

# Freie Fahrt fürs Rad

„Freie Fahrt für freie Bürger“ war 1974 ein Slogan des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC)

Eigentlich ging es darum, ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen zu verhindern, was im Rahmen der Ölkrise zeitweise überlegt wurde. Bis heute hat der ADAC 21 Millionen Mitglieder. Auch wenn dieser Verkehrsclub sich mittlerweile nicht mehr ausschließlich ums Automobil kümmert, zeigt allein diese Zahl im Vergleich mit den ca. 180.000 Mitgliedern des ähnlich benannten Fahrrad-Clubs ADFC, was in Deutschland und auch in Jülich Gewicht hat: Das Auto.

Ein Auto wiegt nicht nur mehr als ein Fahrrad. Die Straßen der Stadt Jülich sind vor allem für das Auto gebaut: Sie sind breit, für flotte Durchfahrt geeignet. Parkhäuser stehen zentral in der Stadt zur Verfügung. Dies alles kennzeichnet Jülich wie viele andere Städte. Auch die Ortsteile sind für's Auto optimiert. Für den ‚freien Bürger‘ zu Fuß sind die ‚Steige‘, ein Wort, das in manchen Ortsteilen (siehe z. B. Barmen) nicht zufällig an Bergwanderwege erinnert. Schon mit einem Kinderwagen - immerhin auch ein vierrädriges Mobil - auf dem Bürgersteig zu bleiben, ist in Barmen nicht möglich. Immer wieder muss man bzw. frau auf die Straße und ist in Gefahr, durch ein motorisiertes Mobil über den Haufen gefahren zu werden.



© Bündnis 90/Die GRÜNEN

entdeckt, dass es keinen Planeten B gibt. Die älteren Generationen wissen das schon lange. Was bislang nur fehlte, war die Konsequenz, aus dieser Erkenntnis Schlussfolgerungen zu ziehen. Nicht irgendwann, sondern möglichst bald. Die Klimakatastrophe ist nur zu verhindern, wenn vieles geändert wird.

Jülich sollte deshalb Fragen stellen: Wie müsste die moderne Stadt gebaut bzw. eingerichtet sein, wenn es viel weniger motorisierten Individualverkehr gäbe. Weiterhin hätten die Menschen ja Ziele, wollten vor allem zur Arbeit, zur Schule, zu Freunden, zu Freizeitaktivitäten, zum Einkaufen gelangen und sonntags zum Bäcker. Die Schlussfolgerungen scheinen klar zu sein: Zu Fuß gehen, Radverkehr sowie Bus und Bahn würden an Bedeutung gewinnen. Gerade das Fahrrad bietet eine Möglichkeit für individuelle Ziele, wenn diese nicht zu weit entfernt liegen.

## Bislang wird Radfahren in Jülich vor allem als Freizeitbeschäftigung gesehen

Davon zeugen ein gutes Radwegenetz im Umland genau wie alltägliche Katastrophen im Stadtgebiet: Wer regelmäßig in Jülich unterwegs ist, kennt die ständige Benachteiligung im Vergleich zum motorisierten Verkehr. Das lässt sich nicht von heute auf morgen ändern. Aber: Wenn künftig bei jeder Baumaßnahme gefragt wird, ob eine neue Regelung vor allem dem Radverkehr nützt, wäre das schon ein gro-

ßer Schritt. Genauso muss bei jeder Baustelle oder Sperrung eine kurze Umleitung - ohne Absitzen - die Regel werden. Gefahrenstellen in der Stadt können darüber hinaus sofort abgestellt werden.

Davon abgesehen kann Jülich mit einfachen Mitteln fahrradfreundlicher werden. So sollten Einbahnstraßen grundsätzlich gegen die Fahrtrichtung für den Radverkehr geöffnet werden. Für die Haupt- bzw. -ausfallstrecken Richtung Kirchberg, Koslar bzw. Barmen, Broich, Welldorf, Lich-Steinstraße, Stettnerich und Daubenrath sowie für Zufahrten zu den Bahnhöfen sollten Nebenstraßen ausgewählt und in Fahrradstraßen umgewandelt werden. Auf Fahrradstraßen ist Autoverkehr zugelassen, aber Räder haben Vorfahrt.

Wo Radwege als Schutzstreifen auf der Fahrbahn angelegt sind, sollten diese wie auf der Zufahrt zum Forschungszentrum breit sein und sichtbar markiert werden. Angrenzendes Auto-Parken muss entfallen. Glascontainer neben Radwegen müssen weg. Gesicherte, beleuchtete und überdachte Radparkplätze in der Innenstadt und am Bahnhof müssen her. Besonders in den Ortsteilen sollten die Schutzstreifen darüber hinaus für Fußgänger geöffnet und an Gefahrenstellen die Fahrbahn daneben verengt werden. In Koslar ist dies zumindest im Prinzip schon recht gut gelöst, nur dass Fußwege nicht mitgedacht sind.

Unbedingt gesichert werden muss die Überführung des Bahnradweges

bei Barmen. Eine Warnleuchte wie auf der Zufahrt zum Forschungszentrum in der Nähe des zugehörigen Bahnhofs wird womöglich Leben retten. Überhaupt ist der Bahnradweg ein gutes Beispiel für eine bislang falsche Priorität. Überall, wo der Bahnradweg Auto-Straßen kreuzt, haben diese Vorfahrt. Dies ließe sich ändern.

Der große Wurf wären diese einfachen Mittel nicht, aber solche Maßnahmen liegen zumindest zu einem guten Teil im Einflussbereich der Stadtverwaltung. Größere Maßnahmen brauchen mehr Zeit und Geld. Ein verkehrsberuhigter Umbau der Großen Rurstraße bzw. Neusser Straße mit sicheren Radwegen und Querungen wird bereits im Rahmen des Integrierten Handlungskonzepts erwogen. Gut so. Hoffentlich wird nicht wieder die Durchfahrt für Kraftfahrzeuge priorisiert.

## Darf man träumen?

Dann wäre der Neubau kurzer Radwege und energiesparende Bedarfsbeleuchtung in Jülich, zwischen Jülich und den Ortsteilen sowie nach Aldenhoven, Düren und Inden bzw. Eschweiler so ein Traum. Auf getrennten Strecken könnten in nicht mehr ganz so ferner Zukunft wasserstoffgetriebene und womöglich selbstfahrende Busse pendeln und Pedelecs unterwegs sein. Fahrradmitnahme im ÖPNV als Regelfall würde über hereinbrechendes Schlechtwetter hinwegtrösten. Ein Rad-Parkkonzept mit gesicherten Radparkplätzen an Bushaltestellen sowie einer Ladeinfrastruktur für E-Bikes müsste hinzukommen.

## Nachhaltiger Strukturwandel kostet Geld und Zeit

Das nötige Geld wäre vor dem Hintergrund der für den Kohleausstieg versprochenen Bundesförderung womöglich verfügbar. Leben im neuen Jülich: viele Fußgänger\*innen, Radler\*innen, Pedelecs, einzelne Wasserstoffmobile, ein dichtes ÖPNV-System und daneben auch Stadtteilautos und eine kleine Zahl PKW.

(bal)

Der Strukturwandel braucht einen großen Wurf. Jetzt ist die Zeit.



Bienenfreundlicher Vorgarten oder nur Steine als Vorgarten?

# Schottergärten: Der „Stein“ des Anstoßes

## Es erscheint wie eine extrem ansteckende Epidemie vor den Häusern

Zuerst entsteht die erste Gesteinsaufschüttung vor einem Haus. Dann folgen meist schon die nächsten beim Nachbarn oder der Nachbarin. Mit Garten hat diese Erscheinung nicht viel zu tun, eher mit einer Abraumhalde direkt vor der Haustür. Gemeint sind die sogenannten Schottergärten oder „Gärten des Grauens“. Vermutlich werden diese häufig angelegt, um Zeit zu sparen, weil sie „pflegeleicht“ sein sollen. Aber spätestens im zweiten Jahr setzen sich Blätter und auch „Unkrautsamen“ zwischen die Steine. Da diese nicht so einfach wegzufügen sind, kommen evtl. Laubbläser zum Einsatz oder - noch schlimmer - chemische Keulen gegen alles, was zwischen den Steinen wachsen kann. Das Ab- und Grundwasser wird zusätzlich belastet. Nach einigen Jahren muss das ganze Steinmaterial - nun Sondermüll - abgesammelt werden, weil entweder die darunter liegende Folie verrottet oder die Steine Moos angesetzt haben. In der Regel ist dieses mit viel Arbeit und Kosten und weiteren Nachteilen verbunden.

Schottergärten heizen sich bei sommerlichem Wetter stark auf. Das wird spätestens im Sommer im Haus spürbar. Haben ganze Wohngebiete nur noch solche Vorgärten, summiert sich der Effekt.

Durch die Last der Steine verdichtet sich die Erde und das angeblich regendurchlässige Unkrautvlies lässt nicht mehr genug Regen durch. Das Wasser versickert nicht, sondern landet im eigenen Keller, wenn die Kanäle überfordert sind. Gerade bei den vermehrt aufkommenden Starkregen ist dies ein großes Problem.

## Hatte man diesen Vorgarten nicht so angelegt, damit man eine „ordentliche“ Gartenfläche und in der Zukunft weniger Arbeit hat?

Niemand will Verbote, obwohl in der Bauordnung NRW in § 8 Absatz 1 bereits Folgendes festgeschrieben ist: (1) Die nicht mit Gebäuden oder vergleichbaren baulichen Anlagen überbauten Flächen der bebauten Grundstücke sind wasserabschöpfend zu belassen oder herzustellen und zu begrünen oder zu bepflanzen, soweit dem nicht die Erfordernisse einer anderen zulässigen Verwendung der Flächen ent-

gegenstehen. Satz 1 findet keine Anwendung, soweit Bebauungspläne oder andere Satzungen Festsetzungen zu den nicht überbauten Flächen treffen.

Vielleicht fühlen sich Schottergartenbesitzer\*innen in ihrer Meinung dadurch aber bestärkt und halten an ihrer Meinung fest, vielleicht schon aus Protest gegen bestehende Gebote.

## Was macht es mit den Menschen, mit den Kindern, die in so einem Gebiet leben?

Ist die Visitenkarte eines Hauses nicht der Vorgarten? Wunderschön angelegte Vorgärten könnten zum Verweilen einladen. Je nach Standort gibt es für jeden Vorgarten pflegeleichte Stauden, die jedes Jahr blühen und zahlreiche Bienen und Insektenarten anlocken. Naturschutz im eigenen Garten. Diese Vorgärten heizen sich nicht auf, verschaffen im Hausinnern eine gewisse Kühlung. Auch bei Starkregen kann das Wasser im Erdreich besser versickern. Ein solcher Vorgarten muss weder zeitintensiv noch teuer sein. Und jedes kleine Stückchen Erde kann zum Erhalt unserer Umwelt beitragen. (ewl)

## Antrag der GRÜNEN „Vermeidung von Schottergärten“

Im November 2019 hat die Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN im Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss einen Antrag zur Vermeidung von Schottergärten gestellt. Das heißt, diese Art von „Gärten“ sind sowieso verboten. Es geht aber unter anderem darum, bei der Aufstellung und Änderung von Bebauungsplänen keine Ausnahmen mehr zuzulassen und durch entsprechende Gestaltungsvorgaben das Anlegen von Schottergärten zu verhindern. Für diese Festsetzung fand sich leider keine Mehrheit. Stattdessen soll nun lediglich eine Broschüre erstellt werden. Diese soll Bauwilligen im Zuge der Baugenehmigung mit einer kurzen Erläuterung mitgegeben werden, wie sie ihren Vorgarten gestalten können. Die GRÜNEN in Jülich werden sich auch weiterhin für eine natürliche Gestaltung der Gärten und für eine Umsetzung der Bauordnung NRW einsetzen.