



## **Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung**

—

Abgeordneter Daniel Roi (AfD)

### **Verkehrslärm der BAB 9 in den anliegenden Ortschaften der Stadt Bitterfeld-Wolfen**

Kleine Anfrage - **KA 8/484**

Sehr geehrter Herr Präsident,

beigefügt übersende ich Ihnen die Antwort der Landesregierung - erstellt vom Ministerium für Infrastruktur und Digitales - auf die o. g. Kleine Anfrage.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Lydia Hüskens  
Ministerin für Infrastruktur und Digitales

***Hinweis:** Die Drucksache steht vollständig digital im Internet/Intranet zur Verfügung. Die Anlage ist in Word als Objekt beigefügt und öffnet durch Doppelklick den Acrobat Reader.  
Bei Bedarf kann Einsichtnahme in der Bibliothek des Landtages von Sachsen-Anhalt erfolgen.*

(Ausgegeben am 01.04.2022)

## **Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung**

Abgeordneter Daniel Roi (AfD),

### **Verkehrslärm der BAB 9 in den anliegenden Ortschaften der Stadt Bitterfeld-Wolfen Kleine Anfrage – KA 8/484**

Straßenverkehrslärm ist eines der gravierendsten Umweltprobleme, tritt fast flächendeckend auf und wird - im Vergleich mit allen anderen Lärmemitteln - von der Bevölkerung als Hauptstressor eingestuft. In diesem Zusammenhang häufen sich in den Ortslagen Rödgen, Thalheim, Zschepkau, Reuden und Siebenhausen der Stadt Bitterfeld-Wolfen die Beschwerden der Einwohner über den zunehmenden Verkehrslärm, der durch das 7 km lange Teilstück der Bundesautobahn (BAB) 9 zwischen dem Abzweig Bundesstraße (B) 183 und der Landesstraße (L) 140 emittiert wird.

Der benannte Abschnitt der BAB 9 gehört zu den Straßenabschnitten mit dem höchsten Verkehrsaufkommen in Sachsen-Anhalt (21 bis 28 Mio. Kfz/Jahr laut Kategorie der Lärmkartierung 2022). Eine Grenze scheint noch immer nicht erreicht, da für das Industriegebiet Thalheim-Wolfen grundsätzlich mit der gut ausgebauten Infrastruktur geworben wird und sich hier weitere verkehrsintensive Industriebetriebe bereits im Genehmigungsprozess befinden.

Eine Problemlösung - in Form einer deutlichen Lärminderung - ist daher dringend erforderlich. Unabhängig von der geänderten Rechtslage und der damit verbundenen Neubewertung der akustischen Situation im Verkehrslärm stellen sich weiterhin Fragen zum aktuellen Mittelungspegel und den damit verbundenen physischen und psychischen Auswirkungen sowie der sozialen und ökonomischen Situation der Einwohner der benannten Ortschaften. Zur Bewertung der Lärmsituation sind einerseits der Verkehr als verursachende Störgröße und andererseits die Gestaltung der Landschaft mit ihren schallabsorbierenden oder verstärkenden Elementen sowie bereits vorhandene Lärminderungsmaßnahmen in Form ihrer qualitativen und quantitativen Eigenschaften und Ausprägungen zu ermitteln. Dabei gilt es, den Einfluss der Veränderungen in der Landschaft zu berücksichtigen, die sich seit Errichtung der BAB 9 vollzogen haben und zusätzlich den entsprechenden Tag-Nacht-Rhythmus sowie den Verlauf der Jahreszeiten miteinzubeziehen.

### **Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Infrastruktur und Digitales**

#### **Vorbemerkungen der Landesregierung:**

Seit dem 1.1.2021 liegen die Bundesautobahnen und somit auch die BAB 9 in der Eigenverwaltung des Bundes. Die Auftragsverwaltungen der Länder für den Bund sind damit erloschen. Die Verwaltung der Bundesautobahnen wird von der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) - zuständig für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung - sowie dem Fernstraßen-Bundesamt (FBA) - zuständig für die hoheitlichen Aufgaben - wahrgenommen. Eine fachliche Zuständigkeit des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales (MID) ist damit nicht mehr gegeben.

Im Rahmen der Vorbereitung der konstituierenden Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Digitales am 6.10.2021 erfolgte die Information über den Wechsel der Zuständigkeit für die Bundesautobahnen, mit Anschreiben des MID vom 30.9.2021. Der Ausschuss hat sich darauf verständigt, für künftige Beratungen zur Thematik der Bundesautobahnen in Sachsen-Anhalt, Vertreter des zuständigen Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) einzuladen. Seitens des BMDV wurde hierzu angeregt, dass der Ausschuss die Geschäftsführung der Zentrale der AdB direkt zu den entsprechenden Sitzungen einlädt.

### **Rechtslage und Grenzwerte**

- 1. Welche gesetzlichen Regelungen zu Bundesautobahnen (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen und Lärmschutz-Richtlinien-StV) hinsichtlich zulässiger Lärmemission und maximaler Schallpegel gelten aktuell für die von der BAB 9 betroffenen Anwohner von Rödgen, Thalheim, Zschepkau, Reuden und Siebenhausen im Einzelnen sowie zu welchen Tageszeiten und wann ändern sich diese konkret aufgrund ausstehender Umsetzung von Bundesvorgaben?**
- 2. Bezogen auf Frage 1: Wann wurden die geltenden gesetzlichen Regelungen hinsichtlich der zulässigen Lärmbelastigung im betroffenen Abschnitt der BAB 9 zuletzt auf Einhaltung überprüft und wann ist eine derartige Überprüfung erneut geplant?**

Zur Beantwortung der Fragen 1. und 2. wird auf die Vorbemerkungen der Landesregierung verwiesen.

- 3. Welche berechneten Mittelungspegel  $L_{eq}$  liegen aktuell für die durch die BAB 9 verursachte Verkehrslärmbewertung in Rödgen, Thalheim, Zschepkau, Reuden und Siebenhausen zugrunde?**  
Dabei die entsprechenden  $L_{eq}$  den jeweiligen Punkten in den Ortschaften, für die diese jeweils gelten, zuordnen.  
Bitte dabei auch auf die Veränderungen eingehen, die sich seit dem Bau der BAB 9 (Erstberechnung) und durch die letzte grundlegende Fahrbahnsanierung 2016/2017 im Vergleich der Berechnungen ergeben haben.
- 4. Bezogen auf Frage 3: Welcher Streckenbelag bildete die Grundlage für die letzten aktuellen Lärmgutachten der Ortslagen Rödgen, Thalheim, Zschepkau, Reuden und Siebenhausen? Entspricht dieser bewertete Streckenbelag noch dem aktuellen Zustand?**  
Bitte die jeweiligen Arten bzw. Ausführungen des Fahrbahnbelags und die damit verbundenen akustischen Eigenschaften berücksichtigen.
- 5. Bezogen auf Frage 4: Wie hat sich der Streckenbelag konkret seit den letzten Lärmgutachten geändert, welche Maßnahmen haben zu diesen Veränderungen**

**geführt und welche Auswirkungen auf die Lärmentstehung und Schallausbreitung wurden prognostiziert bzw. sind konkret feststellbar? Welche Grenzwertveränderungen ergeben sich in Bezug auf die gesetzlichen Regelungen (Ergebnis Frage 1)?**

Zur Beantwortung der Fragen 3. bis 5. wird auf die Vorbemerkungen der Landesregierung verwiesen.

### **Aktuelle Verkehrslärmentwicklung**

**6. Wie viele Beschwerden oder Eingaben über Verkehrslärm an der BAB 9 wurden seitens der Anwohner der Ortschaften Rödgen, Thalheim, Zschepkau, Reuden und Siebenhausen seit 2017 eingereicht und welche Maßnahmen wurden von den zuständigen Behörden eingeleitet?**

**Bitte entsprechend nach Jahr und Ortschaft sortieren und dazu den Beschwerdegund und das jeweilige Ergebnis zuordnen. Bitte dabei auch darauf eingehen, ob die Lärmprobleme fortlaufend bestehen oder gelöst wurden.**

An die Landesregierung sind folgende Anfragen/Beschwerden gerichtet worden:

- Anfrage zu Lärmschutz im Bereich der BAB 9/B 183 der Ortsbürgermeister von Thalheim, Zschepkau und Rödgen vom 29.10.2019 an das damalige Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr (MLV). Die Anfrage wurde beantwortet, Maßnahmen waren nicht einzuleiten.
- Beschwerde zu Verkehrslärm im Bereich der BAB 9 Abfahrt Wolfen, der B 183 und der angrenzenden Ortsteile von Bitterfeld-Wolfen (Thalheim, Rödgen und Zschepkau) des Ortsbürgermeisters von Thalheim vom 23.2.2021 an das MLV. Die Beschwerde wurde beantwortet. Maßnahmen waren nicht einzuleiten.

Im Zusammenhang mit dieser Beschwerde wurde im März 2021 unter der Federführung der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB) die Arbeitsgruppe „B 183“ gebildet. Weitere Mitglieder der Arbeitsgruppe sind die Städte Sandersdorf-Brehna, Zörbig und Bitterfeld-Wolfen, der Landkreis Anhalt-Bitterfeld und der Zweckverband Technologie-Park Mitteldeutschland. Die AdB wurde ebenfalls eingeladen der Arbeitsgruppe beizutreten.

**7. Wie hoch ist für die Einwohner von Rödgen/Zschepkau aktuell die durch die BAB 9 verursachte tatsächlich gemessene Lärmbelastigung (Beurteilungspegel)?**

**Bitte auch entsprechende Spitzenpegelwerte berücksichtigen und die Mess-situationen (Messpunkte und -zeiten) mit angeben.**

**8. Wie hoch ist für die Einwohner von Thalheim aktuell die durch die BAB 9 verursachte tatsächlich gemessene Lärmbelastigung (Beurteilungspegel)?**

**Bitte auch entsprechende Spitzenpegelwerte berücksichtigen und die Messsituationen (Messpunkte und -zeiten) mit angeben.**

Zur Beantwortung der Fragen 7. und 8. wird auf die Vorbemerkungen der Landesregierung verwiesen.

**9. Welche Erkenntnisse (Messungen und Berechnungen) liegen der Landesregierung vor, inwiefern es durch den ständig ansteigenden Verkehrslärm der B 183 und deren Kreuzungsbereiche zu einer Verstärkung des Verkehrslärms bzw. Veränderung der akustischen Situation, vor allem in der Wahrnehmung, der durch den Verkehrslärm beeinflussten Frequenzbereiche, bei den betroffenen Einwohnern kommt?**

**Wenn es keine Erkenntnisse gibt, wann sind derartige Messungen bzw. Berechnungen geplant, da eine einfache Summation von Schallpegeln oder Schallergebnissen nicht möglich ist?**

Die Ortschaften Thalheim, Rödgen und Zschepkau befinden sich im Einwirkungsbereich der BAB 9 und der B 183. Die Ortschaften Reuden und Siebenhausen befinden sich im Einwirkungsbereich der BAB 9, sind von der B 183 jedoch nicht betroffen.

Im Zusammenhang mit der gebildeten Arbeitsgruppe „B 183“ (s. Ausführungen zu Frage 6) wurde (mit Stand 9.9.2021 auf der Grundlage einer Verkehrszählung am 15.6.2021) eine Verkehrstechnische Untersuchung an folgenden 5 Knotenpunkten im Zuge der B 183 durchgeführt:

- KP 1 - B 183/ K 2058
- KP 2 - B 183/ Westrampe
- KP 3 - B 183/ Ostrampe
- KP 4 - B 183/ Zufahrt Solar Valley und
- KP 5 - B 183/ K 2056.

Nach der Verkehrstechnischen Untersuchung waren alle Knotenpunkte zum Zeitpunkt der Verkehrszählung als ausreichend leistungsfähig einzustufen.

Die Verkehrsprognosen in den Planungsunterlagen sowohl für die BAB 9 als auch für die neue B 183 gingen von einem höheren Verkehrsaufkommen aus, als bei den vergangenen Verkehrszählungen registriert wurde. Insofern liegen aufgrund fehlender Veranlassung für den betreffenden Bereich der B 183 keine aktuellen Erkenntnisse den Verkehrslärm betreffend vor. Das Ergebnis der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2021, deren Werte frühestens im II. Quartal 2022 erwartet werden, bleibt abzuwarten.

**10. Welche Erkenntnisse (Messungen und Berechnungen) liegen der Landesregierung vor, dass der Verkehrslärm (BAB 9 und B 183) zu einer Verstärkung des durch das Industriegebiet Thalheim-Wolfen emittierten Lärms bzw. zu einer generellen Änderung der akustischen Situation um das Industriegebiet, vor allem in der Wahrnehmung der durch die verschiedenen Lärmarten beeinflussten Frequenzbereiche, bei den betroffenen Anwohnern führt?**

## **Wenn es keine Erkenntnisse gibt, wann sind derartige Messungen bzw. Berechnungen geplant?**

Für Lärmschutz an Straßen bestehen gesetzliche Regelungen im Bundes-Immissionschutzgesetz (BImSchG) und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Nach der 16. BImSchV ist die Lärmsituation immer mit Hilfe des Berechnungsverfahrens der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) zu ermitteln und zu beurteilen. Hierfür ist der jeweilige Baulastträger der Straße verantwortlich. Die gesetzlichen Regelungen zum Lärmschutz an Straßen sehen keine Summierung der in der Frage genannten verschiedenen Lärmarten vor.

Die Berechnung für den Umgebungslärm hingegen, die Straßenverkehr, Schienenverkehr, Industrie und Gewerbeanlagen im Gesamten betrachtet, erfolgt nach der „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwegen, Industrie und Gewerbe“ (BUB). Diese Berechnungen sind gemäß der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) Grundlage für die Kartierung von Umgebungslärm nach § 47 c BImSchG. Hierfür handeln die Gemeinden eigenverantwortlich.

Der Landesregierung liegen demzufolge keine Erkenntnisse vor.

- 11. Wie hoch ist für die Einwohner von Zschepkau aktuell die durch die BAB 9 verursachte tatsächlich gemessene Lärmbelästigung (Beurteilungspegel)?  
Bitte auch entsprechende Spitzenpegelwerte berücksichtigen und die Messsituationen (Messpunkte und -zeiten) mit angeben.**
- 12. Wie hoch ist für die Einwohner von Reuden aktuell die durch die BAB 9 verursachte tatsächlich gemessene Lärmbelästigung (Beurteilungspegel)?  
Bitte auch entsprechende Spitzenpegelwerte berücksichtigen und die Messsituationen (Messpunkte und -zeiten) mit angeben.**
- 13. Wie hoch ist für die Einwohner von Siebenhausen aktuell die durch die BAB 9 verursachte tatsächlich gemessene Lärmbelästigung (Beurteilungspegel)?  
Bitte auch entsprechende Spitzenpegelwerte berücksichtigen und die Messsituationen (Messpunkte und -zeiten) mit angeben.**

Zur Beantwortung der Fragen 11. bis 13. wird auf die Vorbemerkungen der Landesregierung verwiesen.

## **Lärminderung**

- 14. Bezogen auf die Ergebnisse der Fragen 7 bis 13: Welche Einflussgrößen (z. B. Verkehrsstärke und -zusammensetzung, zulässige Höchstgeschwindigkeit und akustische Fahrbahngestaltung, festgelegte zulässige Geschwindigkeiten sowie Luft-, Boden- und Meteorologieeinflüsse) sind hauptverantwortlich für die Zusammensetzung und Entstehung des Verkehrslärms durch die Anwohner der einzelnen Ortslagen im benannten Bereich der BAB 9?**

**Gibt es entsprechende Pläne, die Veränderungen bei den relevanten Einflussgrößen beinhalten und wann sollen diese umgesetzt werden?**

Zur Beantwortung der Frage wird auf die Vorbemerkungen der Landesregierung verwiesen.

**15. Welche Lärminderungsmaßnahmen - unter Berücksichtigung der Finanzierung über die Stadt oder das Land - können durch die betroffenen Ortschaften der Stadt Bitterfeld-Wolfen kurzfristig eingeleitet werden, um eine deutliche Verbesserung des Lärmschutzes zu erreichen?**

Die betroffenen Ortschaften der Stadt Bitterfeld-Wolfen können nur als zuständige Straßenbaulastträger für ihre kommunalen Straßen Lärmschutzmaßnahmen, wie die Sanierung der Straßenoberfläche (Beläge), Maßnahmen des aktiven Schallschutzes durch z.B. den Bau von Schallschutzwänden oder passive Schallschutzmaßnahmen, wie z.B. Schallschutzfenster, einleiten. Da diese Straßen für die Lärmemissionen eine untergeordnete Rolle spielen, wird hierdurch eine deutliche Verbesserung des Lärmschutzes nicht erwartet.

**16. Welche Anträge auf Lärminderungsmaßnahmen durch Verkehrsregelungen der Stadt Bitterfeld-Wolfen befinden sich aktuell beim Landesverwaltungsamt in Bearbeitung?**

Beim Landesverwaltungsamt – Obere Straßenverkehrsbehörde – liegt ein Antrag der Unteren Straßenverkehrsbehörde auf Zustimmung zu Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen für die B 184 in Bitterfeld-Wolfen OT Bobbau vor, welcher inhaltlich keinen Bezug zur Lärmbeeinträchtigung der BAB 9 und damit zum Gegenstand der Kleinen Anfrage aufweist.

Es sind seitens des Landkreises Anhalt-Bitterfeld keine weiteren Lärminderungsmaßnahmen beabsichtigt.

**17. Über welche Fördermöglichkeiten (Land, Bund, EU) kann die Stadt Bitterfeld-Wolfen Mittel für entsprechende Lärminderungsmaßnahmen generieren?**

Die Förderungen des Bundes zum Lärmschutz basieren im Wesentlichen auf Finanzhilfen zur Stärkung der Investitionstätigkeit finanzschwacher Kommunen nach Artikel 104b Grundgesetz. Die aktuell gewährten Finanzhilfen für die Länder werden auf Grundlage des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes zugewiesen. Der Förderbereich für den Schwerpunkt Infrastruktur schließt explizit die Lärmbekämpfung insbesondere bei Straßen ein. Fördermöglichkeiten der EU und des Landes, für die die Stadt Bitterfeld-Wolfen antragsberechtigt wäre, sind aus immissionsschutzrechtlicher Sicht derzeit nicht vorhanden.

**18. Welche konkreten passiven Schallschutzmaßnahmen wurden bisher in den Ortslagen Rödgen, Thalheim, Zschepkau, Reuden und Siebenhausen - vor allem in öffentlichen Bereichen - im Einzelnen umgesetzt?**

**Bitte auf die einzelnen Maßnahmen in den Ortslagen und deren feststellbare Ergebnisse eingehen.**

Der Landesregierung sind keine Maßnahmen in den benannten Ortslagen bekannt. Des Weiteren wird auf die Vorbemerkungen der Landesregierung verwiesen.

**19. Welche Lärminderungsmaßnahmen im Sinne der Abschirmung der Ortslagen Rödgen, Thalheim, Zschepkau, Reuden und Siebenhausen gegen den Verkehrslärm der BAB 9 wurden im benannten Abschnitt bisher konkret durchgeführt und wie wird deren Wirksamkeit eingeschätzt?**

**Bitte die entsprechenden Maßnahmen nach Lage, Art, Umfang, Lärminderung (dB) und Kosten auflisten.**

Der 6-streifige Ausbau der BAB 9 wurde mit Planfeststellung vom 29.6.1994 genehmigt. Im Genehmigungsverfahren wurden umfangreiche Prüfungen zum zu erwartenden Verkehrslärm durchgeführt.

Für den Bereich der Ortschaft Zschepkau sind Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte berechnet worden. Daher wurde in diesem Abschnitt ein Lärmschutzwall auf einer Länge von 700 m und 5,5 m Höhe als aktive Maßnahme im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben, um die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in der gesamten Ortslage Zschepkau zu erreichen. Der Lärmschutzwall wurde im Zuge der Baumaßnahmen errichtet.

Der Planfeststellungsbeschluss ist rechtskräftig und es ist nach Umsetzung der darin festgelegten Maßnahmen davon auszugehen, dass die Baumaßnahmen den gesetzlichen Anforderungen genügen und insbesondere die getroffenen Lärmschutzmaßnahmen gewährleisten, dass an jedem Immissionsort im Einwirkungsbereich der Straße die geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Des Weiteren wird auf die Vorbemerkungen der Landesregierung verwiesen.

**20. Wann wurden entlang des Streckenabschnittes zwischen der Anschlussstelle Bitterfeld-Wolfen und der Höhe Thalheim-Nord, nördlich der Kreisstraße zwischen Thalheim und Zschepkau, Maßnahmen zum Verschnitt der Streckenbepflanzungen durchgeführt?**

**Bitte dabei auf Termine, Umfang, Kosten und Verantwortliche bei der Durchführung der Schnittmaßnahmen eingehen.**

Zur Beantwortung der Frage 20. wird auf die Vorbemerkungen der Landesregierung verwiesen.

**21. Welche Rechtsgrundlage gilt generell für den Beschnitt von Straßengehölzen (Bäume und Sträucher)? Nach welcher Maßgabe bzw. in welchem Umfang (z. B. Höhen- und Umfangbegrenzungen der Bepflanzungen) erfolgte der Verschnitt der Bepflanzungen generell und konkret im benannten Bereich der BAB 9?**

Als Rechtsgrundlage für den Beschnitt von Straßenbäumen (Bäume und Sträucher) gilt das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG). Nach § 39 Abs. 5 Satz 2 ist es verboten „Bäume, die außerhalb des Waldes, von Kurzumtriebsplantagen (Anpflanzung schnell wachsender Bäume) oder gärtnerisch genutzten Grundflächen stehen, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden, auf den Stock zu setzen oder zu beseitigen“. Die Gefahrenabwehr ist hiervon ausgenommen.

In Bezug auf die Umsetzung und Pflege der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen an der BAB 9 wird auf die Vorbemerkungen der Landesregierung verwiesen.

**22. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung, dass der Be- bzw. Verschnitt von Bepflanzungen an Verkehrswegen zur gesteigerten Lärmbelastung führen kann und welcher Einfluss ist auf den Verkehrslärm im benannten Bereich der BAB 9 feststellbar?**

**Bitte dabei auch den konkreten Einfluss der Bepflanzung auf die Schallentwicklung (Minderung in dB) berücksichtigen.**

Laut 16. BImSchV ist die Lärmsituation immer mit Hilfe des Berechnungsverfahrens der RLS-19 zu ermitteln und zu beurteilen. Die Berechnung ermöglicht bundesweit objektive Maßstäbe für den Lärmschutz und den Vergleich zwischen unterschiedlichen Fällen von Lärmbelastung. In die Berechnung wird u. a. die örtliche Topographie, Verkehrsstärke und –zusammensetzung, Geschwindigkeit und Art der Straßenoberfläche berücksichtigt. Bepflanzungen finden in den RLS-19 keine Berücksichtigung. Es liegen demzufolge keine Erkenntnisse vor, inwieweit Be- bzw. Verschnittmaßnahmen an Bepflanzungen von Verkehrswegen zu einer gesteigerten Lärmbelastung führen können.

In Bezug auf die BAB 9 wird auf die Vorbemerkungen der Landesregierung verwiesen.

### **Verkehrsaufkommen und Lärmaktionsplan**

**23. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen im benannten Bereich der BAB 9 seit dem Bau der Autobahn 9 konkret entwickelt (bis hin zur Lärmkartierung 2022) und welche Prognosen zur weiteren Verstärkung des Verkehrslärms lassen sich aufgrund der forcierten Ansiedlung von Industriebetrieben im Bereich des Industriegebietes Wolfen-Thalheim aber auch im Chemiepark aufstellen?**

**Bitte ebenfalls auf die Parameter der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke, Verkehrszusammensetzung und Verkehrsfluss im zeitlichen Verlauf eingehen.**

Die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB) führt im Auftrag des BMDV an den Bundesfernstraßen in Sachsen-Anhalt umfangreiche Verkehrszählungen durch. Diese

Straßenverkehrszählungen (SVZ) werden zeitgleich in allen Bundesländern im Rhythmus von 5 Jahren durchgeführt. Für den benannten Bereich der BAB 9 liegen folgende Ergebnisse der SVZ vor (die Auswertung der SVZ 2020, welche Corona-bedingt auf das Jahr 2021 verschoben wurde, wird frühestens im III. Quartal 2022 erwartet):

Zählstellen-Nr. 4339/7018 AS Dessau-Süd (11) – AS Bitterfeld/Wolfen (12):

Jahr	DTV	SV
	(Kfz/24h)	(Kfz/24h)
1995	48.819	7.421
2000/2001	48.929	8.490
2005	49.955	7.834
2010	51.782	8.602
2015	58.001	9.053

\*) SV: Lkw > 3,5 t Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Lastzüge, Busse (mehr als 9 Sitzplätze)

Zusätzlich zu den SVZ erhebt die LSBB an den Bundes- und Landesstraßen Sachsen-Anhalts kontinuierlich umfangreiche Verkehrsdaten mittels automatischen Langzeitzählstellen (auch Dauerzählstellen genannt). Diese Werte können in geringem Maße von den Ergebnissen der SVZ abweichen.

Ab dem IV. Quartal des Jahres 2013 ist im Bereich der BAB 9 zwischen der AS Dessau-Süd (11) und der AS Bitterfeld/Wolfen (12) eine solche automatische Langzeitzählstelle eingerichtet.

Zählstellen-Nr. 4239/3811 AS Dessau-Süd (11) – AS Bitterfeld/Wolfen (12):

Jahr	DTV	SV
	(Kfz/24h)	(Kfz/24h)
2014	54.998	8.028
2015	58.199	8.370
2016	58.555	8.530
2017	58.328	8.939
2018	59.974	9.316
2019	59.499	8.945
2020	56.269	9.016

\*) SV: Lkw > 3,5 t Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Lastzüge, Busse (mehr als 9 Sitzplätze)

Mit dem Übergang der Autobahnverwaltung an die Autobahn GmbH des Bundes ist seit 2021 anstelle der LSBB nun ebendiese für die Langzeitzählstellen an den Bundesautobahnen Sachsen-Anhalts zuständig.

#### **24. Welchen Arbeitsstand hat die Lärmkarte der Stadt Bitterfeld-Wolfen und wann wird diese fertiggestellt bzw. muss diese fertiggestellt sein?**

Die Stadt Bitterfeld-Wolfen beteiligt sich neben weiteren lärmkartierungspflichtigen Städten und Gemeinden an der zentralen Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen Sachsen-Anhalts 2022. Diese Leistung wurde am 16.12.2021 im Rahmen eines EU-weiten Vergabeverfahrens ausgeschrieben. Der Zuschlag an den obsiegenden Bieter wurde am 7.3.2022

erteilt. Die Arbeiten zur Erstellung der Lärmkarten werden nach der bevorstehenden Anlaufberatung mit dem Auftragnehmer beginnen. Die festgelegte Projektlaufzeit stimmt mit dem rechtlich vorgegebenen Fertigstellungstermin der Lärmkarten überein und endet am 30.6.2022. Nach Vorlage der Ergebnisse hat die Stadt Bitterfeld-Wolfen erneut zu prüfen, welche Lärmschutzmaßnahmen, gegebenenfalls auch in Bezug auf die an die BAB 9 angrenzenden Ortschaften, in die Lärmaktionsplanung einfließen sollen.

**25. Welcher Handlungsbedarf seitens der Stadt Bitterfeld-Wolfen kann bereits jetzt für eine Minderung des Verkehrslärms zur Verbesserung der Lebensqualität in den Ortslagen Rödgen, Thalheim, Zschepkau, Reuden und Siebenhausen abgeleitet werden?**

Der Handlungsbedarf für notwendige Lärmschutzmaßnahmen ist aus den Ergebnissen der Lärmkartierung abzuleiten. Die Festlegung und Beurteilung der Wirksamkeit von Lärmschutzmaßnahmen erfolgt in der Lärmaktionsplanung, die im Anschluss an die Lärmkartierung aufgenommen wird. Angesichts geänderter Berechnungsvorschriften und erweiterter Vorgaben zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen im Rahmen der Lärmkartierung sind zunächst die Ergebnisse abzuwarten. Erst auf dieser aktualisierten Informationsgrundlage lässt sich der konkrete Handlungsbedarf für die Stadt Bitterfeld-Wolfen einschätzen.

**26. Die effektivste Lärminderung wird unbestritten durch Verkehrsvermeidung und -verlagerung im Rahmen von Planungsprozessen erzielt. Wie bewertet die Landesregierung das aktuelle Verkehrsaufkommen auf der BAB 9 - im Hinblick auf die Lärmbelastung der Anwohner - in Verbindung mit dem gesteigerten Verkehrsaufkommen, das sich z. B. bereits durch die geplanten Transporte von Abfällen, Rejekten und Schlämmen, die bei der Errichtung eines Heizkraftwerkes durch die Progroup Power 2 GmbH am Standort Sandersdorf-Brehna entstehen, ergibt?**

**27. Welcher Grenzwert stellt ein bereits erreichtes bzw. mögliches Maximum für das Verkehrsaufkommen (Mio. Kfz/Jahr) auf der BAB 9 dar?**

Zur Beantwortung der Fragen 26. und 27. wird auf die Vorbemerkungen der Landesregierung verwiesen.