen.

Künftige Verkehrsregelung

Die empfohlene Verkehrsregelung beinhaltet die **Sperrung der Bereiche um den Schloßberg und die Altstadt für den Kraftfahrzeugverkehr**. Anwohner, Gewerbetreibende und Hotelgäste erhalten Ausnahmegenehmigungen, die ihnen das Befahren dieser Bereiche erlauben (Bild 44). Die Beschilderung der Bereiche erfolgt mit dem Verkehrszeichen 250 StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art) und dem Zusatzschild „Radfahrer und Lieferverkehr frei“ (Bild 41).

Außerdem ist eine **temporäres Einfahrverbot für den Bereich Neustadt einschließlich der Heiligegeiststraße an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen** vorgesehen. Auch für diesen Bereich erhalten Anwohner, Gewerbetreibende und Hotelgäste für die Zeit des Einfahrverbots geltende Ausnahmegenehmigungen. Die Beschilderung dieses Bereiches erfolgt mit dem Verkehrszeichen 267 StVO (Verbot der Einfahrt) und den Zusatzschildern „Sa., So. und feiertags“ und „Radfahrer und Linienverkehr frei“ (Bild 41). Der Vorteil des Einfahrverbots liegt in der Möglichkeit, dass Autofahrer ohne Ausnahmegenehmigungen den Bereich auch nach dem Eintreten des Einfahrverbots noch verlassen können.



Verkehrszeichen
250 (StVO)
+
Zusatzschild



Verkehrszeichen
267 (StVO)
+
Zusatzschilder

41: Beschilderungsbeispiele

Durch die deutliche Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs entstehen attraktive Fußgängerachsen, durch die sowohl bezogen auf den Einzelhandel als auch den Tourismus Verbesserungen zu erwarten sind. Außerdem wird durch diese Maßnahme der Durchgangsverkehr in dem Straßenzug Heiligegeiststraße-Pölkenstraße-Steinweg an den Tagen des Einfahrverbots unterbunden.

Zur dauerhaften Unterbindung des heutigen Durchgangsverkehrs in dem Straßenzug Heiligegeiststraße-Pölkenstraße-Steinweg kommt als **flankierende Maßnahme** die Umkehrung der Fahrtrichtung für den Kraftfahrzeugverkehr in der Heiligegeiststraße in Frage. Durch die Umkehrung der Fahrtrichtung entsteht allerdings auch eine neue Möglichkeit, die Innenstadt über den Straßenzug Bahnhofstraße-Heiligegeiststraße-Steinbrücke-Carl-Ritter-Straße-Altetopfstraße zu durchfahren. Die derzeitige Führung des Linienbusverkehrs müsste entsprechend angepasst werden (dies ist nach Auskunft der Stadt Quedlinburg bzw. des Landkreises möglich).

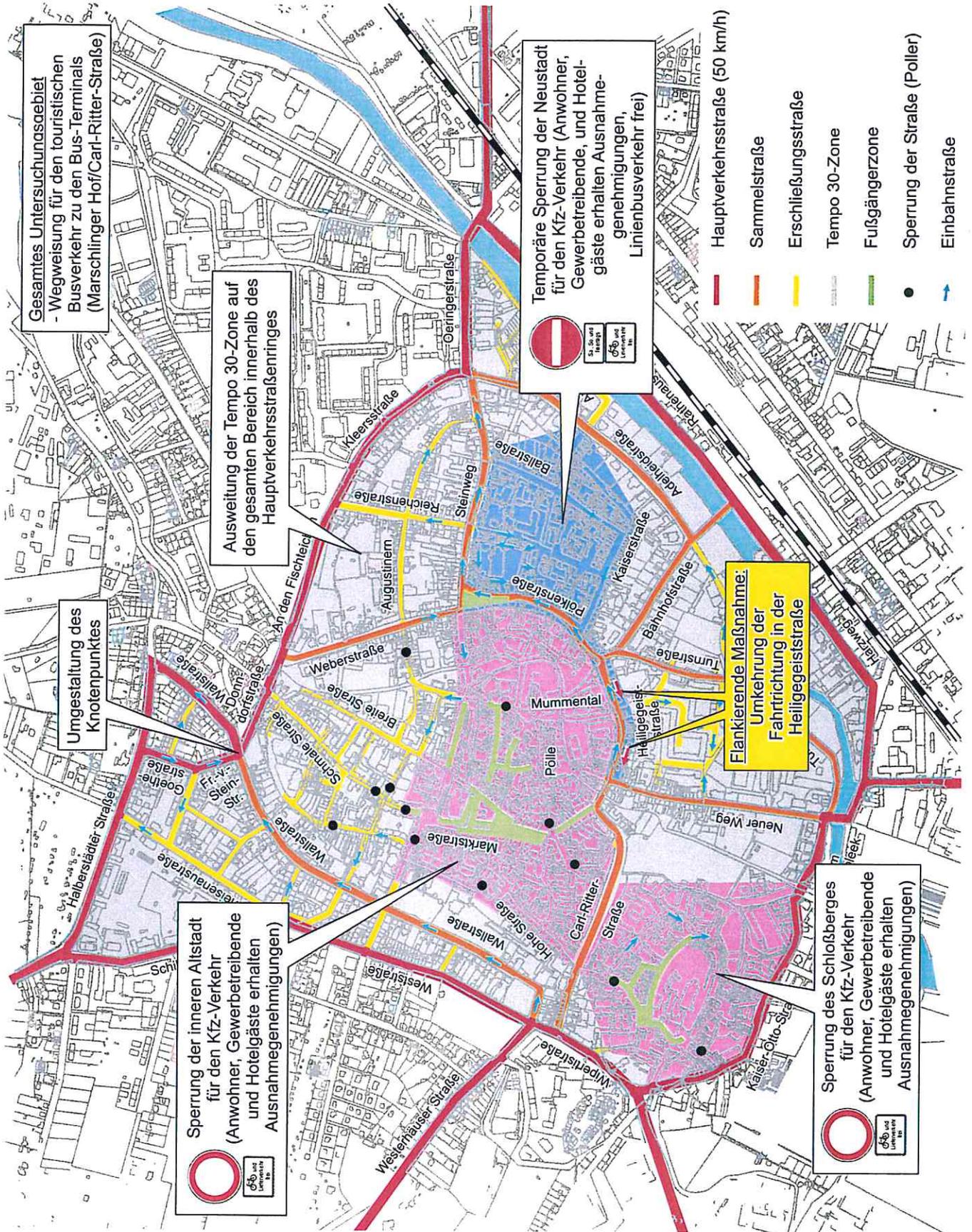
Durch die zu erwartende erhebliche Abnahme der Verkehrsbelastungen auf dem Hauptverkehrsstraßenring und der damit einhergehenden deutlichen Verbesserung des Verkehrsflusses ist ein übermäßiges Abkürzen durch die Tempo 30-Zone in der Innenstadt aber nicht zu erwarten. Ein Unterbinden des „Schaufahrens“ in der Innenstadt ist durch die veränderte Einbahnstraßenregelung aber nicht möglich.

Zur dauerhaften Vermeidung von Durchgangsverkehr im Straßenzug Heiligegeiststraße-Pölkenstraße-Steinweg und zur Verbesserung der Situation für den Fußgängerverkehr, Einzelhandel und den Tourismus können alternativ die **Bereiche Schloßberg, Altstadt und Neustadt einschließlich der Heiligegeiststraße dauerhaft für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt** werden. Die Beschilderung der Bereiche erfolgt mit dem Verkehrszeichen 250 StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art) und dem Zusatzschild „Radfahrer und Lieferverkehr frei“ und in Teilbereichen zusätzlich mit dem Schild „Linienverkehr frei“ (Bild 44).

Als **flankierende Maßnahme** kann generell – unter der Voraussetzung der Überwachung der verkehrsregelnden Maßnahmen – zur Verbesserung der Befahrbarkeit der dauerhaft gesperrten Bereiche der **Abbau eines Teils der vorhandenen Poller** erfolgen. Außerdem ist in allen Planfällen zur besseren Erreichbarkeit des Mummentals die **Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Heiligegeiststraße zwischen der Bahnhofstraße und dem Mummental** mit den entsprechenden Einschränkungen der gesperrten Bereiche (Zufahrt nur für Anwohner) möglich (Bild 42).

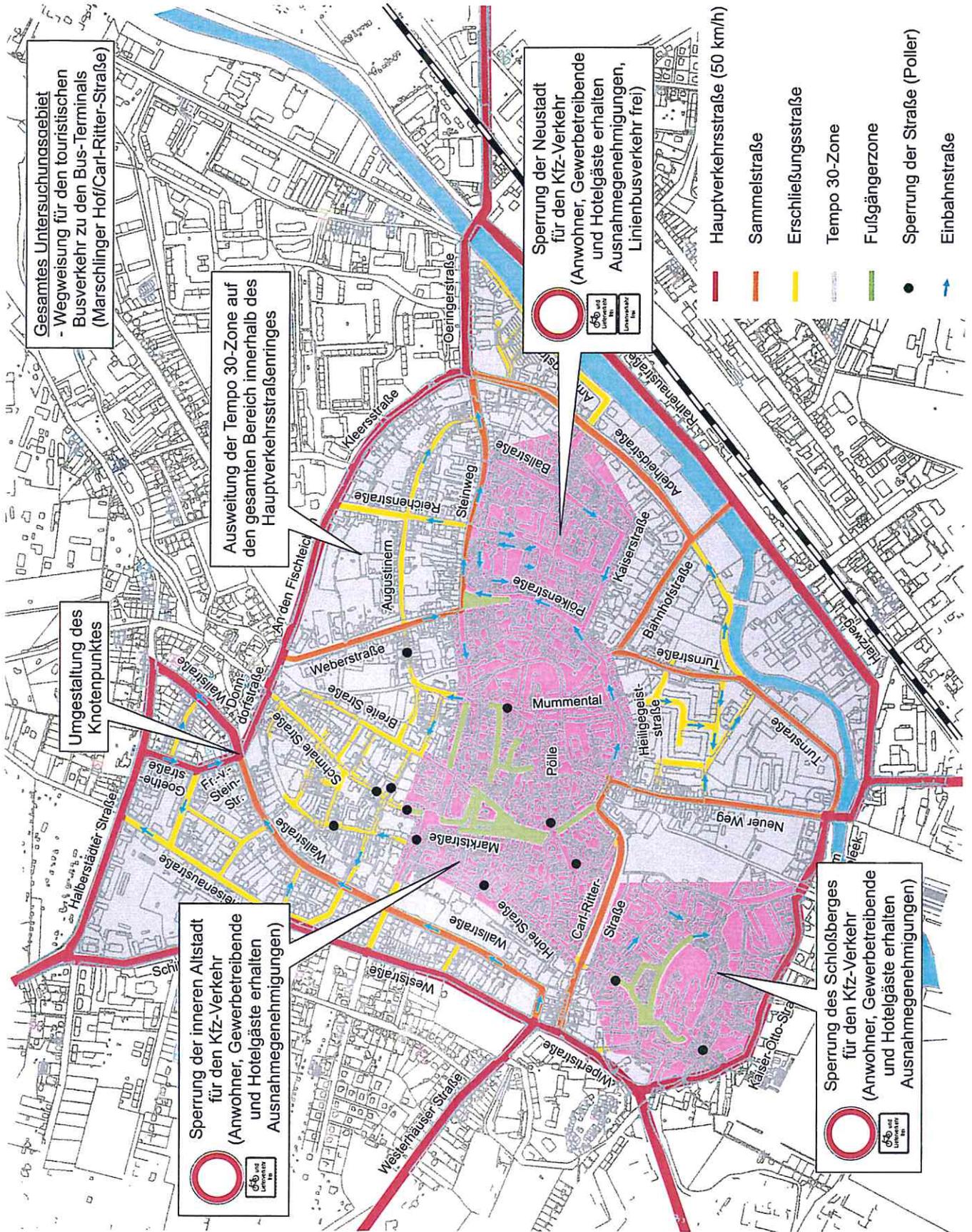


42: Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in einem Abschnitt der Heiligegeiststraße



43: Fließender Krafffahrzeugverkehr - Künftige Verkehrsregelung





44: Fließender Kraftfahrzeugverkehr - Künftige Verkehrsregelung (Alternative)

Fazit

Die Realisierung der empfohlenen Maßnahmen wird zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und zu einer deutlichen Entlastung der Bewohner der betrachteten Bereiche von Lärm und Abgasen führen. Die touristische Attraktivität der Innenstadt Quedlinburgs wird durch die dauerhaften Sperrungen der Bereiche um den Schloßberg und die Altstadt und das temporäre Einfahrverbot im Bereich der Neustadt deutlich gesteigert. Durch die alternative Verkehrsregelung wird diese Wirkung durch die dauerhafte Sperrung des Bereiches Neustadt noch verstärkt. Der derzeitige Durchgangsverkehr im Straßenzug Heiligegeiststraße-Pölkenstraße-Steinweg wird durch die Maßnahmen temporär bzw. dauerhaft unterbunden. Die flankierende Maßnahme, die Fahrtrichtung für den Kraftfahrzeugverkehr in der Heiligegeiststraße umzukehren, führt zu einer dauerhaften Unterbindung des heutigen Durchgangsverkehrs, der den Straßenzug Heiligegeiststraße-Pölkenstraße-Steinweg nutzt. Ein Unterbinden des „Schaufahrens“ in der Innenstadt ist durch diese Maßnahme aber nicht möglich.

Vor einer Umkehrung der Einbahnstraßenregelung in der Heiligegeiststraße sollten möglicherweise die Auswirkungen durch die Realisierung der B 6n abgewartet werden. Durch die Reduzierung der Verkehrsbelastungen auf dem Hauptverkehrsstraßenring ist zu erwarten, dass auch der Anteil des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt geringer und somit diese Maßnahme eventuell nicht mehr notwendig wird.

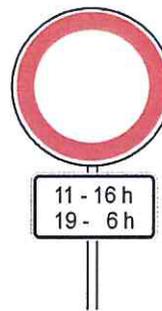
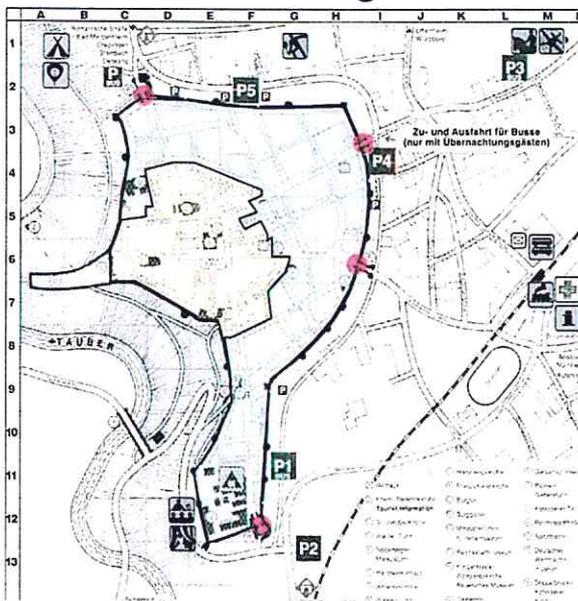
Als flankierende Maßnahmen wird der Abbau eines Teils der vorhandenen Poller und die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Heiligegeiststraße zwischen der Bahnhofstraße und dem Mummental zur Verbesserung der Befahrbarkeit bzw. der Erreichbarkeit der Grundstücke empfohlen.

Die Vorschläge zur künftigen Verkehrsregelung führen auf den ersten Blick zu wesentlichen Einschnitten in der Verkehrssituation. Bei genauem Hinsehen ist jedoch festzustellen, dass die zu erwartenden Konsequenzen akzeptabel und mehrheitsfähig sein sollten. Anlieger, Gewerbetreibende und Hotelgäste sind von keinen Restriktionen betroffen. Fremdverkehr wird das Befahren gewisser Bereiche zwar verwehrt, dies bleibt aber ohne Folgen, z.B. für das Anfahren der Parkplätze. Es ist ausschließlich der Verkehr betroffen, der nachweislich eher negative als positive Auswirkungen hat. Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Sicherung von Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt von Quedlinburg sind diese Maßnahmen insgesamt positiv zu sehen.

5.2 Exkurs Rothenburg o.d.T./Monschau

Die Stadt **Rothenburg o.d.T.** nutzt den Spielraum des § 45 StVO in wohl bisher einmaliger Weise seit bereits über zehn Jahren für die örtliche Verkehrsregelung aus (Bild 45). Die in den 80er-Jahren geführte Diskussion zur Einrichtung von Fußgängerbereichen haben trotz der ganz besonderen historischen städtebaulichen Situation keinen positiven Abschluss gefunden. Zu Beginn der 90er-Jahre hat man sich daher auf Verkehrsbeschränkungen verständigt, die bis heute Bestand haben. Im inneren Altstadtbereich gilt dauerhaft eine Verkehrsbeschränkung für den Kraftfahrzeugverkehr von 11.00 bis 16.00 Uhr sowie von 19.00 bis 6.00 Uhr. Im äußeren Altstadtbereich gilt eine zusätzliche Verkehrsbeschränkung samstags von 14.00 bis 18.00 Uhr und sonn- und feiertags von 11.00 bis 18.00 Uhr. Lediglich Besitzer einer Fahrberechtigung, die in Form von Ausweisen ausgegeben wird, dürfen zu den Zeiten der Verkehrsbeschränkungen mit dem Kraftfahrzeug diese Bereiche befahren. Die einst als Kompromiss gefundene Verkehrsregelung ist nach wie vor erfolgreich und hat zu einer „verkehrsarmen“ Altstadt geführt.

Altstadt Rothenburg



45: Rothenburg o.d.T. – Verkehrsregelung in der historischen Altstadt

Auch in der Stadt **Monschau** wird der Spielraum des § 45 der StVO ausgenutzt. Im Innenstadtbereich gelten vom 1. Mai bis zum 3. Oktober Verkehrsbeschränkungen für den Kraftfahrzeugverkehr (Bild 46). In der Zeit zwischen dem 1. Mai und dem 12. Juli und dem 1. September und dem 3. Oktober darf der Innenstadtbereich in der Zeit von 12.00 bis 17.00 Uhr und an Wochenenden und Feiertagen nicht mit dem Kraftfahrzeug befahren werden. In der Zeit zwischen dem 13. Juli und dem 31. August gilt diese Regelung täglich. Lediglich Besitzer der „Monschau-Karte“, die vorwiegend an Anwohner ausgegeben wird, können in den Zeiten der Verkehrsbeschränkungen die Innenstadt mit dem Kraftfahrzeug befahren. Die Einhaltung der Verkehrsbeschränkungen erfolgt über Abfertigungsanlagen an den Zufahrten in Kombination mit Überwachungsanlagen, sog. „Starenkästen“.

Monschau (14.000 Ew.)



46: Monschau – Verkehrsregelung in der Innenstadt

5.3 Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

Die im Rahmen der Erhebungen ermittelte Situation im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr (vgl. Ziffer 3.3) ist als relativ entspannt zu bezeichnen. Ein zusätzlicher Bedarf an Stellplätzen ist neben den bereits geplanten (Erweiterung des Parkplatzes der Sparkasse, Parkplatz im Doktorgarten) in der Innenstadt Quedlinburgs zur Zeit nicht zu erkennen.

Zur Verbesserung des Stellplatzangebotes für Anwohner, denen derzeit nicht immer lagegünstige Stellplätze zur Verfügung stehen, zur Vermeidung unnötiger Parksuchverkehre und zur Verbesserung der Bewirtschaftungsstruktur ist im Planungskonzept für den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr (Bild 47) eine **Neuordnung der vorhandenen Stellplätze** unter Berücksichtigung der Maßnahmen des Planungskonzeptes für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr vorgenommen worden. Die Stellplätze in den Bereichen um den Schloßberg, die Altstadt und die Neustadt stehen überwiegend den Anwohnern zur Verfügung. Die verbleibenden zentralen Stellplätze werden bewirtschaftet. In den Randbereichen sind sowohl in Wohnquartieren als auch auf verschiedenen großen Parkplätzen am Hauptverkehrsstraßenring unbewirtschaftete Stellplätze zu finden. Im Rahmen der städtebaulichen Sanierung sollten außerdem mögliche **Verlagerungen von Anwohnerstellplätzen aus dem Straßenraum auf private Grundstücke bzw. auf Anwohnerparkplätze** berücksichtigt werden.

Anhand einer **Stellplatzbilanz** können Aussagen über die Veränderungen der Stellplatzanzahl und der Bewirtschaftungsformen zwischen der Analysesituation 2004 und dem Planungskonzept gemacht werden (Tabelle 10). Bei der Realisierung der bisherigen Planungen und des Planungskonzeptes wird sich die Gesamtanzahl der Stellplätze in der Innenstadt um etwa 250 auf dann 2.500 Stellplätze erhöhen. Insbesondere die Stellplätze, die ausschließlich dem Anwohnerparken dienen, werden erheblich von heute 140 auf 680 Stellplätze zunehmen. Auch die Anzahl der bewirtschafteten Stellplätze und der Stellplätze, die sowohl bewirtschaftet werden als auch als Anwohnerstellplätze genutzt werden können, nehmen zu. Deutlich geringer fällt dagegen die Anzahl der unbewirtschafteten Stellplätze aus. Sie sinkt von etwa 1.300 in der Analyse auf 850 Stellplätze im Planungskonzept.

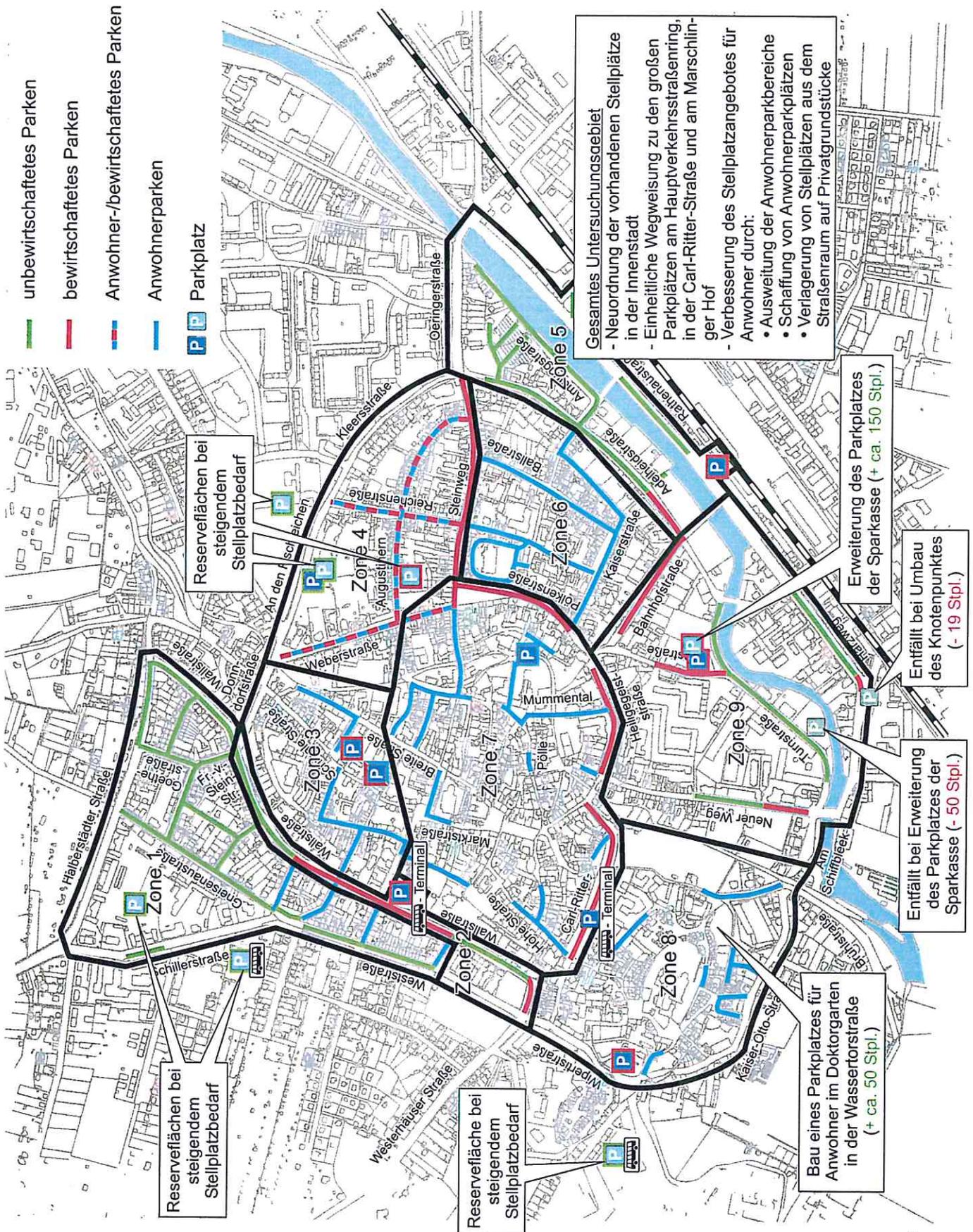
Die bewirtschafteten Stellplätze rund um den zentralen Einkaufsbereich sollten vorwiegend den Kurzparkern (z.B. Kunden) zur Verfügung stehen. Daher wird eine **zeitliche und finanzielle Bewirtschaftung** mit maximalen Höchstparkdauern bis zu zwei Stunden empfohlen. Es besteht auch die Möglichkeit sogenannte Brötchentaste (kostenfreies Parken bis maximal 30 Minuten) in diesen Bereichen einzurichten. In einzelnen Kommunen wurde insbesondere zur Förderung des Einzelhandels auch auf eine monetäre Bewirtschaftung verzichtet und allein eine zeitliche Bewirtschaftung mit Parkscheibe eingeführt. Dies sollte aber nur in Ausnahmefällen nach einer Einzelfallbetrachtung und unter Berücksichtigung einer eventuell nur saisonalen Begrenzung umgesetzt werden. Für Mittel-, Lang- und Dauerparker stehen die derzeit wenig genutzten großen Parkplätze entlang des Hauptverkehrsstraßenringes zur Verfügung.

Lage		Parkzone									Summe
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	
unbewirtschaftetes Parken	Analyse 2004	296	164	137	268	284	0	24	32	73	1278
	Planungskonzept	243	84	0	113	284	0	0	0	121	845
bewirtschaftetes Parken	Analyse 2004	0	7	26	15	25	0	179	134	222	608
	Planungskonzept	0	122	26	42	25	0	122	134	255	726
Anwohnerparken/ bewirtschaftetes Parken	Analyse 2004	0	0	0	0	0	138	65	0	0	203
	Planungskonzept	0	0	88	128	0	0	16	0	0	232
Anwohnerparken	Analyse 2004	0	0	42	0	0	25	0	73	0	140
	Planungskonzept	53	0	80	0	0	163	229	155	0	680
Summe	Analyse 2004	296	171	205	283	309	163	268	239	295	2229
	Planungskonzept	296	206	194	283	309	163	367	289	376	2483

Tab.10: Stellplatzbilanz für die Innenstadt von Quedlinburg

Durch eine **einheitliche Wegweisung** mit überwiegend statischen und vereinzelt halbdynamischen Elementen (Marschlinger Hof, Schlossparkplatz, Sparkasse) werden ortsfremde Autofahrer zu den großen Parkplätzen am Hauptverkehrsstraßenring, in der Carl-Ritter-Straße, in der Turnstraße und am Marschlinger Hof geführt. Erste Informationen über die verschiedenen Parkmöglichkeiten sollten die Autofahrer an den Einfallstraßen durch gut erkennbare Ankündigungstafeln erhalten (Bild 48). Für die Parkplätze sollten kurze Bezeichnungen (z.B. P1, P2,...) gewählt werden, um die Begreifbarkeit der Informationen im Vorbeifahren zu gewährleisten. Die weiterführende Beschilderung kann dann durch ortstypische Bezeichnungen ergänzt werden (Bild 49).

Auf Grund der seitens der Stadt Quedlinburg angestrebten Förderung des Fremdenverkehrs und der dadurch möglichen Steigerung des Stellplatzbedarfs werden basierend auf den Untersuchungen in Ziffer 3.4 **Reserveflächen für Stellplätze** vorgeschlagen, deren Freihaltung in der zukünftigen städtebaulichen Planung berücksichtigt werden sollte.



47: Ruhender Verkehr - Planungskonzept





48: Gestaltungsvorschlag für eine Ankündigungstafel des Parkleitsystems in Quedlinburg



49: Gestaltungsvorschlag für die weiterführende Beschilderung des Parkleitsystems mit ortstypischen Namen

5.4 Rad- und Fußgängerverkehr

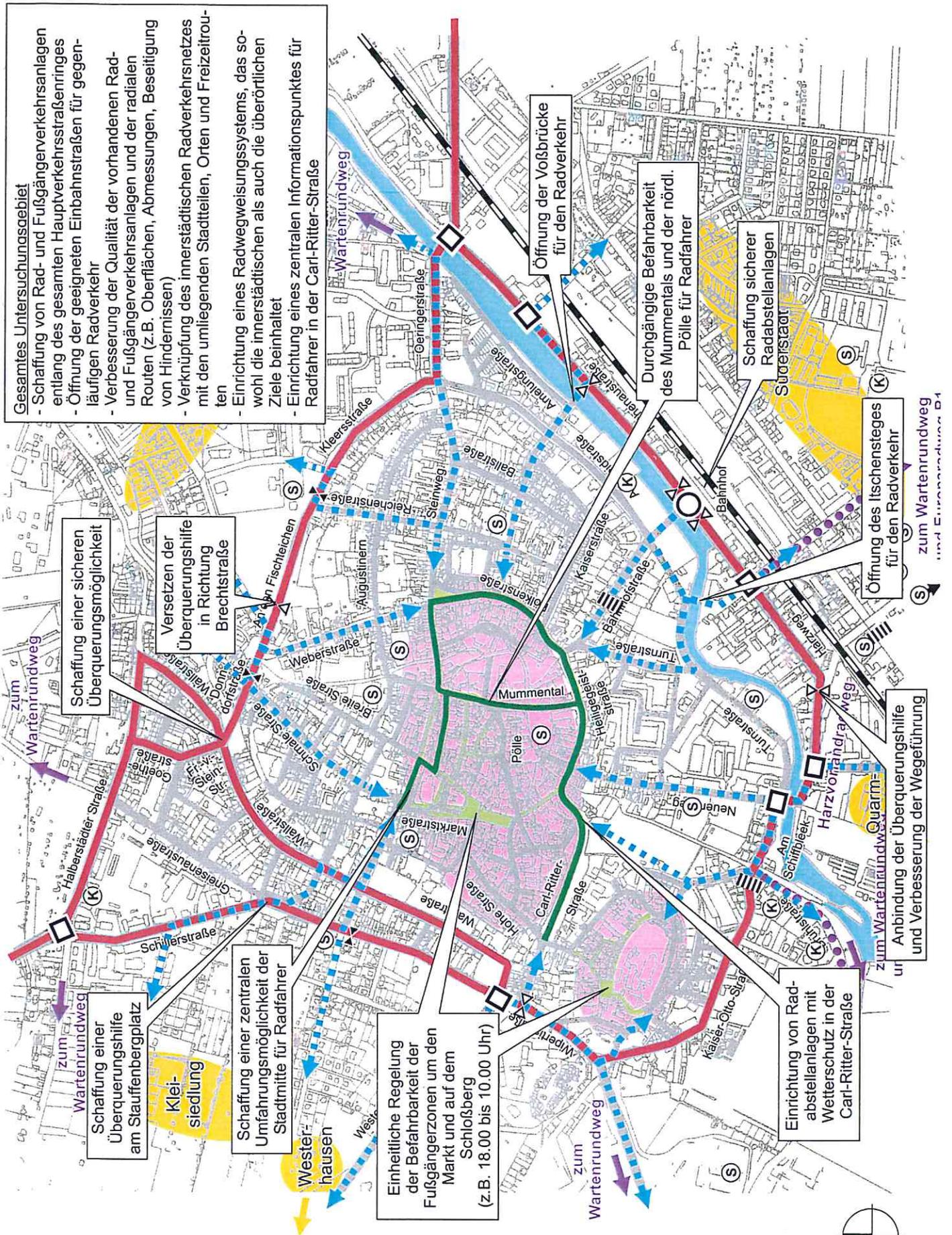
Die derzeitigen Defizite der Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs in der Innenstadt Quedlinburgs wurden in der Zustandsanalyse deutlich. Um die Attraktivität der Innenstadt für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer zu verbessern, ist es notwendig, die heutige Infrastruktur für den Rad- und Fußgängerverkehr deutlich aufzuwerten und zu einem Rad- und Fußgängerverkehrsnetz zu entwickeln.

Im Planungskonzept für den Rad- und Fußgängerverkehr (Bild 50) ist zum Aufbau einer Netzstruktur die Schaffung von **Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen entlang des gesamten Hauptverkehrsstraßenringes** als Hauptroute vorgesehen, soweit dies auf Grund der räumlichen Gegebenheiten möglich ist. Ergänzt wird dieses Netzelement durch radiale Achsen, die die Stadteile mit der Innenstadt verbinden.

Innerhalb des Hauptverkehrsstraßenringes wird zur besseren Erreichbarkeit der innerstädtischen Ziele die **Öffnung geeigneter Einbahnstraßen** – insbesondere auf den radialen Achsen – für gegenläufigen Radverkehr empfohlen. Auf diese Weise kann auch eine **zentrale Umfahrungsmöglichkeit der Stadtmitte** (Carl-Ritter-Straße–Steinbrücke–Heiligegeiststraße–Pölkenstraße–Steinweg–Zwischen den Städten–Pölle–Jüdengasse–Breite Straße–Kornmarkt–Marschlinger Hof) geschaffen werden. Der als Fußgängerzone ausgebildete Abschnitt in der Straße **Pölle** wird eindeutig **für den Radverkehr freigegeben**, um ein Durchqueren der Innenstadt zu ermöglichen. Zur Verbesserung der sozialen Sicherheit ist außerhalb der Geschäftszeiten die **Befahrbarkeit der innerstädtischen Fußgängerzonen** für Radfahrer (z.B. 18.00 – 10.00 Uhr) vorgesehen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Verbindung der äußeren Stadteile mit der Innenstadt wird die **Schaffung weiterer Überquerungsmöglichkeiten** (Stauffenbergplatz, KP Wallstraße/Donndorfstraße/Freiherr-vom-Stein-Straße) und die **Anbindung der bereits bestehenden Überquerungshilfen** in den Straßen An den Fischteichen und Harzweg empfohlen. Außerdem wird die **Öffnung der Vossbrücke und des Itschensteges** – soweit dies im Rahmen des Denkmalschutzes möglich ist – empfohlen.

Neben der guten Vernetzung und der möglichst direkten Anbindung der innerstädtischen Ziele stellen auch die Verknüpfung mit den überörtlichen Zielen und eine sinnvolle Radwegweisung bedeutende Kriterien zur Verlagerung von Verkehrsanteilen des Kraftfahrzeugverkehrs auf den Radverkehr dar. Ausgehend vom Hauptverkehrsstraßenring wird daher eine **Verknüpfung des innerstädtischen Rad- und Fußgängerverkehrsnetzes mit den umliegenden Stadtteilen** (z.B. Münchenhof, Morgenrot), **Orten** (z.B. Westerhausen) und **Freizeitrouten** (z.B. Wartenrundweg) einschließlich der Realisierung der dafür notwendigen Radverkehrsanlagen und die **Einrichtung eines Radwegweisungssystems**, das sowohl die innerstädtischen als auch die überörtlichen Ziele beinhaltet, empfohlen. Ergänzend zu der Radwegweisung ist außerdem ein **zentraler Informati-**



50: Rad- und Fußgängerverkehr - Planungskonzept

onspunkt für Radfahrer (insbesondere Radwanderer) mit einer Radabstellanlage mit Wetterschutz z.B. in der Carl-Ritter-Straße (möglicherweise auch in einem zentral gelegenen historischen Gebäude) vorgesehen (vgl. Bild 51).



51: Beispiel für ein Radwegweisungssystem einschließlich eines Informationspunktes für Radfahrer

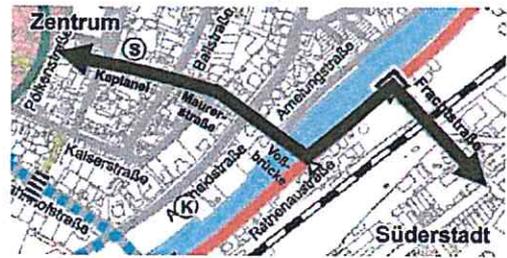
Um das Radfahren für Nutzer, die den Bahnhof anfahren (z.B. Pendler), attraktiver zu machen, müssen **sichere Radabstellanlagen** angeboten werden. Die Anschließmöglichkeiten in der vorhandenen Radabstellanlage am Bahnhof sollte daher z.B. durch das Aufstellen von Anlehnbügeln verbessert werden.

Auch die Qualität der Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen (z.B. Oberflächen, Abmessungen, Beseitigung von Hindernissen) stellt ein bedeutendes Kriterium zur Verlagerung von Verkehrsanteilen auf den Rad- und Fußgängerverkehr dar. Zur Steigerung der Attraktivität des Rad- und Fußgängerverkehrs in Quedlinburg wird daher die **Verbesserung der Qualität der Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen** und der weiteren Netzelemente (Radialen, zentrale Umfahrungsmöglichkeit) unter Berücksichtigung einer behindertengerechten Gestaltung (Barrierefreiheit), soweit dies die historischen Strukturen zulassen, empfohlen. Exemplarisch sind für eine radiale Achse Maßnahmenvorschläge erarbeitet worden (Bild 52).

Beispiele zur Gestaltung komfortabler Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen sind im Anlagenband (Anlage 8) dokumentiert.

Maßnahmenvorschlag für eine bedeutende Wegeverbindung des Rad- und Fußgängerverkehr

Süderstadt - Zentrum



Frachtstraße

heutige Situation:

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- Führung des Fußgängerverkehrs auf Gehwegen im Seitenraum

Maßnahmenvorschläge: • Verbesserung der Oberflächenqualität der Gehwege



Rathenaustraße

heutige Situation:

- Führung des Radverkehrs auf Radwegen im Seitenraum
- Führung des Fußgängerverkehrs auf Gehwegen im Seitenraum
- Überquerungsmöglichkeiten im Bereich der Frachtstraße und der Voßbrücke

Maßnahmenvorschläge: • keine



Voßbrücke

heutige Situation:

- als Gehweg ausgewiesen

Maßnahmenvorschläge: • Öffnung für den Radverkehr soweit dies im Rahmen des Denkmalschutzes möglich ist



Amelungstraße

heutige Situation:

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- Führung des Fußgängerverkehrs auf Gehwegen im Seitenraum

Maßnahmenvorschläge: • Verbesserung der Oberflächenqualität der Gehwege und der Fahrbahn



Mauerstraße

heutige Situation:

- Führung des Radverkehrs teils in Einbahnrichtung auf der Fahrbahn
- Führung des Fußgängerverkehrs auf Gehwegen im Seitenraum

Maßnahmenvorschläge: • Öffnung der Einbahnstraße für gegenläufigen Radverkehr
• Verbesserung der Oberflächenqualität der Gehwege und der Fahrbahn



Kaplanei

heutige Situation:

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- Führung des Fußgängerverkehrs auf Gehwegen im Seitenraum

Maßnahmenvorschlag: • Verbesserung der Oberflächenqualität der Gehwege und der Fahrbahn

52: Maßnahmenvorschlag für eine bedeutende Wegeverbindung des Rad- und Fußgängerverkehrs

6 Schlüsselmaßnahmen

Abschließend werden sogenannte Schlüsselmaßnahmen definiert. Als Schlüsselmaßnahmen werden diejenigen Maßnahmen bezeichnet,

- die die Ziele des Planungsleitbildes vorrangig fördern,
- die u.a. deshalb Priorität in der Umsetzung haben sollten,
- von denen eine Signalwirkung ausgehen kann und
- über die Konsens erzielt werden kann.

Folgende Maßnahmen in Quedlinburg werden als Schlüsselmaßnahmen bezeichnet:

- **Dauerhafte Sperrung der Bereiche um den Schloßberg und die Altstadt und Einrichtung eines temporären Einfahrverbots (Sa., So. und feiertags) für den Bereich Neustadt einschließlich der Heilige-geiststraße für den Kraftfahrzeugverkehr**
- **Neuordnung der vorhandenen Stellplätze in der Innenstadt**
- **Einrichtung einer einheitlichen Parkwegweisung (mit teils zeitlicher und finanzieller Bewirtschaftung)**
- **Einrichtung von Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen entlang des gesamten Hauptverkehrsstraßenringes**
- **Öffnung geeigneter Einbahnstraßen für den Radverkehr**
- **Verknüpfung des innerstädtischen Rad- und Fußgängerverkehrsnetzes mit den umliegenden Stadtteilen, Orten und Freizeitrouten**
- **Einrichtung eines Radwegweisungssystems**
- **Einrichtung eines zentralen Informationspunktes für Radfahrer und einer Radabstellanlage mit Wetterschutz z.B. in der Carl-Ritter-Straße**
- **Verbesserung der Qualität der Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen**

Die mögliche zeitliche Abfolge der Umsetzung der Maßnahmen orientiert sich an der Dringlichkeit und der Realisierbarkeit der einzelnen Maßnahmen. Aus der Umsetzung einer Maßnahme für eine Verkehrsart aber auch z.B. durch Straßenbauarbeiten können sich Konsequenzen für anderer Verkehrsarten ergeben, die eine flexible Handhabung erforderlich machen.

In Tabelle 11 sind alle in den Planungskonzepten ausgewiesenen Maßnahmen zusammengestellt. Die Schlüsselmaßnahmen sind hervorgehoben. Des Weiteren ist eine Einstufung der Maßnahmen bezüglich ihrer Realisierbarkeit durchgeführt worden.

Empfohlene Maßnahmen	kurzfristige Umsetzung	mittel- bis langfristige Umsetzung
Fließender Kraftfahrzeugverkehr		
- Umgestaltung des Knotenpunktes Freiherr-vom-Stein-Straße/Wallstraße/Donndorfstraße	●	
- Ausweitung der Tempo 30-Zone auf den gesamten Bereich innerhalb des Hauptverkehrsstraßenringes	●	
- Wegweisung für den touristischen Busverkehr	●	
- Dauerhafte Sperrung der Bereiche um den Schloßberg und die Altstadt und Einrichtung eines temporären Einfahrverbots (Sa, So. und feiertags) für den Bereiches Neustadt einschließlich der Heiligegeiststraße für den Kraftfahrzeugverkehr	●	
- Dauerhafte Sperrung der Bereiche um den Schloßberg, die Altstadt und die Neustadt einschließlich der Heiligegeiststraße für den Kraftfahrzeugverkehr		●
<u>Flankierende Maßnahme:</u> - Umkehrung der Fahrtrichtung für den Kraftfahrzeugverkehr in der Heiligegeiststraße	●	
<u>Flankierende Maßnahme:</u> - Abbau eines Teils der vorhandenen Poller	●	
<u>Flankierende Maßnahme:</u> - Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Heiligegeiststraße zwischen Bahnhofstraße und Mummental	●	
Ruhender Verkehr		
- Neuordnung der vorhandenen Stellplätze in der Innenstadt (mit teils zeitlicher und finanzieller Bewirtschaftung)	●	
- Verlagerung von Anwohnerstellplätzen aus dem Straßenraum auf private Grundstücke bzw. auf Anwohnerparkplätze		●
- Einrichtung einer einheitlichen Parkwegweisung	●	
- Freihaltung von Reserveflächen für Stellplätze		●
Rad- und Fußgängerverkehr		
- Einrichtung von Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen entlang des gesamten Hauptverkehrsstraßenringes soweit dies auf Grund der räumlichen Gegebenheiten möglich ist		●
- Öffnung geeigneter Einbahnstraßen	●	
- Einrichten einer zentralen Umfahrungsmöglichkeit der Stadtmitte	●	
- Eindeutige Freigabe der Fußgängerzone in der nördlichen Pölle für den Radverkehr	●	
- Einheitliche Öffnung der innerstädtischen Fußgängerzonen außerhalb der Geschäftszeiten für den Radverkehr	●	
- Schaffung weiterer Überquerungsstellen (Staufenbergplatz, KP Freiherr-vom-Stein-Straße/Wallstraße/Donndorfstraße)	●	
- Anbindung bereits bestehender Überquerungshilfen	●	
- Öffnung der Voßbrücke und des Itschensteges soweit dies im Rahmen des Denkmalschutzes möglich ist	●	
- Verknüpfung des innerstädtischen Rad- und Fußgängerverkehrsnetzes mit den umliegenden Stadtteilen, Orten und Freizeitrouten		●
- Einrichtung eines Radwegweisungssystems	●	
- Einrichtung eines zentralen Informationspunktes für Radfahrer und einer Radabstellanlage mit Wetterschutz z.B. in der Carl-Ritter-Straße	●	
- Verbesserung der Qualität der Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen	●	●
<input type="checkbox"/> Schlüsselmaßnahme		

Tab. 11: Maßnahmenkatalog und Realisierbarkeitsreihung