

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/1324/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	24.03.2020
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/400
<b>Lärmbelästigung Kohlscheider Straße; hier: Bürgeranfrage in 2016 Antrag der SPD-Bezirksfraktion vom 13.06.2018</b>			
<b>Beratungsfolge:</b>			
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	
13.05.2020	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Anhörung/Empfehlung	
28.05.2020	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Richterich nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis, wonach eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Kohlscheider Straße aufgrund der ermittelten Werte nicht verhältnismäßig und somit rechtlich nicht zulässig ist.

Sie nimmt weiterhin zur Kenntnis, dass die Überwachung der Geschwindigkeiten mittels einer mobilen Stativlösung ab dem zweiten Halbjahr 2020 erfolgen wird. Darüber hinaus empfiehlt sie dem Mobilitätsausschuss die Ergänzung der vorhandenen „70er“-Beschilderung mit dem Zusatz „Lärmschutz“ in der Kohlscheider Straße im Abschnitt zwischen Ortsausgang Richterich und dem Autobahnanschluss Aachen-Laurensberg. Der Antrag gilt damit als behandelt.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis, wonach eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Kohlscheider Straße aufgrund der ermittelten Werte nicht verhältnismäßig und somit rechtlich nicht zulässig ist.

Er nimmt weiterhin zur Kenntnis, dass die Überwachung der Geschwindigkeiten mittels einer mobilen Stativlösung ab dem zweiten Halbjahr 2020 erfolgen wird. Darüber hinaus beschließt er die Ergänzung der vorhandenen „70er“-Beschilderung mit dem Zusatz „Lärmschutz“ in der Kohlscheider Straße im Abschnitt zwischen Ortsausgang Richterich und dem Autobahnanschluss Aachen-Laurensberg. Der Antrag gilt damit als behandelt.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Die Ergänzung der Beschilderung „Lärmschutz“ liegt in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers und somit beim Landesbetrieb StraßenNRW, so dass für die Verwaltung kein finanzieller Aufwand entsteht.

## **Erläuterungen:**

Die SPD-Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen-Richterich hat einen Sachstandsbericht zum Thema Lärmbelästigung Kohlscheider Straße beantragt. Grundlage der Anfrage ist der durch die Bezirksvertretung Aachen-Richterich an die Verwaltung gegangene Prüfauftrag mit dem folgendem Inhalt:

1. Installation einer stationären Geschwindigkeitsanlage an der Kohlscheider Straße im Bereich des Wohngebietes Schönauer Friede
2. Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in der Zeit von 22h bis 6h
3. Anbringung einer ergänzenden Beschilderung in der Form: „hier Wohngebiet – Lärmschutz“

### **Installation einer stationären Geschwindigkeitsanlage**

Die Befugnisse zur Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind im Ordnungsbehördengesetz-NRW (OBG) geregelt. Danach ist die Stadt Aachen als Kreisordnungsbehörde nur befugt an Gefahrenstellen die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu überwachen. Die Verwaltungsvorschriften zum OBG definieren Gefahrenstellen als Unfallhäufungsstellen und solche Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss. Letzteres kann insbesondere in Betracht kommen, wenn überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung festgestellt werden.

Die Unfalllage in diesem Bereich der Kohlscheider Straße ist laut Auskunft der Polizei unauffällig. Eine Unfallhäufungsstelle, die eine Gefahrenstelle begründen würde, liegt nicht vor.

Die Verwaltung hat eine Langzeitgeschwindigkeitserhebung durchgeführt, um ein objektives Bild der gefahrenen Geschwindigkeiten zu erhalten. Die Auswertung erfolgte über einen Zeitraum von 5 Tagen. Insgesamt wurden 97.794 Fahrzeuge – für beide Fahrrichtungen – erfasst. Bei der Auswertung der Daten wurde festgestellt, dass lediglich 15,9 % der Fahrzeuge im ahndungsfähigen Bereich gemessen wurden. Die fahrtrichtungsbezogene Auswertung hat aber ergeben, dass überdurchschnittlich häufig (24,1% im ahndungsfähigen Bereich) Verstöße in Fahrtrichtung Herzogenrath ermittelt wurden. Die Häufigkeit von Verstößen in Richtung Aachen lag auf einem niedrigeren Niveau (7,2 % im ahndungsfähigen Bereich), was vermutlich im Zusammenhang mit dem bremsenden Effekt der Lichtsignalanlage an der Autobahnanschlussstelle Aachen-Laurensberg steht und insgesamt dazu führt, dass die Gesamtergebnisse relativ unauffällig erscheinen. Die weiteren Auswertungen haben zudem gezeigt, dass die gefahrenen Spitzengeschwindigkeiten in nahezu jeder Stunde bei ca. 130 km/h gelegen haben.

Das bedeutet, dass in bestehenden Verkehrslücken immer wieder „Ausreißer“ erfasst wurden, die nahezu doppelt so schnell gefahren sind, wie erlaubt. Aufgrund der nicht abschließenden Aufzählung der Verwaltungsvorschriften, wann es sich um eine Gefahrenstelle handelt, wurde unter Berücksichtigung der auffälligen Spitzengeschwindigkeiten und der hohen Anzahl von Geschwindigkeitsverstößen in Fahrtrichtung Herzogenrath gemeinsam mit der Polizei entschieden, dass es sich in diesem Abschnitt um eine Gefahrenstelle handelt und somit Kontrollen durch die Stadt durchgeführt werden könnten.

Der Fachbereich Sicherheit und Ordnung, der die Geschwindigkeitsüberwachung in der Stadt Aachen, verwaltungsseitig vornimmt, wurde gebeten, eine Aussage über die bestehenden Möglichkeiten zu treffen.

Eine Messung mittels eines mobilen Messgerätes von der Brücke Luhrweg ist technisch nicht möglich. Das Abstellen eines Messfahrzeugs auf der Kohlscheider Straße ist nicht zweckmäßig. Dieses würde bereits von weitem erkannt. Die Fahrgeschwindigkeiten würden zwar zurückgehen, die „abschreckende Wirkung“ wäre aber zeitlich begrenzt. Zudem bestünde für die im Fahrzeug sitzenden Kollegen bei den ermittelten Spitzengeschwindigkeiten eine nicht unerhebliche Gefährdung, so dass hier nur eine stationäre Geschwindigkeitsanlage in Frage käme.

Im Bereich Brückenbauwerk Luhrweg ist die Errichtung einer stationären Laser-Geschwindigkeitsmessanlage möglich. Um eine Überwachung beider Fahrtrichtung durchführen zu können, muss sowohl in Richtung Aachen als auch in Richtung Kohlscheid je eine Säule aufgebaut werden. Ein Umfahren der Säulen ist nicht möglich.

An beiden ermittelten Standorten (die Vorgaben wurden mit dem Straßenbaulastträger, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abgestimmt) im Bereich der Kohlscheider Straße, ist eine Stromversorgung der Anlagen möglich. Die Standorte liegen ca. 25 m vom Brückenkörper Luhrweg entfernt. Für die Säule in Fahrtrichtung Aachen würde die von der Regionetz bereits bestehende Stromversorgung im Bereich Richtericher Straße zur Verfügung gestellt und müsste durch den Lärmschutzwall bis zur Kohlscheider Straße verlegt werden. Vom Standort Fahrtrichtung Aachen müsste die Stromleitung entweder in offener oder geschlossener Bauweise bis zum Standort Fahrtrichtung Kohlscheid weitergeführt werden. Die Gesamtkosten werden auf ca. 160.000 € geschätzt und verteilen sich auf:

- Säulen ca 65.000€
- 1x Kamera ca 45.000€
- Tiefbau / Elektro / Netzanschluss ca. 50.000€

In den kalkulierten Kosten ist eine Laser-Kamera enthalten, die entweder in Richtung Aachen oder in Richtung Kohlscheid eingesetzt würde. Eine gleichzeitige Überwachung wäre nur mit zwei Laser-Kameras möglich. Entsprechend würden sich die Kosten erhöhen. Zu den Anschaffungskosten der Laserkamera müssen noch Wartungs- und Instandhaltungskosten in Höhe von ca. 8.000€ pro Jahr an veranschlagt werden.

Der Verwaltungsvorstand hat sich in seiner Sitzung am 03.03.2020 gegen eine stationäre Geschwindigkeitsanlage ausgesprochen.

In der Sitzung wurde durch den Fachbereich Sicherheit und Ordnung (FB 32) die neue Konzeption im Bereich der Geschwindigkeitsmessungen bei der Stadt Aachen dem Verwaltungsvorstand vorgestellt. Mit Bestandteil dieser Konzeption war die durch den Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen (FB 61) vorgeschlagene Anlage in der Kohlscheider Straße. In dieser Vorstellung wurden durch die Vertreter von FB 32 auch die Ergebnisse der von FB 61 durchgeführten Langzeitmessung in der Kohlscheider Straße erläutert.

Der Verwaltungsvorstand hat sich zum jetzigen Zeitpunkt einstimmig gegen eine stationäre Messanlage dort ausgesprochen.

Es sollen zunächst durch FB 32 mobile Messungen mittels einer sog. „Stativlösung“ durchgeführt werden. Die technische Ausstattung hierfür wird FB 32 in der zweiten Jahreshälfte 2020 vorliegen. Darüber hinaus sollen durch FB 32 Messungen auch außerhalb der üblichen Messzeiten von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr durchgeführt werden.

Sollten bei diesen Messungen sehr hohe Fallzahlen, auch i.V.m. der Novellierung des Bußgeldkataloges zur Straßenverkehrsordnung, festgestellt werden, kann dort immer noch eine stationäre Anlage aufgebaut werden.

#### **Fazit:**

Die rechtlichen Voraussetzungen zur Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen durch die Stadt Aachen liegen vor. Durch den Fachbereich Sicherheit und Ordnung werden ab der zweiten Jahreshälfte 2020 Messungen mittels einer „Stativlösung“ durchgeführt. Die Messungen werden auch außerhalb der üblichen Messzeiten durchgeführt.

#### **Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in der Zeit von 22h bis 6h**

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes richtet sich nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den dazu gehörigen Verwaltungsvorschriften. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat darüber hinaus die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) herausgegeben.

Festgelegt wurde, dass vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten ist und insbesondere das Erfordernis nach § 45 Abs. 9 StVO festzustellen ist. Die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen sind gegeneinander abzuwägen. In diese Abwägung sind auch die unterschiedlichen Funktionen der Straßen, das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen, die Leichtigkeit der Realisierung von Maßnahmen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, der Energieverbrauch von Fahrzeugen und die Versorgung der Bevölkerung sowie die Auswirkungen von Einzelmaßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs einzubeziehen. Darüber hinaus sollen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort einen festgelegten Richtwert der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschreitet. Für Wohngebiete, wie im vorliegenden Fall zu betrachten, gilt am Tag ein Grenz-/Richtwert von 70 dB(A) und in der Nacht von 60 dB(A).

Maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS90).

Die entsprechenden Berechnungen wurden vom Straßenbaulastträger, dem Landesbetrieb Straßen.NRW durchgeführt und liegen der Vorlage bei. Den Ergebnissen wurden auch die Richt-/Grenzwerte der 16. Bundesimmissionschutzverordnung (BImSchV) gegenübergestellt. Diese betragen am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A). Dies ist insofern notwendig, da es sich bei der Anordnung von verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen, wie bereits dargelegt, um

Ermessensentscheidungen handelt. Der Ermessensspielraum beginnt mit der Überschreitung der Grenzwerte nach der 16. BImSchV und endet mit der Überschreitung der Richtwerte nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV.

Die Berechnungsergebnisse wurden gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger und der Polizei ausgewertet. Die Werte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden an keinem Immissionspunkt überschritten. Die Werte der 16. BImSchV wurden tagsüber an 12 Immissionspunkten und nachts an 26 Immissionspunkten (inklusive der 12 Immissionspunkte an denen tagsüber Überschreitungen vorliegen) von insgesamt 126 Immissionspunkten überschritten. Die Überschreitungen erreichen an zwei Immissionspunkten einen Wert von 7dB(A) über den Grenzwert der 16. BImSchV. Bei den restlichen Immissionspunkten liegen die Überschreitungen zwischen 1 dB(A) und 5 dB(A). Insgesamt ist festzustellen, dass alle Überschreitungen noch deutlich unter den Grenzwerten der Richtlinien-Straßen-StV liegen. In die Abwägung fließt ebenfalls der Aspekt ein, dass drei der Immissionspunkte im 1. Obergeschoss und die restlichen im 2. Obergeschoss liegen. Bei den Immissionspunkten, die im Erdgeschoss liegen, wurden keine Überschreitungen festgestellt.

Der Prüfung des Landesbetriebes ist weiterhin eine Gegenüberstellung beigelegt, der zu entnehmen ist, welche Auswirkung eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h auf die Immissionswerte hätte. Die Berechnung zeigt, dass an allen Immissionsorten eine Senkung von bis zu 2,4 dB(A) erreicht werden könnte. Auch dieser Umstand muss in die Abwägung einfließen, da nach Maßgabe der Lärmschutz-Richtlinien-StVO verkehrsrechtliche Maßnahmen erst getroffen werden sollen, wenn die Maßnahme eine Pegelminderung von mind. 3 dB(A) bewirkt.

Die Klassifizierung einer Straße als Landesstraße stellt einen erheblichen Gesichtspunkt bei der Frage nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung dar. Letztendlich bündelt sich auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes, Landes- und Kreisstraßen) und den weiteren Hauptverkehrsstraßen der weiträumige und der innerörtliche Verkehr und entlastet gleichzeitig die Wohngebiete. Insofern steht auf diesen Straßen in der Regel schon wegen der besonderen Verkehrsfunktion eine Geschwindigkeitsbeschränkung entgegen.

Ferner ist in die Erwägungen einzustellen, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h angesichts der Verkehrsbedeutung und des Ausbauzustandes voraussichtlich von den Verkehrsteilnehmern nicht durchgängig eingehalten wird. Deutlich zeigt dies die vorgenommene Geschwindigkeitsmessung. Selbst die Errichtung der stationären Geschwindigkeitsmessanlage wird vermutlich nur am Standort selber dazu führen, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Es kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass die errechnete Verringerung der Lärmimmission an allen Immissionspunkten, an denen Überschreitungen vorliegen, erreicht wird.

#### **Fazit:**

Im Rahmen der Ermessensentscheidung ist zu prüfen, ob verkehrsrechtliche Maßnahmen anzuordnen sind, weil Lärmeinwirkungen vorhanden sind, die jenseits dessen liegen, was im konkreten Fall unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs als ortsüblich hingenommen werden muss. Sowohl Straßenbaulastträger, als auch die Polizei haben sich angesichts der genannten

Aspekte gegen eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgesprochen. Gemeinsam wurde im Rahmen der Auswertung festgehalten, dass eine derartige Beschränkung nicht verhältnismäßig und auch nicht zielführend ist.

Übereinstimmend wurde vereinbart, die jetzt zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h durch Kontrollen durchzusetzen, um zum einen die Unfallgefahr zu senken und zum anderen Lärmbelästigungen durch Überschreitungen der jetzt zugelassenen Höchstgeschwindigkeit zu verhindern.

Darüber hinaus hat der Straßenbaulastträger zugesagt, im Rahmen der turnusgemäßen Deckenerneuerung, lärmoptimierten Asphalt zu verbauen. Dadurch wird zukünftig nicht nur punktuell, sondern auf dem gesamten Abschnitt eine Verringerung der Lärmimmissionen erreicht.

#### **Anbringung einer ergänzenden Beschilderung in der Form: „hier Wohngebiet – Lärmschutz“**

Eine Zusatzbeschilderung, die auf die Lärmproblematik hinweist, lässt sich anhand der Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV in Verbindung mit den ermittelten Geschwindigkeitsüberschreitungen begründen. Die Beschilderung trägt gerade auch in Verbindung mit einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage zu einer verbesserten Akzeptanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei. Hierdurch werden die vorhandenen Pegelspitzen vermieden und insbesondere die nächtliche Störwirkung für die Anwohnerschaft gemindert.

Die gewünschte Zusatzbeschilderung „hier Wohngebiet – Lärmschutz“ ist nicht in der StVO enthalten, so dass sie verkehrsrechtlich nicht angeordnet werden darf. Es existiert jedoch die Möglichkeit die bestehende zulässige Höchstgeschwindigkeit der Kohlscheider Straße auf Höhe des Wohngebietes Schönauer Friede mit der Zusatzbeschilderung „Lärmschutz“ zu versehen.

#### **Fazit:**

Die gewünschte Zusatzbeschilderung ist in abgewandelter Form rechtlich zulässig. In Verbindung mit einer stationären Geschwindigkeitsanlage werden die ermittelten Pegelspitzen vermieden, so dass die Störwirkung für die Anwohnerschaft gemindert wird.

#### **Anlage/n:**

- Antrag der SPD-Bezirksfraktion vom 13.06.2018
- Lärmtechnische Untersuchung des Landesbetrieb Straßenbau-NRW