Situation für Radfahrer im Stadtgebiet Bergisch Gladbach (dargestellt am Beispiel der Ost-West-Achse von Kürten-Spitze bis Köln-Dellbrück)

Das Thema Radwege wurde in den vergangenen Sitzungen des Ausschusses häufig angesprochen, da sich durch die Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) und die häufig damit verbundene Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht eine gravierende Änderung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr im Stadtgebiet ergeben hat. Die Verwaltung hatte darüber berichtet, wie sie in Abstimmung von Kreis, Kreispolizeibehörde, Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulastträgern hier vorgehen wird. In Umsetzung der Novellierung der StVO ist vorgesehen, die Radwegebenutzungspflicht überall dort aufzuheben, wo ein **durchgehender** Radweg in ausreichender Breite **und** ausreichender Qualität nicht vorhanden ist. Damit verbunden ist der Abbau der Verkehrszeichen 237 (Sonderweg Radfahrer), 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg) und 241 (getrennter Rad- und Fußweg).



Sonderweg Radfahrer (Zeichen 237)



Gemeinsamer Fuß- und Radweg (Zeichen 240)



Getrennter Rad- und Fußweg (Zeichen 241)

Die freiwillige Nutzung dieser ehemaligen Radwege ist in der Regel weiterhin möglich, wenn eine Funktionstrennung z.B. durch unterschiedlich farbiges Pflaster oder aufgrund der Breite des Weges ersichtlich ist. Radfahrer müssen dann aber, so wie dies bei einer Ausschilderung mit Zeichen 239 (Fußweg) mit der Ergänzung „Radfahrer frei" schon bisher der Fall war, den Vorrang der Fußgänger durch angepasste Geschwindigkeit beachten.





Dort, wo die ehemaligen Radwege weiterhin mitgenutzt werden sollen, wird dies durch Piktogramme und andere Markierungen am Boden verdeutlicht. Diese haben keinen Rechtscharakter und verpflichten somit nicht zur Nutzung.

Diese mögliche Nutzung ist ein Angebot für die weniger routinierten Radfahrer. Von vielen anderen Nutzern aber wird die großflächige Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht begrüßt und praktiziert, weil das Fahren in der Fahrbahn abgesehen von fehlender Qualität und Breite der Radwege auch meist die sichere Variante darstellt, da die Radfahrer im Blickfeld des motorisierten Verkehrs verbleiben und bei Einfahrten und Einmündungen nicht unerwartet hinter parkenden Fahrzeugen auftauchen.

Um dafür auch die Akzeptanz beim motorisierten Verkehr zu erreichen, sollen die Autofahrer nach Entfernung der Radwegebeschilderung einige Zeit mit Hinweisschildern informiert werden, die gleichzeitig auch den Radfahrern Sicherheit für ihre Verhaltensentscheidung geben.



Zwar verbessern sich durch diese Änderung die Rahmenbedingungen für das Radfahren in Bergisch Gladbach, doch verbleiben nach wie vor gravierende Hemmnisse für die Akzeptanz des Radverkehrs: Neben nicht beeinflussbaren Faktoren (Witterung, Topographie) sind dies neben den begrenzten baulichen Möglichkeiten sog. weiche Faktoren, die zum Teil zwar kurzfristig abgestellt werden können, aber nur langfristig zu einem fahrradfreundlichen Klima führen.

Im ADFC Fahrradklima-Test 2012 belegte die Stadt Bergisch Gladbach unter den Städten mit 100.000 bis 200.000 Einwohnern nur den vorletzten Platz unter 42 Städten. Als mit Abstand am schlechtesten bewertet wurde der Fragenblock zum „Stellenwert des Radverkehrs", der Einzelfragen zur Förderung in jüngster Zeit, Falschpa rkern auf Radwegen, der Reinigung der Radwege, zur Ampelschaltung für Radfahrer und zum Winterdienst auf Radwegen umfasst. Ein weiterer auffällig negativer Wert betrifft das Thema „Führung an Baustellen". Bei allen Themen ist erkennbar Verbesserungspotential vorhanden und umsetzbar. Einen weiteren Schritt zur Wertschätzung des Radverkehrs im Stadtgebiet stellt die geplante Fahrradstation am S-Bahnhof in Bergisch Gladbach dar, die neben einer sicheren Abstellmöglichkeit und Reparaturservice auch einen Schwerpunkt auf die touristische Erschließung der Stadt und des Bergischen Landes, u.a. durch den Verleih von E-Bikes, legen wird.

Ein konzeptioneller Handlungsbedarf verbleibt somit bei den Radwegen selbst (Ausweisung, Führung und baulicher Zustand) bzw. der Führung des Radverkehrs auf bestehenden Fahrbahnen. Welche Defizite und Handlungseinschränkungen, welche kurz- und langfristigen Planungen und welche bereits umgesetzten Maßnahmen dazu bestehen, soll anhand einer detaillierten Beschreibung der Ost-West-Achse von Kürten-Spitze bis Köln-Dellbrück dargestellt werden. An dieser Strecke werden exemplarisch auch die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen ersichtlich: Der routinierte Fahrradfahrer, der z.B. auf dem Weg zum Arbeitsplatz auch im Winter und auch bei Dunkelheit bestrebt ist, die schnellste Verbindung zu nutzen, hat andere Ansprüche an das Netz als ein Fahrradfahrer im Einkaufsverkehr (Fahrt am Samstagvormittag zum Markt) oder eine Familie mit Kindern, die den Sonntag für eine Radtour im Strundetal nutzt.

Um den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu steigern, muss ein Angebot für alle Nutzergruppen vorgehalten werden, was in den meisten Fällen nur durch parallele Angebote erfolgen kann.

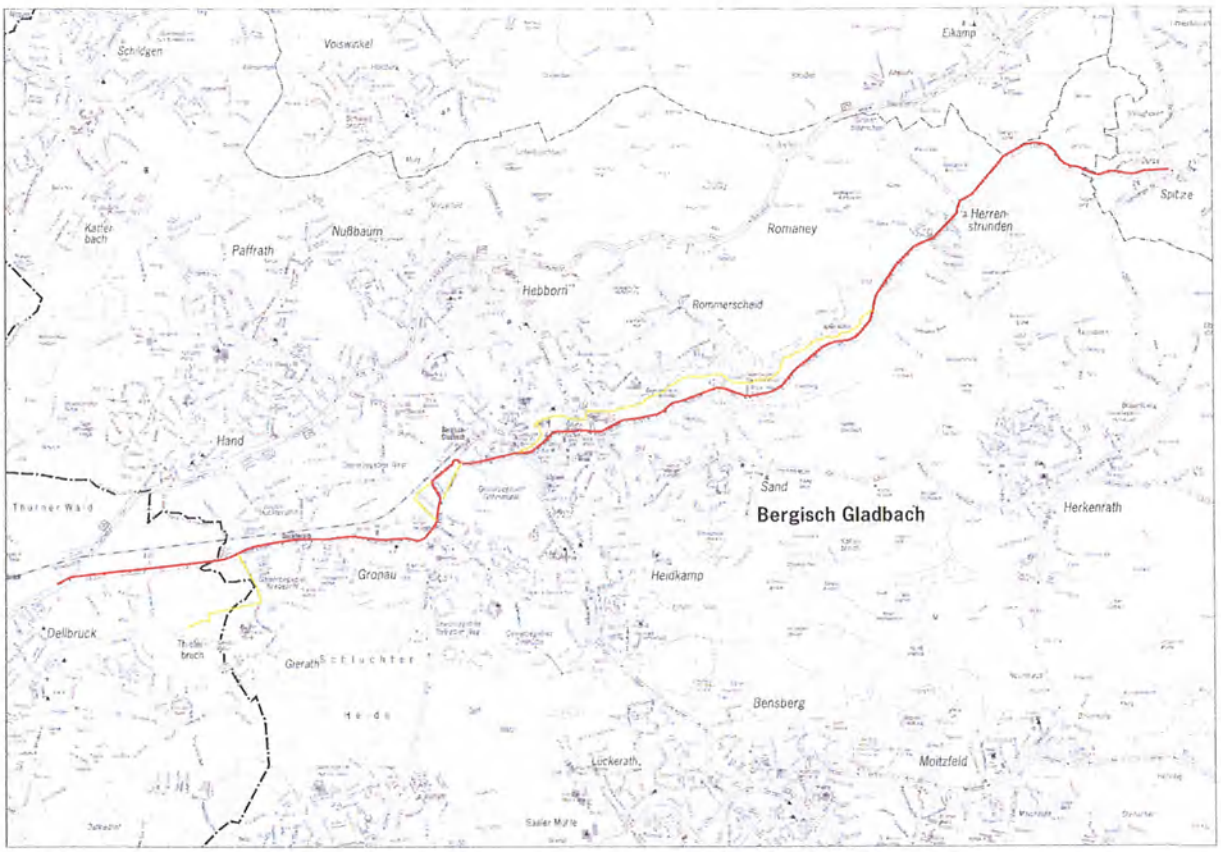
ADFC-Fahrradklima-Test 2012, Ergebnistabelle

Stadtgrößengruppe 100.000 - 200.000 Einwohner

Legende und Erläuterungen zu den Spaltenüberschriften: siehe Anhang

Gemeindename	Anzahl Interviews	Rang Gesamtbewertung	Index Gesamtbewertung	Fahrrad- und Verkehrsklima (F1...5)	Stellenwert des Radverkehrs (F6...10)	Sicherheit beim Radfahren (F11-17)	Komfort beim Radfahren (F18...22)	Infrastruktur Radverkehrsnetz (F23...27)	F1 Spaß oder Stress	F2 Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	F3 Alle fahren Fahrrad	F4 Werbung für das Radfahren	F5 Zeitungsberichte	F6 Förderung in jüngster Zeit	F7 Falschparker auf Radwegen	F8 Reinigung der Radwege	F9 Ampelschaltungen für Radfahrer	F10 Winterdienst auf Radwegen	F11 Sicherheitsgefühl	F12 Konflikte mit Fußgängern	F13 Konflikte mit Kfz	F14 Hindernisse auf Radwegen	F15 Fahrraddiebstahl	F16 Fahren auf Radwegen und Radfahrstreifen	F17 Fahren im Mischverkehr mit Kfz	F18 Breite der Radwege	F19 Oberfläche der Radwege	F20 Abstellanlagen	F21 Führung an Baustellen	F22 Fahrradmitnahme in öffentl. Verkehrsm.	F23 Erreichbarkeit Stadtzentrum	F24 zügiges Radfahren	F25 geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	F26 Wegweisung	F27 Öffentliche Fahrräder	Rang der Veränderung zum Jahr 2005	Vergleich zum Jahr 2005
Erlangen, Stadt	853	1	3,72	2,65	3,57	3,46	3,54	2,40	2,41	2,71	1,67	2,79	3,78	3,64	4,06	2,98	3,87	3,31	3,01	3,36	3,66	3,16	4,39	3,16	3,46	3,44	3,11	3,50	3,78	3,92	1,52	1,69	2,84	2,52	3,90	18	o
Oldenburg (Oldenburg), Stadt	242	2	3,19	2,67	3,61	3,59	3,74	2,35	2,39	2,67	1,65	3,24	3,45	3,71	3,79	3,18	4,03	3,34	2,93	3,03	3,65	3,21	4,60	3,61	4,11	3,79	3,83	3,28	3,78	4,04	1,67	1,82	1,79	2,70	3,98	9	+
Hamm, Stadt	151	3	3,30	3,05	3,82	3,48	3,84	2,33	2,47	3,31	2,62	3,22	3,63	3,30	3,97	3,59	3,83	4,43	3,27	2,95	3,49	3,42	3,77	3,53	3,92	3,98	3,76	3,29	4,32	3,84	1,89	2,10	2,77	2,53	2,39	6	+
Potsdam, Stadt	425	4	3,42	3,15	3,77	3,75	3,98	2,45	2,80	3,28	2,23	3,55	3,92	3,05	4,14	3,72	3,89	4,07	3,63	3,48	3,94	3,54	4,00	3,81	3,86	4,12	3,55	3,73	4,30	4,20	2,00	2,19	2,86	3,12	2,11	1	++
Cottbus, Stadt	194	5	3,46	3,13	3,75	3,70	3,86	2,83	2,66	3,09	2,20	4,03	3,72	3,48	3,71	3,65	3,73	4,23	3,36	3,32	3,47	3,32	4,86	3,60	3,97	3,81	3,66	3,61	4,32	3,90	2,10	2,15	2,81	2,98	4,38		
Fürth, Stadt	104	6	3,53	3,45	3,96	3,59	3,82	2,85	2,74	3,59	3,01	4,00	3,92	3,43	4,53	3,29	4,62	3,95	3,53	3,43	3,75	3,65	3,39	3,66	3,69	3,99	3,31	3,57	4,26	3,98	2,28	2,52	2,82	2,78	3,97		
Moers, Stadt	83	7	3,58	3,20	4,03	3,72	3,96	2,99	2,93	3,44	2,68	3,48	3,44	3,28	4,22	4,27	4,10	4,29	3,67	3,39	3,76	3,65	3,80	3,67	4,10	3,76	3,93	3,39	4,32	4,45	2,31	2,70	3,23	2,80	3,90		
Ulm, Universitätsstadt	175	8	3,61	3,30	4,10	3,64	3,94	3,07	2,74	3,29	2,90	3,78	3,81	3,59	4,63	3,79	4,49	4,00	3,38	3,53	3,71	3,64	3,39	3,75	4,06	3,91	3,56	3,60	4,50	4,16	2,46	2,94	2,56	2,74	4,90		
Neuss, Stadt	374	9	3,70	3,36	4,32	3,67	4,04	3,12	2,62	3,33	2,53	4,33	4,05	3,87	4,55	4,35	4,33	4,50	3,52	3,37	3,69	3,73	3,94	3,62	3,85	4,02	3,85	3,62	4,50	4,23	2,47	2,69	3,19	3,16	4,30	8	+
Heidelberg, Stadt	484	10	3,74	3,47	4,18	4,16	4,07	2,80	3,27	3,45	2,23	3,99	4,50	3,81	4,77	3,74	4,71	3,86	3,86	4,00	4,37	4,13	4,25	4,30	4,18	4,52	3,85	3,91	4,68	3,39	2,34	2,78	2,24	2,82	3,97	4	+
Osnabrück, Stadt	320	11	3,74	3,50	4,26	3,95	4,18	2,81	3,09	3,65	2,68	3,91	4,18	3,87	4,56	4,10	4,10	4,67	4,10	3,33	4,12	3,80	3,88	4,24	4,21	4,56	3,75	3,61	4,58	4,42	2,40	2,52	2,58	2,59	4,17		
Göttingen, Stadt	178	12	3,79	3,56	4,07	4,09	4,05	3,01	3,19	3,41	2,44	4,19	4,69	4,15	4,61	3,28	4,51	3,80	3,86	3,46	4,40	3,98	4,93	4,08	3,95	4,48	3,94	3,75	4,58	3,45	2,25	2,75	3,38	3,11	3,68	13	o
Wolfsburg, Stadt	360	13	3,80	3,68	4,18	3,79	4,10	3,25	2,73	3,83	3,13	4,35	4,38	3,90	4,38	4,00	4,51	4,14	3,84	3,30	4,01	3,59	3,56	3,78	4,40	3,85	4,06	3,55	4,55	4,61	2,38	2,68	3,28	3,56	4,58		
Darmstadt, Wissenschaftsstadt	372	14	3,80	3,54	4,30	4,10	4,03	3,06	3,33	3,65	2,86	3,90	4,01	4,04	4,71	3,92	4,66	4,18	4,05	3,58	4,20	4,15	4,06	4,33	4,29	4,71	4,42	3,73	4,66	2,57	2,53	2,87	2,80	2,95	4,29	3	+
Bottrop, Stadt	142	15	3,82	3,64	4,56	3,97	4,24	2,69	2,89	3,81	3,23	4,32	3,95	3,69	4,64	4,59	4,85	5,08	3,81	3,39	3,90	4,33	4,19	4,23	3,97	4,35	4,23	3,79	4,59	4,26	2,52	2,78	3,17	2,75	2,20		
Herne, Stadt	221	16	3,82	3,60	4,51	3,89	4,21	2,90	3,02	3,69	3,27	4,20	3,86	3,85	4,77	4,32	4,80	4,63	3,93	3,47	3,91	4,00	3,80	3,94	4,17	4,39	3,95	3,93	4,83	3,92	2,55	2,78	3,41	3,05	2,72	14	o
Mainz, Stadt	528	17	3,83	3,53	4,41	4,24	4,35	2,62	3,43	3,86	2,98	3,53	3,88	3,93	4,67	4,22	4,73	4,49	4,13	3,99	4,24	4,46	3,99	4,45	4,40	4,90	4,53	4,14	5,04	3,15	2,66	2,98	2,18	3,52	1,75	15	o
Paderborn, Stadt	73	18	3,84	3,71	4,23	3,91	4,19	3,16	3,00	3,77	3,14	4,22	4,45	3,63	4,56	3,75	4,96	4,22	3,68	3,50	4,10	4,14	3,71	4,13	4,13	4,53	4,05	3,48	4,56	4,37	2,58	2,92	3,14	2,71	4,58		
Kassel, documenta-Stadt	335	19	3,86	4,03	4,32	4,28	3,93	2,72	3,59	4,19	3,68	4,14	4,62	3,69	4,63	4,22	4,49	4,57	4,45	3,91	4,44	4,13	3,86	4,60	4,54	4,78	3,88	3,61	4,69	2,66	2,89	3,27	2,94	2,77	1,75	2	--
Mülheim an der Ruhr, Stadt	152	20	3,92	3,67	4,68	4,02	4,28	2,95	3,07	3,76	3,38	4,01	4,17	3,93	4,81	4,64	4,94	5,13	3,97	3,63	4,14	4,11	3,93	4,18	4,17	4,48	3,99	3,97	4,81	4,14	2,91	3,25	3,20	3,25	2,13	12	o
Offenbach am Main, Stadt	358	21	3,92	3,68	4,32	4,21	4,04	3,35	3,28	3,97	3,04	4,05	4,07	4,14	4,56	4,06	4,48	4,36	4,15	3,77	4,18	3,92	4,87	4,21	4,42	4,27	4,02	3,82	4,66	3,42	2,72	3,05	4,01	3,68	3,28		
Jena, Stadt	128	22	3,95	3,72	4,23	4,31	4,33	3,17	3,30	3,90	2,67	4,46	4,39	3,93	4,26	3,95	4,49	4,52	4,11	4,24	4,46	4,23	4,43	4,24	4,44	4,65	3,69	3,85	5,04	4,44	2,30	2,69	2,54	3,60	4,88	5	+
Regensburg, Stadt	247	23	3,97	3,62	4,35	4,07	4,38	3,46	3,23	3,72	2,69	4,09	4,36	4,22	4,64	3,61	4,91	4,37	3,94	3,58	4,13	3,76	4,70	4,13	4,29	4,58	3,37	3,91	4,83	5,26	2,63	3,29	3,45	3,81	4,19	7	+
Leverkusen, Stadt	115	24	4,01	3,60	4,52	4,00	4,57	3,38	2,92	3,83	2,90	4,27	4,07	4,56	4,94	4,23	4,85	4,19	3,94	3,69	4,04	4,39	3,73	4,04	4,19	4,51	4,52	4,34	5,00	4,46	2,57	2,91	3,60	2,78	5,11	19	-
Ludwigshafen am Rhein, Stadt	193	25	4,04	3,78	4,42	4,00	4,24	3,73	3,29	3,97	2,88	4,47	4,31	4,22	4,95	4,07	4,55	4,31	4,03	3,63	4,10	4,14	3,88	3,96	4,27	4,24	4,27	4,20	4,77	3,67	2,72	3,11	4,20	3,55	5,31	20	--
Ingolstadt, Stadt	251	26	4,07	3,97	4,25	4,10	4,39	3,65	3,45	4,04	3,32	4,50	4,55	4,27	4,48	3,85	4,73	3,92	4,15	3,70	4,30	4,22	3,90	3,92	4,48	4,21	4,05	3,87	4,70	5,22	2,72	3,19	3,47	3,89	5,08	21	--
Recklinghausen, Stadt	93	27	4,08	3,77	4,85	4,16	4,50	3,14	3,20	3,95	3,23	4,26	4,23	4,14	5,04	4,79	5,11	5,15	4,19	3,61	4,28	4,17	4,08	4,58	4,21	4,66	4,41	3,99	5,15	4,28	2,55	2,80	2,56	2,91	5,02		
Heilbronn, Stadt	308	28	4,09	3,89	4,46	4,18	4,43	3,50	3,60	4,26	3,65	4,03	3,89	3,70	4,91	4,29	4,75	4,68	4,32	3,79	4,34	4,23	3,58	4,29	4,66	4,58	4,14	3,98	4,98	4,48	2,83	3,42	2,93	3,38	5,13		
Reutlingen, Stadt	158	29	4,15	4,02	4,53	3,99	4,54	3,68	3,44	3,97	3,42	5,06	4,20	4,72	4,53	4,12	4,76	4,53	4,16	3,63	4,29	3,93	3,32	4,41	4,14	4,92	4,26	3,80	4,90	4,83	2,95	3,49	3,42	3,51	5,20		
Salzgitter, Stadt	182	30	4,20	3,75	4,71	4,01	4,59	3,96	3,03	3,82	2,94	4,69	4,32	4,85	4,74	4,61	4,31	5,04	4,35	3,53	3,96	4,10	3,45	4,24	4,36	4,42	4,85	4,26	4,81	4,62	2,81	3,09	4,64	3,81	5,62		
Saarbrücken, Landeshauptstadt	260	31	4,22	4,25	4,99	4,31	4,36	3,17	3,70	4,40	4,21	4,73	4,21	4,46	5,53	4,81	5,09	5,05	4,60	3,63	4,42	4,54	3,81	4,64	4,49	4,82	4,21	3,99	5,10	3,69	2,98	3,38	1,90	3,34	4,33	10	+
Remscheid, Stadt	96	32	4,22	3,87	4,54	3,85	4,42	4,42	3,43	4,20	4,25	4,13	3,31	3,08	4,77	4,64	4,90	5,38	4,08	3,27	3,94	4,28	2,60	4,40	4,21	4,55	3,80	4,67	4,86	4,22	4,22	4,00	5,18	3,63	5,11		
Hildesheim, Stadt	345	33	4,25	4,08	4,80	4,29	4,64	3,44	3,55	4,16	3,29	4,76	4,67	4,59	4,85	4,71	4,83	5,04	4,37	4,11	4,36	4,31	3,81	4,54	4,49	4,90	4,42	3,95	5,04	4,92	3,06	3,31	3,01	3,79	4,18	17	o
Koblenz, Stadt	263	34	4,29	4,09	4,54	4,45	4,57	3,79	3,69	4,32	3,43	4,66	4,34	4,52	4,96	4,20	4,79	4,26	4,63	4,40	4,47	4,35	3,77	4,69	4,74	4,97	4,46	4,13	4,90	4,35	3,23	3,68	3,88	3,66	4,58		
Bremerhaven, Stadt	131	35	4,33	3,91	4,86	4,36	4,75	3,74	3,35	4,19	3,12	4,32	4,56	4,65	4,91	4,75	4,95	5,02	4,36	3,62	4,48	4,37	4,59	4,48	4,77	4,76	4,84	4,30	4,98	4,87	3,10	3,32	4,54	3,77	4,03	22	--
Solingen, Stadt	117	36	4,34	4,16	4,64	3,98	4,60	4,30	3,42	4,19	4,10	4,80	4,30	4,05	4,75	4,29	5,09	5,06	4,34	3,52	4,21	4,10	2,93	4,26	4,41	4,88	3,97	4,47	5,14	4,54	3,63	3,86	4,66	3,91	5,50		
Würzburg, Stadt	421	37	4,46	4,39	4,85	4,66	4,70	3,90	4,18	4,66	3,40	4,96	4,75	4,94	4,80	4,15	5,01	4,31	4,87	4,52	4,81	4,64	3,89	4,96	4,90	5,22	4,85	4,31	5,24	4,09	3,27	3,86	3,98	4,09	4,36	11	+
Hagen, Stadt	129	38	4,52	4,35	5,03	4,37	4,74	4,13	3,62	4,33	4,26	5,18	4,33	5,00	5,05	4,85	5,04	5,22	4,73	3,98	4,33	4,54	3,79	4,69	4,47	4,89	4,41	4,79	5,03	4,59	3,78	3,98	4,39	3,35	5,26		
Trier, Stadt	271	39	4,54	4,43	4,85	4,68	4,71	4,01	4,15	4,74	3,91	4,84	4,53	4,80	5,22	4,45	5,09	4,64	4,97	4,34	4,80	4,76	3,98	4,92	4,95	5,03	5,04	4,13	5,18	4,08	4,01	4,53	3,32	3,90	4,31	16	o
Siegen, Stadt	282	40	4,59	4,50	5,08	4,35	4,73	4,25	3,84	4,60	4,38	5,17	4,53	5,08	5,13	4,87	5,13	5,18	4,87	3,79	4,49	4,55	3,13	4,65	4,89	4,91	4,30	4,64	5,14	4,66	3,94	4,33	4,12	3,71	5,23		
Bergisch Gladbach, Stadt	125	41	4,83	4,33	5,18	4,44	4,98	4,22	3,72	4,39	3,52	5,37	4,68	5,10	5,28	5,08	5,16	5,31	4,62	3,83	4,50	4,86	3,64	4,87	4,65	5,18	5,02	4,52	5,47	4,71	3,55	3,74	4,50	4,07	5,40		
Pforzheim, Stadt	91	42	4,88	4,73	5,05	4,71	5,08	4,44	4,26	4,89	4,49	5,29	4,71	5,21	5,06	4,68	5,38	4,91	5,07	4,38	4,64	4,80	3,71	4,98	5,26	5,31	4,86	5,15	5,36	4,72	3,91	4,18	4,60	3,89	5,65		
MITTELWERT			3,96	3,73	4,42	4,06	4,30	3,31	3,24	3,86	3,13	4,27	4,18	4,10	4,67	4,16	4,65	4,51	4,07	3,67	4,15	4,08	3,90	4,21	4,31	4,50	4,11	3,96	4,76	4,19	2,77	3,09	3,34	3,30	4,20		

Übersichtsplan der untersuchten Strecke



Abschnitt Kürten-Spitze bis Herrenstrunden

Beim Ausbau der L 286 in den 70-er Jahren wurde entlang des nördlichen Fahrbahnrandes ein meist durch einen schmalen Grünstreifen getrennter, kombinierter Fuß- und Radweg erstellt und als benutzungspflichtig für beide Fahrtrichtungen ausgewiesen. Im Stadtgebiet Bergisch Gladbach (Herrenstrunden bis Unterthal) wurde der Weg einige Jahre nach der Fertigstellung sogar separat ausgeleuchtet. Der bauliche Zustand hat sich durch Wurzelschäden zwischenzeitlich so verschlechtert, dass die Radwegebeschilderung aufgehoben wurde und eine Nutzung als „sonstiger Radweg" möglich ist. Eine aktive Freigabe „Fußweg – Radfahren frei" ist aufgrund der gefährlichen Wurzelschäden nicht möglich, so dass eine Nutzung linksseitig (also von Herrenstrunden bergauf nach Spitze) formell sogar unzulässig ist.



Handlungsbedarf: Erneuerung und Herstellung eines verkehrssicheren Zustandes (Baulastträger: Landesbetrieb) und Ausweisung „Radfahren frei“ für beide Richtungen. Routinierte Fahrradfahrer werden auch danach die Fahrbahn nutzen, was insbesondere bergab aufgrund der hohen Geschwindigkeit sicherer ist.

Abschnitt durch Herrenstrunden (Ortsdurchfahrt von Rosenthaler Weg bis Bücheler Weg)

Die L 286 ist im Verlauf der Ortsdurchfahrt Herrenstrunden relativ breit und verfügt auch über relativ breite Gehwege (Einengung nur durch die Buswartehalle). Da es zudem keinen übergroßen Parkdruck gibt, bestanden im Zuge der Deckenerneuerung 2004 Überlegungen, beidseitig Radfahrstreifen herzustellen. Das wäre jedoch mit erheblichen Mehrkosten verbunden gewesen, weil die Bordsteinführung für die reine Deckenbaumaßnahme nicht verändert werden musste. So gibt es für Fahrradfahrer heute nur die Möglichkeit, die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs zu nutzen. Die Markierung von Radfahrstreifen ist aufgrund der Fahrbahnbreite zwar möglich, würde aber ein durchgehendes Halteverbot erforderlich machen, wodurch das von den Anwohnern praktizierte alternierende Parken zur Geschwindigkeitsreduzierung nicht mehr möglich wäre. Diese Vor- und Nachteile einerseits und der Aufwand und die begrenzte Akzeptanz andererseits führen zu der Empfehlung, von einer Markierung in diesem Teilstück zunächst abzusehen.



Abschnitt von Herrenstrunden bis zum Papiermuseum Alte Dombach

Entlang des Alten Freibades verläuft lediglich ein Trampelpfad bis zum Asselborner Weg, so dass auch hier die Fahrbahn mitgenutzt werden muss. Ab der Einmündung des Asselborner Weges gibt es einen abseits der Fahrbahn geführten (Rad-)Wanderweg mit wassergebundener Oberfläche, der ab der Einmündung des Hombacher Weges seine Fortsetzung im Wanderweg entlang der Strunde (vorbei an Igeler Mühle und Papiermuseum zum Vollmühlenweg) oder entlang der L 286 teils in wassergebundener Decke, teils asphaltiert bis etwa zur Eulenburg findet. Beide Strecken sind vornehmlich für den Freizeitverkehr gedacht und eignen sich ausschließlich für diese Nutzergruppe. Die (teilweise) Befestigung der erst vor kurzem erstellten Wege mit Asphalt wurde vom Landschaftsbeirat abgelehnt. Die beiden anderen Nutzergruppen haben auch hier die Möglichkeit, in der Fahrbahn zu verbleiben. Das Radfahren auf dem Wanderweg entlang der Strunde ist – wie bei den meisten Waldwegen auch – nicht verboten, wird aber aufgrund des Zustandes der Wege nicht aktiv ausgeschildert. Es soll für den Radwanderverkehr allerdings sehr wohl deutlich werden, dass hier eine durchgängige Wegeverbindung besteht.











Abschnitt Alte Dombach bis Kreisverkehr Locher Mühle

In diesem Teilstück liegt die Straßenbaulast bei der Stadt Bergisch Gladbach. Die Gehwege sind hier von Fußgängern nur schwach frequentiert, so dass eine Mitnutzung der Wege prinzipiell denkbar wäre. Sie sind jedoch relativ schmal und in einem sehr schlechten Zustand: Auf der Nordseite in Fahrtrichtung Bergisch Gladbach gibt es große Wurzelschäden, so dass auch hier nur die Nutzung der Fahrbahn in Frage kommt. Eine Sanierung dieses Abschnitts ist notwendig, aufgrund des großen Umfangs und nur begrenzter Mittel jedoch nur langfristiges Ziel. Auf der Südseite in Richtung Herrenstrunden beeinträchtigte zudem lange Zeit noch Laub den Nutzungskomfort. Eine regelmäßigere Reinigung soll zukünftig gewährleistet werden.





Abschnitt Locher Mühle bis Einmündung Odenthaler Straße

Das Straßenprofil der Hauptstraße weist hier eine Fahrbahn von 8,50 m Breite auf, die für zwei Richtungsfahrbahnen (zusammen 6,50 m) und einen Parkstreifen (markierte Stellplätze auf der nördlichen oder südlichen Seite) genutzt wird. Nur bei vollständigem Verzicht auf die (notwendigen) Parkplätze und Umbau der Buskanzel könnten Radfahrstreifen markiert werden. Die (zurückgestellte) Umbauplanung für den Abschnitt zwischen Sander Straße und Odenthaler Straße berücksichtigt Radfahrstreifen, die aber durchgehend nur umsetzbar sind, wenn eine Aufweitung im Engpass Kino/Waatsack erfolgt. Hier wird auf die aktuelle Diskussion zur Planung der Einmündung verwiesen. Kurzfristig sollten aber zumindest vor den Signalanlagen (Einmündungen Sander Straße und Odenthaler Straße) Aufstellbereiche für Fahrradfahrer markiert werden.

Der Freizeitradweg entlang der Strunde wird parallel hierzu über die weniger belasteten Straßen Am Mühlenberg und An der Strunde und im weiteren Verlauf durch den Buchmühlen- und Forumpark zum Stadthaus geführt. Die langfristige Planung sieht im Zuge der Regionale 2010 auch nach dem Vollmühlenweg einen Verlauf entlang der Strunde vor.