

Jülich macht mobil

Wie viele Klimaschutzfragen ist auch das Thema Mobilität in der momentanen Krise sehr in den Hintergrund getreten

Jülich • Die Frage, wie wir künftig mit weniger motorisiertem Individualverkehr mobil bleiben können, wird sich aber früher oder später stellen. Und da Lösungen lange dauern, müssen wir das Problem jetzt angehen. Die Stadtverwaltung hat inzwischen ein Mobilitätskonzept auf den Weg gebracht, das einen ersten Schritt darstellen könnte.

Überall wird Kritik laut

Doch bereits jetzt werden die Stimmen immer lauter, die die mangelnde Anbindung Jülichs, die schlechten Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zwischen Ortsteilen und Innenstadt und fehlende alternative Mobilitätsangebote kritisieren. So haben Vertreter von Forschungszentrum und Brainery Park beim Stadtgespräch im Dezember 2019 eine bessere Anbindung eingefordert. Denn es ist nicht so einfach, Wissenschaftler*innen davon zu überzeugen, in eine Stadt umzuziehen, in die der letzte Zug um 22.20 Uhr fährt. Auch Studierende nennen die fehlenden Mobilitätsangebote als erstes, wenn sie nach Problemen in Jülich gefragt werden. Das gleiche Bild bei der Beteiligung für Bürger*innen zum integrierten Handlungskonzept (InHK). Es bezogen sich so viele Äußerungen auf die fehlenden Bus- und Bahnverbindungen, dass das InHK nun mit einem Mobilitätskonzept „verzahnt“ werden soll.

Wenn man bedenkt, dass von vielen Orten kein Bus fährt oder die Taktung viel zu selten ist, verwundert es nicht, dass sich die Eltern von Jülicher Schüler*innen gegen ein School&Fun-Ticket aussprechen, mit dem ihre Kinder im ganzen Kreisgebiet auch in ihrer Freizeit kostenlos Bus und Bahn benutzen könnten. Nun sind ja im vergangenen Januar groß öffentlich angekündigt die neuen Busse der Rurtalbus GmbH gestartet. Leider bringen sie für Jülich nur marginale Verbesserungen. Es gibt nun einen Schnellbus von der S-Bahn-



Endstation Gleis

haltestelle in Merzenich zum Forschungszentrum. Von Jülich nach Merzenich zur S-Bahn zu kommen, bleibt weiterhin mühsam. Außerdem wurde ein Schnellbus zwischen Jülich und Titz eingeführt und die Buslinie Düren – Merken über Kirchberg bis nach Jülich verlängert. Weitere kleine Verbesserungen betreffen die Linien von Jülich nach Linnich, Aldenhoven und über Kirchberg nach Weisweiler. Weiterhin kein Bus fährt zu Berufsverkehrszeiten im ganzen Nordviertel. Dort verkehrt zwischen ca. 9 und 17 Uhr der im Ehrenamt geführte Bürgerbus, der keinem anderen Busunternehmen Konkurrenz machen darf. Ebenso fährt kein Bus in Broich, weil dort eine Haltestelle der Rurtalbahn ist, die allerdings weit außerhalb liegt. Vor allem aber gibt es ab Samstagmittag am ganzen Wochenende und abends keine Busverbindungen in viele Ortsteile. Von Querverbindungen gar nicht zu sprechen. In der Planung für den Nahverkehr des Kreises Düren, die bereits 2016 beschlossen und erst jetzt umge-

setzt ist, weil die Busleistungen europaweit ausgeschrieben werden mussten, wurden für Jülich klare Worte gefunden: „Die räumliche Erschließung in Jülich weist eklatante Mängel im nördlichen Bereich des Hauptortes auf. Weitere Mängel sind in Broich, Kirchberg, Güsten, Bourheim und im südlichen Bereich des Hauptortes festzustellen.“ Der erhebliche Mangel im Nordviertel wird durch den Bürgerbus geschlossen. „Diese Bedienung wird seitens des Nahverkehrsplanes als ausreichend angesehen und entspricht damit dem ausdrücklichen Wunsch der Stadt Jülich.“ So wurde das vor fünf Jahren gesehen. Damals gab es noch keine Diskussion über eine CO₂-Bepreisung oder über eine notwendige Mobilitätswende. Es müsste also dringend darauf hingewirkt werden, dass der Nahverkehrsplan überarbeitet werden muss. Das passiert aber nicht mehr in regelmäßigen Abständen, sondern laut Gesetz nur „bei Bedarf“. Verschiedene neue Schienenverbindungen sind im Gespräch. Der Lückenschluss Linnich-Baal und damit

eine Verbindung Richtung Norden soll angeblich jetzt endlich in die Planung gehen. Außerdem werden eine Reaktivierung der einstigen Kreisbahnstrecke von Jülich über Kirchberg und Koslar nach Puffendorf als „Brain-Train“ von Jülich nach Aachen bzw. eine S-Bahn-Strecke Aachen-Jülich-Bedburg diskutiert. Auch wenn das alles noch lange dauern wird, sollten wir uns damit befassen, wie wir von den verschiedenen Ortsteilen Jülichs überhaupt zum Bahnhof kommen.

Erste positive Schritte

Es besteht Hoffnung, dass im Rahmen des Strukturwandels die Dinge schneller als bisher vorangebracht werden könnten. Aber dafür müssen die Projekte ausgearbeitet und Fördermittel dafür beantragt werden. Momentan sehen die GRÜNEN dafür keine Kapazitäten bei der Stadtverwaltung. Im Frühjahr 2020 ist Jülich dem Zukunftsnetz NRW beigetreten und hat eine Mobilitätsbeauftragte benannt. Neben der Benennung müssen aber auch Stellenanteile für diese Aufgabe vorgesehen werden und das Thema Mobilität in der ganzen Verwaltung verankert werden.

Dies ist auch deshalb erforderlich, weil der Bürgermeister im vergangenen Herbst den Antrag der GRÜNEN, ein Mobilitätskonzept zu erstellen, im Rahmen seiner Sofortmaßnahmen für den Klimaschutz aufgegriffen hat. Das Konzept ist – zum Teil finanziert aus Fördermitteln – inzwischen beauftragt. Im Juni und Juli hat eine erste Online-Befragung stattgefunden. Sehr positiv war, dass alle bisher von den Bürger*innen zu verschiedenen Anlässen eingebrachten Ideen in der Beteiligung aufgelistet wurden (www.juelich.de/mobilitaetskonzept).

Die GRÜNEN haben sich bei den Vorgesprächen zu dem Mobilitätskonzept dafür eingesetzt, dass die Verbesserung der verkehrsmittelübergreifenden Erreichbarkeit der Innenstadt aus den Stadtteilen ein zentrales Ziel des Konzepts ist. Denn meist wird bei Projekten nur geschaut, wo mit den geringsten Mitteln der größte Nutzen erzielt werden kann. In Jülich kann der größte Effekt immer bei den Mitarbeiter*innen des Forschungszentrums erreicht werden. Die Ortsteile bleiben in der Regel auf der Stre-

cke. Außerdem sollen mit dem Konzept unter anderem Maßnahmen für eine emissionsarme Mobilität aufgezeigt, der Umweltverbund gestärkt und die verschiedenen Verkehrsmittel vernetzt werden.

Aus unserer Sicht müssen die Menschen und ihre Mobilitätsbedürfnisse bei der Erstellung des Konzepts in den Mittelpunkt gestellt werden. Das heißt, dass zunächst erfragt wird, wie und warum sich die Menschen von A nach B bewegen möchten. Um auf der Grundlage dieses Mobilitätsbedarfs zu schauen, mit welchem Verkehrsmittel das ermöglicht werden kann und wie diese verknüpft werden können. Leider werden bislang solche Planungen nach den einzelnen Verkehrsträgern entwickelt. Um dann festzustellen, dass ein Bus nicht benutzt wird. Ob er aber benutzt werden würde, wenn er öfter fahren würde, eine kürzere Fahrtzeit hätte oder eine andere Strecke bedienen würde, erfährt man so nicht. Deswegen haben wir auch auf eine umfangreichere Beteiligung der Bevölkerung gedrungen. Am besten

wären Haushaltsbefragungen, die in dem Konzept nicht vorgesehen sind. Es ist nun immerhin möglich, Bedürfnisse, Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge einzubringen und sich über Stadtpaziergänge oder Radtouren zu beteiligen. Eine breite Beteiligung ist enorm wichtig, um Änderungen vorzubringen. Nur so kommt das Thema endlich ganz nach oben auf die Agenda.

Alternativen müssen her

Wobei auch das mit den Konzepten in Jülich schwierig ist. Zu viele davon wurden erstellt und dann nicht umgesetzt. Damit das Mobilitätskonzept nicht zu einem weiteren Konzept wird, das in der Schublade verschwindet, werden die GRÜNEN nachdrücklich darauf dringen, dass die entwickelten Maßnahmen auch tatsächlich umgesetzt werden. Mobilität ist eine soziale Frage. Individuelles Fahren mit dem eigenen PKW können sich schon jetzt immer weniger Menschen überhaupt erlauben. Nur für einige Be-



E-Bike-Ladestation

rufe kommt mit Homeoffice eine Alternative in Sicht, die Fahrten von und zur Arbeit spart und womöglich die individuelle Mobilität für Familien mit nur einem Auto insgesamt steigert. Immer mehr Menschen wünschen und suchen auch Alternativen zum eigenen PKW, selbst auf dem Land.

Das sind natürlich zunächst einmal durchgehende, verkehrssichere und bedarfsabhängig beleuchtete Rad-

wege mit den dazugehörigen sicheren Abstellmöglichkeiten. Aber auch flexible, kleinere Rufbusse oder die von uns zusammen mit der JÜL/UWG beantragten Mitfahrbanke und Carsharing- und Ridesharing-Angebote müssen diskutiert werden. Wer vom PKW auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen will, kann das bei dem aktuellen Angebot hier im ländlichen Raum schlicht nicht. Das müssen wir ändern. (tik)

Klimaschutz muss bei allen Entscheidungen berücksichtigt werden

Mit dem Beitritt zum Klimabündnis im Jahr 1995 hat sich die Stadt Jülich das Ziel gesetzt, aktiv zur CO₂-Reduzierung beizutragen. Bezogen auf das Jahr 1990 wird bis 2030 eine Halbierung der Pro-Kopf-Emissionen angestrebt. Um der aktiven Rolle beim Klimaschutz gerecht werden zu können, wurde Anfang des Jahres 2011 ein Förderantrag zur „Erstellung eines integrierten kommunalen Klimaschutzkonzeptes“ eingereicht. Ziel des Ende 2012 an die Stadt Jülich übergebenen Klimaschutzkonzeptes ist es, Wege zur Reduzierung der Energieverbräuche und Treibhausgase in Jülich aufzuzeigen.

2015 wurde auf der Pariser Klimakonferenz beschlossen, die Erderhitzung wenn möglich auf unter 1,5 Grad zu begrenzen. Dafür müssen die CO₂-Emissionen drastisch gesenkt werden. Nach den Berechnungen des Weltklimarats muss die Weltgemeinschaft 2030 klimaneutral sein, um dieses Ziel mit einer Zwei-Drittel-Wahrscheinlichkeit zu erreichen. Bei einer Klimaneutralität bis 2050 liegt die Wahrscheinlichkeit nur bei 33 Pro-

zent. Daher streben die GRÜNEN für die Stadt Jülich eine Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 an.

Die dramatische Entwicklung der vergangenen 25 Jahre veranlasste die Jülicher GRÜNEN, im Juli 2019 die Ausrufung des Klimanotstandes in der Stadt Jülich zu beantragen. Die Stadt Jülich sollte damit die Eindämmung der Klimakrise und ihrer schwerwiegenden Folgen als Aufgabe von höchster Priorität anerkennen. Das hätte bedeutet, ab sofort die Auswirkungen auf das Klima bei jeglichen Entscheidungen zu berücksichtigen und Lösungen zu bevorzugen, die sich positiv auf Klima-, Umwelt- und Artenschutz auswirken. Zu guter Letzt wurde die Stadtverwaltung aufgefordert, nach Mitteln und Wegen zu suchen, wie das bestehende Klimaschutzkonzept durch ein Mobilitätskonzept ergänzt werden kann, zum Beispiel im Rahmen der neuen Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements. Alle Forderungen im Antrag der GRÜNEN wurden von der Jülicher Stadtverwaltung und den anderen im Stadtrat vertretenen Parteien



©kalitologie - stock.adobe.com

abgelehnt. Jedoch führte der Antrag immerhin dazu, dass im weiteren Verlauf der Jahre 2019 und 2020 das Thema Klimaschutz eine bedeutendere Rolle in der Jülicher Politik einnahm. Neben der Erstellung eines Mobilitätskonzepts wurden 11 Klimaschutz-Sofortmaßnahmen beschlossen, allerdings zum großen Teil bisher nicht umgesetzt. Es ist auch zu befürchten, dass die bislang getroffenen Maßnahmen nicht ausreichen, um eine unkontrollierbare globale Erhitzung mit nicht

absehbareren Folgen zu verhindern. Die Jülicher GRÜNEN möchten deutlich machen, dass wir jetzt gemeinsam sofortige und entschlossene Anstrengungen zum Klimaschutz unternehmen müssen. Bei allen Entscheidungen im politischen Rahmen müssen künftig die Auswirkungen auf das Klima berücksichtigt werden und gleichzeitig wollen wir in Jülich ein deutliches Zeichen für einen klimaneutralen und zukunftsfähigen Lebensstil setzen. (ses)