

Mobilitätskonzept für Jülich



Auftraggeber:

Stadt Jülich
Der Bürgermeister

Bearbeitung:
Mai 2020 – Mai 2021

Büro für Verkehrs- und Stadtplanung
BVS Rödel & Pachan
Kirchhoffstraße 80
47475 Kamp-Lintfort
Telefon: 0 28 42 / 47 03 88 und 0 28 04 / 88 20
Telefax: 0 28 04 / 88 20
www.bvs-verkehrsplanung.de
info@bvs-verkehrsplanung.de



1	<u>AUFGABENSTELLUNG MOBILITÄTSKONZEPT</u>	5
1.1	KURZER GESCHICHTLICHER AUFRISS DER VERKEHRSKONZEPTE	5
1.2	UNTERSCHIED ZWISCHEN MOBILITÄT UND VERKEHR	6
1.3	AKTUELLE ENTWICKLUNG IN DEN STÄDTEN UND REGIONEN	8
2	<u>INTERDISZIPLINÄRE HERANGEHENSWEISE</u>	10
2.1	VERWALTUNG	10
2.1.1	FACHBEREICHE	10
2.1.2	BAULASTTRÄGER	10
2.2	UNTERNEHMEN, DIENSTLEISTER, ARBEITGEBER	10
2.2.1	FAHRRADABSTELLANLAGEN	10
2.2.2	„JOB-RAD“ UND ANDERE ANREIZE	11
2.2.3	UMKLEIDEMÖGLICHKEITEN, DUSCHEN	11
2.3	BAUHERREN, WOHNUNGSBAUGESELLSCHAFTEN	11
2.3.1	FAHRRADABSTELLANLAGEN	11
2.4	BETEILIGUNGSVERFAHREN	12
2.4.1	BEGLEITUNG DES KONZEPTS DURCH EINEN LENKUNGSKREIS	12
2.4.2	ONLINE-BEFragung DER BEVÖLKERUNG ZUM MOBILITÄTS-KONZEPT	12
2.4.3	BEWERTUNG DER ANREGUNGEN DURCH DIE TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMER	16
2.4.4	BETEILIGUNG DER BEVÖLKERUNG IN TERMINEN VOR ORT	18
2.4.5	ANREGUNGEN AUS DER BEFRAGUNG ZUM FAHRRADKLIMA DES ADFC	18
2.4.6	RADAR-AUSWERTUNG UND BEFRAGUNGEN IM RAHMEN DER EUROPÄISCHEN WOCHE DER MOBILITÄT	19
3	<u>ÖPNV</u>	20
3.1	BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE	20
3.1.1	STRASSEN- GEBUNDENER ÖPNV	21
3.2	SCHIENENVERKEHR	22
3.3	ON DEMAND VERKEHR	25
3.4	MOBILSTATIONEN	31
3.4.1	RAHMEN UND FUNKTIONSWEISE	31
3.4.2	BEISPIELHAFT ELEMENTE EINER MOBILSTATION	33
	<u>FAHRRADABSTELLANLAGEN/ BIKE & RIDE (B&R)</u>	33
	<u>PARK & RIDE-ANLAGEN (P&R)</u>	37
	<u>UMFELDGESTALTUNG</u>	38
	<u>HALTESTELLENINFRASTRUKTUR FÜR WARTENDE</u>	38
3.4.3	PLANUNG VON MOBILSTATIONEN IN JÜLICH	39

3.5 SEILBAHN	42
<u>4 FUßGÄNGERVERKEHR</u>	43
4.1 DIE ELEMENTARSTE VERKEHRSART	43
4.2 MAßNAHMEN	43
4.3 BARRIEREFREIHEIT	44
<u>5 KFZ-VERKEHR</u>	45
5.1 PARKEN	45
5.1.1 PARKEN AN DER QUELLE	45
5.1.2 PARKEN AM ZIEL	45
5.2 ELEKTRIFIZIERUNG	46
5.3 BÜRGERBEFRAGUNG	46
<u>6 FAHRRADVERKEHR</u>	47
6.1 BEDEUTUNG DES FAHRRADES ALS VERKEHRSMITTEL	47
6.1.1 AKTIONSRADIUS	47
6.1.2 TRANSPORTMÖGLICHKEITEN	48
6.1.3 WETTERABHÄNGIGKEIT ?	48
6.1.4 PLATZSPARENDES PARKEN UNMITTELBAR AM ZIEL	48
6.1.5 EMISSIONSARMES VERKEHRSMITTEL	48
6.1.6 SOZIALVERTRÄGLICHES VERKEHRSMITTEL	49
6.1.7 RADVERKEHRSFÖRDERUNG? WARUM?	49
6.2 BESTANDSAUFNAHME	50
6.3 ENTWICKLUNG EINES ROUTENKONZEPTE FÜR DEN RADVERKEHR	54
6.3.1 WARUM ROUTEN ENTWICKELT WERDEN MÜSSEN	54
6.3.2 ROUTEN VON DEN ORTSTEILEN IN DAS ZENTRUM	56
6.3.3 WEITERE NETZBESTANDTEILE IM RADVERKEHRSKONZEPT	69
6.3.4 ROUTEN VON ORTSTEIL ZU ORTSTEIL	70
6.3.5 ROUTEN IN NACHBARSTÄDTE	70
<u>7 KURZES FAZIT</u>	71
<u>8 ANHANG</u>	72
8.1 ERFASSTE MÄNGEL	72
8.1.1 MANGEL 001	72
8.1.2 MANGEL 002	73
8.1.3 MANGEL 003	74
8.1.4 MANGEL 004	75
8.1.5 MANGEL 005	77
8.1.6 MANGEL 006	78
8.1.7 MANGEL 007	79
8.1.8 MANGEL 008	81
8.1.9 MANGEL 009	82
8.1.10 MANGEL 010	84
8.1.11 MANGEL 011	85
8.1.12 MANGEL 012	86
8.1.13 MANGEL 013	88
8.1.14 MANGEL 014	89

8.1.15	MANGEL 015	93
8.1.16	MANGEL 016	95
8.1.17	MANGEL 017	98
8.1.18	MANGEL 018	100
8.1.19	MANGEL 019	102
8.1.20	MANGEL 020	103
8.1.21	MANGEL 021	104
8.1.22	MANGEL 022	105
8.1.23	MANGEL 023	106
8.1.24	MANGEL 024	107
8.1.25	MANGEL 025	109
8.1.26	MANGEL 026	110
8.1.27	MANGEL 027	111
8.1.28	MANGEL 028	112
8.1.29	MANGEL 029	114
8.1.30	MANGEL 030	116
8.1.31	MANGEL 031	118
8.1.32	MANGEL 032	119
8.1.33	MANGEL 033	120
8.1.34	MANGEL 034	121
8.1.35	MANGEL 035	122
8.1.36	MANGEL 036	124
8.1.37	MANGEL 037	125
8.1.38	MANGEL 038	126
8.1.39	MANGEL 039	127
8.1.40	MANGEL 040	128
8.1.41	MANGEL 041	129
8.1.42	MANGEL 042	130
8.1.43	MANGEL 043	131
8.1.44	MANGEL 044	133
8.1.45	MANGEL 045	134
8.1.46	MANGEL 046	135
8.1.47	MAßNAHME 047	136
8.1.48	MANGEL 048	137
8.1.49	MANGEL 049	138
8.1.50	MANGEL 050	139
8.1.51	MANGEL 051	140
8.1.52	MANGEL 052	141
8.1.53	MANGEL 053	142
8.1.54	MANGEL 054	143
8.1.55	MANGEL 055	144
8.1.56	MANGEL 056	145
8.1.57	MANGEL 057	146
8.1.58	MANGEL 058	147
8.1.59	MANGEL 059	148
8.1.60	MANGEL 060	149
8.1.61	MANGEL 061	150
8.1.62	MANGEL 062	151
8.2	PRIORITÄTENLISTE	152
8.2.1	SORTIERUNG NACH PRIORITÄTENREIHUNG	152
8.2.2	SORTIERUNG NACH KOSTEN	154
8.3	FUßGÄNGERVERKEHR, ERGEBNISSE DER BÜRGERBETEILIGUNG	155

1 Aufgabenstellung Mobilitätskonzept

1.1 Kurzer geschichtlicher Aufriss der Verkehrskonzepte

Im Nachkriegsdeutschland stand in der Wiederaufbauphase unter den Leitbildern wie der „verkehrsgerechten Stadt“ oder der „autogerechten Stadt“ ein leistungsfähiges Verkehrsangebot im Zentrum der Planungen, welches der ständig steigenden Nachfrage angepasst wurde. Zunächst wurden Generalverkehrspläne, um diesen Leitbildern gerecht zu werden. Durch umfänglichen Verkehrswegebau sollte den Überlastungserscheinungen entgegengewirkt werden. Konsequenz des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur waren weitere zusätzlich induzierte Verkehre, die ihrerseits wieder Anlass für einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gaben. Städtische Verkehrsplanungen waren in Deutschland jahrzehntelang davon geprägt, Situationsverbesserungen durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu erzielen, wodurch mehr Verkehr entstanden ist und die Mobilität nur bedingt, wenn überhaupt verbessert wurde. Im Fokus stand somit in erster Linie der Verkehr und nicht die Mobilität oder noch anders gesagt das Auto und nicht der Mensch.

Als zweite Kategorie von Planwerken zum Thema Verkehr wurde in den 1980er Jahren das Verkehrsentwicklungskonzept etabliert. Sein Fortschritt bestand darin, alle Verkehrsarten zu berücksichtigen, sodass auch dem Fuß- und Radverkehr sowie dem Öffentlichen Nahverkehr Raum gegeben wurde. Ebenso waren erste Ansätze der gedanklichen Vernetzung der Verkehrsträger erkennbar. Insgesamt haben sich die Verkehrsentwicklungspläne bewährt, in der Realität aber nicht zu einem gleichberechtigten Miteinander der Verkehrsträger geführt. Auch die gedankliche Vernetzung des Verkehrs wurde nicht konsequent zu Ende gedacht.

Seit einigen Jahren ist somit das Mobilitätskonzept als dritte Generation verkehrlicher Planungen entwickelt worden, welches einen deutlich veränderten Ansatz verfolgt. In aktuellen Planungsansätzen werden Mobilität und Verkehr als Gesamtheit betrachtet. Der Fokus liegt dabei nicht länger nur auf der Bewältigung des entstandenen Verkehrs, sondern bereits dort, wo Verkehr entsteht oder vermieden werden kann. Ansätze wie diese sind nur durch interdisziplinäre Denk- und Arbeitsweisen umsetzbar. Die nachfolgende Tabelle zeigt sehr anschaulich die Unterschiede zwischen der klassischen Verkehrsplanung und der nachhaltigen städtischen Mobilitätsplanung.

EIN NEUER WEG STÄDTISCHE MOBILITÄT ZU PLANEN

Die Tabelle zeigt vereinfacht die wesentlichen Unterschiede zwischen dem Planungsprozess, den dieses Dokument beschreibt und einem „traditionellen“ Planungsprozess.

Traditionelle Verkehrsplanung		Sustainable Urban Mobility Planning
Fokus auf dem Verkehr	→	Fokus auf den Menschen
Primäres Ziel: Verkehrsfluss und -geschwindigkeit	→	Primäre Ziele: Erreichbarkeit, Lebensqualität, Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit, soziale Gleichheit, Gesundheit, Umweltqualität
Fokus auf einzelnen Verkehrsträgern	→	Ausgeglichene Entwicklung aller Verkehrsträger bei gleichzeitiger Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger
Fokus auf Infrastruktur	→	Integrierter Ansatz für kosteneffiziente Lösungen
Sektorales Planungsdokument	→	Sektorales Planungsdokument, das durchgängig mit anderen Politikbereichen vernetzt ist (z.B. Flächennutzung, Soziale Dienstleistungen, Gesundheitswesen etc.)
Kurz- bis mittelfristige Planung	→	Kurz- bis mittelfristige Planung, die in eine langfristige Vision und Strategie eingebunden ist
Hohe Bedeutung administrativer Grenzen	→	Hohe Bedeutung funktionaler Abgrenzungen (Arbeitsmarktregionen)
Dominiert durch Verkehrsingenieure	→	Interdisziplinäre Planung
Expertenplanung	→	Partizipative, transparente Planung, die relevante Akteure einbindet
Begrenzte Bewertung der Auswirkungen	→	Intensive Evaluation der Auswirkungen und Gestaltung eines Lernprozesses

Abbildung 1: Quellen: Leitlinien, Entwicklung und Umsetzung eines Sustainable Urban Mobility Plan. Dezember 2013 Frank Wefering, Siegfried Rupprecht, Sebastian Bührmann, Susanne Böhler-Baedeker Rupprecht Consult - Forschung und Beratung GmbH

1.2 Unterschied zwischen Mobilität und Verkehr

Mobilität

Für Laien ist auf den ersten Blick oftmals nicht klar, was genau mit den Begriffen Mobilität und Verkehr gemeint ist. Daher erscheint es sinnvoll, sich zunächst die Definition für den Begriff Mobilität vor Augen zu führen.

„Potentielle Mobilität ist die Beweglichkeit von Personen, allgemein und als Möglichkeit. Realisierte Mobilität ist realisierte Beweglichkeit, ist die Befriedigung von Bedürfnissen durch Raumveränderung (kurz: Mobilität).“

aus Becker, U.; Gerike, R.; Völlings, A.: *Gesellschaftliche Ziele von und für Verkehr*, Heft 1 der Schriftenreihe des Instituts für Verkehr und Umwelt e.V. (DIVU), S. 71; Dresden 1999

Mobilität steht also nur für einen Verkehrsbedarf, der als Folge sozialer / gesellschaftlicher Aktivitäten wie Wohnen, Arbeiten, Ausbildung, Erholung (bei Personen) und Produktion, Handel, Konsum (bei Gütern) und ihrer räumlichen Trennung entsteht. Diese Trennung nimmt aufgrund der zunehmenden Arbeitsteilung und der räumlichen Ausbreitung von Städten bei gleichzeitigem Abbau ländlicher Strukturen immer weiter zu.

Will man die Mobilität innerhalb einer Gesellschaft, einer Stadt oder eines Raums bewerten, so ist zu untersuchen, welche Möglichkeiten unterschiedliche Gruppen der Bevölkerung

(Kinder, Jugendliche, Erwachsene, ältere Menschen, Behindert, usw.) haben, um ihre vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen.

Darunter fällt die ältere Dame, die nicht mehr so gut zu Fuß ist und für die der Arztbesuch in die nächste Stadt sehr beschwerlich ist.

Darunter fällt aber auch die siebzehnjährige Tochter, die abends in die Disko will und von ihren Eltern gefahren werden muss, weil kein Bus mehr fährt.

Und darunter fällt auch der elfjährige Junge, der für den Besuch des nächsten Gymnasiums erst eine dreiviertel Stunde mit dem Schulbus fahren muss und dann noch einen Fußmarsch von der Bushaltestelle von 10 Minuten bis zum Gymnasium auf sich nehmen muss.

Um diese Menschen mobil zu halten, muss man ihr persönliches Mobilitätsbedürfnis kennen und versuchen, es zu befriedigen. Dadurch, dass das Mobilitätsbedürfnis so individuell ist, werden viele spezielle Angebote benötigt, die nicht mehr mit denen der Vergangenheit zu bewältigen sind.

Verkehr

Im Gegensatz zur Mobilität ist Verkehr nur das Mittel zum Zweck. Auch hier ist es notwendig sich mit der Definition genauer zu beschäftigen.

„Verkehr ist das Instrument, das man für die konkrete Umsetzung der Mobilität benötigt. Verkehr umfasst Fahrzeuge, Infrastrukturen und die Verkehrsregeln und ist auch sehr gut messbar.“

aus Becker, U.; Gerike, R.; Völlings, A.: Gesellschaftliche Ziele von und für Verkehr, Heft 1 der Schriftenreihe des Instituts für Verkehr und Umwelt e.V. (DIVU), S. 71; Dresden 1999

Man kann also festhalten, dass Verkehr nur ein Instrument zur Befriedigung des Mobilitätsbedürfnisses ist. Es lässt sich aber nicht sagen, wie viel Verkehr bei der Umsetzung des jeweiligen Bedürfnisses erzeugt oder gar benötigt wird, um dieses Bedürfnis zu befriedigen. In der Regel hat man zumindest in Städten die Wahl, ob und wenn ja, wie und wo Bedürfnisse befriedigt werden können und welche Verkehrsmittel dabei genutzt werden. Neben der tatsächlich realisierten Mobilität gibt es also auch nicht realisierte, aber potentiell mögliche Mobilität.

Ein Wachstum der Mobilität ist gesellschaftlich erwünscht und sollte auch ein wichtiges Ziel sein. Verkehrswachstum ist allerdings kein favorisiertes Ziel.

Vor diesem Hintergrund kann man folgendes festhalten:

Verkehr und Mobilität bezeichnen somit Unterschiedliches. Mobilität kann man nicht mit Verkehr gleichsetzen, denn mit demselben Mobilitätsgrad kann mehr oder weniger Verkehr verbunden sein. Je lokaler und dezentraler die Strukturen sind, desto mehr Mobilität habe ich als Einzelner.

Das Ziel muss jedoch eine bedürfnisgerechte „Mobilität für alle“ mit gleichzeitig weniger erzeugtem Verkehr sein.

Für die Erreichung dieses Ziels wird eine breite Palette an verschiedenen Verkehrsmitteln benötigt. Diese werden immer mehr von PKW-Herstellern, der Bahn, Mitfahrgelegenheiten, Car- und Bikesharinganbietern, Infrastrukturanbietern, Kommunen (sichere Straßen, Fuß-

und Radwege) und vielen anderen angeboten bzw. ihre Nutzung ermöglicht. Trotzdem steht die Entwicklung in diesem Bereich erst am Anfang und ist noch deutlich ausbaubar.

1.3 Aktuelle Entwicklung in den Städten und Regionen

Die Städte springen seit einigen Jahren auf den Zug der Mobilität. Aufgrund der Umweltbewegung „Friday for future“ hat sich in den Köpfen der Verantwortlichen etwas bewegt und das Thema Mobilität muss nun angepackt werden. Da der Druck der Umweltbewegung groß ist, ist davon auszugehen, dass das Thema nachhaltig angegangen wird.

Zu beobachten ist, dass spätestens nach der letzten Kommunalwahl das Thema Mobilität ein sogenanntes „A“-Thema in den Städten geworden ist, wenn es dies nicht schon vorher war. Ausschüsse für Mobilität entstehen und aus den politischen Gremien kommt die Forderung nach Mobilitätsmanagern, die das Thema Mobilität positiv besetzen sollen und nachhaltige Lösungen für die Mobilität in der Stadt anbieten sollen. Zudem hat die Verwaltung in vielen Kommunen die Aufgabe, klimaorientierte Mobilitätskonzepte zu erstellen, um zukunftsfähige Lösungen für die Menschen im Bereich der Mobilität zu erhalten.

Das Thema Mobilität ist in der öffentlichen Diskussion positiv besetzt, der Verkehr hingegen genießt ein eher negatives Image. Mobilität steht für Innovation. Verkehr wird in der Regel mit Staus, Verkehrsproblemen, komplexen Techniken und speziellem Ingenieurwissen in Verbindung gebracht.

Für Mobilität und Verkehr werden Veränderungen in den Städten mittel- und langfristig erwartet, die nicht minder grundlegend im Vergleich zu den bisherigen industriellen Revolutionen ausfallen werden.

Teilautonomes und autonomes Fahren, Veränderungen bei den Antriebsarten von Fahrzeugen, Sharing Economy bei Mobilitätsdienstleistungen, steigende Nutzerkosten, Veränderungen im ÖPNV, Reaktivierungen von Bahnlinien, zunehmende Reglementierungen des motorisierten Individualverkehrs oder unsere Grundeinstellung zur Mobilität und zum Verkehr zeichnen sich bereits als die Rahmenbedingungen für ein sich wandelndes Verkehrssystem ab.

Ein Beispiel:

Denken wir an die Problematik des Parkens in den Städten: Es gibt fast fünf Millionen bewirtschaftete Parkplätze in deutschen Städten. In einem durchschnittlichen Haushalt steht ein Pkw rund 95% seiner Lebenszeit still. Auch im Vergleich zu den Anschaffungskosten ist dies ein vergleichbar geringer Nutzungsgrad, dessen Optimierung durch effizientere Nutzung ein Ansatzpunkt der Strategien der künftigen Mobilität sein wird. Den circa 45 Millionen zugelassenen Pkw in Deutschland stehen vermutlich rund 150 Millionen öffentliche Stellplätze gegenüber, die oft nur eingeschränkt für andere Nutzungsarten verwendet werden können. Dies ist ein Luxus, den sich Städte dauerhaft nicht mehr leisten können, wenn sie der „Mobilität für alle“ eine faire Chance geben wollen. Verkehrsflächen sind gerade innerstädtisch nicht vermehrbar und müssen zukünftig neu verteilt und genutzt werden.

Städte werden für Bürger*innen nur dann attraktiv sein, wenn diese Mobilität neu denken und die alten Zöpfe der „autogerechten Stadt“ konsequent abschneiden. Nur ist dies aufgrund der gewachsenen autogerechten Vergangenheit nicht einfach. Zudem wird es dauern, bis die „Mobilität für alle“ auch in der Praxis so umgesetzt wird, dass die Veränderungen für die Menschen deutlich spürbar sind.

Die persönliche Sicherheit muss im Zuge der „Mobilität für alle“ in den Städten deutlich verbessert werden. Gleichzeitig sind Randgruppen ebenfalls bei der „Mobilität für alle“ zu berücksichtigen und müssen als gleichberechtigt wahrgenommen werden. Lösungen müssen her, um auch diesen Menschen die Teilhabe zu ermöglichen.

Es darf bei einer zukunftsorientierten „Mobilität für alle“ nicht die Verkehrsart geben oder die Verteilnehmer*innen im Mittelpunkt der Betrachtung stehen dürfen, sondern es muss sich vielmehr um eine Mobilität bemüht werden, die allen Verkehrsteilnehmern ermöglicht, gemäß ihren Bedürfnissen ihre persönliche Raumveränderung sicher, zeitnah, komfortabel, unkompliziert und gleichberechtigt umzusetzen.

Ziel muss es somit sein, dass die Mobilität an Vielfältigkeit gewinnt und der Verkehr gleichzeitig deutlich abnimmt.

Die Städte stehen somit vor einer großen Herausforderung im Bereich der Mobilität. Innovative Ideen sind daher gefragt, aber auch eine neue Entscheidungsfreudigkeit in den Kommunen bei Verwaltung und Politik, um weg von der „autogerechten Stadt“ und hin zu einer „Mobilität für alle“ unter Berücksichtigung ihrer individuellen Bedürfnisse zu kommen.

Literatur:

Becker, U.; Gerike, R.; Völlings, A.: Gesellschaftliche Ziele von und für Verkehr, Heft 1 der Schriftenreihe des Instituts für Verkehr und Umwelt e.V. (DIVU), S. 71; Dresden 1999

<https://www.zukunft-mobilitaet.net/3892/analyse/unterschied-verkehr-mobilitaet/>

Leitlinien. Entwicklung und Umsetzung eines Sustainable Urban Mobility Plan. Dezember 2013

Frank Wefering, Siegfried Rupprecht, Sebastian Bührmann, Susanne Böhler-Baedeker

Rupprecht Consult - Forschung und Beratung GmbH

Das übergeordnete Ziel des Mobilitätskonzeptes ist die Herstellung einer Grundlage für einen stadt-, sozial- und umweltverträglichen Verkehr bei Gewährleistung der wirtschaftlichen Wohlfahrt aller Akteure in der Stadt Jülich. Dies soll durch eine Förderung des ÖPNV und des Fußgänger- und Radverkehrs und einen verträglichen Kfz-Verkehr erfolgen.

Für eine Förderung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr muss nicht nur in Infrastrukturen für diese Verkehrsarten investiert werden. Es ist genauso wichtig, ein Umdenken bei allen Akteuren in der Verwaltung, beim Wohnungsbau, bei Arbeitgebern und Dienstleistern zur Berücksichtigung der Belange der Verkehrsarten des Umweltverbundes zu erreichen.

Bei der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes wird im Sinne der besseren Übersichtlichkeit nach Verkehrsarten vorgegangen. Seine Wirkung kann das Mobilitätskonzept jedoch nur entfalten, wenn bei jeder Maßnahme – ob im Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- oder Fußverkehr – im Sinne einer Förderung des Umweltverbundes gedacht und gearbeitet wird.

Eine Förderung des Umweltverbundes heißt nicht „Bevorzugung dieser Verkehrsarten“. Es bedeutet einen Abbau der langjährigen teilweise nachrangigen Betrachtung des Umweltverbundes beim Umgang mit dem Verkehrsraum und dem Zugang zu Verkehrsmitteln.

2 Interdisziplinäre Herangehensweise

2.1 Verwaltung

2.1.1 FACHBEREICHE

Auswirkungen auf den Fußgänger- und Radverkehr in Jülich hat nicht nur die Verkehrsplanung der Stadt im Tiefbau- oder Planungsamt aus. In allen Bereichen der öffentlichen Verwaltung kann Radverkehrsförderung und Schutz von Fußgängern betrieben werden.

Die Ordnungsbehörde kann beispielsweise durch das Ahnden von Falschparkern Geh- und Radwege von Hindernissen freihalten. Durch das Sanktionieren des Parkens in Sichtfeldern kann das Überqueren das Einbiegen in eine Straße sicherer gemacht werden.

Das Grünflächenamt hat es in der Hand, durch das Freischneiden des Lichtraumprofils von Fußgängern diese vor Ästen zu schützen. Eine Radverkehrsanlage kann durch Rückschnitt von Grün und wucherndem Rasen ohne bauliche Maßnahme teilweise spürbar verbreitert werden, eine Begegnung zweier Radfahrer*innen wird sicherer.

Das Bauamt hat über die örtliche Stellplatzsatzung die Möglichkeit, eine barrierefreie Abstellung von Fahrrädern in Neubauten zu gewährleisten.

Wenn Baustellen eingerichtet werden, geschieht dies häufig zulasten des Fußgänger- und Radverkehrs. Bei der Genehmigung von Baustellen sollten diese Belange stärker berücksichtigt werden.

Die Liste ließe sich beliebig fortsetzen. Schlussendlich hat es auch etwas mit einer Vorbildrolle zu tun, ob bei einem Termin städtische Mitarbeiter mit dem Elektroauto oder mit dem Fahrrad anreisen. Beides wurde in Jülich im Rahmen dieses Konzeptes positiv wahrgenommen.

2.1.2 BAULASTTRÄGER

Nicht auf alle Straßen innerhalb ihrer Gemarkung hat die Stadt Jülich Zugriff. Baulastträger sind der Landesbetrieb Straßen NRW und der Kreis Düren. Bei Maßnahmen an Straßen dieser Baulastträger hat die Stadt Jülich keine Handlungsfreiheit.

2.2 Unternehmen, Dienstleister, Arbeitgeber

2.2.1 FAHRRADABSTELLANLAGEN

Das Fahrrad muss am Beginn und Ende einer jeden Fahrt abgestellt werden. Am Ziel der Fahrt ist es angenehm und (radverkehrs)förderlich, wenn das Rad witterungsgeschützt und diebstahlsicher abgestellt werden kann.

In dieser Hinsicht sind Unternehmer, Dienstleister und Arbeitgeber mit Publikums- oder Mitarbeiterverkehr gefordert, Fahrradabstellanlagen einzurichten. Da in der Regel Kfz-

Parkraummangel herrscht, lohnt sich die Investition doppelt – denn der Kfz-Parkplatz wird weniger belastet.

2.2.2 „JOBRAD“ UND ANDERE ANREIZE

Aus dem gleichen Grund aus dem der Bau von Fahrradabstellanlagen lohnend ist, erscheint es sinnvoll, den Mitarbeitern Anreize zu geben, die Fahrt zur Arbeit mit dem Fahrrad zurückzulegen. Die Initiative „Jobrad“ hilft dabei, dass Mitarbeiter ein Fahrrad leasen und es vergleichsweise günstig erwerben können.

Für große Arbeitgeber und Verwaltungen ist die Einführung eines Jobtickets zielführend, um Ziele des Mobilitätskonzepts zu erreichen. Hierbei kaufen diese Institutionen feste Kontingente an ÖPNV-Monatstickets ein und stellen diese ihren Mitarbeiter*innen zur Verfügung. Dadurch haben die Verkehrsunternehmen kalkulierbare zusätzliche Einnahmen, die in das Verkehrsangebot re-investiert werden können. Die Einführung von Jobtickets führt zu folgenden sich gegenseitig verstärkenden Effekten:

- Bessere Auslastung des vorhandenen ÖPNV
- Bislang „ÖPNV-ferne“ Kunden lernen die Angebote kennen und schätzen
- Entlastung von Stellplätzen und Verkehrsachsen
- Verbesserte Mobilität für alle Nutzergruppen
- Mehr Einnahmen im ÖPNV
- Verbesserte Verkehrsangebote im ÖPNV, dadurch wieder mehr Kunden ...

Zielführend ist es daher, seitens der Stadt Jülich einen Prozess in Gang zu setzen und Unternehmen zu gewinnen. Im Erfolgsfall kann eine sofortige und gezielte Verbesserung des Verkehrsangebotes erzielt werden. Eine Prüfung des Jobtickets für die eigene Verwaltung sollte aufgrund der Vorbildfunktion erfolgen.

2.2.3 UMKLEIDEMÖGLICHKEITEN, DUSCHEN

Eine erweiterte Waschgelegenheit oder gar Dusche nimmt jeder Fahrradpendler gerne in Anspruch. Auch so kann Radverkehrsförderung aussehen.

2.3 Bauherren, Wohnungsbaugesellschaften

2.3.1 FAHRRADABSTELLANLAGEN

An der Quelle der Fahrt steht die eigene Wohnung. Es war lange Zeit üblich, das Fahrrad im Keller abzustellen. Mit der Anschaffung eines relativ schweren Pedelecs ist diese Option nicht mehr tauglich. Daher ist es sinnvoll, ebenerdige Abstellanlagen für Mieter nicht nur bei Neubauten zu berücksichtigen, sondern auch im Bestand zu schaffen. Möglicherweise kann die Stadt Jülich den Wohnungsbaugesellschaften Anreize geben multifunktional nutzbare Fahrradschuppen zu errichten.

2.4 Beteiligungsverfahren

2.4.1 BEGLEITUNG DES KONZEPTS DURCH EINEN LENKUNGSKREIS

Ein Lenkungskreis, bestehend aus Politik und Verwaltung, wurde bei der Erstellung des Konzeptes mehrfach informiert und beteiligt. Die Zusammenarbeit war ausgesprochen konstruktiv. Es wurden Rahmenentscheidungen für die Ausrichtung der Maßnahmenkomplexe und des Gesamtkonzepts getroffen.

2.4.2 ONLINE-BEFRAGUNG DER BEVÖLKERUNG ZUM MOBILITÄTS-KONZEPT

2.4.2.1 Thematische Verteilung der Anregungen

Nicht alle Maßnahmen lassen sich zweifelsfrei einem bestimmten Oberthema zuordnen. Es wurde aber soweit möglich eine solche Einordnung vorgenommen. Sie zeigt auf, dass das häufigste genannte Thema und auch die am häufigsten aufgeführten Missstände den Bereich des Radverkehrs betreffen. 234 der Anmerkungen beziehen sich ausschließlich oder überwiegend auf das Thema Radverkehr, gefolgt vom Thema Autoverkehr. 153 Anmerkungen beschäftigen sich mit diesem Themenfeld, wobei hier die Palette von dem Wunsch eines Ausbaus der Leistungsfähigkeit bis zum Wunsch nach erheblicher Reduzierung von Infrastruktur und Aufkommen reicht. Den Fußverkehr betreffen 60, ähnlich viele den ÖPNV mit 55 Anmerkungen. Das Thema Barrierefreiheit wurde von 34 Nutzerinnen und Nutzern des Online-Portals aufgegriffen. 75 Maßnahmen ließen sich keinem der Überkapitel zuordnen und beschäftigen sich zum Beispiel übergreifend mit dem gesamten Thema Verkehr oder betreffen sehr spezielle Angelegenheiten.

2.4.2.2 Weitere Berücksichtigung der Anregungen im Mobilitätskonzept

Insgesamt war die Beteiligung in Hinblick auf die Häufigkeit der Maßnahmen außerordentlich positiv. Auch die Diskussion, die untereinander geführt wurde und die Quote der Bewertungen, zeigen ein erfreuliches Ergebnis auf. Nach unserer fachlichen Einschätzung der Anmerkungen ist auch festzuhalten, dass die Qualität der allermeisten Anmerkungen sehr hoch war. Die Nutzerinnen und Nutzer haben sich die Mühe gemacht, Umstände und den Ort des Geschehens ausführlich zu beschreiben, sodass die handelnden Personen später auch in die Lage versetzt sind, mit den Vorschlägen umzugehen. Auch die fachliche Qualität der Anmerkungen ist als deutlich überdurchschnittlich zu bezeichnen, sodass die Einbindung der Maßnahmen in das Mobilitätskonzept vom Gutachter und Stadt als besonders machbar bezeichnet werden kann.

Diesem Umstand ist es geschuldet, dass alle Anmerkungen definitiv einzeln geprüft werden. Der Umgang der Einbindung ins Mobilitätskonzept geschieht in der Weise, dass die Maßnahmen entweder vollumfänglich Aufnahme in das Konzept finden oder dass eine teilweise Umsetzung stattfindet. Die dritte Alternative ist die Nicht-Umsetzung des Vorschlags. In einer Tabelle, die als Anlage zum Mobilitätskonzept öffentlich gemacht wird, werden alle Einwendungen aufgelistet und mit der entsprechenden Einordnung in drei Stufen (unge-

setzt/teilweise umgesetzt/nicht umgesetzt) versehen. Wenn eine teilweise Umsetzung oder Nicht-Umsetzung vorgesehen ist, wird kurz und stichwortartig begründet, warum dies der Fall ist. Somit wird keine Anmerkung verloren gehen und die Wünsche der Bevölkerung sind im Mobilitätskonzept - soweit fachlich unterstützbar - vollständig berücksichtigt.

2.4.2.3 Räumliche Verteilung der Anregungen

In Bezug auf die räumliche Verteilung ist eine sehr gleichmäßige Streuung auf das Stadtgebiet Jülichs festzustellen. Lediglich für die Ortslagen Broich und Güsten wurden keine Anmerkungen eingestellt. Eindeutig erkennbar ist jedoch der Schwerpunkt der Anmerkungen, der in der zentralen Innenstadt liegt. Hier werden mit Abstand die meisten Probleme gesehen und es wird der Umgang mit dem Thema Verkehr als besonders wichtig empfunden. Eine Konzentration auf die Innenstadt ist zwar grundsätzlich bei ähnlichen Befragungen überall zu beobachten, jedoch kann für Jülich festgehalten werden, dass der Schwerpunkt noch ausgeprägter erscheint, als bei vergleichbaren Untersuchungen. In der Gesamtübersicht stellt sich der Verkehr im Kernbereich Jülichs der Bevölkerung als eindeutig zu autozentriert dar und es werden erhebliche Sicherheitsmängel gesehen, die im Prinzip alle Verkehrsarten umfassen. Der Wunsch nach deutlich mehr Raum und Rechten für Fußgänger und Fahrradfahrer sowie ein weiterer Ausbau in Richtung Barrierefreiheit werden von einer sehr großen Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Befragung befürwortet.

Die Straßenzüge mit den meisten Anmerkungen betreffen die Große Rurstraße, beginnend bei den Rurbrücken bis zum Übergang auf die Neusser Straße. Des Weiteren sind die Kleine Rurstraße und die Kölnstraße Bereiche, auf die sich zahlreiche Anmerkungen beziehen. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Adolf-Fischer-Straße und der Bahnhof Jülich mit seinem Umfeld. Die übrigen Anmerkungen, auch im Innenstadtbereich, sind weiträumig verteilt.

2.4.2.4 Schwerpunkte innerhalb der einzelnen Themenbereiche

Im **Themenbereich ÖPNV** sind die Anmerkungen sehr breit gestreut. Von fehlenden Angeboten im Nachtverkehr bis zu großräumigen Verkehrs-Achsen beschäftigen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit allen Bereichen des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs. Häufiger genannte Schwerpunkte sind dabei folgende:

- Der Ausbau des ÖPNV in alle Jülicher Ortsteile
- Die Verbesserung des Angebotes insbesondere in der Nebenverkehrszeit (abends, an den Tagen des Wochenendes und an Feiertagen)
- Eine deutliche Verbesserung des Schienenverkehrs durch häufigere Fahrten und insbesondere den Ausbau zusätzlicher Strecken, was sowohl durchgehende regionale Verbindungen wie den Anschluss an die Strecke Aachen – Mönchengladbach - Düsseldorf betrifft als auch die Anbindung von Brainergypark, Forschungszentrum oder anderen Schwerpunkten durch ergänzende Schienen-Trassen
- Häufig wird auch das Anschlussproblem kritisiert. Dabei werden weniger die fahrplanmäßigen Anschlüsse kritisiert, als Anschlussverluste durch Verspätungen,

schlichtweg fehlende Kommunikation und schlechte Sichtverhältnisse zwischen Fahrern und Fahrgästen

Die letztgenannte Situation wird insbesondere mit Blick auf den Bahnhof Jülich kritisiert. Hier werden Fahrgäste häufig nicht mitgenommen, weil der Fahrer die ankommenden Fahrgäste vom Zug nicht sehen kann und daher zu früh abfährt.

Im **Bereich des Radverkehrs** sind folgende Maßnahmen häufig genannte Schwerpunkte:

- Besonders gefährliche Straßenabschnitte in der Innenstadt
- Behinderungen und Gefährdungen durch fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr
- Fehlende Radwege
- Mangelnde Qualität von Radwegen insbesondere im Bereich der Decke
- Beschilderung der Radwege
- Besondere Gefahrenpunkte an den Stellen der Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten / Sicherheitsmängel

Im Gegensatz zu den Bereichen Kfz-Verkehr und ÖPNV gehen die Vorschläge in Bezug auf Radverkehr nahezu vollständig in eine klare Richtung, nämlich dem Wunsch nach deutlichem Ausbau des Radwegesystems und einer Schaffung von verbesserten und insbesondere sicheren Verhältnissen auf diesen Wegen. Der Radverkehr wird nahezu von allen Teilnehmern als positives Element betrachtet und würde erkennbar erheblich häufiger genutzt, wenn neben Komfort und Fahrtzeitgewinn, die durch verschiedene Maßnahmen zu erreichen sind, insbesondere die Sicherheit des Radverkehrs deutlich verbessert würde. Hier liegt ein zentraler Ansatz des Mobilitätskonzeptes, um einerseits einen wirklich nachhaltigen und positiven Effekt bei der Verkehrsmittelwahl zu erreichen und andererseits auch große Teile der Bevölkerung zufriedenzustellen.

Beim **Fußgängerverkehr** bietet sich wiederum ein sehr differenziertes Bild bei den vorgeschlagenen Maßnahmen. Folgende Schwerpunkte sind zu erkennen:

- Massive Sicherheitsprobleme insbesondere bei der Querung von Hauptverkehrsstraßen
- Sicherheitsprobleme auch an zahlreichen anderen Stellen
- Wunsch nach Beleuchtung bestimmter Abschnitte
- Kritik an den Umlaufphasen der Lichtsignalanlagen, hier insbesondere die Wartezeit von Anlagen, bei denen der Bedarf durch Knopfdruck angemeldet werden muss
- Wunsch nach zusätzlichen Trassen

Auch wenn gerade im Bereich des Fußverkehrs eine Vielzahl unterschiedlichster Maßnahmen vorgeschlagen wird, bilden die Gefährdungen durch fließenden Kfz-Verkehr und die als Situation an vielen Signalanlagen häufige Schwerpunkte. Signalanlagen an denen der Kfz-Verkehr permanent automatisierte Vorfahrt genießt, während die umweltfreundlich verkehrenden Fußgänger und Radfahrer oft vollkommen unnötig lange Wartezeiten in Kauf nehmen müssen, stellen offenbar ein besonderes Ärgernis dar.

Auch der Fußverkehr ist in seiner Gesamtwirkung unumstritten, das heißt er wird als positives Element gesehen und ein Ausbau und insbesondere eine Verbesserung der Sicherheits-Verhältnisse werden eindeutig gewünscht.

Der **Kfz-Verkehr** ist das einzige Verkehrssegment, das bei der Bevölkerung im Hinblick auf seine Gesamtbewertung, die Frage seines Ausbaugrads und seiner planerischen Veränderung kontrovers diskutiert und bewertet wurde. So finden sich zahlreiche Vorschläge, die einen Ausbau des Kfz-Verkehrs befürworten und eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit auf verschiedenen Achsen anstreben. Des Weiteren betreffen auch die Anregungen, die dem Kfz-Bereich zugeordnet wurden, häufig Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung. Neben den allgegenwärtigen Anmerkungen über erhöhte Geschwindigkeiten, insbesondere „Raser“, die extreme Gefährdungen verursachen, werden auch diverse einzelne Gefahrenpunkte erkannt und beschrieben. Die häufigsten Anmerkungen im Kfz-Bereich sprechen sich jedoch für eine Verringerung des Kfz-Verkehrs aus, die neben dem Ausbau der übrigen Verkehrsträger auch durch eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus, eine bessere Überwachung der Geschwindigkeiten und eine Nutzungsänderung auf Hauptverkehrsstraßen beinhalten.

Der Kfz-Verkehr soll durchaus durch Sperrungen einzelner Abschnitte oder eine Reduzierung der Funktion von Straßen verringert werden. Diese Maßnahmengruppe wird im Allgemeinen von Entscheidungsträgern als extrem unpopulär angesehen und findet in der öffentlichen Diskussion zahlreiche und sehr entschieden agierende Gegner. Die Befragung der Stadt Jülich weist aber deutlich daraufhin, dass es eine sehr erhebliche Zahl von Einwohnerinnen und Einwohnern gibt, die durchaus bereit sind, Einschränkungen im Bereich des Kfz-Verkehrs in Kauf zu nehmen oder diese sogar aktiv vorschlagen. Inwiefern dieses Ergebnis als repräsentativ anzusehen ist, muss offen bleiben. Feststeht, dass ein massiver Eingriff in die aktuelle Qualität und Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs einerseits durch fachliche Analyse optimal vorbereitet sein muss, dass die entsprechenden Maßnahmen greifen müssen, Alternativen zur Verfügung stehen und eine gute Öffentlichkeitsarbeit anzusetzen ist. Dennoch werden solche Maßnahmen immer umstritten sein. Die Befragung macht jedoch dahingehend Mut, dass in Jülich eine große Lösung, die auch dem Kfz wehtut, von erheblichen Teilen der Bevölkerung mitgetragen würde. Ob sich hierfür tatsächlich Mehrheiten finden, kann sich erst im Laufe der Diskussion um entsprechende Vorschläge abschließend herauskristallisieren.

Im Bereich der Barrierefreiheit gibt es zahlreiche Vorschläge, die im Schwerpunkt verbesserte Querungsmöglichkeiten und verbesserte Untergründe einfordern. Insbesondere geschotterte Strecken werden als ungeeignet gesehen. Des Weiteren sind an vielen Stellen durch Stufen, Unebenheiten oder sonstige strukturelle Elemente die Befahr- und Begehbarkeit von Wegen und das Erreichen von Zielen nicht möglich. Einige der hier gemachten Vorschläge sind mit Sicherheit problemlos umsetzbar. In anderen Bereichen sind die Eingriffe aufwändig und es gibt sensible Nutzungen, die einem Umbau entgegenstehen. Insgesamt ist aber festzustellen, dass auch hier viel getan werden kann, insbesondere im Bereich der Wegedecken und der Lichtsignalanlagen, die installiert oder umgebaut werden können. Anzumerken ist ferner, dass Maßnahmen, die in diesem Be-

reich vorgeschlagen werden, zwar nur selten von vielen Nutzern mit einer zusätzlichen positiven Bewertung versehen wurden, es gibt jedoch praktisch keine negativen Bewertungen. Wie nicht anders zu erwarten, ist das Thema Herstellung von Barrierefreiheit im Stadtgebiet in seiner Sinnhaftigkeit also vollkommen unumstritten. Die Anzahl der gemachten Bemerkungen in diesem Bereich deutet eindeutig daraufhin, dass auf dem Weg zur vollständigen Barrierefreiheit noch viel zu tun ist, Jülich aber auch erkennbar in dieser Hinsicht schon viel getan hat und die Zahl der vorgeschlagenen Maßnahmen daher überschaubar ist.

Im Bereich der sonstigen Anmerkungen gibt es neben vielen zu prüfenden interessanten Vorschlägen, insbesondere auch wieder Beobachtungen in Bezug auf rutschige Wege, Unebenheiten und kleinere Gefahrenpunkte. Besonders viel Zustimmung erntet der Vorschlag den Marktplatz autofrei zu halten. Besonders negativ bewertet wird der Vorschlag an der Kreuzung Schloßstraße / Kölnstraße den Kreisverkehr durch eine Lichtsignalanlage zu ersetzen. Ein weiteres Thema im Bereich sonstiges und Kfz-Verkehr ist auch der Grad der Behinderungen ganzjährig durch Schwerlastfahrzeuge und insbesondere in der Rübenkampagne durch den hier auftretenden Spitzenbedarf.

2.4.3 BEWERTUNG DER ANREGUNGEN DURCH DIE TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMER

Im Rahmen der Befragung bestand für die Nutzerinnen und Nutzer die Möglichkeit, die Anmerkungen anderer Bürgerinnen und Bürger mit einer positiven oder negativen Bewertung zu versehen. Hierbei ergaben sich einige interessante Tendenzen. Zum einen wurden sehr viel mehr Anmerkungen positiv als negativ bewertet, was darauf hindeutet, dass bei aller kontroversen Diskussion, die hier stattgefunden hat, viele der Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger auch eine breite Mehrheit innerhalb der Bevölkerung repräsentieren dürfen. Insgesamt entfielen auf eine negative achteinhalb positive Bewertungen.

Betrachtet man die am intensivsten bewerteten Maßnahmen, so fällt eine eindeutige Tendenz auf: Mit 19-28 negativen Bewertungen, denen stets nur eine einstellige Zahl positiver Bewertungen gegenüberstand wurden Anregungen versehen, die eine Verbesserung der Verhältnisse des Kfz-Verkehrs befürworten oder sich gegen geschwindigkeitsverringende Ausbauten aussprechen. Unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Befragung sind somit Maßnahmen, die dem Erhalt der aktuellen Situation im PKW-Verkehr oder deren Verbesserung dienen, eindeutig unbeliebt. Ob dies auch über die Gesamtbevölkerung Jülichs als repräsentatives Ergebnis anzusehen ist, ist zwar fraglich, da mit Sicherheit am Verkehr interessierte Personen mit viel Fachwissen dem Kfz-Verkehr etwas kritischer gegenüber stehen als andere. Dennoch zeigt die Befragung eindeutig, dass die häufig bei Entscheidungsträgern vorhandene Auffassung, dass die Bürgerinnen und Bürger einseitig den Ausbau des Kfz-Verkehrs mit großer Mehrheit befürworten, mit Sicherheit nicht zutreffend ist.

Weitere bei anderen Nutzern auf Kritik gestoßene Maßnahmen betreffen den Wunsch auf Verzicht einer Beleuchtung eines Waldweges, Fragen des Halteverbots oder den Vorschlag zur Abschaffung der Parkgebühren.

Die mit Abstand größte Zustimmung erhielten Anmerkungen, die massiv zu hohe Geschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen und die damit verbundenen Gefahren für die Überquerung von Straßen und hier insbesondere von Kindern und älteren Menschen kritisieren. Hier gab es zustimmende Bewertungen im Bereich von 80-100. Ganz offensichtlich stellt der Bereich „Schutz vor deutlich überhöhten Geschwindigkeiten“ und „Sicherung von Leben und Gesundheit im Verkehr“ den sensibelsten Punkt im Rahmen der Befragung dar. Das Mobilitätskonzept wird sich der Lösung dieses Problems soweit irgend möglich verschreiben, jedoch ist zu berücksichtigen, dass die Planung und Gestaltung des Verkehrs hier nur ein Lösungsaspekt ist. Es müssen definitiv auch ordnungsrechtliche Maßnahmen ergriffen werden, um das Fehlverhalten einzelner, welches in der Regel Ursache des Problems ist, in den Griff zu bekommen.

Die weiteren Anmerkungen, die mit einem hohen Zustimmungsgrad gekennzeichnet sind (mehr als 30 und bis zu 60 zustimmende Bewertungen), befassen sich insbesondere mit vorgeschlagenen Maßnahmen im Radverkehr. Auch hier zählt die Gefährdung des Rad- und Fußverkehrs durch schnell fahrende, nicht aufmerksame oder rücksichtslose Kraftfahrzeuge zum Hauptproblem. Des Weiteren werden Mängel im Radwegesystem angemerkt und ebenso Hindernisse im Bereich der Radwege, insbesondere durch parkende Fahrzeuge.

Der Schwerpunkt, der hier gemachten Bemerkungen, bezieht sich auf die Innenstadt von Jülich. Auch hier gilt, dass neben einer deutlichen Verbesserung der Situation durch eine verbesserte Infrastruktur auch Informationskampagnen und ordnungsrechtliche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Situation vollständig zu verbessern.

Im Bereich ÖPNV finden die Maßnahmen zur Verbesserung des Taktes der Ruhrtalbahn und der Anschluss an die Linie Aachen – Mönchengladbach - Düsseldorf durch Verlängerung der Rurtalbahn über Linnich hinaus bis Hückelhoven-Baal die höchste Zustimmung. Beide Maßnahmen werden derzeit vom NVR in Bezug auf eine zeitnahe Realisierung durch Machbarkeitsstudien geprüft.

Im Bereich der Barrierefreiheit zeichnen sich sehr eindeutige Schwerpunkte ab. Insgesamt knapp die Hälfte der Anmerkungen beschäftigt sich mit Lichtsignalanlagen, die für sehbehinderte Menschen (noch) nicht entsprechend umgebaut sind. Hier werden teils allgemein für das gesamte Stadtgebiet, teils gezielt für einzelne Anlagen Wünsche nach verbesserter Querbarkeit eingebracht.

Ähnlich viele Einwendungen betreffen den Bereich von Bordsteinabsenkungen. Auch hier wird sowohl eine flächendeckende Betrachtung der wichtigsten Stellen im Stadtgebiet angemahnt, als auch sehr konkrete Bereiche genannt, in denen eine Absenkung erforderlich, aber derzeit nicht vorhanden ist.

Weitere Anmerkungen beziehen sich auf den Busbahnhof, bei dem allgemeine Unübersichtlichkeit und nicht ausreichend weit geführte Leitstreifen kritisiert werden. Des Weiteren sind in bestimmten Bereichen, z. B. am Rurufer und am Friedhof Schotterwege vorhanden, die

für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zumindest problematisch empfunden werden. Es werden entsprechende Verbesserungen angeregt. Weitere Anmerkungen betreffen die Neuschaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen.

Letzterer Umstand wird auch im Bereich des allgemeinen Fußgängerverkehrs, also von Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen, sehr häufig benannt. Die ebenfalls an dieser Stelle häufig genannten starken Belastungen einzelner Straßen mit den entsprechenden Folgen für die Querbarkeit sind selbstverständlich auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen als besondere Barriere zu bezeichnen.

2.4.4 BETEILIGUNG DER BEVÖLKERUNG IN TERMINEN VOR ORT

Für die Information und Beteiligung der Bürger in den Ortsteilen wurden fünf „Vor-Ort-Termine“ durchgeführt.



Abbildung 2: Ortstermin in Welldorf

- Broich (für die Ortsteile Barmen, Broich, Koslar, Merzenhausen)
- Altenburg (für die Ortsteile Altenburg, Daubenrath, Lorsbeck und Selgersdorf)
- Welldorf (für die Ortsteile Güsten, Mersch, Pattern und Welldorf)
- Kirchberg (für die Ortsteile Bourheim, Kirchberg und Neubourheim)
- Innenstadt (Innenstadt und Lich-Steinstraß)

Die Anregungen und Gesprächsbeiträge wurden in ausführlichen Protokollen dokumentiert und sind in das Mobilitätskonzept eingeflossen.

2.4.5 ANREGUNGEN AUS DER BEFRAGUNG ZUM FAHRRADKLIMA DES ADFC

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) führt in jedem Jahr eine Befragung der Bevölkerung zum Thema Radverkehr durch. Hierbei geht es um Schwerpunkt um das so-

nannte Fahrradklima, d.h. den Fragen der Qualität, der Radwege, wird auch insbesondere bewertet wie partnerschaftlich im Verkehr miteinander umgegangen wird und ob die Kommune, die Radfahrer*innen in ihren Belangen ausreichend unterstützt. Die Stadt Jülich nimmt hierbei im Vergleich zu Städten ähnlicher Größenordnung nur einen Platz im hinteren Mittelfeld ein. Mit Blick auf den Maßnahmenkomplex im Mobilitätskonzept lohnt sich durchaus ein Blick in die detaillierte Auswertung der Umfrage, da sich hieraus ergänzende Maßnahmen ableiten, bzw. bereits konstruierte Maßnahmen zusätzlich eine Begründung erfahren.

Die Jülicher*innen bemängeln vor allem folgende Aspekte des Radverkehrs in ihrer Stadt:

- Hindernisse auf Radwegen
- Breite der (Rad)wege
- Falschparkerkontrolle auf Radwegen
- Ampelschaltungen für Radfahrer
- Fahrradmitnahme im ÖV
- Führung an Baustellen
- Öffentliche Fahrräder

Für die oben aufgeführten Punkte wurden nach dem Schulnotensystem Noten zwischen 4,5 und 5,5 vergeben. Positiv vermerkt wurden folgende Aspekte:

- Erreichbarkeit des Stadtzentrums
- Zügiges Radfahren
- Gegen die Fahrtrichtung geöffnete Einbahnstraßen

Der Punkt

- Fahrradförderung in jüngster Zeit

wurde zwar nur mäßig bewertet, jedoch deutlich besser als bei der letzten Erhebung, was ebenfalls auf eine Anerkennung bisher erreichter Aspekte hindeutet.

Deutlich wird, dass neben den rein verkehrstechnischen Maßnahmen - insbesondere der zur Infrastruktur - ordnungsrechtliche Maßnahme eine sehr entscheidende Rolle spielen, um die Qualität, insbesondere aber die Sicherheit des Radverkehrs zu gewährleisten.

Das Mobilitätskonzept wird durch das Maßnahmengeflecht dem Anspruch gerecht, sich ganzheitlich zu verstehen und auch Hinweise auf den ordnungsrechtlichen Rahmen und das Fahrradklima zu geben.

2.4.6 RADAR-AUSWERTUNG UND BEFRAGUNGEN IM RAHMEN DER EUROPÄISCHEN WOCHEN DER MOBILITÄT

Auch die Anregungen und Gesprächsbeiträge aus diesen beiden Befragungen wurden dokumentiert, analysiert in das Mobilitätskonzept eingearbeitet.

3 ÖPNV

3.1 Bestandsaufnahme und Analyse

Schienerverkehr

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verfügt die Stadt Jülich über ein attraktives Angebot, welches von der Rurtalbahn erbracht wird. Die Züge verkehren seit einigen Jahren nahezu ganztägig im 30-Minutentakt von Düren über Jülich nach Linnich. Der aktuelle Fahrplan weist einen Knoten am Bahnhof Jülich auf, sodass sich die Züge in beiden Fahrtrichtungen begegnen. Dies ermöglicht umfangreiche Anschlüsse im Busverkehr und stellt daher eine besondere Qualität dar. Mittlerweile verfügt die Linie RB 21 der Rurtalbahn über zwei zusätzliche Haltestellen auf Jülicher Stadtgebiet, mit denen der Norden und insbesondere auch der universitäre Bereich attraktiv erschlossen werden.

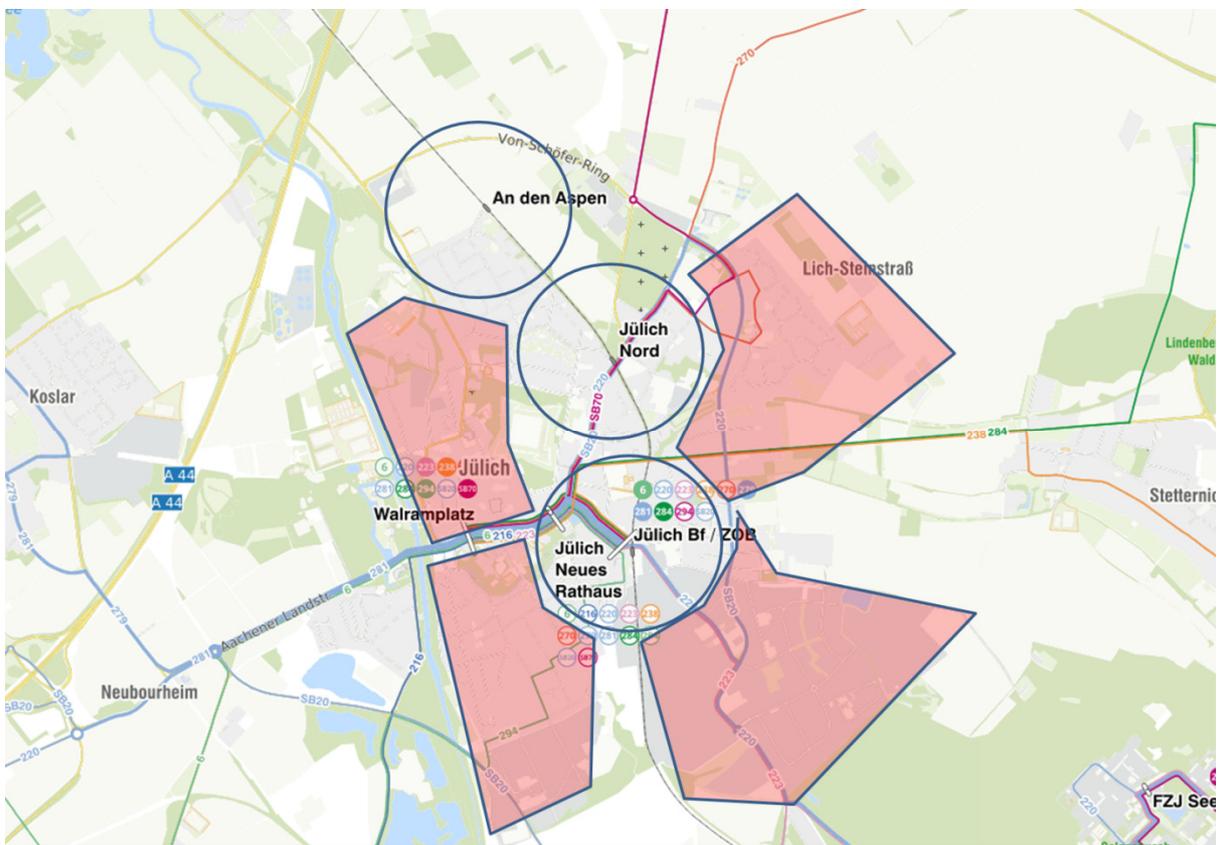


Abbildung 3: Erschließung 3 Zugangsstellen SPNV, gute Erschließung Mitte und Norden, mäßige Erschließung zentrale Innenstadt und Westen, schlechte Erschließung Süden und Osten

3.1.1 STRAßENGEBUNDENER ÖPNV

Grundsätzlich ist das regionale Verkehrsangebot der Stadt Jülich ausreichend, lediglich die Lücke zwischen Linnich und Hückelhoven-Baal sollte geschlossen werden, um eine erhebliche Attraktivierung im regionalen Schienenverkehr in Richtung Düsseldorf und Mönchengladbach zu erzielen. Auf diese Entwicklung hat die Stadt Jülich aber nur einen bedingten Einfluss.

Im Bereich des straßengebundenen ÖPNV hat sich das Verkehrsangebot der Stadt Jülich aktuell noch einmal deutlich verbessert. Im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans des Kreises Düren wird die Stadt Jülich seit dem 1.1.2020 von zwei neuen Schnellbuslinien angefahren. Die Linie SB70 verbindet Jülichs Innenstadt und den Bahnhof in stark verkürzter Fahrzeit mit der Gemeinde Titz. Des Weiteren ist das Forschungszentrum auf direktem Wege mit der S-Bahnhaltestelle Merzenich durch die Linie SB35 angebunden. Die Zahl der Schnellbuslinien ist somit von einer Linie, die nur im Bedarfsverkehr bedient wird, auf drei Linien angestiegen. Geplant ist zudem ab Dezember 2021 eine erhebliche Ausweitung der Linie SB20 auf einen Stundentakt zuzüglich der bisherigen fünf Fahrtenpaare. Damit ist Jülich regional hervorragend erschlossen.

Die bedeutendste Lücke in diesem System stellt das fehlende Schienenstück zwischen Linnich und Hückelhoven-Baal dar. Mithilfe dieses Lückenschlusses wäre Jülich auch attraktiv auf der Schiene an Heinsberg und insbesondere an den Bereich Mönchengladbach/Düsseldorf angebunden. Hierzu laufen derzeit übergeordnete Planungen, die eine relativ zeitnahe Realisierung erhoffen lassen.

Als fehlend ist ein Ortsbussystem mit attraktiver Anbindung der Ortsteile zu sehen. Die Verbindung Ortsteile - Zentralort wird außer mit den Regionalbuslinien nur über eine Bürgerbuslinie hergestellt. Die Bürgerbuslinie verbindet zahlreiche bislang schlecht erschlossene Bereiche miteinander und wird mit hohem bürgerschaftlichem Engagement betrieben. Naturgemäß kann sie eine Anbindung aller 20 Ortsteile nicht im Ansatz leisten. Die größte Schwäche des aktuellen ÖPNV-Systems besteht daher naturgemäß in der Nebenverkehrszeit. Sowohl abends als auch an den Tagen des Wochenendes werden viele Ortsteile nicht oder nur sehr unzureichend ans Ortszentrum angebunden. Zum Ausgleich existiert lediglich ein Anrufsammeltaxi-System, welches aber relativ teuer für die Nutzer*innen ist.

Besonders positiv darf hervorgehoben, dass der barrierefreie Ausbau der ÖPNV-Haltestellen in der Stadt Jülich sehr weit fortgeschritten ist. Zahlreiche Haltestellen sind bereits ausgebaut. Für die übrigen Haltestellen sind Einplanungsanträge erfolgt und vom Fördergeber bewilligt worden, so dass der zeitnahe Ausbau **aller** Haltestellen des ÖPNV auf dem Gebiet der Stadt Jülich kurzfristig realisiert sein wird.

Ebenfalls im weitesten Sinne dem öffentlichen Verkehr zuzurechnen ist ein in der Entstehung befindliches System von Mitfahrerbanken, welches die Verkehrsanbindung für Menschen, die über kein Kraftfahrzeug verfügen, punktuell verbessert.

3.2 Schienenverkehr

Grundstein für den Erfolg eines Mobilitätskonzeptes in Jülich ist eine ausreichende Verkehrliche Entlastung der Innenstadt, um dort konsequent einen leistungsfähigen Verkehrsablauf mit nachhaltigen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Zu diesem Zweck sind erhebliche Anstrengungen erforderlich, da ansonsten entweder kein leistungsfähiger Kfz-Verkehr im Zentrum Jülichs möglich ist oder neue Verkehrsangebote nicht mit der notwendigen Konsequenz umgesetzt werden können und folglich auch keine ausreichende Nutzung erfahren.

Um zu einer deutlichen Entlastung der Innenstadt und insgesamt eine erheblich nachhaltigere Mobilität zu gelangen ist eine der zentralen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes die Reaktivierung der Bahnstrecke Jülich - Puffendorf auf dem Abschnitt zwischen dem Bahnhof Jülich und dem ehemaligen Haltepunkt Barmen.

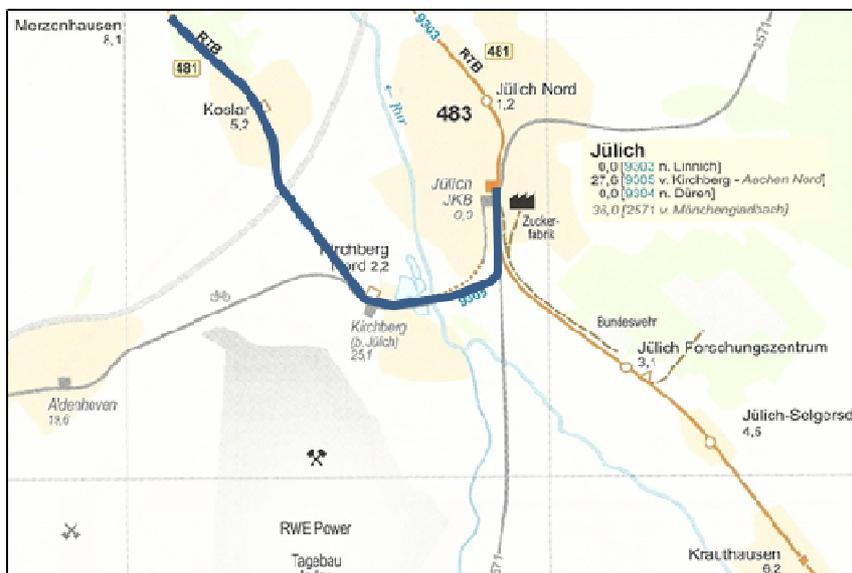


Abbildung 4: Skizzierung SPNV-Projekt Jülich Bf. - Kirchberg – Barmen (Teilreaktivierung des „Endeströper“, hochdeutsch „Endenstreifer“ der Strecke Jülich - Puffendorf)

Als innovative Idee besteht der Gedanke, noch vorhandene Schieneninfrastruktur auf gewidmeter Trasse zu nutzen, um einen Ortsverkehr auf der Schiene in Jülich zu realisieren. Es gibt wesentliche Rahmenbedingungen, die ein solches Konzept erfolgreich erscheinen lassen. Diese sind nachfolgend aufgeführt und werden anschließend detailliert erläutert.

- Es existiert eine vorhandene und nach wie vor für den Eisenbahnbetrieb gewidmete Trasse
- Die Strecke verläuft in einem Umfeld mit bedeutenden Einwohnerpotenzial
- Die Länge der Strecke ermöglicht es, mit nur einem Fahrzeug, einen 30-Minutentakt durchzuführen
- Die Anschluss- und Verknüpfungssituation am Bahnhof Jülich erlaubt optimale Umsteigebeziehungen auf allen wichtigen Relationen

- Die Zu- und Abführung der Fahrzeuge kann für Verstärkungen von Fahrten auf der Strecke Düren-Jülich genutzt werden
- Die Strecke bietet auch ein zusätzliches Potenzial im Güterverkehr
- Da für den Zeitraum ab ca. 2025 auch der Lückenschluss zwischen Linnich und Hückelhoven-Baal mit Anschüssen in Richtung Mönchengladbach/ Düsseldorf realisiert werden dürfte, steigt das Fahrgastpotenzial für eine Verbindung Barmen - Jülich in Zukunft nochmals deutlich an.
- Die Strecke ist mit zahlreichen weiteren Vorhaben in der Region kombinierbar, wodurch einerseits ihr Potenzial weiter gestärkt wird und sie umgekehrt auch verstärkend auf die Aktivitäten zur Realisierung dieser Vorhaben wirken dürfte.

Die Planung der Reaktivierung dieses Abschnitts steht nicht als Einzelmaßnahme im Raum. Die folgende Darstellung zeigt auf, dass auf Grundlage derzeitiger Planungen in der Region für verschiedene Streckenabschnitte (Stichwort „Braintrain“) eine Verbindung zwischen Jülich und Aachen auf dem Schienenweg hergestellt werden kann, bei der weniger sehr kurze Gesamtreisezeiten im Fokus stehen als vielmehr die Erschließung zahlreicher Standorte von Wissenschaft und Technik. Die Reaktivierung des Abschnittes Jülich - Barmen verkleinert die Lücke zwischen bereits betriebenen bzw. in Planung befindlichen Streckenabschnitten von Aachen aus auf wenige Kilometer. Die folgende Darstellung zeigt den aktuellen Stand der Überlegungen auf und enthält Strecken, die derzeit im SPNV bereits betrieben werden, ebenso wie unterschiedliche Planungszustände für die übrigen Abschnitte.

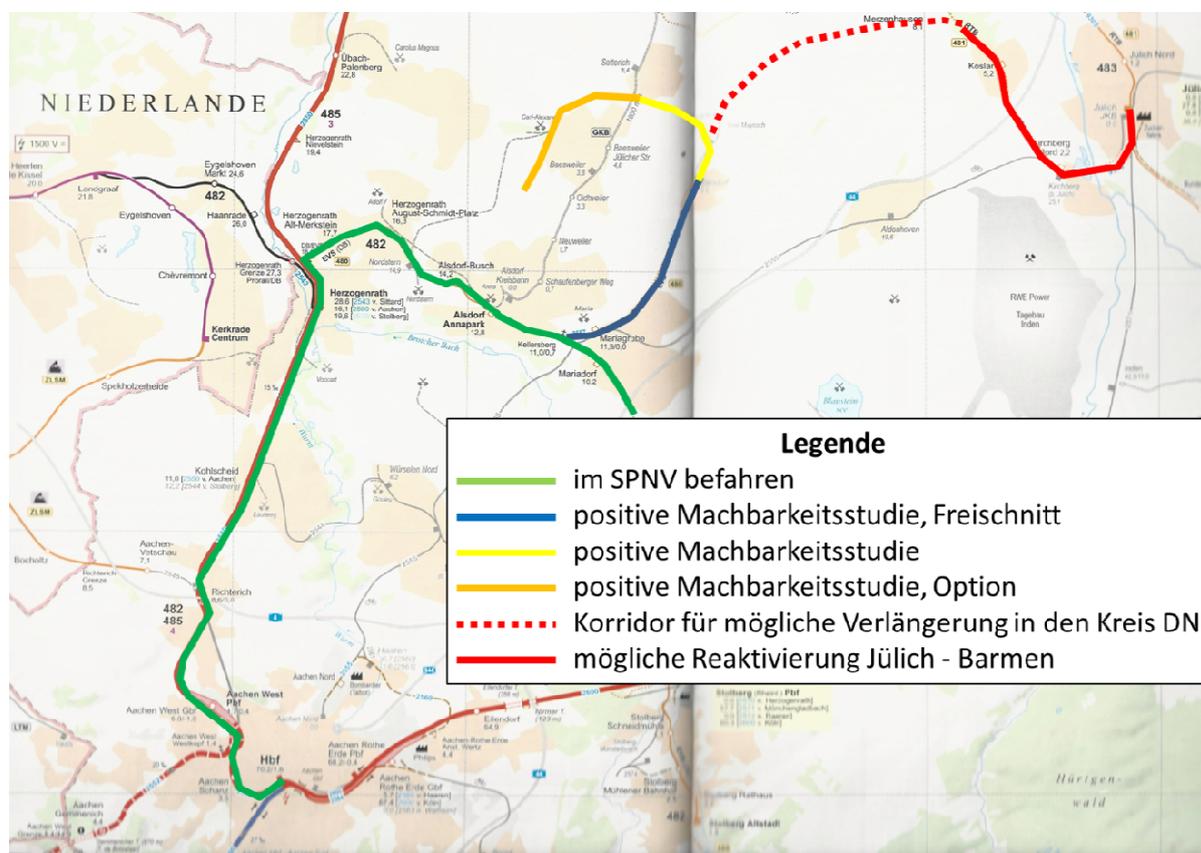


Abbildung 5: Übersicht Einbindung SPNV Jülich Bf- Kirchberg – Barmen in weitere Planungen im Umfeld

Nachfolgend wird die Streckenführung detailliert dargestellt inklusive einer Potenzialanalyse, welche die erschlossenen Einwohner*innen in bestimmten Einzugsbereichen zeigt. Teilweise ist die fußläufige Erschließung der Ortsteile aufgrund der Lage der Bahnhöfe sehr gut, entferntere Ortsteile können mit Hilfe von Mobilstationen ebenfalls in hoher Qualität erschlossen werden.

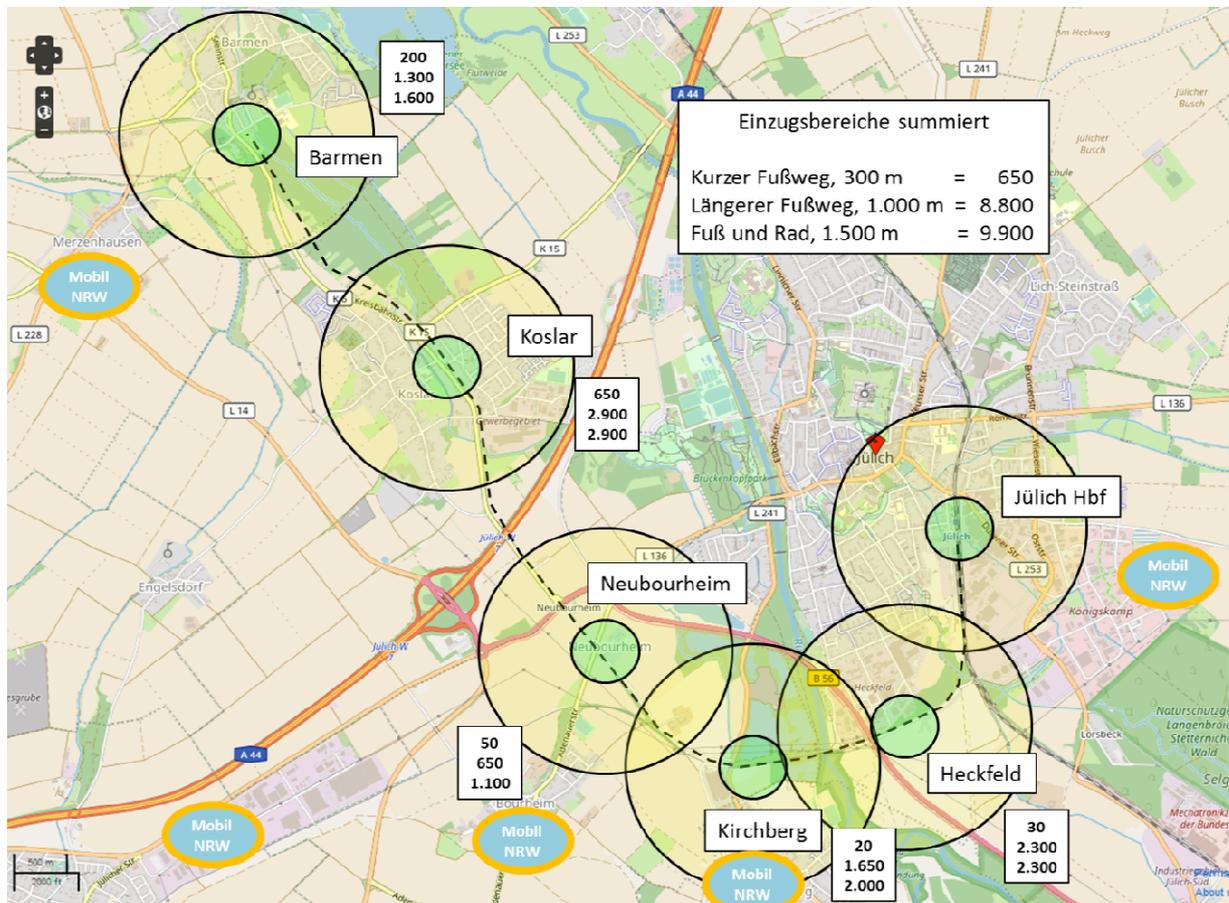


Abbildung 6: SPNV Jülich Bf- Kirchberg – Barmen, Linienführung, Zugangsstellen, Mobilstationen und Fahrgastpotenziale

Nachfolgend ist ein Fahrplangentwurf aufgeführt, der vor dem Hintergrund der noch im Hinblick auf Geschwindigkeitsniveaus geplanten Infrastruktur theoretischer Natur ist, jedoch aufgrund der hier angedachten Fahrzeiten nur einen mäßig hohen Investitionsaufwand in Bezug auf das geforderte Geschwindigkeitsniveau unterstellt.

	<i>von Düren</i>	<i>10:12</i>	<i>10:42</i>
	<i>von Linnich</i>	<i>10:13</i>	<i>10:43</i>
km	Bahnhof	Abfahrt	Abfahrt
0,0	Jülich Bf	10:16	10:46
1,5	Heckfeld (B)	10:18	10:48
2,6	Kirchberg	10:19	10:49
3,8	Neubourheim (B)	10:21	10:51
6,1	Koslar	10:24	10:54
8,0	Barmen	10:26	10:56
8,0	Barmen	10:30	11:00
6,1	Koslar	10:32	11:02
3,8	Neubourheim (B)	10:35	11:05
2,6	Kirchberg	10:37	11:07
1,5	Heckfeld (B)	10:38	11:08
0,0	Jülich Bf	10:40	11:10
	<i>nach Linnich</i>	<i>10:42</i>	<i>11:12</i>
	<i>nach Düren</i>	<i>10:43</i>	<i>11:13</i>

Tabelle 1: SPNV Jülich Bf- Kirchberg – Barmen, Fahrplanentwurf

Gemäß sinnvollen verkehrsplanerischen Vorgaben wird deutlich, dass Verkehrsangebote nicht immer so schnell wie theoretisch möglich geplant werden müssen, sondern sich an den Gesamtgegebenheiten orientieren. Dieser Ansatz hat beispielsweise in der Schweiz (Konzept Bahn 2000) zu dem überragenden Erfolg des Verkehrssystems dort geführt. Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass Fahrzeiten realisiert werden müssen, mit denen ein pünktliches Verkehren im 30-Minutentakt und optimale Anschlussbedingungen am Bahnhof Jülich realisiert werden können. Hierzu ist lediglich ein Geschwindigkeitsniveau auf der Strecke im Bereich von ca. 80 km/h notwendig. Damit sind die Kosten für die Reaktivierung der Strecke sowohl investiv als auch in Bezug auf den Unterhalt überschaubar. Zudem sind moderne mit nachhaltigen Antrieben ausgerüstete Schienenfahrzeuge auf diesem Geschwindigkeitsniveau absolut verträglich in Bezug auf die Geräuschemissionen und ihre Auswirkungen auf die Anwohner*innen.

3.3 On Demand Verkehr

Verbessert werden kann vor allem die Anbindung der Ortsteile an das Stadtzentrum. Vorgehen ist ein Verkehrssystem auf On-Demand-Basis als Misch- und Anschlusssystem mit konventionellem Linienverkehr, welches geeignet ist, als echte Alternative zum Kfz im ländlichen Raum verankert zu werden. Damit kann das Verkehrsaufkommen mit Kraftfahrzeugen im Bereich auch in der Innenstadt erheblich verringert werden. Aus diesem Grunde wird derzeit im Rahmen des Mobilitätskonzepts eine umfassende Planung entwickelt, welche die Anbindung aller Jülicher Ortsteile auch in Zeiten schwacher Nachfrage zum Ziel hat. Dabei soll die Wirtschaftlichkeit dennoch nicht aus dem Auge verloren werden. Es gibt zu diesem Projektteil bereits ein positives Votum des begleitenden politischen Lenkungskreises, so

dass eine Realisierung in greifbare Nähe rückt. Die Vorgabe des Lenkungskreises geht dahin, das System in der Weise auszulegen, dass keine einheitliche Qualität in allen Ortsteilen erzielt, sondern ein dem Potenzial in jedem Ortsteil gemäßer gestufter Ausbau realisiert werden soll.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Rahmen der Nutzung des heutigen AST-Systems auf:

		Kilometer	Bef. Personen	Anzahl Fahrten
	Januar	2.912 KM	503	294
	Februar	2.701 KM	454	271
Corona	März	1.844 KM	266	211
Corona	April	1.304 KM	205	156
Corona	Mai	1.595 KM	232	171
	Juni	1.873 KM	315	186
	Juli	1.873 KM	315	186
	August	1.831 KM	304	183
	September	2.038 KM	314	194
	Oktober	2.286 KM	384	222
	November	2.107 KM	322	211
Corona	Dezember	2.065 KM	312	214
Durchschnittliche FZ Besetzung		24.429 KM	3926 Pers.	2499 Fahrten
1,6 P/F				

Tabelle 2: km-Leistungen und Fahrgäste AST-Jülich und Umgebung

Relation von/nach	Anzahl	
Pattern	Jülich	45
Aldenhoven	Jülich	41
Güsten	Jülich	32
Welldorf	Jülich	30
Stetternich	Jülich	29
Boslar	Jülich	22
Kirchberg	Jülich	22
Gevelsdorf	Jülich	20
Altenburg	Jülich	15
Bourheim	Jülich	10
Mersch	Jülich	9
Merzenhausen	Jülich	2
Barmen	Jülich	1
Koslar	Jülich	1

Tabelle 3: AST-Fahrten Januar 2020, Ortsteile – Zentrum und stärker nachgefragte regionale Fahrten

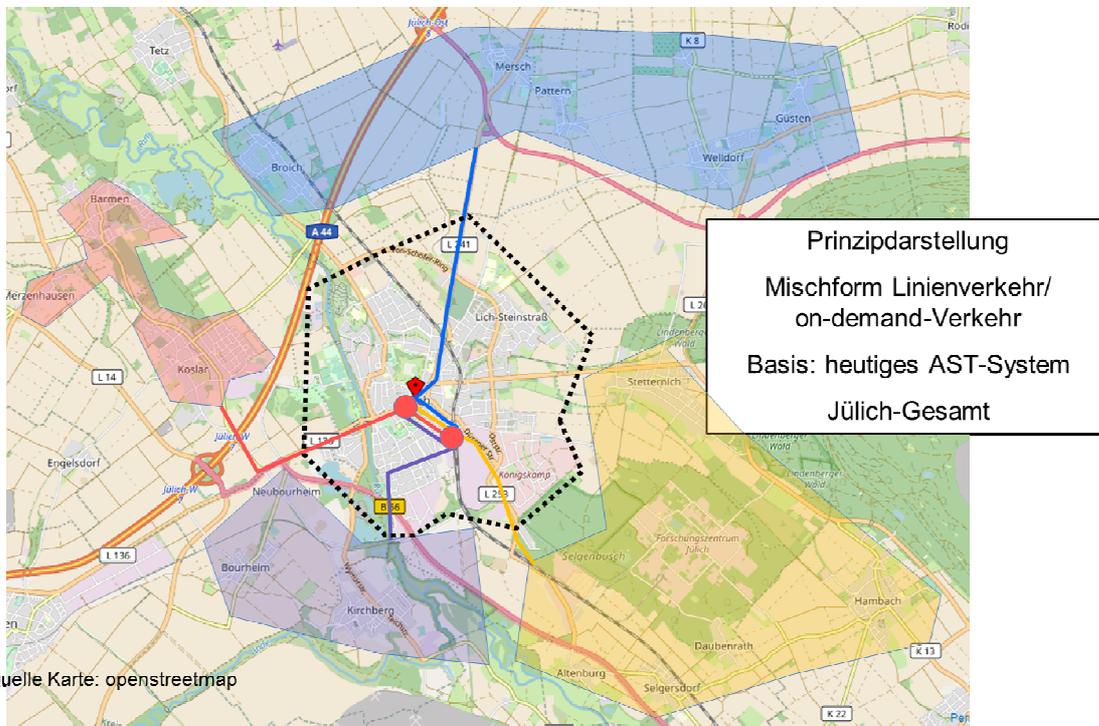
Um der Anforderung eines auf die Potenziale zugeschnittenen Verkehrsangebots gerecht werden zu können, wurde die folgende Analyse durchgeführt. Der in der Tabelle gelb unterlegte Bereich kennzeichnet das Potenzial an Einwohnern, Arbeitsplätzen und den Anteil älterer Menschen, die eine besonders häufige Kundengruppe darstellen. Zudem ist dieser Personenkreis oft mehr auf den ÖPNV angewiesen, als andere Gruppen.

Grün dargestellt ist die Qualität des heutigen Angebots im ÖPNV hinsichtlich vieler Aspekte wie. Eine Kennziffer zeigt auf, in welchem Verhältnis die Qualität des Angebots und das Potenzial zueinander stehen. Entsprechend kann der Aufbau des künftigen Angebots konstruiert werden.

Sozialbezirke	Referenzhaltestelle	Strukturdaten			Linienanzahl		Ziele ohne Umstieg		Haltestell		Abfahrten ÖV					Bewertung		
		Einwohner gesamt	Alter ab 65 Jahren	Arbeits- plätze	SPNV	ÖPNV	Benennung	Anzahl	Anzahl	S-Tage	F-Tage	Sa	So / Fe	Woche	Bedarf	Qualität	Quotient	
Altenburg	Moll	212	45	5	0,5	1	FZJ, Bf, Inr	4	2	18	13	0	0	80	262	330	1,26	
Barmen	Post	1292	309	200		2	Linnich, Fr	4	2	51	45	8	0	245	1801	495	0,27	
Bourheim	Ortsmitte	739	139	100		1	Eschweiler	4	5	24	17	0	0	107	978	382	0,39	
Broich	Bahnhof Broich	1112	239	200	1		Linnich, Bf	4	1	48	44	38	34	305	1551	530	0,34	
Daubenrath	Daubenrath	235	45	5		1	Bf, Innenst	2	1	7	6	0	0	32	285	157	0,55	
Güsten	Güsten	1128	185	200		1	Bf, Innenst	3	2	41	27	6	0	186	1513	361	0,24	
Kirchberg	Heinen	1631	383	300		1	Düren, Ind	5	5	38	27	12	0	181	2314	481	0,21	
Koslar	Kreisbahnstraße	2882	624	500		2	Linnich, Fr	4	4	52	45	9	0	249	4006	549	0,14	
Lich-Steinstraß	Matthiasplatz	1190	285	50	0,5	3	Titz, FZJ, Bf	7	2	31	26	8	0	150	1525	575	0,38	
Mersch	Zum Jagdfeld	787	165	100		2	Titz, Bf, Inr	3	3	48	46	8	0	235	1052	485	0,46	
Merzenhausen	Denkmal	392	66	50		2	Linnich, Fr	4	2	51	4	8	0	199	508	449	0,88	
Pattern	Kreuzstraße	462	88	100		1	Titz, Bf, Inr	3	3	29	26	8	0	143	650	343	0,53	
Selgersdorf	Kirche	800	173	30	1	1	FZJ, Bf, Inr	4	3	18	13	0	0	80	1003	405	0,40	
Stetternich	Engels	1698	399	100		2	Titz, Niede	5	10	36	29	24	8	198	2197	673	0,31	
Welldorf	Kreuzplatz	1337	263	100		1	Bf, Innenst	3	3	41	27	6	0	186	1700	386	0,23	
Innenstadt-Mitte	Neues Rathaus	7620	1657	3500	0,5	11	Diverse	20	6	257	220	75	23	1288	12777	2538	0,20	
Nordviertel	In den Aspen Bf	3123	669	100	0,5	5	Linnich, Hl	3	8	48	44	38	34	305	3892	880	0,23	
Heckfeld	Heckfeldstraße	4299	1163	1500	0,5	1	Inden, Esc	4	3	19	13	12	0	96	6962	371	0,05	
Jülich-Süd	Kartaus	2183	343	6000	0,5	3	Inden, Esc	4	13	52	50	0	0	246	8526	871	0,10	
Jülich-Links der Rur	Kirchberger Straße	963	180	5		1	FZJ, Innenst	4	2	14	14	0	0	67	1148	267	0,23	
SUMMEN		34085	7420	11362	1	11	Diverse	94	80	923	736	260	99	4577	52867	9577	0,18	

Tabelle 4: „On-demand“-Verkehr, Potenzial in den Ortsteilen

Die folgenden Abbildungen zeigen einen möglichen Zuschnitt für das geplante System auf.



Quelle Karte: openstreetmap

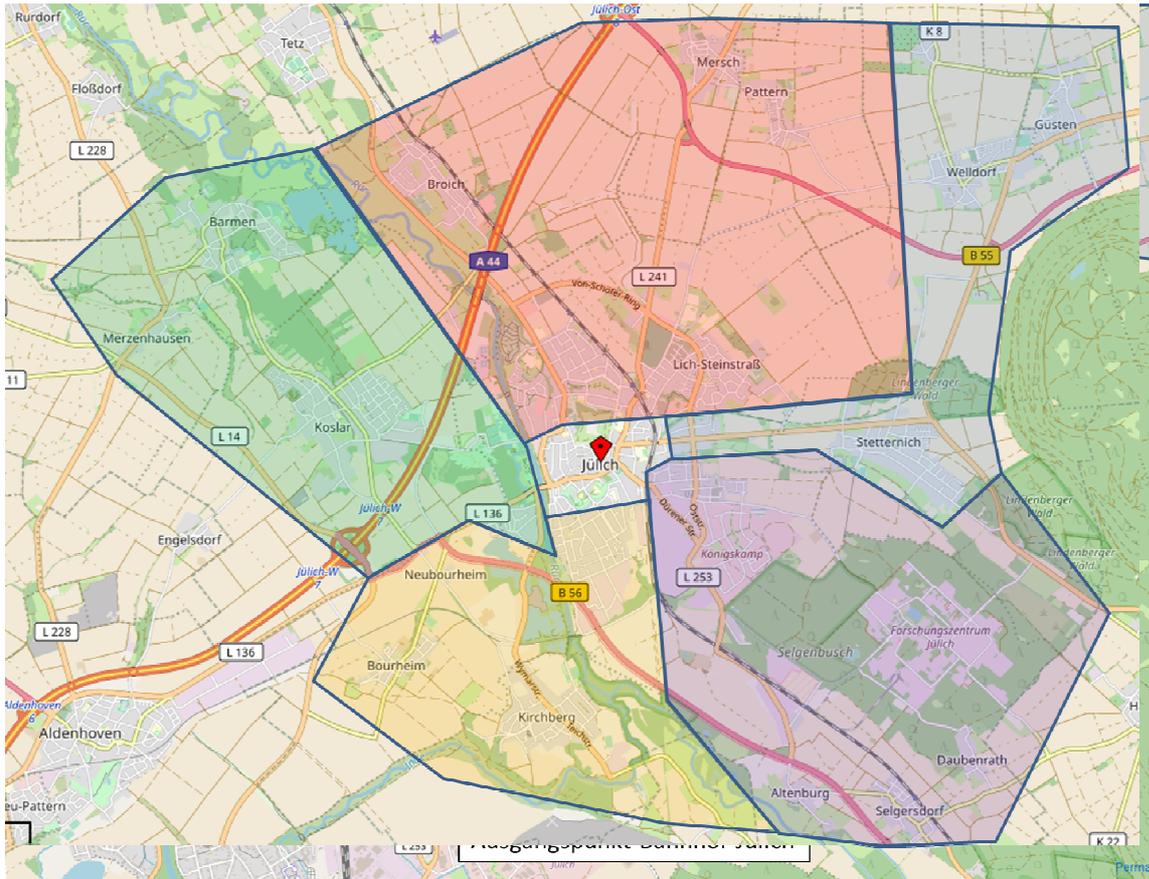


Abbildung 7: „On-demand“-Verkehr, Beispielhafte Aufteilung in fünf Zonen

Zur Verdeutlichung des Systems dient die folgende Abbildung. Sie beschreibt eine mögliche Fahrt mit der Linien von Zentrum in Richtung Nordosten.

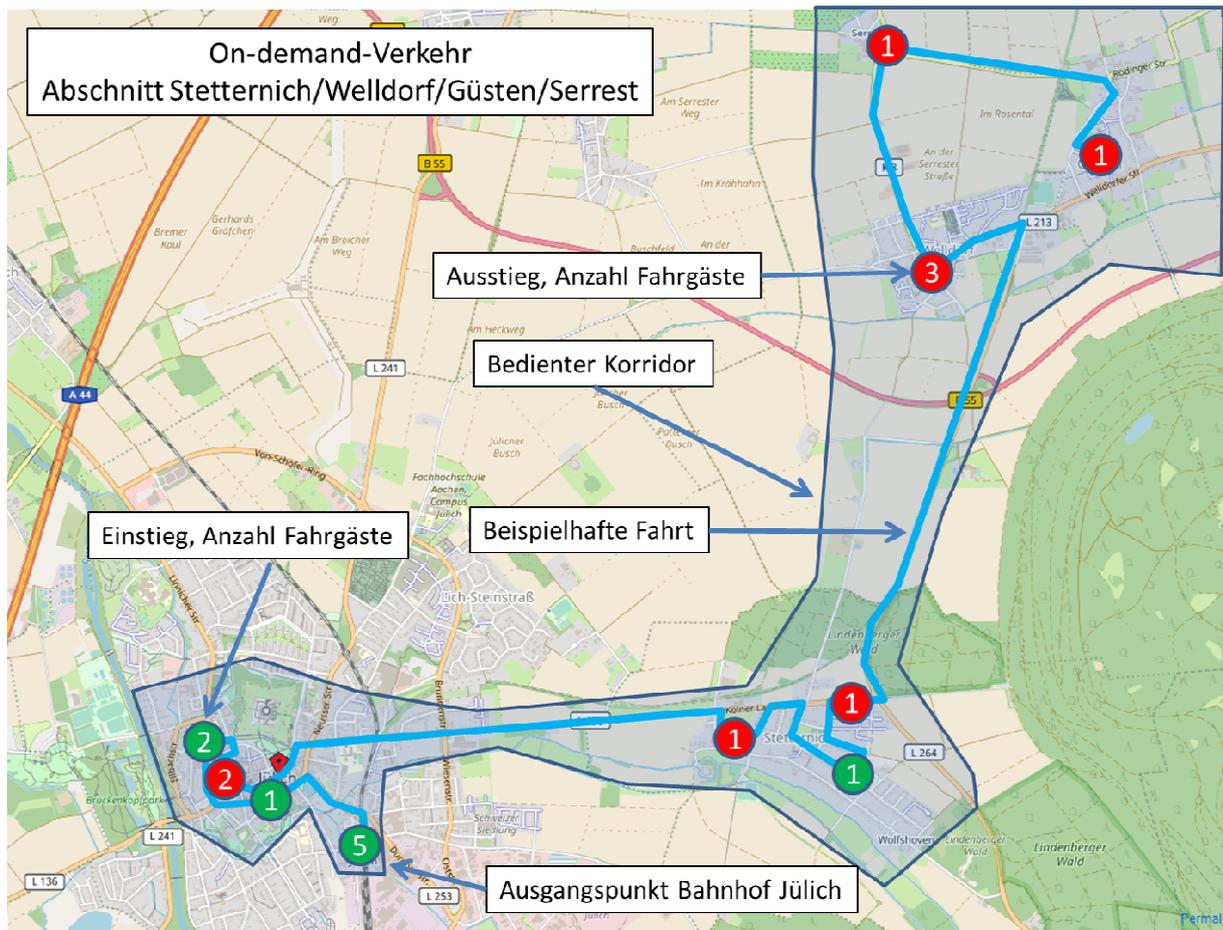


Abbildung 8: „On-demand“-Verkehr, Beispielhafte Linie Stetternich, Welldorf, Gärten, Serrest

Zur maßgeschneiderten Konstruktion wird der Quotient aus der Angebotsqualität und dem Potenzial der Ortsteile betrachtet.

Sozialbezirke	Referenzhaltestelle	Bewertung			Hoher Bedarf
		Bedarf	Qualität	Quotient	
Heckfeld	Heckfeldstraße	6962	371	0,05	
Jülich-Süd	Kartaus	8526	871	0,10	
Koslar	Kreisbahnstraße	4006	549	0,14	
Innenstadt-Mitte	Neues Rathaus	12777	2538	0,20	
Kirchberg	Heinen	2314	481	0,21	
Nordviertel	In den Aspen Bf	3892	880	0,23	
Welldorf	Kreuzplatz	1700	386	0,23	
Jülich-Links der Rur	Kirchberger Straße	1148	267	0,23	
Güsten	Güsten	1513	361	0,24	
Barmen	Post	1801	495	0,27	
Stetternich	Engels	2197	673	0,31	
Broich	Bahnhof Broich	1551	530	0,34	
Lich-Steinstraß	Matthiasplatz	1525	575	0,38	
Bourheim	Ortsmitte	978	382	0,39	
Selgersdorf	Kirche	1003	405	0,40	
Mersch	Zum Jagdfeld	1052	485	0,46	
Pattern	Kreuzstraße	650	343	0,53	
Daubenrath	Daubenrath	285	157	0,55	
Merzenhausen	Denkmal	508	449	0,88	
Altenburg	Moll	262	330	1,26	
SUMMEN		52867	9577	0,18	geringer Bedarf

Tabelle 5: Quotient aus Angebotsqualität und Potenzial, Ausbaubedarf zusätzlicher ÖPNV

Für einige Bereiche ergibt sich daraus insgesamt eine verringerte Anforderung an das Verkehrssystem. Daraus resultiert der folgende Ansatz. Mit ihm reduziert sich der theoretische Fahrzeugeinsatz von fünf auf vier Fahrzeuge.

Möglicher Fahrplan unter Berücksichtigung der Potenziale

Linie	Anzahl Fahrzeuge	Takt
Linie 1	0,5	alle 120 Minuten
Linie 2	1	alle 60 Minuten
Linie 3	0,5	alle 120 Minuten
Linie 4	1	alle 60 Minuten
Linie 5	1	alle 60 Minuten

- Verkehrsangebot MO bis FR von 20:15 bis 23:45 (FR 0:45) Uhr
- Verkehrsangebot SA von 16:15 bis 0:45 Uhr
- Verkehrsangebot SO 7:15 bis 23:45 Uhr
- Abfahrten am Bahnhof immer zur Minute 15

3.4 Mobilstationen

3.4.1 RAHMEN UND FUNKTIONSWEISE

Im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans Kreis Düren wurde auch in der Stadt Jülich bereits ein erster Schritt zur Entwicklung von Mobilstationen realisiert.

Mobilstationen stellen die konsequente Vernetzung mehrerer Verkehrsarten an zentralen aber auch dezentralen Standorten dar. Sie sind ein geeignetes Instrument um die Mobilität der Bevölkerung entscheidend zu verbessern. Die Umsetzung von Mobilstationskonzepten wird derzeit breit unterstützt, sowohl inhaltlich als auch in Bezug auf die Fördermöglichkeiten. Das Land Nordrhein-Westfalen lässt aktuell in der 3. Auflage ein Handbuch zur Umsetzung von Mobilstationen erstellen, unter anderem durch BVS Rödel & Pachan.

Mobilstationen sind Orte der Verknüpfung mehrerer verschiedener Verkehrsmittel. Diese Haltestellen dienen nicht nur der Verknüpfung von Bus- und Bahnlinien untereinander, sondern verknüpfen den öffentlichen Personennahverkehr auch mit den Verkehrsmitteln Fahrrad, Taxi und Kfz und berücksichtigen auch die Belange des Fußverkehrs. Darunter fallen sowohl Abstellanlagen für die eigenen Fahrzeuge der Kunden, als auch die Möglichkeit Fahrzeuge auszuleihen (z.B. Fahrradverleih, Carsharing). Weitere ergänzende Angebote sind möglich. Die Elektromobilität und eine nachhaltige Verkehrsabwicklung spielen zentrale



Abbildung 10: Beispielhafte Darstellung Mobilstation ohne Schienenanschluss, Quelle: NVR

Es liegt daher nahe, das Know-how im Rahmen des Mobilitätskonzepts der Stadt Jülich zu nutzen und die Entwicklung von Mobilstationen voranzutreiben. Mit diesen wird optimal auf die aktuellen Mobilitätsentwicklungen der Bevölkerung reagiert. Gemäß dem Wesen eines Mobilitätskonzeptes passen sich die Infrastruktur und die Maßnahmenkomplexe den Wünschen und dem Verhalten der Bevölkerung an und nicht umgekehrt. Hier ist aktuell der Trend zur Multimodalität deutlich zu beobachten. Ursprünglich ausgehend von jüngeren Bevölkerungsgruppen in Verdichtungsräumen findet eine Abkehr der traditionellen engen Bindung an ein Verkehrsmittel – meist das Auto, zum Teil aber auch andere Verkehrsträger – statt hin zu einer Entwicklung, bei der immer mehr Menschen die Verkehrsmittel, z.B. auf dem täglichen Weg zur Arbeit oder zum Einkauf, wechseln.

Es kommen an unterschiedlichen Tagen der Woche unterschiedliche Verkehrsmittel zum Einsatz. Des Weiteren steigt der Anteil der Kombinationen von Verkehrsmitteln auch auf einem einzelnen Weg erheblich an. Diese Multimodalität ist nur durch die technischen Entwicklungen im Bereich der Informationsbeschaffung möglich. Durch die breite Nutzung von Smartphones stehen den Nutzer*innen jederzeit Informationen über alles Verkehrssysteme in der Umgebung und darüber hinaus zur Verfügung. Ein Umstand der noch vor 15 Jahren vollkommen undenkbar gewesen wäre. Mit den Mobilstationen wird nun die Hardware geschaffen, das heißt, die Mobilitätsangebote werden erweitert und ergänzt sowie insbesondere miteinander vernetzt.

3.4.2 BEISPIELHAFTE ELEMENTE EINER MOBILSTATION

Fahrradabstellanlagen/ Bike & Ride (B&R)

Die Installierung von Fahrradabstellanlagen stellt im Untersuchungsraum aufgrund der Topografie, der Energie-Effizienz des Verkehrsmittels Fahrrad, des vergleichsweise geringen Flächenverbrauchs gegenüber Park & Ride-Anlagen und der traditionellen Beliebtheit des Verkehrsmittels Fahrrad einen wichtigen und zentralen Baustein dar, um Mobilstationen er-

folgreich zu gestalten. Eine herausragende Rolle kommt daher den Abstellmöglichkeiten für eigene Fahrräder an den Verknüpfungspunkten zu. Verleihmöglichkeiten spielen ebenfalls eine wichtige Rolle.

Im Bereich der Abstellanlagen existiert eine sehr große Bandbreite in Bezug auf die Größe, die Qualität, die städtebauliche Integration und die Funktion der Anlagen. Daraus resultierend sind auch unterschiedliche Kosten je Stellplatz festzuhalten. Einfachere Fahrradkäfige und doppelstöckige Fahrradboxen in größerer Zahl an einem Standort führen erfahrungsgemäß zu Kosten zwischen 1.500 und 4.000 Euro je Stellplatz (Bruttowerte). Dies entspricht in etwa den Förderhöchstsätzen der potenziellen Fördergeber. Höherwertige Anlagen, insbesondere wenn Gesichtspunkte der Gestaltung des Umfelds und des Städtebaus einbezogen werden sollen, liegen häufig deutlich oberhalb dieser Förderhöchstsätze. Neben den Investitionskosten sind auch die Betriebs- und Erhaltungskosten dauerhaft durch die Kommunen zu tragen.



Abbildung 11: Fahrradabstellanlage Offenburg, Aufzüge zur Abstellung der Fahrräder, Quelle: NVR

Fahrradboxen - Ohne Schlüssel und Mietvertrag/Steuerung per Mobiltelefon-App



Abbildung 12: Fahrradboxen in der Ausführung des VRR

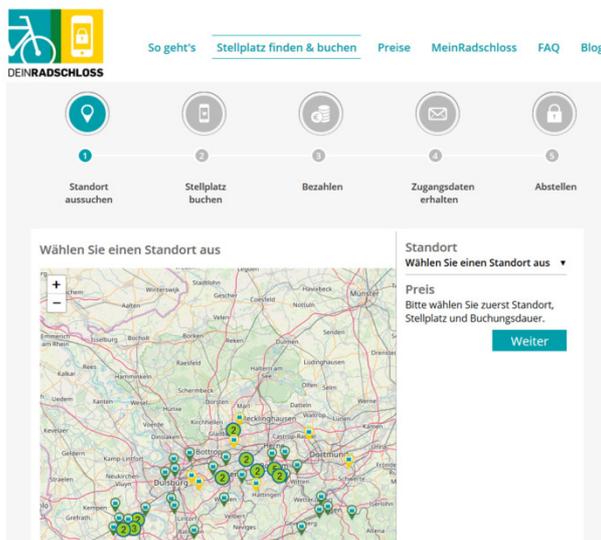


Abbildung 13: Fahrradboxen, Nutzungssystem Übersicht

1 Standort aussuchen 2 Box buchen 3 Bezahlen 4 Zugangsdaten erhalten 5 Abstellen

Box auswählen

28	29	30	31	32	33	34	1	2	3	4	5	6	7						
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27

Gelb hinterlegte Ziffern = bereits belegte Plätze

Mietdauer:
 Boxen 1-24: 1 Tag, 1 Woche, 1 Monat, 1 Jahr
 Boxen 25-34: 1 Tag, 1 Woche

Maximale Fahrradgröße:
 Bitte beachten Sie, dass die Türöffnung 125cm hoch und 80cm breit ist. Die Tiefe der Box beträgt 197cm. Prüfen Sie vor der Buchung, ob Ihr Fahrrad diese Maße nicht überschreitet und somit ein problemloses Einstellen in die Box gewährleistet werden kann.

Standort
 Krefeld, Uerdingen Bahnhof

Boxnummer

Dauer
 gebucht bis:
 Gültig ab sofort.

Preis
 Bitte wählen Sie zuerst Standort, Box und Buchungsdauer.

Ich habe die Hinweise zur Fahrradgröße gelesen und zur Kenntnis genommen.

Zurück Weiter

Abbildung 14: Fahrradboxen, Nutzungssystem einzelner Standort

Hochwertige Beispiele im Bereich größerer Anlagen, die städtebaulich gut integriert sind und nicht über einen simplen, nur an der Funktion orientierten Baukörper verfügen, erzeugen nach unseren Recherchen Kosten von 2.000 – 4.500 Euro brutto je Stellplatz.

Im Bereich der einfachen Fahrradabstellanlagen wird vorgeschlagen, stabile Fahrradbügel mit Knieholm anzuwenden, die es auch ermöglichen, Damen- und Kinderfahrräder bequem mit nicht zu langen Schlössern abzuschließen. Sie sind stabil und vandalismusresistent zu bauen. Keinesfalls sollten einfache Anlagen (sogenannte "Felgenkiller") zum Einsatz kommen, die keinen praktischen Wert aufweisen und bei den Nutzern äußerst unbeliebt sind. Zu diesem Thema wird empfohlen sich im Rahmen des Feinkonzepts an den Vorgaben des ADFC zu orientieren. Für Abstellanlagen kommt hierfür z.B. die vom ADFC empfohlene technische Richtlinie "TR 6102" in Betracht.



Abbildung 15: Beispielhafte Darstellung einer Fahrradabstellanlage für kleine Stationen

Des Weiteren wird empfohlen, überall dort, wo dies möglich und nicht bedingt durch städtebauliche Gründe oder Belange des Denkmalschutzes problematisch ist, die Abstellanlagen zu überdachen. Damit finden die Nutzenden bei ihrer Rückkehr einen trockenen Fahrradsattel vor und bleiben auch bei der Auf- oder Abrüstung ihres Fahrrades selbst trocken. Die Abstände zwischen den Bügeln sollten so gewählt werden, dass zwei Fahrräder bequem zwischen die Abstellbügel passen, damit die theoretische Kapazität (ein Bügel = zwei Fahrradabstellplätze) in der Praxis auch genutzt werden kann. Vielfach wird dieser Umstand nicht beachtet, wodurch sich die Kapazität von aufgestellten Fahrradbügeln nahezu halbiert. Zu berücksichtigen ist auch, dass moderne Fahrräder zum Teil breitere Lenker aufweisen, die teilweise noch mit Außenspiegeln versehen sind.

Park & Ride-Anlagen (P&R)

P&R-Plätze sind meist in ausreichender Zahl vorhanden. Eine Ergänzung im Rahmen der Einrichtung von Mobilstationen ist im Grundsatz nicht erforderlich. Für die Kategorien 1 und 2 sind diese aus Gründen der Einheitlichkeit der Konzepte berücksichtigt. Eine Realisierung sollte nur nach positiver Bedarfsprüfung erfolgen.

Umfeldgestaltung

Die Aufwertung von Haltestellen des ÖPNV zu Mobilstationen bewirkt zum einen eine verstärkte Nutzung der entsprechenden Station als Ein- und Ausstiegshaltestelle. Des Weiteren entstehen durch die Verknüpfung Umsteigebeziehungen. Im Gegensatz zu den Aussteigern entstehen sowohl für die Einsteiger als auch für die Umsteiger häufig Wartezeiten. Aus diesem Grunde ist es sinnvoll, bei jeder Mobilstation auf eine hohe Gestaltungsqualität der Station und ihres Umfelds abzielen. Diese sollte zum einen in Bezug auf das Umfeld ein angenehmes Warten ermöglichen, zum anderen durch zusätzliche Funktionen dem Fahrgast die Möglichkeit geben, die Zeit sinnvoll zu nutzen. Beispielsweise können Erledigungen gemacht werden, die entweder im Zusammenhang mit der Reise (z.B. Ticketkauf) oder auch ohne Zusammenhang zu der Reise stehen können (z.B. Einkäufe oder gastronomische Einker).).

Es ist demnach sinnvoll und notwendig, das Umfeld städtebaulich positiv zu gestalten, einen angemessenen Anteil an Grünflächen einzubringen und möglichst viele Nutzungen am Mobilstationsstandort zu installieren, die für die Nutzer auch außerhalb der eigentlichen Reise von Bedeutung sein können. Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die Einrichtung der Möglichkeit einer WLAN-Nutzung, damit ein Nutzer die Wartezeit noch angenehmer empfindet und vor allem auch, damit er Informationen im Zusammenhang mit seiner Fahrt abrufen kann. Alle hier genannten Einrichtungen sind grundsätzlich individuell festzulegen, da die Bedingungen an den Standorten sehr unterschiedlich sind.

Haltestelleninfrastruktur für Wartende

Des Weiteren werden im Rahmen des Konzepts für Mobilstationen auch die Wartesituation in Bezug auf Unterstände und Sitzgelegenheiten berücksichtigt. Ziel ist es, diese überall wo sie fehlen zu ergänzen. Die Anlagen sind ebenfalls förderfähig und daher ist es anzustreben, die Qualität der Mobilstationen auch hierdurch zu verbessern. Zu berücksichtigen ist, dass alle Mobilstationen bei denen in Bezug auf Warteflächen, Sitzgelegenheiten und Wartehallen Veränderungen vorgenommen werden, vollständig barrierefrei ausgebaut werden müssen, da sonst eine Voraussetzung zur Förderung nicht gegeben ist.

Jede größere Mobilstation sollte mit einer Kennzeichnung im Landesdesign versehen werden. An großen Standorten wird eine Stele vorgesehen, die neben der eigentlichen Kennzeichnung zusätzliche Elemente zur Information und zur Orientierung am Standort bietet. Hier sind auch Dynamische Fahrgastinformations-Systeme (DFI-Anlagen) möglich, sofern diese nicht bereits vorhanden oder geplant sind.

Die folgende Darstellung gibt einen Überblick über die Gesamtausstattung einer Mobilstation in der Kategorie Regional zentral (RZ)

:

Tabelle 6

	Hohe Notwendigkeit	Mittlere Notwendigkeit	Geringe Notwendigkeit
--	---------------------------	-------------------------------	------------------------------

	Bikesharing	Carsharing	E-Bikeladestation
	Gepäckschließfächer	E-Tanksäule	Lastenräder
	Gesicherte B+R Anlage		P+R Anlage
	Taxistand	Nahversorgung	Radluftstation
		Notrufsäule	Radstation / Service
		Öffentliches WC	Rollersharing
		Post / Paketstation	Videoüberwachung

3.4.3 PLANUNG VON MOBILSTATIONEN IN JÜLICH

Konzeptionell ist für die Stadt Jülich im Rahmen des Mobilitätskonzepts ein Stufenplan zur Umsetzung der Mobilstationen vorgesehen:

- Stufe 1

Umsetzung der vom Kreis Düren initiierten und ausgeschriebenen vier Mobilstationsstandorte, wird noch im Jahr 2021 abgeschlossen

- Stufe 2

Ergänzung der Mobilstationsstandorte aus dem Bereich Nahverkehrsplan, Umsetzung bis 2022

- Stufe 3

Ausstattung großer Standorte mit weiteren Mobilitätsangeboten, insbesondere Verleihsysteme, Umsetzung bis 2023

- Stufe 4

Flächendeckende Ergänzung auch lokaler Standorte im Rahmen der Ergänzung kleinerer ÖPNV-Verknüpfungsstandorte oder Quartiersmobilstationen in den Wohn- und Gewerbegebieten, Umsetzung bis 2024

Die vom Kreis Düren initiierte erste Stufe sieht die Ergänzung insbesondere von Fahrradabstellanlagen an wichtigen ÖPNV-Standorten vor. Hierbei wurde besonders auf die Veränderungen im Rahmen des Nahverkehrsplans Bezug genommen. Zum 1.1.2020 wurden acht Schnellbuslinien in Betrieb genommen, womit sich die Anzahl der Schnellbuslinien im Kreis Düren auf zehn erhöht hat. Die Stadt Jülich ist in dieser Hinsicht besonders positiv betroffen, da zwei der neuen Linien das Stadtgebiet Jülichs berühren. Zudem ist eine erhebliche Ausweitung der Schnellbuslinie SB20 von Jülich nach Aachen vorgesehen. Die Mobilstationsstandorte sollen hier unterstützend wirken. In einem ersten Step wurden infrastrukturelle Elemente ergänzt, für die nur in geringem Umfang Dritte als Betreiber eingebunden werden müssen.

Es ist daher vorgesehen, gleichartige Anlagen in einer zweiten Stufe an weiteren Standorten zu ergänzen.

Die dritte Stufe verlangt es, geeignete Betreiberkonzepte zu entwickeln und entweder als Stadt selbst oder in Zusammenarbeit mit Dritten diese dauerhaft umzusetzen. Insbesondere die aufgrund der Topografie, der heute schon hohen Nutzungsquoten und eines hohen Anteils an jüngerer Bevölkerung bestehen sinnvolle Verleihmöglichkeiten für Fahrräder. Diese sind geeignet die Mobilität in Jülich noch einmal entscheidend zu verbessern.

Als eine der ersten kleineren Städte der Region verfügt Jülich seit geraumer Zeit bereits über ein Carsharing-Angebot und ist in diesem Bereich gut aufgestellt. Hier ist zu prüfen, inwieweit die Carsharing-Angebote in das Mobilstationssystem einbezogen werden können und umgekehrt.

Als vierte Stufe wird ein flächendeckendes System entwickelt, welches es erlaubt, jedes Wohngebiet und jedes Gewerbegebiet in Jülich auf der letzten Meile durch eine Kombination verschiedener Verkehrsmittel zu erreichen, bzw. aus diesen Gebieten in andere Bereiche fahren zu können. Dabei sind lokale Standorte mit ÖPNV-Anschluss sinnvoll. Ebenso können aber auch Quartiersmobilstationen ohne ÖPNV-Anschluss eingerichtet werden.

Die folgende Tabelle 3 gibt Auskunft über die Standorte von Mobilstationen und mögliche Realisierungszeiträume.

Ortsteil	Haltestelle	Kategorie	Realisierungsstufe	Umsetzung bis
Mersch	Mersch	LO	1	2021
Jülich	Bahnhof	RZ	1+3	2021/23
Jülich	Solarcampus	RP	1+3	2021/23
Barmen	Haus Overbach	LO	2	2022
Barmen	Post	LO	2	2022
Bourheim	Ortsmitte	LO	2	2022
Broich	Bahnhof	RP	2	2022
Kirchberg	Heinen	RP	2	2022
Koslar	Bahnhof/Kreisbahnstraße	RP	2	2022
Selgersdorf	Kirche/Bahnhof	RP	2	2022
Stetternich	Engels	LO	2	2022
Welldorf	Kreuzplatz/Siedlung	LO	2	2022
Forschungszentrum	Bahnhof	RP	2+3	2022/23
Jülich	Walramplatz	RZ	2+3	2022/23
Jülich	Neues Rathaus	RZ	2+3	2022/23
Altenburg	Moll	LO	4	2024
Barmen	Bahnhof	RP	4	2024
Daubenrath	Daubenrath	LO	4	2024
Güsten	Güsten	LO	4	2024
Heckfeld	Bahnhof	RP	4	2024
Jülich	Bahnhof In den Aspen	RP	4	2024
Jülich	Bahnhof Nord	RP	4	2024
Jülich	Kartaus	LO	4	2024
Jülich	Rochusstraße	LO	4	2024
Lich-Steinstraß	Matthiasplatz	LO	4	2024
Merzenhausen	Denkmal	LO	4	2024
Neubourheim	Bahnhof	LO	4	2024
Kategorien Mobilstationen laut Handbuch Mobilstationen				
RZ	Regional Zentral			
RP	Regional Peripher			
LO	Lokal			

Tabelle 7: Standorte für Mobilstationen im Stadtgebiet Jülich

Die Anlagen werden in der Regel durch die Investitionsförderung der Verkehrsverbünde mit 90% Quote gefördert. Den verbleibenden Eigenanteil von rund 10% trägt die Stadt Jülich als Baulastträger. Die Erfahrung der letzten Jahre hat deutlich aufgezeigt, dass sowohl das Mobiliar als auch insbesondere die Tiefbauarbeiten erheblich höhere Preisansätze verlangen als noch vor wenigen Jahren. Dies führt zum Problem, dass die Förderhöchstsätze, die für jedes einzelne Gewerk vom Fördergeber festgelegt sind, häufig deutlich überschritten werden. Somit ergibt sich ein Eigenanteil für die Städte, der aktuell oft recht deutlich über dem 10 %igen Eigenanteil liegt. Es ist daher zweckmäßig eher mit 30–50% Eigenanteil zu kalkulieren.

3.5 Seilbahn

Um einen weiteren erheblichen Schritt zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Untersuchungsbereich zu erreichen, wird unter anderem ein innovatives Seilbahnsystem vorgese- hen. Es wird voraussichtlich insbesondere die Bereiche mit Ausbildung, Forschung, Industrie und Gewerbe verbinden und hier durch das kontinuierliche hochwertige Verkehrsangebot zu einer spürbaren Verringerung des Verkehrs zwischen den Standorten führen. Diese müssen derzeit teilweise die Innenstadt befahren, sodass neben der gesamten Reduzierung des Kfz- Verkehrs in Jülich auch die Große Rurstraße direkt profitieren wird. Das Seilbahnsystem wird insofern innovativ sein, als es die Möglichkeit bietet, mehrere Äste zu befahren und die Gondeln auch bedarfsgerecht zu steuern, sodass ein Quell- und Zielverkehr zwischen meh- reren Punkten im Stadtgebiet auf direktem Wege flexibel möglich wird. Auch ist auf diese Weise eine Einbeziehung von Freizeitschwerpunkten möglich, die am Wochenende beson- ders häufig, unter der Woche hingegen selten oder gar nicht angefahren werden könnten, um bedarfsgerecht auf die Wünsche der Nutzer*innen eingehen zu können.

Die folgende Darstellung zeigt einen ersten möglichen Entwurf. Deutlich wird, dass die Rea- lisierungschancen des Projektes auch dadurch ansteigen, dass die Gondeln nicht über be- wohntem Gebiet geplant sind, sondern diesem relativ großräumig ausweichen. Für die An- bindung vom Bahnhof oder anderen Stationen in die Innenstadt und damit den Untersu- chungsraum wird derzeit ein innovatives Anschlusssystem geprüft.

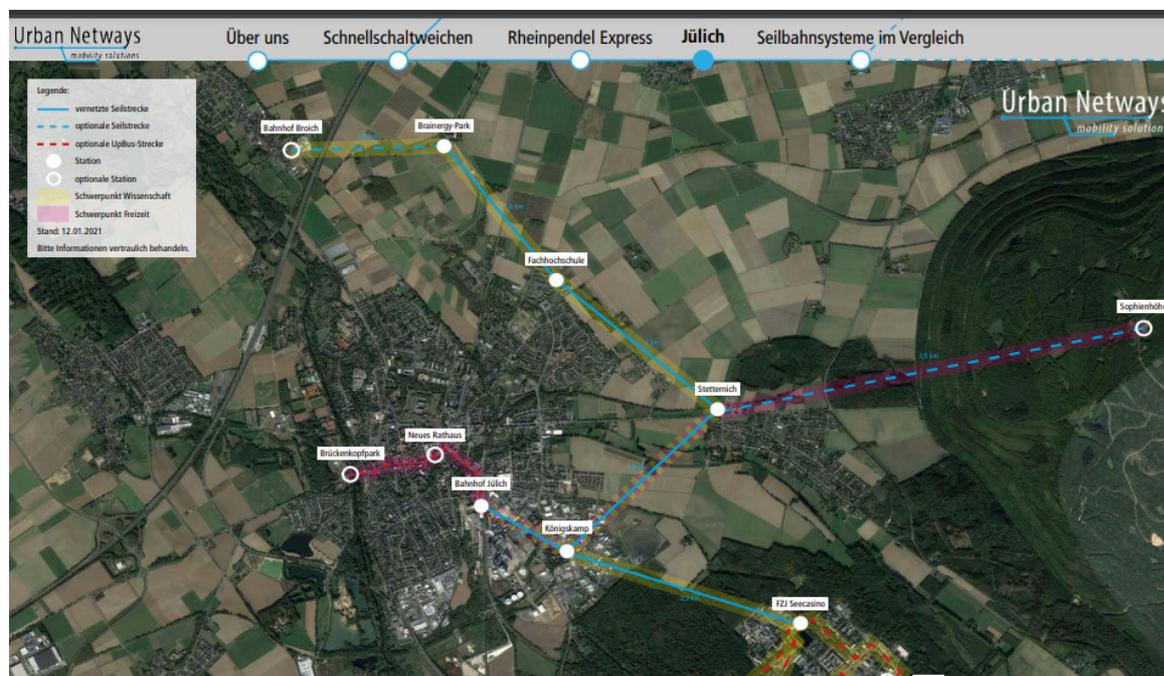


Abbildung 16: Grobkonzept für ein Seilbahnsystem (Quelle: Urban Netways, Köln)

4 Fußgängerverkehr

4.1 Die elementarste Verkehrsart

Zu Fuß legen wir alle unsere Wege zurück. Im Wortsinne zu Fuß sind enthalten:

- Rollstuhlfahrten
- Gehen mit Rollator
- Gehen mit Kinderwagen

Dies beginnt mit den Wegen innerhalb des Hauses. Außerhalb des Hauses dann führt man entweder einen Fußweg zu einem Ziel aus oder man sucht sich sein nächstes Verkehrsmittel Rad, Auto oder ÖPNV. Am Ende einer Fahrt mit einem Verkehrsmittel steht wieder ein Fußweg.

Diese kleine Einleitung ins Thema zeigt bereits, dass das Zu-Fuß-Gehen eine der wichtigsten Verkehrsarten ist. Sie ist zudem die energiesparendste und ökologischste Form der Fortbewegung.

Als Begleiterscheinung der Corona Pandemie wurde das Gehen neu entdeckt. Weil mit dem Home-Office eine gewisse Immobilität einhergeht und darüber hinaus Sportvereine und Fitness-Studios als Bewegungsorte wegfielen, haben sich viele Menschen angewöhnt, Wege des Alltags zu Fuß zurückzulegen. Dabei werden auch Entfernungen zurückgelegt, die man vor der Pandemie für einen Einkauf nicht zu Fuß erledigt hätte.

Planerisch ist Jülich diesem Trend durchaus vorausgeeilt. Es gibt in der Regel abgesenkte Bordsteine an Straßeneinmündungen und Querungshilfen. Mittelinseln als Querungshilfe wurden an allen Stellen installiert, wo starke Fußgängerströme oder sensible Bevölkerungsgruppen (Kinder, Ältere) die Straße queren.

Ähnlich wie beim Radverkehr ist es wichtig, dass das Zufußgehen bei allen Planungen und Entscheidungen „mitgedacht“ werden muss. Das Zufußgehen muss in allen Richtungen sicher und barrierefrei möglich sein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es auch in der Dunkelheit, in jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter funktioniert.

Der Fußgängerverkehr muss nicht nur vor dem Autoverkehr sondern auch vor dem Radverkehr geschützt werden. Gerade im Fußgängerverkehr ist von großer Relevanz, dass Verkehrsteilnehmer von 1-111 Jahren daran teilnehmen. Fußgänger besitzen keine Knautschzone und zum Teil sind sie nicht mit den Verkehrsregeln vertraut.

4.2 Maßnahmen

Ein feingliedriges Maßnahmenkonzept war nicht Auftragsbestandteil des Mobilitätskonzeptes.

Die Vielzahl von Möglichkeiten zur Förderung des Fußgängerverkehrs ist daher nicht einer eigenen Analysearbeit geschuldet. Es wurden vielmehr die Ergebnisse der Online-Befragung zusammengefasst.

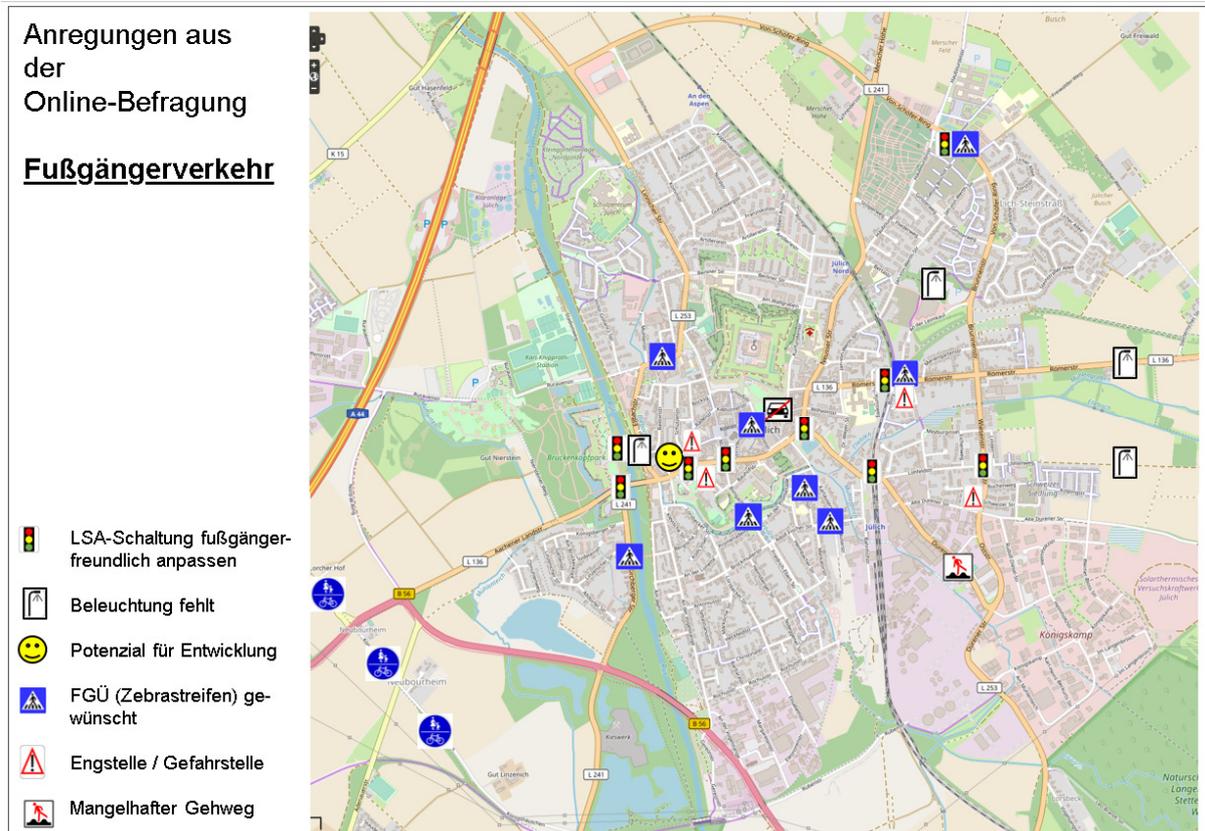


Abbildung 17: Ergebnisse der Bürgerbefragung zum Themenkomplex Fußgängerverkehr

Die Auswertung der meistgenannten Aspekte zeigt Abbildung 17. Sämtliche Anregungen, Maßnahmenvorschläge sowie Problemfelder sind im Anhang abgedruckt (Kapitel 8.3).

Aufgrund der Sortierung nach der Häufigkeit der Nennung haben nur Themen aus der Innenstadt in die Karte Eingang gefunden. Es wurden jedoch auch Probleme aus den Ortsteilen berichtet. Als roter Faden, der sich in beinahe allen Nennungen wiederfindet, kann der Konflikt zwischen den vom Kfz-Verkehr ausgehenden Unverträglichkeiten genannt werden. Aus der Wahrnehmung des Fußgängerverkehrs ist der Kfz-Verkehr laut, gefährlich, trennend und platzraubend.

So mangelt es in den Ortsteilen oft an ausreichend breiten Gehwegen. Kinder werden an Schulbushaltestellen durch Kfz mit überhöhter Geschwindigkeit gefährdet. Dies sind nur zwei der typischen Nennungen der Bürgerbefragung aus den „Dörfern“.

4.3 Barrierefreiheit

In das Themenfeld „Fußgängerverkehr“ greifen auch die unter dem Stichwort „Barrierefreiheit“ genannten Aspekte aus der Bürgerbefragung hinein. Die wichtigsten genannten Problemfelder sind der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

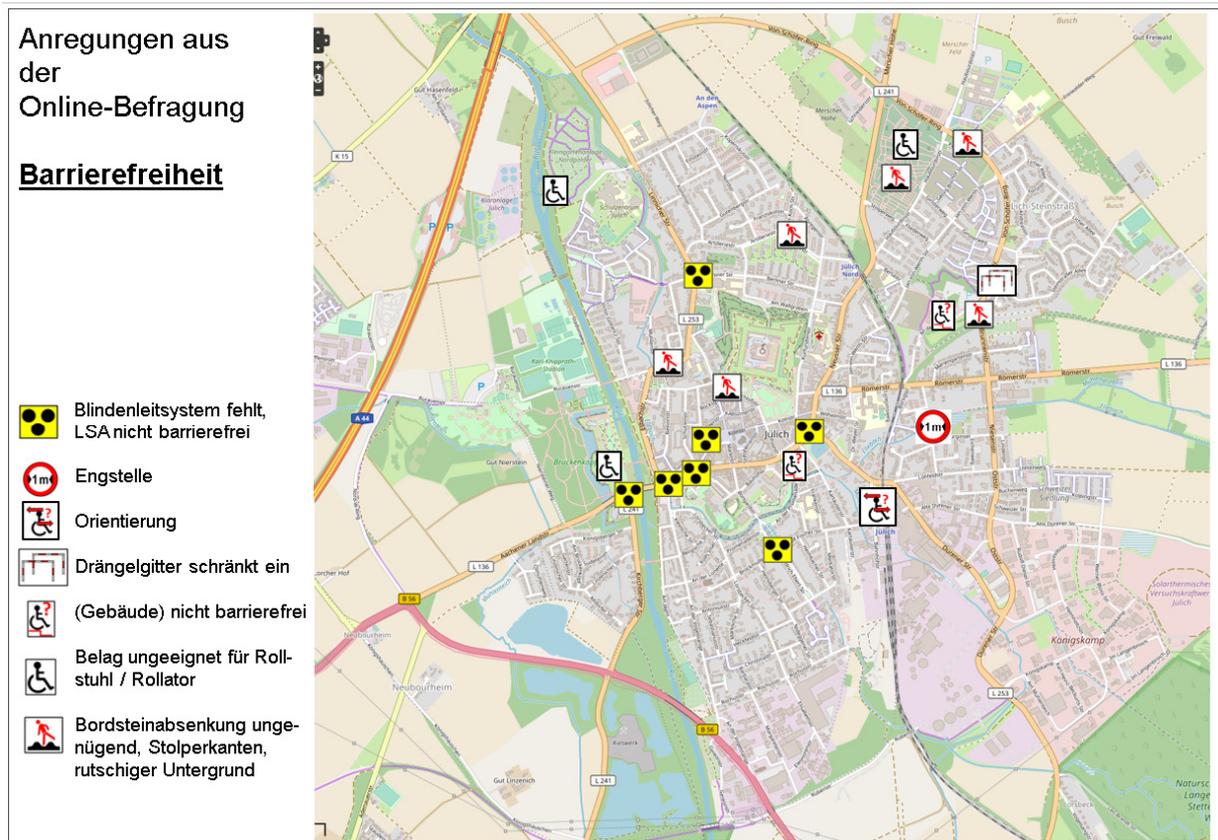


Abbildung 18: Ergebnisse der Bürgerbefragung zum Bereich Barrierefreiheit

5 Kfz-Verkehr

5.1 Parken

5.1.1 PARKEN AN DER QUELLE

Der hohe Bestand an Kfz führt dazu, dass in vielen Wohngebieten Jülichs das städtebauliche Bild von abgestellten Kfz geprägt ist. Dass geparkte Pkw im Vergleich zu blühenden Vorgärten kein schönes Bild in einer Wohnstraße ergeben, ist sicherlich Konsens. Neben diesen eher ästhetischen Aspekten erzeugt ruhender Kfz-Verkehr auch Problem. Der Verkehrsraum für Fußgänger oder Radfahrer wird enger, die Sicht auf bevorrechtigten Verkehr wird eingeschränkt. Dass die Abgasreinigungsanlagen der Fahrzeuge auf den ersten Kilometern in der Regel nicht arbeiten macht die Autos an der Quelle der Fahrt ebenfalls nicht erträglicher.

5.1.2 PARKEN AM ZIEL

Wenn die Fahrt von zu Hause aus kommend am Arbeitsplatz, beim Arzt oder beim Einkauf ihr Ende findet, geht das Thema Parken von vorne los. Ähnlich wie an der Quelle der Fahrt führt das Parken auch am Ziel häufig zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern. Ästhetisch macht das parkende Blech die Innenstädte auch nicht unbedingt ansprechender.

Beim Thema Parken zeigt sich deutlich, dass das Auto im Fahren wie im Stehen die Allgemeinheit eher belastet. Der einzelne hat seinen individuellen (hohen) Nutzen, die Betroffenen haben die Nachteile zu ertragen. Daher liegt der Schwerpunkt des Mobilitätskonzeptes in den Verkehrsarten Radverkehr und ÖPNV, kombiniert jeweils mit dem Fußgängerverkehr.

5.2 Elektrifizierung

Die Elektrifizierung des Fuhrparks steigt seit 2018 spürbar und seit 2020 auch sichtbar an. Die (drei) Ladesäulen mit sechs Ladepunkten in Jülich sind regelmäßig belegt.

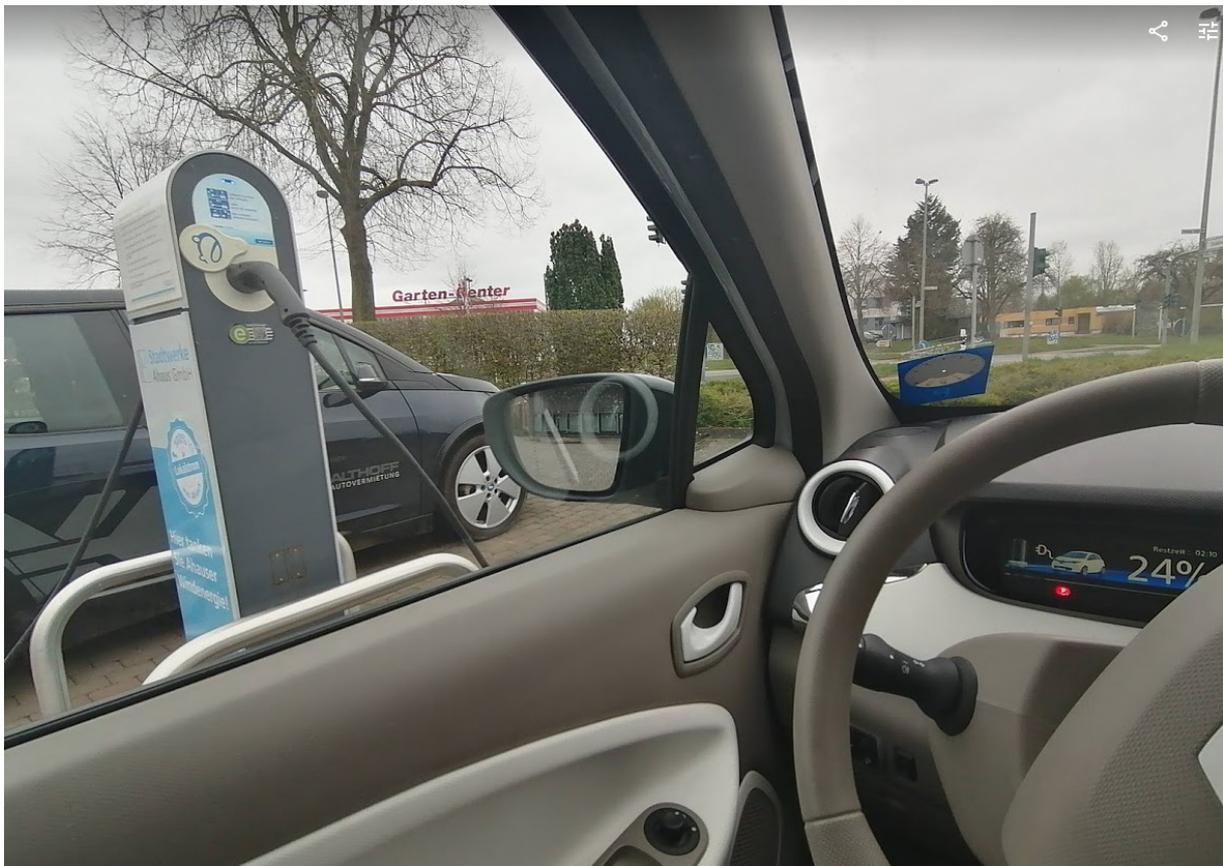


Abbildung 19: Laden an einer öffentlichen Ladesäule mit Wechselstrom (AC) und einer Leistung von bis zu 22 kW

Gut dran ist derjenige, der zu Hause laden kann. In Hinsicht auf die Parkplätze in den Wohngebieten kommen also in Zukunft weitere Ansprüche. Ladestellen für das nächtliche langsame Aufladen werden benötigt.

5.3 Bürgerbefragung

Auch zum Thema Kfz-Verkehr gab es Anregungen und Maßnahmenvorschläge aus der Bürgerschaft. So wird auch auf mögliche neue Potenziale für Parkraum und neue Umgehungsstraßen hingewiesen. Auffällig ist jedoch, dass der Kfz-Verkehr in den meisten Fällen als belastender Faktor genannt wird.

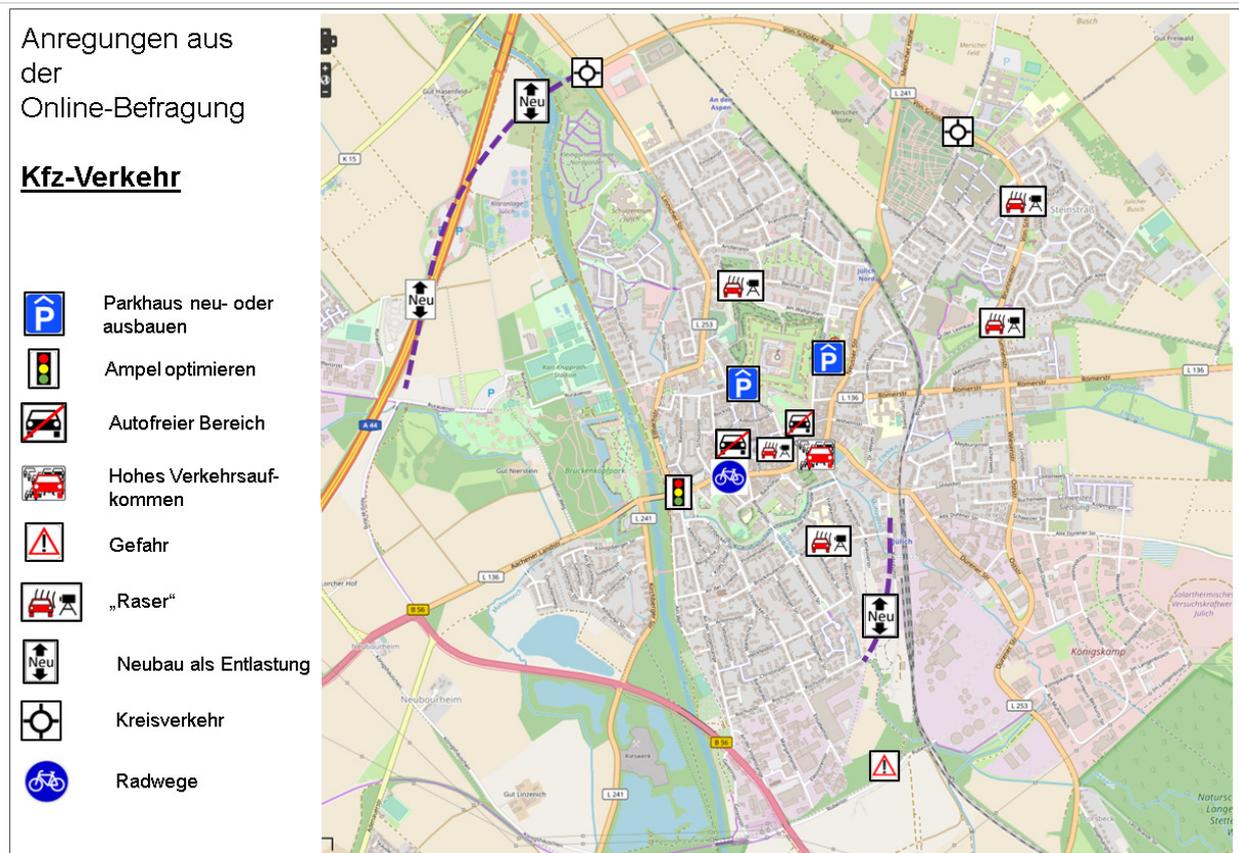


Abbildung 20: Ergebnisse der Bürgerbefragung zum Thema Kfz-Verkehr

6 Fahrradverkehr

6.1 Bedeutung des Fahrrades als Verkehrsmittel

Der Fahrradverkehr besitzt im Mobilitätskonzept der Stadt Jülich eine große Bedeutung. Dies hat einige Gründe, die im folgenden Abschnitt näher erläutert werden sollen.

6.1.1 AKTIONSRADIUS

Das Fahrrad ermöglicht durch die typischen erreichbaren Geschwindigkeiten eine hohe Erschließungswirkung in einem Radius von bis ca. ein bis fünf Kilometern. Unterhalb von einem Kilometer kann man die meisten Erledigungen besser zu Fuß durchführen, da das „Auf-rüsten“ bei Fahrtantritt und das Abstellen des Rades am Zielort die gewonnene Zeit wieder aufbrauchen. Oberhalb von vier bis fünf Kilometern sinkt bei den Nutzern eines konventionellen rein muskelbetriebenen Fahrrades die Akzeptanz, da es dann körperlich anstrengend wird oder die Reisezeit zu lang wird.

Seit das Pedelec den Neuanschaffungsmarkt als Fahrradtyp zunehmend dominiert, sind auch längere Strecken gut mit dem Fahrrad zu bewältigen. Ein Termin kann erreicht werden,

ohne ins Schwitzen zu geraten, Steigungen und Gegenwind verlieren ihren für viele Fahrradfahrer demotivierenden Charakter.

Der Aktionsradius wird weiter ausgedehnt durch das Nutzen von sogenannten „S-Pedelecs“ (S = speed). Diese als Kleinkraftrad zugelassenen Fahrräder unterstützen mit dem Motor im Gegensatz zu normalen Pedelecs nicht bis 25 km/h sondern bis 45 km/h.

6.1.2 TRANSPORTMÖGLICHKEITEN

Durch neue Fahrradtypen und die elektrische Unterstützung ist es heute viel leichter möglich, auch Lasten oder sperrige Gegenstände zu transportieren. Dies gilt auch für die Mitnahme von Kindern oder Hunden. Mit einem Fahrradanhänger oder einem Lastenrad wird das Fahrrad zu einem noch vollwertigeren Verkehrsmittel.

6.1.3 WETTERABHÄNGIGKEIT ?

Die Kleidungsindustrie bietet für den Aufenthalt draußen im allgemeinen und mit dem Fahrrad im Speziellen derzeit eine so große Fülle an Ausrüstung wie selten zuvor. So sind Witterungseinflüsse wie Regen oder Kälte nicht mehr von großer Relevanz. Die Verfügbarkeit von exakten Wetterprognosen und beispielsweise die mobile Nutzung eines Regenradars machen es möglich, stärkeren Regenschauern leicht aus dem Weg zu gehen.

6.1.4 PLATZSPARENDES PARKEN UNMITTELBAR AM ZIEL

Eines der größten Probleme des Kfz-Verkehrs ist der beim Parken an Quelle und Ziel benötigte Raum. Sowohl am Wohnort als auch in der Innenstadt oder am Arbeitsplatz ist der Parkraum häufig knapp. Das Parken kann zu einem städtebaulich negativen Erscheinungsbild führen. Häufig behindern parkende Kfz die Sicht auf den bevorrechtigten Verkehr beim Einbiegen oder Überqueren einer Straße. Das Fahrrad bietet in dieser Hinsicht einen Entlastungseffekt, weil es viel flexibler abgestellt werden kann und nur etwa ein Zehntel des Platzbedarfs eines Kfz hat.

Somit dient jede Fahrradfahrt am Zielort der Allgemeinheit.

6.1.5 EMISSIONSARMES VERKEHRSMITTEL

Das Fahrrad macht keinen oder wenig Lärm, es produziert keinen oder wenig Schadstoffe. Zwar benötigen Pedelecs Strom, sie benötigen jedoch nur ca. 1 kWh Strom auf 100 km. Ein sparsames Elektroauto benötigt ca. 15 kWh, ein effizientes Auto mit Verbrennungsmotor etwa 50 kWh. Selbst der ÖPNV kann bei einem Dieserverbrauch je Fahrgast von 1,3 Litern (~13 kWh) nicht mit der Effizienz und Umweltfreundlichkeit des Fahrrades mithalten.

Daher ist selbst ein komfortables Pedelec in Sachen CO₂-Ausstoß sehr schonend unterwegs. Und insgesamt betrachtet ist das Fahrrad neben den eigenen Füßen das stadtverträglichste Verkehrsmittel.

6.1.6 SOZIALVERTRÄGLICHES VERKEHRSMITTEL

Man muss kein hochpreisiges Pedelec oder Fahrrad erwerben, um mit dem Fahrrad mobil zu sein. Mobilität in einem hohen Maße kann auch ein gebrauchtes Fahrrad oder ein Fahrrad aus dem Fundbüro bieten. Mit eigener Pflege und Wartung kann man mit sehr kleinem finanziellem Aufwand gut mit dem Fahrrad unterwegs sein. Daher ist das Fahrrad auch ein sehr sozialverträgliches Verkehrsmittel.

6.1.7 RADVERKEHRSFÖRDERUNG? WARUM?

Fahrradfahren kann man in Jülich bereits heute. Die kompakte Stadtstruktur von Jülichs Hauptort mit einem Radius von maximal zwei Kilometern bis zum Zentrum der Stadt dazu ein. Auch die Ortsteile liegen meist in Entfernungen vom Hauptort, die das Besuchen der Innenstadt per Fahrrad gut ermöglichen. Bourheim, Broich, Güsten, Koslar, Kirchberg, Mersch, Pattern, Stetternich und Welldorf liegen in etwa vier Kilometer entfernt. Selgersdorf und Barmen sowie Merzenhausen erfordern einen noch gut fahrbaren Weg von fünf bis sechs Kilometern. Lorsbeck und Lich-Steinstraß gehören beinahe noch zur Kernstadt. Die Gewerbestandorte sind allesamt ebenfalls in günstigen Entfernungsbereichen.

Die Entfernungsverhältnisse sind unveränderlich und auch nicht Gegenstand der Radverkehrsförderung. Warum will die Stadt überhaupt den Radverkehr fördern. Ist das nicht „ungerecht“, eine Verkehrsart einseitig zu „fördern“? Warum das Radfahren allen in der Stadt hilft, wurde bereits in den Kapiteln 6.1.1 bis 6.1.6 dargelegt. Die Infrastruktur für den Radverkehr in Jülich entspricht nicht den Ansprüchen des Radverkehrs. Häufig befinden sich Radverkehrsanlagen auf den Gehwegen, die dann für Radfahrer freigegeben werden. Radwege entsprechen nicht dem in der Straßenverkehrsordnung definierten Mindestbreiten oder sind in keinem guten baulichen Zustand. Nach jedem Streckenabschnitt muss ein Knotenpunkt überwunden werden. Die Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten entspricht in Jülich häufig nicht dem Stand der Möglichkeiten.

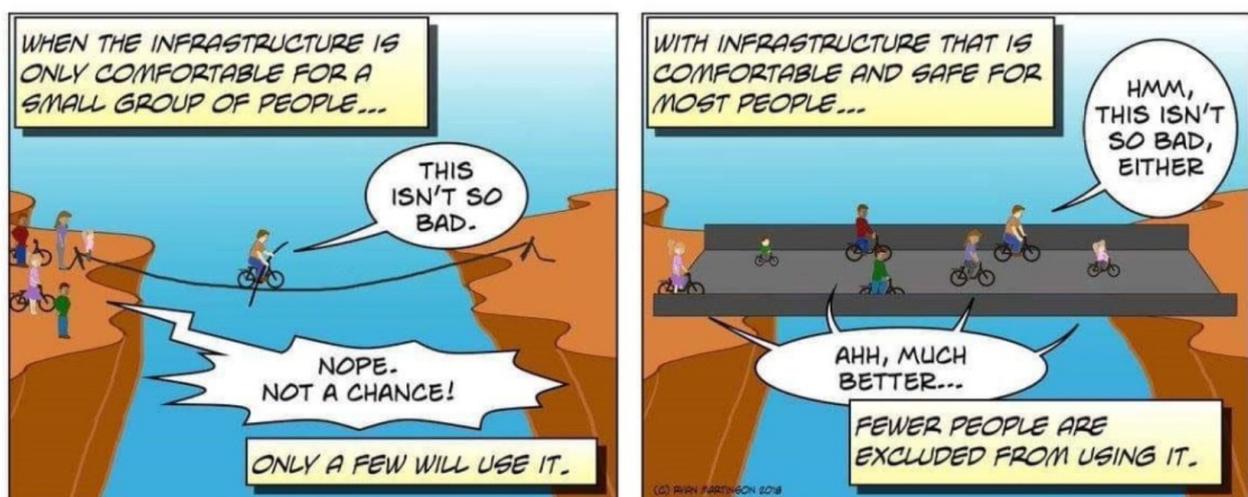


Abbildung 21: Eine Infrastruktur, auf der sich einzelne wohl fühlen, ist nicht immer geeignet, von der Masse der Verkehrsteilnehmer akzeptiert zu werden (Quelle: Ryan Martinson in <https://archinect.com/news/article/150074553/an-engineer-s-comic-addresses-social-equity-in-transportation-planning-and-design>)

Ziel der Radverkehrsförderung ist die Herstellung eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes. Der Ausbau und die Führung an Knotenpunkten sollten mit einer hohen Qualität erfolgen. Die Infrastruktur sollte so auslegt sein, dass der Masse der vier Radfahrer-Typen (Abbildung 22) entgegenkommt und zur Nutzung einlädt.



Abbildung 22: Mit der Radverkehrsförderung möchte die Stadt Jülich die Masse der potenziellen Radfahrer*innen ansprechen (Quelle: Portland, OR DOT)

6.2 Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme zum Radverkehr erfolgte mit dem Fahrrad. Wie von der Stadt Jülich beauftragt wurde ein Schwerpunkt bei der Bestandsaufnahme darauf gelegt, dass die Verbindungen von den „Dörfern“ (im Bericht Ortsteile genannt) in den Hauptort untersucht werden und entsprechende Routenvorschläge erarbeitet werden.

In die Bestandserfassung zum Radverkehr fließen auch die Ergebnisse der Bürgerbefragung ein. Einige der meist genannten Anregungen sind der nachfolgenden Karte zu entnehmen.

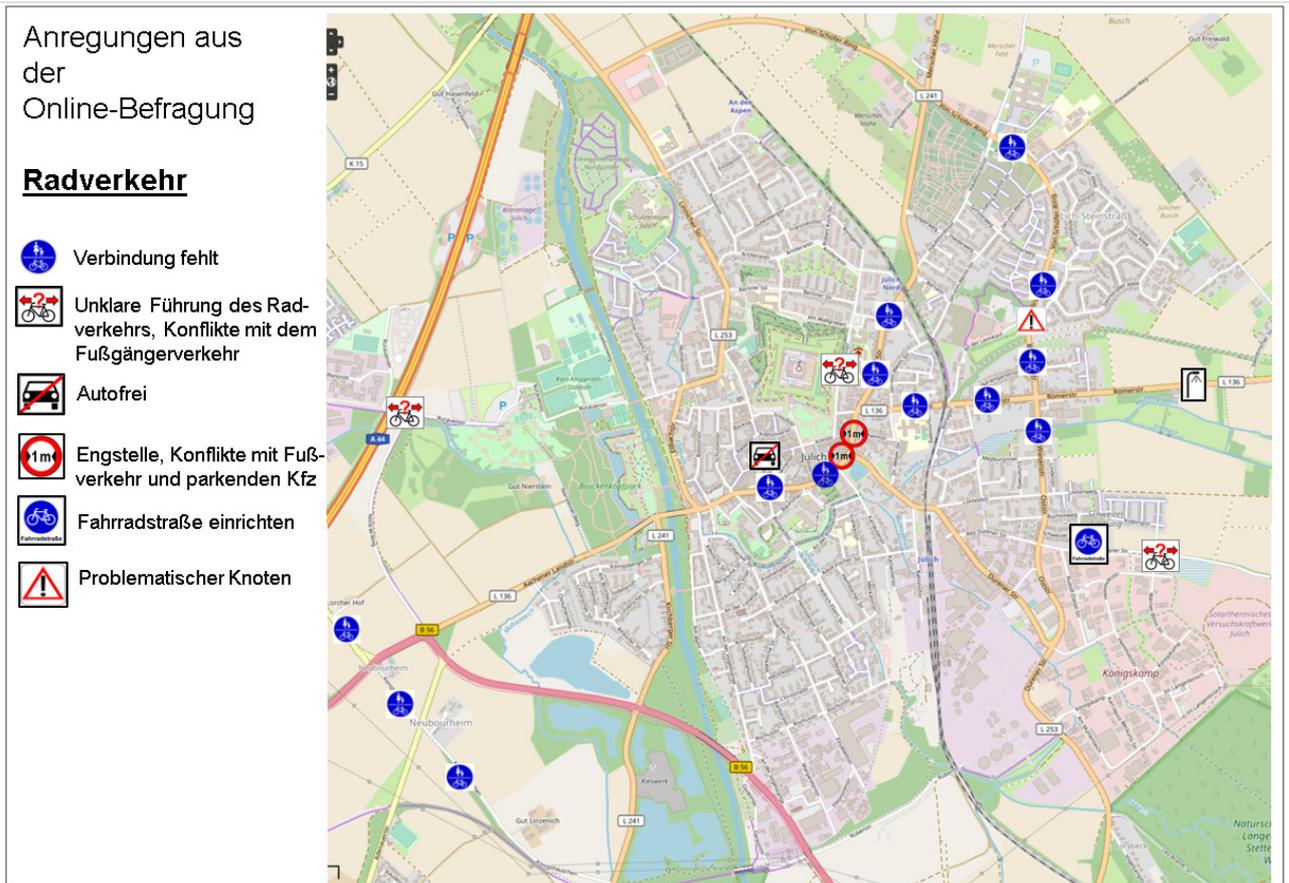


Abbildung 23: Ergebnisse der Bürgerbefragung zum Themenkomplex Fahrradverkehr

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme wurden in einem geographischen Informationssystem dokumentiert (Abbildung 24).

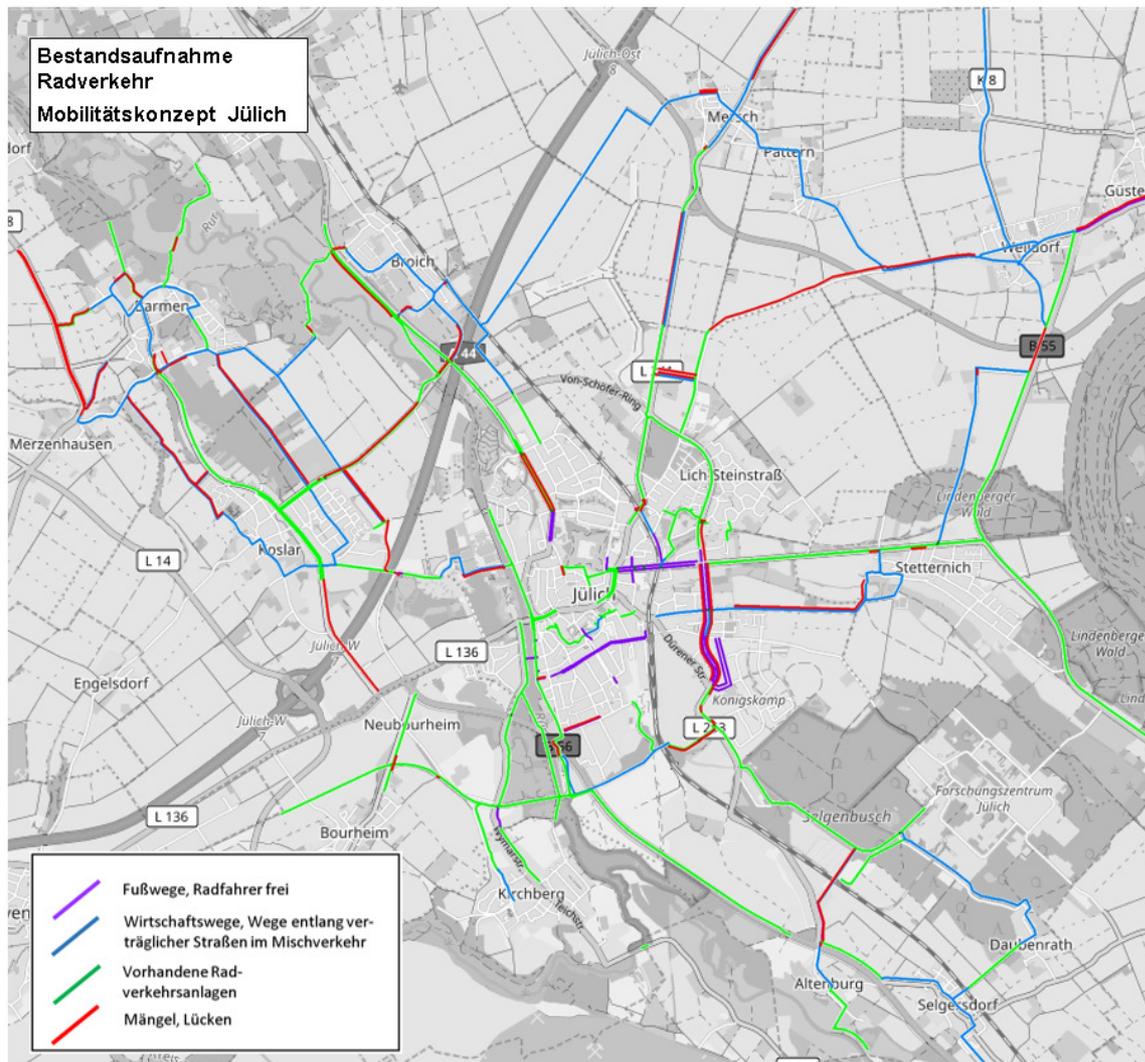


Abbildung 24: Übersicht über den Umfang der Bestandsaufnahme

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde eine Vielzahl von Auffälligkeiten dokumentiert und erfasst. Es kann sich dabei um kleinere punktuelle Mängel, Knotenpunktbetrachtungen oder auch Strecken von mehreren Kilometern Länge handeln.

Die Mängel finden Eingang in die Maßnahmen, die auf jeder Fahrradroute „Orsteil-Hauptort“ definiert werden. Sie sind am Ende des Berichts im Anhang zusammengefasst. Jede Maßnahme wird einer Bewertung unterzogen, um eine Empfehlung bei der Priorisierungsreihenfolge für die spätere Bearbeitung geben zu können.

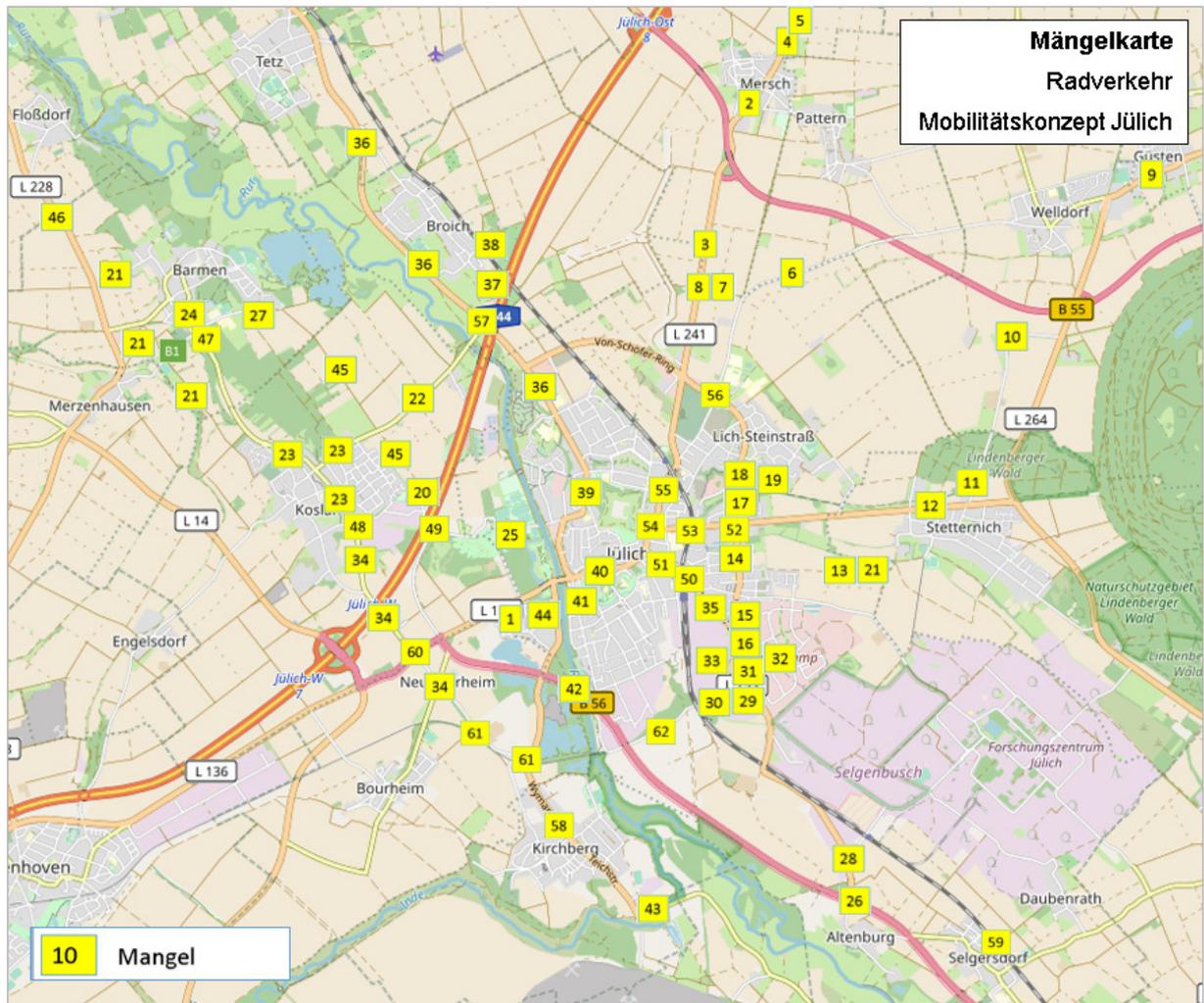


Abbildung 25: Übersichtskarte der Problembereiche / Potenziale / Positivbeispiele (siehe im Einzelnen im Anhang)

6.3 Entwicklung eines Routenkonzeptes für den Radverkehr

6.3.1 WARUM ROUTEN ENTWICKELT WERDEN MÜSSEN

6.3.1.1 Einzelmaßnahmen oder systematisches Vorgehen

Die in Kapitel 8 dargestellten aufgrund von Befahren und Ortsbegehung ermittelten Mängel können durchaus isoliert betrachtet und abgestellt werden. Diese Vorgehensweise kann sinnvoll sein, wenn im Bereich eines Mangels ohnehin Baumaßnahmen oder Installationsarbeiten stattfinden.

Bei dem angestrebten Ziel einer Förderung des Radverkehrs ist es jedoch wichtig, sich nicht auf eine unkoordinierte Abarbeitung von Einzelaspekten zu verlieren.

Ressourcen für den Tiefbau, Markierungsarbeiten, das Schaffen von Beleuchtungseinrichtungen und andere Maßnahmen sind beschränkt verfügbar. Auch aufgrund finanzieller Restriktionen sind diese Maßnahmen nur sukzessive umsetzbar.

Daher soll die Stadt Jülich durch die Definition eines Maßnahmenkataloges in die Lage versetzt werden, sich an eine klare Prioritätenreihung für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes zu halten.

In der Prioritätenreihung sind Maßnahmen im Zuge von durchgehenden Radverkehrsrouten zunächst einmal sinnvoller als isolierte Maßnahmen ohne direkten Netzzusammenhang. In der Prioritätenliste sind Maßnahmen außerhalb der definierten Radverkehrsrouten allerdings auch dann in einer vorderen Priorität einzuordnen, wenn sie sicherheitsrelevant sind. Es muss in letzter Konsequenz jede Quelle und jedes Ziel sicher und komfortabel mit dem Rad erreichbar sein. Daher ist das Routenkonzept nur ein Abwägungsmerkmal bei der Einstufung der Maßnahmen in der Prioritätenreihung.

6.3.1.2 Sicherung durch die Definition von Routen

Eine Stadt ist ein großflächiges dynamisches System. Viele Fachbereiche der öffentlichen Verwaltung und private Akteure wirken regelmäßig verändernd auf den öffentlichen Raum ein.

- Planungsamt (z.B. Bauleitplanung, Verkehrsflächen)
- Tiefbauamt (Wegebau, Beleuchtung, Entwässerung u.a.)
- Bauordnung (Stellplatzsatzung,)
- Grünflächenamt, Bauhof (Freischneiden von Sichtfeldern)
- Usw.

Das Routenkonzept soll es den beteiligten Akteuren erleichtern, Konflikte mit Planungen für den Radverkehr zu vermeiden. Möglicherweise können durch eine Bekanntmachung der Routenplanung sogar Synergieeffekte erzielt werden.

6.3.1.2.1 Definition von Hauptrouuten

Auf Hauptrouuten ist neben der Beseitigung von definierten Mängeln mittelfristig ein hoher Standard auf der gesamten Strecke zu erarbeiten. Um den Nutzungsanteil (Modal Split) des Fahrrades als verträgliches, raumsparendes Verkehrsmittel zu steigern, sind folgende Qualitätsstandards im Verlauf von Hauptrouuten zu gewährleisten:

- Ausreichende Breite für konfliktfreie Begegnungsfälle
- Komfortabler Fahrbahnbelag (nach niederländischem Vorbild sollte die Strecke sich durch eine rote Farbe als Radverkehrsanlage „selbst erklären“. Die Färbung ist durch eingefärbten Asphalt baulich herzustellen und nicht durch das Auftragen von Farbschichten.
- Sichere und bequeme Lösungen für den Radverkehr an Knotenpunkten
- Beleuchtung an stark befahrenen Strecken oder im Schülerverkehr
- Soziale Kontrolle
- Ganzjährig nutzbar („dunkle“ Jahreszeit, Hochwasser, feuchte Witterung, Schnee)
- Winterdienst, Reinigung und Pflege (Grünschnitt)
- Beschilderung, wenn zur Orientierung erforderlich



Abbildung 26: Bei der Planung der Radverkehrsanlagen ist es sinnvoll, auf innovative Ansätze bspw. aus den Niederlanden zu schauen. Das „Lernen von den Besten“ kann helfen, die Freude am Radfahren in Jülich maßgeblich zu steigern. Sorgfältige, gut gemachte Radwege sind „Marketing“ für den Radverkehr.

6.3.1.2.2 Definition von Nebenrouuten

Radverkehr ist im Alltagsverkehr in der Regel umwegempfindlich. Er sucht sich den kürzesten Weg. Um dem gerecht zu werden, sind neben den Hauptrouuten auch immer Nebenrouuten definiert, die ein zusätzliches Angebot darstellen. Das zusätzliche Angebot kann eine landschaftlich reizvolle Alternative darstellen. Hier ist neben der Beseitigung von grundlegenden Mängeln keine Definition von besonderen Qualitätsstandards erforderlich.

6.3.2 ROUTEN VON DEN ORTSTEILEN IN DAS ZENTRUM

Es ist aufgrund der arbeitsteiligen Funktionen in einer Stadt von besonderer Wichtigkeit, dass die Ortsteile an das Zentrum der Stadt Jülich angebunden sind. Hinsichtlich der Versorgung mit Gütern des täglichen, mittel- und langfristigen Bedarfs, weiterführenden Bildungseinrichtungen und Arbeitsplätzen sowie Dienstleistungseinrichtungen führt eine Vielzahl der Wege aus den Ortsteilen in diesen Bereich. Auch der Bahnhof sowie der ZOB (zentraler Omnibushaltestelle) werden so erreicht, um regionale Verkehrsangebote wahrnehmen zu können, ohne auf ein mitunter räumlich oder zeitlich schwächer ausgeprägtes Busangebot angewiesen zu sein.

Um mit dem Mitteleinsatz eine möglichst große Wirkung zu erzielen kommt daher den Verbindungen von den Ortsteilen zum Zentrum Jülichs eine hohe Priorität bei der Umsetzung von Maßnahmen zu.

6.3.2.1 Barmen / Merzenhausen / Koslar – Zentrum

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind Abbildung 27 zu entnehmen. Im Zuge der Bestandserfassung wurden alle Wege mit dem Fahrrad befahren. Mängel im Zuge der Befahrung relevanter Routen sind in Kapitel 8 dokumentiert und finden Eingang in die Prioritätenliste.

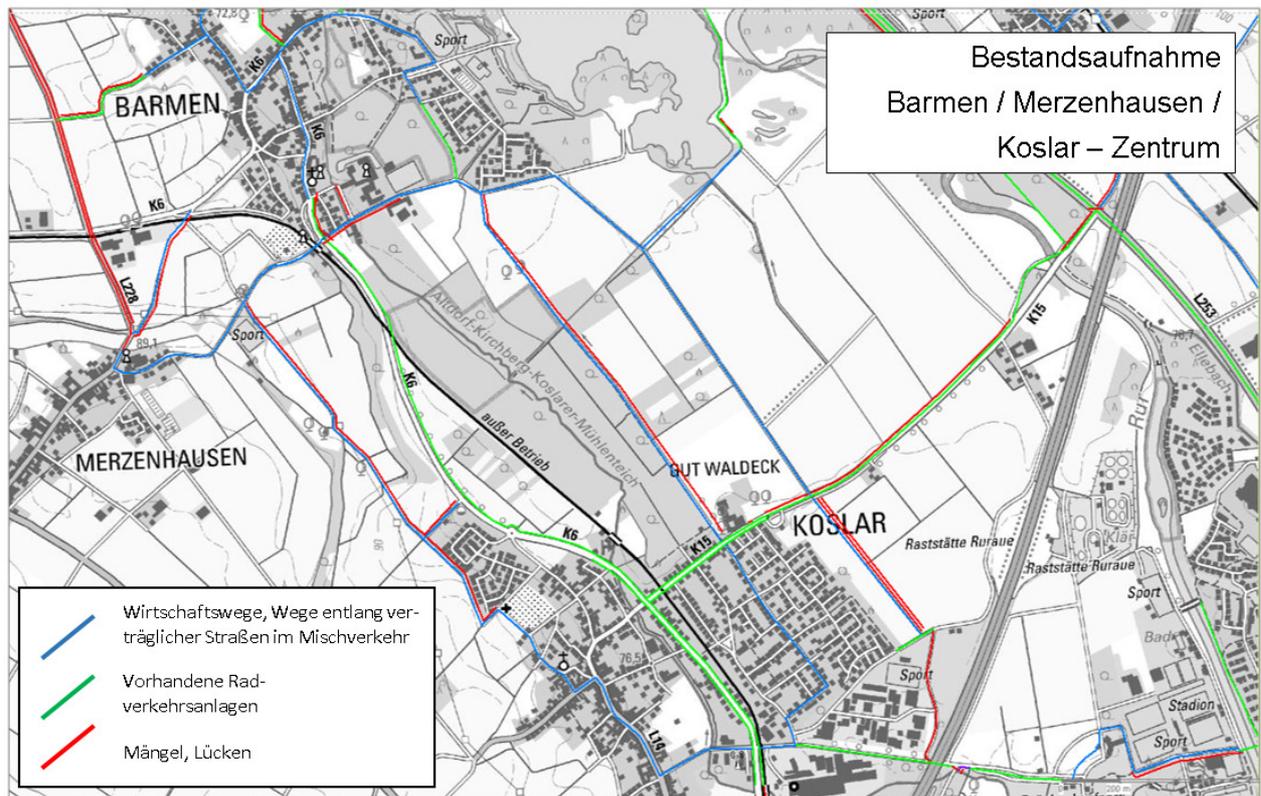


Abbildung 27: Bestandsaufnahme Radinfrastruktur

Es wird die Route entlang der Kreisstraße K 6 als Hauptroute definiert. Auf dieser Strecke ist es möglich, ganzjährig eine hohe Qualität und Nutzungssicherheit zu gewährleisten. Gleichzeitig bietet die Strecke einen direkten Zugang zu einer Vielzahl der vorhandenen Quellen und Ziele bei hoher sozialer Kontrolle.

Es gibt von Merzenhausen aus eine und von Barmen aus zwei Nebenrouten, die als „Grüne Routen“ bezeichnet werden können. Sie bieten aufgrund ihrer Lage im Landschaftsraum und teilweise im Wald den Vorzug einer weitgehend autofreien Wegeführung. Die „Grünen Routen“ haben den Nachteil, dass sie für den Alltagsverkehr keine oder mangelnde soziale Kontrolle bieten.

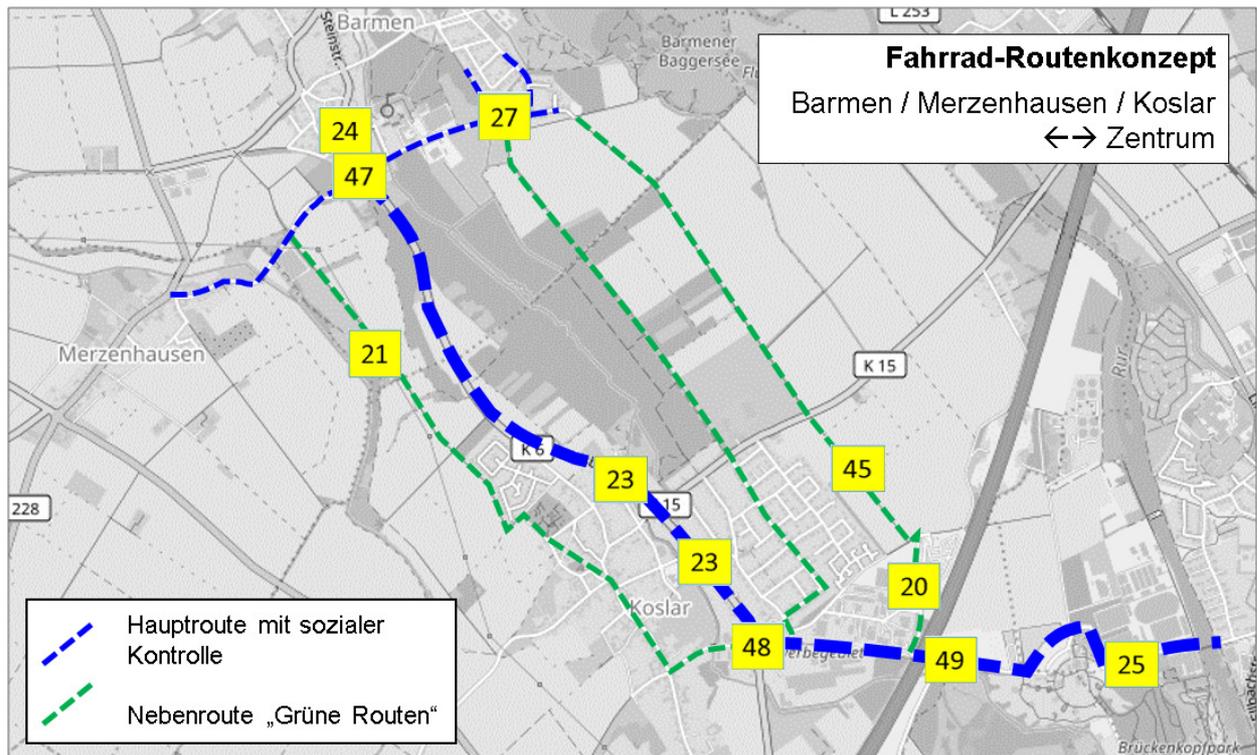


Abbildung 28: Routenkonzept für die Anbindung der Ortsteile Barmen, Koslar und Merzenhausen an Jülich

Zur Mängelbeseitigung sind die Einzelmaßnahmen 20, 21, 23, 24, 25, 27 und 45 definiert und priorisiert worden.

Die Hauptroute ist darüber hinaus mittel- bis langfristig in hoher Qualität (Kapitel 6.3.1.2.1) zu ertüchtigen. Hierzu gehören neben einem komfortablen Belag im Streckenverlauf folgende Maßnahmen, die bei der Befahrung nicht als unmittelbarer Mangelpunkt definiert worden sind:

Maßnahme 47

Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt K 6 / Gansweid / Kirchgracht, insbesondere Überleitung in Fahrtrichtung Jülich auf den „linken“ Geh- und Radweg

Maßnahme 48

Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Kreisbahnstraße / Rathausstraße / Rurauenstraße, insbesondere Linksabbieger von der Kreisbahnstraße in die Rurauenstraße

Maßnahme 49

Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Westring / Rurauenstraße

6.3.2.2 Neubourheim / Bourheim / Kirchberg / Siedlung links der Rur – Zentrum

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind Abbildung 29 zu entnehmen. Im Zuge der Bestandserfassung wurden alle Wege mit dem Fahrrad befahren. Mängel im Zuge der Befahrung relevanter Routen sind in Kapitel 8 dokumentiert und finden Eingang in die Prioritätenliste.

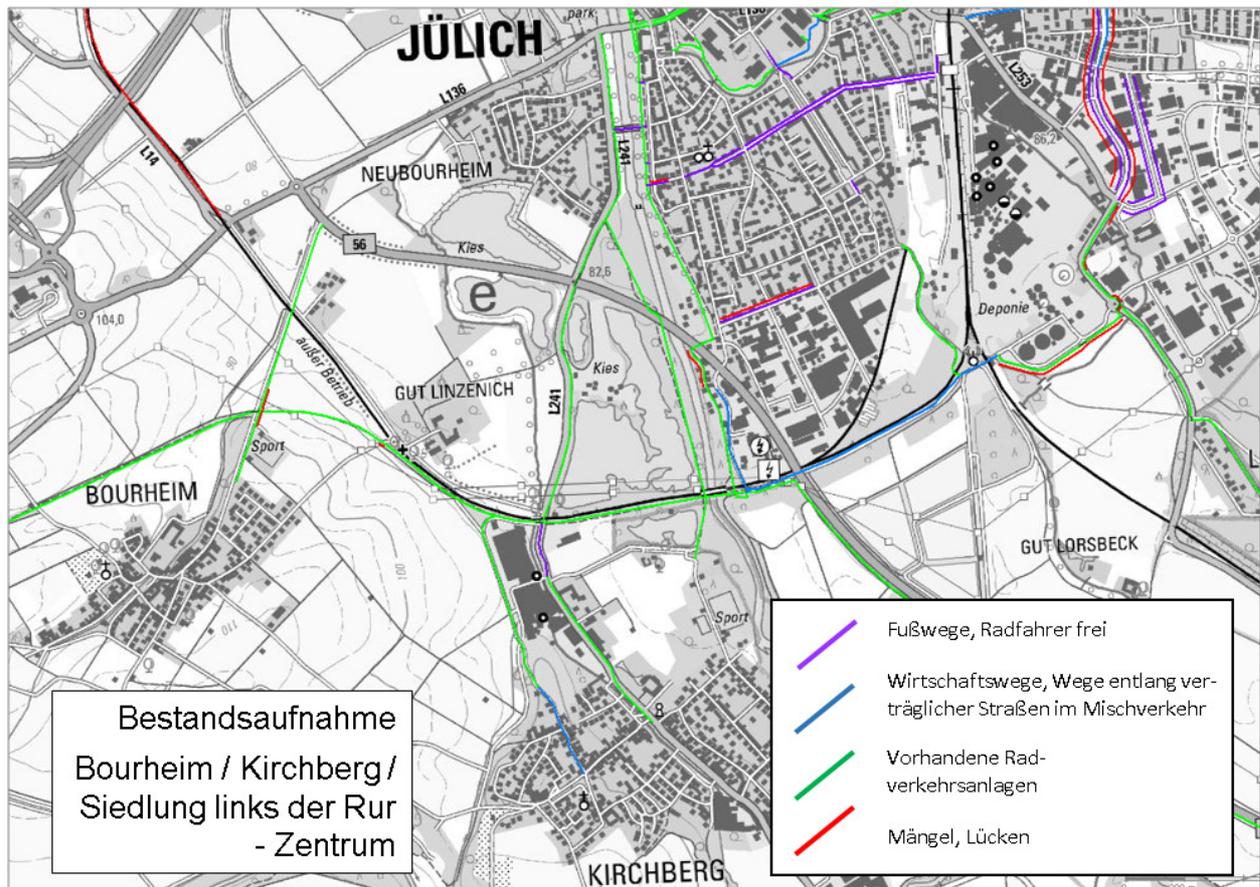


Abbildung 29: Bestandsaufnahme Radinfrastruktur

Als Hauptroute wird aufgrund der sozialen Kontrolle und der verkehrssicheren Führung der Weg entlang der L 241 vorgeschlagen. Gegen die Nutzung des direkten Weges über die Adenauerstraße und die Aachener Landstraße spricht der Knotenpunkt Adenauerstraße / B 56. Es erscheint schwierig, diesen Knotenpunkt für alle Verkehrsteilnehmer sicher zu gestalten. Nur eine LSA-Lösung oder eine planfreie Lösung böten hier ausreichende Sicherheit. Eine derartige Lösung ist für ca. 700 Einwohner nicht zu rechtfertigen, wenn mit der Route über die L 241 eine tragfähige Alternative vorhanden ist.

Die attraktiv gelegene Nebenroute von Kirchberg über Wege entlang der Rur ist eine Route ohne soziale Kontrolle, so dass sie nicht als Hauptroute in Betracht kommt.

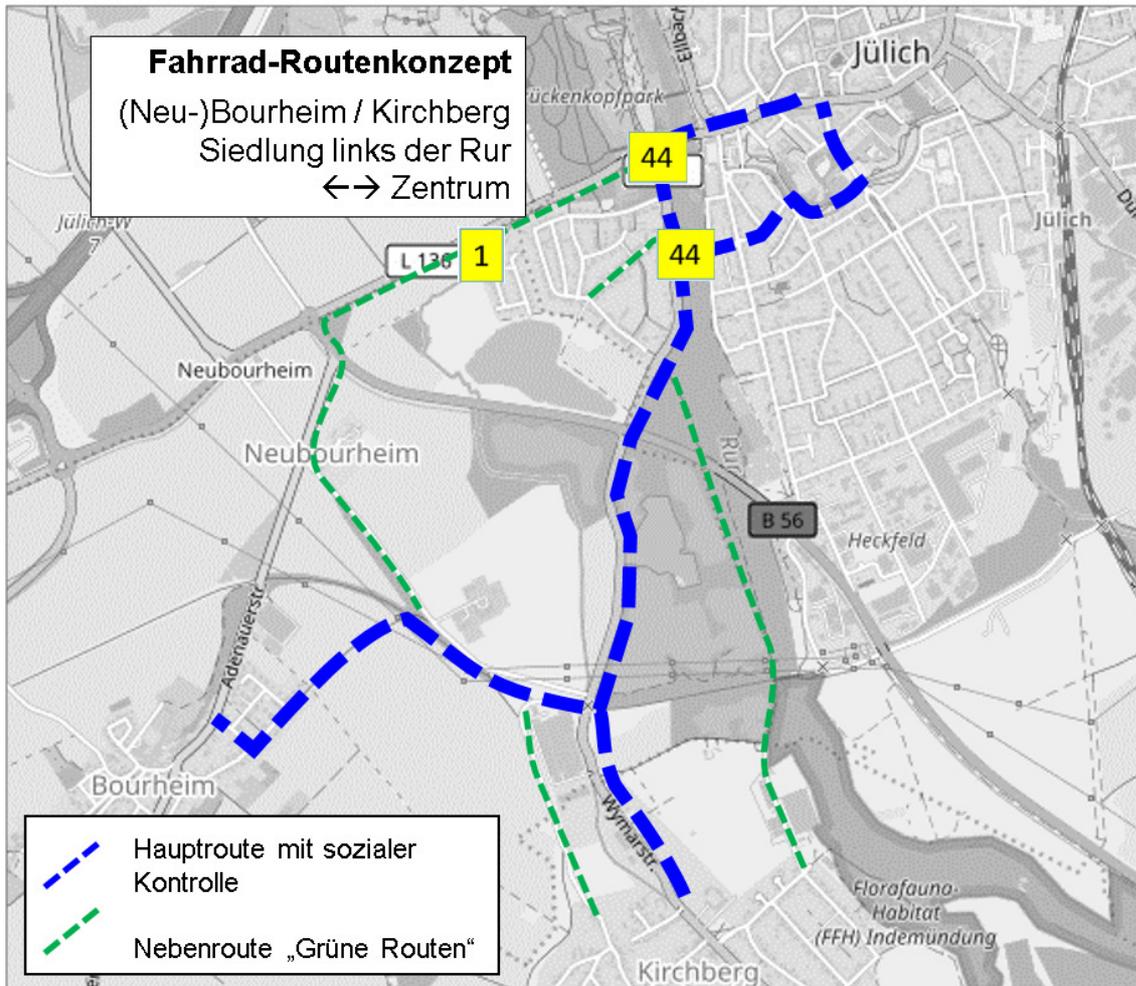


Abbildung 30: Routenkonzept für die Anbindung der Ortsteile Bourheim, Neubourheim und Kirchberg an Jülich

Auf der Hauptroute ist es erforderlich, den Mangelpunkt 44 zu bearbeiten. Es gibt verschiedene Herangehensweisen, wie dieses Thema behandelt werden kann (siehe Kapitel 8.1.44).

Die Streckenführung ist darüber hinaus mittel- bis langfristig in hoher Qualität (Kapitel 6.3.1.2.1) zu ertüchtigen.

6.3.2.3 Altenburg / Selgersdorf / Lorsbeck / Daubenrath – Zentrum

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind Abbildung 31 zu entnehmen. Im Zuge der Bestandserfassung wurden alle Wege mit dem Fahrrad befahren. Mängel im Zuge der Befahrung relevanter Routen sind in Kapitel 8 dokumentiert und finden Eingang in die Prioritätenliste.

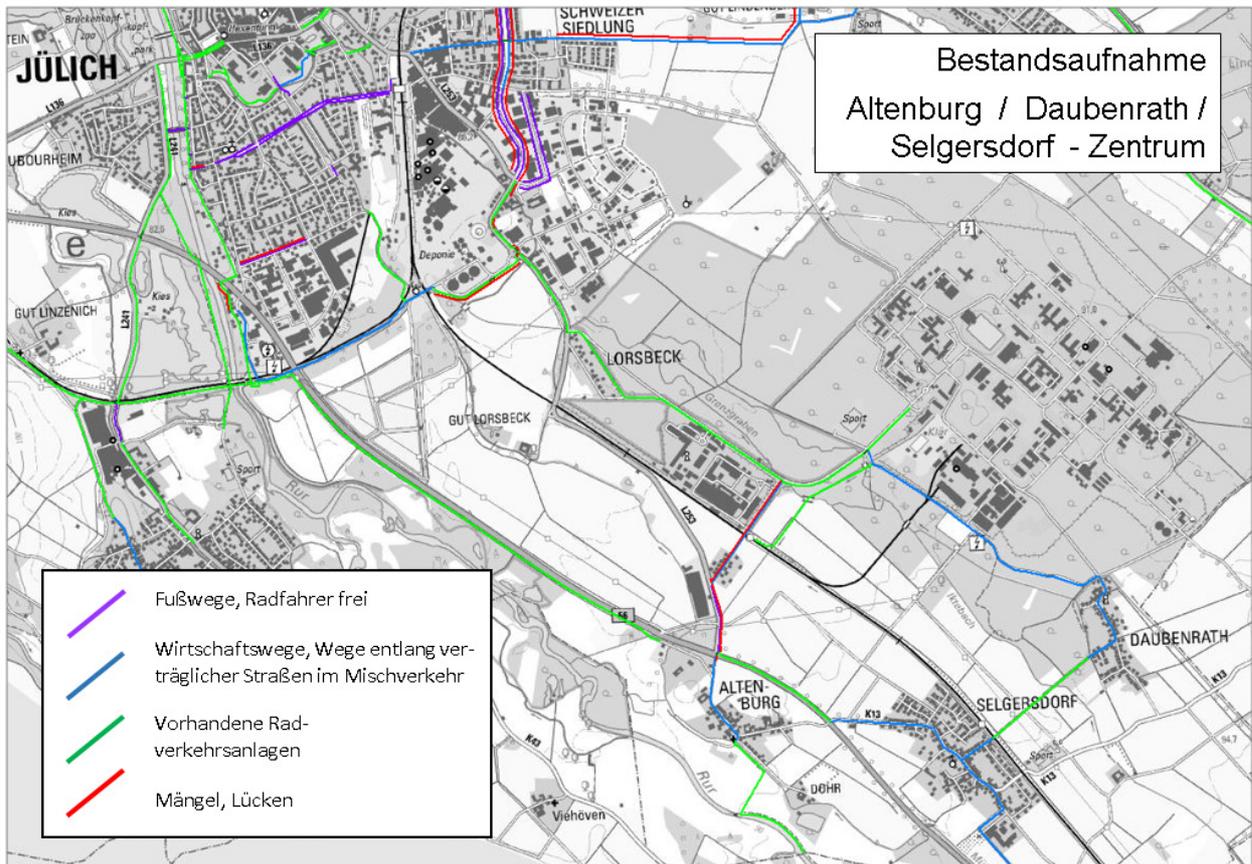


Abbildung 31: Bestandsaufnahme Radinfrastruktur

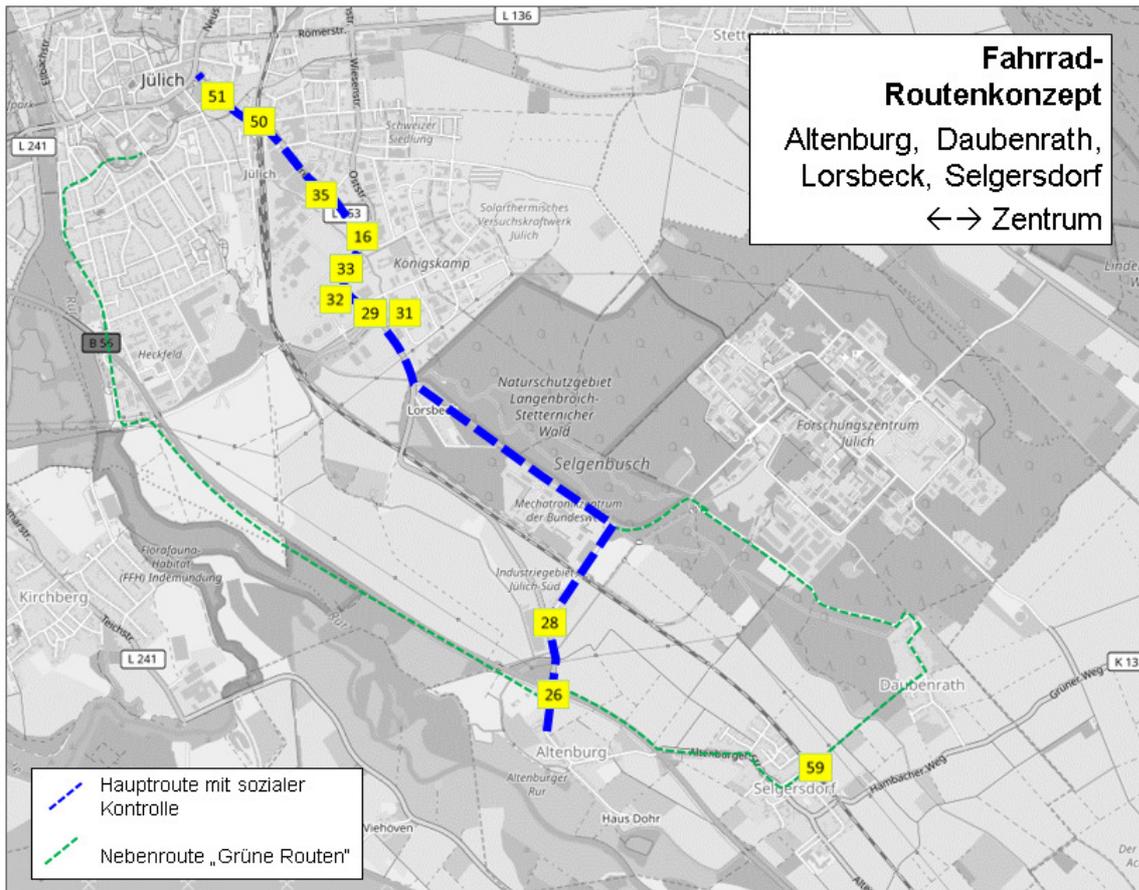


Abbildung 32: Routenkonzept für die Anbindung der Ortsteile Altenburg, Daubenrath, Lorsbeck und Selgersdorf an den Hauptort Jülich

Auf der Hauptroute ist es erforderlich, die Mangelpunkte 16, 26, 28, 29, 31, 32, 33 und 35 zu bearbeiten. Die Mängel sowie erarbeiteten Empfehlungen sind im Kapitel 8 beschrieben und finden mit einer Prioritätendefinition Eingang in die Maßnahmentabelle.

Die Streckenführung ist darüber hinaus insgesamt mittel- bis langfristig in hoher Qualität (Kapitel 6.3.1.2.1) zu ertüchtigen. Als beispielhaft kann der Abschnitt vom Forschungszentrum bis zum Gewerbegebiet Königskamp gelten.

6.3.2.4 Stetternich – Zentrum

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind Abbildung 33 zu entnehmen. Im Zuge der Bestandserfassung wurden alle Wege mit dem Fahrrad befahren. Mängel im Zuge der Befahrung relevanter Routen sind in Kapitel 8 dokumentiert und finden Eingang in die Prioritätenliste.

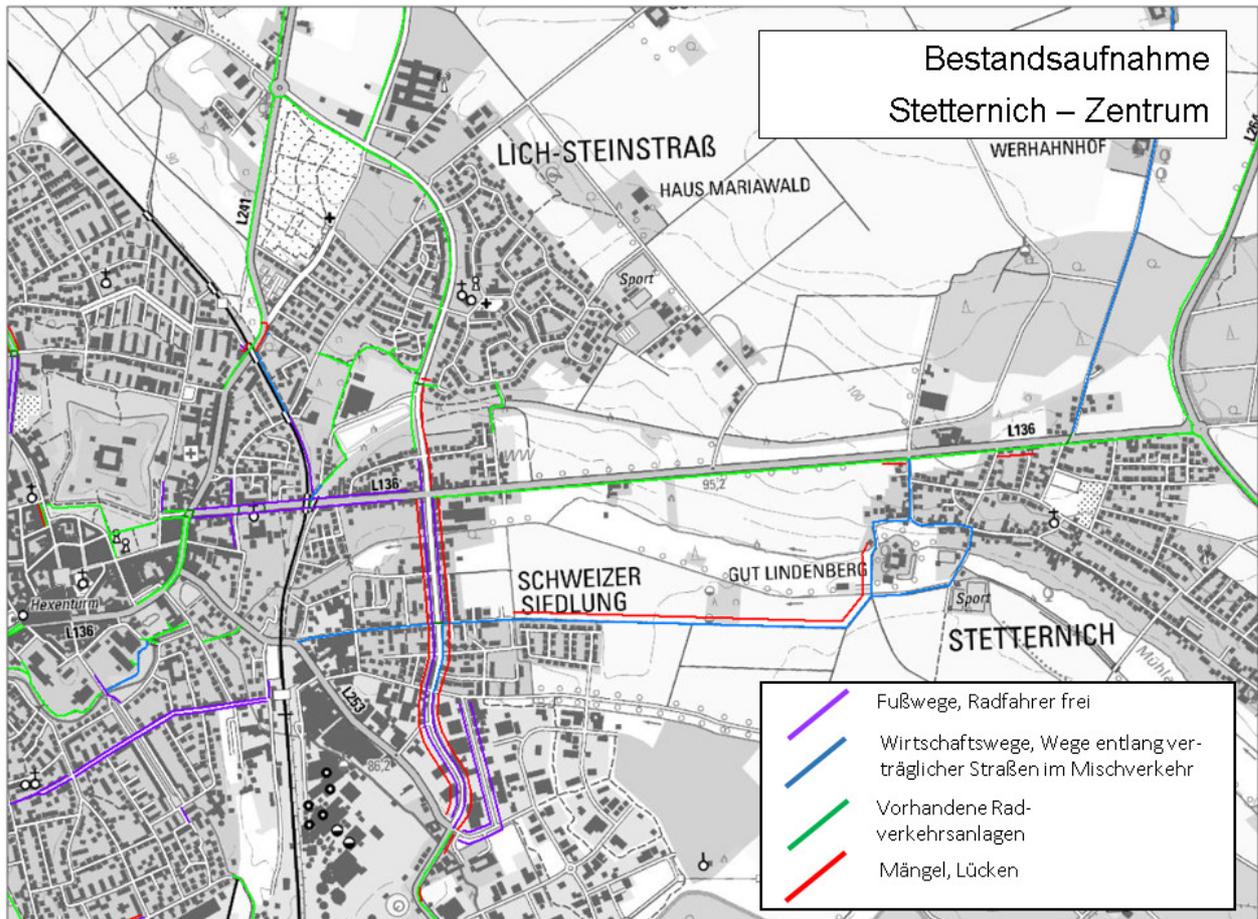


Abbildung 33: Bestandsaufnahme Radinfrastruktur

Für die Verbindung von Stetternich ins Zentrum stehen der Geh- und Radweg entlang der L 136 oder der Wirtschaftsweg südlich der L 136 zur Verfügung. Entlang der L 136 wird auf mittlere Frist keine Chance gesehen, den Knotenpunkt mit Wiesenstraße / Brunnenstraße so umzubauen, dass die Fahrradnutzung dort entscheidend attraktiv gestaltet werden kann. Eine ähnliche Problematik wird im weiteren Verlauf entlang der Römerstraße bis zur Neusser Straße / Große Rurstraße gesehen. Auch dort sind vollwertige Radverkehrsanlagen aufgrund der räumlichen Verhältnisse und des Parkdrucks schwer realisierbar. Als Resultat dieser Überlegungen wird im südlich parallel verlaufenden Wirtschaftsweg die Hauptroute von Stetternich in die Innenstadt Jülichs gesehen.

Im Zuge der Hauptroute sind die Maßnahmen 13 und 21 zu bearbeiten. Darüber hinaus sind folgende Problemstellen zu berücksichtigen:

Maßnahme 50: Knotenpunkt Lohfelder Straße / Dürener Straße

Die Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Lohfelder Straße / Dürener Straße, insbesondere Überleitung in Fahrtrichtung stadtauswärts mit Querung der Dürener Straße, ist zu verbessern. Dies kann durch die Anlage einer Mittelinsel geschehen. Es ist aber auch eine eindeutige Führung des Radverkehrs über die Nebenanlagen zu gewährleisten. Dies ist teilweise mit umfangreichen Eingriffen in den Bestand verbunden

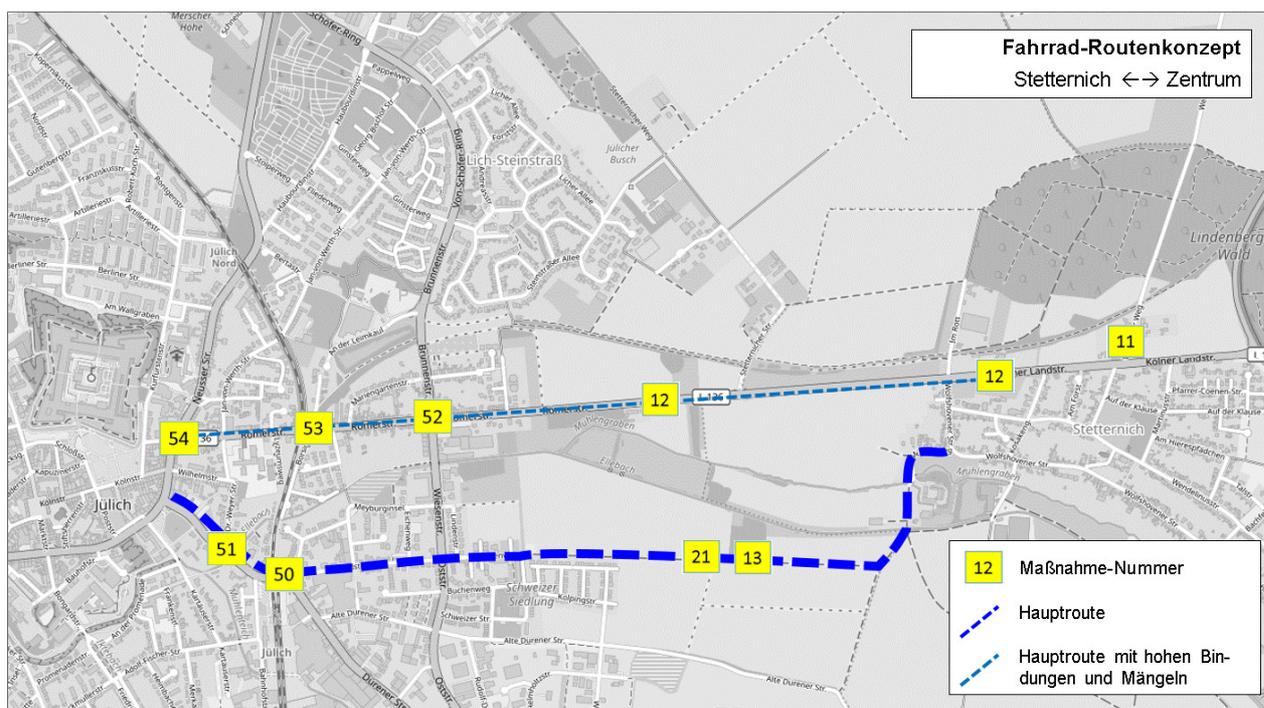


Abbildung 34: Routenkonzept für die Anbindung des Ortsteils Stetternich an den Hauptort Jülich

Maßnahme 51: Führung des Radverkehrs entlang der Bahnhofstraße

Im weiteren Verlauf der Hauptroute erfolgt die Führung des Radverkehrs entlang der Bahnhofstraße über die vorhandenen Nebenanlagen entweder als gemeinsamer Geh- und Radweg oder als Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“.

Die Schaffung konfliktfreier komfortabler Anlagen für den Radverkehr erfordert hier eine Überplanung des gesamten Straßenraumes.

Die Anbindung der Geh- und Radwege – z.B. Richtung Promenade – ist hierbei qualifiziert zu berücksichtigen.

Maßnahme 52: Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt L 136 / Wiesenstraße / Brunnenstraße

Bereits durch die Mängel 14 und 17 ergibt sich Handlungsbedarf zur Führung des Radverkehrs. Auch entlang der L 136 gibt es keine konsistente Führung des Radverkehrs am signalisierten Knotenpunkt.

Aufgrund der räumlichen Verhältnisse ist es erst bei einem Umbau des Knotenpunktes möglich, hier Abhilfe zu schaffen.

Maßnahme 53: Führung des Radverkehrs entlang der L 136 zwischen Wiesen- / Brunnenstraße und Neusser Straße / Große Rurstraße

Die vorhandene Führung im Straßenraum oder auf dem Fußweg (Radfahrer frei) ist unzureichend. Die Schaffung einer vollwertigen Radverkehrsanlage erscheint nur möglich, wenn ruhender Kfz-Verkehr am Straßenrand ausgeschlossen wird. Es ist abzuwägen, mit welchem Aufwand hier Lösungen möglich sind.

Maßnahme 54: Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Römerstraße / Neusser Straße / Große Rurstraße

Der Radverkehr wird am Knotenpunkt über die Fußgängerfurten geleitet. Ein radverkehrsgerechter Umbau des Knotenpunktes ist anzustreben.

6.3.2.5 Welldorf / Güsten – Zentrum

Die Ortsteile Welldorf und Güsten werden gemeinsam bearbeitet, obwohl sich aus der lang gestreckten Ausdehnung teils andere Routenoptionen ergeben.

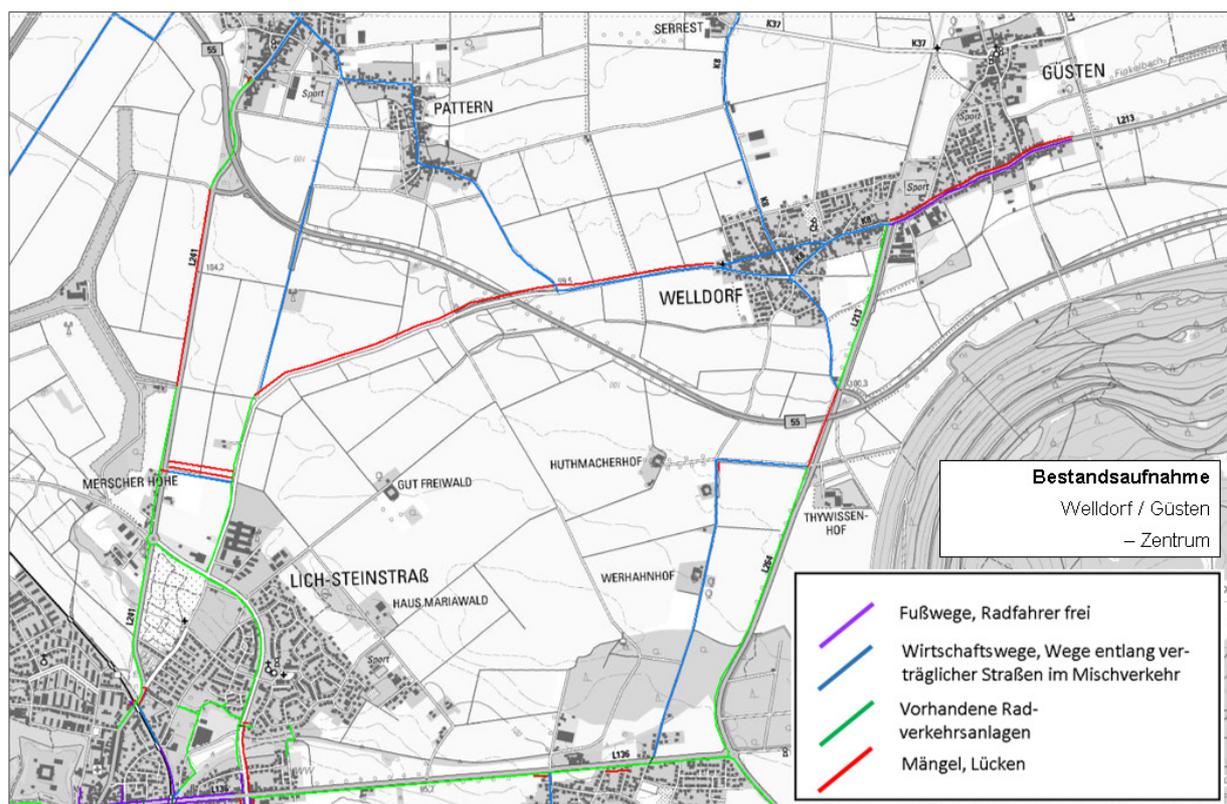


Abbildung 35: Bestandsaufnahme Radinfrastruktur

Von Welldorf und Güsten aus ist der Hauptort Jülich auf dem kürzesten Weg über die Gemeindestraße „Jülicher Straße“, die Haubourdinstraße und die Neusser Straße zu erreichen. Über diese Route sind auch die Ziele Hochschule Jülich, Brainergy-Park und das Schulzentrum zu erreichen. Daher wird die Hauptroute an dieser Strecke definiert. Alternativ und ergänzend steht eine weitere Hauptroute zur Verfügung, die über Stetternich führt. Über die

Strecke nach Stetternich sind das Forschungszentrum Jülich sowie weitere wichtige Ziele (Bahnhof, Gewerbegebiet Königskamp) erreichbar.

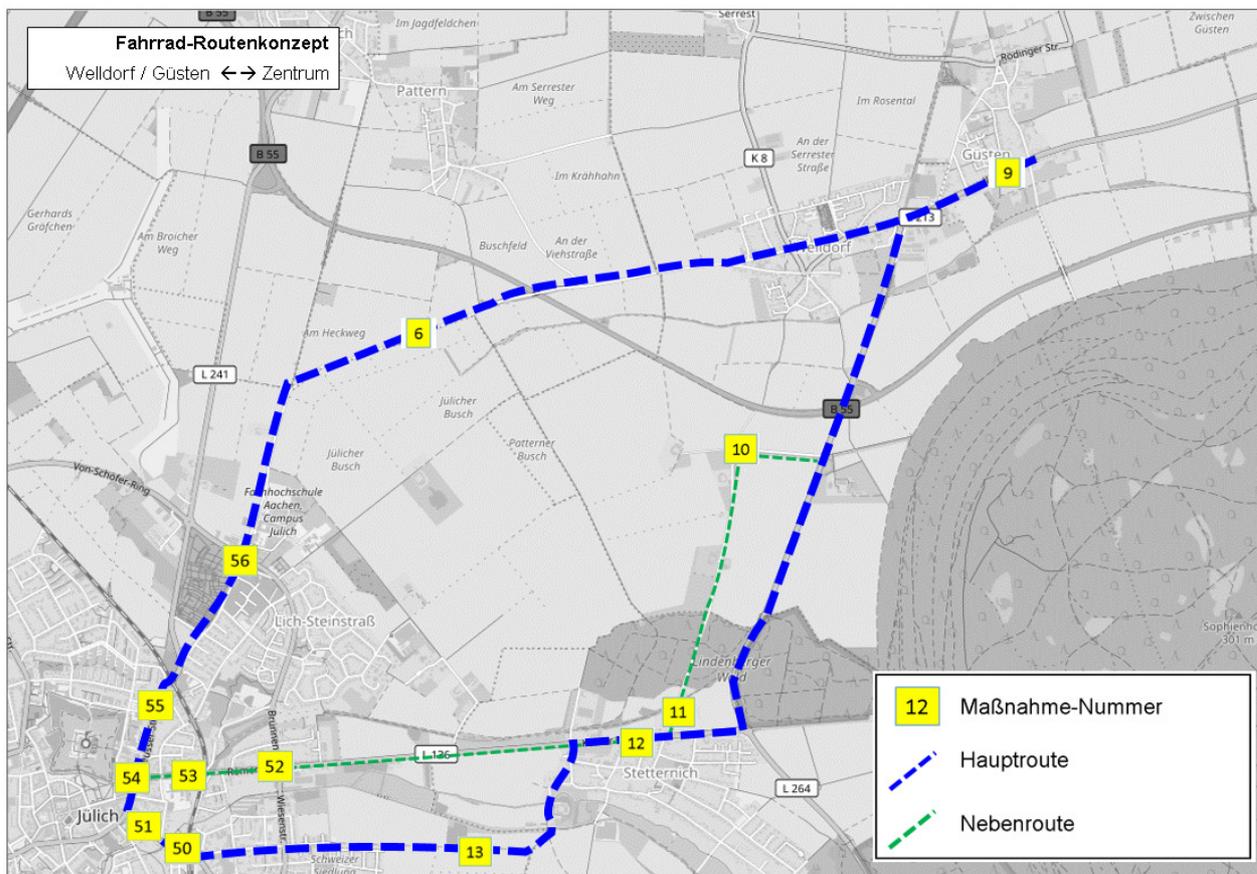


Abbildung 36: Routenkonzept für die Anbindung der Ortsteile Welldorf und Güsten an den Hauptort Jülich

Zur Herstellung einer Verkehrsqualität auf den Hauptrouten sind Maßnahmen in Welldorf in der Ortsdurchfahrt (Maßnahme 09), an der Jülicher Straße (Maßnahme 06), der Haubourdinstraße (56) und Neusser Straße (55) wünschenswert bzw. erforderlich. Alle weiteren in Abbildung 36 dargestellten Maßnahmen sind Bestandteil der Anbindung Stetternichs an den Hauptort.

6.3.2.6 Mersch / Pattern – Zentrum

Für die Bestandsaufnahme zur Verbindung von den Ortsteilen Mersch und Pattern in den Hauptort wird auf Abbildung 35 verwiesen.

Die Hauptroute für die Fahrt mit dem Fahrrad zum Hauptort liegt auf dem Wirtschaftsweg (Buschpfädchen), die Haubourdinstraße und die Neusser Straße. Für Teile von Mersch liegt die kürzere Strecke entlang der L 241 zu nutzen. Es erscheint jedoch vom Aufwand-Nutzen-Verhältnis angemessen, die Anstrengungen auf den Wirtschaftsweg zu konzentrieren. Als Maßnahmevorschlag geht eine Radverkehrsverbindung entlang der L 241 in die Überlegungen ein, um eine Route mit höherer sozialer Sicherheit zu berücksichtigen.

Im Verlauf der beiden in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Strecken ist eine Querverbindung zum in Bau befindlichen Gewerbegebiet „Brainergy-Park“ mit Mittelinsel als Querungshilfe über die L 241 wünschenswert.

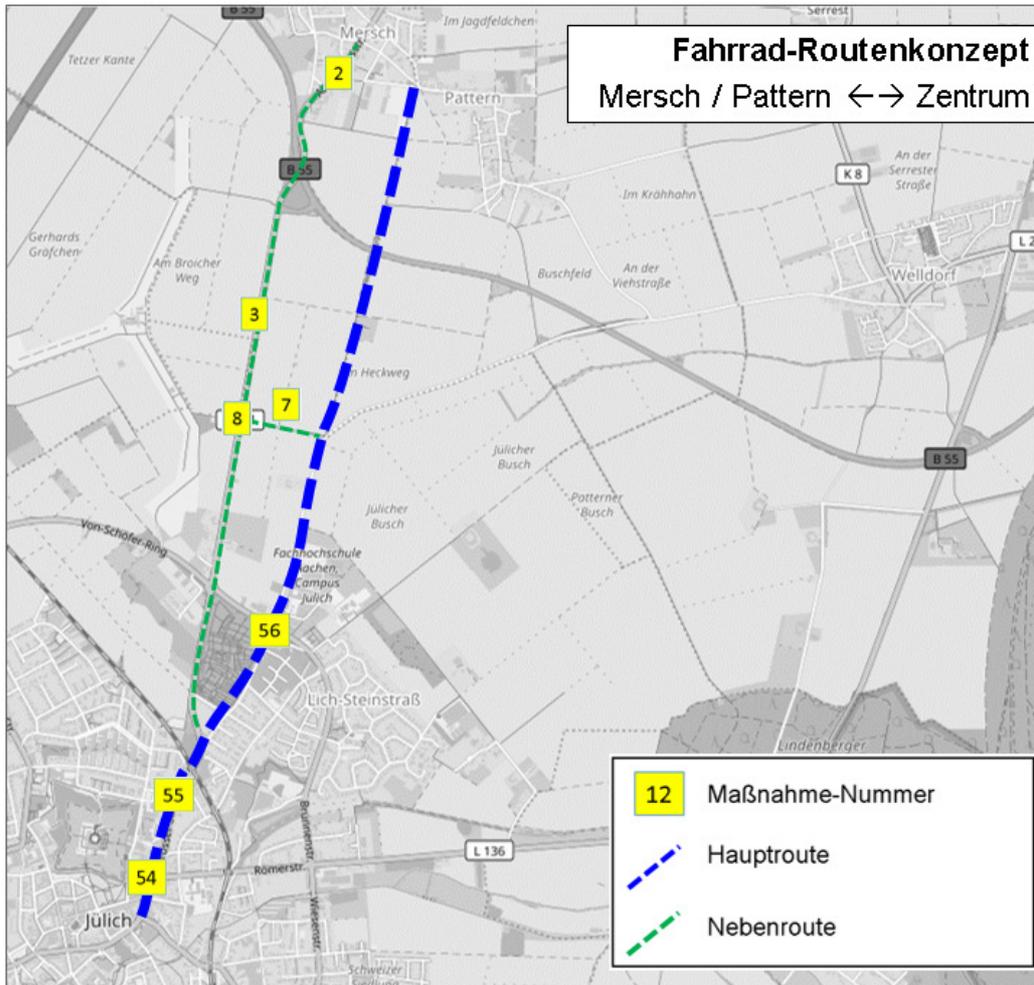


Abbildung 37: Routenkonzept für die Anbindung der Ortsteile Mersch und Pattern an den Hauptort Jülich

Alle weiteren Maßnahmen sind in der Hauptroute von Welldorf in den Hauptort bearbeitet worden.

6.3.2.7 Broich – Zentrum

Vom Ortsteil Broich ins Zentrum von Jülich gibt es zwei landschaftlich schöne Routen, eine führt vorwiegend entlang der Rur, eine über Wirtschaftswege.

Beide „grünen Routen“ sind nicht uneingeschränkt ganzjährig befahrbar. Entlang der Rur verfügt der Weg über eine wassergebundene Wegedecke. Diese ist bei Nässe nicht gut befahrbar. An der Rur fehlen auch Beleuchtungseinrichtungen bzw. Markierungen, die bei der Orientierung helfen könne. Dies gilt auch für das Wirtschaftswegenetz. Daher liegt die Hauptroute für den Radverkehr an der Landesstraße L 253.

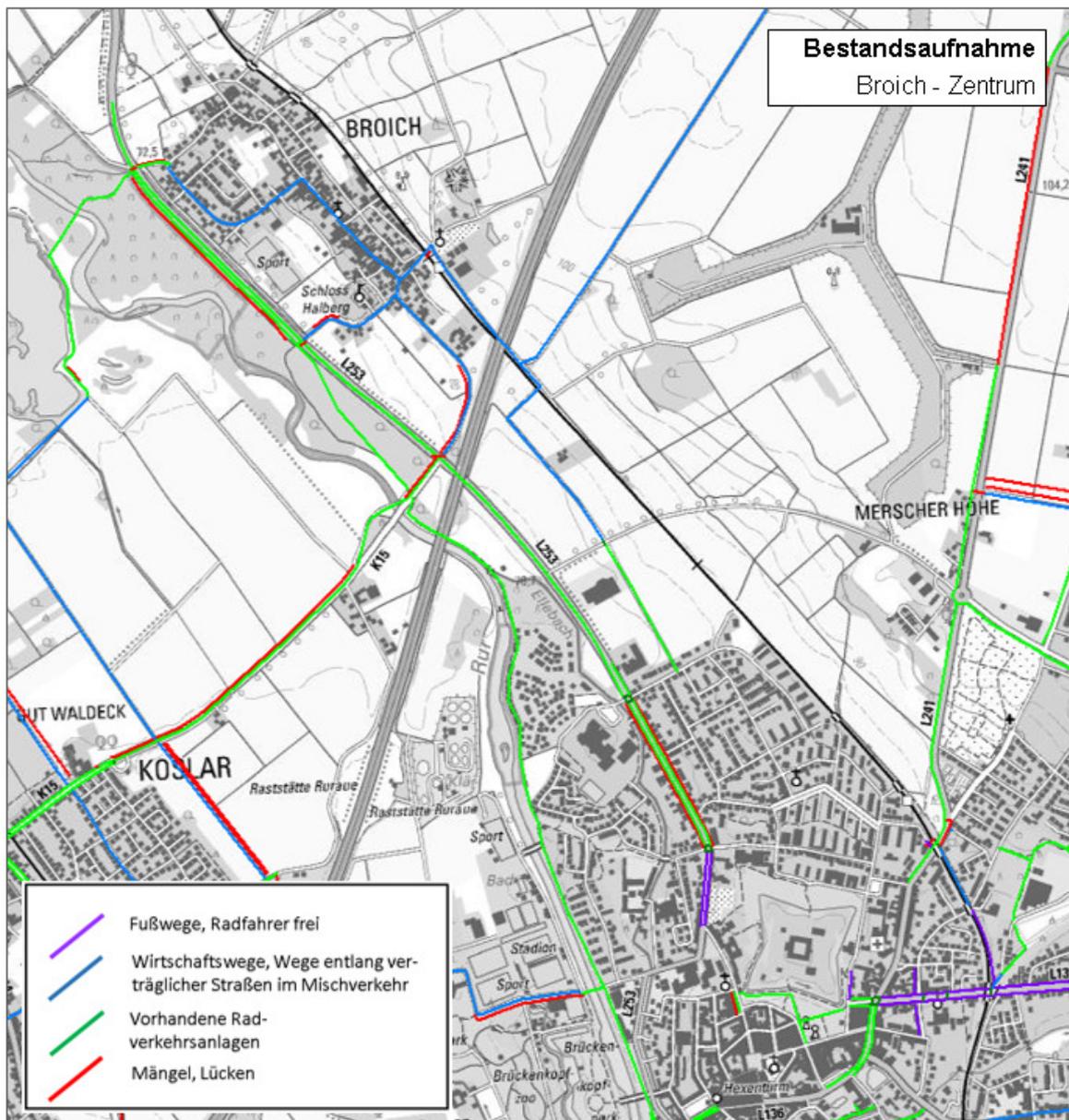


Abbildung 38: Bestandsaufnahme Radinfrastruktur

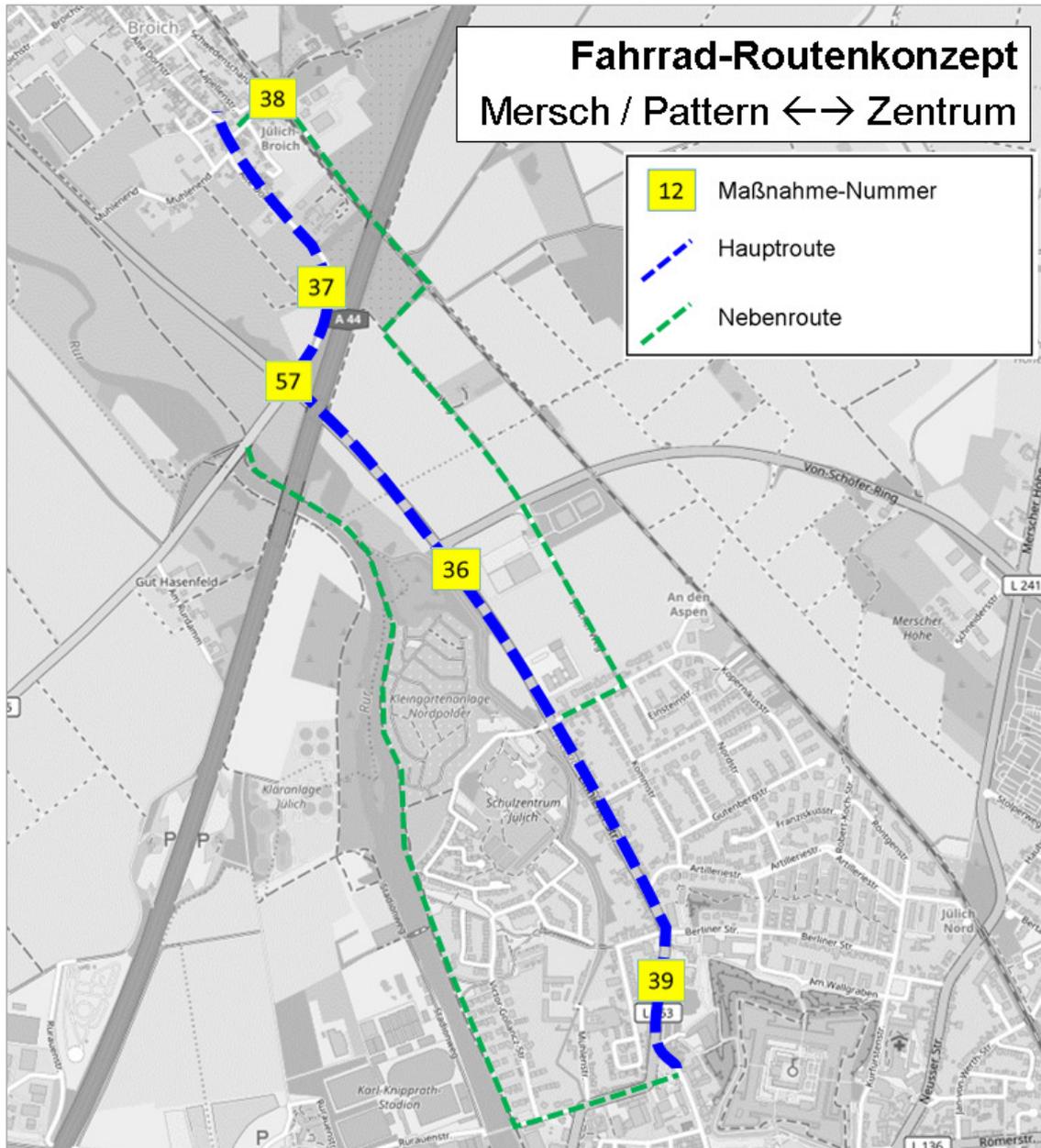


Abbildung 39: Fahrradroutes für die Fahrt von Broich in die Innenstadt von Jülich

6.3.3 WEITERE NETZBESTANDTEILE IM RADVERKEHRSKONZEPT

Die Stadt Jülich hat die Ausarbeitung der Radverkehrsverbindungen von den Ortsteilen in den Hauptort vertiefend bearbeiten lassen.

Radverkehr findet jedoch nicht nur zwischen den Ortsteilen und dem Hauptort statt. In einem Radverkehrsnetz sind auch die Verbindungen der Ortsteile untereinander, die Erreichbarkeit von Schulstandorten, Gewerbegebieten und Bahnhaltepunkten von großer Wichtigkeit.

Auch die Erreichbarkeit von Zielen in Nachbarstädten muss beleuchtet werden. Radverkehr findet nicht nur innerhalb einer Stadt statt. Mit der zunehmenden Bedeutung von Pedelecs und Speed-Pedelecs werden regionale Ziele leichter erreichbar

Eine detaillierte Ausarbeitung von Mängeln und Maßnahmen für diese Routen ist nicht Bestandteil des Mobilitätskonzeptes. Nachfolgend ist eine Liste mit möglichen Untersuchungsstrecken für die weitere qualifizierte Bearbeitung dieses Themenfeldes aufgeführt.

6.3.4 ROUTEN VON ORTSTEIL ZU ORTSTEIL

Teilweise besitzen benachbarte Ortsteile Funktionen, die sie zu einem Nebenzentrum werden lassen. So ist die Versorgung des täglichen Bedarfs durch eine gute Erreichbarkeit des Nachbarortsteils mit dem Rad zu sichern. Ähnliches gilt für die Ausstattung mit Kindertagesstätten oder Schulen. Auch ein Bahnhofsteil in einem Nachbarortsteil muss mit dem Fahrrad gut erreicht werden können.

- Merzenhausen – Barmen
- Merzenhausen – Koslar
- Barmen – Koslar
- Barmen / Merzenhausen -Bahnhofsteil Broich
- Bourheim / Neubourheim – Koslar
- Altenburg / Daubenrath - Bahnhofsteil Broich
- Welldorf / Güsten – Pattern / Mersch

6.3.5 ROUTEN IN NACHBARSTÄDTE

Mittel- und oberzentrale Funktionen liegen auch außerhalb des Gebietes der Stadt Jülich. Daher ist ein Blick über die Stadtgrenzen hinaus auch im Verkehrssegment des Fahrradverkehrs erforderlich. Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs steigen die Pendelweiten im Radverkehr an. Nicht immer ist es die Nachbarstadt, es kann auch ein Bahnhof in einer Nachbarstadt relevante sein, wenn nur so z. B. eine wichtige RE-Verbindung (Regionalexpress) hergestellt werden kann.

- Merzenhausen / Barmen – Bahnhofsteile Lindern / Brachelen
- Merzenhausen / Barmen – Nachbarort Linnich
- Selgersdorf / Altenburg / Daubenrath – Düren
- Selgersdorf / Altenburg / Daubenrath – Huchem-Stammeln
- Selgersdorf / Altenburg / Daubenrath – Niederzier
- Güsten / Welldorf - Rödingen
- Mersch / Pattern - Titz
- Anbindung Gewerbegebiet „Königskamp“
- Anbindung Forschungszentrum Jülich
- Anbindung „Brainergypark“
- Anbindung Schulstandorte / Kindertagesstätten

7 Kurzes Fazit

Das Mobilitätskonzept der Stadt Jülich besitzt zusammenhängenden Charakter und berücksichtigt Wechselwirkungen. Es läutet eine neue Qualität der Mobilität ein und trägt erheblich zur Verbesserung der Umwelt- und Umfeldsituation vor Ort bei. Global betrachtet leistet es einen Beitrag zur Verlangsamung des Klimawandels.

Durch ein umfängliches Beteiligungsverfahren wurden mehrere hundert Anregungen aus der Bevölkerung eingearbeitet und können weitgehend umgesetzt werden. Damit setzt dieses Konzept in Bezug auf die Einzelmaßnahmen ausdrücklich den Bevölkerungswillen um.

Festzuhalten ist zudem, dass der Wandel der Mobilität von der Bevölkerung in bedeutendem Umfang unterstützt wird.

Das Konzept stellt einen plausiblen Rahmen für die verkehrlichen Planungen der nächsten ca. 15 Jahre dar. Es enthält langfristige Maßnahmen ebenso wie sofort umsetzbare.

Insgesamt versteht sich das Konzept als Prozess und nicht als unveränderliches Planwerk. Infolge dessen steht der Gutachter auch künftig für Erläuterungen und Ergänzungen zur Verfügung.

8 Anhang

Seitens der Stadt Jülich wurde eine besonders detaillierte Betrachtung des Themas Radverkehr gewünscht. Aus diesem Grunde sind im Anhang alle Ergebnisse der Befahrung der Routen darstellt, aus denen sich insgesamt 61 Maßnahmen zur spürbaren Verbesserung des Radverkehrs ergeben haben.

8.1 Erfasste Mängel

8.1.1 MANGEL 001

- Ortsteil: Jülich
 Lage/Abschnitt: Aachener Landstraße / An der Via Belgica
 Beschreibung: Der Radverkehr ist an der Einmündung „An der Via Belgica“ in die Aachener Landstraße untergeordnet.
 Empfehlung: Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die einmündende Wohnstraße „An der Via Belgica“ dem Radweg, der die Hauptverkehrsstraße begleitet, vorfahrtrechtlich unterzuordnen



Abbildung 40: Furt für Fußgänger und Radfahrer „An der Via Belgica“

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Vorfahrtrechtliche Umwidmung
 Umfang: Beschilderung, Furtmarkierung aufbringen

Maßnahme	1	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	1.500 €	5
Niveau	Standard	3
Baulast	Land	
erreichte Punktzahl		12

8.1.2 MANGEL 002

- Ortsteil: Mersch
- Lage/Abschnitt: L241 vor DRK Bereitschaft
- Beschreibung: Unzureichende Bordsteinabsenkung (5 cm), Sturzgefahr
- Empfehlung: Die Radwegauffahrt ist klar zu kennzeichnen (Markierung). Hier ist der vorhandene Bordstein durch einen bündig mit der Straßenoberfläche abschließenden Übergang zu ersetzen



Abbildung 41: Lage des Beginns / Endes des gemeinsamen Fuß- und Radweges in Mersch

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Absenkung Bordstein
- Umfang: Umbau

Maßnahme	2	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	5.000 €	4
Niveau	Komfort	1
Baulast	Kommune	
erreichte Punktzahl		9

8.1.3 MANGEL 003

- Ortsteil: Mersch
 Lage/Abschnitt: Mersch-Jülich; L241 (1050 m)
 Beschreibung: Fehlende Radverkehrsanlage
 Hohes Geschwindigkeitsniveau
 Hoher Schwerlastanteil (Rüben)
 Hohes Verkehrsaufkommen
 Alternativroute vorhanden aber mit Umweg
 Verbindung zum geplanten Brainergy-Park
 Verbindung zum Hauptort Jülich
 Empfehlung: Der Bau eines 2,5 m breiten Fußgänger- und Radweges (Zeichen 240 StVO) ist in Absprache mit dem Baulastträger anzustreben



Abbildung 42: Ende des vorhandenen Fuß- und Radweges an der L241 am Knotenpunkt mit der Rampe zur B55

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Neubau Geh- und Radweg
 Umfang: 1.000 m

Maßnahme	3	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	500.000 €	1
Niveau	Sicherheit 1	6
Baulast	Land	
erreichte Punktzahl		11

8.1.4 MANGEL 004

Ortsteil:	Mersch
Lage/Abschnitt:	Mersch-Sevenich (Spieler Weg); L241 (750 m)
Beschreibung:	Fehlende Radverkehrsanlage Hohes Geschwindigkeitsniveau Hoher Schwerlastanteil (Rüben) Verbindung zum geplanten Brainergy-Park Verbindung zum Mittelzentrum Jülich Verbindung zwischen Titz und Jülich keine Alternativroute vorhanden Quellverkehrsaufkommen Sevenich 30 EW, Spiel 180 EW, Ameln 725 EW
Empfehlung:	Der Bau eines 2,5 m breiten Fußgänger- und Radweges (Zeichen 240 StVO) ist in Absprache mit dem Baulastträger anzustreben



Abbildung 43: L 241 nördlich von Mersch, Blick von der Einmündung Spieler Weg



Abbildung 44: L 241 nördlich von Mersch, Blick von Mersch in Richtung Sevenich

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Neubau Geh- und Radweg

Umfang 800 m

Maßnahme	4	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	400.000 €	2
Niveau	Sicherheit 1	6
Baulast	Land	
erreichte Punktzahl		12

8.1.5 MANGEL 005

Ortsteil: Mersch
 Lage/Abschnitt: Mersch-Titz; L241 (3580 m)
 Beschreibung: Fehlende Radverkehrsanlage
 Hohes Geschwindigkeitsniveau
 Hoher Schwerlastanteil (Rüben)
 Verbindung zum geplanten Brainergy-Park
 Verbindung zum Mittelzentrum Jülich
 Verbindung zwischen Titz und Jülich
 keine Alternativroute vorhanden

Empfehlung: Der Bau eines 2,5 m breiten Fußgänger- und Radweges (Zeichen 240 StVO) ist in Absprache mit dem Baulastträger anzustreben



Abbildung 45: L 241 nördlich von Mersch, Blick vom Abzweig nach Sevenich in Richtung Titz

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Neubau Geh- und Radweg
 Umfang 4.300 m

Maßnahme	5	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	2.000.000 €	1
Niveau	Sicherheit 1	6
	Land	
erreichte Punktzahl		11

8.1.6 MANGEL 006

- Ortsteil: Welldorf
- Lage/Abschnitt: Welldorf/Güsten-Jülich; Jülicher Straße (2520 m)
- Beschreibung: Fehlende Radverkehrsanlage
Hohes Geschwindigkeitsniveau
4,60 m Breite zwischen den Fahrbahnbegrenzungslinien
Verbindung zum Hauptort Jülich
- Empfehlung: Der Bau eines 2,5 m breiten Fußgänger- und Radwegs (Zeichen 240 StVO) ist anzustreben
Vor dem Brückenbauwerk über die B55 ist der Fußgänger- und Radweg jeweils über eine Schleuse in den Straßenraum einzuführen, im Bereich der Mischverkehrsfläche ist eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 km/h zuzulassen



Abbildung 46: Jülicher Straße, Blick vom Ende des Fuß- und Radwegs (Buschpfädchen) in Richtung Welldorf

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Bau eines Geh- und Radwegs
- Umfang: zwei Abschnitte (800 m / 1.100 m)

Maßnahme	6	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	2.000.000 €	1
Niveau	Sicherheit 1	6
Baulast	Kommune	
erreichte Punktzahl		14

8.1.7 MANGEL 007

Ortsteil: Jülich

Lage/Abschnitt: L241 Alte Reichsstraße / Jülicher Straße / Haubourdinstraße / Buschpfädchen

Beschreibung: Mangelhafter Belag (grober Schotter mit Schlaglöchern)
Verbindung zwischen Jülich / Welldorf / Güsten und dem geplanten Brai-
nergy-Park

Der Weg ist zurzeit nicht für den Radverkehr freigegeben

Empfehlung: Einbau einer Asphaltdecke (tragfähig für aktuellen landwirtschaftlichen
Verkehr)

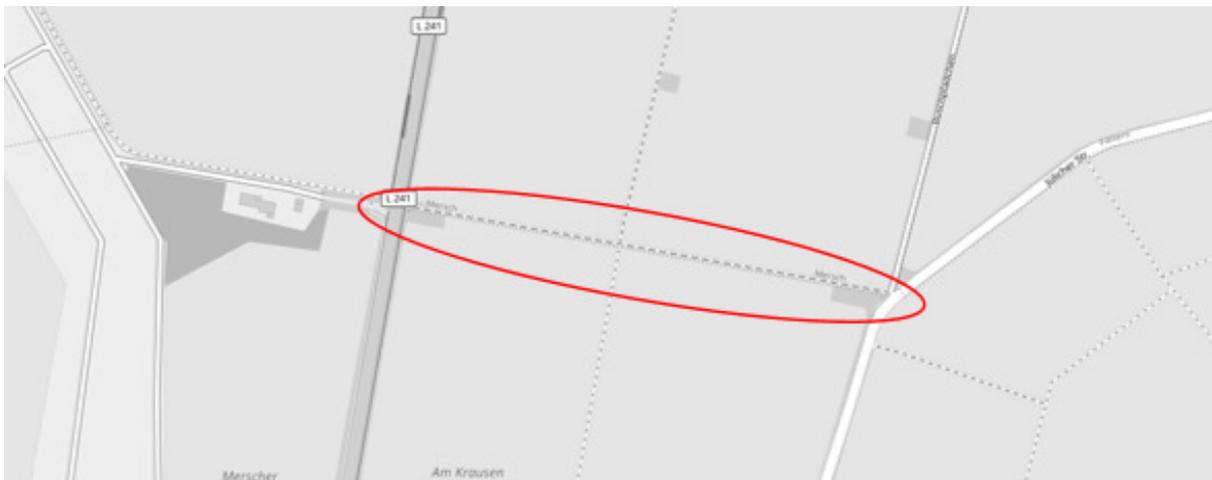


Abbildung 47: Verbindung zwischen Jülicher Straße / Buschpfädchen und L241



Abbildung 48: Verbindung zwischen Jülicher Straße / Buschpfädchen und L241

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Asphaltierung / Verbreiterung (Abstimmung mit Landwirtschaft)

Umfang 400 m

Maßnahme	7	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	200.000 €	2
Niveau	Komfort	1
Baulast	Kommune	
erreichte Punktzahl		8

8.1.8 MANGEL 008

Ortsteil: Jülich

Lage/Abschnitt: L241 Alte Reichsstraße – Verbindung zur Haubourdinstraße (siehe Kap. 0)

Beschreibung: Es fehlt eine Querungshilfe

Empfehlung: Bau einer Mittelinsel in der Flucht des vorhandenen Linksabbiegestreifens zum Brainergy-Park



Abbildung 49: Lage der fehlenden Querungshilfe an der L241

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Bau einer Mittelinsel

Maßnahme	8	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	50.000 €	3
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Land	
erreichte Punktzahl		14

8.1.9 MANGEL 009

Ortsteil: Güsten

Lage/Abschnitt: Welldorfer Straße, L213

Beschreibung: fehlende Radverkehrsanlagen

Empfehlung: Überplanung der Ortsdurchfahrt zur Schaffung durchgehender Radverkehrsanlagen (freigegebene Fußwege sind keine Radverkehrsanlagen)



Abbildung 50: großzügiger Straßenraum in der Welldorfer Straße (Schutzstreifen möglich)



Abbildung 51: Engstelle im Straßenraum in der Welldorfer Straße (kein Schutzstreifen möglich, alternativ Absenken der zul. Höchstgeschwindigkeit?)

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Umbau Straßenraum

Umfang 900 m

Maßnahme	9	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	1.500.000 €	1
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Land / Kommune	
erreichte Punktzahl		14

8.1.10 MANGEL 010

- Ortsteil: Welldorf
- Lage/Abschnitt: Welldorfer Weg / Huthmacherstraße nördlich Margarethenhof
- Beschreibung: Fehlender Wegweiser („Wiederholer“)
- Empfehlung: Wegweiser durch Baulastträger wieder installieren (lassen)

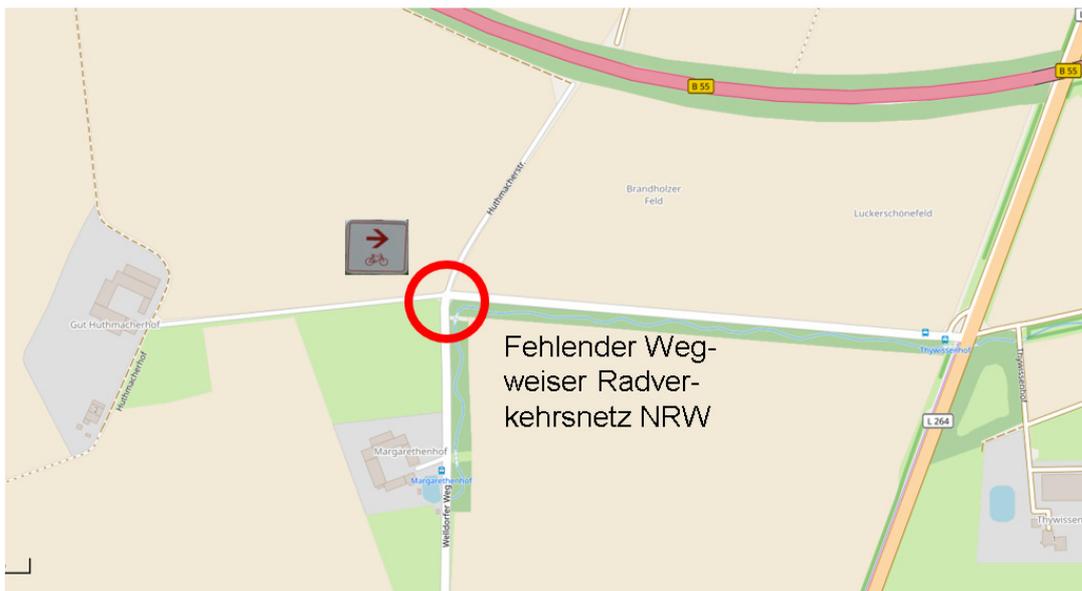


Abbildung 52: Lage des fehlenden Wegweisers

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Beschilderung
- Umfang: geringfügig

Maßnahme	10	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	200 €	5
Niveau	Standard	3
Baulast	Land	
erreichte Punktzahl		12

8.1.11 MANGEL 011

- Ortsteil: Stetternich
- Lage/Abschnitt: Welldorfer Weg / Kölner Landstraße (L136)
- Beschreibung: Fehlender Zusatz, dass Sackgasse „Durchlässig für Fußgänger und Radfahrer“ ist
- Empfehlung: Beschilderung ergänzen (Zeichen 357-50 StVO)



Abbildung 53: Fehlender Zusatz „Durchlässig für Fußgänger und Radfahrer“ am Zeichen 357 StVO

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Beschilderung
- Umfang: geringfügig

Maßnahme	11	
Routennetz	Einzelmaßnahme	1
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	500 €	5
Niveau	Standard	3
Baulast	Kommune	
erreichte Punktzahl		10

8.1.12 MANGEL 012

- Ortsteil: Stetternich
- Lage/Abschnitt: Kölner Landstraße (L136), Gemeinsamer Fuß- und Radweg (Zeichen 240 StVO)
- Beschreibung: Mittelfristig:
 Der Weg genügt mit ca. 2,00 m nicht den Anforderungen für einen Zweirichtungsradsradweg. Diese Einschränkung kann auf den meisten Abschnitten zunächst toleriert werden. Bei fälligen Arbeiten im Streckenverlauf sollte die richtliniengemäße Breite von 2,50m hergestellt werden.
- Sofort:
 Bewuchs schränkt die Breite des Geh- und Radweges ein. Der Bewuchs ist zu beseitigen
- Empfehlung: Regelmäßig ist der Weg im Rahmen der allgemeinen Unterhaltungsarbeiten freizuschneiden. Mittel- bis langfristig ist eine regelgerechte Breite herzustellen, ggfs. auch abschnittsweise.



Abbildung 54: Abschnitte mit starkem Bewuchs schränken die vorhandene Breite weiter ein, dies kann im Begegnungsfall gefährlich werden

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Grünschnitt
- Umfang: Unterhaltungsarbeiten

Maßnahme	12 (sofort)	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	500 €	5
Niveau	Standard	3
Baulast	Land	
erreichte Punktzahl		14

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Verbreiterung

Umfang 2,2 km

Maßnahme	12 (mittelfristig)	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	500.000 €	1
Niveau	Standard	3
Baulast	Land	
erreichte Punktzahl		10

8.1.13 **MANGEL 013**

- Ortsteil: Stetternich - Jülich
- Lage/Abschnitt: Wirtschaftsweg zwischen Stetternich (Sportplatz) und Jülich (Ulmenweg / Lohfeldstraße)
- Beschreibung: Diese Verbindung nach Düren umgeht den Knotenpunkt Wiesenstraße / Römerstraße und ist als autofreie Route sehr attraktiv. Im weiteren Verlauf kann die Jülicher Innenstadt oder das Gewerbegebiet Königskamp auto- und konfliktarm erreicht werden
- Empfehlung: Einbau einer Asphaltdecke (tragfähig für aktuellen landwirtschaftlichen Verkehr)



Abbildung 55: Der vorhandene Schotter- und Splitweg ist teils schadhaft und unkomfortabel zu befahren. Staubentwicklung bei Trockenheit, Dreck bei Nässe dämpfen das Fahrerlebnis

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Erhöhung Komfort
- Umfang 1,5 km

Maßnahme	13	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	750.000 €	1
Niveau	Komfort	1
Baulast	Kommune	
erreichte Punktzahl		9

8.1.14 **MANGEL 014**

Ortsteil: Jülich

Lage/Abschnitt: Oststraße/Wiesenstraße zwischen Alte Dürener und Römerstraße

Beschreibung: Diese Strecke ist ein Teil der Verbindung zum Forschungszentrum und zum Gewerbegebiet Königskamp. Es sind über diese Route das Warenhaus An der Leimkaul und diverse weitere Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen erreichbar. Der Radverkehr muss zurzeit die Straße benutzen. Der Gehweg ist für den Radverkehr zwar freigegeben, weist aber eine unzureichende Breite auf. Der Straßenraum ist auf diesem Abschnitt mit 10 Metern zwischen den Bordsteinen sehr breit.

Empfehlung: Es ist anzustreben, auf dieser wichtigen Verbindungsachse durchgängig StVO-konforme Radverkehrsanlagen zu schaffen. Hierbei ist auf möglichst durchgängige Lösungen hinzuarbeiten. Die Linksabbiegestreifen an den Knotenpunkten mit der Alten Dürener Straße und der Lohfeldstraße / Ulmenweg sowie am Knotenpunkt mit der Buchenstraße sind nach RSt06 auf den Prüfstand zu stellen. Eventuell reichen Aufstellflächen oder es kann vollständig auf Einrichtungen für Linksabbieger verzichtet werden. Auf diese Weise könnte Raum für Radfahrstreifen (besser) oder zumindest Schutzstreifen geschaffen werden.

Am Knotenpunkt mit der Römerstraße ist zu prüfen, ob im Seitenraum Platz geschaffen werden kann, um mindestens 2,50 m breite gemeinsame Fuß- und Radwege herzustellen. Langfristig sollten bauliche Anlagen für den Radverkehr geschaffen werden.



Abbildung 56: Der ca. 10 m breite Straßenraum bietet in weiten Teilen bereits heute die Möglichkeit zur Anlage von Fahrradstreifen



Abbildung 57: Im Bereich des Knotenpunktes mit der Römerstraße bietet sich möglicherweise Raum in den Nebenanlagen zur Verbreiterung des Gehweges auf 2,50m und damit zur Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO)



Abbildung 58: Es ist eine nicht zufriedenstellende Situation durch nicht ausreichende Abstände zwischen den Verkehrsteilnehmern zu erkennen. Auch hier wäre im Bereich des Begleitgrüns Raum für eine deutliche Verbreiterung der Nebenanlagen vorhanden



Abbildung 59: Raum für breitere Nebenanlagen gibt es grundsätzlich auch am westlichen Straßenrand der Wiesenstraße im Bereich des Knotens mit der Römerstraße



Abbildung 60 und Abbildung 61: Im Bereich des Knotenpunktes Lohfeldstraße / Ulmenweg sind die für den Radverkehr freigegebenen Gehwege ca. 1,50 m breit. Dieses Maß ist unzureichend



Abbildung 62: Auch am Knotenpunkt mit der Alten Dürener Straße zeigt sich der Fußweg mit seiner Regelbreite von 1,50 m



Abbildung 63: Nur am östlichen Straßenrand zwischen Alter Dürener Straße und Buchenstraße ist ein 1,50 m breiter Radweg und ein Fußweg von ca. einem Meter Breite vorhanden

Maßnahmensteckbrief (kurzfristig)

Beschreibung: Markierungsarbeiten
 Umfang 0,6 km

Maßnahme	14 (kurzfristig)	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	hohe verkehrliche Wirkung	4
Kosten	30.000 €	4
Niveau	Sicherheit 1	6
Baulast	Kommune	
erreichte Punktzahl		19

Maßnahmensteckbrief (mittel- bis langfristig)

Beschreibung: Straßenumbau
 Umfang 0,6 km

Maßnahme	14 (mittelfristig)	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	sehr hohe verkehrliche Wirkung	6
Kosten	1.200.000 €	1
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Kommune	
erreichte Punktzahl		19

8.1.15 **MANGEL 015**

Ortsteil: Jülich

Lage/Abschnitt: Oststraße zwischen Alte Dürener Straße und Dürener Straße / Nikolaus-Otto-Straße

Beschreibung: Der Streckenabschnitt ist ein Teil der Verbindung der östlichen und nördlichen Stadtteile zum Forschungszentrum und zum Gewerbegebiet Königskamp.

Es sind über diese Route von Süden her auch das Warenhaus An der Leimkaul und diverse weitere Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen erreichbar. Der Radverkehr muss zurzeit die Straße benutzen. Der Gehweg ist für den Radverkehr zwar freigegeben, weist aber eine unzureichende Breite auf. Der Straßenraum ist auf diesem Abschnitt nicht breit genug, um mit Fahrradstreifen oder Schutzstreifen zu arbeiten. Neben den vorhandenen Gehwegen findet sich aber bei einer ersten Ortsbesichtigung Raum zur Verbreiterung.

Empfehlung: Es ist anzustreben, auf dieser wichtigen Verbindungsachse durchgängig StVO-konforme Radverkehrsanlagen zu schaffen. Hierbei ist auf möglichst durchgängige Lösungen hinzuarbeiten.



Abbildung 64: Auf dem betrachteten Abschnitt fällt beidseitig „Abstandsgrün“ jenseits der Gehwege auf. Lassen sich diese Flächen möglicherweise nutzen, um StVO-konforme Fuß- und Radwegen (Zeichen 240) mit 2,50 m Breite zu schaffen?

Maßnahmensteckbrief (kurzfristig)

Beschreibung: Verbreiterung der Nebenanlagen, Anlegen einer Radverkehrsanlage

Umfang 0,5 km

Maßnahme	15	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	sehr hohe verkehrliche Wirkung	6
Kosten	1.000.000 €	1
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Kommune	
erreichte Punktzahl		19

8.1.16 **MANGEL 016**

Ortsteil: Jülich

Lage/Abschnitt: Knotenpunkt Oststraße / Dürener Straße / Nikolaus-Otto-Straße

Beschreibung: Der Knotenpunkt verfügt über eine mangelhafte Führung des Fußgänger- und Radverkehrs auf allen Relationen.

Empfehlung: Durch eine Signalisierung wäre es möglich, den Fußgängern und Radfahrern eine sichere Überwindung dieses Knotenpunktes zu ermöglichen. Eine weitere Möglichkeit stellt ein großer Kreisverkehrsplatz dar. Radfahrer werden nach aktuellem Stand der Verkehrswissenschaft in der Kreisverkehrsbahn geführt. Hierzu müssen sie jedoch sicher in den Fahrbahnraum „eingeschleust“ werden.



Abbildung 65: Unklare Führung des Radverkehrs über den freien Rechtsabbieger (von der Oststraße kommend)



Abbildung 66: Von Süden kommend muss von der Dürener in die Dürener Straße indirekt abgelenkt werden. Es gibt keine Hilfen, Aufstellflächen oder Ähnliches.



Abbildung 67: Wie erreicht man von der Oststraße kommend den "linken" Radweg (Zeichen 240 StVO) an der Dürener Straße, um Richtung Forschungszentrum zu gelangen?

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Der Knotenpunkt ist für den Radverkehr auf vielen Fahrbeziehungen umständlich und unsicher zu überwinden. Unter anderem liegt dies daran, dass in südlicher Richtung ein einseitiger Zweirichtungsradweg einmündet.

Aufgrund seiner innenstadtnahen Lage im Zulauf zum Gewerbegebiet Königskamp und dem Forschungszentrum Jülich auf zwei Kreuzungsarmen sowie den Wohnsiedlungsbereichen und der Innenstadt auf den beiden anderen Zuflüssen kommt diesem Knotenpunkt eine zentrale Bedeutung im Jülicher Radverkehrsnetz zu.

Umfang Neubau Knotenpunkt

Maßnahme	16	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	sehr hohe verkehrliche Wirkung	6
Kosten	750.000 €	1
Niveau	Sicherheit 3	8
Baulast	Land	
erreichte Punktzahl		20

8.1.17 MANGEL 017

Ortsteil: Jülich

Lage/Abschnitt: Brunnenstraße zwischen Römerstraße und Mariengartenstraße

Beschreibung: Hier existiert nur ein freigegebener Fußweg auf der westlichen Straßenseite. Für einen Zweirichtungsverkehr ist die Breite nicht ausreichend. Eine Kontinuität in der Führung des Radverkehrs in süd-nördlicher Richtung ist auf diese Weise ebenfalls nicht gegeben.

Aufgrund des hier dominanten, weil pulkweise auftretenden Kfz-Verkehrs mit Schwerlastanteil muss eine Separierung des Radverkehrs angestrebt werden. Diese Separierung muss mit beidseitigen ausreichend breiten Anlagen erzielt werden.

Empfehlung: Es ist anzustreben, auf dieser wichtigen Verbindungsachse durchgängig StVO-konforme Nebenanlagen für den Radverkehr zu schaffen.

Es ist unerlässlich, in diesem Bereich auch über den Ankauf von Privatgrundstücken an ausreichende Flächen zu kommen, um dieses Ziel zu erreichen.



Abbildung 68: Flächeninanspruchnahme am "Freßnapf" darf kein Tabu sein, wenn Radverkehr in Jülich eine Rolle als Verkehrsträger spielen soll



Abbildung 69: Im weiteren Verlauf ist ausreichend Raum vorhanden, um einen gemeinsamen Fuß- und Radweg auszuschildern, wenn privater Raum in Anspruch genommen wird. Im vorliegenden Fall kann ohnehin nicht regelgerecht geparkt werden.



Abbildung 70: In südlicher Fahrtrichtung kann eine gemeinsame Nutzung des Gehweges mit einer Breite zwischen 1,80m und 2,40m akzeptiert werden und mit Zeichen 240 StVO ausgeschildert werden.

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Es fehlen Radverkehrsanlagen. Die Gehwege sind freigegeben, genügen aber weder hinsichtlich Belag noch Breite die Anforderungen an eine vollwertige Radinfrastruktur.

Umfang Es ist eine klare Führung des Radverkehrs zu realisieren. An der durch Kfz-Verkehr stark belasteten Kreuzung erscheint eine Führung des Radverkehrs im Straßenraum problematisch. Lösungen im Seitenraum sind nicht verträglich mit dem Fußgängerverkehr. Als Minimallösung sollten die Gehwege ausreichend breit gestaltet werden.

Maßnahme	17	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	50.000 €	3
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Kommune	
erreichte Punktzahl		17

8.1.18 **MANGEL 018**

Ortsteil:	Jülich
Lage/Abschnitt:	Brunnenstraße zwischen Mariengartenstraße und An der Leimkaul
Beschreibung:	Auf diesem Abschnitt ist die westliche Nebenanlage Richtung Norden ein Zweirichtungsradweg. Die östliche Nebenanlage ist ein Gehweg.
Empfehlung:	Der Zweirichtungsradweg auf der westlichen Seite kann ggfs. beibehalten werden, wenn die örtlichen Gegebenheiten es erfordern. Auf der östlichen Straßenseite ist ein 2,50m breiter gemeinsamer Fuß- und Radweg herzustellen



Abbildung 71: Die westliche Nebenanlage ist mit 2,30m für den Zweirichtungsradweg und 1,50m für den Fußgängerweg nicht regelkonform, kann aber so beibehalten werden, damit die querungsfreie Verbindung zwischen Mariengartenstraße und An der Leimkaul erhalten bleibt



Abbildung 72: Auf der östlichen Straßenseite ist eine Verbreiterung der Nebenanlage auf 2,50m anzustreben und eine durchgehende Radverkehrsanlage zu schaffen.

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Es fehlen Radverkehrsanlagen auf der östlichen Straßenseite.

Umfang 200 m

Maßnahme	17	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	50.000 €	3
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Kommune	
erreichte Punktzahl		17

8.1.19 **MANGEL 019**

- Ortsteil: Jülich
 Lage/Abschnitt: Verbindung zwischen Brunnenstraße und Maiglöckchenweg
 Beschreibung: Das vorhandene „Drängelgitter“ ist mit einem normalen Fahrrad kaum zu überwinden. Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder können diesen Weg nicht nutzen
 Empfehlung: Das Drängelgitter ist zu entfernen bzw. die Befahrbarkeit herzustellen



Abbildung 73: Dieses Drängelgitter ist für Kinderwagen, Fahrrad mit Anhänger oder Lastenrad ein Hindernis

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Absperrbake nicht nutzbar für Kinderwagen o.ä.
 Umfang Ersetzen durch eine für alle Verkehrsteilnehmer gut nutzbare Absperrung

Maßnahme	19	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	500 €	5
Niveau	Standard	3
Baulast	Kommune	
erreichte Punktzahl		12

8.1.20 **MANGEL 020**

- Ortsteil: Koslar
- Lage/Abschnitt: Rurauenstraße zwischen Nord-West-Ring und Genossenschaftsweg
- Beschreibung: fehlende Radverkehrsanlage
- Empfehlung: Bau eines Fuß- und Radweges



Abbildung 74: Straßenverbindung ohne Radverkehrsanlage

Dieser Streckenabschnitt verbindet den Wirtschaftsweg von Barmen mit der Radverbindung nach Jülich Hauptort über den Brückenkopfpark. Auch Teile von Koslar (Ostring) werden besser an den Hauptort angebunden.

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Der zu bauende Radweg liegt an einer „grünen Route“ (Nebenroute) von Barmen nach Jülich. Die Straße ist sehr schwach befahren. Dies kann sich aufgrund möglicher Entwicklungen im Bereich der Stadt- und Verkehrsplanung kurzfristig ändern.
- Umfang 460 m Neubau Geh- und Radweg

Maßnahme	20	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	450.000 €	2
Niveau	Komfort	1
Baulast	Kommunal	
erreichte Punktzahl		7

8.1.21 **MANGEL 021**

Ortsteil: Gesamtes Stadtgebiet
 Lage/Abschnitt: siehe Liste unten
 Beschreibung: Wirtschaftswege sind häufig gut geeignet für den Radverkehr. In einigen Fällen fehlt bei Beschilderung mit Zeichen 250 StVO die Freigabe für Radverkehr mit einem Zusatzzeichen.
 Empfehlung: Anbringung von Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ prüfen und ggfs. durchführen

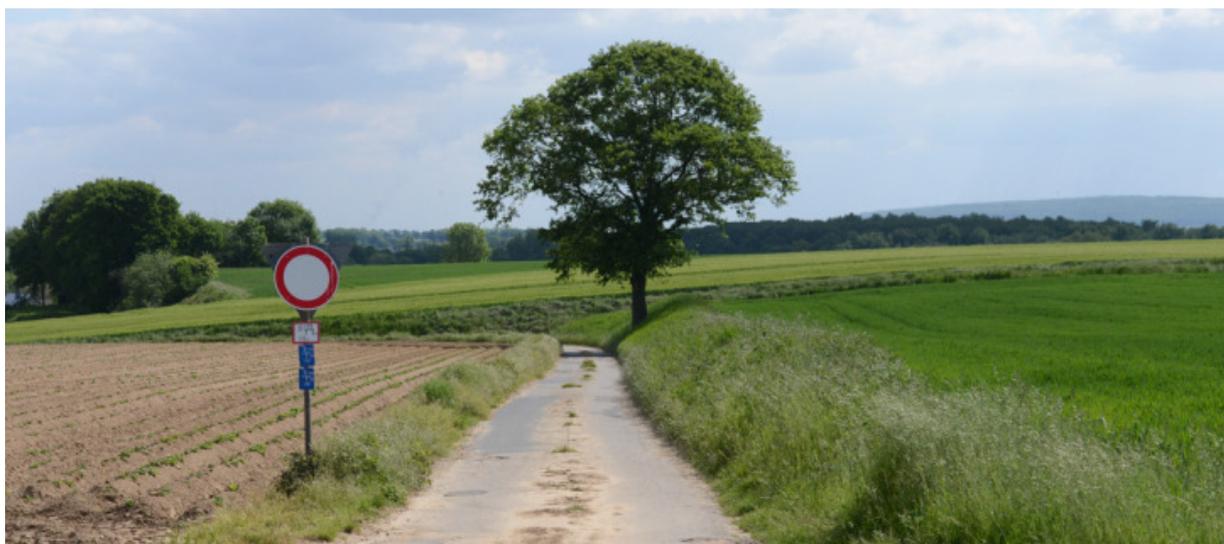


Abbildung 75: Verbot der Durchfahrt für Fahrzeuge aller Art – ist hier die Freigabe für Radfahrer möglich? (Barmen)

Zu prüfende Strecken (u.a.):

- Barmen, Verbindung zwischen L 228 und Taubengracht
- Merzenhausen, Verbindung zwischen L 228 und K 6
- Wirtschaftsweg Merzenhausen Sportplatz – Koslar Friedhof
- Wirtschaftsweg Stetternich (Mühlenweg) – Jülich (Ulmenweg)

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Die Maßnahme besteht in einer straßenverkehrsrechtlichen Freigabe für den Radverkehr (Beschilderung Zusatzzeichen „Radfahrer frei“)
 Umfang ggfs. Recherche, Beschilderung

Maßnahme	21	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	hohe verkehrliche Wirkung	4
Kosten	500 €	5
Niveau	Standard	3
Baulast	Kommunal	
erreichte Punktzahl		15

8.1.22 **MANGEL 022**

- Ortsteil: Koslar / Broich
 Lage/Abschnitt: K 15 (Hasenfelder Straße)
 Beschreibung: Der gemeinsame Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) für beide Fahrrichtungen entspricht hinsichtlich der Breite nicht den Anforderungen der Richtlinie
 Empfehlung: Die Radverkehrsanlage ist auf eine Breite von 2,50 m auszubauen.



Abbildung 76: Mit einer Breite von $< 2,00\text{ m}$ entspricht der Weg nicht den Richtlinien

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Ausbau Radweg (Verbreiterung)
 Umfang: 1.500 m

Maßnahme	22	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	750.000 €	1
Niveau	Standard	3
Baulast	Kreis	
erreichte Punktzahl		8

8.1.23 **MANGEL 023**

- Ortsteil: Koslar
 Lage/Abschnitt: K 15 / K 6
 Beschreibung: Der gemeinsame rot markierte Streifen auf der Fahrbahn entspricht nicht der StVO
 Empfehlung: Straßenraum gemäß der aktuellen Richtlinien aufteilen und dementsprechend Schutzstreifen markieren



Abbildung 77: Markierung und Breite nicht StVO-konform

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Markierungsarbeiten
 Umfang: 2 x 1.100 m Schmalstrich 1:1

Maßnahme	23	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	22.000 €	4
Niveau	Standard	3
Baulast	Kreis	
erreichte Punktzahl		14

8.1.24 **MANGEL 024**

Ortsteil: Barmen

Lage/Abschnitt: K 6 zwischen Gansweid und Overbacher Weg

Beschreibung: Der Radweg (Zeichen 241 StVO) für beide Fahrrichtungen entspricht mit ca. 1,60 m nicht der StVO

Möglicherweise ist das Radverkehrsaufkommen auf diesem Radweg sehr gering, so dass die Regelbreite von 2,00 m auf 1,60 m reduziert werden kann. Bei Zweirichtungsradwegen – wie in diesem Fall - wird in der Regel jedoch eine Mindestbreite von 2,50 m empfohlen, die weit unterschritten wird. Ein gemeinsamer Fuß- und Radweg (Zeichen 240 StVO) wäre regelkonform, müsste dann aber einheitlich gepflastert werden.



Abbildung 78: Nicht StVO-konformer Radweg in Barmen (für beide Fahrrichtungen)



Abbildung 79: Der Bewuchs ist zu entfernen, der Beschilderungsposten sollte nicht im Bewegungsraum der Fußgänger und Radfahrer stehen

Empfehlung: Es erscheint nicht sinnvoll, die Widmung des Radweges in Fahrtrichtung Jülich aufrecht zu erhalten.

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Entwidmung des Radwegs in Fahrtrichtung Jülich

Umfang: Beschilderung entfernen

Maßnahme	24	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	200 €	5
Niveau	Standard	3
Baulast	Kommunal	
erreichte Punktzahl		14

8.1.25 **MANGEL 025**

- Ortsteil: Jülich
 Lage/Abschnitt: Rurauenstraße
 Beschreibung: Die Beschilderung mit Zeichen 240 StVO und die Benutzung in beiden Fahrtrichtungen löst eine Regelbreite von 2,50 m aus. Dieses Maß wird mit 2,00 m unterschritten, was bei geringem Radverkehrsaufkommen ausnahmsweise zur Anwendung kommen kann
 Empfehlung: Der Geh- und Radweg für eine Richtung sollte bestehen bleiben, in Fahrtrichtung Rurbrücke ist Mischverkehr vertretbar



Abbildung 80: Gemeinsamer Fuß- und Radweg mit unklarer Abgrenzung zur Fahrbahn (kein Fahrbahnbegrenzungsstreifen, kein Bordstein)

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Widmung Radverkehr in Fahrtrichtung Jülich aufheben
 Umfang: Beschilderung entfernen

Maßnahme	25	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	200 €	5
Niveau	Standard	3
Baulast	Kommunal	
erreichte Punktzahl		14

8.1.26 MANGEL 026

- Ortsteil: Jülich
 Lage/Abschnitt: Altenburg
 Beschreibung: Die Querung der B 56 von Altenburg in Richtung Jülich ist problematisch, da in Fahrtrichtung Jülich der Rechtsabbiegestreifen genutzt werden muss. Auch in der Gegenrichtung muss der Radverkehr sich über den „freien Rechtsabbieger“ in den Verkehr einfädeln.
 Empfehlung: Die Verkehrsregelung ist vertretbar, da das Verkehrsaufkommen sehr gering ist und nur Ortskundige dort fahren.



Abbildung 81: Blickrichtung von der L 253 in die Van-Gils-Straße (von / nach Altenburg). In beiden Richtungen (von und zur L 253) müssen wegen fehlender Radverkehrsanlagen die Rechtsabbiegestreifen unorthodox genutzt werden

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Unklare Führung des Radverkehrs auf der Van-Gils-Straße
 Umfang: Gemeinsam mit Straßen NRW eine Lösung finden

Maßnahme	26	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	2.500 €	5
Niveau	Standard	3
Baulast	Land	
erreichte Punktzahl		15

8.1.27 **MANGEL 027**

Ortsteil: Barmen
 Lage/Abschnitt: Franz-Von-Sales-Straße / Gerhard-Lisken-Weg
 Beschreibung: Knotenpunkt 30, Kartenwerk nicht lesbar
 Empfehlung: Das Kartenwerk ist zu erneuern



Abbildung 82: Tafel Knotenpunkt nicht mehr lesbar

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Kartenwerk „Knotenpunkte Kreis Düren“ nicht mehr lesbar
 Umfang: Karte austauschen

Maßnahme	27	
Routennetz	Einzelmaßnahme	1
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	1.000 €	5
Niveau	Standard	3
Baulast	Kreis	
erreichte Punktzahl		10

8.1.28 **MANGEL 028**

- Ortsteil: Jülich Forschungszentrum / Altenburg
- Lage/Abschnitt: L 253 / Waldweg
- Beschreibung: Anbindung für den Radverkehr zwischen der Radverkehrsanlage an der L 253 von / zum Waldweg
- Empfehlung:
- a)
In Fahrtrichtung Forschungszentrum sollte angestrebt werden, die Radverkehrsanlage in den Parkstreifen zu überführen und den Radverkehr von dort – geschützt durch eine Radschleuse - in den Straßenraum zu führen.
 - b)
In der Gegenrichtung ist der Gehweg für den Radverkehr freizugeben. Der Weg ist ausreichend breit, um einen gemeinsamen Fuß- und Radweg anzuordnen. Ungünstig positionierte Beschilderungen sind ggfs. anders zu installieren. Am Knotenpunkt ist der Radverkehr mittels Furtmarkierung über den Waldweg zu führen.
 - c)
Gegebenenfalls könnte Maßnahme a) auch für beide Fahrtrichtungen ausgelegt werden. Im Bereich der Radschleuse müsste dann eine sichere Überleitungsmöglichkeit für den Radverkehr auf den freigegebenen linken Radweg geschaffen werden. Da Maßnahme c) aufwändiger als die Kombination von a) und b) ist zu prüfen, wie groß der Bedarf ist.



Abbildung 83: Von Altenburg kommend endet die Radverkehrsanlage im „freien Rechtsabbieger“



Abbildung 84: Im Falle eines Rückstaus kann Radverkehr diesen nicht passieren

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung:** Knotenpunkt verfügt über keine Führung des Radverkehrs, es ist eine abgesetzte Furt für den Radverkehr entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung zu markieren.
 Waldweg in Fahrtrichtung L 253: Radverkehrsanlage auf Nebenanlage herstellen, damit der Radverkehr im Feierabendverkehr am Rückstau vorbeifahren kann
 Waldweg in Fahrtrichtung Forschungszentrum: Am Knotenpunkt sollte eine Radverkehrsanlage hergestellt werden, die in den Parkstreifen überführt wird. Der Radverkehr sollte dann geschützt durch eine Verkehrsinsel (Engstelle im Straßenraum in den Straßenraum geführt werden).
- Umfang** Abstimmung mit Straßen NRW, Tiefbaumaßnahmen, Markierungsarbeiten Umwidmung Gehweg u.a.

Maßnahme	28	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	hohe verkehrliche Wirkung	4
Kosten	100000	2
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Land / Kommunal	
erreichte Punktzahl		18

8.1.29 **MANGEL 029**

Ortsteil: Jülich

Lage/Abschnitt: L 253 / Königskamp

Beschreibung: Kreisverkehrsplatz ohne Furten und ohne Vorrang für Fuß- und Radverkehr

Es handelt sich um eine wichtige Hauptradroute innerhalb von Jülich. Das Forschungszentrum Jülich ist über die Leo-Brandt-Straße und die L 253 an wesentliche Wohnbereiche Jülichs angebunden. Auch die Radschnellverbindung von und nach Aldenhoven / Aachen erfolgt über diese Route sowie den hier behandelten Knotenpunkt.

Der vorliegende Kreisverkehrsplatz befindet sich innerhalb der gelben Ortstafeln, allerdings außerhalb der OD-Steine. Selbst für gut informierte Verkehrsteilnehmer ist daher nicht ersichtlich, warum die Vorfahrtregelung hier nicht gemäß § 9 Abs. 3 StVO erfolgt.

Empfehlung: Furtmarkierung / Vorrang für den Fuß- und Radverkehr durchsetzen, in der Übergangsphase begleitet durch Öffentlichkeitsarbeit und entsprechende Beschilderung (Vorfahrtänderung!). Zur Hervorhebung ist in diesem Fall möglicherweise auch eine Roteinfärbung und Piktogramme sinnvoll, wie sie 500 m südlich an der Leo-Brandt-Straße angewendet wird.



Abbildung 85: Am Kreisverkehrsplatz L 253 / Königskamp ist der Fuß- und Radverkehr dem Kfz-Verkehr untergeordnet



Abbildung 86: Verkehrsbeobachtungen am Kreisverkehrsplatz haben gezeigt, dass in allen Fällen die Kfz-Fahrer*innen entgegen der gültigen Vorfahrtregelung warten und dem Radverkehr Vorrang gewähren

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Im vorliegenden Fall muss Radverkehr am Kreisverkehrsplatz Vorfahrt gewähren. Vor Ort entsteht nicht der Eindruck eines Kreisverkehrsplatzes an der „freien Strecke“. Daher sollte die Vorfahrtregelung – wie sonst auch innerorts vorgeschrieben – zugunsten des Radverkehrs ausgelegt werden. Dies entspräche auch dem bei Verkehrsbeobachtungen (Abbildung 86) dokumentierten Verhalten.

Umfang Abstimmung mit Straßen NRW, Markierungsarbeiten

Maßnahme	29	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	8.000 €	4
Niveau	Standard	3
Baulast	Land	
erreichte Punktzahl		13

8.1.30 **MANGEL 030**

Ortsteil: Jülich

Lage/Abschnitt: Radverkehrsrouten Jülich – Aldenhoven / Aachen zwischen Kreisverkehrsplatz L 253 / Königskamp und Rübenstraße

Beschreibung: Die vorhandene wassergebundene Decke erfüllt ihren Zweck, allerdings ist es bei Trockenheit staubig und bei Nässe matschig. Die Anbindung an den Kreisverkehrsplatz L 253 ist spitzwinklig, Begegnungsfälle erscheinen problematisch. Der Radverkehr ist am Kreisverkehr wartepflichtig. Auch die Anbindung an die Rübenstraße ist unterdimensioniert ausgebaut. Die Beschilderung des Radverkehrsnetzes NRW ist teilweise unzureichend bzw. verblichen.

Empfehlung: Wünschenswert ist eine Asphaltdecke und eine Bevorrechtigung am Kreisverkehrsplatz sowie Platzverhältnisse, die eine problemlose Begegnung auch im Bogen erlauben. Die Beschilderung ist auszutauschen. Die Anbindung an die Rübenstraße ist so zu gestalten, dass sie weder von Radfahrern noch von Lkw-Fahrern übersehen wird.



Abbildung 87: Anbindung der Wegeverbindung an den Kreisverkehrsplatz



Abbildung 88: Wassergebundene Decke mit ausgebliebenem „Wiederholer“ des Radverkehrsnetz NRW

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Das Forschungszentrum Jülich und das Gewerbegebiet Jülich sind über diese Verbindung an die an der Rur gelegenen Wohngebiete, an Kirch-

berg, Bourheim und den Radschnellverbindung Richtung Aldenhoven / Alsdorf angebunden. Im weiteren Verlauf ist die Nutzung der Rübenstraße sicherzustellen.

Umfang 500 m Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,50 m Breite)

Maßnahme	30	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	250.000 €	2
Niveau	Standard	3
Baulast	Kommune	
erreichte Punktzahl		10

8.1.31 MANGEL 031

Ortsteil: Jülich
 Lage/Abschnitt: Kreisverkehrsplatz L 253 / Königskamp
 Beschreibung: Nördlich des Kreisverkehrsplatzes wird die erforderliche Breite eines gemeinsamen Fuß- und Radweges für zwei Richtungen (2,50 m) mit 1,70m deutlich unterschritten, obwohl dem Augenschein nach ausreichend Platz auf dem begleitenden unbefestigten Seitenstreifen vorhanden wäre
 Empfehlung: Herstellen eines 2,50 m breiten fahrdynamischen Weges ohne „Ecken“



Abbildung 89: Die Breite des Weges ist mit 1,70 m statt 2,50 m unzureichend. Die Trassierung ist nicht der Fahrdynamik eines Fahrrades bei 12-20 km/h angepasst.

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Der Weg ist für einen Zweirichtungsradweg nicht breit genug und mit der „eckigen“ Führung des Weges nicht gut umgesetzt worden. Leider ist die Anlage noch sehr jung. Es wäre schade, das alles wieder aufzureißen. Daher wird die Maßnahme als nachrangig eingestuft.
 Umfang: Verbreiterung auf 2,50 m, fahrdynamische Trassierung

Maßnahme	31	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	50.000 €	3
Niveau	Komfort	1
Baulast	Kommunal	
erreichte Punktzahl		10

8.1.32 **MANGEL 032**

- Ortsteil: Jülich
 Lage/Abschnitt: L 253 nördlich Königskamp
 Beschreibung: Nördlich des Kreisverkehrsplatzes wird die erforderliche Breite eines gemeinsamen Fuß- und Radweges für zwei Richtungen (2,50 m) mit 1,90 m unterschritten.
 Empfehlung: Da eine Verbreiterung an der 35 m langen Engstelle sehr aufwändig ist, werden aktuell keine Maßnahmen empfohlen.



Abbildung 90: Eine Engstelle, die nicht mit vertretbarem Aufwand beseitigt werden kann

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Der Weg ist für einen Zweirichtungsradweg nicht breit genug.
 Umfang: Verbreiterung auf 2,50 m

Maßnahme	32	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	100.000 €	2
Niveau	Komfort	1
Baulast	Kommunal	
erreichte Punktzahl		9

8.1.33 **MANGEL 033**

- Ortsteil: Jülich
- Lage/Abschnitt: L 253 an der Bushaltestelle „Kartaus“
- Beschreibung: Im Bereich der Bushaltestelle gibt es eine Verengung des gemeinsamen Fuß- und Radweges auf 1,20-1,50 m bei richtliniengemäßen 2,50 m.
- Empfehlung: Im Rahmen eines ohnehin erforderlichen barrierefreien Ausbau könnte die „Busbucht“ entfernt werden und der gemeinsame Fuß- und Radweg regelgerecht ausgebaut werden.
Es handelt sich um eine wichtige Verbindung für den Radverkehr in Jülich von und zum Forschungszentrum.



Abbildung 91 Engstelle am Zweirichtungsradweg im Bereich der Bushaltestelle Kartaus

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Der Weg ist für einen Zweirichtungsradweg nicht breit genug.
- Umfang: Verbreiterung auf 2,50 m, möglicherweise im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle Kartaus

Maßnahme	33	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	100.000 €	2
Niveau	Sicherheit 1	6
Baulast	Kommunal	
erreichte Punktzahl		15

8.1.34 MANGEL 034

- Ortsteil: Koslar / Bourheim
 Lage/Abschnitt: K 6 / Königshäuschen
 Beschreibung: Die nebenzentralen Einrichtungen in Koslar dienen der Versorgung von Bourheim mit Gütern des täglichen Bedarfs. Es fehlen Radverkehrsanlagen an der K 6
 Empfehlung: Der Bau von Radverkehrsanlagen kann in Erwägung gezogen werden. Es besteht allerdings eine Parallelverbindung für den Radverkehr über die Rurauenstraße und den Nordwestring. Sie erfordert einen Umweg von 500 m.



Abbildung 92: Fehlende Radverkehrsanlagen an der Kreisstraße K 6

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Bau eines 2,50 m breiten Geh- und Radweges
 Umfang 1.300 m

Maßnahme	34	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	1.000.000 €	1
Niveau	Komfort	1
Baulast	Kreis	
erreichte Punktzahl		6

8.1.35 MANGEL 035

Ortsteil: Jülich

Lage/Abschnitt: Dürener Straße (L 253) zwischen Oststraße und Alte Dürener Straße

Beschreibung: Es fehlen Radverkehrsanlagen bzw. die vorhandenen Anlagen sind unzureichend.

Empfehlung: Umbau des Straßenraumes



Abbildung 93: Die nicht mehr als Radweg gewidmeten Anlagen an der Dürener Straße (Fahrtrichtung Innenstadt)



Abbildung 94: Die Situation ab Philipp-Reis-Straße

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: An der Dürener Straße zwischen Oststraße und Bahnhofstraße sind Radverkehrsanlagen herzustellen.

Umfang 850 m

Maßnahme	35	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	sehr hohe verkehrliche Wirkung	6
Kosten	900.000 €	1
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Land / Kommune	
erreichte Punktzahl		19

8.1.36 **MANGEL 036**

- Ortsteil: Broich, Jülich
- Lage/Abschnitt: L 253 zwischen Stadtgrenze Linnich und Schirmerschule / Schulzentrum
- Beschreibung: Es sind beidseitig Seitenstreifen vorhanden, die vom Radverkehr genutzt werden dürfen.
- Empfehlung: Dieser Regelquerschnitt ist nicht mehr in den Richtlinien zu finden. Es sollte ein gemeinsamer Fuß- und Radweg an einer zweistreifigen Landesstraße ohne Seitenstreifen geschaffen werden. An den Stellen mit Querungsbedarf sind Mittelinseln vorzusehen.



Abbildung 95: L 253 bei Broich

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Die L 253 verfügt über einen fahrradunfreundlichen Regelquerschnitt
- Umfang 900 m

Maßnahme	36	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	1.500.000 €	1
Niveau	Sicherheit 1	6
	Land	
erreichte Punktzahl		14

8.1.37 MANGEL 037

- Ortsteil: Broich
 Lage/Abschnitt: Alte Dorfstraße
 Beschreibung: An der Alten Dorfstraße fehlen vom südlichen Ende der Ortsdurchfahrt bis zum Knotenpunkt mit der L 253 Radverkehrsanlagen.
 Empfehlung: Es ist ein einseitiger gemeinsamer Fuß- und Radweg herzustellen



Abbildung 96: Alte Dorfstraße zwischen L 253 und Broich

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Die L 253 verfügt über einen fahrradunfreundlichen Regelquerschnitt
 Umfang: 500 m

Maßnahme	37	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	500.000 €	1
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Kommune	
erreichte Punktzahl		14

8.1.38 **MANGEL 038**

- Ortsteil: Broich
 Lage/Abschnitt: Am Friedhof, Schwedenschanze, Merscher Gracht
 Beschreibung: Die Wegweiser des Radverkehrsnetzes NRW in Fahrtrichtung Mersch ist falsch aufgestellt.
 Empfehlung: Der Wegweiser ist anzupassen



Abbildung 97: Der Wegweiser Richtung Mersch muss HINTER den Bahnübergang versetzt werden

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Wegweiser am missverständlichen Standort
 Umfang

Maßnahme	38	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	- €	5
Niveau	Standard	3
Baulast	Land	
erreichte Punktzahl		12

8.1.39 **MANGEL 039**

- Ortsteil: Jülich
- Lage/Abschnitt: Linnicher Straße (L 253) zwischen Berliner Straße und Probst-von-Beche-Platz
- Beschreibung: Es fehlen Radverkehrsanlagen, auch wenn die Gehwege für Radverkehr freigegeben sind
- Empfehlung: Es ist eine Lösung zu suchen, die eine durchgängige Verbindung für den Radverkehrs entlang der Linnicher Straße bis zum Probst-von-Beche-Platz und in das Stadtzentrum gewährleistet



Abbildung 98: Radwegende an der Linnicher Straße (Fahrtrichtung Probst-von-Beche-Platz)

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Fehlende Radverkehrsanlage
- Umfang 260 m

Maßnahme	39	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	hohe verkehrliche Wirkung	4
Kosten	300.000 €	2
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Land / Kommune	
erreichte Punktzahl		18

8.1.40 **MANGEL 040**

- Ortsteil: Jülich
- Lage/Abschnitt: Große Rurstraße
- Beschreibung: Auf dem Abschnitt Schützenstraße-Kartäuserstraße (500m) fehlen in dem 16 bis 20 Meter breiten Straßenraum Radverkehrsanlagen. In den anderen Bereichen teilt sich der Fußgänger- und Radverkehr den Raum
- Empfehlung: Im Zuge des Integrierten Handlungskonzeptes (IHK), das derzeit erarbeitet wird, werden Lösungen für eine neue Straßenraumaufteilung erarbeitet.

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Die Anlage von Radverkehrsanlagen konkurriert in diesem zentralen Bereich mit Nutzungen wie Parkplätzen, Lieferzonen, Außengastronomie. Daher kann auch eine Harmonisierung des Geschwindigkeitsniveaus (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) ein Ansatz zur Sicherung des Radverkehrs sein.

Umfang 500 m

Maßnahme	40	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	hohe verkehrliche Wirkung	4
Kosten	1.000.000 €	1
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Land / Kommune	
erreichte Punktzahl		17

8.1.41 **MANGEL 041**

Ortsteil: Jülich

Lage/Abschnitt: Anbindung Rurufer-Radweg
- Ravensberger Straße

Beschreibung: Drängelgitter nicht geeignet für Fahrradanhänger / Lastenräder

Empfehlung: Das Drängelgitter ist anzupassen



Abbildung 99: Drängelgitter an der Auffahrt zum Rurufer-Radweg

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Drängelgitter nicht oder schlecht überwindbar für Lastenräder, Anhänger, Kinderwagen

Umfang: Drängelgitter entfernen, zeitgemäße Lösung installieren

Maßnahme	41	
Routennetz	Einzelmaßnahme	1
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	2.500 €	5
Niveau	Standard	3
Baulast	Kommunal	
erreichte Punktzahl		11

8.1.42 **MANGEL 042**

- Ortsteil: Jülich
- Lage/Abschnitt: Unterführung der B 56 nahe der Rochusstraße
- Beschreibung: Die Unterführung ist unbeleuchtet. Dies führt zu einem subjektiven Unsicherheitsgefühl und einem objektiven Problem der Verkehrssicherheit aufgrund mangelnder Sicht
- Empfehlung: Beleuchtungseinrichtung, heller Anstrich



Abbildung 100: Die Unterführung stellt einen Bereich der subjektiven Unsicherheit dar. Die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Sichtverhältnisse ebenfalls nicht gewährleistet

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Unterführung dunkel, Mangel an Sicherheitsgefühl
- Umfang: Heller Anstrich, Beleuchtung

Maßnahme	42	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	20.000 €	4
Niveau	Komfort	1
Baulast	Kommunal	
erreichte Punktzahl		9

8.1.43 MANGEL 043

Ortsteil: Kirchberg

Lage/Abschnitt: K 43 zwischen südlichem Ortsausgang und Radwegbeginn östlich der Indebrücke

Beschreibung: fehlende Radverkehrsanlage

Empfehlung: Bau einer Radverkehrsanlage und einer Brücke über die Inde



Abbildung 101: südliches Ende der Ortsdurchfahrt Kirchberg



Abbildung 102: Beginn des Radweges hinter der Indequerung

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Bau eines Geh- und Radweges als Lückenschluss, es ist zu prüfen, ob auf das Brückenbauwerk über die Inde verzichtet werden kann.

Umfang 750 m

Maßnahme	43	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	750.000 €	1
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Land / Kreis	
erreichte Punktzahl		12

8.1.44 MANGEL 044

- Ortsteil: Siedlungsbereich links der Rur / Innenstadt
- Lage/Abschnitt:
 - Bergische Straße / Ruruferradweg
 - L 241
- Beschreibung: Querung der Rur und Anbindung an beide Ufer unattraktiv, zurzeit sogar untersagt für Radverkehr
- Empfehlung: Es ist eine Führung des Radverkehrs für beide Fahrtrichtungen errichten mit durchgängigen Radverkehrsanlagen zu realisieren. Dies kann über durchgängige Anlagen entlang der Kirchberger Straße / Aachener Landstraße oder durch eine für Radfahrer Rurquerung im Bereich der vorhandenen Fußgängerbrücke geschehen.



Abbildung 103: fehlende durchgängige Radverkehrsverbindung an der Kirchberger Straße bis zur L 136 Aachener Landstraße

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Schaffung einer Radverkehrsanlage bis zur Aachener Landstraße und Weiterführung des Radverkehrs über die geplante neue Rurbrücke

Umfang Lösung im Bestand (Kirchberger Str. / Aachener Landstraße)

Maßnahme	44	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	200.000 €	2
Niveau	Sicherheit 1	6
Baulast	Land / Kommune	
erreichte Punktzahl		15

8.1.45 MANGEL 045

- Ortsteil: Jülich-Koslar
- Lage/Abschnitt: Verbindung Barmen - Jülich-Zentrum
- Beschreibung: Asphaltieren eines 600 m langen Abschnitts zwischen Genossenschaftsweg und K 15 (Hasenfelder Straße)
- Empfehlung: Asphaltdecke herstellen
An der K 15: Absenken der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Erkennbarkeit der Querungsstelle herstellen
- Priorität: Die Maßnahmen sind Bestandteil einer von zwei „Grünen“ Route zwischen Barmen und Jülich.



Abbildung 104: zu asphaltierender Streckenabschnitt

Maßnahmensteckbrief

- Beschreibung: Asphaltieren des Wirtschaftsweges
- Umfang: 600 m

Maßnahme	45	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	600.000 €	1
Niveau	Komfort	1
Baulast	Kommune	
erreichte Punktzahl		6

8.1.46 **MANGEL 046**

Ortsteil: Barmen / Merzenhausen
 Lage/Abschnitt: L 228
 Beschreibung: Es fehlt eine Radverkehrsanlage nach Linnich auf der Landesstraße, die mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h befahren werden darf. Es besteht durch die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr eine hohe Gefährdungslage für den Radverkehr
 Empfehlung: Bau einer Radverkehrsanlage

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Anlage einer Radverkehrsanlage
 Umfang 2,75 km

Maßnahme	46	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	1.300.000 €	1
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Land	
erreichte Punktzahl		13

8.1.47 MAßNAHME 047

Ortsteil: Barmen
 Lage/Abschnitt: K 6
 Beschreibung: Knotenpunkt K 6 / Gansweid / Kirchgracht
 Empfehlung: Radverkehrsfreundlicher Umbau des Knotenpunktes

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Umbau Knotenpunkt

Maßnahme	47	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	hohe verkehrliche Wirkung	4
Kosten	500.000 €	1
Niveau	Sicherheit 1	6
Baulast	Kreis	
erreichte Punktzahl		16

8.1.48 MANGEL 048

Ortsteil: Koslar
 Lage/Abschnitt: K 6
 Beschreibung: Knotenpunkt K 6 / Rathausstraße / Rurauenstraße
 Empfehlung: Radverkehrsfreundlicher Umbau des Knotenpunktes

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Umbau Knotenpunkt

Maßnahme	48	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	hohe verkehrliche Wirkung	4
Kosten	750.000 €	1
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Kreis	
erreichte Punktzahl		17

8.1.49 MANGEL 049

Ortsteil: Koslar
 Lage/Abschnitt: Westring
 Beschreibung: Knotenpunkt Nord-Westring / Rurauenstraße
 Empfehlung: Radverkehrsfreundlicher Umbau des Knotenpunktes

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Umbau Knotenpunkt

Maßnahme	49	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	hohe verkehrliche Wirkung	4
Kosten	500.000 €	1
Niveau	Sicherheit 1	6
Baulast	Kommunal	
erreichte Punktzahl		16

8.1.50 **MANGEL 050**

- Ortsteil: Hauptort
- Lage/Abschnitt: Knotenpunkt Lohfeldstraße / Dürener Straße
- Beschreibung: Knotenpunkt nahe Bahnübergang
- Empfehlung: Sichere Führung des Radverkehrs stadtauswärts in die Lohfelder Straße mit Hilfe einer Mittelinsel und Aufstellflächen gewährleisten.

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Maßnahmen am Knotenpunkt zur sicheren und komfortablen Führung des Radverkehrs

Maßnahme	50	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	sehr hohe verkehrliche Wirkung	6
Kosten	500.000 €	1
Niveau	Sicherheit 3	8
Baulast	Land	
erreichte Punktzahl		20

8.1.51 MANGEL 051

Ortsteil: Hauptort
 Lage/Abschnitt: Bahnhofstraße / Dürener Straße zwischen Bahnübergang und Große Rurstraße
 Beschreibung: Komfortable attraktive Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden, der Radverkehr wird über Flächen des Fußgängerverkehrs geführt.
 Empfehlung: Umbau

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Umbau
 Umfang 420 m

Maßnahme	51	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	sehr hohe verkehrliche Wirkung	6
Kosten	1.000.000 €	1
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Land / Kommune	
erreichte Punktzahl		19

8.1.52 MANGEL 052

- Ortsteil: Hauptort
- Lage/Abschnitt: Knotenpunkt L 136 / Wiesenstraße / Brunnenstraße
- Beschreibung: Der Radverkehr wird über die Fußgängeranlagen geführt. Dies führt zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr und einer unattraktiven Führung des Radverkehrs.
- Empfehlung: Umbau Knotenpunkt

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Umbau Knotenpunkt

Maßnahme	52	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	hohe verkehrliche Wirkung	4
Kosten	1.000.000 €	1
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Land	
erreichte Punktzahl		17

8.1.53 MANGEL 053

Ortsteil: Hauptort
 Lage/Abschnitt: Römerstraße zwischen Wiesenstraße und Neusser Straße
 Beschreibung: Führung des Radverkehrs entlang der L 136 zwischen Wiesen- / Brunnenstraße und Neusser Straße / Große Rurstraße
 Empfehlung: Umbau des Straßenraumes

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Umbau Straßenraum
 Umfang 800 m

Maßnahme	53	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	hohe verkehrliche Wirkung	4
Kosten	2.000.000 €	1
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Land / Kommune	
erreichte Punktzahl		17

8.1.54 **MANGEL 054**

Ortsteil: Hauptort
 Lage/Abschnitt: Knotenpunkt Römerstraße / Neusser Straße / Große Rurstraße
 Beschreibung: Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Römerstraße / Neusser Straße / Große Rurstraße
 Empfehlung: Umbau Knotenpunkt

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Umbau Knotenpunkt

Maßnahme	54	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	sehr hohe verkehrliche Wirkung	6
Kosten	1.500.000 €	1
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Land / Kommune	
erreichte Punktzahl		19

8.1.55 MANGEL 055

Ortsteil: Hauptort
 Lage/Abschnitt: Neusser Straße zwischen Römerstraße und Haubourdinstraße
 Beschreibung: Führung des Radverkehrs im Straßenverlauf auf komfortablen, sicheren Radverkehrsanlagen
 Empfehlung: Umbau Straßenraum

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Umbau Straßenraum
 Umfang 680 m

Maßnahme	55	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	hohe verkehrliche Wirkung	4
Kosten	2.000.000 €	1
Niveau	Sicherheit 3	8
Baulast	Land / Kommune	
erreichte Punktzahl		18

8.1.56 MANGEL 056

Ortsteil: Hauptort
 Lage/Abschnitt: Knotenpunkt Römerstraße / Neusser Straße / Große Rurstraße
 Beschreibung: Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Römerstraße / Neusser Straße / Große Rurstraße
 Empfehlung: Umbau Knotenpunkt

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Umbau Knotenpunkt

Maßnahme	56	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	750.000 €	1
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Kommune	
erreichte Punktzahl		15

8.1.57 **MANGEL 057**

Ortsteil: Broich
Lage/Abschnitt: Knotenpunkt L 253 / K 15 / Straße nach Broich
Beschreibung: Fehlende Signalisierung
Empfehlung: Ergänzung Signalanlage (Furt an der Straße nach Broich) oder Umsetzung Maßnahme 037

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Umbau Knotenpunkt

Maßnahme	57	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	geringe verkehrliche Wirkung	1
Kosten	100.000 €	2
Niveau	Sicherheit 1	6
Baulast	Land	
erreichte Punktzahl		14

8.1.58 MANGEL 058

Ortsteil: Jülich-Kirchberg
 Lage/Abschnitt: Ortsdurchfahrt

Beschreibung: In der Ortsdurchfahrt wird der Radverkehr über einen einseitigen Zweirichtungsradweg geführt. Als potenzielle Gefahrenpunkte sind Knotenpunkte, Parkplatzzufahrten und Grundstückszufahrten zu nennen. Hier achten Kfz-Nutzer häufig nicht den Vorrang des Fuß- und Radverkehrs. Die Radverkehrsanlage ist so zu gestalten, dass die Sichtfelder auf den bevorrechtigten Fuß- und Radverkehr frei sind. Die Furten sind zu kennzeichnen, ggfs. mit Roteinfärbung. Durch Verkehrszeichen (Zusatzschild Radverkehr in beiden Richtungen) ist auf die Verkehrsregelung zusätzlich hinzuweisen.

Empfehlung: Gegebenenfalls ist im Rahmen einer Detailuntersuchung die Lösung (einseitiger Zweirichtungsradweg) zu hinterfragen und Alternativen zu suchen.

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Radverkehrsanlage (einseitiger Zweirichtungsradweg) mit problematischer Führung an Zufahrten

Umfang: Detaillösungen an allen Zufahrten und Knotenpunkten erarbeiten, Sichtfelder herstellen, Furten durch Markierung und ggfs. Roteinfärbung hervorheben, Beschilderung. Im Rahmen einer separaten Verkehrsuntersuchung

Maßnahme	58	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	20.000 €	4
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Kommune	
erreichte Punktzahl		18

8.1.59 **MANGEL 059**

Ortsteil: Jülich-Selgersdorf

Lage/Abschnitt: Haltepunkt Selgersdorf – Weg Richtung Daubenrath

Beschreibung: Drängelgitter nicht geeignet für Fahrradanhänger / Lastenräder

Empfehlung: Das Drängelgitter ist anzupassen



Abbildung 105: Drängelgitter am Haltepunkt Selgersdorf an der Verbindung Richtung Daubenrath

Maßnahmensteckbrief

Beschreibung: Drängelgitter nicht oder schlecht überwindbar für Lastenräder, Anhänger, Kinderwagen

Umfang: Drängelgitter anpassen, zeitgemäße Lösung installieren

Maßnahme	59	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	10.000 €	4
Niveau	Standard	3
Baulast	Kommune / Bahnunternehmen	
erreichte Punktzahl		12

8.1.60 **MANGEL 060**

Ortsteil: Jülich-Koslar / Bourheim
 Lage/Abschnitt: Knotenpunkt B 56 / Königshäuschen

Beschreibung: Knotenpunkt für Fuß- und Radverkehr aufgrund des sehr hohen Verkehrsaufkommens problematisch. Es fehlt eine Beleuchtung der Wegeverbindung. Es kann bei der Querung des Linksabbiegestroms von Koslar zu Missverständnissen kommen, da dieser Strom signalisiert ist, aber keine Verriegelung der Fußgängerfurt stattfindet, wenn er seine Freigabe erhält.

Empfehlung: Knotenpunkt fuß- und radfahrertauglich gestalten (Beleuchtung der vorgesehenen Wege, klare Gestaltung und Warteflächen, ausreichende Breiten und Sicherheitsabstände vom fließenden Verkehr)



Abbildung 106: Führung des Fußgänger- und Radverkehrs

Maßnahmensteckbrief

Maßnahme	60	
Routennetz	Nebenroute	3
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	30.000 €	4
Niveau	Sicherheit 3	8
Baulast	Land	
erreichte Punktzahl		17

8.1.61 MANGEL 061

Ortsteil: Jülich- Kirchberg / Bourheim

Lage/Abschnitt: überörtliche Radverbindung Jülich – Aldenhoven - Alsdorf

Beschreibung: Die Führung des überörtlichen Radweges und die Vorfahrtregelung an den Knotenpunkten mit der L 241, der Verbindung Bourheim – Gut Lizenich und mit der Sankt-Mauri-Straße wird seitens der Nutzer kritisiert.

Empfehlung: Es ist gemeinsam mit den Baulastträgern noch einmal zu prüfen, wie die Knotenpunktsituation verbessert werden kann. Ansatzpunkte könnte aus Sicht der Einwander eine Ausleuchtung der Knotenpunkte und eine Bevorrechtigung des Radverkehrs sein.

Maßnahmensteckbrief

Maßnahme	61	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	50.000 €	3
Niveau	Standard	3
Baulast	Kommune / Land	
erreichte Punktzahl		13

8.1.62 MANGEL 062

Ortsteil: Jülich- Heckfeld / Forschungszentrum / Königskamp

Lage/Abschnitt: überörtliche Radverbindung Jülich – Aldenhoven – Alsdorf

Beschreibung: Auf ca. 800 m ist die private Rübenstraße zu nutzen. Saisonal herrscht hier starker Schwerlastverkehr. Es wird bemängelt, dass die Verkehrssicherheit in dieser Zeit nicht ausreichend gewährleistet ist.

Empfehlung: Es ist zu prüfen, ob eine Separierung des Radverkehrs möglich ist.

Maßnahmensteckbrief

Maßnahme	62	
Routennetz	Hauptroute	5
verkehrliche Wirkung	mittlere verkehrliche Wirkung	2
Kosten	800.000 €	1
Niveau	Sicherheit 2	7
Baulast	Kommune	
erreichte Punktzahl		15

8.2 Prioritätenliste

8.2.1 SORTIERUNG NACH PRIORITÄTENREIHUNG

Maßnahme	Prioritätsziffer	Kosten	Baulast
16	20	750000	Kommune
50	20	500000	Land
14	19	30000	Kommune
15	19	1000000	Kommune
35	19	900000	Land / Kommune
51	19	1000000	Land / Kommune
54	19	1500000	Land / Kommune
28	18	100000	Land / Kommunal
39	18	300000	Land / Kommune
55	18	2000000	Land / Kommune
58	18	20000	Kommune
17	17	50000	Kommune
40	17	1000000	Land / Kommune
48	17	750000	Kreis
52	17	1000000	Land
53	17	2000000	Land / Kommune
60	17	30000	Land
18	16	200000	Kommune
47	16	500000	Kreis
49	16	750000	Kommunal
21	15	500	Kommunal
26	15	2500	Land
33	15	100000	Kommunal
44	15	200000	Land / Kommune
56	15	750000	Kommune
62	15	800000	Kommune
6	14	2000000	Kommune
8	14	50000	Land
9	14	1500000	Land / Kommune
12	14	500	Land
23	14	22000	Kreis
24	14	200	Kommunal
25	14	200	Kommunal
36	14	1500000	Land
37	14	500000	Kommune
57	14	100000	Land
29	13	8000	Land
46	13	1300000	Land

61	13	50000	Kommune / Land
1	12	1500	Land
4	12	400000	Land
10	12	200	Land
19	12	500	Kommune
38	12	500	Land
43	12	750000	Land / Kreis
59	12	10000	Kommune / Bahnunternehmen
3	11	500000	Land
5	11	2000000	Land
41	11	2500	Kommunal
11	10	500	Kommune
27	10	1000	Kreis
30	10	250000	Kommune
31	10	50000	Kommunal
2	9	5000	Kommune
13	9	750000	Kommune
32	9	100000	Kommunal
42	9	20000	Kommunal
7	8	200000	Kommune
22	8	750000	Kreis
20	7	450000	Kommunal
34	6	1000000	Kreis
45	6	600000	Kommune

8.2.2 SORTIERUNG NACH KOSTEN

Maßnahme	Prioritätsziffer	Kosten	Baulast
24	14	200	Kommunal
25	14	200	Kommunal
10	12	200	Land
21	15	500	Kommunal
12	14	500	Land
19	12	500	Kommune
38	12	500	Land
11	10	500	Kommune
27	10	1000	Kreis
1	12	1500	Land
26	15	2500	Land
41	11	2500	Kommunal
2	9	5000	Kommune
29	13	8000	Land
59	12	10000	Kommune / Bahnunternehmen
58	18	20000	Kommune
42	9	20000	Kommunal
23	14	22000	Kreis
14	19	30000	Kommune
60	17	30000	Land
17	17	50000	Kommune
8	14	50000	Land
61	13	50000	Kommune / Land
31	10	50000	Kommunal
28	18	100000	Land / Kommunal
33	15	100000	Kommunal
57	14	100000	Land
32	9	100000	Kommunal
18	16	200000	Kommune
44	15	200000	Land / Kommune
7	8	200000	Kommune
30	10	250000	Kommune
39	18	300000	Land / Kommune
4	12	400000	Land
20	7	450000	Kommunal
50	20	500000	Land
47	16	500000	Kreis
37	14	500000	Kommune
3	11	500000	Land
45	6	600000	Kommune
16	20	750000	Kommune

48	17	750000	Kreis
49	16	750000	Kommunal
56	15	750000	Kommune
43	12	750000	Land / Kreis
13	9	750000	Kommune
22	8	750000	Kreis
62	15	800000	Kommune
35	19	900000	Land / Kommune
15	19	1000000	Kommune
51	19	1000000	Land / Kommune
40	17	1000000	Land / Kommune
52	17	1000000	Land
34	6	1000000	Kreis
46	13	1300000	Land
54	19	1500000	Land / Kommune
9	14	1500000	Land / Kommune
36	14	1500000	Land
55	18	2000000	Land / Kommune
53	17	2000000	Land / Kommune
6	14	2000000	Kommune
5	11	2000000	Land

8.3 Fußgängerverkehr, Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

In der nachfolgenden Tabelle werden die von der Bürgerschaft eingebrachten Problemstellungen und Maßnahmen aufgeführt. Da die Befragung online stattfand, gab es die Möglichkeit, bereits vorhandene Anregungen mit einem „Like“ zu unterstützen. Die Tabelle ist nach der Anzahl der „Likes“ sortiert.

Objekt-ID	Ortsteil	Straße/ Straßenabschnitt	Überschrift	Beschreibung	Like
198	Jülich Mitte	Fuß- und Radwege zwischen Jan-von-Werth-Straße und Brunnenstraße	Fehlende Beleuchtung	Die Fuß/Radwege zwischen Jan-von-Werth Str und Brunnenstraße benötigen eine Beleuchtung. Personen die aus dem Neubaugebiet oder aus Bereich J-v-Wi Strasse zum Real oder in die Stadt dort lang wollen haben es vor allem im Herbst/Winter mit mangelnder Sicht zu tun. Das muss ja kein Dauerbeleuchtung sein sondern ein paar Bedarfslampen die auf Verkehr regieren wären dort angebracht. Davon gibt es schon länger einmige erprobte Systeme.	58
68	Jülich Mitte	Kölnstraße, zwischen Abzweigung Kleine Kölnstraße und Abzweigung	Kölnstraße am Schlossplatz zur Fußg	Kölnstraße zwischen Kreisverkehr und Große Rurstraße vom Autoverkehr befreien	43
209			Fuß- und Radweg von Koslar zum Kö	Vom Metro in Koslar entlang des alten Gleiskörpers oder zwischen K6 und Gleiskörper einen Fuß- und Fahrradweg vorsehen. So kann man die Buslinien nach Aachen erreichen und den Fahrradweg Jülich/Aldenhoven.	17
190	Jülich Mitte	L136 Große Rurstraße, zwischen Kreuzung Bahnhofstraße und Kreuzung Wilhelmstraße	Beleuchtung Radweg	Der Radweg verbindet den Ortsteil Stetermich mit der Innenstadt und dient auch als gut frequentierter Schulweg. Besonders in der dunklen Jahreszeit fühlt man sich durch die im Vergleich zur Straße tieferen Lage und der Sträucher hier unsicher. Eine Beleuchtung des Weges schafft Abhilfe.	15
182	Jülich Mitte	Dürener Straße, Bahnübergang bei Abzweigung Borsigstraße	Grüne Ampel Phase zu kurz	Die Zeit der grün-Phase ist so gering, dass junge Leute im schnellen Schritt nicht bis zur anderen Seite kommen und es älteren Leuten nicht möglich ist, die andere Seite pünktlich zu erreichen	14
250	Jülich Süd		Wartezeit Bahnschranke	Die Wartezeiten an der geschlossenen Bahnschranke bei Zügen aus Fahrtrichtung Linlich kommend sollten dringend verkürzt werden.	14
67	Jülich Mitte	Römerstraße, kurz vor Abzweigung Finkenweg	Straßenquerung trotz Zebrastreifen	An dieser Stelle befindet sich ein Zebrastreifen zum überqueren der Römerstraße. Auch wenn man hier als Radfahrer absteigt, um den Zebrastreifen schiebend zu überqueren, bleiben viele Autos nicht stehen. Einige Autos fahren sogar mit nicht verringerter Geschwindigkeit weiter, obwohl sich ein Fußgänger mit Fahrrad auf dem Zebrastreifen befindet. Mangelndes Abbremsen der Autos kann auch durch Sichtbehinderung durch die Bahnbrücke begründet sein. Vielleicht ist die Straßenquerung trotz Zebrastreifen	12
72	Jülich Mitte	Schützenstraße, zwischen Abzweigung Kleine Rurstraße und Kreuzung Große Rurstraße	ängere Ampelaktung für Fußgänger	Wenn man vom Hexenturm zum Walramplatz und umgekehrt die Schützenstr. (?) überqueren möchte ist für die Fußgänger leider nur kurze Zeit grün, während für den Kraftverkehr auf der großen Rurstraße wesentlich ängere Grünphasen sind. Warum kann man das seit Jahren nicht angleichen? Allgemein gibt es solche oder vergleichbare Probleme für Fußgänger an einigen Stellen (z.B. beim überqueren der großen Rurstraße an der Kreuzung Poststraße) in unserer Stadt. An einigen Stellen muss man schon fast Sprinter sein, um Straßen bei grün zu überqueren. An ältere Mitbürger mit Rollator möchte ich hier gar nicht denken. Diese haben beim Umschalten auf Rot wahrscheinlich erst 2 oder 3 Schritte getan. Mir ist bekannt, dass dieses Problem wahrscheinlich nicht in den Händen der Stadt Jülich liegt, aber es sollte von ihr bei den zuständigen Stellen angesprochen werden.	12
217	Jülich Süd	Bongardstraße, kurz vor Querung des Eliebachs	Zebrastreifen	Viele Kinder aus dem Heckfeld überqueren diese Straße auf ihrem Weg zur Schule. Zeitgleich rasen die Schüler der Berufsschule auf den Parkplatz. Sehr gefährlich!	11
256	Jülich Mitte	Von-Schöfer-Ring, Übergang von Gehweg vom Pappelweg aus	Bedarfsampel	Trotz einer Querungshilfe ist es während des Berufsverkehrs lebensgefährlich, die Straße zur FH zu überqueren. Eine Bedarfsampel oder Zebrastreifen wären hilfreich	11
79	Jülich Süd	Adolf-Fischer-Straße, kurz vor Kreuzung mit Kartäuserstraße	Zebrastreifen anlegen	Zebrastreifen (Adolf-Fischer-Straße) / Querungshilfe und -anlage	10
79	Jülich Süd	Frankenstraße, Kurve bei Abzweigung zur Keitenstraße	Zebrastreifen anlegen	Promenadenschule: Verkehrssicherheit / Zebrastreifen (bisher an keiner Stelle vorhanden)	10
69	Jülich Mitte	Kreuzung Schloßstraße / Kölnstraße	Kreisverkehr nicht optimal gestaltet	Gestaltung und Funktion Kreuzung Schloßstraße / Kölnstraße ist nicht optimal, insbesondere für Fußgänger	9
218	Jülich Süd	Am Aachener Tor, kurz vor Kreuzung Große Rurstraße	Potenzielle gefahrenstelle	Eine potenzielle gefahrensstelle durch genehmigte Aussengastronomie, die kaum genutzt wird, die den Raum für Fußgänger/Radfahrer erheblich einschränkt wird. Auch durch Falschparker.	9

219	Jülich Süd/Jülich Mitte	Kreuzung Große Rurstraße / Kölnstraße / Wilhelmstraße	Fußgängerampelschaltung	Beim Betätigen der Ampeltaste muss man als Fußgänger sehr lange warten - auch wenn gar kein Verkehr auf der Großen Rurstraße ist.	9
247	Kirchberg	Gehweg parallel zur Uferstraße	Besichtigungssteg zur Indemündung	In vielen Städten ist ein Mündungsbereich eine touristische Attraktion, nur in Jülich noch nicht. An dieser Stelle wurde ein Radweg eingezeichnet, der a) der direkt um eine schlechte einsehbar Ecke geführt wird. b) für die Fußgänger nicht aufzeigt wo sie gehen sollen. (siehe Bild) Vorschlag: 1) Der Radweg sollte im Abstand zu der schlecht einsehbar Ecke geführt werden. 2) Es sollte zusätzlich für Fußgänger ein Weg eingezeichnet werden. (z.B. dort wo jetzt der Radweg eingezeichnet wurde) Denn momentan wird der eingezeichnete Radweg auch von Fußgängern genutzt, weil diese, verständlicherweise, direkt zum Zebrastreifen an der Römerstraße wollen. Nutzt nun ein Radfahrer diesen Weg, kann es leicht zu einer Kollision kommen. Das Einzeichnen der Wege würde für die nötige Klarheit sorgen.	9
260	Jülich Mitte/Jülich Süd	Kreuzung Römerstraße / Borsigstraße	Rad/Fußverkehrsführung verbessern		9
330	Links der Rur/Hedfeld	Brücke von Kirchberger Straße zu Bergische Straße	Fußgängerampel	Fußgängerampel zur Überquerung der Kirchberger Str.	9
78	Jülich Mitte	Turmstraße, von Herzog-Wilhelm-Allee kommend auf der linken Seite	Direkte Verbindung von Marktplatz	Anbindung des Marktplatzes an die Rur > Umgestaltung des Zuwegs des Walramplatzes > ins Zentrum oder auch Verbindung Markt > Rur über Kleine Rurstraße > Walramplatz > westl. Stadteingang (Straßenleitsystem/-struktur)	8
360	Jülich Süd	Ecke Große Rurstraße / Bongardstraße	Ampelphase zu kurz	Für Fußgänger ist die Überquerung der Großen Rurstraße während die Ampel Grünlicht zeigt im normalen Tempo nicht möglich. Die Grünphase für Fußgänger sollte verlängert werden.	8
215	Jülich Süd	Kreuzung Wiesenstraße / Ulmenweg / Oststraße / Lohfeldstraße	unötiger Umweg für Fußgänger	Als Fußgänger muss ich hier einen großen Bogen machen um zur Fußgängerampel zu gelangen, da diese weit von der Kreuzung entfernt ist und es eine sehr lange Einmündung gibt. Auch ist die Kreuzung für Autofahrer so schlechter einsehbar, speziell wenn man von der Lohfeldstraße kommt. Das finde ich unnötig kompliziert.	7
249	Jülich Süd	Dürener Straße, Höhe des Geschäftes Smurfit Kappa	Stolperfalle Fußweg	Die Ampel sollte speziell in der Lohfeldstraße weiter nach vorne gelegt werden. Der Fußgängerweg im Bereich der Firma Smurfit Kappa ist in äusserst schlechtem Zustand.	7
333	Links der Rur	Kreuzung Große Rurstraße / Kirchberger Straße	Ampel	Beim Betätigen der Ampeltaste muss man als Fußgänger sehr lange warten - auch wenn gar kein Verkehr auf kommt. Grün wird es meist erst, wenn ein Auto aus der Kirchberger Str. kommt.	7
461	Jülich Süd	Oststraße, gegenüber Einmündung Schweizer Straße	Gefahrenbereich	Der schmale Gehweg wird von Fußgängern und Radfahrern vermehrt durch die Wohnbebauung östlich der Oststraße benutzt. Radfahrer rechnen nicht mit dem Betreten des Gehweges von Anliegern. Durch dichten Straßenverkehr kommt es zu gefährlichen Unfallsituationen. Hier gehören Radfahrer nicht auf den Gehweg.	6
70	Jülich Mitte	Pasqualinistraße Richtung Kirmesbrücke, kurz vor Überquerung Ellbachstraße	Beleuchtung am Zebrastreifen	Während der Müll-, Papier-, Verpackung oder Grünabfuhr wird der Gehweg für alle	5
71	Jülich Mitte	Walramplatz, bei Einmündung Kleine Rurstraße	Mangelnde Verkehrssicherheit	Verkehrssicherheit Zebrastreifen (Beleuchtung)	5
77	Jülich Mitte	Pasqualinistraße Richtung Kirmesbrücke, Überquerung Ellbachstraße	Fußgängerampel einrichten	Verkehrssicherheit Fußgänger (Hexenturm / Walramplatz)	5
312	Jülich Mitte	Ellbachstraße, kurz vor Kreuzung Aachener Straße	Zebrastreifen	Fußgängerampel bei Überquerung der Ellbachstraße Um die Rur besser mit der Stadt zu verbinden, bedarf es auch für Fußgänger eine sichere Überquerung. An dieser Stelle überqueren häufig Fußgänger die Ellbachstraße. Aufgrund des Verkehrsaufkommens und der Kurve wäre eine Fußgängerfreundlichere Gestaltung wünschenswert.	5
329	Jülich Mitte	Große Rurstraße, kurz vor Brücke über Rur	Fußgänger	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h für LKW und PKW, damit Fußgänger und Radfahrer gefahrlos die Brücke überqueren können	5

429	Jülich Mitte	Schlosspark, Ecke Kölnstraße / Kurfürstenstraße	Radwegersatz	Der Schotterweg über dem Schlossplatz ist für Fußgänger schlecht passierbar (gerade für Behinderte). Durch den Radverkehr wird der Schotter auf die benachbarte Grassfläche verteilt, wodurch der Weg wild verbreitert wird. Der Fußweg wird oft regelwidrig von Radfahrern befahren. Hinweis der Verwaltung: Die ursprüngliche Beschreibung zur überschrift Radwegersatz wird von der Verwaltung in versachlichteter Form dargestellt. Gez.: .../.../...	5
443	Altenburg	Kreuzung B 56 / Van-Gills-Straße	Fehlende Wegführung Fußgängerfu	Die Fußgängerfurt an der Lichtsignalanlage B56 Abzweig Altenburg endet im Unbefestigten.	5
574	Koslar	Leisartstraße, Abschnitt ca. ab Abzweigung Feldweg bis Kreuzung Cäcilienstraße	Lebensgefahr für Fußgänger!	Aufgrund der schmalen Bürgersteige (teilweise nur 30cm) besteht hier für Fußgänger (Kinder! ältere Mitmenschen!) Lebensgefahr! Das Verkehrsaufkommen ist seit Umgestaltung der Autobahnauffahrt Jülich West verbunden mit dem Ausbau der L14 stark gestiegen. Als Durchfahrtsstraße in der jetzigen Form aufgrund der baulichen Enge vollkommen ungeeignet, es besteht akuter Handlungsbedarf! kurzfristiges Ziel: Entschärfung der Gefahrenstellen (Vorschläge liegen der Stadt vor) langfristiges Ziel: überregionales Verkehrskonzept auch unter Einbeziehung ähnlicher Problemzonen in Koslar, Barmen und Merzenhausen	5
244	Bourheim	Ecke Kömighäuschen / Am Weihberg	Gefahrenstelle für Fußgänger und F	Sehr geehrte Damen und Herren, Am Weihberg befindet sich die Schulbushaltestelle direkt auf der Ecke. Das ist toll, jedoch ist nicht schön das die Autos mit 70 km/h und mehr, nicht mal 1 Meter an uns (Kindern 8 und 5 Jahren) vorbei sausen. Es gibt aus Kirchberg- richtung NBH keine Geschwindigkeitsbegrenzung vor der Ausfahrt am Weihberg. Hier wird 70 gefahren. Als Fußgänger und Radfahrer ist man genötigt auf (bei Trockenem Wetter) den Grünstreifen Autofahrer Bremsen selten ab selbst wenn Kinder mit dabei sind. Es gibt Situationen da geben die Leute sogar Gas wenn man dort (selbst MIT Kindern) unterwegs ist. Teilweise (gerade im Herbst/Winter) wenn alles matschig ist und dort auf dem Grün kein gehen möglich ist) kommt es sogar zu Hupen, Schimpferei oder Pöbeleien weil man dort lang geht/fährt. Das Stop Schild wird von jedem zweiten befahren. Zudem Sorge ich mich über ein erhöhtes LKW Verkehrsaufkommen sollte die Abgrabung: Bekanntmachung Der Kreis Düren weist auf folgende Be- kannmachung hin: Abgrabungsvorhaben in Jülich, Gemarung Bourheim, Flur 8, Flurstücke 30 tlw. und 69 tlw. der Fa. Siep Kieswerk GmbH&Co. KG, Jülich Genehmigt werden. Ich würde mir sehr wünschen das diese Gefahrenpunkte einmal betrachtet werden würden. Zudem ist in unserer Straß (Sackgasse) 100 (die Nachbarschaft wollte sogar das Schild selber Zahlen, nur um die Geschwindigkeit zu Bremsen) wurde von der Stadt abgelehnt. Bei Fragen können sie	4
275	Jülich Süd	Kreuzung Lohfeldstr. / Eichenweg	sicher und geschützt	An der Kreuzungsstelle aus dem Gäßchen heraus über die Lohfeldstraße (=bergang zur Kita) sollte eine Aufpflasterung auf der Lohfeldstraße angelegt werden, die den oft schnellen (trotz Tempo 30) Verkehr vor dem Ampelbereich deutlicher herunterschalten ässt. Außerdem wäre es sinnvoll, die Lohfeldstraße bei deitig reparieren zu lassen, um den Verkehr dem vorgeschriebenen Tempo (30) wirklich anzupassen und den mittlerweile völlig ungeschützten Rad- und Fußweg besser zu sichern. (Die damals aufgestellten Begrenzungspoller sind ja mittlerweile fast alle umgefahren/entfernt und trotz Bitte der Anwohner nie mehr wieder aufgestellt	4
364	Jülich Mitte	Große Rurstraße, kurz vor Kreuzung Marktstraße / Bongardstraße	Ampeln Gr. Rurstrasse auf Vorrang	Die Űberquerung der Gr. Rurstrasse ist ein gefährlicher Horror. Nicht nur die viel zu hohen Geschwindigkeiten der Kfz, auch die Zeiten bis eine Fußgängerampel grűn schaltet...ewig/wenn űberhaupt. Die Knöpfe für grűn am den Ampeln bewirken gar nix.	4

475	Jülich Süd	Kreuzung Oststraße / Buchenweg	Fußgängerüberweg	Ich wünsche mir einen Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) am Buchenweg über die Oststraße für die Kinder, die zum Kindergarten gebracht und abgeholt werden. Viele Kinder aus dem Neubaugebiet Kolping- und Schweizer Straße bis Hopfenweg würden sich freuen. Die Ampeln zu nutzen an der Alte Dürener Str. oder Lohfeldstraße scheuen die Kinder und Eltern, weil sie dann dicht am starken Verkehr zu den Öffnungs- und Abholzeiten auf den schmalen Gehwegen mit drängelnden Radfahrern Die Bedarfsschaltung entfernen, Fußgänger und Radfahrer haben immer Bedarf. Bei jedem Ampelzyklus entsprechend auch die Fußgänger/Radfahrer mit auf grün schalten. Statt der Drucker eine Vorrichtung für sehbehinderte Personen installieren. Es wäre sinnvoll einen Zebrastreifen einzurichten von der Haltebuch über die Aachener Landstraße zum Niersteiner Weg. Viele Hundebesitzer, Spaziergänger und Radfahrer würden dies begrüßen.	4
535	Jülich Mitte/Jülich Süd	Kreuzung Große Rurstraße / Kartäuserstraße	Bedarfschaltung entfernen		4
75	Links der Rur	Kreuzung Aachener Landstraße / Niersteiner Weg	Einführung Zebrastreifen oder Quer		3
239	Jülich Mitte	Kölnstraße, zwischen Kreuzung Große Rurstraße und Kreuzung Kurfürstenstraße	Regen-Ablaufinnen in der Kölnstraße	Da ich mittlerweile auf einen Rollator angewiesen bin, fällt mir immer wieder auf, wie schwierig es ist, mit dem R. an der oberen Kölnstraße die Straße zu überqueren. Die Regen-Ablauf-Rinnen für die Platten auf der Straße sind mit kleinem Kopfsteinplaster ausgelegt, an den man mit dem Rollator aber auch mit Rollstuhl oder zu Fuß mit Gehstock hängen bleiben oder stolpern kann. Es wäre sicherer für alle, wenn diese Rinnen mit glatte m Asphalt o.ä. ausgefüllt würden.	3
284	Barmen	Steinstraße, vor Kreuzung Seestraße	Bürgersteige zu schmal	In Barmen ist an mehreren Stellen der Bürgersteig so schmal, dass man mit Kinderwagen auf die Straße muss. Gleichzeitig ist zwar theoretisch Tempo 30, aber das ist baulich nicht durchgesetzt und sehr viele - selbst Busse - halten sich nicht daran: Bürgersteige verbreitern, Straße einengen.	3
311	Heckfeld	Ecke An der Vogelstange / Bergische Straße	Zebrastreifen an der Vogelstange	Das überqueren der Straße An der Vogelstange ist trotz der 30er Zone nicht immer einfach und birgt gerade für den Schulweg einige Gefahren. Schon immer gab es einen fusssäftigen Verbindungsweg zwische Heinsbergerstraße und Brockmüllerstraße (privat/öffentlich ?) Aktuell ist er nicht mehr nutzbar, da mehr oder weniger völlig zugewachsen. Hier wäre ein Freischnitt, wie auch immer organisiert, sinnvoll, um diesen sicheren Weg ohne Kontakt mit der Straße wieder nutzen zu können. Leider sind einige der Verbindungswege in Jülich nicht mehr /nur noch teilweise vorhanden/ unterbrochen (Bsp. Römerstraße-Bahnhofstraße).	3
341	Jülich Süd	Kartäuserstraße, Abzweigung Kelttenstraße	Hier fehlt ein Zebrastreifen für den	In der Karthäuserstraße fehlt für den sicheren Schulweg für alle Grundschüler ein Zebrastreifen.	3
533	Nordviertel/Jülich Mitte	Feldweg von der Haltestelle An den Aspen in Richtung Brainergy-Park	Kürzestmöglichen Fuß-/Radweg zum	Der Brainergy-Park wurde mal wieder nur aus Auto-Perspektive geplant. Dabei ässt sich mit einem kleinen Stück Neubau-Radweg die Erreichbarkeit über +PNV und Radfahrer entscheidend verbessern. Denn vom neuen Rurtalbahnhof-Haltepunkt An den Aspen führt ein Feldweg auf kürzestem Wege hoch Richtung Brainergy-Park, überquert nach 400 m den von-Schöfer-Ring und endet nach weiteren 80 m mitten im Acker. Würde man diesen Weg um weitere 100 m geradeaus verlängern (mitten durch Flurstück 318 hindurch), so wäre man als Fußgänger in nur 5-7 Minuten mitten im Herzen des Brainergy-Parks (an der geplanten T-Kreuzung an dessen westlicher Front) und könnte von dort alle Gebäude rasch erreichen. Verzichtet man auf diesen Fuß-/Radweg, muss man über die südliche Auto-Hauptzufahrt, was 200+200 m zusätzlichen Weg und damit 5 Minuten ängere Gezeit bedeutet. Nach den gängigen Verkehrsmittelwahlmodellen kommt man dann deutlich über die Schwelle von 10 Minuten, und die allermeisten werden sich fürs Auto entscheiden. Durch 100 m neuen Radweg ist das vermeidbar. Ich beziehe mich hierbei auf den derzeit vom Brainergy-Park veröffentlichten Bebauungsplan: https://www.brainergy-park.de/wp-content/uploads/2020/02/Brainergy-Park_B-Plan_A28_Campus-Merscher	3

534	Jülich Mitte	Kreuzung Große Rurstraße / Poststraße	Bedarffschaltung entfernen	Die Bedarffschaltung entfernen, Fußgänger und Radfahrer haben immer Bedarf. Bei jedem Ampelzyklus entsprechend auch die Fußgänger/Radfahrer mit auf grün schalten. Statt der Drücker eine Vorrichtung für sehbehinderte Personen installieren.	3
536	Jülich Mitte	Kreuzung Römerstraße / Große Rurstraße	Bedarffschaltung entfernen	Jedem Ampelzyklus entsprechend auch die Fußgänger/Radfahrer mit auf grün schalten. Statt der Drücker eine Vorrichtung für sehbehinderte Personen installieren.	3
216	Seigersdorf/Altenburg	Kreuzung B 56 / Van-Gils-Straße	Vorrang bei Ampelschaltung für Fußgänger	Bei Überquerung der B56 sollten an der Ampel Fußgänger und Fahrradfahrer Vorrang haben. Aktuell dauert die Bedarfsquerung für Fußgänger sehr lang.	2
389	Links der Rur	Rurufer beim Brückenkopf-Park	Ausbau Fußweg	Direkte Verbindung der Bushaltestelle (bzw. Viertel links der Rur) mit den Jülicher Freizeitanlagen ohne zwei Rurbrücken zu überqueren. Früher gab es eine direkte Verbindung über das jetzige BKP Gelände.	2
536	Jülich Mitte/Jülich Süd	Kreuzung Große Rurstraße / Bahnhofstraße	Bedarffschaltung entfernen	Die Bedarffschaltung entfernen, Fußgänger und Radfahrer haben immer Bedarf. Bei jedem Ampelzyklus entsprechend auch die Fußgänger/Radfahrer mit auf grün schalten. Statt der Drücker eine Vorrichtung für sehbehinderte Personen installieren.	2
537	Jülich Mitte/Jülich Süd	Kreuzung Große Rurstraße / Kölnstraße / Wilhelmstraße	Bedarffschaltung entfernen	Die Bedarffschaltung entfernen, Fußgänger und Radfahrer haben immer Bedarf. Bei jedem Ampelzyklus entsprechend auch die Fußgänger/Radfahrer mit auf grün schalten. Statt der Drücker eine Vorrichtung für sehbehinderte Personen installieren.	2
544	Jülich Mitte/Jülich Süd	Kreuzung Römerstraße / Wiesenstraße	Fußgängerüberwege im Kreuzungsbereich	Als Fußgänger muss man an dieser Kreuzung sehr aufpassen, wenn man an der Ampel die Straße überqueren möchte, da man oft vom abliegenden Autoverkehr nicht erwartet oder (fast) übersehen wird. Es wäre gut die Fußgängerüberwege im Kreuzungsbereich optisch noch mehr hervorzuheben.	2
74	Jülich Mitte/Nordviertel	Kreuzung Linnicher Straße / Am Schützenhof	Neue Querungsanlagen schaffen	Es sollten weitere Querungsanlagen z.B. an den Kreuzungen Am Schützenhof, Düsseldorfstraße, Aachener und Ellbachstraße integriert werden. D	1
76	Jülich Mitte/Nordviertel	Kurfürstenstraße, Krankenhauspark	mehr Bänke im Krankenhauspark	mehr Bänke im Krankenhauspark	1
346	Links der Rur	Rurauenstraße, Fußweg zwischen Gästehaus und Park 7	Fußweg zwischen Gästehaus und Park	Hier sollte wenigstens ein Fußweg eingerichtet werden, damit man nicht über die Straße den großen Umweg um das rel. neu errichtete Gästehaus nehmen zu müssen	1
428	Nordviertel	Berliner Straße, Höhe des Penny-Markts	Zebrastreifen	Ein Zebrastreifen würde die Überquerung der Straße zwischen # 2-6 und Markt erleichtern. Und den Autoverkehr wie in anderen Punkten gewünscht einbremsen. Aus Mangel an Alternativen, und wegen des öffentlichen Parkplatzes ist Autoverkehr	1
481	Jülich Süd	Münstereifelerstraße, Abzweigung Trierer Straße	Strassenübergang Münster-Eifler-Str	An der M-E-Straße liegen Altenheim, Seniorenheim Kita Spielplatz und das Wohngebiet Trierer-Straße. Die Münster-Eifler-Straße ist in schlechtem Zustand, sodass die Überquerung durch Schlaglöcher, Rinnen und zeitweilig starkem Verkehr insbesondere für Senioren mit und ohne Rollator schwierig ist. Vorgeschlagen wird ein barrierefreier, gekennzeichnete Übergang. Der Zuweg zur Stadt sollte mit Hinweis auf die Ampel an der Adolf-Fischer-Str. markiert werden.	1
578	Koslar	Leisartstraße, vor Abzweigung zur Friedhofstraße	Es wird viel zu schnell gefahren	Die Leisartstraße ist lebensgefährlich. Es wird ständig viel zu schnell gefahren und die Bürgersteige sind viel zu schmal. Mehrere schulpflichtige Kinder wohnen auf dieser Straße und es wird leider keine Rücksicht auf sie genommen. Ich bin immer froh wenn wir auf der Theodor-Heuss Straße sind. Letztes Jahr haben wir, die Bewohner der Leisartstraße, schonmal versucht etwas an dieser Situation zu ändern. Leider wurde nur ein Schild, das keine LKWs hier fahren dürfen, aufgestellt. Echt schade! Wir haben mit mehr Hilfe gerechnet.	1
359	Jülich Süd	Ecke Große Rurstraße / Bongardstraße	Ampelphase zu kurz	Für Fußgänger ist die Überquerung der Großen Rurstraße während die Ampel Grünlicht zeigt im normalen Tempo nicht möglich. Die Grünphase für Fußgänger sollte verlängert werden.	0
560	Koslar	Theodor-Hess-Straße, Abschnitt von Abzweigung Urban-Lützel-er-Straße bis Kreuzung Rathausstraße	Einbahnstr. auf Theodor-Heuss-Str.	Die Theodor-Heuss-Str. in Koslar ist an vielen Stellen so schmal, dass für Fußgänger kaum Platz ist. Hier wäre zu überlegen, ob nicht die Einrichtung einer Einbahnstraßen-Regelung bei gleichzeitiger Verbreiterung der Fußgänger-Wege zu einem deutlichen Plus an Lebensqualität führen würde. Eine Alternative wäre die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone, wobei auch hier durch bauliche Maßnahmen den Fußgängern mehr Raumanteil eingeräumt werden müsste.	0
613	Jülich Süd	Überquerung der Gleise hinter Busbahnhof, Bahnhofstraße	Unterführung	Unterführung bzw. Brücke für Fußverkehr zum Überbrücken der Bahnstrecke schaffen.	0