

Kurzbericht

Mobilitäts- und Radverkehrskonzept für die Stadt Lüdenscheid



Juni 2025

LK Argus Kassel GmbH

Mobilitäts- und Radverkehrskonzept für die Stadt Lüdenscheid

Kurzbericht Juni 2025

Auftraggeber

Stadt Lüdenscheid

Fachdienst 66 - Verkehrsplanung und -lenkung

Rathausplatz 1

58507 Lüdenscheid

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kontakt@lk-argus-kassel.de

www.lk-argus-kassel.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Volpert

Dipl.-Ing. Dirk Bänfer

Dipl.-Geogr. Holger Heering

Jost-Gerrit Holtgrave, M. Sc

Felix Haak, B. Sc.

Markus Grote, B. Sc.

Kassel, 4. Juni 2025

Inhalt

1	Einleitung und Grundlagen	1
1.1	Zielsetzung	1
1.2	Vorgehensweise zur Erstellung der Konzepte	1
2	Haushaltsbefragung	3
3	Analysephase	4
3.1	Fußverkehr	5
3.2	Radverkehr	6
3.3	Öffentlicher Verkehr	7
3.4	Fließender Kfz-Verkehr	8
3.5	Ruhender Kfz-Verkehr	9
3.6	Wirtschafts- und Güterverkehr	10
3.7	Verknüpfungen (Inter- und Multimodalität)	11
4	Leitbild und Leitziele	12
5	Maßnahmenempfehlungen im Mobilitätskonzept	18
5.1	Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	18
5.1.1	Handlungsfeld – Fußverkehr	18
5.1.2	Handlungsfeld – Radverkehr	19
5.1.3	Handlungsfeld – Öffentlicher Verkehr	19
5.1.4	Handlungsfeld – fließender Verkehr - Straßennetz und - infrastruktur	20
5.1.5	Handlungsfeld – ruhender Verkehr	21
5.1.6	Handlungsfeld – Wirtschaftsverkehr	21
5.1.7	Handlungsfeld – Vernetzung der Verkehrsmittel	22
5.1.8	Handlungsfeld – Mobilitätsmanagement und Kommunikation	22

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

6	Leitprojekte des Mobilitätskonzepts	24
6.1.1	LP 1 Nord-Süd-Fahrradverbindung	24
6.1.2	LP 2 Verkehrsberuhigung Knapper Straße	27
6.1.3	LP 3 Parkraummanagement – „Außen stehen, Innen gehen“	29
6.1.4	LP 4 Dynamisches, digitales Parkleitsystem	32
6.1.5	LP 5 Schülerverkehr	35
7	Umsetzungskonzept Radverkehr	38
7.1	Zielnetzdefinition	38
7.2	Maßnahmenvorschläge	39
7.2.1	Allgemeine Grundsatzmaßnahmen	39
7.2.2	Streckenbezogene Maßnahmen	39
7.2.3	Weitere begleitende Maßnahmen	44
	Abbildungsverzeichnis	45
	Kartenverzeichnis	45

1 Einleitung und Grundlagen

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

1.1 Zielsetzung

Die Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes werden innerhalb der Konzepterstellung gemeinsam mit der Öffentlichkeit und der Politik erarbeitet und fließen in das Leitbild für die zukünftige Mobilität in Lüdenscheid zusammen (Kapitel 4).

Die Zielsetzung des Radverkehrskonzeptes baut auf dem Leitbild auf und vertieft die Ziele des Themenfeldes Radverkehr des Mobilitätskonzeptes. Im Wesentlichen sollen Handlungsempfehlungen zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split¹ auf alltäglichen Wegen ausgearbeitet werden. Als wichtigste Maßnahme dafür wird die Herstellung von sicheren Radwegen betrachtet.

1.2 Vorgehensweise zur Erstellung der Konzepte

Der Erarbeitungsprozess war in eine Haushaltsbefragung, Analysephase und eine Konzeptphase aufgeteilt. Die Haushaltsbefragung diente der Ermittlung von repräsentativen Ergebnissen zum Mobilitätsverhalten der Lüdenscheider Bevölkerung (Modal Split und allgemeines Verkehrsverhalten).

In der Analysephase wurden Grundlagen erhoben und ausgewertet, um den Ausgangszustand der Qualitäten der einzelnen Verkehrsarten bzw. des Radverkehrs in Lüdenscheid zu ermitteln. Sie wurde ergänzt durch Öffentlichkeitsveranstaltungen und eine Online-Beteiligung.

Neben dem regelmäßigen Austausch zwischen der Stadtverwaltung und den Gutachter*innen der LK Argus Kassel GmbH wurden Zwischenstände des Mobilitäts- und Radverkehrskonzeptes in begleitenden Arbeitskreisen der Politik vorgestellt. Die allgemeine Öffentlichkeit wurde durch eine Online-Beteiligung sowie öffentliche Bürgerveranstaltungen in den Erarbeitungsprozess eingebunden. Zudem gab es eine eigens an den Handel und die Wirtschaft gerichtete Beteiligungsveranstaltung vor Ort.

Außerdem erfolgte eine Beteiligung von Jugendlichen durch das Büro Stadtkinder in Kooperation mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und dem Stadtjugendring im Frühjahr 2025.

Der zweite Projektabschnitt befasst sich mit der Konzeptphase, die der Erarbeitung von Maßnahmenempfehlungen und der Entwicklung von Leitprojekten dient und so die Richtung für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Lüdenscheid vorgibt. Der Gesamtprozess der Konzepterstellung wurde von weiteren

¹ Anteil des jeweiligen Verkehrsmittels an den zurückgelegten Wegen.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

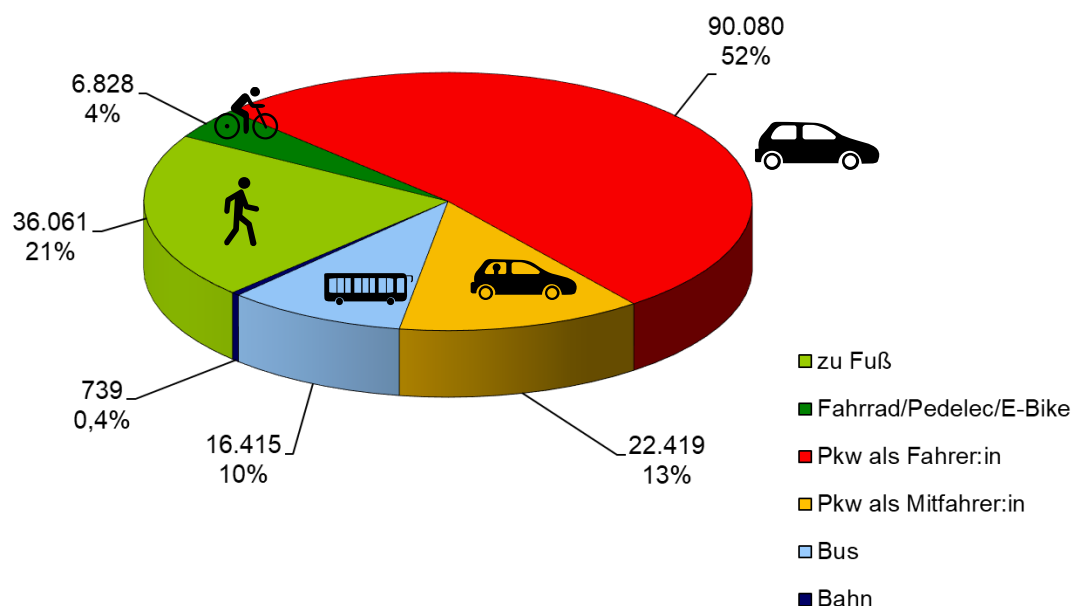
Beteiligungsverfahren begleitet. Darüber hinaus wurde die Politik für die demokratische Legitimation eingebunden.

2 Haushaltsbefragung

Zur Darstellung der heutigen Mobilität in Lüdenscheid sowie als Grundlage für Analysen und Maßnahmen wurde im September 2024 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt. Sie wurde entsprechend den Standards der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte konzipiert und wurde schriftlich-postalisch mit der Möglichkeit einer telefonischen Teilnahme sowie einer ergänzenden Online-Teilnahmemöglichkeit durchgeführt. Abgefragt wurde das Verkehrsverhalten für einen Normalwerkttag (Di-Do) außerhalb von Schulferien und Feiertagen.

Die Kernaussage der Haushaltsbefragung ist die Aufteilung der Wege auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel (Verkehrsmittelwahl / Modal Split). Diese zeigt eine klare Dominanz des Kfz-Verkehr der auf 65% der Wege genutzt wird. Die zweitstärkste Verkehrsart und damit die wichtigste nichtmotorisierte Fortbewegungsart ist der Fußverkehr mit 21%, gefolgt vom ÖPNV mit rund 10%. Der Radverkehr spielt aktuell mit 4% eine untergeordnete Rolle bei der Mobilität der Lüdenscheider Bevölkerung.

● **Abbildung 1:** Modal Split Lüdenscheid



3 Analysephase

Die Analysephase umfasst die Bestandsanalysen für alle relevanten Verkehrsarten in Lüdenscheid und für den Radverkehr insbesondere, im Rahmen des Radverkehrskonzeptes. Die Ergebnisse der Beteiligungen sind ebenfalls Teil der Analysephase.

Die Ergebnisse der Analysen zum Mobilitäts- und Radverkehrskonzept wurden in diversen Terminen vor Ort der Bevölkerung (21.11.2024 und 28.01.25) und der Politik (30.01.2025 AK, 05.03.2025 BVA und 14.05.2025 BVA) vorgestellt. Daher wird in diesem Kurzbericht nur eine kurze Zusammenfassung gegeben.

Die Analysen sind im Hauptbericht ausführlich beschrieben und in Kartendarstellungen verarbeitet. Die Ergebnisse der Analysen wurden mit den Anforderungen abgeglichen und eine Defizitanalyse erstellt.

Die wichtigsten Erkenntnisse aus den Analysen der verschiedenen Verkehrsarten sind zusammenfassend in den folgenden SWOT-Analysen enthalten. Diese zeigen die Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Risiken der untersuchten Verkehrsfelder in Lüdenscheid auf.

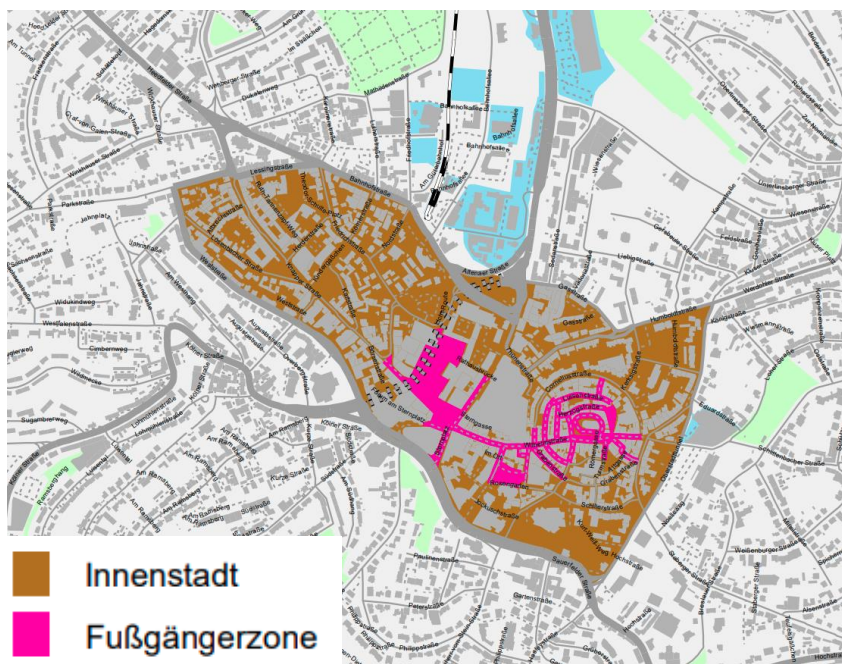
3.1 Fußverkehr

In der Bestandsanalyse wurde die Fußwegeinfrastruktur im Längs- und Querverkehr, Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit entlang des definierten Untersuchungsnetzes erfasst, welches die gesamte Innenstadt (zwischen Weststraße, Sauerfelder Straße, Hochstraße, Werdohler Straße, Humboldtstraße, Thünenstraße, Bahnhofstraße und Lessingstraße), inkl. Zuwegungen umfasst.

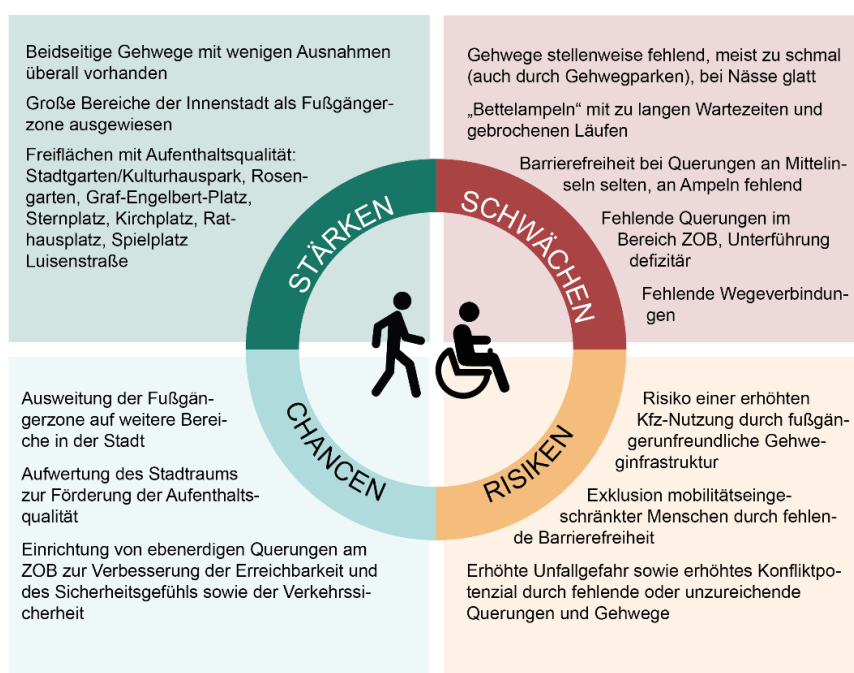
Stadt Lüdenscheid Mobilitäts- und Rad- verkehrskonzept – Kurzbericht

Juni 2025

● **Abbildung 2:** Definition Innenstadt



● **Abbildung 3:** SWOT-Analyse zum Fußverkehr



Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

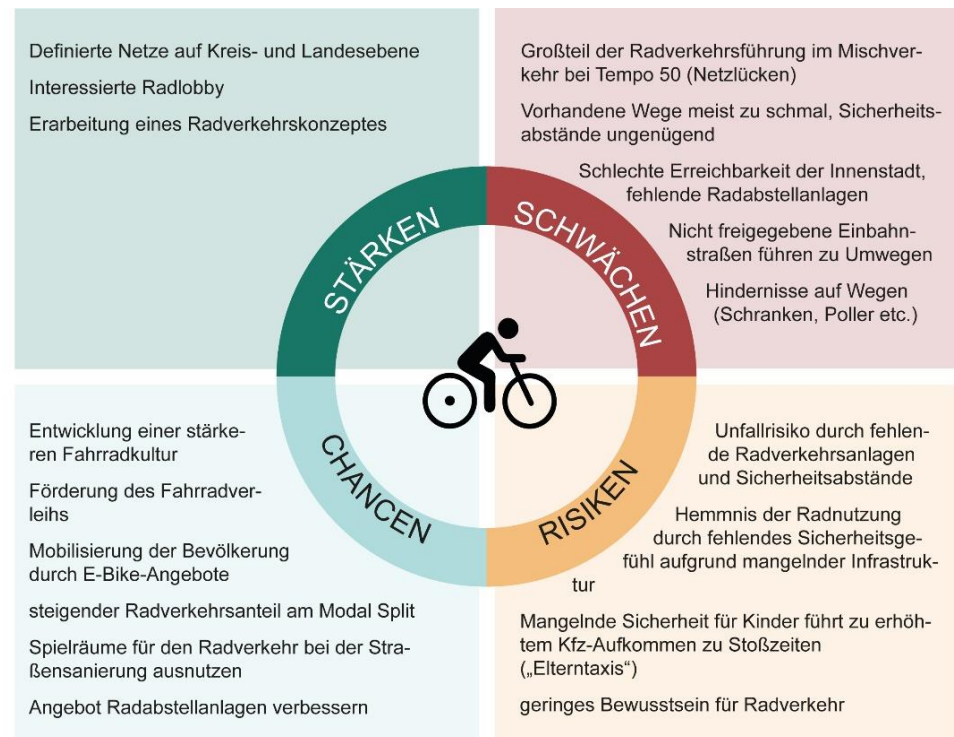
Juni 2025

3.2 Radverkehr

Die Bestandsanalyse für den Radverkehr fand entlang eines Analysenetzes statt. Dabei wurden die Art der Führungsform, die Breite von Radverkehrsanlagen, die Oberflächen, Hindernisse und die Beschilderungen erfasst.

Die daraus abgeleiteten Defizite sind vor allem Netzlücken und zu schmale Radverkehrsanlagen. Den interessierten Radfahrenden fehlt es oft an Akzeptanz im Straßenverkehr. Das große Risiko besteht darin, das Potenzial dieser nachhaltigen Verkehrsart durch mangelnde Förderung nicht auszuschöpfen. Zudem besteht ein Unfallrisiko durch fehlende Radverkehrsanlagen und Sicherheitsabstände.

● **Abbildung 4: SWOT-Analyse zum Radverkehr**



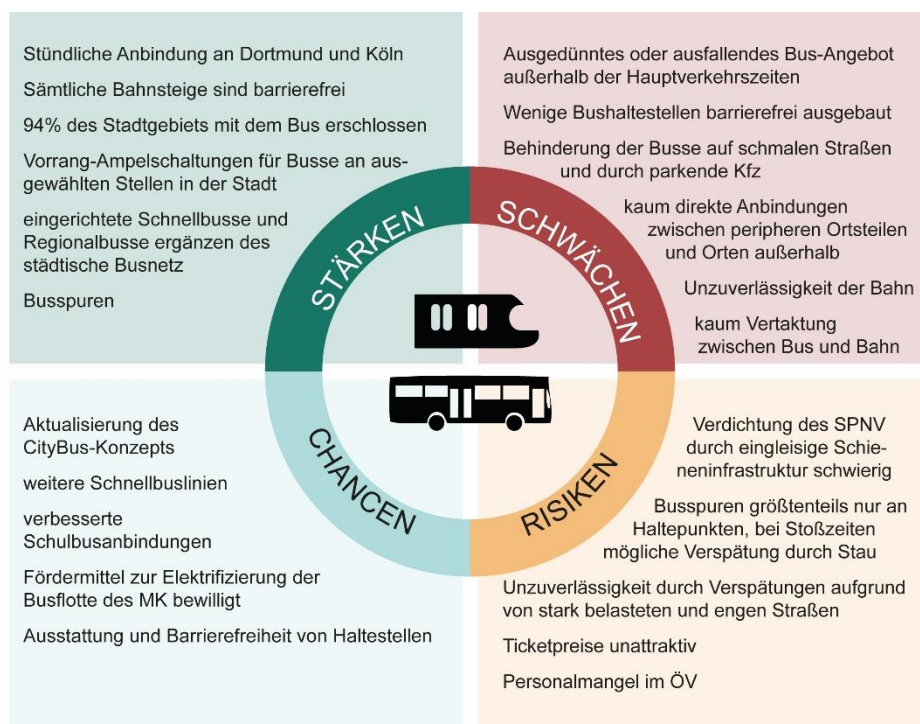
3.3 Öffentlicher Verkehr

Die zusammenfassende SWOT-Analyse des ÖV zeigt, dass es viele Potenziale im Bus- und Bahnverkehr gibt. Jedoch wird der ÖV derzeit von vielen Bürger*innen nicht genutzt und einzelne Aspekte wie Ticketpreise sowie Unzuverlässigkeit der Züge werden negativ wahrgenommen. Es gilt, adäquat mit überlasteten Straßen und zu geringer Fahrbahnbreite umzugehen.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrs-konzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

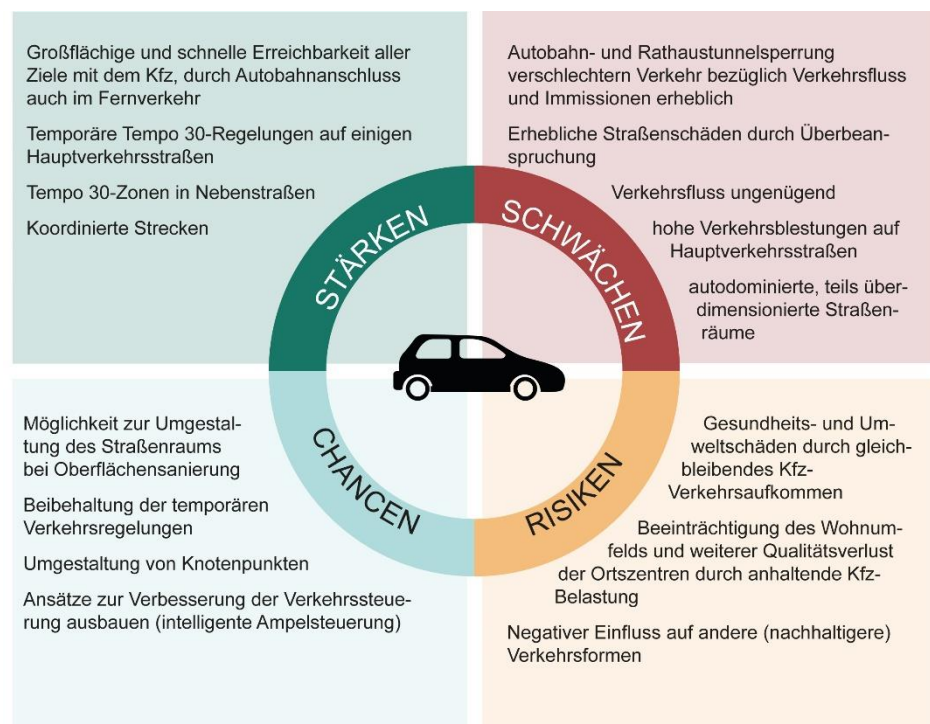
● **Abbildung 5: SWOT-Analyse zum Öffentlichen Verkehr**



3.4 Fließender Kfz-Verkehr

Die Analyse des fließenden Kfz-Verkehrs umfasst die Darstellung des Straßennetzes, die Erschließung der Innenstadt, die Einflüsse durch die aktuellen Straßensperrungen, die Verkehrsorganisation, die Verkehrsbelastung und den Verkehrsfluss. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Erreichbarkeiten im städtischen Straßennetz für den Kfz-Verkehr gut sind. Schwächen gibt es beim Verkehrsfluss und akut durch die bestehenden Straßensperrungen. Der generell hohe Anteil des MIV sorgt für Verkehrsmengen von über 10.000 Kfz/24h auf vielen Straßen².

● **Abbildung 6:** SWOT-Analyse zum fließenden Kfz-Verkehr



² Ab ca. 10.000 Kfz/24h werden bei 50 km/h getrennte Radverkehrsanlagen notwendig. Daher wird der Wert als Anhaltspunkt verwendet.

3.5 Ruhender Kfz-Verkehr

Der ruhende Verkehr umfasst haltende und parkende Kfz.

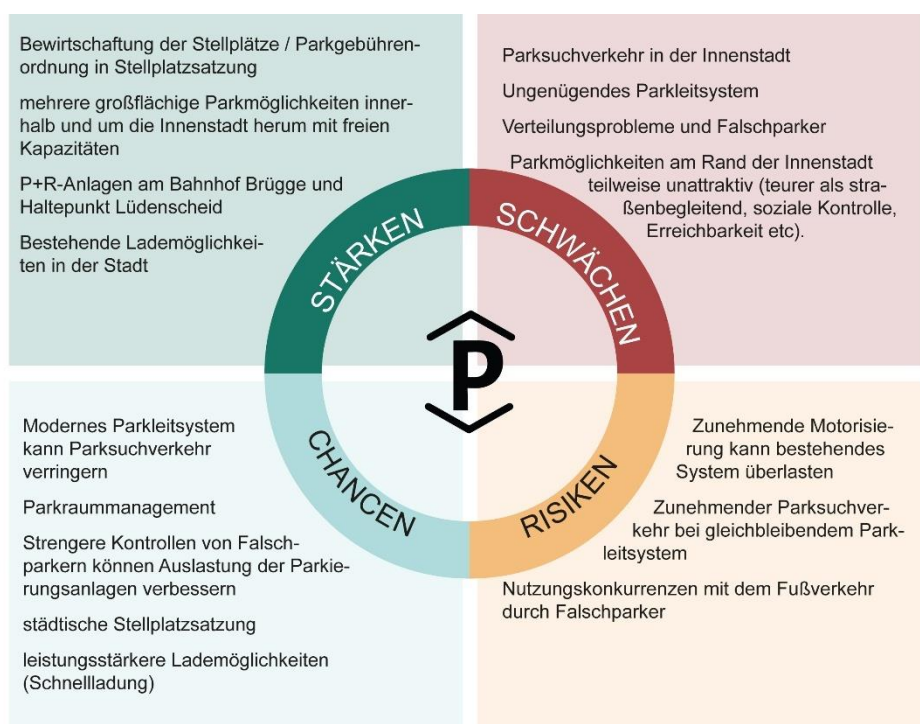
Die Bestandsanalyse des ruhenden Verkehrs bezieht sich auf die Erhebung und Analyse des Parkraumangebots in der Innenstadt (vorliegende Untersuchung) und Betrachtung der Parkgebühren und Ladeinfrastruktur.

Eine differenzierte Betrachtung des ruhenden Verkehrs zeigt, dass ausreichend Parkraum vorhanden ist, dieser aber neu geordnet werden muss, um punktuelle Überlastungen auszugleichen und Raum für andere Nutzungen zu schaffen.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrs-konzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

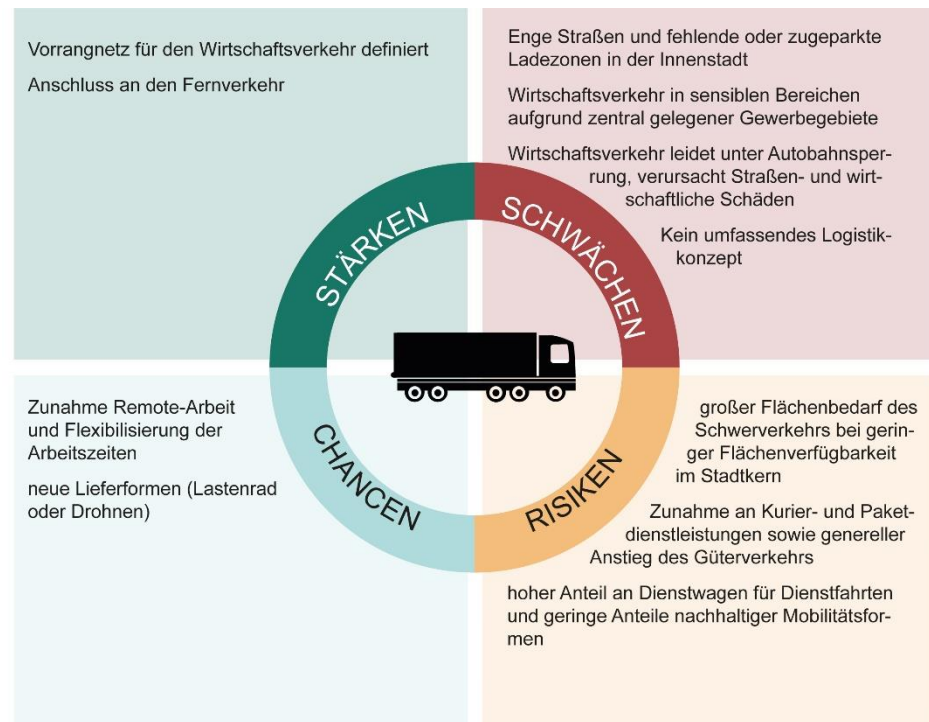
● **Abbildung 7: SWOT-Analyse zum ruhenden Kfz-Verkehr**



3.6 Wirtschafts- und Güterverkehr

Beim Wirtschaftsverkehr bestehen zum Teil ähnliche Probleme wie beim fließenden Kfz-Verkehr. Hinzu kommen Schwächen beim Liefern und Laden sowie eine geringe Flächenverfügbarkeit im Stadtkern.

● **Abbildung 8: SWOT-Analyse zum Wirtschafts- und Güterverkehr**



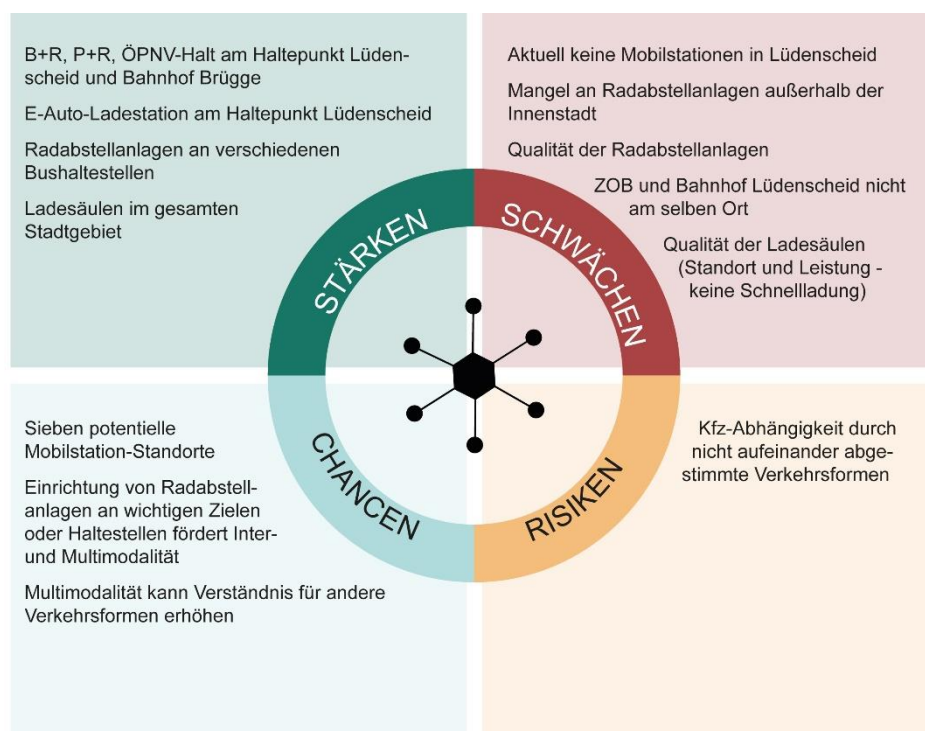
3.7 Verknüpfungen (Inter- und Multimodalität)

Verknüpfungen bestehen derzeit hauptsächlich an den Bahnhöfen Lüdenscheid und Brügge. Um die Intermodalität weiter zu fördern, gilt es vorhandene Potenziale zur Errichtung von Mobilstationen und Radabstellanlagen zu nutzen.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrs-konzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

● **Abbildung 9: SWOT-Analyse zu Verknüpfungen**



Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

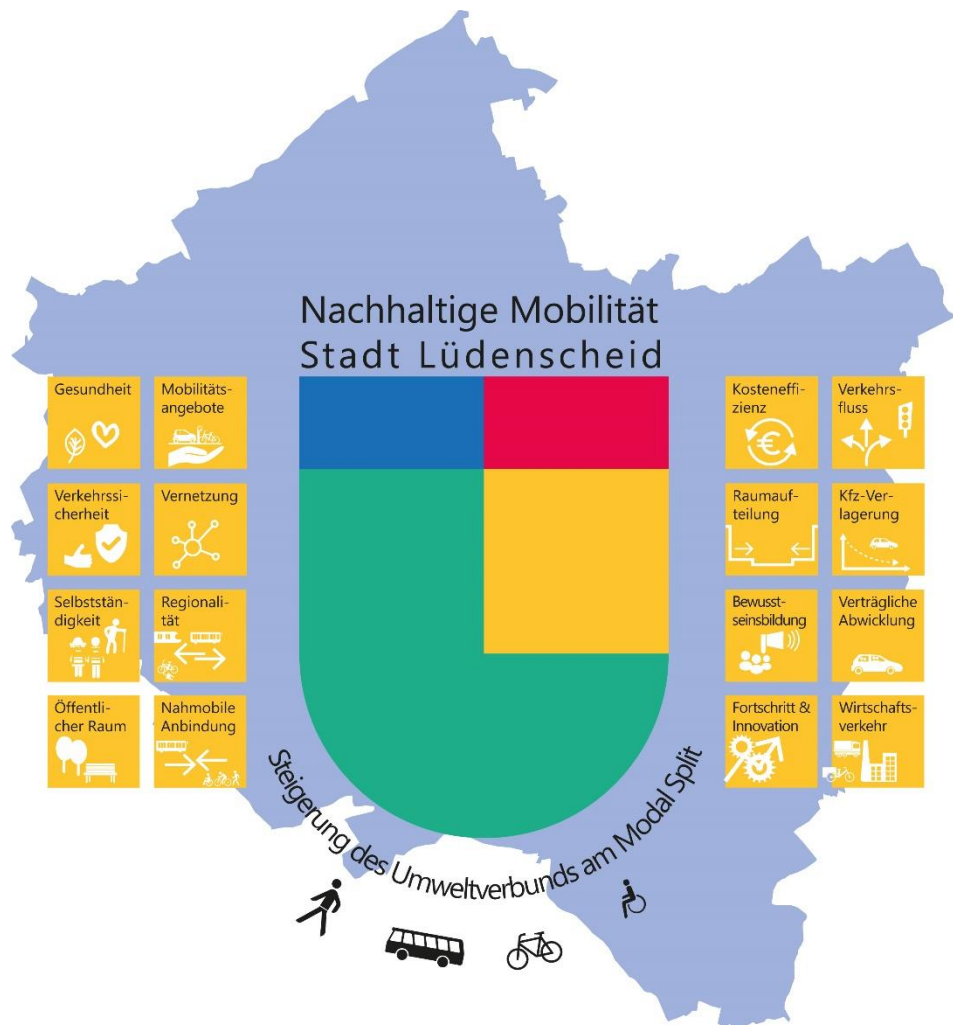
Juni 2025

4 Leitbild und Leitziele

Das Leitbild der nachhaltigen Mobilität fungiert als übergreifender Rahmen der Mobilitätsentwicklung in Lüdenscheid in den nächsten Jahren und berücksichtigt die zukünftigen Trends (Bevölkerungsabnahme, Fahrzeugvielfalt, Motorisierung etc.). Die übergeordnete Zielsetzung des Leitbildes ist die Steigerung des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split.

Als Ausgangsbasis für die Leitbilddefinition in Lüdenscheid dient die 2021 vom Rat der Stadt Lüdenscheid beschlossene Nachhaltigkeitsstrategie³. Auf Basis der Nachhaltigkeitsstrategie wird als Leitbild für die Stadt Lüdenscheid „Nachhaltige Mobilität“ festgelegt. Das Leitbild des Mobilitätskonzepts fußt dabei auf der Nachhaltigkeitsstrategie, übernimmt aber nicht die konkreten operativen Ziele gleichlautend.

- **Abbildung 10:** Leitbild Nachhaltige Mobilität Stadt Lüdenscheid



³ Stadt Lüdenscheid, LAG 21 NRW (2021): Nachhaltigkeitsstrategie Stadt Lüdenscheid

Das Leitbild mit der übergeordneten Zielsetzung wird in Leitzielen konkretisiert. Alle Leitziele sind daraufhin ausgerichtet eine nachhaltige Mobilität in Lüdenscheid zu entwickeln. Dabei werden die vielfältigen Aspekte, die von dem Leitbild ausgehen, berücksichtigt. So sollen mit umfassenden Zielsetzungen die strategischen Weichen für die angestrebte Verkehrswende gestellt werden.

Die Leitziele gliedern sich in 4 Kategorien mit jeweils 4 Zielen. Sie sind im Folgenden kurz beschrieben.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

Lebenswerte Stadt

Förderung der Gesundheit und Reduzierung von Emissionen

Gesundheit



Gesundheit ist essenziell für das Wohlbefinden der Menschen. Sie kann zum einen durch die Stärkung aktiver Mobilitätsformen gefördert werden, zum anderen durch die Minimierung von Luft- und Lärmbelastungen. Daher sind verkehrsbedingte Emissionen stark zu reduzieren, wobei die Minderung von Treibhausgasen gleichzeitig einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Entschärfung von Nutzungskonflikten

Verkehrssicherheit



Verschiedene Verkehrsmittel haben unterschiedliche Ansprüche an den Straßenraum. Ziel ist es, Nutzungskonflikte zu entschärfen und demnach die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Die „Vision Zero“ (keine Verkehrstoten und Schwerverletzten) ist dabei Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.

Förderung der selbstständigen Mobilität

Selbstständigkeit



Um die selbstständige Mobilität von Senior*innen, mobilitätseingeschränkten Menschen sowie Kindern und Jugendlichen zu fördern und die Teilhabe aller Gruppen am öffentlichen Leben zu erhalten, ist eine gut ausgestattete und barrierefreie Infrastruktur bereitzustellen. Hierbei muss bei zukünftigen Planungen verstärkt auf Aspekte wie Barrierefreiheit, sichere Querungsmöglichkeiten und eine möglichst separate Führung vom Fuß- und Radverkehr geachtet werden. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Erhöhung der Schulwegsicherheit.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

Attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raumes

Öffentli-
cher Raum



Eine attraktive Gestaltung von Straßenräumen unter Berücksichtigung der Ansprüche verschiedener Nutzergruppen laden zum Flanieren, zum Aufenthalt und zu Sport und Spiel ein. Um die nachhaltige Mobilität zu fördern und die Aufenthalts- und Umweltqualität zu erhöhen, sollen die Straßenräume in Lüdenscheid attraktiver gestaltet werden. Bei der Umgestaltung von Straßenräumen sind zudem weitere Aspekte wie städtebauliche Integration, Begrünung, Sitzmöglichkeiten und Spielelemente mitzudenken.

Erreichbarkeit im Umweltverbund

Erweiterung der Mobilitätsangebote

Mobilitäts-
angebote



Für eine möglichst breite gesellschaftliche Teilhabe muss eine Ausweitung der Mobilitätsangebote stattfinden. Dazu soll neuen Verkehrsarten und Verkehrsdienstleistungen (E-Bike, Cargo-Bike, Ride-Sharing) die Möglichkeit eingeräumt werden, am städtischen Verkehr teilzunehmen.

Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel

Vernetzung



Die unterschiedlichen Verkehrsmittelangebote in Lüdenscheid sollen zukünftig besser miteinander vernetzt werden. Angestrebtes Ziel ist die Bündelung von flexibel nutzbaren Mobilitätsangeboten, um unterschiedliche Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege nutzen und miteinander kombinieren zu können. Hierbei kommt es insbesondere auf die Verfügbarkeit und Flexibilität an zentralen Orten der Stadt sowie wichtigen Umsteigepunkten an.

Stärkung der regionalen Erreichbarkeit

Regionali-
tät



Um die regionale Erreichbarkeit des Stadtzentrums aus umliegenden Gemeinden zu stärken, sind gut ausgebaute und komfortable Direktverbindungen des Umweltverbundes notwendig. Die Fuß-, Radverkehrs- und ÖPNV-Netze müssen dafür durch höherwertige und direkte Achsen ergänzt werden. Die vorhandenen Infrastrukturen und Verbindungen sollen überprüft und nach Möglichkeit verbessert werden.

Verbesserung der nahmobilen Anbindung

Nahmobile
Anbindung



Zur Verbesserung der nahmobilen Anbindung an die Kernstadt und zwischen den Ortsteilen bedarf es einer Optimierung des bestehenden Fuß-, Radverkehrs- und ÖPNV-Netzes. Die vorhandene Infrastruktur sowie Verbindungen sollen überprüft und nach Möglichkeit verbessert werden. Außerdem muss die

Qualität der Haltestellen (u. a. hinsichtlich der Barrierefreiheit und Ausstattung) weiter ausgebaut werden.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

Planung, Digitalisierung und Kommunikation

Kosteneffizienz der Infrastruktur und Kostenwahrheit der Verkehrsträger

Kosteneffizienz



Hinter dem Leitziel Kosteneffizienz verbirgt sich der Ansatz, dass Investitionskosten den Folgekosten gegenübergestellt werden. Teil von einem zukunftsorientierten Verkehr ist eine langfristige Finanzierung und eine ganzheitliche Betrachtung von Investitionen und Infrastruktur über den gesamten Lebenszyklus. Dabei müssen sowohl die initialen Investitionskosten, die langjährigen Betriebs- und Instandhaltungskosten und die Rückbaukosten von Infrastruktur mit dem zu erwartenden gesellschaftlichen Nutzen gegenübergestellt werden. Ein Anwachsen des Sanierungs- und Investitionsstaus auf Kosten von der zukünftigen Bevölkerung Lüdenscheids ist zu vermeiden.

Anpassung der Raumaufteilung zur effizienten Nutzung der Infrastruktur

Raumaufteilung



Durch die Verdichtung der Städte erhöht sich der Druck auf den öffentlichen Raum. Deswegen müssen Räume durch multifunktionale und zukunftssichere Gestaltung effizienter genutzt werden. Infrastrukturen mit dem höchsten Nutzen für die Allgemeinheit gilt es zu priorisieren.

Förderung der Bewusstseinsbildung über Kommunikation und Partizipation

Bewusstseinsbildung



Zur Schaffung von öffentlicher Akzeptanz und Einbringung von eignen Bedürfnissen muss die Stadtbevölkerung durch Beteiligungs- und Informationsmaßnahmen in die Planung und Umsetzung der städtischen Mobilitätsgestaltung involviert werden. Dazu sind Möglichkeiten der Partizipation und Kommunikation nötig, auch um den Austausch der verschiedenen Stakeholder, Stadtöffentlichkeit, Verwaltung, Politik und Mobilitätsmanagement zu ermöglichen. Darüber hinaus bedarf es auf Ebene der Verwaltung und Politik einer Schärfung des Bewusstseins für die Belange der nachhaltigen Verkehrsarten, um diese im täglichen Handeln stets mitzudenken.

Neben der direkten Ansprache von verkehrlichen Problemen, sind Lösungen auf verkehrssteuernder Ebene (Mobilitätsmanagement) einzubeziehen.

Nutzung fortschrittlicher und innovativer Mobilitätslösungen

Fortschritt & Innovation



Für eine nachhaltige Ausrichtung des Verkehrssystems sollen moderne Mobilitätslösungen gefördert werden. Ziel ist es, den Anteil sparsamer Fahrzeuge und alternativer Antriebe zu erhöhen – sowohl im MIV als auch im öffentlichen und Wirtschaftsverkehr. Ebenso soll die fortschreitende Digitalisierung genutzt werden, um Verkehrsarten besser zu verknüpfen sowie zugänglicher, effizienter und flexibler zu gestalten. Darüber hinaus sollen Sharing-Angebote etabliert werden.

Stadtverträglicher Verkehr

Verbesserung des Verkehrsflusses

Verkehrsfluss



Für eine zügige und komfortable Fortbewegung aller Verkehrsteilnehmer*innen soll der Verkehrsfluss für alle Verkehrsarten (Fuß-, Radverkehr, ÖPNV, MIV) verbessert werden. Kapazitätsprobleme auf Strecken und an Knotenpunkten im Verkehrsnetz sollen reduziert werden, um Wartezeiten und Staus zu mindern. Eine bedarfsgerechte, leistungsfähige Infrastruktur wird angestrebt, die auch die bauliche Ertüchtigung von Straßen einschließt.

Verlagerung vermeidbarer Kfz-Fahrten

Kfz-Verlagerung



Um die negativen externalisierten Effekte des Kfz-Verkehr zu minimieren, müssen insgesamt weniger Wege mit dem Kfz zurückgelegt werden. Dazu gehört nicht nur die Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsmittel, sondern auch Möglichkeiten zu bieten, Wegelängen zu reduzieren, z.B. durch die Bereitstellung von Gütern des täglichen Bedarfs in der unmittelbaren Umgebung zum Wohnort, damit Wege unabhängig vom Kfz zurückgelegt werden können.

Die Vermeidung von Wegen generell, z.B. durch die Erhöhung der Remote-Arbeitsangebote fällt ebenso darunter.

Stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs

Verträgliche Abwicklung



Insgesamt soll der Kfz-Verkehr durch Vermeidung und Verlagerung reduziert werden. Für eine umweltverträgliche Abwicklung der verbleibenden Fahrten sind Wege zu bündeln. Das Angebot für den ruhenden Verkehr soll neu geordnet, angepasst und kommuniziert werden. Darüber hinaus sollen Maßnahmen der Verkehrsberuhigung angewendet werden, um eine ausgewogene Berücksichtigung verschiedener Nutzungsansprüche zu gewährleisten.

Gestaltung eines zukunftsfähigen Wirtschaftsverkehrs

Wirtschafts- verkehr



Wirtschaftsverkehre sind ein wesentlicher Bestandteil des Verkehrssystems und als solche zukunftsfähig zu gestalten. Dabei geht es um effiziente Produktions- und Transportketten und die Bündelung von Fahrten. Gleichzeitig sind die Erreichbarkeiten relevanter Ziele sicher zu stellen und aktuelle Herausforderungen wie wachsende Lieferverkehre zu bewältigen. Pendlerverkehre und Dienstfahrten sollen – wo möglich – vermieden und vom MIV auf den Umweltverbund verlagert werden.

Das Leitbild und die Leitziele wurden in der BVA-Sitzung am 4. März 2025 beschlossen.

Anschließend wurden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes drei verschiedene Mobilitätsszenarien betrachtet, die unterschiedliche Herangehensweisen und Handlungsspielräume für die Erreichung der Leitziele aufzeigen. Je nach Szenario ergeben sich unterschiedliche Potenziale und Herausforderungen.

Aus den drei Szenarien wurde ein Zielszenario entwickelt, das die bestmöglichen Handlungsoptionen für die Stadt Lüdenscheid integriert. Das Zielszenario ist die Grundlage für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und stellt den Rahmen für konkrete Maßnahmenempfehlungen im Sinne der Leitziele.

Stadt Lüdenscheid **Mobilitäts- und Rad- verkehrskonzept – Kurzbericht**

Juni 2025

5 Maßnahmenempfehlungen im Mobilitätskonzept

Um die Leitziele des Leitbilds „nachhaltigen Mobilität“ in das alltägliche Verwaltungshandeln zu integrieren, werden in der Folge Maßnahmenempfehlungen ausgearbeitet, die auf die Erreichung der Leitziele hinwirken.

Die Empfehlungen werden für die einzelnen untersuchten Verkehrsarten (Handlungsfelder) ausgearbeitet.

5.1 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

5.1.1 Handlungsfeld – Fußverkehr

Handlungsfeld – Fußverkehr		
Nr.	Maßnahmen	Konkretisierung
F1	Schaffung von alltags- tauglichen und sicheren Fußwegeverbindungen im Fußwegenetz	Netzdefinition und Ausbau von Gehwe- gen in der gesamten Innenstadt, Ober- flächensanierung (glatte Oberflächen)
F2	Ausweitung und Verbes- serung von Querungsan- lagen	Aus- und Neubau von Querungsanla- gen (inkl. LSA-Wartezeiten und Anfor- derung)
F3	Verbesserung der Barrie- refreiheit	Aus- und Umbau nach Barrierefrei- heitsgrundsätzen (Bordabsenkungen, Sichtbeziehungen), Freihalten von Gehweg von parkenden Kfz, Gehweg- vorstreckungen, Gehwegüberfahrten
F4	Steigerung der Aufent- haltsqualität	Maßnahmen der Stadtgestaltung (flä- chendeckende Einrichtung Stadtmöb- lierung, Etablierung einer besseren Be- leuchtung und kleinteilige Spielange- bote)
F5	Gestaltung des öffentli- chen Raums	Öffentliche Sanitäranlagen, Trinkbrun- nen, Vegetation

5.1.2 Handlungsfeld – Radverkehr

Stadt Lüdenschied
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

Handlungsfeld – Radverkehr		
Nr.	Maßnahmen	Konkretisierung
R1	Schaffung von alltags- tauglicher Radverkehrsinf- rastruktur im Radzielnetz	Aus- und Neubau, und Optimierung von Radverkehrsanlagen (Radfahr- streifen, Schutzstreifen, Fahrradstra- ßen)
R2	Sichere Radverkehrsfüh- rung in Kreuzungs- und Querungsbereichen	ARAS, Vorlaufgrün, Haltlinien, Vorbei- fahrtstreifen, Aufpflasterungen, intelli- gente Ampelschaltung (Grüne Welle für Rad, Grün bei Regen etc.), Rad- wegenden
R3	Ausbau der Radabstellan- lagen und Ladeinfrastruk- tur	Vorschläge zu Radabstellanlagen und Ladeinfrastruktur
R4	Fahrradverleihsystem	Einrichtung eines Fahrradverleihsys- tem
R5	Maßnahmen für ein bes- seres Miteinander (in Fahrradstraßen oder FGZ)	z.B. Informationen über Regelungen in Fahrradstraßen, Bewerbung eines Mit- einanders

5.1.3 Handlungsfeld – Öffentlicher Verkehr

Handlungsfeld – Öffentlicher Verkehr		
Nr.	Maßnahmen	Konkretisierung
Ö1	Erweiterung des Schnell- busangebotes	mehr Schnellbusanbindungen
Ö2	Direktverbindungen in Stadtbezirke	Verbesserung der Erschließung und Bedienungshäufigkeit einzelner Stadt- bereiche
Ö3	Citybus-Konzept	Verfolgung und Umsetzung des Ci- tybus-Konzeptes

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

Handlungsfeld – Öffentlicher Verkehr		
Nr.	Maßnahmen	Konkretisierung
Ö4	Fahrplananpassung, Anschlusspriorität und Übergangszeiten	Anpassung von Fahrplänen mit Fokus auf Anschlussverbindungen und Übergangszeiten
Ö5	Haltstellenausstattung verbessern	Wartehäuschen und digitale Infos, Barrierefreiheit
Ö6	Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV	Busspuren, Busampeln, Kaphaltestellen
Ö7	Prüfung differenzierter Bedienungsformen	Angebotserweiterungen vor allen in Schwachlastzeiten durch Rufbusse, Anrufsammeltaxis oder Bürgerbusse etc.

5.1.4 Handlungsfeld – fließender Verkehr - Straßennetz und -infrastruktur

Handlungsfeld – fließender Verkehr - Straßennetz und -infrastruktur		
Nr.	Maßnahmen	Konkretisierung
S1	LSA-Steuerung und Verkehrsfluss	Koordination, Grüne Welle, unter Beachtung der Anforderungen Fuß und Rad, Kreisverkehre, KI gestützte Ampelschaltungen (Integration von Smart-City)
S2	Reduzierung von Kfz-Wege durch Stadtplanung (+Mobilitätskonzepte)	Berücksichtigung des Konzepts der kurzen Wege bei der Entwicklung von Stadtquartieren, Erstellung von Mobilitätskonzepten bei Quartiersplanungen
S3	Verkehrslenkung	Geschwindigkeiten (-konzepte), Anlieger, Einbahnstraßen etc.

5.1.5 Handlungsfeld – ruhender Verkehr

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

Handlungsfeld – ruhender Verkehr		
Nr.	Maßnahmen	Konkretisierung
P1	Parkleitsystem	Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems und Einbindung in digitale Angebote (siehe P2)
P2	Digitales Parkraumangebot	Einrichtung einer APP zum Bezahlen, Anzeigen von freien Parkplätzen
P3	außen stehen, innen gehen	Parkangebote im Umfeld um die Innenstadt herum oder am Stadteingang (Mobilstationen)
P4	Verbessern und Ausbauen der Ladeinfrastruktur	Schnellladesäulen
P5	Umwandlung von Parkplätzen	Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität oder Anlage von Radabstellanlagen, evtl. Platz für Querungsanlagen
P6	Anpassung der Parkgebühren und Bewirtschaftungsformen	Kontrollen, ggf. Bewohnerparken, Parkzeitregelungen
P7	Schaffung eines qualitativen Parkraumangebotes	Aufwertung bestehender Parkpaletten und Parkhäuser, ggf. Ersatzneubau

5.1.6 Handlungsfeld – Wirtschaftsverkehr

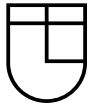
Handlungsfeld – Wirtschaftsverkehr		
Nr.	Maßnahmen	Konkretisierung
W1	Schaffung von Liefer- und Ladezonen	Einrichtung von Liefer- und Ladezonen in der Innenstadt
W2	City-Logistik / "letzte Meile" (dezentrale Lagerstätten und E-Fahrzeuge/Lastenrad)	Citylogistik mit Umladehubs und Verteilung der Güter per E-Mobilen und / oder Lastenräder

5.1.7 Handlungsfeld – Vernetzung der Verkehrsmittel

Handlungsfeld – Vernetzung der Verkehrsmittel		
Nr.	Maßnahmen	Konkretisierung
V1	Prüfung der Etablierung von Sharing-Angeboten	Kfz-Sharing, Bike-Sharing
V2	Einrichtung eines stadtweiten Netzes an intermodalen Verknüpfungspunkten	Mobilstationen

5.1.8 Handlungsfeld –Mobilitätsmanagement und Kommunikation

Handlungsfeld –Mobilitätsmanagement und Kommunikation		
Nr.	Maßnahmen	Konkretisierung
M1	Öffentlichkeitsarbeit	Aktionstage (E-Bike-Probefahrten), Neubürgerpaket mit ÖV-Ticket
M2	Durchführung von Mobilitätsschulungen	zielgruppenorientierte Schulungen (Fahrradtraining/-prüfung in Schulen, Mobilitätstraining für Senior*innen, Schulungen für Blinde und Sehbehinderte
M3	AK Nahmobilität	Beteiligung von interessierten Bürger*innen bei der Problemerkennung und Maßnahmenfestlegung, ggf. Mängelmelder
M4	Schulisches Mobilitätsmanagement	Walking-Bus, Bicibus, Schulwegepläne, Radabstellanlagen an Schulen, Projektstage, Elternhaltestellen, Schulstraßen
M5	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Duschen, Radabstellanlagen, Diensträder, Lademöglichkeiten, Shuttlebusse, Jobticket



Handlungsfeld –Mobilitätsmanagement und Kommunikation		
Nr.	Maßnahmen	Konkretisierung
M6	Kommunales Mobilitätsmanagement	Vorbild, Mobilitätsberatung, Ansprache Dritter, Etablierung des Nachhaltigkeitsgedanken in der täglichen Arbeit (Strukturwende in Verwaltung) Implementierung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Radverkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

6 Leitprojekte des Mobilitätskonzepts

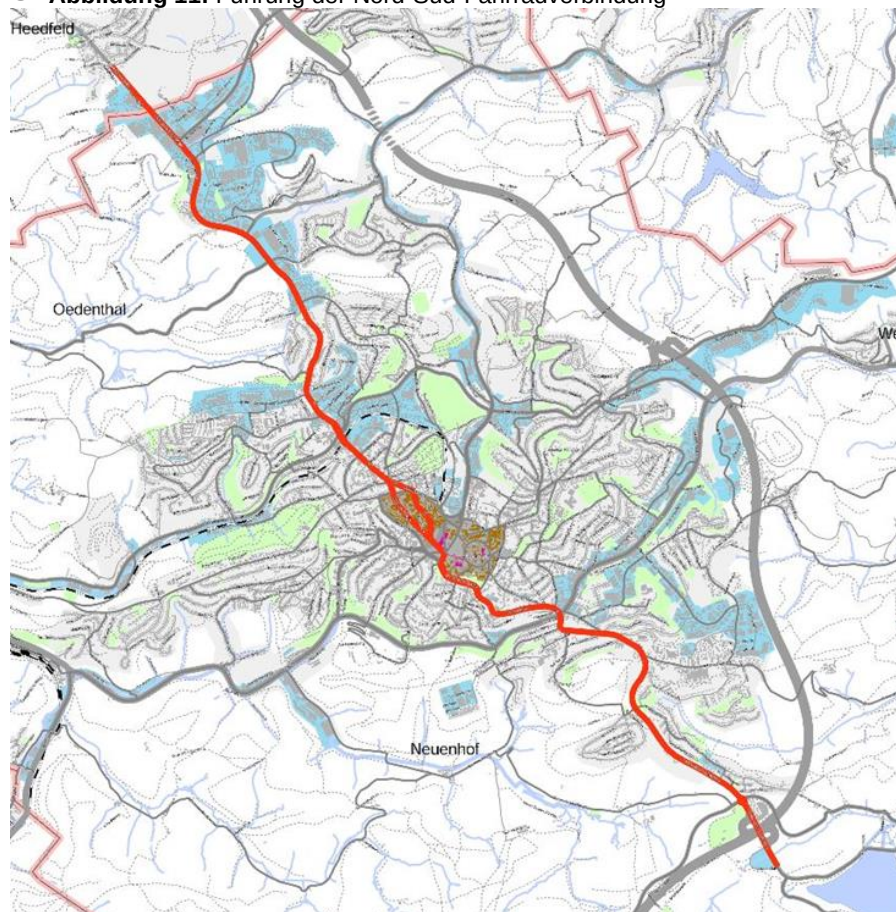
Neben den grundlegenden Maßnahmenvorschlägen in den Handlungsfeldern wurden fünf Leitprojekte ausgewählt, die eine möglichst große Initialwirkung für zukünftige Entwicklungen in entsprechenden Bereichen erzielen können und einen großen Nutzen entfalten.

Die Projekte sollen die Weichenstellung für die Verkehrsentwicklung der nächsten Jahre darstellen.

6.1.1 LP 1 Nord-Süd-Fahrradverbindung

Nord-Süd-Fahrradverbindung					
Priorität	★★★	Zeitraumen	🕒🕒	Kosten	€€€
Akteure	Stadt Lüdenscheid, Straßen.NRW				
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien: Nahmobilität, Nachhaltige städtische Mobilität; Richtlinie zur Bundesförderung kommunaler Klimaschutz				
Projektbeschreibung					

● **Abbildung 11:** Führung der Nord-Süd-Fahrradverbindung



Anlass:

Aus der Bestandsanalyse im Rahmen des Mobilitätskonzeptes, des Radverkehrskonzeptes und der Bürgerbeteiligung, lassen sich schlechte Rahmenbedingungen für den Radverkehr, vor allem in Form von fehlender Radinfrastruktur, konstatieren, die nur unter enormen Anstrengungen gesamtstädtisch angegangen werden können. Daher soll durch das Leitprojekt 1 im Bereich des Radverkehrs ein wesentlicher Beitrag zu einer langfristigen Radverkehrsförderung in Lüdenscheid gestartet werden. Das Leitprojekt wurde so gewählt, dass die Entwicklung dieser Route bereits einen großen gesamtstädtischen Nutzen aufweist. Die Route bzw. Teilabschnitte der Route schaffen ein Radverkehrsangebot für viele Radfahrende auf ihren alltäglichen Wegen.

Ausgangssituation:

In Lüdenscheid gibt es kaum Radverkehrsanlagen. Auf den Hauptstraßen teilen sich der Kfz- und Radverkehr dieselben Flächen, was entsprechende Konflikte hervorruft. Auch die Führung auf den Gehwegen wird kritisch beurteilt. Die Erreichbarkeit von Zielen auf adäquaten Führungen ist kaum gegeben

Ziel:

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen und um langfristig ein Gesamtradnetz in Lüdenscheid zu entwickeln, soll zunächst auf einer zentralen Achse von Norden nach Süden eine möglichst lückenlose Radverbindung geschaffen werden. Dort können Ziele und damit Verkehre gebündelt werden und schafft daher einen hohen Nutzen für viele Bürger*innen.

Verlaufs- und Maßnahmenvorschläge:

Die vorgeschlagene Route führt vom Hülscheider Baum über die Heedfelder Landstraße, die Knapper Straße/Friedrichstraße (ggf. Prüfung der Alternativroute Weststraße), das Sauerfeld, Hochstraße und die Herscheider Landstraße bis zur Verse. Für die Umsetzung einer Nord-Süd-Fahrradverbindung sind im Verlauf der vorgeschlagenen Route verschiedene Maßnahmen vorzunehmen. Vorschläge hierzu sind im Radverkehrskonzept enthalten. Zur abschließenden Bewertung der Maßnahmenvorschläge hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen sind in der Folge detaillierte Planungen und Untersuchungen erforderlich. Das Leitprojekt versteht sich daher als Prüfauftrag an die Verwaltung, in dessen Kontext Detailplanungen für Radverkehrsanlagen zur Realisierung der Nord-Süd-Achse zu entwickeln und deren Auswirkungen zu untersuchen sind. Hierbei ist eine leistungsfähige Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs sicherzustellen.

Grundsätze:

Da es sich bei der Nord-Süd-Verbindung um eine Radhaupttroute handelt, sollte ein möglichst hochwertiger und einheitlicher Standard zur Führung des Radverkehrs gefunden werden. Dies stärkt die Erkennbarkeit der Verbindung im städtischen Kontext und fördert die Nutzung über längere Strecken. Aus diesem Grund sollten folgende Standards möglichst durchgängig eingehalten werden:

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

- Separation auf Hauptstraßen
- Bevorrechtigung des Radverkehrs auf Nebenstraßen
- Hochwertiger Ausbaustandard (Asphalteindeckung, Beleuchtung, mindestens Regelbreiten der ERA oder darüber hinaus)
- Komfortable Querungen (bevorrechtigt gegenüber Nebenstraßen / LSA mit vorgezogenen Haltlinien, Vorlaufgrün etc.)

Umsetzungsbausteine

- Entwurf / Detailplanungen der Verkehrsanlagen inklusive Wirkungsabschätzung der Maßnahmen
- Abstimmung der Maßnahmen des Leitprojektes mit Straßen.NRW (wo betroffen)
- Beschilderung und Markierung zur Erkennbarkeit als zusammenhängende Radroute
- Pflege des Radnetzes (Winterdienst, Unterbinden von Falschparken)

Abhängigkeiten, Zielwiderspruch, Synergien

- Abhängigkeit von der konkreten Umsetzung der Straßensanierung durch Straßen.NRW
- Detaillösungen für alle Bereiche
- Lage auf Vorrangrouten anderer Verkehrsarten

6.1.2 LP 2 Verkehrsberuhigung Knapper Straße

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

Verkehrsberuhigung Knapper Straße					
Priorität	★★★	Zeitraumen	🕒	Kosten	€€
Akteure	Stadt Lüdenscheid, LSM / WKL, SEG, „Wir für Lüdenscheid“ / Interessenverbände				
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien: Nahmobilität, Nachhaltige städtische Mobilität; Richtlinie zur Bundesförderung kommunaler Klimaschutz				
Projektbeschreibung					

Anlass:

Über die Bürgerbeteiligung wurden die Wünsche Förderung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung des Radverkehrs und Verkehrsberuhigung in die Knapper Straße geäußert. Mit dem Leitprojekt soll zudem dem Prüfauftrag aus der Nachhaltigkeitsstrategie Rechnung getragen werden. In Hinblick auf die Leitziele des Konzeptes werden die „lebenswerte Stadt“, „Planung, Digitalisierung und Kommunikation“ und „stadtverträglicher Verkehr“ adressiert.

Ausgangssituation:

Die Knapper Straße zeichnet sich durch kleine Geschäfte im Einzelhandels- und Dienstleistungssektor aus. Seit einigen Jahren ist sie durch zunehmenden Leerstand geprägt. Gleichzeitig wird die Aufenthaltsqualität durch Durchgangs- und Parksuchverkehr und fehlende Aufenthaltsbereichen gemindert.

Ziel:

Die Vermeidung des Kfz-Durchgangsverkehrs erhöht die Aufenthaltsqualität und verbessert die Erreichbarkeit im Nahbereich.

Maßnahmenvorschläge:

Der motorisierte **Durchgangsverkehr** soll **reduziert** werden. Dies ist z.B. durch die Anpassung der Verkehrsführung oder der Installation eines Modalfilters (offen für den Fuß-, Rad-, und Busverkehr) auf der Knapper Straße zwischen Herderstraße und Lösenbacher Straße möglich. Dazu kommen elektrische Poller, Schranken oder aufgedübte, von Bussen überfahrbare Leitborde infrage. Beschilderungslösungen sind zumeist weniger effektiv. Die Erreichbarkeit der Ziele in der Knapper Straße bleibt auch für den MIV bestehen.

Zudem wird vorgeschlagen, bestehende Parkplätze für andere Nutzungen umzunutzen. Hier finden beispielsweise **Ladezonen** und Fahrradbügel Platz, die eine Erreichbarkeit des Einzelhandels gewährleisten. Zudem können **Parklets** installiert werden, die Gastronomen die Möglichkeit für Außenbewirtschaftung bieten. Durch Stadtmobiliar und Bepflanzungen wird die Aufenthaltsqualität gesteigert.

Die bestehende Tempo-20-Zone kann beibehalten werden, da diese den Verkehr beruhigt. Alternativ ist jedoch auch die Einrichtung einer Fahrradstraße

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

oder die Einbindung in eine Fahrradzone mit ihren regulatorischen und gestalterischen Kriterien möglich. Die Einbahnstraßenregelung würde ebenfalls erhalten bleiben.

Die Umsetzung der zuvor genannten Vorschläge kann in Form eines **Verkehrsversuchs** zunächst erprobt und evaluiert werden. Es sind Abstimmungen mit den Anwohnenden und dem Einzelhandel vorzusehen. Des Weiteren empfiehlt sich eine Erhebung des ruhenden Verkehrs, um Nutzer*innen und Parkdauer zu ermitteln. Im Anschluss an einen Versuch sind ggf. Anpassungen vorzunehmen und die Maßnahmen können verstetigt werden.

Umsetzungsbausteine:

- Konzeptionierung des Verkehrsversuchs
- Kooperation mit verschiedenen Akteuren
- Kommunikation der Maßnahme für die Stadtöffentlichkeit und die Gewerbetreibenden
- Aufstellen von Stadtmobiliar (Bänke, Fahrradbügel, Reparaturstation etc.) und Parklets
- Begleitende Evaluation des Verkehrsversuchs
- Klärung städtebauliche Entwicklung

6.1.3 LP 3 Parkraummanagement – „Außen stehen, Innen gehen“

Stadt Lüdenscheid
Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht

Juni 2025

Parkraummanagement – „Außen stehen, Innen gehen“					
Priorität	★★★	Zeitraumen	🕒	Kosten	€€
Akteure	Stadt Lüdenscheid, Parkhausbetreiber, Anlieger, Lüdenscheider Stadtmarketing GmbH (LSM)				
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien: Nachhaltige städtische Mobilität				
Projektbeschreibung					

Anlass:

Die SWOT-Analysen haben gezeigt, dass der vorhandene Parkraum nicht optimal genutzt wird. Gleichzeitig besteht von Seiten der Bevölkerung der Wunsch, in innerstädtischen Geschäftsbereichen den Fokus auf Fußverkehr und Aufenthaltsqualität zu legen. Zudem werden mit dem Leitprojekt die Leitziele „lebendige Stadt“, „Planung, Digitalisierung, und Kommunikation“ und „stadtverträglicher Verkehr“ angesprochen.

Ausgangssituation:

Heute sind die Altstadtbereiche, welche nicht als Fußgängerzonen ausgewiesen sind, stark vom ruhenden Verkehr geprägt. Zudem werden diese Bereiche durch starke Parksuchverkehre und einen hohen Anteil an Falschparkern belastet. Gleichzeitig ist den Anwohnenden und Geschäften die Erreichbarkeit mit dem Kfz und Verfügbarkeit von Stellplätzen wichtig. Auch für die übrige Innenstadt, außerhalb der Altstadt, lässt sich eine ähnliche Problematik vermuten. Dabei besteht das Problem nicht im Angebot, sondern in der Verteilung. In umliegenden Sammelparkanlagen bestehen Kapazitäten.

Ziel:

Zur Attraktivierung der Innenstadt und Stärkung als Einzelhandelsstandort soll die Aufenthaltsqualität mit dem Konzept „Außen stehen, Innen gehen“ gesteigert werden. Durch die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in nicht ausgelastete Parkhäuser und Sammelparkanlagen (am Rand der Innenstadt [„außen“] und innerhalb der Innenstadt) sollen Flächen für mehr Aufenthaltsqualität geschaffen und eine Verkehrsberuhigung erzielt werden.

Maßnahmenvorschlag:

Zur Verifizierung und Konkretisierung der Datengrundlage sollen Parkraumerhebungen durchgeführt werden. Insbesondere die Nutzer*innengruppen der straßenbegleitenden Parkplätze im öffentlichen Raum sollen erhoben werden. Die bestehenden Probleme und Konflikte können mit der Stärkung des **Parkraummanagements** gelöst werden und die Innenstadt an Aufenthaltsqualität und somit Attraktivität gewinnen.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

Der Kern des Konzeptes „**Außen stehen – Innen gehen**“ ist die Verlagerung des ruhenden Verkehrs der Innenstadtbesucher in Parkbauten und auf Samelparkanlagen. Dazu muss vor allem die **Bepreisung** in den Fokus genommen werden. In Zusammenarbeit mit den Parkhausbetreiber*innen sind möglichst einheitliche und günstige Tarife festzulegen (Pull-Maßnahme). Gleichzeitig müssen die Parkgebühren für Parkplätze im Straßenraum steigen, damit die Attraktivität, sein Fahrzeug dort abzustellen abnimmt (Push-Maßnahme). Nur durch die Umsetzung beider Maßnahmen, kann der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum gesenkt und der Anteil an Parksuchverkehren reduziert werden. Hier besteht zudem eine Schnittstelle zur im LP 4 geplanten Einführung eines Parkleitsystems, indem Autofahrer*innen auf dem direktesten Wege zu freien Stellplätzen in den Parkhäusern geleitet werden.

In Bereichen mit verbleibendem hohen Parkdruck sollte **Bewohnerparken** eingerichtet oder ausgeweitet werden. Dieses sorgt für eine bessere Verfügbarkeit von Parkplätzen für die Anwohner*innen und mindert somit Parksuchverkehre sowie das Parken in den umliegenden Wohngebieten.

Dort, wo Kundenparkplätzen direkt vor der Tür notwendig sind (z.B. Ärzte) kann das Bewohnerparken im sogenannten Mischsystem stattfinden, bei dem Parkplätze in einer bestimmten Zeitspanne (z.B. 8 bis 18 Uhr) für Kund*innen und Besucher*innen zugänglich sind. Außerhalb der Zeitspanne besteht ein Parkverbot für Kund*innen und die Parkplätze stehen den Bewohner*innen zur Verfügung. Mit entsprechendem Bewohnerparkausweis sind sie von der Pflicht zum Lösen eines Parkscheins ausgenommen.

Zusätzlich sollten im Innenstadtbereich **Ladezonen** ausgewiesen werden. Diese nutzen insbesondere dem Lieferverkehr für die anliegenden Geschäfte oder Liefer- und Paketdiensten für Anwohner*innen. Dadurch kann das Falschparken, beispielsweise an Einmündungen oder auf der Fahrbahn reduziert und somit die Verkehrssicherheit und die Attraktivität des öffentlichen Raumes gesteigert werden. Der Bedarf ist im Zuge der Parkraumerhebung zu ermittelt.

Diese Maßnahmen müssen durch **aktive Kontrollen** begleitet werden. Nur so kann die Durchsetzung der aufgestellten Regelungen gewährleistet und der gewünschte Effekt erzielt werden.

Durch die Reduktion des Parkraumangebots im öffentlichen Raum besteht die Möglichkeit, durch zusätzliche Maßnahmen im öffentlichen Raum die **Attraktivität der Innenstadt zu steigern**. Neben der Steigerung der Aufenthaltsqualität erhöht dies die Nutzerfrequenz. Beispiele dafür sind die Nutzung ehemaliger Parkplatzflächen für Außengastronomie, als Aufenthaltsort mit ansprechendem Stadtmobiliar oder als Standort für zusätzliches Stadtgrün. Auch Fahrradbügel können aufgestellt werden, was die Erreichbarkeit für weitere Nutzergruppen steigert. Kurzfristig besteht die Möglichkeit diese Aufwertungen durch temporäre Interventionen wie Parklets zu realisieren.

Außerdem ist die **Aufwertung der Wegeverbindungen** von Parksammelanlage zur Innenstadt notwendig und/oder andere ergänzende Mobilitätsangebote anzubieten (z.B. Anbindung des Citybusses an die Sammelparkanlagen oder E-Bikes-Stationen). Für die Sammelparkanlagen ist eine gute Qualität und Nutzbarkeit sicherzustellen.

Zu guter Letzt bedarf es auch u.U. der **Optimierung von vorhandenen Sammelparkanlagen** in Bezug auf die Stellplatzgrößen, Rampen und Einfahrten, Sicherheitsgefühl und Wegführung in den Anlagen, ggf. auch über Ersatzneubauten.

Umsetzungsbausteine

- Parkraumerhebungen im Bereich Innenstadt
- Neukonzeptionierung Bewohnerparken
- Festlegung der Preisgestaltung
- Kontrolle der ordnungsgemäßen Nutzung
- Kurzfristig: Aufwertung verkehrsberuhigter Bereiche durch neues Stadtbild, Bepflanzungen, Entsiegelungen und Parklets
- Langfristig: Bauliche Umgestaltung

Abhängigkeiten, Zielwiderspruch, Synergien

- Synergie mit der Einführung eines digitalen Parkleitsystems
- Parkbauten optimieren, Gehwegeverbindungen verbessern

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Radverkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

6.1.4 LP 4 Dynamisches, digitales Parkleitsystem

Dynamisches, digitales Parkleitsystem					
Priorität	★★★	Zeitraumen	🕒	Kosten	€€€
Akteure	Stadt Lüdenscheid, Parkhausbetreiber, Stadtentwicklungsgesellschaft Lüdenscheid (SEG), Lüdenscheider Stadtmarketing GmbH (LSM)				
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien: kommunaler Straßenbau und Nahmobilität, Nachhaltige städtische Mobilität				
Projektbeschreibung					

Anlass:

Es bestehen bereits Vorplanungen zu einem statischen System, die auf das dynamische System ausgeweitet werden sollen. Ferner wird dadurch das Leitprojekt 3 unterstützt und trägt zu deren Gelingen bei. Auch unabhängig davon kann das Leitprojekt 4 Wirkungen in Bezug auf die Leitziele „Lebenswerte Stadt“, „Planung, Digitalisierung und Kommunikation“ sowie „stadtverträglicher Verkehr“ entfalten.

Ausgangssituation:

Das bestehende Parkleitsystem beinhaltet Beschilderungslücken und stellt keine dynamischen Informationen über die Verfügbarkeit von Parkplätzen bereit. Dies steht einer zielgerichteten und effizienten Verteilung der Zielverkehre im Wege und führt zu Parksuchverkehren in den Innenstadtbereichen.

Die vorliegende Verkehrserhebung aus der Altstadt zeigt, dass ein großer Teil der Altstadtbesucher*innen die straßenbegleitenden Parkstände zum Abstellen ihres Autos verwendet. Dieser ruhende Verkehr soll im Rahmen der verkehrsberuhigten Innenstadt („Außen stehen, Innen gehen“) so weit wie möglich in Parkierungsanlagen verlegt werden.

Ziel:

Zur Reduzierung von Parksuchverkehren in der Innenstadt und der damit verbundenen Steigerung der Aufenthaltsqualität und Stärkung der Innenstadt als Einzelhandelsstandort soll durch die gezielte Lenkung des Parksuchverkehrs mittels dynamisch, digitalen Parkleitsystem eine Optimierung der Verkehrsabläufe angestrebt werden. Dieses soll das bestehende, obsolete Parkleitsystem ersetzen und möglichst alle großen Parkierungsanlagen im Innenstadtbereich (üblicherweise mehr als 50 Stellplätze) einbeziehen. Das LP 4 unterstützt somit auch LP 2 und LP 3.

Maßnahmenvorschlag:

Zur Anpassung des bestehenden Parkleitsystems werden die bestehenden Konzeptionen für ein neues Parkleitsystem der Stadt Lüdenscheid aufgegriffen und erweitert.

Ein digitales Parkleitsystem besteht primär aus folgenden Elementen:

Sensoren sorgen für die Erfassung aller ein- und ausfahrenden Fahrzeuge an Sammelparkanlagen. So kann die Anzahl der freien Stellplätze ermittelt werden. Es besteht auch die Möglichkeit, jeden Stellplatz einzeln mit einem Belegungs-sensor auszustatten, aufgrund der hohen Anzahl zu verbauender Sensoren und den damit verbundenen Kosten wird von einer solchen Lösung abgeraten.

Das **Datenmanagementsystem** sammelt die Verfügbarkeitsdaten der Stellplatzanlagen und gibt diese an einer einheitlichen Schnittstelle aus.

Anzeiger werden im Straßenraum aufgestellt und leiten die Verkehrsteilnehmenden direkt zu einer Parkierungsanlage mit freien Stellplätzen. Dabei ist zu unterscheiden zwischen dynamischen Anzeigern, welche veränderbare Inhalte darstellen und statische Anzeiger, welche als einfache Wegweiser fungieren.

Online-Anzeiger / Apps können die Daten auf dem Computer oder Smartphone der Nutzenden sichtbar machen und somit die Routenplanung bereits vor Fahrtantritt auf eine konkrete Parkanlage ausrichten.

Bei der Verortung der unterschiedlichen Anzeiger im Stadtraum sollte das Ziel verfolgt werden, Verkehr zu vermeiden. Bereits bei der Zufahrt auf die Innenstadt sollten **dynamische Anzeiger an den Hauptverkehrsstraßen** positioniert werden, die den Autofahrer frühzeitig über die grobe Verfügbarkeit von Stellplätzen informieren. Dabei sollten unterschiedliche **Stellplatzbereiche** definiert werden, um die Anzahl an Anzeigern möglichst gering zu halten. Das bestehende Konzept ist in die vier Bereiche Altstadt, Oberstadt, Zentrum und Knapp gegliedert, denen verschiedene farbliche Kennzeichnungen zugeordnet sind.

Im Zulauf auf einen konkreten Stellplatzbereich werden dann Anzeiger angebracht, die Auskunft über die Auslastung der konkreten Parkanlagen geben. Zur einfachen Wegweisung zwischen den digitalen Anzeigern, genügt oftmals ein deutlich günstigerer, statischer Anzeiger. **Insgesamt ist darauf zu achten, die Anzeigen rechtzeitig vor Knotenpunkten aufzustellen**, damit eine Entscheidungszeit gewährleistet bleibt und ein Einordnen in die richtige Fahrspur möglich ist.

Neben bereits etablierten Systemen gibt es durch die zunehmende Digitalisierung der Stadtfunktionen (Smart City) **weitere Daten, die in ein Parkleitsystem eingespeist werden können**. Beispielsweise können aktuelle Verkehrsinformation auf den Anzeigern dargestellt werden und Autofahrer somit direkt in Parkierungsanlagen geleitet werden, die nicht von Behinderungen betroffen sind. Es ist jedoch stets zu berücksichtigen, dass die **Informationen gezielt und übersichtlich dargestellt** werden, da dem Autofahrer*innen nur wenige Sekunden zur Erfassung bleiben.

Für die konkret Umsetzung ist eine **Machbarkeitsstudie** auszuarbeiten, mit der die Verortung der Beschilderung zur Parkleitung, das Aussehen der technischen und digitalen Infrastruktur und die genauen Kosten ermittelt werden. Bei

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

der Umsetzung sind die „Hinweise zu Parkleitsystemen – Konzeption und Steuerung“ der FGSV zu beachten.

Wichtig bei der Realisierung ist ein Zusammenspiel mit weiteren Maßnahmen des Kfz-Verkehrs – insbesondere zum Parkraummanagement (siehe LP 3)

Umsetzungsbausteine

- Übersetzung der bestehenden Planungen zu einem statischen Parkleitsystem auf ein dynamisches Parkleitsystem.
- Einbeziehung privater Parkhausbetreiber (Parkraumbewirtschaftung)
- Aufbau des Systems und Inbetriebnahme
- Parkraumbewirtschaftung (siehe LP 3)
- Betrieb und Pflege des Angebotes

Abhängigkeiten, Zielwiderspruch, Synergien

- das Konzept „Außen stehen, Innen gehen“ wird unterstützt
- Ausbau der Fußwegeverbindungen von den Parkstandorten in die Innenstadt
- ansprechende Gestaltung der Parkbauten und klare Wegweisung
- zeitliche Diskrepanz zwischen Einrichtung des Systems und der Aufwertung von Gehwegen und ggf. Parkbauten

6.1.5 LP 5 Schülerverkehr

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

Schülerverkehr					
Priorität	★★★	Zeitraumen	🕒🕒	Kosten	€€
Akteure	Stadt Lüdenscheid, Märkische Verkehrsgesellschaft, Märkischer Kreis				
Fördermöglichkeiten	Förderrichtlinien: Nahmobilität				
Projektbeschreibung					

Anlass:

Zur Berücksichtigung der Belange von Kindern und Jugendlichen fand im April 2025 ein Jugendworkshop zum Mobilitäts- und Radverkehrskonzept statt. Dabei wurden durch die Jugendlichen Probleme aufgezeigt, die ihnen in ihrer Schul- und Alltagsmobilität begegnen. Das Leitprojekt 5 soll die Interessen der Kinder und Jugendlichen berücksichtigen. Es hat es Auswirkungen auf die die Leitziele „Erreichbarkeit im Umweltverbund“ und die „lebenswerte Stadt“ sowie „stadtverträglicher Verkehr“.

Ausgangssituation:

Besonders stark wurde der Busverkehr kritisiert: Die Probleme reichen dabei von überfüllten Schulbussen über einer mangelnden Zuverlässigkeit (Ausfälle und Verspätungen) bis hin zu als ungeeignet empfundenen Betriebszeiten.

Ziel:

Angestrebt wird eine Optimierung der Busfahrzeiten und eine Förderung der eigenständigen Mobilität zur und von der Schule.

Maßnahmenvorschläge:

Als Maßnahme sollten die **konkreten Umläufe der Schulbusse in Zusammenarbeit mit den Schulen und der MVG überprüft und überarbeitet** werden. Insbesondere durch die Einführung von Ganztagschulen erfolgt die letzte Abfahrt eines Schulbusses vor dem Ende des Unterrichtes beziehungsweise des Betreuungsangebots. Dies ist unproblematisch auf Routen, auf denen regelmäßiger Linienbusse verkehren, nicht jedoch auf Strecken in außenliegende Ortsteile, in denen kein alternativer öffentlicher Verkehr angeboten wird. Gleichzeitig ist die **stärkere Staffelung der Schulanfangszeiten** zu prüfen, sodass die Busse über einen längeren Zeitraum gleichmäßiger ausgelastet werden.

Weiterhin muss die **Zuverlässigkeit des Schulbusangebots priorisiert werden**. Aufgrund von Personalmangel und kurzfristiger Krankmeldungen lassen sich der Ausfall einzelner Bus-Leistungen nicht verhindern, in der Disposition sollte jedoch darauf geachtet werden, dass Schulverkehre stets bedient wird. In der Jugend erlernte Mobilitätsgewohnheiten werden oftmals über Jahre hinweg beibehalten. Vor diesem Hintergrund sollte die Stadt Lüdenscheid auf die

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

Aufgabenträgerin einwirken, dass die Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit von Schul- und Nahverkehr, auch in dünn besiedelten Räumen, gesteigert wird.

Während Schüler*innen mit langen Schulwegen auf den Nahverkehr angewiesen sind, lassen sich Schulverkehre in den städtischen Ortsteilen auf den Fuß- und Radverkehr verlagern. Dies fördert die Selbstständigkeit der Schüler*innen und senkt die Abhängigkeit von ihren Eltern sowie den Fahrzeiten der Schulbusse. Die Grundlage dafür ist die Schaffung eines zusammenhängenden und hochwertigen Fuß- und Radwegenetzes. Daneben muss aber auch die Nahmobilität kleinräumlich in den Blick genommen werden. Als Instrument dazu dient die Erstellung von Schulwegeplänen. Dazu wird erfasst, wie Schulwege verlaufen und es werden Routenempfehlungen ausgesprochen. Zudem werden Maßnahmen entwickelt, die die Sicherheit in Knotenpunkten und an Fahrbahnquerungen erhöhen. Maßnahmen sind beispielsweise die Einrichtung von Fußgängerüberwegen, Gehwegvorstreckungen oder Querungshilfen.

Zusätzlich sollte die Attraktivität zur Nutzung des Fahrrades gesteigert werden. Dazu zählen neben der flächendeckenden Einrichtung von witterungsgeschützten Fahrradstellplätzen an Schulen auch die Stärkung des Bewusstseins für die Verkehrsmittelwahl. Schulen können beispielsweise entsprechende Thementage veranstalten, bei denen auch mit Eltern bestehende Sicherheitsbedenken thematisiert werden (beispielsweise in Zusammenhang mit der Erstellung der Schulwegepläne). Zudem können Eltern dabei unterstützt werden einen „Bici-Bus“ oder „PediBus“ zu initiieren. Dabei fahren beziehungsweise gehen Kinder, meistens unter der Aufsicht einzelner Elternteile, als Gruppe gemeinsam zur Schule. Sie gelten dabei als geschlossener Verband und haben die Verkehrsrechte eines einzelnen Fahrzeugs. Während des Weges können auch Teilnehmer zur Gruppe hinzustoßen oder sich von dieser trennen.

Umsetzungsbausteine

- Überprüfung und Überarbeitung der Abfahrzeiten der Schulbusse in Zusammenarbeit mit den Schulen (insbesondere im Hinblick auf den Ganztagsbetrieb)
- Steigerung der Zuverlässigkeit der Schulbusverkehre durch Priorisierung in der Disposition
- Identifikation von Gefahrenstellen und Umsetzung von Maßnahmen die die Sicherheit in der Schulmobilität steigern (Erstellung Schulwegeplan)
- Schaffung von witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen an den Schulen

Abhängigkeiten, Zielwiderspruch, Synergien

- Synergie mit der Nord-Süd-Radverbindung als Baustein für ein zusammenhängendes Radwegenetz

- Konkrete Ausgestaltung der Busverkehre in Abhängigkeit vom in der Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

7 Umsetzungskonzept Radverkehr

Das Umsetzungskonzept für den Radverkehr befasst sich mit der Festlegung eines Zielnetzes des Radverkehrs und der Ausarbeitung von Maßnahmenvorschlägen zur Umsetzung des Zielnetzes. Darüber hinaus wurden grundsätzliche und begleitende Maßnahmenempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs erarbeitet.

7.1 Zielnetzdefinition

Grundsätzlich handelt es sich bei dem Zielnetz um ein Netz, das das bestehende Straßen- und Wegenetz, unabhängig von der derzeitigen Qualität für den Radverkehr, einbezieht. Gleichzeitig werden auch Routen aus übergeordneten Ebenen (Land oder Kreis) einbezogen, insofern sich diese sinnvoll in das kommunale Gesamtnetz integrieren lassen. Sind auf übergeordneter Ebene (Kreis oder Land) Routendefinitionen vorhanden, die nicht auf städtischer Ebene in das Zielnetz eingebunden sind, besteht dennoch ein Handlungsbedarf gemäß den übergeordneten Konzepten.

Das Zielnetz soll das Angebot und die Durchlässigkeit des Netzes und somit die Erreichbarkeit von Zielen für den Radverkehr verbessern und in der Folge eine Zunahme des Radverkehrs bewirken.

Das Grundprinzip der Zielnetzdefinition ist die Verknüpfung von Quellen und Zielen in einem durchgängigen, zusammenhängenden Netz. Die Anforderungen an das Netz sind u.a. möglichst direkte und einprägsame Verbindungen sowie die Bündelung von Zielen an den Routen.

Das Zielenetz wurde gemeinsam mit den Bürger*innen der Stadt Lüdenscheid (am 28 Januar 2025) und der Verwaltung abgestimmt.

Anschließend erfolgte die Hierarchisierung des Zielnetzes in Haupt- und Nebenrouten in Abhängigkeit von den angebundenen Zielen und deren Bedeutung. Außerdem wurden Freizeitrouten aufgenommen.

- **Karte 1:** Radzielnetz Stadt Lüdenscheid

Die Karte ist im Anhang des Berichts enthalten.

7.2 Maßnahmenvorschläge

Die aufgezeigten Maßnahmenvorschläge dienen der Umsetzung adäquater Radverkehrsangebote im Zielnetz und der allgemeinen Förderung des Radverkehrs durch ergänzende Maßnahmen.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

7.2.1 Allgemeine Grundsatzmaßnahmen

Diese Maßnahmen sollten bei allen Planungen und Straßenarbeiten stets mitgedacht oder anlassunabhängig geprüft werden.

Dazu zählen

- Bordabsenkungen / Niveaugleichheit herstellen
- Gehwegüberfahrten über Nebenstraßen einrichten
- Poller / Umlaufsperrn abbauen oder sichern
- Einbahnstraßenöffnung prüfen
- Beschilderungen anpassen, verbessern und ergänzen
- regelmäßiger Grünschnitt zur Erhaltung von Sichtbeziehungen
- Beleuchtung an der Strecke und an Abstellanlagen zur Steigerung der sozialen Sicherheit
- Winterdienst auf Radverkehrsstrecken
- AK Nahmobilität wiederbeleben

7.2.2 Streckenbezogene Maßnahmen

Die verorteten streckenbezogenen Maßnahmenvorschläge orientieren sich an den grundsätzlich notwendigen Führungsformen gemäß den Belastungsbereichen nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)⁴ und der Erfüllung der Anforderungen in Bezug auf die Oberfläche, Zustand und Breite von bestehenden Anlagen.

- **Karte 2:** grundsätzliche Maßnahmen

Die Karte ist im Anhang des Berichts enthalten.

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 19

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025

Darauf aufbauende werden die Maßnahmenvorschläge im Zielnetz konkretisiert.

Insgesamt werden 140 Maßnahmenabschnitte definiert, zu denen jeweils ein Maßnahmenblatt angefertigt wurde, dass die Bestandssituation und den Maßnahmenvorschlag inklusive einer passenden Musterlösung darstellt.

Die Vorschläge sehen die Einrichtung von Hochbordradwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr vor. Außerdem werden Sanierungs- und Ausbauvorschläge sowie weitere Verbesserungen an bestehenden Anlagen (z.B. Sicherheitstrennstreifen) und die Freigabe von Wegen vorgeschlagen.

Des Weiteren werden Vorschläge zur Einrichtung von Fahrradstraßen und freigegebenen Einbahnstraßen gemacht. Diese Vorschläge sind der Kategorie der Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation allgemein anzurechnen und stellen keine Notwendigkeit dar.

Zum Abschluss gibt es Empfehlungen zur Verbesserung der Führung im Mischverkehr und Geschwindigkeitsreduzierungen.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass Maßnahmen in der jeweils notwendigen Qualität (Führungsform und Breite) – ob vorgeschlagen oder später neu definiert – nicht immer ohne Neuaufteilung vorhandener Räume auskommen werden. Dies betrifft im Allgemeinen und Besonderen auch Knotenpunkte.

Vor diesem Hintergrund ist festzuhalten, dass die Handlungsempfehlungen des Konzeptes nicht abschließend sind, sondern sie in erster Linie Hinweise auf die Notwendigkeit von Maßnahmen liefern, um ein durchgängiges, sicheres Netz zu erreichen. Die erarbeiteten Maßnahmen stellen mögliche Lösungsansätze dar (keine fertige Planung) und können bzw. müssen im Detail überarbeitet werden.

Insbesondere die (Fort-)Führung der Radverkehrsanlage an Knotenpunkten bedarf der Detailplanung. Im Rahmen der Prüfung wurden Knotenpunkt aufgrund der Komplexität und Vielzahl nicht im Detail betrachtet. Gleichwohl steht fest, dass Anpassungen an Knotenpunkten stattfinden müssen, um eine lückenloses Radzielnetz umzusetzen. Diese Anpassungen betreffen u.a. Abbiegestreifen, die Einrichtung von weiteren Furten und die Anpassungen der Ampelschaltungen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Realisierung des Zielnetzes Radverkehr in Lüdenscheid sind in Karte 3 (siehe Anhang) dargestellt.

● **Karte 3:** Maßnahmenvorschläge Strecke

Die Karte ist im Anhang des Berichts enthalten.

Hochbordradwege

Mit Hochbordradwegen sind im Zusammenhang mit dem Radverkehrskonzept zunächst alle benutzungspflichtigen Radverkehrsführungen im Seitenraum gemeint. Anzustreben ist dabei stets die getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr. Die gemeinsame Führung soll nur in Ausnahmefällen bei geringen Verkehrsmengen im Fuß – und Radverkehr Anwendung finden.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse lassen sich getrennte Geh-/Radwege in Lüdenscheid jedoch kaum umsetzen, so dass die Maßnahmenvorschläge zur Hochbordführung i.d.R. als gemeinsame Geh-/Radwege zu verstehen sind. Wann immer möglich, soll die Trennung von Fuß- und Radverkehr erfolgen.

Zur Einrichtung eines Hochbordradwegs wird i.d.R. eine Verbreiterung der Seitenräume notwendig. Insofern diese Verbreiterung aufgrund von Bebauung oder Grundstücksverfügbarkeit nicht nach außen vorgenommen werden kann, wird die Verbreiterung üblicherweise in Richtung der Fahrbahnen erfolgen müssen.

Radfahrstreifen

Radfahrstreifen können weitgehend äquivalent zu Hochbordradwegen eingesetzt werden, im Unterschied zu diesen werden sie jedoch in keinem Fall als Zweirichtungsradwege ausgeführt. Sie bieten sich in Lüdenscheid insbesondere dann an, wenn die Nebenanlagen nicht angepasst werden können oder sollen und sind i.d.R. kostengünstiger umsetzbar, da es sich um Markierungslösungen auf der Fahrbahn handelt.

An den vorgeschlagenen Stellen sieht das Radverkehrskonzept auf der Fahrbahn markierte Radfahrstreifen vor. Außerorts sollen Sonderwege mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn angelegt werden. Innerorts werden Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr benötigt. Wenn die örtlichen Platzverhältnisse dies zulassen, sind innerorts auch sogenannte geschützte Radfahrstreifen denkbar, die vom MIV mit einer physischen Barriere abgetrennt werden (Poller, Pflanzkästen, Borde, Parkstände).

Schutzstreifen

Schutzstreifen stellen eine Teilseparation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr dar. Sie werden auf der Fahrbahn mit Schmalstrich (Strich – Lücke) markiert und mit Sicherheitstrennstreifen zum Parken versehen. Der Raumbedarf von Schutzstreifen ist gegenüber Radfahrstreifen kleiner. Sie können ab Fahrbahnbreiten von 7,50m eingesetzt werden (ohne Parken). Die Anwendung ist sowohl beidseitig als auch einseitig möglich. Die einseitige Anwendung sollte nur geschehen, wenn für beidseitige Lösungen kein Platz vorhanden ist und prioritär

auf der bergaufwärts führenden Fahrbahnseite einer Steigungsstrecke erfolgen. Schutzstreifen sorgen für eine Sichtbarmachung der Fahrradinfrastruktur und steigern die Akzeptanz des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Unter bestimmten Voraussetzungen können sie in NRW temporär auch außerorts angelegt werden.

Freigabe von Bussonderfahrstreifen

Die Freigabe von Bussonderfahrstreifen bietet die Möglichkeit, kurzfristig und bei vorherrschender Flächenkonkurrenz Fahrradinfrastruktur zu schaffen. Die Freigabe von Bussonderfahrstreifen kann als Synergie verstanden werden, die eine Separation beider Verkehrsmittel vom MIV gewährleistet und somit auch den ÖPNV fördert.

Dennoch kann es zu Anpassungen an der Straßenaufteilung kommen. Entweder wenn, Bussonderfahrstreifen erst angelegt oder bestehende Bussonderfahrstreifen angepasst werden müssen um schmaler als 3,50 m oder breiter als 4,75 m zu sein (damit ausreichende Überholabstände zu gewährleistet werden). Zudem müssen in Knotenpunkten gegebenenfalls eine eigene Signalisierung und Aufstellflächen für den Radverkehr geschaffen werden.

Anlagen ausbauen

Der Ausbau bestehender Anlagen zielt darauf ab, eine Regelkonformität bestehender Radverkehrsanlagen herzustellen und andererseits den Fahrkomfort zu steigern. Dazu sollen bestehende Defizite abgebaut und Ausbaumaßnahmen umgesetzt werden.

In den meisten Fällen handelt es sich bei den hier vorgeschlagenen Maßnahmen um die Verbreiterung bestehender Wegeverbindungen sowie die Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit durch das Einbringen einer Asphaltdecke.

Die Verbreiterung soll im Regelfall durch eine Verbreiterung des Gesamtquerschnitts des Weges oder der Straße erreicht werden. In diesem Fall kann die Rodung von Vegetation notwendig werden. Falls bei Wegen im Zuge von Straßen eine Verbreiterung nach außen nicht möglich ist, ist eine Verbreiterung in Richtung Fahrbahnmitte nötig. Im Fall der Verbreiterung des Weges über die Lösenbacher Landstraße ist die Anpassung der Brücke notwendig. Der jeweilige Ausbaugrad hängt von der Art der Anlage ab und kann aus den vorangegangenen Maßnahmenblätter entnommen werden.

Oberflächensanierung

Bestehende Radverkehrsanlagen und Straßen und Wege für den Radverkehr müssen gewartet und gegebenenfalls instandgesetzt werden. Dazu zählen insbesondere das (Wieder-)herstellen einer ebenen Fahrbahn durch das Ausbessern von Unebenheiten wie Schlaglöchern oder das Erneuern von Markierungen.

Die Qualität der Wege sollte in regelmäßigen Abständen erfasst werden und bekanntgewordene, sicherheitsrelevante Mängel schnellstmöglich beseitigt werden. Insbesondere nach durchgeführtem Winterdienst und auf Wirtschaftswegen, die durch schwere Fahrzeuge befahren werden, sollten die Wege prioritär auf Schäden geprüft werden. Im Rahmen von nötigen, umfangreichen Sanierungen sollte zudem ein Ausbau des Weges in Betracht gezogen werden.

Geschwindigkeitsreduzierung

Geschwindigkeitsanpassungen stellen ein letztes Mittel dar, wenn keine anderen Maßnahmen realisierbar sind oder keine alternativen Strecken bestehen. Sie sind in dem Sinne wirksam, dass sie die Verträglichkeit im Mischverkehr erhöhen. Im Rahmen des Radverkehrs werden Vorschläge zur Geschwindigkeitsreduzierung in verschiedenen Straßen gemacht. Diese basieren auf der groben Machbarkeitsprüfung, nach der in den benannten Abschnitten kein Handlungsspielraum für notwendige Verbesserungen gesehen wird. Geschwindigkeitsreduzierungen sollen durch weitere Maßnahmen wie Piktogrammketten oder Straßengestaltung unterstützt werden.

Grundsätzlich ist zu prüfen, ob andere Maßnahmen der Teilseparation oder Separation möglich sind.

Ferner sind die Umsetzung der Planungen zum Volmetalradweg, die Freigabe der Wege Tannenkamp/ Am Kattendiek und Saarlandstraße (Danziger Straße bis Straßburger Straße) sowie das Markieren von Sicherheitstrennstreifen in Abschnitten der Parkstraße und An der Mehr vorgeschlagen.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen wird konkret in der Reckenstraße und der Wehberger Straße sowie der Horringhauser Straße / Noltestraße vorgeschlagen. Weitere Straßen sollen geprüft werden.

Die Freigabe von Einbahnstraßen (mit Begleitmaßnahmen) soll für die Humboldtstraße und Grabenstraße geprüft werden.

7.2.3 Weitere begleitende Maßnahmen

Die weiteren begleitenden Maßnahmenvorschläge betreffen

- die Einrichtung von Radabstellanlagen und Ladeinfrastruktur
 - an Schulen, Bushaltestellen, dezentral in der Innenstadt
 - Überdachung und Lademöglichkeiten, wo es sinnvoll ist (Aufenthaltszeiten, Be- und Entladen von Fahrrädern)
 - Sichtbare, gesicherte Radabstellanlagen
 - Gute Qualität der Abstellanlage und Zweckmäßigkeit
- die Einrichtung eines Fahrradverleihsystems
 - an Bahn- und Bushaltestellen, Freizeitzielen und Parkplätzen und -häusern
- Maßnahmen des Mobilitätsmanagements
 - Schulisch oder betrieblich
- die Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation
 - Infolyer, Kampagnen, autofreie Tage etc.
 - Stadtradeln

Die Fahrradmitnahme im ÖPNV könnte in der topografisch anspruchsvollen Lage ebenfalls Vorteile für die Entwicklung des Radverkehrs bringen.

Langfristig ist eine Wegweisende Beschilderung des Zielnetzes anzustreben.

Abbildungsverzeichnis

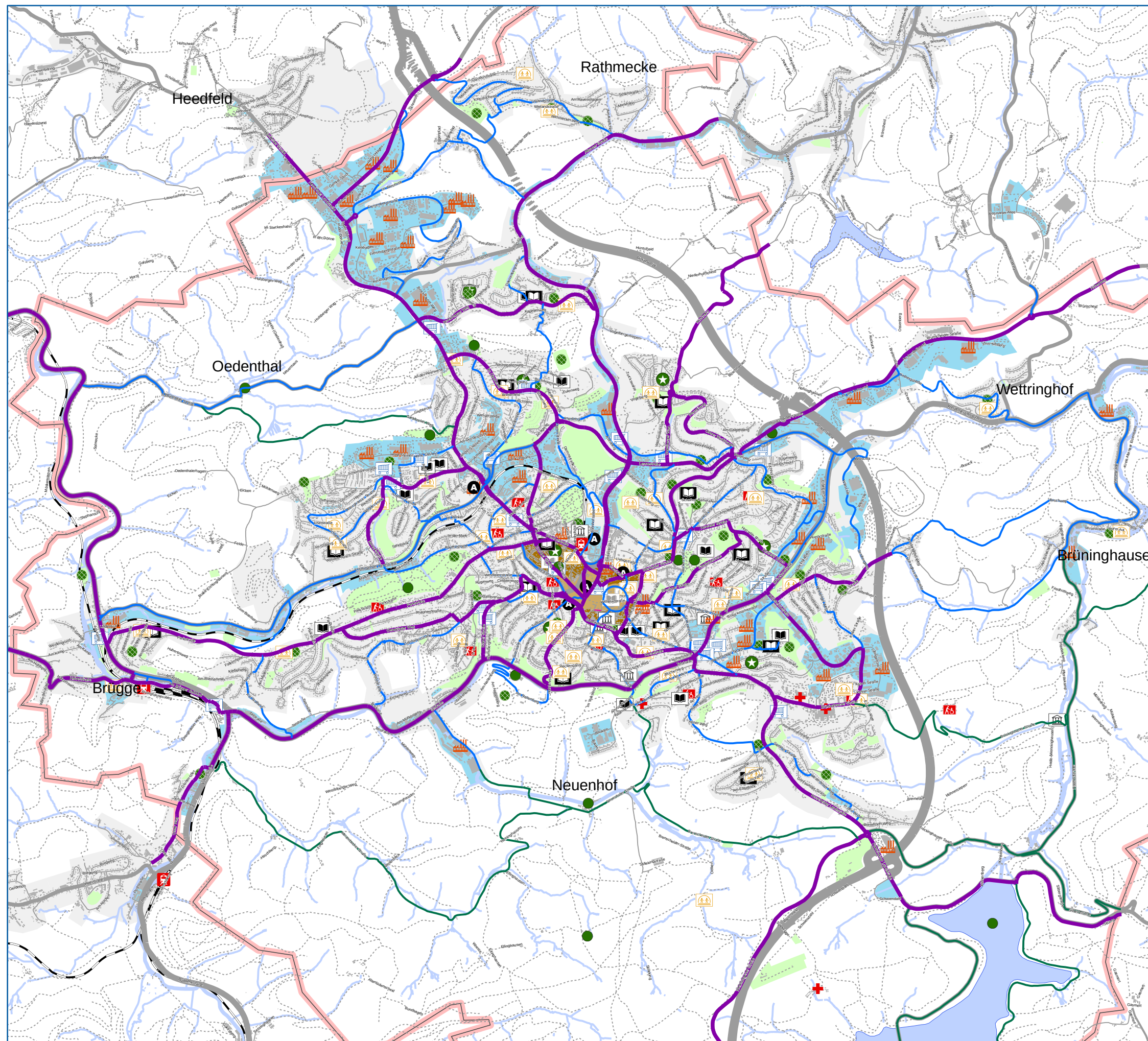
• Abbildung 1: Modal Split Lüdenscheid	3
• Abbildung 2: Definition Innenstadt	5
• Abbildung 3: SWOT-Analyse zum Fußverkehr	5
• Abbildung 4: SWOT-Analyse zum Radverkehr	6
• Abbildung 5: SWOT-Analyse zum Öffentlichen Verkehr	7
• Abbildung 6: SWOT-Analyse zum fließenden Kfz-Verkehr	8
• Abbildung 7: SWOT-Analyse zum ruhenden Kfz-Verkehr	9
• Abbildung 8: SWOT-Analyse zum Wirtschafts- und Güterverkehr	10
• Abbildung 9: SWOT-Analyse zu Verknüpfungen	11
• Abbildung 10: Leitbild Nachhaltige Mobilität Stadt Lüdenscheid	12
• Abbildung 11: Führung der Nord-Süd-Fahrradverbindung	24

Kartenverzeichnis

• Karte 1: Radzielnetz Stadt Lüdenscheid	38
• Karte 2: grundsätzliche Maßnahmen	39
• Karte 3: Maßnahmenvorschläge Strecke	40

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitäts- und Rad-
verkehrskonzept –
Kurzbericht**

Juni 2025



Radverkehrskonzept Stadt Lüdenscheid

Karte
Zielnetz

Hierarchie im Zielnetz

- Hauptroute
- Nebenroute
- Freizeitroute (geringer Alltagsnutzen)

Ziele
siehe Karte Ziele

Sonstiges

- Stadtgrenze
- Gewerbefläche
- Innenstadt
- Siedlungsfläche

Datengrundlage
osm-Mitwirkende (CC by SA 3.0), Stadt Lüdenscheid
Kartengrundlage
Netzgeometrien, Stadtgrenze
© OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

Stand Februar 2025

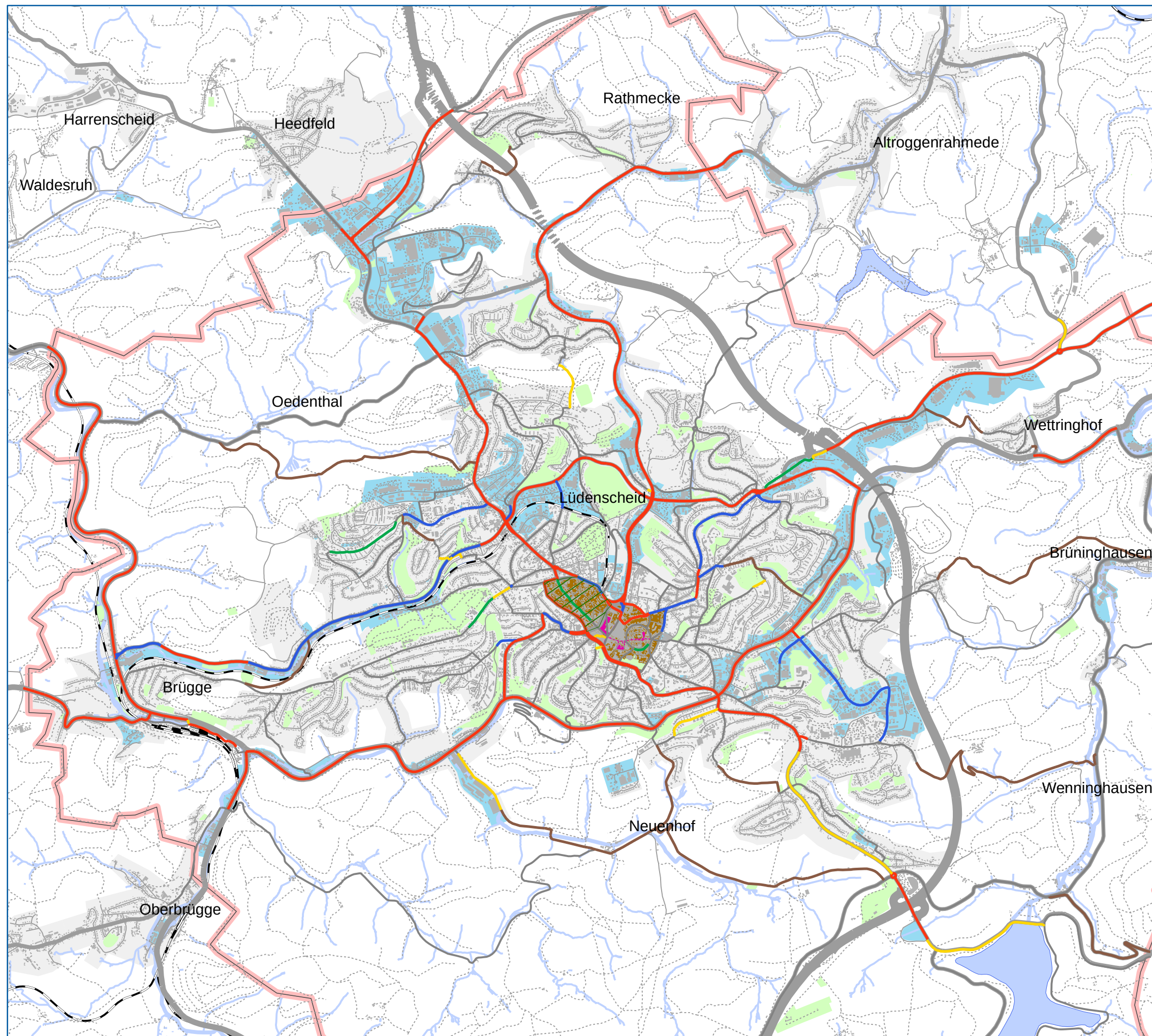
0 0,5 1 1,5 km



LK Argus

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36 • D-34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@lk-argus.de • www.lk-argus-kassel.de



Radverkehrskonzept Stadt Lüdenscheid

Karte grundsätzliche Maßnahmen

notwendige Maßnahmen

- Separation Kfz/Rad
- Teilseparation Kfz/Rad
- Anpassung an bestehenden RV-Anlagen und Gehwegen
- Oberflächensanierung

nicht notwendige Maßnahmen

- sonstige Maßnahmen (Fahrradstraße, Piktogramme etc.)
- ggf. Fahrradzone

Sonstiges

- Stadtgrenze
- Gewerbefläche
- Innenstadt
- Siedlungsfläche

Datengrundlage
osm-Mitwirkende (CC by SA 3.0), Stadt Lüdenscheid, Prüfung gemäß ERA
Kartengrundlage
Netzgeometrien, Stadtgrenze
© OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

Stand April 2025

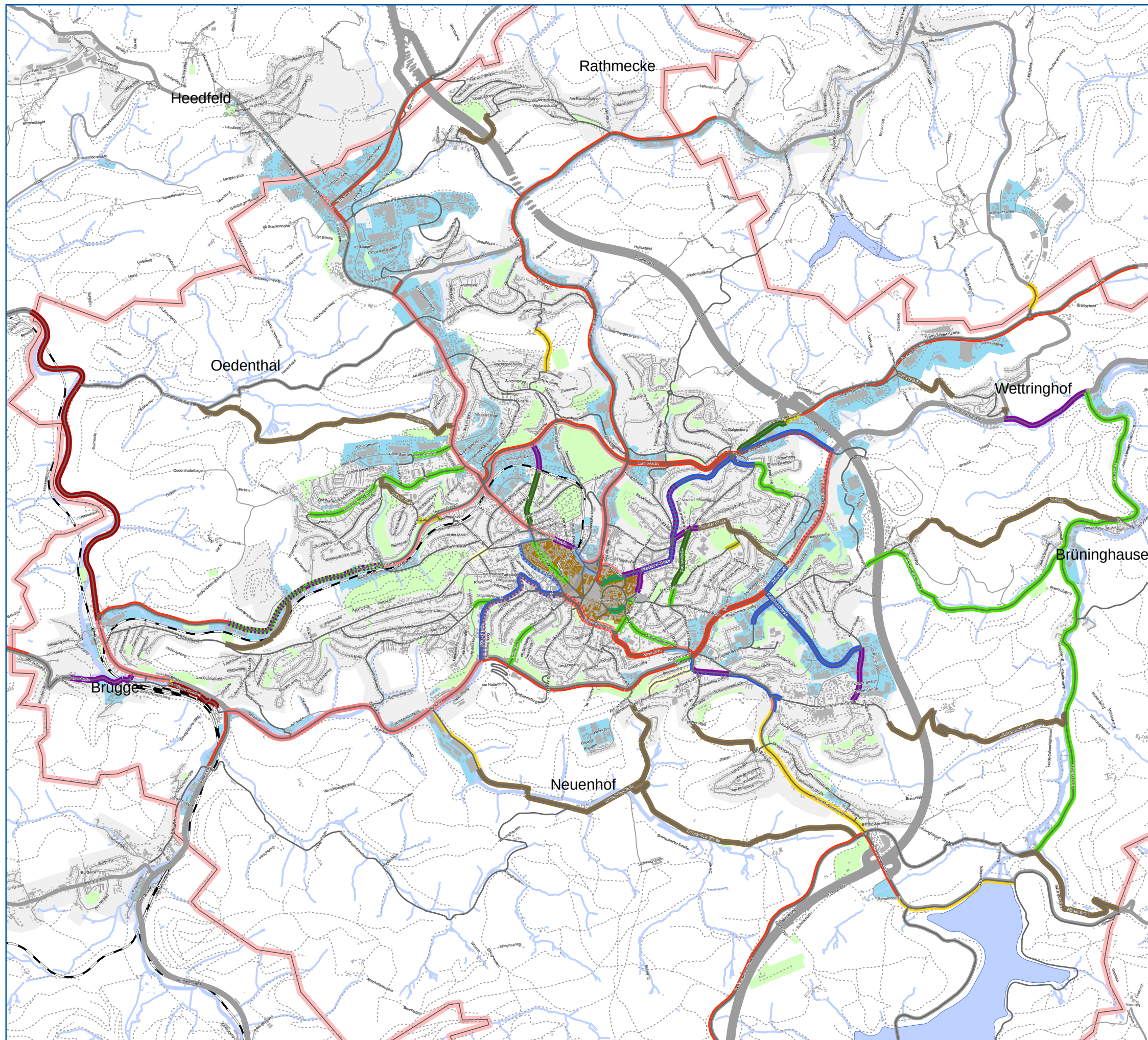
0 0,5 1 1,5 km



LK Argus

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36 • D-34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@lk-argus.de • www.lk-argus-kassel.de



Radverkehrskonzept Stadt Lüdenscheid

Karte

Maßnahmenvorschläge Strecke

Maßnahmenvorschlag

- Hochbordradweg (i.d.R. gemeinsamer Geh-/Radweg)
- eigenständiger Geh-/Radweg
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Busspur, Rad frei
- Sicherheitstrennstreifen
- vorhandene Radverkehrsanlage verbreitern
- Freigabe von Fußwegen
- Oberflächensanierung
- Fahrradstraße
- Freigabe Einbahnstraße
- Verbesserung im Mischverkehr (z.B. Piktogrammketten)
- Geschwindigkeitsreduzierung

Sonstiges

- Zielnetz
- Stadtgrenze
- Gewerbefläche
- Innenstadt
- Siedlungsfläche

Datengrundlage
osm-Mitwirkende (CC by SA 3.0), Stadt Lüdenscheid, LK Argus
Kartengrundlage
Netzgeometrien, Stadtgrenze
© OpenStreetMap-Mitwirkende 2024

Stand Mai 2025

0 0,5 1 1,5 km



LK Argus

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36 • D-34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@lk-argus.de • www.lk-argus-kassel.de

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de