

**Vorlagennummer:** FB 68/0186/WP18  
**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich  
**Datum:** 31.03.2025

## **Anhebung des Knotenpunkts Altstraße/Schönrathstraße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Planungs- und Ausführungsbeschluss)**

---

**Vorlageart:** Entscheidungsvorlage  
**Federführende Dienststelle:** FB 68 - Mobilität und Verkehr  
**Beteiligte Dienststellen:**  
**Verfasst von:** DEZ III, FB 68/200

### **Beratungsfolge:**

| <b>Datum</b> | <b>Gremium</b>                 | <b>Zuständigkeit</b> |
|--------------|--------------------------------|----------------------|
| 30.04.2025   | Bezirksvertretung Aachen-Mitte | Anhörung/Empfehlung  |
| 15.05.2025   | Mobilitätsausschuss            | Entscheidung         |

### **Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Anhebung des Knotenpunkts Altstraße/Schönrathstraße gemäß dem als Anlage 4 beigefügten Lageplan zu beschließen.

Der Mobilitätsausschuss beschließt die Anhebung des Knotenpunkts Altstraße/Schönrathstraße gemäß dem als Anlage 4 beigefügten Lageplan.

**Finanzielle Auswirkungen:**

|  |    |      |  |
|--|----|------|--|
|  | JA | NEIN |  |
|  | X  |      |  |

**PSP-Element 5-120102-900-09100-300-1 Radvorrangroute Aachen-Brand**

| <b>Investive<br/>Auswirkungen</b>      | Ansatz<br>2025*     | Fortgeschrieben<br>er Ansatz 2025 | Ansatz 2026<br>ff.  | Fortgeschrieben<br>er Ansatz 2026<br>ff. | Gesamtbedarf<br>(alt) | Gesamt-<br>bedarf (neu) |
|----------------------------------------|---------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------------------------|-----------------------|-------------------------|
| Einzahlungen                           | 0                   | 0                                 | 0                   | 0                                        | 0                     | 0                       |
| Auszahlungen                           | 708.000             | 708.000                           | 0                   | 0                                        | 0                     | 0                       |
| Ergebnis                               | 708.000             | 708.000                           | 0                   | 0                                        | 0                     | 0                       |
| + Verbesserung /<br>- Verschlechterung | 0                   |                                   | 0                   |                                          |                       |                         |
|                                        | Deckung ist gegeben |                                   | Deckung ist gegeben |                                          |                       |                         |

**PSP-Element 4-120102-979-4 Radvorrangroute Aachen-Brand**

| <b>konsumtive<br/>Auswirkungen</b>     | Ansatz<br>2025*     | Fortgeschrieben<br>er Ansatz 2025 | Ansatz 2026<br>ff.  | Fortgeschrieben<br>er Ansatz 2026<br>ff. | Folge-kosten<br>(alt) | Folge-kosten<br>(neu) |
|----------------------------------------|---------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Ertrag                                 | 0                   | 0                                 | 0                   | 0                                        | 0                     | 0                     |
| Personal-/<br>Sachaufwand              | 0                   | 0                                 | 0                   | 0                                        | 0                     | 0                     |
| Abschreibungen                         | 117.000             | 117.000                           | 0                   | 0                                        | 0                     | 0                     |
| Ergebnis                               | 117.000             | 117.000                           | 0                   | 0                                        | 0                     | 0                     |
| + Verbesserung /<br>- Verschlechterung | 0                   |                                   | 0                   |                                          |                       |                       |
|                                        | Deckung ist gegeben |                                   | Deckung ist gegeben |                                          |                       |                       |

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

\*aus Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2024

**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 | <input checked="" type="checkbox"/> | unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)                |
| mittel | <input type="checkbox"/>            | 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels) |
| groß   | <input type="checkbox"/>            | 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 | <input type="checkbox"/> | unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)              |
| mittel | <input type="checkbox"/> | 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels) |
| groß   | <input type="checkbox"/> | mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)       |

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

|                                     |                         |
|-------------------------------------|-------------------------|
| <input type="checkbox"/>            | vollständig             |
| <input type="checkbox"/>            | überwiegend (50% - 99%) |
| <input type="checkbox"/>            | teilweise (1% - 49 %)   |
| <input type="checkbox"/>            | nicht                   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | nicht bekannt           |

Klimaschutz: Die Maßnahme dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Radverkehr.  
Sichere Radverkehrsinfrastruktur ist die Voraussetzung dafür, dass Menschen aufs Fahrrad umsteigen.

Klimafolgenanpassung: Ein Baumbeet wird erweitert, wodurch vormals versiegelte Fläche entsiegelt wird.

Im Jahr 2021 wurde die Altstraße als Teil der Rad-Vorrang-Route Brand als Fahrradstraße eingerichtet. Gemäß dem Aachener Standard für Fahrradstraßen ging damit einher, dass an der vormals rechts-vor-links-geregelten Kreuzung seitdem die Altstraße vorfahrtsberechtiggt geführt wird. Seit der Umsetzung wurden mehrere Unfälle (siehe unten) zwischen Verkehrsteilnehmenden aus Alt- und Schönrathstraße polizeilich registriert. Der Aachener Fahrradstraßen-Standard sieht als eine mögliche Ausbaufom für Knoten vor, den gesamten Kreuzungsbereich auf Gehwegniveau anzuheben. Dies wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Knoten Altstraße/Schönrathstraße beabsichtigt.

Wie in Vorlage FB 68/0092/WP18 beschrieben, soll eine Fernwärme-Transportleitung zwischen der Aachener Innenstadt und dem Brander Feld unter anderem durch die Altstraße verlegt werden. Es wird angestrebt, die Auframpung im Zuge der Fernwärmemaßnahme oder im unmittelbaren Anschluss daran zu realisieren.

### **Bestand**

Für den Kfz-Verkehr dienen Alt- und Schönrathstraße der Erschließung. Die Schönrathstraße ist Teil einer Tempo-30-Zone; die Altstraße ist als Fahrradstraße ausgewiesen. Durch entsprechende Zusatzzeichen sind Kraftfahrzeuge in der Altstraße zugelassen. Mit der Fahrradstraße geht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h einher. In der Altstraße gibt es auf beiden Seiten baulich angelegte Parkstreifen; in der Schönrathstraße wird beidseitig am Fahrbahnrand geparkt.

Die ASEAG befährt die Schönrathstraße mit den Linien 16 und 46 werktags mit insgesamt zwei Fahrten je Stunde und Richtung. In der nördlichen Schönrathstraße verbleibt im Knotenbereich lediglich eine Fahrgasse von ca. 3,70 m (siehe Anlage 1). Hier sind weder Pkw-Pkw-, noch Pkw-Bus oder gar Bus-Bus-Begegnungen möglich. Infolgedessen kommt es insbesondere für den Linienverkehr zu Verzögerungen. Auf der Altstraße findet kein Linienverkehr statt.

Die Altstraße ist, wie bereits beschrieben, Teil der Rad-Vorrang-Route Brand und als Fahrradstraße ausgebaut. Die Schönrathstraße ist eine „Verbindung“ im Aachener Radhauptnetz. Gemeinsam mit der Zeppelinstraße verbindet sie z. B. den Aachener Tierpark mit dem Vennbahnweg. Der Radverkehr wird in der Schönrathstraße gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr geführt. Vor dem Hintergrund der genannten Einsortierung der Netzhierarchie als Verbindungsfunktion und der Tatsache, dass es sich um eine Tempo-30-Zone handelt, wird dies im Aachener Radhauptnetz-Standard als „Regellösung“ eingestuft.

Beide Straßenseiten der Schönrathstraße sind zwischen Altstraße und Trierer Straße als empfohlener Schulweg für die Grundschule Mataréstraße ausgewiesen. Etwa 150 m vom Kreuzungsbereich entfernt befindet sich auf der Altstraße eine Seniorenwohnanlage. Der Bereich hat folglich eine hohe Bedeutung für vulnerable Gruppen Zufußgehender.

### **Unfallgeschehen und Fahrgeschwindigkeiten**

Seit Einrichtung der Fahrradstraße geschahen im Bereich des Knotens sechs Unfälle des gleichen Unfalltyps. Dabei kam es jeweils zu Unfällen zwischen Verkehrsteilnehmenden auf der Altstraße mit Verkehrsteilnehmenden aus der Schönrathstraße. In einem der Fälle kollidierten zwei Pkw; in den übrigen Fällen waren es Unfälle zwischen Pkw und Fahrrad/Pedelec. Insgesamt wurden drei Personen schwer und vier Personen leicht verletzt.

Der Knoten Altstraße/Schönrathstraße wird als Unfallhäufungsstelle geführt. Im Dezember 2022 beschloss die Unfallkommission, die Beschilderung der Schönrathstraße zu erweitern. So wurden die Zusatzzeichen „Vorfahrt geändert“ und „Radverkehr kreuzt“ ergänzt (siehe Anlage 2). Zudem wurde die vormals nur rechtsseitige Beschilderung zu einer beidseitigen Beschilderung erweitert. Auch nach diesen Anpassungen wurden jedoch weitere Unfälle registriert, sodass nun bauliche Maßnahmen ergriffen werden sollen. Die Unfallhäufungsstelle befindet sich derzeit unter Beobachtung.

Im September 2022 wurde die Geschwindigkeit an zwei Stellen im Knotenumfeld erhoben. Auf Höhe des Hauses Altstraße 31 lag die  $v_{85}$  bei 40 km/h; auf Höhe der Hausnummer 81 sogar bei 45 km/h. Die  $v_{85}$  ist die Geschwindigkeit, die von 85 % der Verkehrsteilnehmenden nicht überschritten wird. Dieser Wert wird häufig zur Beurteilung herangezogen. Im Fall der Altstraße weist er auf hohe Geschwindigkeiten hin.

## **Planung**

Der Aachener Fahrradstraßen-Standard umfasst mehrere mögliche Gestaltungsformen von Knoten in Fahrradstraßen (siehe Anlage 3). Derzeit liegt die Grundform vor, bei der die Fahrbahn keinerlei Auframpungen aufweist. Der Fahrradstraßen-Standard beinhaltet zwei optionale bauliche Erweiterungen dieser Grundform: Die Ausbildung von Gehwegüberfahrten an den untergeordneten Knotenpunktarmen sowie die Anhebung des gesamten Knotenpunktbereichs auf Gehwegniveau.

Gehwegüberfahrten wurden beispielsweise in der Lothringerstraße realisiert. Sie sollen zum einen den einfahrenden Verkehr bremsen und seine Aufmerksamkeit erhöhen und zum anderen Komfort und Sicherheit für den Fußverkehr erhöhen, der die einmündende Straße niveaugleich und bevorrechtigt queren kann. Bei Linienverkehr (wie in der Schönrathstraße der Fall) müsste die Gehwegüberfahrt jedoch besonders breit ausgeführt werden. Die Distanz zwischen den Rampen muss mindestens dem Abstand zwischen Vorder- und Hinterachse der dort verkehrenden Bustypen entsprechen, damit der Bus nicht mit dem Unterboden auf dem Plateau aufsetzt. Das hätte jedoch zur Folge, dass die Rampe bereits deutlich vor der Gefahrenstelle läge. Dadurch könnte sie die beabsichtigte Wirkung in Bezug auf Geschwindigkeit und Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden nur eingeschränkt entfalten. Aus diesem Grund und auch wegen der hohen Geschwindigkeiten auf der Altstraße ist beabsichtigt, den gesamten Knoten Altstraße/Schönrathstraße auf Gehwegniveau anzuheben (siehe Anlage 4).

Die Bevorrechtigung der Altstraße soll beibehalten werden. Zum einen ist der Vorrang ein wesentliches Qualitätsmerkmal, mit dem die Aachener Fahrradstraßen in aller Regel ausgestattet werden. Zum anderen wäre eine Rückkehr zur vormaligen rechts-vor-links-Regelung inkonsistent zur restlichen Strecke, was wiederum gefährliche Situationen hervorrufen könnte.

Die Rampen in der Altstraße sollen länger (und damit weniger steil) als die in der Schönrathstraße ausgeführt werden. Damit soll verdeutlicht werden, dass die Altstraße trotz Auframpung bevorrechtigt ist. Außerdem soll sich die Wirkung auf zu schnelle Kfz- und Radfahrende beschränken. In der Schönrathstraße sollen die Rampen so kurz (und damit so steil) wie möglich angelegt werden. Den Anforderungen des Linienverkehrs ist dabei jedoch selbstverständlich Rechnung zu tragen. Im nördlichen Arm der Schönrathstraße entfallen ca. drei Parkstände, um die Rampe ausreichend breit ausbilden zu können und um die oben beschriebene Engstelle (insbesondere für den Linienverkehr) aufzulösen. Der angehobene Bereich soll (inkl. der Rampen) vollständig in Asphalt gebaut werden. Durch den niveaugleichen Ausbau und aufgrund der angestrebten Geschwindigkeitsreduktion profitiert auch der Fußverkehr.

Um einen besseren Einblick in den Kreuzungsbereich zu ermöglichen und die Sichtbeziehungen zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit freizuhalten, soll ein bestehendes Baumbeet in der Altstraße vergrößert werden. Hierdurch verbessern sich auch die Wuchsbedingungen für den Baum. Sollte sich diese Anpassung jedoch im Zuge der Ausführungsplanung als problematisch herausstellen, so ist alternativ das Aufstellen von Fahrradbügeln o. Ä. denkbar.

## **Kosten und Finanzierung**

Die Kosten für die Umsetzung werden auf ca. 200.000 € geschätzt. Diese Schätzung beinhaltet bereits einen Zuschlag für Unvorhergesehenes. Unter dem PSP-Element 5-120102-900-09100-300-1 (Radvorrangroute Aachen Brand) stehen ausreichende finanzielle Mittel für die Umsetzung bereit.

## **Weiteres Vorgehen**

Im Anschluss an den Beschluss erfolgt die Ausführungsplanung und die bauliche Umsetzung. Aufgrund des Verkehrssicherheitsaspekts und der zeitlichen Vorgabe durch die Fernwärme-Baumaßnahme wird dieses Projekt mit hoher Priorität vorangetrieben.

## **Anlage/n:**

- 1 - Anlage 1 - Bestandsplan (öffentlich)
- 2 - Anlage 2 - Anpassung Beschilderung Schoenrathstr (öffentlich)
- 3 - Anlage 3 - Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen (öffentlich)
- 4 - Anlage 4 - Planung der Auframpung (öffentlich)