

3. Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

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

3.1 Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

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

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

3.1.1 Zielvorgaben bestehender Planungen und Konzepte

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

Abbildung 3: Flankierende Planungen und Konzepte

Stadtebene	Kreisebene	Landesebene
• Lärmaktionsplan 2022 • Zweite Fortschreibung Städtebaulicher Rahmenplan 2021 • Welterbemanagementplan 2013 • Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2012 • Tourismuskonzept 2012 • Verkehrskonzept Innenstadt 2005 • Stellplatzsatzung 2004 • Radverkehrskonzept 1996	• Nahverkehrsplan Landkreis Harz 2021 • Regionaler Entwicklungsplan 2018 • Regionales Radwegekonzept 2016 • Kreisentwicklungskonzept 2015 • Integriertes ländliches Entwicklungskonzept 2006	• Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Sachsen-Anhalt - Neuauflage 2022 • Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt 2021 • Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt 2021 • ÖPNV-Plan 2020 - 2030 Sachsen-Anhalt 2018 • Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt 2017 • Landesentwicklungsplan 2010 Sachsen-Anhalt

Quelle: IGES 2024.

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

Quedlinburg stellt sich dem demografischen Wandel

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

Versorgung und bedarfsgerechte Mobilität für alle Menschen sicherstellen

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

² vgl. Stadt Quedlinburg 2012.

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

Stärkung der Nahmobilität

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

ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr stärken

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

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

Verkehrssicherheit erhöhen

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

3.1.2 Schwerpunkte der Analyse

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

⁴ vgl. Landkreis Harz 2015.

⁵ vgl. ebd. & Landkreis Harz 2021.

⁶ vgl. Welterbestadt Quedlinburg 2021.

⁷ vgl. Landkreis Harz 2021.

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

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

Abbildung 4: Im Rahmen der Bestandsanalyse untersuchte Analysefelder

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

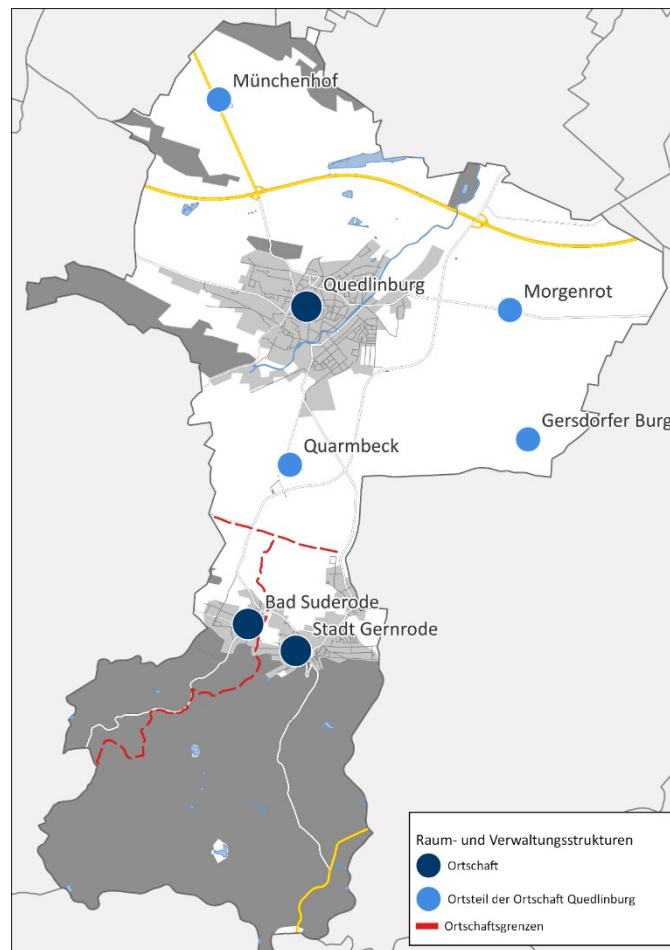
Quelle: IGES 2024.

3.2 Strukturdatenanalyse

3.2.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen

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

Abbildung 5: Gemeindeteilgrenzen der Einheitsgemeinde Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.
Datengrundlage: LVermGeo

Folgende Gemeinden grenzen an die Welterbestadt Quedlinburg an:

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

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

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

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

Der Stadtrat setzt sich aus den folgenden Gremien zusammen:

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

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

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

3.2.2 Demografie

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

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung nach Ortsteilen und Ortschaften der Welterbestadt Quedlinburg

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

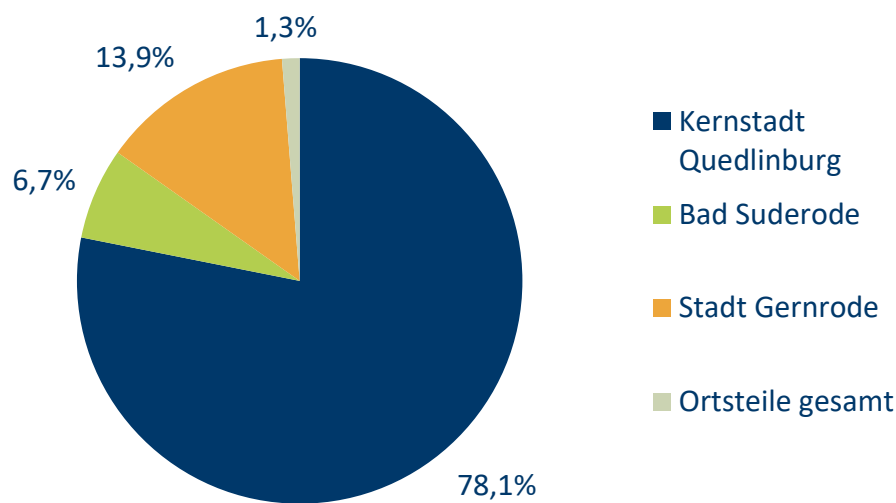
Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

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

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

Abbildung 6: Aufteilung der Bevölkerung auf die Ortschaften und Ortsteile



Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

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

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

Tabelle 2: Bevölkerungsprognose der Welterbestadt Quedlinburg

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

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt 2023.

Anmerkung: Basisjahr der Prognose ist 2019.

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

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

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

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

3.2.3 Wirtschaftsstrukturelle Situation

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

Tabelle 3: Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Harz

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

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2023.

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

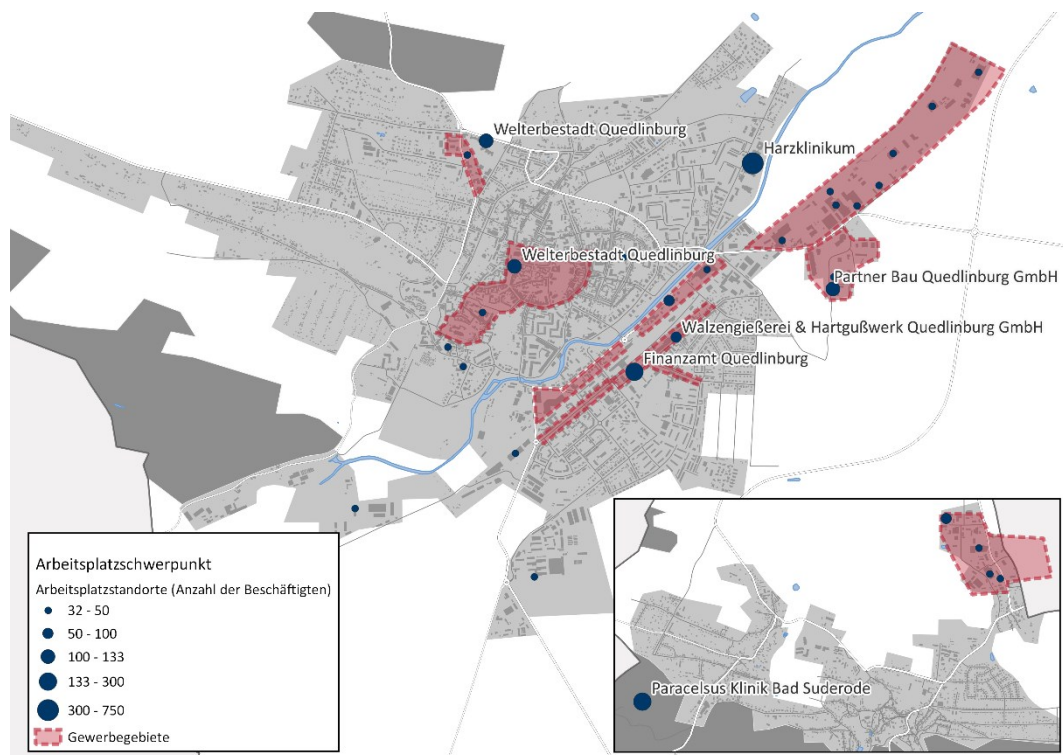
Weitere Bereiche und Straßen mit vorwiegend gewerblicher Prägung mit größeren Arbeitgebern sind:

- ◆ Klopstockweg/Jungfernholweg
- ◆ Magdeburger Straße

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

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

Abbildung 7: Arbeitsplatzschwerpunkte in Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

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

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

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

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

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

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

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

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

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

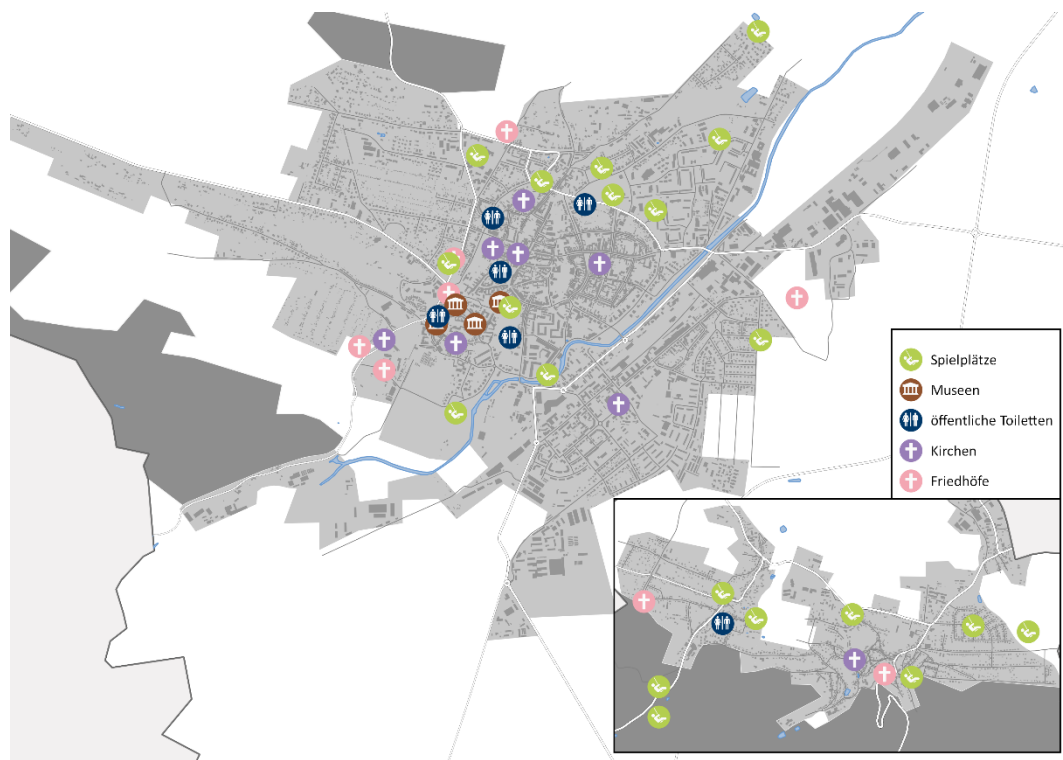
3.2.4 Freizeit- und Touristische Schwerpunkte

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

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

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

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



Quelle: IGES 2024.

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

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

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

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

⁸ vgl. Welterbestadt Quedlinburg 2022.

⁹ vgl. ebd.

- ♦ Quedlinburger Wartenrundweg

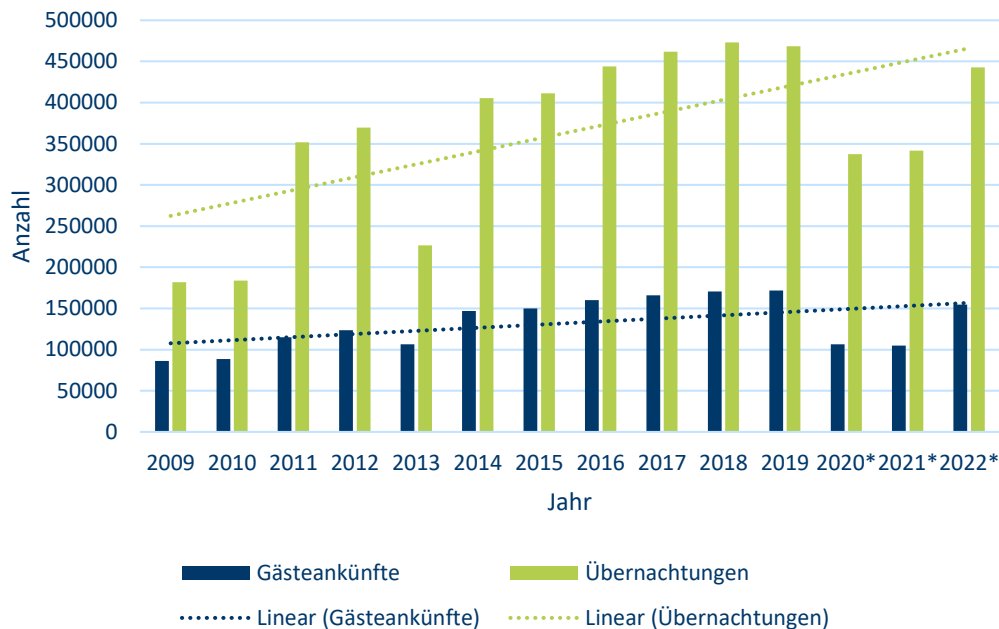
In Quedlinburg und im Ortsteil Stadt Gernrode gibt es jeweils einen Anbieter, der hierfür elektronisch unterstützte Fahrräder (E-Bikes) zum Verleihen anbietet. Ein entsprechendes Angebot besteht seit April 2024 durch die QTM.

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

Entwicklung Gästeankünfte und Übernachtungen

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

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



* Corona-Pandemie

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt 2023.

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

3.2.5 Gesundheits- und Nahversorgung

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

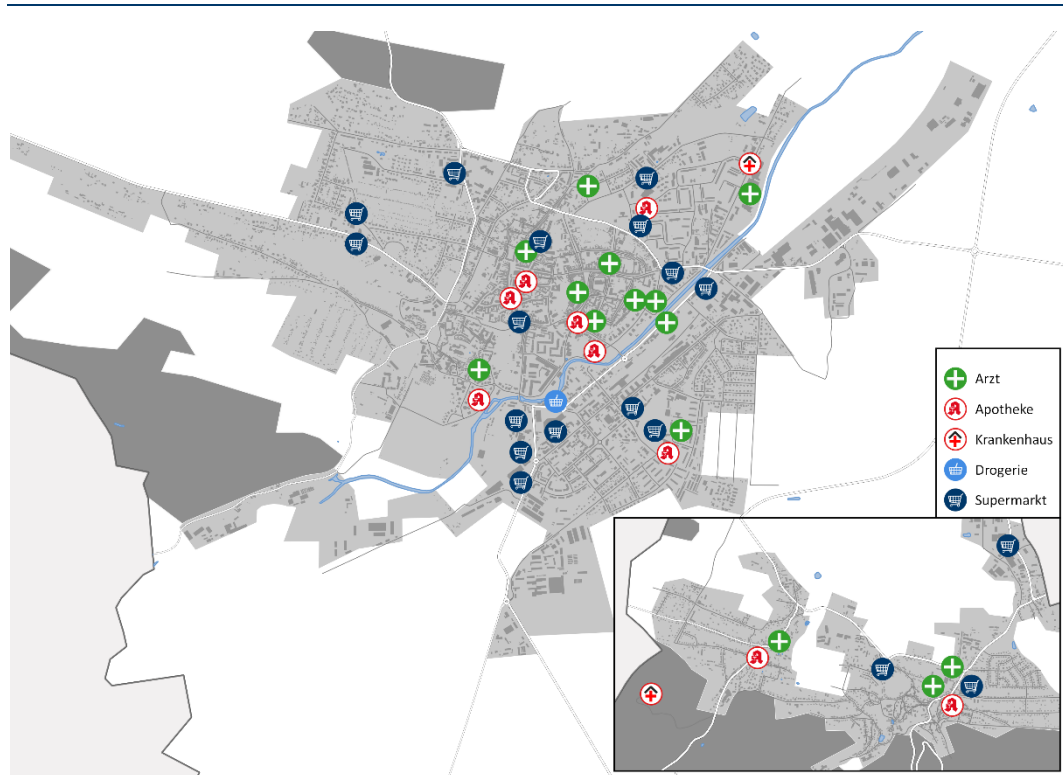
3.2.5.1 Gesundheitsversorgung

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

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

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

Abbildung 10: Gesundheits- und Nahversorgung



Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

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

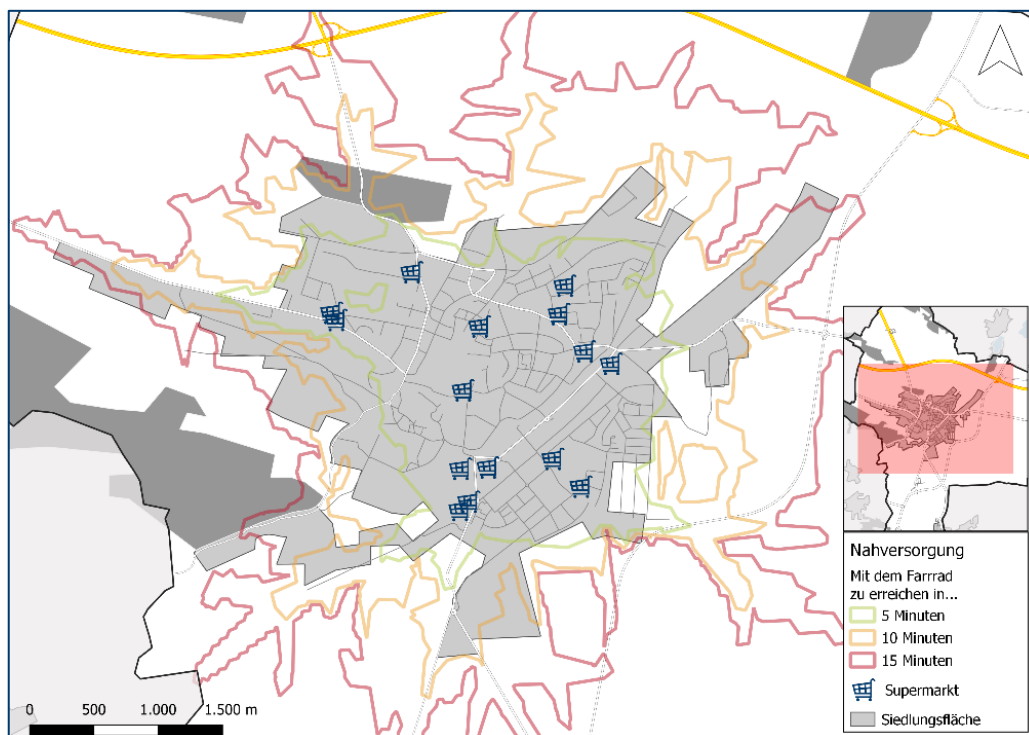
3.2.5.2 Nahversorgung

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

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

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

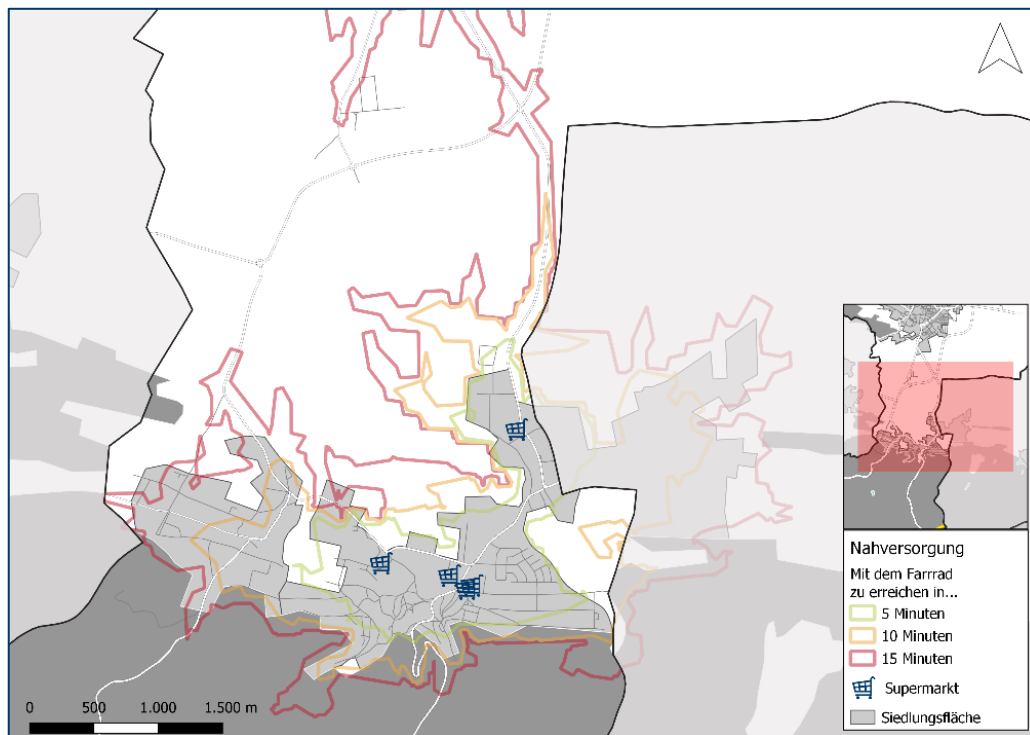
Abbildung 11: Erreichbarkeit von Supermärkten in Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.

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

Abbildung 12: Erreichbarkeit von Supermärkten in den Ortschaften



Quelle: IGES 2024.

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

3.2.6 Schulen und Kindertagesstätten

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

¹⁰ vgl. HVB 2024.

Tabelle 5: Bildungseinrichtungen der Welterbestadt Quedlinburg

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

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

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

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

Tabelle 6: Kindertageseinrichtungen

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

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

Anmerkung: max. Betriebskapazität in Klammern

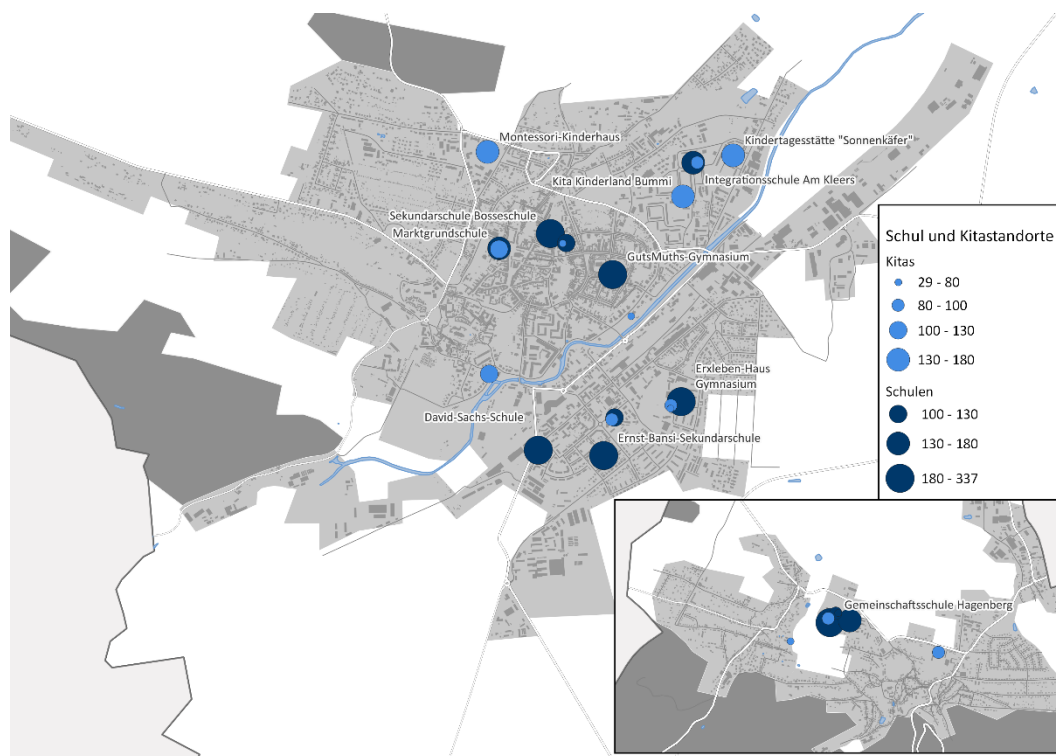
Die Standorte der Kindertageseinrichtungen und der Schulen befinden sich zentral in der Kernstadt, in nordöstlicher und südöstlicher Ortslage (vgl. Abbildung 13). In westlicher Ortslage befinden sich keine Bildungseinrichtungen. Im Schulverkehr ist

¹¹ Überbelegung ist durch Ausnahmegenehmigung abgedeckt.

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

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

Abbildung 13: Schul- und Kitastandorte der Welterbestadt Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

3.2.7 Verflechtungen im Pendelverkehr

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

Ein- und Auspendlerströme

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

Tabelle 7: Pendlerrationen ab 200 Pendler

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

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit 2023.

Anmerkung: Stichtag 30.06.2022.

* stündliche SPNV-Anbindung

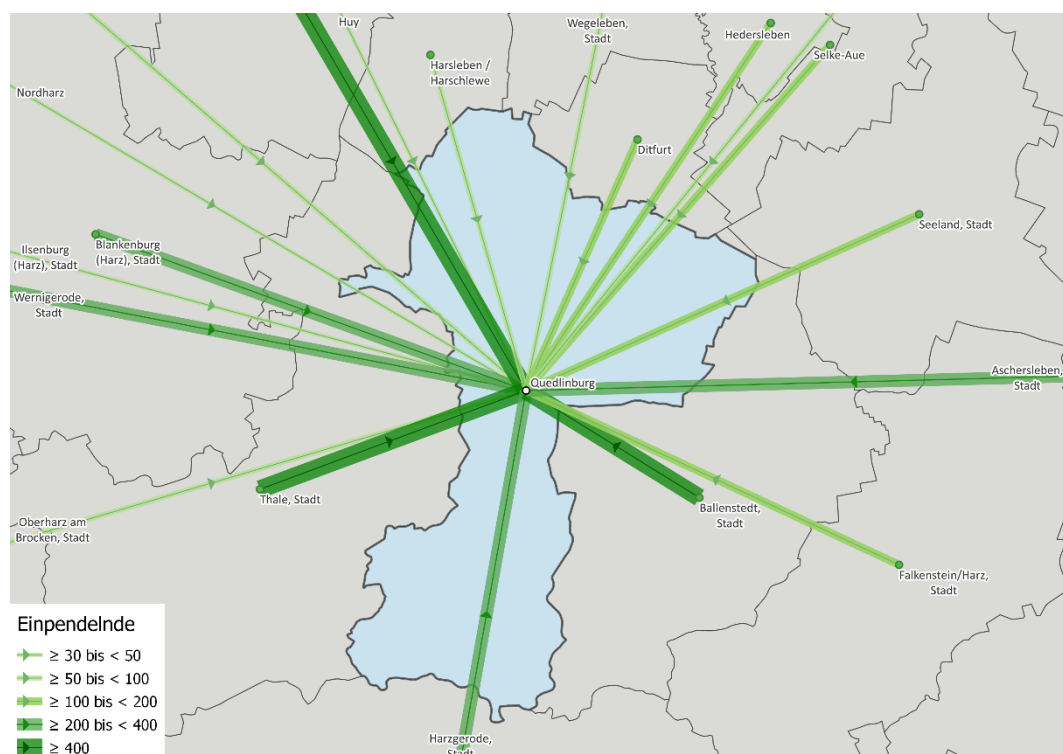
** stündliche ÖPNV-Anbindung

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

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

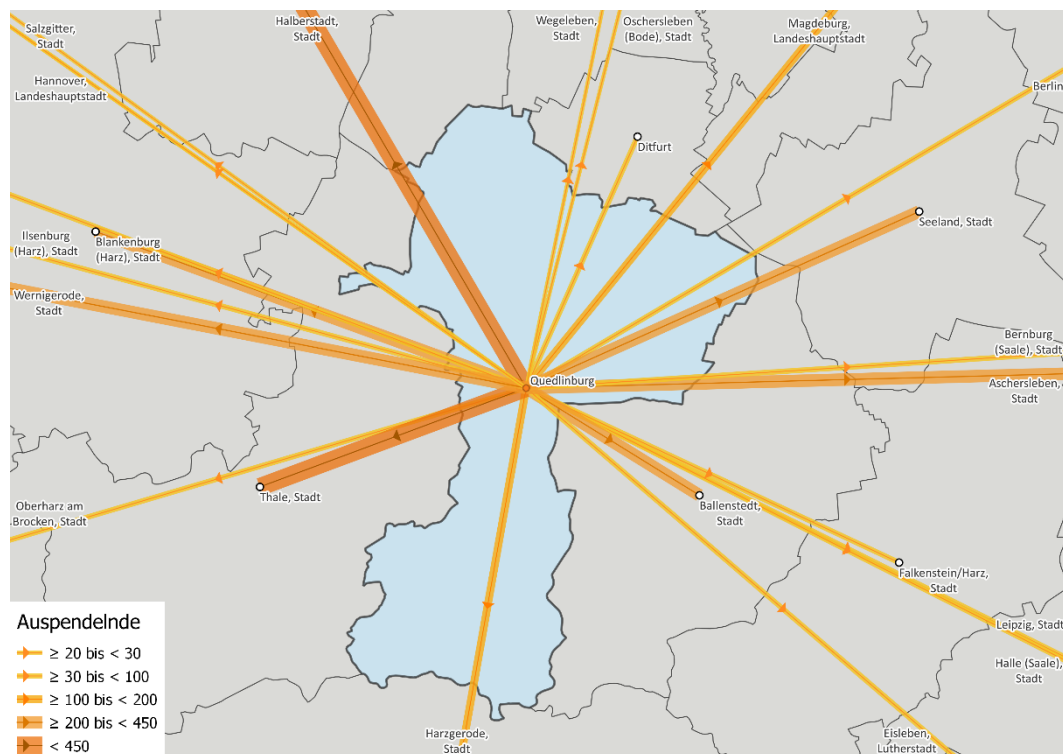
- ◆ Ballenstedt (ca. 14 km, 416 Auspendler, 453 Einpendler)
- ◆ Blankenburg (ca. 14,5 km, 209 Auspendler, 355 Einpendler)
- ◆ Dittfurt* (ca. 6 km, 40 Auspendler, 171 Einpendler)
- ◆ Falkenstein (ca. 19 km, 82 Auspendler, 155 Einpendler)
- ◆ Halberstadt* (ca. 16 km, 738 Auspendler, 619 Einpendler)
- ◆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

Abbildung 14: Einpendlerströme nach Quedlinburg



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

Abbildung 15: Auspendlerströme aus Quedlinburg



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

3.2.8 Mobilitätsverhalten

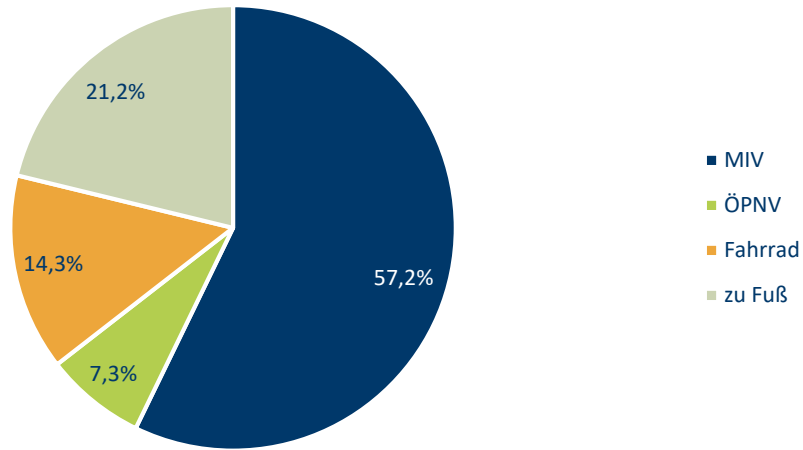
Das aktuelle Mobilitätsverhalten kann anhand der Indikatoren Modal Split, Motorisierungsgrad sowie dem Antriebs-Mix näherungsweise beschrieben werden. Vertiefende Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten wurden im Rahmen der Online-Beteiligung gewonnen (vgl. 3.4.2).

3.2.8.1 Modal Split

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

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

Abbildung 16: Modal Split im Landkreis Harz



Quelle: IGES 2024.

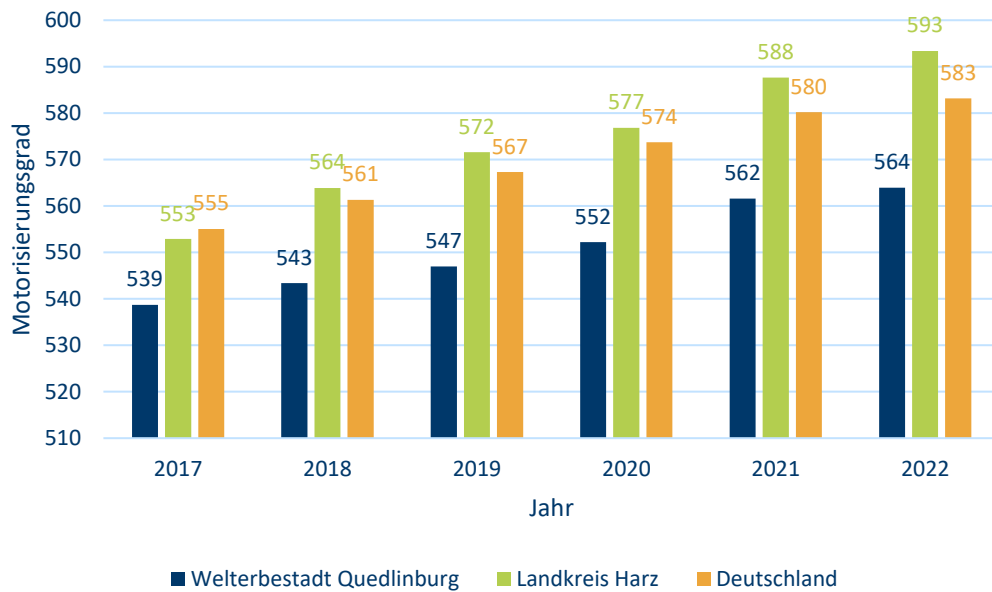
Datengrundlage: infas, DLR, IVT und infas 360 2019.

Anmerkung: gem. MiD Datensatz (Regionalstatistische Schätzung)

3.2.8.2 Motorisierung

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

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



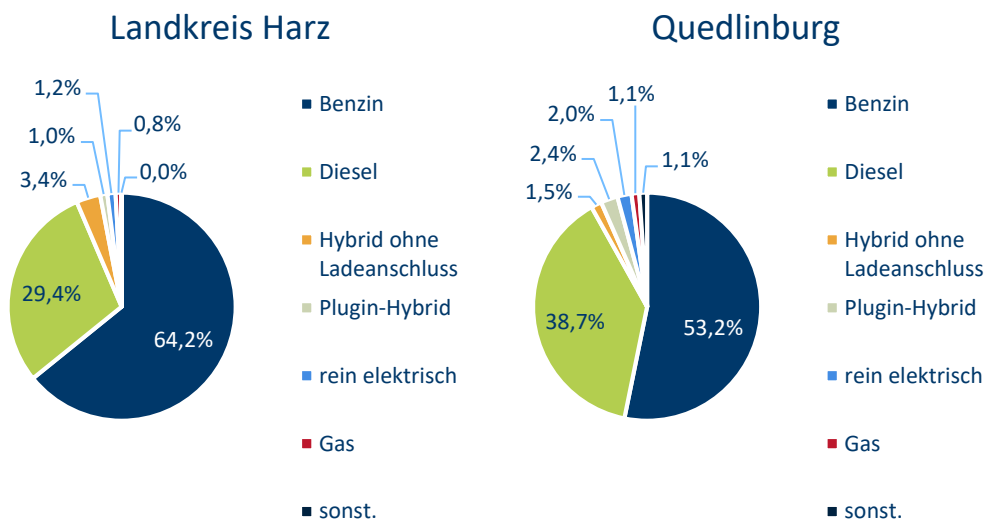
Quelle: IGES 2024.

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

3.2.8.3 Antriebsart

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

Abbildung 18: Antriebsart



Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: KBA 2023.

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

3.3 Analyse Mobilitätsangebot und Verkehrsinfrastruktur

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

3.3.1 Fußverkehr

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

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

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



Quelle: IGES 2024.

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

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

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

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

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

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

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

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

Abbildung 20: Beispiele Fußverkehrsanlagen

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

**Donndorfstraße****Kleersstraße**

Quelle: IGES 2023.

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

Tabelle 8: SWOT-Übersicht des Fußverkehrs

Fußverkehr	
Stärken + Überwiegend ebene Topografie + Kompakte und zentralisierte Siedlungsstruktur + Gute Erreichbarkeit zwischen den Ortschaften + Geringe fußläufige Entfernungen zwischen den Wohn- und Versorgungsstandorten + Fußgängerzonen in der Kernstadt + Marktbereich nur für den Fußverkehr geöffnet + Gute fußläufige Erreichbarkeit von interessanten Orten in der Kernstadt + Großzügige Breite der Nebenanlagen in den äußeren Lagen der Kernstadt + Ausgeprägter Fußverkehr in der Innenstadt	Schwächen - eingeschränkte Erreichbarkeit von Nahversorgung/ÖPNV in Randlagen - Baulicher Zustand der Gehwege, teilweise bedingt durch die historische Bauweise dadurch oft eingeschränkte Barrierefreiheit - Fehlende Barrierefreiheit und Untermaßigkeit vieler Nebenanlagen - Verschmutzte Gehwege durch fehlende Entsorgungsmöglichkeiten - Gehwegparken/Seitenraumparken vor allem im Altstadtbereich - Geringe Aufenthaltsqualität auf Plätzen und in Grünanlagen durch fehlendes Stadtmobiliar - Teilweise uneindeutige Wegeführung durch fehlende Beschilderung (z. B. an Kreisverkehren) - Komplizierte topografische Bedingungen in Teilen der Stadt Gernrode - Qualität der Fußwege wird dem relativ hohen Fußverkehrsaufkommen insgesamt nicht gerecht
Chancen + Attraktives Stadtzentrum + In den Innenstadtbereichen große Bereitschaft zum zu Fuß gehen und Verweilen + Großes gastronomisches Angebot in fußläufiger Entfernung in der Kernstadt (Potenzial: „Stadt der kurzen Wege“) + (Touristische) Attraktivitätssteigerung der Innenstädte durch Aufwertung der Aufenthaltsqualität + Erschließung blau-grüner Korridore + Reduzierung des MIV + Verbesserung des ÖPNV-Angebots (Stadtbuslinien)	Risiken - Fortwährende Priorisierung des MIV - Unzureichendes ÖPNV-Angebot - Geringe Nahversorgungsichte (v.a. Drogeriemarkt in Bad Suderode/Stadt Gernrode) - Radverkehr auf Gehwegen - Ruhender Verkehr (Falschparker) - Unebene Straßen und Schlaglöcher/Sturzgefahr bei Nässe - Fehlende Flächenverfügbarkeit vor allem in der Innenstadt

Quelle: IGES 2024.

3.3.2 Radverkehr

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

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

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

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

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

¹² vgl. ZIV 2023.

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

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

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

Abbildung 21: Beispiele Radverkehrsanlagen



Rathenaustraße



Harzweg

Quelle: IGES 2024.

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

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

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

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

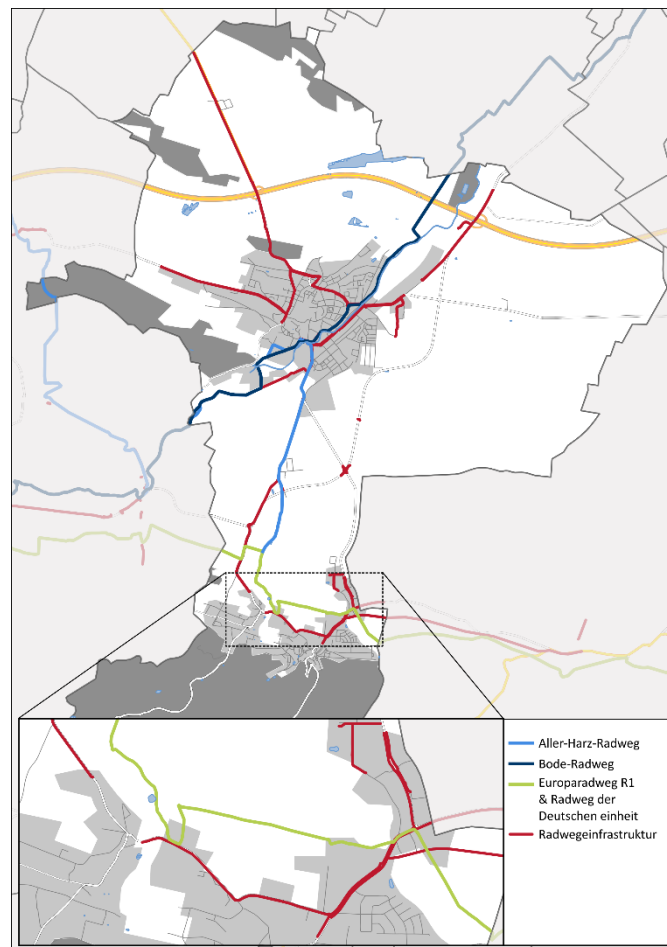
Abbildung 22: Knotenpunkt an der Stumpfsburger Brücke



Quelle: Welterbestadt Quedlinburg 2024.

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

Abbildung 23: Radinfrastruktur und touristische Radwege



Quelle: IGES 2024.

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

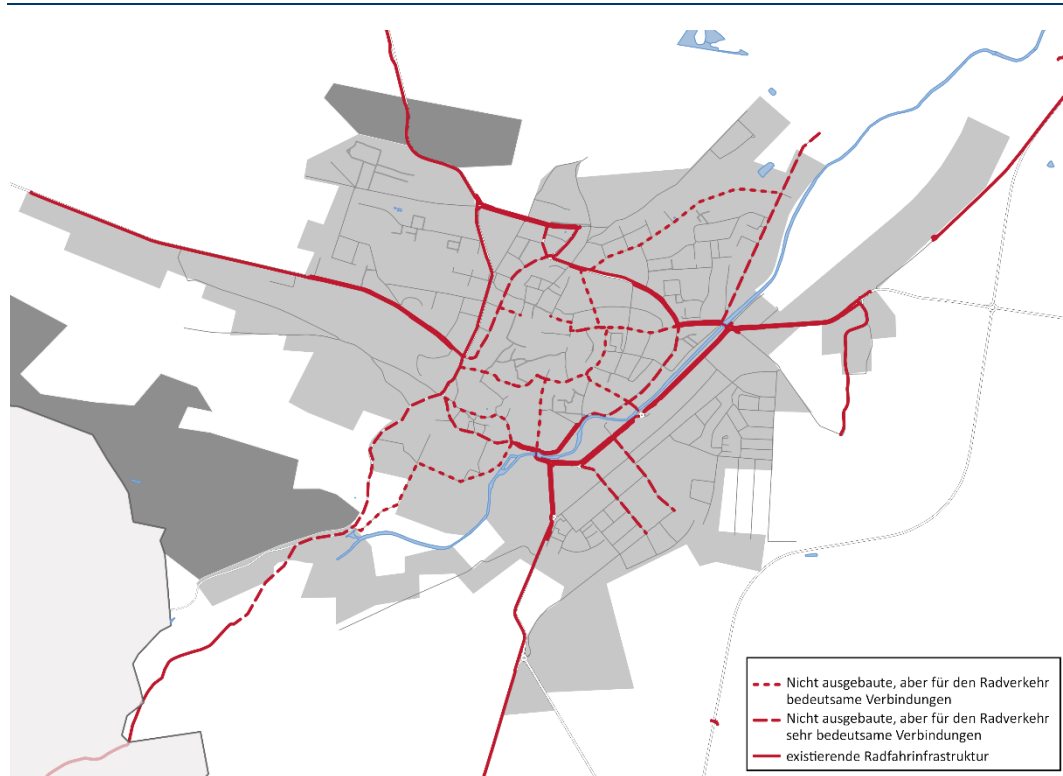
¹³ vgl. Stadt Quedlinburg 1996.

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

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

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

Abbildung 24: Für den Radverkehr bedeutsame Verbindungen



Quelle: IGES 2024.

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

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

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

¹⁴ vgl. ZIV 2023.

Tabelle 9: SWOT-Übersicht des Radverkehrs

Radverkehr	
Stärken + Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge mit dem Fahrrad (Super- und Drogeriemärkte, Ärzte und Apotheken) + Ortschaften und Kernstadt liegen in fahrradfreundlicher Entfernung + Hauptpendlerziele liegen in fahrradfreundlicher Entfernung + Radverkehrsinfrastruktur entlang vieler Hauptverkehrsstraßen vorhanden + Günstige Lage größter Arbeitgeber im Untersuchungsgebiet für den Radverkehr + Kostenlose Fahrradmitnahme im Regionalverkehr (SPNV) + Gute Radverbindungen auf den Relationen Bad Suderode-QLB; Stadt Gernrode-Ballenstedt + Unterkunftsmöglichkeit (z. B. Hotels) mit Fahrradgarage + Radverkehrskonzept LK Harz vorhanden	Schwächen - Keine Radwege in der Alt- und Neustadt vorhanden - Mangelhaftes Radwegenetz im gesamten Verwaltungsgebiet, v.a. fehlende Radwege auf wichtigen Verbindungsrelationen - Bauliche Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur - Hohes Konfliktpotenzial durch Mischverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen - Mangelhafte Verkehrsregelungen/Verkehrsführung, oft nicht intuitiv erfassbar - Umständliche Wegeführung in der Innenstadt durch Einbahnstraßen - Fehlende fahrradfreundliche Beleuchtung - Fahrradverbot im Marktbereich, Ost-West-Durchquerung der Innenstadt ist daher kompliziert - Fehlende (sichere) Fahrradabstellmöglichkeiten im gesamten Verwaltungsgebiet an wichtigen Orten - Zum Teil komplizierte topografische Bedingungen in der Stadt Gernrode - Fehlende B+R-Anlagen - Erreichbarkeit der Ortschaften mit dem Fahrrad - Eingeschränkte Verkehrssicherheit für Radfahrer an Knotenpunkten
Chancen + Wunsch und Bereitschaft der Bevölkerung mehr das Fahrrad zu nutzen vorhanden + Hauptpendlerziele liegen größtenteils in fahrradfreundlicher Entfernung + Touristischer Radverkehr (R1) + Verkehrstechnische Erschließung von Forstwegen für den Radverkehr + Anstehende Straßensanierungen (Rahmenplan Sanierungsgebiet 2021) + Reduzierung MIV + (touristische) Attraktivitätssteigerung der Innenstädte + Lademöglichkeiten an POI + Vergrößerter Bewegungsradius durch E-Bikes + Fahrradmitnahme ÖPNV	Risiken - Unzufriedenheit im Radverkehr erhöht den MIV-Anteil - Erhöhter Radverkehrsanteil könnte zu neuen Konflikten mit dem Fußverkehr führen - Fehlende Sichtbarkeit durch mangelnde Beleuchtung - Unebene Straßen und Schlaglöcher - Erhöhte Sturzgefahr bei Nässe auf Pflastersteinen - Fortwährender Anteil des MIV-Anteils - Fehlende Flächenverfügbarkeit - Mangelnde Finanzierungsmöglichkeit

Radverkehr

- + Potenzieller Knotenpunkt im überregionalen und touristischen Radwegenetz

Quelle: IGES 2024.

3.3.3 Motorisierter Verkehr

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

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

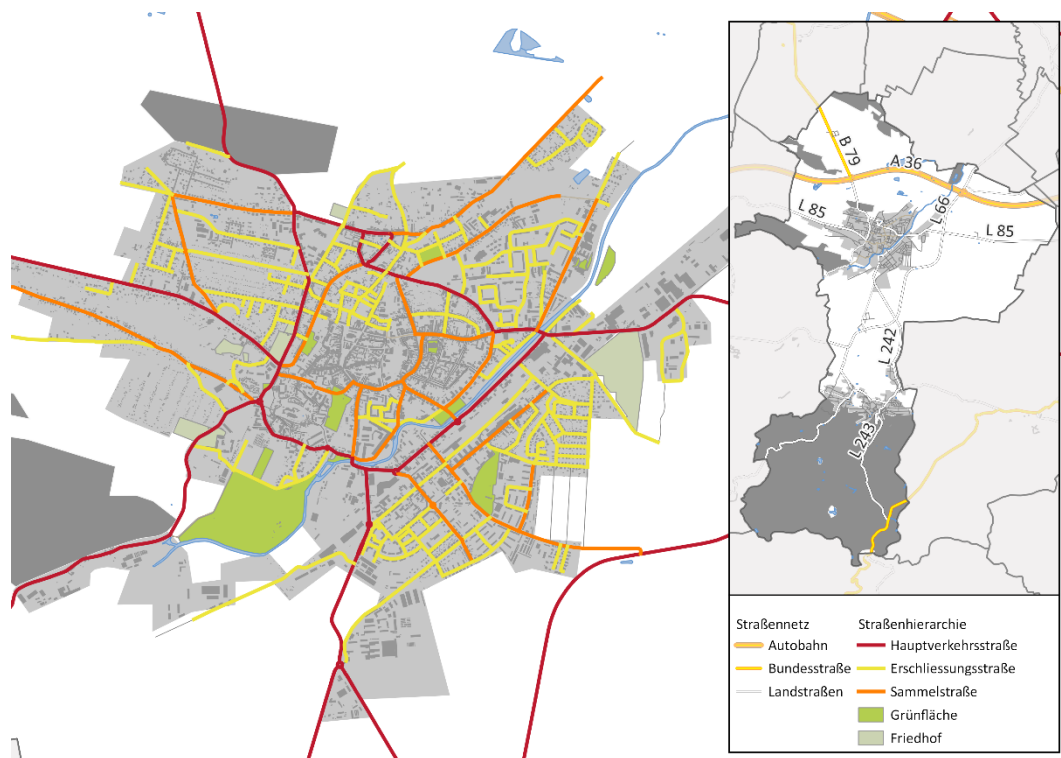
Trotz aller Kritik an der Nutzung des Pkw bleibt es das wichtigste Verkehrsmittel für die Menschen in der Welterbestadt und sollte bei sämtlichen Planungen Berücksichtigung finden.

Verkehrsnetz

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

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

Abbildung 25: Straßennetz Welterbestadt Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.

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

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

¹⁵ vgl. GBP 2024.

Beschilderung

Die Verkehrsführung (z.B. Einbahnstraßen) sowie die Steuerung des ruhenden Verkehrs sorgt insbesondere in der historischen Altstadt für eine starke Belastung durch Beschilderung. Viele Sonderregelungen wie beispielsweise für die Straßereinigung, die regelmäßig an Wochentagen in einigen Straßenzügen ein absolutes Halteverbot vorsieht, werden durch ein umfangreiches Beschilderungskonzept geregelt. Dies wirkt sich negativ auf das Stadtbild in der Altstadt aus. Zukünftig sollte eine Minimierung des Schildereinsatzes angestrebt werden.

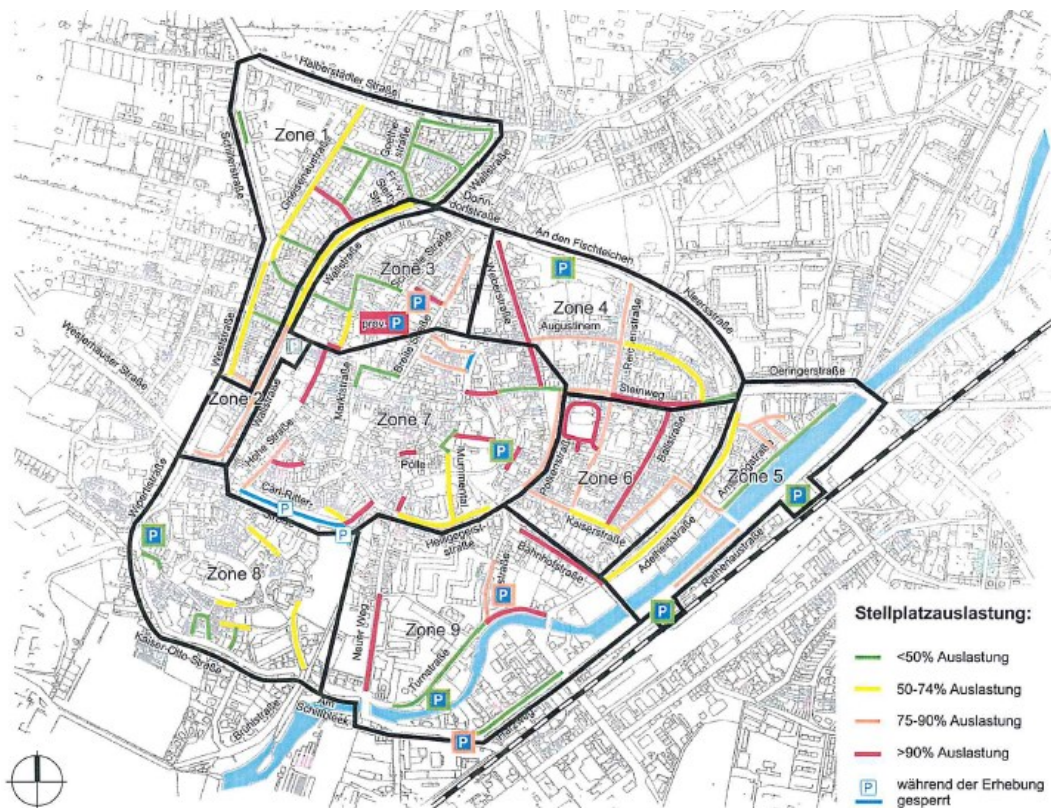
Ruhender Verkehr

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

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

¹⁶ vgl. Stadt Quedlinburg 2005.

Abbildung 26: Stellplatzauslastung in der Hauptnachfragezeit - Dienstag



Quelle: Stadt Quedlinburg 2005, S. 28.

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

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

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

Tabelle 10: SWOT-Übersicht des MIV

Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
Stärken + Gute Erreichbarkeit mit dem Pkw im gesamten Untersuchungsgebiet + Entlastung der Durchfahrtsverkehre durch Ortsumfahrung + Überregionale Anbindung (A 36) + Ausreichende und günstige (teilweise kostenlose) Parkmöglichkeiten in Innenstadtnähe + Geringere Motorisierung als der Durchschnitt im Landkreis (564 Pkw je 1.000 Einwohner) + Großzügiges Parkplatzangebot, nur teilweise Einschränkungen in der historischen Altstadt + Potenzialflächen für Parkplätze vorhanden	Schwächen - Kein Parkleitsystem vorhanden - Hohe Verkehrsbelastung durch MIV in der Innenstadt - Ausgeprägte Flächeninanspruchnahme durch den Ruhenden Verkehr (>2.000 Kfz-Stellplätze im Innenstadtbereich) - Kaum Lademöglichkeiten vorhanden - Fehlende Parkhäuser - Bad Suderode: Engpasssituation am Wochenende und in den Ferien - Komplizierte Regelung des ruhenden Verkehrs durch Straßenreinigung - Fehlende Parkmöglichkeiten am Krankenhaus - Komplizierte Parksituation für Wohnmobile - Anbindung des Parkplatzes an der Walze mangelhaft (Zugang nur umständlich über Gleis 2 möglich)
Chancen + Ertüchtigung von Flächen für den ruhenden Verkehr im städtischen Randgebiet der Kernstadt + Nutzung Kleerswiese als Ausweichfläche für ruhenden Verkehr zu besonderen Anlässen + Verdrängung des ruhenden Verkehrs öffnet Möglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr + Digitale Bezahlmöglichkeiten (Park-App) + Parkverkehr durch Errichten von Ladeinfrastruktur steuern + Neubau des Wohnmobilstellplatzes am FSE + Verknüpfung MIV und ÖPNV (P+R), insbesondere am Bahnhof und in Stadtrandlagen + Parkmöglichkeiten am Stadtrand + Parkplatz am entstehenden FSE könnte Parksituation am Krankenhaus verbessern + Steuerung Wohnmobil-Parken durch passende Angebote	Risiken - Voranschreitende Motorisierung und damit erhöhte innerstädtische Verkehrsbelastung/Parkdruck - Geringe Flächenverfügbarkeit im Kernstadtbereich - (Falschparkende) durch Nicht-Steuern der Stellplätze für Wohnmobile - Nichtinanspruchnahme der Flächen am FSE durch Zulassung von Wildparkern - Verringerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt durch ruhenden Verkehr

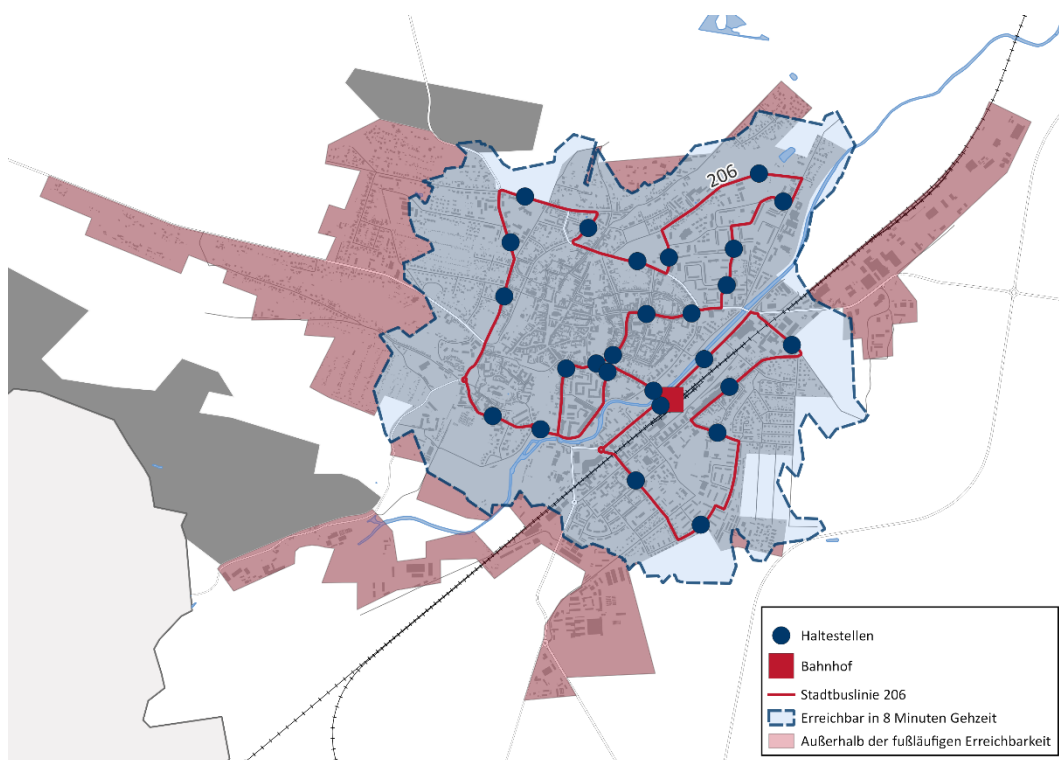
Quelle: IGES 2024.

3.3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

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

Stadtbusverkehr

Abbildung 27: Stadtbusverkehr Quedlinburg (Linie 206)



Quelle: IGES 2024.

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

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

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

- ♦ durch mehrfach wechselnde Routenverläufe nicht intuitiv nutzbar,

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

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

Weiteres Angebot im ÖPNV

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

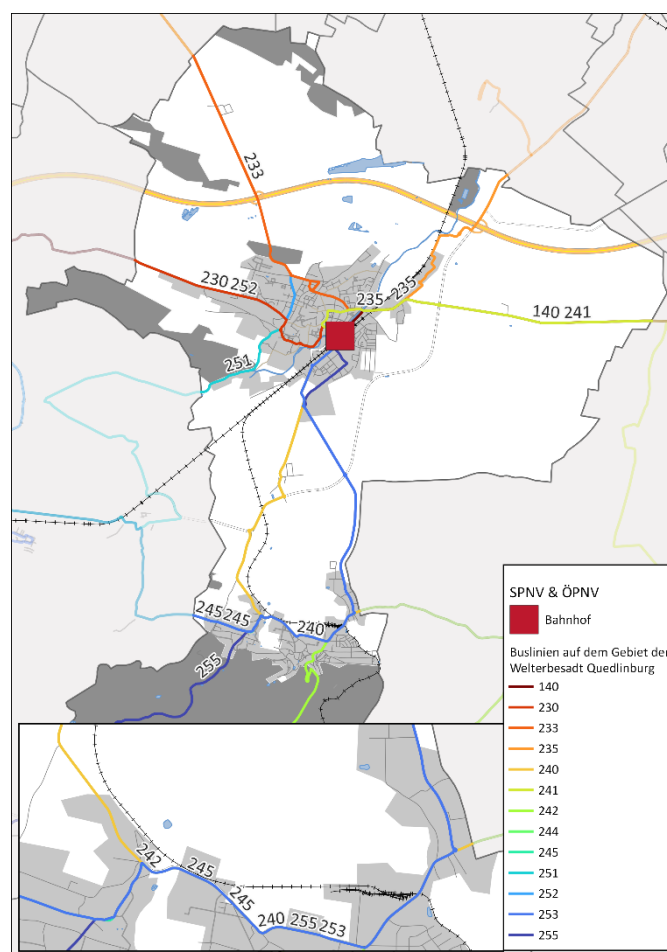
Die Erreichbarkeit der in Tabelle 4 aufgeführten größten Arbeitgeber im Verwaltungsgebiet der Welterbestadt, wird weitestgehend durch das Angebot der Regionalbuslinien sichergestellt. Eine Ausnahme stellt die Paracelsus Klinik in Bad Suderode dar, die sich in ca. einem Kilometer Entfernung (ca. 12 Gehminuten) von der nächstgelegenen Haltestelle Bad Suderode Kurzentrum befindet

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

Digitale Fahrplanauskunft INSA

INSA ist die Fahrplanauskunft für den öffentlichen Personennahverkehr in Sachsen-Anhalt und im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV). Per App oder im Browser können Fahrgäste u. a. alle Fahrpläne des ÖSPV und SPNV und Fahrpreise abfragen sowie Handy- und Online-Tickets für Nah- und Fernverkehrszüge buchen. Auch die Telefonnummer für die Buchung von Rufbussen ist abrufbar, einige können auch direkt per App gebucht werden.¹⁷

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



Quelle: IGES 2024.

Allgemein besteht im Angebot des ÖPNV noch Ausbaubedarf, insbesondere im Stadtverkehr. Darüber hinaus ist die Taktung der übrigen Linien, zumindest welche Pendlerquellen und Zielorte (insbesondere Arbeitsorte) verbindet zu verbessern.

¹⁷ vgl. INSA 2024.

Bezüglich Netzstruktur ist das ÖPNV-Netz der Welterbestadt Quedlinburg im Grundsatz nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (ITF) zu strukturieren.

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

Tabelle 11: ÖPNV-Angebot in Quedlinburg

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

Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: HVB 2024.

Anmerkung: in **fett** Städte, die zu den stärksten Pendlerrelationen gehören
* 5 Rundfahrten zwischen 08:30 Uhr und 17:30 Uhr

¹⁸ vgl. ebd.

Tabelle 12: SWOT-Übersicht des ÖPNV

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	
Stärken + Stündliche ÖPNV/SPNV-Anbindung an die Top drei Pendlerziele Thale, Halberstadt, Ballenstedt + Gute fußläufige Erreichbarkeit des SPNV (Bahnhof Quedlinburg) + Anzahl Haltestellen (außer West-Bereich) + Touristisches Potenzial	Schwächen - Komplizierte innerstädtische Nutzung des Bus-Angebots - Fehlende ÖPNV-Anbindung der Ortschaften und Ortsteile - Komplizierte und oft ungenügende Taktung, v. a. an Wochenenden und Feiertagen - Angebotsqualität der Stadtbuslinie 206 - Haltestellendichte „um den Markt“ (Altstadt) - ÖPNV-Erschließung Altstadt und Schlossberg - Digitale Fahrgastinformation (DFA) - Leitsystem nicht vorhanden - Fehlende Transparenz (Fahrplan), nicht intuitiv erfassbar - Fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten - Mangelnde Verkehrsträgerverknüpfung (B+R, P+R)
Chancen + Verkehrsmittelverknüpfung (Inter- und Multimodalität) + Alternde Bevölkerung, die mehr ÖPNV nachfragt + Angebotsausbau Stadtbuslinie + Entlastung des Innenstadtbereichs + Steigende Tourismuszahlen + Touristisches Potenzial durch Erschließung neuer (tour. interessanter) Gebiete (z. B. Osterteich Gernrode)	Risiken - Fortwährende gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Pkw - Schwierige Manövrierfähigkeit der Busse im Innenstadtbereich - Negative Nachfrageentwicklung durch prognostizierte stark rückläufige Bevölkerung in allen Ortschaften und Ortsteilen sowie der Kernstadt - Rückläufige Schülerzahlen - Gute Anbindung mit dem MIV an die A 36 an zwei Anschlussstellen - Finanzierung des Deutschlandtickets (derzeit bis Ende 2023) noch fraglich - Mangelnde Finanzierungsfähigkeit

Quelle: IGES 2024.

3.3.5 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

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

Bahnlinie RE 11

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

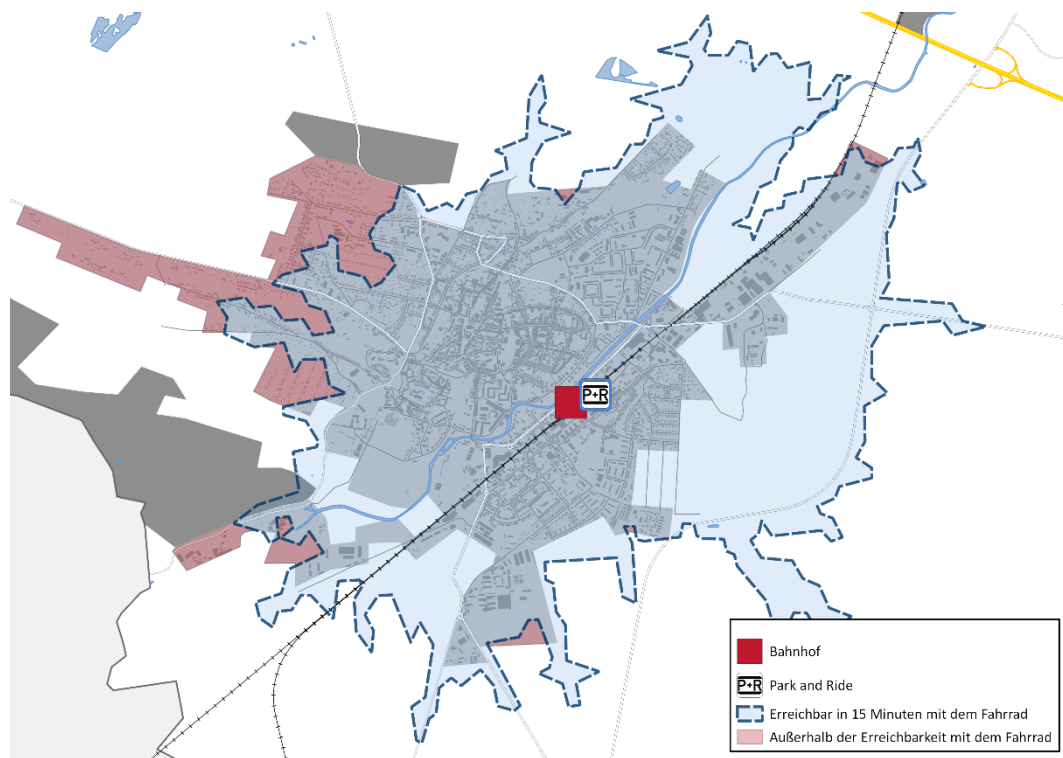
Somit besteht mit dem RE 11 ein SPNV-Angebot ins Mittelzentrum Halberstadt¹⁹ und nach Thale. Es soll geprüft werden Quedlinburg von einem Halbknoten im Rahmen des integralen Taktfahrplans (ITF)²⁰ in einen Vollknoten innerhalb des Planungshorizonts 2030 umzuwandeln. Voraussetzung hierfür wäre die im ÖPNV-Plan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

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

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

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

Abbildung 29: Erreichbarkeitsanalyse Bahnhof Quedlinburg mit dem Fahrrad



Quelle: IGES 2024.

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

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

Selketalbahn (HSB)

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

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

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

3.3.6 Schulverkehr

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

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

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

Tabelle 13: SWOT-Übersicht des Schulverkehrs

Schulverkehr	
Stärken + Gute Erreichbarkeit zentral gelegener Schulstandorte zu Fuß und mit dem Fahrrad + Gute Erreichbarkeit der Schulen in Gernrode + Einbeziehung der Bürger in Entscheidungsprozesse im Bereich Verkehr	Schwächen - Keine Schulwegpläne vorhanden - Eingeschränkte Erreichbarkeit aus westlicher Stadtlage und den Ortsteilen - Verkehrssicherheit an Schulen und auf Schulwegen (z. B. August-Bebel-Ring und Schulzentrum Stadt Gernrode) - Elterntaxis - Ruhender Verkehr an Schulen - Einmündungen an Schulstraßen - Undefinierte Einzugsbereiche von Kitas und Grundschulen - Dezentrale Verteilung von Bildungseinrichtungen - Schulverkehr (ÖPNV)
Chancen + Attraktivitätssteigerung der Welterbestadt als Wohnort für Familien + Geh- und Fahrgemeinschaften + Mobilitätsbildung + Mobilitätsmanagement	Risiken - Rückläufige Schülerzahlen - Selbstverständnis „Elterntaxis“ - Konsolidierung von Schulstandorten

Quelle: IGES 2024.

3.3.7 Verkehrsmittelverknüpfung

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

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

3.3.8 Ergänzende Mobilitätsangebote

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

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

3.3.9 Verkehrssicherheit

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

Unfallanalyse

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

Tabelle 14: Unfallstatistik Schwerpunkte 2017-2022

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

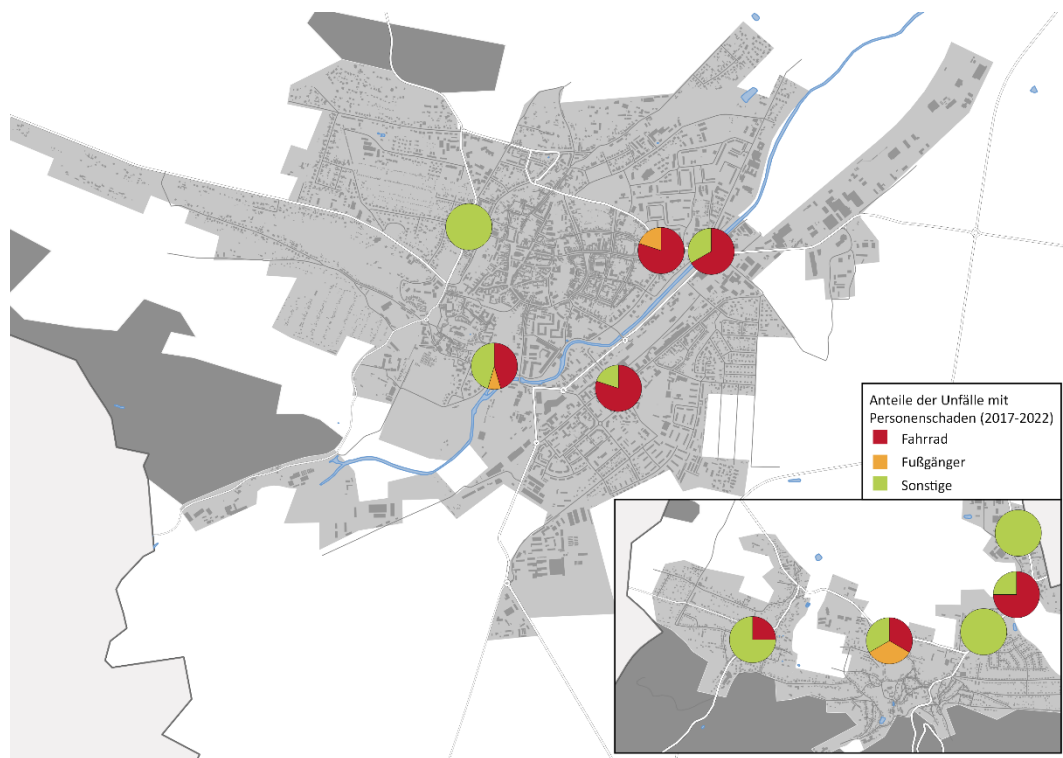
Quelle: IGES 2024.

Datengrundlage: Unfallatlas 2023.

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

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

Abbildung 30: Unfallstatistik Schwerpunkte 2017-2022



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

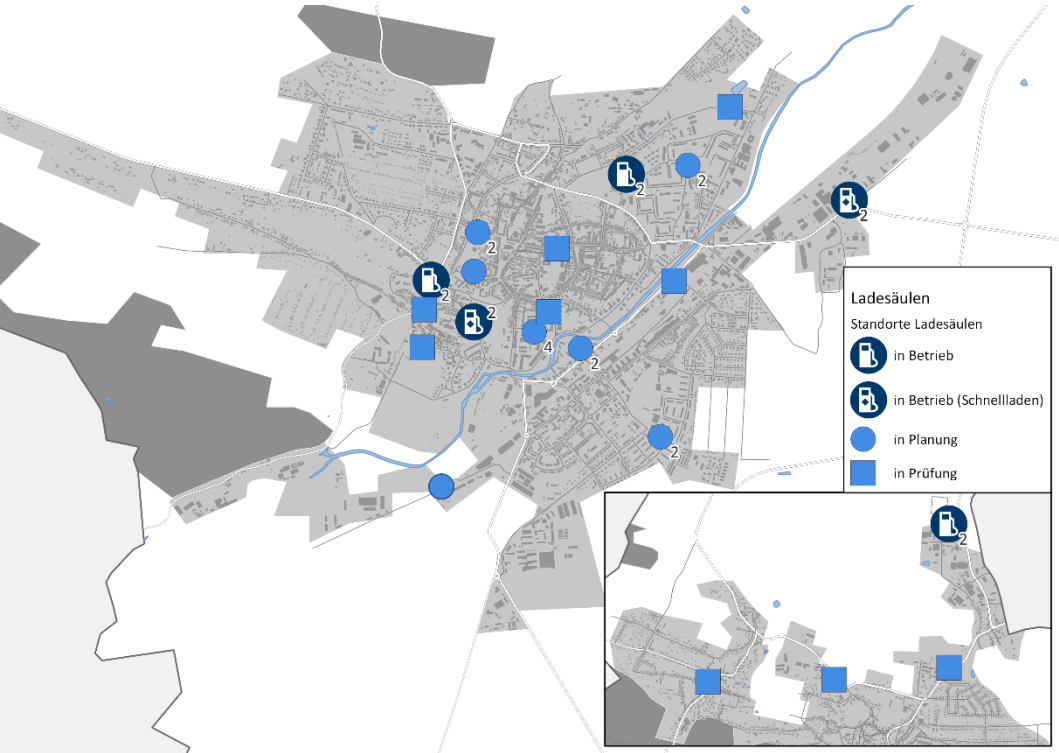
Insbesondere der Schwerpunkt Stresemannstraße/Klopstockweg ist besonders hervorzuheben, da sich dieser in unmittelbarer Nähe von Schuleinrichtungen befindet und daher eine besondere Gefahr für Kinder und Jugendliche darstellt.

3.3.10 Ladeinfrastruktur

Ladepunkte für den Kfz-Verkehr

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

Abbildung 31: Übersicht der Ladeinfrastruktur der Welterbestadt Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.
Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

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

Tabelle 15: Ladepunkte in Betrieb

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

Quelle: IGES 2024.
Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2023.

Ladepunkte für den Radverkehr

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

3.4 Ergebnisse der Online-Befragung

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

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

Die Mehrzahl der Teilnehmenden der Umfrage

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

Außerdem machten die Teilnehmenden folgende Angaben:

Die Teilnehmenden

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

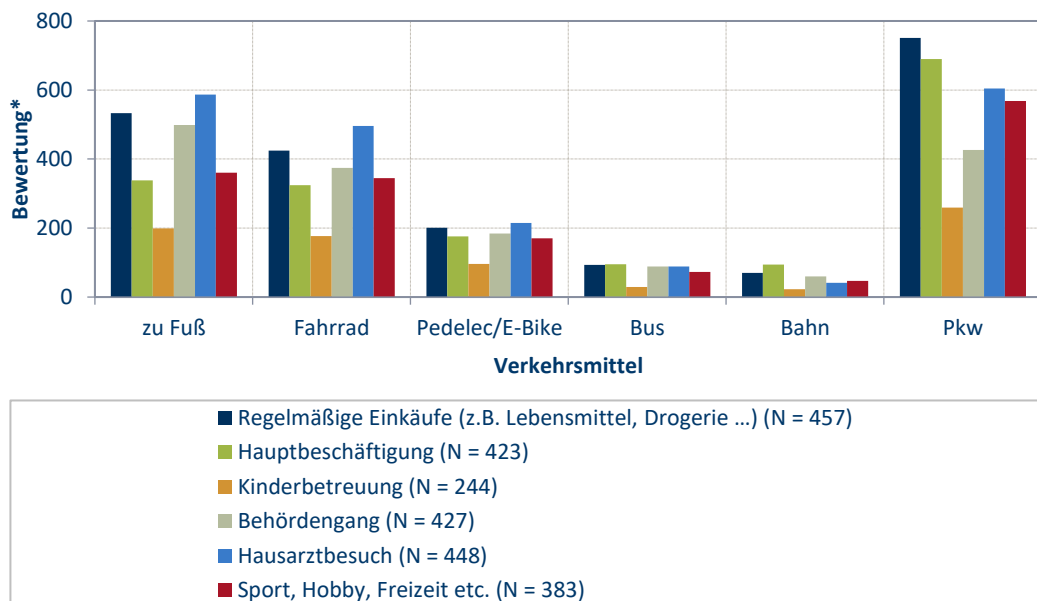
Außerdem zielte die Umfrage auf die Themen Verkehrsmittelwahl, Mobilitätsverhalten, Fußverkehr, Radverkehr, Bus- & Bahn-Angebot, Autoverkehr, Sicherheitsempfinden, Mobilitätsentwicklung sowie die Bereitschaft zur weiteren Beteiligung an der Bearbeitung des vorliegenden Stadtmobilitätsplans ab. Nachfolgend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

3.4.1 Verkehrsmittelwahl

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

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

Abbildung 32: Verkehrsmittelwahl



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

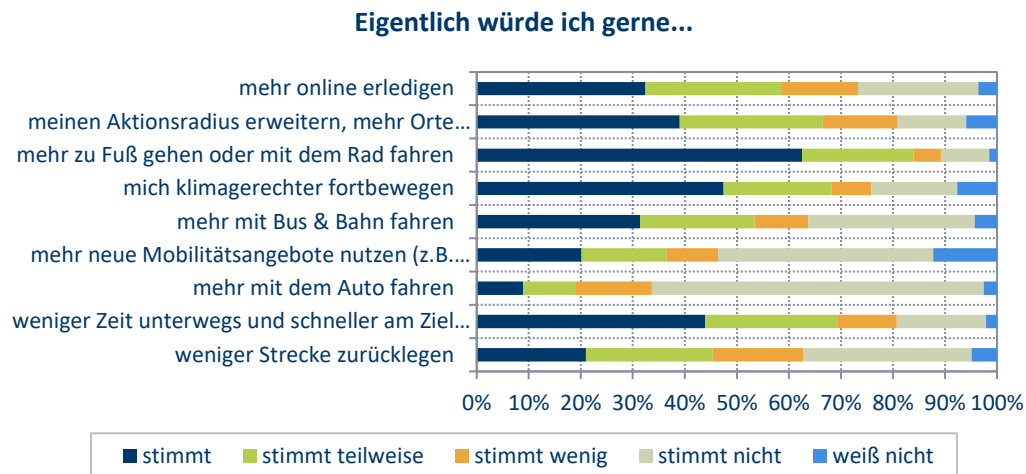
3.4.2 Mobilitätsverhalten

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

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

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

Abbildung 33: Mobilitätsverhalten



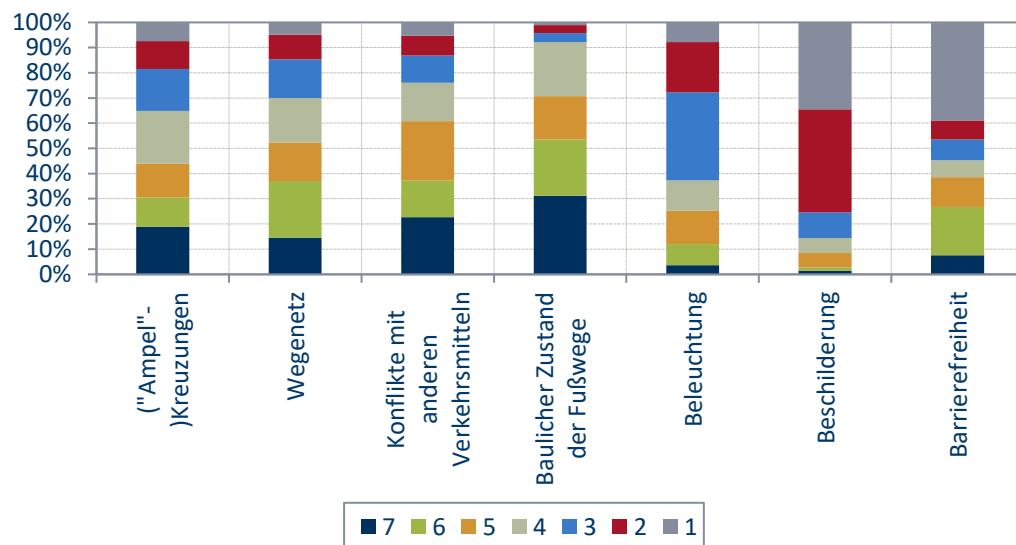
Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: n = 472.

3.4.3 Fußverkehr

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

Abbildung 34: Handlungsbedarfe Fußverkehr



Quelle: IGES 2024.

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

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

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

Abbildung 35: Wortwolke: was den Teilnehmenden am Fußverkehr gefällt.

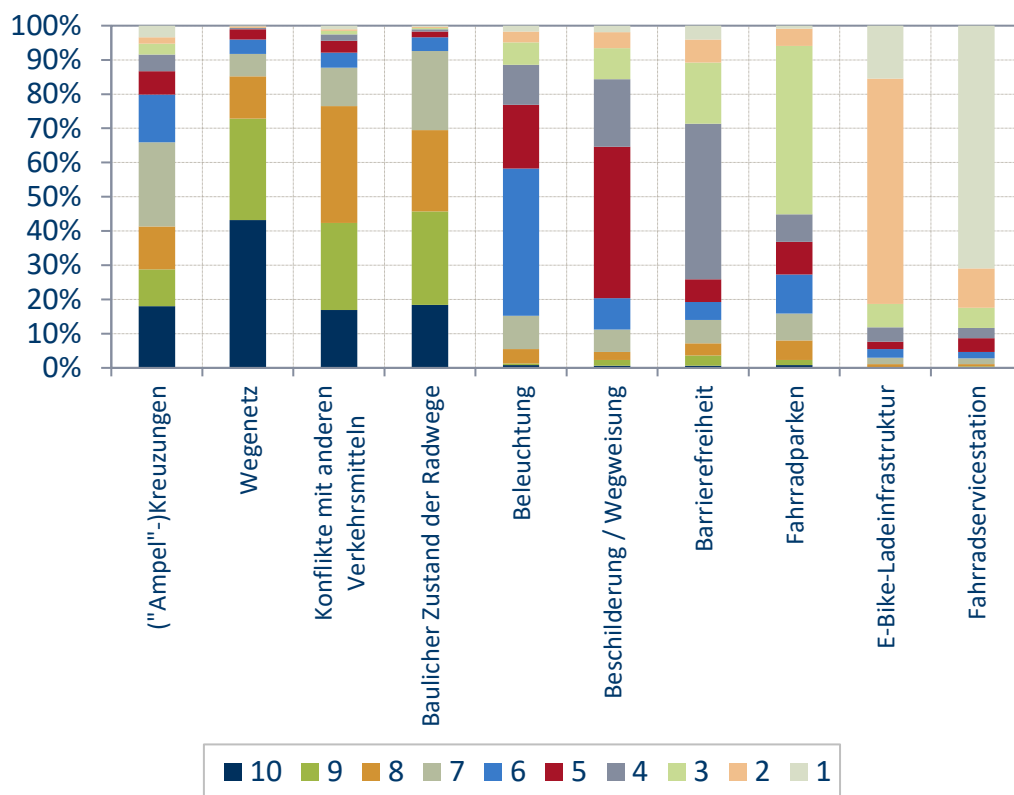


Quelle: IGES 2024.

3.4.4 Radverkehr

In Bezug auf den Radverkehr wurde deutlich, dass die Bewohner, wie auch beim Fußverkehr, sehr gerne mehr mit dem Rad unterwegs sein würden und die Welt-erbestadt grundsätzlich gute Voraussetzungen hat, um eine attraktive und radver-kehrsfreundliche Stadt zu sein. Auch hier wurden die Teilnehmenden nach den dringlichsten Handlungsbedarfen gefragt. Die nachfolgenden zehn sollten durch die Teilnehmenden von „10: am wichtigsten“ bis „1: am unwichtigsten“ eingeord-net werden. Hierbei sind explizite Handlungsbedarfe deutlich geworden (vgl. Ab-bildung 34).

Abbildung 36: Handlungsbedarfe Radverkehr



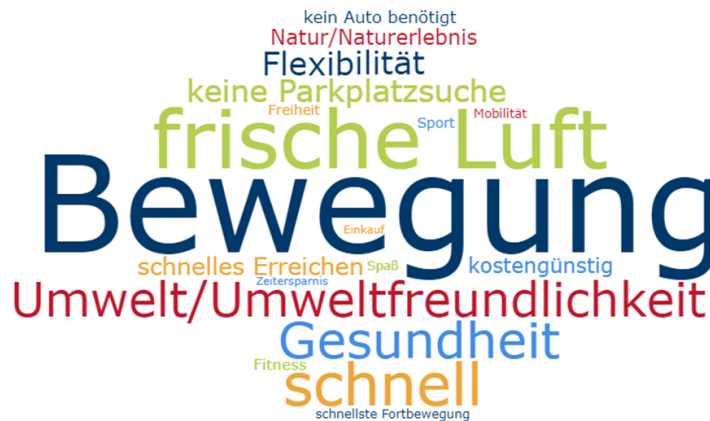
Quelle: IGES 2024.

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

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

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

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

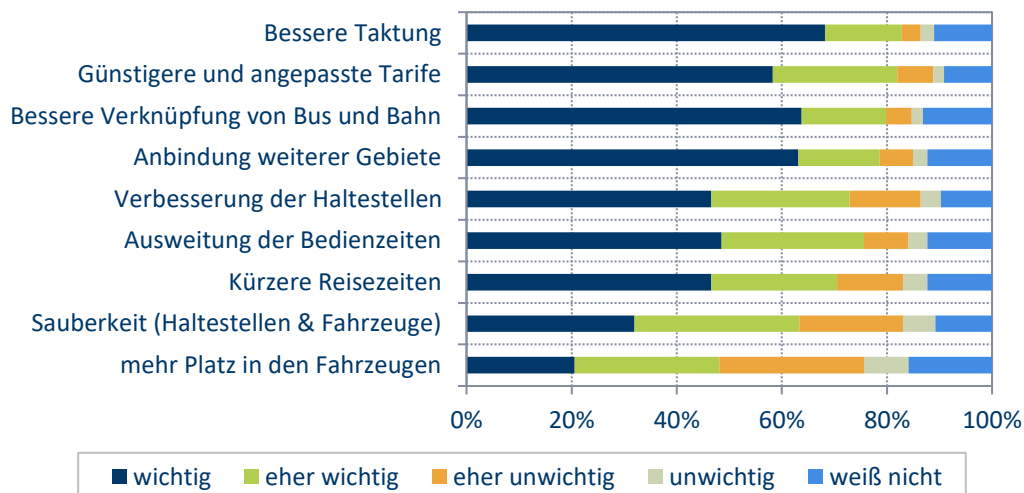


Quelle: IGES 2024.

3.4.5 Bus- & Bahn-Angebot

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

Abbildung 38: Handlungsbedarfe Bus- und Bahn-Angebot



Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: n = 472.

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

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

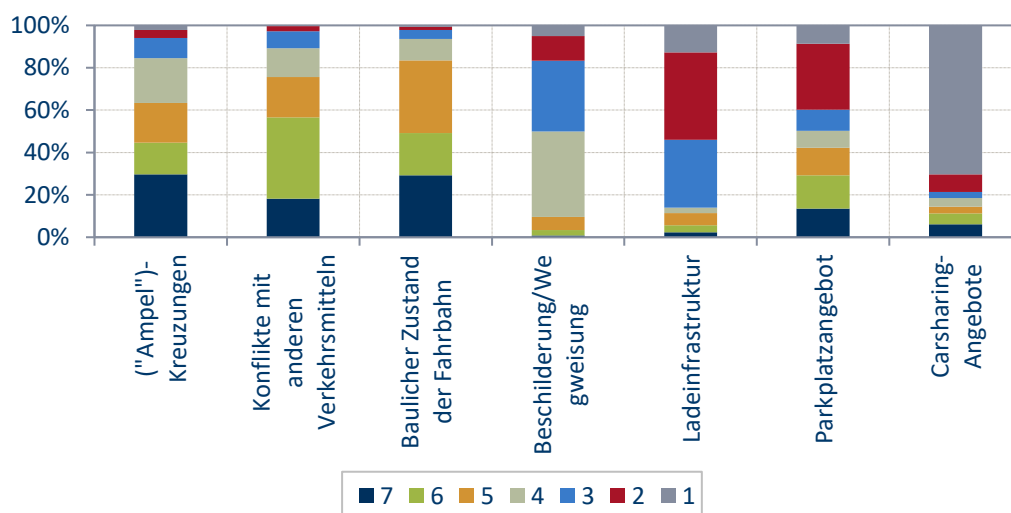
Auf die Frage, was den Teilnehmenden am aktuellen Bus- und Bahnangebot gefällt, fallen die Antworten eher ernüchternd aus. Viele finden nichts wirklich Positives am aktuellen Angebot, einige finden es gut, dass es immerhin ein Angebot gibt. Dass es sich um eine umweltfreundliche Alternative zum privaten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

3.4.6 Autoverkehr

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

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

Abbildung 39: Handlungsbedarfe Autoverkehr

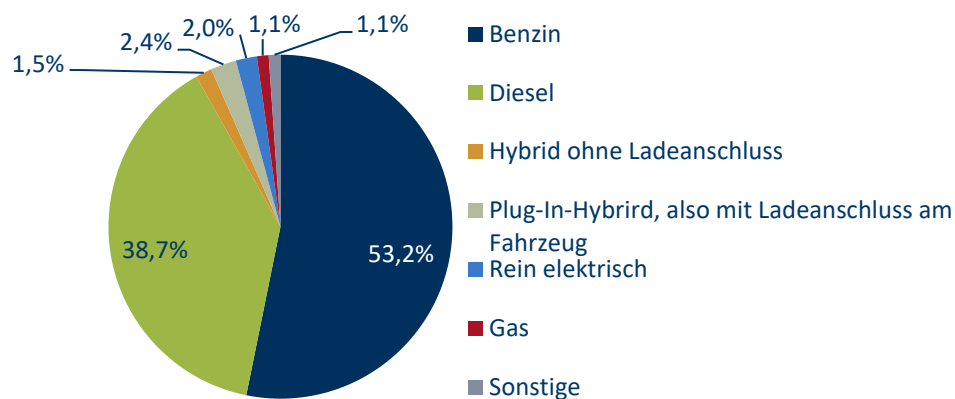


Quelle: IGES 2024.

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

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

Abbildung 40: Antriebsart der meistgenutzten Pkw



Quelle: IGES 2024.

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

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

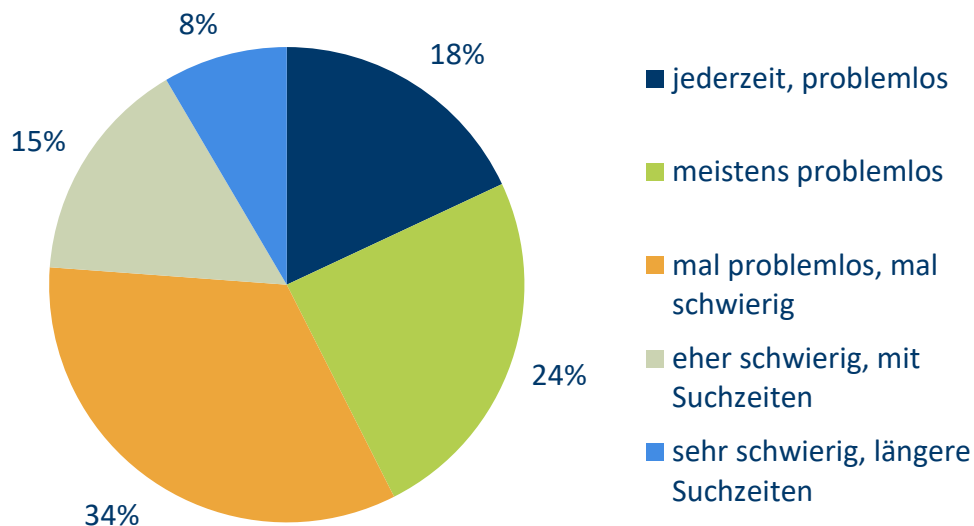
Abbildung 41: Wortwolke



Quelle: IGES 2024.

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

Abbildung 42: Bewertung Parksitzuation am üblichen Parkplatz



Quelle: IGES 2023.
Anmerkung: n = 449.

3.4.7 Sicherheitsempfinden

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

3.4.8 Mobilitätsentwicklung

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

Tabelle 16: Leitsätze zur künftigen Mobilitätsentwicklung

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

Quelle: IGES 2024.

Anmerkung: n = 472.

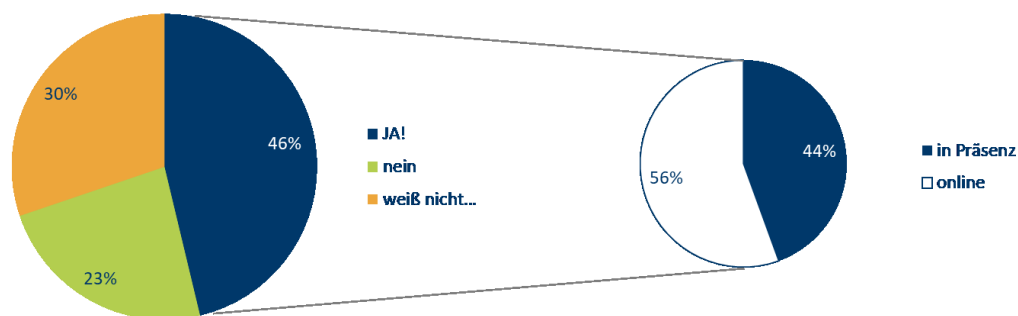
Die drei meistgewählten Leitsätze sind „Mehr klimafreundlichere Mobilität bei weniger Verkehr“, „Attraktive Radinfrastruktur ausbauen als Alternative zum Pkw“ und „Mobilität und Erreichbarkeit im ländlichen Raum sicherstellen“.

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

3.4.9 Bereitschaft zur weiteren Beteiligung

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

Abbildung 43: Bereitschaft zur weiteren Beteiligung in Bürgerwerkstätten



Quelle: IGES 2024.
Anmerkung: n = 472.

3.5 Ergebnisse der Vor-Ort-Begehungen

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

3.5.1 Vor-Ort-Begehung August-Bebel-Ring

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

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

Abbildung 44: Eingeschränkte Sichtachsen durch ruhenden Verkehr



Quelle: IGES 2023.

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

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

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

Abbildung 45: Konfliktsituation vor GutsMuths Gymnasium



Quelle: IGES 2023.

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

Abbildung 46: Fehlende Querungshilfen August-Bebel-Ring



3.5.2 Raumbeobachtung

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

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

Tabelle 17: Orte der Raumbeobachtung

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

Quelle: IGES 2023.

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

Abbildung 47: Ort der Raumbeobachtung: Stumpfburger Brücke



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

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

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



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

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

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

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

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

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

3.5.3 Parkraumerhebung

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

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

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

Bei der Parkraumerhebung wurde

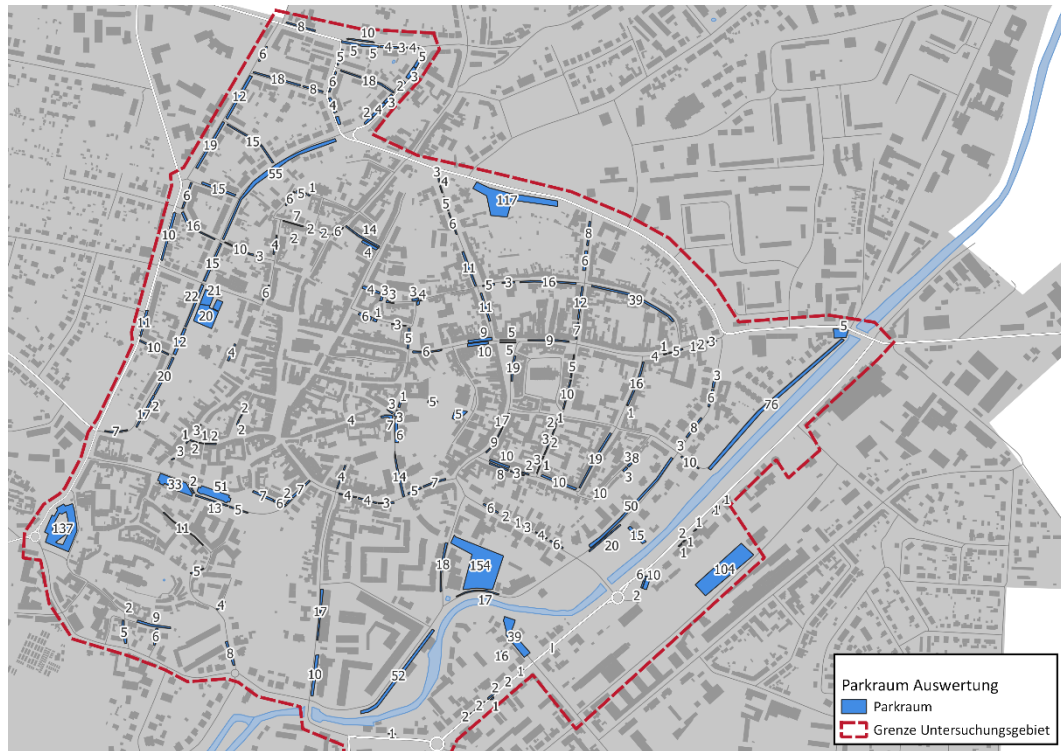
- ♦ die Anzahl und Lage der Park- und Stellplätze,
- ♦ deren Aufstellungsart,
- ♦ deren Regelungsform (zeitliche bzw. räumliche Beschränkungen)
- ♦ und besonders gekennzeichnete Park und Stellplätze (z. B. für Menschen mit Behinderung)

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

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

Davon wurden jeweils die Behindertenparkplätze separat ausgewiesen.

Abbildung 49: Parkraumübersicht Untersuchungsgebiet Welterbestadt Quedlinburg



Quelle: IGES 2024.

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

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

♦ Augustinern, 39 Stellplätze

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

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

Tabelle 19: Art und Anzahl an Stellplätzen im Kernstadtbereich

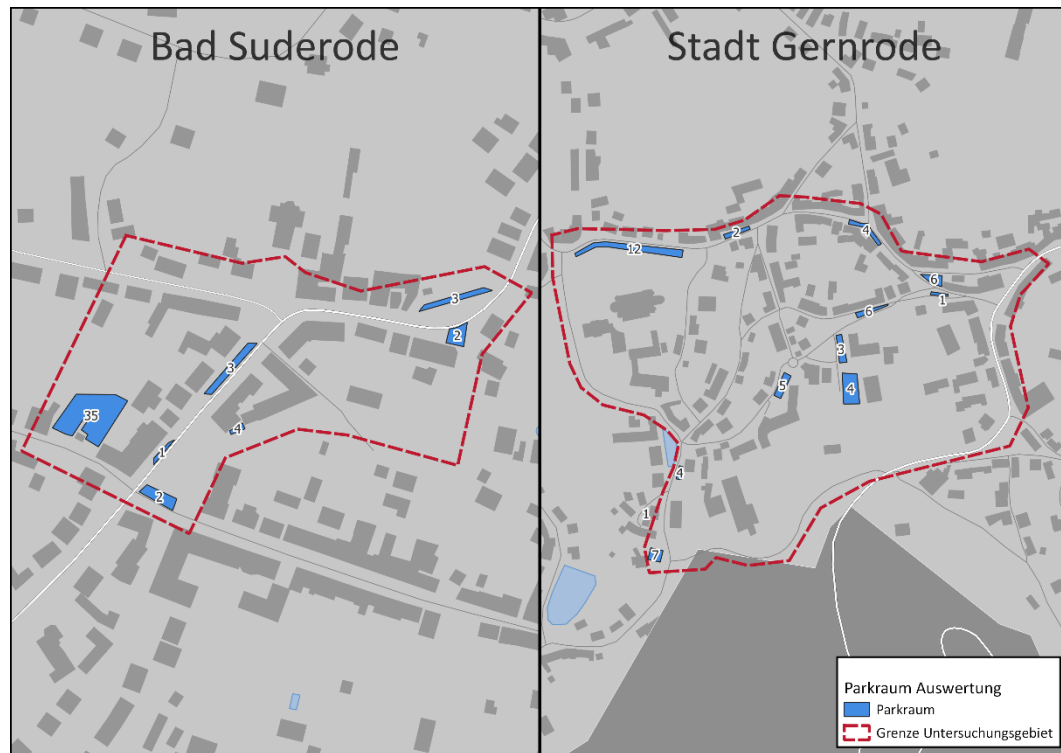
Art	Anzahl
Pkw-Parkplatz	851
Pkw-Parkplatz (Eingeschränkt)	1.052
Pkw-Parkplatz (mit Parkausweis)	153
Behindertenparkplatz	14
Lkw/Bus-Parkplatz	10
Wohnmobil-Parkplatz	15
Motorradparkplatz (ausgewiesen)	15
Fahrradabstellbügel	10
Gesamt	2.120

Quelle: IGES 2024.

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

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

Abbildung 50: Parkraumübersicht Untersuchungsgebiet Stadt Gernrode und Bad Suderode



Quelle: IGES 2024.

3.6 Übergeordnete Handlungsbedarfe

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

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

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

Tabelle 20: Übergeordnete Handlungsbedarfe

Fußverkehr
▪ Um- und Ausbau des Fußverkehrsnetzes ▪ Erreichbarkeiten verbessern ▪ Erschließung blau-grüner Korridore ▪ Ausbau/Verknüpfung der Fußgängerzonen und der Verkehrsberuhigten Bereiche ▪ Errichten zusätzlicher Querungsanlagen
Radverkehr
▪ Ausbau und Lückenschluss des Radwegenetzes ▪ Innere Erschließung Radverkehr verbessern ▪ Bessere Erschließung/Befahrbarkeit der Innenstadt ▪ Äußere Erschließung Radverkehr verbessern ▪ Anbindung der Ortschaften und Ortsteile ▪ Fahrradparken ▪ Verkehrssicherheit an Knotenpunkten verbessern
Motorisierter Individualverkehr (MIV)
▪ Verkehrsvermeidung Innenstadt ▪ Dezentralisierung/Neuordnung des ruhenden Verkehrs ▪ Parkmöglichkeiten außerhalb der Stadt (P+R) ▪ Anpassung Anwohnerparken/Innenstadt nur für Anwohner (nicht Anlieger) zum Parken freigeben ▪ Verbesserung Parkleitsystem ▪ Regulierung Lieferverkehre in der Innenstadt
ÖPNV
▪ Angebotsausbau (Takterhöhung, Bedienzeiten) ▪ Einführung Stadtbuslinie ▪ Takterhöhung im ÖPNV ▪ Einsatz von On-Demand-Verkehren ▪ Steigerung der Attraktivität des Bahnhofs ▪ Barrierefreiheit/Wetterschutz an Haltestellen
Schulverkehr
▪ Verkehrsvermeidung (Elterntaxis) ▪ Nahmobilität fördern ▪ Erhöhen der Verkehrssicherheit für Kinder ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen ▪ Mobilitätsbildung/-sensibilisierung
Weitere Handlungsbedarfe Mobilität
▪ Verkehrsmittelverknüpfung stärken ▪ Betriebliches Mobilitätsmanagement ▪ Schulisches Mobilitätsmanagement ▪ Mobilitätsbildung ▪ Sensibilisierung

Quelle: IGES 2024.

3.7 Strategieentwicklung

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

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

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

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

3.7.1 Szenarienentwicklung

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

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

²⁴ vgl. Rupprecht Consult 2021.

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

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

Abbildung 51: Kurzbeschreibung der Szenarien am Beispiel "Fahrradparken"

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

Quelle: IGES 2024.

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

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

IGES

Abstimmung Handlungsfelder 1-14

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

IGES

Abstimmung Handlungsfelder 1-14

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

Quelle: IGES 2023.

3.7.2 Zielszenario

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

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

Radverkehr

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

Fußverkehr

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

ÖPNV

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

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

Ruhender Verkehr

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

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

Sharing-Angebote/Multimodalität/Mobilitätsstationen

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

Mobilitätsmanagement

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