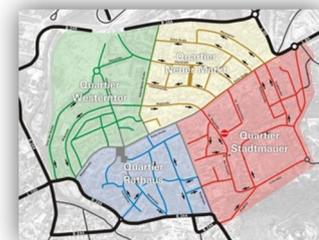




SHP Ingenieure



Wernigerode

Verkehrskonzept Innenstadt

– Stand Juni 2014 –

Verkehrskonzept Innenstadt

– Bericht zum Projekt Nr. 1279 –

Auftraggeber:

Stadt Wernigerode

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:

Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. René Strahl

Hannover, Juni 2014

Inhalt

Seite

1	Problemstellung und Zielsetzung	1
2	Zustandsanalyse	2
2.1	Untersuchungsraum	2
2.2	Städtebauliche und straßenräumliche Situation	3
2.3	Mobilitätsstrukturen und -trends	4
2.4	Fließender Kraftfahrzeugverkehr	6
2.5	Äußerer Erschließungsring (B 244)	19
2.6	Parkraumsituation	22
2.7	Stadtbusverkehr	35
2.8	Radverkehr	37
2.9	Mängel und Defizite	41
3	Leitbild „Verkehrsberuhigte Innenstadt“	43
3.1	Allgemeine Strategien und Entwicklungstrends	43
3.2	Lokale Ziele	45
4	Handlungs- und Maßnahmenkonzept	47
4.1	Netzgliederung und Straßenraumgestaltung	48
4.1.1	Quartierserschließung	48
4.1.2	Erschließungsvarianten	50
4.1.3	„Untere“ Breite Straße	61
4.1.4	Empfehlungsszenario zur Innenstadterschließung	72
4.2	Parken	74
4.3	Ziele und Schlüsselmaßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr	79
4.4	Nahmobilität	82
4.4.1	Radverkehr	83
4.4.2	Fußverkehr	92
4.4.3	ÖPNV	95
4.4.4	Querschnittsthemen	98
4.4.5	Ziele und Schlüsselmaßnahmen zur Nahmobilität	104
5	Ausblick	106
	ANHANG	107

1 Problemstellung und Zielsetzung

Wernigerode – Die bunte Stadt am Harz – ist wegen ihrer historisch gewachsenen Altstadt, der Harzer Schmalspurbahn und als Startpunkt diverser Ausflugsziele im Oberharz ein Anziehungspunkt für Gäste und Tagesbesucher aus der Region und dem gesamten Bundesgebiet. Die historische Innenstadt mit vielfältigem Geschäftsbesatz zieht aber ebenso die Wernigeröder an.



Historische und vom Tourismus geprägte Altstadt



Innenstadt mit Erholungs- und Aufenthaltsfunktion

Getrübt wird dieses Bild durch bereichsweise unverträglichen Kraftfahrzeugverkehr. Infolgedessen ergeben sich für die Innenstadtbewohner, Fußgänger und Radfahrer Nachteile in der Erschließungs- und Aufenthaltsqualität. Die vorhandenen Defizite sind erlebbar und stellen keine Einzelsituationen dar.

Ziel der Untersuchung soll die Erarbeitung eines integrativen Lösungsansatzes für eine weitere verkehrliche Beruhigung der Innenstadt sein. Dazu werden sowohl straßenräumliche und bauliche Mängel als auch vorhandene Potenziale analysiert und bewertet. Ferner werden allgemeine Handlungsansätze zur Förderung der Nahmobilität aufgezeigt und erläutert.

Des Weiteren soll das Stadtentwicklungskonzept von Wernigerode für den Zeithorizont 2025 fortgeschrieben werden. Ein wesentlicher Bestandteil soll dabei die Integration des Themas Verkehr und Mobilität sein. Diesbezüglich wurde bereits die Arbeitsgruppe „Verkehr und Mobilität“ ins Leben gerufen, die sich mit den aktuellen Problemen in der Innenstadt auseinandersetzt. Zudem soll die Beteiligung der Öffentlichkeit am Planungsprozess das Problembewusstsein schärfen und in Zusammenarbeit mit den Fachgutachtern konsensfähige Vorschläge für ein integriertes Verkehrskonzept hervorbringen. Diesbezüglich haben bereits erste Gesprächsrunden der „AG Verkehr und Mobilität“ unter Beteiligung der Öffentlichkeit stattgefunden. Der transparente Planungsprozess wird fortgeführt, so dass die Bürger von Wernigerode Einfluss auf die Entwicklung Ihrer Innenstadt nehmen können. Eine tabellarische Übersicht des zeitlichen Ablaufs dieser Untersuchung ist im Anhang dargestellt.

2 Zustandsanalyse

2.1 Untersuchungsraum

Schwerpunkt der Untersuchung stellt der historisch gewachsene Stadtkern von Wernigerode innerhalb des „Äußeren“ Erschließungsrings dar (vgl. Abb. 1). Der Untersuchungsraum wird durch die B 244, L 85, Lindenallee und der Straße Burgberg eingegrenzt. Ergänzend dazu wird der Bereich Schöne Ecke und die Straße Promenade (zum Teil Fahrradstraße) in die weiteren Betrachtungen einbezogen, da dieser Bereich bzw. dieser Abschnitt für den Radverkehr und somit insgesamt für die Erreichbarkeit der Innenstadt von Relevanz ist.

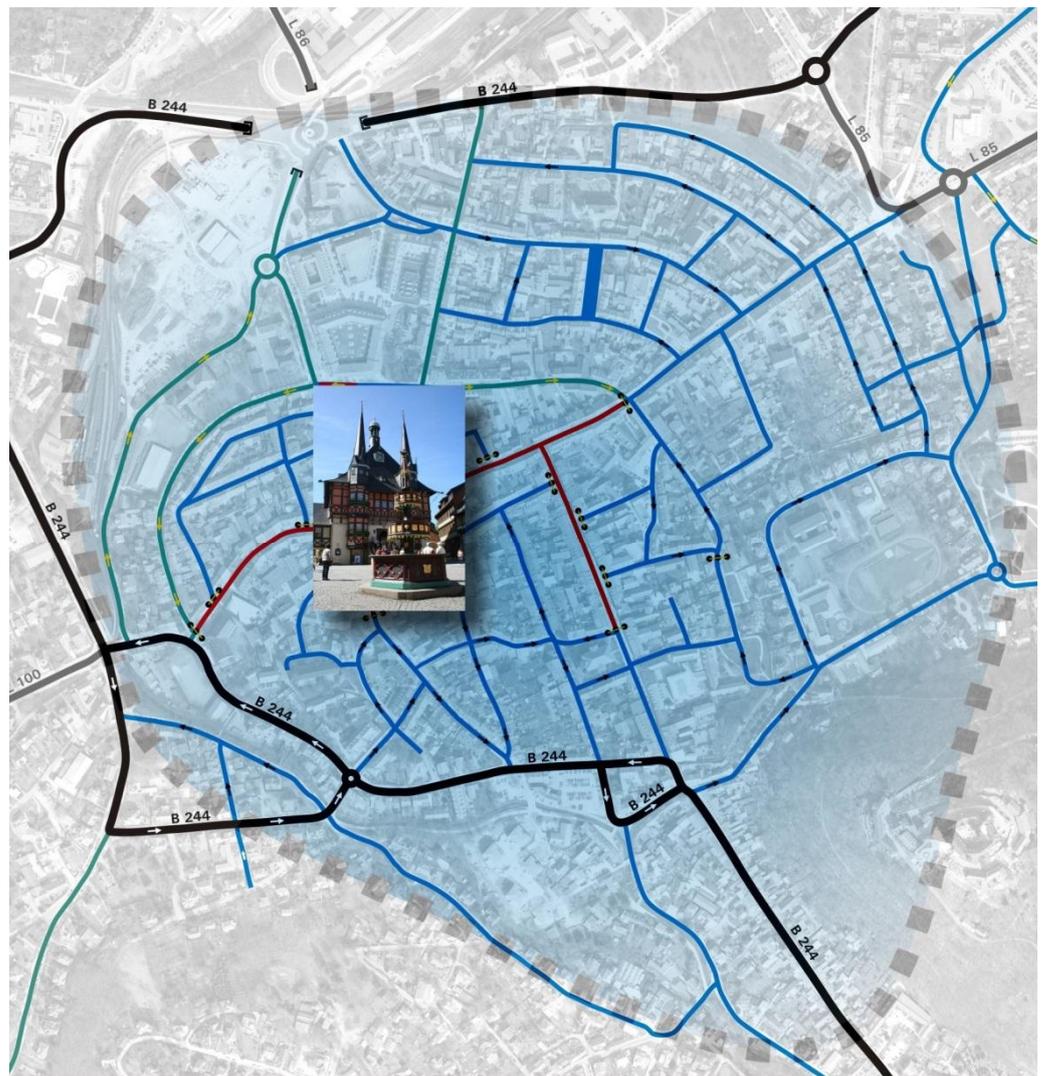


Abb. 1 Darstellung des Untersuchungsraums

2.2 Städtebauliche und straßenräumliche Situation

Die historische Altstadt von Wernigerode zeichnet sich insbesondere durch die zahlreich erhalten gebliebenen Fachwerkhäuser aus. Die überwiegend engen bzw. schmalen Straßenräume sollen den heutigen Nutzungsansprüchen möglichst entsprechen. Die hohen Nutzungsansprüche an den Straßenraum durch Autoverkehr, Radfahrer und Fußgänger, aber auch aufgrund touristischer Sehenswürdigkeiten und Anziehungspunkte, können bereichsweise kaum oder nur schwer erfüllt werden. Häufig musste in der Vergangenheit zwischen den Ansprüchen der jeweiligen Verkehrsteilnehmer abgewogen werden. Dabei stand die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kraftfahrzeugverkehr im Vordergrund. Im Laufe der Zeit sind erste Maßnahmen, wie u. a. die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße Promenade, zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs ergriffen worden. Dazu gehört auch, dass sich die Stadt Wernigerode in Zusammenarbeit mit dem ADFC für eine verstärkte Förderung des Radverkehrs engagiert.

Neben den Ansprüchen der Innenstadtbesucher müssen auch die straßenräumlichen Ansprüche der Bewohner Berücksichtigung finden. Das Wohnen in der Innenstadt gewinnt auch im Rahmen des demografischen Wandels immer stärker an Bedeutung. Eine Qualität des Wohnens in der Innenstadt stellt auch die Parkraumsituation für Bewohner dar. Die vom Tourismus geprägte Stadt Wernigerode hat bezüglich der hohen Parkraumnachfrage eine bedarfsgerechte Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum (Trennungs- und Mischungsprinzip) gefunden, die aber einer Optimierung bedarf.

Im Blickpunkt dieser Untersuchung steht unter anderem der untere Abschnitt der Breiten Straße zwischen Ringstraße und der Stadtecke. Die vielfältigen funktionalen Nutzungsansprüche stehen mit der straßenräumlichen Situation im deutlichen Widerspruch. Der Bereich ist vor allem durch den Einzelhandelsbesatz geprägt und stellt eine touristische Haupteinfallsroute im Fuß- und Radverkehr dar. Aufgrund zahlreicher Nutzungskonflikte durch eine bisher unangepasste Straßenraumgestaltung wurde der untere Abschnitt der Breiten Straße verkehrlich beruhigt (Tempo-20-Zone). Dennoch steht die straßenräumliche Situation nicht im Einklang mit den städtebaulichen Gegebenheiten. Durch die hohe Bedeutung der „Unteren“ Breiten Straße für die Erschließung der Innenstadt im Kraftfahrzeugverkehr erscheinen weitergehende oder vertiefende Maßnahmen zur verkehrlichen Entlastung sowie Beruhigung schwierig, sind aber möglich. Im Rahmen von Variantenbetrachtungen werden alle denkbaren Möglichkeiten zum weiteren Umgang mit dem Straßenraum untersucht.

Die Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt heute ebenfalls über die viel genutzte Breite Straße und weiter über die in Teilen enge Ringstraße. Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll auch weiterhin mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sichergestellt werden und soll unter dem Gesichtspunkt eines sich ändernden Mobilitätsverhaltens weiter gestärkt werden.

2.3 Mobilitätsstrukturen und -trends

Das Auto stellt noch immer das häufigste genutzte Verkehrsmittel dar. Auch wenn für die Stadt Wernigerode derzeit noch keine Informationen zum Mobilitätsverhalten der Bewohner im Rahmen von Haushalts- oder Mobilitätsbefragungen zur Verfügung stehen, so lässt sich dennoch wahrnehmen, dass das Auto eine dominante Rolle im täglichen Leben einnimmt. Das gute Stellplatzangebot in der Innenstadt und der spürbare Anteil im Durchgangsverkehr weisen auf eine hohe Bedeutung des Autos in Wernigerode hin. Ferner zeigt sich dies insbesondere an den hohen Verkehrsstärken entlang des „Äußeren“ Erschließungsrings (B 244) und an den Knotenpunkten, die zu Spitzenzeiten durchaus an Ihre Grenzen der Leistungsfähigkeit stoßen. Am Beispiel der Stadt Flensburg wird deutlich, dass noch immer selbst kurze Wegstrecken auf denen das Fahrrad konkurrenzfähig ist, mit dem Auto zurückgelegt werden. Die tägliche durchschnittliche Weglänge liegt gerade einmal bei etwa 4 km (vgl. Abb. 2). Es muss davon ausgegangen werden, dass die Wegelängen in ähnlicher Größenordnung auch für die Stadt Wernigerode zutreffend sind.

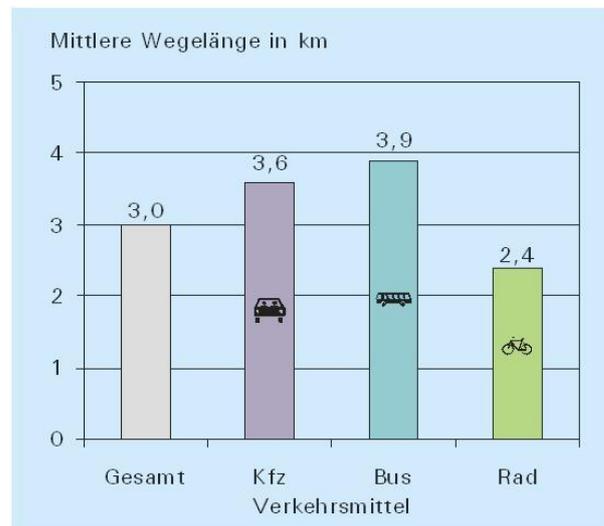


Abb. 2 Mittlere Weglängen in [km] am Beispiel der Stadt Flensburg (Haushaltsbefragung 2011, SHP Ingenieure)

Die allgemeine Verkehrsentwicklung im Kraftfahrzeugverkehr ist mit der Motorisierung verknüpft und kommunal nur begrenzt beeinflussbar. Die aktuelle Shell-Prognose (2009) geht von einer Stagnierung des Pkw-Bestandes bis zum Jahr 2030 aus. Die Fahrleistungen werden zwar bis 2020 leicht ansteigen, jedoch erfolgt aufgrund einer stagnierenden Bestandsentwicklung ein leichter Rückgang der Gesamtfahrleistung im Zeitraum von 2020 bis 2030. Häufig kann festgestellt werden, dass sich der einsetzende demografische Wandel bereits heute auf das Verkehrsgeschehen auswirkt und zu einer Stagnierung des Verkehrsaufkommens beiträgt. Hinzu kommen alternative und flexible Angebote, wie z. B. Car-Sharing, die die Entscheidung über die Anschaffung eines eigenen Pkws beeinflussen werden. Die aktuellen Trends zur Verkehrsentwicklung werden auch in Wernigerode einsetzen und das zukünftige Mobilitätsverhalten beein-

flussen. Trotz der beschriebenen Entwicklungstrends müssen Maßnahmen für einen stadtverträglichen und bedarfsgerechten Verkehr zum Schutz der historisch gewachsenen Altstadt ergriffen werden. Die Sensibilisierung der Bewohner für eine kostengünstige und umweltschonende Mobilität muss eine zentrale Rolle bei der zukünftigen Verkehrsentwicklung in Wernigerode einnehmen.

Für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung ist der ÖPNV als Mobilitätsalternative von besonderer Bedeutung. Der ÖPNV stellt vor allem die Mobilität für Einwohner ohne eigenes Kraftfahrzeug sicher und dient somit der Grundversorgung. Jedoch ist dieser gegenüber dem Pkw in Wernigerode von geringerer Bedeutung. Das gut ausgebaute Stadtbussystem und die Einrichtung der zentral gelegenen Rendezvous Haltestelle in der Ringstraße tragen zur Förderung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung bei. Jedoch kann das vorhandene Potenzial des derzeitigen Verkehrsangebots noch besser ausgeschöpft werden. Dies kann zum einen mit dem derzeitigen Fahrplanangebot und zum anderen mit dem Umweltbewusstsein der Bevölkerung zusammenhängen.

Die Nutzung des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel ist unter anderem wegen der bestehenden Infrastruktur und dem teilweise bewegten Gelände noch gering ausgeprägt. Die Entwicklung des Radverkehrs steht in Wernigerode zwar vor Herausforderungen, ist aber insgesamt auf einem guten Wege. Mit der Beteiligung der Stadt Wernigerode am ADFC-Fahrradklima-Test sind klare Bemühungen für eine zielgerichtete Radverkehrsförderung erkennbar. Erste wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur wurden bereits in den 90er Jahren mit der Öffnung von Einbahnstraßen ergriffen. Jüngst erfolgte die Einrichtung einer Fahrradstraße (Promenade) und der Umbau des Stadteingangs (Stadtecke) für eine sicherere Radverkehrsführung. Im Vergleich zum Alltagsverkehr gewinnt der Freizeitverkehr immer stärker an Bedeutung. Die Anforderungen an die Infrastruktur und an die Verkehrssicherheit nehmen kontinuierlich zu.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden Passanten in der Innenstadt bezüglich ihres Mobilitätsverhaltens und zu bestimmten Fragestellungen, die im Zusammenhang mit dem zu entwickelnden Innenstadtkonzept stehen, befragt. Die Befragung spiegelt jedoch nicht das realistische Mobilitätsverhalten wieder, da der Befragungszeitraum (Dezember 2012) und der Stichprobenumfang (192 befragten Personen) nicht ausreichend repräsentativ sind, gibt aber einige interessante Hinweise. Die Ergebnisse liegen der Stadt Wernigerode vor und werden aufgrund der nicht gegebenen Repräsentativität nicht weiter erläutert. Zur Ermittlung von repräsentativen Ergebnissen zum Mobilitätsverhalten der Bewohner von Wernigerode wird eine umfassende Haushaltsbefragung empfohlen.

2.4 Fließender Kraftfahrzeugverkehr

Äußere und innere Erschließung

Die Stadt Wernigerode ist über die Bundesautobahnen A 395, A 7 und A 14 sowie über die B 6n gut zu erreichen. Die B 6n bindet zudem den Gewerbepark Nord-West und das Gewerbegebiet Stadtfeld an das leistungsfähige und gut ausgebaute Bundesstraßennetz an. Prägend für Wernigerode ist das radiale Netzsystem. Der Verkehr aus den einzelnen Stadtteilen wird auf dem „Äußeren“ Erschließungsring (B 244) gebündelt und entsprechend verteilt. Aufgrund der Topographie und der städtebaulichen Strukturen müssen Verkehre zwischen den einzelnen Stadtteilen häufig über den Erschließungsring (B 244) abgewickelt werden. Dies führt insbesondere in Spitzenzeiten zu hohen Verkehrsbelastungen und immer häufiger zu unerwünschten Durchgangsverkehren in der historischen Altstadt.



„Äußerer“ Erschließungsring im Bereich Rudolf-Breitscheid-Straße



„Äußerer“ Erschließungsring im Bereich Schöne Ecke

Verstärkend kommt hinzu, dass der „Äußere“ Erschließungsring (B 244) nicht durchgängig geschlossen ist. Die Netzlücke im östlichen Bereich zwischen der Nöschenröder Straße und Halberstädter Straße kann bedingt durch die städtebauliche Situation nicht geschlossen werden. Aus diesem Grund nimmt ein Großteil des Kraftfahrzeugverkehrs (Pkw-Verkehr) aus und in Richtung Nöschenrode die alternative Verbindung über die Lindenallee wahr. Daraus resultieren unverhältnismäßig hohe Verkehrsbelastungen und Beeinträchtigungen in den verkehrsberuhigten Wohnquartieren (vgl. Abb. 3).

Die historische Altstadt von Wernigerode bzw. die Wohnquartiere werden innerhalb des Erschließungsringes (B 244) durch wichtige Hauptachsen bzw. Hauptsammelstraßen erschlossen. Dazu gehören insbesondere die Albert-Bartels-Straße, die Ringstraße, die „Untere“ Breite Straße, die Große Bergstraße, die Burgstraße und die Marktstraße. Infolge der historisch gewachsenen und zum Teil beengten Straßenräume ist die Innenstadt mit einem Netz aus Einbahnstraßen durchzogen. Diese Situation trägt zu Umwegfahrten bei und ist vor allem für Besucher schwer nachvollziehbar (vgl. Abb. 3). Der „Unteren“ Breiten Straße (zwischen Ringstraße und Stadtecke) kommt eine besondere Bedeutung zu. Sie bündelt den Anwohner- aber auch Kundenverkehr (Parkverkehr) aus dem umliegenden Erschließungsstraßennetz und führt diesen aus der Innenstadt in Richtung der L 85 („Stadtecke“).



Blick in die Albert-Bartels-Straße



Blick in den östlichen Abschnitt der Ringstraße

Der westliche Abschnitt der Ringstraße zwischen Gustav-Petri-Straße und Westernstraße sowie die Straße Unter den Zindeln sind für die Erschließung der nördlichen Innenstadt von hoher Bedeutung. Die Ringstraße bietet mit ihren Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum ein zentral gelegenes Parkraumangebot an und nimmt darüber hinaus den Quellverkehr aus der Innenstadt auf. Hingegen ist die Straße Unter den Zindeln für den Zielverkehr der nördlichen Innenstadt aus Richtung Süden (Nöschenrode) von hoher Relevanz. Weiterhin werden über die Straße Unter den Zindeln wichtige Parkieranlagen erschlossen. Die Ringstraße und die Straße Unter den Zindeln stellen aber auch eine alternative Route zum hoch belasteten „Äußeren“ Erschließungsring dar.

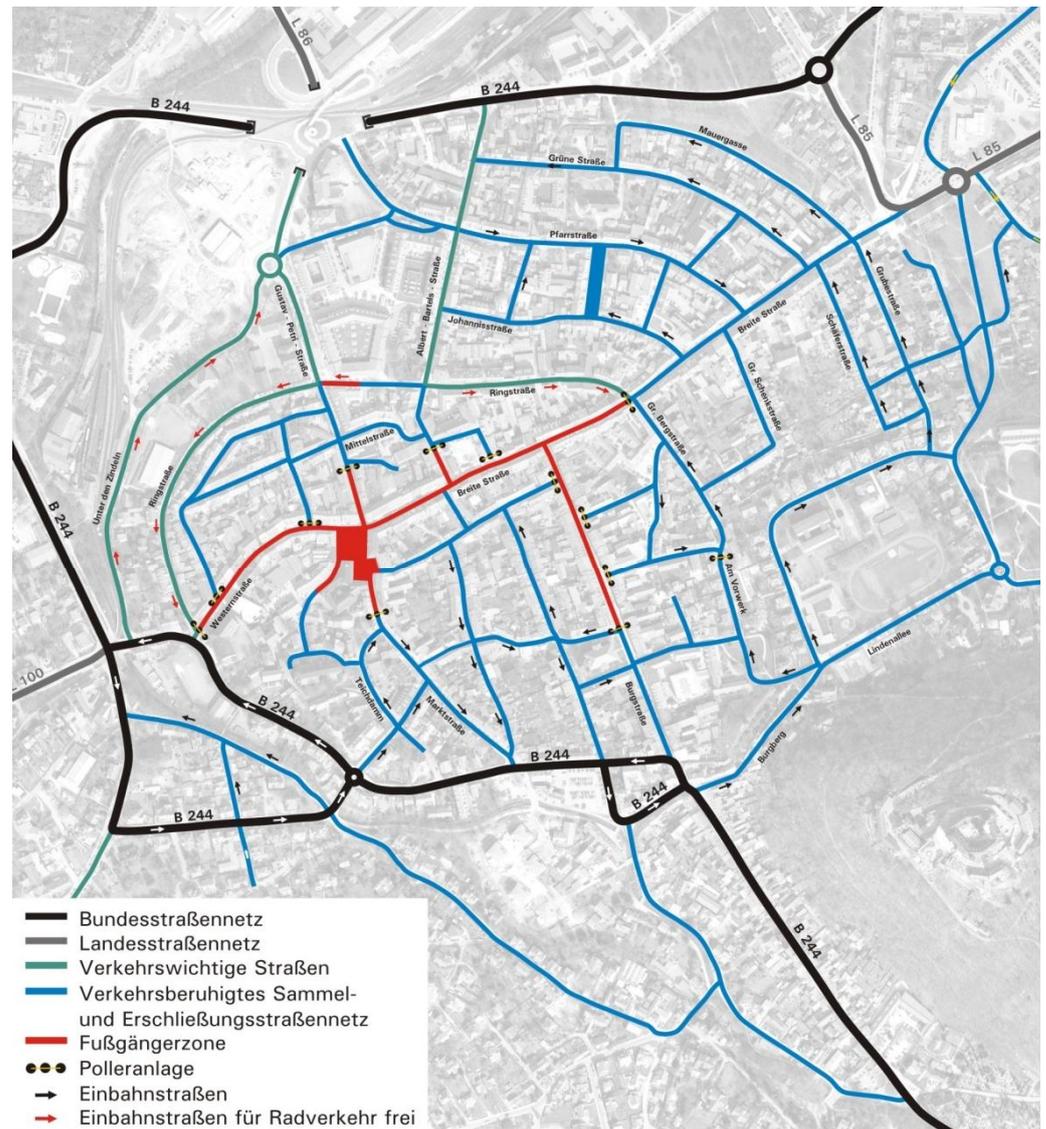


Abb. 3 Erschließungssystem der Innenstadt

Verkehrliche Bedeutung der „Unteren“ Breiten Straße

Die „Obere“ Breite Straße zwischen Westernstraße und Ringstraße wurde zum Schutz der historischen Altstadt zur Fußgängerzone umgestaltet. Der Anwohner- und Lieferverkehr kann innerhalb vorgegebener Zeiträume die Fußgängerzone befahren. Zur Einhaltung der Verkehrsregelung wurden an den Zugängen zur Fußgängerzone hydraulisch versenkbare Polleranlagen aufgestellt.



Marktstraße - Beginn der Fußgängerzone mit Polleranlage



Zeitlich befristete Freigabe der Fußgängerzone für den Rad- und Lieferverkehr

Angesichts der heutigen Innenstadterschließung durch ein umfangreiches Einbahnstraßensystem ist die Aufrechterhaltung der Befahrbarkeit der „Unteren“ Breiten Straße für den Kraftfahrzeugverkehr bis heute erforderlich. Aus dieser verkehrlichen Notwendigkeit heraus wurde der untere Abschnitt der Breiten Straße trotz einer vergleichbaren Umfeldsituation und der hohen Frequentierung durch den Fußverkehr nicht als Fußgängerzone umgestaltet. Die „Untere“ Breite Straße ist derzeit als Tempo-20-Zone ausgewiesen und wird vom Radverkehr in Richtung und Gegenrichtung sowie von den Stadtbuslinien befahren. Sie weist eine Belastung von bis zu etwa 3.500 Kfz/24h auf. Die heutige Straßenraumgestaltung steht im deutlichen Widerspruch mit der betriebenen Verkehrsregelung. Die überdimensionierte Fahrbahn und die schmalen Seitenräume spiegeln nicht das gewünschte bzw. angestrebte Geschwindigkeitsniveau wider. Für den Rad- und Fußverkehr stellt die „Untere“ Breite Straße eine der wichtigsten Hupterschließungsstraßen für die Innenstadt dar. Bedingt durch das relativ hohe Verkehrsaufkommen und den insbesondere an Wochenenden stark ausgeprägten Fußverkehrsströmen, finden häufig Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern statt. Ferner wird durch den fließenden Kraftfahrzeugverkehr die Wohn- und Aufenthaltsqualität stark eingeschränkt.



Hohe Verkehrsbelastung in der „Unteren“ Breiten Straße



Ausgeprägter Fußverkehr in der „Unteren“ Breiten Straße

Verkehrsbelastungen

Zur Beurteilung der heutigen Verkehrssituation sind Kenntnisse über die derzeitigen Verkehrsbelastungen im Straßennetz der Innenstadt unentbehrlich. Dazu wurden seitens der Stadt Wernigerode im Juni 2012 an 18 Knotenpunkten Verkehrserhebungen im Zeitraum von 13:00 Uhr bis 18:00 Uhr durchgeführt. Zusätzlich fanden Querschnittserhebungen in der Pfarrstraße, Breiten Straße und in der Straße Am Vorwerk statt. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden die Ergebnisse der Kurzzeitzählung auf Tagesverkehrsstärken hochgerechnet. Ferner wurden für den „Äußeren“ Erschließungsring (B 244) die Erhebungsergebnisse einer vorangegangenen Untersuchung¹ und der Straßenverkehrszählung 2010 ausgewertet. Es ist darauf hinzuweisen, dass die ermittelten Verkehrsstärken deutlich voneinander abweichen. Die Verkehrsbelastungen der Straßenverkehrszählung 2010 sind merklich geringer als die aus der Untersuchung von 2012. Die Abweichungen gehen nicht aus einer allgemeinen Verkehrsentwicklung (Prognose) hervor, sondern sind vielmehr den unterschiedlichen Erhebungs- und Hochrechnungsmethoden geschuldet. Diesbezüglich ist für die weiteren Planungsschritte der Umgang mit den stark unterschiedlichen Verkehrsstärken zu klären.

Die täglichen Verkehrsbelastungen an den erhobenen Knotenpunkten und Querschnitten in der Innenstadt sowie entlang des „Äußeren“ Erschließungsringes sind in der folgenden Abb. 4 dargestellt.

¹ Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH
Bericht zur Verkehrsuntersuchung des Knotenpunktes B 244 Ilsenburger Straße/Alte Poststraße in der Stadt Wernigerode
Magdeburg, Dezember 2012

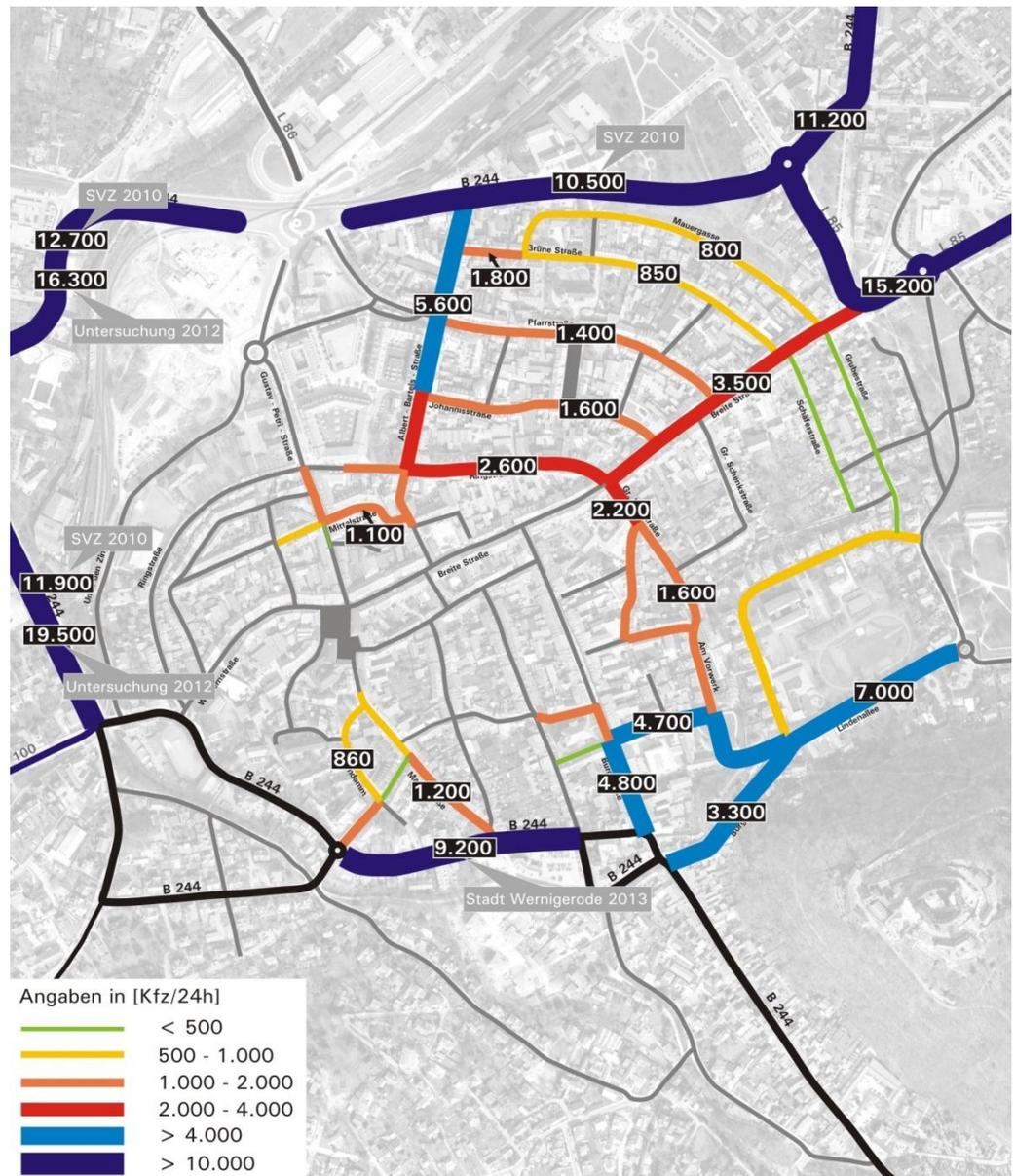


Abb. 4 Verkehrsbelastungen in der Innenstadt

Die von der Stadt Wernigerode ermittelten Verkehrsbelastungen lassen Rückschlüsse auf die Bedeutung der Straßen für die Erschließung der Innenstadt zu. Die Albert-Bartels-Straße, die Ringstraße und die „Untere“ Breite Straße stellen die Haupterschließung für die nördliche Innenstadt dar, über die auch der Stadtbusverkehr abgewickelt wird. Die überaus hohen Verkehrsbelastungen in den Straßen Lindenallee, Burgberg, Am Vorwerk und Burgstraße gehen zu Lasten der bestehenden Netzlücke im übergeordneten Erschließungsstraßennetz. Das Sammel- und Erschließungsstraßennetz ist angesichts der ermittelten Verkehrsstärken nicht allein durch den Bewohnerverkehr belastet. Die heutige Parkraumsituation sowie das zum Teil komplexe Einbahnstraßensystem führen zu zusätzlichen Fahrten bzw. Umwegfahrten in den historischen und sensiblen Wohnstraßen. Die hohe Frequentierung der Stellplätze im Straßenraum und auf den Parkieranlagen (öffentlich und privat öffentlich zugäng-

lich) führen in der Pfarrstraße und der Johannisstraße zu spürbaren Verkehrsbelastungen. Über die Große Bergstraße werden täglich bis zu 1.600 Kfz abgewickelt. Es kann davon ausgegangen werden, dass es sich bei dem überwiegenden Teil des Verkehrs um Durchgangsverkehr handelt, da die Polleranlage in der Großen Bergstraße zum Zeitpunkt der Erhebung nicht in Betrieb bzw. „unten“ war. Ferner ist auch die Mittelstraße mit einer täglichen Verkehrsstärke von über 1.000 Kfz/24h vom Durchgangsverkehr betroffen. Die Verkehrsbelastungen in der Marktstraße mit bis zu etwa 1.200 Kfz/24h gehen nahezu ausschließlich von der hohen Fluktuation durch die vorhandenen Stellplätze aus.

Durchgangsverkehr

Wesentliches Ziel des Konzeptes ist die weitere verkehrliche Beruhigung des sensiblen Straßennetzes innerhalb der Innenstadt. Im Rahmen einer durchgeführten Erhebung des Durchgangsverkehrs können Rückschlüsse auf die Anteile im Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr gewonnen werden. Die Erhebung fand am Dienstag, dem 12.11.2013, im Zeitraum von 06:15 Uhr bis 07:45 Uhr (morgens) und von 15:00 Uhr bis 18:00 Uhr (nachmittags) statt. Der ein- und ausfahrende Kraftfahrzeugverkehr wurde an insgesamt 11 Querschnitten erfasst. Dabei werden zwei Kordons betrachtet. Der äußere Kordon erfasst alle Fahrzeuge, die in die bzw. aus der Innenstadt fahren. Um die Verkehrsströme innerhalb der Innenstadt analysieren zu können, wurden innere Kordons festgelegt. Damit können Aussagen darüber getroffen werden, wieviel Fahrzeuge von der Pfarrstraße oder der Ringstraße über die Breite Straße in Richtung „Stadtecke“ fahren. Die Auswertung der Ergebnisse umfasst zwei aufeinanderfolgende Erhebungsintervalle. Dies bedeutet, dass alle Fahrzeuge, die innerhalb von 10 Minuten an zwei unterschiedlichen Querschnitten erfasst wurden, als Durchgangsverkehr gelten.

Innerhalb des morgendlichen Erhebungszeitraums (1,5 Stunden) liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen, welches in die Innenstadt (Planungsraum) innerhalb des Erhebungszeitraumes einfährt, bei etwa 47 % (1.000 Kfz). Der Anteil des Zielverkehrs liegt bei etwa 30 % (630 Kfz) und der des Quellverkehrs bei etwa 23 % (490 Kfz). Am Nachmittag sinkt der Anteil des Durchgangsverkehrs aufgrund der höheren Anteile im Quell- und Zielverkehr, die neben den Bewohnern vor allem durch Kunden bzw. Besucher der Innenstadt hervorgerufen werden. Der Anteil des Durchgangsverkehrs liegt für den nachmittäglichen Erhebungszeitraum bei etwa 38 % (2.200 Kfz). Der Anteil des Zielverkehrs am Nachmittag beträgt etwa 29 % (1.700 Kfz) und der des Quellverkehrs etwa 33 % (1.970 Kfz). Die dargelegten Anteile im Durchgangsverkehr beziehen sich auf die Betrachtung des äußeren Kordons.

Die Netzlücke im bestehenden „Äußeren“ Erschließungsring zwischen der Nöschenröder (B 244) und Halberstädter Straße (L 85) steht mit einem deutlich wahrnehmbaren Durchgangsverkehrsaufkommen in der verkehrsberuhigten Lindenallee sowie in den Erschließungsstraßen Am Vorwerk und Burgberg im Zusammenhang. Aufgrund des hohen Durchgangsverkehrs werden in der Lindenallee Tagesverkehrsstärken von bis zu etwa 7.000 Kfz/24h erreicht. Die Straßen Am Vorwerk und Burgberg sind täg-

lich ebenfalls mit 5.000 Kfz/24h bis 7.000 Kfz/24h belastet. Fahrten über das zur Verfügung stehende aber bereits hoch belastete Hauptverkehrsstraßennetz – also über den „Äußeren“ Erschließungsring (B 244) – werden wegen der Umwegigkeit und der Verlustzeiten an den signalgeregelten Knotenpunkten vermieden. Die derzeit geltende Durchfahrtsbeschränkung für Fahrzeuge mit einer Gesamtbreite über 2,20 m von der Lindenallee in Fahrtrichtung Am Vorwerk sowie in der Zufahrt Burgberg aus Richtung Nöschenröder Straße zeigt kaum Wirkung und trägt nicht zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen bzw. Verlagerung des Durchgangsverkehrs bei.



Blick in die Straße Burgberg



Durchfahrtsbeschränkung für die Verbindung Lindenallee – Am Vorwerk

Eine weitere stark vom Durchgangsverkehr geprägte Verkehrsachse am Rande der Innenstadt stellt die Straße Unter den Zindeln (Einbahnstraße) und in Gegenrichtung der Straßenzug Gustav-Petri-Straße – Ringstraße dar. Die Verkehrsstärken im Durchgangsverkehr liegen durchaus in einer vergleichbaren Größenordnung mit denen der Lindenallee (vgl. Abb. 5 und Abb. 6). Die Verbindung ist eine leistungsfähige Alternative zum hoch belasteten „Äußeren“ Erschließungsring. Insbesondere der Knotenpunkt Ilsenburger Straße/Alte Poststraße erreicht zu Spitzenzeiten die Grenzen der Leistungsfähigkeit.

Wesentliches Ergebnis der Erhebungen im Durchgangsverkehr ist die Erkenntnis, dass im Innenstadtkern – also über die Pfarrstraße, Ringstraße und „Untere“ Breite Straße – im Verhältnis zum Gesamtverkehrsaufkommen ein geringer Anteil Durchgangsverkehr stattfindet. Bei einer Gesamtbetrachtung der Innenstadt ist der Durchgangsverkehr allerdings signifikanter. Die hohen Anteile im Durchgangsverkehr sowohl am Morgen (47 %) als auch am Nachmittag (38 %) kommen maßgeblich durch die Möglichkeit der Umfahrung des „Äußeren“ Erschließungsringes über die Straße Unter den Zindeln bzw. Ringstraße und der Lindenallee zustande.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Querschnitte 1 und 2 sowie die Querschnitte 10 und 11 in den folgenden Abbildungen aufgrund ihrer räumlichen Nähe und zur Übersichtlichkeit zu einem Querschnitt zusammengefasst wurden. Die an den Ein- und Ausfahrquerschnitten angegebenen Verkehrsstärken beziehen sich auf die Anzahl der dort erhobenen Kraftfahrzeuge (Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr). Beispielfhaft bedeutet dies, dass vom Querschnitt 1 (Unter den Zindeln) 140 Kfz zum Querschnitt 3 (Heltauer Platz) gefahren sind. Vom Querschnitt 3 (Heltauer Platz) sind 120 Kfz in Richtung Querschnitt 2 (Ringstraße) gefahren.

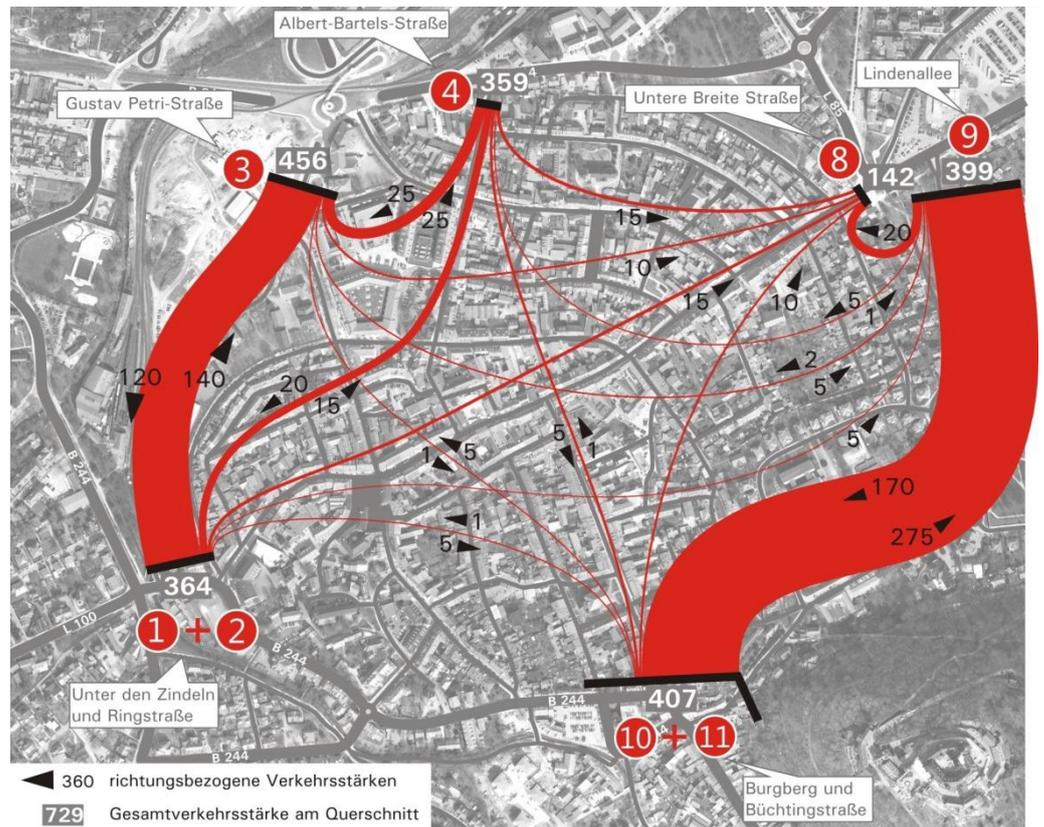


Abb. 5 Ergebnisse der Erfassung des Durchgangsverkehr für den äußeren Kordon im morgendlichen Erhebungszeitraum [Kfz]

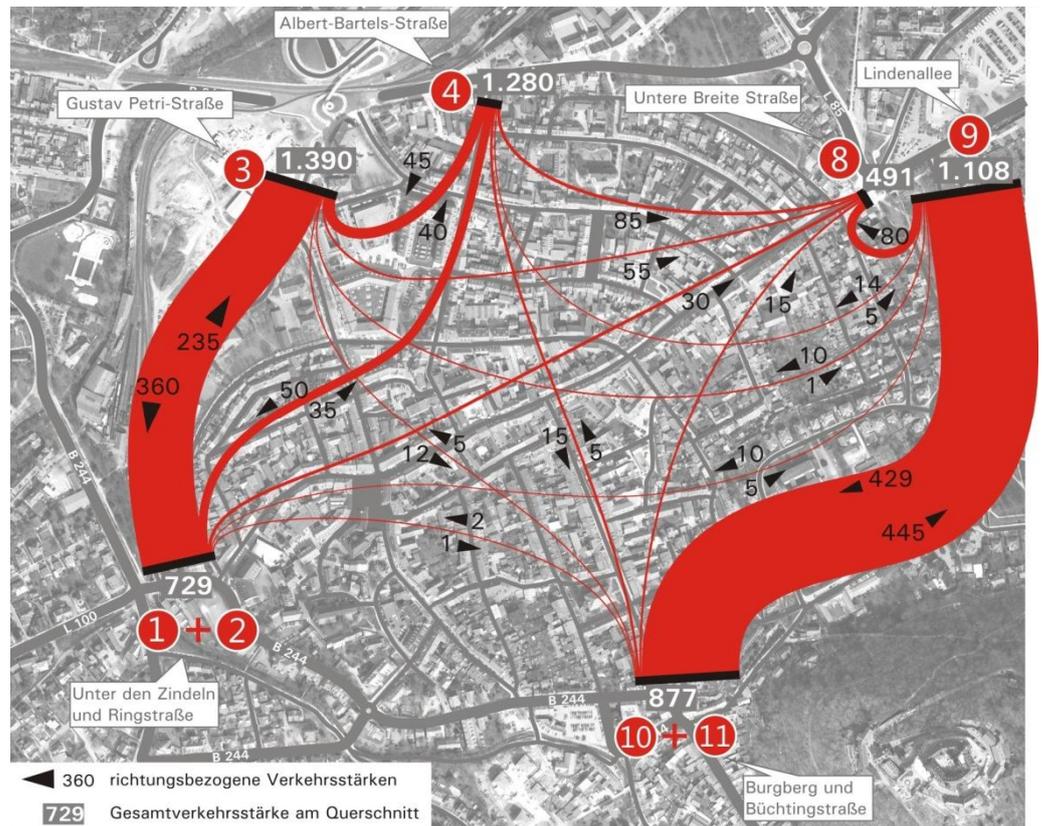


Abb. 6 Ergebnisse der Erfassung des Durchgangsverkehr für den äußeren Kordon im nachmittäglichen Erhebungszeitraum [Kfz]

Eine Detailanalyse des Durchgangsverkehrs zeigt die Bedeutung wichtiger verkehrlicher Verbindungen in der Innenstadt (vgl. Abb. 7 und Abb. 8). Eine wichtige Hauptroute in aber auch aus der Innenstadt ist die Albert-Bartels-Straße (etwa 1.300 Kfz/3h). Zwar konnten am Querschnitt Gustav-Petri-Straße vergleichbare Querschnittsverkehrsstärken (etwa 1.400 Kfz/3h) festgestellt werden, die Bedeutung für den Durchgangsverkehr steht dort allerdings deutlich stärker im Vordergrund. Die Verbindung Albert-Bartels-Straße – Ringstraße wird auffallend stärker nachgefragt als die Verbindung Albert-Bartels-Straße – Pfarrstraße. Dagegen hat die Pfarrstraße eine wesentliche höhere Bedeutung für den Quellverkehr – also Verkehre, die die Innenstadt nach dem Einkauf oder der Erledigung wieder verlassen. Die „Untere“ Breite Straße wird neben den Bewohnern selbst vorrangig von Kunden- und Besucherverkehren befahren. Im Quartier zwischen der Albert-Bartels-Straße und „Untere“ Breite Straße befindet sich ein großer Teil des vorhandenen Parkraumangebots. Das Verlassen der Innenstadt mit dem Kfz erfolgt verstärkt über die „Untere“ Breite Straße.

Der Abschnitt Ringstraße zwischen Gustav-Petri-Straße und Albert-Bartels-Straße ist zu einem Teil verkehrlich beruhigt und zum anderen Teil als Fußgängerzone ausgewiesen. Lediglich die Stadtbuslinien, deren Rendevoushaltestelle sich innerhalb des kurzen Abschnitts der Fußgängerzone befindet, und Radfahrer dürfen den Bereich durchfahren. Daraus resultierend weicht der Kraftfahrzeugverkehr zur Umfahrung auf die südlich der Ringstraße gelegene Mittelstraße aus. Die Mittelstraße selbst weist keine

derartigen Umfeldnutzungen auf, die eine tägliche Verkehrsbelastung von über 1.000 Kfz/24h rechtfertigen würde. Aus der detaillierten Betrachtung der Erhebungsergebnisse kann abgeleitet werden, dass es sich bei zwei Drittel des Verkehrsaufkommens in der Mittelstraße um Durchgangsverkehr handelt.

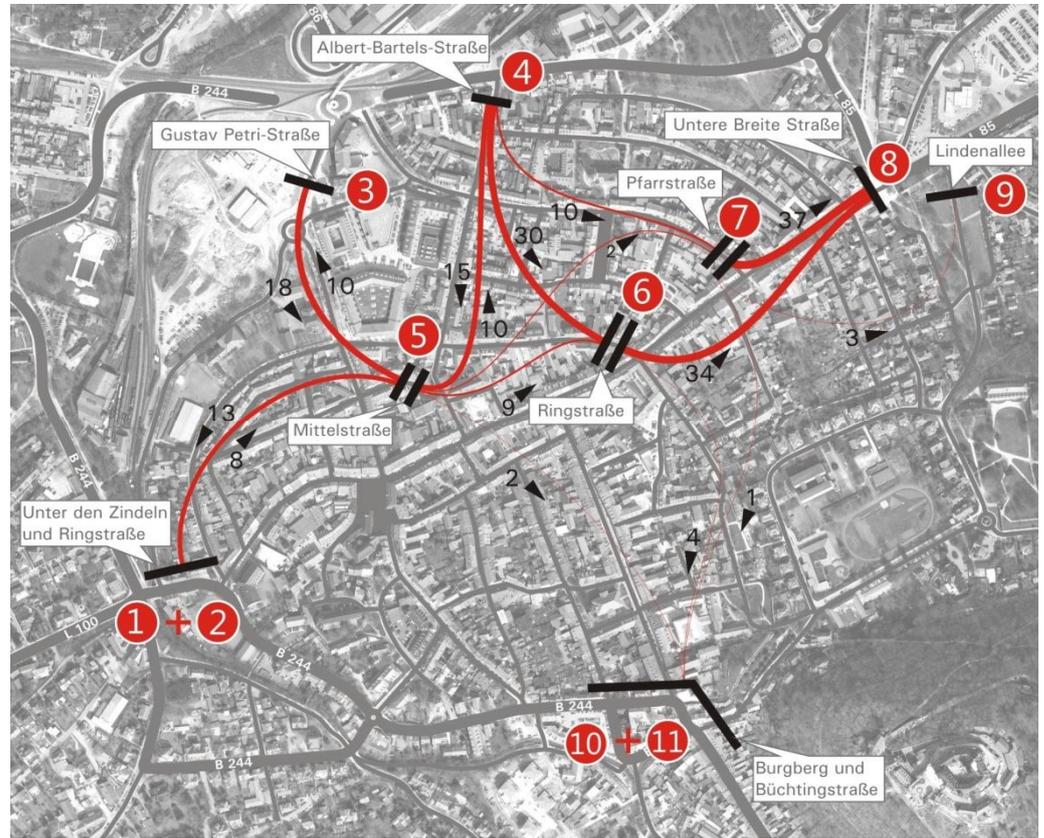


Abb. 7 Ergebnisse der Erfassung des Durchgangsverkehr für die Betrachtung der inneren Kordons im morgendlichen Erhebungszeitraum [Kfz]



Polleranlage in der Straße Am Vorwerk



Blick in die Große Bergstraße in Richtung Ringstraße

Zusammenfassend zeigt die Erhebung des Durchgangsverkehrs, dass die beiden Hauptachsen Lindenallee und die Straße Unter den Zindeln bzw. in Gegenrichtung der Straßenzug Gustav-Petri-Straße - Ringstraße am Rande der Innenstadt in besonderem Maße vom Durchgangsverkehr betroffen sind. Der „Äußere“ Erschließungsring ist vor allem zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Nachmittag zum Teil überlastet, wodurch Ausweichverkehre auf alternative Strecken hervorgerufen werden. Die bezüglich des Durchgangsverkehrs ausgewerteten Erhebungs- bzw. Folgeintervalle beinhalten auch den Bring- und Holverkehr. Dies trifft insbesondere auf die in der Innenstadt angesiedelten Schulstandorte zu. Die Erhebung lässt zwar keine Zuordnung des Durchgangsverkehrs nach Nutzergruppen zu, aber aufgrund der vorliegenden örtlichen Erfahrungen und Beobachtungen ist davon auszugehen, dass die Bring- und Holverkehre einen nicht zu vernachlässigenden Anteil am heutigen Verkehrsaufkommen in der Innenstadt einnehmen. Das dadurch erzeugte Verkehrsaufkommen ist nicht nur in Bezug auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität, sondern auch im Hinblick auf die örtliche Verkehrssicherheit nicht förderlich. In Relation zu den erhobenen Verkehrsstärken an den Erhebungsquerschnitten ist der sonstige auftretende Durchgangsverkehr in der Innenstadt von Wernigerode – also über den östlichen Abschnitt der Ringstraße oder der Pfarrstraße – für die heutigen Verkehrsbelastungen im Straßennetz der Innenstadt nicht maßgebend. Das Verkehrsaufkommen in der „Unteren“ Breite Straße von bis zu 3.500 Kfz/24h resultiert nicht aus dem Durchgangsverkehr, sondern wird verstärkt durch die Kunden- und Besucherverkehre ausgelöst. Diese Situation ist auch auf weitere Straßen, wie zum Beispiel auf die Marktstraße, Ringstraße, Pfarrstraße, Johannisstraße oder die Große Bergstraße übertragbar. Das vorhandene Parkraumangebot, die Parkraumbewirtschaftung und vor allem die Gebührenstaffelung (10 Cent für 36 min) sind für den Kfz-Verkehr besonders attraktiv. Die Konsequenz sind unangemessene Verkehrsstärken mit negativen Auswirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität.

2.5 Äußerer Erschließungsring (B 244)

Im Rahmen des zu erstellenden Innenstadtkonzeptes wird neben der inneren Erschließung der Altstadt auch eine Betrachtung des „Äußeren“ Erschließungsringes durchgeführt. Dies ist insofern von Bedeutung, als dass zukünftig eine weitere verkehrliche Beruhigung der Innenstadt stattfinden soll. Daraus resultieren ggf. Verkehrsverlagerungen, die vom umliegenden Hauptverkehrsstraßennetz aufgenommen werden müssen. In der vorliegenden Untersuchung werden keine detaillierten Untersuchungen zu den jeweiligen Leistungsfähigkeiten der einzelnen Knotenpunkte im Zuge des „Äußeren“ Erschließungsringes durchgeführt. Vielmehr werden mit Hilfe der vorhandenen Ergebnisse zu den Verkehrsstärken und der durchgeführten Ortsbesichtigungen eine Einschätzung zur Leistungsfähigkeit abgegeben.

Der „Äußere“ Erschließungsring, im Wesentlichen bestehend aus der B 244 und der L 85, nimmt eine wichtige Erschließungs- und Verteilungsfunktion nicht nur für die Innenstadt, sondern auch für ganz Wernigerode ein. Er ist einstreifig ausgebaut und weist sowohl signalisierte als auch vorfahrtgeregeltete Knotenpunkte (Kreisverkehre) auf. Ferner existieren bedarfsgesteuerte Fußgängerlichtsignalanlagen (vgl. Abb. 9)

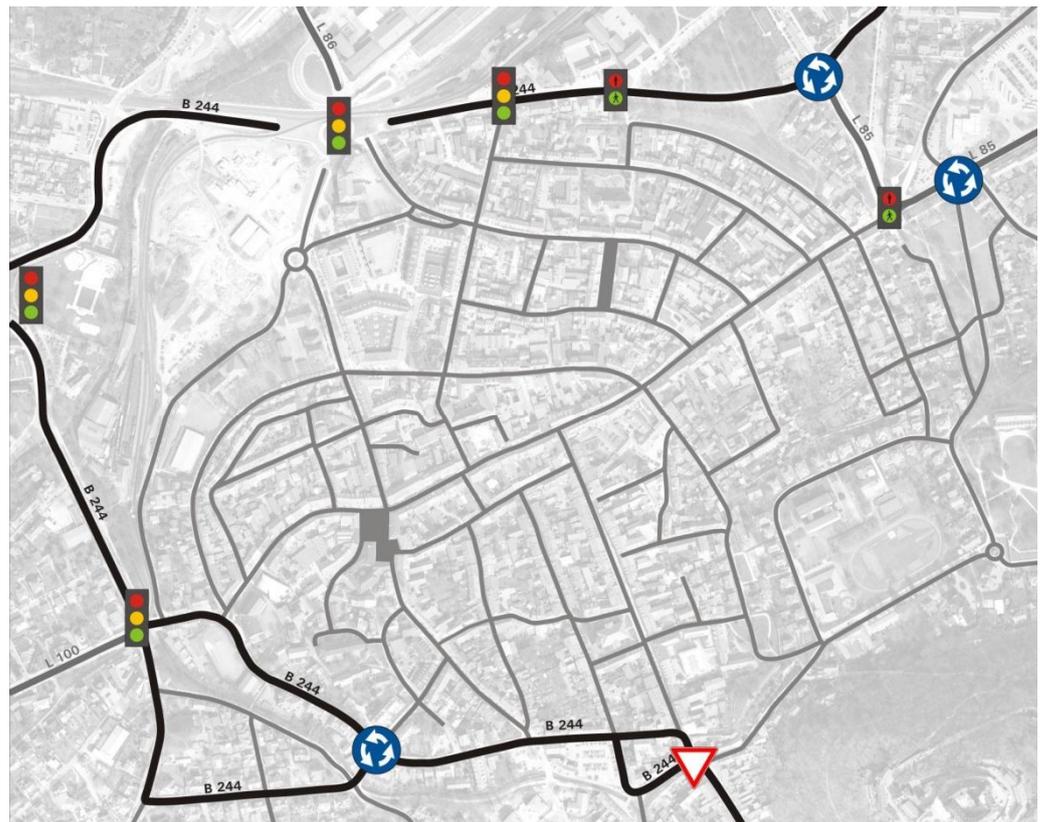


Abb. 9 Knotenpunktregelungen im Zuge des „Äußeren“ Erschließungsringes

Aus der Gesamtbedeutung des „Äußeren“ Erschließungsrings für den Verkehrsablauf in Wernigerode resultieren entsprechend hohe Verkehrsbelastungen. Im Laufe von Voruntersuchungen wurden allerdings im Bereich des Knotenpunktes Ilsenburger Straße/Alte Poststraße stark unterschiedliche Verkehrsstärken ermittelt. Die Abweichungen betragen bis zu 7.500 Kfz/24h. Für die Ilsenburger Straße zwischen Friedrichstraße und Alte Poststraße wurde im Rahmen der Straßenverkehrszählung 2010 eine Verkehrsbelastung von etwa 11.900 Kfz/24h ermittelt. Demgegenüber stehen Erhebungsergebnisse aus dem Jahr 2012, wonach die Verkehrsbelastungen bei 19.500 Kfz/24h liegen. Die Alte Poststraße ist 2012 mit etwa 16.300 Kfz/24h deutlich stärker belastet als noch 2010 mit etwa 12.700 Kfz/24h. Ebenso weist auch die Ilsenburger Straße zwischen der Weinbergstraße und der Alten Poststraße im Jahr 2012 mit etwa 17.900 Kfz/24h signifikant höhere Verkehrsstärken gegenüber 2010 mit etwa 11.500 Kfz/24h. Die starken Abweichungen der Verkehrsstärken sind im Rahmen einer ggf. weitergehenden Betrachtung zur Leistungsfähigkeit des „Äußeren“ Erschließungsrings zu klären.

Resultierend aus den hohen Verkehrsbelastungen können insbesondere zu den Spitzenzeiten größere Rückstaulängen und erhöhte Verlustzeiten an den Knotenpunkten wahrgenommen werden. Nach Angaben der Landesstraßenbaubehörde (LSBB) sind die Lichtsignalprogramme der Knotenpunkte bereits einer Optimierung unterzogen wurden. Weitere Kapazitätsreserven bestehen nicht, um den Verkehrsablauf maßgeblich zu verbessern. Der signalisierte Knotenpunkt Friedrichstraße (L 100)/Ilsenburger Straße (B 244) ist ein verkehrswichtiger Verteilerknotenpunkt. Über diesen werden die regionalen Verkehre in Richtung Schierke und der innerstädtische Verkehr aus den beiden Stadtteilen Nöschenrode und Hasserode abgewickelt. Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes hat trotz der großen Taktzeiten auch der Betrieb der Harzer Schmalspurbahn (HSB). Beim Passieren der Bahn ist der Knotenpunkt kurzzeitig für den gesamten Kfz-Verkehr gesperrt. In Anbetracht der hohen Knotenpunktbelastung entstehen lange Rückstaus, die erst nach mehreren Umläufen nur langsam wieder abgebaut werden können.



Rückstau am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Albert-Bartels-Straße



Rückstau am Knotenpunkt Westernstraße/Ilsenburger Straße

Aus einer Voruntersuchung² für den Knotenpunkt Ilsenburger Straße/Alte Poststraße geht hervor, dass der heute signalisierte Knotenpunkt ebenfalls hohe Verkehrsbelastungen aufweist. Im Rahmen der Voruntersuchung wurde überprüft, ob der Knotenpunkt auch als Kreisverkehr leistungsfähig wäre. Es hat sich gezeigt, dass lediglich mit einem Turbokreisverkehr ausreichende Leistungsfähigkeiten erreicht werden können. Ein Turbokreisverkehr ist allerdings für die Fuß- und Radverkehrsführung nachteilig. Alternative Varianten von Kreisverkehrsplätzen wurden unter der Berücksichtigung von Bypässen untersucht, sind aber gegenüber dem Turbokreisverkehr im Zeitraum der nachmittäglichen Spitzenstunde deutlich weniger leistungsfähig bzw. erreichen zum Teil keine ausreichenden Leistungsfähigkeiten. Im Rahmen des Umbaus der „Stadtecke“ wurde zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Kohlgartenstraße/Halberstädter Straße/Lindenallee bereits ein Turbokreisverkehr realisiert. Dieser kann das heutige Verkehrsaufkommen problemlos abwickeln. Nachteilig ist allerdings die durch den Turbokreisverkehr eingeschränkte Überquerungsmöglichkeit für den Rad- und Fußverkehr. Bedingt durch die unmittelbar benachbarte bedarfsgeregelte Fußgängerlichtsignalanlage (Übergang „Stadtecke“) kann es in Spitzenzeiten vor allem bei starken Fußverkehrsströmen zu verkehrlichen Beeinträchtigungen kommen.



Fußgängerlichtsignalanlage im Bereich Stadtecke



Turbokreisverkehr am Knotenpunkt Halberstädter Straße/Lindenallee

Zum Zeitpunkt der Bearbeitung dieser Untersuchung ergab sich die verkehrliche Situation, dass ein Teil des Verkehrs, der heute die Netzlückenverbindung über den Straßenzug Burgberg – Lindenallee nutzt, aufgrund einer Baustelle in der Burgstraße zwangsweise über den „Äußeren“ Erschließungsring abgewickelt werden musste. Die Gegenrichtung von der Lindenallee über die Straßen Am Vorwerk und Burgstraße in Richtung der B 244 bzw. Nöschenrode war von der Baumaßnahme nicht betroffen. Im Zeitraum der Teilspernung wurden durch die Stadt Wernigerode zwei Querschnittserhebungen durchgeführt, um die verkehrlichen Auswirkungen der Umleitung über den „Äußeren“ Erschließungsring beurteilen zu können. Eine Messstelle wurde in der J.-S.-Bach-Straße (B 244) auf Höhe der Marktstraße unmittelbar im Bereich des Fußgängerüberweges einge-

² Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH
Bericht zur Verkehrsuntersuchung des Knotenpunktes B 244 Ilsenburger Straße/Alte Poststraße in der Stadt Wernigerode
Magdeburg, Dezember 2012

richtet, eine weitere in der Straße Vor der Mauer (B 244) unmittelbar an der bedarfsgeregelten Fußgängerlichtsignalanlage. Für den Querschnitt Vor der Mauer (nördlicher Abschnitt der B 244) wurden im Zeitraum der Baumaßnahme durchschnittlich etwa 15.700 Kfz/24h erhoben. Ein vergleichbares und vor allem belastbares Zahlenmaterial liegt für den Zeitraum vor der Baumaßnahme nicht vor. Es wird davon ausgegangen, dass die Erhebungsergebnisse der SVZ 2010 für diesen Straßenabschnitt mit etwa 10.300 Kfz/24h deutlich zu niedrig liegen. Die 2012 erhobenen Verkehrsstärken entlang des vorgelagerten Straßenabschnitts Alte Poststraße mit etwa 16.300 Kfz/24h liegen in einem vergleichbaren Spektrum mit den zur Bauzeit ermittelten Verkehrsbelastungen.

Am Querschnitt J.-S.-Bach-Straße wurden nach der Bauzeit in der Straße Burgberg durchschnittlich etwa 9.200 Kfz/24 erhoben. Während der Bauzeit lagen die Verkehrsstärken auf einem ähnlichen Niveau bei etwa 9.100 Kfz/24h. Zusammenfassend kann nach ersten Einschätzungen davon ausgegangen werden, dass keine signifikante Zunahme der Verkehrsstärken im Zeitraum der Baumaßnahme (Burgberg) stattgefunden hat. Der Verkehr aus Nöschenrode in Richtung Halberstädter Straße hat den Bereich offenbar weiträumig umfahren oder nutzte die zeitweise bestehende Durchfahrtsmöglichkeit über die Große Bergstraße bzw. Breite Straße. Zur detaillierten Betrachtung des „Äußeren“ Erschließungsringes sollte eine Verkehrssimulation für alle Knotenpunkte auf der Grundlage eines einheitlichen Zahlenmaterials angefertigt werden. Nur so kann abschließend ein betriebliches und bauliches Optimierungspotenzial ermittelt werden.

2.6 Parkraumsituation

In der vorliegenden Untersuchung wird die Parkraumsituation unter Berücksichtigung des Angebots, der Bewirtschaftung und der verkehrlichen Auswirkungen analysiert. Die Stadt Wernigerode bietet seinen Gästen und Innenstadtbesuchern (Kunden) ein innenstadtnahes Parkraumangebot an. Das Parkraumangebot setzt sich aus Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum und Stellplätzen in privaten, öffentlich zugänglichen Parkieranlagen zusammen.

Insgesamt steht ein innenstadtrelevantes Parkraumangebot von etwa 2.400 Stellplätzen zur Verfügung. Dieses Angebot untergliedert sich in etwa 900 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und etwa 1.500 Stellplätze in Parkieranlagen. Das Angebot im öffentlichen Straßenraum ist aufgrund der Bewirtschaftungsformen (zum Teil ausschließlich Bewohnerparken) nicht ganzheitlich für die Besucher und Gäste der Innenstadt nutzbar.

Für eine Beurteilung der heutigen Parkraumsituation wurde das gesamte innenstadtrelevante Parkraumangebot erhoben (vgl. Abb. 10). Dabei wurden sowohl die öffentlich zugänglichen Stellplätze im Straßenraum als auch die Stellplätze in bzw. auf Parkieranlagen (Parkplatz, Parkhaus, Tiefgarage) erfasst.

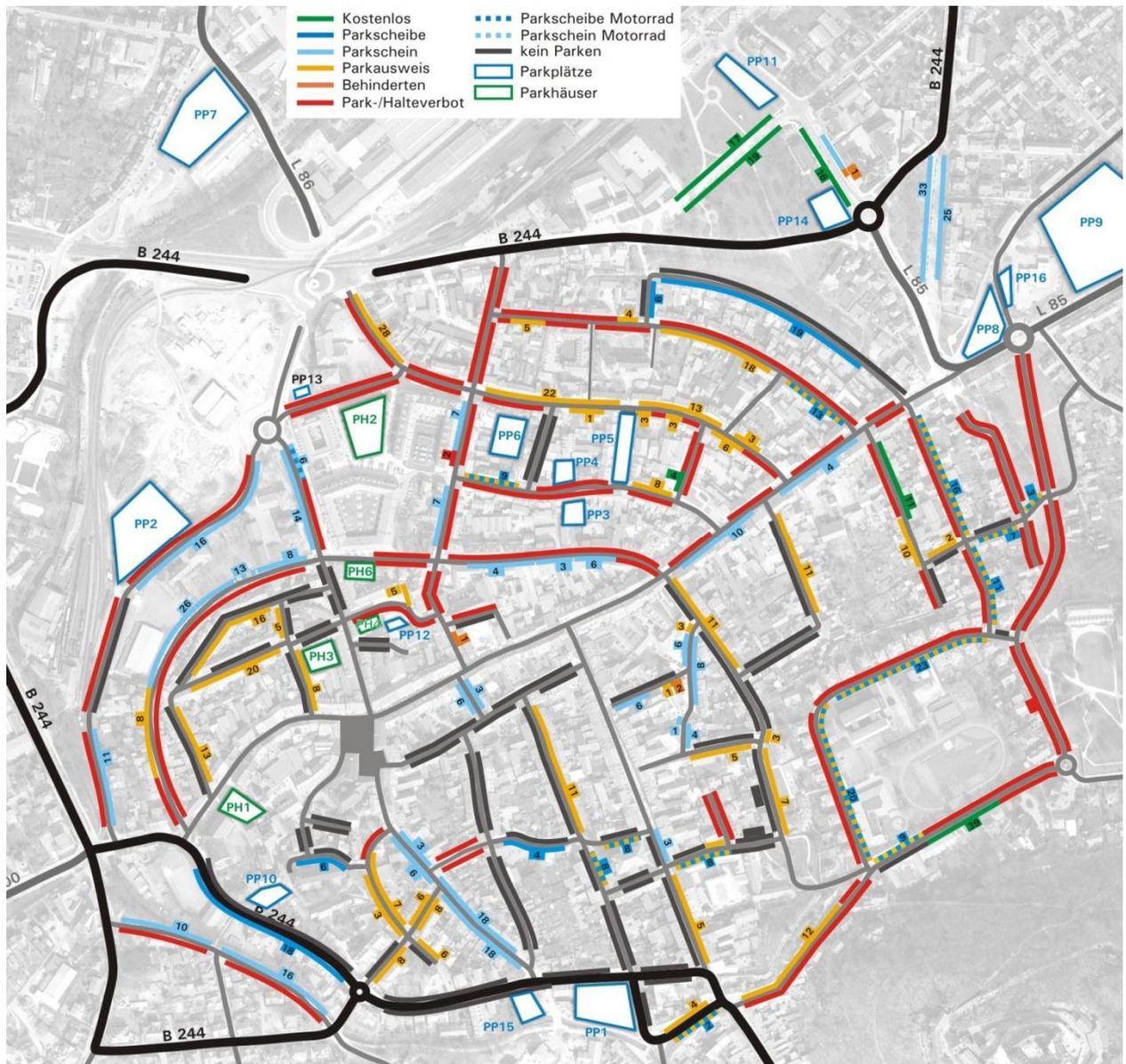


Abb. 10 Übersichtslageplan der erhobenen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und in den Parkieranlagen

Ferner wurden die Parkdauern der abgestellten Fahrzeuge erhoben, um Aussagen über die Nutzergruppen zu erhalten. Die stündlichen Rundgänge fanden am Dienstag, den 05.11.2013, im Zeitraum von 09:00 Uhr bis 20:00 Uhr statt. Zusätzlich erfolgte zur Ermittlung der Nachtauslastung ein Rundgang um 23:00 Uhr.

Der Erhebungszeitpunkt (November) stellt lediglich eine Momentaufnahme dar. Eine vergleichende Erhebung an einem besucherintensiven Tag ist zwar grundsätzlich sinnvoll, aber mit einem entsprechend hohen Kostenaufwand verbunden. Dennoch lassen die aktuellen Ergebnisse eine objektive Beurteilung des Stellplatzbedarfs der Innenstadtbewohner von Wernigerode zu, da eine Überlagerung mit touristischen Verkehren weniger stark ausgeprägt ist. Primäres Ziel war es, vor allem die werktägliche Parkraumnachfrage der ortskundigen Bewohner und Kunden zu ermitteln.

Das Parkraumangebot im sensiblen Kernstadtbereich soll vorrangig dem werktäglichen Bedarf der Wernigeröder Bevölkerung dienen. An besucherintensiven Tagen stehen peripher großzügig bemessene Parkieranlagen zur Verfügung (z. B. Parkplatz Katzenteich). Ortsunkundige Gäste und Besucher lassen sich zudem durch eine gezielte Parkwegweisung zu den Parkieranlagen lenken und sind zu Gunsten einer verkehrlichen Beruhigung aus dem sensiblen Kernstadtbereich herauszuhalten.

Parkraumangebot in öffentlich zugänglichen Parkieranlagen

Im Rahmen der Analyse wurden insgesamt 19 Parkieranlagen betrachtet (vgl. Abb. 11). Dazu gehören neben den von der Stadt Wernigerode bewirtschafteten Parkieranlagen auch die privaten öffentlich zugänglichen Parkieranlagen.

Parkplätze			
Nr.	Name	Parkraumangebot	Hinweis
PP1	Schöne Ecke	87	-
PP2	Ochsenteich	180	Parken mit Parkausweis
PP3	Johannisstraße Süd	-	zum Zeitpunkt der Erhebung geschlossen
PP4	Johannisstraße Nord	14	-
PP5	Neuer Markt	32	-
PP6	Pfarrstraße	65	-
PP7	Katzenteich	89	-
PP8	Stadtecke	40	-
PP9	Altstadt/Schloss	223	-
PP10	Johann-Sebastian-Bach	25	-
PP11	Bahnhof	39	-
PP12	Landkreis Mittelstraße	33	Beschäftigtenparkplatz Parken Mo.-Fr. ab 16 Uhr und an Wochenenden möglich
PP13	Kongresszentrum	10	-
PP14	Agentur für Arbeit	38	Beschäftigtenparkplatz Parken am Wochenende möglich
PP15	Stadtgarten	17	-
PP16	Kohlgartenstraße	9	-
Parkhäuser			
Nr.	Name	Parkraumangebot	Hinweis
PH1	Gothisches Haus	110	-
PH2	Zentrum	429	-
PH3	Weißer Hirsch	48	-

Abb. 11 Übersicht der innenstadtrelevanten Parkieranlagen

Die Nachfrage nach Stellplätzen in den Parkieranlagen kann für den Erhebungstag als gering bezeichnet werden. Die durchschnittliche Gesamtauslastung aller innenstadtrelevanten Parkieranlagen liegt bei etwa 50 % (vgl. Abb. 12).

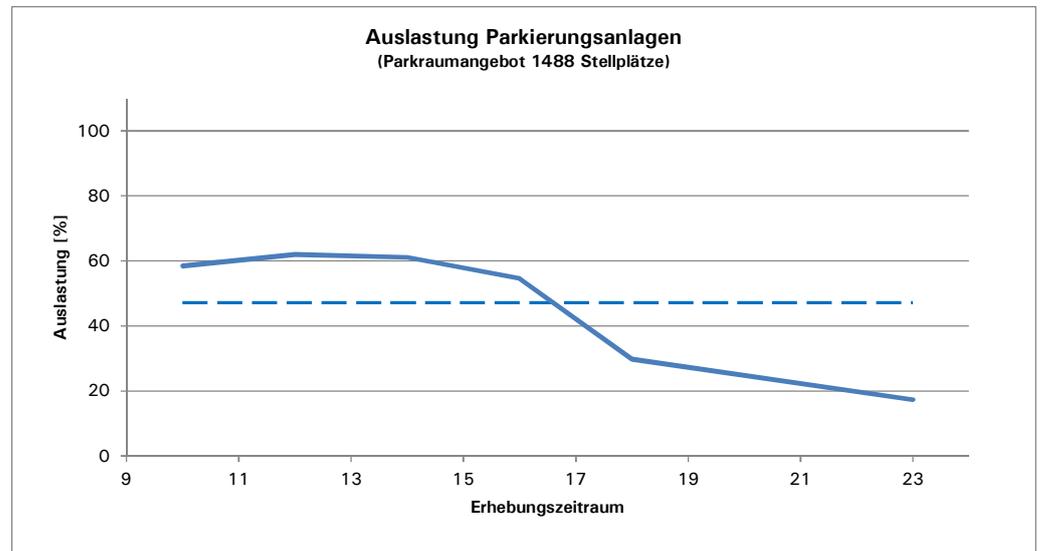


Abb. 12 Tagesganglinie der Gesamtauslastung für alle betrachteten Parkieranlagen

Die Innenstadt wird im Wesentlichen von fünf größeren Parkieranlagen flankiert. Die Parkieranlage „Altstadt/Schloss“ (PP9) hat ein Parkraumangebot von etwa 220 Pkw-Stellplätzen. Die durchschnittliche Auslastung am Erhebungstag lag bei etwa 25 %. Der Parkplatz soll vor allem den von der B 6n kommenden touristischen Tagesverkehr auffangen und ist insbesondere an den Wochenenden im Sommer hoch frequentiert. Ferner stellt die Parkieranlage einen wichtigen Ausgangspunkt für Spaziergänge zum Schloß Wernigerode dar. An Wochenenden oder Veranstaltungstagen ist hier von einer hohen bis vollständigen Auslastung auszugehen.

Die Parkieranlage „Katzenteich“ (PP7) nördlich der Innenstadt hat ein Parkraumangebot von etwa 90 Stellplätzen und wird mit einer durchschnittlichen Auslastung in Höhe von knapp 15 % kaum nachgefragt. Bedeutung gewinnt diese Parkieranlage nur bei Großveranstaltungen in der Innenstadt von Wernigerode.

Südlich der Innenstadt stehen auf der Parkieranlage „Schöne Ecke“ etwa 90 Stellplätze zur Verfügung. Von dort aus lässt sich die Innenstadt von Wernigerode in wenigen Gehminuten erreichen. Die im Bereich des „Äußeren“ Erschließungsring angeordneten Parkieranlagen werden durch die beiden Parkhäuser Gothisches Haus (etwa 110 Stellplätze) und „Zentrum“ (etwa 430 Stellplätze) ergänzt. Die durchschnittliche Auslastung liegt für das Parkhaus Gothisches Haus bei etwa 38 % und für das Parkhaus „Zentrum“ bei etwa 43 %. Verstärkten Zulauf erhalten diese beiden Parkhäuser ebenfalls bei Veranstaltungen in der Innenstadt. Das

Parkhaus „Zentrum“ bietet mit der Anbindung an den „Äußeren“ Erschließungsring über den Heltauer Platz und die Albert-Bartels-Straße eine besonders günstige Erschließung. Zu einer Minderung der Attraktivität trägt vermutlich die „gefühlte“ Entfernung zum zentralen Einkaufsbereich bei.

Die Parkieranlage Ochsentech mit etwa 180 Stellplätzen stellt eine weitere zentral gelegene Parkmöglichkeit dar. Der Parkplatz ist bewirtschaftet und kann ausschließlich von Bewohnern bzw. Beschäftigten der Innenstadt mit Parkausweis genutzt werden. Zum einen wird mit dieser Bewirtschaftungsform den Ansprüchen der Beschäftigten genüge getan, zum anderen ist dies aber angesichts einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung nicht förderlich.



Parkierananlage „Am Anger/Schloss“



Parkierananlage „Schöne Ecke“

Die ortskundigen Besucher der Innenstadt nutzen verstärkt die im zentralen Innenstadtbereich gelegenen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Dies liegt offenbar an der Attraktivität der privaten Parkierananlagen bzw. Parkhäuser. Das Parkhaus Gothisches Haus bietet zwar eine optimale Lage zur Innenstadt, ist aber bedingt durch die städtebauliche Situation umwegig erschlossen.

Die beiden Parkierananlagen „Neuer Markt“ (32 Stellplätze) und „Pfarrstraße“ (65 Stellplätze) werden im Vergleich zu den bisher betrachteten Parkierananlagen gut angenommen. Bis in den späten Nachmittag hinein liegt die Auslastung zwischen 60 % und 100 %. Die durchschnittliche Auslastung liegt bei beiden Parkierananlagen bei etwa 70 %. Zeitweise gut nachgefragt wird auch die private Parkierananlage in der Johannisstraße.

Zusammenfassend betrachtet ist die Auslastung der vorhandenen Parkierananlagen aber gering und wird von den ortskundigen Innenstadtb Besuchern nur in geringem Maße in Anspruch genommen. Die Frequenzierung der Parkierananlagen ist maßgeblich von der „gefühlten“ Lage zur Innenstadt abhängig. Je dichter oder zentraler die Stellplätze, je stärker werden diese von den Wernigerödern nachgefragt. Die zentralen Parkierananlagen sind maßgeblich für das heutige Verkehrsaufkommen in der Innenstadt verantwortlich. Jeder Stellplatz erzeugt Verkehr, der zwangsläufig über das sensible Straßennetz – also auch über die die Breite Straße – abgewickelt werden muss. Ferner stellen die Parkierananlagen bezo-

gen auf die erhobenen Gebühren keine ernsthafte Konkurrenz zu den Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum dar.

Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum

Im Rahmen der durchgeführten Parkraumerhebung wurden alle Straßen innerhalb des betrachteten Planungsraums auf das Parkraumangebot und die Parkraumauslastung hin untersucht. Neben den jeweiligen Bewirtschaftungsformen wurde zusätzlich die Parkdauer der abgestellten Fahrzeuge erhoben. Damit können Rückschlüsse auf die Nutzergruppen gewonnen werden.

Die durchschnittliche Gesamtauslastung aller Stellplätze im öffentlichen Straßenraum liegt bei etwa 65 % (vgl. Abb. 13). Das Parkraumangebot kann die Nachfrage an einem „normalen“ Werktag decken. Bei einer Gesamtbetrachtung der ausschließlich für Bewohner vorgehaltenen Stellplätze zeigt sich, dass die mittlere Auslastung bei ebenfalls lediglich 65 % liegt. Bei der Betrachtung kombinierter Bewirtschaftungsformen – also z. B. Parken mit Parkscheibe und Bewohnerparken – zeigt sich ferner, dass seitens der Bewohner eine moderate Nachfrage besteht. Trotz einer insgesamt relativ entspannten Parkraumsituation treten bereichsweise deutliche Nachfrageschwerpunkte auf. Dazu gehören in verstärktem Maße die Ringstraße, die Pfarrstraße, die Johannisstraße, die Marktstraße und die Kanzleistraße. Aufgrund der attraktiven Lage und Erschließung dieser Stellplätze wird das Angebot dort besonders stark nachgefragt. Bereichsweise kann also eine hohe Stellplatznachfrage festgestellt werden, wobei dort der Stellplatzbedarf seitens der Bewohner in Konkurrenz zu den Ansprüchen der Kunden bzw. Innenstadtbesuchern steht.

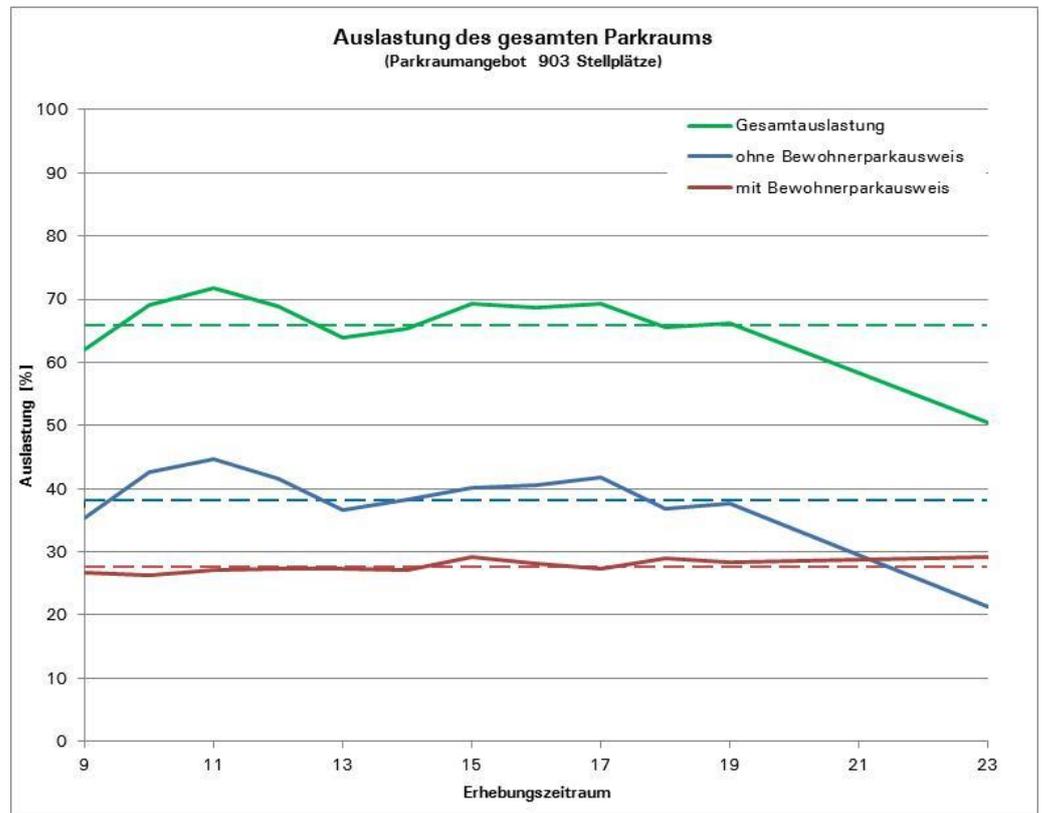


Abb. 13 Tagesganglinie der Gesamtauslastung für die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum am Erhebungstag (Werktag)

Die Tagesganglinie der Gesamtauslastung lässt keine typischen Nachfragespitzen erkennen. Generell kann häufig festgestellt werden, dass die Anteile der Bewohner in den Morgen- und Abendstunden deutlich stärker ausgeprägt sind als am Tag. Ferner ist das Verhältnis zwischen parkenden Fahrzeugen mit und ohne Bewohnerparkausweis ungefähr ausgeglichen. Durchschnittlich parken etwa 28 % mit einem Bewohnerparkausweis und etwa 38 % ohne Bewohnerparkausweis (vgl. Abb. 13). Zudem gibt es keine signifikanten Nachfragezeiten, in denen die Nachfrage besonders hoch ist. Beide Tagesganglinien (mit und ohne Bewohnerparkausweis) sind bis auf geringe Schwankungen annähernd konstant. Erst in den Abendstunden nach Ende der Ladenöffnungszeiten nimmt der Anteil der parkenden Fahrzeuge ohne Bewohnerparkausweis sichtbar ab.

Parkdauern

Das gewählte Intervall der Rundgänge erlaubt neben der quantitativen Auswertung der Stellplatznachfrage auch eine gewisse Zuordnung zu Nutzergruppen, z. B.

- Einkaufen,
- Gewerbliche Erledigungen,
- Arbeiten (Teil-/Vollzeitbeschäftigte),
- Besucher und
- Bewohner.

Anhand der ermittelten Parkdauern können Rückschlüsse auf die vorhandenen Nutzergruppen getroffen werden (vgl. Abb. 14). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Nutzergruppen sich nicht eindeutig abgrenzen lassen und es sich somit vielmehr um Indizien für die Zuordnung zu Nutzergruppen handelt.



Abb. 14 Einteilung der Nutzergruppen in Abhängigkeit der Parkdauer

Die Gruppe der Bewohner deckt generell ein weites Spektrum ab. Dennoch können die Bewohner tendenziell den beiden Gruppen 4 bis 8 Stunden und länger als 8 Stunden verstärkt zugeordnet werden. Dagegen weisen die Gruppen Einkaufen (Kunden) und Besucher (von Bewohnern) im Vergleich zu den Bewohnern eher geringe Aufenthaltsdauern auf.

Auffallend ist der signifikant hohe Anteil der Kurzzeitparker mit etwa 85 %. Dieser ist grundsätzlich zu Gunsten des Bewohnerparkens erwünscht, da durch die Stellplatzfrequentierung das Auffinden eines Stellplatzes für Bewohner erleichtert wird. Die Begründung für den hohen Anteil liegt aber nur bedingt in der Bewirtschaftungsart (Parkscheibe oder Parkschein mit Parkdauerbeschränkung). Ein ausschlaggebender Grund ist die heutige Gebührenstaffelung. Die attraktiven und konkurrenzlosen Preise an den Parkscheinautomaten fördern das Fahren mit dem Auto. Kurze Erledigungen erfolgen mit dem eigenen Pkw anstatt mit umwelt- und innenstadtfreundlichen Verkehrsmitteln. Die hohe Frequentierung der attraktiven Stellplätze steht mit dem heute in der Innenstadt auftretenden Verkehrsaufkommen im direkten Zusammenhang und wirkt sich in den besonders betroffenen Straßenabschnitten auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität aus.

Die Ergebnisse (vgl. Abb. 13 oben) zeigen eine nahezu konstante Nachfrage seitens der Bewohner (also alle Fahrzeuge mit einem Bewohnerparkausweis). Dies entspricht nicht dem typischen Auslastungsbild. Häufig verlassen die Bewohner berufsbedingt ihr Quartier in den Morgenstunden und kehren verstärkt in den Abendstunden zurück. Diese Situation kann in

Wernigerode anhand der Erhebungsergebnisse nicht abgeleitet werden. Bei einer detaillierten Betrachtung der Anzahl der erhobenen Parkvorgänge wird deutlich, dass ein nicht zu vernachlässigender Anteil an Fahrzeugen mit Parklizenz (Bewohner und Ausnahmegenehmigungen) zu den Kurzzeitparkern gehört (vgl. Abb. 15). Folglich nutzen die Bewohner mehrmals am Tag ihr Fahrzeug oder anderweitige Nutzergruppen verfügen berechtigt oder unberechtigt über einen Bewohnerparkausweis bzw. eine Ausnahmegenehmigung. Ferner können durch die umgesetzte Bewohnerparkregelung auch Binnenverkehre mit dem Auto hervorgerufen werden. Dies bedeutet, dass Wege innerhalb der Innenstadt selbst mit dem Auto durchgeführt werden, da die Parklizenz überall das kostenlose Parken ermöglicht.

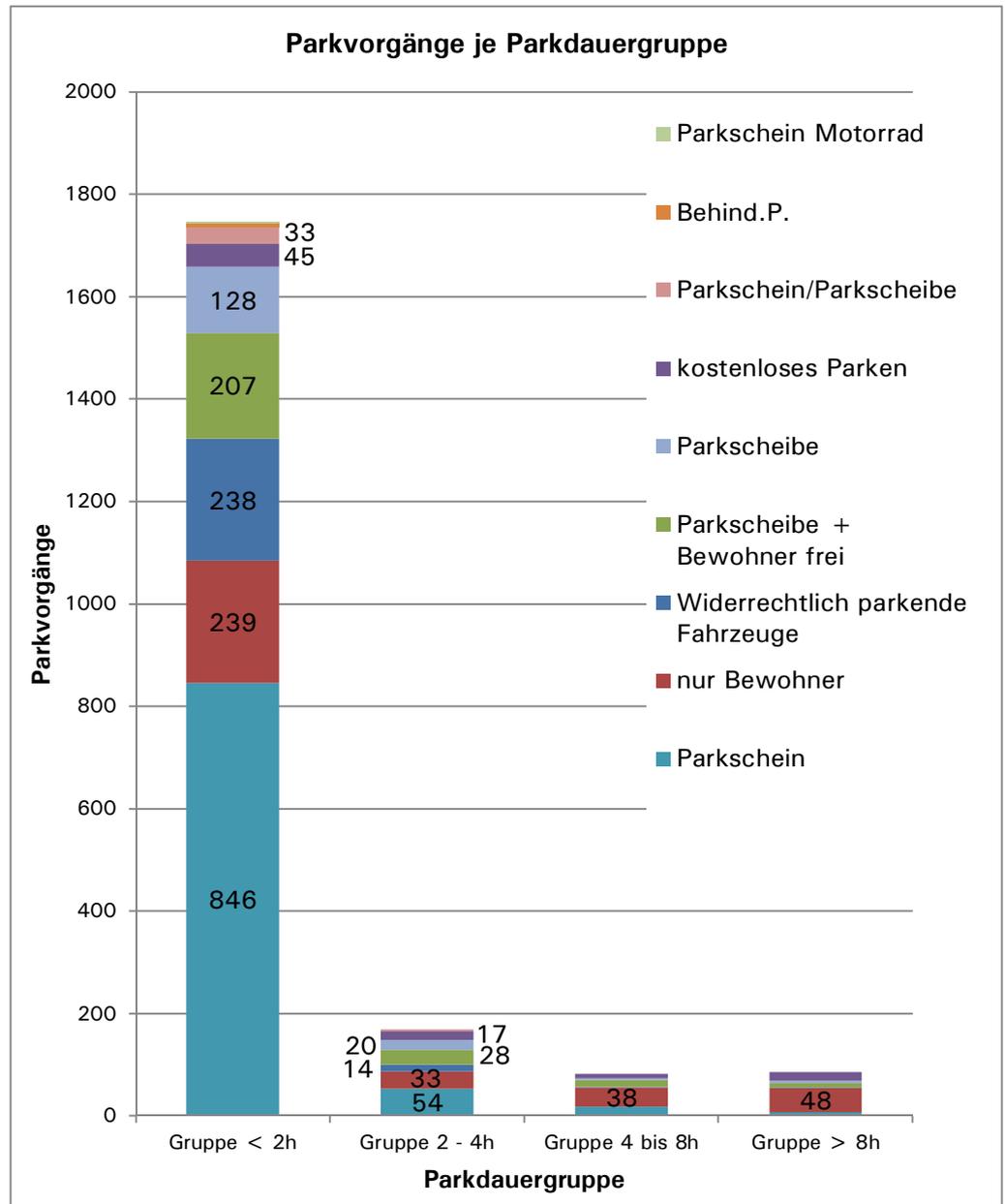


Abb. 15 Anzahl der Parkvorgänge für die ermittelten Bewirtschaftungsformen je Parkdauergruppe

Der Abb. 15 kann ebenso entnommen werden, dass viele Parkvorgänge durch widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge stattfinden. Dies findet insbesondere in Bereichen der Innenstadt mit stark frequentiertem Gewerbe oder Einzelhandel statt. Verstärkt kann dies im Bereich Mittelstraße festgestellt werden. Das widerrechtliche Abstellen von Fahrzeugen unter Gefährdung des Verkehrsablaufs aufgrund von eingeschränkten Sichtbeziehungen – vor allem in Bereichen von Fußgängerüberwegen (z. B. Ringstraße und Gustav-Petri-Straße) – sind keine Einzelfälle, sondern bereits „Normalität“.

Bewirtschaftung

Im Rahmen der umfangreichen Parkraumerhebungen wurden auch die verschiedenen Bewirtschaftungsformen erhoben. In der Innenstadt von Wernigerode kommen insgesamt sieben unterschiedliche Bewirtschaftungsformen zur Anwendung:

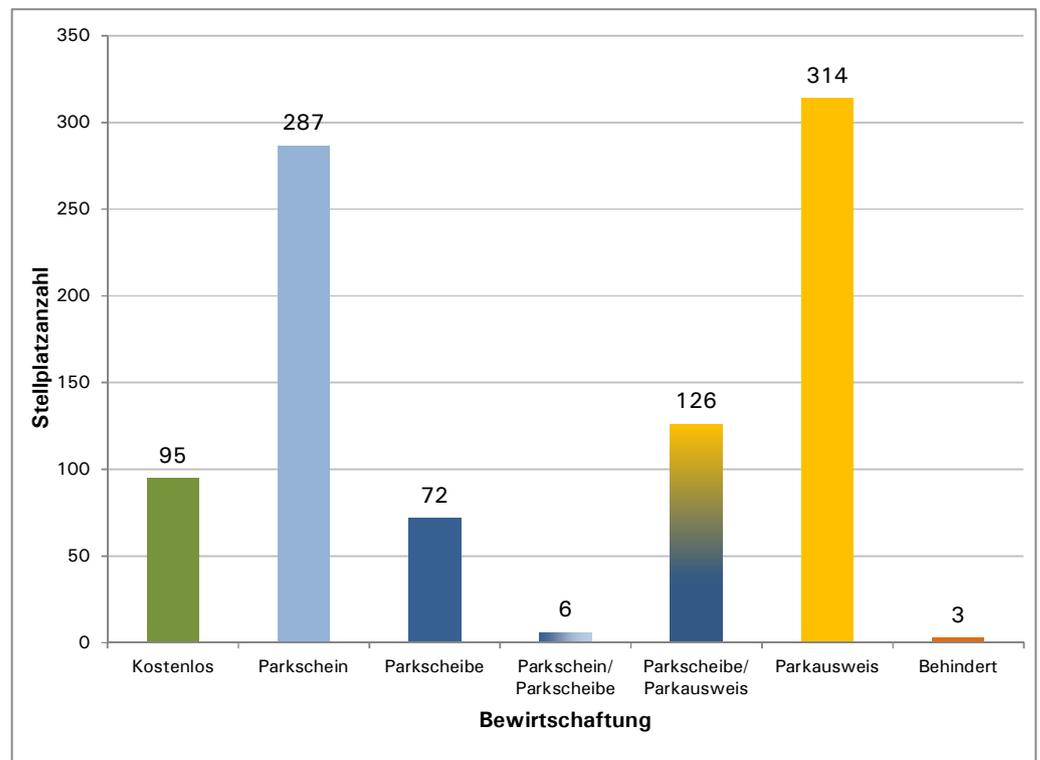


Abb. 16 Darstellung des Stellplatzangebotes je Bewirtschaftungsform

Aufgrund ihrer Lage erscheinen die Stellplätze der Parkieranlage Neuer Markt und die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum im Bereich Marktstraße, Kanzeleistraße, Johannisstraße, Pfarrstraße, Ringstraße sowie Kohlmarkt besonders attraktiv. Ferner bestehen im öffentlichen Straßenraum extrem günstige Kurzzeitparkgebühren, z. B. in der Marktstraße. Hier liegen die Gebühren für die ersten 36 min bei 0,10 €. Des Weiteren werden einige Straßenabschnitte lediglich mit einer Parkscheibenregelung (Parkhöchstdauer zwischen 30 min und 60 min) bewirtschaftet. Die vielfältigen Parkscheiben- und Parkscheinregelungen sowie die stark variierende Gebührenstruktur gestalten das Parkraumkonzept wenig transparent und kaum nachvollziehbar. Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum

werden überwiegend von den ortskundigen Innenstadtbesuchern (hoher Anteil an Kurzzeitparkern) und weniger vom ortsunkundigen Tagestourismus (eher Langzeitparker) in Anspruch genommen. Dies ist zwar durchaus zu begrüßen, dennoch führt die Form der Bewirtschaftung sowie die praktizierte Gebührenstaffelung zu einer verstärkten Nutzung des Pkws für kurze Erledigungen in der Innenstadt. Die hohe Frequentierung der Kurzzeitstellplätze und die Gebührenstaffelung führen in Teilbereichen zu einem erheblichen Parksuchverkehr innerhalb der sensiblen Wohnquartiere. Verstärkt wird die Problematik durch das komplexe Einbahnstraßensystem, über welches die Stellplätze mitunter umwegig erschlossen werden. Der Parkquellverkehr aus dem nördlichen Bereich der Innenstadt wird unter anderem über die „Untere“ Breite Straße abgewickelt. Zudem befinden sich in der „Unteren“ Breiten Straße selbst bewirtschaftete Stellplätze im Straßenraum. Diese tragen aufgrund ihrer Attraktivität zum hohen Verkehrsaufkommen in der „Unteren“ Breiten Straße und im Weiteren auch in der Innenstadt bei.



„Untere“ Breite Straße: Parken im Straßenraum



Marktstraße: Gebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum

Die Innenstadtbesucher und die Beschäftigten stehen in einer Konkurrenzsituation zu den Bewohnern in der Innenstadt. Das Parkraumangebot und die eingesetzten Bewirtschaftungsformen haben einen elementaren Einfluss auf die im Innenstadtbereich und im umliegenden Hauptverkehrsstraßennetz hervorgerufenen Verkehrsbelastungen. Ist das vorhandene Parkraumangebot durchgängig nahezu vollständig ausgelastet, also werden durchschnittliche Auslastungsgrade von über 85% bis 90% erreicht, so können die Bewohner und Gewerbetreibenden gegenüber den Besuchern sowie Beschäftigten der Innenstadt privilegiert werden. Dies bedeutet, dass die Bewohner und Gewerbetreibende der Innenstadt von den geltenden Bewirtschaftungsformen bzw. von den Parkgebühren ausgenommen sind. Angesichts der hohen konkurrierenden Nutzungsansprüche an die wenigen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (zentraler Innenstadtbereich) wurde bereichsweise eine bedarfsgerechte Bewohnerparkregelung umgesetzt. In der Innenstadt von Wernigerode kommen sowohl das klassische Trennungsprinzip als auch das Mischungsprinzip zur Anwendung. Die unterschiedlichen Bewirtschaftungsprinzipien sind ergänzend zu der variierenden Parkgebührenstaffelung für die Parkraumnutzer nur schwer nachzuvollziehen.

Ob die Bewohnerparkregelung zu einer deutlichen Entspannung des Parkraumdrucks insgesamt beigetragen hat, kann zu diesem Zeitpunkt nicht mehr nachvollzogen werden, da eine Bestandanalyse vor der Umsetzung nicht stattgefunden hat. Angesichts der heutigen Analyseergebnisse (Gesamtauslastung bei etwa 65 %) kann abgeleitet werden, dass lediglich partiell ein hoher Parkdruck vor der Umsetzung des Bewohnerparkens bestand.

Bei der Anwendung von Bewohnerparken sind die geltenden Gesetzesgrundlagen zu berücksichtigen. Dabei können innerstädtische Wohnquartiere bei hohen Auslastungsgraden und konkurrierende Nutzungsansprüchen in Bewohnerparkzonen untergliedert werden. In diesen darf der Anteil der für die Bewohner reservierten Parkplätze 50 % tagsüber (werktags zwischen 9-18 Uhr) und 75 % in den Abend- und Nachstunden (zwischen 18-9 Uhr) nicht überschreiten. Private öffentliche zugängliche Parkierungsanlagen (Parkhäuser oder Parkplätze) bleiben bei dieser Betrachtung unberücksichtigt. Es werden ausschließlich die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einbezogen. In Wernigerode bestehen derzeit keine klaren Abgrenzungen der Bewohnerparkbereiche, weshalb die Bewohner durchaus selbst Binnenverkehr erzeugen können. Die tageszeitabhängige Verhältnismäßigkeit zwischen reservierten und nicht reservierten Stellplätzen ist in der Innenstadt von Wernigerode nach den gesetzlichen Voraussetzungen aber grundsätzlich gegeben, sofern der gesamte Innenstadtbereich als eine Bewohnerparkzone angesehen wird.

Die geltende Parkgebührenregelung vom März 2010 sieht die Untergliederung der Stadt Wernigerode in zwei Parkgebührenzonen vor. Die Parkgebührenzone I betrifft den zentralen Innenstadtbereich. In dieser Zone wird von Montag bis Samstag zwischen 08:00 Uhr und 18:00 Uhr eine Parkgebühr von einem Euro je Stunde erhoben. Sonn- und Feiertags ist das Parken auf den bewirtschafteten Stellplätzen im Straßenraum kostenlos. Die Parkgebührenzone II bezieht sich auf den restlichen Bereich der Stadt Wernigerode – also alle Straßen außerhalb der Parkgebührenzone I und innerhalb der Gemarkung der Stadt Wernigerode. In der Parkgebührenzone II liegen die Gebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum von Montag bis Freitag zwischen 08:00 Uhr und 18:00 Uhr bei 0,50 € je Stunde. Das Parken an Sonn- und Feiertagen ist kostenlos. Die Anwendung der Parkgebührensatzung bzw. das Erheben von Parkgebühren erfolgt bedarfsorientiert. Daher sind die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum nur zum Teil mit Parkgebühren belegt. Partiiell sind die Stellplätze kostenlos bzw. kommt eine Parkhöchst-dauer zur Anwendung (Parkscheibenregelung).

Wirtschaftsverkehr

Die Anlieferung ist für den Bereich der Fußgängerzone tageszeitabhängig festgelegt. Die Einhaltung der Anlieferungszeiten wird durch die hydraulisch versenkbaren Polleranlagen gewissermaßen erzwungen. Anders stellt sich dies in den vom Kfz-Verkehr befahrbaren Innenstadtbereichen dar. Die fehlende Ausweisung von Ladezonen führt häufig zu Behinderungen in den schmalen Straßenräumen. Einerseits werden andere Verkehrsteilnehmer während des Be- und Entladevorgangs beeinträchtigt, da auf Flächen

für den Lieferverkehr zu Gunsten des Parkens verzichtet wird. Andererseits sind zum Teil Straßenräume für den Lieferverkehr aufgrund des Parkens am Fahrbahnrand häufig eingeschränkt und nicht befahrbar (z. B. Marktstraße).



Marktstraße: schlechte Erreichbarkeit der Innenstadt“



Mittelstraße: widerrechtliches Parken (Parkverbotszone)“

Parkleitwegweisung

Die wichtigen und größeren Parkieranlagen sind durch ein statisches Parkleitsystem entlang des „Äußeren“ Erschließungsrings ausgewiesen. Die Beschilderung ist von der regionalen und überregionalen Wegweisung getrennt. Eingebunden in die Parkleitwegweisung ist allerdings die Ausweisung der Stadtteile von Wernigerode. Ferner werden die im historischen Stadtkern gelegenen Hotels und ggf. deren Stellplatzanlagen in die statische Parkleitwegweisung eingebunden. Die Durchmischung trägt in Teilen zu einer Unübersichtlichkeit bei. Ferner lässt sich keine stadtfunktionale Ausschilderung von nachvollziehbaren Parkbereichen wiederfinden. In der Parkleitwegweisung lassen sich daher sowohl Bereichsnamen wie „Zentrum“ (bezieht sich aber nur auf eine einzelne Parkieranlage) als auch Straßennamen wie „Pfarrstraße“ oder „Marktstraße“ wiederfinden. Dies setzt zur Nachvollziehbarkeit über die Lage der ausgewiesenen Parkieranlagen eine ausreichende Ortskenntnis voraus, über die die mit der Parkleitwegweisung angesprochenen Nutzergruppen kaum oder nur selten verfügen.



Übergeordnete Parkleitwegweisung im Zuge des „Äußeren“ Erschließungsrings



Untergeordnete Parkleitwegweisung in den Quartiersstraßen

Fazit

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die heute vorhandene Struktur und Bewirtschaftung des Parkraumangebots mit einer hohen Verkehrsbelastung in der Innenstadt einhergehen. Das komplexe Einbahnstraßensystem in Verbindung mit der Lage der Stellplätze führt zu unerwünschten Umwegfahrten im Innenstadtbereich. Die derzeitige variierende Gebührenstaffelung und die Höhe der Gebühren selbst begünstigen die Nutzung des Kraftfahrzeugs auch für kurze Erledigungen mit geringen Wegelängen. Bevorzugt wird das Parken im öffentlichen Straßenraum. Dies liegt unter anderem daran, dass die Parkieranlagen im Vergleich zu den Stellplätzen im Straßenraum entweder „gefühlte“ zu weit vom zentralen Einkaufsbereich entfernt liegen oder verhältnismäßig teuer sind, da es keine Kurzparktarife gibt. Die Parkieranlagen stellen derzeit also keine Konkurrenz zu den günstigen Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum dar. Das Stellplatzangebot kann die Nachfrage aber problemlos decken. Die durchschnittliche Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum an einem „normalen“ Werktag liegt bei etwa 65 %. An besucherintensiven Tagen bzw. in den Sommermonaten ist eine deutlich höhere Auslastung zu erwarten. An diesen Tagen sollen von den Besuchern verstärkt die eher gering ausgelasteten innenstadtnahen Parkieranlagen in Anspruch genommen werden. Das Parken im Straßenraum sollte auf das notwendige Maß zu Gunsten der Wohn- und Aufenthaltsqualität begrenzt werden. Ferner ist zu prüfen, wer einen berechtigten Anspruch auf eine Parklizenz (Bewohner und Ausnahmegenehmigungen) hat. Dies erscheint notwendig, da ein deutlicher Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parklizenz dem Kurzzeitparken zugeordnet werden kann.

2.7 Stadtbusverkehr

Das Liniennetz der verkehrenden Stadtbusse in Wernigerode ist als Radialsystem mit einer zentralen Verknüpfung im Stadtkern angelegt (vgl. Abb. 17). Die gleichnamige Rendezvous Haltestelle in der Ringstraße trägt wesentlich dazu bei, die Attraktivität der Innenstadt zu steigern. Derzeit besteht das Liniennetz aus vier Stadtbuslinien, die in der Hauptverkehrszeit zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr im 30-Minuten-Takt verkehren. Für die Abendstunden wurde eine Abendlinie eingerichtet. Diese verkehrt zwischen 19:00 Uhr und 20:00 Uhr im 30-Minuten-Takt und von 20:00 Uhr bis 24:00 Uhr im 60-Minuten-Takt. Der einheitliche Takt ist einfach wie verständlich. Dynamische Fahrgastanzeigen werden im betrachteten Untersuchungsraum lediglich an der Rendezvous Haltestelle eingesetzt.



Rendezvoushaltestelle in der Ringstraße



Dynamische Fahrgastanzeigen an der Rendezvoushaltestelle

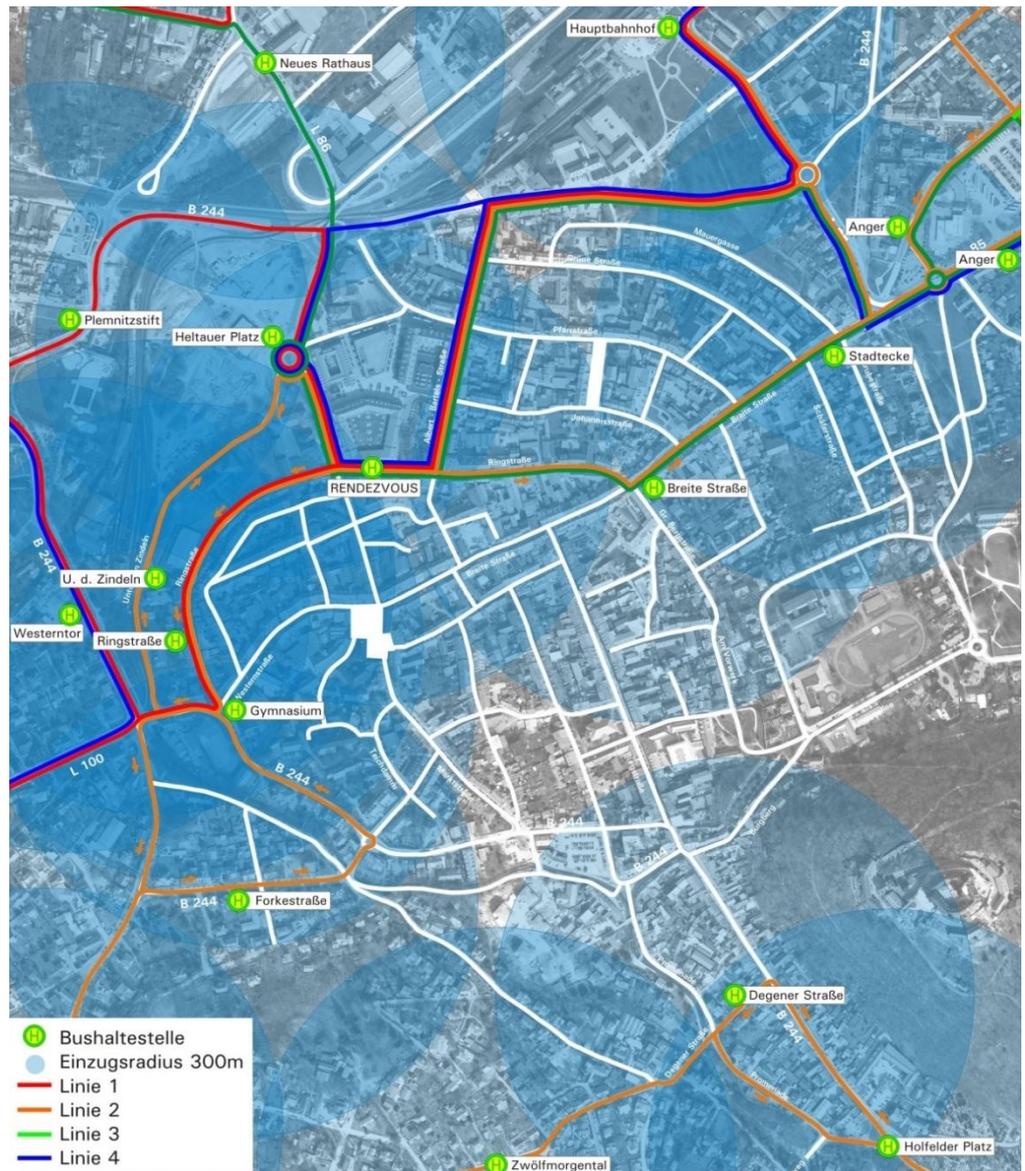


Abb. 17 Stadtbusliniennetz und Einzugsradien der Haltestellen für den Bereich der Innenstadt

Durch die Lage der Haltestellen besteht für den nördlichen Bereich der Innenstadt ein guter Flächenerschließungsgrad (Einzugsradius etwa

300 m). Hingegen ergeben sich für den südlichen Bereich der Innenstadt Erschließungslücken. Dies bedeutet, dass wesentlich größere Wegelängen zu den umliegenden Haltestellen der Stadtbusse notwendig sind. Dieser Umstand wirkt sich durchaus auf die Attraktivität des ÖPNV aus, da die Erreichbarkeit für die Bewohner oder Besucher der Innenstadt eingeschränkt wird.

2.8 Radverkehr

Zur Beurteilung der aktuellen Situation im Radverkehr erfolgte neben umfangreichen Beobachtungen vor Ort eine Auswertung der Verkehrsstärken im Radverkehr. Die Stadt Wernigerode hat im Zuge der zahlreichen Verkehrserhebungen im Innenstadtbereich (Juni 2012) auch die aktuellen Verkehrsstärken im Radverkehr erfasst. Die Ergebnisse dazu sind in der Abb. 18 dargestellt.

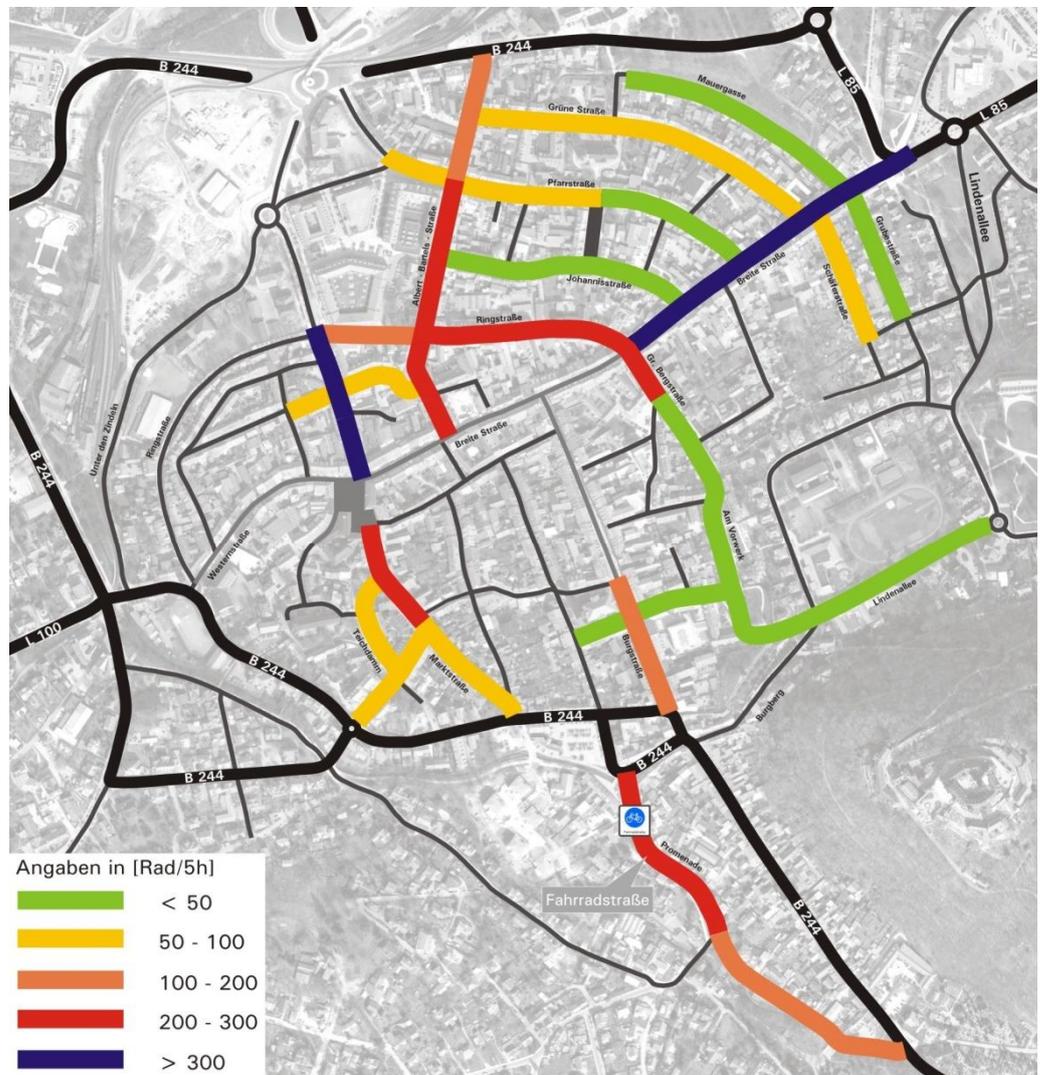


Abb. 18 Verkehrsstärken im Radverkehr für den Innenstadtbereich
Anhand der ermittelten Verkehrsstärken lässt sich die Bedeutung des Straßennetzes für den Radverkehr ableiten. Es wird ersichtlich, dass die

die Radialen zur Innenstadt zeitgleich die Haupteinfallsrouten im Radverkehr darstellen. Im nördlichen Innenstadtbereich sind dies die Breite Straße, die Albert-Bartels-Straße und die Gustav-Petri-Straße. Der Ringstraße kommt dahingehend eine besondere Bedeutung für den Radverkehr zu, als dass sie zur Umfahrung des Fußgängerbereiches dient und die Querung der Innenstadt in der Ost-West-Achse ermöglicht. Eine qualitativ vergleichbare Nord-Süd-Verbindung existiert derzeit nicht, da die Fußgängerzone zu den Hauptgeschäftszeiten zwischen 10:00 Uhr und 18:00 Uhr für den Radverkehr nicht befahrbar ist. Lediglich außerhalb der Geschäftszeiten kann der Radverkehr die direkten Wegeverbindungen über die Fußgängerzone nutzen. Im erweiterten südlichen Bereich der Innenstadt stellen die Westernstraße, die Marktstraße und die Burgstraße die Haupteinfallsrouten in die Innenstadt dar.

Der Innenstadtbereich ist weitestgehend verkehrlich beruhigt, so dass die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn erfolgen kann bzw. sollte. In den Einbahnstraßen erfolgt die Führung zum Teil entgegen der Fahrtrichtung. Um dem fließenden Kraftfahrzeugverkehr die Führung des Radverkehrs entgegen der Fahrtrichtung zu verdeutlichen (z. B. Ringstraße), wurden abschnittsweise Schutzstreifen angelegt. Aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche an den Straßenraum durch die verschiedenen Verkehrsteilnehmer (Fuß-, Rad-, Kfz-, Lieferverkehr und ÖPNV) treten partiell Konflikte untereinander und insbesondere mit dem Radverkehr auf. Dies liegt unter anderem daran, dass der Radverkehr noch nicht die gewünschte bzw. angestrebte Akzeptanz gegenüber dem fließenden Kraftfahrzeugverkehr genießt. Am Beispiel der Marktstraße wird deutlich, dass das innenstadtnahe Parken und somit die Nutzung des Pkws gegenüber dem Fahrrad dominant ist. Die Bereitstellung von möglichst vielen Stellplätzen im Straßenraum schränkt die Befahrbarkeit für den Rad- aber auch für den Lieferverkehr sichtbar ein. Zu Gunsten einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung und einer Förderung der Nahmobilität sind Restriktionen gegenüber dem fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehr unabdingbar. Konflikte treten aber zum Beispiel auch in der „Unteren“ Breiten Straße auf. Bei starken Besucherströmen aus Richtung der Parkierungsanlage „Am Anger/Schloss“ weicht der Fußverkehr aufgrund der schmalen Gehwege auf die Fahrbahn aus. Der in Gegenrichtung geführte Radverkehr (Schutzstreifen) in Richtung Fußgängerzone muss in diesen Fällen häufig auf die Fahrspur des entgegenkommenden Kraftfahrzeugverkehrs ausweichen. Die „Untere“ Breite Straße weist daher grundlegende straßenräumliche Defizite auf.

Neben den Konflikten im Längsverkehr treten häufig bedingt durch die enge städtebauliche Situation auch Problempunkte bei der Radverkehrsführung an den Knotenpunkten auf. Unter anderem stellt sich die Situation zwischen den Knotenpunkten Westernstraße/Ringstraße/J.-S.-Bach-Straße und Ilseburger Straße/Friedrichstraße als unbefriedigend dar. Die Führung des Radverkehrs erfolgt auf der Fahrbahn. Wegen des häufig auftretenden Rückstaus und des subjektiven Sicherheitsempfinden wird der Gehweg im Seitenraum verstärkt vom Radverkehr widerrechtlich in Anspruch genommen. Ferner ist die Überquerungsqualität im Bereich Westernstraße/J.-S.-Bach-Straße unzureichend. Durch die hohen Verkehrsbelastungen (Kfz-

Verkehr) an den beiden Knotenpunkten verliert der Radverkehr spürbar an Präsenz, was sich mitunter auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Erste Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation wurden bereits unternommen, wie die Markierung zur Radverkehrsführung im Bereich Ringstraße/Westernstraße zeigt. Der Radverkehr in Richtung Nöschenrode wird entlang der J.-S.-Bach-Straße entgegen der Einbahnstraße im Seitenraum auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Die Überquerungssituation in der J.-S.-Bach-Straße ist für den Radquell- und Radzielverkehr dennoch unzureichend.



„Untere“ Breite Straße als Hauptachse im Radverkehr



Knotenpunkt Westernstraße/Ilsenburger Straße

Auf Initiative der Stadt Wernigerode wurden bereits erste Leuchtturmprojekte realisiert. Dazu gehörte unter anderem die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße Promenade zwischen der Schönen Ecke und der Degener Straße. Entlang der parallel verlaufenden Hauptverkehrsstraße Nöschenröder Straße (B 244) ist infolge der städtebaulichen Situation die Einrichtung von Radverkehrsanlagen nicht möglich. Die Promenade ist daher eine wichtige Hauptroute im Radverkehr und übernimmt eine Bündelungsfunktion des Quell- und Zielverkehrs aus den umliegenden Wohnquartieren. Erhebungen und Umfragen haben ergeben, dass die Fahrradstraße auf eine hohe Akzeptanz sowohl bei den Radfahrern als auch bei den Autofahrern stößt. Die Degener Straße befindet sich aktuell in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Der fließende Kraftfahrzeugverkehr nutzt daher verstärkt die Fahrradstraße Promenade zur Erschließung des Wohnquartiers. Tageszeitlich können in Folge dessen höhere Kraftfahrzeugverkehrsstärken in der Fahrradstraße wahrgenommen werden. Die Sanierung der Degener Straße stellt daher eine wichtige Maßnahme zur Entlastung der Fahrradstraße und zur weiteren Stärkung der Wohnqualität dar.

Die Führung des Radverkehrs im Bereich Schöne Ecke/Promenade ist ebenfalls defizitär. Dies betrifft vor allem die Verbindung zwischen der Fahrradstraße Promenade und der Burgstraße. Vorrangig soll der Radverkehr mit dem Ziel der Innenstadt die Wegeverbindung Promenade – Zillerbach – Stadtgarten – Marktstraße nutzen. Angesichts der ermittelten Verkehrsstärken im Radverkehr (vgl. Abb. 18) wird aber deutlich, dass ein vergleichbarer wenn nicht gar höherer Bedarf an einer direkten Erreichbarkeit der Innenstadt über die Burgstraße besteht. Diesbezüglich sollte geprüft werden, inwieweit direkte und indirekte Führungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der Engstellenbereiche möglich sind.



Fahrradstraße in der Promenade



Schlechte bzw. fehlende Radverkehrsführung im Bereich Schöne Ecke/Nöschenröder Straße

Zu der Radinfrastruktur zählt auch ein innenstadtnahes und attraktives Angebot an Abstellanlagen. Die Eingangsbereiche der Innenstadt (Fußgängerzone) weisen derzeit eine zu geringe Anzahl an qualitativ hochwertigen und sicheren Abstellanlagen auf. Teilweise wurden veraltete Fahrradständer durch neue Rahmenbügel (z. B. Westernstraße) ersetzt, können aber den Bedarf vor allem in den Sommermonaten nicht decken. Im Abschnitt der „Unteren“ Breiten Straße, die von hoher Bedeutung für den Radverkehr ist, befinden sich nur vereinzelt und nicht mehr zeitgemäße Abstellanlagen. Positiv sind dagegen die im Rahmen des D3-Projektes kostenfrei zur Verfügung gestellten Fahrradboxen an der Stadtecke (Umsetzung Februar 2012). Diese werden offensichtlich kaum angenommen. Grund für die geringe Akzeptanz ist unter anderem die fehlende Beschilderung und die zum Teil ungünstige Lage in Bezug auf den Blickbereich des Radverkehrs.

Die bestehende Zusammenarbeit der Stadt Wernigerode mit dem ADFC zeigt die Bemühungen zur Verbesserung der Situation im Radverkehr. Unter gemeinsamer Federführung wurde ein kurzer Abschnitt der „Unteren“ Breiten Straße unmittelbar vor der Stadtecke zu Gunsten einer sicheren Radverkehrsführung baulich umgestaltet. Ferner wird seit 2009 jährlich von Mai bis Oktober die Aktion „Wunsch-Rad-Briefkasten“ durchgeführt. Die Bewohner von Wernigerode aber auch Besucher und Gäste können ihre Wünsche, Hinweise, Meinungen und Kritik zum Thema Radverkehr loswerden. Mit dieser Aktion können Problempunkte zügig identifiziert werden. Die Gestaltung des Radverkehrs in Wernigerode erfolgt aktiv unter Einbeziehung aller. Zudem wurde die öffentliche Arbeitsgruppe „Mobilität und Verkehr“ seitens der Stadtverwaltung ins Leben gerufen, in der unter anderem auch der Radverkehr thematisiert wurde.

Die intensiven Anstrengungen für eine verstärkte Förderung des Radverkehrs in Wernigerode wurden im März 2013 mit einer Auszeichnung belohnt. Im Rahmen des durch den ADFC durchgeführten und vom Bundesverkehrsministerium geförderten „Fahrrad-Klima-Tests“ (2012) wurde Wernigerode in der Kategorie „Aufholer“ mit dem ersten Preis ausgezeichnet. Es muss nun das Ziel sein, das Engagement und die erfolgreiche Entwicklung des Radverkehrs weiter voranzutreiben.

2.9 Mängel und Defizite

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Innenstadt von Wernigerode zum Teil unangemessene Verkehrsstärken in sensiblen Wohn- und Aufenthaltsbereichen aufweist. Die Verkehrsbelastungen werden insbesondere durch die Parkverkehre hervorgerufen. Die vielen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und deren Bewirtschaftungsformen sind eine Konkurrenz zu den gering ausgelasteten Parkieranlagen. Sie rufen ein erhebliches Verkehrsaufkommen in der Innenstadt hervor. Ziel sollte es sein, den Parksuchverkehr in den gut an das übergeordnete Straßennetz angebotenen Parkieranlagen unterzubringen. Dazu müssen jedoch die Gebühren im sensiblen Bereich der Innenstadt neu überdacht werden. Die Ausweitung von Stellplätzen auf privaten Flächen schränkt den Handlungsspielraum zur Beeinflussung des Verkehrsaufkommens in der Innenstadt ein und sollte daher unterbunden werden. Ferner ist die Ausweisung von Bewohnerstellplätzen hinsichtlich der geltenden Gesetzeslage zu überprüfen. Die Präsenz des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt schränkt zudem die Aufenthaltsqualität zum Teil erheblich ein.

Dem Durchgangsverkehr sollte mit verkehrsregelnden Maßnahmen begegnet werden, sofern die damit in Verbindung stehende Leistungsfähigkeit des „Äußeren“ Erschließungsringes gewahrt werden kann. Zudem sind gestalterische Maßnahmen zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs sowie zur Attraktivitätsminderung für den durchgehenden Kfz-Verkehr in Betracht zu ziehen. Dies betrifft vor allem den Abschnitt der „Unteren“ Breiten Straße. Die heute vielfältigen, durch den Kfz-Verkehr geprägten Nutzungsansprüche sind hier kaum miteinander vereinbar. Das hohe Verkehrsaufkommen in der „Unteren„ Breiten Straße von bis zu 3.500 Kfz/24h und das erhöhte Geschwindigkeitsniveau stehen in einem signifikanten Widerspruch zur Umfeldnutzung aus Einzelhandel und Tourismus. Der untere Abschnitt der Breiten Straße ist zudem nicht auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer ausgerichtet. Die schmalen Gehwege und die überdimensionierte Fahrbahn gehen mit einem konfliktträchtigen Verhalten aller Verkehrsteilnehmer einher. Ziel muss es daher sein, die straßenräumliche Situation auf die nicht motorisierten Nutzungsansprüche auszurichten. Dies muss mit Restriktionen im Kfz-Verkehr zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen einhergehen.



Schmale Gehwege und überdimensionierte Fahrbahnbreite in der „Unteren“ Breiten Straße



Erhöhte Geschwindigkeiten in der „Unteren“ Breiten Straße aufgrund der mangelnden Straßenraumgestaltung

Die Netzlücke im „Äußeren“ Erschließungsring (B 244, L 85) zwischen der Nöschenröder Straße und der Halberstädter Straße führt in den südöstlichen Wohnquartieren (Lindenallee, Burgberg, Am Vorwerk) zu unverträglichen Verkehrsbelastungen. Eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens in diesen sensiblen Bereichen ist durch eine Bündelung bzw. Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf das übergeordnete Straßennetz zu erreichen. Der „Äußere“ Erschließungsring weist allerdings schon heute in den Hauptverkehrszeiten hohe Verkehrsbelastungen auf.

Für den Radverkehr stellt sich die Wegeverbindung zwischen der Fahrradstraße Promenade und der Burgstraße in Bezug auf die Erreichbarkeit der Innenstadt als unbefriedigend dar. Direkte Verbindungen als Alternative zur Marktstraße müssen gestärkt werden. Ferner ist die Durchlässigkeit der Innenstadt aufgrund von teilweise nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen (z. B. Teichdamm und Kanzleistraße) eingeschränkt. Zu den Defiziten der Infrastruktur zählen auch die Abstellanlagen für den Radverkehr. Die Qualität und Quantität der Abstellanlagen ist insbesondere an den Zugängen des Fußgängerbereichs nicht ausreichend. Entlang der „Unteren“ Breiten Straße befinden sich zum Teil veraltete und viel zu wenige Abstellanlagen. Durch eine einheitliche Gestaltung sollte ein Wiedererkennungseffekt erzielt werden. Ferner sind keine witterungsgeschützten Möglichkeiten zum Abstellen des Fahrrades vorhanden. Die Abstellboxen im Bereich Stadtecke sind ein erstes Signal, werden aber aufgrund der Lage und der wenigen Hinweise kaum wahrgenommen.

Das Stadtbussystem stößt grundlegend aufgrund der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auf eine gute Akzeptanz und Resonanz. Das Aushängeschild des ÖPNV sind seine Haltestellen. Die Rendezvous Haltestelle in der Ringstraße ist mit einem Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und dynamischen Fahrgastinformationssystemen gut ausgestattet. Im Vergleich dazu weisen die übrigen Haltestellen im Innenstadtbereich eine mangelnde Präsenz auf. Den Besuchern der Innenstadt muss verdeutlicht werden, dass auch andere Verkehrsmittel die Innenstadt zentral erschließen und eine attraktive Alternative zum Kraftfahrzeugverkehr darstellen. Ferner besteht derzeit keine ausreichend flächendeckende Erschließung der Innenstadt. Im südlichen Abschnitt der Innenstadt (z. B. Bereich Büchtingstraße und Lindenallee) ergeben sich Erschließungslücken. Diesbezüglich ist die Lage der Haltestellen und Linienführung zu überprüfen.

3 Leitbild „Verkehrsberuhigte Innenstadt“

3.1 Allgemeine Strategien und Entwicklungstrends

Die Entwicklung eines Leitbildes für die zukünftige verkehrliche Entwicklung der Stadt Wernigerode stellt die Grundlage für alle weiteren Planungsprozesse dar. Im Leitbild geht es um die Formulierung ökologischer, sozialer und ökonomischer Leitsätze und Anforderungen an das Verkehrssystem. Die gesellschaftlichen Werte- und Handlungsziele sind unter einem Planungshorizont 2025/2030 zu sehen.

Werteziele

Mobilität sozialverträglich zu gestalten bedeutet, allen Verkehrsteilnehmern eine hohe Verkehrssicherheit, gleichwertige Mobilitätschancen und möglichst viele Mobilitätsalternativen zu bieten. Dazu gehört unter anderem sowohl die Verbesserung der sozialen Sicherheit der Verkehrsanlagen als auch die gleichberechtigte Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel. Für alle sozialen Gruppen sollen angemessene verkehrliche Angebote bereitgestellt werden. Daraus lässt sich die Forderung nach Mobilitätsalternativen zum Pkw auf allen Wegen ableiten. Ein weiterer Faktor ist die Entwicklung einer stadtverträglichen Mobilität. Es sollen zur Sicherung der Erreichbarkeit von innerstädtischen Zielen mit Hilfe leistungsfähiger Verkehrsträger in Übereinstimmung mit der gesamtstädtischen Entwicklung geeignete Maßnahmen ergriffen werden. Dabei sollen eine Berücksichtigung von Umweltqualitätszielen (Luft und Lärm) im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu Grunde gelegt und Voraussetzungen zur Entwicklung stadt- und straßenräumlicher Qualitäten geschaffen werden.

Handlungsziele

Die Veränderung des Modal-Splits zu Gunsten des Umweltverbundes wird durch eine Verlagerung des nicht vermeidbaren Verkehrs auf möglichst umweltverträgliche Verkehrsmittel erzielt. Dazu ist es notwendig, den Umweltverbund, d. h. den ÖPNV, das Radfahren und das Zu-Fuß-Gehen in seiner Attraktivität zu stärken und zu fördern. Dies beinhaltet insbesondere im Radverkehr auch bauliche Maßnahmen, die jedoch im Einzelfall einen Umbau der Straßenverkehrsanlagen unter Reduzierung der Kapazität im Kfz-Verkehr erfordern. Auch wird eine solche konsequente Vorgehensweise im Allgemeinen als Voraussetzung für die Erzielung spürbarer Verlagerungseffekte angesehen.

Zudem muss das Bewusstsein für das Mobilitätsverhalten geschärft werden. Dies beinhaltet, dass das eigene Verkehrsverhalten reflektiert und zu den Möglichkeiten, die andere Gruppen bezüglich des Verkehrsverhaltens haben, in Beziehung gesetzt wird. Um die Verkehrsteilnehmer vor eine echte Auswahl zu stellen, reicht das Anbieten von Mobilitätsalternativen allein nicht aus. Diesbezüglich ist eine Verbesserung des „Images“ des Umweltverbundes erforderlich. Ein weiterer Schritt dazu ist die Mobilitäts-erziehung von Kindern und Jugendlichen sowie die Nennung der Kostenwahrheit im Vergleich der Verkehrsmittel. Mobilitätsalternativen auf allen Wegen bedingt aber auch eine Informiertheit der Bewohner von Werni-

gerode über vorhandene Angebote. Dazu muss die Mobilitätsberatung in Wernigerode weiter auf- und ausgebaut werden. Die Einbeziehung von mittlerweile standardisierten Medien wie das Internet ist dabei von großer Bedeutung, da vor allem die jüngere Generation verstärkt auf dieses zurückgreift.

Trotz einer verstärkten Förderung des Umweltverbundes ist eine flüssige und vor allem stadtverträgliche Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs nach wie vor ein wichtiges Ziel bei der weiteren verkehrlichen Entwicklung. Dabei soll sowohl eine Bündelung des Kraftfahrzeugverkehrs auf leistungsfähige Routen (Hauptverkehrsstraßennetz) erreicht sowie eine hohe Qualität des Verkehrsablaufs im Knotenpunktsystem angestrebt werden. In diesem Zuge muss auch ein funktionierender Wirtschaftsverkehr sichergestellt werden. Die Regelung und Ordnung des notwendigen Wirtschaftsverkehrs in der Innenstadt von Wernigerode ist den Bedürfnissen anzupassen und soll möglichst zu keinen maßgeblichen Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer führen.

Unter dem stadtplanerischen und stadtgestalterischen Aspekt soll der Stadtraum möglichst attraktiv gestaltet werden. Dies nimmt insofern eine wichtige Bedeutung ein, als dass Wernigerode ein hohes Maß an Tourismusverkehr vorweisen kann. Die Straßen sollen nicht nur attraktiv, sondern vor allem auch sicher sein. Ferner soll der Verkehrsraum auch als Lebensraum verstanden werden. Dabei sind die vorhandenen Charaktere zu bewahren, da sich auch die Bewohner mit diesen identifizieren. Die Auseinandersetzung mit der Straßenraumgestaltung soll die Nutzung von Straßen- und Platzräumen für Aufenthalt und Kinderspiel, für Fußgänger und Radfahrer verbessern bzw. überhaupt erst ermöglichen. Trotz einer weitestgehend flächenhaften Verkehrsberuhigung, insbesondere in der Innenstadt von Wernigerode, sind Probleme im Wohnumfeld zu sehen. Defizite sind dabei oft gestaltungsbedingt, häufig stehen die genannten Nutzungen aber auch in Konkurrenz zu den bisher als wichtiger eingeschätzten Ansprüchen des ruhenden Verkehrs.

Oberziel	Das Verkehrskonzept dient der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung zentraler Aufenthalts- und Wohnbereiche in Wernigerode.	
Werteziele	Mobilität sozialverträglich gestalten! <ul style="list-style-type: none"> • Allen Verkehrsteilnehmern gleichwertige Mobilitätschancen bieten • Mobilitätsalternativen auf möglichst vielen Wegen bieten • Die Belange von Kindern, Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen berücksichtigen 	Mobilität stadtverträglich gestalten! <ul style="list-style-type: none"> • Alle innerstädtischen Ziele sollen gut erreichbar sein • Straßenräumliche Qualitäten entwickeln und sichern
	Den Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes verändern! <ul style="list-style-type: none"> • Das ÖPNV-Angebot verbessern • Das Radfahren und Zu-Fuß-Gehen fördern 	Das Straßennetz leistungsfähig halten! <ul style="list-style-type: none"> • Den Kraftfahrzeugverkehr auf dem Hauptverkehrsstraßennetz flüssig halten • Den Kraftfahrzeugverkehr auf Hauptverkehrsstraßen bündeln
Handlungsziele	Das Bewusstsein für das Mobilitätsverhalten schärfen! <ul style="list-style-type: none"> • Über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen informieren • Unnötige Verkehrswege vermeiden 	Den Stadtraum attraktiver gestalten! <ul style="list-style-type: none"> • Straßen sicherer und attraktiver gestalten • Straßenraumgestaltung im Einklang mit den Umfeldnutzungen

Abb. 19 Vorschlag für ein strategisches Leitbild für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Wernigerode

3.2 Lokale Ziele

Die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer stellen vielfältige Nutzungsansprüche an den Straßenraum, die oftmals im Widerspruch zueinander stehen. Eine gute verkehrliche Erschließung und ein möglichst großes Parkraumangebot für den Kraftfahrzeugverkehr stehen den Belangen seitens des Fuß- und Radverkehrs sowie der Aufenthaltsqualität gegenüber. Die hohe Präsenz des fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs in der Innenstadt von Wernigerode ist mit Einschränkungen in der Bewegungsfreiheit der Innenstadtbesucher verbunden. **Ziel muss daher die Förderung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung zu Gunsten der Nahmobilität sein. Dies beinhaltet ggf. auch restriktive Maßnahmen gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV.**

Die lokalen Ziele für die weitere verkehrliche Entwicklung der Innenstadt basieren auf dem zuvor entwickelten Leitbild bzw. Strategien und gehen aus den herausgearbeiteten Defiziten der Zustandsanalyse hervor.

<h3>Kraftfahrzeugverkehr</h3> 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vermeidung von Durchgangsverkehr im sensiblen Erschließungsstraßennetz (z. B. Mittelstraße) ■ Minimierung von Umwegfahrten über die „Untere“ Breite Straße ■ Reduzierung der Verkehrsbelastungen in der „Unteren“ Breiten Straße ■ Untersuchung/Prüfung einer Verkehrsreduzierung für den Bereich Lindenallee, Burgberg/Am Vorwerk ■ Bedarfsgerechtes Parkraumkonzept unter Berücksichtigung der Bewohner ■ Umsetzung eines stadtverträglichen Parkraumangebotes ■ Erreichbarkeit der Innenstadt für den Lieferverkehr sicherstellen
<h3>Radverkehr</h3> 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhöhung der Verkehrssicherheit ■ Konfliktreduzierung im Bereich Marktstraße und „Untere“ Breite Straße ■ Verbesserung der Überquerungsqualität an den äußeren Erschließungsknotenpunkten (B 244/L 85) ■ Erleichterung der Zugänglichkeit zur Innenstadt im Bereich Schöne Ecke - Burgstraße ■ Durchlässigkeit der Innenstadt durch weitere Öffnungen von Einbahnstraßen erhöhen ■ Sicherstellung eines ausreichenden Angebots an Abstellanlagen an den Zugangsbereichen des Fußgängerbereiches
<h3>Stadtbusverkehr</h3> 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung und Stärkung des bewährten Stadtbussystems ■ Flüssige Abwicklung der Stadtbuslinien an den Knotenpunkten ■ Barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen
<h3>Fußgängerverkehr</h3> 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhaltung und Stärkung der vorhandenen Fußgängerzone ■ Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt ■ Gestalterische Aufwertung der „Unteren“ Breiten Straße ■ Verbesserung der Qualitäten im Längs- und Querverkehr ■ Barrierefreiheit möglichst sicherstellen

Abb. 20 Lokale Ziele für die weitere Entwicklung der Innenstadt

4 Handlungs- und Maßnahmenkonzept

Das Handlungs- und Maßnahmenkonzept hat eine Neustrukturierung des Verkehrsablaufs in der Innenstadt von Wernigerode zum Ziel. Die teilweise hohen Verkehrsbelastungen sollen zu Gunsten einer weiteren verkehrlichen Beruhigung und somit einer Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität reduziert werden. Ferner werden Maßnahmenvorschläge für die weitere Stärkung und Förderung des Umweltverbundes gegeben.

Das Verkehrsgeschehen in der Innenstadt ist komplex und von vielen Faktoren abhängig. Einzelmaßnahmen zeigen häufig in Bezug auf die gesetzten Ziele einen geringen Wirkungsgrad. Daher soll ein schlüssiges Gesamtkonzept für die Innenstadt entwickelt werden, bei dem alle Verkehrsteilnehmer Berücksichtigung finden sollen. Mit einer bedarfsgerechten Organisation der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum unter Berücksichtigung einer geeigneten und einheitlichen Bewirtschaftungsform kann auf das Verkehrsaufkommen maßgeblich Einfluss genommen werden. In diesem Zusammenhang muss die Verkehrslenkung auf das vorhandene Parkraumangebot abgestimmt sein. Eine möglichst umwiegarme Erschließung der Stellplätze im Innenstadtbereich steht dabei im Vordergrund. Um der gewünschten hohen Wohn- und Aufenthaltsqualität gerecht zu werden, ist ein stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau durch eine funktionale und nutzungsgerechte Straßenraumgestaltung zu fördern. Ein weiterer maßgeblicher Einflussfaktor auf das Verkehrsgeschehen stellt die Nahmobilität dar. Langfristig muss sich das Mobilitätsverhalten der Bewohner von Wernigerode ändern. Mit einer Sensibilisierung soll das eigene Verkehrsverhalten reflektiert werden. Offensive Aufklärungsaktionen zu den vorhandenen Verkehrsangeboten in Wernigerode und die Präsenz des Umweltverbundes sind zu stärken und zu fördern. Die Handlungsschwerpunkte mit Auswirkungen auf den Innenstadtverkehr sind als Übersicht in der Abb. 21 dargestellt.

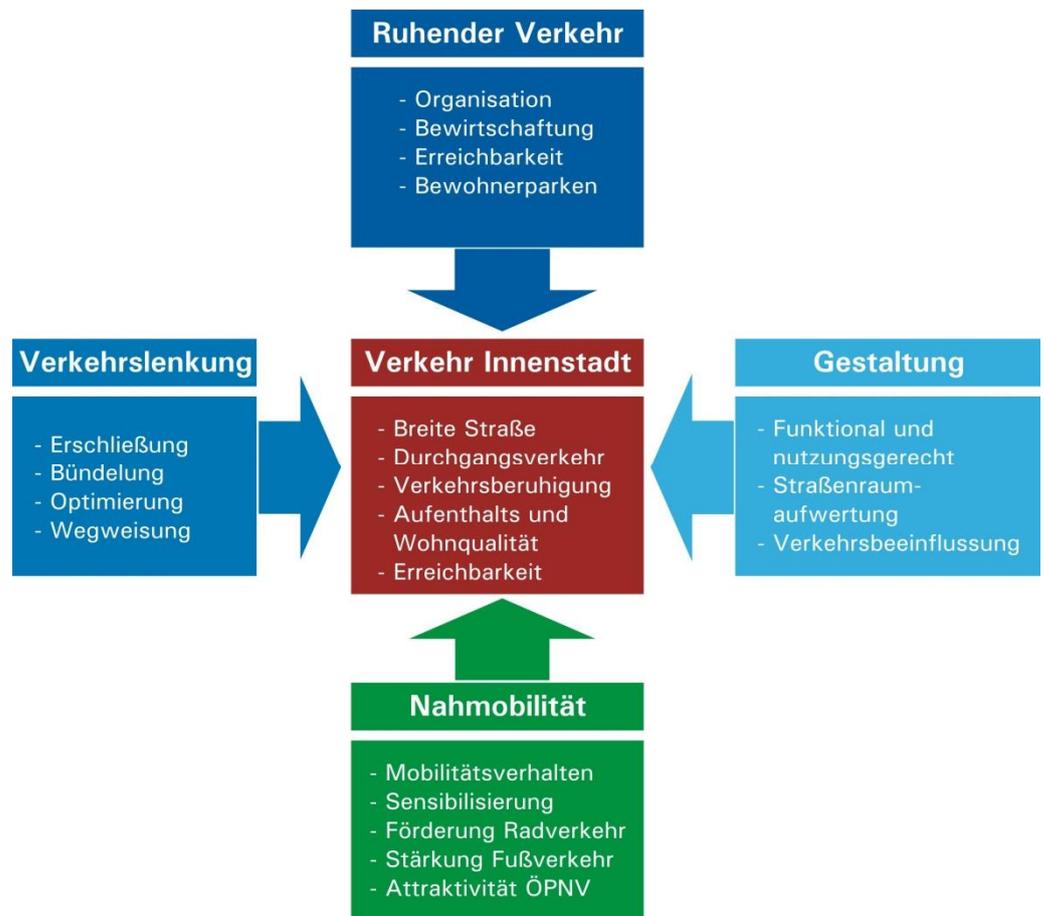


Abb. 21 Verknüpfung der Handlungsschwerpunkte mit Auswirkungen auf den Innenstadtverkehr

4.1 Netzgliederung und Straßenraumgestaltung

4.1.1 Quartierserschließung

Für die Innenstadt von Wernigerode werden verschiedene Varianten zur zukünftigen Verkehrsführung und -lenkung des Kraftfahrzeugverkehrs betrachtet. Dazu wird eine Untergliederung der Innenstadt in einzelne Quartiere vorgeschlagen. Die Quartiersgliederung soll zum einen für ein stadtverträgliches Parkraumkonzept als auch für eine geordnete Erschließung über ein fest definiertes Hauptsammelstraßennetz behilflich sein. Die inneren Grenzen der Quartiere werden im Wesentlichen durch die bestehenden Hauptsammelstraßen bzw. durch die Breite Straße und Westernstraße gebildet. Die äußeren Grenzen werden durch den „Äußeren“ Erschließungsring (B 244) und die Lindenallee festgelegt (vgl. Abb. 22).

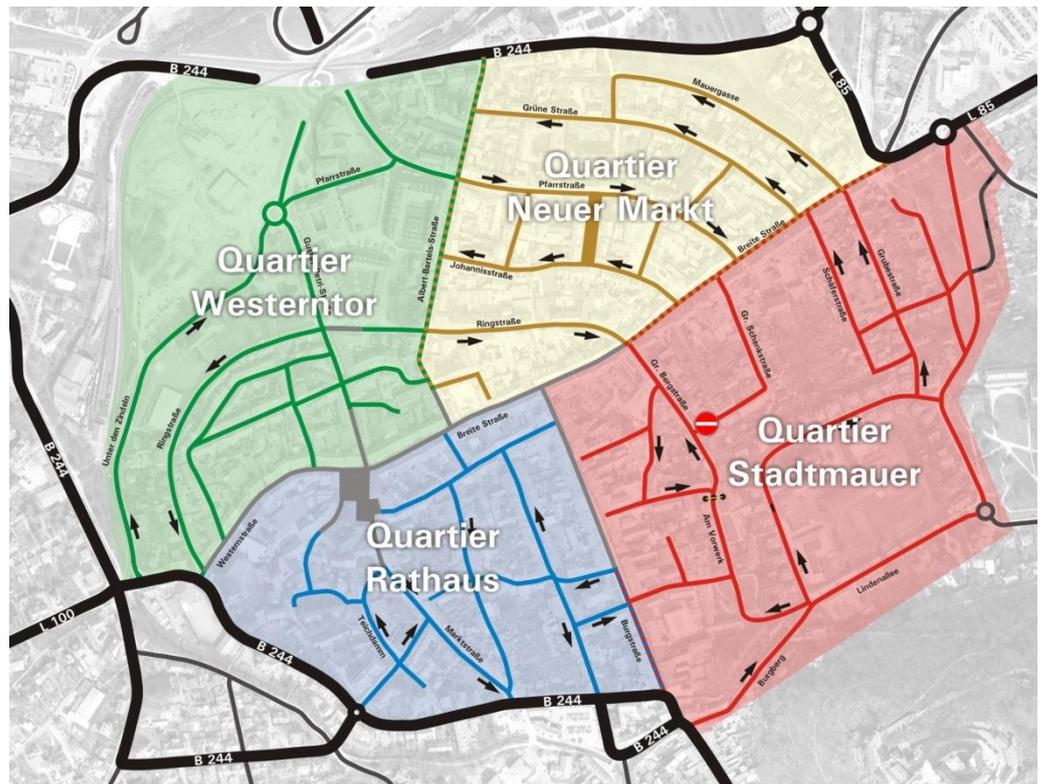


Abb. 22 Gliederung der Innenstadt

Für das südlich gelegene Rathausquartier sind der Marktplatz, das Rathaus und das Landesgymnasium für Musik von Bedeutung. Die Straßen Marktstraße, Kanzleistraße und Teichdamm werden durch den ruhenden Verkehr geprägt. Zudem befindet sich in diesem Quartier auch die Parkierungsanlage Gothisches Haus. Die Attraktivität des innenstadtnahen Parkraumangebots geht mit einem entsprechenden Verkehrsaufkommen einher. Erschlossen wird das Rathausquartier im Wesentlichen über die Kanzleistraße (Zielverkehr), Marktstraße (Quellverkehr) und die Burgstraße. Die Kochstraße und die Büchtingstraße sind vorrangig reine Erschließungsstraßen für den Bewohnerverkehr. Dennoch wird über diese aufgrund der bewirtschafteten Stellplätze am Kohlmarkt Parksuchverkehr abgewickelt. Im Rahmen eines neu zu gestaltenden Parkraumkonzeptes sollte ein Entfall der Stellplätze am Kohlmarkt zu Gunsten einer Platzgestaltung mit hoher Aufenthaltsfunktion (z. B. Außengastronomie) erfolgen. Das Quartier ist lediglich aus Süden über den „Äußeren“ Erschließungsring erreichbar.

Das Quartier Stadtmauer kann unter Berücksichtigung der heute vorhandenen Verkehrsstrukturen aus Norden über die Lindenallee und aus Süden über den Burgberg bzw. die Burgstraße erschlossen werden. Die Burgstraße dient somit zur Erschließung der beiden Quartiere Rathaus und Stadtmauer. Bis auf vereinzelte Gastronomie- und Hoteleinrichtungen sowie kleinere Gewerbe findet im Quartier vorrangig das Wohnen statt. Ferner befinden sich hier das Planetarium und die Nationalparkverwaltung sowie der angrenzende Lustgarten. Der Quartiersbereich Große Bergstraße bzw. Steingrube kann bei geschlossener Polleranlage in der Straße Am Vorwerk ausschließlich aus Norden über den Straßenzug Albert-Bartels-Straße –

Ringstraße erreicht werden. Dies führt in den nördlichen Quartieren zwangsweise zu Durchgangsverkehren. Die „Untere“ Breite Straße nimmt insofern eine besondere Bedeutung für die Erschließung des Quartiers ein, als dass über diese ein Teil des Quellverkehrs wegen bestehender Einbahnstraßenregelungen abgewickelt werden muss. Dies betrifft u. a. die Bereiche Große Bergstraße, Große Schenkstraße, Schäferstraße und Grubestraße. Eine ausschlaggebende Stellung nimmt das Quartier bezogen auf das innenstadtnahe Parkraumangebot aufgrund der vergleichsweise umwegigen Erschließung nicht ein, auch wenn partiell bewirtschaftete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum angeboten werden.

Im Gegensatz zum Quartier Stadtmauer wird ein Großteil des innenstadtbezogenen Parksuchverkehrs im Quartier Neuer Markt abgewickelt. Das Quartier wird durch das Parken im öffentlichen Straßenraum und auf bestehenden Parkieranlagen geprägt. Die Erschließung erfolgt über die Albert-Bartels-Straße (Quell- und Zielverkehr) und über die „Untere“ Breite Straße (Quellverkehr). Die „Untere“ Breite Straße nimmt auch in diesem Quartier eine besondere Stellung in der Erschließung für die Bewohner ein. Ferner wird über die Ringstraße und die Breite Straße der öffentliche Personennahverkehr innerhalb des Quartiers abgewickelt. Das Quartier ist durch Wohnen in historischen Gebäuden gekennzeichnet. Die derzeit hohe Bedeutung des Quartiers für die Erschließung der Innenstadt macht sich im Verkehrsaufkommen deutlich bemerkbar. Der Parksuchverkehr nimmt merklichen Einfluss auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Das Quartier Westerntor ist für das Parken in der Innenstadt ebenfalls relevant. Ein Großteil der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum befindet sich in der Ringstraße. Ergänzt wird das Parkraumangebot um die bewirtschafteten Parkieranlagen Pfarrstraße und Zentrum. Im Quartier Westerntor befindet sich die zentrale Rendezvous Haltestelle der vier Stadtbushaltestellen. Die Gustav-Petri-Straße nimmt nicht nur eine Erschließungsfunktion für den Kraftfahrzeugverkehr, sondern auch für den Fußverkehr aus den nördlich der Innenstadt gelegenen Wohnquartieren und zu der Rendezvous Haltestelle, ein. Erschlossen wird das Quartier weiterhin über die Straße Unter den Zindeln und über den Heltauer Platz. Die Albert-Bartels-Straße hat eine zweifache Erschließungsfunktion. Sie wickelt vorrangig den Erschließungsverkehr des Quartiers Neuer Markt ab, aber auch den des Quartiers Westerntor.

4.1.2 Erschließungsvarianten

Die betrachteten Erschließungsvarianten sollen die Erschließung der Quartiere für den Bewohnerverkehr und den Besucherverkehr (unabhängig des Bewirtschaftungskonzeptes) optimieren. Dabei sollen Umwegfahrten und somit zusätzliche Verkehrsbelastungen möglichst vermieden bzw. reduziert werden, um die Qualitäten der Innenstadt zu stärken. Ferner ist es das Ziel, das Durchgangsverkehrsaufkommen zu unterbinden bzw. das Suchen eines Stellplatzes unattraktiv zu gestalten. Wie zuvor in diesem Kapitel erläutert, ist die weitere verkehrliche Beruhigung der Innenstadt nicht allein durch die Verkehrslenkung und -führung zu bewerkstelligen.

Die Erschließung der Innenstadt muss auch immer im Einklang mit der Straßenraumgestaltung und dem Parkraumkonzept stehen. Ferner müssen Anstrengungen für eine verstärkte Förderung der Nahmobilität unternommen werden.

Die **Erschließungsvarianten A-1 und A-2** beziehen sich vorrangig auf die nördliche Erschließung der Wernigeröder Innenstadt und gehen von einer weiteren Nutzung der „Unteren“ Breiten Straße für den Kraftfahrzeugverkehr aus – also die Bestandsituation. Die „Untere“ Breite Straße muss zukünftig eine gestalterische Aufwertung und einen nutzungsgerechten Ausbau erhalten. Die Neugestaltung soll dabei einen maßgeblichen Einfluss auf das Geschwindigkeitsniveau und die Attraktivität für den Kraftfahrzeugverkehr nehmen. Die Gestaltungsmöglichkeiten für die „Untere“ Breite Straße unter Berücksichtigung einer Freigabe für den Kraftfahrzeugverkehr werden im nachfolgenden Kapitel 4.1.3 erläutert.

Die **Erschließungsvarianten B-1 und B-2** gehen von einer Verkehrsvermeidung bzw. einer Einschränkung der Durchlässigkeit der Lindenallee aus (vgl. Abb. 23). Die Erschließungsvarianten B-1 und BA-2 stehen in keiner Abhängigkeit zu den Erschließungsvarianten A-1 und A-2. Die Variante B-1 sieht eine Teilentlastung der heute verkehrsberuhigten aber dennoch mit etwa 7.000 Kfz/24h belasteten Lindenallee, vor. Die Durchlässigkeit ist lediglich für die Verbindung von der B 244 (aus Richtung Nöschenrode) über den Burgberg und die Lindenallee gegeben. Die Einbahnstraßenregelung der Straße Am Vorwerk kann zu Gunsten des Bewohnerquellverkehrs umgedreht und somit für den Kraftfahrzeugverkehr weiter genutzt werden. Im Gegensatz dazu wird die Durchlässigkeit in der Variante B-2 gänzlich unterbunden. Am Knotenpunkt Walther-Rathenau-Straße/Burgberg/Lindenallee müsste für den Bewohnerquellverkehr aus der Straße Burgberg eine Wendemöglichkeit und das Verlassen des Quartiers über die Straße Am Vorwerk gewährleistet werden. Die Lindenallee kann mit dieser Maßnahme gänzlich verkehrlich beruhigt werden.

Die Erschließungsvarianten B-1 und B-2 sind mit Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz verbunden. Die eintretenden Verkehrsverlagerungen werden zu einer Mehrbelastung des „Äußeren“ Erschließungsringes führen. Diesbezüglich sind vor einer Umsetzung ergänzende Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes zwingend erforderlich. Eine Umsetzung der Erschließungsvarianten B-1 und B-2 ist ohne eine eingehende Untersuchung zum „Äußeren“ Erschließungsring nicht realisierbar. Im Vordergrund der Betrachtungen stehen daher die Erschließungsvarianten A-1 und A-2.

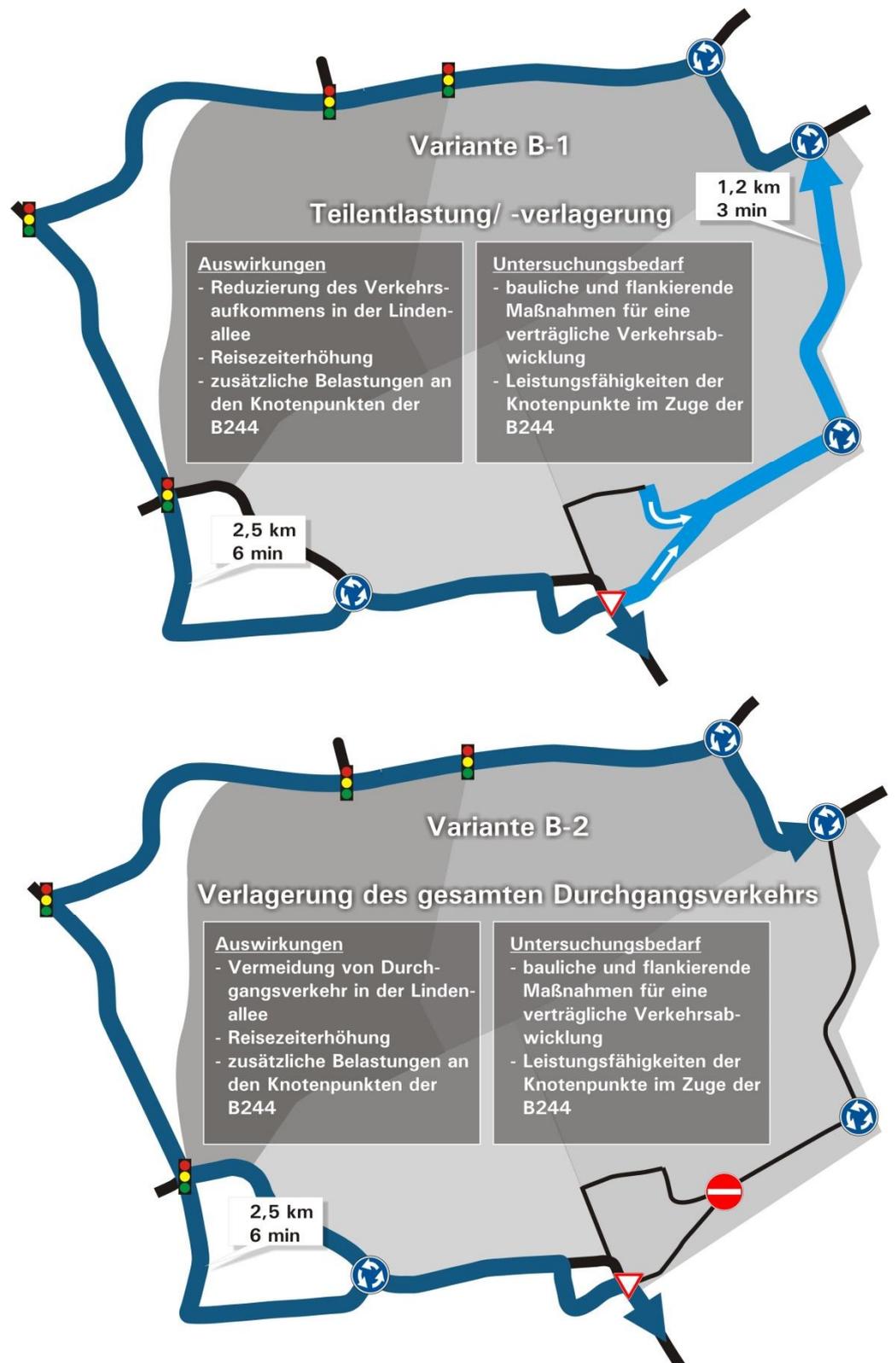


Abb. 23 Verkehrliche Randbedingungen für die Erschließungsvarianten B-1 und B-2

Die **Erschließungsvarianten C-1 und C-2** gehen im Gegensatz zu Erschließungsvarianten A-1 und A-2 sowie B-1 und B-2 von einer Schließung der „Unteren“ Breiten Straße für den Kraftfahrzeugverkehr aus. Die Vari-

ante C-2 sieht eine Teilspernung der „Unteren“ Breiten Straße für den Kfz-Verkehr vor.

Im Folgenden wird auf die angesprochenen Erschließungsvarianten detaillierter eingegangen.

Erschließungsvariante A-1

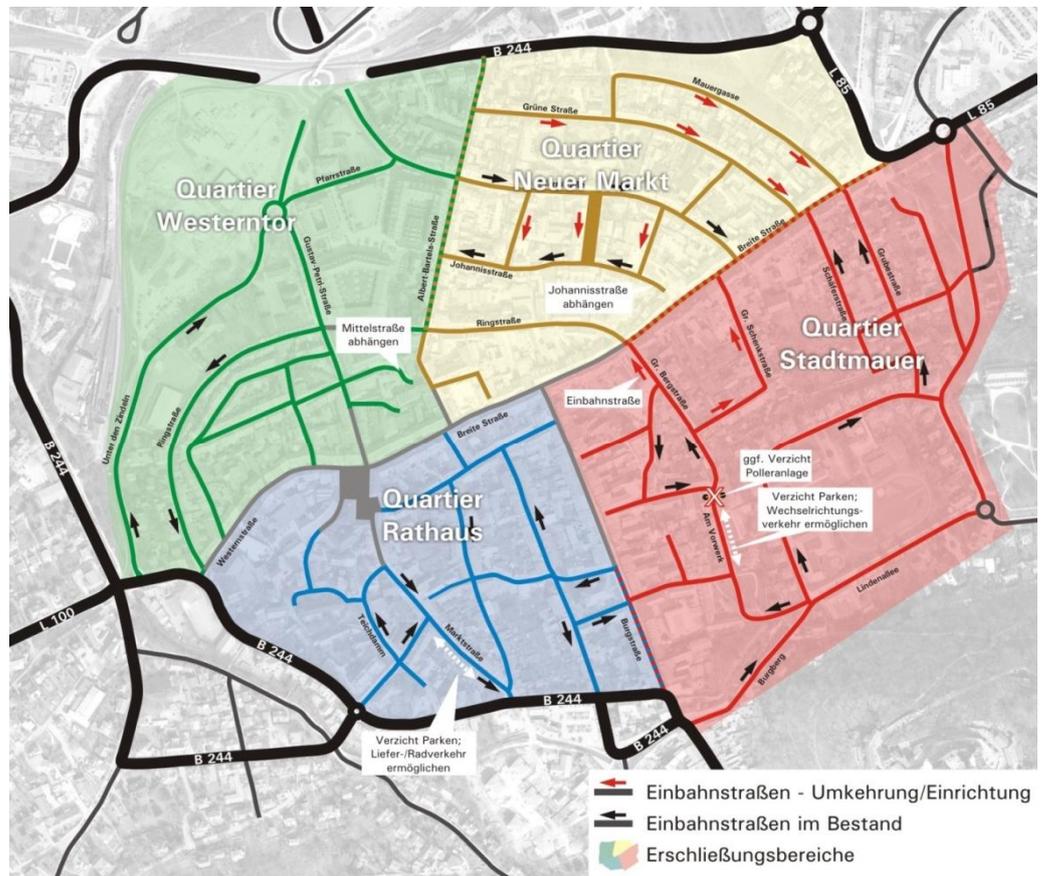


Abb. 24 Darstellung der Erschließungsvariante A-1

Die Einbahnstraßenregelung im Quartier Neuer Markt wird zu Gunsten einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen (Vermeidung von Umwegen) entlang der „Unteren“ Breiten Straße modifiziert. Dazu werden die Fahrtrichtungen der Einbahnstraßen Mauergasse und Grüne Straße umgekehrt. Die Bewohner erreichen die beiden Erschließungsstraßen Mauergasse und Grüne Straße auf direktem Wege über die Hauptsammelstraße Albert-Bartels-Straße und können das Quartier über einen kurzen Abschnitt der „Unteren“ Breite Straße verlassen (vgl. Abb. 24). Ferner soll der Parksuchverkehr im Quartier reduziert werden. Besucher der Innenstadt sollen möglichst ohne Umwege zur Parkieranlage Neuer Markt bzw. zu den Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum über die Pfarrstraße geführt werden. Der Neue Markt, die Hirtenstraße und die Brandgasse werden als Einbahnstraßen eingerichtet bzw. die bestehende Fahrtrichtung umgekehrt. Der vorhandene Parksuchverkehr im Quartier soll möglichst unterbunden werden. Der Quellverkehr wird über die Albert-Bartels-Straße zum

übergeordneten Hauptverkehrsstraßennetz abgeleitet. Es wird ferner vorgeschlagen, die Johannisstraße von der „Unteren“ Breiten Straße abzuhängen, um eine weitere verkehrliche Beruhigung im Engstellenbereich der „Unteren“ Breiten Straße zu erreichen. Der abgehängte Abschnitt könnte zukünftig als Platzsituation wirken. Die heute dort verkehrende „Bimmelbahn Wernigerode“ kann je nach Untervariante weiterhin über diesen Abschnitt geführt werden. Die vorgeschlagene Verkehrslenkung im Quartier ist immer mit einem angepassten Parkraumkonzept in Verbindung zu bringen. Die Maßnahmen zur Verkehrslenkung allein sind nur im geringen Maße wirksam. Diesbezüglich sollten die wenigen Stellplätze in der „Unteren“ Breiten Straße für eine hohe Aufenthaltsqualität und eine verkehrliche Beruhigung entfallen.

Im Quartier Stadtmauer wird vorgeschlagen, den unteren Abschnitt der Großen Bergstraße als Einbahnstraße in Richtung Breite Straße einzurichten (vgl. Abb. 24). Bewohner- und Parksuchverkehre, die heute das Quartier Stadtmauer aus Norden über die Albert-Bartels-Straße und Ringstraße anfahren und zu unerwünschten Verkehrsbelastungen im Quartier Neuer Markt führen, können somit reduziert werden. Das Quartier wäre ausschließlich über die Lindenallee oder die Burgstraße erreichbar. Die kleine und große Schenkstraße kann ebenso als Einbahnstraße in Richtung Breite Straße eingerichtet werden. Dies würde zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen im Engstellenbereich der „Unteren“ Breiten Straße beitragen. Zur Gewährleistung der Erschließung müsste auf die versenkbare Polleranlage verzichtet werden. Auf das straßenräumliche Parken in der Straße Am Vorwerk sollte für die Ermöglichung eines Wechselrichtungsverkehrs verzichtet werden.

Eine Optimierung der Verkehrslenkung wird im Rathausquartier nicht vorgesehen. Allerdings sollte insbesondere im Engstellenbereich der Marktstraße einseitig auf das Parken im öffentlichen Straßenraum verzichtet werden, um die Befahrbarkeit für den Rad- und Lieferverkehr aufrecht erhalten zu können (vgl. Abb. 24).

Im Quartier Westerntor wird das Abhängen der Mittelstraße auf Seiten der Albert-Bartels-Straße zur Vermeidung von Durchgangsverkehren vorgeschlagen. Verwaltungs- und sonstige Einrichtungen können über die Hauptsammelstraße Gustav-Petri-Straße erreicht werden. Infolge dieser Maßnahme besteht die Gefahr, dass die Rendezvous Haltestelle verstärkt widerrechtlich zum Durchfahren genutzt wird. Durch den Einsatz einer Busschleuse kann dies verhindert werden.

Erschließungsvariante A-2

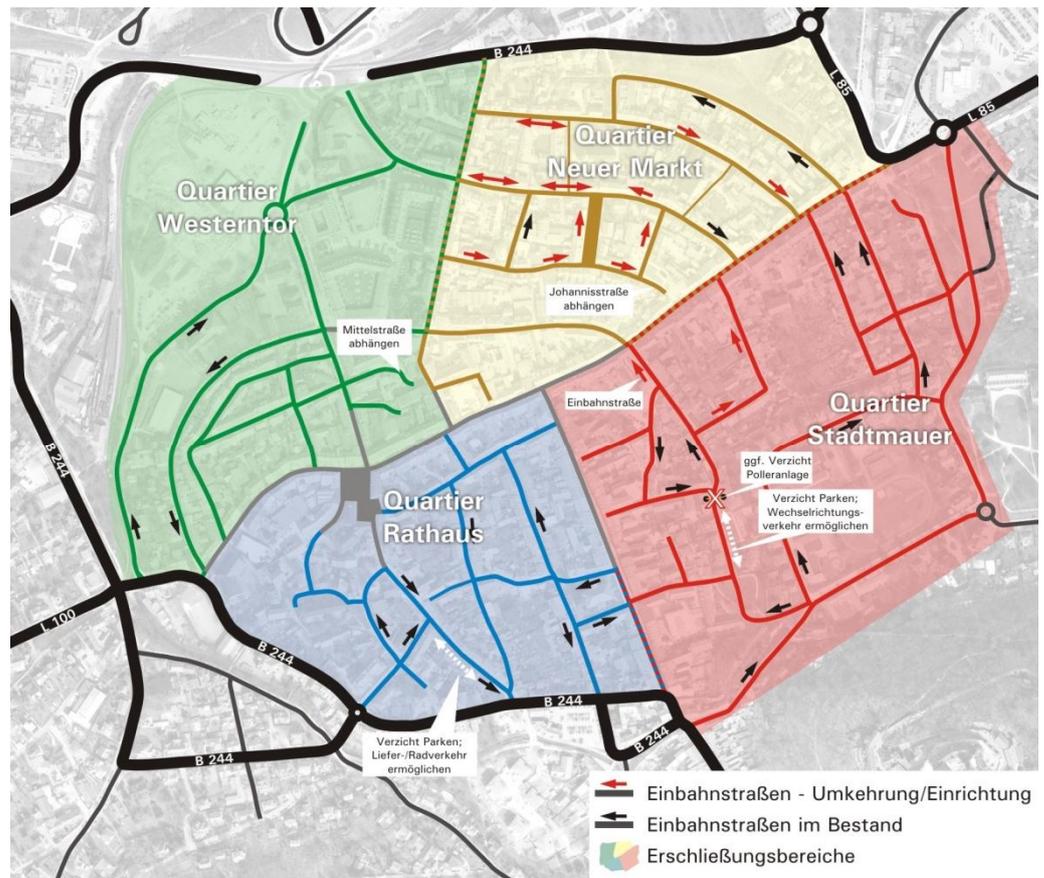


Abb. 25 Darstellung der Erschließungsvariante A-2

Die Erschließungsvariante A-2 sieht im Vergleich zur Erschließungsvariante A-1 eine Alternative Verkehrsführung im Quartier Neuer Markt vor. Die Grüne Straße ist zwischen der Albert-Bartels-Straße und der Mauergasse in beiden Richtungen befahrbar. Die heutige Einbahnstraßenführung im unteren Abschnitt der Grünen Straße – also zwischen Mauergasse und „Untere“ Breite Straße wird umgekehrt. Die Mauergasse bleibt hinsichtlich ihrer Verkehrsführung unangetastet (vgl. Abb. 25). Vorteil dieser Variante ist, dass die Bewohner ihr Quartier umwegfrei erreichen und über die Albert-Bartels-Straße wieder verlassen können.

Die Pfarrstraße wird zwischen der Albert-Bartels-Straße und dem Neuen Markt für den Kfz-Verkehr in beiden Richtungen geöffnet. Die heutige Einbahnstraßenregelung zwischen der Brandgasse und dem Neuen Markt wird umgekehrt. Durchgangsverkehre, die vom Heltauer Platz oder aber auch von der Albert-Bartels-Straße kommen und in Richtung „Untere“ Breite Straße fahren, sollen somit vermieden werden.

Um die Erreichbarkeit des Quartiers für die Bewohner zu gewährleisten, muss eine Umkehrung der Einbahnstraßenregelung in der Johannisstraße vorgenommen werden. Die Hirtenstraße, der Neue Markt und die Brandgasse werden als Einbahnstraßen von der Johannisstraße in Richtung Pfarrstraße angelegt. Parkverkehre werden demnach vorrangig über die

Johannisstraße und zu den Parkieranlagen geführt. Der wesentliche Vorteil dieser Variante liegt aber darin, dass der abfließende Parkverkehr wieder über die Albert-Bartels-Straße in Richtung „Äußeren“ Erschließungsring geführt wird. Mit dieser Maßnahme kann ein deutlicher Beitrag zu einer weiteren verkehrlichen Beruhigung der „Unteren“ Breiten Straße geleistet werden.

Erschließungsvariante B-1

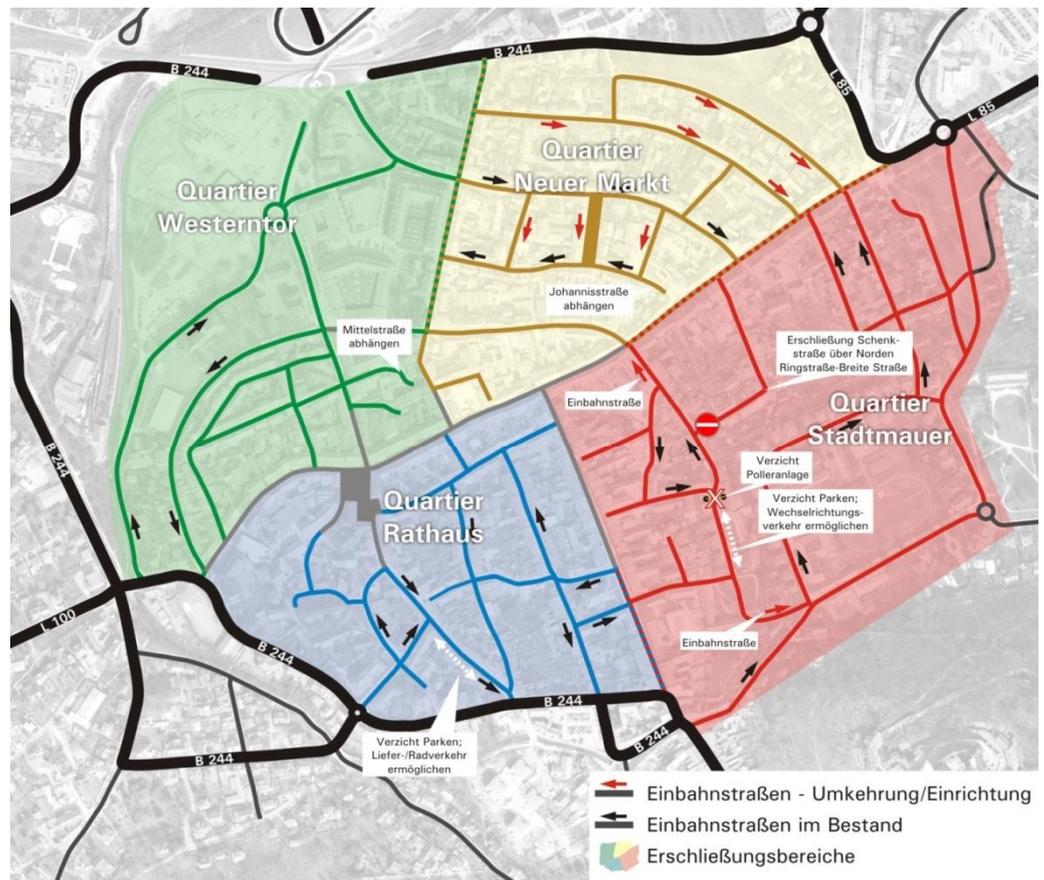


Abb. 26 Erschließungsvariante B-1 – Teilspernung der Verbindung Nöschenröder Straße (B 244) - Halberstädter Straße (L 85) in Fahrtrichtung Lindenallee – Am Vorwerk

Die Erschließungsvariante B-1 sieht in den Quartieren Westerntor, Neuer Markt und Rathaus gegenüber der zuvor beschriebenen Erschließungsvariante A-1 und A-2 keine Unterschiede vor. Eine Realisierung der Erschließungsvariante B-1 kann erst dann in Betracht gezogen werden, wenn eine umfangreiche Analyse des „Äußeren“ Erschließungsringes in Bezug auf eventuelle Optimierungspotenziale erfolgt ist.

Aufgrund der unterbundenen Durchlässigkeit für die Verbindung Lindenallee – Am Vorwerk ergeben sich vorrangig für das Quartier Stadtmauer verkehrliche Auswirkungen. Die Straße Am Vorwerk bleibt für den Kraftfahrzeugverkehr zwar geöffnet, die Einbahnstraßenregelung wird je-

doch umgedreht, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden (vgl. Abb. 26). Die eingeführte Einbahnstraßenregelung im unteren Abschnitt der Großen Bergstraße bleibt gegenüber der Erschließungsvariante A-1 bzw. A-2 bestehen. Als Alternative zu den Erschließungsvarianten A-1 und A-2 kann die Verkehrsregelung der Kleinen Schenkstraße und Großen Schenkstraße wie im Bestand übernommen werden (unechte Einbahnstraße). Die Erschließung erfolgt in diesem Fall über das Quartier Neuer Markt bzw. über die Albert-Bartels-Straße und die Ringstraße. Einer zusätzlichen Reduzierung der Verkehrsbelastungen im Engstellenbereich der „Unteren“ Breiten Straße kann damit nicht entsprochen werden. Andernfalls ist die Einrichtung einer echten Einbahnstraße wie in der Erschließungsvariante A-1 oder A-2 dargestellt verkehrlich ebenfalls möglich.

Erschließungsvariante B-2

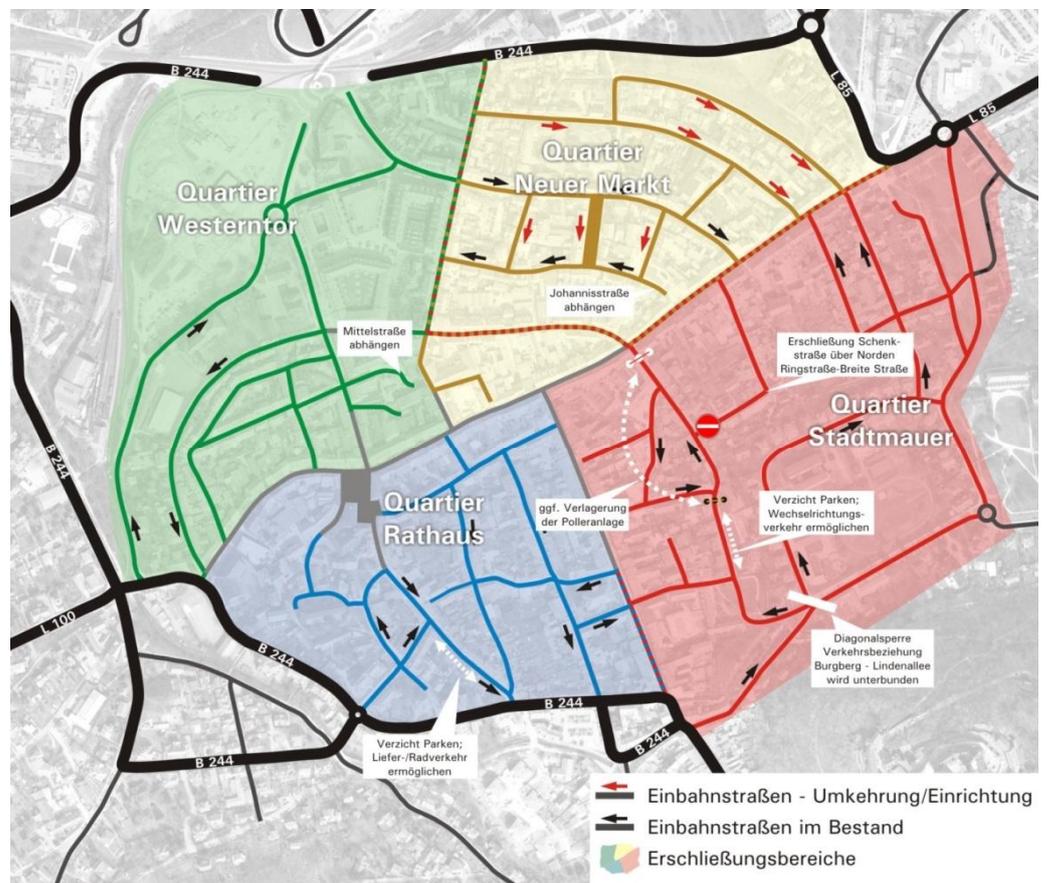


Abb. 27 Erschließungsvariante B-2 – Vollsperrung der Verbindung Nöschenröder Straße (B 244) - Halberstädter Straße (L 85)

Bei der Erschließungsvariante B-2 werden ebenfalls nur Maßnahmen im Quartier Stadtmauer erforderlich. Die in der Erschließungsvariante A-1 und A-2 angesprochenen Empfehlungen zur Verkehrsführung in den übrigen Quartieren bleiben erhalten. Die Erschließungsvariante B-2 kommt ausschließlich dann in Betracht, wenn im Rahmen einer Untersuchung zum

„Äußeren“ Erschließungsring Optimierungspotenziale bzw. Kapazitätsreserven festgestellt worden sind.

Der unerwünschte Durchgangsverkehr soll im Rahmen dieser Erschließungsvariante vollständig auf das Hauptverkehrsstraßennetz – also den „Äußeren“ Erschließungsring (B 244) – verlagert werden. Um eine unerwünschte Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das sensible Erschließungsstraßennetz der Innenstadt zu vermeiden, muss die vorhandene Polleranlage (Am Vorwerk) in die Große Bergstraße versetzt werden (vgl. Abb. 27). Dies bedeutet zeitgleich, dass die Bewohner das Quartier fast ausschließlich aus Süden über die Burgstraße erreichen können. Die Beibehaltung der unechten Einbahnstraße in der Kleinen Schenkstraße ist ebenfalls zur Unterbindung von Durchgangsverkehr durch die Innenstadt erforderlich. Sowohl die Kleine Schenkstraße als auch die Große Schenkstraße werden getrennt vom übrigen Quartiersbereich über die Albert-Bartels-Straße, die Ringstraße und Breite Straße erschlossen (vgl. Abb. 27). Am Knotenpunkt Walther-Rathenau-Straße/Lindenallee/Burgberg/Am Vorwerk ist eine Diagonalsperre einzusetzen. Eine Befahrung der Straßenverbindung Burgberg – Am Vorwerk muss dabei sichergestellt werden, um den Bewohnerquellverkehr abwickeln zu können.

Erschließungsvariante C-1

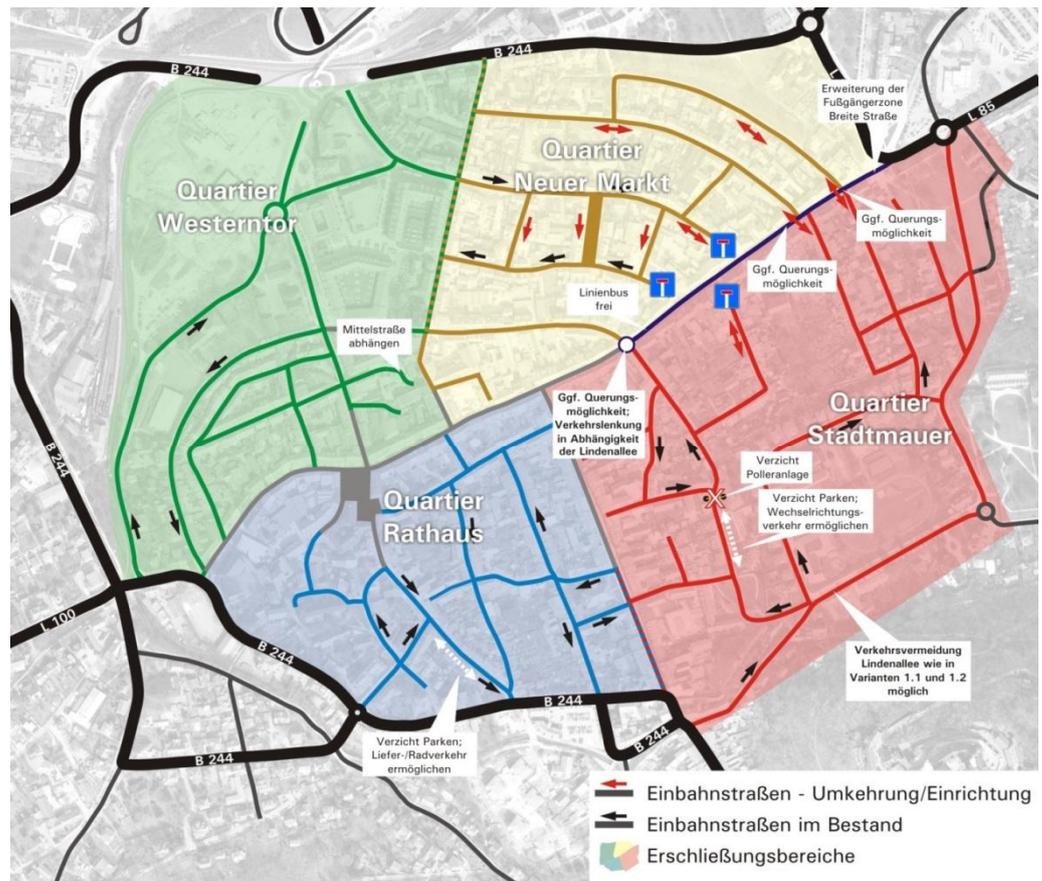


Abb. 28 Erschließungsvariante C-1 – Sperrung der „Unteren“ Breiten Straße für den Kfz-Verkehr

Die Erschließung der Quartiere Westerntor und Rathaus sowie die vorgeschlagenen Maßnahmen innerhalb der Quartiere entsprechen der Erschließungsvariante A-1 und A-2 sowie B-1 und B-2.

Die Erschließungsvariante C-1 geht von einer Sperrung der „Unteren“ Breiten Straße für den Kraftfahrzeugverkehr aus, beispielsweise durch die Umwidmung zu einer Fußgängerzone (vgl. Abb. 28). Dies wirkt sich nicht nur auf die Erschließung und die Verkehrsabwicklung innerhalb der Quartiere Neuer Markt und Stadtmauer aus, sondern ggf. auch auf die Linienführung der Stadtbusse. Alternativ ist zu prüfen, ob die Linienführung unter Berücksichtigung der Taktung und des hohen Fußverkehrsaufkommens umfeldverträglich abgewickelt werden kann.

Für den Erschließungsverkehr ergeben sich erhebliche Einschränkungen. Die in die „Untere“ Breite Straße mündenden Erschließungsstraßen (z. B. Mauergasse, Grüne Straße, Schäferstraße, Große Schenkstraße, usw.) müssten verkehrlich abgehängt werden (vgl. Abb. 28). Dies setzt voraus, dass die Erschließungsstraßen eine ausreichende Fahrbahnbreite aufweisen, um im Wechselrichtungsverkehr betrieben werden zu können. Ggf. wäre dies für die Große Schenkstraße und einen kurzen Abschnitt der

Pfarrstraße möglich. Im Gegensatz dazu weisen die Grüne Straße, Mauer-
gasse, Schäferstraße und Grubestraße eine eher geringe Straßenraumbrei-
te auf. Alternativ zum Abhängen der Erschließungsstraßen kann ggf. eine
Möglichkeit zur Querung bzw. eine partielle Unterbrechung der Fußgän-
gerzone erfolgen (vgl. Abb. 28). Dennoch stellt sich die Erschließung der
Quartiere umwegig und umständlich dar. Die Bewohnerverkehre müssten
immer über das benachbarte Quartier unabhängig der umgesetzten Fahrt-
richtung (Ausrichtung der Einbahnstraßen) abgewickelt werden. Dies führt
zum Teil zu erheblichen Verkehrsbelastungen in bisher verkehrlich beruhig-
ten Wohnbereichen, da auch Parksuchverkehre über das komplizierte Er-
schließungssystem abgewickelt werden müssten. Die Möglichkeit zur
Querung des Fußgängerbereiches für den Kraftfahrzeugverkehr am Knoten-
punkt Ringstraße/Breite Straße/Große Bergstraße (Verbindung Ring-
straße – Große Bergstraße) steht in Abhängigkeit mit dem Umgang der
Verbindung Nöschenröder Straße (B 244) – Halberstädter Straße (L 85).
Zur Vermeidung von Durchgangsverkehr innerhalb der Innenstadt ist die
Verbindung für den Kraftfahrzeugverkehr ggf. aufzuheben.

Erschließungsvariante C-2

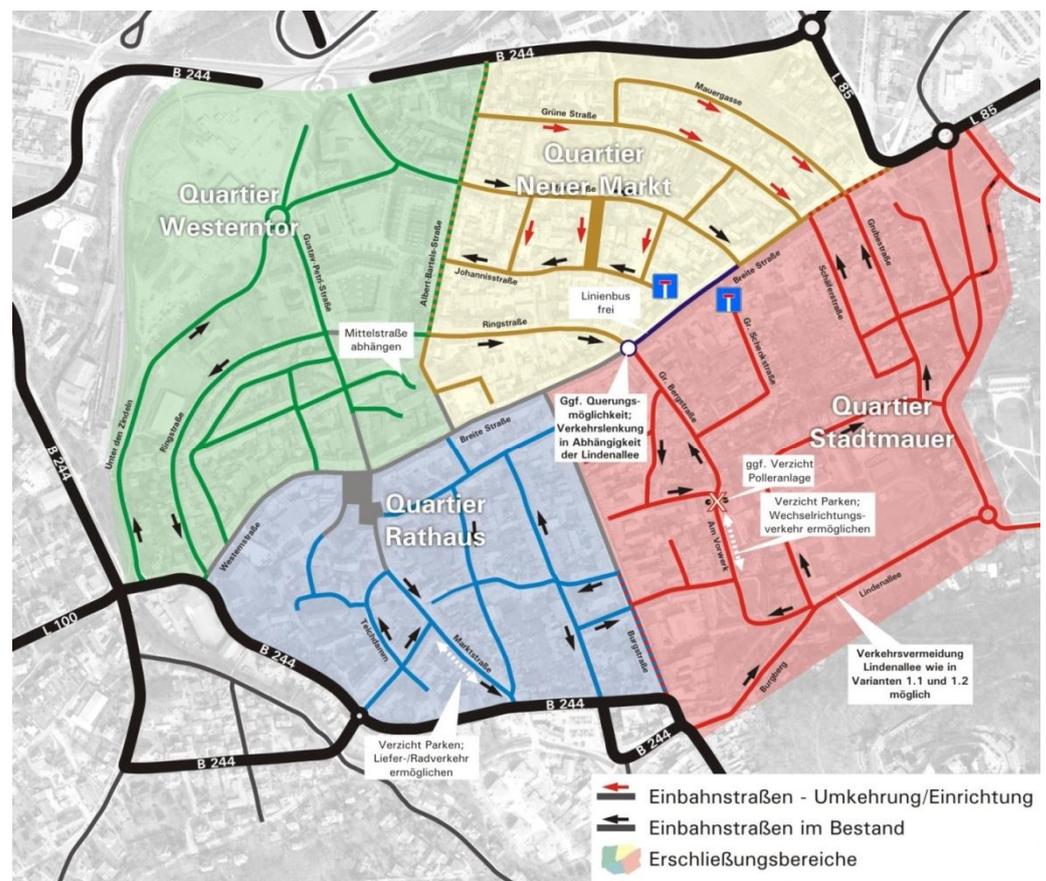


Abb. 29 Erschließungsvariante C-2 – Teil- und Vollsperrung der Verbindung Nöschenröder Straße (B 244) - Halberstädter Straße (L 85) möglich

Das Erschließungssystem und die Maßnahmenvorschläge für die Quartiere Westerntor und Rathaus bleiben wie bei allen zuvor betrachteten Varianten bestehen. In der Erschließungsvariante C-2 wird nur ein Teilbereich der „Unteren“ Breiten Straße zwischen der Ringstraße und der Pfarrstraße zu einer Fußgängerzone umgewidmet (vgl. Abb. 29). Dies bedeutet, dass die Johannisstraße und die Große Schenkstraße zwangsläufig von der Breiten Straße abgehängt werden müssen. Die weiteren in die „Untere“ Breite Straße mündenden Erschließungsstraßen bleiben hinsichtlich der Verkehrsführung unverändert. Die Bewohnerverkehre können weiterhin über einen Teilbereich der „Unteren“ Breiten Straße abgewickelt werden. Wie in der Erschließungsvariante 2 ist auch hier zu prüfen, ob der Stadtbusverkehr auch weiterhin über die verlängerte Fußgängerzone abgewickelt werden kann. Sollte die Netzverbindung über die Lindenallee teilgesperrt oder vollgesperrt werden, so ist die Möglichkeit zur Querung am Knotenpunkt Ringstraße/Breite Straße/Große Bergstraße ggf. aufzuheben.

4.1.3 „Untere“ Breite Straße

Grundlegendes Ziel für die Entwicklung der „Unteren“ Breite Straße ist die Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie eine Reduzierung des heute vorhandenen Konfliktpotenzials. Dies kann nur dann erreicht werden, wenn die Verkehrsbelastungen zu Gunsten des Umweltverbundes deutlich reduziert werden. Dabei müssen die Verkehrsführung in der Innenstadt, das Parkraumangebot und die damit einhergehende Bewirtschaftung sowie die Straßenraumgestaltung aufeinander abgestimmt sein.

Unabhängig der betrieblichen Möglichkeiten ist eine gestalterische Aufwertung des Straßenraums für den unteren Abschnitt der Breiten Straße notwendig. Die Breite Straße ist eines der wichtigsten Haupteingangstore zur Innenstadt und ist von touristischer Bedeutung. Dabei sind die Belange des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV in den Vordergrund zu stellen. Die bauliche oder ggf. auch optische Fahrbahnbreite (Mischverkehrsflächen) ist bedarfsgerecht zu gestalten. Ferner sollten Restriktionen gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr ergriffen werden, um die Attraktivität für eine Durchfahung zu verringern. Unter anderem sollten die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum entfallen. Die Führung des Radverkehrs auf einer deutlich verminderten Fahrbahnbreite (auch im Gegenrichtungsverkehr) trägt zusätzlich zu einer Beeinflussung des Kraftfahrzeugverkehrs bei.

In der vorliegenden Untersuchung wird für die „Untere“ Breite Straße eine Variantenbetrachtung durchgeführt. Dabei gilt es, die verschiedenen straßenräumlichen und betrieblichen Gestaltungsmöglichkeiten sowie die verkehrlichen Auswirkungen auf die verschiedenen Verkehrsarten aufzuzeigen.



Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

- Einführung seit 1990 mit dem Zeichen 274.1 StVO
- Anwendung überwiegend in Klein- und Mittelstädten
- Einsatz bei Verkehrsstärken < 1.000 – 1.800 Kfz/h
- Geschwindigkeit zwischen 5 km/h und 30 km/h
- Kombinierbar mit anderen Verkehrsregelungen (z. B. Regelungen zum Lieferverkehr, Parkverbotszone)
- Verkehrsberuhigung und –sicherheit in sensiblen Innenstadtbereichen mit hoher Aufenthaltsfunktion
- Bedingt eine angepasste Straßenraumgestaltung
- Kein Vorrang für Fußgänger und Radfahrer
- Abwicklung des ÖPNV ist möglich



Beispiel Göttingen



Beispiel Steinhude

Vor- und Nachteile für die Erschließung der Innenstadt:

- Die „Untere“ Breite Straße bleibt für den Erschließungsverkehr (Kraftfahrzeugverkehr) geöffnet. Dies ist insofern von Bedeutung, als dass die Verkehrsführungen in den angeschlossenen Erschließungsstraßen erhalten bleiben können und der Bewohnerverkehr über die Breite Straße aus den Quartieren abfließen kann.
- Im Zusammenhang mit einer erforderlichen Neugestaltung des Straßenraums lässt sich eine Geschwindigkeitsdämpfung im Kraftfahrzeugverkehr erreichen
- Der Fußverkehr ist zwar gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr nicht bevorzugt, erhält aber bei einer Neugestaltung des Straßenraums ausreichende Bewegungsspielräume in den Seitenräumen. Begrünung und Möblierung sind auf den neu gewonnenen Flächen zu empfehlen.
- Das reduzierte Geschwindigkeitsniveau durch eine schmale Fahrbahn und breite Seitenräume (optische Geschwindigkeitsdämpfung) trägt zu einer verbesserten Überquerungsqualität bei (linienhaftes Überqueren).
- Die Erschließung der Innenstadt für den Radverkehr bleibt gewährleistet. Die Führung des Radverkehrs soll entgegen der Einbahnstraße erfolgen.
- Die Einschränkungen für den ÖPNV sind gering. Maßgebliche Fahrtzeitverluste treten nicht auf. Durch eine verminderte Fahrbahnbreite auch in Haltestellenbereichen (Halten auf der Fahrbahn, ein Überholen der Busse ist beim Halt nicht möglich) trägt der Stadtbusverkehr gleichermaßen zur Beeinflussung des Kraftfahrzeugverkehrs und zur weiteren Beruhigung der Innenstadt bei.



Verkehrsberuhigter Bereich

- Einführung seit 1980 mit dem Zeichen 325 StVO
- Einsatz vorrangig in Wohngebieten
- Anwendung bei Verkehrsstärken < 200 Kfz/h mit keinen nennenswerten Anteilen im Lkw-Verkehr
- Alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt
- Umsetzung als „weiches Separationsprinzip“ oder Mischflächen
- Schrittgeschwindigkeit auf 7 km/h – macht in der Praxis Probleme
- Kinderspiel ist erlaubt



Beispiel Tübingen



Beispiel Wildeshausen

Vor- und Nachteile für die Erschließung der Innenstadt:

- Die „Untere“ Breite Straße bleibt für den Erschließungsverkehr (Kraftfahrzeugverkehr) geöffnet. Dies ist insofern von Bedeutung, als dass die Verkehrsführungen in den angeschlossenen Erschließungsstraßen erhalten bleiben können und der Bewohnerverkehr über die Breite Straße aus den Quartieren abfließen kann.
- Ein stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau lässt sich ausschließlich mit einer Neugestaltung des Straßenraums erreichen. Betriebliche Maßnahmen allein sind mit der heutigen Straßenraumgestaltung nicht vereinbar.
- Die Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt. Die Nutzung des Straßenraums obliegt allen Verkehrsteilnehmern.
- Die Überquerungsqualität und die Aufenthaltsfunktion im Fußverkehr kann deutlich gegenüber der heutigen Situation verbessert werden.
- Die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer in Verbindung mit den vorhandenen hohen Verkehrsstärken im Rad- und Fußverkehr bergen durchaus ein Konfliktpotenzial zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern.
- Die Einhaltung des geforderten Geschwindigkeitsniveaus (Schrittgeschwindigkeit) ist für den Radverkehr und ÖPNV kaum zu erreichen. Der Stadtbusverkehr muss mit erheblichen Behinderungen und deshalb auch mit Fahrtzeitverlusten rechnen (Attraktivitätsminderung des Stadtbusverkehrs).



Fahrradstraße

- Einsatz bei starker Präsenz bzw. Dominanz des Radverkehrs gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmern
- Einrichtung im Zuge Haupttrouten
- Möglichst wenig Buslinienverkehr
- Kraftfahrzeugverkehr ist mit Zusatzzeichen zulässig
- Einsatz bis etwa 400 Kfz/h bei einem Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h
- Einsatz des „weichen Separationsprinzips“ möglich



Beispiel Osnabrück



Beispiel Hannover

Vor- und Nachteile für die Erschließung der Innenstadt:

- Die Einrichtung einer Fahrradstraße bietet eine hohe Verkehrssicherheit für den Radverkehr und eine Verbesserung der Überquerungsqualität im Fußverkehr durch die Verlangsamung des Kraftfahrzeugverkehrs.
- Die Förderung der Nahmobilität bzw. einer verstärkten Förderung des Radverkehrs (Alltagsverkehr) wird herausgestellt.
- Die Präsenz des Radverkehrs, wird von den dominanten Fußverkehrsströmen überschattet.
- Eine Fahrradstraße im unteren Abschnitt der Breiten Straße fördert die Erreichbarkeit und Durchquerung der Innenstadt in der Ost-West-Achse, nimmt aber nicht die gewünschte Bündelungsfunktion wie die Fahrradstraße in der Promenade ein.
- Die Einrichtung einer Fahrradstraße muss mit einer straßenräumlichen Umgestaltung bzw. Aufwertung einhergehen.
- Der Kraftfahrzeugverkehr ist zwar zulässig, ist dem Radverkehr aber untergeordnet. Der Radverkehr hat einen maßgeblichen Einfluss auf den Verkehrsablauf im Kraftfahrzeugverkehr, da er für diesen durchaus einen Widerstand darstellt.
- Der Stadtbusverkehr wird hinsichtlich des Verkehrsablaufs durch den Radverkehr ebenfalls beeinflusst. Der ÖPNV ist gleichermaßen dem Radverkehr untergeordnet wie der Kraftfahrzeugverkehr.
- Die ggf. hohen Geschwindigkeiten im Radverkehr bergen ein gewisses Konfliktpotenzial mit den dominanteren querenden Fußgängerströmen.



Shared-Space

- Soziales Verkehrsverhalten – „Raum für Alle“
- Selbsterklärender Straßenraum ohne Beschilderung
- „Theoretische“ Geschwindigkeitsbeschränkung – Tempo 50 km/h
- Wenig Regeln: Rechts-vor-Links und § 1 der StVO
- Mindestverkehrsstärke im Rad- und Fußverkehr ist wichtiger als eine Obergrenze für den Kraftfahrzeugverkehr
- Hohe Verkehrsstärken im ÖPNV sind mit dem Shared-Space Prinzip vereinbar
- Einrichtung von Mischverkehrsflächen mit einheitlicher Gestaltung ist erforderlich



Beispiel Bohmte



Beispiel Haren (NL)

Vor- und Nachteile für die Erschließung der Innenstadt:

- Die Erschließung der Innenstadt bleibt bei der Anwendung des Shared-Space Prinzips gewahrt. Die Abwicklung des Bewohnerverkehrs über den unteren Abschnitt der Breiten Straße ist auch weiterhin möglich.
- Die Verkehrsteilnehmer sind untereinander gleichberechtigt. Dies setzt eine gegenseitige Akzeptanz und Rücksichtnahme voraus. Schwächere Verkehrsteilnehmer fühlen sich oft verunsichert.
- Die Gleichberechtigung und gegenseitige Rücksichtnahme trifft auch für den ÖPNV zu. Aus den stark ausgeprägten Fußverkehrsströmen resultieren voraussichtlich Behinderungen für den ÖPNV. Es muss mit erheblichen Fahrtzeitverlusten gerechnet werden, was einem attraktiven Stadtbusverkehr entgegensteht.
- Das Parken ist grundsätzlich überall möglich (keine Beschilderung). Die Gefahr von widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen und einer Einschränkung der Aufenthaltsqualität ist nicht auszuschließen.
- Mit den erreichten Widerständen in Verbindung mit einer Neugestaltung des Straßenraums kann auf das Verkehrsaufkommen Einfluss genommen werden.



Fußgängerbereich

- Vorrang für den Fußverkehr
- Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr sind ausgeschlossen
- Durch Beschilderung können zeitweise Ausnahmen zugelassen werden (z. B. Lieferverkehr und Radverkehr außerhalb der Ladenöffnungszeiten)



Fußgängerzone Wernigerode

Vor- und Nachteile für die Erschließung der Innenstadt:

- Maßgebliche Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt von Wernigerode.
- Die Befahrbarkeit ist für die Stadtbuslinien grundsätzlich möglich. Aufgrund des Vorrangs für den Fußgängerverkehr sind Behinderungen und Fahrtzeitverluste nicht auszuschließen.
- Die Einrichtung einer Fußgängerzone ist mit maßgeblichen Auswirkungen auf das Erschließungsstraßennetz verbunden. Die in die Breite Straße mündenden Erschließungsstraßen müssten verkehrlich abgehängt werden. Alternativ könnten auch Möglichkeiten zur Querung vorgesehen werden (vgl. Abb. 28 im Kapitel 4.1.2). Dazu müsste die Fußgängerzone mehrmals unterbrochen werden.
- Der Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs führt zu einer spürbaren Anhebung der Verkehrsbelastungen in bisher wenig vom Kraftfahrzeugverkehr belasteten Wohn- und Erschließungsstraßen. Die zusätzlichen Belastungen werden dabei nicht nur vom Bewohnerverkehr, sondern auch vom Parksuchverkehr hervorgerufen.
- Die Einrichtung einer Fußgängerzone würde der Förderung des Radverkehrs und vor allem einer verbesserten Erreichbarkeit der Innenstadt widersprechen. Damit würden Netzlücken im Haupttroutennetz des Radverkehrs entstehen, für die keine Alternativen vorhanden sind. Die Verbindung zwischen Anger und der Ringstraße wäre vollständig unterbrochen.

Fazit

Zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in der „Unteren“ Breite Straße sind unterschiedliche betriebliche Lösungen denkbar. Die jeweiligen Vor- und Nachteile sind in Bezug auf die Erschließungsqualität, die Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität abzuwägen. Im Vordergrund steht die Reduzierung der heute unerwünschten Verkehrsbelastungen. Ferner soll die Nahmobilität und dabei insbesondere der Radverkehr und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger weiter gefördert werden. Der ÖPNV soll hinsichtlich der Präsenz und der Innenstadterschließung gestärkt werden. Der Stadtbusverkehr kann heute eine gute Akzeptanz vorweisen und soll daher in seiner Attraktivität nicht eingeschränkt werden.

Die Sperrung der „Unteren“ Breiten Straße für den Kraftfahrzeugverkehr ist zwar für die Wohn- und Aufenthaltsqualität förderlich, bringt aber tiefgreifende Probleme hinsichtlich der Verkehrsführung mit sich. Die Einrichtung einer Fußgängerzone würde nicht nur eine unangemessene Verlangsamung des Stadtbusverkehrs und somit eine Attraktivitätsminderung bedeuten, sondern würde auch die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Radverkehr zumindest im Zeitraum der Ladenöffnungszeiten völlig unterbinden. Für die Ost-West-Verbindung stehen keine geeigneten Alternativrouten (z. B. Parallelstraßen) bereit. Dies würde den gesetzten Zielen einer Förderung der Nahmobilität widersprechen. Shared-Space stellt zur Fußgängerzone zwar eine Alternative dar, jedoch ist die gewünschte Ausgewogenheit der Verkehrsteilnehmer nicht gänzlich gegeben. Insbesondere an Wochenenden oder in den Sommermonaten treten massive Fußgängerströme auf, die vermutlich trotz der grundsätzlich hohen Verkehrssicherheit von Shared-Space zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern führen wird. Ferner kann das Parken aufgrund der fehlenden Beschilderung nicht ausgeschlossen werden. Ein weiterer Nachteil ist die fehlende Geschwindigkeitsbeschränkung, da Tempo 50 km/h bei Shared-Space grundsätzlich erlaubt ist, jedoch nicht im Einklang der Umfeldnutzungen steht und in den Abendstunden bei wenig Fußverkehr durchaus problematisch ist.

Der Verkehrsberuhigte Bereich (VZ 325) ist angesichts der Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 7 km/h für den Kraftfahrzeugverkehr, den ÖPNV und den Radverkehr nicht praxistauglich. Ferner ist aufgrund der Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer bei starkem Tourismus mit maßgeblichen Behinderungen zu rechnen. Die Einrichtung einer Fahrradstraße würde das Engagement bezüglich der Radverkehrsförderung in Wernigerode unterstützen. Der Radverkehr zeigt in der Innenstadt zwar Präsenz, eine ausgeprägte Dominanz ist im Vergleich zu den stärkeren Fußverkehrsströmen aber nicht existent. Der Stadtbusverkehr kann auch über eine Fahrradstraße abgewickelt werden, dennoch können Behinderungen durch langsam fahrende Radfahrer (ältere Mitbürger/Schülergruppen) auftreten. Der Kraftfahrzeugverkehr ist dem Radverkehr untergeordnet, so dass Überholmanöver z. B. durch Linienbusse nicht mit dem Grundgedanken einer Fahrradstraße vereinbar sind. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist zudem im Rahmen der Umfeldnutzungen mit starkem Geschäftsbesatz nicht empfehlenswert.

Die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches in Verbindung mit einer straßenräumlichen Neugestaltung schränkt den Radverkehr nicht ein. Langsam fahrende Radfahrer können ggf. überholt werden und das Geschwindigkeitsniveau von 20 km/h ist mit den Umfeldnutzungen aus Einzelhandel und Aufenthalt verträglich. Der Radverkehr soll dabei in Gegenrichtung freigegeben bleiben. Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist grundsätzlich für alle Verkehrsteilnehmer auch weiterhin gegeben. Die Stadtbuslinien können mit einem vertretbaren Geschwindigkeitsniveau abgewickelt werden. Attraktivitätsmindernde Fahrtzeitverluste können weitestgehend ausgeschlossen werden. Auch ist der ÖPNV dem Radverkehr nicht untergeordnet, so dass ggf. langsam fahrende Radfahrer überholt werden können.

Das Ziel einer verkehrlichen Beruhigung und einer funktionalen Aufwertung der „Unteren“ Breiten Straße muss zwangsläufig mit einer Neugestaltung einhergehen. Der heutige Straßenraum ist mit der derzeitigen betrieblichen Lösung einer Tempo-20-Zone nicht vereinbar und daher auch nicht wirksam. Die Verkehrsflächen sollten den funktionalen Ansprüchen an den Straßenraum entsprechen. Die Fahrbahnbreite ist zu Gunsten des Fußverkehrs im Seitenraum dahingehend zu reduzieren, dass der Begegnungsfall Linienbus/Radverkehr noch abgewickelt werden kann. Die Reduzierung auf eine bedarfsgerechte Fahrbahnbreite von etwa 5 m ermöglicht ausreichend breite Seitenräume zur Abwicklung des stark ausgeprägten Fußverkehrs. Zur optischen Geschwindigkeitsdämpfung kann auf Borde verzichtet werden und das Mischungsprinzip zur Anwendung kommen. Dies ist auch hinsichtlich der Barrierefreiheit förderlich. Die Aufteilung der Verkehrsflächen erfolgt optisch durch das Anlegen einer Gosse zur Entwässerung. Im Engstellenbereich der „Unteren“ Breiten Straße zwischen Ringstraße und Johannisstraße könnten sowohl die Fahrbahn als auch die Seitenräume in Bezug auf das Material einheitlich gestaltet werden. Dies weist auf die besondere Situation mit Konfliktpotenzial hin und fördert eine angepasste Geschwindigkeit sowie die gegenseitige Rücksichtnahme. In diesem Zuge sollte die Haltstelle Breite Straße aus dem Engstellenbereich verlegt werden, um die Situation zwischen dem Fußgängerlängsverkehr und wartenden Fahrgästen zu entzerren. Das Halten der Stadtbuslinien soll auf der Fahrbahn erfolgen. Ein Überholen der Stadtbusse durch den Kraftfahrzeugverkehr soll nicht ermöglicht werden. Die Linienbusse wirken somit als Widerstand und haben durchaus Einfluss auf den unerwünschten Durchgangsverkehr. Das Parken entlang der Breiten Straße sollte gänzlich entfallen. Zum einen kann Parksuchverkehr dadurch vermieden werden und zum anderen stehen dem Fußverkehr mehr Flächen für Bewegungsfreiheit und Aufenthalt zur Verfügung.

Im Folgenden werden die unterschiedlichen Wirkungen der Gestaltungsmöglichkeiten für die „Untere“ Breite Straße anhand von Visualisierungen verdeutlicht. Das Konzept sieht grundsätzlich einen Verkehrsberuhigten Bereich (Tempo-20-Zone) mit einer Aufwertung des Straßenraums zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs vor.

Die Abb. 30 zeigt die Bestandssituation der „Unteren“ Breiten Straße südwestlich der Einmündung Johannisstraße. Die breite Fahrbahn der

Einbahnstraße steht in sehr starkem Kontrast zu den schmalen Seitenräumen. Der Versuch der Geschwindigkeitsreduzierung durch das stellenweise Vorziehen der Seitenräume und die am Fahrbahnrand angeordneten Längsparkstände bedingen ein unruhiges Bild.



Abb. 30 Bestandssituation in der „Unteren“ Breiten Straße

Insgesamt wurden drei Gestaltungsvarianten erarbeitet. Alle drei Gestaltungsvarianten sehen eine Reduzierung der Fahrbahnbreite der Breiten Straße auf 5,00 m vor. So wird der Begegnungsfall Linienbus/Radfahrer gewährleistet. Weiterhin wird die Aufgabe sämtlicher Parkstände im Straßenraum vorgesehen. Die gewonnene Fläche trägt zur Aufwertung der Seitenräume und zur Aufenthaltsqualität bei. Die Überquerungsqualität wird durch die geringere Fahrbahnbreite, aber auch durch den übersichtlich gestalteten Straßenraum erhöht.

Die Gestaltungsvariante 1 (vgl. Abb. 31) sieht eine Trennung von Seitenräumen und Fahrbahn durch einen Flachbord (Ansichtskante 3 cm) vor. Die Asphaltdecke der Fahrbahn hebt sich farblich von den Seitenräumen ab. Die einzelnen Funktionsräume werden dadurch klar definiert.



Abb. 31 Visualisierung der Umgestaltungsmöglichkeit Variante 1

Die Gestaltungsvariante 2 (vgl. Abb. 32) sieht hingegen eine deutliche Betonung des Engstellenbereiches zwischen Ringstraße und Johannisstraße vor. Seitenräume und Fahrbahn weisen eine einheitliche Farbgebung auf. Die Trennung der einzelnen Funktionsräume erfolgt in diesem Abschnitt nach dem Prinzip der „Weichen Separation“ nur durch die Entwässerungsrinnen. Nördlich der Johannisstraße schließt sich eine Gestaltung wie bei Gestaltungsvariante 1 beschrieben an.



Abb. 32 Visualisierung der Umgestaltungsmöglichkeit Variante 2

Bei Gestaltungsvariante 3 (vgl. Abb. 33) kommt des Prinzip der „Weichen Separation“ in der gesamten „Unteren“ Breiten Straße zur Anwendung. Der Charakter der Breiten Straße als Geschäftsstraße wird so unterstützt, die Bedeutung des Kraftfahrzeugverkehrs wird optisch reduziert, wenn auch die Erschließungsfunktion erhalten bleibt. Auch bei dieser Variante wird ein Abhängen der Johannisstraße vorgesehen.



Abb. 33 Visualisierung der Umgestaltungsmöglichkeit Variante 3

4.1.4 Empfehlungsszenario zur Innenstadterschließung

Die Erschließungsvariante A-2 hat gegenüber der Erschließungsvariante A-1 den Vorteil, dass der Bewohnerquellverkehr aus den Straßen Mauergasse und Grüne Straße nicht zwangsläufig über die „Untere“ Breite abgewickelt werden muss. Die Bewohner erhalten zusätzlich die Möglichkeit, ihr Quartier über die Albert-Bartels-Straße verlassen zu können. Ferner kann bei der Erschließungsvariante A-2 innenstadtbezogener Durchgangsverkehr im Zuge der Pfarrstraße vermieden werden. Die Erhebungsergebnisse weisen zwar nur auf einen geringen Anteil im Durchgangsverkehr hin, dennoch kann ein weiterer Beitrag zur verkehrlichen Beruhigung des sensiblen Erschließungsstraßennetzes und der „Unteren“ Breiten Straße geleistet werden.

Die Umsetzung bzw. weitere Prüfung der Erschließungsvarianten B-1 (Teilspernung der Lindenallee) und B-2 (Vollsperrung der Lindenallee) kann ausschließlich dann in Betracht gezogen werden, wenn eine detaillierte Untersuchung zu den Optimierungspotenzialen des „Äußeren“ Erschließungsringes stattgefunden hat. Diese zwingend erforderliche Untersuchung ist noch nicht erfolgt. Aus diesem Grund kann eine Umsetzung der Erschließungsvarianten B-1 und B-2 zu diesem Zeitpunkt nicht empfohlen werden.

Eine Sperrung oder Teilspernung der „Unteren“ Breite Straße sollte aus Gründen der verkehrlichen Probleme bei der Abwicklung des Erschließungsverkehrs vermieden werden (Erschließungsvarianten C-1 und C-2). Ferner ist mit Beeinträchtigungen des Stadtbusverkehrs zu rechnen. Eine Reduzierung der Verkehrsbelastungen zu Gunsten der Wohn- und Aufenthaltsqualität ist auch bei einer Öffnung der „Unteren“ Breiten Straße für den Kraftfahrzeugverkehr durch gestalterische Maßnahmen und eine bedarfsgerechte Parkraumbewirtschaftung möglich. Eine Umsetzung der der Erschließungsvarianten C-1 und C-2 wird nicht empfohlen.

Für die Verbesserung der Innenstadterschließung werden folgende Schlüsselmaßnahmen vorgeschlagen:

- Die „Untere“ Breite Straße soll als „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ (Tempo-20-Zone) ausgebildet werden. Grundvoraussetzung dafür ist die bauliche Umgestaltung bzw. Aufwertung. Diesbezüglich wird die Gestaltungsvariante 3 (vgl. Abb. 33) zur Umsetzung empfohlen. [Hinweis: Bei einer Gestaltungsvariante handelt es sich lediglich um eine schematische Darstellung. Details der Gestaltung (Pflasterart, barrierefreie Gestaltung, etc.) werden erst in einer detaillierten Planungsphase geplant.]
- Zur Verbesserung der Erschließungssituation und vor allem zur weiteren verkehrlichen Beruhigung der „Unteren“ Breiten Straße wird die Umsetzung der zuvor betrachteten Erschließungsvariante A-2 empfohlen (vgl. Abb. 34). Dazu gehört die Neuregelung der Erschließungsstruktur (Umkehrung bzw. Einrichtung von Einbahnstraßen) im Quartier Neuer Markt zur Vermeidung von Umwegen über die „Untere“ Breite

Straße und zur Bündelung des Parksuchverkehrs. Dazu gehören die Mauergasse, Grüne Straße, Brandgasse, Neuer Markt und Hirtenstraße.

- Zur Vermeidung von unerwünschtem Durchgangsverkehr soll das Abhängen der Mittelstraße im Quartier Westerntor erfolgen. Die Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr soll aufrechterhalten bleiben.
- Die Johannisstraße soll von der Breiten Straße zu Gunsten einer stadtverträglichen Lenkung des Parksuchverkehrs abgehängt werden. Dies bedingt eine Anpassung des Straßenraums. Die Abwicklung von touristischen Verkehren (z. B. „Bimmelbahn“) ist auch weiterhin umsetzbar. Ferner soll auch hier die Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr bestehen bleiben.
- Im Rathausquartier werden keine grundlegenden Änderungen in der Erschließung vorgesehen. Punktuelle Maßnahmen, wie der Verzicht von Stellplätzen in der Marktstraße, werden nachfolgend erläutert (vgl. Kapitel 4.2).

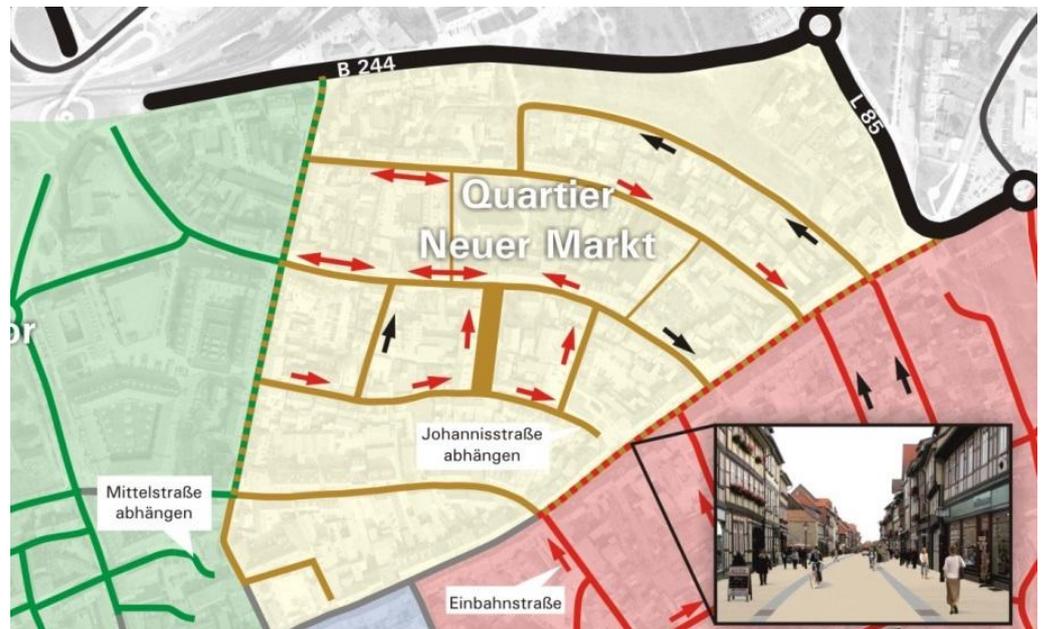


Abb. 34 Empfehlungsszenario zur Innenstadterschließung (Variante A-2)

4.2 Parken

Ziel des Innenstadtkonzeptes ist die Aufwertung der Aufenthaltsqualität und die Verbesserung der Bewegungsfreiheit sowie Verkehrssicherheit. Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sollten bereichsweise zur Diskussion gestellt werden. Auf den Bau öffentlicher Parkieranlagen sollte zukünftig verzichtet werden. Neue Stellplätze oder Parkieranlagen sollten ausschließlich im Zuge von Bauprojekten bzw. neuen Verkehrserzeugern erfolgen. Dagegen können ggf. Baulücken zur Errichtung von Quartiersgaragen zu Gunsten der Bewohner genutzt werden, um den Stellplatzbedarf in den Straßenräumen zu minimieren. Vor allem der Einrichtung von öffentlich zugänglichen Stellplätzen auf privaten Grundstücken sollte Einhalt geboten werden, da die Bewirtschaftung nicht im Handlungsrahmen der Stadt liegt und damit kein Einfluss auf die Verkehrslenkung des Parksuchverkehrs genommen werden kann. Die durchaus attraktiv gelegenen Parkhäuser sind gering ausgelastet, da sie insbesondere im Vergleich zu den günstigen sowie teilweise kostenlosen Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum nicht konkurrenzfähig sind. Grundlegendes Ziel muss es daher sein, mittels attraktiver Gestaltung der Parkhäuser und eines verbesserten Parkleitsystems eine stärkere Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Parkhäuser zu erreichen und somit für eine Reduzierung des Parksuchverkehrs in der Innenstadt zu sorgen. Die Parkraumbewirtschaftung stellt ein wichtiges Steuerungselement zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen im Innenstadtbereich dar. Ferner kann diese das Mobilitätsverhalten grundlegend beeinflussen und stellt somit den Ansatz zur Förderung der Nahmobilität in Wernigerode dar. Für den ruhenden Verkehr in der Innenstadt von Wernigerode sollten folgende Schlüsselmaßnahmen ergriffen werden, die im Anschluss näher erläutert werden.

- Überprüfung der Voraussetzungen für den Erwerb einer Parklizenz (Bewohner und Ausnahmegenehmigungen) und Strukturierung von Bewohnerparkbereichen
- Vereinheitlichung und Anpassung der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum
- Stärkung, Öffentlichkeitarbeit und Bewerbung der Parkhäuser unter Beteiligung des Einzelhandels
- Entwicklung einer auf Erschließungskonzept/-bereiche angepassten Parkleitwegweisung
- Verzicht von Stellplätzen in problematischen und sensiblen Straßenabschnitten und Vermeidung von Parksuchverkehren
- Vermeidung des widerrechtlichen Kurzzeitparkens
- Einrichtung von Ladezonen für den Lieferverkehr

Bewohner, Besucher, Gewerbetreibende und Beschäftigte konkurrieren um die wenigen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Für eine Privilegierung der Bewohner wurde sukzessive und bedarfsgerecht das Bewohner-

parken in stark nachgefragten Straßenabschnitten umgesetzt. Mit dieser Maßnahme können die Parkchancen für Bewohner und die Wohnqualität verbessert werden. Die Wirkung und die Vorteile von Bewohnerparken werden allerdings aufgehoben, sofern keine strikte Reglementierung für die Ausgabe der Parklizenzen durchgesetzt wird. Ein nennenswerter Anteil an abgestellten Fahrzeugen mit Parklizenz (Bewohner und Ausnahmegenehmigung) ist den Kurzzeitparkern zuzuordnen. Dieses eher untypische Verhalten lässt die heute berechnete oder unberechnete Ausgabe von Parklizenzen hinterfragen. Die Ausgabe von Parklizenzen sollte auf das notwendige Maß reduziert werden. Fahrzeughalter, die mit einem Wohnsitz innerhalb eines Bewohnerparkgebietes gemeldet sind und dort tatsächlich wohnen sowie in der jeweiligen Zone für diese keine privaten Einstellmöglichkeiten in zumutbarer Nähe besteht, erhalten eine Parklizenz. Bewohner der Fußgängerzone werden in eine benachbarte Parkzone eingeteilt. Eine Ausnahme kann sein, dass der Halter dem Antragsteller die dauerhafte und ausschließliche Nutzung (zum Beispiel bei Fahrzeugen von Studenten oder privat genutzten Fahrzeugen) bestätigt. Dienstfahrzeuge von Gewerbetreibenden, Praxen oder sonstige versorgungsrelevante Einrichtungen, die in dem Bewirtschaftungsgebiet ansässig sind, können eine Ausnahmegenehmigung für ein Fahrzeug erhalten. Allerdings sollte nachgewiesen werden, dass ein dringender Bedarf für Dienstfahrzeuge besteht. Besucher (von Bewohnern), Beschäftigte oder Auszubildende erhalten keine Parklizenz. Es besteht die Möglichkeit im Umfeld der Innenstadt die Fahrzeuge abzustellen. Ferner sollen diese Nutzergruppen animiert werden, den Umweltverbund verstärkt zu nutzen. Die Reglementierungen zur Ausgabe von Bewohnerparkausweisen werden durch kommunale Verordnungen festgelegt. Diese sind zu überprüfen.

Angesichts der Erhebungsergebnisse werden insgesamt mehr Bewohnerparkplätze vorgehalten als Bedarf an einem „normalen“ Werktag vorhanden ist. In den Sommermonaten ist die Nachfrage höher als zum Zeitpunkt der Erhebung, da z. B. auch Ferienwohnungen Parklizenzen für ihre Gäste vorhalten. Grundsätzlich können auch zeitlich befristete Gästevignetten ausgegeben werden. Allerdings sollte die Ausgabe zukünftig beschränkt werden. Gäste von Ferienwohnungen sind verstärkt der Gruppe der Langzeitparker zuzuordnen. Der bereichsweise knappe Parkraum wird also noch stärker für die Bewohner eingeschränkt. Daher ist eine Verlagerung von Langzeitparkern (dazu gehören auch Gäste von Ferienwohnungen) in die Parkieranlagen anzustreben. Kooperationen zwischen Parkhausbetreibern und Vermietern von Ferienwohnungen sind denkbar. Die Innenstadt von Wernigerode ist fußläufig erlebbar und attraktiv, so dass kurze Wege zu nahegelegenen Parkieranlagen zumutbar sind.

Zur Vermeidung von durch Bewohner hervorgerufenen Binnenverkehren sollte eine klare Abgrenzung einzelner Bewohnerparkbereiche erfolgen. Die Gebiete können durch die vorhandene Infrastruktur (z. B. verkehrswichtige Straßenzüge) oder durch natürliche Gegebenheiten (z. B. Grünzüge) abgegrenzt werden. Die vorgeschlagene Gliederung der Innenstadt in einzelne Quartiere ist auf die Einteilung von Bewohnerparkbereichen übertragbar (vgl. Abb. 22 in Kapitel 4.1.1). Die Umsetzung von Bewohnerparken muss unter Berücksichtigung der gelten Vorschriften und Gesetzesgrundlagen

erfolgen. Grundvoraussetzung ist, dass innerhalb eines Quartiers ein hoher Parkdruck nachgewiesen werden kann und die Bewohner um den knappen Parkraum mit anderen Nutzergruppen konkurrieren. Dieser Nachweis kann durch die aktuellen Erhebungsergebnisse aufgrund der bereits umgesetzten Bewohnerparkregelung nicht erbracht werden. Eine Auslastungserhebung vor der Umsetzung wäre notwendig gewesen, um die Wirkung des Bewohnerparkens objektiv bewerten zu können. Die Einrichtung erfolgte bisher bedarfsgerecht und nicht flächenorientiert. Die aktuellen Erhebungsergebnisse weisen an einem „normalen“ Werktag auf eine entspannte Parkraumsituation hin. Die Auslastung lag im Durchschnitt bei etwa 65 %. Im Folgenden wird kurz auf die gesetzlichen Grundlagen und Randbedingungen zum Bewohnerparken eingegangen.

- Die Umsetzung von Bewohnerparken ist nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen, eines erheblichen Parkdrucks und hoher Konkurrenz durch die verschiedenen Nutzergruppen die Bewohner in städtischen Quartieren keine ausreichende Möglichkeit haben, um in ortsüblicher Entfernung einen Stellplatz zu finden.
- Gesetzesgrundlagen stellen das Straßenverkehrsgesetz (StVG), die Straßenverkehrsordnung (StVO), die Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) und die Parkgebührenverordnung der Stadt Wernigerode dar.
- Die Umsetzung von Bewohnerparkzonen muss verkehrlich begründet werden. Dies bedeutet, dass unterschiedliche Nutzergruppen um die Stellplätze konkurrieren und eine durchschnittlich hohe Auslastung (mehr als etwa 90 %) über den gesamten Tagesverlauf besteht. Der Nachweis lässt sich mit umfangreichen Erhebungen erbringen. Eine Abgrenzung der Bewirtschaftungsgebiete kann im Regelfall dort erfolgen, wo die Auslastungsgrade am Tag und in der Nacht unter 90 % liegen.
- Der Anteil der für die Bewohner reservierten Stellplätze darf werktags zwischen 09:00 Uhr und 18:00 Uhr 50 % und in der übrigen Zeit 75 % nicht überschreiten.
- Zur Umsetzung von Bewohnerparkbereichen kann das Trennungsprinzip (räumliche Trennung der Stellplätze für Bewohner und Kunden) oder das Mischungsprinzip (Bewohner und Kunden nutzen die gleichen Stellplatzflächen – Überlagerung) zur Anwendung kommen. Die Bewirtschaftungsprinzipien haben einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrslenkung des Parksuchverkehrs.

Die Regelung ob Parkschein oder Parkscheibe sollte vereinheitlicht werden. Um eine Reduzierung der erheblichen Verkehrsbelastungen durch den Parksuchverkehr zu vermeiden, sollte auf die Anwendung der Parkscheibenregelung (kostenloses Kurzzeitparken) vollständig verzichtet werden. Auch sind die Gebühren im Vergleich zu den privaten Parkieranlagen (Parkhäuser) konkurrenzfähig zu gestalten (Abstimmung mit den privaten Betreibern erforderlich). Ferner sollte auf die „Brötchen-Taste“ bzw. besonders günstige Kurzzeitparktarife verzichtet werden, wie z. B. das Par-

ken für 0,10 €/36 min in der Marktstraße. Das Kurzzeitparken in der Innenstadt von Wernigerode soll für Besucher grundsätzlich ermöglicht, aber wenig attraktiv gestaltet werden, zumal im Umkreis der Innenstadt lagegünstige Alternativen für Besucher mit längeren Aufenthalten zur Verfügung stehen. Es lassen sich ausschließlich mit restriktiven Maßnahmen gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr verkehrliche Veränderungen im Mobilitätsverhalten bewirken.

Die Reduzierung der Parkgebühren in den Parkhäusern ist aufgrund von fixen Betriebskosten nur bedingt möglich. Daher sind die Gebührenstrukturen der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und in bzw. auf privaten Parkieranlagen aufeinander abzustimmen. Die Einführung von kurzen Abrechnungsintervallen von etwa 20 Minuten bis 30 Minuten entspricht der gefühlten Gerechtigkeit, da beim Bezahlvorgang nicht volle Stunden abgerechnet werden und die Abrechnung somit fair für die Nutzer des Parkhauses erscheint. Dieses Abrechnungsprinzip zur Steigerung der Attraktivität wird beispielsweise in der Hansestadt Bremen von der BRE-PARK (Bremer Parkraumbewirtschaftungs- und Management-GmbH) praktiziert und stößt auf positive Resonanz.

Günstige Angebote der Parkhäuser sollten beworben und den Innenstadtbesuchern durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit vermittelt werden. Neben der Abstimmung der Parkgebühren und der Öffentlichkeitsarbeit kann auch eine Änderung der Benennung der Parkhäuser zu einer Steigerung der Attraktivität beitragen. Durch den Namen könnte die Lage und die Bedeutung des Parkhauses für die Innenstadt von Wernigerode herausgearbeitet werden. Denkbar wäre hier z. B. die Umbenennung des Parkhauses „Gothisches Haus“ (mit etwa 110 Stellplätzen) in „Rathaus-/oder Marktplatz“. Alternative Benennungen der Parkhäuser sind mit den Betreibern abzustimmen.

Der Einzelhandel kann einen wesentlichen Beitrag zur Förderung einer verstärkten Nutzung der Parkhäuser leisten und somit zu einer Reduzierung des Parksuchverkehrs beitragen, indem sogenannte Parkmünzen „Token“ an die Kunden verteilt werden. Dazu könnten auch Aktionen, wie am Beispiel Remscheid „Parken & Sparen“, ins Leben gerufen werden. Kunden könnten dann bei einem Einkauf in der Innenstadt günstiger in Parkhäusern parken. Bei einem Einkauf erhält der Kunde als kleines Dankeschön an der Kasse eine Parkmünze, die er im Parkhaus einlösen und auf seine Parkgebühren anrechnen lassen kann. Der Wert einer Parkmünze ist mit dem Einzelhandel abzustimmen bzw. kann auch von Geschäft zu Geschäft variieren. Mit dieser Maßnahme könnte sowohl das Parken in den bisher gering ausgelasteten Parkhäusern gefördert als auch die Attraktivität der Innenstadt als wichtiger Einzelhandelsstandort deutlich gestärkt werden.

Für eine verstärkte Nutzung der Parkhäuser durch den Besucherverkehr sollte das bestehende Parkleitsystem, das ausschließlich aus statischen Parkleitwegweisern besteht, optimiert werden. Die Parkieranlagen sollten den Parkbereichen zugeordnet werden. Die zusammenfassenden Bereichsangaben werden von den Einfahrquerschnitten bis zum Erreichen eines Parkbereichs verwendet. Innerhalb des Bereichs bzw. der Erschlie-

Bungsquartiere werden die an der Route liegenden Einzelziele angezeigt (Parkhauswegweisung). Dabei sollte sich die Namensgebung der Parkierungsanlagen mit dem Quartier oder der Lage zur Innenstadt identifizieren. Gegebenenfalls ist eine Umbenennung der Parkierungsanlagen sinnvoll. Da es in Wernigerode vermutlich zu keinen nennenswerten regelmäßigen Überlastungen einzelner Parkierungsanlagen kommt, erscheint die Verteilung der Parksuchverkehre auf freie Parkierungsanlagen mit Hilfe einer dynamischen Parkleitwegweisung als nicht zwingend notwendig. Sowohl der ortskundige als auch ortsunkundige Besucherverkehr findet in den vorhandenen Parkierungsanlagen immer einen freien Stellplatz. Die Integration dynamischer Komponenten kann aber zu einer weiteren Optimierung beitragen und aus Marketing-Gründen (repräsentative Zwecke) empfohlen werden. Insbesondere bei einer konsequenten Förderung der privaten Parkierungsanlagen in Verbindung mit einem Stellplatzabbau im öffentlichen Straßenraum, sollte im Zuge des „Äußeren“ Erschließungsringes mit dynamischen Anzeigetafeln gearbeitet werden. Erschließungsbereiche in denen sich keine größeren Stellplatzanlagen befinden, sollten nicht in die Parkleitwegweisung aufgenommen werden (z. B. Quartier Stadtmauer). Die Parkleitwegweisung soll keine Ausweisung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum beinhalten.

In problematischen Straßenabschnitten, in denen es zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern aufgrund des ruhenden Verkehrs kommt, sollte auf Stellplätze zu Gunsten der Verkehrssicherheit verzichtet werden. Am Beispiel der Marktstraße wird deutlich, dass der ruhende Verkehr in Wernigerode im besonderen Augenmerk steht. Die Anordnung von Stellplätzen selbst in Engstellenbereichen führt zu Problemen in der Abwicklung des Rad- und Lieferverkehrs. Die verbleibende Fahrbahnbreite zwischen den abgestellten Fahrzeugen ist nicht ausreichend, um den Lieferverkehr flüssig abwickeln zu können. Besonders vom Verkehr geprägte Wohnbereiche und problematische Straßenabschnitte sollen verkehrlich beruhigt werden. Dazu gehören vor allem die Quartiere „Rathaus“ und „Neuer Markt“. In Anbetracht der ermittelten Parkraumauslastung ist im Einklang der gesetzlichen Rahmenbedingungen eine Reduzierung des vorhandenen Parkraumangebots sinnvoll. Im Zusammenhang damit steht auch die Reglementierung der Ausgabe von Parklizenzen.

Im Rahmen einer Neugestaltung der „Unteren“ Breiten Straße sollte auf das straßenräumliche Parken verzichtet werden. Dies leistet einen deutlichen Beitrag zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen im Kern der Innenstadt. In diesem Zusammenhang ist zu diskutieren, ob weitere Stellplatzreduzierungen in der Ringstraße zwischen der Albert-Bartels-Straße und der Breiten Straße möglich sind. Die durch die Stellplätze in der Ringstraße hervorgerufenen Parksuchverkehre müssen aufgrund der Einbahnstraßenregelung zwangsweise über den unteren Abschnitt der Breiten Straße abgewickelt werden. Für eine spürbare verkehrliche Entlastung der „Unteren“ Breiten Straße sollte daher entweder auf Stellplätze in der Ringstraße verzichtet oder diese ausschließlich als Bewohnerstellplätze (Trennungsprinzip) ausgewiesen werden. Mit dieser Maßnahme kann die Abwicklung von Parksuchverkehren zu Gunsten einer Entlastung sowie Steigerung der

Wohn- und Aufenthaltsqualität in der „Unteren“ Breiten Straße maßgeblich eingeschränkt werden.

Auf die bewirtschafteten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum im Bereich Kohlmarkt sollte verzichtet werden. Es handelt sich dabei zwar lediglich um sechs Stellplätze, dennoch erzeugt jeder Stellplatz Verkehr, der über die sensiblen und engen Wohnstraßen erschlossen werden muss. Ferner muss immer davon ausgegangen werden, dass bei einer vollständigen Belegung aller Stellplätze der Parksuchverkehr unnötig den Quartiersbereich durchfahren muss. Vielmehr sollte die Platzsituation in den Fußgängerbereich integriert werden. Möblierung und Außengastronomie können zu einer Stärkung der Innenstadt und in diesem Zusammenhang auch zu einer Stärkung der Aufenthaltsqualität beitragen. Für eine gezielte Förderung der Nahmobilität sind derartige Restriktionen im Kraftfahrzeugverkehr Bedingung.

Das widerrechtliche Abstellen von Fahrzeugen innerhalb von Parkverbotszonen (z. B. Bereich Gustav-Petri-Straße auf Höhe der Mittelstraße) ist nur schwer zu verhindern. Die Handlungsspielräume für verkehrsordnerische oder bauliche Maßnahmen sind beschränkt. Daher ist eine verstärkte Kontrolle dieses Bereiches durch Überwachungspersonal anzustreben. Zur Einhaltung der umgesetzten Parkraumbewirtschaftung und zur Vermeidung von Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer sollte das Überwachungspersonal grundsätzlich dauerhaft im Straßenraum präsent sein.

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Erreichbarkeit der Innenstadt für den Lieferverkehr sind bedarfsgerecht Lieferzonen in den Straßenräumen zu integrieren. Diese können sowohl dauerhaft unter Entfall von Kurzzeitstellplätzen als auch zeitlich befristet eingerichtet werden. Insbesondere entlang der „Unteren“ Breiten Straße sollten im Zuge einer funktionalen und gestalterischen Aufwertung Lieferzonen vorgesehen werden. Die Lage der Lieferzonen muss in Abhängigkeit des Bedarfs und unter Berücksichtigung von Beeinträchtigungen für andere Verkehrsteilnehmer erfolgen. Ferner sollten insbesondere für die „Untere“ Breite Straße zeitlich befristete Lieferzonen eingerichtet werden, um Konflikte während der Hauptgeschäftszeiten zu vermeiden.

4.3 Ziele und Schlüsselmaßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr

- Das Verkehrsgeschehen in der Innenstadt von Wernigerode ist verträglich zu gestalten. Neben der Verkehrslenkung ist es dabei generelles Ziel, Kraftfahrzeugverkehr zu vermeiden bzw. zu verlagern.
- Im Rahmen des Verkehrskonzeptes wird die Erschließungskonzeption der Innenstadt auf den Prüfstand gestellt, insbesondere in Abhängigkeit von Varianten zur Neuordnung der Verkehrssituation in der „Unteren“ Breiten Straße ergeben sich mögliche Modifikationen.
- Die „Untere“ Breite Straße bedarf einer straßenräumlichen Aufwertung im Einklang mit den vielfältigen Nutzungsansprüchen im Umfeld aus

Aufenthalt, Wohnen und Einzelhandel. Unter Berücksichtigung der notwendigen Erschließungsverkehre (Bewohner der Innenstadt) ist eine vollständige Sperrung der Breiten Straße für den Kraftfahrzeugverkehr (Fußgängerzone) verkehrlich nicht sinnvoll. Damit würden unerwünschte Verlagerungseffekte von Parksuchverkehren in bisher wenig belastete Quartiersstraßen und eine erschwerte Erschließung für die Bewohner ausgelöst. Ferner wird die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Radverkehr und den ÖPNV unterbunden bzw. erschwert.

- Für die Erreichbarkeit und Abwicklung aller Verkehrsteilnehmer sollte die „Untere“ Breite Straße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) eingerichtet werden. Eine Akzeptanz und die Einhaltung eines stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveaus lässt sich ausschließlich mit einer baulichen Umgestaltung erreichen. Eine Funktionalität nach dem Shared-Space-Prinzip könnte damit ansatzweise erreicht werden.
- Die verkehrliche Erschließung der Innenstadt soll nach dem Vorschlag der Variante A-2 erfolgen.
- Der „Äußere“ Erschließungsring ist hinsichtlich des betrieblichen und baulichen Optimierungspotenzials grundsätzlich zu überprüfen.
- Die verkehrsberuhigten Straßenzüge Burgberg, Am Vorwerk und Lindenallee sind, wenn möglich, vom Kraftfahrzeugverkehr zu entlasten. Zwingende Voraussetzung ist allerdings, dass eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung für den gesamten „Äußeren“ Erschließungsring durchgeführt wird und diese Potenziale hinsichtlich der Kapazität aufzeigt. Erst nach Vorliegen der Ergebnisse ist die Umsetzung der Erschließungsvarianten B-1 und B-2, die unabhängig von der empfohlenen Erschließungsvariante A-2 sind, zu diskutieren.
- Das bisher bedarfsgerecht umgesetzte Parkraumbewirtschaftungskonzept ist hinsichtlich der geltenden Regelwerke und Gesetzesvorlagen zu überarbeiten. Für den Innenstadtbereich sollten flächendeckend definierte Bewohnerparkbereiche mit einer einheitlichen Gebührenhöhe und –staffelung eingeführt werden. Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sollen zu den privaten Parkieranlagen (Parkhäusern) konkurrenzfähig sein. Das kostenlose Parken mit Parkscheibe ist zu unterbinden.
- Das Parkleitsystem ist in Bezug auf die vorgeschlagenen Erschließungsbereiche anzupassen. Die Parkieranlagen sind diesen zuzuordnen und ggf. namentlich anzupassen.
- Zur Vermeidung von Parksuchverkehren und zu Gunsten der Aufenthalts- und Wohnqualität sowie zur Förderung der Nahmobilität soll bereichsweise auf Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (z. B. in der „Unteren“ Breiten Straße, am Kohlmarkt oder in der Ringstraße) verzichtet werden. Das Angebot an Stellplätzen im Straßenraum soll so organisiert, dass Parksuchverkehre möglichst wenig auftreten und nicht über den sensiblen Bereich der „Unteren“ Breiten Straße abgewickelt werden.

- Im Rahmen eines gesamtstädtischen Stellplatzkonzeptes sollte es das Ziel sein, das öffentliche Stellplatzangebot außerhalb des „Äußeren“ Erschließungsrings und in den Parkhäusern verstärkt zu nutzen, um bereichsweise in der Innenstadt ein Abbau von Stellplätzen zu ermöglichen.

Die Ziele und Schlüsselmaßnahmen für das Handlungskonzept im Kraftfahrzeugverkehr sind in der folgenden Abb. 35 dargestellt.

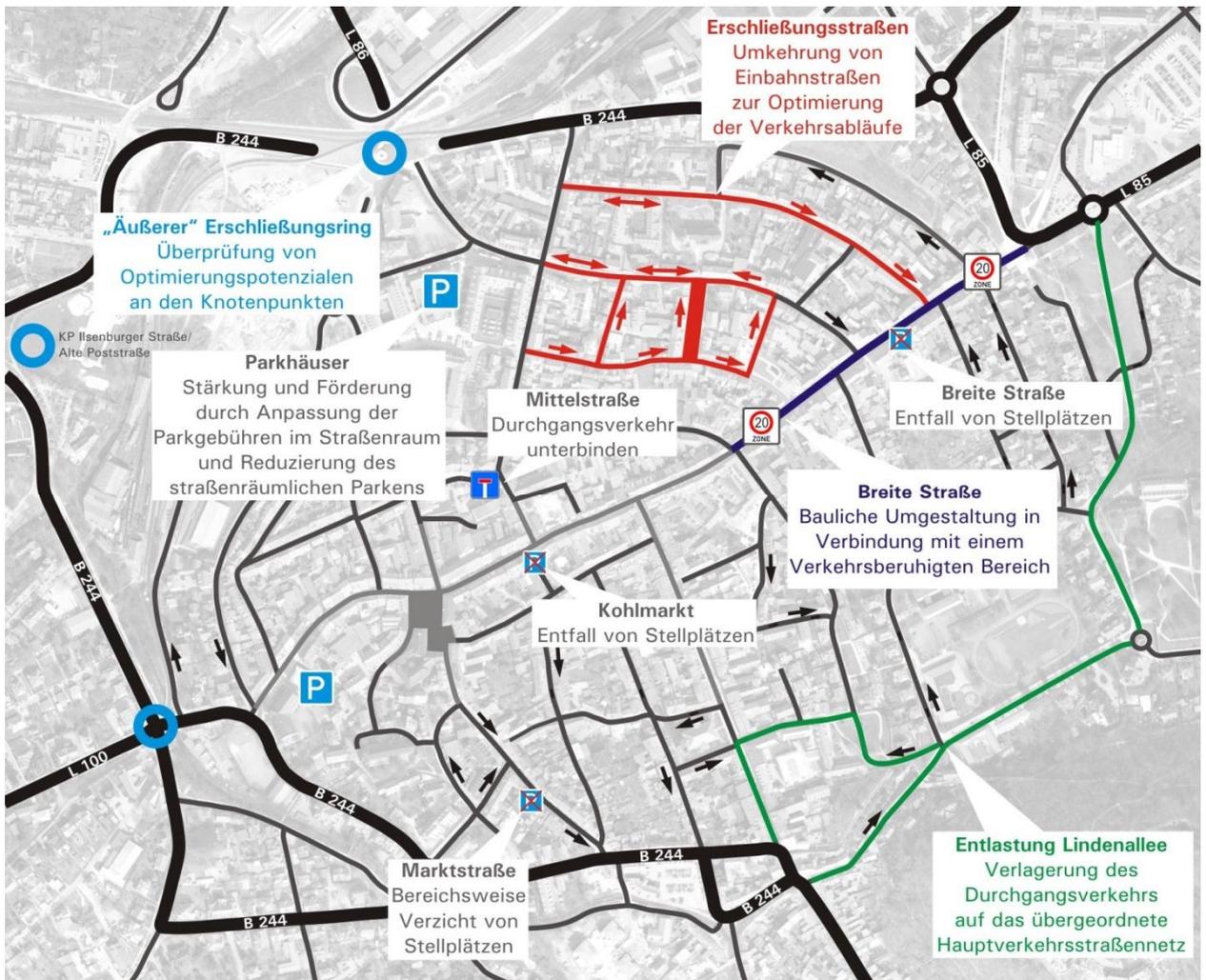


Abb. 35 Schlüsselmaßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr

4.4 Nahmobilität

„Nahmobilität“ dient der Verknüpfung von städtebaulichen Zielsetzungen und der Verkehrsplanung. Dabei sollen Voraussetzungen für die Verbesserung der Mobilität der Bewohner im engeren städtischen Raum geschaffen werden. Nahmobilität ist durch das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren oder das Fahren mit dem Stadtbus auf kurzen Strecken erlebbar und trägt ferner zum urbanen Leben bei. Nahmobilität weist ein breites Handlungsspektrum auf, das verschiedene verkehrliche Bereiche verbindet und maßgebliche Auswirkungen auf das Lebensgefühl und die Lebensqualität in der Stadt mit sich bringt:

- Nahmobilität leistet einen Beitrag zur Sicherstellung der Mobilität in der Stadt. Dies beginnt bereits bei Kindern und Jugendlichen.
- Nahmobilität befasst sich mit der Teilhabe am öffentlichen Leben bis ins hohe Alter mit dem Rad, Rollator, Rollstuhl oder zu Fuß. Ziel ist also die Aufrechthaltung der Mobilität für alle Menschen auch ohne Auto oder ÖPNV. Der Aspekt der Verkehrssicherheit nimmt dabei eine große Rolle ein.
- Nahmobilität bedeutet auch die gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe am urbanen Leben für Menschen mit Behinderungen. Barrierefreiheit ist ein gesetzlicher Auftrag, bei dem sich die Belange mobilitätseingeschränkter Personengruppen in der Verkehrsplanung wiederfinden müssen. Taktile Leitelemente zählen dazu ebenso wie die bodengleiche Erreichbarkeit der Innenstadt.
- Nahmobilität trägt zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen bei. Sie steigert die Lebensqualität, schafft Bewegungs- und Freiräume und hilft den Straßenraum als Lebensraum zu verstehen. Bedenkt man, dass 50 % des Autoverkehrs kurze Wege bis 5 km sind, ließen sich viele dieser kurzen Wege problemlos mit dem Fahrrad oder zu Fuß abwickeln.
- Nahmobilität kann zu einem Schlüsselfaktor für den Klimaschutz, die Schadstoffreduzierung, die Lärmreduzierung und die Ressourcenschonung werden.
- Nahmobilität fördert die Gesundheit durch regelmäßige körperliche Bewegung.
- Nahmobilität ist ein Thema, das in seinen verschiedenen Ausprägungen Männer und Frauen durchaus unterschiedlich betrifft.

4.4.1 Radverkehr

Mit einem Handlungskonzept für den Radverkehr wird das Ziel verfolgt, den Modal Split-Anteil des Radverkehrs generell zu steigern und die Anzahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung weiter zu reduzieren. Zur Förderung der Attraktivität des Radfahrens in Wernigerode und zur Steigerung des modalen Anteils des Radverkehrs ist es elementar, den **Radverkehr als System** für die Gesamtstadt zu verstehen. Es müssen verschiedene Systembausteine zusammenwirken. Die Handlungsschwerpunkte im Radverkehr sind in die drei Systembausteine Fahren, Parken und Fördern gegliedert:

Fahren

Für den Radverkehr soll ein attraktives, flächendeckendes Radroutennetz entwickelt werden, welches die wichtigsten Ziele in der Innenstadt miteinander verbindet. Die Wege zum Radfahren sollen sicher und komfortabel sein. Zudem sollen sie einen definierten Ausbaustandard erfüllen. An Knotenpunkten sind Umwege und Wartezeiten zu minimieren. Dazu sollen die Möglichkeiten und die Vorgaben der novellierten StVO ausgeschöpft und in der Infrastruktur realisiert werden (z B. Schutzstreifen als gleichwertige und sichere Radverkehrsanlage).

Parken

Ausreichende Abstellanlagen müssen an den Eingangspunkten und an Zielen der Innenstadt vorhanden sein. Die Kapazitäten sind auf die Nachfrage abzustimmen. Erweiterte Angebote sollen zum Umsteigen auf das Fahrrad motivieren. Die Abstellanlagen sollten ferner einen wirksamen Schutz gegen Witterung, Diebstahl und Vandalismus bieten.



Beispiel einer Abstellanlage in Holland



Radstation in Bremen

Fördern

Für das Radfahren muss aktiv geworben werden. Öffentlichkeitsarbeit sensibilisiert für ein umweltbewusstes Verkehrsverhalten und bewirkt eine Verhaltensänderung bei der Wahl des Verkehrsmittels. Serviceorientierte öffentliche und private Dienstleistungen, wie Luftstationen, Werkstätten und Fahrradstation vervollständigen das Angebot.



Abb. 36 Handlungsbausteine Radverkehr

Mögliche Ansätze für Maßnahmen in den Handlungsschwerpunkten sind:

Radroutennetz

Die Planung eines Radverkehrsnetzes hat zum Ziel, Radfahrern innerhalb eines Planungsraums für alle Fahrten sichere, bequeme, direkte und den Anforderungen der Nutzer entsprechende Wege anzubieten. Die Radrouten sind unter den Gesichtspunkten Sicherheit, Komfort und Schnelligkeit zu optimieren und durch eine kontinuierliche Unterhaltung und Pflege sowie verbesserten Winterdienst attraktiv zu gestalten. Im Vordergrund stehen dabei die Herausarbeitung eines klar strukturierten Netzes und die Beseitigung von Netzlücken und Barrieren. Ein Radverkehrsnetz setzt sich aus Hauptverbindungen sowie untergeordneten Verbindungen zur Erschließung auf Quartiersebene zusammen und wird gegebenenfalls durch Freizeitverbindungen ergänzt.

Mit Hilfe der analysierten Quellen und Ziele (vgl. Abb. 37) wird ein Wunschliniennetz entwickelt, das die wesentlichen Quellen und Ziele geradlinig miteinander verbindet (vgl. Abb. 38).

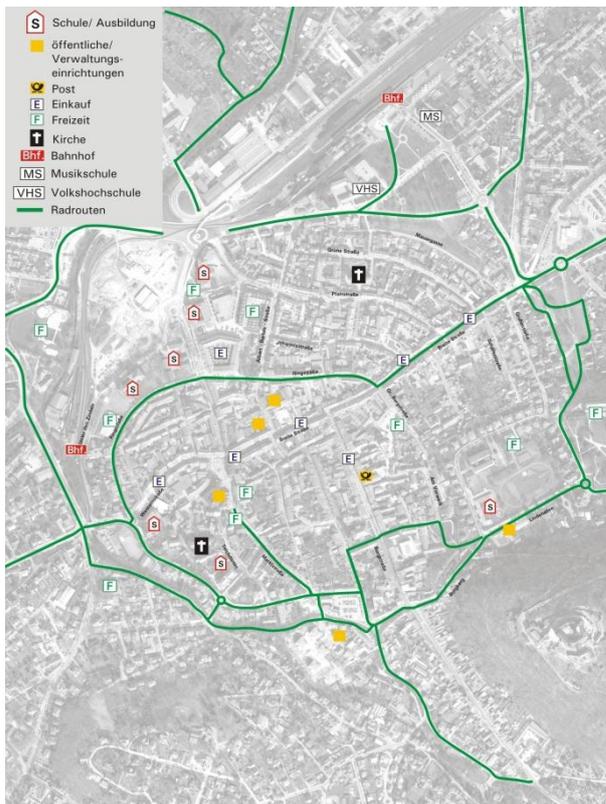


Abb. 37 Bedeutsame Quellen und Ziele in der Innenstadt

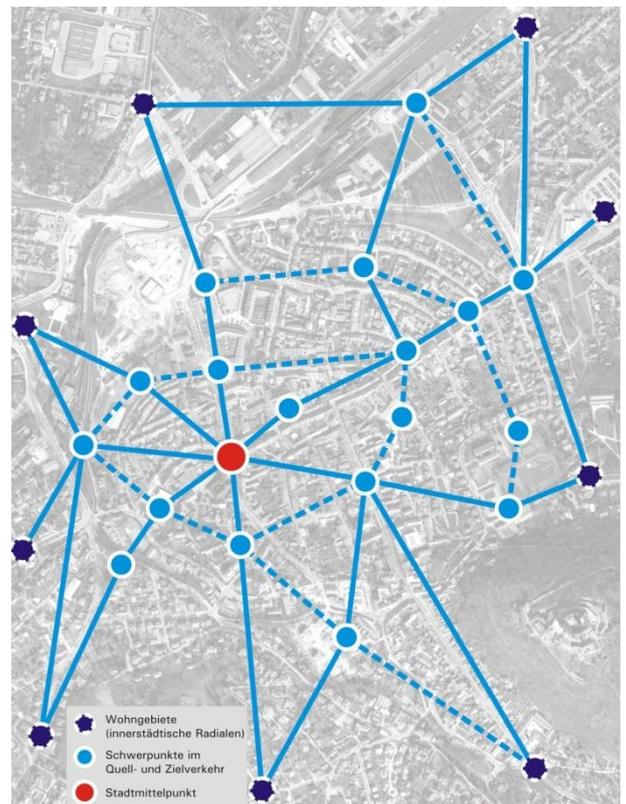


Abb. 38 Wunschliniennetz im Radverkehr

Unter Berücksichtigung der Quellen und Ziele, des sich daraus ergebenden Wunschliniennetzes sowie der erläuterten Netzstruktur ergibt sich eine zukünftig anzustrebende Radverkehrskonzeption für die Innenstadt von Wernigerode wie sie in Abb. 40 dargestellt ist.

Das Netz der Haupttrouten ist mit einer Bündelungswirkung für den Radverkehr verbunden, zumal diese meist direkt und umwegarm geführt werden können. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass eine Konzentration der Mittel zur baulichen Unterhaltung und Verbesserung auf solchen Strecken gut geeignet sind, repräsentativ eine qualitative Verbesserung für den Radverkehr zu vermitteln und bekannt zu machen. Eine breite Streuung oder ein Abarbeiten einer Liste mit vielen kleinen Maßnahmen wird hingegen vom Radfahrer kaum bemerkt und lässt sich öffentlichkeitswirksam kaum nutzen. Daher soll die Ausweisung wichtiger Haupttrouten zukünftig in Wernigerode einen Schwerpunkt in der Weiterentwicklung der Radinfrastruktur darstellen.

Zu den umzusetzenden Schwerpunkten zählt unter anderem auch die Erweiterung der bestehenden Fahrradstraße. Die Bedeutung als Alternativroute zur Nöschenröder Straße, die hohe Bündelungsfunktion für den Radverkehr aus den umliegenden Wohnquartieren und die direkte Erreichbarkeit der Innenstadt über die Burgstraße sowie Marktstraße sprechen für eine Verlängerung der Fahrradstraße bis zum Holfelder Platz. Die Umsetzung sollte öffentlichkeitswirksam durchgeführt werden, um deutliche Signale zur Radverkehrsförderung zu senden. Ferner ist die Verlängerung der Fahrradstraße mit vergleichsweise geringen Investitionen verbunden.

Darüber hinaus ist für eine weitere Stärkung der Fahrradstraße die stark sanierungsbedürftige Degener Straße auszubauen. Mit dieser Maßnahme kann ein maßgeblicher Beitrag zur Entlastung der Straße Promenade und zur Verbesserung der Wohnqualität geleistet werden.

Im Zuge der Verlängerung der Fahrradstraße Promenade sind Maßnahmen zu ergreifen, die eine direkte und sichere Erreichbarkeit der Innenstadt sicherstellen. Neben einer attraktiven Führung des Radverkehrs von der Fahrradstraße Promenade über die Marktstraße in die Innenstadt sollte auch die Verbindung zur Burgstraße gestärkt werden. Dazu sind Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsführung und Überquerungsqualität im Bereich Schöne Ecke und Nöschenröder Straße erforderlich. Diesbezüglich wurde exemplarisch eine mögliche Variante zur Radverkehrsführung im Bereich Schöne Ecke Nöschenröder Straße für eine direkte Anbindung der Burgstraße an die Fahrradstraße erarbeitet. Die Variante ist in der folgenden Abb. 39 dargestellt und wird anschließend kurz erläutert.

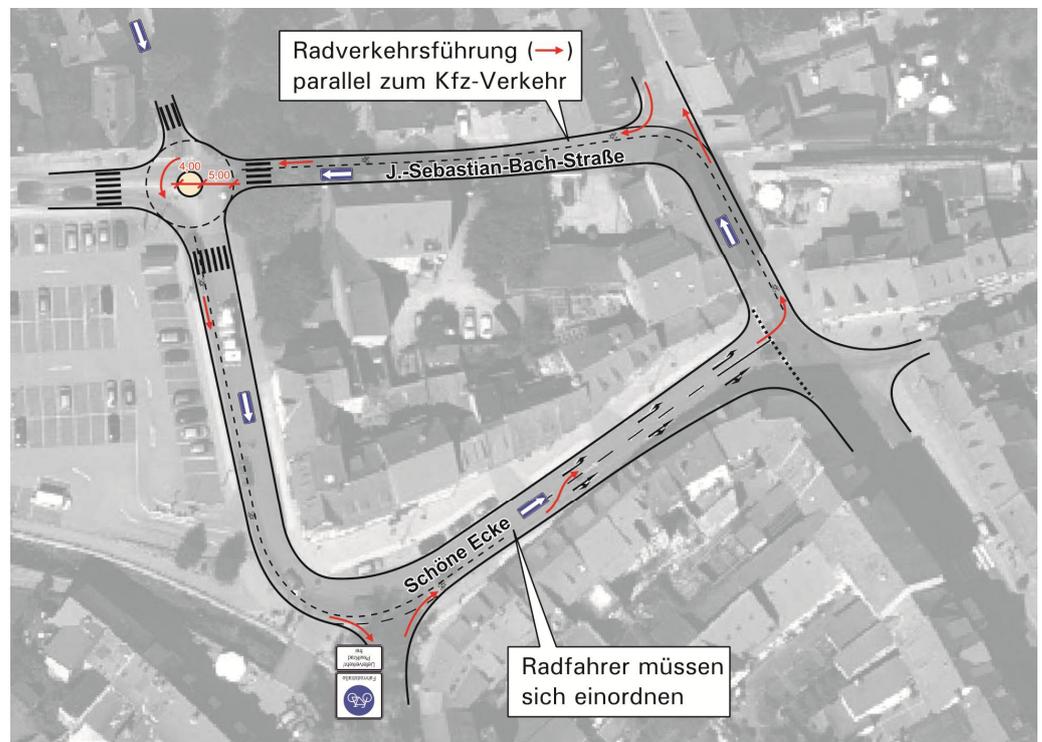


Abb. 39 Vorschlag zur Radverkehrsführung im Bereich Schöne Ecke/ Johann-Sebastian-Bach-Straße

- Führung des Radverkehr parallel zum Kraftfahrzeugverkehr, keine Führung entgegen der Einbahnstraßen
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr
- Einrichtung eines Minikreisverkehrs am Knotenpunkt Schöne Ecke/ Johann-Sebastian-Bach-Straße/Büchtingstraße ($d = 14 \text{ m}$) mit Fußgängerüberwegen in allen Zufahrten (verbesserte Anbindung der westlich gelegenen Parkierungsanlage an die Fußgängerzone für den Fußverkehr)

- Fast ausschließlich Markierungsarbeiten. Ausnahme bildet die nordöstliche Eckausrundung des Minikreisverkehrs. Hier ist die Anlage eines Gehweges ggf. nur unter Verwendung privater Flächen möglich.

Der Bereich Schöne Ecke/Nöschenröder Straße/Johann-Sebastian-Bach-Straße wurde während der Bearbeitungszeit dieser Untersuchung baulich verändert. Die hier vorgeschlagene Radverkehrsführung bleibt im Rahmen dieser Baumaßnahme unberücksichtigt. Eine Umsetzung des zuvor beschriebenen Gestaltungsvorschlags bleibt offen. Das erarbeitete Radroutenkonzept geht aus diesem Grund auf die Führungsmöglichkeiten im Bestand für diesen Bereich ein (vgl. Abb. 40).

Für die Funktionalität des vorgeschlagenen Radroutenkonzeptes (vgl. Abb. 40) ist die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr Grundvoraussetzung. Dazu gehören insbesondere die Straßen:

- Mauergasse
- Grüne Straße
- Pfarrstraße
- Große Bergstraße
- Büchtingstraße
- Marktstraße
- Kanzeleistraße
- An der Flutrenne und
- Liebfrauenkirchhof.

Angesichts einer flächenhaften Verkehrsberuhigung, der überwiegend geringen Verkehrsstärken in den Erschließungsstraßen und der überwiegend ausreichenden Fahrbahnbreiten von mehr als 3,00 m kann sich für eine generelle Öffnung für den Radverkehr ausgesprochen werden. Einbahnstraßen mit geringen Breiten sollten ebenfalls durchaus – nach eingehender Prüfung - für den Radverkehr freigegeben werden. Dazu muss die Begegnungswahrscheinlichkeit aufgrund der Verkehrsstärke gering sein oder der betroffene Abschnitt bzw. die Einbahnstraße eine geringe Länge aufweisen. Die genannten Voraussetzungen sind in Wernigerode gegeben, so dass auch Straßen wie z. B. die Johannisstraße, der Teichdamm, die Steingrube und die kleine Bergstraße für den Radverkehr freigegeben werden können. Durch diese Maßnahme kann ein flexibles Routennetz und eine hohe Durchlässigkeit der Innenstadt für den Radverkehr geschaffen werden.

Zusätzlich wird eine partielle Öffnung des Fußgängerbereiches für den Radverkehr zu Gunsten einer hohen Durchlässigkeit der Innenstadt als sinnvoll und förderlich erachtet. Dies bezieht sich auf das Teilstück der Breiten Straße zwischen Ringstraße und Burgstraße sowie auf die Burgstraße selbst. Ein angepasstes Verkehrsverhalten seitens der Radfahrer ist dabei vorauszusetzen. Diesbezüglich ist eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit zu leisten, um die Förderung des Radverkehrs hervorzuheben und eine Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer zu erreichen.

Ein weiterer Schwerpunkt zur Radverkehrsförderung stellt die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen dar. Die Ringstraße stellt während der Ladenöffnungszeiten derzeit die einzige Umfahrungsmöglichkeit der Innenstadt dar. Die hohe verkehrliche Bedeutung für den Radverkehr sollte durch die Einrichtung als Fahrradstraße hervorgehoben werden. Ferner wäre die Straße An der Flutrenne für die Einrichtung einer Fahrradstraße im Zuge einer südlichen Umfahrung der Innenstadt geeignet. Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist nicht nur funktional und öffentlichkeitswirksam, sondern bietet auch die Möglichkeit sich stadtpolitisch für eine umweltbewusste Verkehrsentwicklung auszusprechen.

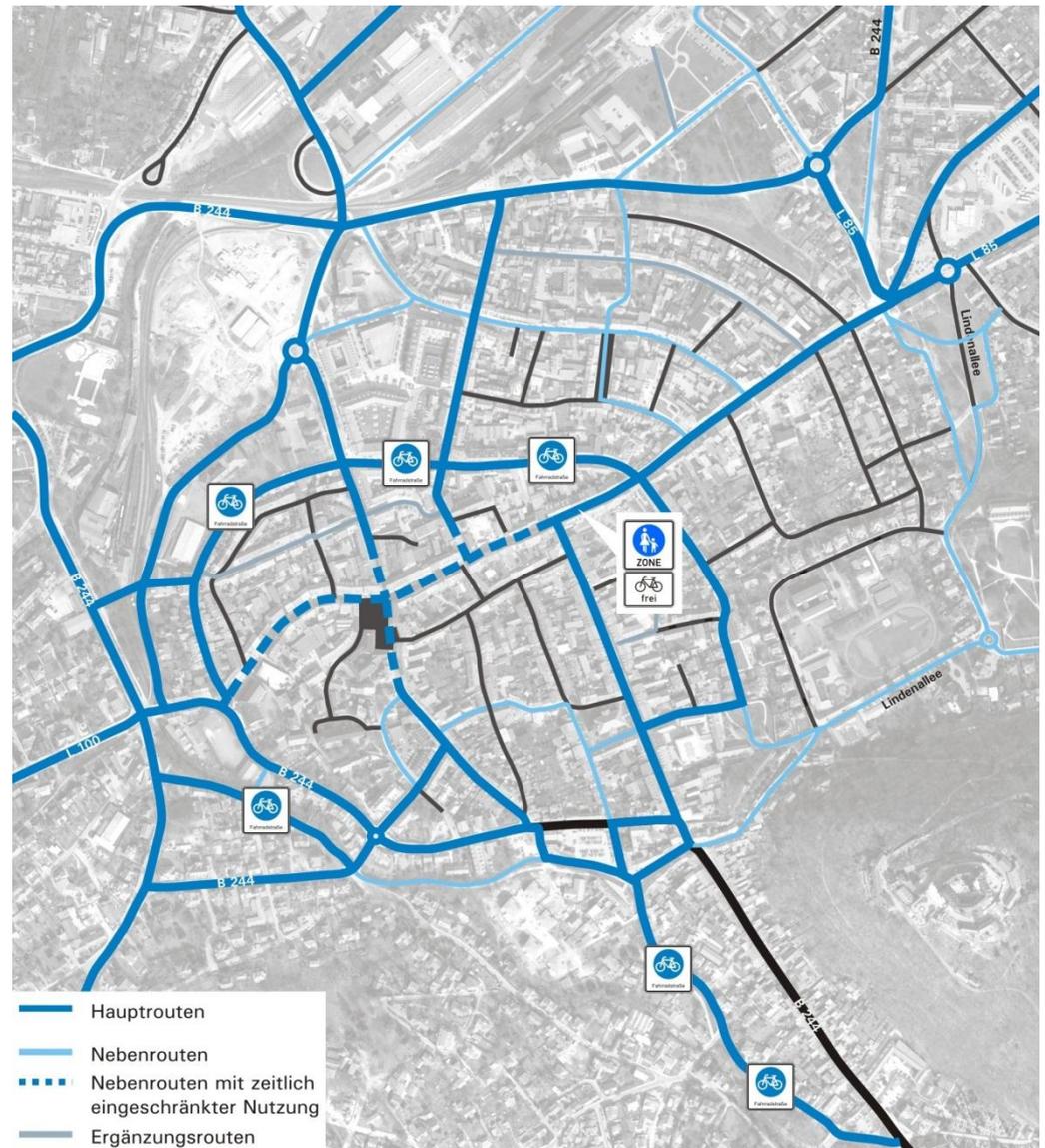


Abb. 40 Radroutenkonzept für den Bereich der Innenstadt von Wernigerode

Knotenpunkte

Die Optimierung von Knotenpunkten ist ein wesentlicher Baustein zur Steigerung der Sicherheit im Radverkehr und ein Kernpunkt der erneuten Novellierung der StVO. Dies betrifft nicht nur die erschließungsrelevanten

Knotenpunkte zur Innenstadt im Zuge des „Äußeren“ Erschließungsringes, sondern auch alle weiteren Knotenpunkte in Wernigerode. Wichtig sind die einheitliche Gestaltung von Radverkehrsanlagen im Bereich der Knotenpunkte und eine begreifbare Führung des Radverkehrs. Der Radverkehr ist im Knotenpunktbereich frühzeitig im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs, also auf die Fahrbahn oder an die Fahrbahn heranzuführen. An Knotenpunkten mit Signalanlagen sollen Wartezeiten abgebaut werden, um den Radverkehr, z. B. mit eigenen Signalgebern zu beschleunigen. Die Signalisierung für den Radverkehr soll durch eine zügige Umsetzung der StVO-Novelle vereinheitlicht werden.

Am Kreisverkehr Heltauer Platz sind geeignete Führungsformen für den Radverkehr umzusetzen (dies sollte generell auch für andere Kreisverkehre außerhalb des hier betrachteten Planungsraums – also für ganz Wernigerode – gelten). Dem Rad- und Fußverkehr ist insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Erreichbarkeit der Haltestelle des Stadtbusverkehrs und zur Förderung der Nahmobilität mit Hilfe von Überquerungshilfen (Radfurten und Fußgängerüberwegen) Vorrang zu gewähren. Ferner sind im Innenstadtbereich vor allem die Sichtbereiche an den Knotenpunkten freizuhalten. Gegebenenfalls muss dazu auf Stellplätze im öffentlichen Straßenraum verzichtet werden.



Negativbeispiel – Kreisverkehr Heltauer Platz in Wernigerode Positivbeispiel – Kreisverkehr in Achim

Abb. 41 Radverkehrsführung im Knotenpunkt (Beispiel)

Strecke

Zusätzlich zu den Knotenpunkten ist die Radverkehrsführung entlang der Strecke zu überprüfen. Hierbei steht die Überprüfung der Benutzungspflicht für den Radverkehr im Fokus. Hintergrund ist das auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18.11.2010 abzuleitende Gebot für Kommunen, benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen auf ihre Benutzungspflicht zu untersuchen. Die Anordnung der Benutzungspflicht darf lediglich angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht.

Wegweisung

Die vorhandene Wegweisung im Radverkehr soll nicht nur auf die (regionalen) Radrouten ausgerichtet sein, sondern muss auch auf Stadtgebiete und

wichtige Ziele in der Innenstadt hinweisen. Die Wegweisung ist auf die Festlegungen des Radroutennetzes und dessen Unterscheidung nach Haupt- und Nebenrouten für den Alltags- bzw. Freizeitverkehr auszurichten. Die Wegweisung ist ferner hinsichtlich vorhandener Lücken zu überprüfen. Neben einer kontinuierlichen und lückenlosen Wegweisung steht auch die Pflege und Wartung im Vordergrund.

Parken in der Innenstadt

An wichtigen Punkten in der Innenstadt sind bereits offene Abstellanlagen (Fahrradständer) vorhanden, die teilweise durchaus attraktiv bzw. qualitativ hochwertig sind. Eine Erweiterung um geschlossene Abstellanlagen (mit Bedachung) kann die Attraktivität steigern und sollte bei der weiteren Radverkehrsplanung einbezogen werden. Abstellanlagen für Fahrräder sind vor allem an wichtigen Endpunkten im Hauptroutennetz einzurichten. Angebot und Nachfrage an Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt sind in Momentaufnahmen detailliert zu erfassen und angebotsorientiert aufzuwerten. Insbesondere ist an den Stadteingängen für ein ausreichend großes Parkraumangebot zu sorgen. Ein offensichtlicher Mangel besteht in der Breiten Straße, Burgstraße, Westernstraße und vor allem am Marktplatz. Die vorhandenen Fahrradboxen an der Stadtecke sind in den Focus der Fahrradfahrer zu setzen und sollten zudem kenntlich gemacht werden. Die in der Innenstadt befindlichen Fahrradabstellanlagen, die z. T. stärker gestalterischen Aspekten als dem sicheren Abstellen genügen, sind sukzessive auf einen einheitlichen Standard zu bringen. Bei der Erneuerung oder dem Neubau von Abstellanlagen sind anteilig Einrichtungen vorzusehen, die Schutz auch gegen Witterung, Diebstahl und Vandalismus bieten. Insbesondere im Rahmen einer neuen Gestaltung der „Unteren“ Breiten Straße sollten derartige Abstellanlagen mit einem ausreichenden Stellplatzangebot Berücksichtigung finden.

Bike + Ride-Anlagen

Im Zuge einer Förderung der Nahmobilität sind B+R-Anlagen zukünftig anzulegen, auszubauen und weiter zu fördern bzw. besser publik zu machen (z. B. am Bahnhof). Dies betrifft nicht nur den Bereich der Innenstadt, sondern ist auf ganz Wernigerode auszuweiten. Damit soll verstärkt die Kombinationsmöglichkeit der verschiedenen Verkehrsmittel in Abhängigkeit der Entfernungen und der zu erledigenden Aufgaben gefördert werden. Das Angebot soll unter anderem zu einer Stärkung des Alltagsverkehrs (Beschäftigte) beitragen.

Parken im Wohnumfeld

Komfortables und sicheres Fahrradparken an der Wohnung ist im Hinblick auf das Ziel, den Radverkehrsanteil in der Stadt Wernigerode zu erhöhen, von grundlegender Bedeutung. Wer sein Rad morgens erst umständlich aus dem Keller tragen muss, verzichtet häufig auf dessen Nutzung. Ein ausreichendes Angebot von Fahrradbügeln – bestenfalls mit Überdachung – für sicheres Parken ist daher flächendeckend anzustreben. Daher ist bei allen Baumaßnahmen die Anordnung von Abstellanlagen zu überprüfen. Nach der Landesbauordnung Sachsen-Anhalt nach § 85 (1) besteht die Möglichkeit, eine örtliche Bauvorschrift zu erlassen. Diese kann Festsetzungen zur Zahl, Größe und Beschaffenheit von Abstellplätzen für Fahrräder

der treffen, die in Bezug auf bauliche Anlagen erforderlich ist. Die Erarbeitung einer solchen Bauvorschrift muss für eine weitere Förderung des Radverkehrs angestrebt werden.

Ferner ist die notwendige, private Initiative, wie z. B. von Wohnungseigentümern (Genossenschaften) und der Privatwirtschaft (Einzelhandel, Arbeitgeber), durch öffentliche Information und Motivation zu fördern. Aber auch im öffentlichen Raum, z. B. zur Erleichterung des kombinierten Verkehrs im Umweltverbund, sind zusätzliche Angebote erforderlich.

Öffentlichkeitsarbeit

Radfahren in Wernigerode muss ein positives Image bekommen. Um eine Steigerung des modalen Anteils des Radverkehrs zu erreichen, sind die Motivation aller Zielgruppen zum Umdenken und Umsteigen sowie die Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten erforderlich. Öffentlichkeitsarbeit und Marketing müssen alle Zielgruppen ansprechen, dabei aber vordergründig auf den Alltags- und Freizeitverkehr abzielen, da in diesen Bereichen ein hohes Steigerungspotenzial besteht. Im Tourismusbereich nimmt der Radverkehr bereits einen großen Stellenwert ein.

Als Medien dienen Flyer und Plakate, Aktionen und Wettbewerbe sowie gezielte Pressearbeit. Sie können auf spezielle Zielgruppen ausgerichtet sein, wie zum Beispiel auf Erwerbstätige, Kinder oder Senioren. Die Aktionen können unterschiedlichster Art sein, wie beispielsweise kleinere Informationsveranstaltungen in der Innenstadt von Wernigerode oder autofreie Tage – jeweils mit entsprechendem Rahmenprogramm.

Öffentlichkeitsarbeit erfordert aber auch klare Zuständigkeiten und Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme (Fahrradbeauftragter/ Telefon/E-Mail). Aber auch die vor Ort vertretenen Verbände sowie private Initiativen sind einzubinden.

Mobilitätsberatung

In Kooperation mit Verbänden, Interessenvertretungen, Gesundheitsorganisationen und privaten Aktivitäten ist das Ziel der Mobilitätsberatung, die Bürgerinnen und Bürger für ein umweltgerechtes Verkehrsverhalten zu sensibilisieren, zum Umdenken und Umsteigen zu motivieren und eine höhere Akzeptanz des Fahrrads als gleichwertiges Verkehrsmittel im Alltag zu erreichen.

Im Zuge der Mobilitätsberatung können Gruppen, wie z. B.

- Schüler-, Lehrer- und Elternschaft – mit dem Ziel der Schulwegesicherheit und nachhaltige Bindung an das Rad,
- Erwerbstätige, Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, um die Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr zu verändern und
- Seniorinnen und Senioren mit Informationen zu Fahrradkauf, Verkehrsverhalten und Verkehrssicherheit

gezielt angesprochen werden.

Fahrradstation und Service

Fahrradstationen und integrierte oder eigenständige Serviceangebote, wie Schließfächer, Fahrradwartung, -pflege oder -verleih sind ergänzende Angebote, welche die Nutzung des Fahrrades erleichtern. Regelmäßige Reinigung und Winterdienst gewährleisten darüber hinaus die ganzjährige, sichere und komfortable Nutzung des Radwegenetzes. Diese (privatwirtschaftlichen) Dienstleistungen sind im Kfz-Verkehr selbstverständlich und sollten auch im Radverkehr Standard werden, um der Bedeutung des Fahrrades als vollwertiges Verkehrsmittel gerecht zu werden.

Wichtige Zielgruppen sind insbesondere Erwerbstätige, Pendler (im kombinierten Verkehr) und Kunden der Innenstadt, die einen hohen Nutzen aus serviceorientierten Dienstleistungen ziehen. Das Fahrrad kann dann auch hinsichtlich Zuverlässigkeit und Komfort mit den konkurrierenden Verkehrsmitteln gleichziehen.

Die Bausteine im Radverkehr erfordern einen verkehrspolitischen und finanziellen Rahmen, der die Kontinuität der konzeptionellen Planung und deren Umsetzung nach einem festgelegten Zeitplan sicherstellt. Die Steuerung der Umsetzung sollte anhand einer kontinuierlichen Erfolgskontrolle am Maßstab der gesetzten Ziele erfolgen.

4.4.2 Fußverkehr

Um den Facetten der Nahmobilität gerecht zu werden, ist auch das Zufußgehen als umweltverträgliche Verkehrsart in der Stadt Wernigerode zu fördern. Neben der direkten Förderung ist die Vernetzung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr und dem Radverkehr wesentlich für das Zusammenwirken der Verkehrsarten des Umweltverbundes. Mit dem Handlungskonzept für das Zufußgehen soll diese Mobilitätsalternative im Nahbereich und als Bindeglied im Umweltverbund gefördert sowie neben der Verkehrssicherheit die soziale Sicherheit im Öffentlichen Raum verbessert werden.

Zur Förderung der Attraktivität des Zufußgehens in Wernigerode müssen wiederum verschiedene Systembausteine zusammenwirken. Die Handlungsschwerpunkte im Fußgängerverkehr sind in die drei Systembausteine Gehen, Verweilen und Fördern gegliedert (vgl. Abb. 44).

Gehen

Voraussetzung für einen hohen Fußgängeranteil ist ein flächendeckendes und attraktives Gehwegenetz. Es muss engmaschig sein und darf keine bzw. nur geringe Beeinträchtigungen durch andere Verkehrsteilnehmer aufweisen. Gehwege sollten so breit sein, dass sich Fußgänger und Radfahrer gegenseitig nicht behindern oder gar gefährden (vgl. Abb. 43). Diese Voraussetzungen werden in Wernigerode aufgrund der historisch bedingten engen Straßenräume nur teilweise erfüllt. Ggf. sind Restriktionen gegenüber dem ruhenden Kraftfahrzeugverkehr zu ergreifen, um Akzente für die Förderung der Nahmobilität zu setzen. An Knotenpunkten sind Umwege und Wartezeiten zu

reduzieren. Im Innenstadtbereich ist Gleichberechtigung oder Vorrang für Fußgänger gegenüber den anderen Verkehrsarten durch verkehrsordnende oder gestalterische Maßnahmen anzustreben und im Einzelfall zu prüfen. Dazu gehört unter anderem auch die Einrichtung von Überquerungshilfen an Kreisverkehren (z. B. Heltauer Platz und Roseninsel). Eine fußgängerorientierte Wegweisung trägt zur Attraktivitätssteigerung bei und fördert die Vernetzung im Umweltverbund.

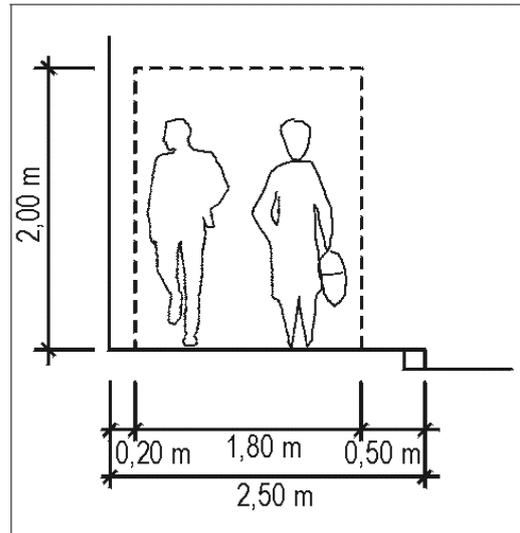


Abb. 42 Regelbreite eines Seitenraums nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)³

Maximal verträgliche Seitenraumbelastung Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde*)	Erforderliche Breite zuzüglich Sicherheitstrennstreifen
70 (Fg + R)/h	≥ 2,50 m - 3,00 m
100 (Fg + R)/h	≥ 3,00 m - 4,00 m
150 (Fg + R)/h	≥ 4,00 m

*) Der Anteil der Radfahrer an der Gesamtbelastung soll dabei ein Drittel nicht übersteigen

Abb. 43 Breiten von gemeinsamen Geh- und Radwegen nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

Verweilen

Soziale Sicherheit ist – zumindest tagsüber – in allen Straßenräumen gewährleistet. Soziale Angsträume – insbesondere nachts – sind zu identifizieren und zu verbessern. Straßenräume, die zum Verweilen einladen sollen, müssen über eine ansprechende Gestaltung und Möblierung verfügen.

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
Köln, Ausgabe 2006

Fördern

Durch Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sollen Verkehrsteilnehmer – insbesondere im Nahbereich – dazu motiviert werden, häufiger das Auto stehen zu lassen und stattdessen ihre Mobilität auf den Umweltverbund und das Zufußgehen zu verlagern. Dazu muss über die zahlreichen Vorteile des Zufußgehens informiert werden. Dies kann durch Flyer, Broschüren und Aktionen, wie beispielsweise Verkehrsinformationstage, erfolgen.



Abb. 44 Handlungsbausteine Fußverkehr

Gehwegenetz

Ein attraktives, gesamtstädtisches Netz für den Fußgängerverkehr im Alltags- und Freizeitverkehr sowie unter touristischen Gesichtspunkten soll zukünftig bereitgestellt werden. Die Infrastruktur in diesem Netz ist zu unter Aspekten der Verkehrssicherheit, Orientierung sowie auch Attraktivität und Aufenthaltsqualität zu überprüfen und Mängel sind sukzessiv zu beheben. Eine kontinuierliche Unterhaltung und Pflege sowie Winterdienst sichern die Attraktivität von Wegeverbindungen.

Knotenpunkte

Die verkehrliche Optimierung von Knotenpunkten für den Fußgängerverkehr erfolgt einerseits um durch eine einheitliche Gestaltung eine begehbare Führung zu erreichen. An Knotenpunkten mit Signalanlagen sollen Wartezeiten durch kurze Umlaufzeiten und eine feste Phase im Signalprogramm abgebaut werden.

Vernetzung

Eine Wegweisung für Fußgänger greift Ziele sowohl des Alltags als auch der Freizeit und des Tourismus auf. Durch die Ausweisung von Zielen im ÖPNV und im Radverkehr wird die Vernetzung der Verkehrsmittel im Umweltverbund gefördert.

Gestaltung und Möblierung

Die Gestaltung öffentlicher Plätze und der verbindenden Elemente – nicht nur für Fußgänger – ist wesentlich für die Attraktivierung des öffentlichen Raumes. Eine Möblierung stärkt dabei die Aufenthaltsfunktion und fördert die Wiederbelebung der Stadt als Lebensraum. Sitzgelegenheiten bilden

Abschnitte und bieten die Möglichkeit zum Verweilen und Ausruhen. Dazu gehören auch die Einhaltung erforderlicher Gehwegbreiten und die Gestaltung von Flächen und Wegen unter den Gesichtspunkten der Barrierefreiheit und deren Beleuchtung.

Öffentlichkeitsarbeit

Das Zufußgehen ist in ein positives Licht zu rücken. Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sprechen Zielgruppen an und zeigen die Angebote für das Zufußgehen auf. Eine spezielle Ausrichtung auf Zielgruppen ist sinnvoll, wobei das Zufußgehen fast uneingeschränkt allen Bevölkerungsanteilen zugänglich ist. Die Angebote für Touristen sind von den Aspekten der Alltagsmobilität zu trennen. Die Öffentlichkeitsarbeit erfordert wiederum klare Zuständigkeiten und Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme, die aber in Kombination einer allgemeinen Mobilitätsberatung erfolgen kann.

Mobilitätsberatung

Gleich dem Radverkehrskonzept ist in Kooperation mit Verbänden, Interessenvertretungen und privaten Aktivitäten das Ziel der Mobilitätsberatung, die Bürgerinnen und Bürger für ein umweltgerechtes Verkehrsverhalten zu sensibilisieren, zum Umdenken und Umsteigen zu motivieren und eine höhere Akzeptanz des Zufußgehens als gleichwertiges Verkehrsmittel im Alltag zu erreichen.

4.4.3 ÖPNV

Das Handlungskonzept für den ÖPNV verfolgt die Ziele die Nutzung des ÖPNV durch die Gruppe der Wahlfreien⁴ zu steigern und dabei die soziale Sicherheit im Öffentlichen Raum (Haltestelle) zu gewährleisten.

Mit der Gewinnung von neuen Nutzern soll dem Verlust von Fahrgästen durch demografische Effekte begegnet und damit der heutige, modale Anteil des ÖV gefestigt werden. Um eine Steigerung des ÖPNV-Anteils in dieser Gruppe zu erreichen, muss der ÖPNV als Gesamtsystem betrachtet und gestärkt werden. Zudem ist die Vernetzung im gesamtstädtischen System aller Verkehrsarten einzubeziehen. Es wird in drei Systembausteine unterschieden:

(Mit) Fahren

Das Fahren mit dem ÖPNV setzt eine nahezu lückenlose Flächenerschließung aller Bereiche des öffentlichen und privaten Lebens voraus. Fahrzeiten sind betrieblich zu optimieren - Wartezeiten an Knotenpunkten sind zu minimieren, Haltestellenkaps zur Fahrzeitreduzierung sind vorzuziehen. Betriebszeiten und Fahrplankontakturen müssen – für die neuen Zielgruppen – angebotsorientiert gestaltet werden und die Vernetzung der Angebote im Umweltverbund sichern.

⁴ Im Gegensatz zu den Captive Riders (verkehrsmittelabhängig) verfügt die Gruppe der Wahlfreien i. d. R. über ein Kraftfahrzeug und kann auf seinen Wegen frei zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wählen. Auch wirtschaftliche Zwänge schränken diese Wahlfreiheit nicht ein.

Halten

Haltestellen sollen über mehr als eine Grundausstattung verfügen, sind einheitlich, auffallend und ansprechend zu gestalten. Als Blickfang im Straßenraum laden Sie zur Nutzung des ÖPNV ein. Beim Warten an der Haltestelle wird die soziale Sicherheit gewährleistet. Zentrale Haltestellen fördern durch Angebote (z. B. P+R, B+R) die Vernetzung des Verkehrsmittel.

Zeigen

Für die Nutzung der Angebote des ÖPNV soll aktiv geworben werden. Öffentlichkeitsarbeit zugunsten eines umweltbewussten Verkehrsverhaltens bewirkt eine Verhaltensänderung bei der Wahl des Verkehrsmittels. Die Ergänzung serviceorientierter öffentlicher und privater Dienstleistungen sowie eine moderne Ausstattung der Fahrzeuge machen das (Mit-)Fahren im ÖPNV attraktiv und komfortabel.



Abb. 45 Handlungsbausteine ÖPNV

Den einzelnen Bausteinen sind Handlungsansätze und Maßnahmenvorschläge zugeordnet:

Liniennetz

Es ist eine flächendeckende Erschließung der gesamten Innenstadt durch den Stadtbusverkehr vorzusehen. Erschließungslücken, insbesondere im südlichen Bereich der Innenstadt, sind durch die Anpassung oder Erweiterung der Linienführung und durch die Einrichtung von Haltestellen zu beseitigen. Die Vernetzung mit den regionalen und überregionalen Angeboten im ÖV ist sicherzustellen, so dass zusätzlich Pendler gewonnen werden können. Auf diese Weise gewinnt der ÖPNV für die große Gruppe der Erwerbstätigen an Attraktivität.

Fahrplan

Die Betriebszeiten und Fahrtakte sind angebotsorientiert ausgerichtet und bedienen damit auch die Nachfrage von Nutzern der Gruppe der wahlfreien Verkehrsteilnehmer zuverlässig und pünktlich. Die Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in den Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende erschließt den stetig steigenden Anteil des Freizeitverkehrs. Einheitliche Fahrtakte und die Beibehaltung des Rendezvous-Prinzips schaffen zusätzliche Attraktivität. Ergänzende Angebote sollten, insbe-

sondere wo keine Nachtlinie verkehrt, durch Dienstleistungen, wie z. B. Bürger- und/oder Rufbusse in den Abend- und Nachtstunden geschaffen werden.

Knotenpunkte

An Knotenpunkten sollen die gestalterischen und betrieblichen Möglichkeiten, dem ÖPNV Vorrang zu gewähren, überprüft und soweit möglich Maßnahmen zur Priorisierung des ÖPNV umgesetzt werden. Die Beschleunigung führt zu einer Steigerung der Reisegeschwindigkeiten. Minimierte Wartezeiten und Fahrzeitverkürzung erhöhen die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel und geben Fahrgästen das Gefühl, das „richtige“ Verkehrsmittel gewählt zu haben.

Haltestellen

Die Gestaltung der Haltestellen in der Stadt Wernigerode ist nach einem einheitlichen Prinzip zu gestalten. Dazu gehört neben einem Fahrplanausgang und Stele der Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten und zur Förderung der Nahmobilität B+R-Anlagen. Ferner kann die Ankunft der Linienbusse, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, auch akustisch wiedergegeben werden (z. B. Rendezvous Haltestelle). Das Einbringen von Gestaltungselemente in den Straßenraum gewährleistet die Wiedererkennung der Angebote im ÖPNV. Der ÖPNV soll zum Blickfang im Straßenbild werden. Er wird als Mobilitätsalternative sichtbar und motiviert zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel. Dazu gehört ggf. auch die Erarbeitung eines öffentlichkeitswirksamen Logos für die Stadtbuslinien.

Im Zuge der Überlegungen zur Umgestaltung der „Unteren“ Breiten Straße, ist die Haltestelle Breite Straße zur Entzerrung des Konfliktpotenzials zwischen den wartenden Fahrgästen und dem Fußgängerlängsverkehr in Richtung Johannisstraße aus dem Engstellenbereich heraus zu verlegen.

Vernetzung

Bei der Vernetzung mit anderen Verkehrsarten steht der Radverkehr im Vordergrund. Die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern zu jeder Zeit in den Stadt- und Regionalbussen ist wünschenswert – soweit die Besetzung des Fahrzeugs eine Fahrradmitnahme zulässt. Es ist wichtig, dass sich z. B. Erwerbstätige, die auf ihrem Berufsweg gleichermaßen auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und des Fahrrades angewiesen sind, stets auf eine Mitnahme verlassen können. Zudem sind alle Haltestellen, mit genügend Fahrradabstellanlagen, die ein sicheres und komfortables Abstellen der Fahrräder ermöglichen, auszustatten. Auch für den Kfz-Verkehr soll an geeigneten Standorten eine sehr gute Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr bestehen. Die Einrichtung und die Ausweisung von P+R-Angeboten an Haltestellen an den Grenzen bzw. außerhalb der Stadt Wernigerode sind zu prüfen. Auf Haltestellen, die über entsprechende Angebote verfügen, kann sowohl im Fahrplan als auch im Straßenraum durch eine ansprechende Ausweisung aufmerksam gemacht werden.

Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsberatung

Durch eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit ist das Image des ÖPNV in Wernigerode zu verbessern. Es ist erforderlich, insbesondere Autofahrer in der großen Gruppe der Erwerbstätigen und Auszubildenden für das eigene Verkehrsverhalten zu sensibilisieren und so zum Umdenken und Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zu motivieren.

Mithilfe von Flyern, Plakaten, Wettbewerben oder Aktionen werden die Bürgerinnen und Bürger Wernigerodes auf die zahlreichen Vorteile der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel aufmerksam gemacht. Dies gilt gleichermaßen für Urlauber und Tagestouristen. Lokale Verbände sowie private Initiativen sollten in die Aktionen eingebunden sein. Wichtig zum Erreichen der Ziele ist eine umfassende Information der Verkehrsteilnehmer, z. B. bezüglich einer höheren Lebensqualität durch die Reduktion des Kfz-Verkehrs.

4.4.4 Querschnittsthemen

Verkehrssicherheit

Im Folgenden werden Handlungsfelder für mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beschrieben. Als Zielsetzung kann die Halbierung der Zahl der Unfälle mit Personenschäden bis 2030 als kommunale Zielvorgabe definiert werden.

Das Handlungsfeld **Verkehrsüberwachung** umfasst als wesentliche Maßnahme die Überwachung der Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr an Stellen, die für Kinder und Senioren relevant sind (Kindergärten, Spielplätze, Freiräume, Freizeit- und Senioreneinrichtungen).

Im Handlungsfeld **Verkehrserziehung** werden Maßnahmen gegen Unfälle mit Kindern berücksichtigt. Für Kinder bietet sich vor allem an:

- Ausdehnen der Fahrradausbildung auf die 5. Klasse (neue, längere Wege auf der weiterführenden Schule),
- Erarbeitung von „Kinderstadtplänen“, da ein Großteil der Kinderstraßenverkehrsunfällen in der Freizeit passieren und
- Beteiligung und Sensibilisierung der Eltern in Bezug auf die Konsequenzen des Bringen und Holens

Die Maßnahmen im Handlungsfeld **Öffentlichkeitsarbeit** dienen der Sensibilisierung für das eigene Verhalten bzw. Fehlverhalten und das anderer Verkehrsteilnehmer. Zur Umsetzung geeignet sind dabei Medienkampagnen, bei denen mit kurzen, interessanten, leicht verständlichen und eingängigen Beiträgen verschiedene Themen der (Kinder-) Verkehrssicherheit angesprochen werden.

Im Handlungsfeld **Bauliche Maßnahmen** sind (insbesondere in Nebenstraßen) folgende Maßnahmen zu empfehlen:

- Beidseitig vorgezogene Seitenräume zur Verbesserung der Überquerbarkeit,
- Freihalten der Eckausrundungen (z.B. durch Poller, Fahrradbügel) zur Schaffung von Sichtfeldern,
- Aufpflasterung an Einmündungen untergeordneter Straßen zur Verdeutlichung der vorfahrtrechtlichen Hierarchisierung (Gehwegüberfahrten),
- Aufpflasterung zur Geschwindigkeitsdämpfung.

Zusätzlich wäre die Einführung eines verpflichtenden Sicherheitsaudits bei allen Um- und Neubaumaßnahmen sinnvoll.



Materialwechsel an sensiblen Überquerungsstellen (Bsp. Hannover)



Aufpflasterungen zur Geschwindigkeitsdämpfung und Verbesserung der Überquerungsqualität (Bsp. Hannover)

Kinder- und Altengerechte Verkehrsplanung

Wichtige Aspekte eines kindergerechten Verkehrs (-ablaufs) sind

- niedrige Kfz-Geschwindigkeiten und die Einhaltung von zulässigen Geschwindigkeiten,
- kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, greifbare Steuerungen mit möglichst konstanten Phasenfolgen sowie
- zusätzliche Überquerungsstellen an für Kinder bedeutenden Wegebeziehungen.

Schulwegpläne

Anzustreben ist die Erarbeitung von Schulwegplänen in Kooperation von Polizei, Schulen, Eltern und **Kindern**. Zudem kann das Instrument in Form von Radschulwegplänen für die weiterführenden Schulen weiterentwickelt werden.

Mobilitätserziehung zur Förderung von Mobilitätsalternativen

Ein anderer häufig vernachlässigter Aspekt ist die Mobilitätserziehung in der Schule und hier insbesondere die Vermittlung von Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeug. Bereits 2013 wurde in der Woche der Mobilität damit begonnen Schulwege zu begehen und zu analysieren. Schulwegpläne

ne müssen seitens der Schulen in Wernigerode erwünscht sein und gefordert werden, wobei die Stadtverwaltung unterstützend mitwirkt. Für das Jahr 2014 wird soll die Woche der Mobilität mit einem Projekttag für Schulen dieses Thema erneut aufgreifen. Ansätze und Informationstage dieser Art müssen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Wernigerode zukünftig verstärkt gefördert werden. Zudem sollte an die Vorbildfunktion der Eltern appelliert werden, sowohl im verkehrssicheren Verhalten als auch im Mobilitätsverhalten und der Verkehrsmittelwahl insgesamt (Stichwort: Schulweg ohne Auto, Anschnallen im Auto).



Abb. 46 Ratgeber zur Verkehrssicherheit

Altengerechte Planung

Die Ansprüche älterer Menschen an die Verkehrsplanung lassen sich wie folgt formulieren:

- Gute Erreichbarkeit und Erkennbarkeit von Verkehrsanlagen
- Kombination optischer und akustischer Informationen
- Stärkung des Nahbereichs, kurze Wege
- Vermeidung zu großer Komplexität der Verkehrsanlagen
- Generell niedrigere Geschwindigkeiten im Fahrzeugverkehr
- Trennung der Verkehrsarten (z.B. Fußgänger und Radfahrer)
- Abbau von Barrieren für mobilitätseingeschränkte und/oder sehbehinderte Personen

Als selbständige Nutzer verschiedener Verkehrsmittel ergeben sich weitere Aspekte:

- Anzustreben sind verständliche und übersichtliche Informationen in der Wegweisung sowie in öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Im ÖPNV sind eine hohe Erschließungsdichte und die Realisierung direkter, umsteigefreier Fahrten für ältere Menschen wichtiger als ein kürzerer Takt und eine kürzere Fahrzeit.
- Weiterhin spielt die Frage der sozialen Sicherheit z. B. durch ausreichende Straßenbeleuchtung eine wesentliche Rolle.

Die Ansprüche älterer Menschen an den **ÖPNV** sind konträr zu denen anderer Nutzer (s. o.), denen z. B. im Berufsverkehr vor allem an kurzen Fahrzeiten und direkten Verbindungen gelegen ist.

Barrierefreiheit als gesetzlicher Auftrag

Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer fordert die Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderung. Mobilitätseingeschränkt sind Personen mit

- Bewegungseinschränkungen (z.B. Rollstuhlfahrer, Rollator, Gehhilfe),
- Sinnesbehinderungen (Seh-, Hörbehinderte),
- anderen Behinderungen (Sprache, Psyche etc.),
- Gepäck oder Kinderwagen,
- temporärer krankheitsbedingter Behinderungen und
- generell verfügen Personen über altersbedingt unterschiedliche Fähigkeiten (Kinder, Senioren).

Mobilitätseingeschränkte Personen haben einen gesetzlichen Anspruch auf eine angemessene Teilhabe am Verkehrsgeschehen und eine bedarfsgerechte Mobilität. Beispiele von bewährten Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum sind:

- taktile Wahrnehmbarkeit von Wegebegrenzungen (z.B. Bordsteinkante), Zielen (z. B. ÖPNV-Haltestellen), Gefahren (z. B. Überquerungsstellen)
- einbau- und hindernisfreie Gehbereiche: keine in den Gehbereich ragenden Hindernisse ohne ertastbare Absicherung (z.B. Sockel, Bodenindikator oder Tastleiste)
- taktile und / oder akustische Informationsübermittlung (z. B. Braille-Beschriftung, Haltestellenansage)
- ein visuell kontrastreich gestalteter Straßenraum ohne kontrastarme Hindernisse (z. B. Stufen) und Gefahrenstellen (z. B. Überquerungsstellen,)
- die Vermeidung von Hindernissen <90 cm (z. B. Poller, Fahrradständer)
- visuell kontrastreich gestaltete und großflächige Informationen
- die stufenlose Erreichbarkeit potenzieller Ziele
- keine Treppen ohne stufenlose Alternative

- keine Schwellen, Spalten oder einzelne Stufen > 5 cm
- moderate Neigungsverhältnisse
- keine Längsneigung > 6 %
- Vermeidung von Querneigungen (max. 2 %)
- ausreichend bemessene Bewegungsräume
- keine Engstellen < 90 cm
- keine Rotations- und Aufstellflächen < 1,50 m x 1,50 m

Taktile Leiteinrichtungen an Überquerungsstellen, wie Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege oder Mittelinseln, wurden in der Stadt Wernigerode bisher kaum eingerichtet (lediglich in den Bereichen Bahnhof, Rendezvous Haltestelle und Nicolaiplatz).



Positivbeispiel - Taktile Leiteinrichtungen im Straßenraum

Positivbeispiel - Barrierefreie Bushaltestelle

Abb. 47 Barrierefreiheit (Beispiele)

Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Das Verkehrssystemmanagement steuert bereits vorhandene bzw. zumindest zu erwartende Verkehrsströme des Kraftfahrzeugverkehrs und z.T. auch des ÖPNV, während das Mobilitätsmanagement bereits vor der Entscheidung für eine Fahrt und für das gewählte Verkehrsmittel ansetzt.

Die Kommune muss eigene Ziele definieren, wie Mobilität abgewickelt werden soll. Dazu sollten folgende Ziele definiert werden:

- Förderung einer effizienteren, umwelt- und sozialverträglicheren Abwicklung von Mobilität bei allen Verkehrsteilnehmern und verkehrsinduzierenden Einrichtungen,
- Sicherung und Gewährleistung der Alltagsmobilität durch funktional äquivalente Mobilitätsangebote mit dem Ziel einer Verlagerung von Fahrten im Kraftfahrzeugverkehr auf den Umweltverbund,
- Förderung eines verantwortungsbewussten Fahrverhaltens zur Reduzierung von Verkehrsunfällen und Schadstoffemissionen sowie
- eine bessere Auslastung der Fahrzeuge im Kraftfahrzeugverkehr.

Die Aufgabe des Mobilitätsmanagements ist zum einen das Vorhalten und die Organisation der genannten Mobilitätsalternativen und weiterhin die Information sowie die Ermöglichung bzw. Erleichterung des Zugangs der potenziellen Nutzer. Das Vorhalten und die Organisation der Mobilitätsalternativen umfasst

- ein umfassendes, nutzerorientiertes ÖPNV-Angebot zur Erreichbarkeit der Innenstadt,
- ein attraktives und sicheres Radverkehrsnetz, ergänzt durch Servicestellen rund ums Rad („Radverkehr als System“),
- attraktive, zur Nutzung anregende Verkehrsanlagen für Fußgänger einschließlich eines städtebaulich ansprechenden Umfeldes.

Die **Mobilitätsberatung** trägt zur Öffentlichkeitsarbeit und zur Verbreitung von Informationen über die möglichen Mobilitätsangebote bei. Dabei sollte nicht nur eine zentrale Beratungsstelle in zentraler Lage der Stadt Wernigerode (z. B. Rathaus - Rendezvous Haltestelle), sondern auch umfassende Informationen im Internet über Mobilitätsalternativen bereitgestellt werden. Prinzipiell kommen folgende Partner für eine über den Bereich des ÖPNV hinausgehende Mobilitätsberatung in Frage:

- ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub),
- VCD (Verkehrsclub Deutschland),
- Karten-Shop für Veranstaltungen
- Mitfahrzentrale und
- Reisebüros / lokale Tourismus-Information

Das Beratungsangebot einer Mobilitätszentrale kann alle Informationen zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes – einzeln und verkehrsmittelübergreifend – umfassen:

- Leihfahrräder, Fahrradabstellanlagen,
- Park & Ride, Bike & Ride,
- Mietwagen, Taxen,
- Kurierdienste, Gepäcktransport,
- Parken (Kfz) und Parkraumbewirtschaftung sowie,
- Touristische Mobilität (z. B. Segways, Erlebnisbus, Pferdekutschen).

Eine große Kundenerreichung mit vergleichbar geringem Aufwand ist durch die sogenannte zielgruppenorientierte Mobilitätsberatung zu erreichen. Hier werden gezielt Personengruppen mit vergleichbaren Mobilitätsbedürfnissen angesprochen:

- Berufspendler
- Mobilitätserziehung für Schüler
- Mobilitätsberatung für ältere Mitbürger und Mobilitätseingeschränkte
- Mobilitätsberatung für Firmen / Behörden / Tourismus

Die Förderung der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes beim Besuch von **Veranstaltungen** aller Art weist mehrere Aspekte auf. Als grundlegender Schritt ist die Erreichbarkeit von Veranstaltungsräumen mit dem Umweltverbund auf Plakaten und anderen Werbeträgern (Prospekten/Faltblättern) sowie im Internet zumindest gleichwertig darzustellen. Tickets von Veranstaltungen sollten als Kombitickets die kostenlose An- und Abreise mit dem ÖPNV ermöglichen. Für Veranstaltungen ohne die kapazitätsbedingte Notwendigkeit, den Vorverkauf zu nutzen, sollte eine Kartenbestellung mit Versand bzw. das Ausdrucken von Karten im Internet möglich sein, damit der Hinweg schon mit dem Kombiticket zurückgelegt werden kann.

Um eine optimale Beratung zu verschiedenen Mobilitätsmöglichkeiten gewährleisten zu können, muss die Mobilitätsberatung von einer zentralen Stelle aus koordiniert werden und auf die jeweilige Personengruppe zugeschnitten sein, wie beispielsweise auf Senioren, Kinder bzw. Familien oder Touristen.

4.4.5 Ziele und Schlüsselmaßnahmen zur Nahmobilität

- Die Entwicklung des Radverkehrs befindet sich auf einem guten Wege. Dennoch sollen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung weitere Maßnahmen ergriffen werden. Dazu gehört unter anderem die Ausweitung der Fahrradstraße in der Promenade, die generelle Freigabe von Einbahnstraßen in der Innenstadt zur Erhöhung der Durchlässigkeit und die Bereitstellung von angebotsorientierten sowie qualitativ hochwertigen Abstellanlagen ggf. mit Witterungsschutz an den Zugängen der Innenstadt.
- Netzlücken im Radverkehr oder problematischen Straßenabschnitten muss mit sicheren Führungsmöglichkeiten begegnet werden. Dazu sind ggf. Restriktionen im Kraftfahrzeugverkehr erforderlich.
- Das Stadtbussystem stößt zwar auf eine hohe Akzeptanz, soll jedoch weiter gefördert werden, um einen höheren Anteil an der Verkehrsmittelwahl als bisher zu erzielen und weitere Potenziale auszuschöpfen. Eine flächendeckende Erschließung der Innenstadt soll sichergestellt werden. Ferner ist die Präsenz im Straßenraum zu stärken.
- Die Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen für die jeweiligen Verkehrsmittel kann nur bedingt zu einer Änderung des heutigen Mobilitätsverhaltens beitragen. Ergänzend dazu ist die Umsetzung einer öffentlichkeitswirksamen Mobilitätsberatung erforderlich, um der gewünschten Förderung der Nahmobilität zu entsprechen. Nahmobilität leistet einen Beitrag zur verträglichen Teilhabe am öffentlichen Leben, stellt die Aufrechterhaltung der Basismobilität sicher und führt zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen in der Innenstadt.

5 Ausblick

- Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde eine verkehrsarten-spezifische Analyse für die Innenstadt von Wernigerode durchgeführt. Umfangreiche Ortsbesichtigungen und die Auswertung vorliegender Untersuchungen sowie Erhebungsergebnisse zeigen die Defizite und Potenziale auf.
- Aufbauend auf eine definierte Zielstellung für die Innenstadtentwicklung, aber auch im Zusammenhang mit einem strategischen Leitbild, wurden Lösungsansätze und Handlungskonzepte entwickelt, die zu einer stadtverträglichen Verkehrsabwicklung in der Innenstadt beitragen sollen.
- Die Ergebnisse des Verkehrskonzeptes für die Innenstadt von Wernigerode sind vor allem strategisch ausgerichtet und sollen Hinweise zum zukünftigen Umgang mit dem Thema nachhaltige Mobilität aufzeigen. Im Vordergrund steht dabei die verstärkte Förderung der Nahmobilität, die Restriktionen im Kraftfahrzeugverkehr erforderlich machen.
- Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen der Politik und im Zuge der Arbeitsgruppe „Mobilität & Verkehr“ zu diskutieren. Im Zuge dieses Diskussionsprozesses müssen auch die Grundlagen für eine Sensibilisierung des Verkehrsverhaltens und der damit einhergehenden Maßnahmen gelegt werden.
- Für die Umsetzung der vorgeschlagenen Lösungsansätze sind weitere Detailplanungen bzw. Vorplanungen erforderlich, die im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht explizit ausgeführt werden. Dabei sind durchaus innovative Ansätze zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in Betracht zu ziehen, die seitens der Innenstadtakteure ein notwendiges Engagement erfordern. Vertieft bearbeitet werden sollte in einem nächsten Schritt die betriebliche und bauliche Situation im Verlauf des „Äußeren“ Erschließungsringes.
- Die weitere verkehrliche Entwicklung der Innenstadt von Wernigerode ist von vielfältigen Faktoren abhängig. Eine nachhaltige und stadtverträgliche Verkehrsabwicklung kann nur dann erreicht werden, wenn die vorgeschlagenen Lösungsansätze für die verschiedenen Verkehrsarten ineinandergreifen. Punktuelle Maßnahmen oder die tolerierte Ausrichtung auf den Kraftfahrzeugverkehr führen dauerhaft zu keiner Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Die intensive Förderung der Nahmobilität im Einklang mit einer umfeld- und bedarfsgerechten Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs ist im Sinne einer weiteren Stärkung der vom Tourismus geprägten Innenstadt von Wernigerode voranzutreiben.

Anhang

Anhang 1: Zeitlicher Ablauf zur Erstellung des Verkehrskonzeptes

Zeitlicher Ablauf zur Erstellung des Verkehrskonzeptes



Zeitlicher Ablauf der Bearbeitung des Verkehrskonzeptes Innenstadt Wernigerode

Jahr	Monat	Termine	Arbeitsstand	Inhalt
2012	Oktober	17.10.2012	Analyse	Startgespräch mit der Stadtverwaltung
	November	13.11.2012		Auftaktveranstaltung AG Mobilität & Verkehr
	Dezember	07.12.2012		Durchführung einer Ortsbesichtigung; Durchführung einer Passantenbefragung
		05.12.2012		Durchführung einer Passantenbefragung
2013	Februar	21.02.2013	Erarbeitung von Handlungszielen und Konzeptvorschlägen	Abstimmungsgespräch mit der Stadtverwaltung und AG Mobilität & Verkehr (Rad, ADFC)
		28.02.2013		Teilnahme und Diskussion im Rahmen der AG Mobilität & Verkehr
	Juni	13.06.2013		LSBB Halberstadt; Leistungsfähigkeit des "Äußeren Erschließungsring"
	September	20.09.2013		Abstimmungsgespräch mit der Stadtverwaltung
	Oktober	24.10.2012		Erhebung des Parkraumangebots in der Innenstadt von Wernigerode
	November	04.11.2013		Teilnahme und Diskussion im Rahmen der AG Mobilität & Verkehr
		05.11.2013		Durchführung der Parkraumerhebung (Parkdauer und Auslastung)
		12.11.2013		Durchführung der Kennzeichenerfassung zur Erfassung des Durchgangsverkehrs
18.11.2013		Vorstellung der Handlungsziele des Verkehrskonzeptes	1. Gemeinsame Ausschusssitzung	
2014	März	11.03.2014	Vorstellung der Maßnahmenvorschläge	Abstimmungstermin mit der Stadtverwaltung
	Juni	05.06.2014		Teilnahme und Diskussion im Rahmen der AG Mobilität & Verkehr