

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0605/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 16.02.2023
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/400
<b>Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 100 auf der Autobahn A4; Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen in den Bezirksvertretungen Laurensberg und Richterich vom 28.10.2021</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
08.03.2023	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Kenntnisnahme
29.03.2023	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen Laurensberg nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Zuständige Straßenverkehrsbehörde für die Autobahn (konkret BAB 4) ist die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Rheinland. Nach den Berechnungen der Autobahn GmbH liegt keine ausreichende Begründung für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 100 vor. Der Antrag gilt damit als behandelt.

Die Bezirksvertretung Aachen Laurensberg nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Zuständige Straßenverkehrsbehörde für die Autobahn (konkret BAB 4) ist die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Rheinland. Nach den Berechnungen der Autobahn GmbH liegt keine ausreichende Begründung für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 100 vor. Der Antrag gilt damit als behandelt.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

## Klimarelevanz

### Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
X			

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			X

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
X			

## Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)  
mittel  80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)  
groß  mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)  
mittel  80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)  
groß  mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

- vollständig  
 überwiegend (50% - 99%)  
 teilweise (1% - 49 %)  
 nicht  
 nicht bekannt

### **Erläuterungen:**

Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen in den Bezirksvertretungen Laurensberg und Richterich hat die Verwaltung beauftragt, bei der Autobahn GmbH als zuständige Straßenverkehrsbehörde der Autobahnen ein Tempolimit auf 100 km/h auf der BAB 4 zu beantragen. Das Tempolimit soll für den Bereich zwischen Auffahrt Laurensberg und der Grenze zu den Niederlanden für beide Fahrrichtungen gelten.

Hintergrund für den Antrag sind zahlreiche Eingaben von Anwohner\*innen bezüglich des durch den Verkehr auf der BAB 4 ausgehenden Lärms, die seit mehreren Jahren bei den Bezirksvertretungen eingegangen seien.

Die Thematik wurde bereits in der Sitzung der Bezirksvertretung Richterich am 30.06.2021 mit einem Vertreter der Autobahn GmbH im Rahmen der anstehenden Lärmsanierungsmaßnahmen angesprochen. Als Fazit hatte die Autobahn GmbH darauf hingewiesen, dass durch die Kommune ein Antrag auf Geschwindigkeitsreduzierung gestellt werden kann.

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. Zum Beispiel gilt für Wohngebiete 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).

Der Antrag auf Einrichtung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der BAB 4 im Abschnitt zwischen Anschlussstelle Aachen-Laurensberg und Grenze Niederlande wurde durch die Verwaltung gestellt.

**Die Autobahn GmbH ist nach Prüfung des Antrages zu folgendem Ergebnis gekommen:**

*„Zu Ihrer eigentlichen Anfrage bezüglich der Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 100 wurde noch unter StraßenNRW eine lärmtechnische Untersuchung durchgeführt, auf deren Basis die Lärmsanierung durchgeführt werden soll.*

*Nach Umsetzung der Lärmsanierung mit dem Bau diverser Lärmschutzwände und dem Einbau des lärmreduzierten Splittmastixasphaltes verbleiben auch zukünftig an einzelnen Gebäuden Überschreitungen der Auslösewerte ("Lärmsanierung") von 67/57 dB(A) T/N für Wohngebiete. Dies ist insbesondere bei Gebäuden im Bereich "Elsenborn" der Fall. Hier besteht die Möglichkeit der Förderung durch Antragstellung auf passive Entschädigung nach Beendigung der Baumaßnahmen. Dies betrifft auch das Haus Roermonder Straße 430. Hier verbleibt im 3. OG eine Überschreitung von 1,4 dB(A) des Nachwertes. Hierbei handelt es sich um ein Fenster der Giebelseite das augenscheinlich zu einem Treppenhaus gehört.*

*Weiterhin verbleiben zukünftig an den Häusern Beulardsteiner Feld 17 und 19 Überschreitungen der Nachtwerte in den oberen Geschossen von 0,4 dB(A) im 1. OG und 4 dB(A) im 2.OG.*

*Auch für das Einzelobjekt Diepekuhl 40, im nördl. Anschlussstellenohr ist kein weiterer aktiver Lärmschutz umsetzbar.*

*Im Bereich Hand verbleiben an den Häusern Handerweg 43 und 50 Überschreitungen der Nachtwerte in dem jeweiligen 1.OG von 1,8 dB(A) bzw. 1,4 dB(A).*

*Bei den zwei Häusern Karl-Friedrich-Straße 58 und 58a verbleiben jeweils im 2.OG Überschreitungen von 0,1 dB(A) bzw. 0,6 dB(A).*

*Abschließend sind noch die Büros auf der Karl-Friedrich-Straße 60 betroffen, bei denen es sich jedoch um ein Gewerbegebiet handelt, wo die hohe Überschreitung des Nachtwert bei Büronutzung nicht relevant ist.*

*Für die Begründung einer Geschwindigkeitsbegrenzung sind jedoch die in der Lärmschutz-Richtlinie-StV anzusetzenden Richtwerte (z.B.: Allg. Wohngebiet 70/60 dB(A) T/N, Mischgebiet 72/62 dB(A) T/N, Gewerbegebiet 75/75 dB(A) T/N) gültig.*

*Bei der verkehrsrechtlichen Betrachtung gemäß Lärmschutz-Richtlinie-StV haben wir jedoch nur noch bei vier Gebäuden Überschreitungen.*

*Auch wenn bei diesen Objekten die Ansprüche auf passiven Lärmschutz im Sinne der Lärmsanierung verbleiben, handelt es sich bei Zugrundelegung der Lärmschutz-Richtlinie-StV in diesem Abschnitt um Einzelfälle aus denen sich eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 100 nicht begründen lassen wird. Hier fehlt somit die Grundlage für die Anordnung einer weiteren straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme.*

*Die Antragstellung auf passive Lärmschutzmaßnahmen kann durch jeden Eigentümer nach Umsetzung der Maßnahme erfolgen. Hierbei erfolgt dann eine detaillierte Berechnung, um die tatsächlichen Immissionswerte festzustellen. Unabhängig davon hat jeder Betroffene das Recht seine Ergebnisse direkt bei der Autobahn GmbH zu erfragen.“*

**Ergebnis:**

Die Autobahn GmbH ist nach Auswertung und Prüfung der Berechnungen zu dem Ergebnis gekommen, dass keine rechtliche Grundlage für die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h für die BAB 4 im Abschnitt zwischen Anschlussstelle Aachen-Laurensberg und Grenze Niederlande gegeben ist. Der Antrag wird aus diesem Grund versagt.

**Anlage/n:**

- Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 28.10.2021