

## 2. Erstellungs- und Beteiligungsprozess

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

### **Orientierung an der Leitlinie für nachhaltige urbane Mobilitätspläne**

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

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

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

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

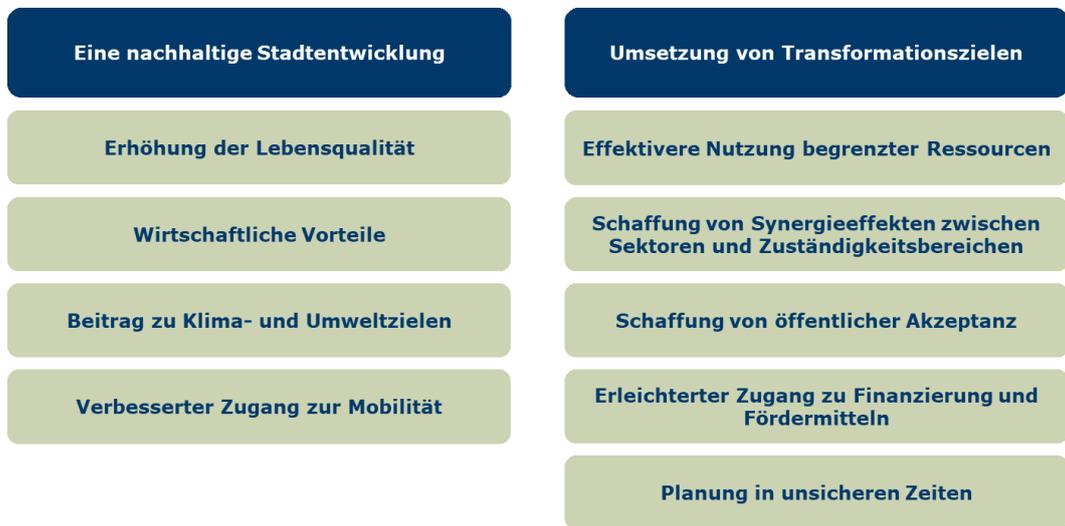
---

<sup>1</sup> vgl. Rupprecht Consult 2021.

---

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

Abbildung 1: Vorteile nachhaltiger urbaner Mobilitätsplanung



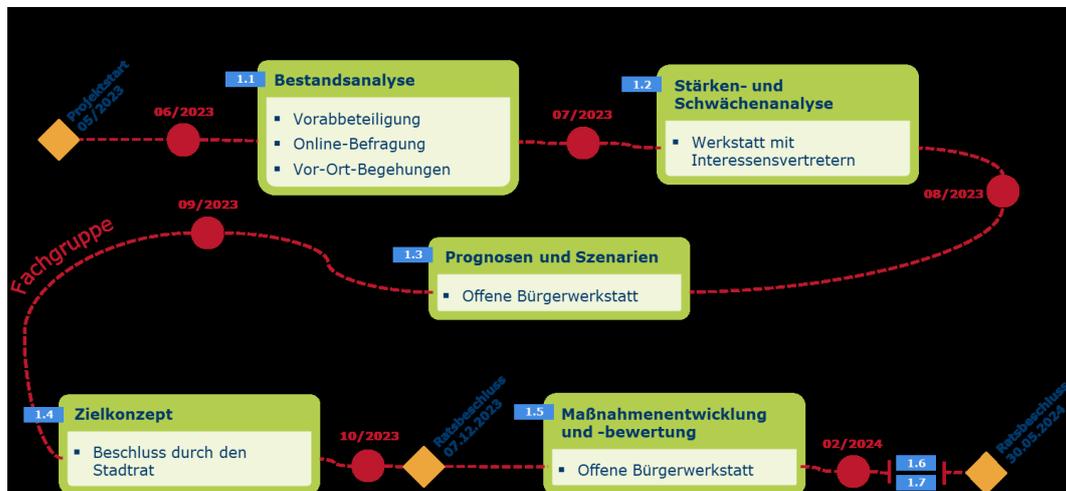
Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Rupprecht Consult 2021.

### Erarbeitungsprozess

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

Abbildung 2: Erarbeitungsprozess des Stadtmobilitätsplans



Quelle: IGES 2024.

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

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

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

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