

QUEDLINBURG 2036

Zweite Fortschreibung des Rahmenplans des Sanierungsgebietes
der Welterbestadt Quedlinburg / August 2021

INDEX

1. VORBEMERKUNGEN	3
1.1. Vorwort	3
1.2. Anlass & Ziel	4
2. KONTEXT	6
2.1. Räumlicher Kontext	6
2.2. Übergeordnete Planungen	10
2.3. Informelle Planungen	13
2.4. Erste Fortschreibung Städtebaulicher Rahmenplan	16
2.5. Zusammenfassung räumlich-planerischer Kontext	18
3. GRUNDLAGEN DER PLANUNG	19
3.1. Bevölkerungsentwicklung	19
3.2. Wohnungsentwicklung/Wohnbaubedarf	22
3.3. Nutzung	23
3.5. Stadtklima/-ökologie	36
3.6. Räumliche Verflechtung	38
3.7. Stadtbild: Bebauung & Freiflächen	41
4. STATUS QUO / HANDLUNGSRAHMEN	46
4.1. Rahmenplanung 2008	46
4.2. Beteiligungserkenntnisse	52
4.3. Zusammenfassung Handlungsrahmen	59
5. SANIERUNGSZIELE & RAUMKONZEPTE	61
5.1. Sanierungskonzept Bebauung	61
5.2. Sanierungskonzept Verkehr	64
5.3. Sanierungskonzept Freiraum	68
5.4. Sanierungskonzept Stadtökologie	73
5.5. Sanierungskonzept Nutzung	77
6. MAßNAHMENSTRUKTUR	80
6.1. Übersicht und Priorisierung	80
6.2. Maßnahmen zur Verflechtung des Sanierungsgebiets mit der Umgebung	82
6.3. Durchführungsabschnitte und Zeitplan	84

7. SCHLUSSBEMERKUNGEN	92
8. VERZEICHNIS DER QUELLEN, ABBILDUNGEN & ANHÄNGE	93
8.1. Quellen	93
8.2. Abbildungen	93
8.3. Anhänge	94

1. Vorbemerkungen

1.1. Vorwort des Bürgermeisters

Liebe Quedlinburger, sehr geehrte Damen und Herren,

Wir blicken heute auf 30 Jahre Stadtsanierungsgeschichte der Nachwendezeit zurück. Einen wichtigen Baustein bildet hierzu der Städtebauliche Rahmenplan. Fast 15 Jahre nach der Ersten Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplans liegt nun 2021 der neue Maßnahmenkatalog mit Zielsetzung zu 2036 in Form der Zweiten Fortschreibung vor. Diese wiederholte Fortschreibung war nötig, da zahlreiche Sanierungsziele erreicht wurden, vor allem im Bereich der Gebäudesanierung, nun aber neue Herausforderungen der Stadtentwicklung angenommen werden müssen. Die komplexeste Aufgabe hierin ist es, die zeitgemäßen Ansprüche einer modernen Stadtentwicklung in die Einzigartigkeit der authentischen Welterbestadt Quedlinburg zu bringen. Hierfür stellt der Städtebauliche Rahmenplan ein wichtiges Planungsinstrument dar.

Zum aktuellen Zeitpunkt 2021 stehen vorrangig zeitgemäße Themen wie Mobilität und CO² Einsparung, lebenswerter und attraktiver Wohnort in der historischen Innenstadt sowie Planungsschritte zur Post-Corona-Stadt auf der Agenda. Besonders das Konstrukt aus Wohnqualität und lebendiger Innenstadt muss hinsichtlich der voranschreitenden Bevölkerungsabnahme neu ausgelegt werden. Der nun vorliegende Rahmenplan zeigt sehr deutlich, dass die Potentiale der modernen Entwicklung mit dem Rahmen der historischen Welterbestadt in Einklang gebracht werden können. Die getroffenen Zielsetzungen zu 2036 sind mit ihren Maßnahmen behutsam integriert und mit passgenauen Individuallösungen skizziert.

Bei der Erarbeitung war es uns wichtig, dass die Bürger und Gewerbetreibenden der Innenstadt von Anfang an mit einbezogen werden. Angepasst an die Auflagen zur Pandemieeindämmung mussten kurzfristig im laufenden Arbeitsprozess immer neue Teilnehmatformate erarbeitet und umgesetzt werden. Diese bestanden aus Postkarten-Aktionen, Postern in der Stadt, monatlichen Bekanntmachungen im Amtsblatt, Beiträgen in lokalen Medien, News über die stadteigene Website, soziale Medien und auch digitalen Präsentationen über Videochannel. Die Rückschriften und Bewertungen durch die Beteiligten waren außerordentlich umfangreich und bestens in die Planung aufnehmbar. Die nun vorliegenden neuen Ziele der Stadtplanung sind hierdurch so nah am Interesse der Bürger und Gewerbetreibenden erschaffen worden wie nie zuvor. Zudem wurde das Bewusstsein für die Belange der Entwicklung der eigenen Stadt bei den verschiedenen Interessengruppen gestärkt.

Rückblickend fasst sich zusammen, dass die Stadtsanierung der letzten 30 Jahre bereits Herausragendes geleistet hat. Der Gebäudebestand ist zum Zeitpunkt 2021 auf einem durchweg guten Stand, der sich im Besonderen durch ein sehr hohes Maß an denkmalkonformer Restaurierung auszeichnet. Neue Themenbereiche sind für unsere Welterbestadt in der Zukunft die Belange der Straßen-, Platz- und Grünflächensanierung, die Auswirkungen der postpandemischen Zeit auf die Gewerbelage und das Thema Mobilität mit Verkehrsberuhigung.



Abschließend ein herzliches Dankeschön an alle Beteiligten, die zur Aufstellung der neuen Ziele sowohl mit konstruktiver Kritik als auch mit freundlicher Unterstützung beigetragen haben.

Frank Ruch
Oberbürgermeister
Welterbestadt Quedlinburg
im Juli 2021

1.2. Anlass & Ziel

Mit dem vorliegenden Dokument schreibt die Welterbestadt Quedlinburg ihren Städtebaulichen Rahmenplan für das Sanierungsgebiet fort. In Zusammenarbeit mit dem Leipziger Planungsbüro Octagon Architekturkollektiv stellt sie sich in Fortführung einer 30-jährigen Sanierungsgeschichte der Frage, wie sich die dichte Qualität des historischen UNESCO-Bauerbes mit den zukünftigen Anforderungen moderner Städte verträgt. Grundlage bildet eine umfassende Bestandsaufnahme zu Zustand und Beschaffenheit des 180 ha großen Gebiets der historischen Innenstadt mit ihren Gebäuden, Straßen und Freiflächen. Umfragen innerhalb der Stadtgesellschaft und die grundlegenden Konzepte der jüngeren Vergangenheit komplettieren den Handlungsrahmen. Der Rahmenplan steckt daraufhin Sanierungsziele und Entwicklungspotentiale der Innenstadt bis 2036 ab und zeigt in groben Zügen Perspektiven auf.

Ausgangspunkt ist der Rahmenplan von 1996 für das Gebiet des historischen Kernbereichs, dem Sanierungsgebiet in der Festlegung von 1991. Damals befand sich die bedeutende Stadtstruktur in einem schlechten Zustand. Mit Fördermitteln wurden Maßnahmen gegen den weiteren Verfall angeschoben. Mit der ersten Fortschreibung der Planungen, 2006, hat man sich bei Strategien zur Gebäudesanierung oder Baulückenschließung verstärkt an der Schrumpfenden Stadt orientiert. Außerdem wurden Sanierungsziele zu Verkehr, Straßen- und Freiraumqualität hinzugenommen. Allein die letzten 10 Jahre zeigen die positive Entwicklung der Sanierungsmaßnahmen: der überwiegende Teil der altstädtischen Bebauung ist in einem beachtlich guten Zustand. Lückenschließungen wurden teils mit besonderer architektonischer Qualität durchgeführt, Straßensanierung ging einher mit Baumpflanzungen zur Stadtbegrünung. Auch manchen Teilquartieren konnte durch Neuordnung der Blockinnenbereiche und Umnutzung leerstehender Gebäude neues Leben eingehaucht werden.

Die aktuelle Erfassung zeigt nur noch vereinzelt Inseln mit erhöhtem Sanierungsbedarf von Gebäuden. Bei den Straßen in der historischen Neustadt oder der Bahnhofstraße besteht weiter Handlungsbedarf. Defizite werden vor allem in folgenden Themenfeldern sichtbar: Die Quartiere der Neustadt benötigen Ideen zur Neuordnung aufgrund von Leerstand und starker Überbauung der Blockinnenflächen. Fußgänger und Radfahrer brauchen bessere Angebote. Ein Mangel an dezentralen, öffentlichen Begegnungsflächen oder Treffpunkten behindert nachbarschaftliche Kontakte. Auch manche Grünflächen sollten gepflegt und durch Neugestaltung aktiviert werden. Die den Planungsprozess begleitende Pandemie mit den zwingenden Lockdowns zeigte zudem bereits bestehende Problemlagen innerhalb der Nutzungsstruktur auf.

Die analytischen Erkenntnisse konnten während der Erstellung des Rahmenplans mit der öffentlichen Meinung abgeglichen werden. Trotz Einschränkungen im Rahmen der Covid-19-Pandemie wurde in verschiedenen Beteiligungsformaten Einwohner*innen sowie Gewerbetreibende des Sanierungsgebiets in die Planung integriert und die Bestandsanalyse durch die persönliche Wahrnehmung der Ortskundigen ergänzt. Die Ergebnisse der Befragungen finden neben dem Studium der Grundlegendokumente und der Bestandsaufnahme entsprechend Berücksichtigung.

Auf Grundlage all dieser Einflussfaktoren folgt nun 15 Jahre nach der letzten Rahmenplanung die Maßnahmenentwicklung der zweiten Fortschreibung, da inzwischen zahlreiche Sanierungsziele erfüllt aber neue Herausforderungen hinzugekommen sind. Diesen Themen beziehen sich einerseits auf gesamtgesellschaftliche, städtische Entwicklungstendenzen, lassen sich jedoch ebenso aus den standortspezifischen Rahmenbedingungen Quedlinburgs als UNESCO-Welterbe und dichte und fußläufig gut erreichbare Altstadt im ländlichen Raum ableiten. Neben ökologischen und verkehrlichen Maßnahmen wie die gleichberechtigte Nutzung der Straßenräume für alle Verkehrsteilnehmer werden u.a. innovative Nutzungskonzepte für leerstehende, freierwerdende oder sanierungsbedürftige Gebäudeeinheiten notwendig – es gelten nach wie vor die Umstände von Bevölkerungsrückgang und Überalterung bei gleichzeitigem Mangel an Wohnraum für junge Familien. Aufgrund der Auswirkung der Covid-19-Pandemie stellt sich vermehrt die Frage, wie die Innenstädte bei weiterer Schwächung des Einzelhandels aussehen können und welche alternativen Nutzungskonzepte möglich sind. Damit verbunden ist auch die Qualität des öffentlichen Raums und wie sich Orte für mehr

Begegnung und Austausch der Bewohner*innen gestalten lassen. Zudem gilt es Konzepte aufzustellen, wie die Welterbestadt Quedlinburg den vorbereitenden Rahmen für die Verkehrswende und eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs herstellen kann; und letztlich welche Maßnahmen zu einer Förderung der Stadtökologie und damit der Biodiversität und den Ökosystemdienstleistungen beitragen können.

Dies bildet den Kontext von Herausforderungen, denen sich viele kleinere Städte seit Jahren zu stellen haben. Allgemein stehen Städte heute vor weiteren Herausforderungen, die vor 15 Jahren zwar längst relevant aber noch nicht so präsent waren. Themen wie nachhaltige Mobilität, Soziale Stadt und Klimawandel sind heute drängender denn je, auf die auch die Welterbestadt Antworten finden muss. Die genannten Themen sollen keineswegs die bestehenden Handlungsbedarfe ersetzen, sondern diese sinnvoll ergänzen, um sowohl die historische Identität der Welterbestadt Quedlinburg zu bewahren als auch die Stadt zukunftsfest im Sinne urbaner Resilienz weiterzuentwickeln. Im Folgenden soll auf Grundlage des Abgleichs und der Bewertung der Zielerreichung des alten Rahmenplans sowie einer umfassenden Bestandsanalyse die einzelnen Themenbereiche weiter konkretisiert werden, am Ende dessen die jeweiligen Sanierungskonzepte stehen werden. Die zweite Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans widmet sich explizit dieser Herausforderung unter ständiger Berücksichtigung der schützenswerten Substanz des bedeutsamen Welterbes.

2. Kontext

2.1. Räumlicher Kontext

2.1.1. Region (Topographie, Verkehr)

Die Welterbestadt Quedlinburg liegt in ca. 10 km Entfernung des nördlichen Harzrandes im Tal der Bode auf durchschnittlich 123 m ü. NN. Harzkamm und Brocken sind ca. 30 bzw. 60 km entfernt. Quedlinburg zählt damit geologisch zum nördlichen Harzvorland, dessen Naturraum sich durch parallel verlaufende, bewaldete Höhenzüge und die dazwischen liegenden weiten Ebenen mit fruchtbaren, lössbedeckten Böden auszeichnet. Entsprechend ist die unmittelbare Umgebung der Stadt stark landwirtschaftlich geprägt. Die Stadt ist verwaltungstechnisch in den Landkreis Harz eingebunden.

Entlang der Welterbestadt verläuft die Bundesautobahn A36, die in westlicher Richtung Wernigerode (ca. 30 km), Goslar (ca. 55 km) und Braunschweig (ca. 85 km) bzw. in östlicher Richtung Aschersleben (ca. 25 km) und die A14 mit Weiterverlauf nach Halle (ca. 90 km) und Magdeburg (ca. 85 km) anbindet. Die A36 ersetzt nach Fertigstellung letzter Ausbaustufen und einhergehender Umwidmung seit 2019 die vorherige vierspurige Bundesstraße B 6. Die Landeshauptstadt Magdeburg ist zudem über die Bundesstraße B 79 bzw. B 81 auf ca. 60 km Strecke zu erreichen, auf der auch die Kreisstadt Halberstadt (ca. 13 km) liegt.

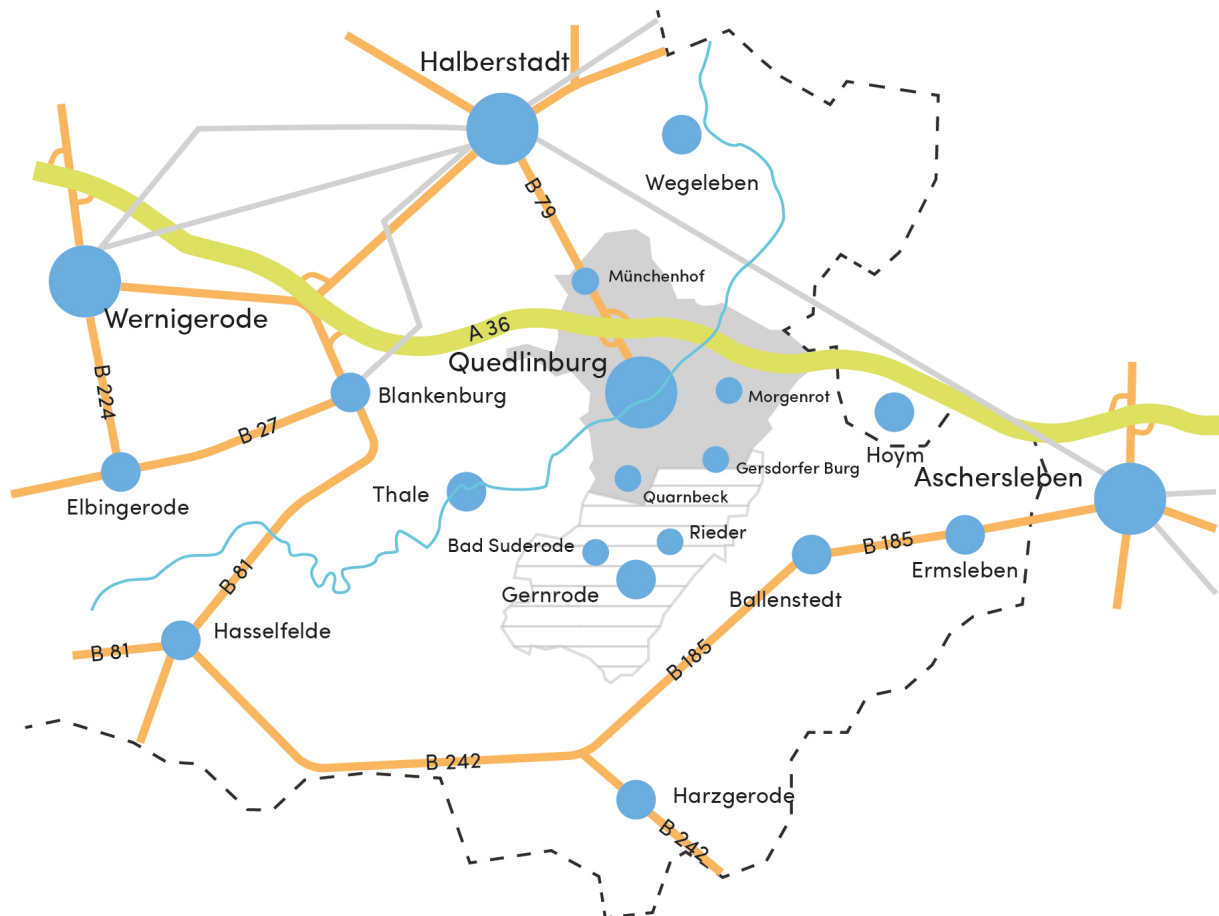


Abb.: Lage der Welterbestadt Quedlinburg im Raum

Über öffentliche Verkehrsmittel bestehen mit Anschluss ins Schienennetz der Deutschen Bahn regelmäßige Verbindungen nach Thale sowie nach Halberstadt für die überregionale Anbindung. Mit dem

Harz-Berlin-Express wird am Wochenende vereinzelt eine direkte Verbindung nach Berlin angeboten. Quedlinburg ist Anschlusspunkt der Harzer Schmalspurbahn Richtung Brocken. Die umgebenden Orte sind zudem mit einem Regionalbusnetz angebunden, das Quedlinburg mit Aschersleben, Wernigerode und Halberstadt als nächstgrößere Orte verknüpft.

Mehrere Rad- und Wanderwege queren, tangieren oder münden in Quedlinburg. An überregionalen Wegen berührt der „Aller-Harz-Radweg“ die südliche Kernstadt, der "Europaradweg 1" verläuft abseits des Zentrums entlang des südlichen Stadtgebiets um die Ortschaften Bad Suderode und Stadt Gernrode. Der "St. Jakobus Pilgerweg" führt als überregionaler Wanderweg durch die Altstadt. Die "Straße der Romanik", als Teil der internationalen „Transromanica“ führt als Tourismusroute an vier zentralen Stationen entlang.

2.1.2. Welterbestadt

Quedlinburg steht seit 1994 mit Stiftskirche, Schloss und Altstadt auf der UNESCO-Liste des Weltkulturerbes. Entsprechend der Definition der UNESCO bietet Quedlinburg „mit seinen über 1.300 gut erhaltenen Fachwerkhäusern aus sechs Jahrhunderten [...] ein außergewöhnliches Beispiel für eine europäische mittelalterliche Stadt“ (Deutsche UNESCO-Kommission o.J.).

Die UNESCO spricht dabei Quedlinburg eine besondere Bedeutung als Denkmal städtischer Architektur zu und legt den Fokus auf die Erhaltung der Stadtmauer aus dem Jahr 1330, den weiterhin bestehenden Beziehungen zwischen den Pfarrereien St. Ägidius, St. Blasius, St. Benedictus und St. Nikolaus und dem historischen Baubestand aus mittelalterlichen und nachmittelalterlichen Fachwerkhäusern. Die historische Bedeutsamkeit der Stadt ergibt sich in diesem Zusammenhang aus der Rolle als Hauptstadt des Ostfränkischen Reichs im 9./10. Jahrhundert sowie aus der Prägung der Stadtentwicklung durch die sächsisch-ottonische Herrscherdynastie, die vor allen Dingen wertvolle Kirchenschätze als Zeugnis dieser Zeitschicht hervorgebracht hat.

Das Welterbegebiet umfasst insgesamt mit der historischen Kernstadt im Südwesten, der nördlich gelegenen Altstadt, der davon östlich gelegenen Neustadt sowie den mittelalterlichen Vorstadtteilen eine Fläche von 84,3 Hektar, ca. 1.500 Grundstücken, 3.420 Gebäuden (inklusive Nebengebäude) und ca. 5.600 Einwohner. Mit der Industrialisierung entwickelte sich um diesen mittelalterlichen Bestand ein gründerzeitlicher Gürtel sowie weitere Ortsteile. Neben dieser zusammenhängenden Kernstadt gehören zu Quedlinburg die landschaftsräumlich separierten Ortsteile Münzenhof, Gersdorfer Burg, Morgenrot und Quarmbeck sowie die Ortschaften Bad Suderode und Stadt Gernrode einige Kilometer südlich.

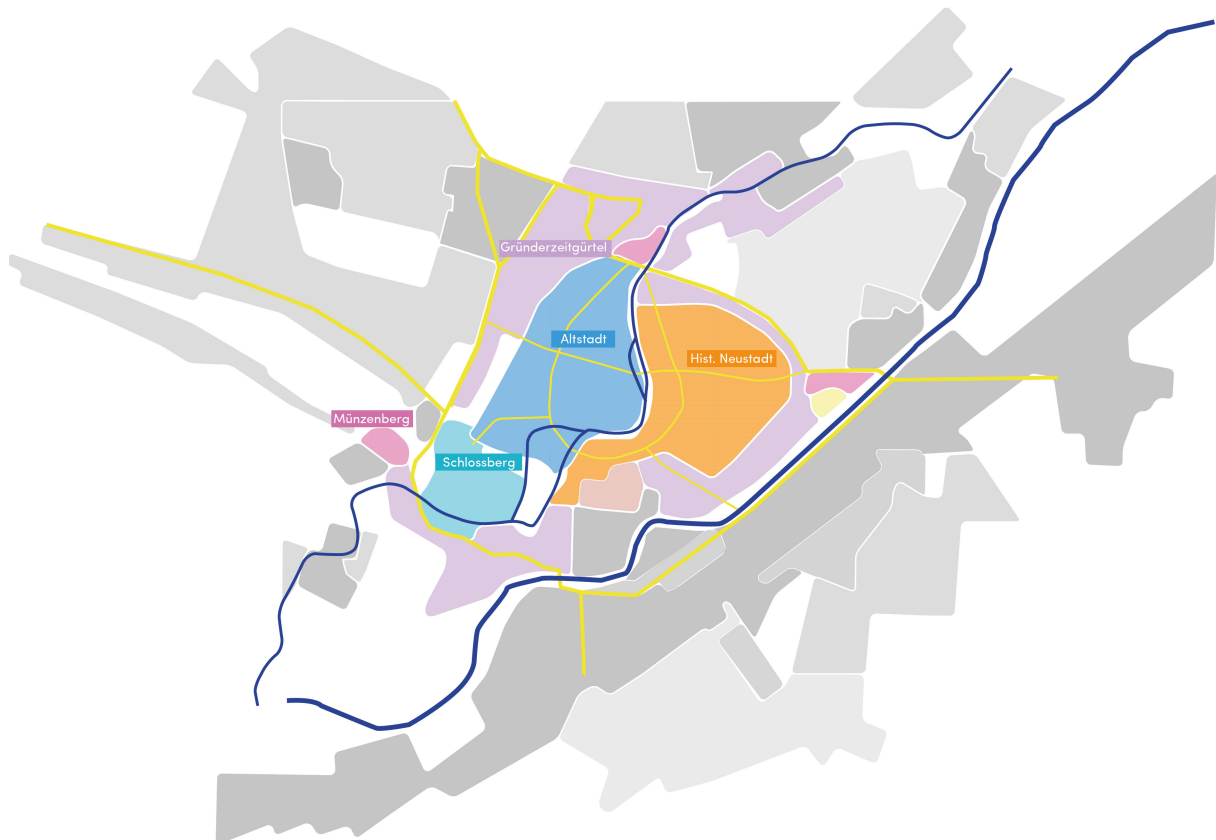


Abb.: Gebiet der Kernstadt Quedlinburgs mit zentralen Stadtteilen

2.1.3. Sanierungsgebiet (räumliche Abgrenzung)

Im Vorfeld der Erstfassung des Städtebaulichen Rahmenplans wurde der Geltungsbereich des Sanierungsgebiets *Innenstadt* entsprechend den Empfehlungen der vorbereitenden Untersuchungen von 1991 abgegrenzt und ist seitdem nicht verändert. Der Bereich umschließt das gesamte Welterbegebiet abzüglich des St. Wiperti Areals, den gründerzeitlichen Gürtel als einen engeren Teilbereich der sogenannten Pufferzone sowie Flächen um den Bahnhof. Er liegt damit vollständig im Erhaltungssatzungsgebiet. Das Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von rund 180 ha und beinhaltet im Wesentlichen:

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

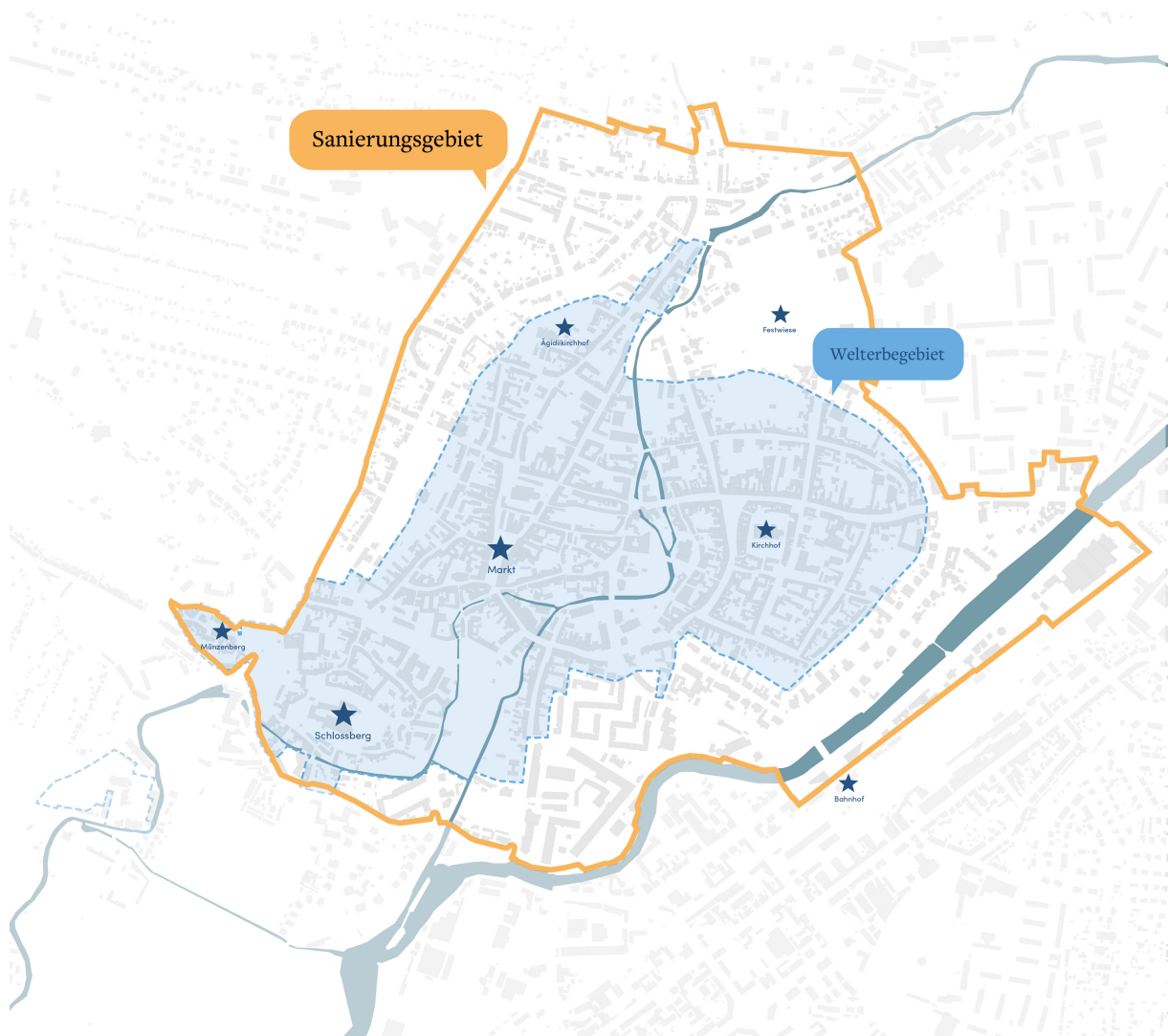


Abb.: Sanierungsgebiet mit Darstellung des Welterbegebiets

2.2. Übergeordnete Planungen

Seit In-Kraft-Treten des vormaligen Sanierungsplanes sind verschiedene Planungsinstrumente der verbindlichen Raum- und Bauleitplanungen novelliert worden. Manche Werkzeuge zielen dabei im Besonderen auf die räumliche Ordnung mit strategischer Planung, manche auf den Erhalt und die Entwicklung der schützenswerten Elemente des historisch gewachsenen Stadtgefüges und der umgebenden Kulturlandschaft. Die wichtigsten formellen überörtlichen Planungswerke und lokal bestehende Satzungen werden im Folgenden kurz dargestellt.



Abb.: Rechtliche Grundlagen und Satzungen / Adaption Grafik Welterbemanagementplan 2013

2.2.1. Überörtliche Planungen

2.2.1.1. Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt (LEP2010)

Im Landesentwicklungsplan von Sachsen-Anhalt ist die Welterbestadt Quedlinburg in der Planungsregion Harz als Mittelzentrum im ländlichen Raum festgelegt und liegt auf einer Entwicklungsachse von Landes- und Bundesbedeutung sowie im Wachstumsraum Nordharz. Die Welterbestadt betreffen zudem zweierlei Festlegungen von Vorranggebieten: Das Gebiet nord-östlich der Kernstadt ist als Vorranggebiet für Hochwasserschutz festgelegt und ist von Nutzungen freizuhalten, die den schadlosen Hochwasserabfluss beeinträchtigen könnten. Des Weiteren ist die Welterbestadt Quedlinburg als Vorrangstandort für bedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen vorgesehen, dessen Entwicklung den Vorrang vor anderen Gebieten im Land genießt.

2.2.1.2. Regionaler Entwicklungsplan Harz (REPHarz2009)

Der Regionale Entwicklungsplan Harz (REPHarz2009) konkretisiert die Festsetzungen aus dem LEP und legt folgendes Leitbild für die Entwicklung der Region fest: „Die Planungsregion Harz - eine innovatorientierte Wirtschafts- und Fremdenverkehrsregion in attraktiver Natur- und Kulturlandschaft auf dem Wege zu einer Pilotregion für ein langfristig produktives Verhältnis von Mensch, Natur und Technik. Tourismus im Einklang mit der Natur bei Erhalt der Landschaftspotentiale.“ Die Welterbestadt Quedlinburg wird in diesem Zuge als Vorrangstandort und Vorbehaltsgebiet für Kultur und Denkmalpflege, Industrie und Gewerbe sowie mit dem Bundesforschungsinstitut für Kulturpflanzen (Julius-Kühn-Institut – JKI) als Vorrangstandort für Forschung und Bildung ausgewiesen. Zudem nimmt die Stadt die Rolle als Knotenpunkt für ÖPNV und bedeutsame Rad- und Reitwege ein.

2.2.2. Bauleitplanerische Vorgaben

2.2.2.1. Formelle Satzungen

Für die Welterbestadt Quedlinburg bestehen mehrere formelle Satzungen, die Bestand haben. In direkten Bezug zur Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans steht die Sanierungssatzung, die 1991 per Satzung festgelegt wurde. Das Sanierungsgebiet umfasst hierbei das Welterbegebiet ausgenommen des Bereichs Wiperti sowie den an den Altstadtbereich grenzenden Gründerzeitgürtel. Das Ziel der Sanierungsmaßnahmen liegt in der Behebung der städtebaulichen Missstände und die Strukturverbesserung des Sanierungsgebiets.

Ergänzend dazu wurde 1993 ebenfalls das Erhaltungsgebiet Quedlinburg Innenstadt per Satzung beschlossen und betrifft das Welterbegebiet sowie eine Pufferzone, die einen geringfügig größeren Bereich als das Sanierungsgebiet umfasst. In dem betroffenen Gebiet bedarf es für den Abbruch, die Änderung oder die Errichtung baulicher Anlagen eine Genehmigung.

In der 1990 festgelegten Gestaltungssatzung werden umfassende Gestaltungsregeln zu Baukörpern, Fassaden und Einfriedungen zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart getroffen. Zusätzlich sind auch Werbeanlagen und Warenautomaten in der Gestaltungssatzung mitinbegriffen. Neubauten sollen hierbei unter Berücksichtigung des historischen Umfelds eine zeitgemäße Architektur aufweisen. Die Gestaltungssatzung gilt für das Welterbegebiet, ausgenommen von Bereich Wiperti.

Der Landschaftsplan von 1994 trifft Aussagen zu Belangen der Landschaftspflege und des Naturschutzes und teilt das Stadtgebiet in drei Naturräume ein: die Talaue der Bode, die Badeborner Platte und das Halberstädter-Quedlinburger Hügelland. Zudem werden die westlich gelegenen Senken Münchener Becken und Westerhäuser Becken als wichtige Frischluftschneisen identifiziert, die zu einer thermischen Entlastung der Kernstadt beitragen und demnach zu erhalten und zu schützen sind. Als Entwicklungsziele des Landschaftsplans werden die fußläufige Erschließung und Gestaltung der Bode sowie des Mühlgrabens, die Herstellung eines ringförmigen und radialen Fuß- und Radwegenetzes sowie die Entwicklung einer Erholungsachse *südliche Bodeaue* (Stiftsberg, Münzenberg, Brühl, Wordgarten, Landschaft) und einer *Talaue Nord* (Themen Abenteuer und Spielen).

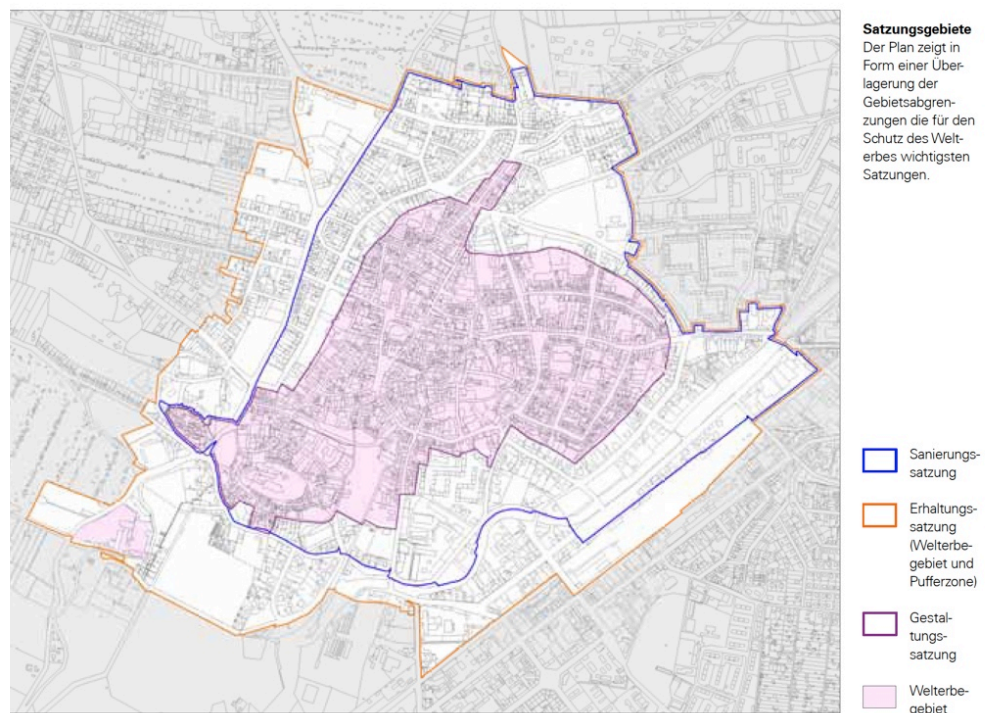


Abb.: Satzungsgebiete / Auszug aus Welterbemanagementplan, Welterbestadt Quedlinburg, Stand 2012

2.2.2.2. Flächennutzungsplan (FNP)

Im Flächennutzungsplan (FNP) für Quedlinburg von 1998, für dessen Neuaufstellung ein Entwurfsstand von Oktober 2020 besteht, sind im Sanierungsgebiet überwiegend Wohnbauflächen ausgewiesen. Diese werden durch gemischte Bauflächen entlang des sogenannten *Einkaufserlebnis Historische Innenstadt @ (EHI)* (Bereich Markt, Steinbrücke, Heilige-Geist-Straße, Pölkenstraße, Steinweg, Bockstraße, Zwischen den Städten) wichtiger Eingangsstraßen zur Kernstadt und im Dippequartier ehemaliger Haupthof ergänzt. Des Weiteren hält der FNP die Vernetzung von Grünflächen entlang der historischen Stadtmauer, entlang des Mühlgrabens sowie entlang der Bode fest. Der Verkehr soll laut FNP primär über den Stadtring außerhalb der Stadtmauer geleitet werden, während innerhalb der Stadtmauer der motorisierte Individualverkehr durch die Festsetzung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Zonen reduziert werden soll.

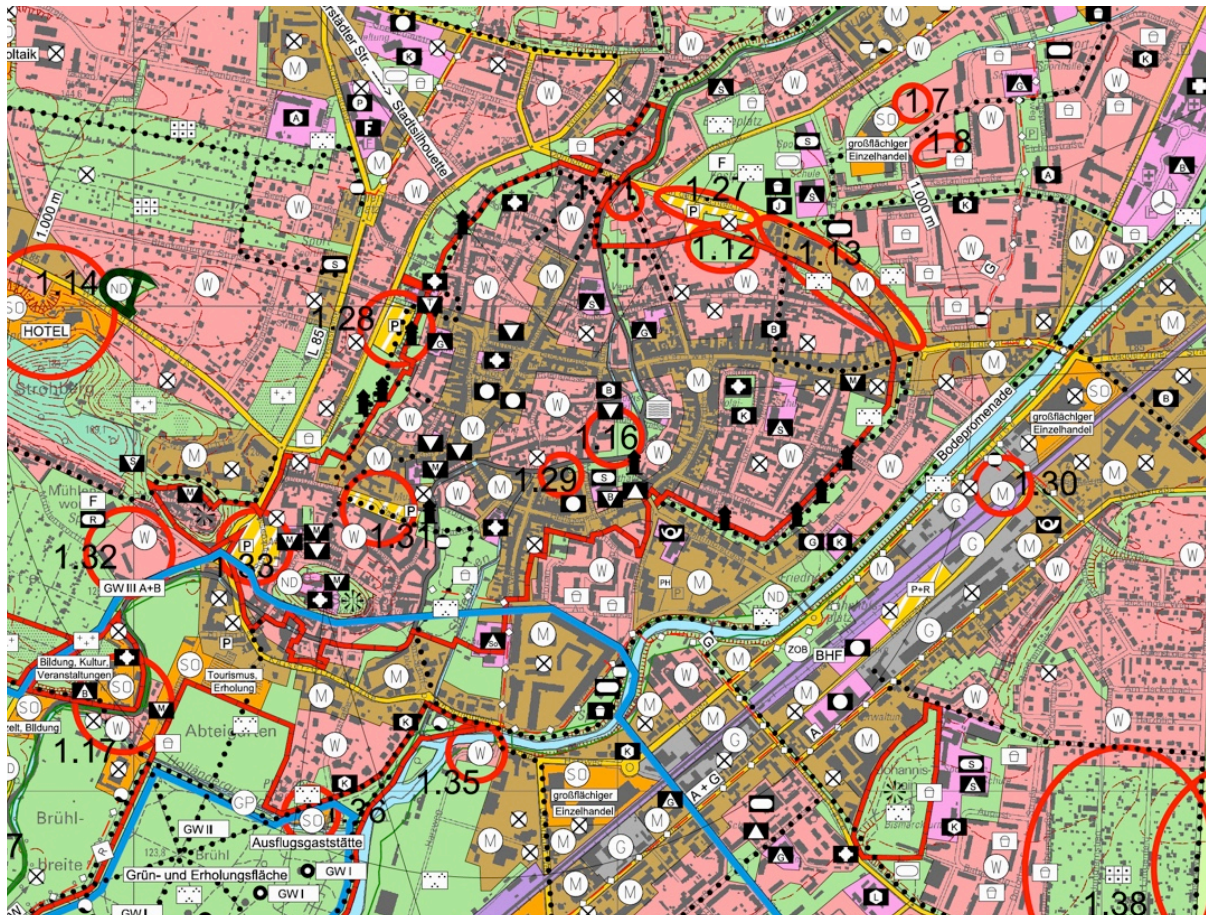


Abb.: Auszug aus dem Entwurf Flächennutzungsplan Welterbestadt Quedlinburg, Entwurfsstand 2020

2.3.2. Denkmalpflegeplan Quedlinburg (2013)

Als ein wesentlicher Bestandteil des Welterbemanagementplans gibt der Denkmalpflegeplan Quedlinburg von 2013 Auskunft und Vorgaben über die zu schützenden Elemente der Welterbestadt. Er umfasst neben einer Ortsanalyse und einer Leerstandsanalyse das Parzelleninventar von 45 Quartieren innerhalb des Welterbegebiets, welches diverse denkmalpflegerische und städtebauliche Charakteristika der Einzelgebäude benennt. Der Teil Sichtachsenanalyse definiert die für das Welterbe beachtlichen Sichtachsen aus dem Umland auf die Kernstadt und die Stadtsilhouette, die bedeutsamen Dominanten sowie den Umgebungsschutz zur Kernstadt. Der Denkmalpflegeplan gilt als wichtiges Bewertungsinstrument für sämtliche Bauvorhaben im Planungsgebiet und wird bei der Strategieentwicklung für den Rahmenplan entsprechend berücksichtigt. Der Bestand des Welterbes ist in einer digitalen Denkmalpflegedatenbank erfasst.

2.3.3. Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK 2012)

Als weiterer Baustein des Welterbemanagementplans wurde das integrierte Stadtentwicklungskonzept Quedlinburg (ISEK) mit einer Perspektive bis 2025 erarbeitet und 2013 im Stadtrat beschlossen.

„Im ISEK werden die Folgen des demographischen Wandels insbesondere in den Schwerpunkten zur Entwicklung des Welterbes, der wirtschaftlichen Perspektiven, des Wohnens und der Einrichtungen der Daseinsvorsorge sowie zur ökologischen Nachhaltigkeit untersucht, Ziele definiert und ein Handlungskonzept mit Maßnahmen dargestellt. [...] Auf der Grundlage umfassender Bestandsanalysen werden Entwicklungspotenziale für die Kernstadt Quedlinburg erarbeitet und als Leitbild nach Themenkomplexen erläutert (Zusammenfassung im FNP, Welterbestadt Quedlinburg, Stand 2020):

- [...] Welterbe als identitätsstiftendes Kulturgut und Kraftquell der Stadtentwicklung
- [...] Robuster Wirtschaftsstandort mit Innovationskraft und Zukunftsperspektive
- [...] Leistungszentrum im ländlichen Raum mit Kompetenzschwerpunkt Gesundheit und Bildung
- [...] Quedlinburg stellt sich dem demografischen Wandel
- [...] Ökologische Nachhaltigkeit in der Stadt
- [...] Attraktiver Wohnstandort mit historischem Flair
- [...] Durchgrünte Stadt in reizvoller Landschaft.“

Im Zuge der Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans bietet das ISEK hierbei einige Themen und Anknüpfungspunkte, an denen bei der weiteren Konzeption der vorliegenden Rahmenplanung angesetzt werden kann.

2.3.4. Kulturleitlinien (2012)

Im Zuge der 2012 erstellten Kulturleitlinien der Welterbestadt Quedlinburg, die im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens mit Kulturschaffenden der Stadt erarbeitet wurden, sind wesentliche Ziele der Weiterentwicklung der Quedlinburger Kulturlandschaft festgelegt worden. Unter starker Berücksichtigung der Anforderung des Welterbestatus wurden hierbei die Zielsetzungen formuliert, den gesellschaftlichen Zusammenhalt der Bürger*innen und den Austausch unter Bürger*innen und Besucher*innen zu fördern, lokaltypische Eigenheiten der Kultur und den Raum für alle Arten des kulturellen Schaffens und Erlebens zu erhalten sowie den kulturorientierten Tourismus zu unterstützen, um somit die tourismus- und kulturwirtschaftlichen Effekte zu erhöhen. Dabei sollte das Welterbe für alle Generationen zeitgemäß und lebendig präsentiert, vermittelt, interpretiert und als Identität stiftendes Element in die Alltagsstruktur integriert werden.

2.3.5. Tourismuskonzept (2012)

Im aktuellen Tourismuskonzept von 2012 wurden auf Grundlage einer Bestandsaufnahme Stärken und Schwächen des Tourismus in Quedlinburg herausgearbeitet. Die Stadt kann zwar eine relativ hohe Anzahl an Tourist*innen verzeichnen, allerdings konnte das Potenzial – besonders bezüglich ausländischer Tourist*innen – noch nicht vollumfänglich ausgeschöpft werden.

Zurückzuführen sei das zum Zeitpunkt 2011 insbesondere auf das mangelnde Marketing und die nicht zeitgemäße Präsentation sowie zu wenige Kooperation mit Kulturschaffenden und weitere Mängel in Hotellerie und Gastronomie. Darauf aufbauen sollen Schlüsselprojekte u.a. im Bereich von Marketingkampagnen, die Etablierung eines Informations- und Orientierungssystems und die Herstellung eines zentralen Anlauf- und Informationspunktes zum UNESCO-Weltkulturerbe entwickelt werden.

2.3.6. Bedarfsermittlung für Wohnbauflächen der EG Quedlinburg (2019)

Ab 2017 wurde eine Wohnflächenbedarfsanalyse erarbeitet, die Daten zur demographischen Entwicklung, bestehender Arbeitsplätze und der genutzten Wohnbau- und Mischbauflächen miteinbezogen hat, um notwendige Bauflächen zu berechnen und Potenzialflächen für Entwicklung zu identifizieren. Die Daten und Prognosen aus der Bedarfsermittlung in teilweiser Ergänzung durch aktuellere, offizielle Zahlen bilden die Grundlage für die Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung und Wohnflächenbedarf in der vorliegenden Rahmenplanung.

2.4. Erste Fortschreibung Städtebaulicher Rahmenplan (RP2008)

2.4.1. Ausgangslage & Ziele

Die aktuell noch gültige Fassung des städtebaulichen Rahmenplans, die erste Fortschreibung, wurde 2008 vom Stadtrat beschlossen und dient der Konkretisierung und Formulierung der Sanierungsziele für das festgelegte Sanierungsgebiet. Als Argumentations- und Beurteilungsgrundlage zur Beantragung weiterer Fördergelder für öffentliche wie auch private Maßnahmen trifft er unter anderem Aussagen zu den Themen Gebäudesanierung, Nutzungsstruktur oder Verkehrskonzept.

Die übergeordneten Sanierungsziele des Rahmenplans von 2008 wurden in ihren Grundzügen dabei von dem ersten Rahmenplan aus der Mitte der 1990er-Jahre übernommen und betreffen:

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

2.4.2. Maßnahmenkonzepte (Nutzung, Verkehr, Stadtbild/Bebauung)

Die zentrale Prämisse der formulierten Maßnahmenkonzepte des Rahmenplans von 2008 bildete der sich abzeichnende Bevölkerungsverlust, wodurch die Strategien daran ausgerichtet wurden, wie mit den Folgen der Schrumpfung umgegangen und gleichzeitig entgegengewirkt werden kann. Somit gehört u.a. zu den Strategien des Rahmenplans, dass alternative Baulückenschließung in nicht baulicher Form geprüft werden sollten und die Blockinnenbereichen nicht für weiteren Wohnungsneubau, sondern für Stellplätze und wohnungsnahes Grün vorgesehen waren. Zusätzlich wurde eine Prüfung der Abrisspotenziale im Geschosswohnungsbau außerhalb des Sanierungsgebiets sowie eine reglementierte Förderung der Dachausbauten oder zusätzlichen Wohnung in Nebengebäuden vorgeschlagen. Zur Förderung der Einzelhandelsstruktur wurde zudem der Markt als Potenzialraum für die Ansiedlung größerer Filialisten identifiziert.

Weitere Maßnahmen werden in den jeweiligen Teilkonzepten *Gebäude*, *Nutzungsstruktur*, *Strassen und Plätze* sowie *Verkehr* ausgeführt. Diese sollen im Kapitel 4.1 bei der Erfassung des Handlungsrahmens genauer beleuchtet und die Zielerreichung der damalig formulierten Sanierungsziele abgeglichen werden.

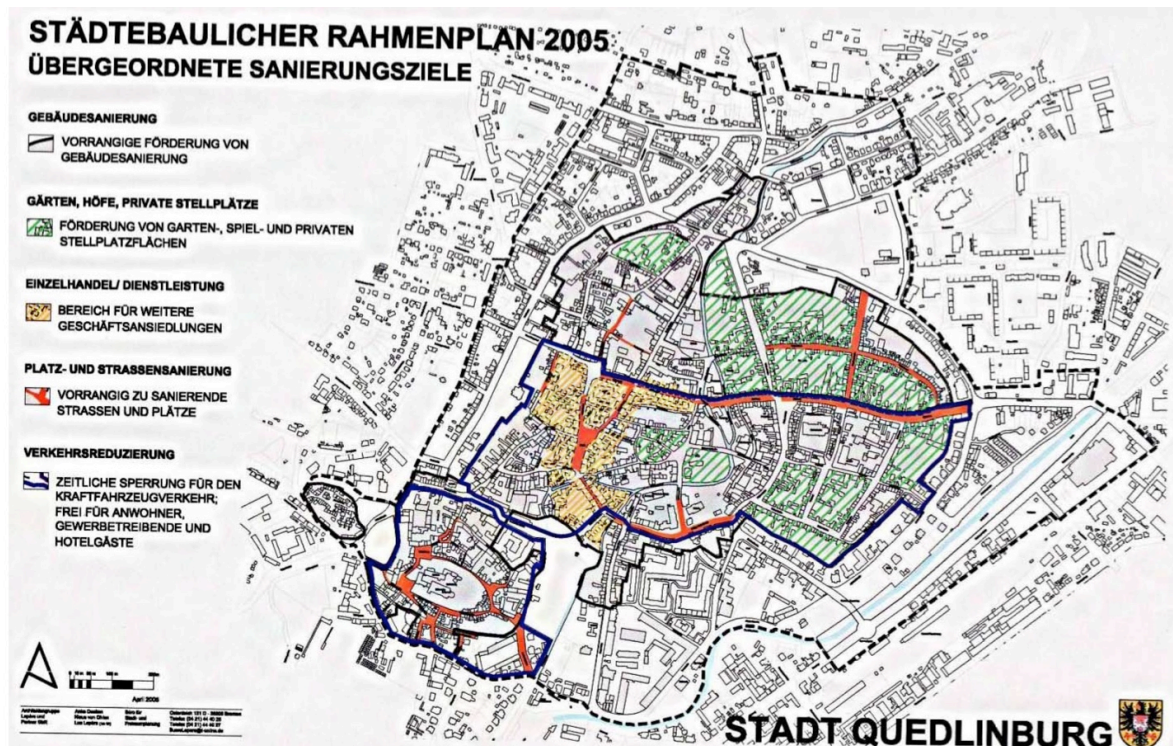


Abb.: Übergeordnete Sanierungsziele des Rahmenplans 2008

2.5. Zusammenfassung räumlich-planerischer Kontext

Beim Studium der beeinflussenden Planungen und Konzepte zeigt sich eine 30-jährige Geschichte der Innenstadtsanierung seit Intervention gegen den Verfall des wertvollen Bauerbes durch die Sanierungssatzung im Jahre 1991. Seit Erstellung der ersten Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans 2008 ist bald die zweite Hälfte des Zeitraums vergangen, in dem sanierungsseitig viel geleistet wurde, sich aber auch der Kontext und damit Einflussfaktoren weiterentwickelt haben. Mit den *Richtlinien für die Durchführung des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt von 2005* sind diverse Planungsinstrumente eingeführt worden, die das Sanierungskonzept der vorherigen Rahmenplanung teils überlagern. So ist Innenstadtsanierung entwicklungsstrategisch neben den überörtlichen Vorgaben zwingend in Einklang mit den Aspekten Welterbemanagementplan zu bringen.

In Betrachtung der Planungsgeschichte ist festzustellen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen der ersten Fortschreibung des Rahmenplans aus Sicht der Denkmalpflege bereits Konflikte hervorgerufen hätten, so dass diese in einer weiteren Fortschreibung nochmals kritisch zu hinterfragen sind. Der Welterbemanagementplan betont dazu: *Es ist zentrales Ziel der Stadt Quedlinburg, das Welterbe denkmalgerecht zu bewahren und die Stadt ökonomisch, ökologisch und sozial nachhaltig zu entwickeln. Dabei ist für eine zukunftsfähige Entwicklung des Welterbes – neben den konservatorischen Aufgaben, die an die Bewahrung zu stellen sind – das Welterbe stets auch im Kontext heutiger und zukünftiger Anforderungen und Trends zu sehen.*

Die vorliegenden Planungen und Konzepte im Rahmen des Welterbemanagementplans thematisieren teilweise bereits Themenbereiche, die im fünf Jahre jüngeren Rahmenplan von 2008 noch untergeordnete Bedeutung innehatten, dennoch liegt deren Erarbeitung auch bereits zehn Jahre zurück (WMP, ISEK). Ökologische Themen wie nachhaltige Mobilitätskonzepte und Stadtklima oder sozialräumliche Qualitäten der Stadtstruktur haben nochmals an Bedeutung gewonnen. Es besteht daher die kontinuierliche Dringlichkeit, Strategien zu entwickeln, die Welterbestadt Quedlinburg auf Zukunftsthemen vorzubereiten und gleichzeitig ihre historische Identität zu wahren.

3. Grundlagen der Planung

3.1. Bevölkerungsentwicklung

3.1.1. Erfassung & Prognose

Laut Statistik des Quedlinburger Einwohnermeldeamts (EWO, Sachgebiet 2.2, Stand 1.1.2021) sind die Einwohnerzahlen der Stadt Quedlinburg gegenüber den Vorjahren weiterhin rückläufig, während gleichzeitig der seit 2016 bestehende Trend von höherem Zuzug (gegenüber Wegzug) anhält. Die Differenz des höheren Anteils von Sterbefällen gegenüber Geburten kann diese positive Zuzugsbilanz jedoch nicht aufwiegen. Die Einheitsgemeinde kommt damit zu Ende 2020 auf 24.084 Einwohner – im Vergleich zu 24.273 im Vorjahr. Das Stadtgebiet einschließlich der Ortsteile Quarmbeck, Morgenrot, Münchenhof und Gersdorfer Burg verzeichnet 19.077 Einwohner – im Vergleich zu 19.263 im Vorjahr. Für die im Zusammenhang bebaute Kernstadt, von der das Sanierungsgebiet Innenstadt ca. 38 % der Bevölkerung stellt, werden 18.752 Einwohner gelistet.

Weitere Erhebungsgrundlagen bietet die 2020 aufgestellte Begründung des Flächennutzungsplans, der auf Daten der 2019 veröffentlichten *Bedarfsermittlung für Wohnbauflächen der EG Welterbestadt Quedlinburg* und des *Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt* sowie auf städtische Daten des Bereichs *Meldewesen und Standesamt* zurückgreift. Der Bevölkerungsrückgang wird anhand der Entwicklung seit 1990 nachgezeichnet.

Jahr	Wohnbevölkerung ²⁰	Saldo/Bevölkerungsrückgang	Prozent
Plangebiet mit allen Ortsteilen			
Kernstadt Quedlinburg mit OT Quarmbeck, Morgenrot, Münchenhof, Gersdorfer Burg			
1990	27.972 EW		
2000	24.114 EW	1990/2000	= - 3.858 EW - 13,8 % von 1990
2010	21.120 EW	2000/2010	= - 2.994 EW - 12,4 % von 2000
2013	19.894 EW	(StaLa LSA, 31.12.2013)	
2015	19.993 EW	2010/2015	= - 1.127 EW - 5,3 % von 2010
2017	19.783 EW		

Abb.: Tabelle Bevölkerungsentwicklung, Auszug aus Textfassung Flächennutzungsplan Quedlinburg, 2020

Demnach hat die Intensität des Bevölkerungsrückgangs abgenommen. Gleichzeitig ist bei der demografischen Entwicklung die Zunahme des älteren Bevölkerungsanteils nach wie vor explizit. Die Entwicklung wird in der Bedarfsermittlung folgendermaßen beschrieben:

„In der Welterbestadt Quedlinburg (mit den OT Quarmbeck, Morgenrot, Münchenhof und Gersdorfer Burg) ist in den letzten 15 Jahren (2000 bis 2015) eine stete Bevölkerungsabnahme von insgesamt – 18,8 % zu verzeichnen. Die Abnahme ist damit in der Einheitsgemeinde die deutlich größte. Die Bevölkerungsabnahme ist fast doppelt so hoch wie im LK Harz (- 10 %). Wie bereits erwähnt wird der Grund hierfür vor allem in dem fehlenden Angebot an Baugrundstücken für Eigenheime liegen. In den letzten 15 Jahren hat der Anteil Altersgruppe 65+ von 18 % auf 26 % zugenommen, der Anteil der unter 20-Jährigen hat sich dagegen von 20 % auf 16 % reduziert. Auch diese Entwicklung wird darauf zurückzuführen sein, dass in Quedlinburg seit 2006 keine neuen Baugebiete ausgewiesen wurden (s. Kap. 3.2.3 „Neubaugebiete“), die häufig von jungen Familien genutzt werden. Zudem gibt es in Quedlinburg einen vergleichsweise hohen Anteil an Geschosswohnungen (Süderstadt, Kleers, ca. 3.200 WE), die zwischen 1960 und 1985 bezogen wurden sowie mehrere Alten-/Pflegeheime, was einen höheren Anteil an älteren Personen begründet.“ (Bedarfsermittlung für Wohnbauflächen, Welterbestadt Quedlinburg 2019: S. 10)

Die Prognose im Rahmen der Bedarfsermittlung geht von einem Rückgang der Einwohnerzahlen auf 17.282 im Jahre 2030 aus. Gegenüber den erfassten Zahlen von 2015 wäre dies ein Schwund von 11 %. Im Abgleich mit den aktuellen Einwohnerzahlen (Statistik EWO, 01.01.2021) ist gegenüber der Prognose ein etwas milderer Verlauf festzustellen. Die Schlussfolgerungen werden in der Wohnbedarfsanalyse in Gegenüberstellung der letzten Bevölkerungsprognosen des Landes Sachsen-Anhalts sowie aktueller Zielsetzungen wie folgt erläutert:

„Die 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose (RBP) des Landes Sachsen-Anhalt [von 2010] prognostizierte für Quedlinburg in 15 Jahren (2008 - 2023) einen Bevölkerungsrückgang von 17,0 %. Diese Entwicklung ist nicht eingetroffen. Deshalb wurde die Prognose auf Basis der Entwicklungsdaten verändert. In der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose wird für die Einheitsgemeinde Welterbestadt Quedlinburg für den Zeitraum von 15 Jahren (2015 bis 2030) von einem Bevölkerungsrückgang von 24.555 EW /2015) auf 21.506 EW (2030) ausgegangen. Das sind -12,4 %. Die neue Prognose enthält damit nach 7 Jahren eine Korrektur um + 4,6 %. Da die Stadtsanierung Quedlinburgs erfolgreich voranschreitet und seit 2015 positive Effekte beim Zuzug in die Welterbestadt erzielt wurden besteht das Ziel, die Prognose bis 2030/33 weiter positiv zu beeinflussen. Ziel ist, die Bevölkerungszahl der Einheitsgemeinde Welterbestadt Quedlinburg auf 22.500 EW zu stabilisieren.“ (Bedarfsermittlung für Wohnbauflächen, Welterbestadt Quedlinburg 2019: S. 29)

Bei der Entwicklung der Altersstruktur wird eine ungebrochene Zunahme des Durchschnittsalters beobachtet.

„Für die Welterbestadt Quedlinburg wird damit eine deutliche Zunahme der höheren Altersgruppen (über 67 Jahre) aber auch die Stabilisierung der „Unter 19-jährigen“ prognostiziert. Ähnliche Aussagen liefert das integrierte Stadtentwicklungskonzept Quedlinburg in mehreren Szenarien.“ (Bedarfsermittlung für Wohnbauflächen, Welterbestadt Quedlinburg 2019: S. 38)

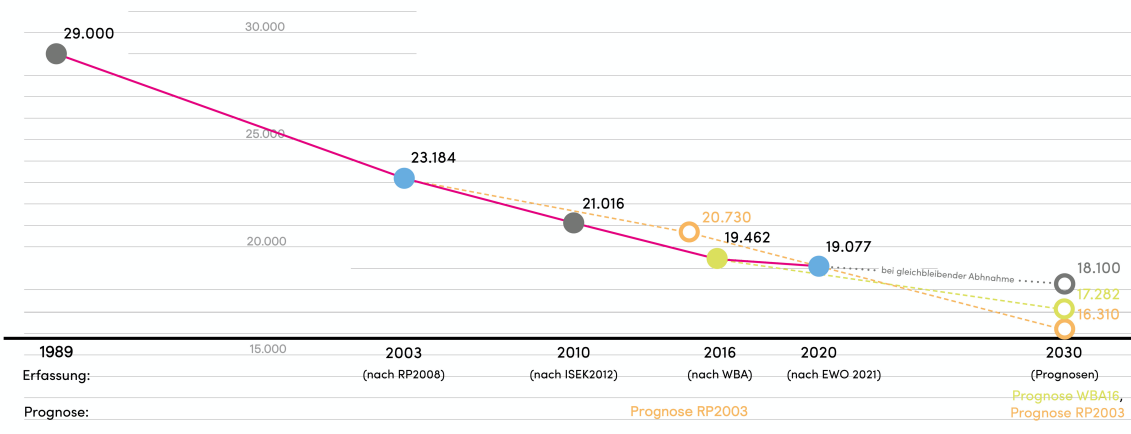


Abb.: Diagramm Bevölkerungsentwicklung und Prognose im Quedlinburger Stadtgebiet einschließlich der Ortsteile Quarmbeck, Morgenrot, Münchenhof und Gersdorfer Burg

3.1.2. Analyse & Bewertung

Einerseits bilden Bevölkerungsrückgang und Überalterung die Leithemen der demografischen Ausgangslage. Es sind aber positive Tendenzen, wie die Abnahme der Intensität des Bevölkerungsrückgangs und eine prognostizierte Stabilisierung der Anzahl der Jugendlichen zu erkennen, die optimistisch stimmen. Zudem ist zu beachten, dass der oben genannte, mit Zahlen hinterlegte Bevölkerungsrückgang für die Gesamtstadt gilt, nicht aber für die historische Innenstadt, hier ist seit 1990 ein erheblicher Bevölkerungszuwachs von über 100% zu verzeichnen. Es gilt Ursachen und Potenziale zu ermitteln, um durch geeignete Maßnahmen den Trend weiter zu begünstigen. Im Flächennutzungsplan von 2020 wird diesbezüglich insbesondere die Abwanderung

junger Menschen zur Ausbildung an Fach- und Hochschulen, die begrenzte Anzahl an qualifizierten Arbeitsplätzen (für Fach- und Hochschulabgänger) und bessere Verdienstmöglichkeiten in Metropolregionen als zentrale Gründe für die Bevölkerungsabnahme genannt. Können diese genannten Gründe höchstens nur indirekt durch die Konzeptionen des Städtebaulichen Rahmenplans beeinflusst werden, wird im Flächennutzungsplan der Mangel an Neubaugebieten für Einfamilienhäuser als weiterer wichtiger Faktor für das Ausbleiben eines stärkeren Zuzugs in die Welterbestadt genannt. Hierbei bleibt zu hinterfragen, inwiefern ausschließlich der Mangel an Neubaugebieten für Einfamilienhäuser ausschlaggebend ist, dennoch lässt sich daraus für die Erarbeitung der folgenden Konzepte ableiten, dass es Wohnraum für junge Menschen und Familien in Form von größeren Wohnungen mit Zugang zu privatem Grün bedarf. Da im Sanierungsgebiet kaum Platz für die Ansiedlung von Einfamilienhäusern besteht, richtet sich der Blick somit automatisch auf die Qualifizierung der (historischen) Bestandsbebauung bzw. der dazugehörigen Blockinnenbereiche.

Der Rückgang der Bevölkerungszahl im Stadtgebiet hat zudem Bedeutung für die Nutzungsstruktur der Innenstadt. In dieser Hinsicht stellt sich die Frage inwiefern sich die (nicht ausschließlich tourismusorientierte) Einzelhandelsnutzung in dem Ausmaß halten kann. Nicht nur in diesem Sinne, sondern auch für eine Attraktivitätssteigerung für jüngere Zielgruppen, könnte es daher wichtig sein, über alternative Nutzungen in der Innenstadt (in Form von kulturellen und sozialen Nutzungen) nachzudenken. Dazu kann letztlich auch gehören, öffentliche Orte attraktiver und nutzbarer für jüngere Menschen zu gestalten.

Gleichzeitig gilt es jedoch auch, mit der bestehenden Entwicklung umzugehen und die Stadt nutzbar und erlebbar für die älter werdende Stadtgesellschaft zu machen. Dementsprechend hätte Priorität, die weitestgehend barrierefrei Gestaltung der Innenstadt sowie eine Stärkung des ÖPNVs und der Stadt der kurzen Wege. Aber auch hier kann eine Qualifizierung von öffentlichen Orten in Form von besseren Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten einen wichtigen Beitrag leisten.

3.2. Wohnungsentwicklung/Wohnbaubedarf

3.2.1. Erfassung & Prognose

Wie bereits im Kapitel zur Bevölkerungsentwicklung konstatiert wurde, lässt sich entsprechend der *Bedarfsermittlung für Wohnbauflächen der EG Welterbestadt Quedlinburg* aus dem Jahr 2019 ein weiter voranschreitender Bevölkerungsrückgang in der Welterbestadt Quedlinburg bei geringeren Geburtenzahlen als Sterbefälle erkennen. Zu der Wohnungsstruktur lässt sich dabei feststellen, dass es mit 64 % überdurchschnittlich viele Ein-Person-Haushalte gibt und somit auch die durchschnittliche Personenanzahl pro Haushalt mit 1,6 deutlich unter dem Durchschnitt des Landes Sachsen-Anhalt liegt (1,9 Personen pro Haushalt). Dazu gibt es mit 68 % des Wohnungsbestandes deutlich mehr Mehrfamilienhäuser als Ein- und Zweifamilienhäuser (31,7 %). Allgemein lassen sich die Haushaltstypen wie folgt nach ihrem Anteil an der Quedlinburger Gesamtbevölkerung einteilen:

- Alleinstehende: Es gibt 10.521 Haushalte, in denen nur 1 Person wohnt (= 64 % der HH, 43 % der Einwohner).
- Paare ohne Kinder: 3.777 Haushalte (= 23 %) und
- Alleinerziehende mit einem Kind (873 HH = 5% aller HH)
- Familien mit Kindern: Bei 1.034 HH (= 8 %).

Da Leerstände nur im Zuge des Zensus neu erfasst werden, müssen an dieser Stelle auf Daten von 2010 zurückgegriffen werden. In diesem Zuge wurde ein gesamtstädtischer Wohnungsleerstand von 14 % festgehalten. Besonders davon betroffen waren der Gründerzeitgürtel mit 22% und die Kaserne Quarmbeck mit 45 % Leerstand – die historische Innenstadt verzeichnete eine Quote von 15 %. Fehlt in der Innenstadt zwar ein Baulückenkataster, konnte die "BauBeCon" als Sanierungsträgerin der Welterbestadt Quedlinburg mit einer Neubebauung von ca. 15 % der 122 in 2017 bestehenden Baulücken in der Innenstadt eine voranschreitende Sanierungstätigkeit und Nachfrage festhalten. Neubaugebiete wurden wiederum zwischen den Jahren 2011 und 2016 nur kaum erschlossen. Davon waren ein Großteil der Flächen nach kurzer Zeit bereits vergeben und es existieren nur noch wenig Restflächen. So wurden im genannten Zeitraum 15 Wohneinheiten pro Jahr als Einfamilienhäuser realisiert. Hierbei ist wichtig hinzuzufügen, dass aufgrund der demografischen Entwicklung davon auszugehen ist, dass in den nächsten 15 Jahren eine Vielzahl an Bestandsimmobilien zur Nachnutzung zur Verfügung stehen werden.

3.2.2. Analyse & Bewertung

Wie in der Auswertung der Bevölkerungsentwicklungsprognose angemerkt, besteht eine verstärkte Nachfrage nach familiengerechten Wohnformen mit Zugang zu privatem Grün, was zum einen darauf zurückzuführen ist, dass es ohnehin einen eher geringeren Anteil an Ein-/Zweifamilienhäusern gibt und zudem in den letzten Jahren wenig neues Bauland für Neubaugebiete ausgewiesen wurde. Für das Sanierungsgebiet könnte das bedeuten, Bestandsgebäude und Blockinnenbereiche hinsichtlich dieser Gesichtspunkte zu qualifizieren. Dieser Aspekt bekommt besonders vor dem Hintergrund Gewichtung, dass aufgrund der demografischen Entwicklung einige Bestandsgebäude zur Nachnutzung bereitstehen werden. Gleichzeitig können auch die Baulücken für den Neubau von Einfamilienhäusern genutzt werden. So sind bspw. in der Schmalen Straße Einfamilienhäuser in der vorhandenen Blockrandbebauung entstanden. Insgesamt würde somit die historische Innenstadt als attraktiver Wohnstandort für junge Familien stärker in den Fokus gerückt werden.

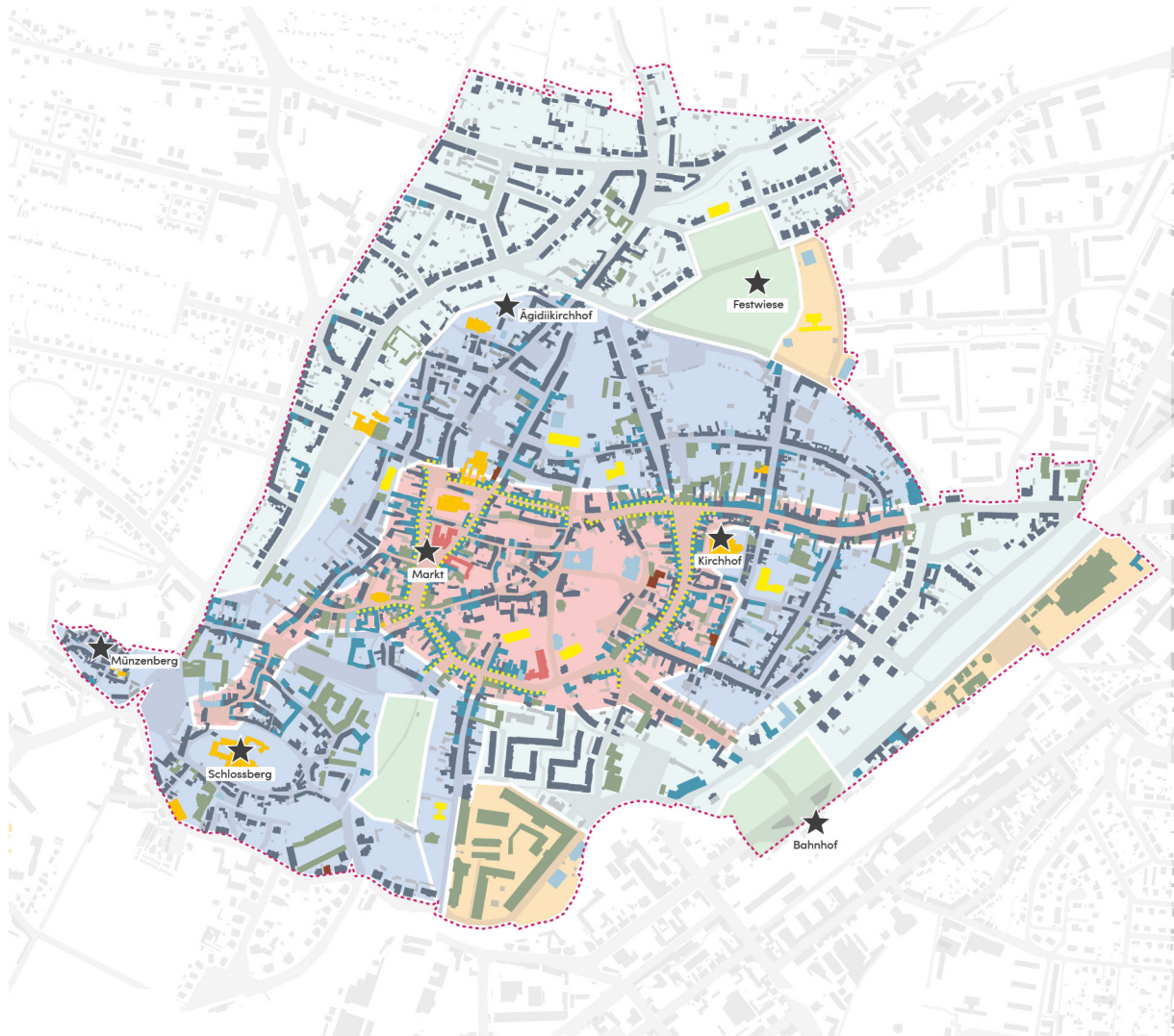
3.3. Nutzung

3.3.1. Generelle Nutzungsverteilung

3.3.1.1. Erfassung

Die Datengrundlage zur Erfassung der Nutzungsverteilung basiert auf Informationen des Parzelleninventars der Welterbestadt Quedlinburg. Die Informationen im Bereich des Welterbegebiets sind auf einen Erfassungszeitraum der letzten fünf Jahre zu datieren, im Abgleich mit einer Inaugenscheinnahme vor Ort. Die Informationen zu den übrigen Bereichen stammen aus aktuellen Erhebungen im Rahmen der Fortschreibung des Parzelleninventars 2021.

Die Funktionsverteilung stellt sich in Clustern von Nutzungstypologien dar: Wohnen findet sich dabei fast in allen Lagen wieder, das Kerngebiet um Marktplatz und dem *Einkaufserlebnis Historische Innenstadt © (EHI)*, die Tourismusachse zwischen Schlossberg und Markt sowie die Ausläufer Steinweg und Bahnhofstraße sind mit Wohngebäuden inkl. erdgeschossiger Gewerbeunterlagerung als Hauptgeschäftsbereich definierbar. Im sogenannten Gründerzeitgürtel beschränkt sich die Nutzung weitgehend auf das Wohnen, in wenigen Gebäuden sind in Teilnutzung Dienstleistungen verortet. Bereiche primär gewerblicher Gebäudenutzung findet sich nur wenig, besondere Standorte sind auf dem Dippequartier ehemaliger Haupthof am Neuen Weg, am Schiffbleek oder der Rathenaustraße festzustellen.



- | | |
|--|--|
| Wohnen | Wohnen + Gewerbe mit Schwerpunkt Gewerbe |
| Gewerbe | Wohnen + Gewerbe |
| Wohnen + Gewerbe | Wohnen |
| Gemeinbedarf | Sondergebiet / Gewerbe |
| Bildungseinrichtungen | größere Grünflächen |
| kulturelle Einrichtungen | zusammenhängende Ladenzonen |
| administrative Einrichtungen | |
| medizinische Einrichtungen | |

Abb.: Karte Bestandserfassung Nutzung

Die größeren Grünflächen – Wordgarten, die Festwiese Kleers/ Bosseplatz sowie Friedrich-Ebert-Platz/Aulnoye-Ameries-Platz – befinden sich außerhalb der Stadtmauer. Ebenso lassen sich die Spielplätze fast ausschließlich außerhalb des Altstadtbereichs wiederfinden. Öffentliche Platzflächen finden sich hingegen primär im Bereich Carl-Ritter-Platz, Markt/Kornmarkt, sowie Mathildenbrunnen wieder und bilden somit jeweils die Zentren der Altstadt, historischer Neustadt und Schlossberg. Bezüglich der Nutzung der Uferbereiche von Bode und Mühlgraben kann festgehalten werden, dass entlang der Bode ein Großteil des Uferbereichs öffentlich zugänglich ist (es wird an dieser Stelle keine Differenzierung bezüglich der Qualität des Uferzugangs gemacht), während

der Mühlgraben nur punktuell – im Bereich Wordgarten, im nördlichen Sanierungsgebiet, Unter dem Birnbaum/An der Kunst und im Bereich Schulstraße – Zugänge aufweist. Bei Einrichtungen für Gemeinbedarf, Kultur und Bildung lässt sich ebenfalls eine punktuelle Verteilung im Sanierungsgebiet feststellen. Lediglich an der Gutsmuthsstraße zwischen Altstadt und historischer Neustadt bilden der Kaiserhof und das Hallenbad ein kleineres Cluster für Gemeinbedarf. Sportplätze sind im Sanierungsgebiet an der Turnstraße und an der Festwiese Kleers angesiedelt.

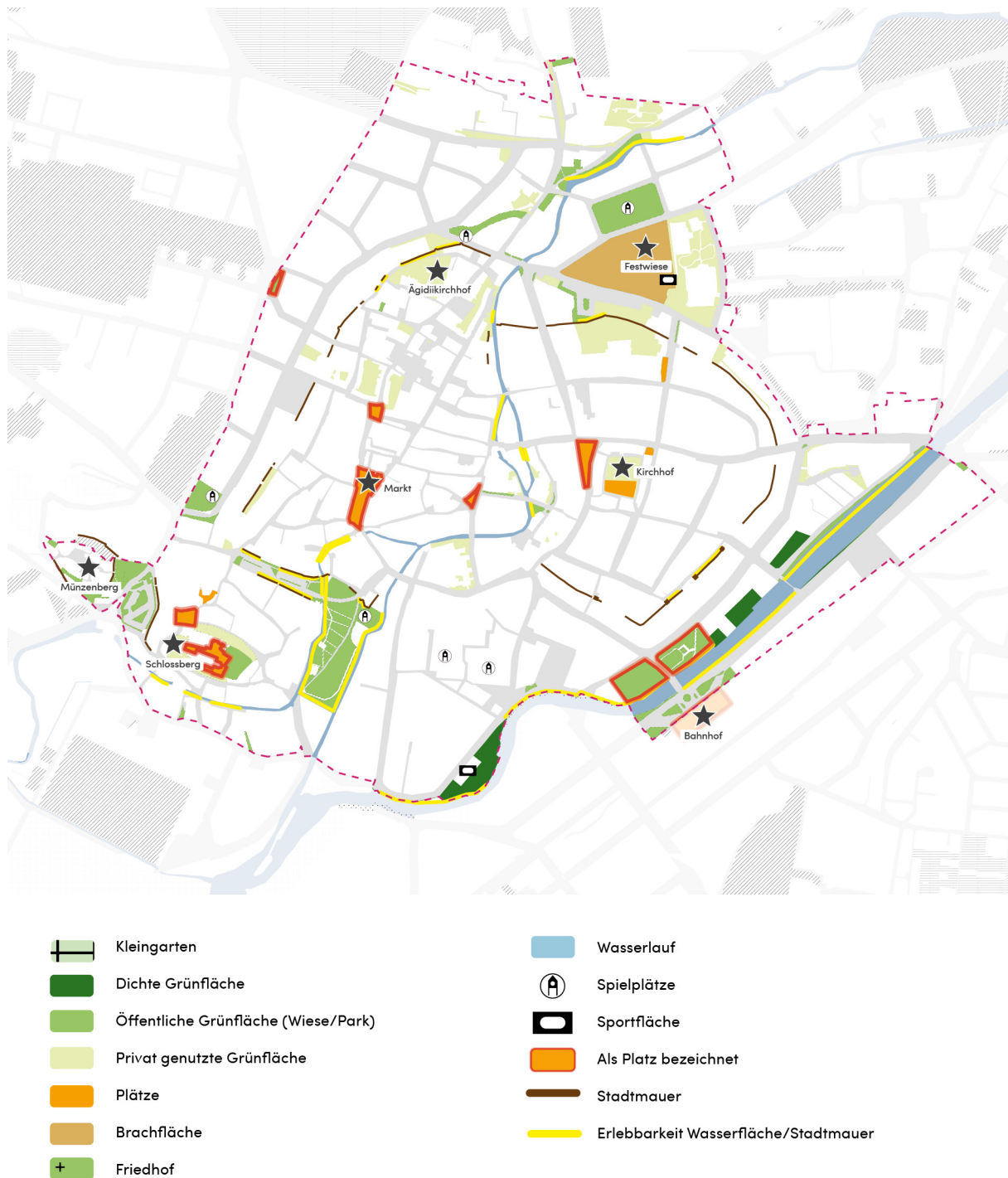


Abb.: Karte Bestandserfassung Freiraumstruktur

3.3.1.2. Analyse & Bewertung

Trotz der relativ dezentralen Verteilung von Einrichtungen für Kultur, Gemeinbedarf und Bildung beschränkt sich die Nutzungsstruktur entlang des sogenannten Einkaufserlebnis Historische Innenstadt (EHI) primär auf Wohnen und Gewerbe bzw. nur Gewerbe. Vor dem Hintergrund der erfassten Leerstandsquoten im Sanierungsgebiet und den Nachfolgen der Corona-Pandemie für den Einzelhandel stellt sich dabei die Frage, wie resilient eine solche Nutzungsstruktur bezüglich aktueller Entwicklungstrends von Innenstädten ist. Einen Handlungsschwerpunkt des Nutzungskonzepts könnte daher auf der Vorbereitung von Maßnahmen zur Diversifizierung der Innenstadt sein – besonders in Bereichen mit höherem Leerstand in den Erdgeschossflächen. Aufgrund des Mangels an Spielplätzen und Grünflächen innerhalb der Stadtmauer könnte ein weiterer Handlungsschwerpunkt darin bestehen, geeignete kleinere Potenzialflächen für eine solche Nutzungen zu identifizieren. Zur weiteren Kompensation des Mangels an öffentlich nutzbaren Grünflächen im ganzen Sanierungsgebiet bietet sich die untergenutzte Festwiese Kleers als Neuordnungspotenzial an. Zusätzlich könnte sich das Dipequartier ehemaliger Haupthof zudem als bisher ausschließlich gewerblich genutztes Gebiet ebenfalls für eine Neuordnung im Sinne einer stärkeren Nutzungsmischung eignen.

3.3.2. Leerstand Gewerbe

3.3.2.1. Erfassung

Die Datengrundlage zur Erfassung des gewerblichen Leerstandes basiert auf Informationen des Parzelleninventars der Welterbestadt Quedlinburg. Die Informationen im Bereich des Welterbegebiets sind auf einen Erfassungszeitraum der letzten fünf Jahre zu datieren, im Abgleich mit einer Inaugenscheinnahme vor Ort und Stellungnahmen aus der Verwaltung. Die Informationen zu den übrigen Bereichen stammen aus aktuellen Erhebungen im Rahmen der Fortschreibung des Parzelleninventars 2021.

Es lässt sich keine eindeutige Konzentration des Leerstandes identifizieren lässt. Vielmehr lassen sich Leerstände punktuell im Stadtgefüge wiederfinden. In der Karte dargestellte starke Leerstandsquoten existieren hierbei in Bereichen, in denen es ohnehin wenig Gewerbenutzung gibt (Kaiserstraße, Hinter der Mauer, Augustinern, Weberstraße, Reichenstraße); diese Bereiche als Leerstandscluster zu bewerten wäre daher unangemessen. Lediglich im Dippequartier ehemaliger Haupthof lässt sich eine hohe Leerstandsquote bei einem großen Gewerbeflächenanteil verzeichnen. Obwohl es ebenfalls nur punktuellen Gewerbeleerstand im westlichen Bereich des Einkaufserlebnis Historisch Innenstadt (EHI) gibt, bestehen jedoch städtebauliche Mängel im Übergang Steinbrücke/Heilige-Geist-Straße und Bockstraße/Steinweg, die den Neustädter Bereich des EHI gegenüber dem Altstädter Bereich vernachlässigen.

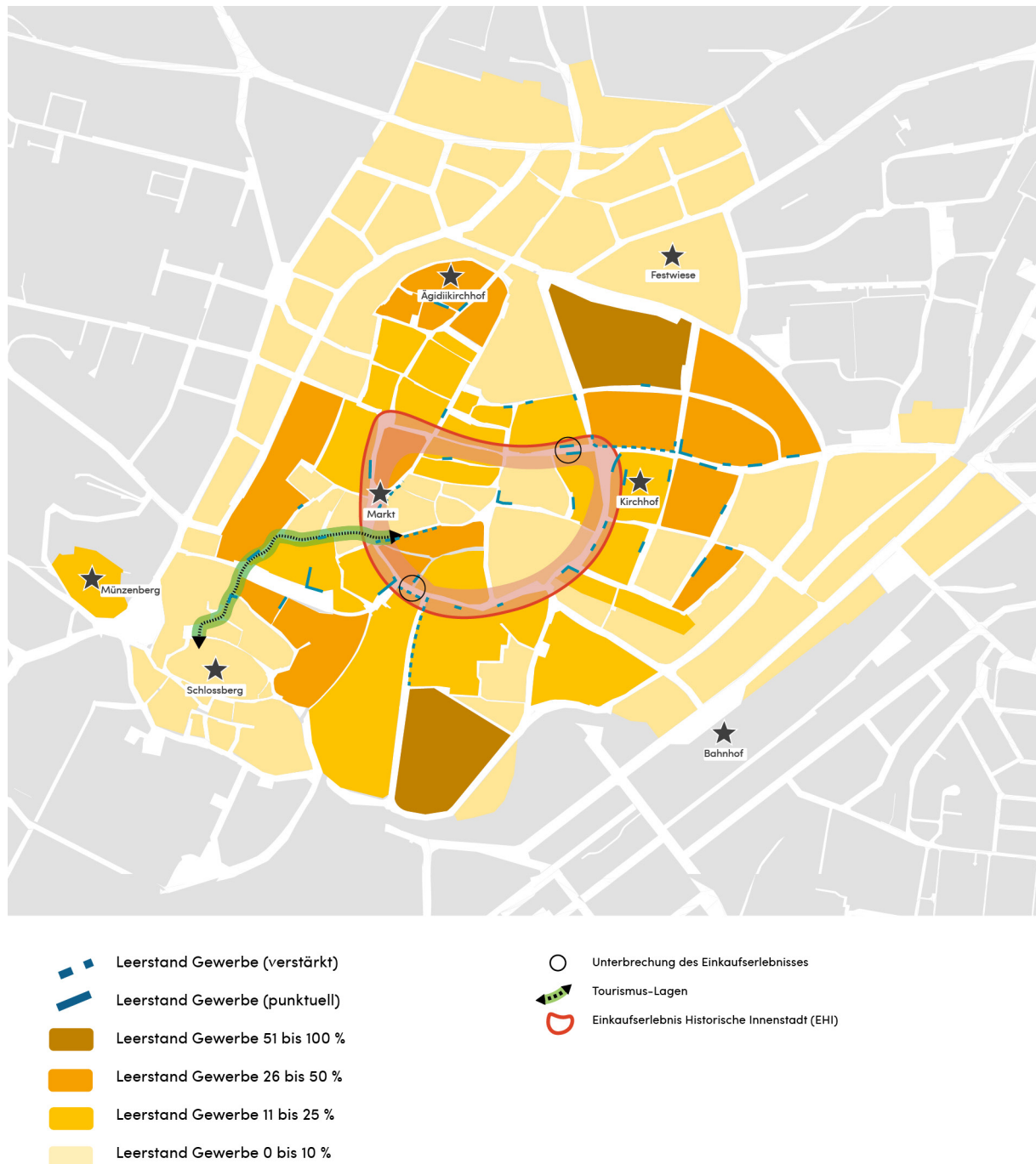


Abb.: Karte Bestandserfassung Leerstand Gewerbe

3.3.2.2. Analyse & Bewertung

Als räumlich verortbarer Schwerpunkt für weitere Maßnahmen lässt sich aus der Erfassung lediglich das Dippequartier ehemaliger Haupthof ableiten. Dennoch bleiben auch die Erdgeschossflächen im Innenstadtbereich bei punktuellm Leerstand weiterhin förderungsbedürftig. Vor dem Hintergrund der Prämisse eines bundesweit erkennbaren Rückgangs des Einzelhandels und den Nachwirkungen der Covid-19-Pandemie wird hierbei weniger eine Förderung von Einzelhandelsansiedlung, sondern eine Diversifizierung der Nutzungsstruktur im Vordergrund der Maßnahmen stehen. Zusätzlich können städtebauliche Maßnahmen zur besseren städtebaulich-gestalterischen Verbindung von Altstadt und historischer Neustadt in den zuvor genannten Bereichen einen positiven Effekt auf die Gewerbestruktur im Neustädter Bereich des EHI haben.

3.3.3. Leerstand Wohnen

3.3.3.1. Erfassung

Die Datengrundlage zur Erfassung des Leerstands an Wohnraum basiert auf Informationen des Parzelleninventars der Welterbestadt Quedlinburg. Die Informationen im Bereich des Welterbegebiets sind auf einen Erfassungszeitraum der letzten fünf Jahre zu datieren, im Abgleich mit Stellungnahmen aus der Verwaltung. Die Informationen zu den übrigen Bereichen stammen aus aktuellen Erhebungen im Rahmen der Fortschreibung des Parzelleninventars 2021.

Die wohnnutzungsbezogenen Leerstände werden auf Maßstabsebene des straßenräumlichen Erscheinungsbildes, der Blockstrukturen sowie der Stadtteile bewertet. Es lassen sich hierbei Leerstandscluster im Bereich historische Neustadt (besonders Konvent) sowie weitere Konzentration am Neuen Weg, Weingarten, Lange Gasse und ehemaliger Wirtschaftshof erkennen.

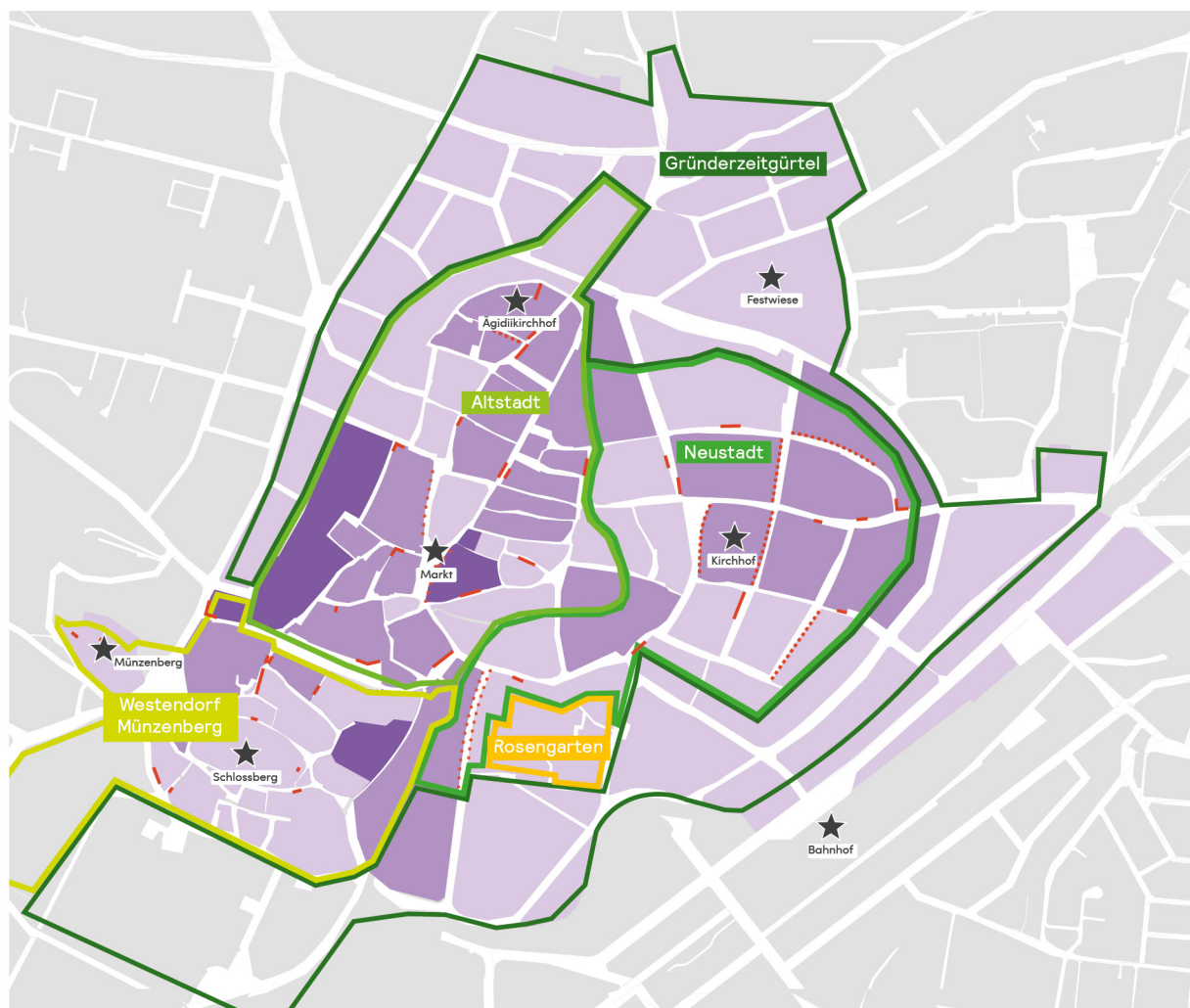


Abb.: Karte Bestandserfassung Leerstand Wohnen

3.3.3.2. Analyse & Bewertung

Bezüglich der Leerstände in der historischen Neustadt bieten die größeren Blockhöfe das Potenzial, die dortige Wohnfunktion zu stärken. In möglichen Blockkonzepten könnte die Qualität der Blockinnenhöfe besonders bezüglich der Schaffung von privatem Grün und Stellplätzen verbessert werden.

3.4. Verkehr

3.4.1. Motorisierter Individualverkehr und ruhender Verkehr

3.4.1.1. Erfassung

Die Datengrundlage zur Erfassung des motorisierten Individualverkehrs und des ruhenden Verkehrs basiert auf öffentlich zugänglichen Karteninformationen wie OpenStreetMaps und GoogleMaps, im detaillierten Abgleich mit Stellungnahmen aus der Verwaltung und Inaugenscheinnahme im Rahmen der Bestandsaufnahme vor Ort.

Aktuell gibt es einen Haupteinfahrtsring für motorisierten Verkehr entlang dessen Sammelparkplätze für touristischen Verkehr platziert sind. Innerhalb des Rings beginnt die Zonierung mit Tempo 30, hier ist weitgehend straßenseitiges Parken möglich. Die Bereiche um Markt und Schlossberg sind für Pkw-gesperrt und nur für Fußgänger*innen zugänglich. Umliegend zu den beiden Fußgängerzonen sind verkehrsberuhigte Straßen (umgangssprachlich: Spielstraßen) ausgewiesen. Der Gesamtbereich des Sanierungsgebiets zeichnet sich durch ein kompliziertes Einbahnstraßensystem sowie die Unübersichtlichkeit der Straßenbeschilderung aus.

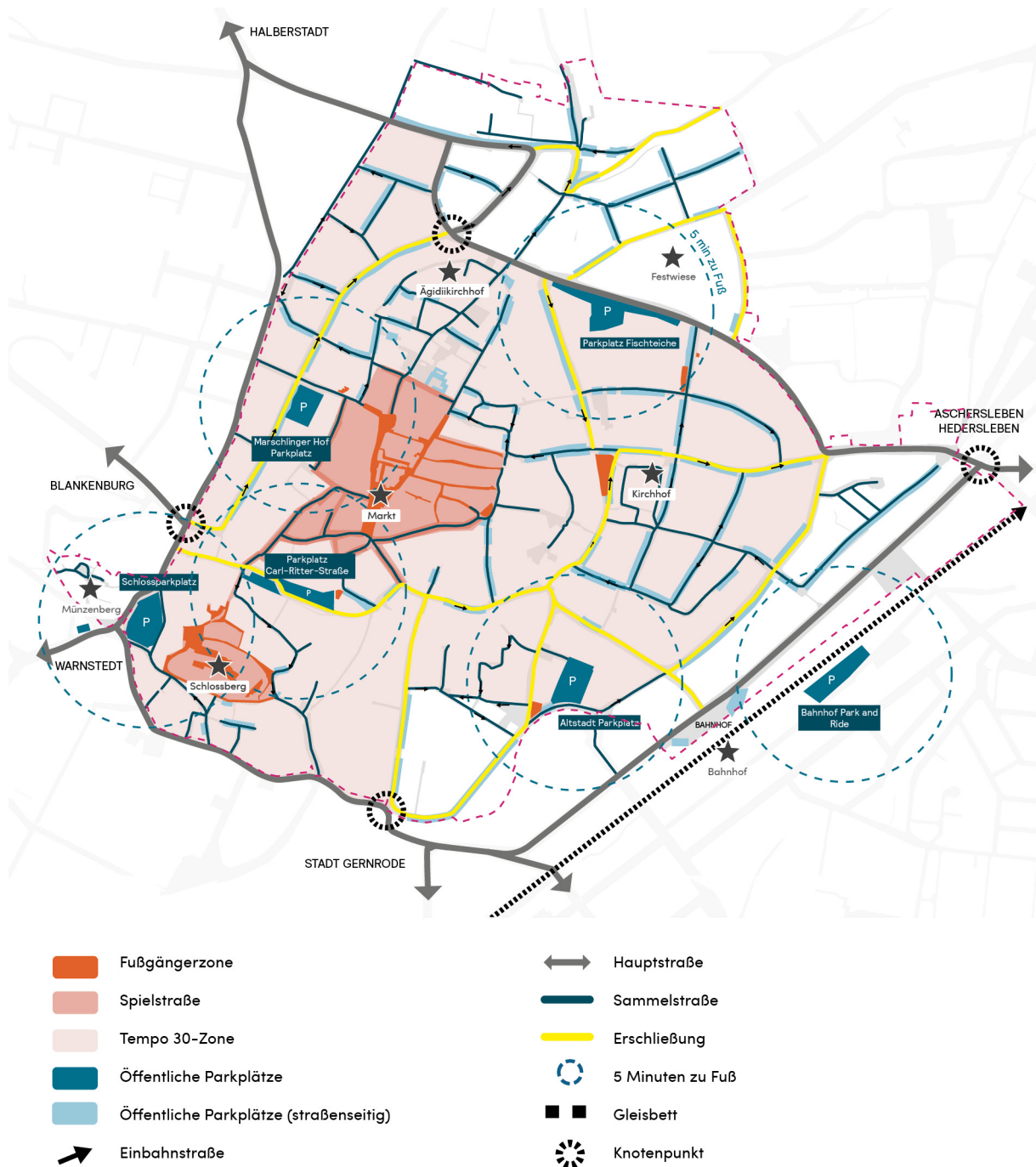


Abb.: Karte Bestandserfassung Motorisierter Individualverkehr und ruhender Verkehr

3.4.1.2. Analyse & Bewertung

Die Absicht der Pkw-Verkehrsführung, insbes. des touristischen Verkehrs inkl. Abwicklung ruhender Verkehr, um den Altstadt kern herum ist erkennbar aber nicht konsequent durchgeführt. Diesbezüglich wird der Durchgangsverkehr für den motorisierten Individualverkehr mit den aktuellen Festsetzungen besonders in der historischen Neustadt noch zu wenig eingeschränkt. Ebenso lassen sich im selben Bereich noch zu viele straßenseitige Pkw-Stellplätze finden. Einen weiteren Mangel stellt der durchschnittlich hohe Anteil separierter Zonen für den motorisierten Individualverkehr im Altstadtbereich dar. Hierbei sind manche Flächen für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, andere sind wiederum als Spielstraße ausgewiesen. Generell wird durch die aktuellen Festsetzungen

ein zu hohes Verkehrsaufkommen im fahrenden und ruhenden Pkw-Verkehr erzeugt, was zum einen ein Konfliktpotenzial der Nutzer*innen in relevanten Bereichen darstellt und zum anderen die Attraktivität als Weltkulturerbe einschränkt. Um für das Stadtbild wichtige Straßenzüge in der hist. Innenstadt im Sinne der Welterbeträglichkeit und einer besseren Aufenthaltsqualität weiterzuentwickeln, gilt es, Strategien zu finden den motorisierten Individualverkehr und den ruhenden Verkehr in bestimmten Straßenzügen deutlich zu reduzieren. Hierfür sollte in dem Konzept Möglichkeiten gefunden werden, Anwohnerstellplätze im Innenstadtbereich zu sammeln und somit Stellplätze im Straßenbereich zu reduzieren. Gleichzeitig müsste geprüft werden, ob der touristische Verkehr noch effektiver an denen am Straßenring liegenden Sammelparkplätzen untergebracht werden kann. Ein weiteres Augenmerk kann darauf liegen, eindeutige Abgrenzungen der unterschiedlichen verkehrsrechtlichen Bereiche im Innenstadtbereich zu schaffen, um die derzeitige Fragmentierung unterschiedlicher Zonen aufzuheben und eine übersichtlichere und sichere Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer*innen herzustellen.

3.4.2. Umweltverbund

3.4.2.1. Erfassung

Die Datengrundlage zur Erfassung der verkehrlichen Struktur des Umweltverbunds basiert auf öffentlich zugänglichen Karteninformationen wie OpenStreetMaps und GoogleMaps, im detaillierten Abgleich mit Stellungnahmen aus der Verwaltung und Inaugenscheinnahme im Rahmen der Bestandsaufnahme vor Ort.

Die Erschließung des Sanierungsgebiets mit dem ÖPNV erfolgt größtenteils entlang des Stadtrings und in Teilen im Bereich der historischen Neustadt; Altstadt und Schlossberg sind nicht umfänglich abgedeckt. Ebenso erfolgt die Erschließung mit Radwegen ausschließlich über den Stadtring, wobei hier im Bereich Kaiser-Otto-Straße eine Lücke besteht – der gesamte Bereich innerhalb der Stadtmauern ist somit nicht durch Radwege erschlossen. Wie bereits bei der Erfassung der Verkehrsstruktur für den motorisierten Individualverkehr festgehalten wurde, sind die Bereiche um den Markt und den Schlossberg als Fußgängerzonen ausgewiesen, die durch eine Übergangszone mit Spielstraßen im direkten Umfeld ergänzt wird. Als problematisch wird grundsätzlich die fußläufige Querung des äußeren Ringes betrachtet: an wichtigen Verknüpfungen der Innenstadt und der äußeren Stadträume, wie im Bereich der Kaiser-Otto-Straße oder am Bahnhof fehlt es an Möglichkeiten der sicheren Durchwegung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.



Abb.: Karte Bestandserfassung Verkehr Umweltverbund

3.4.2.2. Analyse & Bewertung

Mängel lassen sich offensichtlich im Ausmaß der Infrastruktur für Radwege erkennen. Hier wird ein Schwerpunkt darin liegen, ein Radwegenetz innerhalb der Stadtmauer zu schaffen sowie die Lücke entlang des Stadtrings zu schließen – die dazugehörigen Maßnahmen können zum Teil im Zuge anstehender Straßensanierungen durchgeführt werden. Der Flächenanteil für Fußgänger*innen ist zudem ausbaufähig, weswegen ein weiterer Fokus auf die Ausweitung und bessere Verknüpfung der bestehenden Fußgängerzonen gelegt werden sollte. Bisher durch den ÖPNV unterversorgte Gebiete wie die Altstadt oder der Schlossberg könnten durch stärkere Anbindung besser für weniger mobile Bewohner*innen erschlossen werden. Um den Bereich innerhalb des Stadtrings mit dem restlichen Stadtgebiet besser für den Rad- und Fußverkehr zu verbinden, ist es notwendig, bessere Querungsmöglichkeiten zu schaffen.

3.5. Stadtklima/-ökologie

3.5.1. Erfassung

Die Datengrundlage zur Erfassung einer stadtkologischen Ausgangslage basiert auf eigener Inaugenscheinnahme der Grünflächen, der Baumbestände, größerer Versiegelungsflächen im Rahmen der Bestandserfassung vor Ort. Die Bestimmung der Straßenzüge mit einem Mangel an Baumpflanzungen erfolgte hierbei unter Einbezug der Breite und Gestaltung des Straßenraums, um ausschließlich Straßen zu identifizieren, in denen eine Umsetzung realistisch wäre.

Anhand der Erfassung der Grünflächen lässt sich erkennen, dass der Bereich der historischen Altstadt einen hohen Versiegelungsgrad und kaum Grünflächen oder Straßenbegrünung aufzuweisen hat. Wie zuvor in der Nutzungserfassung erwähnt wurde, lassen sich lediglich größere Grünflächen im Wordgarten, Festwiese Kleers/Bosseplatz und Friedrich-Ebert-Platz/Aulnoye-Aymeries-Platz erkennen. Ergänzend dazu bilden Bode und Mühlgraben zwei weitere wichtige blau-grüne Korridore, die sich durch die Stadt ziehen, allerdings bisher kaum zugänglich und erlebbar sind. In Wallstraße, Adelheidstraße, Bahnhofstraße und teilweise Weberstraße bestehen zudem ein größerer Bestand an beidseitiger Baumpflanzung. In der Altstadt lässt sich wiederum kaum bis keine straßenseitigen Baumpflanzungen finden, was auf die engen Straßenräume zurückzuführen ist. In den breiteren Straßenräumen der historischen Neustadt entlang der Weberstraße, Reichenstraße, Konvent, Kaiserstraße und Ballstraße bestehen punktuelle und teilweise durchgehende Baumpflanzungen. Jedoch weisen besonders Neuer Weg (nördlicher Teil), Weberstraße, (südlicher Teil), Reichenstraße (südlicher Teil) und Augustinern einen Mangel an Straßenbegrünung bei gleichzeitig ausreichend breiten Straßenräumen für Baumpflanzungen auf.

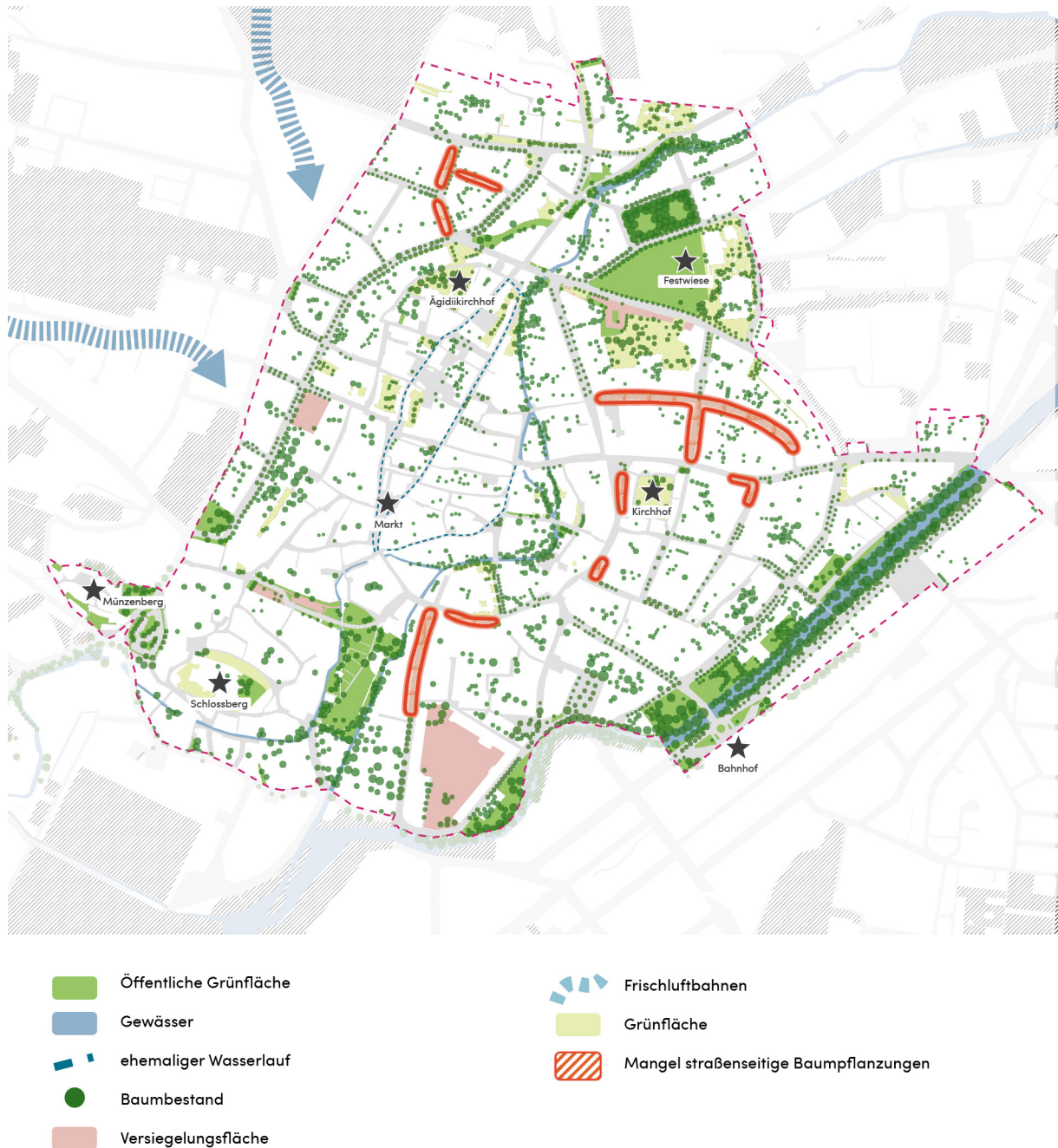


Abb.: Karte Bestandserfassung Stadtökologie

3.5.2. Analyse & Bewertung

Wie sich bereits bei der Analyse der Freiraumnutzung herausgestellt hat, gibt es innerhalb der Stadtmauer kaum grüne Aufenthaltsflächen, weshalb ein Fokus auf der Identifizierung von Potenzialflächen für die Entsiegelung liegen sollte. Des Weiteren gilt es, die bestehenden Grünräume in der Stadt – besonders die blau-grünen Korridore Bode und Mühlgraben – zu qualifizieren und zugänglicher und erlebbarer zu machen. Zudem können die genannten Mängel bei der Straßenbegrünung in der historischen Neustadt einen Ansatzpunkt für Maßnahmen neuer Baumpflanzungen bieten. Gleichzeitig kann auch die bereits bestehenden Straßenbegrünung – bspw. in Adelheidstraße und Wallstraße – an geeigneten Stellen qualifiziert und als Aufenthaltsfläche weiterentwickelt werden.

3.6. Räumliche Verflechtung

3.6.1. Erfassung

Die Datengrundlage zur Erfassung der räumlichen Verflechtung zwischen Sanierungsgebiet und stadträumlicher Umgebung basiert auf Inaugescheinnahme im Rahmen der Bestandsaufnahme vor Ort, öffentlich zugänglichen Karteninformationen wie OpenStreetMaps und GoogleMaps und Abgleich mit Stellungnahmen aus der Verwaltung.

In der Analyse zur räumlichen Vernetzung im Sanierungsgebiet lässt sich erkennen, welche räumliche Bedeutung die historische Stadtmitte, heute auch gleichzusetzen mit dem Bereich des *Einkaufserlebnis Historische Innenstadt ©* (EHI), im Stadtgefüge einnimmt. Hierbei ordnen sich die wichtigen Eingangssituationen zum historischen Stadtkern am Bahnhof, Steinweg, Marschlinger Hof, Schmale Straße und Schlossberg/Münzenberg konzentrisch von der Stadtmitte ausgehend am Stadtring an und sind meist auf direktem Weg mit der Stadtmitte verbunden. Gleichzeitig bildet die Stadtmitte das Verbindungsstück zwischen Altstadt und historischer Neustadt und wird durch die Tourismusachse mit dem Schlossberg verbunden. Ebenso durchläuft der Jakobsweg die Stadtmitte. Lediglich die übergeordneten Radwege führen am hist. Stadtkern vorbei. Des Weiteren ist erkennbar, dass fast das komplette Welterbegebiet innerhalb von ca. 10 Minuten Fußweg und das Sanierungsgebiet innerhalb von ca. 8 Minuten Radweg erreichbar ist. Die Defizite an Querungsmöglichkeiten des Innenstadtrings für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sind hier zu beachten.

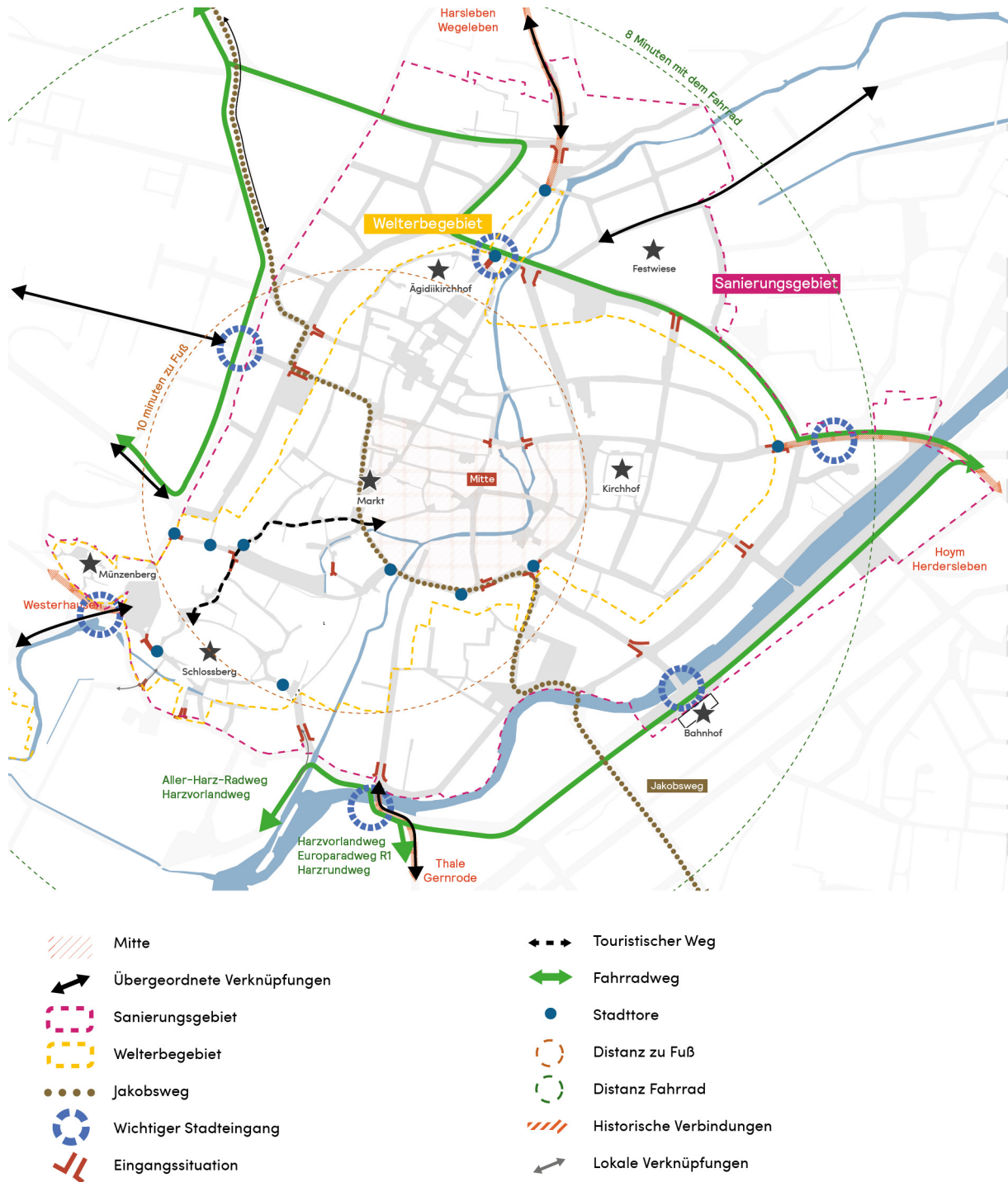


Abb.: Karte Bestandserfassung Räumliche Verflechtung

3.6.2. Analyse & Bewertung

Die Betrachtung des Status Quo der räumlichen Verflechtung zeigt die besondere Bedeutung einiger Straßen und Wegeverbindung für das Stadtgefüge als vom Stadtring ausgehende Eingangssituationen in die Stadtmitte. Darunter fallen u.a. Steinweg, Bahnhofstraße, Marschlinger Hof und Schmale Straße. Die Straßenräume bilden jedoch keine expliziten Eingangssituationen oder gestalterisch aufgewertete Magistralen-Charaktere aus, die in das Zentrum der Welterbestadt leiten. In Bereichen wie am Steinweg fehlt es beispielsweise an konsequenter Verortung von straßenbegleitendem Grün, vereinzelt prägt gewerblicher Leerstand in den Erdgeschossen den Straßenraum, der Radverkehr findet wenig Berücksichtigung. Allgemein fehlt den genannten Straßenräumen trotz ihrer Bedeutung als Eingangsstraßen zum Welterbe eine besondere Erlebnisqualität für die fußläufige Durchwegung. Grundsätzlich bietet die gute Erreichbarkeit des Welterbegebiets/Sanierungsgebiets zu Fuß und per Rad aber gute Voraussetzungen für die Etablierung einer weniger PKW-dominierten Verkehrsstruktur.

3.7. Stadtbild: Bebauung & Freiflächen

3.7.1. Bebauung

3.7.1.1. Erfassung

Die Datengrundlage zur Erfassung des Sanierungsbedarfs des baulichen Bestandes basiert auf Informationen des Parzelleninventars der Welterbestadt Quedlinburg. Die Informationen im Bereich des Welterbegebiets sind auf einen Erfassungszeitraum der letzten fünf Jahre zu datieren, im Abgleich mit einer Inaugenscheinnahme vor Ort. Die Informationen zu den übrigen Bereichen stammen aus aktuellen Erhebungen im Rahmen der Fortschreibung des Parzelleninventars 2021.

Der allgemeine Sanierungsstand bei den straßenseitigen Gebäuden kann als gut bewertet werden, wodurch nur noch einzelne Inseln innerhalb des Welterbe- und Sanierungsgebiets erkennbar sind, an welchen Sanierungen mit höherer Priorität notwendig wären. Diese lassen sich primär in der historischen Neustadt sowie im Neuen Weg und Gröpern wiederfinden. Zudem kann auch bezüglich der Sanierung Handlungsbedarf beim Dippequartier ehemaliger Haupthof und des ehemaligen Grashoff'schen Wirtschaftshof identifiziert werden. In der historischen Neustadt lässt sich jedoch eine stärkere Fragmentierung der Blockinnenhöfe mit Nebengebäuden in oftmals mangelhaften Zustand erkennen, was bei der Aufstellung des Konzepts Beachtung finden sollte. Gleichzeitig bestehen noch einige Baulücken, die sich verteilt im Stadtbild finden lassen. Hierin lassen sich Schwerpunkte im Bereich Hölle/Pölle und Augustinern feststellen. Der Zustand der historischen Stadtmauer weist an einigen Stellen Sanierungsbedarfe auf.



Abb.: Karte Bestandserfassung Sanierungsbedarf Bebauung

3.7.1.2. Analyse & Bewertung

Die Fokussierung der Sanierungstätigkeit der letzten Dekaden auf den Bestand des Welterbegebietes hat dort zu einem weitgehend positiven Stadtbild bei der Bebauung geführt. Auffällig im Zustand der sanierten Gebäude ist, dass zahlreiche Häuser zu Beginn der 1990er Jahre Instand gesetzt wurden und der Zustand nach heutigem Maßstab nicht mehr dem aktuellen Baustandarten entspricht und des Weiteren die Qualität der Sanierungen nicht modernen Ansprüchen der Denkmalpflege entsprechen. Die Substanz der jüngeren Bauphasen des Gründerzeitgürtels sind überwiegend in guten Zustand. Aus der Erfassung lässt sich ableiten, dass die Gebäudesanierung keine zentrale Rolle mehr im Rahmenplan einnehmen wird, gleichzeitig bleibt die Erhaltung des historischen Bauerbes im gesamten Sanierungsgebiet sowie der Stadtmauer eine kontinuierliche Aufgabe der Welterbestadt.

Dringlicher erscheinen bereits bestehenden Fragen nach Blockkonzepten, um die größeren fragmentierten Blockinnenbereiche sowie die bestehenden Baulücken in den Vordergrund der Betrachtung zu stellen. Hierbei kann an der bereits im Themenfeld Nutzung formulierten Überlegung angeknüpft werden, die Wohnfunktion besonders in der historischen Neustadt zu stärken. Gleichzeitig können die Baulücken Möglichkeiten bieten, kleinere Treffpunkte herzustellen, derer es nach der bisherigen Bestandserfassung dringend bedarf.

3.7.2. Freiflächen

3.7.2.1. Erfassung

Die Datengrundlage zur Erfassung des Zustands der Freiflächen basiert auf Inaugenscheinnahme im Rahmen der Bestandsaufnahme vor Ort, Informationen des Parzelleninventars der Welterbestadt Quedlinburg sowie dem Abgleich mit Stellungnahmen aus der Verwaltung.

Die Erfassung der Freiraumzustände lässt erkennen, dass sich im Bereich der Straßen insbesondere Schäden in der historischen Neustadt und im Westen entlang der Adelheidstraße befinden. Dabei fällt auf, dass vor allen Dingen wichtige Eingangsstraßen zur Innenstadt (Steinweg, Bahnhofstraße, Neuer Weg, Weberstraße) betroffen sind. Größere Sanierung sind zudem notwendig rings um die Nikolaikirche und Marktkirche, sowie auf kleineren Platzflächen der historischen Neustadt. Zusätzlich lassen sich mit dem Dippequartier ehemaliger Haupthof und der Festwiese Kleers zwei große zentrale Potenzialflächen ablesen. Weitere Defizite zeigen sich bei der Qualität von Freiraumelementen: Die Straßenbeleuchtung ist einerseits uneinheitlich ausgeprägt, andererseits allgemein modernisierungsbedürftig in Bezug auf Leuchtmittel, zudem ist Freiraummöblierung nur geringfügig vorhanden oder Bedarf der Aufwertung wie im Bereich Wordgarten.

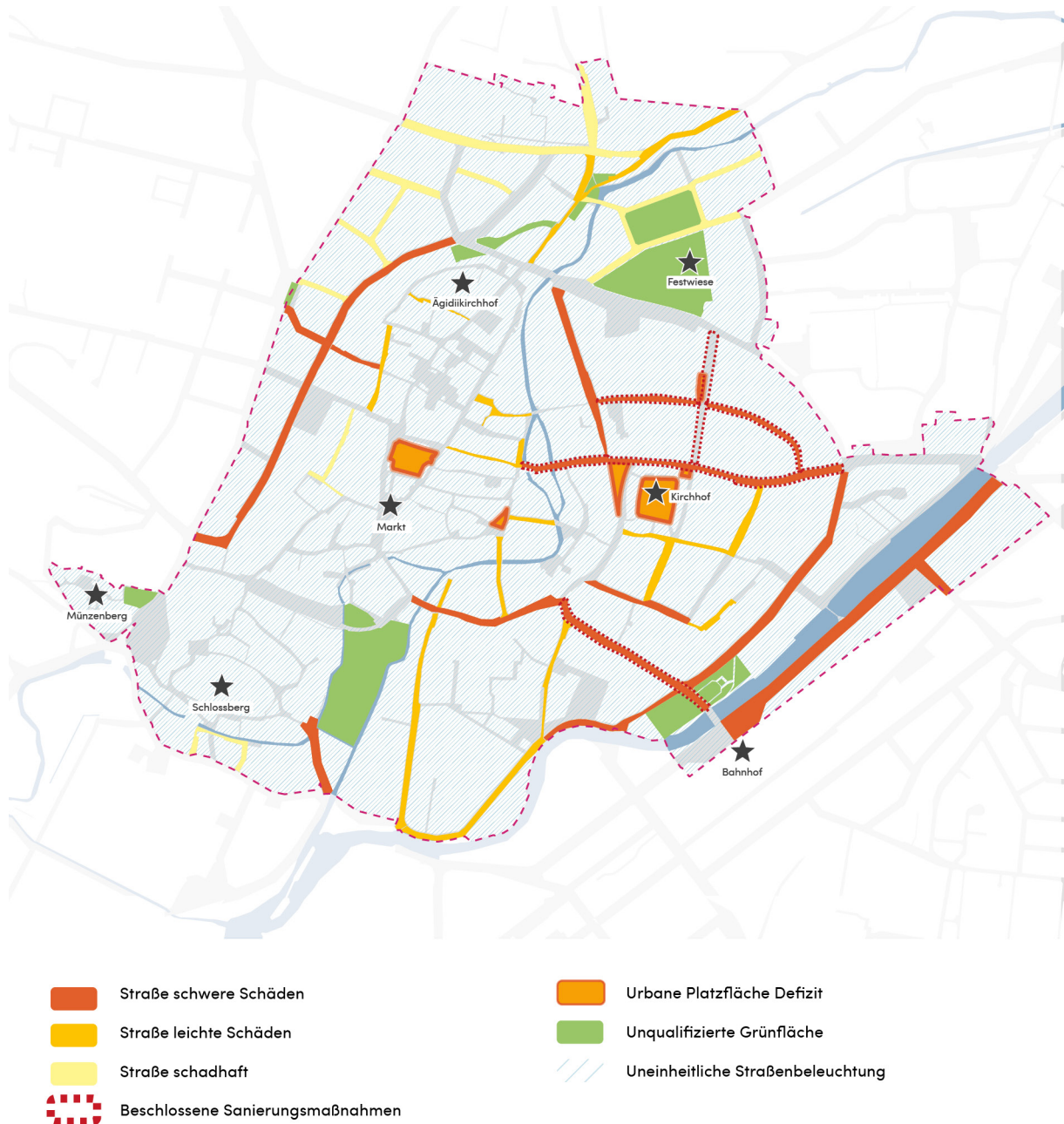


Abb.: Karte Bestandserfassung Sanierungsbedarf Freiflächen

3.7.2.2. Analyse & Bewertung

Wie auch in anderen zuvor beschriebenen Themenbereichen stellt sich die historische Neustadt bei den Freiraum- und Straßenzuständen als Fokusbereich heraus. Ein wichtiges Aufgabenfeld wird hierbei die Sanierung der genannten Eingangsstraßen zur Innenstadt darstellen, woraus sich die Möglichkeit ergibt, die dortige Sanierung mit anderen Themen wie die Stärkung von Fuß- und Radverkehr sowie die Schaffung kleinerer Treffpunkte und Begegnungsorte zu verbinden. In Verbindung mit dem identifizierten Potenzial der Nutzungsneuordnung der Festwiese Kleers, des Dippequartiers ehemaliger Haupthof und des Bereichs Kaiserhof mit den angrenzenden Freiflächen bietet sich zudem die Schaffung von neuen Freiraumqualitäten an. Neben der Schaffung neuer Freiräume wird es weiterhin wichtig sein, die Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität der bestehenden Freiräume durch weitere Gestaltung und Möblierung bestmöglich zu steigern. Auch die Herstellung der Zugänglichkeit zu den Wasserflächen könnte ein Bestandteil der Stärkung der Freiräume bilden.

4. Status Quo / Handlungsrahmen

4.1. Rahmenplanung 2008

4.1.1. Grad der Zielerreichung zu Sanierungszielen

4.1.1.1. Übergeordnete Sanierungsziele

4.1.1.1.1. Sanierungsziele von 2008

Die erste Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplans listet als Primärziel den Erhalt und die Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses. Fokus liegt dabei auf Erhalt bzw. Sanierung und Erneuerung der Bausubstanz mit den Schwerpunkten Altstadt, historische Neustadt, Schlossberg und Münzenberg. Bei der Sanierung von Plätzen und Straßen stehen am Schlossberg, Markt, Heilige-Geist-Straße, Steinweg, Augustinern, Reichenstraße und Schmale Straße/Essiggasse im Mittelpunkt.

Im Rahmen von Blockkonzepten sollen private Garten-, Frei- und Stellplatzflächen in den Blockinnenbereichen, vor allem im Bereich der Neustadt und Weberstraße, entwickelt werden.

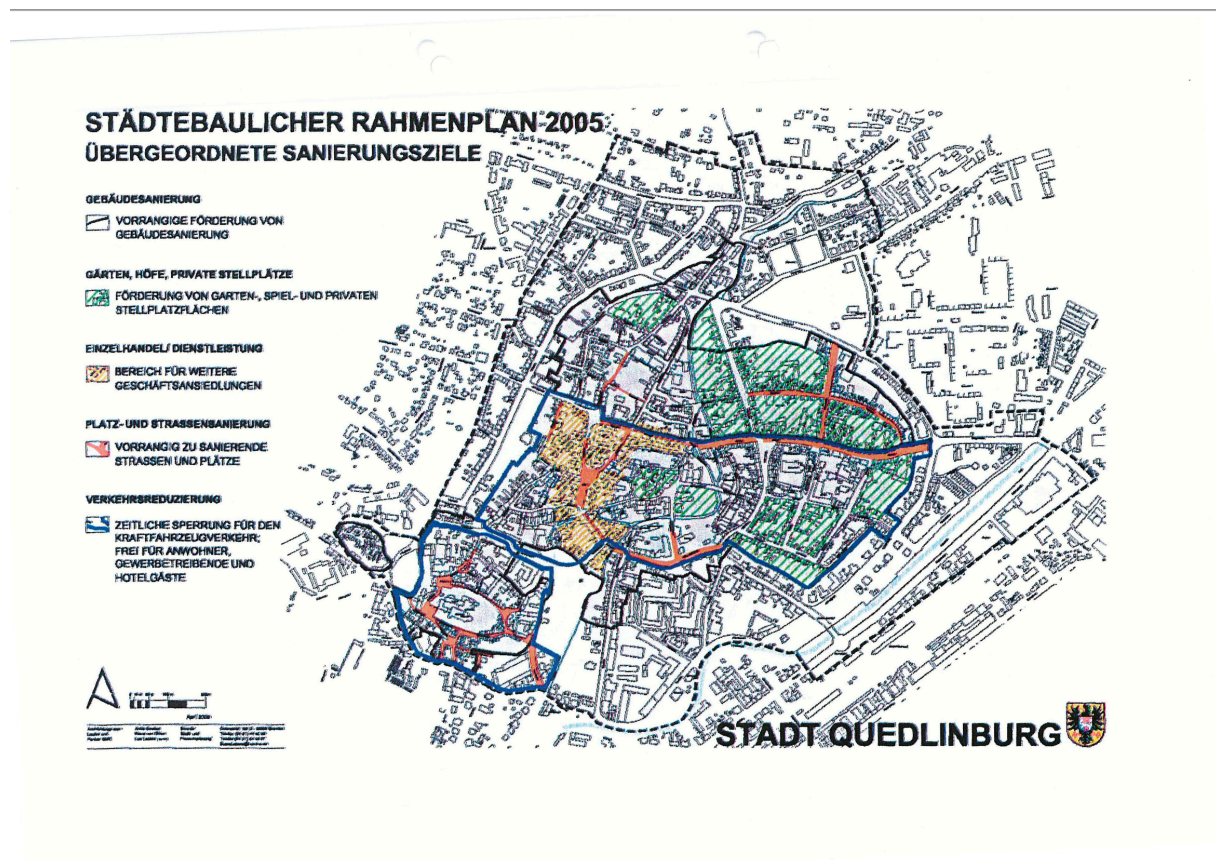


Abb.: Plan Übergeordnete Sanierungsziele, Städtebaulicher Rahmenplan 2008

4.1.1.1.2. Zielerreichung & Abweichungen

Wie zuvor in der Bestandsaufnahme der Sanierungszustände der Gebäude festgestellt werden konnte, wurde das übergeordnete Sanierungsziel zur Sanierung der Bausubstanz im Welterbegebiet vom alten Rahmenplan weitestgehend erreicht. Ebenso wurden wichtige Freiflächensanierungsmaßnahmen im Bereich Markt und Schlossberg durchgeführt sowie weitere Straßensanierung in der Schmalen Straße abgeschlossen, die Reichenstraße befindet sich zum Zeitpunkt der Aufstellung des

Rahmenplans im Bau. Sanierungsstau besteht jedoch u.a. weiterhin im Steinweg und Augustinern. Das Ziel der Förderung der Blockinnenbereiche mit der historischen Neustadt als Schwerpunktbereich konnte zudem nur bedingt erreicht werden. So weisen die meisten markierten Blockinnenbereiche weiterhin fragmentierte Strukturen auf, die einer Nutzung als grüne Aufenthaltsräume oder größere Bereiche für Stellplätze entgegenwirken. Die Sperrung/Reduzierung des Pkw-Verkehrs in dem festgelegten Bereich, der große Teile der Altstadt und Neustadt umfasst, wurde außerhalb der bereits bestehenden Fußgängerzone nicht durchgesetzt.

4.1.1.2. Nutzungskonzept

4.1.1.2.1. Sanierungsziele von 2008

Das Konzept zur Nutzungsstruktur legt den Schwerpunkt auf die Förderung des Hauptgeschäftsbereichs am Markt und der sogenannten Quedlinburger Null. Daneben steht die Sicherung der Wohnnutzung in der restlichen historischen Kernstadt und den Gründerzeitbereichen. Es definiert zudem, dass in den Blockinnenbereichen von der Entwicklung neuer Wohnungen abgesehen werden soll. Es liegt dagegen der Fokus auf einer Qualitäts- und Attraktivitätssteigerung des Wohnungsangebots im Sanierungsgebiet wie durch Neuorganisation von nahen Stellplätzen und Grünflächen im Kernstadtbereich; auch in ebendiesen Blockinnenbereichen.

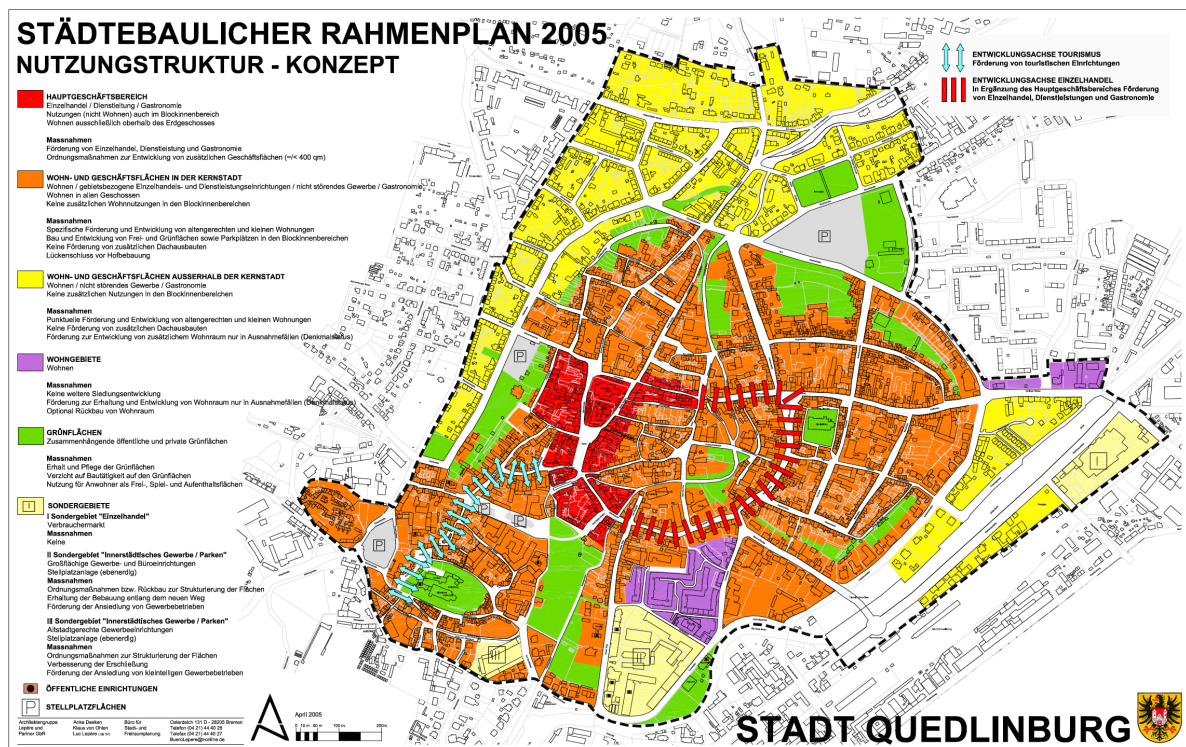


Abb.: Plan Nutzungskonzept, Städtebaulicher Rahmenplan 2008

4.1.1.2.2. Zielerreichung & Abweichungen

Im Abgleich mit der Bestandsaufnahme der aktuellen Nutzungsstruktur und den Leerständen kann zwar bestätigt werden, dass der damals festgelegte Hauptgeschäftsbereich weiterhin Bestand hat, jedoch besteht in der *Entwicklungssachse Einzelhandel* weiterhin Entwicklungsbedarf wie bereits in

der Bestandsaufnahme zum Gewerbeleerstand angemerkt wurde. Hingegen kann im Vergleich mit dem aktuellen Gewerbeleerstand davon ausgegangen werden, dass bei der Tourismusachse eine positivere Entwicklung zu verzeichnen ist. Bezüglich der Attraktivitätssteigerung des Wohnungsangebots durch die Entwicklung der Blockinnenbereiche kann festgehalten werden, dass sich keine merkliche Verbesserung der Strukturen der Blockinnenbereiche erkennen lässt. Dazu sei jedoch angemerkt, dass aufgrund fehlender Daten zur Vergleichbarkeit – beispielsweise bei der Steigerung von wohnungsnahen Stellplätzen und Grünflächen – keine genaue Angabe gemacht werden kann, inwiefern sich die Attraktivität des Wohnungsangebots seit der Aufstellung des alten Rahmenplans entwickelt hat. Aufgrund der weiter bestehenden städtebaulichen Mängel in der Neustadt kann aber angenommen werden, dass diesbezüglich nur wenige Maßnahmen durchgeführt wurden.

4.1.1.3. Verkehrskonzept

4.1.1.3.1. Sanierungsziele von 2008

Der Rahmenplan verortet Tempo-30-Zonen im gesamten Bereich innerhalb des Hauptverkehrsstraßenrings und definiert Bereiche zur Sperrung der Altstadt und des Münzenbergs für den Pkw-Verkehr sowie zur temporären Sperrung in der historischen Neustadt. Optional soll die komplette Sperrung der Neustadt und Heilige-Geist-Straße gelten. Durchgangsverkehr in der Heilige-Geist-Straße, Pölkenstraße, Steinweg wird an den Tagen des Einfahrverbots unterbunden. Es wird eine mögliche Verlagerung von Stellplätzen vom Straßenraum auf private Grundstücke angestrebt wie auch die Schaffung eines Rad- und Fußgängeretz in der Innenstadt sowie die Herstellung einer Verknüpfung mit dem überörtlichen Radwegenetz.

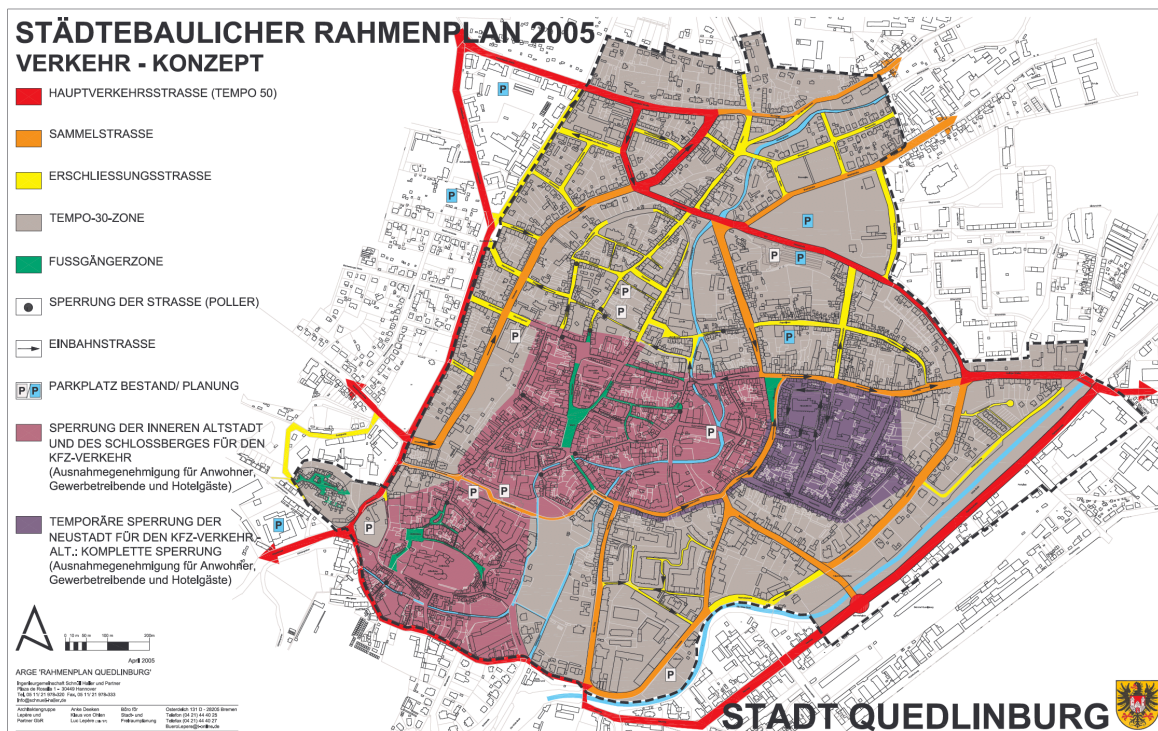


Abb.: Plan Verkehrskonzept, Städtebaulicher Rahmenplan 2008

4.1.1.3.2. Zielerreichung & Abweichungen

Die im alten Rahmenplan festgehaltenen verkehrlichen Sanierungsziele und Zonierung konnten nur in begrenztem Maße realisiert werden. So wurden sowohl die Tempo-30-Zone, als auch die Bereiche für eine Sperrung bzw. temporäre Sperrung für den Pkw-Verkehr teilweise oder gar nicht umgesetzt bzw. letztere als teilweise nicht realisierbar erachtet. Hierbei wurden lediglich einige an die Fußgängerzone angrenzenden Straßen als verkehrsberuhigter Bereich festgelegt. Gleichzeitig wurde jedoch die Fußgängerzone am Kornmarkt und südlich des Schlossbergs entgegen der Festsetzungen im alten Rahmenplan geringfügig erweitert. Bezüglich der Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist festzustellen, dass kein Radwegenetz in der Innenstadt realisiert wurde und lediglich ein nicht durchgängiger Radweg entlang des Stadtrings besteht, wie bereits in der Bestandsaufnahme zum Umweltverbund dargestellt. Bei der Ordnung des ruhenden Verkehrs wurde der geplante Parkplatz an den Fischteichen umgesetzt, während jedoch die Festwiese Kleers nicht wie geplant dauerhaft als Parkplatz genutzt wird.

4.1.1.4. Gebäudesanierung

4.1.1.4.1. Sanierungsziele von 2008

Die Zielsetzung bei der Sanierung der Bausubstanz ist geprägt von der Priorisierung von Altstadt und historischer Neustadt innerhalb der Stadtmauer sowie Schlossberg und Münzenberg und dortiger Schließung von Baulücken zur Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses. Des Weiteren wird im Einklang mit exemplarischen Blockkonzepten (Steinweg/Augustinern/Reichenstraße) Freiflächenplanungen für einige Blockinnenbereiche sowie die Verringerung der Förderung von Wohnungssanierungen in den Blockinnenbereichen vorgesehen. Weitere Ziele bilden die Sichtbarmachung der historischen Stadtmauer, flächendeckende Begrünung außerhalb des Altstadtbereichs und die Schaffung von kleinteiligen Frei- und Grünflächen, Quartiersplätze und Spiel- Sport-, Hobby- und Rasenflächen.

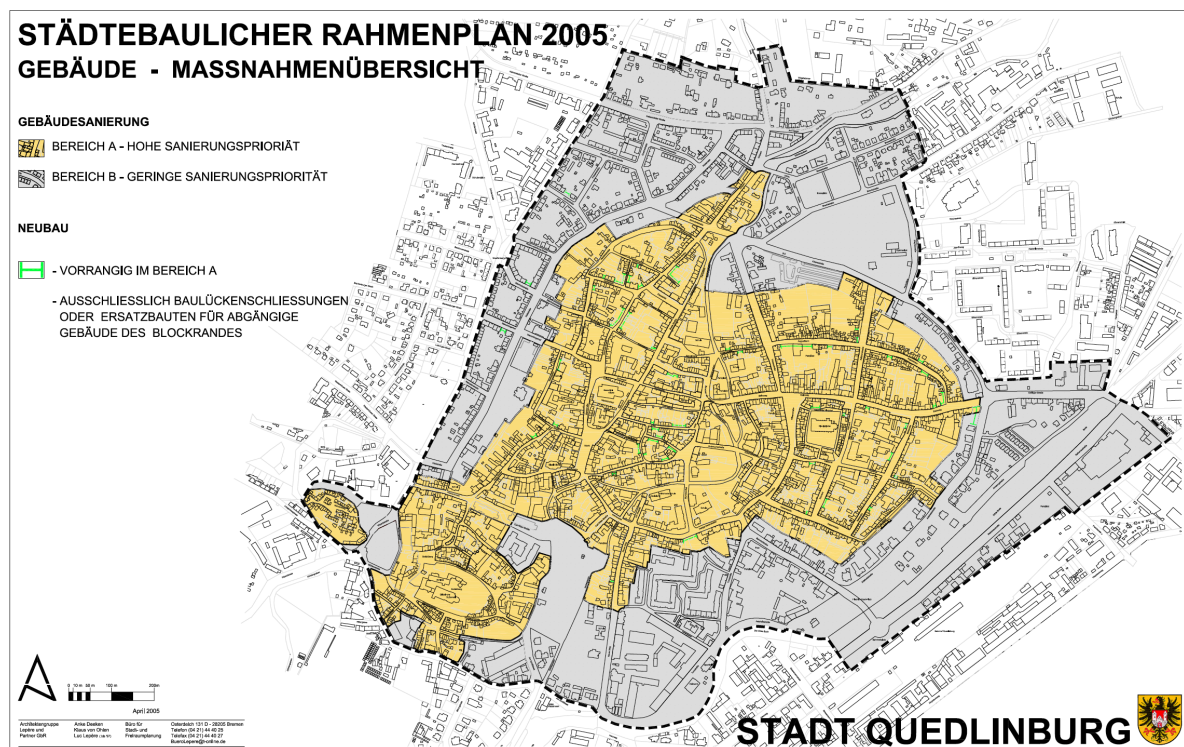


Abb.: Plan Maßnahmenübersicht Gebäudesanierung, Städtebaulicher Rahmenplan 2008

4.1.1.4.2. Zielerreichung & Abweichungen

Bei der Zielerreichung der damaligen Sanierungsziele in der Gebäudesanierung gilt die Feststellung, dass die Sanierung seit der Aufstellung des alten Rahmenplans weit vorangeschritten ist und sich der allgemeine Gebäudezustand als gut bewerten lässt. Gleichzeitig lassen sich bei der Sanierung der Blockinnenbereiche Defizite erkennen und es sind bisher nicht in dem geplanten Maß Freiflächen und Quartiersplätze entstanden. Ebenso bestehen weiterhin ein Großteil der Baulücken, die sich vermehrt im Bereich Stobenstraße/Augustinern und Pölle/Hölle befinden. Als Schwerpunkt der bisherigen Baulückenschließung kann hierbei lediglich die Schmale Straße identifiziert werden, in der ein geschlossenes Straßenbild wiederhergestellt werden konnte. Bezüglich der Zugänglichkeit der Stadtmauer lässt sich konstatieren, dass diese weiterhin nur punktuell sichtbar und erlebbar gemacht werden konnte.

4.1.1.5. Sanierung von Straßen und Plätzen

4.1.1.5.1. Sanierungsziele von 2008

Bei den Sanierungszielen für Straßen und Plätze übernimmt der Rahmenplan einige Prämissen aus dem Ursprungsplan von 1996, die sich teilweise auf historische Gestaltungsmerkmale beziehen. Benannt werden die Wiederverwendung oder ggf. Ersatz der vorgefundenen Materialien ohne Verwendung von Ersatzmaterialien wie Betonsteinpflaster, die Beibehaltung der historischen Zonierung und Textur durch Verlegetechnik und insbesondere durch Beibehaltung der Bordfluchten und -vorstände. Die Wasserläufe im Stadtgebiet sollen besondere Beachtung und Betonung erfahren bei Fortsetzung der Pflegemaßnahmen. Für vorhandene Bäume und Gehölze gilt Erhaltung, Pflege und ggf. Ersatz, zusätzliche Baumpflanzungen in historischen Straßen und Platzräumen sollen unterlassen werden. Priorität liegt auf der Sanierung des Schlossbergs und des Markts sowie vom Bereich Steinbrücke/Heilige-Geist-Straße. Weitere Sanierungsbedarfe werden im Gründerzeitgürtel, der historischen Neustadt und den Eingangsstraßen in den Stadtkern lokalisiert.

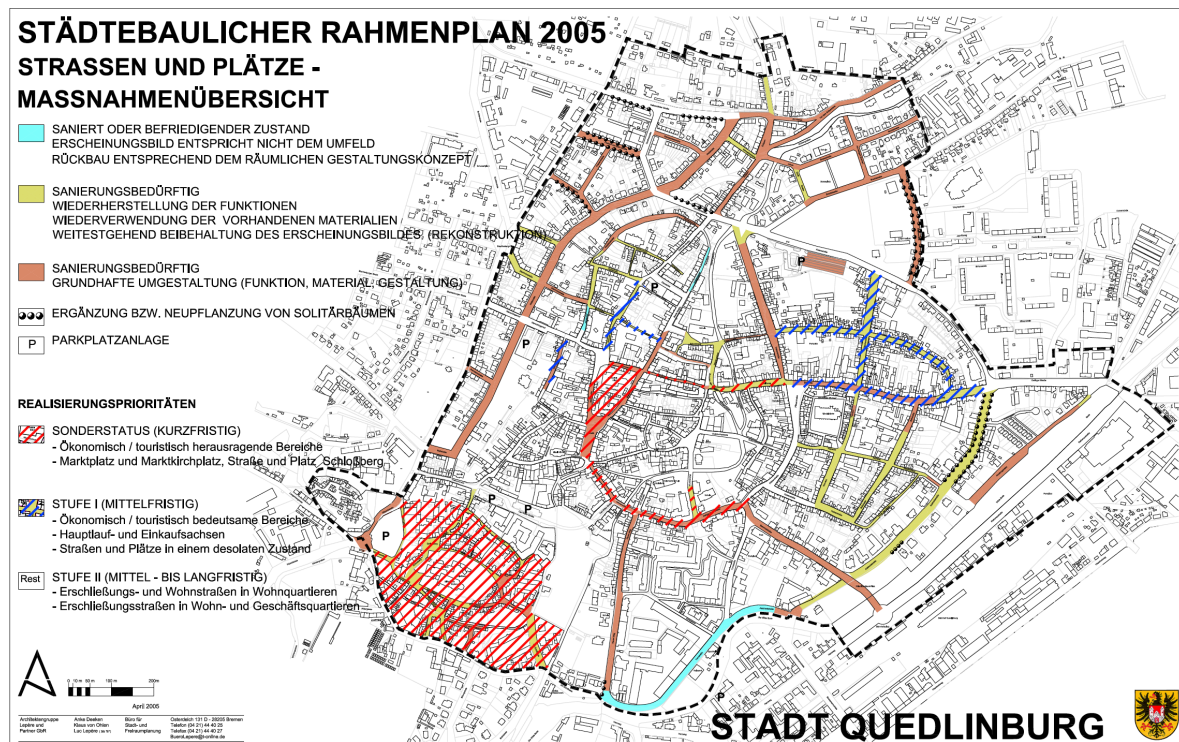


Abb.: Plan Maßnahmenübersicht Straßen und Plätze, Städtebaulicher Rahmenplan 2008

4.1.1.5.2. Zielerreichung & Abweichungen

Im Abgleich mit der Bestandsaufnahme der Freiflächensanierungsstände kann konstatiert werden, dass die besonders priorisierten Freiflächen- und Straßensanierungen am Markt, Steinbrücke, Schlossberg, Konvent, Kaplanei, Ballstraße durchgeführt wurden. Dazu konnten auch die geplanten Baumpflanzungen größtenteils realisiert werden, ausgenommen der Donndorfstraße und der Weyhestraße, die unvollständig bepflanzt wurde. Gleichzeitig bestehen in vielen Bereichen der historischen Neustadt Sanierungsbedarf in den Straßen. Hervorzuheben sind hierbei Steinweg und Augustinern, die im damaligen Rahmenplan als bedeutsame Straßen mit erhöhter Sanierungspriorität gekennzeichnet sind. Ein weiterer räumlicher Schwerpunkt stellt weiterhin der Gründerzeitgürtel im Bereich Wallstraße\Vor dem Gröperntor und Adelheidstraße dar.

4.1.2. Bewertung der Analyseergebnisse

Der Abgleich der Sanierungsziele des Rahmenplans 2008 hat gezeigt, dass im Bereich der Gebäudesanierung der stärkste Fortschritt zu verzeichnen ist und die Sanierungsziele weitestgehend erfüllt werden konnten. Auch bei den Straßen und Freiräumen konnten die priorisierten Sanierungsmaßnahmen im Altstadtbereich und Schlossberg durchgeführt werden. Gleichzeitig besteht besonders in der historischen Neustadt bei einem Großteil der Straßen weiterhin Sanierungsbedarf.

Bei dem Verkehrskonzept des Rahmenplans 2008 lässt sich hingegen der stärkste Nachholbedarf identifizieren. So entspricht zwar die jetzige Kategorisierung der Straßen der damaligen Konzeption, jedoch bildete diese lediglich den vormaligen Ist-Zustand ab. Zudem konnten die damals vorgeschlagenen Zonierungen für die komplette bzw. temporäre Sperrung in stadträumlich bedeutsamen Gebieten der Altstadt und Neustadt nur teilweise umgesetzt werden, da sie zu weit griffen und einer erneuten realistischeren Einschätzung bedürfen. Auch die Herstellung eines Rad- und Fußgänger-netzes in der Innenstadt wurde nur in geringem Umfang realisiert, so dass nach wie vor dringender Handlungsbedarf besteht.

Bezüglich des Nutzungskonzepts lässt sich die Erreichung der Sanierungsziele mit dem Abgleich der Bestandsaufnahme deutlich schwieriger bewerten. Hierbei bleibt die Einzelhandelsstruktur in der damals festgelegten Entwicklungsachse Einzelhandel weiterhin förderungsbedürftig. Dazu ist jedoch anzumerken, dass sich die Nutzungskonzeption für die Innenstadt entsprechend der Festlegung als Hauptgeschäftszentrum auf eine primär kommerzielle Erdgeschossnutzung fokussiert und sogar die Ansiedlung weiterer Filialisten mit größeren Ladenflächen vorsah. In ihrer Stellungnahme notierte die Denkmalpflege bereits damals Konflikte beim dafür nötigen Eingriff in den historischen Stadtgrundriss und riet davon ab. Fraglich ist zudem, ob eine solche Konzentration auf kommerzielle Nutzungen in der Innenstadt – besonders bei Einbezug der Folgen der Covid-19-Pandemie – nachhaltig Aufenthaltsqualität und Lebendigkeit sichern kann.

Für die Bewertung der Zielerreichung des Rahmenplans von 2008 lässt sich somit feststellen, dass besonders in den Bereichen Verkehr sowie Freiraum und Straßensanierungen Nachholbedarf besteht. Zugleich besteht die Aufgabe darin, entgegen des damaligen Nutzungskonzepts ein alternatives Konzept für eine lebendige Innenstadt aufzustellen, das eine diversere Nutzungsstruktur ermöglicht.

4.2. Beteiligungserkenntnisse

4.2.1. Beteiligung der Bewohner*innen

4.2.1.1. Erster Durchlauf

Wie sich in der grafischen Aufbereitung der Beteiligungsergebnisse erkennen lässt, können die Anregungen und Wünsche der beteiligten Bürger*innen in vier Oberthemen gliedert werden, bei denen sich jeweils unterschiedliche Themenschwerpunkte abzeichnen.



Abb.: Auszug aus der Auswertung zur ersten Bürger*innen-Beteiligung

Für das Oberthema Ökologie & Natur wurden hierbei vor allen Dingen Pflege und Erhalt des Stadtgrüns sowie die Pflanzung neuer Bäume angeregt. Dazu wurden sich ebenfalls weitere Grünflächen und Parks gewünscht, die zudem die Funktion als Treffpunkte für die Bürger*innen einnehmen sollten. Weitere untergeordnete Aspekte waren die Aufwertung der Wasserflächen Bode, Mühlgraben und Stiefelgraben sowie die Förderung alternativer und lokaler Lebensmittelproduktion in Form von Urban Gardening und Permakultur.

Für das Oberthema Sauberkeit & Sicherheit wurde insbesondere auf die Notwendigkeit von Hundebütelspendern und Mülleimern hingewiesen. Des Weiteren sei die Sauberkeit außerhalb der Innenstadt und die Versorgung mit öffentlichen Toiletten verbesserungswürdig. Weitere genannte Aspekte mit Relevanz für die spätere Konzeption sind die bessere Beleuchtung von Straßen und Wegen sowie die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten bei frequentierten Straßen.

Bezüglich des Oberthemas Mobilität & Infrastruktur lag der Schwerpunkt bei der Verbesserung der Verkehrssituation für den Umweltverbund (Fahrrad, ÖPNV, Fußgänger*innen). So wurde sich

besonders der Ausbau der Radwege und des ÖPNVs gewünscht. Dazu sollte es laut einiger Befragten zusätzlich eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs und dessen Geschwindigkeit geben – teilweise sogar in Form einer autofreien Innenstadt.

Zu dem Oberthema soziale Stadt wurde am häufigsten die Entwicklung des hist. Hallenbadstandorts in der Innenstadt sowie die Förderung des Kinos genannt. Weiterhin fehle es an Orten für Jugendliche und Kinder sowie generell an Begegnungsorten und Treffpunkten zur sozialen Interaktion. Zusätzlich wurden einzelne Aspekte für weitere kulturelle und sportliche Einrichtungen und Angebote genannt.

Neben den frei zu beantwortenden Fragen konnten die Teilnehmenden zudem geschlossene Fragen mit vorgegebenen Antwortmöglichkeiten beantworten. Hierbei lässt sich eindeutig eine klare Identifikation der Bürger*innen mit dem Weltkulturerbe erkennen. Bezüglich der Frage nach Verbesserungsbedarf im Verkehr wurde dieser überwiegend beim Rad- und Fußverkehr identifiziert, wobei der Schwerpunkt beim Radverkehr gelegt wurde. Darauf folgend wurde sich eine Verbesserung des ÖPNV und der E-Mobilität gewünscht; den Bedarf der Verbesserung des PKW-Verkehrs vertrat nur ein kleiner Bruchteil der Befragten. Bezüglich der Verbindung der Altstadt mit seiner Umgebung bewerteten etwas weniger als zwei Drittel der Befragten diese als gut; die restlichen Befragten sahen hier Verbesserungsbedarf.

4.2.1.2. Zweiter Durchlauf

Ging es im ersten Beteiligungsdurchlauf der Bewohner*innenbeteiligung primär darum, bestimmte Themenschwerpunkte und grobe Handlungsrichtungen abzufragen, sollte im zweiten Beteiligungsdurchlauf eine räumliche Ebene hinzugezogen werden. Dafür wurden die Bewohner*innen nach Orten mit einem Defizit an Möblierung, mit generellen Sanierungsdefiziten, Defiziten für den Radverkehr und Potenzialflächen für weitere Maßnahmen befragt. Die Antworten wurden in Form von Clustern in den dargestellten Karten nach den jeweiligen Fragen aufbereitet.

Bezüglich bestehender Sanierungsdefizite wurden von den Bewohner*innen besonders Steinweg und Neuer Weg genannt – dabei wurden sowohl Teile der Bausubstanz als auch die Straßenoberfläche als sanierungsbedürftig identifiziert. Weitere Sanierungsdefizite wurden in Augustinern, Bahnhofstraße und dem Spielplatz Wallstraße verortet. Auffällig ist hierbei, dass sich die verbleibenden Anmerkungen ausschließlich im Bereich Neustadt und Gründerzeitgürtel wiederfinden lassen; in der Altstadt und auf dem Schlossberg wurden hingegen kaum Sanierungsdefizite vermerkt.

Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur verorteten die Bewohner*innen primär in der Kaiser-Otto-Straße und dem dortigen Übergang vom Schloss kommend zum Abteigarten. Zudem wurde auch vermehrt der Neue Weg und besonders die Kreuzung zur Heilige-Geist-Straße als Gefahrenstellen für Radfahrende angemerkt. Die weiteren Anmerkungen zu Defiziten in der Radverkehrsinfrastruktur lassen in keine klaren Cluster fassen und verteilen sich punktuell über das Sanierungsgebiet.

Bei der Abfrage von Orten mit einem Defizit an Möblierung wurde ein Großteil der bestehenden Plätze und Grünflächen genannt. Ein besonderer Schwerpunkt lag hier auf dem Wordgarten, dem Markt, dem Mathildenbrunnen sowie auf der Festwiese Kleers und dem Bosseplatz. Mehrere Bewohner*innen identifizierten auch Kornmarkt, Marktkirchhof und Friedrich-Ebert-Platz als Orte mit mangelnder Möblierung. Für die befragten Bewohner*innen besteht demnach auf fast ausschließlich allen Platz- und Grünflächen der Welterbestadt Handlungsbedarf bei der Möblierung des öffentlichen Raums.

In Verbindung mit der Abfrage der bestehenden städtebaulichen Mängel konnten die Bewohner*innen ebenfalls Orte benennen, denen sie Potenziale zur Weiterentwicklung zuschreiben würden. Diesbezüglich wurden die Potenziale primär in den zentralen Bereichen von Altstadt und Neustadt gesehen. Dazu zählen in der Neustadt der Mathildenbrunnen und der Neustädter Kirchhof, während in der Altstadt der Marktkirchhof, Markt und Kornmarkt genannt wurden. Weitere Potenziale wurden dem Wordgarten, der Grünfläche beim Kaiserhof und dem nördlichen Teil der Reichenstraße zugewiesen.

Nennung ortsspezifischer Defizite und Potenziale

Orte mit Möblierungsdefizit



Orte mit Defiziten in der Radinfrastruktur



Orte mit Sanierungsdefizit



Orte mit Entwicklungspotenzial



*Abb.: Auszug aus der Auswertung zur zweiten Bürger*innen-Beteiligung*

4.2.2. Beteiligung der Gewerbetreibenden

Im Rahmen einer online-Befragung wurden gezielt Gewerbetreibende aus dem Sanierungsgebiet zur Beantwortung eines Fragekatalogs aufgefordert. In Zusammenarbeit mit der Stabsstelle für Wirtschaftsförderung und Citymanagement konnten umfänglich ca. 200 Akteur*innen per Email erreicht und ein Rücklauf von 67 online-Beteiligungen notiert werden.

Bei der Beteiligung machten Gewerbetreibende aus dem Handel mit knapp ein Drittel den Großteil der Befragten aus; gefolgt von Akteur*innen aus dem Gastgewerbe zu knapp einem Viertel. Die weiteren Befragten lassen sich zu ungefähr gleichen Anteilen den Kategorien Kultur & Kreativwirtschaft, Makler und Sonstige zuordnen. Wie auch bei der Bürger*innenbeteiligung ließen sich die Wünsche und Anregungen der Gewerbetreibenden in Ober- und Unterthemen sammeln.



Abb.: Auszug aus der Auswertung zur Gewerbetreibenden-Beteiligung

Für das Oberthema der ökologischen Maßnahmen wünschten sich hierbei einige Gewerbetreibenden deckend mit der Auswertung der Bürger*innenbeteiligung vor allen Dingen eine verstärkte Stadtbegrünung sowie den Erhalt und die Pflege des Baumbestands. Des Weiteren wurden sich mehr öffentliche Mülleimer und Toiletten gewünscht. In der Schnittmenge zum Oberthema Mobilität wurde sich hier ebenfalls eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs, der Ausbau des Radwegenetz und die Optimierung des ÖPNVs angeregt.

Neben diesen Anmerkungen zur Förderung des Umweltverbundes wurden bezüglich der Verbesserung der Mobilität besonders die Verbesserung der Parkplatzsituation hervorgehoben. Zusätzlich wurde sich auch ein Ausbau der Barrierefreiheit gewünscht.

Zu dem Oberthema Stadtbild & Erlebnisqualität kann ebenfalls der Wunsch nach verstärkter Stadtbegrünung gezählt werden. Zusätzlich wurde ein Mangel an Stadtmöblierung sowie die Notwendigkeit zur Sanierung einiger Straßen und Gehwege angemerkt. Wie auch bei der

Bürger*innenbeteiligung wurden sich zudem Maßnahmen zur Verbesserung der Kinderfreundlichkeit der Stadt gewünscht. Als weitere Aspekte wurden die bessere Pflege von Brachflächen sowie mehr Kunst im Stadtraum genannt. Einige wenige merkten die Sanierung von Gebäuden als weiterhin notwendige Maßnahme an.

Neben der Auflistung eigener Wünsche und Anregungen hatten die Gewerbetreibenden ebenfalls die Möglichkeit, geschlossene Fragen zu den Themen Verkehrsreduzierung, Stadtbegrünung sowie Lärm- und Luftemissionen zu beantworten. Zu der Frage nach einer möglichen Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs ergab sich hierbei das Stimmungsbild, dass sich diese Maßnahme nach Auffassung der Gewerbetreibenden eher negativ auf das Gewerbe ausüben würde. So bewerteten 40% der Befragten eine mögliche Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs als eher negativ und 13,5% als sehr negativ, während nur 15% eher positiv und 13,5% sehr positiv als Antwortmöglichkeit auswählten; 18% sahen darin keine Relevanz für ihr Gewerbe.

Bezüglich einer möglichen Verschärfung der Anpflanzung von mehr Stadtgrün ergab sich wiederum ein eindeutig positives Stimmungsbild. Hierbei schätzten 52% der Befragten mehr Stadtgrün als einen sehr positiven Effekt für ihr Gewerbe ein. Weitere 30% bewerteten diese mögliche Maßnahme als eher positiv und 18% sahen diesbezüglich keine Relevanz für ihr Gewerbe.

Hinsichtlich weiterer Entwicklungspotenziale im direkten Umfeld des Gewerbestandorts sahen mit 58% die Mehrheit der Befragten weitere Handlungsmöglichkeiten, während die verbleibenden 42% keine Entwicklungspotenziale identifizieren konnten.

Der Frage zur möglichen Verschärfung der Richtwerte für Lärmemission wiesen ein Großteil der Befragten einen positiven bzw. nicht relevanten Effekt zu. Dazu bewerteten 42% der Befragten diese mögliche Maßnahme als nicht relevant, 25 % als eher positiv und 18% als sehr positiv. Wiederum erwarteten 9% einen eher negativen und nur 6% einen sehr negativen Effekt.

Bezüglich einer möglichen Verschärfung der Richtwerte zur Luftfeuchtigkeit ergab sich ein ähnliches Stimmungsbild, wobei mit 52% ein größerer Teil der Befragten eine solche Maßnahme als nicht relevant für ihr Gewerbe bewerten würde. 27% der Befragten wählten eher positiv und 12% eher positiv als Antwortmöglichkeit, während 9% der Maßnahmen eher bzw. sehr negativ gegenüberstehen würden.

4.2.3. Beteiligung der Verwaltung

Im Folgenden sollen in Kürze für den Rahmenplan relevante Aspekte aus den Stellungnahmen der Verwaltung zur Aktualität der Planungen aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) aufgeführt und zusammengefasst werden. Die unterschiedlichen Themenbereiche setzen sich hierbei aus Stellungnahmen zu Wirtschaftsförderung und Citymanagement, Verkehr, weiteren Aspekten aus dem ISEK und der Stadtsanierung der letzten 10 Jahre zusammen.

Aus den Gutachten zur Aktualität der bisher geltenden verkehrlichen Zielsetzungen ergeben sich einige neue Aspekte und Korrekturen, die es in der Konzeption des Rahmenplans zu berücksichtigen gilt. Dabei wird der Fokus auf die Stärkung der autofreien Fortbewegung gelegt. In Verbindung damit ginge es auch darum, das Ziel einer barrierefreien Altstadt stärker in den Fokus zu nehmen. Zudem sei nicht mehr nur ein durchgehender Radweg entlang des Stadtrings notwendig, sondern es bedürfe besonders einem Verkehrssystem für Fuß- und Radverkehr in der Innenstadt innerhalb der Stadtmauer. Durchgehende Radwege bedarf es zur Verknüpfung mit umliegenden Ortschaften (Gernrode, Bad Suderode usw.) und den umliegenden Ortschaften (Ditfurt, Warnstedt, Westerhausen usw.). Des Weiteren stelle sich die Frage wie der ruhende Verkehr neu zu organisieren ist, um zugunsten der autofreien Fortbewegung die Stellplätze im Straßenraum zu reduzieren. Dafür gilt es zu prüfen, inwiefern das touristische Parken entlang des Stadtrings und das Anwohnerparken in der Innenstadt effektiver organisiert werden kann. Als weiterer Aspekt wurde die stärkere Betrachtung des Umweltverbundes genannt.

Bezüglich der Stellungnahmen zu Wirtschaftsförderung und Citymanagement wird der Handlungsbedarf besonders in der Neustadt identifiziert. Als Ursachen werden hierbei zum einen Lücken im Einkaufserlebnis zwischen Altstadt und Neustadt im Bereich Neuer Weg/ Heilige-Geist-Straße und Zwischen den Städten benannt. Zum anderen bestehen in der Neustadt Leerstände und städtebauliche Mängel. Als potenzielle Maßnahmen werden hier beispielsweise die Umgestaltung des Steinwegs, der Umbau des Mathildenbrunnens sowie die Fortführung des historischen Gehwegpflaster von der Steinbrücke bis zur Pölkenstraße angeführt. Daneben schlägt die Wirtschaftsförderung mit dem Ausbau der Stadtmöblierung, die Verkehrsberuhigung und Ausweitung der Zonen für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sowie die Aufwertung des Bahnhofumfelds weitere städtebauliche Maßnahmen zur indirekten Verbesserung der Wirtschaftsstruktur vor. Als weiteres Handlungsfeld wird die Attraktivitätssteigerung für junge Familien angeführt. Mögliche Handlungsfelder seien dabei die Ansiedlung von alternativen Nutzungen wie Formen von Co-Working sowie die Schaffung von attraktivem Wohnraum. Aufgrund der gestiegenen Tourist*innenzahlen sei zudem generell der Ausbau von Hotels, Gastronomie und Handel weiterhin anzustreben. In der Schnittmenge zu den verkehrlichen Stellungnahmen wird zudem angemerkt, dass es an innenstadtnahen Stellplätzen mangelt.

Des Weiteren sind die Anmerkungen zur Aktualität des Maßnahmenplans aus der Fortschreibung des ISEK von 2016 hinzuziehen. Relevante Maßnahmen, deren Konkretisierung bzw. Durchführung bisher nicht erfolgt ist, sind im Folgenden aufgelistet:

- Herstellung eines zentralen Anlaufpunkt Welterbe-Informationszentrum (Standort noch nicht festgelegt)
- Erarbeitung eines Fuß- und Radverkehrskonzept
- Erstellung von energetischen Blockkonzepten (Klima-Quartier) in den historischen Quartieren in enger Kooperation mit Bewohner*innen und Eigentümer*innen
- Modernisierung/Instandsetzung des ehemaligen Veranstaltungshauses Kaiserhof als Quedlinburger Vereins- und Kulturhaus
- Entwicklung von Gewässerrandstreifen und Komplettierung der Uferwege
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf den Stadtplätzen

- Sanierung, ggf. Erweiterung des Jugendtreffpunktes
- Gestaltungskonzept zur Aufwertung des Haupteinkaufsbereichs in Kooperation mit den Gewerbetreibenden
- Verbesserung der Straßenraumgestaltung und-begrünung

Neben den noch ausstehenden Maßnahmen wurden in den letzten 10 Jahren jedoch auch einige wichtige Projekte realisiert. Dazu gehören Einzelmaßnahmen in Form von Neubau, Lückenschluss und Sanierung bedeutender Gebäude. Eine Auswahl relevanter Maßnahmen im Sanierungsgebiet ist im Folgenden aufgelistet:

- Bahnhofstraße 15: „Alte Post“ als Reha- und Sportzentrum, Revitalisierung durch Teil-Umnutzung
- Heilige-Geist-Straße 8: Bildungshaus „Carl-Ritter“, Umnutzung durch kulturelle Einrichtung
- Ballstraße 22: Zentrum für „Betreutes Wohnen und Sozialstation“, Altbausanierung und Neuzugang
- Breite Straße 10/11: Moderner Lückenschluss
- Damm 7: Revitalisierung durch Umnutzung
- Breite Straße 34: Franziskanerkapelle, Sanierung und Ausbau

4.3. Zusammenfassung

Im Folgenden sollen die zuvor besprochenen Ergebnisse aus der Bestandsanalyse, der Bewertung der Zielerreichung der Sanierungsziele sowie die Erkenntnisse aus den Beteiligungen zusammengeführt werden, um darauf aufbauend Schwerpunkte für die Konzepte zu bilden.

Es hat sich besonders aus der Bestandsanalyse und dem Abgleich mit dem Rahmenplan von 2008 herausgestellt, dass sich ein Großteil der Gebäude mittlerweile in einem guten Zustand befinden und sich nur noch an wenigen Stellen Sanierungscluster wiederfinden. Diese Gebäude sind vorrangig in privatem Besitz, die Besitzer müssen weiterhin – analog der Aufwendungen der letzten 30 Jahre Stadtsanierung – als Bauherren zur Gebäudesanierung unterstützt und gefördert werden. Die Erstellung von Blockkonzepten zugunsten der Qualifizierung der Blockinnenbereiche in der Innenstadt durch die Herstellung von privaten Grünflächen und Stellplatzangeboten behält weiterhin Aktualität.

Letztlich stehen aktuell mit der Stärkung der Freiraumqualität und der verkehrlichen Neukonzeption andere Themen stärker im Vordergrund der Betrachtung, die im Rahmenplan von 2008 weniger Beachtung gefunden hatten. Ein Hauptaspekt der folgenden Konzepte wird es dabei sein, die Innenstadt verkehrstechnisch zu beruhigen, Parkplätze neu zu ordnen, um darüber den motorisierten Individualverkehr im fließenden und ruhenden Verkehr zu reduzieren. Hierin stellen sich unter anderem die Fragen, wie ein Radverkehrsnetz in der Innenstadt in Verbindung mit anstehenden Straßensanierungen realisiert werden kann oder wie sich Anwohnerstellplätze im historischen Stadtkern außerhalb des Straßenraumes sowie Besucherparkplätze jenseits des Stadtmauerings organisiert werden können. Um den Fuß- und Radverkehr noch sicherer zu gestalten gilt es zudem, die Querungsmöglichkeiten am Stadtring und damit auch die Verbindung der Innenstadt mit dem restlichen Sanierungsgebiet stärker in den Blick zu nehmen. Die Klärung zur planerischen und baulichen Umsetzung der hier aufgestellten Ziele im Verkehr muss ein neu aufzustellendes Mobilitätskonzept darlegen, bei dem die Ordnung des ruhenden Verkehrs ein Hauptthema darstellen wird.

Bei der Bestandsanalyse und Beteiligung der Einwohner*innen hat sich herausgestellt, dass es nur unzureichend Freiflächen in der Innenstadt gibt, die Begegnungen und längere Aufenthalte fördern – besonders für Jugendliche und Kinder gibt es wenig qualitätsvolle und hergerichtete Treffpunkte. Dementsprechend steht es an, die bestehenden Freiflächen weiter zu qualifizieren und zu möblieren sowie ggf. weitere Flächen für Platz- und Grünflächennutzungen zu identifizieren. Aufgrund der dichten Stadtstruktur der Welterbestadt Quedlinburg wird es hierbei vermehrt darum gehen, kleine punktuelle Nachbarschaftstreffe zu schaffen. Zudem sind weiterhin einige Straßenzüge in der Neustadt, die als Eingangsstraßen zur Innenstadt fungieren, sanierungsbedürftig und bieten das Potenzial die anstehenden Sanierungsmaßnahmen mit dem Verkehrskonzept zu verbinden sowie an geeigneten Stellen den Straßenraum als Begegnungs- und Aufenthaltsort zu nutzen.

Hinzu kommt das Thema Stadtökologie, das besonders auch in der Beteiligung der Bürger*innen und der Gewerbetreibenden einen starken Fokus erhalten hat. Dazu gehört die Prüfung neuer Baumstandorte, die Qualifizierung von Grünflächen sowie die Identifizierung von Potenzialflächen für Entsiegelung. Ein Schwerpunkt könnte bei der Zugänglichkeit der Wasserflächen Bode und Mühlgraben liegen, die bisher kaum zugänglich und somit wenig erlebbar und präsent im Stadtraum sind.

Bezüglich der Nutzungsstruktur innerhalb des Sanierungsgebiets wird es eine zentrale Aufgabe bleiben, die Innenstadt und deren vereinzelt verbleibende Leerstände zu beleben. Im Kontext der Covid-19-Pandemie zeichnet sich der Trend einer weiteren Schwächung des Einzelhandels ab, so dass eine verstärkt geförderte Diversifizierung der Nutzung bislang primär gewerblich orientierter Innenstadtfächen, Erdgeschossflächen im Besonderen, ratsam ist. In diesem Zusammenhang besteht die Chance zur Vertiefung sozial nachhaltiger Aspekte durch die Stärkung der Angebote und Aufenthaltsqualität für seine Bewohner*innen. Im Zusammenspiel mit der Aufwertung des öffentlichen Raumes kann sich die resultierende Belebung und stärkere Frequentierung bestimmter Bereiche positiv auf den bereits bestehenden Einzelhandel auswirken und Synergie-Effekte bilden. Idealerweise

würden somit besonders in der Neustadt die Bereiche des *Einkaufserlebnis Historische Innenstadt (EHI)* sowie Bahnhofstraße und Steinweg als besondere Eingangsstraßen ins Zentrum der Welterbestadt gestärkt. Weitere Fragen bestehen darin, wie größere untergenutzte Flächen wie Kleers und Dippequartier ehemaliger Haupthof einer Nutzungsneuordnung zugeführt werden können.

Generell konnte die historische Neustadt in mehreren Themenbereichen als räumlicher Schwerpunkt für Sanierungsbedarfe festgestellt werden. So weist die Neustadt zum einen Mängel im Einkaufserlebnis auf, zum anderen bestehen in Straßen- und Platzgestaltung städtebauliche Rückstände, es gibt zudem nur wenig qualitätsvolle Treffpunkte und Begegnungsorte. Auch in den Themenbereichen Verkehr und Bebauungsstruktur lassen sich Defizite erkennen. Dabei bietet die historische Neustadt mit den größeren Blockinnenbereichen u.a. Potenziale für die Herstellung von attraktivem Wohnraum mit Zugang zu privatem Grün und Stellplätzen, der eine Alternative zum Einfamilienhaus bieten kann.

Die Erkenntnisse der analytischen Bestandserfassung auf Grundlage bestehender Gutachten, Statistiken, des Parzelleninventars sowie eigener Begehungen konnten im Rahmen von Beteiligung und verwaltungsinternen Gesprächen auf Aktualität und die Bedarfslagen verschiedenster Akteur*innen überprüft werden. Grundsätzlich kann im breiten Meinungsbild ein Tenor rausgelesen werden, der im Einklang mit den planerischen Überlegungen zugunsten einer sozialen und ökologischen Stadtentwicklung im Sinne der notwendigen Steigerung urbaner Resilienz steht.

Das Memorandum *Urbane Resilienz – Wege zur robusten, adaptiven und zukunftsfähigen Stadt* als Ergebnis des 14. Bundeskongresses der Nationalen Stadtentwicklungspolitik von 2021 formuliert dahingehend Leitprinzipien, die bei der Entwicklung der Sanierungsmaßnahmen des Rahmenplans Beachtung finden sollten. In Kohärenz zur kontinuierlich angestrebten Beteiligung verschiedener Akteure bei der Stadtplanung, betont es die Relevanz zivilgesellschaftlicher Mitwirkung und Selbstorganisation bei der Quartiersentwicklung. Flächenschonende bauliche Kompaktheit bei Sicherung klimarelevanter, grüner Freiräume und eine multifunktionale, nicht primär kommerziell orientierte Nutzungsstruktur bilden weitere Zielelemente einer resilienten Stadt der kurzen Wege, die sich über umwelt- und klimagerechte sowie Bewegungs- und gesundheitsfördernde Mobilitätsformen erschließen lässt. Die identitätsstiftende Komponente des baulich kulturellen Erbes einer historischen Innenstadt wird im Sinne des Potenzials zur Bildung einer resilienten, städtischen Gemeinschaft zudem als äußerst zuträglich erachtet.

Im Vordergrund der Sanierungsziele des Rahmenplans wird demnach stehen, die Welterbestadt Quedlinburg neben der Fortführung der weitgehend gelungenen Sanierung eines Großteils der historischen Bausubstanz an eine vielfältige, zukunftsorientierte Stadtentwicklung anzupassen. Dies impliziert primär die Sanierung und Qualifizierung von Freiflächen zur Weiterentwicklung sozial-räumlicher Aspekte, der Schutz und die Qualifizierung von Grünflächen zur Berücksichtigung stadtökologischer Belange die verkehrliche Neuordnung im Sanierungsgebiet zugunsten von Rad- und Fußverkehr sowie eine progressive Nutzungsdiversifizierung zugunsten von Bewohner*innen und Tourist*innen. Die Prämisse aller Maßnahmen soll hierbei die Steigerung der Lebensqualität in der Stadt in Einklang mit der Stärkung des Status als UNESCO-Welterbe und den Anforderungen des städtebaulichen Denkmalschutzes bilden.

5. Sanierungsziele & Raumkonzepte

5.1. Sanierungskonzept Bebauung

5.1.1. Sanierungsziele

Für das Sanierungskonzept Bebauung gilt übergeordnet das Ziel der Bewahrung des kulturellen Erbes im gesamten Sanierungsgebiet mit seinen historischen Gebäuden aus unterschiedlichen Epochen. Im Kontext der Fortbildung urbaner Resilienz spielt das kulturelle Erbe eine besondere Rolle für die Identität und das Zugehörigkeitsgefühl einer städtischen Gemeinschaft: die psychologische und Identitätsstiftende Komponente kann wertvolle Synergien für die Bewältigung von Katastrophen hervorbringen. Gewachsene historische Innenstädte sind baukulturelle Zeugen und Modell einer resilienten Stadt, die bereits Generationen überdauert hat.

Aufgrund der kontinuierlichen Arbeit kommunaler und privaten Träger in den letzten Dekaden, besteht konkret lediglich in wenigen Clustern erhöhter Sanierungsbedarf. Neben dem Fokus auf den Zustand stadträumlich prägender Gebäude gilt es zukünftig Welterbegebiet und gründerzeitliche Bereiche gleichermaßen im Blick zu haben. Ein beachtenswertes Thema sind die Resultate nicht mehr zeitgemäßer Sanierungsmaßnahmen der 90er Jahre. Weitere Themen bilden nach wie vor die Qualifizierung der Blockinnenbereiche sowie die Schließung von Baulücken.

Folgende Sanierungsziele stellen die Prämisse für die aufgestellten Maßnahmen:

- Erhaltung bzw. Sanierung und Erneuerung der historischen Bausubstanz im gesamten Sanierungsgebiet (ohne die vormalige Hierarchisierung unterschiedlicher Stadtteile/Bereiche) und Fortführung der Unterstützung privater Bauherren zur Sicherung aller historischer Bausubstanz
- Baulückenschließung
 - Schließung der verbleibenden kleineren Baulücken im historischen Stadtgrundriss durch kleinere Gebäude, die sich nach Kubatur, Dachform und Erscheinungsbild in das historische Stadtbild einfügen oder Umwandlung leerstehender Ecksituationen in kleine Plätze/Straßenaufweitungen zur Förderung von Aufenthaltsflächen
- Entwicklung von Blockkonzepten zum spezifischen Umgang mit Typologien
 - Rückbau untergeordneter Bausubstanz im Blockinneren, Freiraumstärkung
- Fokussierung auf die Sanierung von stadträumlich bedeutsamen und ortsbildprägenden Gebäuden
- Sanierung der Stadtmauern

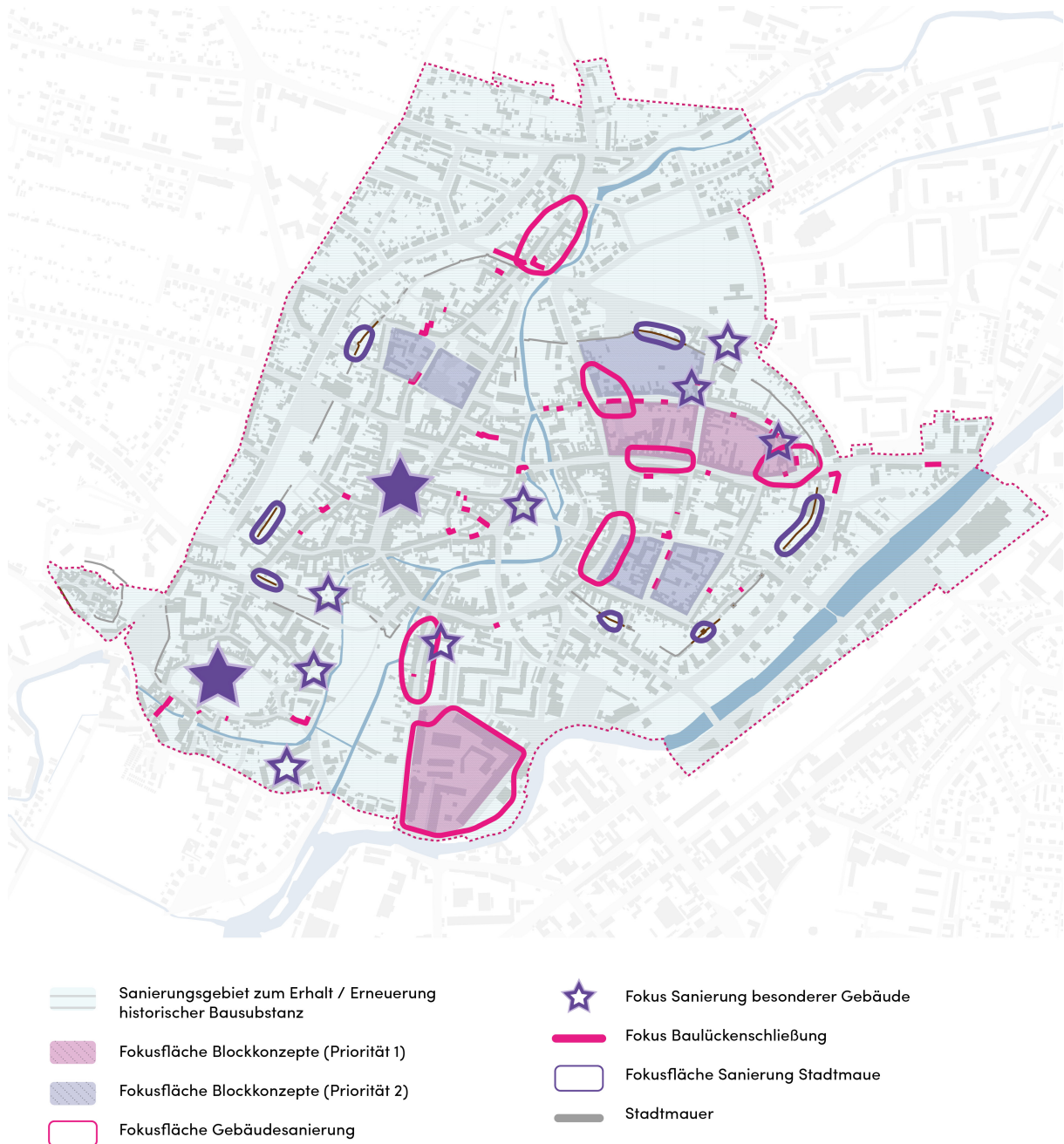


Abb.: Karte Sanierungskonzept Bebauung

5.1.2. Maßnahmen

Mittelfristig:

- Sanierung von stadträumlich bedeutsamen Gebäuden:
 - Rathaus
 - Stiftsberg
 - Hofanlagen
 - Haupthof Gebrüder Dippe (Neuer Weg 23)
 - Kaiserhof (Pölle 34)
 - Fleischhof (Wordgasse 4)
 - Hofanlage Steinweg 19
 - Hofanlage Steinweg 33 mit großen Scheunenanbau im Augustinern
 - Grashoff'scher Wirtschaftshof (Lange Gasse 12)
 - Martinsstift (Kleersstraße 20)
 - Ziegeleihof (Neuer Weg 7)
- Aufstellung von Blockkonzepten im Sinne einer Stärkung der privaten Grünräume und Stellplätzen für:
 - Block Weberstraße/Steinweg/Reichenstraße/Auginern
 - Block Reichenstraße/Steinweg/Auginern
 - Block Dippequartier ehemaliger Haupthof

Längerfristig:

- Aufstellung von Blockkonzepten im Sinne einer Stärkung der privaten Grünräume und Stellplätzen für:
 - Block Weberstraße/Auginern/Reichenstraße
 - Block Konvent/Kaiserstraße/Ballstraße/Kaplanei
 - Block Schmale Straße/Essiggasse/Breite Straße/Kleine Gasse
 - Block Neuendorf/Bornstraße/Schmale Straße/Goldstraße
 - Block Pölkenstraße/Kaiserstraße/Konvent/Kaplanei
- Aufstellung eines Baulückenmanagements zur Lokalisierung und Verwaltung der unbebauten historischen Blockkanten zur Förderung der baulichen Schließung bzw. der Aktivierung verbleibender Freiräume
- Weiterhin sukzessive Sanierung der Stadtmauern

5.2. Sanierungskonzept Verkehr

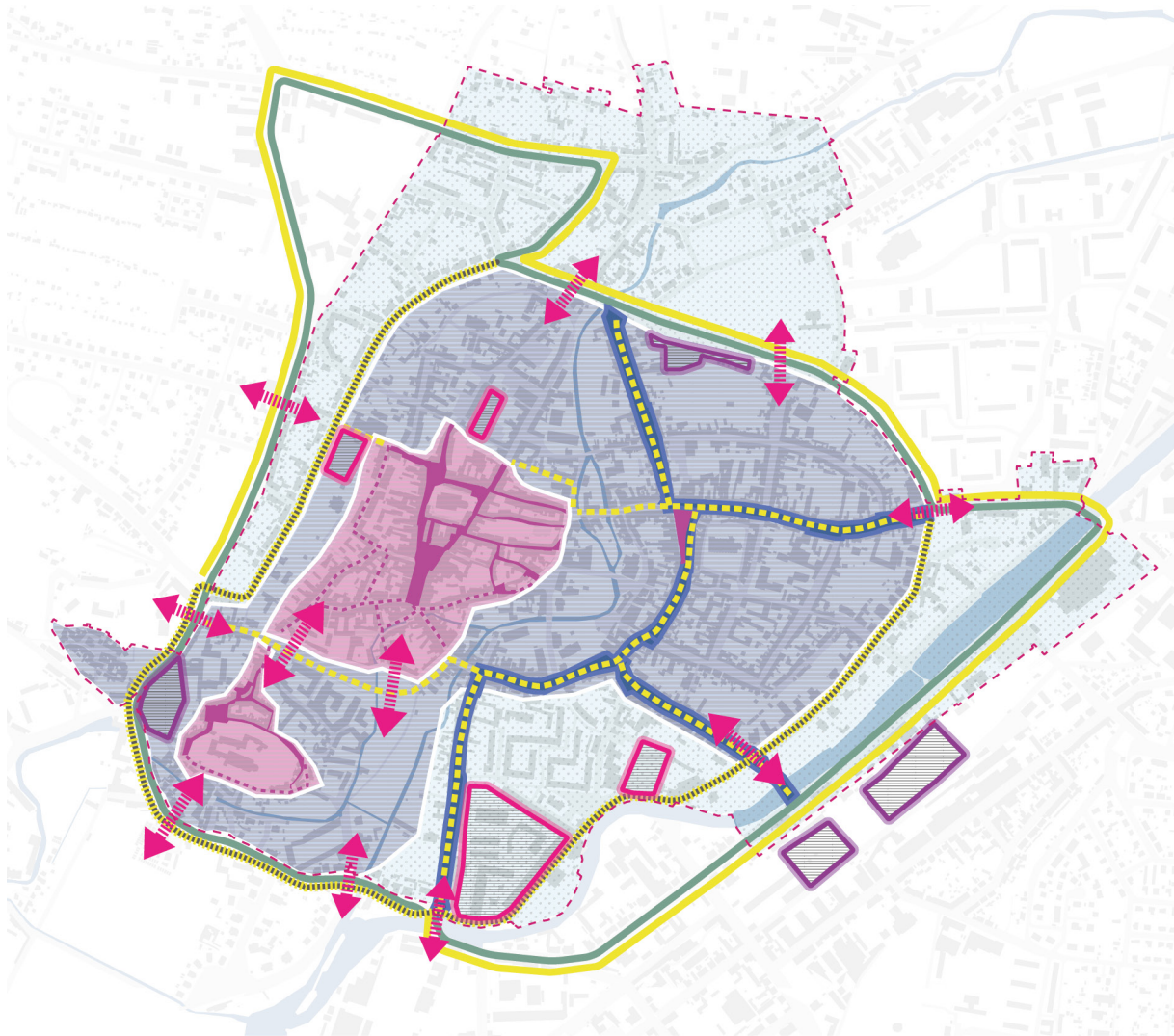
5.2.1. Sanierungsziele

Im Fokus des Sanierungskonzepts für Verkehr steht die verkehrstechnische Beruhigung der Innenstadt und die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr. Damit verbunden ist die Neuordnung der Stellplätze, die Gestaltung der Straßenräume (insbesondere der Straßenoberflächen) und der Verbesserung von Querungsmöglichkeiten an frequentierten Straßen.

Das Konzept folgt dabei den Prinzipien zur Stärkung der urbanen Resilienz über umweltgerechte, klimagerechte sowie bewegungs- und gesundheitsfördernde Mobilität. Der Ausbau des ÖPNV und von Sharing-Angeboten, die Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs sowie die Umnutzung ruhender Verkehrsflächen bilden weitere Elemente zur Stärkung nachhaltiger Mobilität.

Um die aufgeführten Maßnahmen fachplanerisch konkretisieren zu können, bildet die Aufstellung eines neuen Mobilitätskonzepts die Voraussetzung für die Realisierung der Maßnahmen. Die folgenden Maßnahmen stellen den Rahmen für das Mobilitätskonzept:

- Neuordnung des ruhenden Verkehrs inkl. Prüfung von Potenzialflächen für mehrgeschossiges Parken
- Entwicklung Parkraumkonzept für Tourist*innen und Anwohner*innen zur effizienteren Konzentration des ruhenden Verkehrs als rahmende Bedingung für die Reduzierung der PKW-Stellplätze in bestimmten Straßenräumen
- Neuordnung des Verkehrskonzepts zugunsten der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs
 - Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs/ der Fußgängerzone
 - Verbesserung der Querungen des Stadtrings und anderer frequentierter Straßen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie
 - Vervollständigung des Radwegenetzes am Stadtring mit möglichst baulicher Separierung und Verbesserung der Befahrbarkeit für den Radverkehr von Haupteinschließungen in der historischen Innenstadt
- Optimierung der ÖPNV-Erschließung des Sanierungsgebiets
- Stärkung der Elektro-Mobilität und von Sharing-Angeboten



Status Quo

- Fußgängerzone
- Stadtring / Tempo 50
- bestehender Radweg

Maßnahmen

- Tempo 30-Zone
- Tempo 20-Zone
Prüfung stärkere Verkehrsberuhigung
- Innenstadttring / Tempo 20
- Fußgängerzone
- Ausbau Fußgängerzone

bauliche Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehr außerhalb des Welterbegebietes
bei ausreichender Straßenbreite Herstellung eines baulich getrennten Radwegs

bauliche Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs im Welterbegebiet unter Betrachtung denkmalpf. Belange
Herstellung einer besseren Befahrbarkeit der Straßenoberfläche und Prüfung von anderen kleinen Eingriffen zur Stärkung des Radverkehrs

Verbesserung Straßenquerungen

Neuordnung ruhender Verkehr Tourismus
Prüfung der Ausweisung, Ordnung oder Aufstockung der Parkplatzkapazitäten z.B. durch Bau eines Parkhauses

Neuordnung ruhender Verkehr Anwohner*innen
Prüfung der Ausweisung, Ordnung oder Aufstockung der Parkplatzkapazitäten z.B. durch Bau eines Parkhauses

Abb.: Karte Sanierungskonzept Verkehr

5.2.2. Maßnahmen

Den Einzelmaßnahmen voran steht die Aufstellung eines neuen Verkehrskonzepts unter der Integration folgender Aspekte:

- Aufstockung der für Tourist*innen vorgesehenen Sammelparkplätze, wo möglich immer außerhalb der Stadtmauern, prüfen (Parkhaus o.ä.) in den Bereichen:
 - Parkplatz an den Fischteichen
 - Marschlinger Hof
 - Bereich hinter dem Bahnhof
 - Schlossparkplatz
- Neuordnung und/oder Aufstockung der für Anwohner*innen vorgesehenen Sammelparkplätze (Parkhaus o.ä.) in den Bereichen:
 - Marschlinger Hof
 - Parkplatz Altstadt Mitte (Zufahrt über Turnstraße)
 - Carl-Ritter-Platz (Neuordnung für Anwohner*innen)
 - Dippequartier ehemaliger Haupthof
 - Parkplätze im Block Schmale Straße/Essiggasse/Breite Straße/Kleine Gasse (Neuordnung für Anwohner*innen)
- Nach Neuordnung der Parkplätze für Tourist*innen und Anwohner*innen Reduzierung der Pkw-Stellplätze im Straßenraum zur Stärkung des Fuß- und Radverkehr am Innenstadtring in den Straßen:
 - Steinweg
 - Bahnhofstraße
 - Weberstraße
 - Heilige-Geist-Straße
 - Pölkenstraße
 - Zwischen den Städten
- Prüfen der Ausweitung der Fußgängerzone mit Reduzierung der Pkw-Stellplätze in den Straßen:
 - Blasiistraße
 - Hohe Straße
 - Lange Gasse (zwischen Carl-Ritter-Straße und Finkenherd)
 - Word
 - Pölle
 - Weingarten
- Festlegung Tempo-20-Zone im Bereich innerhalb der Stadtmauer, der nicht als Fußgängerzone festgelegt ist
- Festlegung Tempo-30-Zone im restlichen Sanierungsgebiet, Stadtring bleibt Tempo-50-Zone
- Bauliche Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs in der Innenstadt. Im Vordergrund sollte dabei die Herstellung einer Straßenoberfläche stehen, die sowohl für den Radverkehr geeignet ist als auch denkmalpflegerische Belange berücksichtigt. Zudem sollte der Straßenraum möglichst in einer Form organisiert sein, die eine barrierefreie Fortbewegung

ermöglicht und städtebaulich/visuell eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen vermittelt. Die Maßnahmen sind in folgenden Straßen durchzuführen:

- Steinweg (in Verbindung mit Straßensanierung und Reduzierung der Pkw-Stellplätze)
- Bahnhofstraße (in Verbindung mit Straßensanierung)
- Heilige-Geist-Straße (in Verbindung mit Straßensanierung und Reduzierung der Pkw-Stellplätze)
- Pölkenstraße (in Verbindung mit der Reduzierung der PKW-Stellplätze)
- Weberstraße (in Verbindung mit Straßensanierung)
- Neuer Weg (in Verbindung mit Straßensanierung)
- Carl-Ritter-Straße (kleinteiliger nachträglicher Eingriff)
- Zwischen den Städten (kleinteiliger nachträglicher Eingriff)
- Kink (kleinteiliger nachträglicher Eingriff)
- Marschlinger Hof (kleinteiliger nachträglicher Eingriff)
- Maßnahmen zur besseren Befahrung für den Radverkehr (wenn möglich in Form von baulich abgegrenzten Flächen) außerhalb der Stadtmauer in den Straßen:
 - Wallstraße (in Verbindung mit Straßensanierung)
 - Kaiser-Otto-Straße
 - Wipertistraße
 - Turnstraße (in Verbindung mit Straßensanierung)
 - Adelheidstraße (in Verbindung mit Straßensanierung)
- Verbesserung der Straßenquerungen am Stadtring und Innerer Ring/Carl-Ritter-Straße in Form von baulichen und/oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen nach Prüfung im aufzustellenden Verkehrskonzept mit Fokus in den Bereichen:
 - Mittelfristig
 - Stadtring/Kaiser-Otto-Straße (am Abteigarten)
 - Stadtring/Bahnhofstraße (am Bahnhof)
 - Innerer Ring: Kreuzung Lange Gasse-Hohe Straße/Carl-Ritter-Straße
 - Innerer Ring: Carl-Ritter-Straße/Hauptachse Wordgarten
 - Längerfristig
 - Stadtring/Steinweg
 - Stadtring/Reichenstraße
 - Stadtring/Schmale Straße
 - Stadtring/Marschlinger Hof
 - Stadtring/Neuer Weg
 - Stadtring/Am Schiffbleek
 - Stadtring/Schmiedgasse
- Prüfung einer stärkeren Anbindung des Bereichs Altstadt und Schlossberg an den ÖPNV
- Prüfung von geeigneten Standorten für E-Ladesäulen über das Mobilitätskonzept
- Prüfung von geeigneten Sharing-Angeboten und Standorten
- Prüfung von geeigneten Standorten für Sammelstellplätze für Fahrräder (sog. Fahrradgaragen) und die Erweiterung der Anzahl an Fahrradständern

5.3. Sanierungskonzept Freiraum

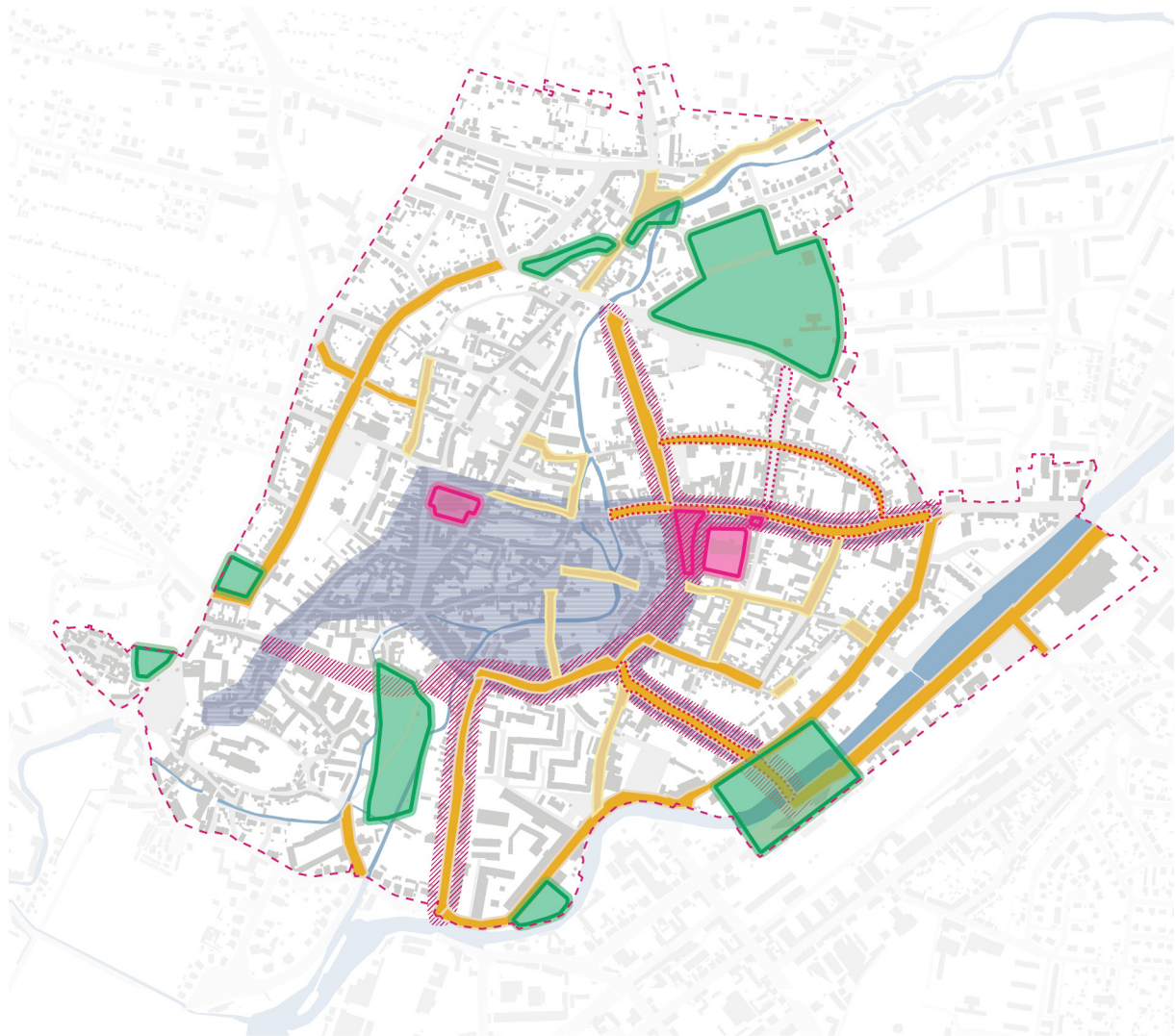
5.3.1. Sanierungsziele

Das Sanierungskonzept Freiraum für Straßen, Plätze, Grünflächen und weitere Freiraumelemente bildet im Kontext vielfältiger Mängel und räumlicher Potenziale einen Schwerpunkt des Rahmenplans. Da nur wenige Freiflächen in der Stadt eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen können, stellt die Qualifizierung und Umgestaltung der Freiflächen ein wichtiges Aufgabenfeld dar. Zudem besteht in einigen Straßen (mit Schwerpunkt Neustadt) Sanierungsbedarf, was gleichzeitig die Möglichkeit bietet, die Straßenräume hinsichtlich einer Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie Barrierefreiheit zu entwickeln. Generell gilt es, mehr Aufenthaltsmöglichkeiten im Stadtzentrum zu schaffen.

Als Grundlage der Planung dient die Maxime der kompakten und grünen Stadt der kurzen Wege mit der Erkenntnis, dass bauliche Dichte in der historischen Innenstadt gut funktioniert, wenn ausreichend dimensionierte, öffentliche Räume vorhanden sind. Neben den stadtklimatischen Aspekten dienen öffentliche Grünflächen als Gärten der Gemeinschaft, die im Sinne der Resilienzsteigerung einen zentralen Faktor bilden.

Die Grundsätze sind in den folgenden Sanierungszielen festgehalten:

- Sanierung von Straßen mit Schwerpunkt Altstadt und historische Neustadt
 - Herstellung eines möglichst barrierearmen Verkehrsraums, der durch gestalterische/bauliche Maßnahmen eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen im Verkehrsraum fördert ohne dabei denkmalpflegerischen Ansprüchen entgegen zu stehen. Die Maßnahmen sollen dazu beitragen, die historische Innenstadt attraktiver für den Rad- und Fußverkehr zu machen und gleichzeitig städtebaulich/visuell zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit und allgemein des PKW-Verkehrs führen. Die Sanierung von Freiflächen und Grünräumen soll bei Einbezug einer stärkeren Begrünung und Möblierung der Flächen durchgeführt werden.
- Schaffung von dezentralen Nachbarschaftstreffpunkten und Spielplätzen im Innenstadtbereich
- Intensivierung von Stadtgrün, wo es mit denkmalpflegerischen Ansprüchen vereinbar ist
- Stärkung und Entwicklung der Erlebbarkeit der Wasserläufe (Mühlgraben und Bode) z.B. durch begleitende Fußwege, Sitzmöbel und Uferstege
- Sanierung/Umgestaltung der Straßenräume in der Innenstadt unter der Prämisse der Herstellung von Begegnungsflächen
- Aufstellen eines Beleuchtungskonzeptes für das Welterbegebiet und das umliegende Sanierungsgebiet zur Sanierung der Straßenbeleuchtung mit modernen Leuchtmitteln unter starkem Einbezug denkmalpflegerischer Belange (LED im Welterbegebiet nur warmes gelb)








- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | Beschlossene Sanierungsmaßnahmen (Priorität 1) |  | Besondere Maßnahmen für den Radverkehr und Barrierefreiheit |
|  | Straße Sanierung (Priorität 1) |  | Sanierung urbane Freiflächen |
|  | Straße Sanierung (Priorität 2) |  | Sanierung Grünflächen |
|  | Fokusbereich Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten
Prüfung von Aufstockung der Möblierung und Sitzgelegenheiten an geeigneten Stellen | | |

Abb.: Karte Sanierungskonzept Freiraum

5.3.2. Maßnahmen

Sanierung Straßen

- Sanierung der Straßenoberfläche in den Straßen Priorität 1:

Die über den Haushalt beschlossene Priorisierung der als nächstes anstehenden Straßensanierungsmaßnahmen wird weitergeführt:

- 1. Reichenstraße
- 2. Steinweg
- 3. Augustinern
- 4. Bahnhofstraße

In Abstimmung mit den Erschließungsträgern wird die Ergänzung der aktuellen Prioritäten um folgende nachfolgende Straßensanierungen empfohlen:

Straßensanierung ab 2025:

- Schiffbleek mit Brücke
- Wallstraße
- Steinholzstraße mit Vorarbeiten im Neuendorf

Straßensanierung ab 2030:

- Heilig-Geist-Straße
- Adelheidstraße mit Turnstraße (zwischen Neuer Weg und An der Bode)

Straßensanierung ab 2035:

- Weberstraße
- Neuer Weg

- Sanierung der Straßenoberfläche in den Straßen Priorität 2:

Straßensanierung ab 2037:

- Kaiserstraße
- Gröpern
- Vor dem Gröperntor

Straßensanierung ab 2040:

- Ballstraße (nördlicher Teil)
- Kaplanei
- Konvent (südlicher Teil)
- Mummetal
- Gutmuthsstraße
- Jüdengasse
- Mühlengraben
- Schulstraße
- Turnstraße (zwischen An der Bode und Pölkenstraße)
- Weingarten

- Untergeordnete Sanierungsmaßnahmen

- An der Kunst, Unter dem Birnbaum, Fischerstraße, Halberstädter Straße, Am Hange, Wegelebener Weg, Damaschkestraße, Freiherr-vom-Stein-Straße, Friesenstraße,

Körnerstraße, Julius-Wolff-Straße, Bossestraße, Brechtstraße, Am Heiligen Brunnen,
Am Heiligen Brunnen

- Besonderes Augenmerk liegt bei der Straßensanierung auf den Straßen, die als wichtige Eingangsstraßen/Entrées vom Außenring zum Stadtkern dienen als auch den Straßen am Innenring entlang der Stadtmauer. Diese Straßen dienen der Kernerschließung, vorrangig für Fuß- und Radverkehr, als auch dem Einkaufserlebnis mit Aufenthaltsqualität in dem festgelegten Bereich *Lebendige Innenstadt*. In diesen Straßen gelten im Besonderen die übergeordneten Zielsetzungen: Herstellung eines möglichst barrierearmen Verkehrsraums, der durch gestalterische/bauliche Maßnahmen eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen im Verkehrsraum fördert ohne dabei denkmalpflegerischen Ansprüchen entgegen zu stehen. Die Maßnahmen sollen dazu beitragen, die historische Innenstadt attraktiver für den Rad- und Fußverkehr zu machen und gleichzeitig städtebaulich/visuell zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit und allgemein des Pkw-Verkehrs führen. Ein wichtiger Bestandteil kann hierbei die Herstellung einer für den Radverkehr geeigneten Straßenoberfläche (bspw. flache Pflasterung) oder ggf. von Radfahrstreifen auf der Verkehrsfläche sein. Bei Straßen, bei denen keine Sanierung der Straßenoberfläche vorgesehen ist (z.B. Pölkenstraße) kann dies auch durch minimale Eingriffe im Straßenraum erfolgen. Folgende Straßen sind für die Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit und des Fuß- und Radverkehrs vorgesehen:
 - Steinweg
 - Weberstraße
 - Bahnhofstraße
 - Neuer Weg
 - Heilige-Geist-Straße
 - Pölkenstraße (keine Sanierung, nur Maßnahme Radverkehr)

Sanierung Freiräume

- Umgestaltung/Ausbau Mathildenbrunnen
 - Aufstellung eines Gestaltungskonzepts unter Berücksichtigung der Sanierung des Brunnens sowie der Schaffung von Aufenthaltsflächen und Möblierung
- Umgestaltung/Ausbau Bahnhofsvorplatz, Friedrich-Ebert-Platz, Aulnoye-Aymeries-Platz
 - Aufstellung eines Gestaltungskonzepts unter Berücksichtigung der Neugestaltung des Areals im Sinne einer attraktiven Eingangssituation/Entrée in die Stadt und Herstellung einer städtebaulichen/visuellen Weiterleitung in die Innenstadt. Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten und Möblierung sowie Prüfung der Herstellung der Zugänglichkeit am Friedrich-Ebert-Platz/Aulnoye-Aymeries-Platz, Ausbau des Bahnhofsvorplatz als multimodaler Knotenpunkt mit weiteren Mobilitätsangeboten (bspw. Bike-Sharing, Ladestationen für E-Autos/E-Bikes).
- Umgestaltung/Ausbau Marktkirchhof (im Besitz der Evangelischen Kirchengemeinde)
 - Aufstellung eines gemeinsamen Gestaltungskonzepts zwischen Stadt und Kirchengemeinde unter Berücksichtigung der Neugestaltung als grüner Aufenthaltsort und Treffpunkt in Ergänzung zu den steinernen Plätzen Markt und Kornmarkt. In Verbindung damit bedarf es einer Qualifizierung der Grünflächen und der Schaffung von Aufenthaltsorten und Möblierung, sodass gleichzeitig das Aufstellen von Buden für Märkte möglich bleibt.
- Umgestaltung/Ausbau Festwiese Kleers (in Verbindung mit dem Bosseplatz)

- Aufstellung eines Gestaltungskonzepts unter Berücksichtigung der Beibehaltung einer großen Fläche für temporäre Veranstaltungen, Neugestaltung als grüne Parkfläche und der Prüfung zur Etablierung weiterer Nutzungen.
- Umgestaltung/Ausbau Freiflächen Neustädter Kirchhof, Fußballplatz in der Turnstraße, Spielplatz Wallstraße, Freifläche Münzenberg/Wipertistraße, Word/Carl-Ritter-Straße, Spielplatz zwischen Donndorfstraße und Gröpern, Vor dem Gröperntor/Julius-Wolff-Straße, Ecke Steinweg/Konvent
 - Die Flächen sollen als grüne bzw. steinerne/urbane Aufenthaltsorte und Treffpunkt neugestaltet und aufgewertet werden. Dazu gehört die Qualifizierung der Grünflächen (falls vorhanden) sowie die Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten und Möblierung. Bei den Spielplätzen Wallstraße und Ecke Wallstraße/Donndorfstraße bedarf es zudem einer Sanierung und Neugestaltung des Spielplatzbereichs. Der Sportplatz in der Turnstraße soll zudem primär als Treffpunkt für Jugendliche entwickelt werden und bietet sich zudem durch die direkte Lage an der Bode als Zugangsmöglichkeit zur Bode mit Sitzmöglichkeiten an.
- Umstellen der Straßenbeleuchtung im ganzen Sanierungsgebiet zu LED-Straßenbeleuchtung bei Berücksichtigung der Anpassung an den Farbeindruck der alten Natriumdampflampen (warmgelbes Licht)

5.4. Sanierungskonzept Stadtökologie

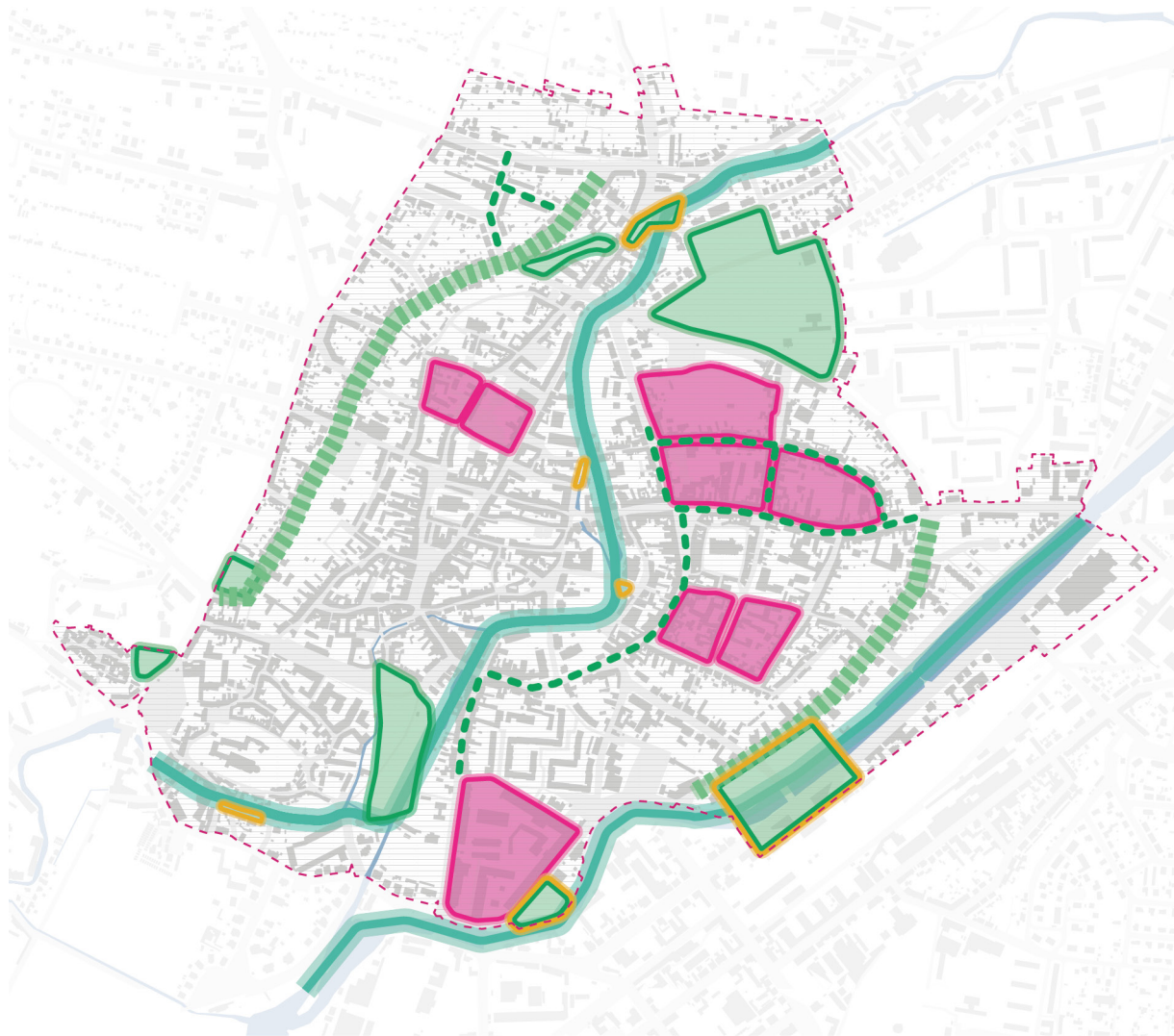
5.4.1. Sanierungsziele

Das Sanierungskonzept Stadtökologie lenkt den Blick auf die Dringlichkeit umwelt- und klimarelevanter Aspekte bei der Stadtentwicklung. Im räumlichen Kontext der stark versiegelten, stark überbauten historischen Kernstadt gilt es die Potenziale naturräumlicher Ressourcen wie Freiflächen, Grünstrukturen, Wasserläufe oder Frischluftbahnen aber auch regenerativer Energiegewinnung und klimafreundlicher Mobilität zu erkennen und in allen Bereichen der resilienz-orientierten Planung zu integrieren. Freiflächen und Grünflächen haben dabei einen hohen Stellenwert: sie dienen der Gesundheitsvorsorge sowie als Wasser und Wärmespeicher mit besonderer Relevanz als Retentionsflächen für Starkregenereignisse oder Wasserspeicher für Hitzeperioden.

Die Förderung von Grün im Straßenraum, die Entsiegelung von Flächen sowie die Förderung von Biodiversität durch die Qualifizierung von Grünflächen sind als Kernaspekte des Sanierungskonzeptes Stadtökologie zu nennen. Ein weiterer zentraler Handlungsschwerpunkt bildet die Förderung der Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Wasserflächen Bode und Mühlgraben.

Für das Konzept gelten folgenden Sanierungsziele:

- Stärkung klimagerechter Stadtaspekte in den Fokusbereichen Mobilität, Energie, Flächenmanagement, Stadtgrün
- Förderung des Stadtgrüns sowie dessen Ökosystemdienstleistungen und Biodiversität zur Kompensation der dichten und versiegelten Altstadt durch:
 - Förderung und Erlebbarkeit der blau-grünen Korridore Bode und Mühlgraben (Zugänglichkeit, Aufenthaltsorte, Renaturierung usw.)
 - Qualifizierung der bestehenden Grünflächen (diversere Bepflanzung, Maßnahmen zur Steigerung der Biodiversität)
 - Intensivierung der Straßenraumbegrünung an geeigneten Stellen
 - Förderung von zusammenhängenden Grünräumen in den Blockinnenbereichen
 - Entsiegelung an geeigneten Stellen
 - Steigerung der Aufenthaltsqualität und Erlebbarkeit von Grünflächen



- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | Prüfungsbereich (Gesamtgebiet)
Prüfung / Aufstellung Konzepte folgender Maßnahmen:
Intensivierung Stadtgrün, energetische Sanierung, Gewinnung regenerativer Energie, Ausbau Sharing-Konzepte |  | Fokusfläche Blockkonzepte
Entsiegelung der Blockinnenbereiche |
|  | Förderung der blau-grünen Korridore Mühlgraben und Bode
Prüfung punktueller Zugänge am Mühlgraben und durchgehender Weg und Zugang an der Bode /
Förderung von Maßnahmen zur Stärkung der Freiluftschneisen und der Ökosystemdienstleistung |  | Fokusfläche Qualifizierung Grünflächen
Förderung der Ökosystemdienstleistungen und Biodiversität in der Stadt |
|  | Potenzialflächen Erlebbarkeit Flussläufe |  | Fokusbereich Straßenbegrünung
Prüfung von straßenbegleitenden Baumpflanzungen oder anderer Straßenbegrünung |
|  | Förderung der grünen Alleen Wallstraße und Adelheidstraße
Förderung des Straßenbegleitgrüns und des Grünflächenanteils /
Prüfung zur Schaffung punktueller grüner Treffpunkte | | |

Abb.: Karte Sanierungskonzept Stadtökologie

5.4.2. Maßnahmen

- Erarbeitung eines stadttökologischen Grundlagenkonzeptes zur Bestimmung geeigneter Maßnahmen hinsichtlich einer klimagerechten Entwicklung unter Betrachtung u.a. folgender Themen:
 - Optimierung kommunales Flächenmanagement zur Erfassung von Baulücken, Brachflächen sowie minder genutzten Flächen (Maßgabe: Verfügbarmachung vor Neuausweisung)
 - Potenzialprüfung zur Schaffung von Anreizsystemen zu energieeffizientem Bauen
 - Prüfung des Ausbaus regenerativer Energiegewinnung, auf Ebene der Kommune und Privathaushalte (z.B. Erstellung Kataster geeigneter Dachflächen für Photovoltaik und Solarthermie mit Potenzialanalyse und Verträglichkeitsprüfung hinsichtlich Denkmalschutz-Aspekte)
 - Erstellung Grünflächenentwicklungskonzept (klimatische Aufwertung vorhandener Grünflächen, Entsiegeln und Begrünen versiegelter Flächen)
 - Förderung von Sharing-Angeboten und Entwicklung von Mobilitätsstationen sowie Prüfung geeigneter Flächen (Car-/Bike-Sharing)
 - Stärkung Rad-/Fußverkehr (siehe: Sanierungskonzept Verkehr)
- Konkrete Maßnahmen im Rahmen eines Grünflächenentwicklungskonzeptes
 - Weiterentwicklung der blau-grünen Korridore Bode und Mühlgraben
 - für Zugangsmöglichkeiten zu den Wasserflächen sollten perspektivisch Wasserzugangsflächen ausgebaut werden. Für den Wasserlauf der Bode geht es um einen durchgehenden Weg entlang des Flusses – hierbei bestehen bereits an bestimmten Stellen informelle/unqualifizierte Weg, die ausgebaut und saniert werden können. In den Bereichen Friedrich-Ebert-Platz/Aunoye-Aumeries-Platz und Fußballplatz an der Turnstraße bieten sich auch Potenzialflächen für einen direkten Wasserzugang an. Für den Mühlgraben kommen hingegen aufgrund des hohen Anteils an privaten Flächen am Wasser lediglich kleinere, punktuelle Zugangsflächen in Frage. Mögliche Standorte, die es zu prüfen gilt, befinden sich an der Ecke Vor dem Gröpenrntor/Julius-Wolff-Straße, Mühlengraben/Schulstraße, Mühlengraben/Gutsmuthsstraße und Mühlengraben/Unter dem Birnbaum. Hierbei geht es um die Schaffung von Aufenthaltsorte, Sitzmöbeln und Uferstegen. Bei den Standorten Mühlengraben/Schulstraße und Mühlengraben/Unter dem Birnbaum gilt es hierbei zu prüfen, inwiefern am Uferbereich entlang des Mühlengrabens eine Zugänglichkeit zum Wasser hergestellt werden kann.
 - Prüfung möglicher Renaturierungsmaßnahmen und weiterer Zugangsstellen zu den Flussläufen
 - Qualifizierung bestehender Grünräume bspw. durch die Anpflanzung diverser Vegetation, die Etablierung von Wildwiesen o.ä. zur Steigerung der Ökosystemdienstleistungen und der Biodiversität in den Bereichen:
 - Wordgarten, Freifläche Word/Carl-Ritter-Straße
 - Friedrich-Ebert-Platz/Aunoye-Aumeries-Platz
 - Festwiese Kleers/Bosseplatz
 - Spielplatz Wallstraße
 - Spielplatz zwischen Wallstraße und Gröpern

- Freifläche Wallstraße/Donndorfstraße
- Freifläche Vor dem Gröperntor/Julius-Wolff-Straße
- Stärkung der Grünstrukturen in den Alleen Wallstraße und Adelheidstraße
 - Intensivierung des straßenbegleitenden Grüns
 - Prüfung zur Schaffung punktueller grüner Treffpunkte
- Herstellung von zusammenhängenden Grünflächen und Entsiegelung in den Blockinnenbereichen an geeigneten Stellen in den Blöcken:
 - Block Weberstraße/Steinweg/Reichenstraße/Augustinern
 - Block Reichenstraße/Steinweg/Augustinern
 - Block Weberstraße/Augustinern/Reichenstraße
 - Block Dippequartier ehemaliger Haupthof
 - Block Pölkenstraße/Kaiserstraße/Konvent/Kaplanei
 - Block Konvent/Kaiserstraße/Ballstraße/Kaplanei
 - Block Schmale Straße/Essiggasse/Breite Straße/Kleine Gasse
 - Block Neuendorf/Bornstraße/Schmale Straße/Goldstraße
- Prüfung der Ergänzung straßenseitiger Baumpflanzungen und anderen Formen der Straßenbegrünung im gesamten Sanierungsgebiet mit Fokus auf folgende Straßenräume:
 - Neuer Weg (nördlicher Teil)
 - Heilige-Geist-Straße
 - Pölkenstraße
 - Steinweg
 - Weberstraße (südlicher Teil)
 - Ballstraße (nördlicher Teil)
 - Goethestraße
 - Freiherr-vom-Stein-Straße
 - Damaschkestraße

5.5. Sanierungskonzept Nutzung

5.5.1. Sanierungsziele

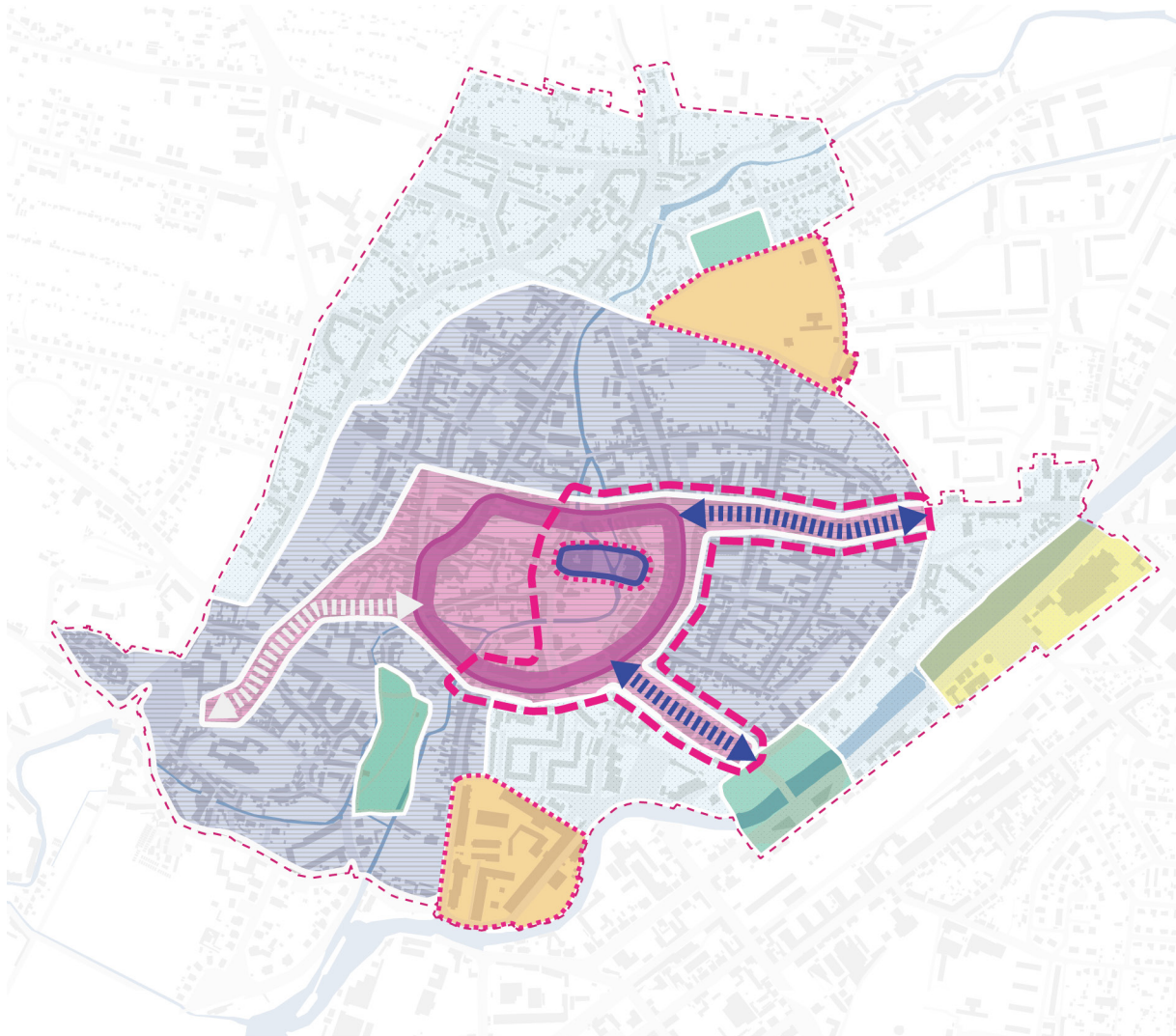
Im Vordergrund des Sanierungskonzepts Nutzung steht das Leitbild der kompakten, nutzungsgemischten Stadt. Bezüglich Quedlinburgs kann auch vom Wiedererlangen der Multifunktionalität historischer Zeit gesprochen werden, wodurch der Großteil alltäglicher Bedarfe wieder im unmittelbaren Lebensumfeld gedeckt werden kann. Neben den Nutzungsbedarfen der Bewohner*innen orientiert sich die Welterbestadt aber auch im Speziellen an denen der Besucher*der Welterbestadt. Diese nutzerorientierte Diversifizierung bedarf einer gewissen Transformation der Innenstadt, welche intensive Zusammenarbeit von privatwirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Akteuren unter Steuerung der Kommunen sowie neuer Immobilienwirtschaftlicher Modelle erfordert, die nicht allein umsatzbezogene Nutzungen möglich machen.

Die Fortführung zur Stärkung der Innenstadt hinsichtlich einer diversen Nutzungsstruktur bildet den Fokus des Konzepts, welches das Ziel einer lebendigen Innenstadt mit Angeboten für eine breites Spektrum an Nutzungsgruppen verfolgt und potenzielle Unternutzungen des Bestandes entgegengewirkt. Mit der Festwiese Kleers, dem Dippequartier ehemaliger Haupthof und dem Bereich Kaiserhof mit angrenzenden Freiflächen bestehen zudem Potenzialflächen für eine sozialräumliche Qualifizierung durch Neuordnung der Nutzungsstruktur.

Für das Konzept gelten folgende Sanierungsziele:

- Weitere Attraktivierung der Innenstadt mit einer erlebnisorientierten und diversifizierten Ausrichtung des gewerblichen und öffentlichen Raumes, die sich sowohl an den Bedürfnissen der Einheimischen sowie von Touristen und Besuchern ausrichtet
 - Ausweitung nicht-kommerzieller Erdgeschossnutzung im Sinne des aufzustellenden Planungskonzept *Lebendige Innenstadt* (Bereich EHI mit Tourismusachse, Steinweg und Bahnhofstraße)
 - Stärkung der Nutzungsangebote für jüngere Menschen. Die Förderung von Einzelhandel und Gastronomie bleibt weiterhin wichtig, wird jedoch durch die Etablierung weiterer Nutzungen aus dem Bereich Kultur, Gemeinbedarf und Bildung in den Erdgeschossbereichen ergänzt
 - Herstellung niedrigschwelliger Angebote für Bewohner*innen zur Selbstgestaltung von Erdgeschossflächen u.a. durch Zwischennutzungen
 - Reduzierung des Leerstands der Erdgeschossnutzungen
 - Herstellung von einer öffentlichen Infrastruktur für Bewohner*innen, die gleichzeitig als Begegnungsorte fungiert
- Beibehaltung der bestehenden Nutzungsmischung aus Wohnnutzung und punktueller Gewerbenutzung im Planungskonzept *Wohnen + punktuelle Erdgeschossnutzungen*
 - ggf. stärkere Förderung der Wohnnutzung durch die Neuordnung der Blockinnenbereiche im Sinne der Herstellung von zusammenhängenden Grünflächen und keiner weiteren Wohnbebauung in den Blockinnenbereichen
- Beibehaltung der bisherigen Wohnstruktur im Bereich *überwiegend Wohnen* bei Förderung einer weiteren Nutzungsmischung, soweit es möglich ist
- Beibehaltung der größeren Grünflächen und Qualifizierung der Aufenthaltsqualität
- Nutzungsneuordnung der bisher untergenutzten Gebiete Festwiese Kleers (unter grundsätzlicher Beibehaltung des Charakters einer Festwiese) und Dippequartier ehemaliger Haupthof, die als *Gebiete mit besonderer Nutzungsstruktur* festgelegt sind

- Weitere Aufstockung sozialer Infrastruktur im gesamten Sanierungsgebiet (Spielplätze, Kitas, Begegnungsorte)



Status Quo

- überwiegend Wohnen + punktuelle Gewerbenutzung
- überwiegend Wohnen
- Gewerbe
- großflächige Grünfläche
- Einkaufserlebnis Historische Innenstadt (EHI)
- Tourismusachse
- Gebiete mit besonderer Nutzungsstruktur

Maßnahmen

- Fokusbereich 'Lebendige Innenstadt'
Förderung und Diversifizierung der Erdgeschossnutzung
Förderung nicht-kommerzieller Erdgeschossnutzung
- Neuordnung- und Entwicklungsbedarf
- Bürgerzentrum Kaiserhof / Hallenbad
- Fokusbereich Förderung und Diversifizierung der Erdgeschossnutzung
Leerstandsmanagement / Förderung diverser Erdgeschossnutzungen
- Verbesserung der Eingangssituation in die Stadt
(Magistralen mit Erdgeschossnutzung)

Abb.: Karte Sanierungskonzept Nutzung

5.5.2. Maßnahmen

- Nutzungsneuordnungen
 - Neuordnung und Aufstellung eines Nutzungskonzepts für den Bereich *Lebendige Innenstadt* zur Herstellung einer stärker nutzungsdurchmischten Innenstadt mit Einzelhandel, Gastronomie sowie Einrichtungen für Gemeinbedarf, Kultur und Bildung bei besonderem Fokus auf Bereiche in der historischen Neustadt (Pölkenstraße und Mathildenbrunnen) und den Eingangsstraßen zur Innenstadt (Bahnhofstraße, Steinweg)
 - Neuordnung und Aufstellung eines Nutzungskonzepts für das Gebiet Kaiserhof mit angrenzenden Freiflächen als Bürgerzentrum mit Räumlichkeiten für Vereine, Veranstaltungen und andere nicht-kommerzielle Nutzungen in Verbindung mit dem Hallenbad und den dazwischenliegenden Freiräumen am Mühlengraben.
 - Neuordnung und Aufstellung eines Nutzungskonzepts für das Dippequartier ehemaliger Haupthof unter Berücksichtigung/Prüfung einer möglichen Diversifizierung der Nutzungsstruktur wie auch im Bereich *Lebendige Innenstadt*.
 - Neuordnung und Aufstellung eines Nutzungskonzepts für die Festwiese Kleers unter Berücksichtigung/Prüfung der Herstellung Prüfung der Herstellung von grünen Teilbereichen mit Aufenthaltsqualität.
- Konzipierung und Umsetzung der Erweiterung des Leerstands-Managements im Zuge der Neuordnung des Bereichs *Lebendige Innenstadt* durch Integration weiterer Verwaltungsbe-
reiche wie Soziales und Kultur. Zielstellung: Schaffung einer Vermittlungsstelle für
leerstehende Erdgeschossflächen unter Prämisse der Diversifizierung der Nutzungsstruktur
(u.a. zwischenzeitliche und langfristige Nutzungen für Kunst, Kultur, Neue Arbeitsformen und
Soziales)

6. Maßnahmenstruktur

6.1. Übersicht und Priorisierung

Die 2. Fortschreibung des Rahmenplans definiert erneut die Ziele und Maßnahmen für einen Zeitrahmen von 15 Jahren. Es gilt im Kontext verfügbarer Ressourcen in Verwaltung und Finanzen die Vielzahl an Einzelmaßnahmen zu priorisieren und zeitlich zu strukturieren. Im vorigen Kapitel sind nach Schwerpunktthemen Sanierungsziele und Einzelmaßnahmen gelistet und diese gemäß Dringlichkeit geordnet. Der folgende Abschnitt gibt eine Übersicht der wichtigsten Aspekte in themenübergreifender Kategorisierung nach Relevanz.

Als herauszustellende Maßnahmen zur Umsetzung verkehrlicher Sanierungsziele ist die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch die Umstrukturierung der Pkw-Stellplätze, den Ausbau der Fußgängerzone, von Radverkehrsflächen, der Querungsmöglichkeiten an den stark frequentierten Straßen sowie der Senkung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit mit Prüfung weiterer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Welterbegebiet zu nennen. Diesen Einzelaspekten wird als übergeordnete Maßnahme die Erstellung eines umfänglichen Verkehrskonzeptes vorangestellt.

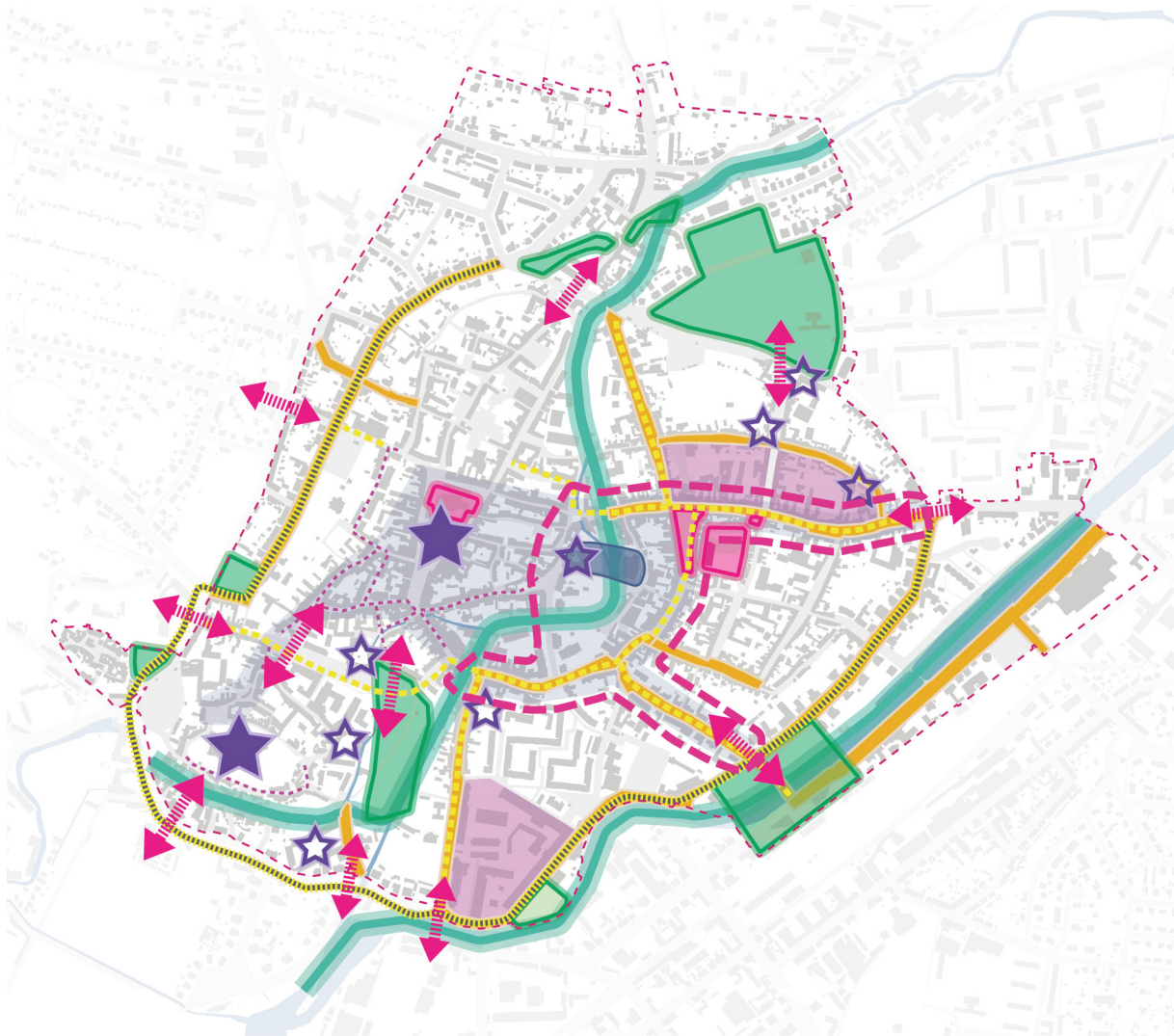
Gemäß des Sanierungskonzeptes Nutzung steht die Diversifizierung der Nutzungsstruktur hinsichtlich einer Lebendigen Innenstadt im Vordergrund bei Förderung einer vielfältigen Erdgeschossnutzung mit besonderem Blick auf die historische Neustadt und deren Magistralen Steinweg und Bahnhofstraße. Die Aktivierung des Komplexes Kaiserhof/Mühlgraben bildet eine Herausforderung von besonderem Interesse für sozialräumliche Belange.

Bei der Gebäudesanierung sind einzelne stadträumlich bedeutsame Bauwerke zu fokussieren während ein undifferenziertes Erhaltungsgebot für die historische Substanz des gesamten Betrachtungsbereichs gilt. Die schadhafte historischen Gebäude sollen in die Sanierung gebracht werden, auch unter Fortführung der Zuhilfenahme von umfangreichen Spenden zur Kofinanzierung von Fördermitteln. Die Erstellung von komplexen Blockkonzepten zur Neuordnung baulicher Kanten und freiräumlicher Innenflächen bleibt vor allem in der Neustadt wichtig.

Die Freiflächensanierung widmet sich priorisiert den baulichen Mängeln der wichtigen Straßenräume sowie der Qualifizierung von Grün- und Platzflächen hinsichtlich einer Stärkung der Aufenthaltsqualität. Besondere Beachtung finden im Rahmen von Neuordnungs- / bzw. Gestaltungskonzepten die Bereiche Bahnhof, Festwiese Kleers und Wordgarten sowie kleinteiligere, dezentrale Flächen.

Hinsichtlich der Vertiefung stadttökologischer Aspekte sind zunächst Grundlagenkonzepte zu entwickeln, die ortsspezifisch Potenziale zur klimagerechten Stadtentwicklung ermitteln. Die naturräumlichen Potenziale der Wasserläufe Bode und Mühlgraben sind dabei besonders zu betrachten.

Grundsätzlich sind für viele der genannten Maßnahmen vorausgehende Prüfungsaufträge, Studien und vertiefende Konzepte notwendig, um räumliche Potenziale und Realisierungsfähigkeit in einer Genauigkeit zu ermitteln, welche über die strategische Rahmensetzung dieser Planung hinausgeht.



Verkehr

- ■ ■ Ausbau Fußgängerzone
- ■ ■ bauliche Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs im Welterbegebiet unter Betrachtung denkmalpflegerischer Belange
- ||||| bauliche Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs außerhalb des Welterbegebiets
- ◀ ||||| ▶ Verbesserung Straßenquerungen

Freiflächen

- Sanierung urbane Freiflächen
- Sanierung Grünflächen

Stadtökologie

- Förderung der blau-grünen Korridore Mühlgraben und Bode

Gebäude

- ☆ Fokusfläche Sanierung besonderer Gebäude
- Bürgerzentrum Kaiserhof / Hallenbaad

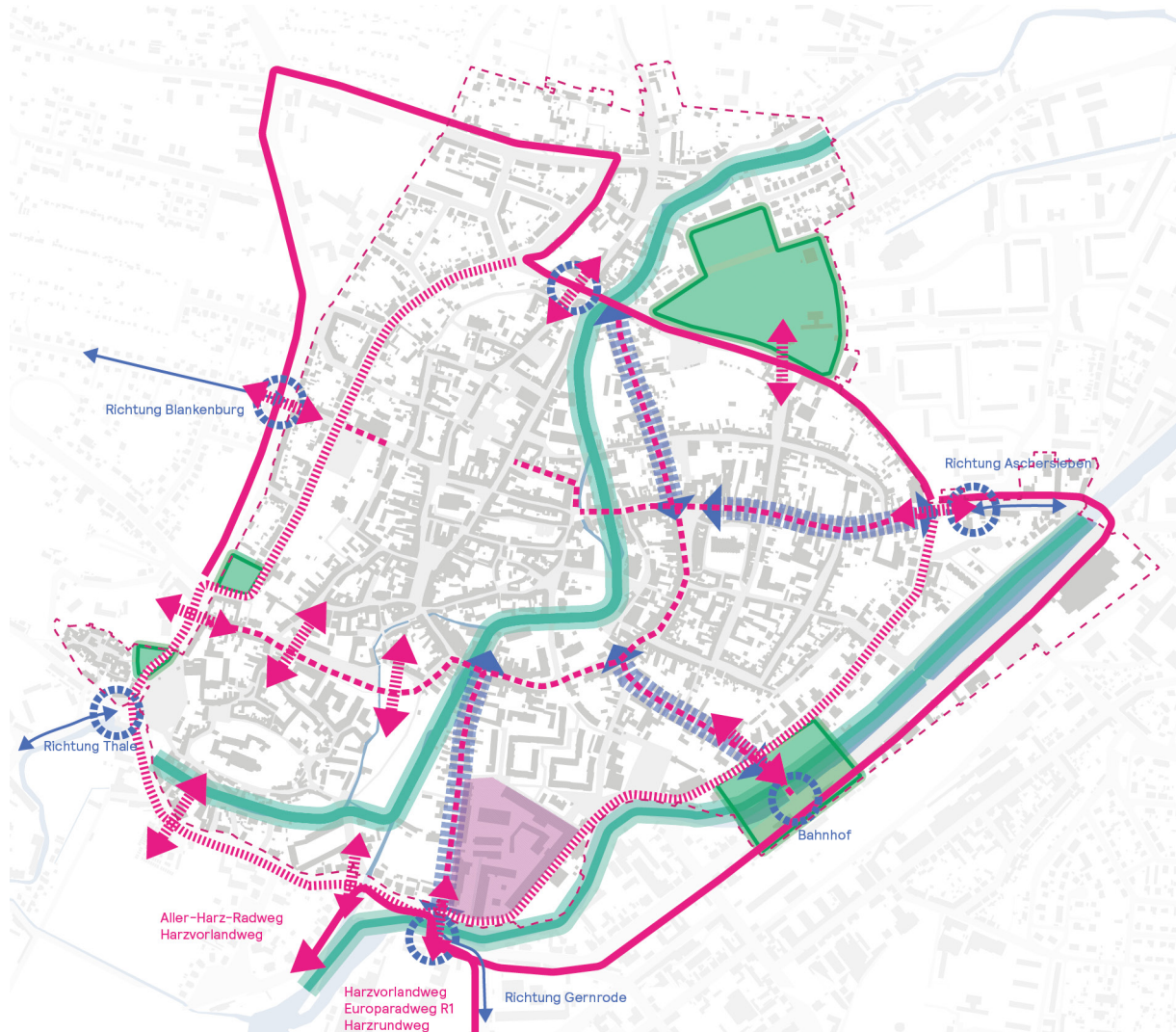
Nutzung

- Bürgerzentrum Kaiserhof / Hallenbaad
- Fokusbereich Förderung und Diversifizierung der Erdgeschossnutzung
- Fokusbereich 'Lebendige Innenstadt' und Schaffung von Aufenthaltsorte

Abb.: Karte Übersicht ausgewählter Sanierungsmaßnahmen

6.2. Maßnahmen zur Verflechtung des Sanierungsgebiets mit der Umgebung

Die Maßnahmen der einzelnen Sanierungskonzepte sollen nicht nur zu der Behebung von städtebaulichen Mängeln im Sanierungsgebiet beitragen, sondern auch den Blick auf die Verbindung des Sanierungsgebiets mit dem restlichen Stadtgebiet richten. Damit wirken die Maßnahmen über das Sanierungsgebiet hinaus und tragen zu einer positiven Entwicklung des ganzen Stadtgefüges bei.



Status Quo



Wichtiger Stadteingang



Übergeordnete Verbindungen



Übergeordnete Radwege

Maßnahmen



**bauliche Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs
außerhalb des Welterbegebiets**
bei ausreichender Straßenbreite Herstellung eines baulich
getrennten Radwegs



bauliche Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs
im Welterbegebiet unter Betrachtung denkmalpf.
Belange
Herstellung einer besseren Befahrbarkeit der Straßenoberfläche
und Prüfung von anderen kleinen Eingriffen zur Stärkung des
Radverkehrs



Sanierung Grünflächen



Förderung der blau-grünen Korridore Mühlgraben und Bode
 Prüfung punktueller Zugänge am Mühlgraben und durchgehender Weg und Zugang an der Bode /
 Förderung von Maßnahmen zur Stärkung der Freiluftschneisen und der Ökosystemdienstleistung



Stärkere Ausbildung der Magistralen

Zusammenwirken der Maßnahmen zur Förderung von Radverkehr, Barrierefreiheit und der Nutzung von Erdgeschosszonen

Abb.: Karte Maßnahmen Verflechtung Sanierungsgebiet und Umgebung

Im Folgenden werden die in der Karte dargestellten Maßnahmen aufgelistet, die im besonderen Maße zu einer Verflechtung des Sanierungsgebiets mit dem umgebenden Stadtgebiet beitragen:

- Ausbau der Querungsmöglichkeiten des Altstadtrings und inneren Rings für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
- Maßnahmen, wenn möglich baulich separiert, zur Erschließung bzw. Durchquerung der Innenstadt für den Radverkehr unter Betrachtung denkmalpflegerischer Belange
- Anbindung überörtlicher Radwege an die Innenstadt
- Aufwertung der Erlebnis- und Aufenthaltsqualität der Innenstadt-Zugangsstraßen ("Magistralen") mit Fokus Bahnhofsstraße und Steinweg durch Förderung und Diversifizierung der Erdgeschossnutzung, Intensivierung der Straßenbegrünung und Freiraummöblierung
- Prüfung der Entwicklung von Bode und Mühlgraben als natürliche Wegeverläufe durch die Innenstadt und Ausbaupotenzial von begleitenden Rad-/Fußwegen an der Bode
- Neuordnung Festwiese und Bahnhofsbereich zur Stärkung des öffentlichen Raumes im Bereich des Übergangs vom Sanierungsgebiet zum übrigen Stadtraum
- Neuordnung Bahnhofsvorplatz, Friedrich-Ebert-Platz, Aulnoye-Aymeries-Platz
 - Aufstellung eines Gestaltungskonzepts unter Berücksichtigung der Neugestaltung des Areals im Sinne einer attraktiven Eingangssituation in die Stadt und Herstellung einer städtebaulich/visuellen Weiterleitung in die Innenstadt. Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten und Möblierung sowie Prüfung der Herstellung der Zugänglichkeit am Friedrich-Ebert-Platz/Aulnoye-Aymeries-Platz. Ausbau des Bahnhofsvorplatz als multimodaler Knotenpunkt mit weiteren Mobilitätsangeboten (bspw. Bike-Sharing, Ladestationen für E-Autos/E-Bikes).

6.3. Durchführungsabschnitte und Zeitplan

Als Entwicklungsperspektive der Durchführung innerhalb der 15-jährigen Geltungsdauer dieser Rahmenplanung werden die Maßnahmen gemäß ihrer Prioritätsklasse und ihres Aufwandes in unverbindliche, zeitliche Kategorien eingeteilt.

Der geringste Zeitrahmen (kurzfristig) wird primär für die Erarbeitung weiterer grundlegender Gutachten und Konzepte und verwaltungsinterner Umstrukturierung verwendet und impliziert drei bis fünf Jahre bis Fertigstellung. Hier ist die im Jahr 2022 anvisierte Fortschreibung des ISEK von Bedeutung, für dessen Erstellung die vorliegende Rahmenplanung sowie deren als Maßnahmen verordnete Gutachten und Konzepte als Basis dienen sollten. Im mittleren Zeitspektrum von ca. zehn Jahren (mittelfristig) werden u.a. die priorisierten baulichen Sanierungsmaßnahmen verortet sowie relevante verkehrliche Maßnahmen und Freiflächenqualifizierungen umgesetzt. Alle weiteren gelisteten Maßnahmen sind innerhalb einer 15-Jahre-Frist (langfristig) zu verstehen.

Priorität: Kurzfristig (3 bis 5 Jahre bis Fertigstellung)

Schwerpunkt / Ziel	Maßnahme
Nutzung	
Diversifizierung der innerstädtischen Nutzung, Stärkung der Resilienz gegenüber konjunkturellen Schwankungen	Neuordnung Leerstandsmanagement
s.o.	Aufstellung Nutzungskonzept "Lebendige Innenstadt"
Verkehr	
Neuordnung des Verkehrskonzepts zugunsten der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie Verbesserung des ruhenden Verkehrs	Aufstellung eines neuen Mobilitätskonzepts
Stadtökologie	
Stärkung klimagerechter Stadtspekte in den Fokusbereichen Mobilität, Energie, Flächenmanagement, Stadtgrün	Erarbeitung eines stadtökologischen Grundlagenkonzeptes

Priorität: Mittelfristig (Fertigstellung innerhalb von 10 Jahren)

Schwerpunkt / Ziel	Maßnahme
Nutzung	
Neuordnung der bisher untergenutzten Gebiete Festwiese Kleers und Dippequartier ehemaliger Haupthof	Erarbeitung Nutzungs-/Gestaltungskonzept
Aktivierung des Areals Kaiserhof und Umgebung für sozio-kulturelle, naturnahe Nutzung	Neuordnung und Aufstellung eines Nutzungskonzepts für das Gebiet Kaiserhof mit angrenzenden Freiflächen
Stadtbild: Gebäude	
Fokussierung auf die Sanierung von stadträumlich bedeutsamen Gebäuden	Sanierung der Gebäude/Gebäudekomplexe: <ul style="list-style-type: none"> • Rathaus • Stiftsberg • Hofanlagen: Haupthof Gebrüder Dippe (Neuer Weg 23), Kaiserhof (Pölle 34), Fleischhof (Wordgasse 4), Hofanlage Steinweg 19, Hofanlage Steinweg 33 mit großen Scheunenanbau im Augustinern, Gashoffscher Wirtschaftshof (Lange Gasse 12), Martinsstift (Kleersstraße 20), Ziegelhof (Neuer Weg 7)
Entwicklung von Blockkonzepten zum spezifischen Umgang mit Typologien	Aufstellung von Blockkonzepten im Sinne einer Stärkung der privaten Grünräume und Stellplätzen für: <ul style="list-style-type: none"> • Block Weberstraße/Augustinern/Reichenstraße • Block Pölkenstraße/Kaiserstraße/Konvent/Kaplanei • Block Konvent/Kaiserstraße/Ballstraße/Kaplanei • Block Schmale Straße/Essiggasse/Breite Straße/Kleine Gasse • Block Neuendorf/Bornstraße/Schmale Straße/Goldstraße
Sanierung Stadtmauern	Sukzessives Voranschreiten der Sanierung der Stadtmauern

Stadtbild: Freiflächen	
<p>Sanierung von Straßen mit Schwerpunkt historische Neustadt mit Prämisse der Förderung der Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und des Fuß- und Radverkehrs</p>	<p>Sanierung der Straßenoberfläche in den Straßen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschlossene Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> – 1. Reichenstraße – 2. Steinweg – 3. Augustinern – 4. Bahnhofstraße • Straßensanierung ab 2025: <ul style="list-style-type: none"> – Schiffbleek mit Brücke, Wallstraße, Steinholzstraße mit Vorarbeiten im Neuendorf • Straßensanierung ab 2030: <ul style="list-style-type: none"> – Heilig-Geist-Straße, Adelheidstraße mit Turnstraße (zwischen Neuer Weg und An der Bode) • Straßensanierung ab 2035: <ul style="list-style-type: none"> – Weberstraße, Neuer Weg
s.o.	<p>Besonderer Fokus bei der Gestaltung des Straßenraums für den Fuß- und Radverkehr auf wichtigen Eingangsstraßen zum Stadtkern und Straßen am Innenring entlang der Stadtmauer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Steinweg • Weberstraße • Bahnhofstraße • Neuer Weg • Heilige-Geist-Straße • Pölkenstraße (keine Sanierung, nur Maßnahme Radverkehr)
<p>Stärkung des öffentlichen Raums durch die Qualifizierung von Platz- und Grünflächen und Schaffung von Nachbarschaftstreffpunkten im Innenstadtbereich</p>	<p>Umgestaltung/Ausbau der Freiflächen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mathildenbrunnen • Bahnhofsvorplatz • Friedrich-Ebert-Platz/Aulnoye-Aymeries-Platz • Marktkirchhof • Festwiese Kleers (in Verbindung mit dem Bosseplatz) • Neustädter Kirchhof • Fußballplatz in der Turnstraße • Spielplatz Wallstraße • Freifläche Münzenberg/Wipertiststraße • Freifläche Word/Carl-Riter-Straße • Spielplatz zwischen Donndorfstraße und Gröpern • Freifläche Vor dem Gröperntor/Julius-Wolff-Straße, Ecke Steinweg/Konvent

Verkehr	
Neuordnung des Verkehrs zugunsten der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie Neuordnung des ruhenden Verkehrs	<p>Aufstockung der für Tourist*innen vorgesehenen Sammelplätze, wo möglich immer außerhalb der Stadtmauern, prüfen (Parkhaus o.ä.) in den Bereichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marschlinger Hof • Parkplatz an den Fischteichen • Bereich hinter dem Bahnhof • Schlossparkplatz
s.o.	<p>Neuordnung und/oder Aufstockung der für Anwohner*innen vorgesehenen Sammelplätze (Parkhaus o.ä.) in den Bereichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marschlinger Hof • Parkplatz Altstadt Mitte (Zufahrt über Turnstraße) • Carl-Ritter-Platz (Neuordnung für Anwohner*innen) • Dippequartier ehemaliger Haupthof • Parkplätze im Block Schmale Straße/Essiggasse/Breite Straße/Kleine Gasse (Neuordnung für Anwohner*innen)
s.o.	<p>Festlegung der Tempo-20-Zone im Bereich innerhalb der Stadtmauer, der nicht als Fußgängerbereich festgelegt ist</p>
s.o.	<p>Prüfen der Ausweitung der Fußgängerzone in den Straßen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Blasiistraße • Hohe Straße • Lange Gasse (zwischen Carl-Ritter-Straße und Finkenherd) • Word • Pölle • Weingarten
s.o.	<p>Maßnahmen zur besseren Befahrung für den Radverkehr (wenn möglich in Form von baulich abgegrenzten Flächen) außerhalb der Stadtmauer in den Straßen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wallstraße • Kaiser-Otto-Straße • Wipertistraße • Turnstraße • Adelheidstraße
s.o.	<p>Bauliche Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs in der Innenstadt (Barrierefreiheit, geeignete Straßenoberfläche für den Radverkehr) in den Straßen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Steinweg • Bahnhofstraße • Heilige-Geist-Straße (• Pölkenstraße

	<ul style="list-style-type: none"> • Weberstraße • Neuer Weg • Carl-Ritter-Straße • Zwischen den Städten • Kink • Marschlinger Hof
s.o.	<p>Verbesserung der Straßenquerungen am Stadtring und Innerer Ring/Carl-Ritter-Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadtring/Kaiser-Otto-Straße (am Abteigarten) • Stadtring/Bahnhofstraße (am Bahnhof) • Innerer Ring: Kreuzung Lange Gasse-Hohe Straße/Carl-Ritter-Straße • Innerer Ring: Carl-Ritter-Straße/Hauptachse Wordgarten
s.o.	<p>Prüfung von geeigneten Standorten für E-Ladesäulen über das Mobilitätskonzept</p>
Stadtökologie	
Förderung der blau-grünen Korridore Bode und Mühlgraben	<p>Ausbau der Erlebbarkeit der Wasserzugänglichkeit an geeigneten Stellen an Bode und Mühlgraben</p>
Förderung des Stadtgrüns sowie dessen Ökosystemdienstleistungen und Biodiversität	<p>Qualifizierung bestehender Grünräume bspw. durch die Anpflanzung diverserer Vegetation, die Etablierung von Wildwiesen o.ä. in den Bereichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wordgarten, Freifläche Word/Carl-Ritter-Straße • Friedrich-Ebert-Platz/Aunoye-Aumeries-Platz • Festwiese Kleers/Bosseplatz • Spielplatz Wallstraße • Spielplatz zwischen Wallstraße und Gröpern • Freifläche Wallstraße/Donndorfstraße • Freifläche Vor dem Gröperntor/Julius-Wolff-Straße
Intensivierung der Straßenraumbegrünung an geeigneten Stellen	<p>Prüfung der Ergänzung straßenseitiger Baumpflanzungen und anderen Formen der Straßenbegrünung im gesamten Sanierungsgebiet mit Fokus auf folgende Straßenräume:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuer Weg (nördlicher Teil) • Heilige-Geist-Straße • Pölkenstraße • Steinweg • Weberstraße (südlicher Teil) • Ballstraße (nördlicher Teil) • Goethestraße • Freiherr-vom-Stein-Straße • Damaskkestraße

Priorität: Langfristig (Fertigstellung innerhalb von 15 Jahren)

Schwerpunkt / Ziel	Maßnahme
Nutzung	
Ausbau/Qualifizierung der sozialen Infrastruktur im öffentlichen Raum	Studie zur Prüfung des Status Quo von Orten/Elementen sozialer Infrastruktur (wie Spielplätze, Toiletten, Freiraummöblierung u.s.w.) und Lokalisierung von Maßnahmen zum Ausbau, Neuschaffung und Qualifizierung
Stadtbild: Gebäude	
Entwicklung von Blockkonzepten zum spezifischen Umgang mit Typologien	<p>Aufstellung von Blockkonzepten im Sinne einer Stärkung der privaten Grünräume und Stellplätzen für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Block Weberstraße/Augustinern/Reichenstraße • Block Konvent/Kaiserstraße/Ballstraße/Kaplanei • Block Schmale Straße/Essiggasse/Breite Straße/Kleine Gasse • Block Neuendorf/Bornstraße/Schmale Straße/Goldstraße • Block Pölkenstraße/Kaiserstraße/Konvent/Kaplanei
Schließung der verbleibenden kleineren Baulücken im historischen Stadtgrundriss durch kleinere Gebäude oder Umwandlung leerstehende Ecksituationen in kleine Plätze/Straßenaufweitungen	Aufstellung eines "Baulückenmanagements" zur Lokalisierung und Verwaltung der unbebauten historischen Blockkanten zur Förderung der baulichen Schließung bzw. der Aktivierung verbleibender Freiräume
Stadtbild: Freiflächen	
Sanierung von Straßen mit Schwerpunkt hist. Neustadt mit Prämisse der Förderung der Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und des Fuß- und Radverkehrs	<p>Sanierung der Straßenoberfläche in den Straßen Priorität 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßensanierung ab 2037: <ul style="list-style-type: none"> – Kaiserstraße – Gröpern – Vor dem Gröperntor • Straßensanierung ab 2040: <ul style="list-style-type: none"> – Ballstraße (nördlicher Teil) – Kaplanei – Konvent (südlicher Teil) – Mummetal – Gutmuthsstraße – Jüdengasse – Mühlengraben – Schulstraße – Turnstraße (zwischen An der Bode und Pölkenstraße) – Weingarten

	<ul style="list-style-type: none"> • Untergeordnete Sanierungsmaßnahmen: An der Kunst, Unter dem Birnbaum, Fischerstraße, Halberstädter Straße, Am Hange, Wegelebener Weg, Damaschkestraße, Freiherr-vom-Stein-Straße, Friesenstraße, Körnerstraße, Julius-Wolff-Straße, Bossestraße, Brechtstraße, Am Heiligen Brunnen, Am Heiligen Brunnen
Sanierung der Straßenbeleuchtung	Umstellen der Straßenbeleuchtung im ganzen Sanierungsgebiet zu LED-Straßenbeleuchtung (warmgelbes Licht)
Verkehr	
Neuordnung des Verkehrskonzepts anschließend an die Neuordnung der Sammelparkplätze zugunsten der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie Neuordnung des ruhenden Verkehrs	<p>Reduzierung der PKW-Stellplätze im Straßenraum in den Straßen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Steinweg • Bahnhofstraße • Heilige-Geist-Straße • Pölkenstraße • Zwischen den Städten
s.o.	<p>Verbesserung der Straßenquerungen am Stadtring und Innerer Ring/Carl-Ritter-Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadtring/Steinweg • Stadtring/Reichenstraße • Stadtring/Schmale Straße • Stadtring/Marschlinger Hof • Stadtring/Neuer Weg • Stadtring/Am Schiffbleek • Stadtring/Schenkgrasse • Innerer Ring: Übergang Wordgarten zur Altstadt über die Carl-Ritter-Straße
s.o.	Prüfung einer stärkeren Anbindung des Bereichs Altstadt und Schlossberg an den ÖPNV
s.o.	Prüfung von geeigneten Sharing-Angeboten und Standorten
Stadtökologie	
Steigerung der Aufenthaltsqualität und Erlebbarkeit von Grünflächen / Intensivierung der Straßenbegrünung an geeigneten Stellen	<p>Stärkung der Grünstrukturen in den Alleen Wallstraße und Adelheidstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intensivierung des straßenbegleitenden Grüns • Prüfung zur Schaffung punktueller grüner Treffpunkte
Förderung von zusammenhängenden Grünräumen in den Blockinnenbereichen und	Herstellung von zusammenhängenden Grünflächen und Entsiegelung in den Blockinnenbereichen an geeigneten Stellen in den Blöcken:

**Ensiegelung an geeigneten
Stellen**

- Block Weberstraße/Steinweg/Reichenstraße/Augustinern
- Block Reichenstraße/Steinweg/Augustinern
- Block Weberstraße/Augustinern/Reichenstraße
- Block Dippequartier ehemaliger Haupthof
- Block Pölkenstraße/Kaiserstraße/Konvent/Kaplanei
- Block Konvent/Kaiserstraße/Ballstraße/Kaplanei
- Block Schmale Straße/Essiggasse/Breite Straße/Kleine Gasse
- Block Neuendorf/Bornstraße/Schmale Straße/Goldstraße

7. Schlussbemerkungen

Mit der vorliegenden zweiten Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplans soll eine solide Grundlage geschaffen werden, die den Handlungsrahmen der Sanierungsmaßnahmen für die kommenden Jahre vorgeben soll. Die darin formulierten Sanierungsziele und Maßnahmen sind diesbezüglich als konkrete Vorschläge und Vorgaben zu verstehen, die jedoch Raum für eine notwendige Konkretisierung und Prüfung der jeweiligen Maßnahmen lassen. Bei der anstehenden Aufstellung wichtiger Einzelkonzepte wie beispielsweise eines neuen Mobilitätskonzepts können die festgelegten Maßnahmen als Grundgerüst fungieren, an den sich die feinere Ausgestaltung durch Fachplaner*innen ausrichten kann.

Wie die vorangegangenen Kapitel aufzeigen, wurde bei der Erarbeitung der Sanierungskonzepte ein besonderes Augenmerk daraufgelegt, bereits vorhandenes Wissen der Bewohner*innen sowie der jeweiligen Fachämter aus der Verwaltung in die Konzeption miteinzubeziehen bzw. als wichtigen Ausgangspunkt zu nehmen. Zudem fand die Erarbeitung des Rahmenplans in enger Abstimmung und Beteiligung mit Stadtverwaltung und -politik statt.

Auf politischer Ebene steht übergeordnet die Zielstellung der stadtstrukturellen Weiterentwicklung zur Stärkung urbaner Resilienz, um die drängenden Herausforderungen lokal und global sich stetig verändernder Rahmenbedingung zu bewältigen. Es gilt eine robuste, adaptive und zukunftsfähige Stadt herauszubilden, wie sie den Leitlinien des Bundeskongresses der Nationalen Stadtentwicklung entsprechen, und die einzelnen Elemente als integrative, ineinandergreifende Maßnahmen zu verstehen.

Perspektivisch sollte der Rahmenplan entsprechend nicht nur richtungsweisend für die Sanierungsmaßnahmen sein, sondern auch wichtige Impulse für die anstehende Bearbeitung und Fortschreibung des ISEKs geben. Die erarbeiteten Konzepte in den Themen Stadtökologie, nutzungsdurchmischte und belebte Innenstadt, rad- und fußgängerfreundliche Mobilität sowie Nachbarschaftstreffs können in diesem Zuge als Ansatzpunkte genommen werden, konkretere Strategien auf gesamtstädtischer Ebene zu erstellen. Insgesamt bietet sich der Welterbestadt Quedlinburg damit die Möglichkeit, den Welterbestatus zu stärken, indem das historische Bild der Stadt bewahrt und durch eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung für Bewohner*innen und Tourist*innen erfahrbarer und nutzbarer gemacht wird.

8. Verzeichnisse

8.1. Beteiligtenliste

Das Dokument der zweiten Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans wurde den relevanten Trägern auf Ebene der Kommune, des Landkreises und der Landesregierung sowie den denkmalpflegerischen Institutionen zur Stellungnahme übergeben. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden abgewogen und fanden in der vorliegenden Fassung Berücksichtigung. Folgende Stellen sind mit Stellungnahmen vertreten:

- Staatskanzlei und Ministerium für Kultur des Landes Sachsen-Anhalt, Referatsleitung 66
- Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Referatsleitung 22
- Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt
- Landkreis Harz, Denkmalschutzbehörde
- Landkreis Harz, Kreisstraßenbauamt
- Regionalplanung Harz
- Stadtverwaltung Welterbestadt Quedlinburg, Fachbereich 3 / Sachgebiet 3.1 (Bauverwaltung, Verkehrsplanung, Stadtentwicklung und UNESCO-Welterbe) und Sachgebiet 3.2 (Hoch- und Tiefbau, Gebäudemanagement), Stabsstelle 0.1 (Wirtschaftsförderung und Citymanagement), Fachbereich 2 / Sachgebiet 2.3 (Straßenverkehr, Sondernutzung), Team 4.0.1 (Kulturförderung), QTM (Quedlinburg-Tourismus-Marketing)
- Stadtwerke Quedlinburg: Geschäftsführung
- Zweckverband Ostharz
- Wohnungswirtschaftsgesellschaft Quedlinburg
- ICOMOS, Internationaler Rat für Denkmalpflege
- Deutsche Stiftung Denkmalschutz

8.2. Quellen

Der Rahmenplan enthält diverse inhaltliche Bezüge zu vorangegangenen Dokumenten formeller und informeller Planungsinstrumente sowie Gutachten und Studien. Diese sind in Kapitel 2 – Kontext genauer beschreiben. Als Quellen einzelner Zitate darüber hinaus sind wie folgt zu nennen:

- Deutsche UNESCO-Kommission (o.J.). UNESCO-Welterbe Stiftskirche, Schloss und Altstadt von Quedlinburg – Sinnbild mittelalterlicher Fachwerkstädte.
URL: <https://www.unesco.de/kultur-und-natur/welterbe/welterbe-deutschland/stiftskirche-schloss-und-altstadt-von-quedlinburg> .
- Welterbestadt Quedlinburg (2013): Welterbemanagementplan. URL: <https://www.quedlinburg.de/de/datei/anzeigen/id/4533,1148/welterbemanagementplan.pdf> .
- Welterbestadt Quedlinburg (2019): Bedarfsermittlung für Wohnbauflächen der EG Welterbestadt Quedlinburg.
URL: https://www.quedlinburg.de/de/datei/anzeigen/id/66650,1148/11-fp_qlb_anlage_wohnbedarfsanalyse_12.12.19.pdf .
- Welterbestadt Quedlinburg (2020): Flächennutzungsplan der Welterbestadt Quedlinburg mit den Ortsteilen Stadt Gernrode und Bad Suderode.

8.3. Anhänge

Die Karten der Sanierungskonzepte sind dem Dokument neben der verkleinerten Darstellung im Textteil zur besseren Lesbarkeit als Einzelpläne im Format Din A3 beigelegt. Der Anhang beinhaltet folgende Pläne:

- Plan RP2036.K1, Sanierungskonzept Bebauung
- Plan RP2036.K2, Sanierungskonzept Verkehr
- Plan RP2036.K3, Sanierungskonzept Freiraum
- Plan RP2036.K4, Sanierungskonzept Ökologie
- Plan RP2036.K5, Übersicht ausgewählter Sanierungsmaßnahmen
- Plan RP2036.M1, Maßnahmen Verflechtung Sanierungsgebiet und Umgebung

Impressum

Herausgeber	Welterbestadt Quedlinburg Oberbürgermeister Frank Ruch Markt 1 06484 Quedlinburg Ansprechpartner: Fachbereich Bauen Sachgebiet Bauverwaltung, Verkehrsplanung, Stadtentwicklung und Welt- erbe Tel.: 03946 / 905 701 E-Mail: bauamt@quedlinburg.de www.quedlinburg.de
Konzeption und Text Visuelle Konzeption Gestaltung, Fotos und Grafiken	Octagon Architekturkollektiv Partnergesellschaft von ArchitektInnen und StadtplanerInnen mbB Lützner Straße 91 04177 Leipzig Tel.: 0341 / 9278 7559 Fax: 0341 / 9278 0797 E-Mail: mail@octagon-architekturkollektiv.net Fotos: Philip Stapel, wenn nicht anders genannt
Pläne	Octagon Architekturkollektiv Eigene Darstellung auf Basis von [ALK/02/2010] © LVermGeo LSA (www.lvermgeo.sachsen-anhalt.de) / A18/1-2007/2010
Druck	... Quedlinburg, August 2021