

Radverkehrskonzept für Zündorf

„Wir vom Bürgerverein Zündorf möchten die Lebensqualität in Zündorf erhalten und weiter steigern“, sagt Prof. Winfried Reinhardt, Arbeitskreisleiter „Verkehr“ im Bürgerverein Zündorf e.V. Dazu gehört auch eine Änderung der Verkehrsverhältnisse: Durch eine **Verbesserung der Verkehrsbedingungen für Fahrradfahrer in Zündorf und Umgebung** könnte es gelingen, mehr Mitmenschen für das Fahrradfahren zu gewinnen und damit ein wenig zur Eindämmung des ressourcenverbrauchenden Autoverkehrs beizutragen. Damit werden in Zündorf auch die Forderungen der Verwaltung der Stadt Köln umgesetzt, die der zuständige Dezernent F.-J. Höing auf der Abschlussveranstaltung der Vortragsreihe [„Kölner Perspektiven zur Mobilität“](#)

am 09. November 2015 erhoben hat: „Die Beispielstädte haben... gezeigt, wie elementar wichtig es sei, den Fußverkehr neu in den Blick zu nehmen und zugleich **massiv in die Förderung des Radverkehrs zu investieren.**“ Auf dieser Veranstaltung mit einer Podiumsdiskussion waren sich alle Diskutanten einig: „(Sie) halten den Radverkehr für ein ganz **zentrales Element der Verkehrszukunft.** Radschnellwege, Leihfahrrad-Stationen, gleichberechtigte Integration des Radverkehrs in den städtischen Straßenverkehr sind wichtige Punkte.“ Der Bürgerverein Zündorf e.V. hatte die Forderungen der Stadt Köln nach einem besseren Radverkehr schon vorher aufgenommen und daher gemeinsam mit dem ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club) ein **Konzept für den Radverkehr der Zukunft in Zündorf** entwickelt.

Beim zukunftssträchtigen Radverkehr ist es vor allem erforderlich, dem Radfahrer eine durchgängige Folge von sicheren Wegen anzubieten, also keinesfalls die Folge Radweg – Stück Einbahnstraße nur in Gegenrichtung nutzbar – Radweg. Das Radverkehrskonzept enthält somit etliche geänderte Verkehrsregeln bzw. – beschilderungen, einige Markierungsarbeiten und nur wenige Baumaßnahmen.

Eine Hauptroute des Radverkehrs ist die Verbindung von Langel kommend über den Loorweg nach Zündorf und weiter nach Porz-Mitte.

Für den Radverkehr auf dem Loorweg fehlen Fahrradschutzstreifen. Diese werden im Zusammenhang mit dem Bau des Kreisverkehrs Loorweg/Ranzeler Straße nur im nördlichen Abschnitt des Loorwegs eingerichtet. Die anschließende Fortführung nach Langel fehlt und ist seitens der Stadtverwaltung nicht geplant. Die von der Verwaltung favorisierte Alternativstrecke für den Radverkehr „Unterm Berg“ ist abseitig gelegen und daher als Hauptroute ungeeignet.

Der Radverkehr Richtung Porz wird hauptsächlich über die Schmittgasse geführt. Hier sind zwischen Ranzeler Straße und Houdainer Straße rechts und links der Fahrbahn Radwege für Richtung und Gegenrichtung vorhanden, die sinnvoll sind und erhalten bleiben sollten.

Für den Verkehr in Richtung Porz könnte eine Aufhebung der Benutzungspflicht des Radweges überlegt werden. Das macht zum einen die Fahrt für sportliche Radfahrer schneller und zum anderen wird der Autofahrer gezwungen, seine Geschwindigkeit dem Radfahrer anzupassen. Die Aufhebung der Benutzungspflicht des Radweges für die Radfahrer Richtung Porz erfordert nur die Entfernung der blauen Verkehrsschilder.



Verkehrszeichen 237 StVO
begründet die Benutzungspflicht
des Radweges

Ab der Houdainer Straße in Richtung Norden fehlen in der Einbahnstraße diese Radwege rechts und links der Schmittgasse, der Radfahrer muss die Fahrbahn benutzen. Ein Radverkehr von Norden her ist nicht möglich. Eine Öffnung der Schmittgasse für Radverkehr auch von Norden her in Verbindung mit einem geänderten Parkierungskonzept könnte den Autoverkehr auf der Schmittgasse verlangsamen, disziplinieren, verstetigen. Der weitere Verlauf der Hauptstraße Richtung muss dringend ertüchtigt werden (Fahrradschutzstreifen oder Fahrradweg).

Eine **zweite Fahrradroute Zündorf - Porz-Mitte** sollte eingerichtet werden ab der Straßenbahnhaltestelle Zündorf mit dem Verlauf Nelkenweg – Irisweg – Poststraße bis zur Mühlenstrasse bzw. entlang des Vegla-Gelände zum S-Bahn-Halt Porz. Eine Fahrradroute aus dem Bereich Wielermaar an der Straßenbahnhaltestelle Zündorf vorbei könnte im Bereich Tulpenweg an die vorgenannte Route anschließen.

Der zweite bedeutende Verkehrsweg in Zündorf ist die Hauptstraße. Hier schlagen wir für den Radverkehr einen **Schutzstreifen von Nord nach Süd vor** – da muss das Parken auf der Hauptstraße neu geordnet werden – und für Radfahren in der Gegenrichtung auf der Hauptstraße zwischen Hauptstraße/Ecke Schmittgasse und Marktstraße einen Radfahrstreifen sowie zwischen Marktstrasse und Alte Apotheke einen Schutzstreifen für die Gegenrichtung.

	<p>Der Radfahrstreifen ist mit Zeichen 237 StVO gekennzeichnet und benutzungspflichtig. Zum Kfz-Verkehr wird der Radfahrstreifen durch den Breitstrich (Zeichen 295 abgegrenzt)</p>
	<p>Der Schutzstreifen für Radfahrer wurde 1977 eingeführt: <i>"Wird am rechten Fahrbahnrand ein Schutzstreifen für Radfahrer so markiert, dann dürfen andere Fahrzeug die Markierung bei Bedarf überfahren; eine Gefährdung von Radfahrern ist dabei auszuschließen. Der Schutzstreifen kann mit Fahrbahnmarkierungen (Sinnbild "Radfahrer", § 39 Abs. 3) gekennzeichnet sein."</i> Die Schutzstreifen sind Bestandteil der Fahrbahn, aber selbst keine Fahrstreifen (daher gilt für andere Fahrzeuge auf ihnen auch nicht das Rechtsfahrgebot): schließlich sind die Schutzstreifen auch nicht ausschließlich den Radfahrern vorbehalten, sondern die Leitlinie darf von anderen Fahrzeug "bei Bedarf" überfahren werden.</p>

Für den Radfahrer in Zündorf sollte es grundsätzlich möglich sein, die Querstraßen zwischen Schmittgasse und Hauptstraße (Westfeldgasse, Houdainer Straße, Alte Apotheke, Peletierweg etc.) in beiden Richtungen gefahrlos zu befahren. Auch das Neuhöfergässchen (in Verlängerung der Wahner Straße zum Rewe-Parkplatz) sollte verbreitert werden und für Radverkehr in Richtung und Gegenrichtung ausgebaut werden.

Für einen besseren Radverkehr hat der **Bürgerverein Zündorf e.V. grundlegende Forderungen:**

- Die vorhandene Beschilderung muss überprüft und ggf. einer Änderung unterzogen werden
- Die Radverkehrsanlagen müssen durchgehend gut benutzbar sein, d.h. es müssen vielfach Bordsteinabsenkungen angelegt werden

Auf den folgenden Plänen finden Sie Einzelheiten zum [Radverkehrskonzept Zündorf](#)

Prof. Dr. Winfried Reinhardt, Arbeitskreisleiter „Verkehr“ im Bürgerverein Zündorf e.V.