

A2 Machbarkeitsexposés der Leitprojekte

Fußverkehr	
[FuFu1, FuFu2, FuFu3, FuFu4, FuFu19] Umsetzen verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Carl-Ritter-Straße zur Förderung des Fußverkehrs	Umsetzungshorizont:
	♦ Kurz- mittelfristig (bis zu fünf Jahre)
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	♦ Die Carl-Ritter-Straße stellt als einzige Sammelstraße, die eine West-Ost-Durchquerung mit dem Pkw durch die Innenstadt ermöglicht, eine relevante Verbindung mit hoher Verkehrsbelastung im Straßennetz dar. ♦ Durch die beiden flankierenden Fußgängerzonen im Norden und im Süden, ist hier der Fußverkehr stark ausgeprägt.
Ziel der Maßnahme	♦ Stärkung Fußverkehr ♦ Erhöhen der Verkehrssicherheit für Menschen mit Mobilitätseinschränkung (nahegelegenes Seniorenzentrum) ♦ Reduzierung MIV
Maßnahmenbeschreibung:	♦ Errichten von zwei Querungshilfen in der Carl-Ritter-Straße (Fußweg Word und Carl-Ritter-Parkplatz) ♦ Vorziehen des Verkehrsberuhigten Bereichs (VZ 325.1) zur Verkehrsberuhigung der Einmündung in die Lange Gasse in Richtung Finkenherd ♦ Fahrbahnverengung durch Poller/Stadtgrün der Carl-Ritter-Straße am Word ♦ Einfahrtsbeschränkung durch versenkbaren Poller Carl-Ritter-Straße - Hohe Straße ♦ Optische Fahrbahnverengung, z. B. durch Tiefbord (Ende Altetopfstraße stadteinwärts)

Fußverkehr		
Arbeitsschritte, Voraussetzungen und Randbedingungen	♦ Beratung zu Umsetzungsmöglichkeiten mit relevanten Akteuren, ♦ Ggf. Beteiligung Anwohner der Innenstadt, die von der Zufahrtsbeschränkung betroffen sind ♦ Planung umzusetzender Baumaßnahmen, evtl. inkl. Erhebung (intern oder extern) ♦ Abwägung zwischen Barrierefreiheit und Denkmalschutz, gemeinsam mit zuständigen Behörden ♦ Vergabe der Bauleistung	
Finanzierung	Finanzieller Aufwand:	♦ Personalkosten für Prüf- und Planungsaktivitäten, ♦ Investitionskosten für Aus- / Umbau der Infrastruktur können je nach Gestaltung der baulichen Elemente variieren
	Potentielle Finanzierungsinstrumente:	♦ Kommunale Mittel ♦ Fördermittel
	Potentielle Fördermöglichkeiten:	♦ Förderinitiative Fußverkehr (BALM) ♦ Etwaige Sonderprogramme des Bundes oder des Landes, durch die Stadtverwaltung zu prüfen
Zuständigkeit/ Relevante Akteure:	♦ Stadtverwaltung, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörde, Denkmalschutz, Beauftragte für Menschen mit Behinderung	
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	♦ u. a. RalE7, FuBa1, FuBa2, FuBa3	

Innere Erschließung Radverkehr	
[RaIE17] Anordnen einer Fahrradstraße in der Lindenstraße	Umsetzungshorizont:
	♦ Kurzfristig (bis zwei Jahre)
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	♦ Die Lindenstraße ist eine Sammelstraße, welche die Kleerswiese und das Harzkrlinikum im Dittfurter Weg verbindet. Sie führt entlang des neu geplanten FSE-Geländes sowie entlang eines Sportplatzes. Dadurch hat die Lindenstraße eine hohe Bedeutung sowohl für den Freizeitverkehr (insbesondere Kinder und Jugendlichen), als auch für den täglichen Pendlerverkehr (Harzkrlinikum als größter Arbeitgeber der Region) mit dem Rad. ♦ Um die Nutzung der Lindenstraße für den Radverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten, soll eine Fahrradstraße mit Freigabe für den Kraftverkehr angeordnet werden.
Ziel der Maßnahme	♦ Priorisierung Radverkehr, hochwertige Radinfrastruktur ♦ Erhöhen der Verkehrssicherheit ♦ Reduzierung MIV ♦ Angebotsverbesserung von Alternativen zu MIV
Maßnahmenbeschreibung:	♦ Anordnung einer Fahrradzone (VZ 244.1 i. V. m. VZ 1022-12 und 1024-10 (Auto und Motorrad frei)) ♦ Evtl. zusätzliche Fahrbahnmarkierung zur deutlichen Erkennbarkeit (z. B. Piktogramme auf der Fahrbahn) ♦ Anbringen von auffälliger Beschilderung, die über die bestehenden Regelungen einer Fahrradstraße aufmerksam machen, einfache Beschilderung reicht in der Regel nicht aus (z. B. Banner an den Eingängen der Fahrradstraße) ♦ Ruhenden Verkehr möglichst in Form von alternierendem Längsparken organisieren, Quer- und Schrägparken möglichst vermeiden

Innere Erschließung Radverkehr

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



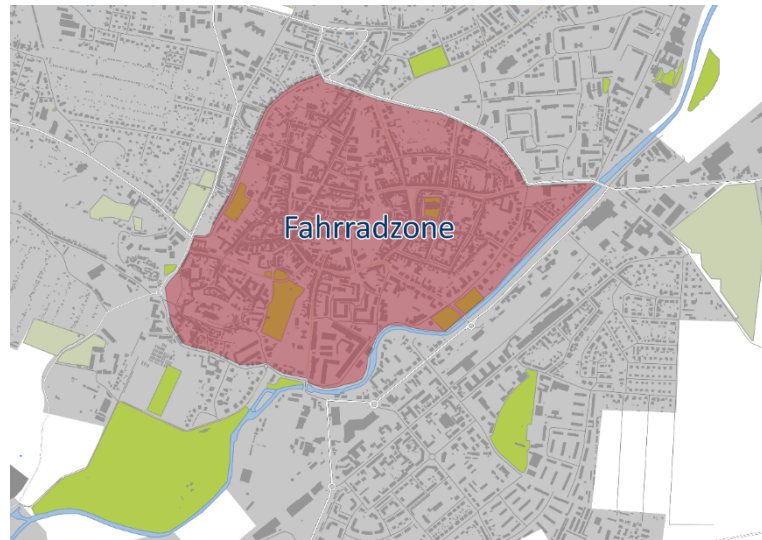
Quelle: QIMBY 2024.

Arbeitsschritte, Voraussetzungen und Randbedingungen	◆ Beratung zu Umsetzungsmöglichkeiten mit relevanten Akteuren (Straßenverkehrsbehörde) ◆ Prüfung etwaiger begleitender Baumaßnahmen ◆ Anordnung der Verkehrszeichen ◆ Beschaffung und Montage der Verkehrszeichen, Aufbringen der Markierung ◆ Beschaffung und Montage temporärer Beschilderung ◆ Öffentlichkeitswirksame Eröffnungsveranstaltung ◆ Kommunikation mit Anliegern	
Finanzierung	Finanzieller Aufwand:	◆ Kosten für Beschilderung und Fahrbahnmarkierung ◆ Personalkosten für Prüf- und Planungsaktivitäten, ◆ Abhängig von der Anzahl zusätzlicher baulicher Maßnahmen (z. B. Verschwenkungen/Einengen) evtl. weitere Kosten

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

Innere Erschließung Radverkehr	
[RaIE19] Anordnen einer Fahrradzone in der gesamten Innenstadt	Umsetzungshorizont:
	♦ Mittelfristig (Zwei bis fünf Jahre)
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	♦ Mit der StVO-Novelle vom 28.04.2020 ist die Anordnung einer Fahrradzone möglich. Die Fahrradzone orientiert sich an der Regelungsform der Fahrradstraße, ermöglicht aber eine flächendeckende Anordnung über mehrere Straßenzüge. Innerhalb einer Fahrradzone ist in regelmäßigen Abständen zur Ausbildung des Zonenbewusstseins das VZ 244.3 als Sinnbild auf der Fahrbahn aufzubringen. Die genauen Anordnungsvoraussetzungen sind in § 45 Abs. 1i StVO zu finden. ♦ Die historische Innenstadt der Welterbestadt Quedlinburg wird aktuell vornehmlich mit dem MIV angefahren. Ein gefahrenloses Anfahren von Zielen in der Innenstadt ist mit dem Fahrrad mit den aktuell bestehenden Regelungen nur bedingt möglich. Gemäß des beschlossenen Zielkonzepts sollte hier der Konflikt zwischen Kraft und Radverkehr entschärft und die Bedingungen das Fahrrad als Verkehrsmittel für das Anfahren von Zielen in der Innenstadt verbessert werden.
Ziel der Maßnahme	♦ Stärkung Radverkehr ♦ Erhöhen der Verkehrssicherheit durch Verkehrsberuhigung ♦ Reduzierung MIV
Maßnahmenbeschreibung:	♦ Anordnen einer Fahrradzone innerhalb der Fläche des „Einkaufserlebnis Historische Innenstadt“ (vgl. Abbildung 65) ♦ Anbringen des VZ 244.3 („Fahrradzone“) i. V. m. VZ 1022-12 und 1024-10 („Auto und Motorrad frei“) ♦ Bestenfalls den MIV höchstens für Anlieger freigeben ♦ Möglichst fahrradfreundliche Fahrbahnoberfläche. Bei Bepflasterung möglichst Piktogramme aufbringen und den Einsatz von geschnittenem Großpflaster prüfen (Einhaltung Denkmalschutz) (vgl. Abbildung 66).

Abbildung 65: Bereich der Fahrradzone in der Innenstadt



Quelle: IGES 2024.
Datengrundlage: Welterbestadt Quedlinburg 2024.

Abbildung 66: Beispiel für geschnittenen Großpflaster in der Altstadt Lübeck



Quelle: QIMBY 2024.

Innere Erschließung Radverkehr		
		♦ Ruhenden Verkehr möglichst in Form von alternierendem Längsparken organisieren, Quer- und Schrägparken möglichst vermeiden ♦ In den ersten Monaten der Maßnahme: Anbringen von auffälliger Beschilderung, die über die bestehenden Regelungen einer Fahrradzone aufmerksam machen (z. B. Banner an den Eingängen der Fahrradzone)
Arbeitsschritte, Voraussetzungen und Randbedingungen		♦ Beratung zu Umsetzungsmöglichkeiten mit relevanten Akteuren (Straßenverkehrsbehörde) ♦ Anordnungsgrundlage mit der Straßenverkehrsbehörde klären und Umgang klären (z. B. LSA, Linienverkehre) ♦ Prüfung und Definition baulicher Anpassungen (z. B. geschnittenes Großpflaster) ♦ Prüfung etwaiger begleitender Baumaßnahmen ♦ Anordnung der Verkehrszeichen ♦ Beschaffung und Montage der Verkehrszeichen, Aufbringen der Markierung ♦ Beschaffung und Montage temporärer Beschilderung ♦ Öffentlichkeitswirksame Eröffnungsveranstaltung ♦ Ggf. Beteiligung Anwohner und Gewerbetreibende der Innenstadt ♦ Planung etwaiger umzusetzender Baumaßnahmen, evtl. inkl. Erhebung (intern oder extern) ♦ Abwägung zwischen Barrierefreiheit und Denkmalschutz, gemeinsam mit zuständigen Behörden ♦ Vergabe der Bauleistung
	Finanzieller Aufwand:	♦ Personalkosten für Prüf- und Planungsaktivitäten ♦ Investitionskosten für Aus- / Umbau der Infrastruktur (können je nach Gestaltung der baulichen Elemente variieren)

Innere Erschließung Radverkehr		
	Potentielle Finanzierungsinstrumente:	♦ Kommunale Mittel ♦ Fördermittel
	Potentielle Fördermöglichkeiten:	♦ Förderung von nicht-investiven Modellvorhaben zur Umsetzung des NRVP ♦ Sonderprogramm „Stadt und Land“ (BMDV)
Zuständigkeit/ Relevante Akteure:	♦ Stadtverwaltung ♦ Straßenverkehrsbehörde ♦ Denkmalschutz ♦ Politik ♦ Bürger, Gewerbetreibende	
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	♦ u. a. RaIE3, RaIE4, RaIE5, RaIE6, RaIE7, RaIE8, RaIE9, RaIE10, RaIE11, RaIE12, RaIE13, RaIE16, RaIE18 → Enge Abstimmung mit MoMI1, MoMI2, RaIE2, RaFa4 (100-Bürger-Programm) und ÖPNV4 (Stadtbuslinie) erforderlich!	

Äußere Erschließung Radverkehr	
[RaAE2] Verbesserung der radverkehrlichen Anbindung der Ortschaften	Umsetzungshorizont:
	♦ Mittelfristig (2 bis fünf Jahre)
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	Die bessere Anbindung der Ortschaften Stadt Gernrode und Bad Suderode wurde im Rahmen des Zielkonzepts als ein Hauptziel für den Radverkehr beschlossen. Die Entfernung zwischen den Zentren der Ortschaften ins Zentrum der Welt-erbestadt Quedlinburg beträgt etwa 10km, was nach dem Regelwerk H RSV der FGSV eine optimale Entfernung für eine Radschnellverbindung bzw. eine Radvorrangroute ist. Radschnellverbindungen zeichnen sich dadurch aus, dass sie aufgrund einer hohen Belagsqualität auch bei hoher Geschwindigkeit sicher befahrbar sind, durch sie geringe Zeitverluste durch Anhalten und Warten entstehen, ausreichende Breiten auch für größere Verkehrsmengen bieten sowie i. d. R. isoliert von anderen Verkehrsmitteln führen. Durch eine schnelle und direkte Verbindung haben Radschnellwege das Potenzial den Alltags- und insbesondere den Berufspendlerverkehr vom Pkw auf das Fahrrad zu verlagern.
Ziel der Maßnahme	♦ Hochwertige Radinfrastruktur ♦ Stärkung des Radverkehrs auf mittellangen Strecken (7-15 km) ♦ Reduzierung MIV
Maßnahmenbeschreibung:	♦ Erschließung bzw. Ausbau der bestehenden Radwegeverbindung zwischen den Ortschaften und der Kernstadt Quedlinburg (Quarmbachweg / Wellbachweg (Erschließung) – Dreibogenbrücke – Suderöder Chaussee) zu einem Radschnellweg, jedoch mindestens zu einer Radvorrangroute. ♦ Variantenprüfung im Rahmen einer Bürgerbeteiligung

Äußere Erschließung Radverkehr		
Arbeitsschritte, Voraussetzungen und Randbedingungen	♦ Beratung zu Umsetzungsmöglichkeiten mit relevanten Akteuren (Landkreis) ♦ Definition Verfahrensablauf der Variantenprüfung ggf. mit Bürgerbeteiligung und Erhebungen ♦ Vergabe Planungsleistung nach HOAI LPH 1-9 ♦ Vergabe von Bauleistungen ♦ Evtl. öffentlichkeitswirksame Veranstaltung	
Finanzierung:	Finanzieller Aufwand:	♦ Kostensatz Radschnellverbindung etwa 1,0 Mio. Euro/km bzw. Kostensatz Radvorrangrouten etwa 0,6 Mio. Euro/km ♦ zzgl. 20% Umwegzuschlag auf Entfernung Luftlinie ♦ Zwangspunktzuschlag (bei Kreuzung bedeutender Infrastrukturen) etwa 0,5 Mio. Euro/St. Bei einer Korridorlänge von ca. 10 km und einer Kreuzung der L239 ergibt sich eine überschlägige Kostenermittlung von insgesamt 12,5 Mio. Euro (RSV) bzw. 7,7 Mio. Euro (RVR)
	Potentielle Finanzierungsinstrumente:	♦ Kommunale Mittel ♦ Fördermittel
	Potentielle Fördermöglichkeiten:	♦ Klimaschutz durch Radverkehr ♦ Sonderprogramm „Stadt und Land“ (BMDV) ♦ Finanzhilfen für Radschnellwege ♦ Weitere etwaige Sonderprogramme des Bundes oder des Landes, durch die Stadtverwaltung zu prüfen unter Beachtung der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 - 2030

Äußere Erschließung Radverkehr	
Zuständigkeit/ Relevante Akteure:	♦ Landkreis, Stadtverwaltung
Kombinierbar- keit mit ande- ren Maßnah- men	♦ u. a. RaAE3, RaAE12, RaIE33

ÖPNV		
[ÖPNV6] Einführung einer Stadtbuslinie (Linie 206)	Umsetzungshorizont:	
	♦ Kurzfristig (unter zwei Jahren)	
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	♦ Verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt ♦ Bessere Anbindung der Ortschaften ♦ Versorgungssicherheit ♦ Attraktivitätssteigerung des ÖPNV	
Ziel der Maßnahme	♦ Stärkung des ÖPNV, Stadtbus als ernsthafte Alternative zum MIV etablieren ♦ Funktionierendes Stadtbussystem ♦ Reduzierung MIV	
Maßnahmenbeschreibung:	♦ Einführung einer Stadtbuslinie, die ggf. sowohl die Ortschaften und Ortsteile als auch die Innenstadt anbindet. ♦ Anbindung bestehender und neuer Wohngebiete (z. B. Galgenberg und Süderstadt) ♦ Takterhöhung ♦ Bahnhof Quedlinburg als Start- und Endhaltestelle	
Arbeitsschritte, Voraussetzungen und Randbedingungen	♦ Aktuell befindet sich die Maßnahme bereits in Prüfung, eine Umsetzung ist daher wahrscheinlich.	
Finanzierung:	Finanzieller Aufwand:	Bestellung von ÖPNV-Verkehren inkl. Fahrer, Fahrzeug und Betriebskosten
	Potentielle Finanzierungsinstrumente:	♦ Mittel des Landkreises „harzbewegt“, ÖPNV-Grundfinanzierung gem. ÖPNV-Gesetz,

ÖPNV		
		♦ Regionalisierungsmittel (z. B. Beschaffung von Bussen), ♦ weitere Finanzierungsoptionen prüfen, ggf. Beantragung von Fördermitteln ♦ Kommunale Mittel
	Potentielle Fördermöglichkeiten:	♦ Etwaige Sonderprogramme des Bundes oder des Landes, durch die Stadtverwaltung zu prüfen
Zuständigkeit/ Relevante Akteure:	♦ Landkreis, Verkehrsunternehmen, Stadtverwaltung, Bürger, Politik	
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	♦ u. a. Alle Maßnahmen aus dem Maßnahmenpaket ÖPNV	

Schulverkehr	
[Schu8] Bessere Erreichbarkeit der weiterführenden Schule sowie weiteren Bildungseinrichtungen in der Süderstadt für Kinder	Umsetzungshorizont:
	♦ Kurzfristig (bis zwei Jahre)
Hintergrund und Mehrwert der Maßnahme	Die Vor-Ort-Begehung des August-Bebel-Rings (vgl. 3.5.1) hat ergeben, dass die verkehrliche Situation an den Bildungseinrichtungen in der Süderstadt (GuthsMuths Gymnasium, Kita Süderstadt Anne Frank und Kinderkrippe Mini & Maxi) zu den Stoßzeiten zu Engpässen in der Erreichbarkeit mit dem Pkw führt. Durch fehlende Flächenverfügbarkeit für den Hol- und Bringverkehr, nutzen Elterntaxis u.a. die Nebenflächen wodurch es zu gefährlichen Situationen mit Kindern und Jugendlichen kommt. Darüber hinaus sind die Sichtachsen durch den ruhenden Verkehr vor allem in Kurven stark eingeschränkt, wodurch hervortretende Kinder selber den Verkehr nicht einsehen können und nur schlecht gesehen werden.
Ziel der Maßnahme	♦ Reduzierung MIV ♦ Stärkung Umweltverbund ♦ Erhöhen der Verkehrssicherheit durch Verkehrsberuhigung ♦ Steigerung der Aufenthaltsqualität
Maßnahmenbeschreibung:	♦ Vorziehen der Bordkante an den Einmündungen („Gehwegnasen“) an der Dorothea-Erxleben-Straße/August-Bebel-Ring ♦ Dezentrale Haltezonen für Elterntaxis: Einrichten von Parkverbotszonen Dorothea-Erxleben-Straße, Johannishöfer Trift ♦ Gesamter August-Bebel-Ring als Halteverbotszone, gewonnene Flächen zu Gunsten von Fahrradparken oder Gehwegen/Aufenthaltsqualität umnutzen ♦ Widmung des August-Bebel-Rings dem Radverkehr, Anordnen einer Fahrradstraße ♦ Prüfung des Auftrags zusätzlicher Fahrbahnmarkierung (z. B. Piktogramme) zur deutlichen Erkennbarkeit ♦ Anbringen des VZ 244.1 i. V. m. VZ 1022-12 und 1024-10 (Auto und Motorrad frei)

Schulverkehr		
Arbeitsschritte, Voraussetzungen und Randbedingungen	◆ Bestandsaufnahme, ggf. Begehung gemeinsam mit Eltern und Kindern ◆ Beratung zu Umsetzungsmöglichkeiten mit relevanten Akteuren, ◆ Ggf. Beteiligung Anwohner ◆ Planung umzusetzender Baumaßnahmen, evtl. inkl. Erhebung (intern oder extern) ◆ Abwägung zwischen Barrierefreiheit und Denkmalschutz, gemeinsam mit zuständigen Behörden ◆ Vergabe der Bauleistung	
	Finanzieller Aufwand:	◆ Personalkosten für Prüf- und Planungsaktivitäten ◆ Investitionskosten für Aus- / Umbau der Infrastruktur können je nach Gestaltung der baulichen Elemente variieren
	Potentielle Finanzierungsinstrumente:	◆ Kommunale Mittel
	Potentielle Fördermöglichkeiten:	◆ Förderinitiative Fußverkehr (BALM) ◆ Förderung von nicht-investiven Modellvorhaben zur Umsetzung des NRVP ◆ Etwaige Sonderprogramme des Bundes oder des Landes, durch die Stadtverwaltung zu prüfen
Zuständigkeit/ Relevante Akteure:	◆ Stadtverwaltung, Straßenverkehrsbehörde	

Schulverkehr	
Kombinierbarkeit mit anderen Maßnahmen	♦ u. a. FuFu20, MoVe1, MoVe4, Schu1, Schu2, Schu3, Schu4, Schu5, Schu10, Schu11, WeMo2