

## 4 Ohne Auto mobil

<b>4.1 Einleitung</b>	<b>29</b>
<b>4.2 Ist-Situation und Bewertung</b>	<b>30</b>
<b>4.3 GRÜNE Ziele</b>	<b>33</b>
<b>4.4 Das GRÜNE Ortsbuskonzept</b>	<b>34</b>
4.4.1 ÖPNV Preise Qualität und Service	35
<b>4.5 Maßnahmen zum ÖPNV</b>	<b>36</b>
<b>4.6 Radfahren in Jülich</b>	<b>37</b>
4.6.1 Ausgangslage und Ziele	37
4.6.2 Maßnahmen	37
<b>4.7 Verkehrsinfrastruktur</b>	<b>38</b>
4.7.1 Ausgangslage	38
4.7.2 Maßnahmen	38



*Zentraler Omnibus Bahnhof (ZOB) am Jülicher Rurtalbahn*

### 4.1 Einleitung

In der Vergangenheit ist Verkehrspolitik in den meisten deutschen Städten mittlerer Größe, so auch in Jülich, vornehmlich unter dem Aspekt „autogerechte Stadt“ behandelt worden. Die Schaffung von innenstadtnahem Parkraum war wichtiger als eine gute Nahverkehrsanbindung. Besonders in kleinen und mittleren Städten wurde der Platzbedarf für PKW als unproblematisch und der öffentliche Personennahver-

kehr als unrentabel angesehen. Inzwischen stößt diese Auto-Vorrangpolitik jedoch unter Lärm-, Energie- und Umweltgesichtspunkten an ihre Grenzen. Zudem werden soziale und demographische Aspekte immer wichtiger. Ein bedarfsgerechtes Nahverkehrsangebot sowie ein gut ausgebautes Radwegenetz sind heute wichtige Voraussetzungen für die Attraktivität eines Mittelzentrums wie Jülich als Wohn- und Einkaufszentrum. Dies gilt besonders für Studenten und Berufspendler. Der

Ausbau des Nahverkehrsangebotes ist angesichts wachsender Arbeitslosigkeit und Armut sowie des demographischen Wandels auch eine soziale Aufgabe: Immer mehr Menschen werden sich in Zukunft ein Auto finanziell nicht mehr leisten oder aus Altersgründen nicht mehr selbst fahren können. Ihnen allen muss die Teilhabe am öffentlichen Leben weiterhin möglich sein und ihre Mobilität auch ohne Auto gewährleistet werden. Viele Freizeit-, Bildungs- und Versorgungsangebote können oft aus Kostengründen nur noch zentral aufrecht erhalten werden. Eine Anbindung an den ÖPNV ist daher zwingend erforderlich, auch um die Chancengleichheit sozial benachteiligter Kinder und Familien zu gewährleisten.

In einer Flächengemeinde im ländlichen Raum wie Jülich wird trotzdem auch in Zukunft der Individualverkehr, also der PKW, eine Hauptlast zur Gewährleistung der Mobilität übernehmen. Die Flexibilität des privaten PKW kann hier, anders als in der Großstadt, durch den ÖPNV in der Regel nicht erreicht werden. Aber auch beim PKW-Verkehr können alternative Konzepte wie Carsharing die Verkehrsdichte deutlich verringern und gleichzeitig allen Bevölkerungsgruppen einen preiswerteren Zugang zum Individualverkehr verschaffen.

In topografisch flachen Gebieten wie Jülich ist zudem das Fahrrad dem ÖPNV und dem PKW besonders auf kurzen Entfernungen überlegen. Eine weitere verkehrspolitische Aufgabe ist daher der Ausbau und die Instandhaltung des Radwegenetzes. Dazu gehören auch gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie Verleihstationen.

Die für den ÖPNV notwendigen Ausgaben sind wichtige Zukunftsinvestitionen und zahlen sich langfristig aus, da ein gutes ÖPNV-Angebot ein bedeutender wirtschaftlicher Standortfaktor ist.

## 4.2 Ist-Situation und Bewertung

Bei der ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Kreises Düren wurde vor über zehn Jahren die Ist-Situation des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) analysiert und daraus Standards und Maßnahmen für eine bedarfsgerechte, attraktive Nahverkehrsversorgung abgeleitet. Als wesentliche Merkmale hierfür wurden identifiziert:

- Gute Erreichbarkeit und kurze Fahrzeiten

- Hohe Zuverlässigkeit
- Gute Beförderungsqualität
- Angemessene Preise
- Einfacher Zugang

Für Jülich wurden während der Hauptgeschäftszeiten an Werktagen folgende Mindestanforderungen definiert:

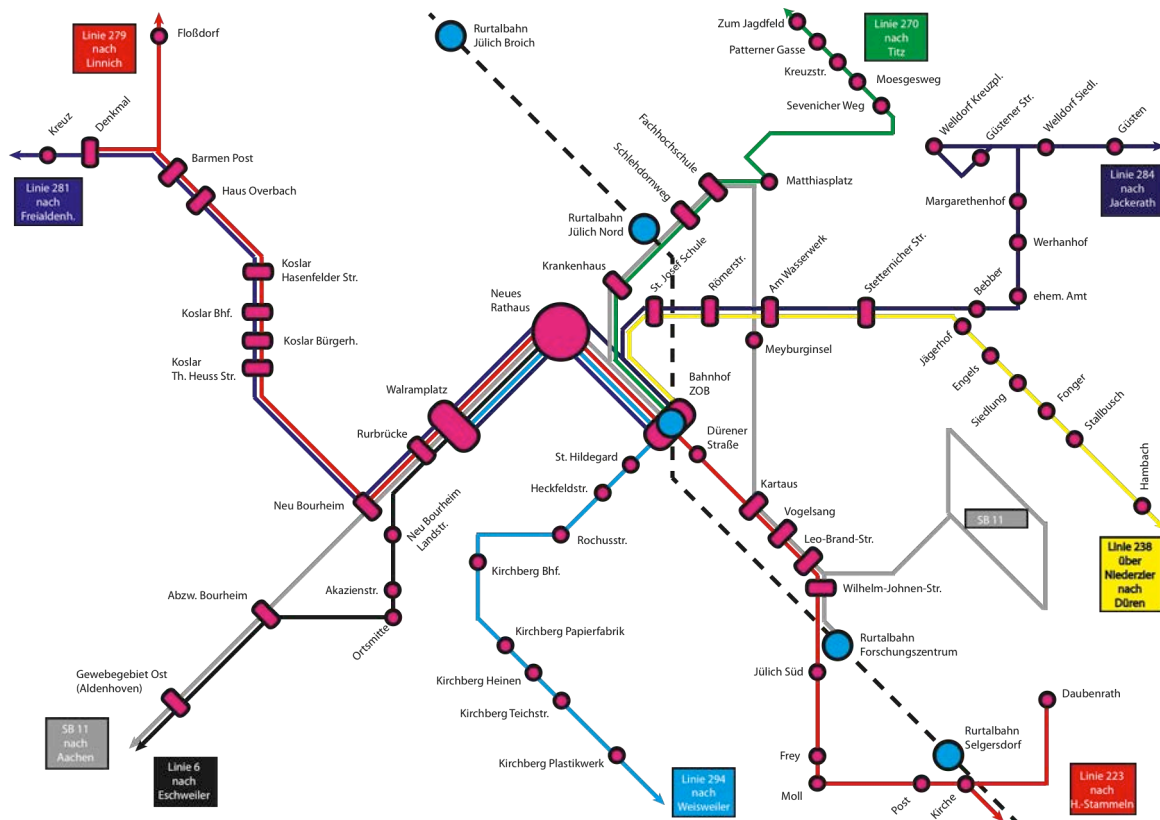
- 300 m Entfernung zur nächsten Bushaltestelle
- 30 min Taktung in der Kernstadt
- Stundentakt zu den Ortsteilen
- Konkurrenzfähigkeit zum privaten PKW bei der Fahrzeit der regionalen Verbindungen.

Diese Standards können in Jülich nach über zehn Jahren allenfalls punktuell als erfüllt angesehen werden (siehe unten). Dabei weist Jülich grundsätzlich ein großes Nachfragepotential für den ÖPNV auf:

- Jülich ist zentraler Schulstandort des Nordkreises Düren
- Jülich ist Standort eines der größten europäischen Forschungszentren
- Jülich ist Fachhochschulstandort
- Jülich besitzt eine hohe Zahl von Berufseinspendlern
- Jülich ist eine Flächengemeinde mit vielen Ortsteilen

Für die Ortsteile und Umlandgemeinden ist Jülich die nächste Stadt für Einkäufe, Arztbesuche, Freizeitgestaltung. Aufgrund seiner günstigen Lage im Städtedreieck Aachen- Köln- Düsseldorf bietet sich Jülich für diese Oberzentren als ruhiger, preiswerter Wohnort im Grünen an. Dazu gehört jedoch eine gute Nahverkehrsanbindung in diese Oberzentren.

Jülich wird auf der Schiene von Nordwest nach Südost von der Rurtalbahn durchquert. Als zentrale Achse des Nahverkehrs bietet sie eine schnelle und zuverlässige Verbindung Richtung Düren mit Anschluss nach Köln und Aachen und nach Linnich. Als zweite Hauptachse kann die Schnellbuslinie SB11 gelten. Sie verkehrt vom Forschungszentrum und dem Fachhochschulcampus nach Aachen. Durch die Vielzahl verschiedener Streckenführungen kann die SB11 jedoch kaum noch als „eine“ Buslinie betrachtet werden. Zum einen gibt es eine direkte Verbindung vom Forschungszentrum durch das Jülicher Stadtgebiet nach Aachen. Die zweite Linienführung führt über die Fach-



**Aktueller Netzplan des öffentlichen Personennahverkehrs in Jülich (eigene Darstellung)**

hochschule und dann durch das Stadtgebiet nach Aachen bei einer fast 15min längeren Fahrzeit. Zusätzlich gibt es morgens und abends Direktverbindungen über die Autobahn von und nach Aachen, die jedoch das Stadtgebiet Jülichs umfahren.

Alle anderen Nahverkehrsverbindungen in Jülich werden durch regionale Buslinien gewährleistet. Stadtbuslinien exklusiv für Jülich existieren nicht. Das gesamte Nahverkehrsnetz ist Bestandteil des Aachener Verkehrsverbundes (AVV).

Die **räumliche Abdeckung** des Jülicher Stadtgebietes kann oberflächlich betrachtet als durchaus befriedigend angesehen werden. Alle Ortsteile werden von mindestens einer Bus- oder Bahnlinie angefahren. Bei genauerer Betrachtung ergeben sich jedoch wesentliche Defizite.

In Broich besitzen große Teile des Ortes durch die ungünstige Ortsrandlage der Rurtalbahn-Haltestelle keine akzeptable Nahverkehrsanbindung.

In der Kernstadt ist dies die fehlende Anbindung des Nordviertels als ein Hauptwohngebiet der Kernstadt, des Schulzentrums sowie des Gewerbegebiets Königskamp mit dem Technologiezentrum. Dort sind sowohl Arbeitnehmer als auch Kunden auf den PKW angewiesen, was als Standortnachteil gewertet werden muss. Auch eine Anbindung des Brückenkopfparks mit dem Jugendgästehaus und den anderen Freizeit- und Sporteinrichtungen westlich der Rur fehlt.

Die **zeitliche Abdeckung** kann nur als mangelhaft betrachtet werden. Die Rurtalbahn verkehrt an Werktagen von ca. 5 bis 22 Uhr in überwiegend stündlicher Taktung, während des Berufsverkehrs halbstündlich. Ähnliches gilt auch für die SB11, jedoch fehlt hier eine Frühverbindung gegen 5 Uhr nach Aachen. Abends und an den Wochenenden endet diese Linie jedoch in Alsdorf-Mariadorf. Die Verbindung ins Aachener Zentrum ist dann nur durch zeitaufwändiges Umsteigen möglich.

Die überwiegend stündliche Taktung während der Hauptgeschäftszeiten gilt auch für alle anderen Buslinien. Nach 18 Uhr und an den Wo-

chenenden gibt es nur noch sporadisch Verbindungen in die Ortsteile. An Sonntagen sind die meisten Ortsteile ganz ohne Verbindung. Freitag- und Samstagnacht wird die Jülicher Innenstadt vom „Dürener Nachtbus“ mit bedient, der in Düren am Bahnhof startet. Nachtverbindungen nach Aachen bestehen nicht.

Dies ist für ein Mittelzentrum wie Jülich mit einem Fachhochschul- und Forschungsentrumsstandort völlig unzureichend. Der Nahverkehrsplan des Kreises Düren kommt bereits vor über zehn Jahren zu diesem Schluss und empfiehlt eine Überprüfung des Nahverkehrsangebotes in Jülich.

Derzeit wird die zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplanes in den politischen Gremien beraten. Viele Forderungen und Maßnahmen-vorschläge aus dem ursprünglichen Nahver-

kehrsplan sind für Jülich aber immer noch aktuell, weil sie bisher nicht umgesetzt wurden.

Positiv bewertet der Nahverkehrsplan allerdings die Verbindungen in die Umlandgemeinden. Dabei bildete die Fahrzeit im Vergleich zum PKW das wesentliche Kriterium. Eine wichtige Ausnahme bildet hier die Verbindung nach Titz mit einer inakzeptabel langen Fahrzeit.

Bei der Verbindung in die Oberzentren stechen besonders Mönchengladbach und Düsseldorf hervor. Während Berufspendler mit dem PKW etwa eine Stunde benötigen, ist eine Bahnfahrt von zwei bis drei Stunden völlig unzumutbar. Ursache hierfür ist die fehlende Anbindung der Rurtalbahn an die Eisenbahnstrecke Aachen-Mönchengladbach. Durch einen Lückenschluss Linnich-Baal könnte die Fahrzeit erheblich verkürzt werden.

## 4.3 GRÜNE Ziele

Grundsätzliches Ziel der Grünen Nahverkehrspolitik ist es, jedem Jülicher Bürger die Teilnahme am kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Leben der Stadt zu ermöglichen, ohne einen eigenen PKW benutzen oder besitzen zu müssen. Unser Motto lautet in diesem Zusammenhang: „Ohne Auto mobil“. Dazu gehören eine „dichte“ räumliche und zeitliche Nahverkehrsabdeckung, gut ausgebaute Radwege und alternative Konzepte des (PKW) Individualverkehrs.

Mittel- bis langfristig sollen alle Jülicher Stadt- und Ortsteile durch den ÖPNV so gut angebunden sein, dass dessen Nutzung für alltägliche Erledigungen von Einkäufen bis zu Arztbesuchen, aber auch für die Teilnahme an Sport- und Kulturveranstaltungen mit dem privaten PKW konkurrieren kann. Auch das Zusammenwachsen der Stadt mit dem Forschungszentrum und dem Fachhochschul-Campus erfordert eine bessere Anbindung. Dazu gehört neben einer guten innerörtlichen Nahverkehrsversorgung auch die entsprechende Anbindung an die umliegenden Oberzentren Aachen, Köln, Mönchengladbach und Düsseldorf.

Innerhalb der Kernstadt Jülich sowie bei der Verbindung zu den nächstliegenden Ortsteilen, ist außerdem das Fahrrad dem PKW oft überlegen. Dies gilt besonders bei kürzeren Entfernungen. Daher ist den Grünen zusätzlich zum Bus- und Bahnangebot ein gut ausgebautes Radwegenetz besonders wichtig.

Auch bei der Planung neuer Wohn- und Gewerbegebiete muss in Zukunft die ÖPNV- und Fahrradweganbindung gleichrangig zur Straßenanbindung behandelt werden. Derzeit wird die Anbindung an den ÖPNV oft zu spät oder gar nicht berücksichtigt.

Zentrales Element der GRÜNEN Nahverkehrspolitik bildet ein eigenes Jülicher Ortsbussystem.

Auf der Basis des im vorigen Kapitel dargestellten Ist-Zustandes in Jülich ergeben sich für die Jülicher GRÜNEN folgende Detailziele:

1. Die konsequente Umsetzung der Mindeststandards, die der Nahverkehrsplan für Jülich als Mittelzentrum definiert. Das heißt: Die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle beträgt

maximal 300 m. Die Taktung in der Kernstadt beträgt an Werktagen 30 min. Die Anbindung an die Ortsteile erfolgt mindestens stündlich (siehe Ortsbuskonzept).

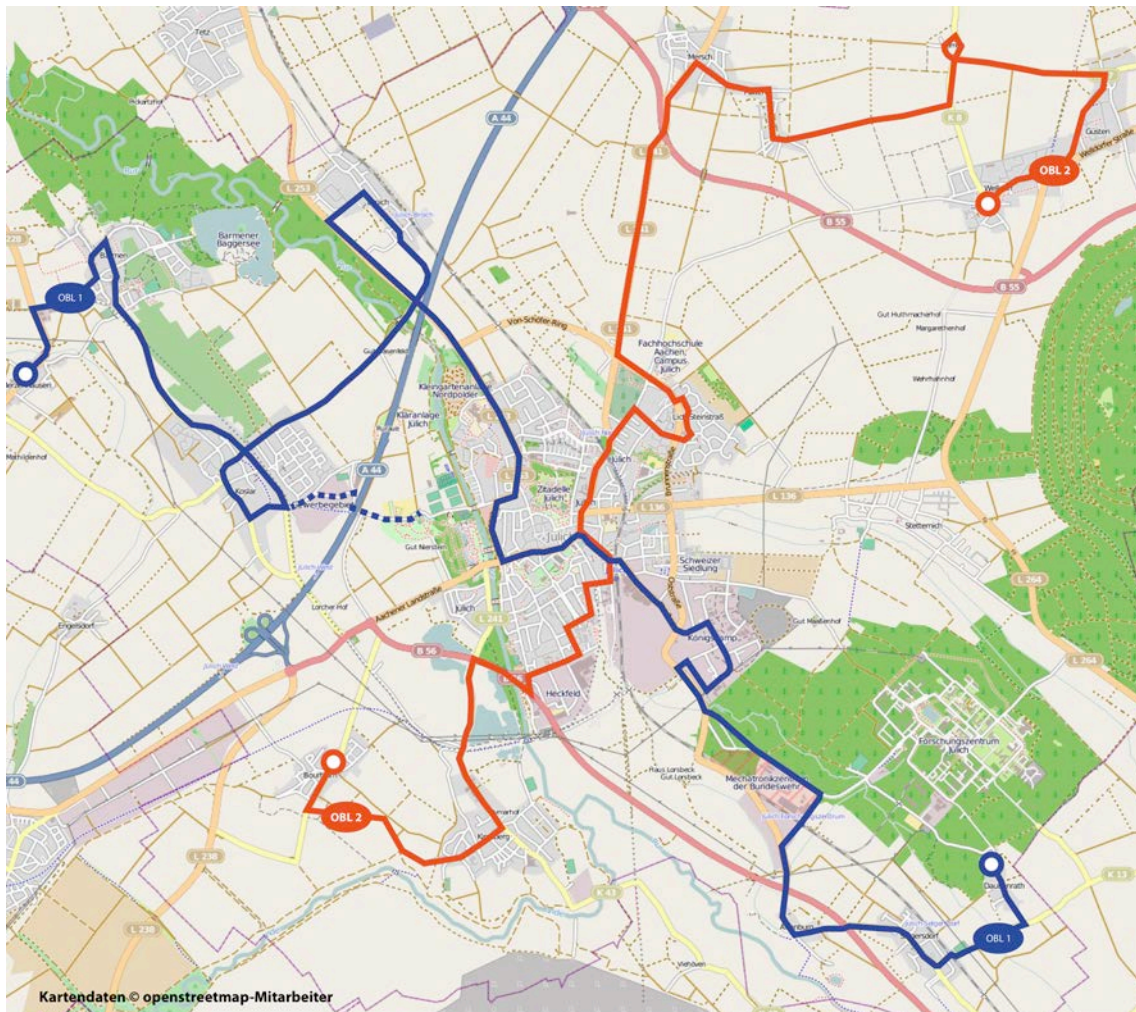
2. Die ÖPNV Verbindungen in alle wichtigen Nachbargemeinden müssen konkurrenzfähig zum privaten PKW sein. Das heißt, die Verbindung nach Titz muss dringend neu gestaltet werden (siehe Ortsbuskonzept).

3. Über diese „Grundversorgung“ hinaus muss das Fahrplanangebot auch an die veränderten Lebensumstände angepasst werden: Flexible Arbeitszeitmodelle, Ladenöffnungszeiten bis 22 Uhr, das Angebot von Abendveranstaltungen aller Art erfordern eine Ausweitung. An Werktagen sollten alle Ortsteile mindestens bis 22 Uhr erreicht werden können. Eine Frühverbindung der SB 11 nach Aachen sollte schon ab 5 Uhr existieren. Für Theater-, Konzert-, Kino- und Diskobesuche in den umliegenden Zentren müssen Freitags und Samstags Spät- und Nachtverbindungen aus Aachen (SB 11) und Düren (Rurtalbahn, Nachtbuslinie) angeboten werden.

4. Die Anbindung an die umliegenden Oberzentren Aachen, Köln, Mönchengladbach und Düsseldorf müssen, wie im regionalen Bereich auch, konkurrenzfähig zum privaten PKW sein. Wichtigster Einzelaspekt ist dabei der Schienen-Lückenschluss zwischen Linnich und Baal, damit Mönchengladbach und Düsseldorf mit der Bahn schnell erreichbar sind. Ein wesentlicher Zeitfaktor bei diesen Verbindungen sind die Umsteigezeiten. Hier müssen die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Buslinien auf die Fahrzeiten von Rurtalbahn und SB 11 abgestimmt werden.

5. In der Stadtverwaltung wird die Stelle eines/r Mobilitätsbeauftragten eingerichtet. Als Ansprechpartner der Bürger bei allen Fragen und Beschwerden zum ÖPNV und zur Fahrradfreundlichkeit ist er/sie Mittler zwischen den Jülicher Bürgern und den zuständigen regionalen und überregionalen Stellen in Verwaltung und Verkehrsbetrieben.

## 4.4 Das GRÜNE Ortsbuskonzept



*Mögliche Linienführung eines Jülicher Ortsbussystems mit zwei Linien*

Das Dilemma des Jülicher ÖPNV besteht im Wesentlichen in der Kopplung der innerörtlichen Nahverkehrsversorgung an die regionalen und überregionalen Bus- und Bahnverbindungen. Buslinien, die eigentlich die Verbindung in die Nachbargemeinden herstellen sollen, müssen gleichzeitig die Jülicher Ortsteile versorgen. Eine wünschenswerte und möglicherweise auch rentable innerörtliche 30min-Taktung kann aber gleichzeitig für eine regionale Verbindung im ländlichen Raum kaum kostendeckend dargestellt werden. Zudem wird die Fahrzeit der regionalen Buslinien, durch komplizierte Linienführungen oft inakzeptabel verlängert.

Dies wird besonders bei der Buslinie SB11 nach Aachen und den Buslinien 270 und 284 nach Titz deutlich. Die Linien 270 und 284 benötigen besonders lange, weil versucht wird, neben der

regionalen Verbindung nach Titz mit ihnen auch noch die Jülicher Ortsteile Lichsteinstrass, Mersch/Pattern und Welldorf/Güsten anzubinden, anstatt einen möglichst direkten Weg zu nehmen. Bei der SB11 führt der Versuch, das Forschungszentrum, die Fachhochschule und das Stadtzentrum gleichzeitig an das Aachener Zentrum anzubinden, zu einer völlig unübersichtlichen Linienführung. Von einem Schnellbus kann dabei in den meisten Fällen nicht mehr die Rede sein. Dieses Dilemma kann nur durch eine Trennung des innerörtlichen Nahverkehrs vom regionalen ÖPNV gelöst werden.

Außerdem sind das Gewerbegebiet Königskamp mit dem Technologiezentrum, Teile des Nordviertels, das Schulzentrum, Teile des Heckfeldes sowie der Brückenkopfpark bisher gar nicht an das Nahverkehrsnetz angebunden.

Innerstädtische Standards können nicht mit einem regional ausgerichteten Liniennetz erreicht werden, sondern nur durch ein speziell dafür ausgelegtes Ortsbusnetz.

Durch die Einrichtung von zwei Ortsbuslinien können die Anbindungslücken geschlossen und gleichzeitig das regionale Busliniennetz von seinen innerörtlichen Aufgaben entlastet werden (siehe Abbildung). Bestehende Buslinien können dabei in Einzelfällen auch durch eine Ortsbuslinie ersetzt werden (281, 223). Außerdem könnten sie die Aufgaben eines innerstädtischen Nachtbusses übernehmen.

Das GRÜNE Ortsbuskonzept sieht die Einrichtung von zwei Linien vor: Die erste Linie durchquert das Stadtgebiet von Nordwest nach Südost (siehe Karte OBL-1). Diese Linie ersetzt die bestehenden Buslinien 281 von Freialdenhoven und 223 nach Daubenrath. Die OBL-1 erschließt zusätzlich – mit einer Stichfahrt - den Brückenkopfpark, den Ortsteil Broich und das Gewerbegebiet Königskamp mit dem Technologiezentrum.

Die OBL-2 verkehrt von Bourheim, über Kirchberg und das Heckfeld zum Bahnhof/ZOB. Von dort weiter über Mersch/Pattern nach Welldorf/Güsten. Dabei wird sowohl Lichsteinstrass als auch Serest angebunden. Diese Linie entlastet die Regionallinien 270 und 284. Beide Linien könnten dann, ohne den zeitraubenden Umweg über Lich-Steinstrass und Pattern (270), bzw. die Schleife durch Welldorf (284), Titz anfahren. Die OBL-2 kann zukünftig, zusammen mit der Linie 270, auch das geplante Gewerbegebiet Merscher-Höhe erschließen.

Beide Ortsbuslinien sollten zu den Hauptverkehrszeiten im Stundentakt, zeitversetzt zu den Regionalbuslinien verkehren. Für die Ortsteile Koslar, Kirchberg, Welldorf/Güsten und Mersch/Pattern könnte dadurch eine Anbindung an die Kernstadt im 30 Minuten-Takt erreicht werden.

Ein solches Ortsbusliniennetz ist nicht kostenneutral zu realisieren. Durch den Wegfall der Buslinien 281 und 223 sowie die Fahrzeitreduzierung bei den Linien 270 und 284 ergeben sich jedoch auch erhebliche Einsparungen, die dagegen aufgerechnet werden müssen. Durch das deutlich verbesserte Angebot würden zudem neue Kunden gewonnen.

Da die Ortsbuslinie OLB-1 die Linien 281 und 223 ersetzt, sollte sie weiter von der Dürener

Kreisbahn betrieben werden. Für die Ortsbuslinie OLB-2 unterstützen die Jülicher GRÜNEN auch das Konzept des Bürgerbusses, soweit eine genügende Zahl ehrenamtlicher Busfahrer zur Verfügung steht.

#### 4.4.1 ÖPNV Preise Qualität und Service

Besonders im innerstädtischen Nahverkehr in Jülich kritisierten viele der Befragten in einer eigenen Umfrage die hohen Fahrpreise, die unübersichtliche Tarifstruktur und das Fehlen von preiswerten Tickets für Auszubildende. Eine positive Neuerung ist allerdings das subventionierte „Mobilticket“ des Kreises Düren, das seit 2009 die Empfänger/innen von Sozialleistungen für nur 15 Euro monatlich erwerben können. Hier fehlt ein „Jülich-Ticket“, mit dem zu einem vergünstigten Preis das gesamte Stadtgebiet befahren werden kann. Veranstaltungen könnten bei geschickter Vermarktung mit Kombitickets auch Besucher/innen nach Jülich locken, die sonst mangels Fahrgelegenheit zu Hause bleiben müssten.

Für Fahrgäste gibt es bei Problemen oder Beschwerden keine Anlaufstelle in Jülich. Während die Dürener Kreisbahn in der Stadt ein eigenes Kundenbüro hat und bei Missständen schnell reagiert, sind AVV und RVE nicht vor Ort vertreten. Für Verwirrung sorgen zudem die Subunternehmer, die mit eigenen Bussen fahren, so dass die jeweilige Zuständigkeit manchmal unklar bleibt. Hier gilt es, eine zentrale Ansprechmöglichkeit in der Stadtverwaltung zu schaffen.

Um Neukunden zu gewinnen, muss dringend das oft schäbige Erscheinungsbild so mancher Bushaltestelle wie auch der eingesetzten Fahrzeuge verbessert werden. Behindertengerechte Niederflerbusse sollten ebenso Standard werden wie Haltestellen mit beleuchteter Fahrgastinformation und Wartehäuschen mit Regenschutz und Sitzgelegenheit. Die ausgehängten Fahrpläne und Netzkarten sollten gut lesbar und einfach verständlich sein, außerdem durch Netzkarten ergänzt werden, um Gelegenheitsnutzern den Überblick zu erleichtern.

Um lange Umsteigezeiten zu vermeiden, müssten die bestehenden Buslinien besser vernetzt und auf die überregionalen Linien abgestimmt sein.

## 4.5 Maßnahmen zum ÖPNV

### *Kurzfristige Maßnahmen*

#### **Qualitätsstandards für Haltestellen**

Alle Haltestellen im Stadtgebiet werden mit einem Jülicher Nahverkehrsnetzplan ausgestattet.

Fahrplanaushänge werden beleuchtet und deutlich lesbar in Augenhöhe angebracht.

Heruntergekommene Wartehallen werden saniert.

Der Zustand der Bushaltestellen wird regelmäßig durch den Mobilitätsbeauftragten überprüft, und er veranlasst gegebenenfalls Reinigungs- und Reparaturmaßnahmen.

#### **Beschwerdemanagement**

Um der Bevölkerung eine zentrale Anlaufstelle zu allen Themen des Nahverkehrs zu bieten, wird in der Stadtverwaltung die Stelle einer/s „Mobilitätsbeauftragten“ geschaffen. Hier werden Kritik oder Vorschläge zum ÖPNV und zum Fahrradverkehr aufgegriffen und an die Verkehrsunternehmen oder die Stadtverwaltung weitergeleitet. Der Mobilitätsbeauftragte sorgt in umgekehrter Richtung dafür, dass Informationen zum Nahverkehr die Bevölkerung erreichen, z.B. durch die Veröffentlichung im Stadtmagazin.

#### **Angebotsverbesserungen**

Die Schnellbuslinie SB 11 verkehrt auch abends bis ca. 22 Uhr und vor allem auch samstags durchgehend bis Aachen. Zusätzlich wird an Werktagen eine Frühlinie um 5 Uhr nach Aachen eingesetzt.

Die Buslinie 281 oder 279 wird durch das Nordviertel geführt.

Der Schülerspezialverkehr wird aufgelöst und die Busverbindungen können von der gesamten Bevölkerung genutzt werden.

### *Mittelfristige Maßnahmen*

#### **Neue Ticketangebote**

Um neue Fahrgäste zu gewinnen, wird ein „Jülich-Ticket“ eingeführt, das in den nachfrage-schwachen Zeiten von 9 bis 16 Uhr sowohl für Hin- wie Rückfahrt gültig ist.

Die Stadtverwaltung führt ein Jobticket ein und unterstützt die Einführung bei der Fachhochschule, dem Forschungszentrum und anderen größeren Arbeitgebern, wie der Zuckerfabrik.

#### **Verbesserung der Umsteigebeziehungen**

Alle Busfahrer und Zugführer können per Funk miteinander kommunizieren und eigene Verspätungen melden, damit besonders abends und an den Wochenenden wichtige Verbindungen gewährleistet werden können.

#### **Angebotsverbesserungen**

Die Buslinien 281 und 223 werden zusammengelegt und verkehren auf einer leicht veränderten Route und mit höherer Taktung von Freialdenhoven nach Daubenrath (siehe Ortsbuskonzept).

Eine zweite Ortsbuslinie von Bourheim über Kirchberg, Zentrum, Mersch/Pattern nach Welldorf/Güsten wird eingerichtet (siehe GRÜNES Ortsbuskonzept).

### *Langfristiges Ziel*

Langfristig könnte ein attraktives Bus- und Bahnangebot die Benutzung eines eigenen Autos weitgehend überflüssig machen. Neben den regulären Buslinien würden Elektro-Kleinbusse (mit in Jülich erzeugter Energie) flexibel und bedarfsgerecht eingesetzt. Für Veranstaltungen aller Art wären Kombitickets obligatorisch, Hin- und Rückfahrt mit den Ortsbussen in alle Himmelsrichtungen wäre gewährleistet.



## 4.6 Radfahren in Jülich

### 4.6.1 Ausgangslage und Ziele

Aufgrund seiner Topografie und seiner Struktur ist Jülich grundsätzlich eine ideale Stadt zum Radfahren: relativ klein, eben, viele Wohngebiete mit Tempo 30 und etliche Radwege, besonders für die Verbindung in die Ortsteile. Auf den für Radfahrer besonders interessanten Kurzstrecken der Innenstadt gibt es jedoch kaum ausgewiesene Radwege oder Schutzstreifen. Dies betrifft vor allem die Hauptverkehrsstraßen (Große Rurstraße, Neusser Straße, Linnicher Straße, Römerstraße ab Kreuzung Brunnenstraße, Ostring und Dürener Straße). Auch die auf den Bürgersteigen markierten Radwege sind oft zu schmal und gefährden Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer mehr als sie nützen. Besonders im Innenstadtbereich sind auf der Fahrbahn markierte Schutzstreifen besser und sicherer als der Versuch, auf engstem Raum separate Radwege einzurichten, zumal die Querung von Radwegen und Straßen Unfallschwerpunkte bilden (Empfehlung des ADFC). In Jülich gilt dies für nahezu alle innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen.

Straßenschäden, die von Autofahrern noch kaum bemerkt werden, bedeuten für Radfahrer oft schon erhebliche Unannehmlichkeiten oder sogar Gefährdungen. Daher müssen Radwege besser gepflegt werden als Straßen. In Jülich ist der Zustand der Radwege streckenweise desolat (aufgeplatzter Asphalt, schadhafte Pflaster usw.).

Die Fahrradbeleuchtung ist darauf ausgelegt, gesehen zu werden, und nicht unbedingt dazu geeignet, selbst viel zu sehen. Daher bedeuten unbeleuchtete Radwege ein erhöhtes Gefahrenpotential. Ein komplett beleuchtetes Radwegenetz kann jedoch nicht das Ziel sein. Hier gilt es, besondere Gefahrenpunkte zu identifizieren und diese bei Dunkelheit gezielt zu beleuchten. Der Radweg zwischen Koslar und Barmen ist zum Beispiel unbeleuchtet, obwohl hier viele Schulkinder von und nach Overbach fahren. Durch punktuelle Beleuchtung kann die Sicherheit hier verbessert werden.

In einem dafür besonders geeigneten Ort wie Jülich ist **GRÜNES Ziel**, ein lückenloses Radwegenetz, damit Radfahren für möglichst viele Leute attraktiv wird. Dieses Wegenetz muss an Gefahrenpunkten in der Dunkelheit beleuchtet

werden. Außerdem gehören dazu sichere Ab- und Unterstellplätze. An zentralen Punkten der Innenstadt könnten Fahrradboxen installiert werden.

### 4.6.2 Maßnahmen

#### Kurzfristige Maßnahmen

Aus Gründen der Verkehrssicherheit muss das Radwegenetz komplett überprüft und müssen die dringendsten Reparaturen sofort durchgeführt werden.

Gefährliche Bereiche, besonders Radwege, die als Schulweg dienen, werden mit kostengünstiger LED-Technik beleuchtet.

Am Bahnhof werden gesicherte Unterstellmöglichkeiten geschaffen.

Die Stadtverwaltung hält Dienstfahräder für ihre Mitarbeiter bereit.

Der/Die „Mobilitätsbeauftragte“ ist auch für die Belange der Radfahrer zuständig.

Jülich beteiligt sich an dem alljährlichen Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“.

#### Mittel- und langfristige Maßnahmen

Auf den Hauptverkehrsstraßen der Innenstadt werden Schutzstreifen für Radfahrer markiert.

Die Lücke des Ruruferradweges bei Altenburg wird, unter Beachtung von Naturschutzaspekten, geschlossen.

Die Kreisstraße 40 von Jülich nach Welldorf erhält einen separaten Radweg.

Am Bahnhof wird ein Fahrradverleih eingerichtet, der auch Elektrofahrräder anbietet. An zentralen Punkten in der Stadt gibt es diebstahlsichere Fahrradboxen und Aufladestationen für Elektrofahrräder.



*Beispiel für Fahrradschutzstreifen*

## 4.7 Verkehrsinfrastruktur

### 4.7.1 Ausgangslage

Wenn Jülich etwas mit einer Großstadt gemeinsam hat, dann ist es der tägliche Verkehrsstau. Zum einen auf der Großen Rurstraße, zum anderen auf der Wiesenstraße. Die Ursachen dafür liegen jedoch nur zu einem kleinen Teil in einer hohen Verkehrsdichte. Zum größten Teil sind sie hausgemacht. Der alltägliche Stau ist in keiner Stadt ein Zeichen von Urbanität, sondern immer Ausdruck verfehlter Verkehrsplanung, durch die die Lebensqualität in der Stadt eingeschränkt wird. Beispielsweise seien folgende Punkte genannt:

Der gewerbliche LKW-Verkehr aus den Jülicher Gewerbegebieten ist oft gezwungen, die Innenstadt zu durchqueren. Dies gilt speziell für den Speditionsverkehr aus dem Bereich Bahnhofstraße/Dürener Straße. Hier fehlt eine südliche Umgehung, die den Verkehr aller Gewerbegebiete aufnehmen könnte.

Die Fußgängerzone in der Innenstadt ist nicht konsequent vom PKW-Verkehr befreit. Eine Einfahrt über Baierstraße oder Düsseldorfer Straße ist möglich und wird dementsprechend auch genutzt, obwohl die Fußgängerzone als solche ausgewiesen ist. Auch der Kirchplatz wird zunehmend als Parkplatz genutzt. Dieser Verkehr schädigt nicht nur den Straßenbelag, sondern bedeutet auch für Fußgänger und Radfahrer eine zunehmende Gefahr. Zudem wird die Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone negativ beeinflusst. Die Zurückdrängung des PKW und vor allem des LKW-Verkehrs aus der Innenstadt würde zu erheblichen Verbesserungen des Wohnumfeldes und einer größeren Sicherheit für Radfahrer führen.

Das Parkplatzangebot in Jülich ist durchaus ausreichend. Nur an Samstagen gibt es Kapazitätsprobleme. Durch die Gebührenfreiheit an Samstagen blockieren jedoch Dauerparker die Parkplätze und schrecken damit auswärtige Besucher ab.

Auch wenn die Verkehrsdichte nicht das Hauptproblem in Jülich ist, ist jede Reduzierung des PKW-Verkehrs in der Innenstadt aus ökologischen, Kosten- und Attraktivitätsgründen sinnvoll. Ein alternativer Ansatz zur PKW-Nutzung ist das Car-Sharing. Erste Ansätze sind in Jülich vorhanden. Ergänzend sollte die Stadtverwaltung solche Modelle selber nutzen und durch Ausweisung entsprechender Parkplätze fördern.

### 4.7.2 Maßnahmen

#### Kurzfristige Maßnahmen

Die Einfahrt in die Fußgängerzone über die Baierstraße und die Düsseldorfer Straße wird durch Absperrungen verhindert.

Die Stiftsherrenstraße wird als Sackgasse ausgewiesen und die Einfahrt in die Fußgängerzone ebenfalls gesperrt.

Die Ampelanlage an der Kreuzung Römerstraße/Wiesenstraße/Brunnenstraße erhält für die Wiesenstraße/Brunnenstraße eine längere Grünphase, um den allabendlichen Stau abzumildern.

Die Parkgebührenfreiheit an Samstagen wird abgeschafft.

#### Mittel- und langfristige Maßnahmen

Die Rügenstraße wird von der Gereonstraße bis zum Kreisverkehr am Königskamp zu einer „Südumgehung“ ausgebaut, mit der die Gewerbegebiete Bahnhofstraße und Königskamp direkt an die B56 angeschlossen werden. Dadurch kann die Innenstadt vom gesamten Güter- und Lieferverkehr der südlichen Gewerbegebiete entlastet werden.

Die Kleine Rurstraße/Marktstraße wird für den Durchgangsverkehr gesperrt.

Die Stadtverwaltung reduziert ihren Dienstwagenbestand auf ein Mindestmaß (1 – 2 Fahrzeuge) und nutzt stattdessen Car-Sharing Angebote.