

STADT QUEDLINBURG

STÄDTEBAULICHER

RAHMENPLAN



2005/06 (Stand: Ratsbeschluss 10.04.2008)



- ERLÄUTERUNGEN



- KONZEPTE



- PLANUNTERLAGEN

STADT QUEDLINBURG

INNENSTADTSANIERUNG STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN 2005/06

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Auftraggeber:

Stadt Quedlinburg
Markt 1
6484 Quedlinburg
Tel.: 03946 90550
Fax.: 03946 905777

Sanierungsträger :

BauBeCon Sanierungsträger GmbH
Word 3
6484 Quedlinburg
Tel. 03946 779360
Fax. 03946 779369
RSchuette@BauBeConStadtsanierung.de
KPlate@BauBeConStadtsanierung.de
Bearbeitung:
Rolf Schütte
Klaus Dieter Plate



ARGE „R-Plan Quedlinburg“

Städtebauliche Rahmenplanung
Anke Deeken Klaus von Ohlen GbR
(Bis Dez. 2005 Architektengruppe Lepère
und Partner GbR)
Osterdeich 131
28205 Bremen
Tel./Fax. 0421- 444025/27
BueroLepere@t-online.de
Bearbeitung:
Klaus von Ohlen

Verkehrsplanung

Ingenieurgemeinschaft
Schnüll Haller und Partner
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel./Fax.: 0511 – 21978-320/333
info@schnuell-haller.de
Bearbeitung:
Jörn Janssen
Jens Fries

1.	VORBEMERKUNGEN	6
2.	REGION, STADT UND SANIERUNGSGEBIET – KURZBESCHREIBUNG	8
2.1	ALLGEMEINE INFORMATONEN -----	8
2.2	GESICHTSPUNKTE DER RAUMORDNUNG, LANDES- UND REGIONALPLANUNG-----	9
2.3	BAULEITPLANERISCHE VORGABEN -----	10
2.4	ABGRENZUNG DES SANIERUNGSGEBIETES -----	11
3.	GRUNDLAGEN DER FORTSCHREIBUNG DER SANIERUNGSPLANUNG	12
3.1	STADTBILD, GEBÄUDE UND FREIFLÄCHEN – HANDUNGSRAHMEN BZW. ANALYSE 2005/06 -----	12
3.2	VEREHR – ANALYSE 2005/06 -----	18
3.2.1	Funktionale Gliederung des Straßennetzes.....	18
3.2.2	Fließender Kraftfahrzeugverkehr.....	19
3.2.3	Ruhender Kraftfahrzeugverkehr.....	20
3.2.4	Rad- und Fußgängerverkehr.....	20
3.3	BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG – ANALYSE UND PROGNOSE-----	22
3.3.1	Einwohnerentwicklung.....	23
3.3.2	Entwicklung der Bevölkerung bezogen auf einzelne Altersgruppen.....	29
3.3.3	Zusammenfassung.....	32
3.4	WOHNUNGSENTWICKLUNG -----	33
3.4.1	Wohnungsmarktanalyse und –prognose/Kurzfassung.....	33
3.4.2	Zusammenfassung bzw. Auswertung für die Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung.....	38
3.5	NUTZUNGSSTRUKTUR – ANALYSE UND PROGNOSE 2005/06 -----	39
3.5.1	Grundlagen.....	38
3.5.2	Zusammenfassung.....	45
4.	SANIERUNGSZIELE/KONZEPTE 2005/06	46
4.1	NUTZUNGSSTRUKTUR – ANALYSE UND PROGNOSE 2005/06 -----	47
4.1.1	Hauptgeschäftsbereiche.....	49
4.1.2	Wohn- und Geschäftslagen in der Kernstadt.....	51
4.1.3	Entwicklungsachse Tourismus.....	52
4.1.4	Wohn- und Geschäftsflächen ausserhalb der Kernstadt.....	53
4.1.5	Wohngebiete.....	53
4.1.6	Sondergebiete.....	54
4.1.7	Grünflächen.....	54
4.2	VERKEHRSSTRUKTUR – KONZEPT 2005/06 -----	55
4.2.1	Planungsleitbild.....	55
4.2.2	Planungskonzept für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr.....	56
4.2.3	Planungskonzept für den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr.....	57
4.2.4	Planungskonzept für den Rad- und Fußgängerverkehr.....	59

4.2.5	Maßnahmenkatalog	61
4.3	STADTBILD/BEBAUUNG – KONZEPT 2005/06-----	62
5.	MASSNAHMENÜBERSICHT – KONZEPT 2005/06 _____	66
5.1	WEITERE VORBEREITUNG DER SANIERUNG-----	67
5.1.1	Blockinnenbereiche am Marktplatz.....	67
5.1.2	Modernisierungsvoruntersuchungen an Gebäuden im Abschnitt I. des Sanierungsgebietes (Altstadt, Neustadt, Schloßberg, Münzenberg).....	67
5.1.3	Neuordnungskonzepte für Blockinnenbereiche in Wohn- und Geschäftsbereichen	67
5.1.4	Durchführungskonzept „Verkehrsberuhigung Innenstadt“	68
5.1.5	Durchführungskonzept „Ruhender Verkehr“	68
5.1.6	Durchführungskonzept „Rad- und Fußgängerverkehr“	68
5.1.7	Öffentlichkeitsarbeit.....	68
5.2	ERWERB VON GRUNDSTÜCKEN -----	69
5.3	ORDNUNGSMASSNAHMEN-----	70
5.3.1	Bodenordnung	70
5.3.2	Umzug von Bewohnern und Betrieben	70
5.3.3	Beseitigung von baulichen Anlagen.....	70
5.3.4	Umgestaltung von Plätzen	70
5.3.5	Umgestaltung von Straßen und Wegen.....	71
5.3.6	Sanierung der technischen Infrastruktur	71
5.4	GEBÄUDESANIERUNG -----	72
6.	BETEILIGUNG DER BÜRGER UND DER ÖFFENTLICHE2 AUFGABENTRÄGER _____	72
6.1	BÜRGERBETEILIGUNG-----	73
6.2	BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHEN AUFGABENTRÄGER -----	73
7.	ANLAGEN _____	75

Abb. 3.1a	Straßen/Plätze – Zustand/Erscheinungsbild	15f
Abb. 3.2.1.a	Lage im Netz.....	18
Abb. 3.2.2.a	Verkehr – Analyse	19f
Abb. 3.3.1.a	Einwohnerentwicklung bis 2030 (Bevölkerungsstudie Stadt Quedlinburg 2004/05).....	26
Abb. 3.3.1.b	Einwohnerentwicklung (Moderate Variante) bis 2030 (Bevölkerungsstudie Stadt Quedlinburg 2004/05)	27
Abb. 3.3.2.a	Entwicklung der Erwerbstätigen (20 bis 65 Jahre) in der Stadt Quedlinburg (Bevölkerungsstudie Stadt Quedlinburg 2004/05)	29
Abb. 3.3.2.b	Entwicklung der Kleinkinder (0 bis 5 Jahre) in der Stadt Quedlinburg (Bevölkerungsstudie Stadt Quedlinburg 2004/05)	30
Abb. 3.3.2.c	Entwicklung des Durchschnittsalters in der Stadt Quedlinburg (Bevölkerungsstudie Stadt Quedlinburg	31
Abb. 3.4.a	Wohnungsmarktbilanz in Quedlinburg 2020.....	37
Abb. 3.5.1.a	Entwicklung des Verkaufsflächenbestandes (Gesamtstadt) von 1992 bis 2004 (Econ-Consult/Dr. Lademann und Partner)	41
Abb. 3.5.1.b	Entwicklung des Verkaufsflächenbestandes (Innenstadt) von 1992 bis 2004 (Econ/Dr. Lademann und Partner).....	42
Abb. 3.5.1.c	Leerstand von Betrieben bzw. von Verkaufsflächen in der Innenstadt 2004 (Dr. Lademann und Partner).....	43
Abb. 3.5.2.a	Nutzungsstruktur – Bestand 2005	44f
Abb. 4.1.a	Konzept – Nutzung 2005/06.....	53f
Abb. 4.2.3.a	Planungskonzept – Ruhender Kraftfahrzeugverkehr	57
Abb. 4.2.4.a	Planungskonzept – Rad- und Fußgängerverkehr	59
Abb. 4.2.5.a	Maßnahmenkatalog und Realisierbarkeitsreihung	60
Abb. 4.2.5.b	Konzept – Verkehr 2005/06.....	60f
Abb. 4.3.a	Maßnahmenübersicht – Straßen und Plätze 2005.....	64f
Abb. 4.3.b	Maßnahmenübersicht – Gebäude 2005	64f
Abb. 5.a	Übergeordnete Sanierungszielsetzungen	71f

Kapitel 1. Vorbemerkungen

1. VORBEMERKUNGEN

Im Jahre 1991 ist das von der Stadt Quedlinburg vorgeschlagene Sanierungsgebiet nach der Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen (Arge: Neue Heimat Niedersachsen/Architekten- und Ingenieurgruppe Luc Lepère) 1991 in das Förderprogramm "Städtebaulicher Denkmalschutz" und 1992 in das Städtebauförderungsprogramm des Bundes und des Landes Sachsen-Anhalt aufgenommen worden.

Mit der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes erfolgte ab 1992 die Aufstellung des städtebaulichen Rahmenplans durch die Architekten- und Ingenieurgruppe Luc Lepère. Als Sanierungsträger wurde die BauBeCon Sanierungsträger GmbH (1992 = DI Deutsche BauBeCon AG) bestellt.

Im Winter 1991/92 wurden auf der Grundlage der vorbereitenden Untersuchungen erste Grobkonzepte zur Neuordnung des Sanierungsgebietes aufgestellt und den Ausschüssen der Stadt Quedlinburg vorgestellt.

Parallel zur Aufstellung des städtebaulichen Rahmenplanes wurden zur Vertiefung und Konkretisierung seit 1992 Teilrahmenpläne für einzelne Blockbereiche aufgestellt.

Im Winter 1993/94 konnte der Entwurf des städtebaulichen Rahmenplans erstmals vorgestellt werden.

Die Komplexität der Aufgabe „Sanierung der Innenstadt von Quedlinburg“ erforderte eine umfangreiche und detaillierte Diskussion mit allen Beteiligten. Insbesondere die Definition der einzelnen Sanierungsziele erforderte einen längeren Zeitraum. So wurde der Entwurf der städtebaulichen Rahmenplanung erst im Jahre 1996 zur Beschlussfassung dem Rat der Stadt Quedlinburg vorgelegt. Zwischenzeitlich war ein großer Abschnitt des Sanierungsgebietes in die Welterbeliste der UNESCO aufgenommen worden. Weiterhin waren strukturpolitische Entscheidungen mit erheblichen Auswirkungen für die Quedlinburger Innenstadt - wie z. B. Bau der B6n – gefallen.

Der Handlungsrahmen für die Aufstellung der Sanierungsziele wurde daher im Jahre 1996 nochmals aktualisiert und diskutiert. Im Anschluss ist dann der städtebauliche Rahmenplan per Ratsbeschluss (Selbstbindungsbeschluss) verabschiedet worden.

Die dem Ratsbeschluss zugrunde liegende Fassung des städtebaulichen Rahmenplans stellt die Grundlage der nunmehr vorliegenden Fortschreibung der Sanierungsziele 2005/06 dar.

Die Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung nach knapp 10 Jahren ist aus verschiedenen Gründen erforderlich geworden.

Nach vielen Jahren der Planung und Vorbereitung ist die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr durch den kurz vor dem Abschluss stehenden Bauabschnitt der B6n im Bereich Quedlinburg zu erwarten. Parallel hierzu sind in

Kapitel 1. Vorbemerkungen

2005/06 umfangreiche Baumaßnahmen zur Schaffung von Parkplätzen in der Innenstadt abgeschlossen worden.

Mit der zu erwartenden erheblichen Minderung der Verkehrsbelastung im Innenstadtbereich kann nun endlich die seit Jahren diskutierte Umstrukturierung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse angestrebt werden.

Weiterhin sind eine große Anzahl von Gebäude-, Straßen- und Umfeldsanierungen durchgeführt worden. Das Sanierungsgebiet bzw. das Weltkulturerbe Quedlinburg präsentiert sich heute in einem Zustand, wie ihn wohl kein Beobachter zu Beginn der Sanierung im Jahre 1991 erwartet hätte.

Eine Vielzahl von Geschäften, Dienstleistungseinrichtungen und vor allem auch Einrichtungen des für Quedlinburg wichtigen Wirtschaftssektors Tourismus haben sich in Quedlinburg angesiedelt bzw. konnten sich positiv entwickeln. Der Zustrom an Gästen hat stetig zugenommen und die Stadt bzw. ihre Sehenswürdigkeiten sind mittlerweile weltweit bekannt.

Trotz dieser außerordentlichen stadtentwicklungspolitischen Erfolge zeichnen sich seit einigen Jahren einerseits Defizite bei der Fortsetzung der Sanierung von Gebäuden und andererseits negativ veränderte Rahmenbedingungen ab, auf die die Stadt Quedlinburg reagieren will.

Der seit 1989 stetige Rückgang der Bevölkerung (über 20 %) verbunden mit dem Erhalt bzw. dem Zuwachs an Wohnungen (u. a. durch die Sanierung von historischen Gebäuden) führt kurz- bis mittelfristig zu Wohnungsleerständen sowohl im Sanierungsgebiet als auch an der Peripherie.

Die Verknappung der öffentlichen (und aufgrund der wirtschaftlichen Situation) auch privaten Mittel hat zu einer Verlangsamung bei der Sanierung historischer Gebäude geführt. Diese „Verlangsamung“ bei der Sanierung von Fachwerkbauwerken ist häufig mit dem Verlust dieser Gebäude gleichzusetzen.

Innovative Nutzungs- und Strukturkonzepte sowie intelligente Sanierungs- und Wohnungsmanagements müssen nunmehr für die Gesamtstadt entwickelt und angewendet werden. Zur Lösungsfindung hat die Stadt Quedlinburg parallel zur Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans Gutachten zur Verkehrsentwicklung, zur Einzelhandels- und Bevölkerungssituation aufstellen lassen. Weiterhin ist im Frühjahr 2007 eine Wohnungsmarktanalyse und –prognose vorgelegt worden.

Für das Sanierungsgebiet werden in den folgenden Erläuterungen Ziele und Aufgaben für einen Zeitraum von rund 10 Jahren formuliert.

Nach den im Jahr 2007 durchgeführten Diskussionen mit den Bürgern, den Fachbehörden und allen Interessierten ist der Entwurf zur Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung am 20.12.2007 durch den Rat der Stadt Quedlinburg beschlossen worden.

Kapitel 2. Region, Stadt und Sanierungsgebiet - Kurzbeschreibung

2. REGION, STADT UND SANIERUNGSGEBIET - KURZBE-SCHREIBUNG

2.1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Die Stadt Quedlinburg im Bundesland Sachsen-Anhalt liegt ca. 10 km vom nördlichen Harzrand entfernt im Tal der Bode.

Mit den Städten Goslar (ca. 55 km westlich), Wernigerode (ca. 30 km westlich), Aschersleben (ca. 25 km östlich) und Halle (ca. 90 km südöstlich) ist Quedlinburg über die Bundesstraße B 6 bzw. B6n verbunden. Die Landeshauptstadt Magdeburg (ca. 60 km nordöstlich) sowie die Nachbarstadt Halberstadt (ca. 13 km nordwestlich) sind über die ebenfalls durch Quedlinburg verlaufende Bundesstraße B 79 bzw. B 81 zu erreichen.

Quedlinburg ist an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG angeschlossen und verfügt über einen Güter- und Personenbahnhof.

Die Stadt Quedlinburg, deren erste urkundliche Erwähnung 922 in die Regierungszeit Heinrich des I. (919/36) fällt, ist die älteste Stadt im Ostharz. Der Einzugsbereich der Stadt erstreckt sich bis zu den benachbarten Städten Wernigerode, Halberstadt und Aschersleben.

Die Wirtschaftsstruktur der Stadt Quedlinburg war vor 1989 primär durch die Landwirtschaft (mit dem Schwerpunkt der Samenzucht) und die metallverarbeitende Industrie geprägt.

Die Rationalisierung und die Stilllegung ganzer Produktionsstätten nach der Privatisierung und Umstrukturierung der Großbetriebe hat zu einem überdurchschnittlichen Verlust an Arbeitsplätzen geführt.

Der Fremdenverkehr ist vor 1989 nur sehr begrenzt gefördert worden. Die Stadt verfügte zu dem Zeitpunkt nur über eine geringe Anzahl von Übernachtungsmöglichkeiten und adäquate Restaurationsbetriebe waren so gut wie nicht vorhanden. Seit der Öffnung der innerdeutschen Grenzen hat das Angebot an Hotels und Gastronomiebetrieben erheblich zugenommen; die Anzahl der Übernachtungen steigt weiter sukzessive an.

Die Stadt Quedlinburg hat eine hohe bauhistorische Bedeutung aufgrund ihres einmaligen Bestandes an Fachwerkgebäuden. Neben der außerordentlich hohen Anzahl an Einzelbaudenkmalen ist die nahezu lückenlose Ablesbarkeit der einzelnen Stadtentwicklungsphasen hervorzuheben, die zur Aufnahme der gesamten historischen Altstadt, des Schlossbergs mit dem Westendorf und dem Münzenberg in die Welterbeliste der UNESCO geführt hat.

Kapitel 2. Region, Stadt und Sanierungsgebiet - Kurzbeschreibung

2.2 GESICHTSPUNKTE DER RAUMORDNUNG, LANDES- UND REGIONALPLANUNG

Das Landesentwicklungsprogramm:

- legt den Rahmen für die regionalen Entwicklungsprogramme fest,
- legt die zentralen Orte (ohne Grundzentren), Vorranggebiete, Vorrangstandorte sowie Vorsorgegebiete (Sondergebiete) fest.

Im Landesentwicklungsprogramm wird Quedlinburg die Funktion eines Mittelzentrums zugewiesen.

Benachbarte Mittelzentren sind Halberstadt (mit Teilfunktion eines Oberzentrums), Aschersleben und Wernigerode.

Vorranggebiete und -standorte werden landesweit für den Rohstoffabbau, die Landwirtschaft, Naturschutz- und Landschaftspflege, Erholung, Wassergewinnung, für großflächige Industrieansiedlungen und Verkehrsanlagen sowie für Ver- und Entsorgungsanlagen festgelegt.

Vorsorgegebiete enthalten die Option auf eine eventuelle Nutzung und sollen bei den sie berührenden Planungen möglichst Berücksichtigung finden, um Nutzungspotentiale langfristig offen zu halten.

Im Bereich von Quedlinburg ist "Erholung" als Vorsorgegebiet eingetragen.

Kapitel 2. Region, Stadt und Sanierungsgebiet - Kurzbeschreibung

2.3 BAULEITPLANERISCHE VORGABEN

Die Aufstellung des Flächennutzungsplan erfolgte zeitgleich zur Aufstellung des städtebaulichen Rahmenplans (1996). Im Rahmen mehrerer Planungsrunden in der Stadt Quedlinburg wurden die Ziele und Zwecke der Planungsinstrumente Flächennutzungsplan und Rahmenplan intensiv aufeinander abgestimmt.

Innerhalb des Sanierungsgebiets sind folgende Bauleitpläne im Aufstellungsverfahren bzw. rechtsverbindlich (Stand April 2007):

- Vorhaben- und Erschließungsplan Schlachthof
- Vorhaben- und Erschließungsplan Oeringer Hof
- Vorhaben- und Erschließungsplan Steinweg 44
- Vorhaben- und Erschließungsplan Amelungpark

Die Ziele und Zwecke dieser Bebauungspläne bzw. Vorhaben- und Erschließungspläne sind in den städtebaulichen Rahmenplan eingearbeitet worden.

Kapitel 2. Region, Stadt und Sanierungsgebiet - Kurzbeschreibung

2.4 ABGRENZUNG DES SANIERUNGSGEBIETES

Das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ ist entsprechend den Empfehlungen der vorbereitenden Untersuchungen 1991 abgegrenzt worden (siehe Abbildung: Abgrenzung des Sanierungsgebietes).

Die Abgrenzung des Sanierungsgebietes ist nicht verändert worden.

Im Wesentlichen umfasst das Sanierungsgebiet die folgenden Abschnitte der Innenstadt:

- Altstadt (mit dem Markt im Zentrum),
- Neustadt (mit dem Mathildenbrunnen im Zentrum),
- Münzenberg (ausserhalb der Stadtmauern gelegen),
- Westendorf mit Schloßberg mit der Stiftskirche St. Servatius im Zentrum sowie
- jeweils die angrenzenden Areale u. a. Weststraße, in Abschnitten die Halbers-tädter Straße, Bahnhofstraße, Adelheidstraße, in Abschnitten die Brechtstraße, in Abschnitten die Rathenaustraße, Oeringerstraße, Turnstraße und die Wallstraße.

Das Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von rund 180 ha mit mehr als 2.000 Gebäuden.

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

3. GRUNDLAGEN DER FORTSCHREIBUNG DER SANIERUNGSPLANUNG

3.1 STADTBILD, GEBÄUDE UND FREIFLÄCHEN – HANDLUNGSRAHMEN BZW. ANALYSE 2005/06

Zusammenfassende Entwicklungsgeschichte

Das Quedlinburger Stadtbild mit seiner Bebauung dokumentiert die Bauhistorie vom 10. Jahrhundert bis in die Gegenwart in einer wohl einmaligen Dichte.

Neben den unzähligen Gassen und Winkeln, die mit ihrer wertvollen Fachwerkbauweise und der pittoresken Dachlandschaft in einem spannungsvollen Wechsel zu den unterschiedlichen Platzräumen stehen, sind insbesondere die stadträumlichen und topographischen Verhältnisse in den historischen Bereichen bemerkenswert.

Aber auch die im 18. und 19. Jahrhundert entstandenen Quartiere außerhalb der Stadtmauern (z. B. Wallstraße) sowie die etwa zur gleichen Zeit innerhalb der historischen Quartiere eingefügten Bauten (z. B. am Gutmuthsplatz) zeugen von der Einmaligkeit dieses Gesamtkunstwerkes, genannt Quedlinburg.

Nach der „Bewältigung“ dieses außergewöhnlichen Stadtensembles durch den Betrachter überzeugt vor allem die Leichtigkeit, mit den Bauten aus 7 Jahrhunderten miteinander harmonieren.

Versprünge in der Bauflucht, mächtige Sakralbauten und Bürgerhäuser neben bescheidenen Wohnunterkünften, Firstversprünge von über 5 Meter, Jugendstilgebäude im Herzen einer mittelalterlichen Stadt, diese augenscheinlichen Widersprüche sind in Quedlinburg nicht relevant.

Ausgangspunkt der baulichen Entwicklung und der heutigen Stadtstruktur war der Schloßberg. Nach mehreren Umbauten der Schloßkirche (4. Umbau 1129 entspricht in etwa dem heutigen Erscheinungsbild) sowie diversen Erweiterungen der Befestigungsanlagen fand eine Besiedelung des Schloßberges statt.

Etwa zeitgleich entstand die Altstadt (um 1100) mit ihren Befestigungsanlagen. Von den Befestigungsanlagen existieren heute leider nur noch wenige Wehrtürme, aber kein einziges Stadttor. Die den Schloßberg wie auch die Altstadt umschließende Stadtmauer ist über weite Strecken noch erhalten.

Östlich der Altstadt entstand um 1200 die Quedlinburger Neustadt mit dem heutigen Mathildenbrunnenplatz als Marktplatz. Auch die Neustadt war durch Befestigungsanlagen und einer Vielzahl von Stadttoren geschützt. Die Stadtmauern im Bereich der Neustadt sind ebenso noch weitestgehend erhalten. Neustadt und Altstadt waren von Stadtgräben umschlossen, die gänzlich aus dem Stadtbild verschwunden sind.

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

Die Besiedlung des Münzenberges fand nach der Aufgabe des Klosters auf den Grundmauern der Klosterruine statt. Hier lebten quasi die Menschen „zweiter Klasse“: Bettler, Musikanten und Gaukler, denen der ständige Aufenthalt innerhalb der Stadtmauern untersagt war. Die kleinen Gebäude und die räumliche Enge auf dem Münzenberg zeugt noch heute von der ehemals sozialen Stellung ihrer Bewohner.

Vor den Toren der Stadt (z. B. am Neuen Weg und am Gröpfern) setzte sich die Stadtentwicklung im Laufe der Jahrhunderte fort.

Die weitere Stadtentwicklung im Westen der Stadt wurde nach der Zuschüttung der Stadtgrabens möglich. Ein geschlossener Gründerzeitgürtel legte sich im Westen um die Altstadt. Mit der zunehmenden Industrialisierung entstanden östlich und südlich weitere Wohnquartiere, die sich ausgehend von den Fabriken entwickelten (z. B. Süderstadt).

In der jüngeren Vergangenheit hat sich die Bebauungsstruktur der Innenstadt nur unwesentlich verändert. Die Pläne der 70er Jahre, große Teile der historischen Innenstadt abzureißen und durch die für Quedlinburg entwickelten Gebäudetypen (HMB-Q) zu ersetzen, wurden nicht bzw. nur in einem geringen Umfang realisiert. Im nördlichen Abschnitt der Altstadt – dem Neuendorf – wurden erst nach der Einsetzung des Runden Tisches (1989) die Abrisstätigkeiten gestoppt. Nördlich des Kornmarktes war bereits ein großes Areal freigeräumt und zum Teil wieder bebaut worden. Zu beiden Seiten der unteren Abschnitte der Schmalen Straße und Neuendorf wurde der Gebäudetyp HMB-Q errichtet. Nördlich der Dippestraße sowie zu beiden Seiten der Grabengasse sind die historischen Gebäude ebenso durch die "HMB-Q-Bauten" ersetzt worden.

- **Bebauung/Bauweise**

Die historischen Quartiere Altstadt, Neustadt und Schloßberg bestehen aus überwiegend 2 – 4 geschossigen, traufständigen Fachwerkhäusern, die in geschlossener Bauweise errichtet, jeweils einzelne Blöcke mit Vorder- und Hinterhäusern (in der Regel Nebengebäude wie Werkstätten, Lagergebäude usw.) bilden. Während die Blöcke in der Altstadt und auf bzw. am Schloßberg eine amorphe Struktur aufweisen, sind in der Neustadt bereits erste Anzeichen einer Planung ablesbar: die Straßen sind bereits rasterartig angelegt und die Blöcke überwiegend als Rechtecke ausgebildet.

Durch die räumliche Enge und den nicht einfachen Baugrund sind die Gebäude auf dem Münzenberg wesentlich kleiner und ärmlicher als in der Alt- und Neustadt. Hier überwiegen 1- bis 2-geschossige, traufständige Fachwerkgebäude, die um den zentralen Platz auf dem Münzenberg angeordnet sind.

Die Gründerzeitviertel westlich der Altstadt werden durch überwiegend dreigeschossige, traufständige Steingebäude (ebenfalls in Blockrandbauweise) gebildet.

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

Von der Kleinteiligkeit der Gebäudestruktur im Untersuchungsgebiet weichen neben den Bauten aus den 70er und 80er Jahren (HMB-Q, Wohnsiedlung Rosengarten) die Bauten der Samenzuchtanstalt am Neuen Weg ab.

Neben den sakralen Bauten und dem Rathaus sind weitere städtebauliche Dominanten im Sanierungsgebiet wie z. B. das Grünhagenhaus oder der Fleischhof aufzuführen.

- Gebäudezustand

Mehr als zwei Drittel der Gesamtbebauung wurden in den vorbereitenden Untersuchungen 1990 als stark (30 % der Gesamtbebauung) bzw. stark bis mittel geschädigt eingestuft. Weitere rund 4 % der Gebäude wurden als abgängig eingestuft. Eine Überprüfung bzw. Modernisierung der Ver- und Entsorgungsleitungen sowie die sanitäre Ausstattung wurde für nahezu alle Gebäude angemahnt. Aus Kapazitätsgründen und vor allem aus finanziellen Gründen konnten bis 2005/06 nicht alle geschädigten Gebäude grundlegend instandgesetzt bzw. modernisiert werden. Sicherungsprogramme zur Erhaltung der historischen Bausubstanz sind seit 1990 durchgeführt worden. Diese Programme werden auch weiterhin fortgesetzt werden müssen, um die Reste der geschädigten Gebäude zu erhalten und eine umfassende Sanierung zu einem späteren Zeitpunkt zu realisieren.

Die Karte „Gebäude – Stand der Sanierung“ zeugt jedoch von der erfolgreichen Gebäudesanierung im Sanierungsgebiet der Stadt Quedlinburg bis 2005/06. Eine Vielzahl der geschädigten Gebäude sind bereits saniert, modernisiert oder teilsaniert worden. Die folgenden Abbildungen zeigen einige herausragende Beispiele auf.

Weiterhin sind für zahlreiche Gebäude Modernisierungsvoruntersuchungen durchgeführt worden sowie Neubauten auf Baulücken errichtet worden. Nur in einem geringen Umfang mussten Gebäude abgerissen werden. Zum Teil sind die freigeräumten Flächen mit Neubauten überbaut worden. Die noch wieder nicht überbauten Bereiche mindern das Erscheinungsbild erheblich.

Die Qualität der Gebäudesanierungen und der Neubauten wird – so auch die Einschätzung von Fachgremien – als insgesamt sehr überzeugend eingeschätzt. Aus städtebaulicher bzw. denkmalpflegerischer Sicht kritisch einzuschätzende Sanierungs- und Baumaßnahmen sind jedoch auch im Sanierungsgebiet zu verzeichnen. So weist die Bauweise und Architektur des Sparkassenneubaus an der Turnstraße wenig Sensibilität im Umgang mit der umgebenden Stadtstruktur auf. In diesem Zusammenhang ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Turnstraße nicht im eigentlichen Sinne innerhalb der historischen Stadt liegt und die bereits vorhandene unmittelbar angrenzende Bebauung nicht als historisch einzuschätzen ist.

Erhebliche Diskussionen hat auch der Neubau am Carl-Ritter-Platz (Seniorenheim) ausgelöst.

Die Ausrichtung des Gebäudes zum Carl-Ritter-Platz – der aus stadthistorischer Sicht nicht als Platzraum sondern vielmehr als Pufferfläche zwischen den Befestigungsanlagen des Schloßbergs und der Altstadt einzuordnen ist – sowie die Nichtbeachtung der Blickachse von der Altstadt bzw. dem Carl-

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

Ritter-Platz zum Schloßberg sollten nicht beispielgebend für weitere Baumaßnahmen sein.

Weitere größere Baumaßnahmen sind im Bereich eh. „Schlachthof“ (Einkaufszentrum) und im Bereich Dippeplatz (SB-Discounter) durchgeführt worden. Für den Bereich Dippeplatz wurde im Rahmenplan 1996 noch der Bau eines Parkhauses diskutiert. Aus wirtschaftlichen und stadtstrukturellen Gründen hat man von dieser Planung Abstand genommen. Die Flächen südlich des Dippeplatzes sollen nunmehr einer Wohnbebauung zugeführt werden. Unmittelbar vor der den Block begrenzenden Essiggasse ist ein Parkplatz – eingefasst von Natursteinmauern – für die Gebäude der Deutschen Stiftung Denkmalschutz vorgesehen.

Trotz der geschilderten vielfältigen Maßnahmen an Gebäuden weisen – wie bereits ausgeführt – noch eine große Anzahl von Gebäuden erhebliche Substanzschäden auf. Eine Konzentration von Gebäudeschäden ist insbesondere in den Bereichen Augustinern / Weberstraße und Neuendorf auszuweisen. Hier sind in den nächsten Jahren substanzerhaltende Maßnahmen zur Erhaltung des Ensembles erforderlich.

- Straßen/Wege/Plätze (Gestaltung)
Auf die Bedeutung des nahezu unverfälschten historischen Erscheinungsbildes der Straßen und Plätze in der Quedlinburger Innenstadt ist nachhaltig hinzuweisen. Die überwältigende Fülle von Natursteinmaterialien unterschiedlichster Größen und Arten korrespondieren mit den baulichen Denkmälern in einer unnachahmlichen Art. Sämtliche Plätze und vor allem auch die platzartigen Aufweitungen sind von hervorragender Raumqualität.

Aufgrund der Belastung der Straßen und Plätze durch den motorisierten Verkehr seit 1989 sowie aufgrund der vor 1989 völlig unzureichenden Pflege der Natursteinstraßen waren nahezu alle Straßen und Plätze in einem überwiegend desolaten Zustand. In den vergangenen 15 Jahren sind große Anstrengungen unternommen worden, die geschädigten Straßen wieder zu reparieren bzw. zu rekonstruieren. Bis auf wenige Ausnahmen sind bei den Sanierungsmaßnahmen sowohl die vorhandenen Natursteinmaterialien wieder eingebaut worden (bzw. durch gleichartige neue Steine ersetzt worden) als auch die vorgefundenen Führungen und Zonierungen beachtet worden.

Abb. 3.1.a Straßen/Plätze – Zustand/Erscheinungsbild (folgende Seite)

In großen Teilen des Sanierungsgebietes präsentiert sich daher der öffentliche Raum in einem überwältigendem Zustand. Von kleinen Gassen bis zu den Haupterschließungsachsen sind viele Straßen, Plätze und Wege umfassend saniert oder repariert worden.

Neben diesen als Rekonstruktionsmaßnahmen einzuschätzenden Straßensanierungen sind der Mathildenbrunnenplatz in der Neustadt und der Carl-Ritter-Platz zwischen der Altstadt und dem Schloßberg grundhaft umgestal-

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

tet worden. In beiden Bereichen war das eigentliche historische Erscheinungsbild durch Gebäudeabbrüche oder Strukturveränderungen nachhaltig gestört.

Der Platz in der Verlängerung der Pölkenstraße – der seit dem Bau des Mathildenbrunnens im 18. Jahrhundert „Mathildenbrunnenplatz“ genannt wurde – ist als das Zentrum der Neustadt zu bezeichnen. Vor der Zusammenlegung der beiden Städte (Neustadt und Altstadt) wurde von dem auf dem Platz stehenden Rathaus aus die Neustadt regiert. Nach dem Abriss des Rathauses verlor der Platz im Quedlinburger Stadtgefüge seine ursprüngliche Bedeutung. Vor der Umgestaltung der Freiflächen war der Platz asphaltiert und wurde als Parkplatz genutzt. Mit der Sanierung bzw. der Umgestaltung der Flächen zu einem großzügigen Freiraum für Märkte, Feste und gastronomische Nutzungen kann der Platz wieder seiner eigentlichen Bedeutung gerecht werden.

Der Carl-Ritter-Platz wurde vor der Sanierung lediglich als Parkplatz bzw. als Durchfahrtsstraße genutzt. Zur Geschichte dieser Fläche ist anzumerken, dass die Fahrbeziehungen erst nach der Schleifung des Hohentors möglich wurden. Diese Tatsache erklärt die eigenartige Situation, dass die Raumkanten des Platzes von den Rückansichten der Gebäude gebildet werden. Zur Betonung der Geschichte des Freiraumes wurden die Parkplätze sowie die Erschließungsstraße nicht linear über den Platz geführt. Zur Attraktivierung des Erscheinungsbildes wurde der in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts verrohrte Mühlgraben wieder geöffnet und Teile des Vorgartens umgestaltet.

Als weitere bedeutende Maßnahmen an Straßen und Plätzen sind u. a. einzuschätzen:

- Bau des Parkplatzes am Schloßberg,
- Rekonstruktion der Blasiistraße, der Schmalen Straße und des Kornmarktes,
- Bau des Parkplatzes am Marschlingerhof,
- Umgestaltung der Straße Marschlingerhof,
- Umgestaltung des Münzenberges.

An weiteren Straßen und Plätzen im Sanierungsgebiet sind Reparaturen und Umgestaltungsmaßnahmen vorzunehmen.

Besondere Priorität muss hierbei dem Marktplatz, dem Schloßberg sowie einzelnen Straßen im Bereich Augustinern/Weberstraße eingeräumt werden. Hier sind erhebliche sowohl gestalterische als auch technische Defizite – die sich vor allem im Zentrum negativ auf die weitere Entwicklung der Stadt auswirken – vorzufinden.

- Stadtgrün und öffentliche Grünflächen

Das historische Erscheinungsbild der Innenstadt war und ist in erster Linie geprägt durch die Bebauung, die Straßen- und Platzräume.

Eine stärkere Durchgrünung der historischen Räume würde den Verlust der Originalität des Flächendenkmals nach sich ziehen. Daher ist lediglich der

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

Bestand an Bäumen zu erhalten und entsprechend dem historischen Erscheinungsbild zu komplettieren bzw. zu verjüngen.

Öffentlichen Grünflächen von Bedeutung im Sanierungsgebiet sind der Wordgarten, der Schloßgarten, die Grünflächen an der Wallstraße sowie die Bodeuferbereiche.

Die Gärten am Schloßberg sind weitestgehend wiederhergestellt und befinden sich in einem guten Zustand.

Der Wordgarten ist in Zusammenhang mit der Sanierungsmaßnahme Carl-Ritter-Platz bereits in Teilen umgestaltet worden. Der weitaus größere Abschnitt des Wordgartens präsentiert sich jedoch nach wie vor in einem desolaten Zustand. Weder die Gestaltung noch die Qualität der Bepflanzung entspricht dem prominenten Ort im Stadtgefüge.

In den Blockinnenbereichen und entlang der die Innenstadt durchziehenden Wasserläufe befinden sich weitere, zu einem überwiegenden Teil privat genutzte Grünbereiche mit zum Teil alten Baumbeständen. Diese Grünflächen sind zu erhalten, zu pflegen und zum Teil bezüglich der Vegetationsvielfalt und –qualität zu verbessern.

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

3.2 VERKEHR – ANALYSE 2005/06

3.2.1 Funktionale Gliederung des Straßennetzes

Die verkehrliche Situation in Quedlinburg 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 (Abbildung 3.2.1.a). Außerdem ist eine östliche Ortsumfahrung geplant.



Abb. 3.2.1.a Lage im Netz

Das Straßennetz innerhalb des Sanierungsgebietes ist funktional in Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und Erschließungsstraßen gegliedert.

Hauptverkehrsstraßen sind neben dem Hauptverkehrsstraßenring die von außen radial auf den Ring zulaufenden Straßen Westerhäuser Straße (B 6), Halberstädter Straße (B 79), Magdeburger Straße (B 6), Gernröder Weg und Wipertistraße.

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

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

Steinbrücke und auf dem Schloßberg zu finden. Auffällig sind außerdem die vielen Einbahnstraßen und Unterbrechungen des Netzes durch Poller.

- * Detaillierte Untersuchungsergebnisse sind zu finden in:
Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner
Quedlinburg – Verkehrskonzept Innenstadt
Hannover, Oktober 2005/06

3.2.2 Fließender Kraftfahrzeugverkehr

Aufgrund hoher Verkehrsbelastungen in verschiedenen Abschnitten des Hauptverkehrsstraßenringes kommt es immer wieder zu Störungen im Verkehrsfluss und zu Konflikten zwischen Kraftfahrzeugen und anderen Verkehrsteilnehmern (Radfahrer, querende Fußgänger).

Die Knotenpunkte

- Am Schiffsbleek/Stumpfsburger Brücke/Turnstraße/Neuer Weg und
 - Magdeburger Straße/Rathenaustraße/Oeringerstraße/Höfenweg
- fallen durch viele Unfälle 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 Heilige-Geist-Straße - Pölkenstraße - Steinweg und der Parksuchverkehr in den innerstädtischen Straßen sowohl von der Verwaltung als auch von Beteiligten eines 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.

Abb. 3.2.2.a Verkehr - Analyse
(folgende Seite)

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

3.2.3 Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

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. Auffällig ist allerdings die sehr uneinheitliche Bewirtschaftungsstruktur.

An Samstagen sind die Stellplatzauslastungen stark von der Lage zum zentralen Einkaufsbereich abhängig.

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.

Auffällig sind die geringen Auslastungen der großen Parkplätze am Rande der Innenstadt.

Insgesamt zeigt sich, dass samstags rund um den zentralen Einkaufsbereich ausreichend freie Stellplatzkapazitäten zur Verfügung stehen.

Werktags ist in Teilbereichen die Stellplatzauslastung sehr hoch und in anderen Bereichen dagegen – insbesondere auf den großen Parkplätzen am Rande der Innenstadt – sehr gering.

Hohe Auslastungen weisen der provisorische Parkplatz in der Schmale Straße, der Bereich zwischen Wallstraße und Breite Straße und der zentrale Bereich der Neustadt auf.

Für Fremdparker stehen dort nur wenige freie Stellplätze zur Verfügung.

3.2.4 Rad- und Fußgängerverkehr

Die Stadt Quedlinburg weist aufgrund 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. Aufgrund 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 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).

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

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.

Entlang des gesamten Hauptverkehrsstraßenringes sind benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen (nach StVO) notwendig.

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.

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

3.3 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG – ANALYSE UND PROGNOSE

Im Sommer/Herbst 1990 ist in der Stadt Quedlinburg mit der Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen der Beginn eines umfangreichen Stadterneuerungs- und erhaltungsprozesses eingeläutet worden.

Die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen bzw. der Rahmenplanung aus der Mitte der 90er Jahre wiesen u. a. folgende übergeordnete Sanierungszielsetzungen auf:

- Erhaltung und Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses
- Erhaltung bzw. Sanierung und Erneuerung der historischen Bausubstanz
- Schließung vorhandener Baulücken
- Erhaltung der Blockinnenbereiche; insbesondere Erhalt der Nebengebäude im Blockinnenbereich verbunden mit der Schaffung neuer und qualitativvoller Wohnbereiche
- Entwicklung eines Hauptgeschäftsbereiches in den Zentren der Alt- und Neustadt („Quedlinburger Null“)

Diese übergeordneten Sanierungsziele sind grundsätzlich auch heute noch gültig.

In einer kritischen Rückbetrachtung ist jedoch zu vermerken, dass bei der Aufstellung dieser Sanierungsziele die allgemeine Bevölkerungsentwicklung wenig bis gar nicht beachtet wurde bzw. die Entwicklung der Bevölkerung grundsätzlich positiv eingeschätzt wurde.

Die Wanderungsbewegungen insbesondere aufgrund der wirtschaftlichen Umstrukturierungen führten schon Mitte der 90er Jahre zu einem erheblichen Rückgang der Bevölkerungsanzahl allgemein in den neuen Bundesländern.

Gleichzeitig haben die geänderten gesellschaftlichen und vor allem wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (Stichwort „Globalisierung“) in ganz Deutschland zu einem Rückgang der Bevölkerung geführt. Eine Umkehrung dieser negativen demographischen Entwicklung lässt sich zzt. nicht absehen.

Zur Fortschreibung der Sanierungsziele für das Sanierungsgebiet der Stadt Quedlinburg ist folgerichtig eine Bevölkerungsstudie für die Stadt Quedlinburg bis zum Jahr 2030 (Dipl. Geograf Bastian Schneider, 2004) erarbeitet worden.

Die für die Fortschreibung der Sanierungsziele relevanten Ergebnisse dieser Studie sind im folgenden Text bzw. in den folgenden Abbildungen zusammengefasst worden.

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

3.3.1 Einwohnerentwicklung

Zur allgemeinen Beschreibung der Einwohnerentwicklung bzw. zur Systematik der Bevölkerungsstudie sollen folgende Ausführungen aus der Bevölkerungsstudie zitiert werden:

Bevölkerungsvorausberechnungen zeigen, wie sich die Bevölkerungszahl und der Altersaufbau der Bevölkerung unter bestimmten Annahmen zur Entwicklung wesentlicher Komponenten der Bevölkerungsbewegung – Geburtenhäufigkeit, Sterblichkeit und Wanderungen – innerhalb eines festgelegten Zeithorizonts verändern. Da sich demographische Prozesse allmählich vollziehen und auf die Bevölkerungssituation oft erst nach mehreren Jahrzehnten vollständig auswirken, werden für Bevölkerungsvorausberechnungen häufig längere Zeiträume von 30 bis 50 Jahren gewählt.

Auf kommunaler Ebene werden oft sogenannte Planungsprognosen erstellt, die allerdings nur einen Zeithorizont von ca. zehn Jahren beschreiben. Die vorliegende Studie errechnet verschiedene Bevölkerungsszenarien bis zum Jahr 2030. Somit ist es möglich, noch unsichtbare, jedoch "vorprogrammierte" künftige Veränderungen sichtbar zu machen und wichtige Frühindikatoren für die Stadtplanung, Politik und kommunale Wirtschaft zu liefern.

*Die Ergebnisse der vorliegenden Studie basieren auf der **Fortschreibungsmethode**. Diese Methode hat sich national und international bewährt und ist weit verbreitet. Zunächst werden Annahmen zur Entwicklung der Geburtenhäufigkeit (Fertilität), der Lebenserwartung (Mortalität) und der Wanderungen (Migration) bis zum Zieljahr getroffen. Sie basieren auf der Analyse von bisherigen Verläufen der genannten Parameter. Es bietet sich an, mehrere verschiedene Annahmen zum Verlauf der einzelnen Parameter zu treffen, die in der Kombination mehrere Szenarien der Bevölkerungsvorausberechnung ergeben. Auf kommunaler Ebene spielen Wanderungsprozesse für die Bevölkerungsentwicklung eine entscheidende Rolle, denn je kleiner die räumliche Einheit, desto stärker wird die Bevölkerungsentwicklung von Wanderungen bestimmt. Auf die Berechnung verschiedener Szenarien, die auf der Parametervariation von Fertilität und Mortalität zurückgehen, wird daher in dieser Studie zugunsten von **Wanderungsszenarien** verzichtet.*

*Die Fortschreibung geht von der tatsächlichen Bevölkerung in der Gliederung nach Alter und Geschlecht zu einem bestimmten Stichtag (hier der **31.12.2003**) aus und wird für jedes einzelne Jahr des Vorausberechnungszeitraums also bis 2030 durchgeführt. Die bereits lebenden Jahrgänge werden hierbei in die nächsthöhere Altersstufe übernommen, indem sie um erwartete Sterbefälle vermindert und um den jeweiligen Wanderungssaldo korrigiert werden. Gleichzeitig werden die Lebendgeborenen hinzugefügt, die die neu hinzukommenden Jahrgänge bilden. Die neuen Jahrgänge werden ebenfalls von Jahr zu Jahr um die erwarteten Sterbefälle und den Wanderungssaldo berichtigt. Die Anzahl der Lebendgeborenen und der Gestorbenen wird berechnet, indem die altersspezifischen Annahmen zur Geburtenhäufigkeit und zur Sterblichkeit auf die jeweils vorhandene Bevölkerung angewendet werden. Die Wanderungen in der Vorausberechnung ergeben sich*

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

aus dem angenommenen Wanderungssaldo und seiner Alters- und Geschlechtsstruktur.

*Da Bevölkerungsvorausberechnungen auf Hypothesen basieren, sind sie mit Unsicherheit behaftet. Ihre Ergebnisse hängen zum einen von der aktuellen Bevölkerungszahl und -struktur und zum anderen von den Annahmen zur Entwicklung der Geburtenhäufigkeit, Lebenserwartung und der Wanderungen ab. Die Berechnung von mehreren Szenarien erlaubt es, die **Spannbreite möglicher Veränderungen** bei alternativen Annahmen zur Entwicklung v.a. der Migration aufzuzeigen.*

Bei unvorhersehbaren Ereignissen wie Insolvenz eines großen regionalen Arbeitgebers bzw. bei einer unerwarteten Wendung im generativen Verhalten oder in den Wanderungen kann auch die Berechnung von alternativen Varianten die Treffsicherheit einer Bevölkerungsprognose nicht erhöhen. Zusätzlich gilt, dass mit der zeitlichen Zunahme des Prognosehorizontes die Aussagefähigkeit einer Bevölkerungsvorausrechnung abnimmt.

Für die Ermittlung zukünftiger Bevölkerungsbestände in z.B. 10 Jahren sind relativ genaue Aussagen über die Bevölkerungsstruktur möglich, da der zu prognostizierende Bevölkerungsbestand zum größten Teil in seinem gegenwärtigen Bestand bereits vorhanden ist.

Änderungen ergeben sich mit fortschreitender Zeit durch Geburtenzahl (neuer Jahrgänge) und v.a. der zu- und fortziehenden Personen. Im Jahr 2030 dürfte der stattfindende Bevölkerungsaustausch in Quedlinburg relativ weit fortgeschritten sein; die bis dahin projizierten Bestände stehen in immer größerer Abhängigkeit von den gemachten Annahmen, insbesondere denen, die die Migration betreffen.

Der Wert der Bevölkerungsvorausberechnungen besteht allerdings nicht darin, die künftige Entwicklung exakt "vorherzusagen".

*Vielmehr sollen sie zeigen, wie sich Bevölkerungszahl und -struktur unter bestimmten Voraussetzungen im Sinne von „**Wenn-Dann-Aussagen**“ verändern können.*

Aus. Bevölkerungsstudie für die Stadt Quedlinburg, Dipl. Geograf Bastian Schneider

Aus der Abbildung 3.3.1.a [Einwohnerentwicklung bis 2030 (Bevölkerungsstudie Stadt Quedlinburg 2004/5)] ist die prognostizierte Entwicklung der Quedlinburger Bevölkerung abzulesen.

Der Ausgangswert in Höhe von rund 29.000 Einwohnern aus dem Jahre 1989 bildet in etwa die Bevölkerungsanzahl seit 1945 ab. Lediglich in der Nachkriegszeit (1948) wurden mit über 35.000 Einwohnern höhere Bevölkerungszahlen in der Stadt Quedlinburg festgestellt.

Die Ausgangszahl 29.000 (Einwohner) hat kontinuierlich bis auf rund 23.184 in 2003 abgenommen. Diese Entwicklung ist in nahezu allen ostdeutschen Klein- und Mittelstädten sowie in den meisten Großstädten ähnlich ablesbar.

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

Die Prognose zur Bevölkerungsanzahl für das Jahr 2030 ist in drei unterschiedlichen Varianten ermittelt worden.

A. Grundvariante Berechnung der Anzahl ohne Berücksichtigung der Außenwanderung

Die Grundvariante ist für die Bestimmung der Sanierungszielsetzung wenig interessant, da gerade die Wanderungsbewegungen für die Stadt Quedlinburg von entscheidender Bedeutung sind. Der Fort- bzw. Zuzug ist stark vom Arbeitsplatz- und Wohnungsangebot abhängig. Dieser Wert hat daher nur statische Bedeutung.

B. Moderate Variante Prognose auf der Basis einer Trendfortsetzung der Wanderungsbewegungen (Basis 1994).

Die moderate Variante bildet einen ungenauen, weil linearen Bevölkerungsverlauf ab. Der prognostizierte Bevölkerungsbestand in 2030 kann dann als realistisch eingeschätzt werden, wenn sich die Einflussgrößen auf das Wanderungsverhalten in Quedlinburg nicht wesentlich ändern (z. B. Arbeitsplatz- und Wohnraumangebot).

Diese Variante ist bei den weiteren Untersuchungen als Regelvariante herangezogen worden.

C. Optimistische Variante Diese Variante geht von einem zukünftigem ausgeglicheneren Wanderungsverhalten aus (Ost-West-Annäherung, Schaffung gleicher wirtschaftlicher Verhältnisse). Weiterhin wird von einem Wanderungsüberschuss in ganz Deutschland ausgegangen.

Die Betrachtung der letzten Jahre sowie die wirtschaftlichen und – bezogen auf ganz Deutschland – demographische Entwicklung stützt diese Variante nicht. Auch in den aktuellen Bevölkerungsprognosen für Deutschland wird diese Variante vernachlässigt.

D. Pessimistische Variante Diese Variante stellt quasi die Umkehr der optimistischen Variante dar. Die Variante bezieht sich auf die aktuelle negative demographische Entwicklung (in Deutschland) und bezieht eher eine wirtschaftliche Stagnation in Deutschland in die Berechnung ein.

Da diese Variante sogleich die unterste Grenze der Bevölkerungsentwicklung darstellt, ist auch diese Variante für die weiteren Berechnungen nicht herangezogen worden. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Entwicklung der Bevölkerung in Quedlinburg in den letzten Jahren diesem negativen Trend entspricht.

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

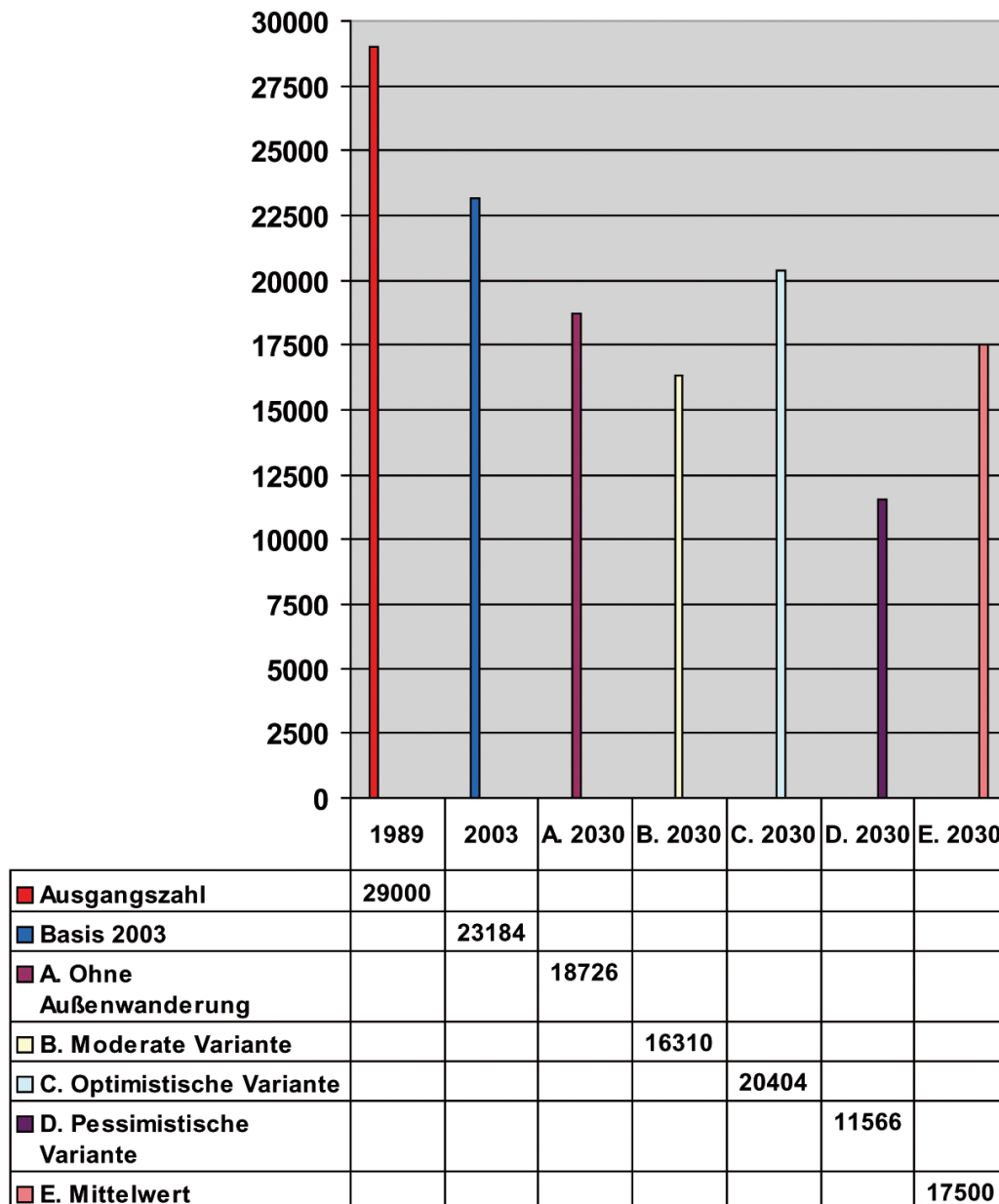


Abb. 3.3.1.a Einwohnerentwicklung bis 2030 (Bevölkerungsstudie Stadt Quedlinburg 2004/05)

Die für das Jahr 2030 prognostizierte Bevölkerungsanzahl in Höhe von 16.310 (Moderate Variante) stellt einen Rückgang an Wohnbevölkerung in der Stadt Quedlinburg in Höhe von nahezu 55 % dar (bezogen auf die Ausgangszahl 29.000, 1989).

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

Die wohnungswirtschaftlichen, sozialen und wirtschaftlichen Konsequenzen, die sich aus einer Bevölkerungsanzahl von rund 11.500 (Pessimistische Variante) ergeben, sind nicht absehbar.

Zur Eingrenzung der Problemfelder – insbesondere für die Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplan bzw. für die Ermittlung des Wohneinheitenbedarfs – die die Bevölkerungsprognosen auch für die Zeitabschnitte bis 2010, 2015 und 2020 aufgelistet worden (Abbildung 3.3.1.b).

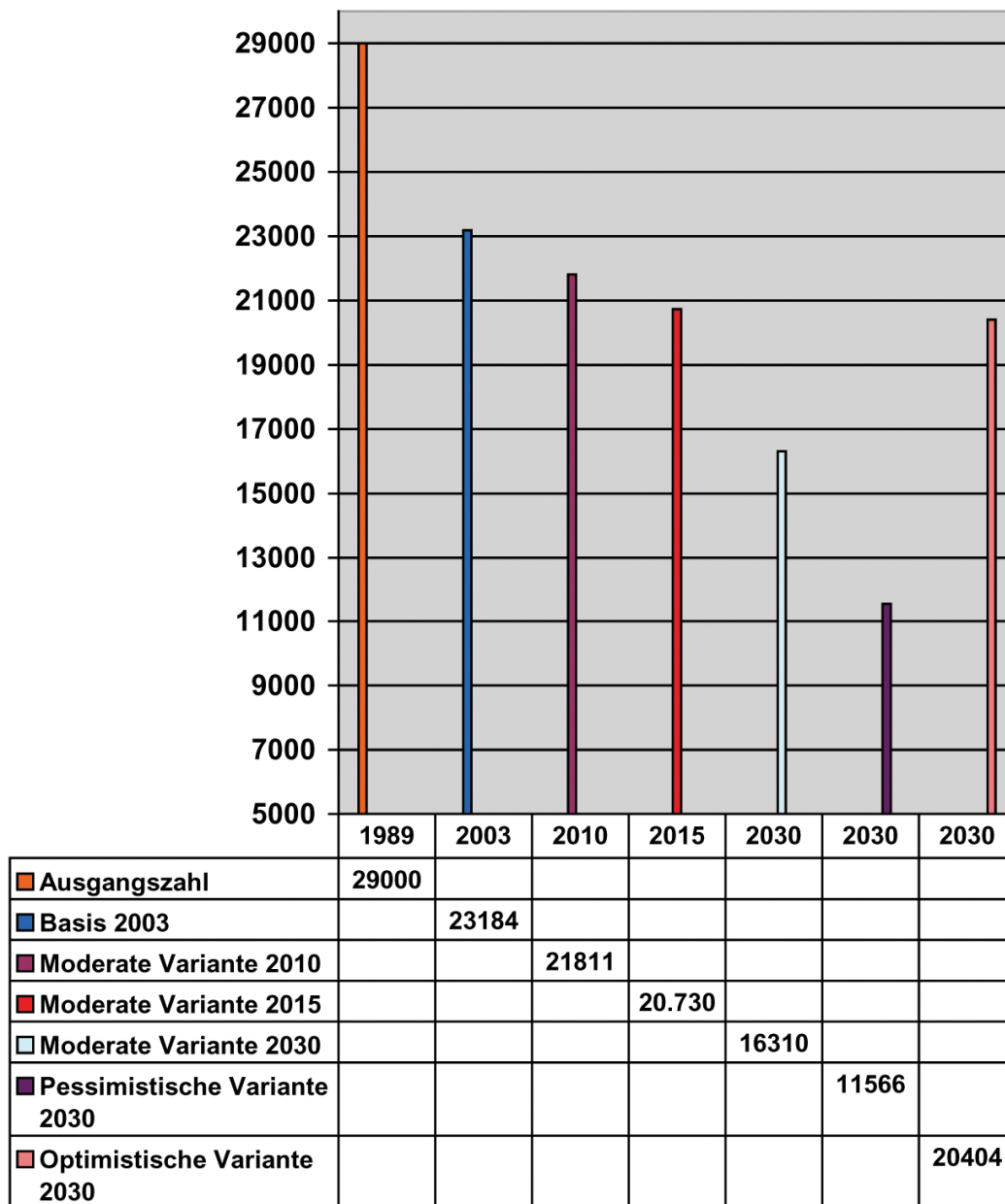


Abb. 3.3.1.b Einwohnerentwicklung (Moderate Variante) bis 2030 (Bevölkerungsstudie Stadt Quedlinburg 2004/05)

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

In der weiteren Bearbeitung ist insbesondere der Wert für das Jahr 2015 von Bedeutung, da auch der städtebauliche Rahmenplan eine Laufzeit von min. 10 Jahren haben sollte; also bis zum Jahr 2015.

Bis zum Jahr 2015 ist demnach ein Rückgang der Bevölkerung auf 20.730 Einwohner abzulesen (Moderate Variante).

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

3.3.2 Entwicklung der Bevölkerung bezogen auf einzelne Altersgruppen

Der Rückgang der Bevölkerungszahl verläuft in den einzelnen Bevölkerungsgruppen nicht linear.

Der Rückgang der Geburtenquote, die stetig steigende Lebenserwartung sowie die Abwanderung von Menschen im erwerbsfähigem Alter führt zu einer Veränderung der Bevölkerungsstruktur in der Stadt Quedlinburg.

So nimmt die Anzahl der Erwerbstätigen (20 – 65 Jahre) bis zum Jahr 2015 um ca. 1.808 (Moderate Variante) ab. Bis zum Jahr 2030 ist nach der moderaten Variante mit einem Rückgang auf 8.300 zu rechnen.

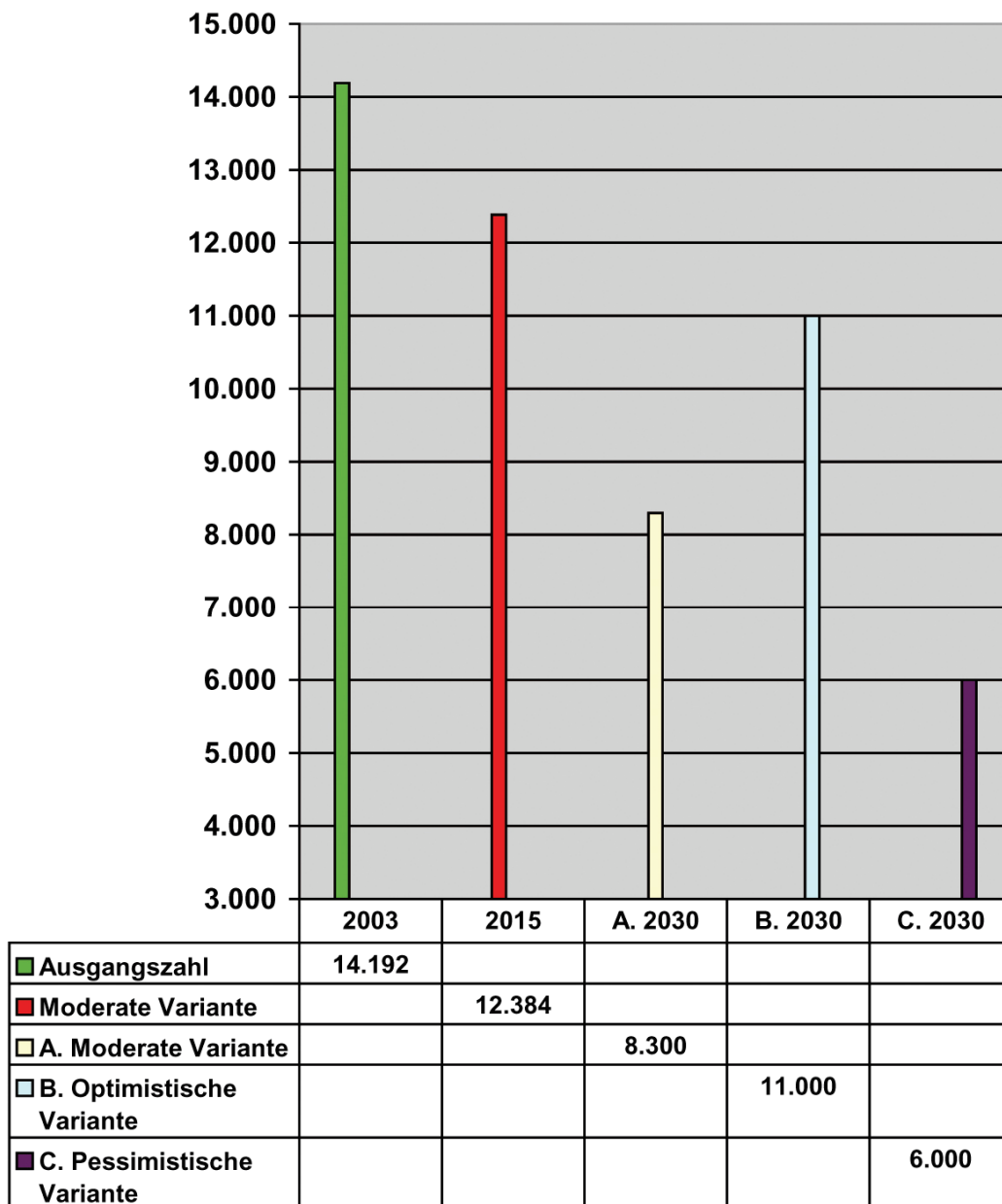


Abb. 3.3.2.a Entwicklung der Erwerbstätigen (20 bis 65 Jahre) in der Stadt Quedlinburg (Bevölkerungsstudie Stadt Quedlinburg 2004/05)

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

Die Anzahl der Kleinkinder (Abbildung 3.3.2.b) ist aufgrund besonderer Situationen (siehe Bevölkerungsstudie) bis zum Jahre 2015 nahezu konstant. Nach 2015 nimmt die Anzahl dann rapide um rund 300 Kleinkinder ab.

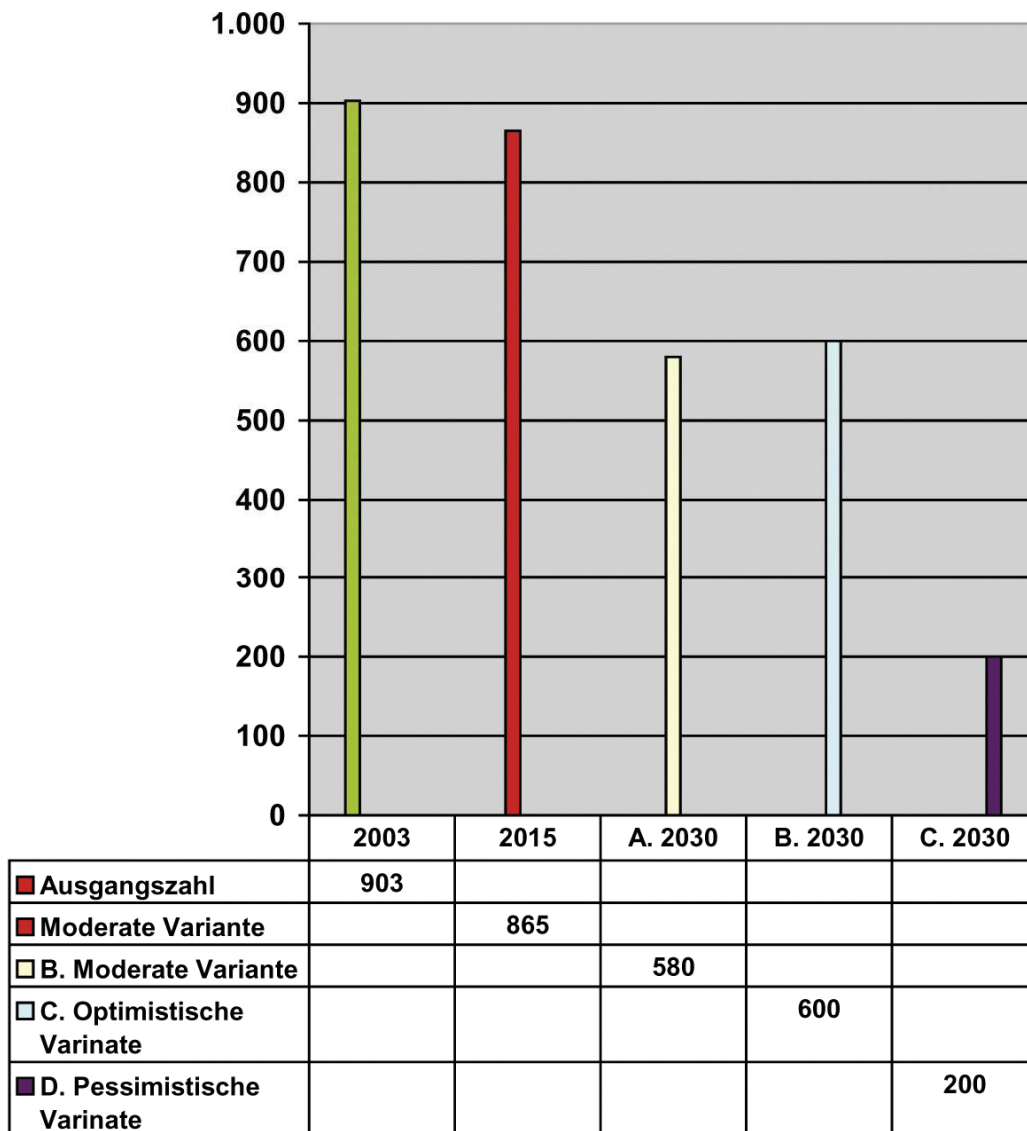


Abb. 3.3.2.b Entwicklung der Kleinkinder (0 bis 5 Jahre) in der Stadt Quedlinburg (Bevölkerungsstudie Stadt Quedlinburg 2004/05)

Lediglich in der Gruppe der über 65jährigen ist aufgrund der stetig steigenden Lebenserwartung mittelfristig ein Zuwachs zu verzeichnen.

Daher steigt das prognostizierte Durchschnittsalter in der Stadt Quedlinburg (Abbildung 3.3.2.c) von 44 (2003) auf 47 (2015) bzw. 52 im Jahre 2030.

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

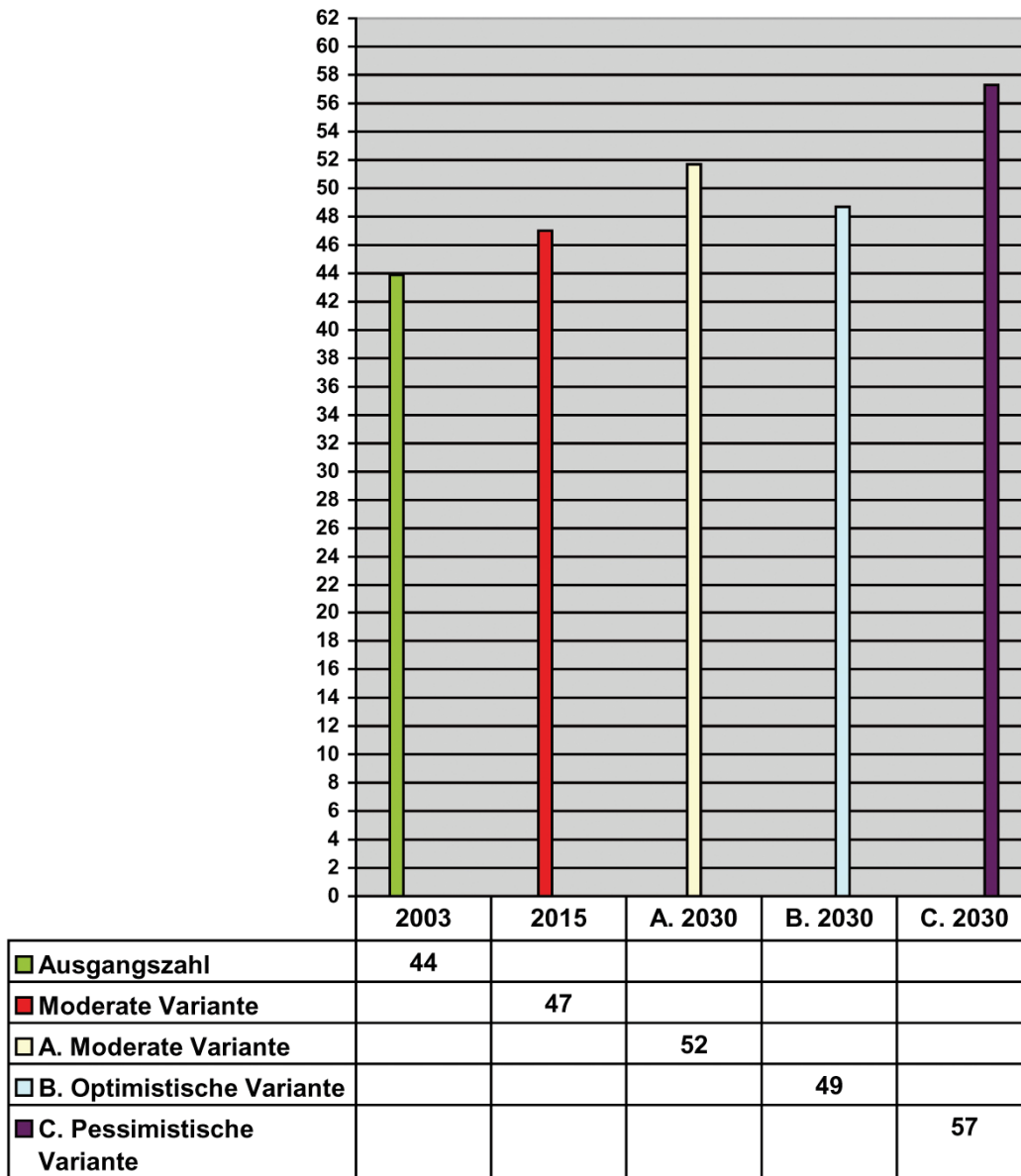


Abb. 3.3.2.c Entwicklung des Durchschnittsalters in der Stadt Quedlinburg (Bevölkerungsstudie Stadt Quedlinburg 2004/05)

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

3.3.3 Zusammenfassung

- **Absinken der Einwohneranzahl** in der Stadt Quedlinburg auf **weit unter 20.000 Einwohner**. [(Gutachterempfehlung für 2030 (Mittelwert): 17.500 Einwohner)].
- **Zuwächse** nur in der Gruppe der über **65jährigen**.
- **Rückgang** in der Gruppe der **Erwerbstätigen**.
- Stagnation in den Gruppen der **Kleinkinder, der Kinder und der Jugendlichen bis 2015, danach dramatischer Rückgang**.

⇒ **RÜCKSCHLÜSSE FÜR DIE FORTSCHREIBUNG DES STÄDTEBAULICHEN RAHMENPLANS**

I. Erhebliche Verringerung der Einwohnerzahl

- Zunahme des Leerstandes insbesondere im Bereich der Wohngebäude.
- Erheblicher Rückgang der Sanierungstätigkeit.
- Negative Auswirkung auf die Kaufkraft (aus der örtlichen Bevölkerungsschaft).
- Berücksichtigung bei der Strukturierung der Parkplatzangebote für die Wohnbevölkerung (Entlastung des Parkdrucks in den Wohnquartieren).
- Verkleinerung der Haushaltsgrößen.

II. Überalterung der Bevölkerung

- Steigende Nachfrage nach kleinen Wohneinheiten.
- Sinkende Nachfrage nach großen Wohnungen für Familien.
- Steigende Nachfrage nach altengerechten Wohnungen.
- Steigende Nachfrage nach Dienstleistungen und Einrichtungen für ältere Menschen.
- Sinkende Nachfrage nach Einrichtungen für Kinder und Jugendliche (Kinderkrippen, Kindergärten, Schulen etc.), aufgrund der zahlreichen Einrichtungen im Sanierungsgebiet, Zunahme des Leerstandes insbesondere der Wohngebäude.
- Erhebliche Reduzierung des Steueraufkommens.

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

3.4 WOHNUNGSENTWICKLUNG

Zur Definition der Sanierungsziele und hier insbesondere zur Quantifizierung des Wohnungsbedarfs ist im Frühjahr 2007 eine Wohnungsmarktanalyse und –prognose 2020 von der GEWOS für die Gesamtstadt Quedlinburg vorgelegt worden.

3.4.1 Wohnungsmarktanalyse und –prognose/Kurzfassung

(GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnungsforschung GmbH, Maurienstraße 5, 22305 Hamburg)

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

Kurzfassung

Veränderungen auf den Wohnungsmärkten ...

Die „Wohnungsmarktprognose Stadt Quedlinburg 2020“ stellt die Veränderungen auf den Wohnungsmärkten der Stadt Quedlinburg dar. Mit der Wohnungsmarktprognose bis 2020 werden die zukünftigen Nachfrage-Angebot-Relationen differenziert analysiert. Die Ergebnisse ermöglichen der Stadt und der Wohnungswirtschaft, sinnvolle Maßnahmen einzuleiten, damit die Wohnungsbestände zukünftig erfolgreich am Markt platziert werden können.

... auf Basis einer Situationsanalyse und Prognose dargestellt

Auf der Grundlage der statistischen Daten der Stadt Quedlinburg und des statistischen Landesamtes sowie der bereits bestehenden Bevölkerungsprognose aus dem Jahr 2001 erfolgte eine vertiefende Untersuchung der Wohnungsmärkte. Dabei wurde zunächst eine differenzierte Situationsanalyse durchgeführt, auf deren Basis und auf Grundlage von zusätzlichen Recherchen vor Ort eine Bevölkerungs- und Haushaltsprognose bis 2020 erstellt wurde. Um den Korridor der möglichen zukünftigen Entwicklung in Abhängigkeit von unterschiedlichen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abzustecken, erfolgte die Erarbeitung der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose in drei Varianten. Auf Grundlage der Prognosen hat GEWOS die zukünftige Wohnungsmarktbilanz berechnet und diese für einzelne Teilmärkte differenziert. Die Berechnung basierte dabei auf Wohneinheiten. Wohneinheiten umfassen sowohl Wohnungen in Mehrfamilienhäusern als auch Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern.

Angebotsüberhang im Jahr 2005

Für das Jahr 2005 konnte ein rechnerischer Angebotsüberhang in Quedlinburg festgestellt werden. Insgesamt ergibt sich ein Angebotsüberhang von 11 % des wohnungsmarktrelevanten Angebotes der Stadt. Bei einer Betrachtung nach einzelnen Teilmärkten ergeben sich insbesondere im Geschosswohnungsbau und bei Mietwohneinheiten starke Angebotsüberhänge. Auch auf dem Teilmarkt der Ein- und Zweifamilienhäuser bestehen leichte Angebotsüberhänge, wobei hier von einer stabilen Situation ausgegangen werden kann.

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

Bevölkerungsrückgänge in Quedlinburg	In der Stadt Quedlinburg ist bis 2020 eine weitere Verringerung der Bevölkerung absehbar. Im Jahr 2020 wird die wohnungsmarktrelevante Bevölkerung bei rund 20.150 Personen liegen und damit gegenüber dem Jahr 2005 um weitere 13 % zurückgehen.
Fortsetzung der Alterungstendenzen	Auch die bereits im Jahr 2005 festzustellende deutliche Alterung der Bevölkerung wird sich fortsetzen. Die Senioren - Einwohner über 65 Jahre - sind die einzige Bevölkerungsgruppe, die bis 2020 sowohl absolut als auch relativ wächst. Das Fehlen einer zukünftig umfangreichen Elterngeneration wird zu einem weiteren Rückgang der Geburten führen. Zusätzlich werden diese generativen Entwicklungen durch die Abwanderung von jungen Familien und jungen Erwachsenen in die Ausbildungszentren und wirtschaftlich besser gestellten Regionen Deutschlands sowie durch Rückwanderungen älterer Personen (Reurbanisierer) verstärkt.
Rückläufige Haushaltsentwicklung	Die Zahl der wohnungsmarktrelevanten Haushalte wird bis zum Jahr 2020 ebenfalls zurückgehen. Insgesamt ergibt sich für Quedlinburg im Jahr 2020 eine Zahl von rund 11.200 wohnungsmarktrelevanten Haushalten, die damit um 1.200 Haushalte geringer ist als im Jahr 2005.
Anhaltende Zunahme der Ein- und Zweipersonenhaushalte	Der anhaltende Trend zur Haushaltsverkleinerung bewirkt eine Zunahme der Ein- und Zweipersonenhaushalte, während der Anteil der Drei- und Mehrpersonenhaushalte zurückgeht. Im Jahr 2020 beträgt der Anteil der Ein- und Zweipersonenhaushalte rund 83 % an allen wohnungsmarktrelevanten Haushalten (2005: 78 %).
Wohnungsbestandsfortschreibung bis 2020	Für die Betrachtung des Wohnungsangebots wurde der Wohnungsbestand unter Berücksichtigung einer gebäudetypischen Abgangsquote und einer geschätzten Neubautätigkeit bis 2020 fortgeschrieben. GEWOS geht davon aus, dass es auch zukünftig in den nachgefragten Marktsegmenten einen geringen Neubau von Wohneinheiten geben wird. In der Stadt Quedlinburg verringert sich das wohnungsmarktrelevante Angebot dennoch bis zum Jahr 2020 auf rund 13.200 Wohneinheiten (Fortschreibung inklusive Abgang, ohne Neubau, ohne geplante Abrissmaßnahmen und ohne Baulückenschlie-

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

ßungen). Durch Baulückenschließungen in der Altstadt und die von der Wohnungswirtschaft bisher geplanten Rückbaumaßnahmen sinkt das Angebot bis 2020 jedoch auf rund 13.100 Wohneinheiten ab.

Angebotsüberhang von 15 % im Jahr 2020

In Quedlinburg ergibt sich im Jahr 2020 ein Angebotsüberhang von rund 2.000 Wohneinheiten bzw. 15 % des wohnungsmarktrelevanten Wohnungsbestandes (Fortschreibung mit Abgang und ohne Neubau). Unter Berücksichtigung eines verhaltenen Neubaus und der Baulückenschließungen in der Altstadt ergibt sich - trotz eines geplanten Abrisses von rund 500 Wohneinheiten - im Jahr 2020 ein Angebotsüberhang von rund 1.900 Wohneinheiten bzw. 15 %. Der Rückgang der Zahl der Haushalte bei einer parallel nur schwachen Verringerung des Wohnungsbestandes ist verantwortlich für den Anstieg des rechnerischen Angebotsüberhanges um 300 bis 400 Wohneinheiten gegenüber dem Jahr 2005.

Angebotsüberhänge in einigen Teilmärkten

Bei der Gegenüberstellung des derzeitigen Angebots mit der zukünftigen Nachfrage differenziert nach Teilmärkten ergeben sich insbesondere Angebotsüberhänge in Mehrfamilienhäusern, bei Mietwohnungen sowie bei Wohnungen mittlerer Größe. Insgesamt fällt die Nachfrage nach Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern um 2.700 Haushalte geringer aus als das wohnungsmarktrelevante Angebot im Jahr 2005. Bei einer Differenzierung nach den Kategorien Eigentumsform und Wohnungsgröße ergibt sich bei den Mietwohnungen ein Angebotsüberhang von ebenfalls rund 2.750 Wohneinheiten und bei Wohneinheiten mittlerer Größe von rund 2.500 Wohneinheiten.

Anpassung an zukünftige Nachfrage

Für die auf den Wohnungsmärkten der Stadt Quedlinburg tätigen Unternehmen der Immobilienwirtschaft wird es zukünftig vor allem um eine Anpassung an die Bedürfnisse der verschiedenen Nachfragergruppen gehen. Dabei handelt es sich in erster Linie um Senioren und um Familien mit geringem Einkommen. Die Nachfrage variiert also von altengerechten, geräumigen Wohnungen bis zu Wohnungen mit niedrigen Preisen. Langfristig bieten die Angebotsüberhänge, beispielsweise auf dem Teilmarkt der Wohneinheiten mittlerer Größe, Raum für

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

Anpassungsmaßnahmen. Durch Zusammenlegung oder Wohnraumteilung kann den neuen Entwicklungen individuell Rechnung getragen werden. Jedoch sollte auch kurzfristig der Wohnungsmarkt intensiv beobachtet werden. Insbesondere durch das Reformgesetz „Hartz IV“ ist die Nachfrage nach kleinen kostengünstigen Wohneinheiten in der letzten Zeit gestiegen. Diese Entwicklung wird auch zukünftig bestehen bleiben und noch weiter an Bedeutung gewinnen.

Standortmarketing Wohnen

Die Stadt Quedlinburg muss sich mit der zukünftigen Entwicklung auf den Wohnungsmärkten weiter auseinandersetzen. Stellschrauben für die Beeinflussung der Wohnungssituation sind angepasste Konzepte zur Innenstadtsanierung und die Baulandpolitik sowie die Bauleitplanung. Nach außen gilt es, den Wohnstandort Quedlinburg aktiv zu vermarkten. Dazu ist es notwendig, die Stärken des Wohnstandortes zu benennen und weiterhin erfolgreich zu kommunizieren. Hierbei ist es besonders wichtig, mit der Wohnungswirtschaft und den privaten Eigentümern eng zusammen zu arbeiten. Nur durch das gemeinschaftliche Wirken können die Probleme, die sich in der Stadt Quedlinburg ergeben, bewältigt werden. Insbesondere die privaten Eigentümer müssen motiviert werden, aktiv an der Umgestaltung der Stadt teilzunehmen.

Wohnungswirtschaft: Strategien auf Basis von Portfolioanalysen

Für die Wohnungsunternehmen in Quedlinburg gilt es zukünftig, ihren Bestand kontinuierlich zu qualifizieren und zu reduzieren. Um den wirtschaftlichen Erfolg langfristig sicherzustellen und Verluste durch Leerstand so weit wie möglich zu begrenzen, sind vor dem Hintergrund der Ergebnisse dieser Studie differenzierte Analysen des jeweiligen Portfolios durchzuführen. Ziel ist dabei die Identifizierung marktgängiger bzw. eher problembehafteter Bestände.

Abb. 3.4.a Wohnungsmarktbilanz in Quedlinburg 2020

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

Tabelle 4 Wohnungsmarktbilanz in Quedlinburg 2020			
	Basisvariante	Obere Variante	Untere Variante
Nachfrage 2020	11.200	11.450	10.600
Angebot 2020 (ohne Neubau)	13.200	13.200	13.200
Wohnungsmarktbilanz 2020 (ohne Neubau)	+2.000	+1.750	+2.600
Verhaltender Neubau bis 2020	+200	+200	+200
Angebot 2020 (mit Neubau)	13.400	13.400	13.400
Wohnungsmarktbilanz 2020 (mit Neubau)	+2.200	+1.950	+2.800
Wiederherstellung von Wohnraum (Baulückenschließung)	+200	+200	+200
Geplanter Abriss	-500	-500	-500
Angebot 2020	13.100	13.100	13.100
Wohnungsmarktbilanz 2020 (absolut)	+1.900	+1.650	+2.500
Wohnungsmarktbilanz 2020 (relativ)	+15 %	+13 %	+19 %
positiv = Angebotsüberhang			© GEWOS

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

3.4.2 Zusammenfassung bzw. Auswertung für die Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung.

- Entsprechend der Wohnungsmarktbilanz 2020 (GEWOS 2007) errechnet sich ein Wohneinheitenüberschuss für die Gesamtstadt in Höhe von 15 % oder 1.650 Wohneinheiten (Baisivariante). In dieser Zahl ist bereits eine Abrissmenge von 500 WE eingerechnet. Lässt man die Abrisszahl unberücksichtigt und legt eine negativere Nachfragezahl (wesentlicher Faktor = Bevölkerungsanzahl in 2020) zu Grunde, wird ein Wert in Höhe von 21 % oder 2.800 Wohneinheiten errechnet.
- Die Wohnungsmarktanalyse hat nicht zwischen Sanierungsgebiet und Gesamtstadt unterschieden. Insofern kann kein eigenständiger Wert für das Sanierungsgebiet errechnet werden. Da aber der Großteil der vorhandenen Wohneinheiten im Sanierungsgebiet aus denkmalpflegerischen Gründen zu erhalten ist und gleichzeitig ein wesentlicher Teil an zusätzlichen Wohneinheiten im Sanierungsgebiet entstehen wird (Sanierung von Gebäuden) ist die Kompensation des Wohnungsüberschuss überwiegend außerhalb des Sanierungsgebietes zu realisieren.
- Darüber hinaus muss die Schaffung von Wohneinheiten innerhalb des Sanierungsgebietes ebenfalls auf das aus denkmalpflegerischer Sicht zwingend erforderliche Maß zu reduzieren.

•
⇒ **RÜCKSCHLÜSSE FÜR DIE FORTSCHREIBUNG DES STÄDTEBAULICHEN RAHMENPLANS**

Rückgang der Bevölkerung/Zunahme an Wohneinheiten im Sanierungsgebiet

- Entwicklung von Strategien zur **Reduzierung von Wohneinheiten innerhalb des Sanierungsgebietes:**
 - Prüfung alternativer Maßnahmen zur Schließung von Baulücken.
 - Reglementierung (Instrument Fördermittel) bei der Sanierung von Gebäuden innerhalb des Sanierungsgebietes bezüglich der Herstellung von Wohneinheiten; z. B. kein Dachausbau oder keine zusätzlichen Wohnungen in Nebengebäuden.
 - Reduzierung der Zunahme des Leerstandes (insbesondere der Wohngebäude).
- Entwicklung von Strategien zur **Reduzierung von Wohneinheiten außerhalb des Sanierungsgebietes bzw. in der Gesamtstadt:**
 - Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes; hier insbesondere Vertiefung des Themas „Rückbau von Geschosswohnungsbauten“.
 - Konsequente Überprüfung des Wohnungsbestandes außerhalb der historischen Bereiche bezüglich Erhaltenswürdigkeit; ggf.

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

Rückbau städtebaulich und sozial nicht relevanter Wohnungsbestände.

3.5 NUTZUNGSSTRUKTUR – ANALYSE UND PROGNOSE 2005/06

3.5.1 Grundlagen

Parallel zur Erarbeitung der Bevölkerungsstudie wurde von Dr. Lademann & Partner, Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbh, Hamburg eine Studie zum Thema „Perspektiven der Einzelhandelsentwicklung“ aufgestellt.

Der Status Quo und die Entwicklungsperspektiven des Einzelhandels in Quedlinburg bzw. im Sanierungsgebiet sind neben der Entwicklung der Wohnungssituation ein weiterer Baustein zur Bestimmung der Sanierungsziele für das Sanierungsgebiet der Stadt Quedlinburg.

Das Konzept, die Vorgehensweise und die wesentliche Ergebnisse dieser Studie sollen in der Folge zusammenfassend dargestellt bzw. zitiert werden.

a. zur Vorgehensweise (Auszug aus „Perspektiven der Einzelhandelsentwicklung in Quedlinburg, Dr. Lademann und Partner mbH, Hamburg“):

1.2 Vorgehensweise

Folgende Primärerhebungen waren erforderlich, um das obige Konzept umsetzen zu können:

- Vollständige Bestandserhebung aller Einzelhandelsbetriebe in Quedlinburg u.a. nach Standorten, Branchen/Branchenmix und Betriebstypen;
- Erhebung aller konsumnahen Dienstleistungsbetriebe in der Quedlinburger Innenstadt;
- Gründliche Begehungen der Innenstadt Quedlinburg sowie der übrigen wesentlichen Standortbereiche des Einzelhandels;
- Expertengespräche mit dem Auftraggeber sowie mit den im Rahmen der Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans zuständigen Verkehrs- und Rahmenplanern;
- Telefonische Expertengespräche mit Vertretern der zuständigen Industrie- und Handelskammer Magdeburg, des Einzelhandelsverbandes sowie des Landkreises Quedlinburg;
- Telefonische Haushaltsbefragung¹ im Marktgebiet mit einer Stichprobe von insgesamt 500 befragten Haushalten (mit jeweils 250 Haushalten in Quedlinburg sowie im Umland).
- Durchführung einer telefonischen Händlerbefragung mit 50 Einzelhändlern u.a. zur Ermittlung der wahrgenommenen Stärken und Schwächen des Standortes sowie zu ergreifender Maßnahmen;
- Strukturierte Interviews mit insgesamt 200 Touristen als Passantenbefragung in Quedlinburg;
- Strukturierte, persönliche Expertengespräche mit insgesamt rd. 10 Quedlinburger Hoteliers.

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

b. zum Konzept (Auszug aus „Perspektiven der Einzelhandelsentwicklung in Quedlinburg, Dr. Lademann und Partner mbH, Hamburg“)

Zur Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzepts sind Untersuchungen hinsichtlich folgender Schwerpunkte erforderlich:

- Stand und Entwicklung der sozioökonomischen Eckdaten als Rahmenbedingungen für die Einzelhandelsentwicklung in Quedlinburg (Einwohnerbasis, Erwerbstätigkeit, einzelhandelsrelevantes Kaufkraftniveau) unter Berücksichtigung eventuell bestehender Entwicklungsplanungen.
- Einschätzung der einzelhandelsrelevanten Nachfragesituation: Abgrenzung des Marktgebiets des Einzelhandels der Stadt; Ermittlung des Nachfragepotenzials nach Branchen im Stadtgebiet von Quedlinburg und im Marktgebiet.
- Ermittlung und Bewertung der Angebotssituation des Einzelhandels: Ermittlung über einzelhandelsrelevante Verkaufsflächen (einschließlich Leerstände) nach Lagen/Standorten, Branchenmix, Umsatz, Flächenproduktivität. Berücksichtigung relevanter Planvorhaben und Bewertung der Versorgungslage nach Standortbereichen.
- Bestimmung der zentralörtlichen Position, der Einzelhandelszentralität und Durchführung einer SWOT-Analyse (kombinierte Stärken-/Schwächenanalyse und Chancen-/Risikoanalyse): Analyse von Nachfrageströmen und Zentralitäten insgesamt und nach Branchen sowie Bewertung der Nahversorgungssituation, der Nachfragebindung und -abflüsse der ortsansässigen Bevölkerung sowie der Zuflüsse aus dem Umland nach Innenstadt, peripheren Standorten und Gesamtstadt; vergleichende Bewertung der Einzelhandelssituation bzgl. Betriebsformen, -größe und Branchenmix, Filialisierungsgrad und Verbesserungsvorschläge aus Verbrauchersicht.
- Bestimmung der durch die Touristen wahrgenommenen Stärken und Schwächen der Stadt und des Einzelhandels im Besonderen; Ermittlung der Konsumaktivitäten nach den verschiedenen Touristengruppen; ergänzende Positionsbestimmung durch eine strukturierte Befragung verschiedener Hoteliers.
- Ableitung des quantitativen und qualitativen Entwicklungspotenzials (nach Standortbereichen, Branchen und Betriebstypen) für den Einzelhandel in der Stadt Quedlinburg bis zum Prognosehorizont.
- Erarbeitung von Strategieempfehlungen zur Attraktivitätssteigerung des Einzelhandelsstandortes Quedlinburg nach Standortbereichen (mit Schwerpunkt Innenstadt).
- Ableiten von Empfehlungen für die Bauleitplanung mit Blick auf die Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans; textliche Formulierung des Fachplans Einzelhandel als Bestandteil der Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans;
- Formulierung ergänzender Empfehlungen für das Stadtmarketing und die Steigerung der Attraktivität der Innenstadt für den höherwertigen Tourismus.

c. Ergebnisse und Informationen mit Relevanz für die städtebauliche Rahmenplanung

- Keine Veränderung der Arbeitslosenquote im Landkreis Quedlinburg seit 1999. Die Quote liegt mit rund 24 % über dem Landesdurchschnitt (rund 21,0 %) und dem Bundesgebiet Ost (20 %).
- Leicht unterdurchschnittliche (Bundesdurchschnitt = 100) Kaufkraftkennziffer im Landkreis Quedlinburg mit 82.4 (2003).

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

- Stark positive Entwicklung der Tourismusbranche in der Stadt Quedlinburg (rund 6,1 % p. a.)

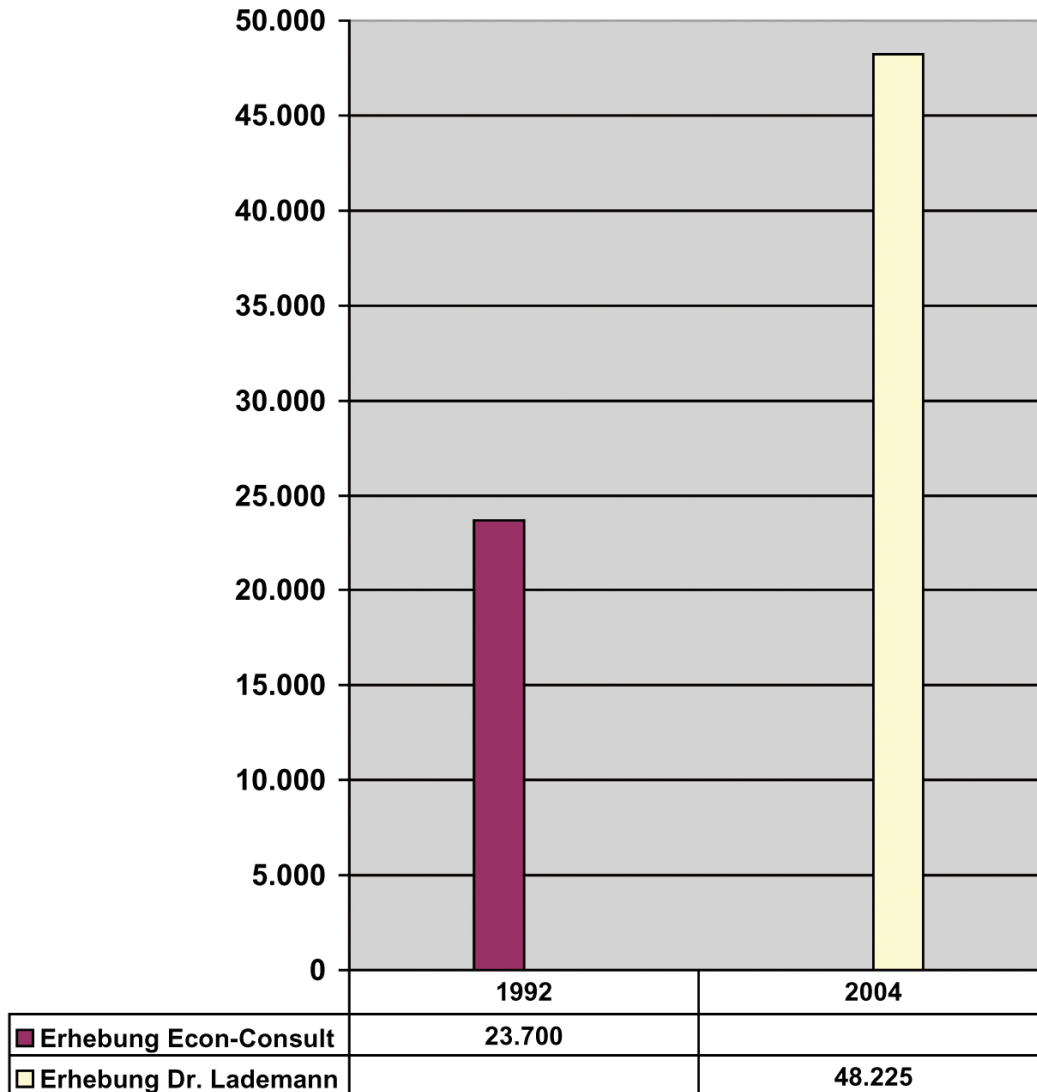


Abb. 3.5.1.a Entwicklung des Verkaufsflächenbestandes (Gesamtstadt) von 1992 bis 2004 (Econ-Consult/Dr. Lademann und Partner)

- Erhebliche Zunahme der Verkaufsfläche in Quedlinburg (rund 100 %).
- Der weitaus überwiegende Anteil dieser zusätzlichen Verkaufsfläche ist jedoch ausserhalb der Innenstadt entstanden.
 Im Wesentlichen sind die Zuwächse dem Segment der SB-Discounter und Verbrauchermärkte zuzuordnen.
- Die Anzahl der Geschäfte ist dagegen seit 1992 nur um 11 auf insgesamt 250 Geschäfte angewachsen.

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

- Bezogen auf die Quedlinburger Innenstadt (in etwa das Sanierungsgebiet) ist der Zuwachs an Verfläcbe seit 1992 mit rund 29 % relativ gering ausgefallen.
- Die durchschnittliche Verkaufsflächendichte (qm Verkaufsfläche/1.000 Einwohner) beträgt in Quedlinburg 2,04 und liegt damit rund 46 % über dem Bundesdurchschnitt.

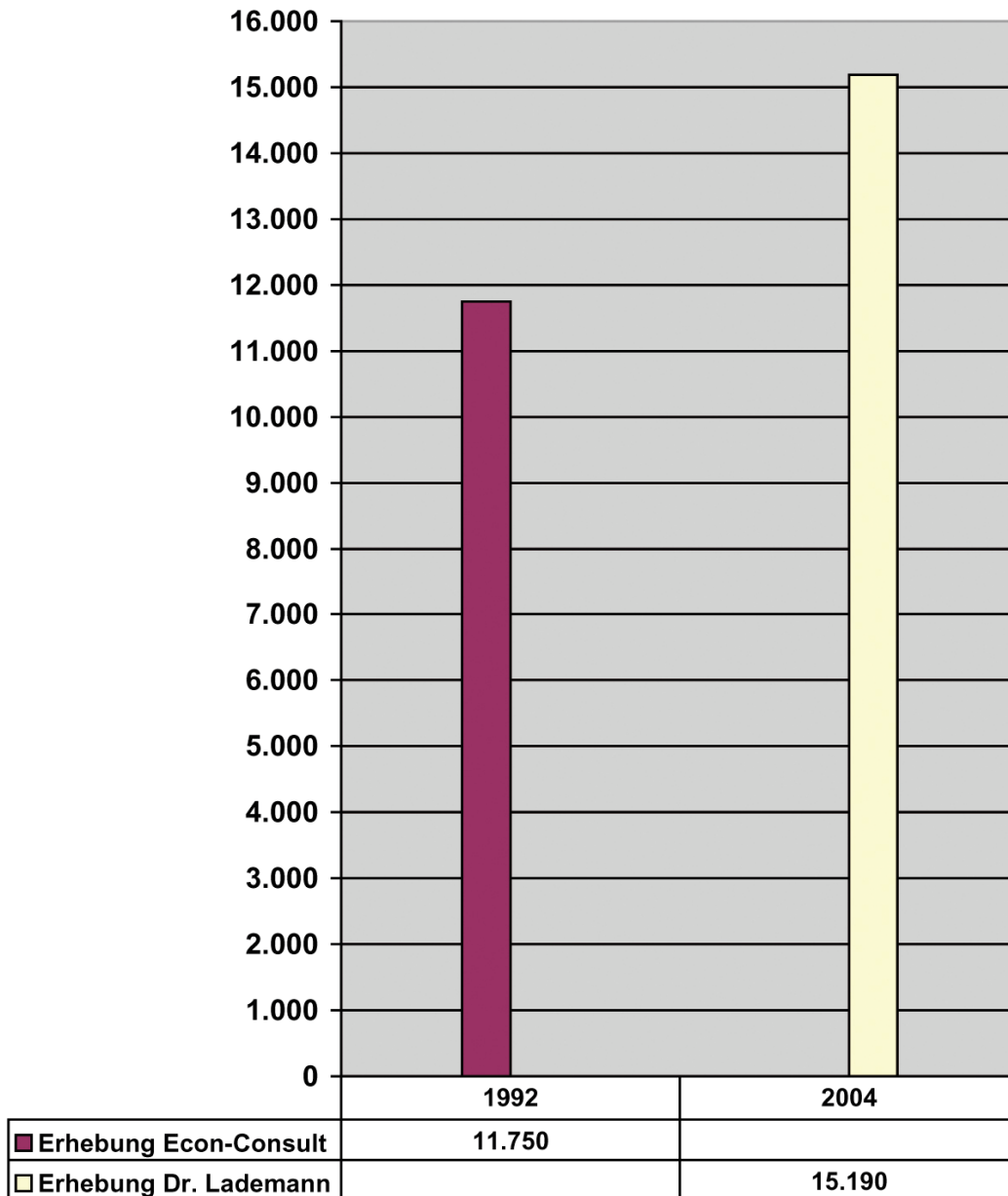


Abb. 3.5.1.b Entwicklung des Verkaufsflächenbestandes (Innenstadt) von 1992 bis 2004 (Econ-Consult/Dr. Lademann und Partner)

- Die Lage der Verkaufsflächen (11.750 qm) in der Innenstadt weist eine erhebliche Konzentration im Bereich der „Quedlinburger Null“ auf. Insgesamt

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

9.470 qm (rund 80 % von gesamt) der Verkaufsflächen befinden sich im Bereich Bockstraße, Markt, Steinbrücke, Pölkenstraße.

- Von diesen rund 11.500 qm Verkaufsfläche im Innenstadtbereich werden mit rund 600 qm ein relativ geringer Anteil an Verkaufsfläche zzt. nicht genutzt (Leerstand).
- Die Gutachter führen weiter aus, das der Anteil an Geschäften mit einer Verkaufsfläche von rund 400 qm verhältnismäßig gering ist .
- Weiterhin wird auf den extrem niedrigen Filialisierungsgrad hingewiesen. Nur 13 Betriebe in der Innenstadt gehören regional und überregional tätigen Filialunternehmen an.

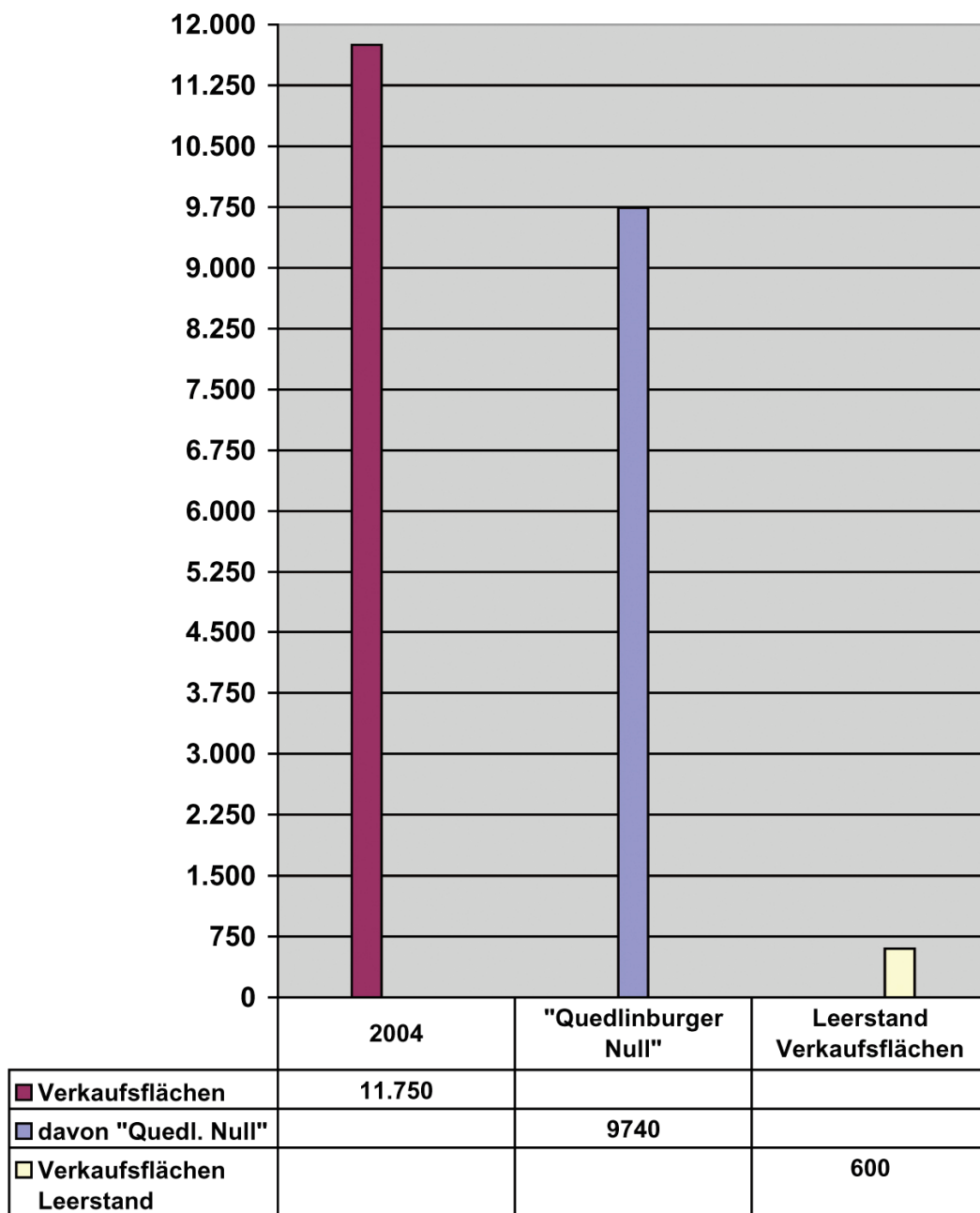


Abb. 3.5.1.c Leerstand von Betrieben bzw. von Verkaufsflächen in der Innenstadt 2004 (Dr. Lademann und Partner)

Kapitel 3. Grundlagen der Fortschreibung der Sanierungsplanung

- Die Auslastung der innerstädtischen Hotels liegt zwischen 30 und 60 % mit steigender Tendenz.
- Der Expansionsrahmen für die Innenstadt Quedlinburgs wird mit einem Wert zwischen 3.000 – 5.000 (Ziel 2010) Verkaufsfläche angegeben.
- Der Ansiedlungsbereich wird mit dem Bereich Markt, Bockstraße und Steinbrücke angegeben. Vorrangig sind Geschäfte mit einer mittleren Verkaufsfläche von rund 400 qm anzusiedeln.
- Die Aufrechterhaltung der „Quedlinburger Null „ als Hauptgeschäftsbereich der Innenstadt wird stark angezweifelt.
- Als weiterer Entwicklungsschwerpunkt wird der Bereich Markt – Blasiistraße – Schloßberg genannt.

3.5.2 Zusammenfassung

- ES SIND DREI WESENTLICHE GESCHÄFTSLAGEN FESTSTELLBAR:
A-LAGE (MARKT, BREITE STR., BOCKSTR. SOWIE DIE STEINBRÜCKE)
B-LAGE (RESTLICHEN BEREICHE DER „QUEDLINBURGER NULL“
TOURISMUSLAGE (BLASIIISTRA., TEILE DER HOHEN STR. UND FINKENHERD)
- Erweiterung der Verkaufsfläche um max. **ca. 3.000 – 5.000 qm** Verkaufsfläche in der Innenstadt im **Bereich der A-Lage** (Vorschlag: großflächiges Bekleidungsgeschäft im Bereich Markt)
- Weiterer **Entwicklungsschwerpunkt: Bereich Blasiistraße – Finkenherd.** (Fortsetzung der **Ausdifferenzierung** des touristischen Profils).
- Zu geringer **Filialisierungsgrad** in der Innenstadt
- **Konzentration** des Einzelhandels im Bereich Markt ist zu gering.
- **Anzahl** von Einzelhandelsgeschäften im Bereich der Innenstadt **über 400 qm** ist zu gering.

Abb. 3.5.2.a Nutzungsstruktur – Bestand 2005
(folgende Seite)

Kapitel 4. Sanierungsziele/Konzepte 2005/06

4. SANIERUNGSZIELE/KONZEPTE 2005/06

Die Aussagen der städtebaulichen Rahmenplanung 1996, verbunden mit den Ergebnissen der Gutachten zur Verkehrs-, Einzelhandels-, Bevölkerungsentwicklung und Wohnungsmarktsituation sowie den Erhebungen zur Gebäudesubstanz und der Stadtbild- und Freiflächenstruktur bilden die Grundlage der Sanierungszielsetzungen 2005/06 für das Sanierungsgebiet der Stadt Quedlinburg.

In den Ausführungen insbesondere zur Bevölkerungs- und Wohnungsentwicklung ist deutlich geworden, dass die Entwicklung des Sanierungsgebietes nicht losgelöst von der Entwicklung der Gesamtstadt gesehen werden kann. Die prognostizierte negative Bevölkerungsentwicklung in Quedlinburg – in welcher Quantität kann hier nicht diskutiert werden – verbunden mit der grundsätzlichen Verpflichtung der Erhaltung und Sanierung von historischen Gebäuden führt ohne eine Reduzierung von Wohneinheiten in der Gesamtstadt unweigerlich zu einem Überangebot an Wohnraum in der Stadt Quedlinburg. Im Rahmen der Sanierungsplanung muss auf dieses Szenario reagiert werden. Ohne einschneidende Maßnahmen auch auf dem Wohnungsmarkt der Gesamtstadt können keine ausreichenden Vorkehrungen für eine ausgeglichene Wohnungsbilanz getroffen werden.

Die gleichen Wechselwirkungen sind auch in den Bereichen „Verkehr“ und „Nutzung“ vorzufinden. Zur Stärkung der innerstädtischen Einzelhandelsstruktur sind Zuwächse des Einzelhandelssektors außerhalb der Innenstadt, die in Konkurrenz zu den Geschäften der Innenstadt stehen, zu begrenzen.

Weiterhin ist auch darauf hinzuweisen, dass ohne den zügigen Ausbau der Stadtfahrstraßen keine Entlastung des innerstädtischen Verkehrs zu erwarten ist.

Die folgenden Fortschreibungen der einzelnen Konzepte beziehen sich jedoch ausschließlich auf das abgegrenzte Sanierungsgebiet. Die erforderlichen gesamtstädtischen Maßnahmen sind in den entsprechenden Fachplanungen (Stadtentwicklungsplanung) zu vertiefen bzw. zu konkretisieren.

Kapitel 4.1 Nutzungsstruktur/Konzepte 2005/06

4.1 NUTZUNGSSTRUKTUR – KONZEPT 2005/06

Bei der Fortschreibung des Nutzungskonzepts 1996 sind im Wesentlichen die geänderten Rahmenbedingungen zur Ausstattung des Sanierungsgebietes mit Wohnungen und Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen zugrunde gelegt worden.

Die übergeordneten Leitziele aus dem Jahre 1996:

- Entwicklung und Attraktivierung des Hauptgeschäftsbereiches zur Förderung eines verdichteten Zentrums mit kontinuierlichem Geschäftsbesatz.
- Schaffung und Erhaltung bzw. Sanierung innerstädtischen Wohnraums zur Revitalisierung der Quedlinburger Kernstadt.
- Förderung des Fremdenverkehrs.
- Entflechtung störender Nutzungsmischungen.

werden beibehalten; sind jedoch exakter ausbalanciert worden

Die Förderung des Hauptgeschäftsbereiches muss oberstes Ziel bei der Entwicklung und Festigung der Innenstadtstruktur bleiben.

Die Analyse der Nutzungsstruktur sowie die Ergebnisse der Einzelhandelsuntersuchung haben deutlich gemacht, dass die Ausstattung der Quedlinburger Innenstadt mit Verkaufsflächen bereits überdurchschnittlich ist (bezogen auf die Anzahl der Einwohner). Als stark verbesserungsfähig in der Innenstadt ist einerseits die Geschäftskonzentration und andererseits die Anzahl von Geschäften mit größeren Verkaufsflächen ermittelt worden.

Weiterhin ist die negative Bevölkerungsentwicklung, die zu erwartende Verkleinerung der Haushaltsgrößen und die überdurchschnittliche Zunahme von älteren Menschen bei der Aufstellung der Nutzungskonzeption zu beachten.

Die ursprünglichen Vorstellungen, in den Blockinnenbereichen Wohneinheiten zu schaffen sowie bisher nicht genutzte Geschossflächen (z. B. Dachgeschosse) zu Wohnungen umzubauen, sollen aufgrund der zzt. geringeren Wohnungsnachfrage mittelfristig nicht weiterverfolgt werden.

Die Herstellung zusätzlicher Wohngebäude zur Schließung aufgebrochener Blockränder soll weiterhin Sanierungsziel bleiben; jedoch sollen auch mittelfristige Schließungen von Blockränder durch Mauern, Tore oder Zäune zulässig sein.

Der prognostizierten sinkenden Bevölkerungsanzahl und damit der Verringerung der Wohnungsnachfrage in Quedlinburg muss mit einer Qualitäts- und Attraktivierungssteigerung des Wohnungsangebotes im Sanierungsgebiet beantwortet werden.

Einerseits müssen barrierefreie und kleinteilige Wohnungen für ältere Menschen und Singles und andererseits große Wohnungen mit Freiflächen für Familien mit Kindern geschaffen werden.

Kapitel 4.1 Nutzungsstruktur/Konzepte 2005/06

Weiterhin können Wohnungen in einer historischen Innenstadt nur dann mit denen ausserhalb verdichteter Innenstädte konkurrieren, wenn wohnungsnaher Stellplätze und Frei- und Gartenflächen verfügbar sind.

Die zzt. nicht bebauten Blockinnenbereiche sollen daher vorrangig für die Wohnfolgenutzungen in Anspruch genommen werden.

Kapitel 4.1 Nutzungsstruktur/Konzepte 2005/06

4.1.1 Hauptgeschäftsbereiche

Die Stärkung des Marktes als Hauptgeschäftsbereich verbunden mit der Forderung, in diesem Abschnitt des Sanierungsgebietes zusätzliche Geschäfte mit einer größeren Verkaufsfläche (=> rund 400 qm) anzusiedeln, führt zwangsläufig zu einer Inanspruchnahme der Blockinnenbereiche beiderseits des Markplatzes durch Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe. Die Chancen zur Einrichtung von Geschäftsflächen in den Blockinnenbereichen (Eingang immer auf den Marktplatz ausgerichtet) muss im weiteren Verfahren geprüft und diskutiert werden. Die ursprüngliche Sanierungszielsetzung, die Beibehaltung der Baustrukturen bzw. die Kleinteiligkeit des Stadtgrundrisses auch in den Blockinnenbereichen beizubehalten, muss im Hauptgeschäftsbereich zumindest in Teilbereichen in Frage gestellt werden können. Im Beteiligungsverfahren zur Fortschreibung des Rahmenplans (siehe hierzu auch das Abwägungsprotokoll) ist deutlich geworden, dass die Inanspruchnahme der Blockinnenbereiche durch zusätzliche Verkaufsflächen sehr kritisch gesehen wird. Die Planungen sind daher nur im Einvernehmen mit den zu beteiligenden Fachämtern umzusetzen. Im Rahmen des städtebaulichen Rahmenplans soll ausschließlich die Option einer solchen Planungsdiskussion angestoßen werden.

Für die aufgeführten Abschnitte des Sanierungsgebietes, die als Hauptgeschäftsbereich weiter gestärkt werden sollen, wird folgender Nutzungsmix vorgeschlagen.

NUTZUNGSMATRIX "Hauptgeschäftsbereich" (MK)			
Eingeschränktes Kerngebiet			
	Erdgeschoss	Oberhalb des Erdgeschosses	Hof
Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude	X	X	X
Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes	X	X	X
Vergnügungsstätten	-	-	-
sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe	-	-	O
Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke	X	O	X
Tankstellen	-	-	-
Wohnungen	O	X	X
x = zulässig, o = ausnahmsweise zulässig, - nicht zulässig			
ENTWICKLUNGSMASSNAHMEN			

Kapitel 4.1 Nutzungsstruktur/Konzepte 2005/06

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Förderung von Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie• Ordnungsmaßnahmen zur Entwicklung von zusätzlichen Geschäftsflächen ($\geq 400\text{m}^2$) |
|--|

In Abänderung zu der Nutzungsmatrix 1996 sollen nunmehr auch oberhalb des Erdgeschosses sowie in den Hofbereichen des Hauptgeschäftsbereiches Einzelhandelsnutzungen zulässig sein bzw. sollen gefördert werden.

Die weiteren Nutzungsaussagen für den Hauptgeschäftsbereich sind nicht verändert worden.

Kapitel 4.1 Nutzungsstruktur/Konzepte 2005/06

4.1.2 Wohn- und Geschäftslagen in der Kernstadt

Die vormals auch zum Hauptgeschäftsbereich zählenden Bereiche:

- Zwischen den Städten
- Steinweg (bis zur Pölkenstraße)
- Mathildenbrunnenplatz/Pölkenstraße
- Heilige-Geist-Straße

werden nunmehr mit den vormals als „Geschäfts- und Wohngebieten“

- Steinweg
- Bahnhofstraße
- Neuer Weg
- Blasiistraße
- Schmale Straße und
- Breite Straße

und den „Wohngebieten im Verflechtungsbereich zu Geschäftsgebieten“

- Schloßberg
- Pölle
- Augustinern
- Ballstraße
- Kaplanei
- Hohe Straße
- Altetopfstraße
- Reichenstraße und
- Weberstraße.

zu der Nutzungsausweisung „**Wohn- und Geschäftsflächen in der Kernstadt**“ zusammengefasst.

Die in 2005/06 festgestellte Streuung kleinerer Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe über die gesamte Innenstadt sowie die allgemeine Abkehr von einer stringenten Funktionstrennung (Wohnen, Arbeiten, Handel) macht eine differenzierte Abgrenzung einzelner Gebiete überflüssig.

Kapitel 4.1 Nutzungsstruktur/Konzepte 2005/06

Für die „Wohn- und Geschäftsflächen in der Kernstadt“ ist folgende Nutzungsmatrix entwickelt worden:

NUTZUNGSMATRIX			
"Wohn- und Geschäftsflächen in der Kernstadt		Mischge-	
biet / Besonderes Wohngebiet (MI/WB)			
	Erdgeschoss	Oberhalb des Erdgeschosses	Hof
Wohngebäude	X	X	O
Geschäfts- und Bürogebäude	X	O	O
Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften und Betriebe des Beherbergungsgewerbes	X	O	O
sonstige Gewerbebetriebe	X	-	O
Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke	X	O	O
Gartenbaubetriebe	-	-	O
Tankstellen	-	-	-
Vergnügungsstätten	-	-	-
x = zulässig, o = ausnahmsweise zulässig, - nicht zulässig			
ENTWICKLUNGSMASSNAHMEN			
<ul style="list-style-type: none"> • Spezifische Förderung und Entwicklung von altengerechten und kleinen Wohnungen • Bau und Entwicklung von Frei- und Grünflächen sowie in Parkplätzen in den Blockinnenbereichen • Keine Förderung von zusätzlichen Dachausbauten • Lückenschluss vor Hofbebauung 			

Neben den o.g. Entwicklungsmaßnahmen sind für zwei Bereiche spezifische Entwicklungsziele festgelegt worden.

4.1.3 Entwicklungssachse Tourismus

Die durchgeführten Analysen zur Nutzungsstruktur haben ergeben, dass in dem Bereich zwischen dem Markt und dem Schloßberg sich insbesondere touristisch ausgerichtete Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe angesiedelt haben (Souvenirs, Gaststätten, Cafés etc.). Diese Entwicklung soll gefördert und verstetigt werden. Maßnahmen z. B. zur Verbesserung der Infrastruktur sind in diesem Bereich vorrangig durchzuführen.

Kapitel 4.1 Nutzungsstruktur/Konzepte 2005/06

4.1.4 Wohn- und Geschäftsflächen ausserhalb der Kernstadt

Für die Wohn- und Geschäftsquartiere ausserhalb der eigentlichen Kernstadt werden die Ausweisungen der Konzeption 1996 beibehalten.

Hier gilt jedoch auch – analog zu den Ausweisungen für Wohn- und Geschäftsflächen innerhalb der Kernstadt – den Zuwachs an Wohneinheiten zu begrenzen und die Qualität der Wohneinheiten zu verbessern.

NUTZUNGSMATRIX "Wohngebiete“, Allgemeine Wohngebiete (WA)			
	Erdgeschoss	Oberhalb des Erdgeschosses	Hof
Wohngebäude	X	X	O
die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden und Schank- und Speisewirtschaften	X	-	-
Anlagen für kirchliche, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke	X	O	O
Betriebe des Beherbergungsgewerbes	X	O	O
sonstige, nicht störende Gewerbebetriebe	X	-	-
Anlagen für Verwaltungen	X	-	O
Gartenbaubetriebe	X	-	O
Tankstellen	-	-	-
x = zulässig, o = ausnahmsweise zulässig, - nicht zulässig			
ENTWICKLUNGSMASSNAHMEN			
<ul style="list-style-type: none"> • Punktuelle Förderung und Entwicklung von altengerechten und kleinen Wohnungen • Keine Förderung von zusätzlichen Dachausbauten • Förderung zur Entwicklung von zusätzlichem Wohnraum nur in Ausnahmefällen (Denkmalstatus) 			

4.1.5 Wohngebiete

Reine bzw. allgemeine Wohngebiete sind nur in einem sehr geringem Umfang im Sanierungsgebiet auszuweisen. Lediglich der sogenannte „Rosengarten“ (Geschosswohnungsbauten aus den 80er Jahren) sowie Randbereiche des Plattenbauareals „Kleers“ sind als reine bzw. allgemeine Wohngebiete zu bezeichnen. Diese Bereiche sollen im Bestand erhalten bleiben; eine Weiterentwicklung im Sinne von Zuwachs an Wohneinheiten soll nicht stattfinden. Optional ist auch zu prüfen, ob in Teilabschnitten ein Rückbau von Wohneinheiten durchführbar ist.

Kapitel 4.1 Nutzungsstruktur/Konzepte 2005/06

4.1.6 Sondergebiete

Als Sondergebiete mit spezifischen Entwicklungsmaßnahmen sind folgende Bereiche aufgeführt worden:

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• „Einzelhandel“ (Flächen des eh. Schlachthof)• „Innerstädtisches Gewerbe/Parken“ I
(Flächen „Samenzucht“ Neuer Weg)• Innerstädtisches Gewerbe/Parken II.
(Fachwerkhof südöstlich des Schloßberges) | <p>Keine besonderen Maßnahmen</p> <p>Großflächige Gewerbe-Büroeinrichtungen und Stellplatzflächen</p> <p>Ordnungsmaßnahmen bzw. Rückbau zur Strukturierung der Flächen; Erhaltung der Bebauung entlang des Neuen Weges; Förderung der Ansiedlung von Gewerbebetrieben</p> <p>Altstadtgerechte Gewerbeeinrichtungen, Parken</p> <p>Ordnungsmaßnahmen zur Strukturierung der Flächen; Verbesserung der Erschließung, Förderung der Ansiedlung von kleinteiligen Gewerbebetrieben</p> |
|---|--|

4.1.7 Grünflächen

Im Sanierungskonzept sind private und öffentliche Grünflächen ausgewiesen worden.

Als Sanierungszielsetzungen werden folgende Aussagen für diese Bereiche getroffen:

- Erhalt und Pflege der Flächen ,
- Verzicht auf Bautätigkeiten innerhalb dieser Flächen und
- Nutzung für Anwohner als Frei-, Spiel- und Aufenthaltsflächen.

Abb. 4.1.a Konzept – Nutzung 2005/06
(folgende Seite)

4.2 VERKEHRSTRUKTUR – KONZEPT 2005/06

4.2.1 Planungsleitbild

Bei der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes hat die Entwicklung eines Planungsleitbildes eine zentrale Position, da hierin die grundsätzlichen Ziele der Planung abgesteckt werden. Das Planungsleitbild ist gleichzeitig Maßstab für die Bewertung von Maßnahmewirkungen. Ein Planungsleitbild gliedert sich üblicherweise in Oberziele und konkrete Handlungsziele.

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
 - Städtebauliche Integration der Straßenräume
 - Ausreichendes und gut erreichbares Stellplatzangebot
 - Flächenhafte Verkehrsberuhigung zur Verbesserung des Wohnumfeldes

* Detaillierte Untersuchungsergebnisse sind zu finden in:
Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner
Quedlinburg – Verkehrskonzept Innenstadt
Hannover, Oktober 2005/06

Kapitel 4.2 Verkehrsstruktur/Konzepte 2005/06

4.2.2 Planungskonzept für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr

Aufgrund der deutlichen Entlastungswirkungen durch den Neubau der B 6 und der östlichen Ortsumfahrung sowie die Umgestaltungen diverser Knotenpunkte ist eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Hauptverkehrsstraßenring und insbesondere an den unfallauffälligen Knotenpunkten zu erwarten.

Um einen nutzungsverträglichen Verkehrsablauf in der gesamten Innenstadt zu gewährleisten, wird empfohlen, die Tempo 30-Zonen-Regelung auf den gesamten Bereich innerhalb des Hauptverkehrsstraßenringes auszuweiten.

Zur Lenkung des touristischen Busverkehrs wird eine Wegweisung empfohlen, die die Busse zu den Busterminals (Marschlinger Hof, Carl-Ritter-Straße) führt.

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 – unter Ausnutzung des § 45 StVO – empfohlen.

Die empfohlenen Verkehrsregelungen beinhalten die Sperrung der Bereiche um den Schloßberg und die Altstadt für den Kraftfahrzeugverkehr. Außerdem ist ein temporäres Einfahrverbot für den Bereich Neustadt einschließlich der Heiligegeiststraße an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen vorgesehen. Anwohner, Gewerbetreibende und Hotelgäste erhalten Ausnahmegenehmigungen, die ihnen das Befahren dieser Bereiche erlauben.

Durch die deutliche Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs entstehen attraktive Fußgängerachsen, durch die Verbesserungen für den Einzelhandel und den Tourismus zu erwarten sind. Außerdem wird der Durchgangsverkehr in dem Straßenzug Heilige-Geist-Straße - Pölkenstraße - Steinweg an den Tagen des Einfahrverbots unterbunden. Zur dauerhaften Unterbindung des heutigen Durchgangsverkehrs in diesem Straßenzug kommt als flankierende Maßnahme die Umkehrung der Fahrtrichtung für den Kraftfahrzeugverkehr in der Heiligegeiststraße in Frage. Die Führung des Linienbusverkehrs müsste entsprechend angepasst werden.

Zur dauerhaften Vermeidung von Durchgangsverkehr bei gleichzeitiger Verbesserung der Situation für den Fußgängerverkehr, den Einzelhandel und den Tourismus kann aber auch der Bereich Neustadt einschließlich der Heiligegeiststraße dauerhaft für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werden.

Als flankierende Maßnahme kann der Abbau eines Teils der vorhandenen Poller erfolgen. Zur besseren Erreichbarkeit des Mummentals ist außerdem die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Heiligegeiststraße zwischen der Bahnhofstraße und dem Mummental mit den entsprechenden Einschränkungen der gesperrten Bereiche möglich.

Kapitel 4.2 Verkehrsstruktur/Konzepte 2005/06

4.2.3 Planungskonzept für den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr

Die im Rahmen der Erhebungen ermittelte Situation im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr ist als relativ entspannt zu bezeichnen. Ein zusätzlicher Bedarf an Stellplätzen ist neben den bereits geplanten bzw. realisierten Parkplätzen (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 wird eine Neuordnung der vorhandenen Stellplätze empfohlen.

Die Stellplätze in den Bereichen um den Schloßberg, die Altstadt und die Neustadt stehen dann 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. Bei der Realisierung der bisherigen Planungen und des Planungskonzeptes wird sich die Gesamtanzahl der Stellplätze in der Innenstadt um etwa 250 Stellplätze erhöhen.

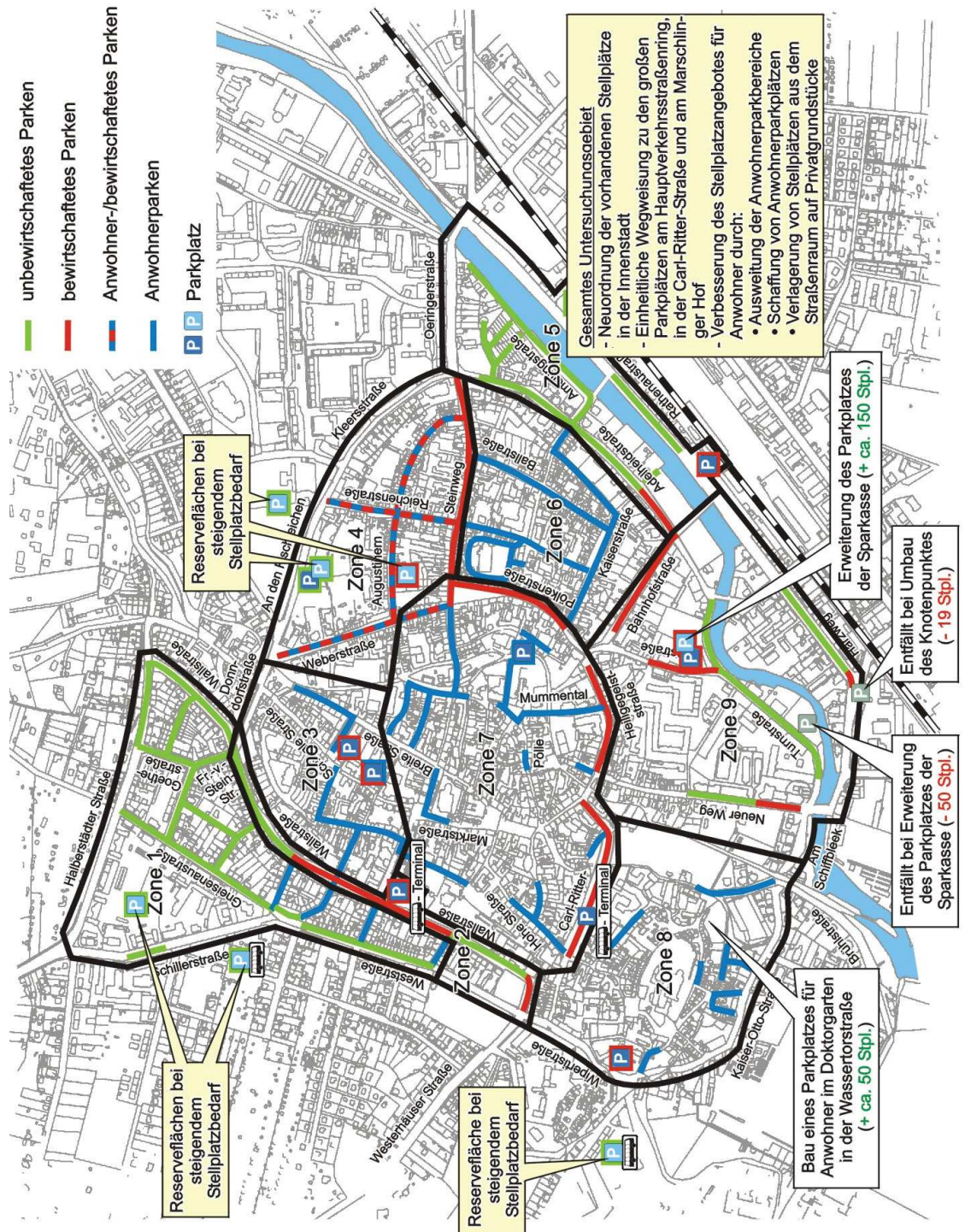
Die bewirtschafteten Stellplätze rund um den zentralen Einkaufsbereich sollten vorwiegend den Kurzparkern (z.B. Kunden) zur Verfügung stehen. Daher wird eine zeitliche und finanzielle Bewirtschaftung mit maximalen Höchstparkdauern bis zu zwei Stunden empfohlen. Es besteht auch die Möglichkeit sogenannte Brötchentasten (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.

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.

Aufgrund der seitens der Stadt Quedlinburg angestrebten Förderung des Fremdenverkehrs und der dadurch möglichen Steigerung des Stellplatzbedarfs werden Reserveflächen für Stellplätze vorgeschlagen, deren Freihaltung in der zukünftigen städtebaulichen Planung berücksichtigt werden sollte.

Kapitel 4.2 Verkehrsstruktur/Konzepte 2005/06

Abb. 4.2.3.a Planungskonzept – Ruhender Kraftfahrzeugverkehr



Kapitel 4.2 Verkehrsstruktur/Konzepte 2005/06

4.2.4 Planungskonzept für den Rad- und Fußgängerverkehr

Um die Attraktivität der Innenstadt für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer zu verbessern, ist es notwendig, die heutige Infrastruktur für den Rad- und Fußgängerverkehr weiter aufzuwerten und zu einem Rad- und Fußgängerverkehrsnetz zu entwickeln.

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

Innerhalb des Hauptverkehrsstraßenringes wird zur besseren Erreichbarkeit der innerstädtischen Ziele die Öffnung geeigneter Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr empfohlen. Auf diese Weise kann auch eine zentrale Umfahrungsmöglichkeit der Stadtmitte 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 Stadtteile mit der Innenstadt wird die Schaffung weiterer Überquerungsmöglichkeiten und die Anbindung der bereits bestehenden Überquerungshilfen in den Straßen An den Fischteichen und Harzweg vorgeschlagen. Außerdem wird die Öffnung der Vossbrücke und des Itschensteges für den Radverkehr – soweit dies im Rahmen des Denkmalschutzes möglich ist – empfohlen.

Neben der guten Vernetzung und der möglichst direkten Anbindung der innerstädtischen Ziele sind auch die Verknüpfung mit den überörtlichen Zielen und eine sinnvolle Radwegweisung wichtig. Ausgehend vom Hauptverkehrsstraßenring wird daher eine Verknüpfung des innerstädtischen Rad- und Fußgängerverkehrsnetzes mit den umliegenden Stadtteilen, Orten und Freizeitrouten einschließlich der Realisierung der dafür notwendigen Radverkehrsanlagen sowie die Einrichtung eines Radwegweisungssystems, das sowohl die innerstädtischen als auch die überörtlichen Ziele beinhaltet, empfohlen. Ergänzend zu der Radwegweisung ist außerdem ein zentraler Informationspunkt für Radfahrer mit einer Radabstellanlage mit Wetterschutz (z.B. in der Carl-Ritter-Straße) vorgesehen.

Zur Steigerung der Attraktivität des Rad- und Fußgängerverkehrs in Quedlinburg wird außerdem 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.

Kapitel 4.2 Verkehrsstruktur/Konzepte 2005/06

4.2.5 Maßnahmenkatalog

In Abbildung 4.2.5.a sind alle in den Planungskonzepten ausgewiesenen Maßnahmen zusammengestellt. Schlüsselmaßnahmen, die die Ziele des Planungsleitbildes vorrangig fördern und von denen eine Signalwirkung ausgehen kann, sind gelb hervorgehoben. Des Weiteren ist eine Einstufung der Maßnahmen bezüglich ihrer Realisierbarkeit aufgeführt.

Abb. 4.2.5.a Maßnahmenkatalog und Realisierbarkeitsreihung

Empfohlene Maßnahmen	kurzfristige Umsetzung	mittel- bis langfristige Umsetzung
Fließender Kraftfahrzeugverkehr		
- 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		
- Fortsetzung der Einrichtung von Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen entlang des gesamten Hauptverkehrsstraßenringes soweit dies auf Grund der räumlichen Gegebenheiten möglich ist		●
- Öffnung geeigneter Einbahnstraßen für den Radverkehr	●	
- 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 (Stauffenbergplatz)	●	
- 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	●	●

■ Schlüsselmaßnahme

Abb. 4.2.5.b Konzept – Verkehr 2005/06 (folgende Seite)

Kapitel 4.3 Stadtbild/Bebauung – Konzept 2005/06

4.3 STADTBILD/BEBAUUNG - KONZEPT 2005/06

Die Sanierungszielsetzungen zum Stadtbild und zur Bebauung orientieren sich im Wesentlichen an den Sanierungszielen aus dem Jahre 1996.

Die Bewahrung und der Erhalt des städtebaulichen Ensembles und Flächen-denkmals kann nicht neu definiert werden.

Auf die geänderten Rahmenbedingungen – hier vor allem Bevölkerungsentwick- lung und Wirtschaftssituation – muss jedoch, wie auch schon bei der Konzeption zur Nutzungsstruktur, reagiert werden.

Die bereits angesprochene „Verlangsamung“ bei der Gebäudesanierung auf- grund eingeschränkter öffentlicher und privater Mittel erfordert eine stringente Sanierungsstrategie. Vorgeschlagen wird, von der bisher ausgeübten Praxis der flächendeckenden Sanierung abzuweichen und bestimmte Bereiche des Sanie- rungsgebietes als Schwerpunktbereiche vorrangig zu sanieren.

Zu diesen Schwerpunktbereichen zählen:

- Altstadt- und Neustadt innerhalb der eh. bzw. noch vorhandenen Befesti- gungsanlagen
- Schloßberg und
- Münzenberg.

Die restlichen Bereiche sollten vorerst nicht in der Intensität öffentlich gefördert werden. Selbstverständlich sind hier Ausnahmesituationen denkbar. Bei der Gefährdung von Einzelbaudenkmalen oder Gebäuden, die für das Stadtbild von au- ßerordentlicher Bedeutung sind, sind Abweichungen von dieser Sanierungsziel- setzung denkbar. Die Sanierungszielsetzungen für diesen Bereich müssen flexi- bel gehandhabt werden und sukzessive den zur Verfügung stehenden Mitteln angepasst werden.

In den Ausführungen zur Nutzungskonzeption ist bereits ausführlich auf die Än- derungen bezüglich der Wohnraumschaffung eingegangen worden. Daher hier nur in Kurzform die Auswirkungen auf die Sanierungszielsetzung bezüglich der weiteren Gebäudesanierung aufgrund der Verringerung der Wohnungsnachfrage:

- Keine zusätzlichen Wohnungsbauten innerhalb der Blockinnenbereiche.
- Kurz – bis mittelfristige Verringerung der Förderung von Wohnungsanie- rungen in den Blockinnenbereichen.
- Schließung von Baulücken auch durch temporäre Maßnahmen (Zäune, Tore, Mauern).
- Vermeidung von Dachgeschossausbauten.
- Zulassung von neuen Baustrukturen in den Blockinnenbereichen beider- seits des Marktes zur Unterbringung von zusätzlichen Verkaufsflächen.

Kapitel 4.3 Stadtbild/Bebauung – Konzept 2005/06

Darüber hinaus behalten die Sanierungszielsetzungen aus dem Jahre 1996 ihre Gültigkeit und werden in die Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung überführt:

- Erhalt des historischen Stadtgrundrisses.
- Förderung von Neubauten vorrangig auf den der Straße zugewandten Grundstücksteilen, keine Bauten in zweiter Reihe.
- Freihalten der Dachgeschosse von intensiven Nutzungen (vor allem in Fachwerkgebäuden). Die Dachgeschosszone sollte in Fachwerkgebäuden als klimatische Pufferzone beibehalten werden.
- Erhaltung, Rekonstruktion oder Rückbau sämtlicher Wegebeziehungen innerhalb des Stadtumfahrungsringes einschließlich dem Quartier Münzenberg (sowie der Straßen: Wallstraße, Adelheidstraße, Turnstraße) im Sinne des historischen Erscheinungsbildes; das heißt, flächendeckender Einsatz historisch relevanter Materialien (Natursteinpflaster, wassergebundene Decken usw.) sowie Beibehaltung der überlieferten Straßenzonierung (Hochbord, Fahrbahn, Fußweg, usw.).
- Gezielte und sparsame Verwendung von Bäumen und sonstigen Begrünungen innerhalb des Flächendenkmals.
- Großzügige und flächendeckende Begrünung außerhalb der Kernstadt.
- Erhalt und Rekonstruktion bzw. Sichtbarmachung der historischen Stadtmauer.
- Erhalt und Pflege der Wasserläufe und der öffentlichen Frei- und Grünflächen.

Unter Berücksichtigung der neu definierten Sanierungsziele für die Blockinnenbereiche sind für diverse Blockinnenbereiche neue Nutzungs- und Freiflächenkonzepte aufgestellt worden.

Modellhaft kann hier die Planung für den Blockinnenbereich Steinweg/Augustinern/Reichenstraße aufgeführt werden.

In der Sanierungsplanung 1996 sind bereits detaillierte Entwürfe für diesen Blockbereich entwickelt worden. Neben Maßnahmen zur Schließung des Blockrandes – die auch in der Konzeption 2005/06 berücksichtigt werden – sind 1996 die abgeräumten Flächen im Blockinnenbereich mit Wohngebäuden und Nebengebäuden (Carports, Garagen) überplant worden. Aufgrund der negativen bzw. stagnierenden Bevölkerungsentwicklung und dem sich bereits abzeichnenden Wohnungsüberangebot sind die Planungen für den Blockinnenbereich überarbeitet worden.

Auf zusätzliche Wohngebäude ist verzichtet worden. Auch sind die Planungen, bestehende Nebengebäude, Schuppen und Anbauten zu Wohngebäuden umzubauen, nicht weiterverfolgt worden.

Vielmehr sehen die Planungen nunmehr vor, kleinteilige Frei- und Grünflächen für die Bewohner zu schaffen. Von kleinen Quartiersplätzen bis zu Spiel-, Sport-, Hobby- und Rasenflächen bietet der Blockinnenbereich vielfältige Spiel- und Aufenthaltsqualitäten.

Kapitel 4.3 Stadtbild/Bebauung – Konzept 2005/06

Weiterhin ist versucht worden, differenzierte Angebote für den ruhenden Verkehr vorzuhalten. Möglichst jede Wohnung soll über Stellplätze in unmittelbarer Nähe verfügen.

Bei der Überplanung des Blockinnenbereichs nach diesen Gesichtspunkten ist jedoch der Planungsgrundsatz, die historischen Strukturen auch der Blockinnenbereiche weitestgehend zu erhalten, berücksichtigt worden.

Die einzelnen Nutzungen oder Flächen sollen durch Mauern, Hecken oder Nebengebäude so strukturiert werden, dass der historische Stadtgrundriss ablesbar bleibt.

Sämtliche Planungen für den Blockinnenbereich sind als Vorschläge zu verstehen und müssen mit den Bewohnern diskutiert und festgelegt werden. Teilweise sind umfangreiche Neuordnungsmaßnahmen zur Anlage von Wegen, Plätzen oder Freiflächen erforderlich. Diese Diskussionen und Abstimmungen sind unverzüglich zu beginnen und sukzessive zu vertiefen.

Der Verzicht auf zusätzliche Wohngebäude als Kernpunkt der Überlegungen zu den Blockinnenbereichen hat positive Synergieeffekte. Die Attraktivität des Wohnstandorts „Innenstadt“ steigt; interessante und zeitgemäße Wohnungen mit Gärten, Freiflächen und Stellplätzen für Familien und Singleshaushalte können auch im historischen Denkmalbereich vorgehalten werden. Damit kann der Wohnstandort „Innenstadt“ in Konkurrenz zu dem Wohnstandort auf der Wiese außerhalb der Innenstadt bestehen.

Die Blockrandbereiche sind für das gesamte Sanierungsgebiet überplant worden. Entsprechend dem Grundsatz, den Stadtgrundriss beizubehalten bzw. wiederherzustellen, sind auf der Grundlage historischer Stadtkarten die Raumkanten der Straßenräume wiederhergestellt worden. In den Bereichen, wo eine Neubebauung aufgrund der vorgefundenen räumlichen Enge nicht oder nur mit einem gleichzeitigen Verzicht auf gesunde Wohn- und Lebensbedingungen realisierbar ist, sind die Raumkanten z. B. durch Mauern markiert worden.

Die Neubauten sind signethaft vorgenommen worden und markieren den zu überbauenden Bereich. Die exakte Kubatur und Lage der Baukörper ist - abgesehen von der Einhaltung der Fluchtlinien zur Straße - am konkreten Objekt zu entwickeln.

Übergeordnete Leitgedanken bei der Planung von Neubauten sind:

- Einhaltung der Gebäudefluchten.
- Höhenmäßige Einreihung (unter Berücksichtigung der ortstypischen Versprünge).
- Beachtung der historischen Dachlandschaft.
- Einhaltung des Stadtgrundrisses .

Die Sanierungszielsetzungen für die **Freiflächen, Plätze, Straßen, Wege und Gassen und deren grundsätzliche Gestaltessentials** entsprechen denen des Jahres 1996 und sind hier ohne weitere Kommentierung aufgelistet.

Kapitel 4.3 Stadtbild/Bebauung – Konzept 2005/06

- Wiederverwendung (ggf. Ersatz) der vorgefundenen Materialien (kein Einsatz von Ersatzmaterialien wie z. B. Betonsteinpflaster).
- Beibehaltung der historischen Zonierung und Textur (Verlegetechnik); insbesondere Beibehaltung der Bordfluchten und –vorstände.
- Rekonstruktion der historischen Gärten- und Parkanlagen (hier insbesondere Wordgarten).
- Beachtung und Betonung der Wasserläufe im Stadtgebiet; Fortsetzung der Pflegemaßnahmen .
- Erhaltung und Pflege (ggf. Ersatz) der vorhandenen Bäume und Gehölze; keine zusätzlichen Baumpflanzungen in historischen Straßen und Platzräumen.

Abb. 4.3.a

Massnahmenübersicht – Straßen und Plätze 2005

Abb. 4.3.b

Massnahmenübersicht – Gebäude 2005

(folgende Seiten)

Kapitel 5. Maßnahmenübersicht/Konzept 2005/06

5. MASSNAHMENÜBERSICHT – KONZEPT 2005/06

Das folgende Kapitel zur Maßnahmenübersicht listet die einzelnen Sanierungszielsetzungen auf und ordnet ihnen die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen zu.

Die Erläuterungen zu den einzelnen Sanierungskonzepten haben deutlich gemacht, dass die Sanierungsstrategie den geänderten Rahmenbedingungen angepasst werden muss. Dazu sind in den Konzepten Aussagen zu den Schwerpunkten der zukünftigen Sanierung aufgeführt worden.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Sanierungsmaßnahme „Innenstadtsanierung Quedlinburg“ aufgrund der besonderen kulturhistorischen Bedeutung der Quedlinburger Innenstadt für die Bundesrepublik Deutschland nicht mit den klassischen Sanierungsvorhaben zu vergleichen ist.

Der Zeitrahmen der Sanierung in Quedlinburg hat in 2005/06 schon die üblichen 10 Jahre überschritten. Es ist auch in 2005/06 nicht absehbar, dass in einer kurzen Zeitspanne die weiter erforderlichen Sanierungsmaßnahmen realisiert werden können.

In diesem Zusammenhang ist auch auf die seit einigen Jahren durchgeführten umfangreichen und sehr kostenintensiven Maßnahmen zur Hangsicherung in den Bereichen Münzenberg und Schloßberg hinzuweisen. Diese zweifelsohne wichtigen Maßnahmen haben (und werden) erhebliche Sanierungsmittel binden; die dringend erforderliche Gebäudesanierung darf jedoch nicht reduziert werden.

Diese Einschätzungen verbunden mit der Komplexität der Sanierungsmaßnahme machen deutlich, dass die vorliegende Fortschreibung Rahmenplan 2005/06 nicht den Abschluss der Sanierungsmaßnahme „Innenstadtsanierung Quedlinburg“ einschließt.

Kapitel 5. Maßnahmenübersicht/Konzept 2005/06

5.1 WEITERE VORBEREITUNG DER SANIERUNG

Die Fortschreibung Rahmenplan 2005/06 hat den Rahmen der weiteren Sanierungsplanung abgesteckt und Planungs- bzw. Sanierungsziele vorgegeben.

Zur Umsetzung bzw. Vorbereitung dieser Sanierungsziele sind vertiefende bzw. vorbereitende Planungen, Untersuchungen und Konzepte erforderlich.

MASSNAHME/BEREICH/BESCHREIBUNG

SANIERUNGSZIEL

5.1.1 Blockinnenbereiche am Marktplatz

Für die Blockbereiche am Marktplatz (hier insbesondere der Bereich zwischen Weingarten und Marktstraße) sind Neuordnungskonzepte zu entwickeln. Zielsetzung der Neuordnungskonzepte ist u.a. die Einrichtung von Einzelhandelsgeschäften in den Blockinnenbereichen mit einer mittleren Größe von 400 qm. Zu beachten ist, dass die Geschäftseingänge am Marktplatz angeordnet sein sollen, die Geschäftsflächen jedoch in die Blockinnenbereiche hineinragen können. Zu prüfen ist insbesondere die Verträglichkeit dieser baulichen Vorstellungen mit den Anforderungen an den Denkmalschutz bzw. an die Erhaltung der historischen Strukturen.

Förderung von Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie im Hauptgeschäftsbereich; insbesondere Ansiedlung von Einzelhandelseinrichtungen mit größeren Geschäftsflächen

5.1.2 Modernisierungsvoruntersuchungen an Gebäuden im Abschnitt I. des Sanierungsgebietes (Altstadt, Neustadt, Schloßberg, Münzenberg)

Die Sanierung und Erneuerung von Wohn- und Geschäftsgebäuden im Sanierungsgebiet ist fortzuführen bzw. zu intensivieren. Aufgrund der absehbar negativen Entwicklung der Bevölkerungsstruktur und der Zunahme von älteren Menschen und Lebensgemeinschaften mit wenigen bzw. keinen Kindern sind insbesondere kleinere und altengerechte Wohnungen vorzuhalten. Gleichzeitig sollen Familien mit Kindern alternative Wohnvorschläge innerhalb der Innenstadt präsentiert werden. Ebenso sind Frei-, Grün- und Parkplätze in unmittelbarer Nähe der Wohnungen vorzusehen.

Förderung und Entwicklung von altengerechten und kleinen Wohnungen.

Stop der Abwanderung von Familien mit Kindern aus der Innenstadt.

5.1.3 Neuordnungskonzepte für Blockinnenbereiche in Wohn- und Geschäftsbereichen.

Für die Blockinnenbereiche, die in den vergangenen Jahren noch nicht grundhaft umgestaltet worden sind, sind Neuordnungskonzepte aufzustellen bzw. die vorhandenen Konzepte fortzuschreiben. Dabei ist die Bereitstellung von Frei- Grün- und Parkplatzflächen von besonderer Bedeutung.

Förderung und Entwicklung von Frei- und Grünflächen sowie Parkplätzen in den Blockinnenbereichen

Kapitel 5. Maßnahmenübersicht/Konzept 2005/06

MASSNAHME/BEREICH/BESCHREIBUNG

SANIERUNGSZIEL

5.1.4 Durchführungskonzept „Verkehrsberuhigung Innenstadt“

Zur Umsetzung der Verkehrskonzepte für den Bereich der Alt- und Neustadt sowie den Schloßberg ist ein Durchführungskonzept zu entwickeln. Die aufgelisteten Bereiche sollen kurzfristig nicht mehr für den allgemeinen Verkehr frei befahrbar sein. Informationssysteme sind zu entwickeln und zu installieren. Weiterhin ist eine offensive Information aller Verkehrsteilnehmer durchzuführen.

Dauerhafte Sperrung der Bereiche Alt- und Neustadt sowie Schloßberg und Einrichtung eines temporären Einfahrverbotes für den Kraftfahrzeugverkehr.

5.1.5 Durchführungskonzept „Ruhender Verkehr“

Die vorhandenen (und noch zu bauenden) Stellplatzanlagen im Sanierungsgebiet bzw. im Einzugsbereich der Innenstadt sollen neu geordnet bzw. durch ein intelligentes Parkleitsystem miteinander verknüpft werden. Spezifische Bewirtschaftungsprogramme sind zu entwickeln.

Neuordnung der Stellplatzanlagen.

5.1.6 Durchführungskonzept „Rad- und Fußgängerverkehr“

Das Rad- und Fußwegesystem soll komplettiert werden (vorrangig auf dem Hauptverkehrsstraßening). Hierzu sind umfangreiche Planungen und Konzepte erforderlich. Im Innenstadtbereich sind diverse Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs vorzubereiten (u.a. Öffnung geeigneter Einbahnstraßen, Freigabe der Fußgängerzone für den Fahrradverkehr außerhalb der Geschäftszeiten, Einrichtung eines Radwegweisungssystems, Einrichtung eines zentralen Informationspunktes für Radfahrer, allgemein Verbesserung der Qualität der Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen).

Förderung und Verbesserung der Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen.

5.1.7 Öffentlichkeitsarbeit

Im Rahmen der weiteren Sanierungstätigkeit ist die Öffentlichkeitsarbeit zu intensivieren. Insbesondere in Hinblick auf die komplexen Planungsvorhaben in den Blockinnenbereichen (zur Herstellung von zusätzlichen Geschäftsflächen und zur Schaffung von qualitätvollen Wohnbereichen) ist eine detaillierte Bürgerinformation erforderlich. Angestrebt werden sollte die Einrichtung eines Stadtmarketings und –managements.

Förderung bzw. Intensivierung der Bürgerbeteiligung.

Kapitel 5. Maßnahmenübersicht/Konzept 2005/06

5.2 ERWERB VON GRUNDSTÜCKEN

Der Erwerb von Grundstücken ist zzt. nicht detailliert aufzulisten.

Im Rahmen der Umgestaltung von Straßen und Plätzen sowie zur Herstellung von Stellplatzanlagen kann der Erwerb von Grundstücken erforderlich werden.

Im Rahmen der Entwicklung von Blockinnenbereichen sowie bei der Umstrukturierung von nicht genutzten oder brachliegenden Gebäuden und Flächen kann ebenfalls der Erwerb von Grundstücken erforderlich werden.

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass dieser Erwerb von Grundstücken immer nur als Zwischenstufe betrachtet wird. Nach den ggf. erforderlichen Umstrukturierungsmaßnahmen sind die entsprechenden Grundstücke zu privatisieren.

Kapitel 5. Maßnahmenübersicht/Konzept 2005/06

5.3 ORDNUNGSMASSNAHMEN

Die Ordnungsmaßnahmen umfassen ein breites Spektrum der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet der Stadt Quedlinburg:

- Bodenordnung (Neuvermessung von Grundstücken z. B. in den Blockinnenbereichen)
- Umzug von Bewohnern und Betrieben
- Beseitigung von baulichen Anlagen
- Umgestaltung und Sanierung von Straßen, Wegen und Plätzen (kurz –bis mittelfristige Maßnahmen) und
- Maßnahmen an der technischen Infrastruktur (Kanalsanierung).

MASSNAHME/BEREICH/BESCHREIBUNG

SANIERUNGSZIEL

5.3.1 Bodenordnung

Im Rahmen der Umstrukturierung der Blockinnenbereiche werden Grundstücks austausche unvermeidlich sein. Die Grundstücke sind anschließend neu zu vermessen. Weiterhin sind viele Innenbereiche noch nicht vermessen; diese Bereiche sind erstmalig zu vermessen.

Umstrukturierung der Blockinnenbereiche.

5.3.2 Umzug von Bewohnern und Betrieben

Vor der Sanierung von geschädigten Wohn- und Geschäftsgebäuden müssen die Bewohner umziehen bzw. die Geschäfte ausgelagert werden. Zur Beibehaltung gewachsener Strukturen sollten die Mieter zurückziehen können bzw. die Geschäfte wieder in diesen Gebäuden eröffnet werden.

Erhaltung und Sanierung geschädigter Gebäudesubstanz.

5.3.3 Beseitigung von baulichen Anlagen

Die Beseitigung von baulichen Anlagen soll nicht im Vordergrund der Sanierungsmaßnahme stehen, ist z. T. aber leider unvermeidlich. Die Dringlichkeit der Gebäudesanierung ist in der Stadt Quedlinburg in den Ausführungen mehrfach herausgestellt worden. In einigen Fällen wird aber die Sanierung geschädigter Gebäude nicht mehr möglich sein. Hier sind dann die Gebäude abzureißen und durch Ersatzbauten zu ersetzen. Weiterhin sind historisch nicht relevante Anbauten, Schuppen oder Nebengebäude zugunsten von mehr Freiraum und Grün abzureißen.

Umstrukturierung der Blockinnenbereiche.

Kapitel 5. Maßnahmenübersicht/Konzept 2005/06

MASSNAHME/BEREICH/BESCHREIBUNG

SANIERUNGSZIEL

5.3.4 Umgestaltung von Plätzen

In den vergangenen Jahren sind mit dem Mathildenbrunnenplatz und dem Carl-Ritter-Platz zentrale Bereiche der Innenstadt umgestaltet worden. Das Herz der Altstadt – der Marktplatz mit dem Marktkirchhof – sind jedoch bis heute in einem desolaten Zustand. Ähnlich negativ einzuschätzen sind die Platzbereiche auf dem Schloßberg. Diese Bereiche sind daher kurzfristig in den nächsten Jahren umzugestalten.

Attraktivierung des Erscheinungsbildes; Förderung der lokalen Ökonomie bzw. des Tourismus;

5.3.5 Umgestaltung von Straßen und Wegen

Seit dem Beginn der Sanierung in Quedlinburg sind eine Vielzahl von Wegen und Straßen saniert bzw. umgestaltet worden. Aufgrund der Größe des Sanierungsgebietes und der erheblichen Anzahl sind jedoch noch eine große Anzahl der Straßen in einem unzureichenden Zustand.

Verbesserung der Infrastruktur; Attraktivierung des Erscheinungsbildes; Förderung der lokalen Ökonomie bzw. des Tourismus; Verbesserung des Wohnstandortes

Kurzfristig weil entscheidend für die weitere wirtschaftliche Prosperität sind folgende Straßen zu sanieren:

- Straßen im Bereich des Schloßbergs
- Bockstraße
- Steinbrücke (Abschnitt)
- Heilige-Geist-Straße
- Steinweg (Abschnitt bis zum Mathildenbrunnenplatz)

Mittelfristig sind folgende Straße in Angriff zu nehmen:

- Steinweg (ab dem Mathildenbrunnenplatz)
- Augustinern
- Reichenstraße
- Essiggasse
- Weinberg
- Schmale Straße (Abschnitt)

Weiterhin ist an einer Reihe von Straßen die Begrünung zu komplettieren.

Kapitel 5. Maßnahmenübersicht/Konzept 2005/06

5.3.6 Sanierung der technischen Infrastruktur

Im Zusammenhang mit der Sanierung und Umgestaltung von Straßen und Plätzen ist die technische Infrastruktur zu erneuern. Vor Beginn jeder Umgestaltungsmaßnahme ist zu prüfen, ob die in der Straße verlegten Medien erneuerungsbedürftig sind. Ggf. sind dann die Medien zu sanieren.

Verbesserung der Infrastruktur; Förderung der lokalen Ökonomie; Verbesserung des Wohnstandortes

5.4 GEBÄUDESANIERUNG

Die Sanierung von geschädigten Gebäuden muss im Sanierungsgebiet der Stadt Quedlinburg im Vordergrund stehen.

Mehrfach ist auf das Problem der „Verlangsamung“ bei der Gebäudesanierung aufgrund der Reduzierung der Fördermittel und den daraus resultierenden Problemen mit den schon jetzt existentiell geschädigten Gebäuden hingewiesen worden. Mit aller Kraft ist daher auf die Beibehaltung bzw. die Steigerung der Fördermittel für die Gebäudesanierung hinzuweisen.

Aufgrund der immer noch großen Anzahl bedrohter historischer Gebäude ist jedoch auch eine geänderte Sanierungstaktik zu entwickeln. Daher sollen kurz- bis mittelfristig insbesondere innerhalb der Alt- und Neustadt sowie auf dem Schloßberg saniert werden. Die Konzentration der Mittel auf diese Bereiche kann bei der Erhaltung des Weltkulturerbes ein wichtiger Schritt sein. Natürlich sind Ausnahmen möglich. Zum Teil befinden sich auch außerhalb des angesprochenen Bereiches kulturhistorisch bedeutsame Gebäude, die es zu erhalten gilt.

Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass bei der Gebäudesanierung die bereits mehrfach genannten Sanierungszielsetzungen zur Begrenzung der Wohneinheiten und zur Qualitätssteigerung der Wohneinheiten berücksichtigt werden.

Welche Gebäude zu welcher Zeit saniert werden müssen, kann hier nicht aufgeführt werden. Diese Entscheidung sind mit den Eigentümern, der Stadt Quedlinburg und mit dem Sanierungsträger sukzessive abzustimmen.

Das betrifft auch die Sanierung von öffentlichen Gebäuden. Insbesondere im Bereich der Schulgebäude und Kindergärten sind Konzepte aufzustellen, wie viele der Gebäude in Zukunft noch benötigt werden. Daraus ist der Sanierungsaufwand abzuleiten und ggf. sind Konzepte zur Umnutzung zu entwickeln.

Abb. 5.a Übergeordnete Sanierungszielsetzungen
(folgende Seite)

Kapitel 6. Beteiligung der Bürger und der Öffentlichen Aufgabenträger

6. BETEILIGUNG DER BÜRGER UND DER ÖFFENTLICHEN AUFGABENTRÄGER

6.1 BÜRGERBETEILIGUNG

Die Bürgerbeteiligung bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen ist durch den § 137 BauGB: "Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen" geregelt und führt dazu aus:

"Die Sanierung soll mit den Eigentümern, Mietern, Pächtern und sonstigen Betroffenen möglichst frühzeitig erörtert werden. Die Betroffenen sollen zur Mitwirkung bei der Sanierung und zur Durchführung der erforderlichen baulichen Maßnahmen angeregt und hierbei im Rahmen des Möglichen beraten werden."

Alle Bürger im Sanierungsgebiet der Stadt Quedlinburg wurden zu einer Informationsveranstaltung über die Inhalte der städtebaulichen Rahmenplanung eingeladen. Die Vorstellung fand am 29.01.2007 um 19.00 Uhr im Festsaal des Rathauses der Stadt Quedlinburg statt.

Die Bürger hatten dabei ausgiebig Gelegenheit, sich über den Stand des Sanierungsvorhabens, über die Ziele und Vorschläge zur Erneuerung zu informieren und mit Vertretern der Stadt Quedlinburg und den Rahmenplanern die Sanierungsplanungen zu erörtern.

Weiterhin wurde der Entwurf zur Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans in der Zeit vom 2.07.2007 bis zum 3.08.2007 öffentlich im Bauamt der Stadt Quedlinburg ausgelegt.

Die Auswertung der Informationsveranstaltungen sowie der öffentlichen Auslegung haben ergeben, dass die Konzepte zur weiteren städtebaulichen Entwicklung des Sanierungsgebietes bei den Bürgern grundsätzlich auf Zustimmung gestoßen sind. Die Bereitschaft zur Mitwirkung der Bürger bei der Fortsetzung der Sanierungsmaßnahme kann daher unterstellt werden.

Der Anlage ist ein ausführliches Protokoll über die Bürgerversammlung beigelegt worden.

Kapitel 6. Beteiligung der Bürger und der Öffentlichen Aufgabenträger

6.2 BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHEN AUFGABENTRÄGER

Mit Schreiben vom 29.06.2007 hat die Stadt Quedlinburg die Träger der öffentlichen Belange über den Entwurf zur Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans informiert.

Von den 18 angeschriebenen haben 6 Träger öffentlicher Belange eine Stellungnahme zum Entwurf abgegeben. Weiterhin wurde mit der Wohnungswirtschaft GmbH, der Wohnungsgenossenschaft Quedlinburg e. G., den Stadtwerken Quedlinburg und dem Zweckverband Ostharz zusätzlich ein Informationsgespräch im Rathaus der Stadt Quedlinburg durchgeführt.

Die einzelnen Anregungen der Träger öffentlicher Belange wurden dem Stadtrat der Stadt Quedlinburg zur Abwägung vorgelegt. Das Abwägungsprotokoll und das Protokoll zur Informationsveranstaltung sind der Anlage beigelegt worden.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass schwerwiegende Bedenken von Seiten der Träger öffentlicher Belange gegen die Sanierungsplanungen nicht vorgetragen wurden.

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN 2005

ÜBERGEORDNETE SANIERUNGSZIELE

GEBÄUDESANIERUNG

 VORRANGIGE FÖRDERUNG VON GEBÄUDESANIERUNG

GÄRTEN, HÖFE, PRIVATE STELLPLÄTZE

 FÖRDERUNG VON GARTEN-, SPIEL- UND PRIVATEN STELLPLATZFLÄCHEN


EINZELHANDEL/ DIENSTLEISTUNG

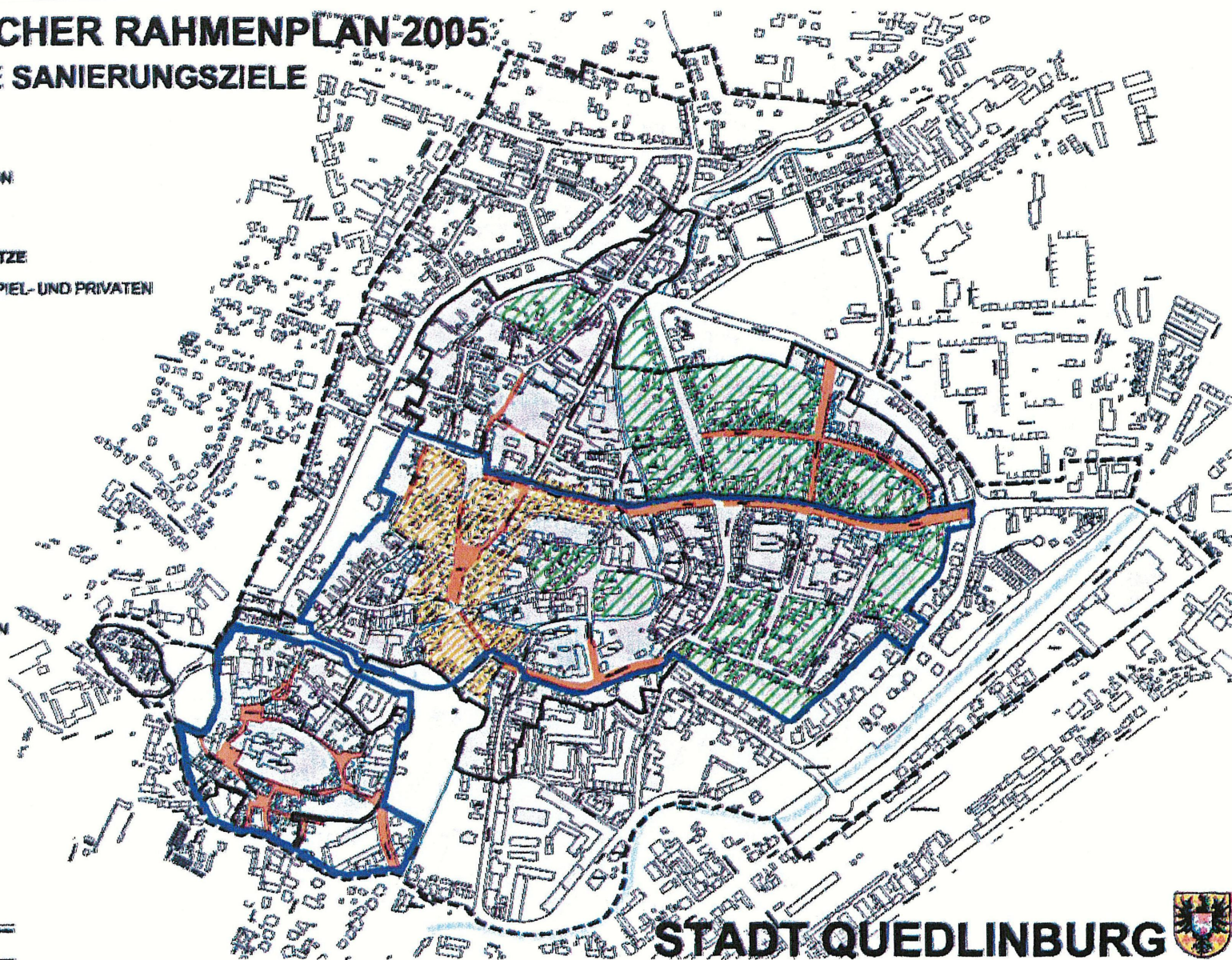
 BEREICH FÜR WEITERE GESCHÄFTSANSIEDLUNGEN

PLATZ- UND STRASSENSANIERUNG

 VORRANGIG ZU SANIERENDE STRASSEN UND PLÄTZE

VERKEHRSREDUZIERUNG

 ZEITLICHE SPERRUNG FÜR DEN KRAFTFAHRZEUGVERKEHR; FREI FÜR ANWOHNER, GEWERBETREIBENDE UND HOTELGÄSTE



Stadtplanungsamt	Arbeitsbereich	Stand:
Leiter/in	Planung/Planung	Stand: 01.01.2005
Planung/Planung	Planung/Planung	Stand: 01.01.2005

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN 2005

NUTZUNGSTRUKTUR - KONZEPT

HAUPTGESCHÄFTSBEREICH
 Einzelhandel / Dienstleistung / Gastronomie
 Nutzungen (nicht Wohnen) auch im Blockinnenbereich
 Wohnen ausschließlich oberhalb des Erdgeschosses

Massnahmen
 Förderung von Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie
 Ordnungsmaßnahmen zur Entwicklung von zusätzlichen Geschäftsflächen (≠/ < 400 qm)

WOHN- UND GESCHÄFTSFLÄCHEN IN DER KERNSTADT
 Wohnen / gebietsbezogene Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen / nicht störendes Gewerbe / Gastronomie
 Wohnen in allen Geschossen
 Keine zusätzlichen Wohnnutzungen in den Blockinnenbereichen

Massnahmen
 Spezifische Förderung und Entwicklung von altgerechten und kleinen Wohnungen
 Bau und Entwicklung von Frei- und Grünflächen sowie Parkplätzen in den Blockinnenbereichen
 Keine Förderung von zusätzlichen Dachausbauten
 Lückenschluss vor Hofbebauung

WOHN- UND GESCHÄFTSFLÄCHEN AUSSERHALB DER KERNSTADT
 Wohnen / nicht störendes Gewerbe / Gastronomie
 Keine zusätzlichen Nutzungen in den Blockinnenbereichen

Massnahmen
 Punktuelle Förderung und Entwicklung von altgerechten und kleinen Wohnungen
 Keine Förderung von zusätzlichen Dachausbauten
 Förderung zur Entwicklung von zusätzlichem Wohnraum nur in Ausnahmefällen (Denkmalschutz)

WOHNGBIETE
 Wohnen

Massnahmen
 Keine weitere Siedlungsentwicklung
 Förderung zur Erhaltung und Entwicklung von Wohnraum nur in Ausnahmefällen (Denkmalschutz)
 Optional Rückbau von Wohnraum

GRÜNFLÄCHEN
 Zusammenhängende öffentliche und private Grünflächen

Massnahmen
 Erhalt und Pflege der Grünflächen
 Verzicht auf Bautätigkeit auf den Grünflächen
 Nutzung für Anwohner als Frei-, Spiel- und Aufenthaltsflächen


SONDERGEBIETE
I Sondergebiet "Einzelhandel"
 Verbrauchermarkt
Massnahmen
 Keine


II Sondergebiet "Innerstädtisches Gewerbe / Parken"
 Großflächige Gewerbe- und Büroeinrichtungen
 Stellplatzanlage (ebenerdig)
Massnahmen
 Ordnungsmaßnahmen bzw. Rückbau zur Strukturierung der Flächen
 Erhaltung der Bebauung entlang dem neuen Weg
 Förderung der Ansiedlung von Gewerbebetrieben

III Sondergebiet "Innerstädtisches Gewerbe / Parken"
 Altstadtgerechte Gewerbeeinrichtungen
 Stellplatzanlage (ebenerdig)
Massnahmen
 Ordnungsmaßnahmen zur Strukturierung der Flächen
 Verbesserung der Erschließung
 Förderung der Ansiedlung von kleinteiligen Gewerbebetrieben

ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN

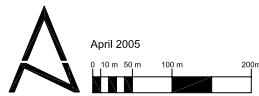
STELLPLATZFLÄCHEN

 **ENTWICKLUNGSSACHSE TOURISMUS**
 Förderung von touristischen Einrichtungen

 **ENTWICKLUNGSSACHSE EINZELHANDEL**
 In Ergänzung des Hauptgeschäftsbereiches Förderung von Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie

Architektengruppe
 Lepère und Partner GbR
 Anke Deeken
 Klaus von Ohlen
 Luc Lepère (i. d. V.)

Büro für
 Stadt- und
 Freiraumplanung
 Osterleib 131 D - 28205 Bremen
 Telefon (04 21) 44 40 25
 Telefax (04 21) 44 40 27
 BueroLepere@online.de



STADT QUEDLINBURG



STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN 2005

VERKEHR - KONZEPT

 HAUPTVERKEHRSSTRASSE (TEMPO 50)

 SAMMELSTRASSE

 ERSCHLIESSUNGSSTRASSE


 TEMPO-30-ZONE


 FUSSGÄNGERZONE

 SPERRUNG DER STRASSE (POLLER)

 EINBAHNSTRASSE

 PARKPLATZ BESTAND/ PLANUNG

 SPERRUNG DER INNEREN ALTSTADT
UND DES SCHLOSSBERGES FÜR DEN
KFZ-VERKEHR
(Ausnahmegenehmigung für Anwohner,
Gewerbtreibende und Hotelgäste)

 TEMPORÄRE SPERRUNG DER
NEUSTADT FÜR DEN KFZ-VERKEHR
ALT.: KOMPLETTE SPERRUNG
(Ausnahmegenehmigung für Anwohner,
Gewerbtreibende und Hotelgäste)



0 10 m 50 m 100 m 200 m

April 2005

ARGE 'RAHMENPLAN QUEDLINBURG'

Ingenieurgesellschaft Schnöll Hüller und Partner
Plaza de Rosalia 1 - 30449 Hannover
Tel. 05 11 21 978-320 Fax. 05 11 21 978-333
info@schnoell-hueller.de






Architektengruppe
Lepère und
Partner GbR
Anke Dieken
Klaus von Ohlen
Luc Lepère (sk. 17)
Büro für
Stadt- und
Freiraumplanung
Osterdeich 131 D - 28205 Bremen
Telefon (04 21) 44 40 25
Telefax (04 21) 44 40 27
Buerolopere@t-online.de

STADT QUEDLINBURG






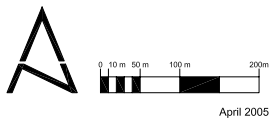
STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN 2005

STRASSEN UND PLÄTZE - MASSNAHMENÜBERSICHT

-  SANIERT ODER BEFRIEDIGENDER ZUSTAND
ERSCHEINUNGSBILD ENTSPRICHT NICHT DEM UMFELD
RÜCKBAU ENTSPRECHEND DEM RÄUMLICHEN GESTALTUNGSKONZEPT
-  SANIERUNGSBEDÜRFTIG
WIEDERHERSTELLUNG DER FUNKTIONEN
WIEDERVERWENDUNG DER VORHANDENEN MATERIALIEN/
WEITESTGEHEND BEIBEHALTUNG DES ERSCHEINUNGSBILDES (REKONSTRUKTION)
-  SANIERUNGSBEDÜRFTIG
GRUNDHAFTE UMGESTALTUNG (FUNKTION, MATERIAL, GESTALTUNG)
-  ERGÄNZUNG BZW. NEUPFLANZUNG VON SOLITÄRBAÜMEN
-  PARKPLATZANLAGE

REALISIERUNGSPRIORITÄTEN

-  SONDERSTATUS (KURZFRISTIG)
- Ökonomisch / touristisch herausragende Bereiche
- Marktplatz und Marktkirchplatz, Straße und Platz Schloßberg
-  STUFE I (MITTELFRISTIG)
- Ökonomisch / touristisch bedeutsame Bereiche
- Hauptlauf- und Einkaufsachsen
- Straßen und Plätze in einem desolaten Zustand
-  STUFE II (MITTEL - BIS LANGFRISTIG)
- Erschließungs- und Wohnstraßen in Wohnquartieren
- Erschließungsstraßen in Wohn- und Geschäftsquartieren



April 2005

Architektengruppe
Lepère und
Partner GbR

Anke Dieken
Klaus von Otten
Luc Lepère (s. 19)

Büro für
Stadt- und
Freiraumplanung

Ostereich 131 D - 28205 Bremen
Telefon (04 21) 44 40 22
Telefax (04 21) 44 40 27
BueroLepere@online.de

STADT QUEDLINBURG



STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN 2005

GEBÄUDE - MASSNAHMENÜBERSICHT

GEBÄUDESANIERUNG



BEREICH A - HOHE SANIERUNGSPRIORITÄT



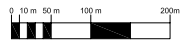
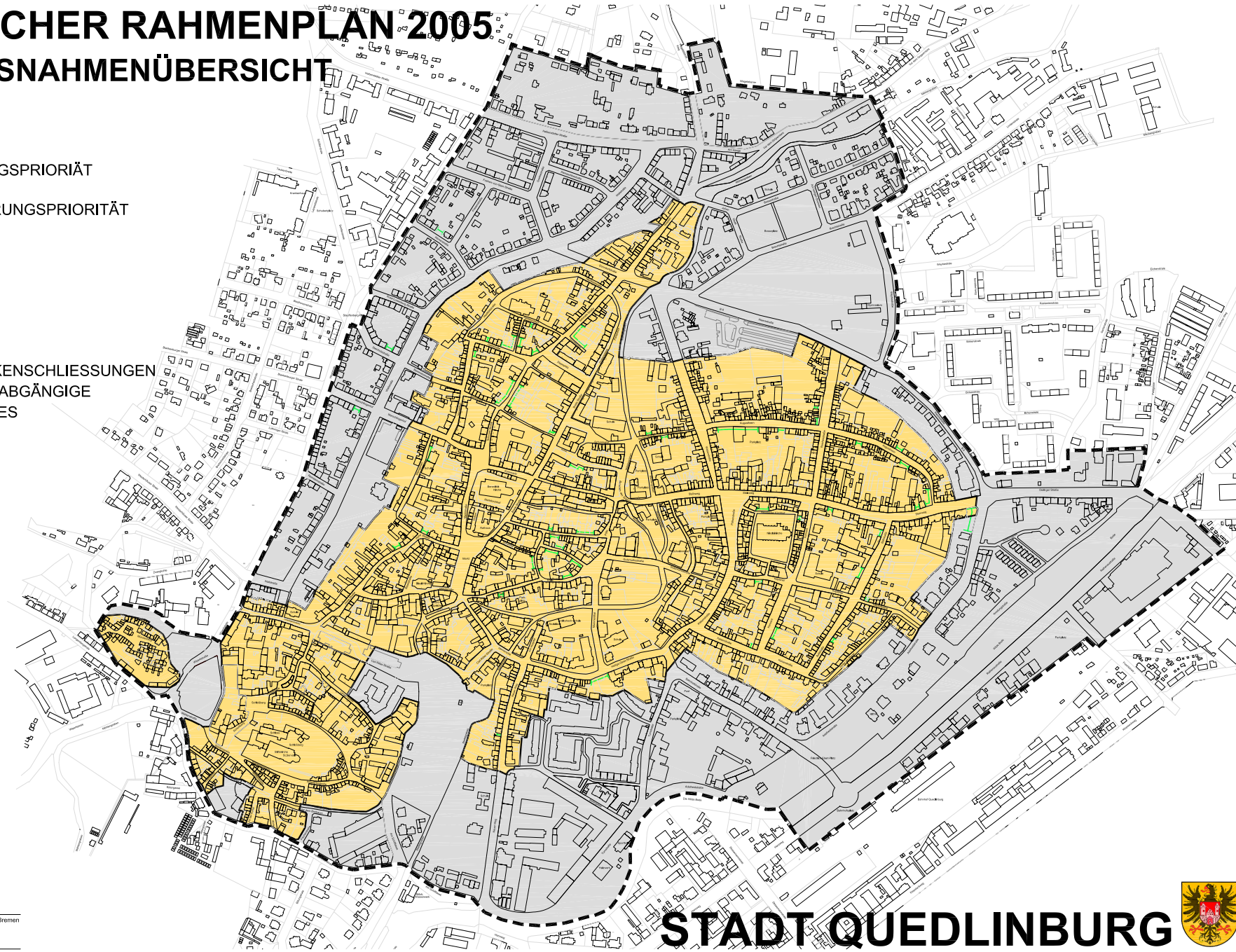
BEREICH B - GERINGE SANIERUNGSPRIORITÄT

NEUBAU



- VORRANGIG IM BEREICH A

- AUSSCHLIESSLICH BAULÜCKENSCHLIESSUNGEN
ODER ERSATZBAUTEN FÜR ABGÄNGIGE
GEBÄUDE DES BLOCKRANDES



April 2005

Architektengruppe
Lepère und
Partner GbR

Anke Dieken
Klaus von Ohlen
Luc Lepère (s. 17)

Büro für
Stadt- und
Freiraumplanung

Ostereich 131 D - 28205 Bremen
Telefon (04 21) 44 40 22
Telefax (04 21) 44 40 27
BueroLepere@t-online.de

STADT QUEDLINBURG

