

**VERKEHRSUNTERSUCHUNG
ZUKUNFTSPROJEKT MORGENROT
- TEIL INDUSTRIEPARK -
WELTKULTURERBESTADT QUEDLINBURG
- ZWISCHENBERICHT -**

**Auftraggeber: Industriepark Morgenrot GmbH
Weinberg 65
31134 Hildesheim**

**Auftragnehmer: PGT Umwelt und Verkehr GmbH
Vordere Schöneworth 18
30167 Hannover**

**Bearbeitung: Dipl.-Ing. Heinz Mazur
Svea Coerd, B.Sc.
Dipl.-Ing. Ralf Losert
Antonio Troiano M.Sc.**

Typoscript: Kaori Colette Dreyer, B.A.

Hannover, 26. März 2026

P3923_T_260326_Quedlinburg(ZukunftsprojektMorgenrot)_Zwischenbericht.docx

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage	1
2	Verkehrsanalyse	2
2.1	Kfz-Verkehr	2
2.2	ÖPNV	4
2.3	Radverkehr	4
3	Prognose	5
3.1	Allgemeine Verkehrszunahme im Kfz-Verkehr	5
3.2	Verkehrserzeugung geplante Entwicklung	6
4	Zusammenfassung	9

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1	Lage des Entwicklungsgebietes.....	1
Abb. 2.1	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) in Kfz / 24 h..	3
Abb. 2.2	ÖPNV-Erschließung – Übersicht.....	4
Abb. 3.1	Veränderung der regionalen Quell- und Binnenverkehrsaufkommen 2040 gegenüber 2019.....	5
Abb. 3.2	Geplante Entwicklungsflächen im Industriepark Morgenrot.....	7

LITERATURVERZEICHNIS

- 1 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS – Köln, 2015
- 2 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):
Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL 12) – Köln, 2012
- 3 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):
E-Klima 2022 Empfehlungen; Köln 2022
- 4 BOSSERHOFF: Ver_Bau – Programm zur Abschätzung der Verkehrsauf-
kommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Gustavsburg, 2022
- 5 BPS GmbH: verschiedene Programme, Karlsruhe 2023

1 Ausgangslage

Die Industriepark Morgenrot GmbH plant in der Welterbestadt Quedlinburg die Entwicklung des „Zukunftsprojekts Morgenrot“.

Im Rahmen der anstehenden Planverfahren (Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) bzw. Aufstellung des Bebauungsplans (B-Plan)), soll ein Verkehrsgutachten erstellt werden, welches die Einzelheiten der geplanten Entwicklung und deren Auswirkungen im umliegenden Straßennetz bewertet.

Die Lage des Entwicklungsgebietes ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.

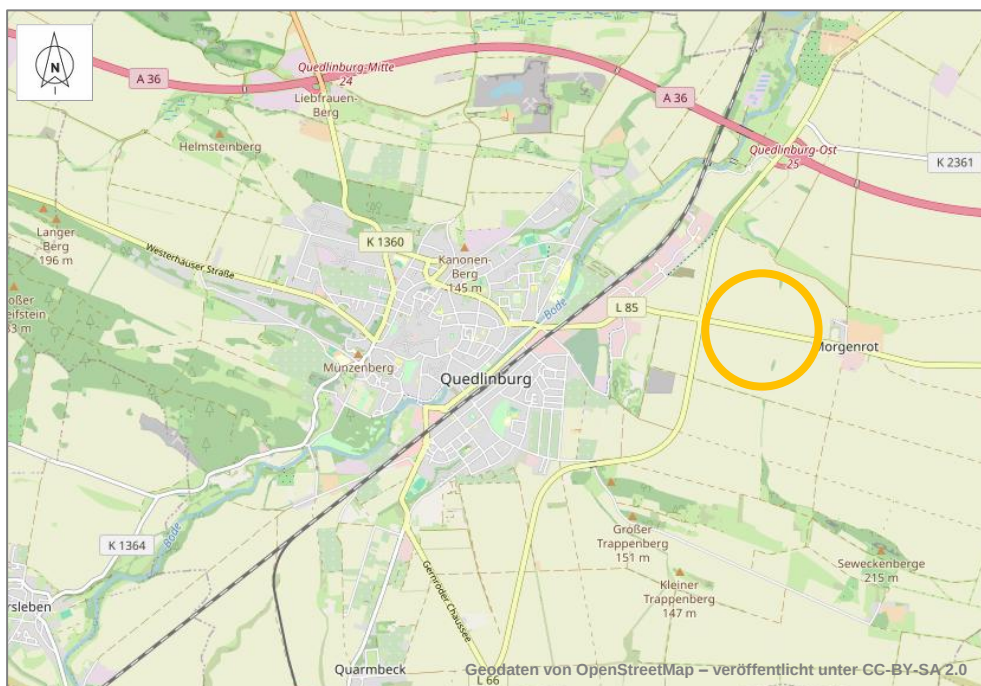


Abb. 1.1 Lage des Entwicklungsgebietes

Der vorliegende Zwischenbericht stellt die Prognoseannahmen für die Entwicklung des geplanten Industrieparks zusammen.

2 Verkehrsanalyse

2.1 Kfz-Verkehr

Die geplante Entwicklung befindet sich zwischen der L 66 im Westen sowie der Siedlung Morgenrot im Osten und ist sowohl nördlich wie südlich der L 85 geplant.

Als Anbindepunkte ist ein vierarmiger Knotenpunkt auf der L 85 sowie jeweils eine Anbindung nördlich und südlich des Kreisels L 85 / L 66 an der L 66 vorgesehen.

Über die Anschlussstelle 25 „Quedlinburg-Ost“ ist das Gebiet direkt an die Bundesautobahn (BAB) 36 angeschlossen.

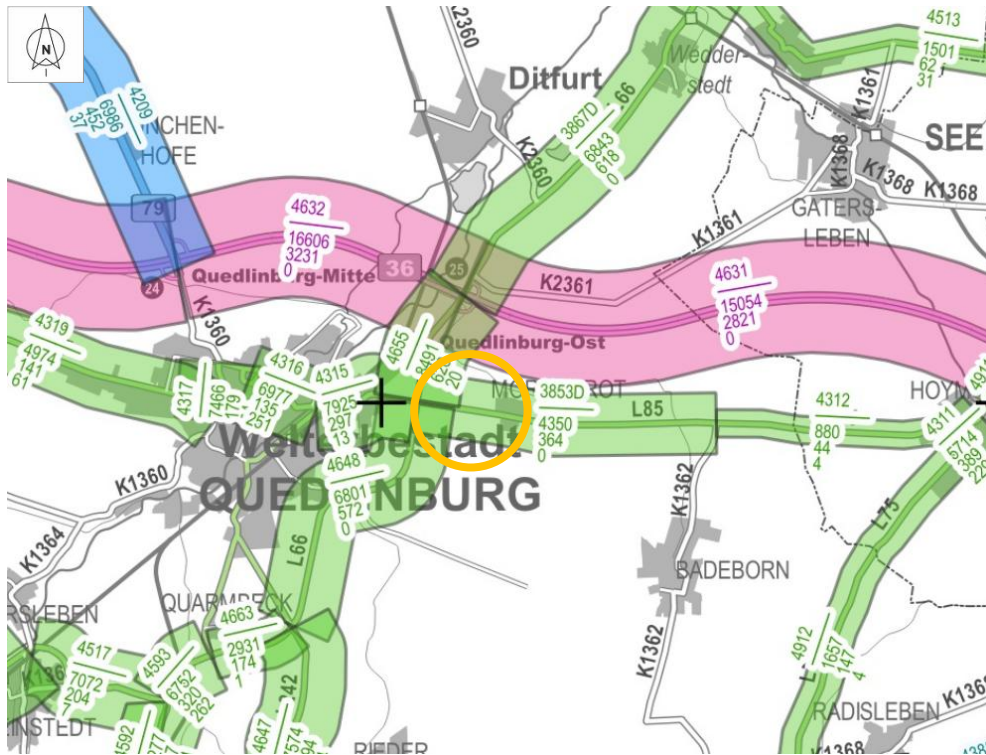
Zur Ermittlung der notwendigen Grundlagendaten wird am als Kreisverkehrsplatz ausgestalteten Knotenpunkt der Landesstraßen L 66 / L 85 eine Verkehrserhebung durchgeführt, deren Ergebnisse in die verkehrstechnische Beurteilung einfließen.

Aus den bei der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt vorliegenden Ergebnissen der Straßenverkehrszählung (SVZ) können die Verkehrsmengen für das umgebende Straßennetz, wie in nachfolgender Abbildung dargestellt, abgegriffen werden, die jedoch nicht als Grundlage für die notwendigen Leistungsfähigkeitsberechnungen an den geplanten Anbindungen verwendet werden können.

Die L 85 weist im Bereich des geplanten Vorhabens eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von ca. 4.350 Kfz / 24 h auf, wobei der Schwerverkehrsanteil unter 10 % liegt.

Die L 66 wird nördlich des Kreisverkehrsplatzes von ca. 8.500 Kfz täglich im Durchschnitt befahren. Südlich weist die L 66 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von ca. 6.800 Kfz / 24 h auf. Auch hier liegt der Schwerverkehrsanteil jeweils bei unter 10 %.

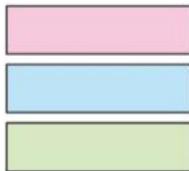
Das vorhandene Straßennetz der Landesstraßen kann das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen problemlos abwickeln.



Verkehrsmengenkarte SVZ 2020/2021

Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) - als Jahresmittelwert 2020/2021 in Anzahl Fahrzeuge / 24 Stunden

$$\text{Bandbreite [mm]} = 0,15 \times \sqrt{\text{DTV [KFZ / 24h]}}$$



Verkehrsmengen (DTV) an Bundesautobahnen

Verkehrsmengen (DTV) an Bundesstraßen

Verkehrsmengen (DTV) an Landesstraßen

2173 ———— Zählstellennummer SVZ 2015
 4424 ———— DTV [KFZ / 24 Stunden]
 294 ———— DTV [SV / 24 Stunden]
 283 ———— DTV [Rad / 24 Stunden]

Zusätze zur ZS-Nr.

9999D ———— Daten aus Dauerzählstellen

Abb. 2.1 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) in Kfz / 24 h¹

¹ Landesbetrieb Sachsen-Anhalt: Verkehrsmengenkarte SVZ 2020/2021; Stand 07/2023

2.2 ÖPNV

Die nächstgelegene Bushaltestelle befindet sich in der Siedlung Morgenrot. Diese wird von den Buslinien 241 (zwischen Quedlinburg und Ballenstedt) und 140 (Quedlinburg-Aschensleben) tagsüber im Stundentakt bedient und ermöglicht so eine Anbindung an den Bahnhof Quedlinburg.

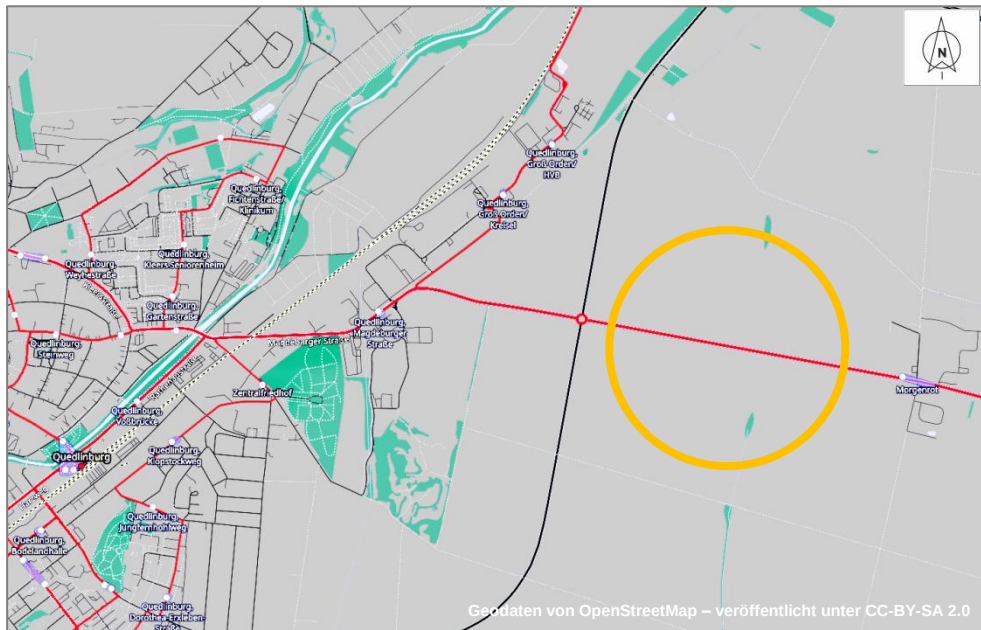


Abb. 2.2 ÖPNV-Erschließung – Übersicht

2.3 Radverkehr

Separate Radverkehrsanlagen sind um das geplante Entwicklungsgebiet nicht vorhanden. Ein parallel zur L 66 verlaufender Radweg aus Richtung Norden knickt auf Höhe des Tränkegrabens ab und verläuft von dort straßenunabhängig in Richtung Quedlinburg bzw. das am Ortseingang befindliche Gewerbegebiet „Magdeburger Straße“.

3 Prognose

3.1 Allgemeine Verkehrszunahme im Kfz-Verkehr

Im Rahmen der Verkehrsprognose wird abgeschätzt, wie sich das gegenwärtige Verkehrsgeschehen infolge von Veränderungen der Flächennutzung, der Motorisierung, der Verhaltensmuster der Bevölkerung sowie des Angebotes an Verkehrswegen voraussichtlich verändern wird. Dazu ist die Entwicklung von Motorisierung und Fahrleistungen, bezogen auf ein Prognosejahr, abzuschätzen. Im Rahmen der Bauleitplanung wird eine 10- bis 15-jährige Prognose angesetzt. Bei Straßenbauvorhaben wird das Jahr 2040 als Planungshorizont berücksichtigt.

Grundlage bildet die Verflechtungsprognose des Bundes, bezogen auf das Prognosejahr 2040. Die folgende Abbildung zeigt die Veränderungen des motorisierten Verkehrs für die einzelnen Regionen in Norddeutschland.

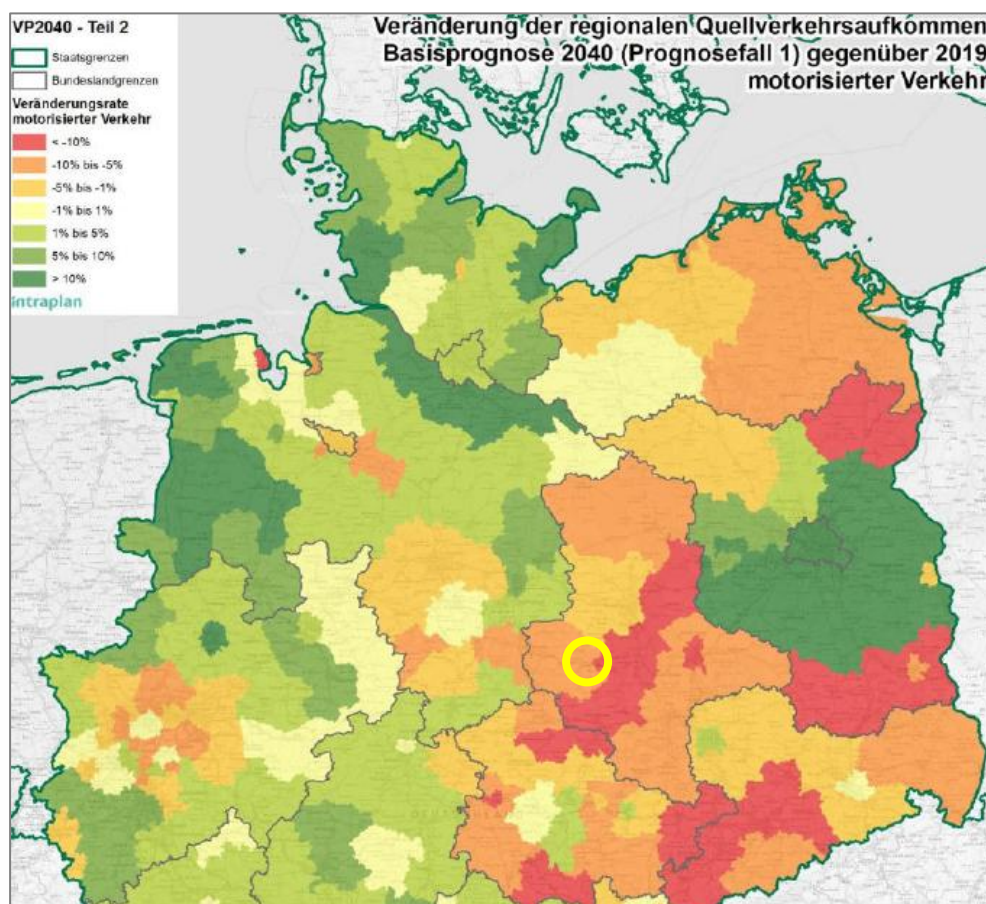


Abb. 3.1 Veränderung der regionalen Quell- und Binnenverkehrsaufkommen 2040 gegenüber 2019 – motorisierter Verkehr

Für den Personen- und Güterverkehr wurden die Verkehrsverflechtungen innerhalb Deutschlands auf Kreisebene sowie mit dem Ausland für alle Verkehrsträger berechnet. Zu erkennen ist, dass für Quedlinburg mit einer Abnahme des motorisierten Verkehrs in der Größenordnung von ca. 5 % ausgegangen wird².

3.2 Verkehrserzeugung geplante Entwicklung

Das Verkehrsaufkommen wird unter Berücksichtigung spezifischer Parameter berechnet. Grundlage für die Verkehrserzeugung bildet bei Industriegebieten die Anzahl der Nettobaulandfläche bzw. der daraus ableitbaren Beschäftigten.

In der Summe stehen ca. 270 ha (Bruttofläche) für die Ansiedlung verschiedener Vorhaben zur Verfügung:

- Auf einer Fläche von ca. 23 ha (vgl. pinke Umrandung in Abb. 3.2) ist der Bau eines Rechenzentrums geplant.
- Auf der ca. 26 ha (vgl. rote Umrandung in Abb. 3.2) großen Fläche nördlich der L 85 ist die Ansiedlung einer Logistikentwicklung geplant.
- Auf den übrigen, insgesamt ca. 220 ha großen Flächen (vgl. blaue Umrandung in Abb. 3.2) ist die Entwicklung von großflächiger Industrie geplant.

Angenommen wird, dass jeweils 75 % der Bruttofläche als Nettobauland zur Verfügung stehen werden.

Da für die Entwicklungen ein breiter Branchenmix möglich ist – sodass auch die zu wählenden Parameter diese Bandbreite abdecken müssen – wird bei der Prognose des Verkehrsaufkommens mit einer Spanne möglicher Mitarbeiterzahlen gerechnet.

² Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Verflechtungsprognose 2040; Oktober 2024

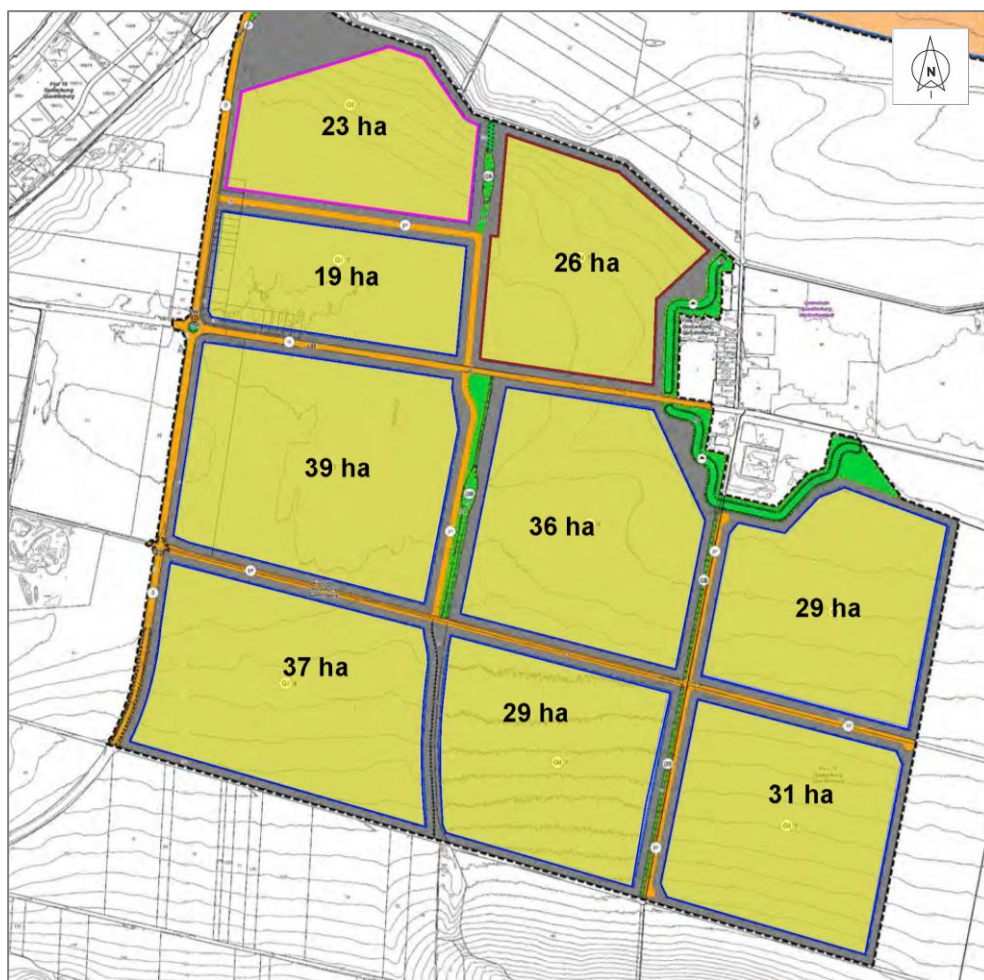


Abb. 3.2 Geplante Entwicklungsflächen im Industriepark Morgenrot

Die Ermittlung des durch die geplante Entwicklung induzierte Neuverkehrsaufkommens erfolgt auf der Basis anerkannter Berechnungsverfahren (Programmsystem Ver_Bau von Dr. Bosserhoff in der aktuellsten Version). Ergänzend werden die bei der PGT vorliegenden Erfahrungen hinsichtlich der Verkehrserzeugung von unterschiedlichen Gewerbenutzungen herangezogen.

Auf Basis der Literatur ergibt sich als Mindestansatz eine Zahl von zehn Beschäftigten je Hektar Nettobauland für die Entwicklung einer Industriefläche, dabei ergibt sich eine Zahl von ca. 2.600 Mitarbeitenden.

Unter Berücksichtigung der Lage des geplanten Vorhabens wird jedoch davon ausgegangen, dass eine Zahl um die 1.000 Mitarbeitenden realistisch ist.

Unter Zugrundelegung folgender Annahmen

- 2,1 Wege je Beschäftigtem

- Anwesenheit: 85 %
- MIV-Anteil: 80 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1 Personen
- Kunden-/ Besucher- und Geschäftsverkehr: 0,5 Fahrten je Beschäftigtem

ist damit von einem Pkw-Verkehrsaufkommen zwischen ca. 1.800 und 4.600 Kfz / 24 h auszugehen.

Für den Lkw-Verkehr wird nach geplanter Brache differenziert, da insbesondere Logistikbetriebe eine deutlich höhere Zahl an Lkw aufweisen:

- Rechenzentrum: 0,1 Lkw / ha Nettobaufläche
- Logistik 10 bis 15 Lkw / ha Nettobaufläche
- Industriepark 10 bis 12 Lkw / ha Bruttobaufläche

Somit muss mit einem Schwerverkehrsaufkommen von ca. 2.000 bis 3.000 Kfz / 24 h gerechnet werden.

4 Zusammenfassung

Aufgabenstellung

In der Weltkulturerbestadt Quedlinburg ist auf ca. 270 ha die Entwicklung des „Industrieparks Morgenrot“ geplant.

Analyseverkehr

Für die verkehrliche Beurteilung der relevanten Knotenpunkte wird eine Verkehrserhebung in KW 13 – außerhalb von Ferien- und Feiertagen – durchgeführt, deren Ergebnisse bislang nicht vorliegen.

Prognose

Für die allgemeine Verkehrsentwicklung wird von einer Abnahme ausgegangen.

Unter Anwendung anerkannter Berechnungsverfahren wird das nutzungsspezifische Verkehrsaufkommen der geplanten Entwicklung in der Summe beider Richtungen mit 3.800 und 7.600 Kfz / 24 h berechnet.

Erschließung des Plangebietes

Das geplante Gebiet soll über einen vierarmigen Knotenpunkt an die L 85 sowie jeweils eine Anbindung nördlich wie südlich des Kreisverkehrsplatzes L 66 / L 85 an die L 66 angeschlossen werden.

Die Dimensionierung sowie die Leistungsfähigkeit dieser Anbindungen sowie des Kreisverkehrsplatzes sind nach Vorliegen der Ergebnisse der Verkehrserhebungen zu erarbeiten.