

Teil A – Analysebericht

Mobilitätskonzept für die Stadt Lüdenscheid



Juni 2025

LK Argus Kassel GmbH

Mobilitätskonzept für die Stadt Lüdenscheid

Analysebericht 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.

Kassel, 5. Juni 2025

Inhalt

1	Einleitung und Grundlagen	1
1.1	Anlass und planerische Ausgangssituation	1
1.2	Zielsetzung	1
1.3	Vorgehensweise zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes	2
1.4	Beteiligungsprozess zum Mobilitätskonzept in der Analysephase	3
1.4.1	Haushaltsbefragung	4
1.4.2	Online-Beteiligung zur Analyse	6
1.4.3	Öffentlichkeitsveranstaltungen vor Ort	6
1.4.4	Arbeitskreis	7
2	Rahmenbedingungen	8
2.1	Räumliche Verflechtungen, Raum- und Siedlungsstruktur des Untersuchungsgebiets	8
2.2	Bevölkerungsentwicklungen und demografische Veränderungen	14
2.3	Wirtschaftsstruktur und Pendelbeziehung	16
2.4	Bildungsstandort	20
2.5	Tourismus, Freizeit und Naherholungsgebiete	22
3	Vorhandene Strategien und Konzepte	24
3.1	Planungen und Konzepte des Bundes, Landes und des Kreises	25
3.2	Konzepte und Aktivitäten der Stadt Lüdenscheid	31
3.3	Folgerung	39
4	Anforderungen	43
4.1	Fußverkehr und Barrierefreiheit	43
4.1.1	Fußwegeführung	44
4.1.2	Flächen für den Fußverkehr	44

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025

4.1.3	Querungen	46
4.1.4	Fuß- und Radverkehr	48
4.1.5	Weitere Aspekte	49
4.2	Radverkehr	51
4.2.1	Erläuterung zu den Führungsformen innerorts	52
4.2.2	Erläuterungen zu den Führungsformen außerorts	59
4.2.3	Fahrradgerechte Gestaltung von plangleichen Knotenpunkten	63
4.2.4	Querungsanlagen/Furtmarkierungen	64
4.2.5	Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnstraßen	65
4.2.6	Fahrradabstellanlagen	65
4.2.7	Weitere Aspekte	66
4.3	Öffentlicher Verkehr	68
4.3.1	Erschließungsqualität	69
4.3.2	Priorisierung des ÖPNV	72
4.3.3	Flächenbedarf	73
4.3.4	Barrierefreiheit	73
4.3.5	Haltestellen	74
4.4	Fließender Kfz-Verkehr	77
4.4.1	Straßenkategorien von Stadtstraßen	78
4.4.2	Entwurfsklassen von Landstraßen	78
4.4.3	Querschnitte	79
4.4.4	Geschwindigkeiten	81
4.4.5	Knotenpunkte	83
4.5	Ruhender Kfz-Verkehr	85
4.5.1	Angebotsbemessung	86
4.5.2	Bewirtschaftung	87

4.5.3	Parkleitsystem	87
4.5.4	Maße von Parkständen	88
4.6	Wirtschafts- und Güterverkehr	89
4.6.1	Flächenbedarf	89
4.6.2	Zufahrtsbeschränkungen	90
4.6.3	Parken, Laden und Liefern	90
4.7	E Klima	91
4.7.1	Anlass und Zielsetzung	91
4.7.2	Übergeordnete Handlungsempfehlungen	93
4.7.3	Ergänzende Anforderungen zu einzelnen Richtlinien	96
4.8	Zusammenfassung	98
5	Online-Beteiligung zum Mobilitätskonzept	100
6	Bestandsanalyse	107
6.1	Fußverkehr	107
6.1.1	Ergebnisse der Haushaltsbefragung	107
6.1.2	Bestandssituation	109
6.1.3	Defizitanalyse Fußverkehr	111
6.1.4	Hinweise aus der Online-Beteiligung	114
6.1.5	SWOT-Analyse Fußverkehr	115
6.2	Radverkehr	116
6.2.1	Ergebnisse der Haushaltsbefragung	116
6.2.2	Bestandssituation	117
6.2.3	Defizitanalyse Radverkehr	118
6.2.4	Hinweise aus der Online-Beteiligung	120
6.2.5	SWOT-Analyse Radverkehr	121
6.3	Öffentlicher Verkehr	122
6.3.1	Ergebnisse der Haushaltsbefragung	122

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**
Juni 2025

6.3.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	123
6.3.3	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	125
6.3.4	Anbindung	126
6.3.5	Erschließungsqualität	129
6.3.6	Defizitanalyse öffentlicher Verkehr	131
6.3.7	Hinweise aus der Online-Beteiligung	133
6.3.8	SWOT-Analyse	134
6.4	Fließender Kfz-Verkehr	134
6.4.1	Ergebnisse der Haushaltsbefragung	135
6.4.2	Straßennetz	136
6.4.3	Straßensperrungen	137
6.4.4	Verkehrsorganisation	143
6.4.5	Verkehrsbelastungen	147
6.4.6	Verkehrsfluss	150
6.4.7	Defizitanalyse fließender Verkehr	151
6.4.8	Hinweise aus der Online-Beteiligung	152
6.4.9	SWOT-Analyse	152
6.5	Ruhender Kfz-Verkehr	153
6.5.1	Ergebnisse der Haushaltsbefragung	154
6.5.2	Parkraumangebot in der Innenstadt	154
6.5.3	Parkraumauslastung	159
6.5.4	Ladeinfrastruktur	161
6.5.5	Defizitanalyse ruhender Verkehr	161
6.5.6	Hinweise aus der Online-Beteiligung	162
6.5.7	SWOT-Analyse	163
6.6	Wirtschafts- und Güterverkehr	163
6.6.1	Wirtschaftsverkehrsrelevante Infrastruktur	163

6.6.2	(Temporäre) Durchfahrtsverbote	164
6.6.3	Verkehrsstärken: Anteil Schwerlastverkehr	166
6.6.4	Logistik	168
6.6.5	Defizitanalyse Wirtschaftsverkehr	169
6.6.6	Hinweise aus der Online-Beteiligung	169
6.6.7	SWOT-Analyse	169
6.7	Verknüpfungen (Inter- und Multimodalität)	170
6.7.1	Ergebnisse der Haushaltsbefragung	171
6.7.2	Verknüpfungspunkte	171
6.7.3	Hinweise aus der Online-Beteiligung	172
6.7.4	SWOT-Analyse	173
6.8	Verkehrssicherheit	173
6.8.1	Verkehrsunfälle	173
6.8.2	Unfallauffällige Bereiche	176
6.8.3	Hinweise aus der Online-Beteiligung	178
6.9	Umweltbelastungen	178
6.9.1	Lärmbelastungen	178
6.9.2	Luftschadstoffbelastungen	180
6.9.3	Hinweise aus der Online-Beteiligung	181
6.10	Mobilitätsmanagement	181
6.10.1	Kommunales Mobilitätsmanagement	182
6.10.2	Betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement	182
	Tabellenverzeichnis	183
	Abbildungsverzeichnis	184
	Kartenverzeichnis	186
	Anlagenverzeichnis	186
	Abkürzungsverzeichnis	187

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

1 Einleitung und Grundlagen

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

1.1 Anlass und planerische Ausgangssituation

Die Notwendigkeit zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes Lüdenscheid ergibt sich aus dem Vorliegen verschiedener Konzepte und Strategien (u. a. Nachhaltigkeitsstrategie), welche verschiedene Maßnahmen enthalten, die die Mobilität in Lüdenscheid adressieren. Um keine losgelösten Einzelmaßnahmen im Verkehrsbereich umzusetzen und die Maßnahmen besser zu koordinieren, soll das Mobilitätskonzept entwickelt werden.

Darüber hinaus bieten sich mit der baldigen Wiederaufnahme des regulären Verkehrs auf der A 45 und der damit verbundenen verkehrlichen Erholung der innerstädtischen Straßen Chancen zur Mobilitätsgestaltung in der Stadt Lüdenscheid. Mit der folgenden Sanierung von innerstädtischen Straßen können Handlungsspielräume ggf. besser ausgenutzt werden. Dazu wird das Konzept als Grundlage benötigt.

Das zu erstellende Mobilitätskonzept soll für die Stadt Lüdenscheid einen zentralen Baustein im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements darstellen. Mit Hilfe des Mobilitätskonzeptes soll die Verkehrswende in Lüdenscheid durch die Schaffung guter Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität aller Menschen vorangetrieben werden.

Das integrierte Mobilitätskonzept soll dabei alle Mobilitätsformen berücksichtigen und über die Instrumente der klassischen Verkehrsplanung hinaus unter Berücksichtigung der stadtspezifischen Rahmenbedingungen und Herausforderungen interdisziplinäre Lösungsansätze liefern. Vorrangig sind zukunftsfähige Mobilitätsformen und deren Verknüpfung zu betrachten, die Klimaschutz und Lebensqualität fördern und auch langfristig eine lebendige, sichere Stadt zum Wohnen, Arbeiten, für den Handel, die Wirtschaft und Freizeitaktivitäten sicherstellen.

Darüber hinaus wird der Radverkehr in Form eines eigenen, parallel erarbeiteten Radverkehrskonzeptes besonders in den Fokus gestellt.

1.2 Zielsetzung

Die Zielsetzungen des Konzeptes werden innerhalb der Konzepterstellung gemeinsam mit der Öffentlichkeit und der Politik erarbeitet und fließen in Leitbildern für die zukünftige Mobilität in Lüdenscheid zusammen. Diese werden im konzeptionellen Berichtsteil (Teil B) ausgearbeitet und dargestellt.

Bei der Erarbeitung werden bereits vorliegende Konzepte und Strategien, die die Mobilität und ihre Ausrichtung in den nächsten Jahren betreffen,

berücksichtigt (z. B. Nachhaltigkeitsstrategie Lüdenscheid, Klimaschutzplan NRW) um gesetzte Ziele nicht zu konterkarieren.

1.3 Vorgehensweise zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erfolgt in zwei Hauptprojektphasen. In der Analysephase werden Grundlagen geschaffen und der Status quo der Mobilität in Lüdenscheid untersucht. Für eine umfassende Datenbasis wurden im Rahmen der ersten Phase eine Haushaltsbefragung sowie Bürgerveranstaltungen und eine Online-Beteiligung durchgeführt. Der zweite Projektabschnitt befasst sich mit der Konzeptphase, die der Erarbeitung des Handlungsleitfadens dient und so die Richtung für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Lüdenscheid vorgibt. Der Gesamtprozess der Konzepterstellung wird von weiteren Beteiligungsverfahren begleitet. Darüber hinaus wird die Politik für die demokratische Legitimation eingebunden.

Der Schwerpunkt des Mobilitätskonzeptes liegt einerseits räumlich beim Thema Erreichbarkeit der Innenstadt für Personen und Güter und andererseits auf den zielgruppenorientierten Themen wie dem Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und ruhendem sowie fließendem motorisiertem Individualverkehr (MIV). Wirtschaftsverkehr und die Pendlerthematik spielen ebenfalls eine große Rolle.

Wichtiger Bestandteil ist die Beteiligung verschiedenster interner und externer Akteur*innen, der Politik und der Lüdenscheider*innen. Zur gezielten Ansprache von Kindern – und Jugendlichen wird eine gesonderte Beteiligung durchgeführt. Die Bevölkerung wird über Beteiligungswerkstätten, Informationsveranstaltungen und eine Online-Beteiligung in den Prozess eingebunden.

Bei der Bearbeitung wird ein besonderes Augenmerk auf die stadtspezifischen Eigenheiten gelegt, so dass ein individuelles Mobilitätskonzept entsteht. Ergebnisse bereits bestehender oder parallellaufender Konzepte werden dabei aufgegriffen und weiterentwickelt.

Das Mobilitätskonzept orientiert sich an den Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur Verkehrsentwicklungsplanung und den Empfehlungen der Europäischen Kommission zur Erstellung von Kommunalen nachhaltigen Mobilitätsplänen (SUMP).

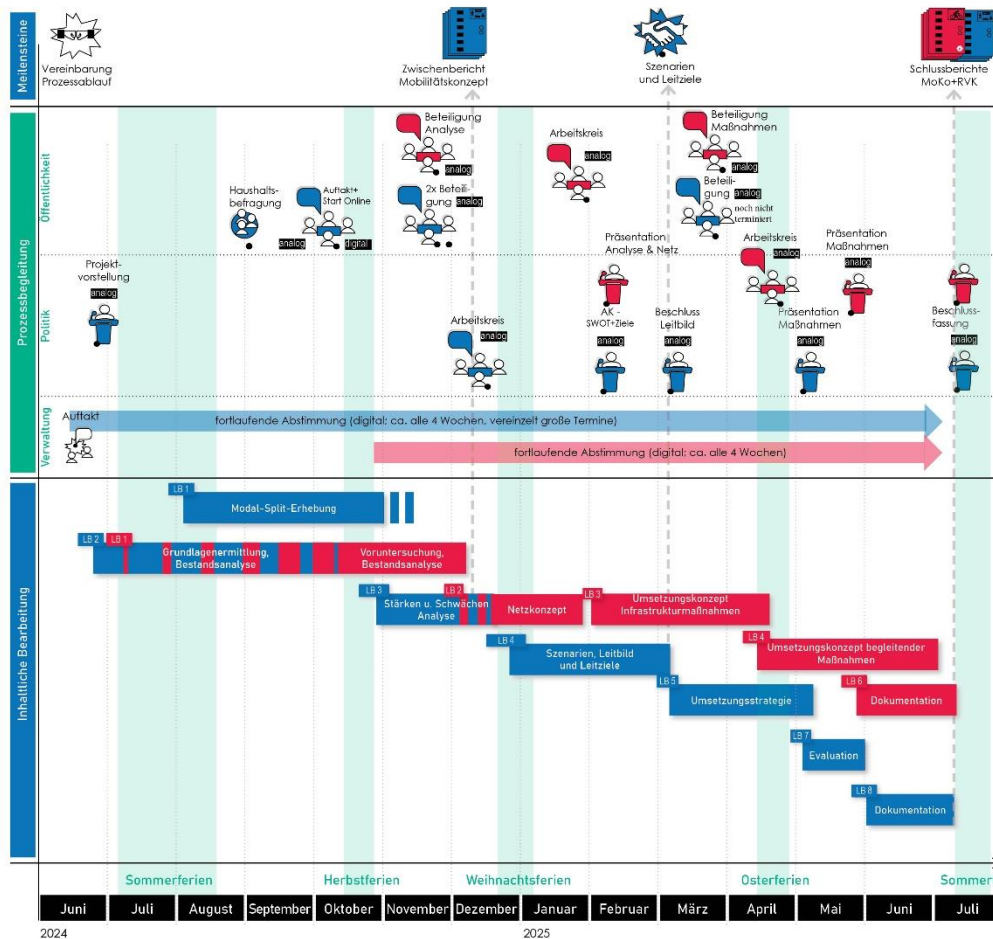
Bei der Konzepterstellung wirkt das Zukunftsnetzes Mobilität NRW mit.

Abbildung 1 zeigt den Zeit- und Ablaufplan für die Erstellung des Mobilitäts- und Radverkehrskonzeptes gleichermaßen, sowie die Verschneidung der Konzepte, Bearbeitungsinhalte und Beteiligungsformate.

- **Abbildung 1:** Zeit- und Ablaufplan des Mobilitätskonzeptes Lüdenscheld, inkl. der Zeitschiene des Radverkehrskonzeptes

Stadt Lüdenscheld
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025



Die Dokumentation zum Mobilitätskonzept erfolgt in zwei Teilen entsprechend den Projektphasen. Der vorliegende Bericht (Teil A) enthält die Ergebnisse der Analyse mit den Inhalten zur Grundlagenermittlung, Ergebnissen der Haushaltsbefragung (Modal-Split-Daten), zur Definition der Anforderungen sowie zu den Bestandsanalysen.

Der zweite Bericht (Teil B) umfasst den konzeptionellen Teil beginnend mit den Szenarien und Leitzielen (Leitbildprozess) sowie darauf aufbauend den Zielnetzen, dem Maßnahmenkonzept und den Umsetzungsempfehlungen.

1.4 Beteiligungsprozess zum Mobilitätskonzept in der Analysephase

Die Beteiligung der Verwaltungsstellen der Stadt Lüdenscheld, der politischen Vertreter*innen als auch der Öffentlichkeit im Rahmen der Projektbearbeitung ist besonders wichtig, um möglichst einen transparenten Erarbeitungsprozess sicherzustellen, Vor-Ort-Kenntnisse einzubinden und Akzeptanz für die spätere Umsetzung zu schaffen.

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

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

Darüber wurde im Rahmen der Mobilitätskonzeptes eine Haushaltsbefragung durchgeführt, deren repräsentative Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Lüdenscheider Bevölkerung einfließen.

Außerdem wurde eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen im Frühjahr 2025 durch das Büro Stadtkinder in Kooperation mit dem Zukunftsnetz NRW und dem Stadtjugendring durchgeführt. Die Ergebnisse daraus sind in den konzeptionellen Teil B eingebunden.

1.4.1 Haushaltsbefragung

Zur Darstellung der heutigen Mobilität in Lüdenscheid sowie als Grundlage für Analysen und Maßnahmen wurde im September und November 2024 eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt.

Die repräsentative Haushaltsbefragung wurde entsprechend den Standards der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte konzipiert, um aussagekräftige Ergebnisse für die Stadt Lüdenscheid zu erhalten. Sie wurde schriftlich-postalisch mit der Möglichkeit einer telefonischen Teilnahme sowie einer ergänzenden Online-Teilnahmemöglichkeit durchgeführt. Abgefragt wurde das Verkehrsverhalten für einen Normalwerktag (Di-Do) außerhalb von Schulferien und Feiertagen.

Mit der Befragung wurden alle notwendigen Kenngrößen des Verkehrsverhaltens erfasst, u. a. sind folgende Fragestellungen relevant:

- Wie ist die Fahrzeugausstattung der Lüdenscheider Haushalte?
- Welche Mobilitätsvoraussetzungen liegen bei den Lüdenscheider Bürger*innen vor?
- Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen: wie viele Wege bzw. Fahrten werden von der Bevölkerung durchschnittlich an einem Werktag zurückgelegt?
- Welche Verkehrsmittel werden für die tägliche Mobilität genutzt? Von welchen Personengruppen, zu welchem Zweck und für welche Strecken?
- Wie verteilen sich die Verkehrsströme innerhalb der Stadt Lüdenscheid, den anliegenden Städten und Gemeinden und entfernteren Zielen im Umland?

- Wie stellt sich der Modal Split im Vergleich zum Mobilitätsverhalten in vergleichbaren Städten dar?
- Wie werden die Bedingungen für die verschiedenen Verkehrsmittel in Lüdenscheid eingeschätzt und wo gibt es Verbesserungsbedarf?
- Wie wird die Erreichbarkeit der Innenstadt eingeschätzt

Mit den gewonnenen Ergebnissen sind repräsentative Aussagen über die Verkehrsteilnahme und Verkehrsmittelnutzung der Wohnbevölkerung ab 6 Jahren in der Stadt Lüdenscheid möglich. Aufgrund des Erhebungsdesigns ist außerdem ein Vergleich mit anderen Räumen und Kommunen sowie der Vergleich über eine Zeitreihe möglich.

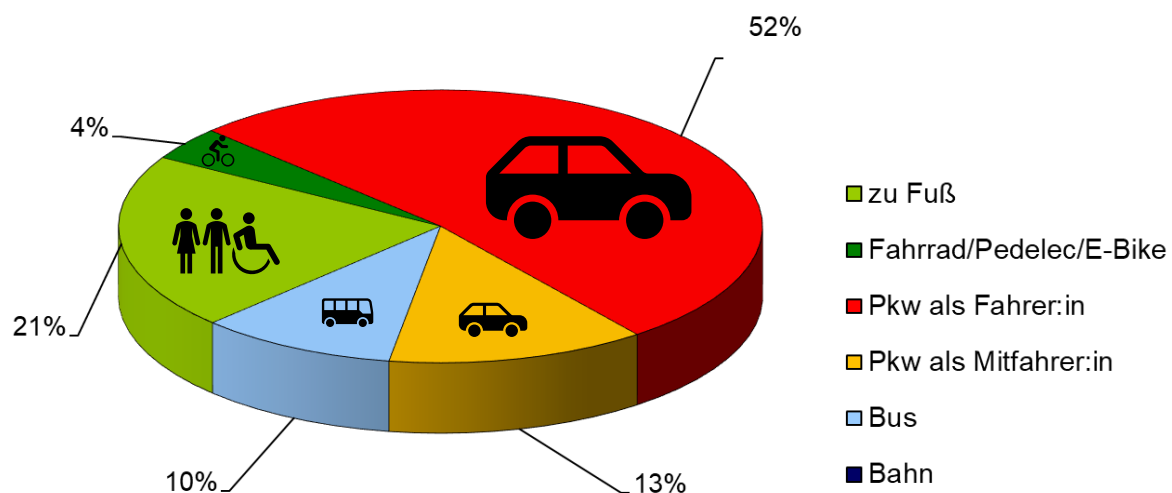
Eine umfassende Dokumentation der Ergebnisse der Haushaltbefragung wurde in einem eigenen Bericht dargestellt.

- **Anlage 1:** Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2024 in der Stadt Lüdenscheid

Die Kernaussage der Haushaltbefragung ist die Aufteilung der Wege auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel (Verkehrsmittelwahl / Modal Split).

Diese zeigt eine klare Dominanz des Kfz-Verkehr bei der Wahl des Verkehrsmittels. Als Fahrer*in und Mitfahrer*in werden 65% der Wege mit dem Kfz zurückgelegt. Die zweitstärkste Verkehrsart ist der Fußverkehr mit 21%, gefolgt vom ÖPNV mit rund 10%. Der Radverkehr spielt aktuell mit 4% eine eher untergeordnete Rolle bei der Mobilität der Lüdenscheider Bevölkerung.

- **Abbildung 2:** Verkehrsmittelwahl der Lüdenscheider Bevölkerung, HHB 2024



Weitere Auswertung der Haushaltbefragung werden in den Kapiteln zur Bestandsanalyse in Kapitel 6 themenbezogene beschrieben.

1.4.2 Online-Beteiligung zur Analyse

Zur Partizipation der breiten Öffentlichkeit wurde ein Online-Beteiligungsformat mit Online-Dialogen und Karteneingaben durchgeführt. Die Beteiligung sollte in Ergänzung zu den Analysen vor Ort weitere Erkenntnisse zum Status quo liefern.

Zur Feststellung des Status quo der Mobilität in Lüdenscheid wurde vom 9. Oktober bis zum 5. November 2024 die Online-Beteiligung durchgeführt. Sie wurde auf der Beteiligungsplattform Beteiligung.NRW eingerichtet und bestand aus mehreren Teilen/Dialogen mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Zum einen ging es darum teils geschlossene teils offene Fragen zum Mobilitätsverhalten vor und nach der Sperrung der Autobahn sowie zur Erreichbarkeit der Innenstadt zu beantworten und zum anderen gab es die Möglichkeit, in einer interaktiven Karte Problempunkte zu den verschiedenen Verkehrsarten zu benennen.

Im Rahmen der Online-Beteiligung konnten über das Portal „Beteiligung NRW“ viele interessierte Bürger*innen erreicht werden.

Die allgemeinen Erkenntnisse daraus werden in Kapitel 5 dargestellt, die verkehrsartenspezifischen Ergebnisse sind in den jeweiligen Bestandsanalysen zu den Verkehrsarten eingebunden.

- **Anlage 2:** Fragebogen der Online-Beteiligung
- **Anlage 3:** Automatisierte Auswertung der Ergebnisse der Online-Beteiligung

1.4.3 Öffentlichkeitsveranstaltungen vor Ort

Um die Beteiligung zum Mobilitätskonzept auf breite Füße zu stellen, fanden diverse Öffentlichkeitsveranstaltungen vor Ort statt. Neben den Bürger*innen der Stadt waren auch explizit der Handel und die Wirtschaft als auch die Politik dazu eingeladen.

Zunächst gab es am 8. Oktober 2024 einen öffentlichen Auftakttermin für alle Interessierten, an dem allgemein über die Projekthalte und die Herausforderungen des Konzeptes und über die weiteren Teilnahmemöglichkeiten informiert wurde. Es war das Zukunftsnetz Mobilität NRW beteiligt.

Am 21. November 2024 fand eine Bürgerbeteiligung im Museum statt, die für alle Interessensgruppen offen war. Während des Termins konnten die Beteiligten auf Karten vor Ort Problempunkte zu den 4 Verkehrsarten (Fuß-, Rad, öffentlicher Personennahverkehr und Individualverkehr) markieren und auf Karteikarten beschreiben. An den Themenstände gab es Diskussionsmöglichkeiten. Abschließend wurde nach den Zielvorstellungen für die genannten

Verkehrsarten gefragt. Der Termin und die Ergebnisse sind protokolliert, das Protokoll ist Teil des Anhangs.

- **Anlage 4:** Protokoll zur Bürgerbeteiligung am 21.11.24

Der darauffolgende Termin am 28. November 2024 richtete sich an Handel und Wirtschaft, die dazu direkt über verschiedene Wege eingeladen wurden. Auch in diesem Termin wurden die Inhalte des Konzeptes dargelegt und weitere Impulse durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW gegeben. Kernthema war die Ermittlung von Zielvorstellung für die zukünftige Mobilität in Lüdenscheid aus Sicht der Gewerbetreibenden und des Handels. Das Protokoll des Termins ist ebenfalls Teil des Anhangs.

- **Anlage 5:** Protokoll zur Beteiligung von Handel und Wirtschaft am 28.11.24

Die Ergebnisse der Beteiligungsveranstaltungen bilden die Grundlage für die Leitbilderstellung und schließen die Analysen ab.

1.4.4 Arbeitskreis

Der finale Schritt der Beteiligung zur Analyse fand am 4. Dezember 2024 mit der Involvierung der Politik im Arbeitskreis statt. In einem von Fraktionsmitgliedern begleiteten Workshop wurden in Anlehnung an die vorherigen Termine erneut die vorgesehenen Inhalte des Konzeptes sowie erste Ergebnisse der vorangegangenen Beteiligungen dargestellt und vom Zukunftsnetz Mobilität NRW ein Impulsvortrag zur Bedeutung von Mobilitätskonzepten gehalten. Im Anschluss daran wurden die wichtigsten Aspekte aus Sicht der Politik bei der Ausrichtung des Konzeptes gesammelt bzw. diskutiert.

- **Anlage 6:** Protokoll zum Arbeitskreis Politik 04.12.24

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

2 Rahmenbedingungen

Zur thematischen Einleitung wird im Folgenden auf die räumlichen, demografischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen eingegangen, die die Stadt Lüdenscheid prägen und bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt wurden. Besonders die raumstrukturellen Gegebenheiten sind entscheidende Faktoren für die Voraussetzungen und Auswirkungen der Mobilität und des Mobilitätsverhaltens der Lüdenscheider Bevölkerung.

2.1 Räumliche Verflechtungen, Raum- und Siedlungsstruktur des Untersuchungsgebiets

Die „Stadt des Lichts“ Lüdenscheid liegt südlich im zentralen Nordrhein-Westfalen im Märkischen Kreis. Innerhalb des Kreises ist Lüdenscheid die zweitgrößte Stadt und gehört zum Regierungsbezirk Arnsberg. Lüdenscheid liegt relativ zentral im Märkischen Kreis und grenzt (im Uhrzeigersinn beginnend) im Norden an die Städte und Gemeinden Schalksmühle, Altena, Werdohl, Herscheid, Meinerzhagen, Kierspe und Halver.

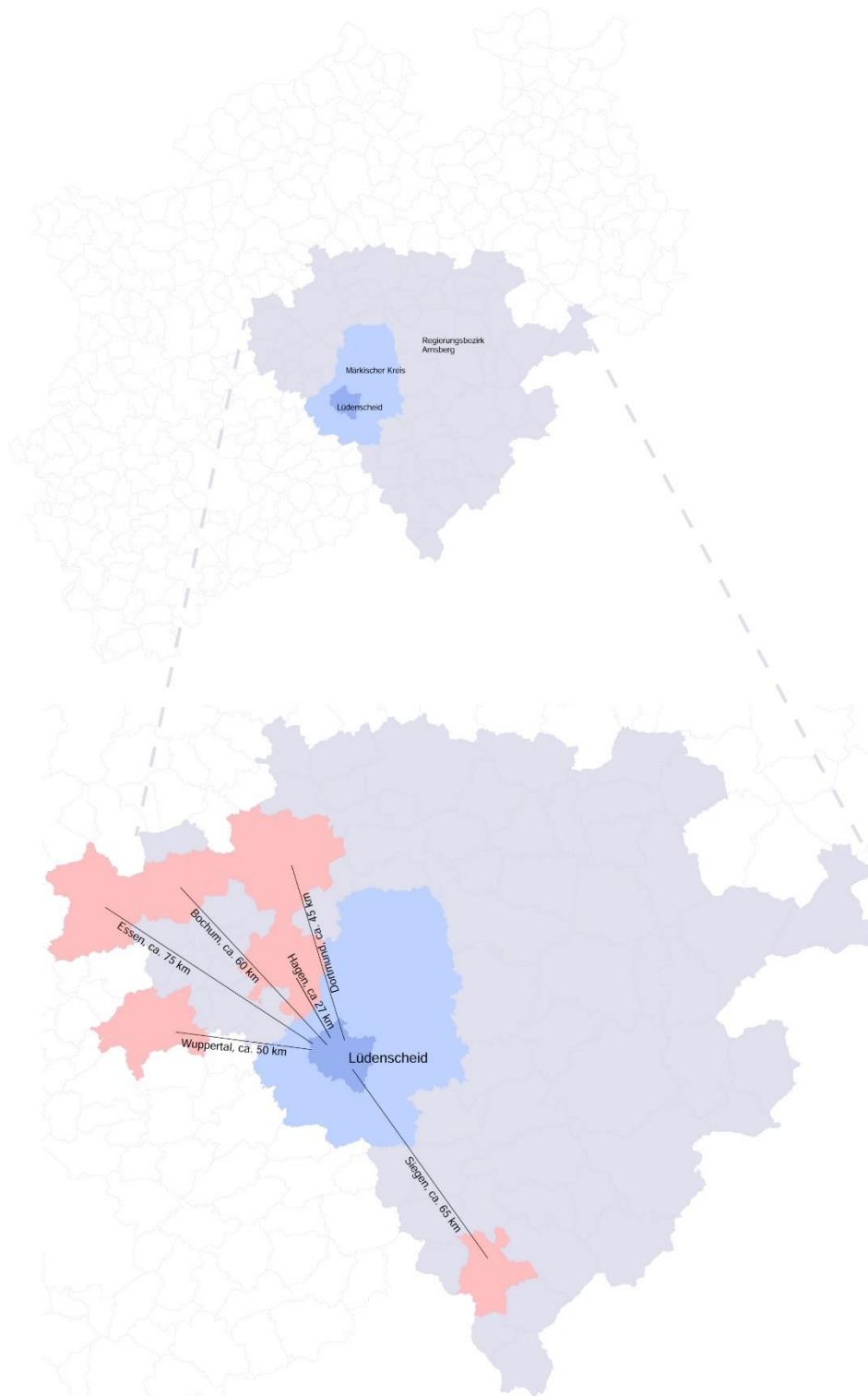
Lüdenscheid hat die Funktion eines Mittelzentrums.

Die nächstgelegenen Oberzentren sind die Städte Hagen und Dortmund, welche in ca. 27 bzw. 45 km Kilometer Entfernung nördlich der Stadt Lüdenscheid liegen. Weitere, nahe Oberzentren sind Wuppertal in ca. 50 km Entfernung sowie Bochum, Siegen und Essen in 60 bis 75 km Entfernung von Lüdenscheid.

- **Abbildung 3:** Lage Lüdenscheids in NRW, im Regierungsbezirk Arnsberg und Märkischen Kreis sowie Entfernungen zu den nächstgelegenen Oberzentren¹

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025



¹ Eigene Darstellung, Entfernungsmessung mit Google Maps

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Landschaftlich ist die Stadt durch die Mittelgebirge des Sauerlandes geprägt, wodurch die Infrastruktur häufig vom Gelände dominiert wird. Die Straßenverläufe orientieren sich oft an Flussläufen, Tälern oder Berggraten.

Im motorisierten Individualverkehr ist Lüdenscheid über die Bundesautobahn A 45, die von der A 2 bei Dortmund über Hagen und Gießen bis zur A 3 bei Aschaffenburg führt, angebunden. Durch die aktuell bestehende Sperrung der A 45 zwischen der AS Lüdenscheid-Nord und AS Lüdenscheid ist diese wichtige Verkehrsader derzeit gestört.

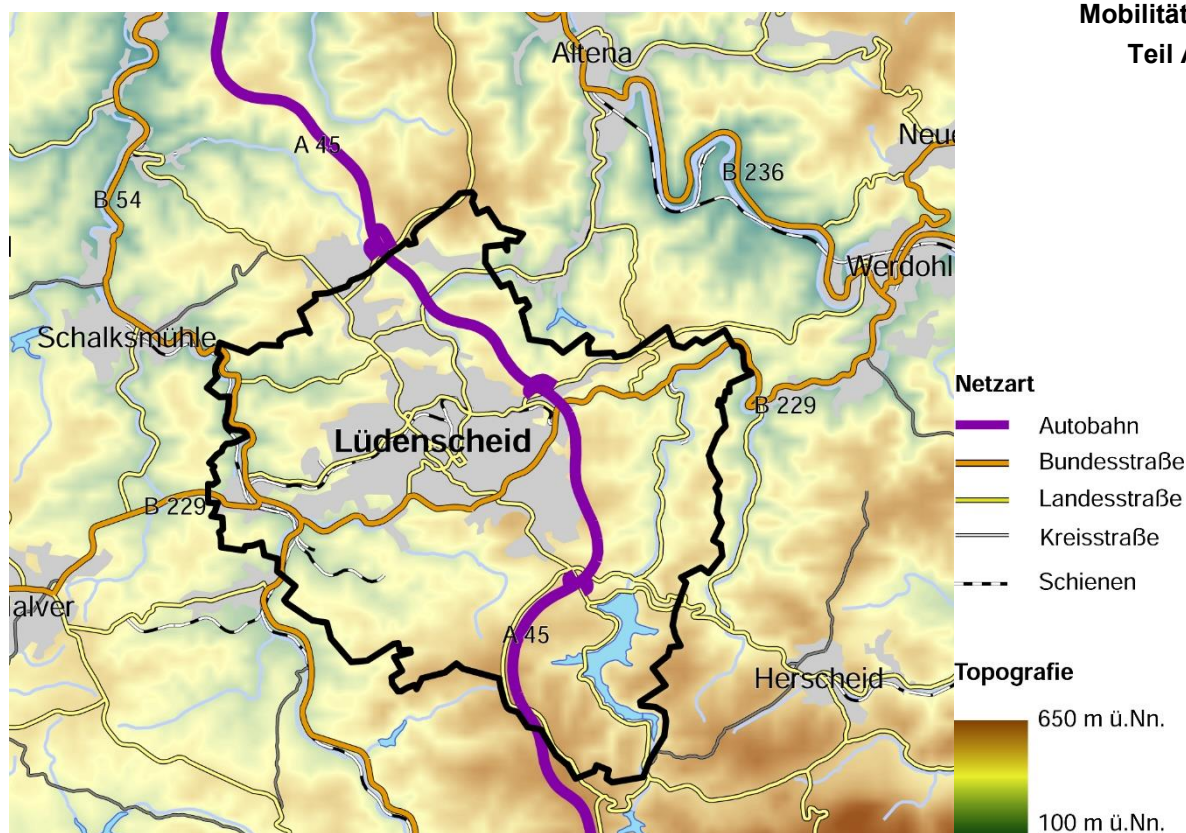
Des Weiteren verläuft die B 229 in Ost-West-Richtung durch das Lüdenscheider Stadtgebiet. Die Straße verläuft zu großen Teilen anbaufrei durch die Stadt. Am Westrand durchquert die B 54 das Stadtgebiet. Wesentlich integrierter sind die verschiedenen Landesstraßen, die zum Teil bis in den Stadtkern hineinführen und nordwestlich der Altstadt einen Ring bilden (L 530 - Altenaer Straße, L 561 - Weststraße, Lessingstraße und Bahnhofstraße). Die Landesstraßen stellen die regionale Einbindung ins Verkehrsnetz her und übernehmen auch innerstädtische Erschließungsfunktionen.

Über den Schienenweg ist Lüdenscheid mit den Bahnhöfen Lüdenscheid und Lüdenscheid-Brügge (Westf.) regional angebunden. Es verkehrt regelmäßig die Volmetalbahn (RB 52) zwischen Lüdenscheid und Dortmund über Hagen im Ein-Stunden-Takt. Ab Dortmund und Hagen besteht Anschluss an das nationale und internationale Bahnnetz. Die Strecke ist größtenteils eingleisig.

Des Weiteren besteht mit der Regionallinie RB 25 eine Anbindung nach Köln Hauptbahnhof². Die Linientaktung beträgt im Regelfall ebenfalls 60 Minuten.

● **Abbildung 4:** Lage, Topografie und Straßennetz Lüdenscheid

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
 Juni 2025



Der nächstgelegene internationale Flughafen befindet sich in Dortmund.

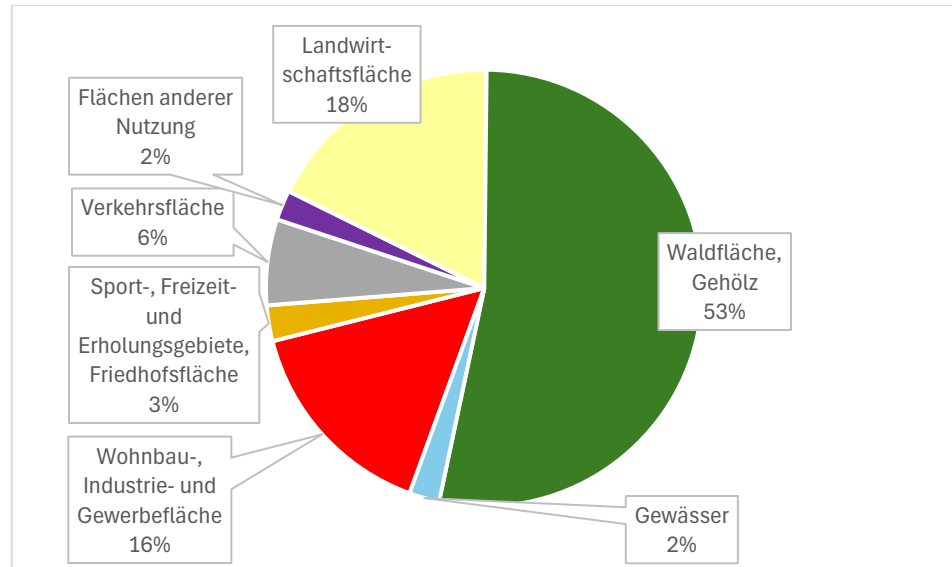
Die Stadt Lüdenscheid dehnt sich in Nord-Süd Richtung auf ca. 13 km und in Ost-West-Richtung auf 12 km aus. Insgesamt weist die Stadt eine Fläche von rund 87 km² auf. Davon werden 23,4 km² (~27 %) als Verkehrs- und Siedlungsfläche genutzt und 63,6 km² (~73 %) sind Vegetations- und Gewässerfläche³.

³ vgl. Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (Stand: 2024): Kommunalprofil Lüdenscheid, Stadt

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

● **Abbildung 5:** Flächenaufteilung des Stadtgebiets Lüdenscheid⁴



Die Fläche der Stadt ist untergliedert in 16 statistische Bezirke, die weitestgehend eine zusammenhängend bebaute Fläche um die Kernstadt darstellen. Lediglich die Außenbezirke Wettringhof, Brüninghausen/Augustenthal, Brügge und Dickenberg/Eggenscheid sowie Gevelndorf/Freisenberg lassen Bebauungslücken zur Kernstadt erkennen. Der Bezirk Bierbaum/Höh/Hellersen umfasst große Teile Waldgebiet, die besiedelten Flächen bilden jedoch eine homogene Siedlungsfläche mit der übrigen Bebauung.

Um die gesamte Stadt herum dehnen sich Wald und Grünflächen aus. Bedingt durch die Topografie der Stadt entstehen trotz der relativ kompakten Struktur auseinander gezogene Siedlungsbereiche, getrennt durch Täler und Hügel.

Die Bevölkerungszahl betrug im Dezember 2022 gemäß Melderegister 73.937 Einwohner*innen. Die Bevölkerungsdichte betrug rund 850 Einwohner*innen pro km². Der am dichtesten bevölkerte Stadtteil ist Tinsberg/Kluse. Der bevölkerungsreichste Bezirk ist Ramsberg/Hasley/Baukloh mit 8.218 Einwohner*innen. Der Bezirk Wettringhof weist mit 818 Einwohner*innen die geringste Bevölkerungszahl auf.⁵

⁴ vgl. Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (Stand 2024): Kommunalprofil Lüdenscheid, Stadt

⁵ Stadt Lüdenscheid (2023): Demografischer Basisbericht 2023

● **Tabelle 1:** Wohnbevölkerung nach Bezirken⁶

Bezirke	EW (Stand Dez. 23)
Ramsberg / Hasley / Baukloh	8.218
Tinsberg / Kluse	7.409
Oeneking / Stüttinghausen	6.353
Innenstadt / Staberg / Knapp	6.262
Honsel / Eichholz	6.143
Buckesfeld / Othlinghausen	6.012
Wehberg	4.814
Kalve / Wefelshohl	4.796
Grünwald	4.771
Bierbaum / Höh / Hellersen	4.272
Gevelndorf / Freisenberg	3.649
Vogelberg	3.416
Dickenberg / Eggenscheid	2.816
Brügge	2.811
Brüninghausen / Augustenthal	1.370
Wettringhof	818
Gesamt	73.930

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025

Die Stadt Lüdenscheid ist aufgrund ihrer zentralen Versorgungsfunktion und den bestehenden sozialen Infrastrukturen für den Märkischen Kreis, aber auch für die umliegenden Nachbargemeinden von besonderer Bedeutung. Neben der Versorgungsfunktion nimmt Lüdenscheid auch eine wichtige Rolle als Industrie- und Gewerbestandort ein.

In Lüdenscheid befinden sich beispielsweise verschiedene Ämter wie das Rathaus mit der Stadtverwaltung oder die Kommunalverwaltung des Märkischen Kreises, außerdem mehrere Schulen und Kitas sowie weitere öffentliche und Freizeiteinrichtungen. Das Familienbad Nattenberg sowie die Heimspielstätte von Rot-Weiß Lüdenscheid befinden sich im Südwesten der Stadt an der B 229. Zudem liegt das Schloss Neuenhof auf dem Gebiet der Stadt.

In der Fußgängerzone konzentrieren sich viele Einzelhandelsstandorte. Dort steht außerdem das SternCenter, ein großes und zentral gelegenes Einkaufszentrum. Weitere Gewerbe- und Industriegebiete der Stadt sind aufgrund ihrer

⁶ Stadt Lüdenscheid (2023): Demografischer Basisbericht 2023

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

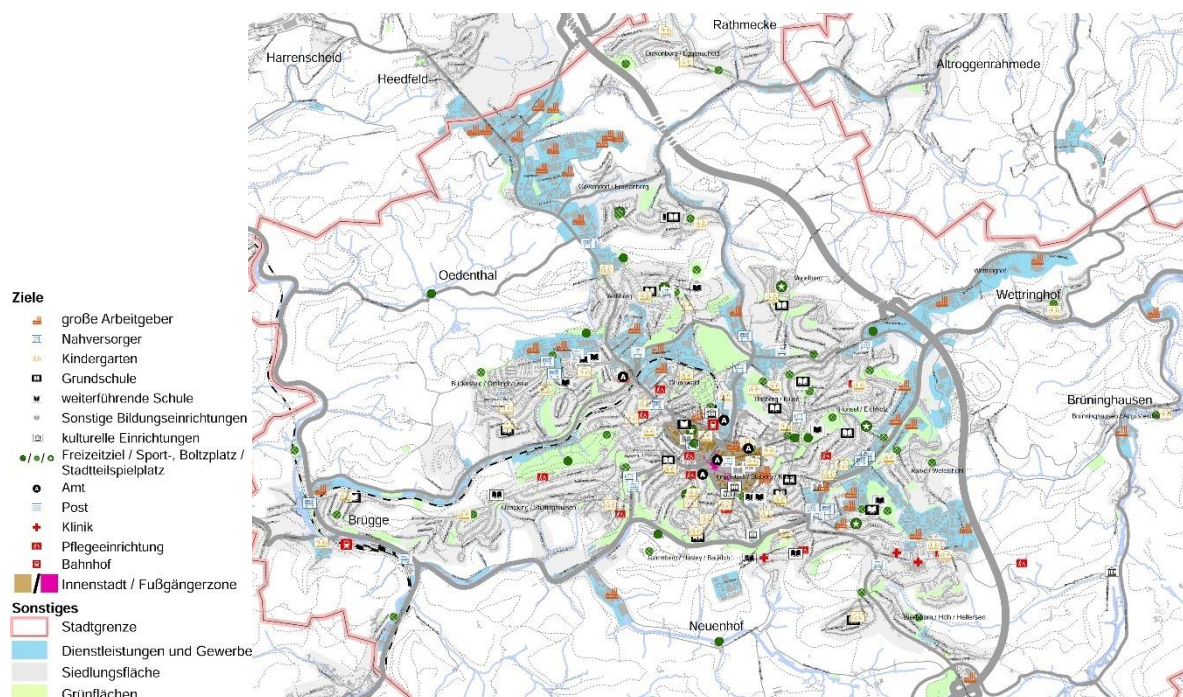
Historie z. T. inmitten der Stadt zu finden. Die Stadt Lüdenscheid ist der Sitz einiger weltweit operierender Firmen.

Darüber hinaus ist die Stadt Fachhochschulstandort und besitzt Institute der mittelständischen Wirtschaft.

In der folgenden Karte sind weitere Ziele dargestellt, die für unterschiedliche Nutzergruppen unterschiedliche Relevanz entfalten.

Dazu gehören u. a. Schulen, kulturelle Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen und Spielplätze, Kliniken, Nahversorger sowie große Arbeitgeber.

Karte 1: relevante Ziele in Lüdenscheid



(siehe auch Kartenanhang)

2.2 Bevölkerungsentwicklungen und demografische Veränderungen

Während die Bevölkerungszahlen bis zur Jahrtausendwende in Lüdenscheid noch leicht zunahmen, wird seit Beginn des 21. Jahrhunderts ein Bevölkerungsrückgang verzeichnet. Von 1997 bis 2022 hat sich die Bevölkerungszahl um nahezu 10.000 Einwohner*innen reduziert. Diese Entwicklung ist vergleichbar mit anderen großen Mittelstädten. Im Jahr 2022 weist Lüdenscheid eine Bevölkerungszahl von 71.865 Einwohner*innen⁷ auf. Dies entspricht einer

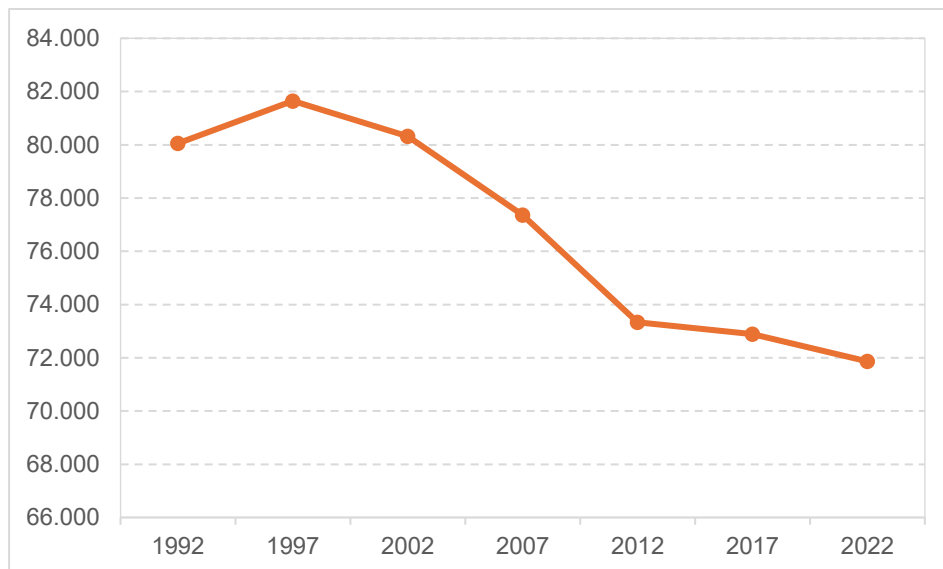
⁷ Die Angaben zu den Bevölkerungszahlen der Stadt Lüdenscheid und des Kommunalprofils der IT.NRW unterscheiden sich leicht.

Bevölkerungsdichte von 826 Einwohner*innen pro km², was etwas mehr als bei Städten des gleichen Typs (777 EW/km²) in NRW⁸ ist.

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

● **Abbildung 6:** Bevölkerungsentwicklung Lüdenscheid⁹



Laut Kommunalprofil der Stadt Lüdenscheid (2024) wird bis zum Jahr 2030 ein weiterer Bevölkerungsrückgang auf 68.937 und bis 2050 bis auf 62.984 Einwohner*innen prognostiziert. Somit wird die Stadt Lüdenscheid weiterhin von starken Bevölkerungsrückgängen betroffen sein (12,4 %). Für das Land NRW wird im gleichen Zeithorizont eine Abnahme von 1,7 % prognostiziert.

Aus der Statistik zur Bevölkerungsentwicklung in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2021 bis 2050 wird deutlich, dass sich die Bevölkerungsabnahme, mit Ausnahme der über 80-jährigen, durch alle Altersgruppen erstreckt. Besonders rückläufig ist die Gruppe der 40-65-jährigen, gefolgt von den Gruppen 0 bis 6 und 19 bis 40.

Somit ist für die Zukunft eine ältere, geringere Bevölkerung in Lüdenscheid zu erwarten.

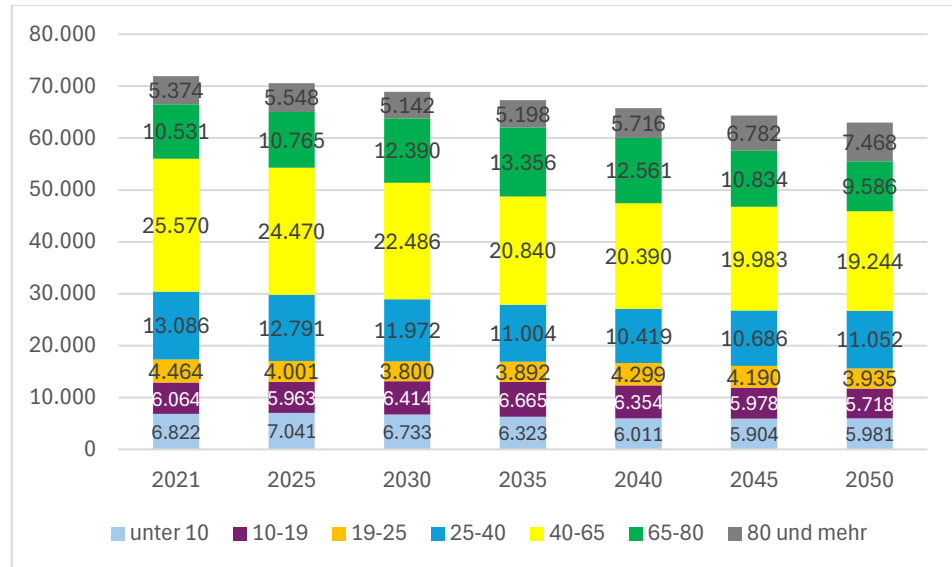
⁸ vgl. Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2024): Kommunalprofil Lüdenscheid, Stadt

⁹ vgl. Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2024): Kommunalprofil Lüdenscheid, Stadt

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

● **Abbildung 7:** Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen in Lüdenscheid¹⁰



2.3 Wirtschaftsstruktur und Pendelbeziehung

Neben den Städten Iserlohn und Arnsberg ist die Stadt Lüdenscheid einer der wichtigsten Wirtschaftsstandort im Sauerland.

In Lüdenscheid sind zahlreiche weltweit operierende Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen wie Metallverarbeitung und Elektro-, Leuchten- und Automobilindustrie ansässig.

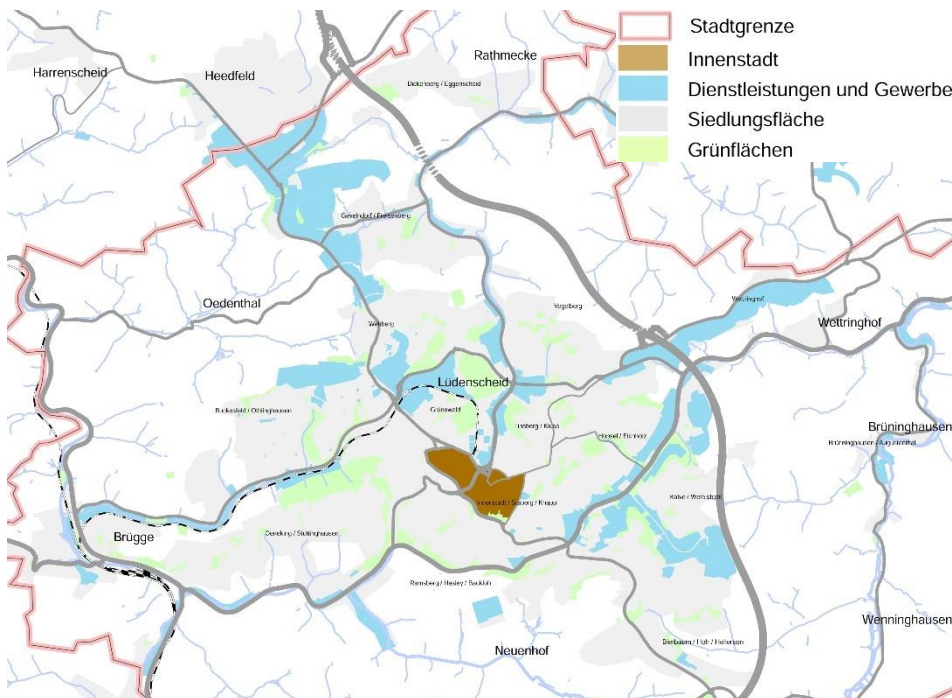
Das größte Industriegebiet befindet sich im Norden im Bezirk Freisenberg. Hier konzentrieren sich auch einige der größten Arbeitgeberstätten. Das größte Unternehmen in Lüdenscheid ist die Leopold Kostal GmbH & Co.KG, dessen Produktionsstätten sich entlang der Brunscheider Straße (L 655) im Osten von Lüdenscheid befinden¹¹. Ein weiteres Industriegebiet liegt im Südosten der Stadt (Nottebohmstraße). An dieses Gebiet schließen sich südlich das Klinikum Lüdenscheid sowie andere medizinische Einrichtungen an. Relativ zentral, nordwestlich der Stadt entlang der Heedfelder Straße und Rahmedestraße, Am Bahnhof sowie an der Hohen Steinert befinden sich weitere Gewerbegebiete.

Aufgrund der topografischen Strukturen gibt es vor allem auch im Verlauf von (Tal-)Straßen langgezogene Gewerbe- und Industrieflächen (z. B. Lösenbacher Landstraße, B 229, Brunscheider Straße).

¹⁰ Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2023): Kommunalprofil Lüdenscheid, Stadt

¹¹ Ende 2024 wurde die Produktion bei Leopold Kostal GmbH & Co.KG eingestellt

● **Abbildung 8:** Verortung der Industrie-/Gewerbegebiete in Lüdenscheid¹²



Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
 Juni 2025

Die Nahversorgung wird über zahlreiche, in der Stadt verteilte Nahversorger sichergestellt. Bei einem fußläufigen Radius von 600m¹³ um jeden Nahversorger verbleiben in den Bezirken Oeneking / Stüttinghausen, Buckesfeld/Othlinghausen, Bierbaum/Höh/Hellersen, Kahle/Wefelshohl, Vogelberg, Hasley/Baukloh und Gevelndorf sowie in den Stadtteilen Rathmecke, Wettringhof und Brüninghausen Versorgungslücken bestehen.

Im Jahr 2023 waren in Lüdenscheid insgesamt 36.585 Menschen sozialversicherungspflichtig beschäftigt (Lüdenscheid als Arbeitsort).

Die Hauptbeschäftigungsfelder der in Lüdenscheid arbeitenden Personen liegen in der Herstellung von Metallerzeugnissen (36 %), Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (16 %) und im Maschinenbau. Darüber hinaus kann die Metallerzeugung und -bearbeitung, Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen und die Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren nennenswerte Beschäftigtenanteile generieren.

Im Jahr 2023 lag die Arbeitslosenquote in Lüdenscheid bei 8,5 %, was verglichen mit der Arbeitslosenquote im Märkischen Kreis mit 7,0 % etwas höher ausfällt.

¹² Nach Geodaten der Stadt Lüdenscheid (FNP) und openstreetmap-Daten © openstreetmap-mitwirkende CC by SA 3.0

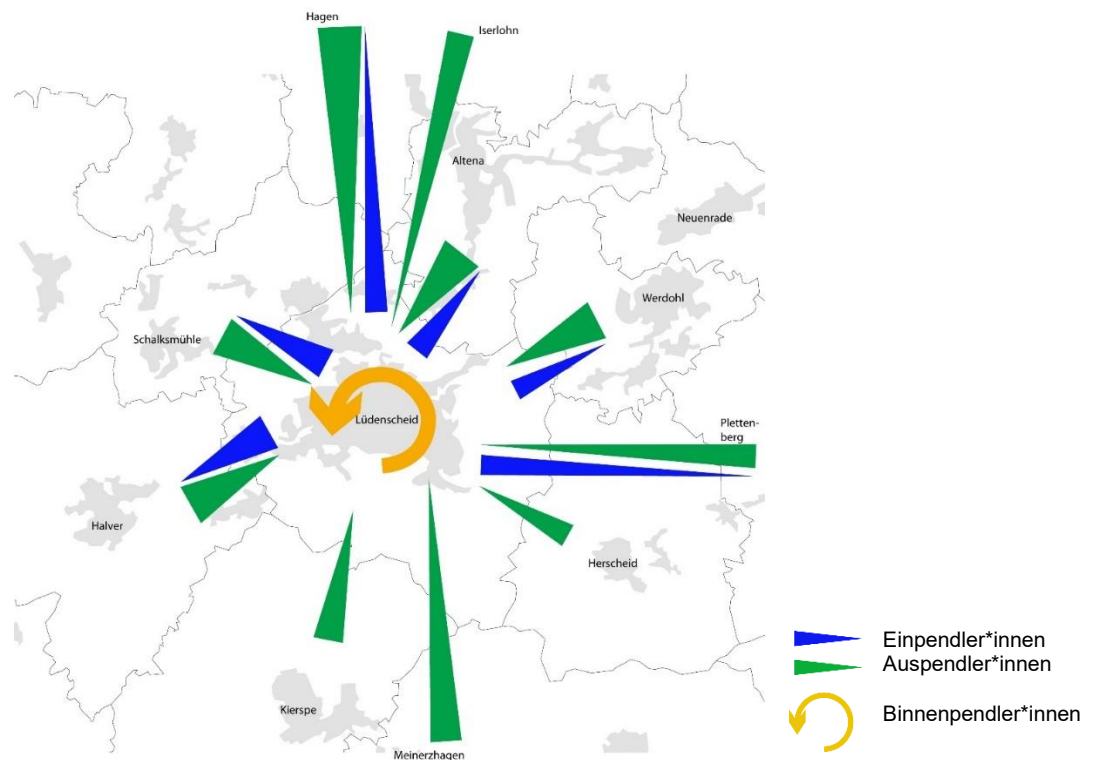
¹³ Gemäß Einzelhandelskonzept von 2023, Stadt Lüdenscheid, 2. Fortschreibung, Junker+Krusse Stadtforschung/Planung

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025

Zum Stichtag 30.06.2023 sind 18.127 Menschen zum Arbeiten nach Lüdenscheid eingependelt, 11.322 Menschen sind aus Lüdenscheid ausgependelt sowie 18.445 Menschen innergemeindlich gependelt. Dies entspricht einem positiven Einpendler-Saldo von 6.805.¹⁴

Die auspendelnden Personen verteilen sich in erster Linie auf die direkt benachbarten Kommunen Lüdenscheids. Die Einpendler stammen sowohl aus etwas entfernteren Kommunen wie Hagen und Iserlohn als auch aus dem direkten Umfeld. In der folgenden Abbildung und Tabelle sind die Pendlerverflechtungen von und nach Lüdenscheid dargestellt¹⁵. Hinzu kommen die innergemeindlich pendelnden Personen (Wohnort = Arbeitsort).

- **Abbildung 9:** Ein- und Auspendler*innen sowie innergemeindliche Pendler*innen (Stand 2022)¹⁶



¹⁴ vgl. Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2024): Pendleratlas. <https://pendleratlas.de/nordrhein-westfalen/maerkischer-kreis/luedenscheid/> [Zugriff am 09.09.2024]

¹⁵ Ab 800 Pendlerbewegungen

¹⁶ Eigene Darstellung; Daten: vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2023): Pendleratlas Deutschland. <https://pendleratlas.statistikportal.de/> [Zugriff am 10.09.2024]; vgl. Fasterminds GmbH (2024): Pendleratlas. <https://www.pendleratlas.de/nordrhein-westfalen/maerkischer-kreis/luedenscheid/> [Zugriff am 27.09.2024]

- **Tabelle 2:** Wichtige Pendelbewegungen über die Stadtgrenze (> 800 Pendler*innen; Stand 2022)¹⁷

Auspendler*innen aus der Stadt Lüdenscheid	Anzahl	Einpendler*innen in die Stadt Lüdenscheid	Anzahl
Halver	1.447	Hagen	1.747
Schalksmühle	1.228	Altena	1.688
Altena	1.043	Halver	1.650
Hagen	884	Werdohl	1.601
Werdohl	813	Schalksmühle	1.574
Plettenberg	802	Meinerzhagen	1.235
		Kierspe	1.165
		Iserlohn	1.062
		Plettenberg	956
		Herscheid	943

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025

Neben den sozialversicherungspflichtigen Pendelnden gibt es auch eine Anzahl an Schüler*innen und Studierenden an den Lüdenscheider Schulen und Berufskollegs sowie der Fachhochschule, die täglich in die Stadt ein- und auspendeln.

In den vergangenen Jahren ist laut Fortschreibung der Beschäftigungs- und Pendelzahlen in Krisenzeiten¹⁸ ein Rückgang der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zu beobachten - Corona und Rahmedetalbrücke, Ukraine, Hochwasser, Wandel der Industrielandschaft, Digitalisierung etc. spielen eine Rolle.

Entsprechend den Daten der Haushaltsbefragung (HHB) ergeben sich annähernd dieselben Quell- und Zielorte wie in der Pendlerstatistik. Aufgrund der unterschiedlichen Methoden ist die Verteilung jedoch anders. Die meisten Wegeverflechtungen bestehen laut HHB zwischen Lüdenscheid und Schalksmühle gefolgt von Halver, Altena und Hagen. Außerdem bestehen relevante Wege zwischen Lüdenscheid und Dortmund (siehe Abbildung 10).

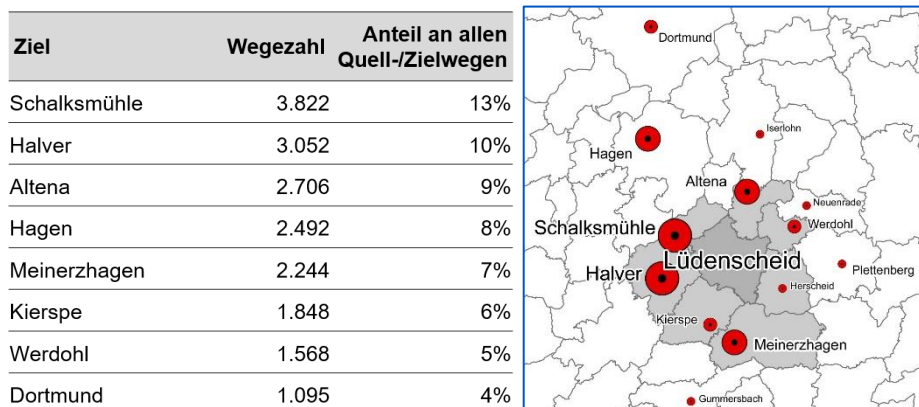
¹⁷ vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022): Pendleratlas Deutschland. <https://pendleratlas.statistikportal.de/> [Zugriff am 14.09.2024]

¹⁸ Fortschreibung der Beschäftigungs- und Pendelzahlen in Krisenzeiten - Auswertung von Statistiken der Bundesagentur für Arbeit für die Jahre 2021 bis 2023 für das Lüdenscheider Stadtgebiet, Stadt Lüdenscheid, Stabsstelle Demografie/Sozialplanung, 2024

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

- **Abbildung 10:** räumliche Orientierung der Quell-Zielwege der Lüdenscheider Haushalte, HHB Lüdenscheid



2.4 Bildungsstandort

Lüdenscheid ist nicht nur wichtiger Wirtschaftsstandort, sondern mit seinen 15 Grundschulen, 12 weiterführenden Schulen¹⁹ (inkl. zwei Berufskollegs und zwei Förderschulen) sowie einem Standort der Fachhochschule Südwestfalen und dem Klinikum als Bildungs- und Wissenschaftsstandort von hoher Bedeutung.

Die Fachhochschule mit Sitz in Iserlohn hat im Februar 2012 in der Nähe des Bahnhofs Lüdenscheid einen neuen Standort eröffnet und verfügt über weitere angegliederte Institute im Stadtgebiet. Bis zu 600 Studierenden bietet der Standort Platz, die in drei Studiengängen in Lüdenscheid studieren können:

- Wirtschaftsingenieurwesen
- Maschinenbau
- Medizintechnik

Die Standorte der Schulen konzentrieren sich alle auf die Kernbezirke der Stadt. In den Stadtteilen Wettringhof, Brüninghausen und Rathmecke befinden sich keine Schulen.

● **Tabelle 3:** Grundschulstandorte in Lüdenscheid

Name	Bezirk
Grundschulen	
Freie Christliche Grundschule	Innenstadt / Staberg / Knapp
Westschule	Ramsberg / Hasley / Baukloh
Grundschule Wefelshohl	Kalve / Wefelshohl
Adolf-Kolping-Schule	Honsel / Eichholz
Grundschule Lösenbach	Bucklesfeld / Othlinghausen
Knapper Schule	Grünwald
Pestalozzischule	Innenstadt / Staberg / Knapp
Tinsberger Schule	Tinsberg / Kluse'
Ida Gerhards Schule	Ramsberg / Hasley / Baukloh
temporäre Verlegung Grundschule Lösenbach	Tinsberg / Kluse
Otfried-Preußler-Schule	Gevelindorf / Freisenberg
Erwin-Welke-Schule	Vogelberg
Schule Wehberg	Wehberg
Grundschule Parkstraße	Brügge
Grundschule Bierbaum	Biebaum/Höh/ Hellersen

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

● **Tabelle 4:** Standorte weiterführender Bildungsangebote in Lüdenscheid

Name	Bezirk
Weiterführende Schulen	
Richard-Schirrmann-Realschule	Buckesfeld / Othlinghausen
Theodor-Heuss-Realschule	Kalve / Wefelshohl
Geschwister-Scholl-Gymnasium	Innenstadt / Staberg / Knapp
Hauptschule Stadtpark	Oeneking / Stüttinghausen
Bergstadt-Gymnasium	Honsel / Eichholz
Zeppelin-Gymnasium	Innenstadt / Staberg / Knapp
Adolf-Reichwein-Gesamtschule	Wehberg
Freie Christliche Realschule	Ramsberg / Hasley / Baukloh
Förderschulen	
Schule an der Höh	Biebaum/Höh/ Hellersen
Mosaik-Schule	Gevelndorf / Freisenberg
Berufsschulen	
Berufskolleg für Technik	Buckesfeld / Othlinghausen
Gerdrud-Bäumer-Berufskolleg	Buckesfeld / Othlinghausen
Fachhochschule Südwestfalen	Grünwald
Klinik	Biebaum/Höh/ Hellersen

2.5 Tourismus, Freizeit und Naherholungsgebiete

Die Stadt Lüdenscheid ist auf touristischer Ebene insbesondere landschaftlich reizvoll. Die Stadt ist von Wäldern und Bergen umgeben und weist mit der Vetselsperre und dem Naturschutzgebiet Stilleking wichtige Freizeitziele auf. Das Wandern ist ein weiterer touristischer Aspekt, der hier gut durchgeführt werden kann und mit dem Schloss Neuenhof ein interessantes Ziel bietet.

Innerhalb der Stadt sind Kirchen und Herrenhäuser sowie die kulturellen Einrichtungen bedeutende Ziele. Außerdem gibt es an verschiedenen Stellen in der Stadt Lichtinszenierungen.

Außerdem gibt es eine Vielzahl an Freizeitzielen wie Kinos, Museen und Sportplätze und das Schwimmbad. Sehenswert ist auch die Phänomenta mit rund 200 interaktiven naturwissenschaftlichen Experimenten.

Im Folgenden sind wichtige Freizeit- und Naherholungsangebote aufgelistet:

Wander- und Radwege

- Lüdenscheider Rundweg
- Lüdenscheider Rundweg Elspetal A1 „Schloßweg“
- Lüdenscheider Rundweg Elspetal A4 „Königsweg“
- Lüdenscheider Rundweg Homert A2 „Bergsee-Weg“
- Lüdenscheider Rundweg Verse A1
- Lüdenscheid Ochsentour
- Radwegenetz NRW

Freizeitanlagen und Kultureinrichtungen

- Familienbad Nattenberg
- Phänomenta
- Kino Filmpalast
- Museen (städtische Galerie, Stadtgeschichtsmuseum, Bremecker Hammer)

Naherholungsgebiete

- Stadtpark
- Stilleking
- Versetalsperre

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

3 Vorhandene Strategien und Konzepte

Für die Bergstadt Lüdenscheid liegen bereits umfangreiche Konzepte vor, die Grundlagen für das Mobilitätskonzept Lüdenscheids bilden. Dies sind zum einen städtische Planungen, zum anderen sind auch regionale Strategien mit Bezug zur Mobilität von Bedeutung. Tabelle 5 stellt die Konzepte und Aktivitäten in der Übersicht dar.

● **Tabelle 5:** Übersicht bestehender Konzepte und Aktivitäten

Konzept, Planung, Verkehrsuntersuchung	Ebene	Jahr
Regional		
Klimaschutzplan NRW	Land	2015
Bundesverkehrswegeplan 2023	Bund	2016
Nahverkehrsplan Märkischer Kreis	Kreis	2016
Masterplan Radverkehrsnetz Märkischer Kreis	Kreis	2022
NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen	Region	2022
Klimafolgenanpassungskonzept – Schwerpunkt Wasser	Kreis	2023
Mobilitätstrategie Südwestfalen	Region	2023
Städtisch, teilsräumlich		
Nachhaltigkeitsstrategie Lüdenscheid	Stadt	2021
Lärmaktionsplanung der 4. Stufe	Stadt	2024
Stadtklimaanalyse Lüdenscheid	Stadt	2023
Integriertes energetisches Quartierskonzept für das Quartier Kluse/Tinsberg	Stadtteil	2023
Fußverkehrscheck Lüdenscheid	Stadtteil	2021
Parkraumerhebung Altstadt	Stadtteil	2019
Machbarkeitsuntersuchung Citybus Lüdenscheid	Stadtteil	2018
Einzelhandelskonzept	Stadt	2023
Handlungskonzept Wohnen Lüdenscheid	Stadt	2017
Integriertes Handlungskonzept Altstadt Lüdenscheid	Stadtteil	2015

3.1 Planungen und Konzepte des Bundes, Landes und des Kreises

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Klimaschutzplan NRW

Im Rahmen des Klimaschutzplans²⁰ wurden Strategien und Maßnahmen festgelegt, um die im Klimaschutzgesetz von 2013 verankerten Klimaschutzziele erreichen zu können. Für den Verkehrssektor wird bis 2050 eine Emissionsminderung von -60 % gegenüber dem Jahr 1990 festgelegt. Im Verkehrsbereich wurden vier Handlungsfelder herausgearbeitet, die verschiedene Strategien und Maßnahmen beinhalten. Die Strategien der vier Handlungsfelder lauten wie folgt:

- Personenverkehr
 - Verlagerung von Pkw-Verkehr auf den Rad- und Fußverkehr
 - Verlagerung von Pkw-Verkehr auf Schienenpersonenverkehr und ÖPNV
 - Betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement
 - Klimagerechterer motorisierter Individualverkehr
- Wirtschafts- und Güterverkehr
 - Effiziente Gestaltung von Produktions- und Transportketten
 - Herausforderung durch Online-Handel/Expresslieferungen kleinteiliger Sendungen direkt an den Konsumenten identifizieren und bewältigen
 - Effiziente co-modale Nutzung aller Verkehrsträger
- Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe
 - Erhöhung des Anteils sparsamer Fahrzeuge und alternativer Antriebe
 - Förderung alternativer Kraftstoffe
- Verkehrsinfrastruktur
 - Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
 - Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur
 - Optimierung des Verkehrsflusses

²⁰ Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (2015): Klimaschutzplan Nordrhein-Westfalen. Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

Von besonderer Relevanz für das Mobilitätskonzept sind die Maßnahmen des Handlungsfelds Personenverkehr:

- Stärkung der Nahmobilität in Kommunen
- Optimierung der Signalisierung zugunsten des Rad- und Fußverkehrs
- Sicherstellung der Finanzierung des ÖPNV im Rahmen des Bundesregionalisierungsgesetzes und des Entflechtungsgesetzes
- Optimierung der Klimafreundlichkeit des ÖPNV durch alternative Konzepte auf schwach ausgelasteten Strecken
- Einrichtung von Mobilpunkten in Städten zur optimalen Verknüpfung von Carsharing, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr
- Qualitativ und quantitativ verbesserter Ausbau des Öffentlichen Verkehrs
- Verstärkte Nutzung von Jobtickets gegebenenfalls in Kombination mit Parkraumbewirtschaftung in der öffentlichen Verwaltung
- Modellprojekt Kommunales Mobilitätsmanagement
- Zertifikat Mobilitätsmanagement unter der Dachmarke Mobil.Pro.Fit
- Weiterentwicklung des Netzwerks „Verkehrssicheres NRW“ zu einem landesweiten Netzwerk für Verkehrssicherheit und Mobilitätsmanagement
- Kommunikationskampagne „Spiritsparinitiative“
- Studie zur Umsetzung eines Modellversuchs emissionsfreie Innenstadt
- Novellierung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV)
- Modellversuche zur Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften

Bundesverkehrswegeplan 2030

Für die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes wurde im Jahr 2016 der Bundesverkehrswegeplan 2030²¹ veröffentlicht. In diesem sind infrastrukturelle Vorhaben für Straße, Schiene und Wasserstraße mit einer Nutzen-Kosten-Analyse bewertet.

Vorhaben, die im Stadtgebiet Lüdenscheids liegen, sind folgende:

- 6-streifiger Ausbau der A 45 von AS Lüdenscheid Nord bis AS Meinerzhagen, rund 22 km Länge, vordringlicher Bedarf, Nutzen-Kosten-

²¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030; siehe auch: https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html

Verhältnis 1,9 bis 3,4, Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung gering bis mittel

Ein Teil der geplanten Änderungen wird aktuell im Abschnitt AS Lüdenscheid Nord bis AS Lüdenscheid Mitte umgesetzt. In diesem Zuge ist der Komplettabriss der Rahmedetalbrücke notwendig geworden, was Auswirkungen auf den Verkehr in Lüdenscheid hat.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Nahverkehrsplan Märkischer Kreis

Für den Märkischen Kreis liegt ein Nahverkehrsplan²² aus dem Jahr 2016 mit dem Planungshorizont 2017 bis 2022 vor. Dieser formuliert Maßnahmen, die den ÖPNV bezahlbar und unter den Aspekten der Nachhaltigkeit weiterentwickeln sollen.

Für Lüdenscheid sind zahlreiche Maßnahmen wie Taktverdichtungen auf ausgewählten Streckenabschnitten oder Verbesserungen von Anschlussmöglichkeiten geplant. Besonders relevant ist die Neukonzeption von Buslinien im Zuge der Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Meinerzhagen und Lüdenscheid. Dabei soll die Regionalbuslinie 58 neu konzipiert werden, um die RB 25 zwischen Lüdenscheid und Meinerzhagen zu ergänzen. Außerdem soll ein Anschluss zwischen der RB 25 und Linie 58 mit Linie 82 bestehen. Die Linie 59 soll entfallen und von Linie 82 bedient werden. Weiterhin soll der Stadtverkehr insgesamt besser an den SPNV angebunden werden. Da der Planungshorizont des Nahverkehrsplans abgelaufen ist, werden im Folgenden kurz die daraus aktuell²³ umgesetzten Maßnahmen geschildert.

Die Reaktivierung der Bahn zwischen Meinerzhagen und Lüdenscheid erfolgte im Dezember 2019. Die darauffolgenden Anpassungen im Busverkehr, also die Neukonzeption der Linie 58 zusammen mit der Angebotsausweitung der Linie 82 und dem Wegfall der Linie 59, wurden am 3. Februar 2020 durchgeführt.

Die Taktung der Linie 37 (Lüdenscheid - Letmathe) wurde samstags von Lüdenscheid bis Altena erhöht. Die Taktung der Linie 60 wurde angepasst, um den Anschluss zur RB 54 herzustellen, ebenso wurde die Direktverbindung nach Lüdenscheid aufgegeben, dafür aber eine Verbindung an die Schnellbuslinie 2 geschaffen, was eine deutliche Reisezeitverkürzung bedeutet.

Aktuell befindet sich der Nahverkehrsplan in der Fortschreibung.

²² plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung (2016): Märkischer Kreis Nahverkehrsplan 2017 - 2022

²³ Stand Januar 2025

Masterplan Radverkehrsnetz Märkischer Kreis

Der Masterplan Radverkehrsnetz²⁴ soll insbesondere Pendelnde zu einem Umstieg vom Auto auf das Fahrrad motivieren. Demnach soll ein Radnetz für Alltagsradfahrende entwickelt werden, welches regionale und überregionale Alltagsziele erschließt. Das Konzept verbindet gemäß seiner Maßstabsebene nur gemeindeübergreifend Ziele, die Erschließung innerörtlicher Ziele konnte nicht komplett berücksichtigt werden.

Auf Lüdenscheider Gemarkung ist der Großteil der Maßnahmen entlang der Hauptverkehrswege in der Innenstadt konzentriert. Oftmals handelt es sich dabei um das Einrichten von Schutzstreifen oder das Ändern von Markierungen an Knotenpunkten. In begrenztem Umfang sollen Einbahnstraßen freigegeben und Beschilderungen geändert werden. Entlang der Paulmannshöher Straße zwischen L 561 und dem Klinikum soll eine Fahrradstraße eingerichtet werden, entlang der B 229 soll ein straßenbegleitender Zweirichtungsradweg entstehen.

NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen

Das Konzept²⁵ aus dem Jahr 2022 verfolgt das Ziel, ein flächendeckendes Netz von Mobilstationen zu entwickeln. Es enthält sowohl Vorschläge für konkrete Standorte potenzieller Mobilstationen als auch standörtliche Ausstattungsempfehlungen. Lüdenscheid strebt eine Planung in 2025, das Stellen eines Förderantrags in 2026 und die Umsetzung im Jahr 2027 an.

Neben der Identifikation potenzieller Standorte wurden auch die vorhanden örtlichen Ausbaustandards und weitere Gegebenheiten vor Ort (z. B. Barrierefreiheit und Beleuchtung) erfasst. Die einzelnen Standorte wurden Raumkategorien zugeordnet. Entsprechend der Raumkategorie wurden für diese Standorte empfehlenswerte Ausstattungen mit Mobilstationenkomponenten formuliert. Neben einer Mindestausstattung für alle Mobilstationen (s. Tabelle 6) gibt es Angaben zur Zusatzausstattung der verschiedenen Mobilstationstypen.

²⁴ Planungsbüro VIA eG (2022): Masterplan Radverkehrsnetz MK

²⁵ spiekermann ingenieure gmbh (2022): NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen. Endbericht

● **Tabelle 6:** Mindestausstattung der Mobilstationen²⁶

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025

Element	Ggf. Erläuterungen
Aushangfahrplan	Nur bei ÖPNV-/SPNV-Angeboten
Barrierefreiheit	Stufenfreiheit, Wegeleitung für Sehbehinderte, Zwei-Sinne-Prinzip
Beleuchtung	Für Verkehrssicherheit und soziale Kontrolle
Beschilderung ‚Mobilstation NRW‘19	Ggf. Hinweisschilder, Wegweiser, Einschub in eine Stele bzw. Wegweiser, Logo zum Aufkleben bei kleinen Stationen
B+R-Anlage	• Bei Bedarf Wahlweise oder in Kombination: • Verschließbare Sammelabstellanlage (ebenerdig, Hochbau) / Radstation • Fahrradboxen, • Stellplätze als Fahrradbügel mit Knieholm (Überdachung soweit baulich realisierbar)
Dynamische Fahrgastinformationen (DFI)	• Nur bei ÖPNV-/SPNV-Angeboten • Bei Bedarf • Mit/ohne integrierte Uhr
Fahrkartenverkauf	• Nur bei ÖPNV-/SPNV-Angeboten • Bei Bedarf • Auch im Fahrzeug mögl. oder per App
(Mülleimer)	• Wird in aktueller Handbuch-Ausgabe nicht explizit benannt, wurde in diesem Gutachten jedoch mitberücksichtigt
Sitzgelegenheiten	–
Tarifbedingungen/-informationen	• Nur bei ÖPNV-/SPNV-Angeboten
Uhr	• Kann auch in DFI integriert sein
Umgebungsplan	–
Witterungsschutz	–
WLAN-Hotspot	• Bei Bedarf • Für die Nutzung digitaler Angebote

Insgesamt wurden für das NWL-Gebiet 628 potenziell geeigneten Mobilstationen betrachtet. Nach Verständnis des Konzepts sind Mobilstationen „Verknüpfungsanlagen, die sich durch einen hohen Bedeutungs-, Gestaltungs- und

²⁶ spiekermann ingenieure gmbh (2022): NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen. Endbericht, S. 47

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Funktionsanspruch auszeichnen²⁷. Sie befinden sich an Standorten im ÖPNV-Netz, die verschiedene Verkehrsangebote mit verkehrsbezogenen Zusatzmodulen und gegebenenfalls weiteren Service-Elementen verbinden.

Im Stadtgebiet Lüdenscheids wurden sieben²⁸ potenzielle Standorte für Mobilstationen identifiziert:

- Bräucken
- Brügge (Am Bahnhof)
- Christuskirche
- Kreishaus
- Sauerfeld ZOB
- Wiedenhof / Bahnhof
- Worth

Neben den Mindestausstattungen und den Elementen hoher Notwendigkeit werden in den Steckbriefen zu den potenziellen Mobilstationen weitere vorhandene und nicht vorhandene Elemente mittlerer und niedriger Notwendigkeit aufgeführt.

Klimafolgenanpassungskonzept, Schwerpunkt Wasser

Der Märkische Kreis hat 2021 ein Klimafolgenanpassungskonzept mit Schwerpunkt Wasser²⁹ in Auftrag gegeben, um die Auswirkungen des Klimawandels, wie Trockenperioden und Starkregen, zu analysieren. Das Konzept soll Städten und Gemeinden einen Handlungsrahmen bieten, um Strategien zur Klimaanpassung und Wassermanagement frühzeitig umzusetzen.

Für das Handlungsfeld Verkehr und Verkehrsinfrastruktur empfiehlt das Konzept einige wenige Maßnahmen, die auf Gemeinde- und Städteebene umgesetzt werden sollen. Im Falle Lüdenscheids handelt es sich um die angemessene Gestaltung unbefestigter Wege und Gewässerquerungen außerorts sowie der Schutz der Verkehrsinfrastruktur vor überflutungsbedingten Schäden.

²⁷ spiekermann ingenieure gmbh (2022): NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen. Endbericht, S. 2

²⁸ Der ursprünglich geplante Standort Höh wurde aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit und fehlender potentiale zurückgestellt worden.

²⁹ Hydrotec Ingenieurgesellschaft für Wasser und Umwelt mbH, INFRASTRUKTUR & UMWELT Professor Böhm und Partner (2023): Klimafolgenanpassungskonzept Schwerpunkt Wasser

Mobilitätsstrategie Südwestfalen

Die Mobilitätsstrategie Südwestfalen³⁰ stellt fünf Aktionsfelder auf, die durch Modellprojekte konkretisiert und ausgearbeitet werden. Diese Handlungsfelder sind ÖPNV und Vernetzung, Freizeitmobilität, Betriebliche Mobilität, Radverkehr für alle und Lebenswerte Ortsmitte.

Die Mobilitätsstrategie Südwestfalen empfiehlt Kooperation und Zusammenarbeit zwischen den Kreisen und Gemeinden. Modellprojekte sollen untereinander entwickelt und ausgebaut werden, wie beispielsweise bei der stärkeren Vernetzung des Umweltverbunds oder der Ausweitung von On-Demand-Angeboten. Die Stadt Lüdenscheid wird im Konzept nicht direkt angesprochen, Empfehlungen und Aufgaben werden in der Regel auf Kreisebene ausgesprochen, im Falle Lüdenscheids wird im Konzept also eher der Märkische Kreis adressiert.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

3.2 Konzepte und Aktivitäten der Stadt Lüdenscheid

Integriertes Handlungskonzept Altstadt Lüdenscheid

Das integrierte Handlungskonzept Altstadt³¹ ist ein informelles Planungsinstrument, welches zahlreiche Ziele verfolgt. Dazu zählen die Pflege des Stadtbildes, Erneuerung der Öffentlichen Räume und die Stärkung des Kultur- und Bildungsstandorts Lüdenscheid. Schwerpunkte sind die Themenfelder Bildung und Kultur sowie die städtebauliche und architektonische Qualität der Altstadt.

Im Abschnitt, der den Verkehr behandelt, werden einige Auffälligkeiten aufgezählt, unter anderem, dass die Verkehrsströme in die Altstadt herein bereits gebündelt sind, dass der Parkdruck abends hoch ist, und dass die Erreichbarkeit durch den ÖPNV in den meisten Bereichen unter der Woche gegeben ist, die Haltestellen aber nicht aus allen Bereichen der Altstadt fußläufig erreichbar sind.

Das Maßnahmenbündel für den Verkehr heißt „Verbesserung der Erreichbarkeit“, und umfasst fünf Maßnahmen, welche sich alle mit dem MIV befassen. Konkret soll ein Parkraumkonzept erarbeitet und die Verkehrsführung optimiert werden. Die Nutzbarkeit der Tiefgarage „Kulturhaus“ soll verbessert, die Beschilderungen in der Altstadt vereinheitlicht und reduziert und der Parkplatz „Oberstadttunnel“ optimiert und attraktiviert werden.

³⁰ Südwestfalen Agentur GmbH (2023): Mobilitätsstrategie Südwestfalen – Leitbild & Handlungsempfehlung im Kontext der REGIONALE 2025

³¹ Steg NRW GmbH (2015): Integriertes Handlungskonzept Altstadt Lüdenscheid

Handlungskonzept Wohnen Lüdenscheid

Das Handlungskonzept Wohnen³² der Stadt Lüdenscheid wurde entwickelt, um langfristige Leitlinien für die Wohnungspolitik festzulegen. Ziel des Konzepts ist es, geeigneten Wohnraum für Familien zu schaffen, Abwanderung zu verhindern und gleichzeitig bezahlbaren Wohnraum für einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen anzubieten. Auf Basis einer Analyse und Beteiligungsworkshops wurden konkrete Maßnahmen entwickelt, die in Form von Steckbriefen dargestellt sind.

Die Maßnahmen adressieren überwiegend wohnungspolitische Handlungsfelder und bieten demnach kaum Anknüpfungspunkte für das Mobilitätskonzept.

Machbarkeitsuntersuchung Citybus Lüdenscheid

Die Machbarkeitsuntersuchung Citybus Lüdenscheid³³ aus dem Jahr 2018 hat überprüft, inwiefern mit kleinen, niederflurigen Bussen mit 8-10 Sitzplätzen die Innenstadt und Fußgängerzone weiter erschlossen werden kann. Insbesondere geht es um die Verbindung des zentralen Innenstadtbereichs (Sternplatz/Rathausplatz) mit der Oberstadt zur Überwindung des Höhenunterschieds. Verschiedene Varianten der Linienführung wurden vorgestellt, letztendlich wurde Variante 4 als Vorzugsvariante weiterverfolgt. Diese Linie sollte montags bis samstags von 08 bis 22 Uhr im 20-Minuten Takt verkehren. Sie verläuft westlich über die Haltestelle Rathausplatz/Knapp, durch die Innenstadt bis Loher Wäldchen im Osten und schließlich über die Haltestellen Kulturhaus sowie ZOB/Sauerfeld im Süden.

Das Konzept City-Bus wurde zunächst aus Kostengründen nicht weiterverfolgt. Im Februar 2024 wurde vom Stadtrat auf Antrag der Fraktionen von SPD, Grünen und FDP die "Einführung eines Innenstadt-Kleinbusses oder alternativer Beförderungsmöglichkeiten" zur erneuten Überprüfung in Auftrag gegeben³⁴.

Parkraumerhebung Altstadt

Die Parkraumerhebung Altstadt³⁵ aus dem Jahr 2019 wurde in Zusammenhang mit dem „Integrierten Handlungskonzept Altstadt Lüdenscheid“ durchgeführt, um die Nachfrage nach Parkraum in der Altstadt zu dokumentieren.

Aus der Erhebung geht hervor, dass die straßenbegleitenden Parkstände in Lüdenscheid ab 10 Uhr konstant hoch ausgelastet sind (über 90 %), während die

³² empirica ag (2017): Handlungskonzept Wohnen Lüdenscheid

³³ Lindschulte + Kloppe Ingenieurgesellschaft (2018): Machbarkeitsuntersuchung Citybus Lüdenscheid

³⁴ Stadtrat Lüdenscheid Sitzung [15.02.2024](#) BAA/01/2024, TOP Ö 5

³⁵ Lindschulte + Kloppe Ingenieurgesellschaft (2019): Parkraumerhebung Altstadt

Parkierungsanlagen tagsüber meist nur eine Auslastung von bis zu 60 % erreichen, mit Ausnahme von Markttagen, an denen eine Auslastung von bis zu 80 % erreicht wird. Befragungen zeigen, dass die meisten Autofahrer*innen in der Altstadt schnell und in unmittelbarer Nähe zu ihrem Ziel parken können, weshalb Lüdenscheid kein generelles „Parkproblem“, sondern ein „Verteilungsproblem“ hat.

Daraus ergeben sich folgende Handlungsempfehlungen: Langzeitparker sollten stärker in die Parkierungsanlagen umgelenkt werden, wobei diese attraktiver gemacht werden sollten, z. B. durch günstigere Parkgebühren im Vergleich zu straßenbegleitenden Parkständen. Aktuell sind die Gebühren in Parkhäusern teils höher als im öffentlichen Straßenraum. Maßnahmen wie die Erhöhung der Gebühren für Straßenparkplätze, bessere Informationen über freie Kapazitäten sowie die Verbesserung der Gestaltung und Sicherheit der Parkhäuser könnten die Nutzung der Parkanlagen steigern.

Zudem wurde am Stichtag des 16. Mai 2018 eine Befragung von Personen, die kurz zuvor in der Altstadt geparkt haben, durchgeführt. Die Ergebnisse sind nachfolgend in Kurzform aufgelistet:

Die in Lüdenscheid parkende Person

- ist wahrscheinlich Besucher (54 %),
- kommt überwiegend nach Lüdenscheid zum Einkaufen (41 %),
- parkt das Auto für eine Dauer von 1-3 Stunden (30 %) oder <30 Minuten (27 %),
- parkt in der Nähe zum Ziel (<5 Gehminuten) (60 %),
- wählt den Parkstand aufgrund seiner Nähe zum Ziel (62 %),
- muss meistens nicht suchen, um den Parkstand zu finden (69 %),
- parkt in Lüdenscheid mehrmals die Woche (41 %),
- versucht immer einen Parkplatz im gleichen Umfeld zu finden (55 %) und
- findet dort auch meistens einen (54 %) und
- bewertet die Parksituation mehrheitlich als sehr gut bis befriedigend (57 %).

Nachhaltigkeitsstrategie Lüdenscheid

Die Nachhaltigkeitsstrategie Lüdenscheids³⁶ wurde im Rahmen des Projekts „GNK NRW“ aufgestellt. Bei diesem Projekt wird die nachhaltige Entwicklung von Kommunen in Nordrhein-Westfalen im Sinne der Sustainable Development Goals der UN bestimmt.

Die Lüdenscheider Strategie besteht aus 5 Themenfeldern, das fünfte befasst sich mit nachhaltiger Mobilität. Dabei werden sechs Ziele mit begleitenden Maßnahmen festgelegt. Dazu gehören die Steigerung des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split, die Aufwertung von ÖPNV-Haltepunkten, das Einrichten eines Mobilitätsmanagements und der Bau von Versorgungsanlagen für post-fossile Antriebstechniken.

Für das Mobilitätskonzept relevante Maßnahmen sind die Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr durch den Bau barrierefreier Fußwege und die Aufwertung bestehender Fußwege, sowie die Erweiterung von Tempo-30 Zonen und die Optimierung von Ampelschaltungen. Im Schulumfeld soll der Pkw-Verkehr auf ein Minimum reduziert werden. Für den Fahrradverkehr soll ein durchgängiges, modernes Netz mitsamt Fahrradstraßen angestrebt werden, zudem sollen hochwertige Fahrradabstellplätze und ein flächendeckendes Fahrradverleihsystem etabliert werden. Die Schulen sollen besser vom ÖPNV angebunden werden und attraktivere Haltepunkte in Form von Mobilstationen bekommen. Die Anbindung an den Schienenverkehr soll abgestimmt und eine innerstädtische Kleinbuslinie eingerichtet werden.

Fußverkehrscheck Lüdenscheid

Der Fußverkehrscheck Lüdenscheid³⁷ stellt auf Grundlage einer Reihe von Beteiligungsterminen 18 Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs auf. Diese sind im Folgenden aufgelistet:

Maßnahmen zur Sauerfelder Straße und Umgebung (Maßnahmen 2, 3, 6, 10, 11):

Die Gestaltung der Sauerfelder Straße sollte einer umfassenden Überprüfung unterzogen werden, um Potenziale zur Flächenumverteilung zugunsten des Umweltverbunds (ÖV, Rad, Fuß) zu identifizieren und die städtebauliche Trennwirkung zu verringern. Im Zuge dieser Neugestaltung sollte auch der Knotenpunkt Sauerfelder Straße / Freiherr-vom-Stein-Straße überarbeitet werden. Neben dem Rückbau der freien Rechtsabbiegerspur sollte geprüft werden, ob an allen Ästen des Knotenpunkts Fußgängerquerungen eingeführt und die

³⁶ Stadt Lüdenscheid, LAG 21 NRW (2021): Nachhaltigkeitsstrategie Stadt Lüdenscheid

³⁷ Planungsbüro VIA eG (2021): Fußverkehrscheck Lüdenscheid

Ampelphasen angepasst werden können, um längere Grünphasen ohne Zwischenhalt auf der Mittelinsel zu ermöglichen.

An der Ecke Sauerfelder Straße / Jokuschstraße sollte der Fußverkehr möglichst nah an der Fahrbahn queren können. Eine nutzbare Mittelinsel ist hierfür vorgesehen. Das Grünbeet vor der Sparkasse sollte entfernt werden, und es sollte geprüft werden, ob der Knotenpunkt verschmälert und die Fußgängerfurt als Gehwegüberfahrt fahrbahnnah gestaltet werden kann. Zudem sollten Baumscheiben und Bodenhülsen, wenn sie nicht wieder bepflanzt werden können, entfernt und durch Pflaster ersetzt werden.

Im Brighthouse Park am Sauerfeld ZOB wird eine Verbesserung der Wegeoberflächen hinsichtlich der Barrierefreiheit empfohlen. Zusätzlich sollten Sitzgelegenheiten installiert werden. Um die Aufenthaltsqualität zu steigern, wird eine Umgestaltung des Parks sowie das regelmäßige Pflegen des Grünbereichs angestrebt. Es sollte auch die niedrige Begrünung an den Eingängen und Sichtachsen entfernt werden, um bessere Sichtverhältnisse zu schaffen und die Zugänglichkeit zu verbessern.

Eine mögliche Verlegung der Fußgängerampel nordwestlich der Kirche näher zum ZOB sollte ebenfalls in Betracht gezogen werden, um die Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs zu verbessern und die Verkehrsführung zu optimieren. Am ZOB sollten vor allem auf der Südseite zusätzliche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Die digitale Fahrgastinformation sollte hinsichtlich der Schriftgröße und einer akustischen Ansage verbessert werden.

Maßnahmen am Stadtgarten (Maßnahmen 7, 12):

Im Bereich des Stadtgartens sollten sowohl die Wegeoberflächen als auch die Beleuchtung verbessert und durchgängig modernisiert werden, um die Barrierefreiheit und Sicherheit zu gewährleisten. Barrierefreie Sitzgelegenheiten, Mülleimer und Hundekotbeutel sind bereitzustellen, um den Komfort und die Sauberkeit im Park zu erhöhen. Der Entwurf eines Bürgers für die Umgestaltung des Stadtgartens sieht die Schaffung einer klaren, breiten Mittelallee vor, mit möglicherweise getrennten Wegen für Fuß- und Radverkehr, um die Nutzung zu optimieren und Konflikte zu vermeiden.³⁸

Am Eingang zum Stadtgarten, an der Hochstraße, sollte die Fußgängerampel hinsichtlich der Grünphasen-Länge und der Anforderungszeit optimiert werden, um Rotlichtverstöße von Schüler*innen, die die Busse erreichen möchten, zu minimieren. Zusätzlich sollte die Vergrößerung der Aufstellflächen vor der Ampel geprüft werden, um den Fußgänger*innen mehr Raum zu bieten. Zur weiteren Verbesserung des öffentlichen Raums im Schulumfeld wäre eine

³⁸ Nach aktuellem Planungsstand (Februar 2025) ist keine Radverkehrsführung für den Stadtgarten vorgesehen.

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

Aufwertung des Bereichs sinnvoll, einschließlich der Verlegung der Elternhaltestellen in eine weniger konflikträchtige Nebenlage statt direkt an der Hochstraße.

Maßnahmen an der Staberger Straße (Maßnahmen 13, 14)

Die Querungshilfen sind wegen der Hochborde nicht barrierefrei, daher sollte geprüft werden, ob der gesamte Bereich angehoben und mit rotem Pflaster gestaltet werden kann, um zugleich die Kfz-Geschwindigkeit zu senken. Ein Konzept für die sichere Abwicklung des Elterntaxi-Verkehrs ist dringend erforderlich, und die Fahrradabstellanlagen sollten im Rahmen des Schul-Mobilitätskonzeptes optimiert werden. An der Kreuzung Breslauer Straße sollte die Errichtung eines Minikreisels mit Außendurchmesser 13 m und FGÜ an allen Zufahrten geprüft werden.

Maßnahmen an der Paulinenstraße (Maßnahmen 4, 5)

Um illegales Parken klarer ahnden zu können, soll eine Parkzone eingerichtet werden. Quartiersweise sollten auch die Einmündungen und Grundstückszufahrten barrierefrei umgebaut werden, um beispielsweise die Erreichbarkeit von Ärzten zu gewährleisten. Um die Barrierefreie Querung zu ermöglichen, sollte der Bordstein an der Ecke Jokuschstraße abgesenkt werden. Ein Umbau sollte möglichst quartiersweise erfolgen.

Maßnahme 1 – Verbindung Sternplatz-Südstraße (Unterführung)

Es soll ein barrierefreier Umbau erfolgen und die Beleuchtung im Tunnel verbessert werden. Mittelfristig sollte überprüft werden, ob die Unterführung durch eine ebenerdige Querung ersetzt werden kann.

Maßnahme 8 – Kreuzung Freiherr-vom-Stein-Straße / Grabenstraße

Am Übergang zur Altstadt sollte die klassische Aufteilung in Fahrbahn und Nebenanlage durch eine einheitlich gestaltete Mischfläche ersetzt und barrierefrei ausgeführt werden. Zudem wird empfohlen, das gesamte Umfeld um das Kulturhaus städtebaulich aufzuwerten und die Straßenraumgestaltung anzupassen.

Maßnahme 9 – Rosengarten

Die Sitzblöcke und Stufen sollten kontrastreich gestaltet und mit Markierungen an den Vorderkanten versehen werden, um die Sturzgefahr für Sehbehinderte zu reduzieren. Zusätzlich sollte ein taktiles Leitsystem integriert werden.

Maßnahme 15 – Kreuzung Weißenburger Straße / Mittelstraße

Es sollte geprüft werden, ob die Nebenanlagen als "Gehwegnasen" in den Knotenpunkt vorgezogen werden können. Kfz-Parken sollte durch bauliche Maßnahmen, wie Sperrpfosten, verhindert werden. Zusätzlich sollte geprüft werden, wie Geschwindigkeitsbremsen baulich und gestalterisch umgesetzt werden

können, und gegebenenfalls eine temporäre Überwachungsanlage installiert werden.

Maßnahme 16 – Breslauer Straße am Loher Wäldchen

Es sollte geprüft werden, ob die Nebenanlagen als "Gehwegnasen" in den Knotenpunkt vorgezogen werden können. Kfz-Parken sollte durch bauliche Maßnahmen wie Sperrpfosten verhindert werden. Zudem sollte untersucht werden, wie Geschwindigkeitsbremsen baulich und gestalterisch umgesetzt werden können, eventuell durch eine Anhebung des gesamten Knotenpunkts. Es sollte geprüft werden, ob das Kfz-Parken nur noch auf der Seite am Loher Wäldchen zugelassen werden kann. Hier sollten die Parkstände markiert werden, damit illegales Parken zweifelsfrei geahndet werden kann.

Maßnahme 17 – Loher Straße

Das rote Klinkerpflaster auf den Nebenanlagen in Lüdenscheid ist sanierungsbedürftig. Bei einer Neugestaltung sollte ein rutschfester Oberflächenbelag gewählt werden, der insbesondere bei Nässe und Frost auf Steigungsstrecken sicher ist. Zudem sollte das illegale Kfz-Parken verstärkt geahndet werden.

Maßnahme 18 – Schillerstraße

Schrägparken sollte innerorts vermieden werden, da es die Sicht beim Aus- und Einparken einschränkt und eine Gefahr für Fuß- und Radverkehr darstellt. Es sollte geprüft werden, ob die Parkstände längs umorganisiert werden können, um Flächengewinne für die Nebenanlage zu erzielen. Falls dies nicht möglich ist, müssen Einbauten sicherstellen, dass Kfz nicht auf die Nebenanlagen ragen. Zudem sollte die Oberfläche der Nebenanlage saniert werden.

Stadtklimaanalyse Lüdenscheid

Die Stadtklimaanalyse³⁹ der Stadt Lüdenscheid zeigt die stadtklimatischen Begebenheiten der Stadt Lüdenscheid auf. Faktoren wie die Überwärmung des Stadtgebiets oder der Kaltlufttransport werden auf Klimaanalysekarten dargestellt. Darauf basierend werden Bewertungskarten und Planungshinweiskarten erstellt und stadtweite Maßnahmen abgeleitet. Für das Mobilitätskonzept unmittelbar relevante Maßnahmen sind im Bericht nicht vorhanden.

³⁹ GEO-NET Umweltconsulting GmbH (2023)

Integriertes energetisches Quartierskonzept für das Quartier Kluse/Tinsberg

Im integrierten energetischen Quartierskonzept für das Quartier Kluse/Tinsberg⁴⁰ werden unter anderem Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz im Quartier aufgestellt.

Im Handlungsfeld Mobilität sind acht Leitziele vorgesehen. Das erste sieht den generellen barrierefreien Ausbau von Fußwegen und die Erneuerung und Erweiterung des taktilen Leitsystems vor.

Das zweite Leitziel spricht die Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum an. Dabei wurden fünf Orte mit Verbesserungspotential ausgewählt.

1. Platz Hotopstraße / Worthstraße

Würde der Platz, der momentan zur Altglas Entsorgung dient, zu einer Mobilitätsstation mit hohem Grünanteil umgestaltet werden, könnte dies die Attraktivität maßgeblich steigern.

2. Kluser Platz

Würde die Bushaltestelle „Kluser Platz“ in die Kluser Straße verlegt werden, könnte durch den Wegfall der Parkplätze unterhalb der Haltestelle eine grüne Bushaltestelle eingerichtet werden. Hier wäre eine Buslinie durch die Kluser Straße oder Wiesenstraße zu prüfen.

3. Kluser Straße

Neben der Buslinie könnte hier eine Fahrradstraße errichtet werden. Wenn die Pkw nur noch einseitig parken würden, könnte der freigewordene Raum begrünt oder dem Einzelhandel zur Verfügung gestellt werden.

4. Werdohler Straße

Durch die Umlegung der Buslinie in die Kluser Straße würde der Busverkehr nur noch einseitig verlaufen. Das Wegfallen der Haltestelle und die Reduzierung der Parkmöglichkeiten eröffnet Gestaltungsmöglichkeiten.

5. Elsa-Brandström-Straße

Aus der Beteiligung geht hervor, dass hier ein verkehrsberuhigter Bereich erwünscht wird.

Die weiteren Maßnahmen befassen sich mit der Attraktivierung des Umweltverbundes und der Reduzierung und Verlangsamung des fließenden

und ruhenden Pkw-Verkehrs. Konkrete räumliche Interventionen werden hierbei nicht vorgeschlagen.

Einzelhandelskonzept

Das Einzelhandelskonzept der Stadt Lüdenscheid⁴¹ versucht, die aktuelle Versorgungsstruktur den Herausforderungen und Veränderungen der Gegenwart anzupassen. Die Nahversorgungssituation wird in den einzelnen Stadtbezirken untersucht, es werden zentrale Versorgungsbereiche definiert. Belange der Mobilität werden nicht gesondert angesprochen.

Lärm-Aktionsplanung Lüdenscheid Stufe IV

Der Lärmaktionsplan der 4. Stufe (LAP) bezieht sich auf die verkehrliche Situation in Lüdenscheid, die aus der Sperrung der Rahmedetalbrücke resultiert. In diesem Plan definierte Maßnahmen beziehen sich nur auf diese Sondersituation, und sind deshalb als zeitlich begrenzt einzustufen. Neben bereits durchgeführten Maßnahmen wurden folgende, neue Maßnahmen im LAP empfohlen:

- Einrichtung von Tempo 30 entlang der Umleitungsstrecke
- LKW-Durchfahrtsverbot für den Durchgangsverkehr
- Brügge Durchfahrtsverbot und Tempo 30

Die Maßnahmen sind aktuell angeordnet.

Aufgrund der beschränkten Aussagekraft des LAP der 4. Stufe, wird zur Betrachtung von Umweltauswirkungen auf den LAP der 3. Stufe zurückgegriffen (siehe Kapitel 6.9).

3.3 Folgerung

In den zahlreichen Konzepten und Planungen der Stadt Lüdenscheid sowie des Kreises und des Landes sind bereits einige Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge enthalten. Manche sind bereits als konkrete Maßnahmen formuliert, andere sind eher als Zielvorstellungen oder Wünsche zu verstehen. In den folgenden Tabellen sind die für das Mobilitätskonzept relevanten Handlungsempfehlungen und Einzelmaßnahmen aufgelistet. Diese werden im Rahmen der Konzeption gutachterlich auf Aktualität, Zweckmäßigkeit und Relevanz geprüft, gegebenenfalls korrigiert und konkretisiert, durch weitere Maßnahmenvorschläge ergänzt sowie priorisiert.

⁴¹ Junker + Kruse (2023): Stadt Lüdenscheid Einzelhandelskonzept 2023
2. Fortschreibung

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

● **Tabelle 7:** Übersicht bestehender Handlungsempfehlungen vorhandener Konzepte

Handlungsempfehlung	Themen	Konzept
Verbesserung der Barrierefreiheit	Fuß	Nachhaltigkeitsstrategie Lüdenscheid; Fußverkehrscheck Lüdenscheid
Optimierung der Signalisierung für Rad- und Fußverkehr	Fuß, Rad	Klimaschutzplan NRW; Nachhaltigkeitsstrategie Lüdenscheid; Fußverkehrscheck Lüdenscheid; Masterplan Radverkehrsnetz MK
Schaffung eines durchgängigen Radnetzes mit Fahrradstraßen	Rad	Masterplan Radverkehrsnetz MK, Nachhaltigkeitsstrategie Lüdenscheid
Einrichtung eines Fahrradverleihsystems	Rad	Nachhaltigkeitsstrategie Lüdenscheid
Bau von Versorgungsanlagen für Postfossile Antriebsformen (E-Ladesäulen etc.)	Rad, Kfz	Nachhaltigkeitsstrategie Lüdenscheid
Attraktivierung Parkieranlagen gegenüber straßenbegleitenden Plätzen	Kfz	Parkraumerhebung Altstadt
Erweiterung von T30-Zonen	Kfz	Nachhaltigkeitsstrategie Lüdenscheid; Klimaschutzplan NRW
Minimaler Pkw-Verkehr an Schulen	Kfz	Nachhaltigkeitsstrategie Lüdenscheid
Einrichtung einer innerstädtischen Kleinbuslinie	ÖPNV	Machbarkeitsuntersuchung Citybus, Nachhaltigkeitsstrategie Lüdenscheid
Einrichtung und Aufwertung von intermodalen Mobilstationen	Intermodal	Klimaschutzplan NRW; NWL-weites Konzept zu Mobilstationen; Nachhaltigkeitsstrategie Lüdenscheid; Fußverkehrscheck Lüdenscheid
Ausweitung von On-Demand Angeboten	Intermodal	Mobilitätsstrategie Südwestfalen
Kommunales Mobilitätsmanagement	Management	Klimaschutzplan NRW; Nachhaltigkeitsstrategie Lüdenscheid
Interkommunale Zusammenarbeit	Management	Mobilitätsstrategie Südwestfalen
Angemessene Gestaltung unbefestigter Wege und Gewässerquerungen außerorts	Klimaanpassung	Klimafolgenanpassungskonzept; Schwerpunkt Wasser
Barrierefreier Ausbau von Fußwegen	Barrierefreiheit, Fuß	Fußverkehrscheck Lüdenscheid, IEK Kluse/Tinsberg
Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	Stadtentwicklung	IEK Kluse/Tinsberg

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

● **Tabelle 8:** Übersicht bestehender Einzelmaßnahmen vorhandener Konzepte

Maßnahme	Themen	Konzept
Aufwertung, Barrierefreier Umbau Unterführung Sternplatz-Südstraße	Fuß	Fußverkehrscheck Lüdenscheid
Einrichtung einer Ampel am ZOB Sauerfeld	Fuß	Fußverkehrscheck Lüdenscheid
Fußgängerfreundliche Umgestaltung Sauerfelder Straße Ecke Jokuschstraße	Fuß	Fußverkehrscheck Lüdenscheid
Fußgängerfreundliche Umgestaltung Breslauer Straße am Loher Wäldchen	Fuß	Fußverkehrscheck Lüdenscheid
Optimierung der Ampel am Eingang des Stadtgartens für zu Fuß gehende	Fuß	Fußverkehrscheck Lüdenscheid
Umgestaltung der Staberger Straße	Fuß	Fußverkehrscheck Lüdenscheid
Verbesserung Barrierefreiheit Rosengarten	Fuß	Fußverkehrscheck Lüdenscheid
Fußgängerfreundlicher Umbau Kreuzung Weißenburger Straße / Mittelstraße	Fuß	Fußverkehrscheck Lüdenscheid
Schaffung von Sitzgelegenheiten am ZOB	Fuß	Fußverkehrscheck Lüdenscheid
Rückbau der Rechtsabbiegerspur am Knotenpunkt Sauerfelder Straße / Freiherr-vom-Stein-Straße	Fuß, Kfz,	Fußverkehrscheck Lüdenscheid
Errichten eines Minikreisels an der Kreuzung Staberger / Breslauer Straße	Fuß, Kfz	Fußverkehrscheck Lüdenscheid
Qualitätssteigerung Brighthouse Park	Fuß, Stadtentwicklung	Fußverkehrscheck Lüdenscheid
Qualitätssteigerung Stadtpark	Fuß, Stadtentwicklung	Fußverkehrscheck Lüdenscheid
Barrierefreie Umgestaltung des Stadtgartens	Fuß, Stadtentwicklung	Fußverkehrscheck Lüdenscheid
Umgestaltung, Aufwertung Kreuzung Freiherr-vom-Stein-Straße / Grabenstraße	Fuß, Stadtentwicklung	Fußverkehrscheck Lüdenscheid

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Maßnahme	Themen	Konzept
6-streifiger Ausbau A 45 Lüdenscheid Nord – AS Meinerzhagen	Kfz	Bundesverkehrswegeplan 2030
Verbesserung der Nutzbarkeit der Tiefgarage „Kulturhaus“	Kfz	IHKA Lüdenscheid
Optimierung, Attraktivierung Parkplatz „Oberstadtunnel“	Kfz	IHKA Lüdenscheid
Einrichtung einer Parkzone in der Paulinenstraße	Kfz	Fußverkehrsscheck Lüdenscheid
Einrichtung Fahrradstraße an Paulmannshöher Straße	Rad	Masterplan Radverkehrsnetz MK
Zweirichtungsradweg entlang der B 229	Rad	Masterplan Radverkehrsnetz MK
Ausbau von Nebenanlagen für den Radverkehr	Rad	Masterplan Radverkehrsnetz MK
Freigabe bestehender Verbindungen für den Radverkehr durch Beschilderungen	Rad	Masterplan Radverkehrsnetz MK
LSA-Optimierungen	Rad	Masterplan Radverkehrsnetz MK
Einrichten von Schutzstreifen und/oder Radfahrstreifen	Rad	Masterplan Radverkehrsnetz MK
Neubau oder Ausbau von Wegen nach ERA-Standard	Rad	Masterplan Radverkehrsnetz MK
Oberflächensanierung	Rad	Masterplan Radverkehrsnetz MK
Umgestaltung der Sauerfelder Straße hin zum Umweltverbund	Stadtentwicklung	Fußverkehrsscheck Lüdenscheid
Tempo 30 entlang der Umleitungsstrecke	Umleitung	LAP Lüdenscheid Stufe 4
LKW-Durchfahrtsverbot für den Durchgangsverkehr	Umleitung	LAP Lüdenscheid Stufe 4
Durchfahrtsverbot und Tempo 30 in Brügge	Umleitung	LAP Lüdenscheid Stufe 4

Neben den aufgelisteten Maßnahmenvorschlägen gibt es weitere, detaillierte Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs, insbesondere im Masterplan Radverkehr des Märkischen Kreises und im Fußverkehrsscheck Lüdenscheid. Diese werden ebenfalls bei der Konzeption berücksichtigt und in Abwägung mit den anderen Maßnahmen geprüft.

4 Anforderungen

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Die in den folgenden Unterkapiteln beschriebenen Anforderungen wurden auf Grundlage der einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), der StVO und der VwV-StVO definiert. Es werden die wesentlichen Anforderungen einzelner Verkehrsarten benannt. Diese sollen als Grundlage für die Defizitanalyse und Maßnahmenentwicklung dienen. Neben den Flächen für die Fortbewegung der verschiedenen Verkehrsarten stellen weitere Nutzungen Ansprüche an den Straßenraum. Dies sind beispielsweise technische Ausstattung (Beleuchtung, Beschilderung, Einbauten), Entwässerung und Vegetation.

4.1 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Zur Förderung des Fußverkehrs ist die Bereitstellung einer hochwertigen entsprechend den geltenden Regelwerken gestaltete Fußwegeinfrastruktur und auch die Gestaltung des öffentlichen Raums essenziell. Verschiedene Nutzergruppen sind als Zufußgehende unterwegs und stellen unterschiedliche Ansprüche an die Fußwegeinfrastruktur und den öffentlichen Raum. Ein besonderes Augenmerk sollte auf einer eigenständigen Mobilität von Kindern und Senior*innen und der aktiven Teilhabe von Menschen mit Behinderungen und körperlichen Einschränkungen liegen.

Gemäß den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)⁴² sollen Anlagen für den Fußverkehr folgende grundlegende Merkmale aufweisen:

- Hohe Sicherheit bieten
- Subjektive Ängste gegen Bedrohung mindern
- Umwegefreie Verbindungen schaffen
- Leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit ermöglichen
- Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer minimieren
- Gute Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Orientierung ermöglichen
- Durch entsprechende Gestaltung das Gehen angenehm machen
- Soweit möglich Schutz vor ungünstiger Witterung bieten

Im Folgenden werden Qualitätsstandards von Fußverkehrsanlagen dargestellt, die auf den geltenden Regelwerken RAST 06 (Richtlinie für die Anlage von Straßen), EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen), H BVA (Hinweise

⁴² vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002

für barrierefreie Verkehrsanlagen) und DIN 18040-3:2014-12 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen. Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum) sowie DIN 32984:2020-12 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) aufbauen.

4.1.1 Fußwegeführung

Aufgrund der Umwegeempfindlichkeit des Fußverkehrs spielt die Fußwegeführung eine wichtige Rolle:

- Fußwege sollen umwegfrei geführt werden und eine möglichst direkte Verbindung aufweisen.
- Fußverkehrsanlagen sollen netzschlüssig sein; hierzu sind ein vollständiges Wegenetz und Fußverkehrsanlagen lückenlos an allen angebauten Straßen erforderlich. Die Grundausstattung soll trotz Lücken in der Bebauung im Zuge der ansonsten angebauten Straße gegeben sein. Ausnahmen sind möglich
 - an Wohnwegen mit sehr geringen Verkehrsstärken und offener Wohnbebauung und
 - an einseitig angebauten Straßen (Gehwege sind nur einseitig erforderlich).

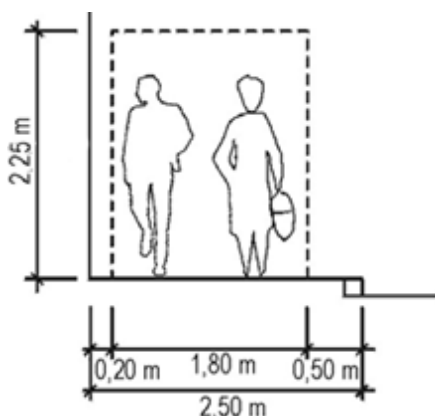
Für eine barrierefreie Fußwegeführung ist das Zwei-Sinne-Prinzip zu berücksichtigen, nach dem die Informationsvermittlung mindestens zwei der drei Sinne (Sehen, Hören und Tasten) ansprechen muss.

4.1.2 Flächen für den Fußverkehr

Die empfohlene Regelbreite für einen dem Fußverkehr gewidmeten Seitenraum, in dem sich zwei Personen störungsfrei und komfortabel begegnen können, beträgt 2,50 m.⁴³ Diese setzt sich aus einer nutzbaren Gehwegbreite von 1,80 m, einem Sicherheitsabstand zum Kfz-Verkehr von 0,50 m und einem Hausabstand von 0,20 m zusammen.

⁴³ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Ausgabe 2006

● **Abbildung 11:** Dimensionierung eines Seitenraums im Regelfall⁴⁴



In Wohnstraßen mit offener Bebauung, geringer Dichte und geringer Verkehrsstärke kann eine Seitenraumbreite von 2,10 m ausreichend sein, wenn der Schwerverkehrsanteil gering ist und niedrige Einfriedungen den Hausabstand entbehrlich machen. In allen anderen Straßen ist die Regelbreite ein Mindestmaß. Die erforderliche Seitenraumbreite nimmt mit der Nutzungsdichte zu, so ist beispielsweise bei einer gemischten Wohn- und Geschäftsnutzung mit mittlerer Dichte eine Seitenraumbreite von 3,30 m vorzusehen.⁴⁵

Weiterhin sind bei örtlichen Besonderheiten in Straßenräumen Zuschläge für beispielsweise Einbauten und Bepflanzung im Seitenraum zu berücksichtigen (siehe Abbildung 12).

● **Abbildung 12:** Richtwerte für Breitenzuschläge zum Seitenraum⁴⁶

Zuschläge für Einbauten und Bepflanzung im Seitenraum	[m]
Verweilflächen vor Schaufenstern	1,00
Grünstreifen ohne Bäume	≥ 1,00
Straßen mit Bäumen	≥ 2,00 – 2,50
Ruhebänke	≥ 1,00
Haltestellen	≥ 1,50
Auslagen und Vitrinen	1,50
Stellflächen für Zweiräder 100 gon	2,00
In einem Aufstellwinkel von 50 gon	1,50
Fahrzeugüberhang bei Senkrecht- oder Schrägparkstreifen	0,75

⁴⁴ ebd., S. 75, Modifikation durch Anpassung des Maßes der lichten Höhe entsprechend DIN 18040-3:2014:12, S. 8 durch LK Argus

⁴⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002

⁴⁶ ebd., S. 15

Generell gilt es, den Gehweg „frei von Hindernissen“⁴⁷ zu halten. Dies betrifft Einbauten, Verkehrsschilder etc. aber auch parkende Fahrzeuge und außen-gastronomischer Angebote.

Bei Gehwegparken, das nach StVO § 12 Abs. 3 Satz 4 durch das Zeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung auf dem Bürgersteig erlaubt wird, sollen die daneben liegenden Gehwegflächen breit genug sein. Nach der VwV-StVO (Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen) ist Gehwegparken nur dann erlaubt, „wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgänger*innen gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrenden auch im Begegnungsverkehr bleibt.“⁴⁸ Nach den geltenden Richtlinien ergibt sich für Begegnungsverkehr eine mindestens nutzbare Gehwegbreite von 1,80 m laut EFA, 2,0 m laut H BVA und 2,40 m laut RAST.

4.1.3 Querungen

Zur Sicherung der direkten Erreichbarkeit von Zielen und der Vermeidung von Umwegen sollen Querungsmöglichkeiten möglichst in kurzen Abständen, etwa alle 100 m bis max. 200 m angelegt werden.

Ein besonderer Querungsbedarf besteht bei

- beidseitig geschlossener Wohnbebauung
- Geschäften und Dienstleistungsbetrieben
- punktuell besonderen Quellen und Zielen im Fußgängerverkehr, wie z. B. wichtige infrastrukturelle Einrichtungen
- Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten des ÖPNV und
- wichtigen Gehwegeverbindungen quer zur kreuzenden Straße.⁴⁹

Grundsätzliche Anforderungen an Querungsanlagen sind:

- direkte Querungsmöglichkeiten und kurze Querungsdistanzen
- Sicherstellung von Sichtbeziehungen (bei Erfordernis Neuordnung des Parkens, Reduzierung von Parkständen und Ahnden von Falschparkern)

⁴⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG), Ausgabe 2011b, S. 36

⁴⁸ Mobilogisch! (k. A.): Behördliche Anordnungen zum Gehwegparken sind „out“. <https://www.mobilogisch.de/41-ml/artikel/197-fehlende-anordnungen-gegen-gehweg-parker.html>

⁴⁹ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002

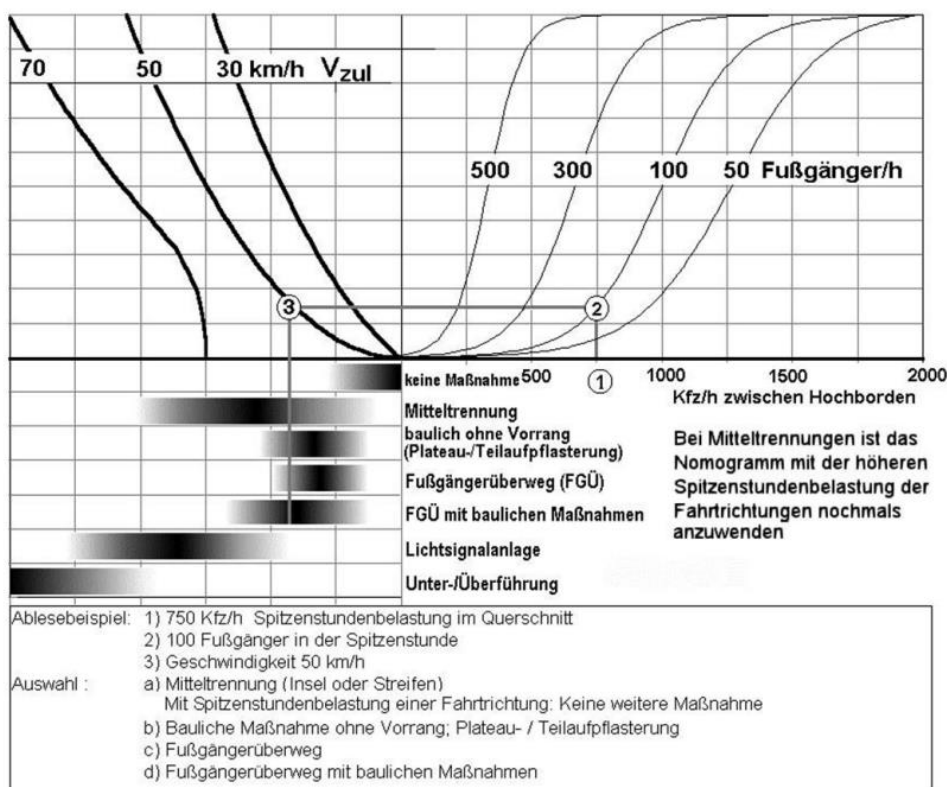
- ausreichende und konfliktfreie Aufstellflächen am Rand und auf Mittelinseln (mindestens 2,50 m breit, Trennung vom Radverkehr) an allen Querungsstellen
- barrierefreie Gestaltung mit durchgehenden Leitelementen und differenzierten Bordhöhen

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

Die Wahl der Querungsanlage soll sich an den in der EFA dargestellten Einsatzbereichen orientieren (siehe Abbildung 13).

- **Abbildung 13:** Einsatzbereich von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen < 8,50 m Fahrbahnbreite⁵⁰



Bei LSA an Knoten mit Fußgängerfurten gelten die folgenden Anforderungen:

- Fußgängerfurten an allen Zufahrten, Sperrzeiten unter 40 s (max. 30 s bei bedarfsgesteuerten LSA), Querung der Fahrbahn in einem Zug (kein gebrochener Lauf), Freigabezeiten von mindestens 5 s, Bemessung der Räumungszeit auf eine Geschwindigkeit von 1 m/s, keine Anforderungstaster

Bei Fußgängerbedarfsampeln gelten die folgenden Anforderungen:

- Sperrzeit an Fußgängerbedarfsampeln nach Anforderung nicht mehr als 7 s

⁵⁰ vgl. ebd., S. 19f

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Die bestehenden Querungsanlagen sollen hinsichtlich der grundsätzlichen Anforderungen überprüft und sukzessive verbessert werden.

Darüber hinaus bestehen Anforderungen an Unterführungen, wenn diese sich nicht vermeiden lassen. Innerhalb bebauter Gebiete sollte darauf verzichtet werden bzw. mittel bis langfristig eine oberirdische Querungsanlage geschaffen werden.

Bieten Unterführungen aufgrund topografischer Zwänge Vorteile für Fußgänger*innen (und Radfahrer*innen), sind die folgenden Anforderungen zu beachten:

- Keine rechtwinkligen Abzweigungen (stattdessen gekrümmt oder konisch)
- Ausrichtung und Verlauf der Unterführung umwegfrei in die Hauptrichtung mit einfacher Orientierung
- Treppenerschließung in alle Richtungen der Hauptgehwegbeziehungen
- Rampen sind vorzuziehen
- Keine Nischen
- Anteil unterirdisch zurückzulegender Strecke maximal 85% (Offenhaltung der Eingangsbereiche)
- Mindesthöhe 2,50m, besser 3,00m
- Breite abhängig von Länge und Nutzung (Fuß/Rad), Verhältnis von Breite zu Länge nicht kleiner als 1:4

- **Abbildung 14:** Maße für Unterführungen laut RAS 06 (FGSV)

Länge	Lichte Breite (Mindestmaß)
Kurze Unterführung für Fußgänger*innen	3,00m
für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen	4,00m
Bis etwa 15m lange Unterführungen	5,00m
Längere Unterführungen	6,00m

4.1.4 Fuß- und Radverkehr

Fuß- und Radverkehr haben unterschiedliche Ansprüche an den Raum. Die Förderung einer der beiden Verkehrsarten darf nicht zulasten der anderen erfolgen. Vielmehr sind – soweit möglich – Synergien zu nutzen, um die Bedingungen für beide Verkehrsarten zu verbessern.

Für eine konfliktarme Führung von Fuß- und Radverkehr ist Folgendes zu berücksichtigen:

- die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr soll straßenbegleitend innerorts vermieden werden („Gehweg/Radfahrer frei“ (Beschilderung mit Zeichen 239 StVO und Zeichen 1022-10 StVO „Radfahrer frei“) oder gemeinsamer Geh- und Radweg (Beschilderung mit Zeichen 240 StVO)
- auch in Unterführungen oder Tunnel, die von Fuß- und Radverkehr genutzt werden, ist eine klare Trennung der Flächen für die unterschiedlichen Verkehrsarten anzustreben
- bei Radwegen im Seitenraum soll eine Mindestbreite für Gehwege von 2,50 m eingehalten werden
- außerorts oder auf straßenunabhängig geführten Wegen soll eine gemeinsame Führung nur bei geringen Fußverkehrsstärken und abseits von Radhaupttrouten umgesetzt werden; hierbei muss die Wegbreite mindestens 2,50 m aufweisen; ansonsten sind getrennte Führungen anzustreben
- eine eindeutige Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr soll durch taktile Elemente sowie farbliche Unterschiede umgesetzt werden

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

4.1.5 Weitere Aspekte

Belagsqualität von Fußwegen

Auf dem Gehweg ist die Sicherheit der Fußgänger*innen vor Gefahren wie Stolpern oder Ausrutschen zu gewähren. Unebenes Oberflächenmaterial kann die Begehbarkeit des Gehwegs stark beeinträchtigen. Gemäß dem Regelwerk H BVA sollte die Oberfläche des Gehwegs „leicht und angenehm zu begehen, rutschsicher, frei von Hindernissen und Verschwenkungen, möglichst eben und über längere Entfernungen einsehbar sein.“⁵¹ Weitere Ansprüche an die Beschaffenheit ist zudem ein glatter Belag und einwandfreier Zustand der Gehwege.

Beleuchtung

Die Beleuchtung auf Straßen und Plätzen ist für die Sicherheit und den Wohlfühlfaktor der Zufußgehenden von hoher Bedeutung. Gemäß den EFA ist für öffentliche Verkehrsflächen „innerorts aus der Verkehrssicherungspflicht und zum Schutz vor krimineller Bedrohung generell eine ausreichende Beleuchtung

⁵¹ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Ausgabe 2011

erforderlich. Wesentlich ist eine gute Erkennbarkeit der jeweiligen baulichen Anlage, der Verkehrszeichen, der Markierungen sowie der Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere der Fußgänger*innen, da diese über keine eigene Beleuchtung verfügen.“⁵²

Aufenthaltsbereiche

Straßen und Plätze sind nicht nur Orte des Verkehrs, sondern ebenso Orte des öffentlichen Lebens, die zum Gehen einladen und Raum für Kommunikation und Begegnung bieten.

Für eine vielfältige Nutzbarkeit von Aufenthaltsbereichen für alle Nutzergruppen sind spezifische Bedürfnisse zu berücksichtigen. Für mobilitätseingeschränkte oder mobilitätsbehinderte Personen sowie ältere Menschen sind wiederkehrende Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten essenziell, um eine selbstbestimmte Mobilität aufrechtzuerhalten. Weitere wichtige Ausstattungselemente öffentlicher Räume sind Sport- und Spielelemente sowie Sanitäranlagen.

Vegetation und grüne Infrastruktur

Vegetation ist ein bedeutender Faktor für die Qualität von öffentlichen Räumen. Vegetation übernimmt nicht nur eine ästhetische Funktion, sondern insbesondere auch eine klimatische und biodiversitätsfördernde Funktion. Bäume sind wichtige Schattenspenden, die insbesondere an heißen Sommertagen für die Menschen im öffentlichen Raum eine essenzielle Rolle für die Gesundheit und das Wohlbefinden spielen. Durch Vegetation wird der öffentliche Raum aufgewertet und gegliedert. Bäume, Hecken und Grünflächen übernehmen eine raumprägende, eine Leit- sowie eine Trennfunktion. Auch Bauwerksbegrünungen (z. B. Dach-, Wand-, Fassaden-, Gleisbettbegrünung) haben einen positiven Effekt für den öffentlichen Raum und das Stadtklima.

Orientierung und Wegweisung

Zur Attraktivierung des Fußgängerverkehrs ist die Unterstützung der Orientierung ein wichtiger Aspekt, um Umwege und Reisezeitverluste zu vermeiden. Dies hilft nicht nur Ortsunkundigen und Personen ohne Zugang zu mobilen Informationen, sich schnell zu orientieren und Ziele in fußläufiger Entfernung auf attraktiven Verbindungen zu erreichen.

Die Orientierung kann durch bauliche und gestalterische Merkmale entsprechend EFA (z. B. einheitliche Gehwegbeläge im Wegenetz) unterstützt werden.

⁵² vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 30

Neben der Mitnutzung der allgemeinen Wegweisung für den fahrenden Verkehr ist eine spezifische Wegweisung für den Fußverkehr insbesondere sinnvoll, wenn das Fußwegenetz vom beschilderten Straßennetz abweicht und wenn eine Wegführung zu Zielen des Fußverkehrs angestrebt wird, die nicht in der allgemeinen Wegweisung beinhaltet sind (u. a. ÖPNV-Haltestellen, Carsharing-Stationen, öffentliche Toiletten).

4.2 Radverkehr

Der Radverkehr stellt neben dem Fußverkehr besondere Anforderungen an die Planung. Einrichtungen für den Radverkehr sollen das Radfahren flächendeckend sicher und attraktiv machen:

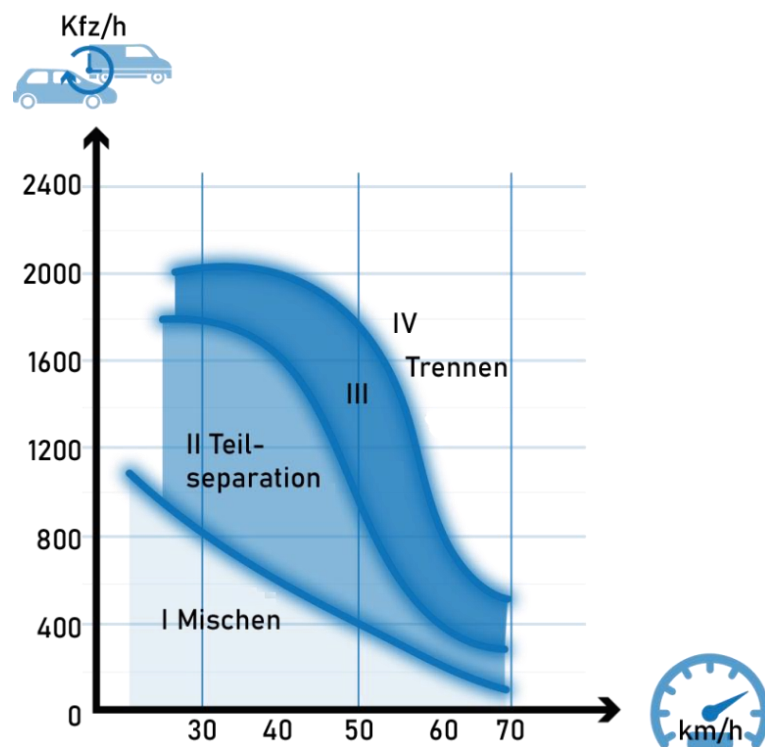
- Ein zusammenhängendes Netz mit möglichst direkten Verbindungen, welches die Quellen und Ziele des Radverkehrs attraktiv miteinander verbindet, ist anzustreben.
- Die Führungselemente des Radverkehrs an Strecken und Knoten sind so anzulegen, dass sie die Verkehrssicherheit von Radfahrer*innen und anderen Verkehrsteilnehmer*innen gewährleisten und eine zügige und komfortable Befahrbarkeit ermöglichen.
- Die begleitenden Infrastruktureinrichtungen, z. B. Abstellanlagen, sind so auszugestalten, dass sie sicher und bequem nutzbar sind.

4.2.1 Erläuterung zu den Führungsformen innerorts

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)⁵³ ergeben sich drei grundsätzliche Führungsprinzipien für den Radverkehr, welche sich in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen und der angeordneten Geschwindigkeit an den betrachteten Straßen ableiten. Als Kfz-Belastung wird dabei die Belastung der werktäglichen Spitzenstunde für den Fahrbahnquerschnitt zugrunde gelegt.

Jedem Führungsprinzip ist ein (Verkehrs-)Belastungsbereich zugeordnet, innerhalb dessen es angewandt werden sollte (siehe Abbildung 15). Die Grenzen der Belastungsbereiche sind als fließend zu betrachten und keine „harten Linien“, in begründeten Fällen kann davon auch abgewichen werden.

- **Abbildung 15:** Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen



Innerhalb der Kategorie der Führungsprinzipien kommen verschiedene Führungsformen des Radverkehrs infrage (siehe Tabelle 9).

⁵³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010

- **Tabelle 9:** Führungsprinzipien und Führungsformen sowie Zuordnung zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen⁵⁴

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025

Führungsprinzip (Belastungsbe- reich)	Führungsformen für den Radverkehr
Mischen (I)	- Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn - Sonderform Fahrradstraßen und Fahrradzonen (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)
Teilseparation (II)	- Schutzstreifen - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht - Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht
Trennen (III / IV)	- Radfahrstreifen - geschützter Radfahrstreifen - eigenständiger Radweg - gemeinsamer oder getrennter Geh- und Radweg

Kann für Straßen aufgrund von unzureichender Flächenverfügbarkeit keine entsprechende Führungsform gemäß Belastungsbereich hergestellt werden, soll geprüft werden, ob verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung, Einbahnstraßen etc.) vorgenommen werden oder ob die Führungsformen des jeweils tieferen Belastungsbereichs infrage kommen. Ist dies nicht umsetzbar, sollen zusätzliche Alternativrouten angeboten werden.

Mischverkehr

In diesem Belastungsbereich ist die Führung auf der Fahrbahn ohne eigene Anlage für den gesamten Radverkehr vertretbar. Für die Führung im Mischverkehr gibt es dabei verschiedene Formen.

- Führung auf der Fahrbahn
I. d. R. ist diese Führungsform im Neben-/Erschließungsstraßennetz (Tempo 30) vorhanden und anwendbar, kommt aber auch auf schwach befahrenen Strecken mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vor. Die ERA formulieren, dass bei Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 und 7,00 m und mehr als 400 Kfz/h der Mischverkehr kritisch zu bewerten ist, da

⁵⁴ zusammenfassende Darstellung aus: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 18, Tabelle 8

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

das Überholen zwar möglich erscheint, aber Überholabstände nicht eingehalten werden können.

- **Piktogrammketten**
Es handelt sich bei einer Piktogrammkette um das Aufbringen eines Fahrradpiktogramms in fest definiertem Abstand, i. d. R. ca. 30-50 m, auf der Fahrbahn. Piktogrammketten bieten die Möglichkeit, das Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr zu unterstützen und sicherer zu machen. Dies geschieht, indem sie zum einen dem Kfz-Verkehr verdeutlichen, dass mit Radverkehr auf der Fahrbahn zu rechnen und dies auch erlaubt ist; und zum anderen dem Radverkehr aufzeigen, dass die Straße benutzt werden kann und soll.
- **Fahrradstraße**
Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244.1 StVO beschilderte Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind, wobei auch das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern grundsätzlich erlaubt ist. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur mit Zusatzzeichen zugelassen und darf nicht schneller als 30 km/h fahren. Zur Gewährleistung eines gut fließenden Verkehrs sollte an Einmündungen und Kreuzungen die Vorfahrt auf der Fahrradstraße gewährt werden.⁵⁵ Die Einrichtung einer Fahrradstraße kommt gemäß VwV-StVO in Frage, wenn eine hohe bzw. zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte oder eine hohe Netzbedeutung vorliegt sowie wenn die Straße eine untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr besitzt.
- **Fahrradzone**
Fahrradzonen sind ein relativ neues Element der Radverkehrsinfrastruktur, welches durch die Novellierung der StVO 2020 ermöglicht wurde. Es handelt sich dabei um die Möglichkeit, analog einer Tempo-30-Zone, eine Vorrangzone für den Radverkehr einzurichten, vergleichbar mit einem Fahrradstraßennetz. Sie sollen nur abseits von klassifizierten Straßen (B, L, K) oder Hauptverkehrs- sowie wesentlichen innerörtlichen Verbindungsstraßen eingerichtet werden. In Fahrradzonen gelten die Anforderungen von Fahrradstraßen analog.

Teilseparation

Die Teilseparation ist angezeigt, wenn die Verkehrsbelastung für einen Teil der Radverkehrsteilnehmer im Mischverkehr nicht mehr vertretbar ist. Es werden zusätzlich zur Führung im Mischverkehr Angebote im Seitenraum gemacht.

- **Schutzstreifen**
Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn und wird nicht beschildert. Die

⁵⁵ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 60

Markierung auf der Fahrbahn erfolgt durch Leitlinien mit Schmalstrichen und soll durch Fahrradpiktogramme verdeutlicht werden. Die Regelbreite eines Schutzstreifens beträgt 1,50 m.

Bei angrenzenden Parkstreifen ist ein Sicherheitstrennstreifen von mind. 0,75m vorzusehen. Die Kernfahrbahn zwischen Schutzstreifen muss mindestens 4,50 m breit sein. Die Belastungsbereiche der ERA (Abbildung 15) sind zu beachten. Darüber hinaus soll bei mehr als 1.000 Lkw-Fahrten/24 h von Schutzstreifen abgesehen werden, ab 300 Lkw-Fahrten/24 h sind mindestens breitere Schutzstreifen in Betracht zu ziehen.

- Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“

Die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr wird mit Zeichen 239 StVO „Sonderweg Fußgänger“ mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ beschildert. Entlang von Hauptverkehrsstraßen sollten Fußwege mit zugelassenem Radverkehr über untergeordnete Einmündungen gekennzeichnet werden. Es gelten die Breitenvorgaben der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)⁵⁶, die eine Mindestbreite von 2,50 m vorsehen. Die ERA fordern zusätzlich einen Sicherheitsabstand von 0,50 m zur Fahrbahn.

- Radweg ohne Benutzungspflicht

Dies sind überwiegend bestehende Anlagen, die nicht beschildert sind und dementsprechend nicht der Benutzungspflicht (nach StVO) unterliegen. Gemäß VwV-StVO gilt es bei Radwegen ohne Benutzungspflicht zu beachten, dass der Radverkehr insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten durch Markierungen sicher geführt wird und ausreichend Vorsorge getroffen ist, dass der Radweg nicht durch den ruhenden Verkehr genutzt wird. Weitere Hinweise werden im Unterkapitel „Hinweise zur Radwegebenutzungspflicht“ gegeben.

- Kombinationen

Prinzipiell können unterschiedliche Führungsformen (ausgenommen benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen) auch kombiniert werden, wodurch dem Radverkehr die Wahlfreiheit über die Nutzung gegeben wird. Eine kombinierte Lösung eignet sich daher oftmals für unterschiedliche Nutzergruppen. Voraussetzung ist, dass „beide Teile“ der Radverkehrsführung die entsprechende Qualität erreichen.

⁵⁶ vgl. ebd., S. 13

Trennen

In den Belastungsbereichen III und IV soll aus Sicherheitsgründen die Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr erfolgen (Benutzungspflicht der Radverkehrsanlage). Bei den entsprechenden Führungsformen ist die Gestaltung der Knotenpunkte von besonders hoher Bedeutung.

- **Radfahrstreifen (auf der Fahrbahn)**
Radfahrstreifen sind mit Zeichen 237 StVO zu kennzeichnen. Die Markierung erfolgt durch eine durchgehenden Breitstrich, wobei im Bereich von größeren Grundstückszufahrten eine unterbrochene Linie anzuordnen ist. In Problembereichen wie beispielsweise Knotenpunktzufahrten empfiehlt sich eine ganzflächige Einfärbung (rot).
Die Zweckbestimmung und Benutzungspflicht können durch die zusätzliche Markierung von Piktogrammen verdeutlicht werden. Die Regelbreite von Radfahrstreifen beträgt 1,85 m (inkl. Breitstrichmarkierung). Nach StVO sollen sie mindestens 1,50 m (inkl. Breitstrichmarkierung) breit sein. Zwischen Radfahrstreifen und angrenzendem Parkstreifen soll immer ein Sicherheitstrennstreifen (0,75m) angelegt werden.
Als Sonderform werden die sogenannten protected bike lanes (Ursprung in den USA) – also geschützte Radfahrstreifen – diskutiert. Diese sind ebenso wie Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert, werden i. d. R. breiter ausgeführt und haben zur Fahrbahn einen zusätzlichen Sicherheitsraum meist in Form einer physischen Barriere (z. B. Blumenkübel, Poller, Parken).
- **Radweg**
bauliche Radwege werden auf einem Hochbord geführt und es befindet sich zwischen Fahrbahn und Radweg ein Bord, Park- oder Grünstreifen. Sie sind mit Zeichen 237 StVO zu beschildern. Besonders in Problembereichen wie konfliktträchtigen Einmündungen empfiehlt es sich, Radwegüberfahrten zusätzlich mit Piktogrammen zu markieren oder durchgängig zu pflastern.
Bei der Bemaßung nach ERA ist die Unterscheidung zwischen Einrichtungsradweg (Regelbreite 2,00 m; Mindestbreite 1,60 m), 2-Richtungsradweg bei beidseitig vorhandenen Anlagen (Regelbreite 2,50 m; Mindestbreite 2,00 m) und 2-Richtungsradweg bei einseitiger Anlage (Regelbreite 3,00 m; Mindestbreite 2,50 m) zu berücksichtigen. Zuzüglich zu den angegebenen Breiten sind Sicherheitstrennstreifen (z. B. vom Fahrbahnrand, zu parkenden Fahrzeugen oder Gebäuden) zu gewährleisten.
2-Richtungsradwege stellen innerorts eine absolute Ausnahme dar und kommen nur unter bestimmten Voraussetzungen infrage.
- **Getrennter Geh- und Radweg**
Diese Führungsform ist vom Prinzip her zu den baulichen Radwegen zu zählen. Die Beschilderung erfolgt durch Zeichen 241 StVO. Es gelten grundsätzlich dieselben Maße wie für den baulichen Radweg. Zu berücksichtigen sind wiederum entsprechende Sicherheitstrennstreifen (z. B. zum

Fahrbahnrand, zu parkenden Fahrzeugen oder Gebäuden).

Der Radweg ist vom Gehweg durch einen Begrenzungstreifen bzw. durch einen Bord oder Grünstreifen zu trennen. Diese Trennung sollte mindestens 30 cm breit sein. Der Fußgängerverkehrsraum sollte 1,80 m nicht unterschreiten.

- **Gemeinsamer Geh- und Radweg**

Die Beschilderung gemeinsamer Geh- und Radwege erfolgt über Zeichen 240 StVO. Eine Trennung durch Markierung oder durch andere Elemente wird nicht vorgenommen. Die erforderliche Breite ist abhängig von der Nutzungsintensität, beträgt aber mindestens 2,50 m zuzüglich der Sicherheitstrennstreifen.

Zusammenfassung der Maße nach VwV-StVO und ERA

In der folgenden Tabelle werden die benötigten Maße für Radverkehrsanlagen zusammenfassend dargestellt. Es sind lediglich die Maße der Radverkehrsanlagen angegeben, ohne die zusätzlich benötigten Sicherheitsabstände. Die Breiten der Radverkehrsanlagen sind jeweils einschließlich der Markierung aufgeführt.

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

● **Tabelle 10:** Zusammenfassung der Maße für Radverkehrsanlagen nach VwV-StVO und ERA

Art der Radverkehrsführung	VwV (lichte Breite*) in m		ERA (Radwegbreite zzgl. Sicherheitsraum/-trennstreifen) in m	
	mind.	Empf.	mind.	Empf.
Baulicher Radweg	1,50	2,00	1,60	2,00
Radfahrstreifen (inkl. Markierung)	1,50	1,85	1,85	>1,85**
Schutzstreifen (inkl. Markierung)	k. A.	k. A.	1,25	1,50
Gemeinsame Führung außerorts	2,00	-	2,50	2,50
Gemeinsame Führung innerorts (auch Radfahrer frei)	2,50	-	2,50	>2,50**
Getrennte Führung	1,50 für Radweg		1,60	2,00
2-Richtungsverkehr (innerorts Ausnahme!)	2,00***	2,40***		
bei einseitig vorhandenen Anlagen			2,50	3,00
bei beidseitig vorhandenen Anlagen			2,00	2,50

* Die lichte Breite bezeichnet den befestigten Verkehrsraum des Radverkehrs einschließlich eines Sicherheitsraums (frei von Hindernissen).

** bei viel Verkehr

*** Werte für Radwege! (mit und ohne Benutzungspflicht), nicht für freigegebene Gehwege

Hinweise zur Radwegebenutzungspflicht

Radverkehrsanlagen gelten gemäß den Verwaltungsvorschriften zur StVO § 2 Absatz 4 als benutzungspflichtig, wenn sie durch die Verkehrszeichen 239, 240 oder 241 gekennzeichnet sind.

An die Ausweisung von Radverkehrsanlagen als benutzungspflichtige Anlagen werden strenge Anforderungen gestellt. So dürfen nach VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern, wenn eine für den Radverkehr bestimmte Verkehrsfläche vorhanden ist oder angelegt werden kann und wenn die Benutzung des Radwegs nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar ist.

Über die Bestimmungen der StVO hinaus hat das Bundesverwaltungsgericht⁵⁷ in einem Urteil vom November 2010 in Bezug auf die Benutzungspflicht von Radwegen bestimmt, dass sie nur bei einer das allgemeine Risiko erheblich übersteigenden Gefahrenlage angeordnet werden darf (vgl. StVO § 45, Abs. 9). Die besondere Gefahrenlage kann nicht mit den Belastungsbereichen zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen nach ERA (siehe Abbildung 15) begründet werden.

Im Fall eines nicht mehr benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh-/Radwegs ist die Beschilderung als Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr mit dem Fahren in Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr verbunden. Um dem rechtssicher entgegenwirken zu können, stellte das BMVI im Bund-Länderfachausschuss StVO im Mai 2017 klar, dass eine Kennzeichnung dieser Anlagen als nicht benutzungspflichtig durch die in regelmäßigen Abständen markierte Piktogrammkombination aus dem Sinnbild Fußgänger*innen (oben) und Radfahrer*innen (unten) mit einem Trennstrich dazwischen erfolgen kann. So kann auch mit linksseitigen nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh-/Radwegen verfahren werden.⁵⁸

4.2.2 Erläuterungen zu den Führungsformen außerorts

Außerorts kommen z. T. dieselben Radverkehrsanlagen in Betracht wie innerorts, allerdings sind hierbei andere Breitenanforderungen und Sicherheitsabstände zu beachten. I.d.R. werden vor allem die Führung im Mischverkehr, gemeinsame oder getrennte Geh-/Radwege oder eigenständige Radwege eingesetzt. Tendenziell sind auch Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr möglich, aber eher die Ausnahme.

Auf Grundlage des Erlasses VII C 4 – 58.91.24 des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 10. Januar 2024 ist in NRW die Ausweisung von Schutzstreifen außerorts unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Außerdem erlaubt die StVO auch die Ausweisung von Sonderwegen außerorts, was neben der Lage der Radverkehrsanlage abseits der Fahrbahn auch die Möglichkeit einräumt, Radwege auf der Fahrbahn zu markieren (vergleichbar zu Radfahrstreifen innerorts).

Wann welche Führungsform außerorts notwendig ist, ist in den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)⁵⁹ und ERA definiert, richtet sich nach den Entwurfsklassen der Straßen und wird unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastungen differenziert – es gilt Tabelle 11.

⁵⁷ BVerwG 3 C 42.09 vom 18. November 2010

⁵⁸ vgl. Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte – AGFS (Hrsg.) (2017): nahmobil. 200 Jahre Fahrrad, Heft 09, Juli 2017, Köln

⁵⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

● **Tabelle 11:** Entwurfsklassen nach RAL und Radverkehrsführung an Landstraßen

Entwurfs- klasse	Kraftfahrstraße	Führung des Radverkehrs	Hinweis
EKL 1	Kraftfahrstraße	straßenunabhän- gig	
EKL 2	allgemeiner Ver- kehr (i. d. R. Bun- desstraße)	straßenunabhän- gig oder fahrbahn- begleitend	
EKL 3	allgemeiner Ver- kehr (i. d. R. Lan- desstraße)	fahrbahnbeglei- tend oder auf der Fahrbahn	bei 100 km/h: ab DTV > 2.500 Kfz/24 h oder bei 70 km/h: ab DTV > 4.000 Kfz/24 h oder Netzbedeutung → fahrbahnbegleitende Rad- wege
EKL 4	allgemeiner Ver- kehr (i. d. R. Kreis- und Ge- meindestraße)	auf der Fahrbahn	fahrbahnbegleitende Rad- wege sinnvoll, soweit Netzbe- deutung nachgewiesen

Mischverkehr

Im Mischverkehr außerorts gilt ebenfalls, dass Straßenbreiten zwischen 6,00 und 7,00 m kritisch zu bewerten sind, da Sicherheitsabstände nicht mehr eingehalten bzw. ignoriert werden können. Treten diese Breiten auf, sollten die in Tabelle 11 genannten Einsatzgrenzen für fahrbahnbegleitende Radwege niedriger angesetzt werden.

fahrbahnbegleitende und straßenunabhängige Radwege (Sonderwege)

Die Empfehlungen von Radverkehrsanlagen richtet sich an fahrbahnbegleitende Radwege, die einseitig **baulich, abgesetzt** von der Fahrbahn angelegt und im Zweirichtungsverkehr freigegeben werden. Als Ausweisung kommen je nach Fuß- und Radverkehrsstärken gemeinsame oder getrennte Geh-/Radwege in Frage.

Eine beidseitige Anlage empfiehlt sich

- bei dichter Folge von Ortsdurchfahrten
- zur Anbindung wichtiger Einzelziele
- bei Streusiedlungen mit beidseitigem Erschließungsbedarf

Die Wegebreiten sollen 2,50 m bei gemeinsamer Führung mit dem Fußverkehr nicht unterschreiten. Bei getrennter einseitiger Führung im

Zweirichtungsverkehr sind 3,00 m für den Radweg vorzusehen. Zusätzlich ist ein Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m zur Fahrbahn anzulegen.

Für straßenunabhängige Wege gelten dieselben Maße.

Gemäß VwV-StVO ist außerorts eine Mindestbreite von 2,00 m notwendig.

Als Sonderform können Radwege als **Sonderwege auf der Fahrbahn** abgegrenzt werden, die nur **durch Markierungen** (und ggf. Einbauten) von der Fahrbahn abgetrennt sind, vergleichbar mit einem Radfahrstreifen innerorts.

Zu abmarkierten Sonderwegen auf der Fahrbahn werden in der StVO keine weiteren Vorgaben gemacht. In der ERA wird diese Form nur an wenigen Stellen direkt adressiert. Werden Seitenstreifen zu Sonderwegen sieht die ERA einen Sicherheitstrennstreifen von 1,75m zur Fahrbahn und mind. 2,0m Breite des Radwegs im Zweirichtungsverkehr vor (so wie bei Fahrbahnbegleitenden Führungen). Wird der Weg vom Radverkehr nur in einer Richtung benutzt, kann in Ausnahmefällen auch ein als Sperrfläche markierter und mit Leitpfosten versehener befestigter Trennstreifen ausgebildet werden, wenn dieser mindestens 0,75 m breit ist.

Schutzstreifen, Seitenstreifen

Schutzstreifen außerorts sind in NRW aufgrund des Erlasses VII C 4 – 58.91.24 des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 10. Januar 2024 möglich, auch wenn die Anlage eines straßenbegleitenden Radwegs bzw. eines gemeinsamen Geh- und Radwegs der Markierung von Schutzstreifen grundsätzlich vorzuziehen ist und eine zur nachhaltigen Sicherung des Radverkehrs separate Radverkehrsführung keinesfalls ersetzt oder deren Herstellung verzögert werden darf.

Die Anforderungen für die Anlage von Schutzstreifen außerorts sind im Erlass wie folgt festgelegt:

- Der Einsatz von Schutzstreifen außerorts ist unzulässig
 - auf Straßen mit befestigten Seitenstreifen und auf BAB-Bedarfsumleitungen
 - wenn alternative Strecken oder Verkehrsflächen zur Verfügung stehen, Steigungen und Umwege sind abzuwägen
 - wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit ≥ 100 km/h beträgt. Eine Prüfung zur Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann erfolgen
 - der Überholabstand außerorts von 2,00m nicht eingehalten werden kann
 - die Kurvigkeit und Topografie (Kuppen) die Gefahr von Kfz-Kollisionen im Längsverkehr (Kuppen) oder das permanente Befahren das

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

Schutzstreifens (vor allem in Kurven) verursachen können. Eine eingehende Prüfung ist notwendig.

- wenn die Verkehrsbelastung mehr als 4.000 Kfz/Tag beträgt, in Ausnahmefällen greift diese Regelung erst ab 5.000 Kfz/Tag (Kernfahrbahn mind. 4,50m)
- Der Einsatz von Schutzstreifen außerorts kommt unter Beachtung der Straßenquerschnitte und Markierungen in Betracht. Es gilt, dass
 - eine ausreichende Restfahrbahnbreite zur Verfügung stehen muss, so dass ein häufiges Ausweichen von Kfz auf die Schutzstreifen im Begegnungsfall vermieden wird. Die Mindestkernfahrbahnbreite wird mit $\geq 3,70\text{m}$ festgelegt.
 - die Breite des Schutzstreifens mind. 1,50m (inkl. Leitlinie) betragen muss. Die Leitlinie ist als Schmalstrich im Verhältnis Strich/Lücke von 1:1 zu markieren
 - rechts vom Schutzstreifen stets eine Fahrbahnbegrenzung von mind. 0,12m (Breite des Schmalstrichs) abmarkiert ist.
 - der Einsatz ab einer Fahrbahnbreite von 6,94 möglich ist.
 - einseitige Schutzstreifen zu vermeiden sind, besonders begründete Ausnahmen sind möglich (ab einer Fahrbahnbreite von 6,09m und mit Piktogrammreihe in Gegenrichtung).
 - keine Mittelleitlinien markiert sein dürfen, ggf. sind sie restlos zu entfernen (keine „Phantommarkierungen“), ausgenommen sind Längsmarkierungen in Knotenpunktbereichen, die im Zusammenhang mit Linksabbiegestreifen stehen
 - Sinnbilder Radverkehr (Piktogramme) alle 50m bis max. 100m und am Beginn des Streifens mittig im Schutzstreifen aufzubringen sind

Ohne entsprechende Beschilderung grenzen Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) einen Seitenstreifen von der Fahrbahn ab. Seitenstreifen können vom Radverkehr benutzt werden, wenn keine Radwege vorhanden sind und zu Fuß Gehende nicht behindert werden. Sollen Seitenstreifen nach ihrer Zweckbestimmung auch der Benutzung durch Radfahrer*innen dienen, ist auf eine zumutbare Beschaffenheit und einen zumutbaren Zustand zu achten.

Zu Seitenstreifen steht in der ERA: „Befestigte Seitenstreifen (Mehrzweckstreifen) sind Teile der befestigten Fläche, die von der Fahrbahn durch eine Fahrbahnbegrenzungslinie (als Breitstrich ausgebildet) abgetrennt sind. Bei einer üblichen Breite von 1,00 bis 2,00 m können sie vom Radverkehr relativ gut befahren werden, weil die Seitenstreifen dann vom Kraftfahrzeugverkehr im

Allgemeinen nicht regelwidrig benutzt werden. Seitenstreifen sind allerdings kein vollwertiger Ersatz für fahrbahnbegleitende Radwege.“⁶⁰

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

4.2.3 Fahrradgerechte Gestaltung von plangleichen Knotenpunkten

Für eine sichere Führung des Radverkehrs im Bereich von Knotenpunkten müssen diese rechtzeitig erkennbar, begreifbar, übersichtlich sowie gut und sicher befahrbar bzw. begehbar sein. Daraus abgeleitet, ergeben sich folgende grundsätzlichen Anforderungen an die Gestaltung von Knotenpunkten:⁶¹

- Ausreichende Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern
- Zügige und sichere Befahrbarkeit für den Radverkehr (Vermeidung enger Radien, hoher Borde, abrupter Verschwenkungen)
- Begreifbarkeit der signaltechnischen Steuerung bzw. der Vorrangverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer
- Ausreichend dimensionierte Warteflächen
- Entschärfung des Konflikts zwischen geradeaus fahrendem Radverkehr und rechts abbiegenden Kfz bzw. aus der Gegenrichtung links abbiegenden Kfz
- Möglichst kurze Wartezeiten und ausreichend lange Freigabezeiten an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten

Des Weiteren ist die Gestaltung von Knotenpunkten von den örtlichen Verhältnissen insbesondere der Knotenpunktart abhängig. An Knotenpunkten mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen oder Lichtsignalanlagen sind im Zuge von Radwegen, Radfahrstreifen und gemeinsamen Führungen von Rad- und Fußgängerverkehr Radverkehrsfurten zu markieren.

Mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung 2020 wurde ein neuer Grünpfeil eingeführt, der die bestehende Grünpfeilregelung für den Kfz-Verkehr auch für den Radverkehr aufgreift. Es gelten dieselben Verhaltensregelungen: Am Knotenpunkt zunächst anhalten; wenn die Fahrbahn frei ist, kann weitergefahren werden. Dem Radverkehr wird es dadurch möglich, bei Rot aus einem Radfahrstreifen oder baulich angelegten Radweg heraus rechts abzubiegen.



⁶⁰ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, ERA, S. 70

⁶¹ Ebd., S. 37

4.2.4 Querungsanlagen/Furtmarkierungen⁶²

Querungsanlagen kommen insbesondere in Betracht:

- Am Beginn und am Ende von einseitigen Zweirichtungsradwegen
- Bei einmündenden oder kreuzenden eigenständigen Radwegen
- An bedeutenden Zielen des Radverkehrs (z. B. Schulen)

Als Querungshilfen für den Radverkehr kommen in Abhängigkeit von der Radverkehrsstärke und der zulässigen Geschwindigkeit der zu querenden Straße Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Fußgängerüberwege mit separater Furt und LSA in Betracht. Grundsätzliche Anwendung finden Querungshilfen:

- Bei bis zu 50 km/h und > 1.000 Kfz/h
- Bei über 50 km/h und > 500 Kfz/h
- Wenn mehr als zwei Fahrstreifen hintereinander zu überqueren sind
- Unfälle im Zusammenhang mit dem Überqueren aufgetreten sind
- Bei starkem Schüler-, Freizeit- oder Seniorenverkehr

Bei all diesen Anlagen ist auf eine ausreichende Aufstellfläche zu achten. Diese bemisst sich an der anzunehmenden oder tatsächlichen Radverkehrsmenge in der Spitzenstunde. Ferner sollte ermöglicht werden, dass für den Rad- und Fußverkehr getrennte Bereiche existieren.

Aufstellflächen auf Mittelinseln sollen 3,00 m lang und 4,00 m breit sein. Das Mindestmaß für die Länge beträgt 2,50 m, wenn gleichzeitig mindestens 4,00 m Breite gewährleistet sind.

Furtmarkierungen an LSA sind:

- Bei gemeinsamer Führung mit dem Fußverkehr mind. 4,00 m breit
- Bei getrennter Führung
 - im Einrichtungsverkehr mind. 2,00 m breit
 - im Zweirichtungsverkehr mind. 2,50 m breit

⁶² vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 57f und S. 18

4.2.5 Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnstraßen

Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnstraßen⁶³ sind die Mindestanforderung nach StVO bzw. VwV-StVO 2013 vereinfacht worden. In Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h kann demnach Radverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn zugelassen werden, sofern eine sichere Begegnung zwischen Kfz- und Radverkehr gewährleistet ist.

Nach ERA eignen sich bereits Straßen ab einer Fahrgassenbreite von 3,00 m bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten (z. B. freien Parklücken oder Einfahrten), die VwV-StVO nennt eine ausreichende Begegnungsbreite, ohne diese näher zu definieren. Hingegen wird eine konkrete Mindestbreite von mindestens 3,50 m bei Linienbusverkehr oder stärkerem Lkw-Verkehr vorgegeben. Außerdem soll die Verkehrsführung im Streckenverlauf und an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich sein.

Die Zulassung des Radverkehrs in der Gegenrichtung auf Hauptverkehrsstraßen, die als Einbahnstraßen ausgewiesen sind, ist nur auf getrennten Sonderwegen (z. B. Radfahrstreifen) möglich.

4.2.6 Fahrradabstellanlagen

Qualitätsvolle und in ausreichender Anzahl vorhandene Abstellanlagen sind zentraler Bestandteil einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur. Diese sollen grundsätzlich folgende Anforderungen erfüllen:⁶⁴

- Zielnähe (max. 40m, immer näher dran als Kfz-Stellplätze) und leichte Zugänglichkeit
- Diebstahlsicherheit durch Anschließbarkeit des Fahrradrahmens, gute Einsehbarkeit und Beleuchtung
- Nutzbarkeit für unterschiedliche Nutzergruppen und damit verbundene Fahrradtypen und -größen
- Standsicherheit

⁶³ vgl. Alrutz/Angenendt/Draeger/Gündel (2002): Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr, Straßenverkehrstechnik 6/2002; und Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2016): Fahrradstraßen und geöffnete Einbahnstraßen – Unfallforschung der Versicherer, Nr. 60, Berlin

⁶⁴ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Hinweise zum Fahrradparken, Ausgabe 2012; DfU-Seminar Fahrradparken vom 6. Februar 2018 – Seminarunterlagen – Vortrag Wolfgang Bohle: Fahrradparken – Konzepte, Entwicklungen, Trends, DIN 79008 und ADFC

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

- Ausreichend Stellplätze und Abstand zwischen den einzelnen Fahrrädern
- Stabil (Standhalten gegenüber Vandalismus)
- Witterungsschutz bei zu erwartender längerer Abstelldauer⁶⁵
- Sonderabstellflächen für andere Fahrradtypen wie Lastenräder bereitgestellt werden, ggf. auch Abstellplätze für Roller
- Selbsterklärende Funktion

Abstellanlagen sollten vor allem an wichtigen Zielen wie öffentlichen Einrichtungen, Einkaufszentren und entlang von Geschäftsstraßen sowie an publikumsintensiven Freizeiteinrichtungen (z. B. Bäder, Museen) errichtet werden.

Mit der Zunahme von Elektrofahrrädern gewinnt das Vorhandensein von Lademöglichkeiten an Bedeutung. Hierzu sollte jedoch differenziert vorgegangen und unterschiedliche Faktoren beachtet werden. Neben der Parkdauer sind der Anfahrtsweg und der Zielort weitere Faktoren, die bei der Errichtung von Lademöglichkeiten eine Rolle spielen. Darüber hinaus ist derzeit das Mitführen des passenden Ladegeräts i. d. R. notwendig. Aufbewahrungsboxen (Schließfächer) können sinnvolle Ergänzungen sein.

4.2.7 Weitere Aspekte

Oberflächen/Deckschichten

An Deckschichten für Radverkehrsanlagen (des Alltagsverkehrs) werden folgende grundlegende Anforderungen gestellt, die insgesamt durch maschinell eingebaute Decken aus Asphalt am besten erfüllt werden:⁶⁶

- „dauerhaft ebene Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand,
- hohe Griffigkeit, auch bei Nässe und
- Allwettertauglichkeit (gute Entwässerungseigenschaften [...], Vermeidung von Staubbildung, gute Räumbarkeit bei Schnee)“

Alternativ kann dies auch durch fassenlose Pflasterbeläge gewährleistet werden. Andere Bauweisen wie beispielsweise herkömmliche Natursteinpflasterbeläge sind wegen ihrer Unebenheit und dem daraus resultierenden höheren Rollwiderstand für längere Abschnitte ungeeignet und sollten vermieden werden. Ihre

⁶⁵ i.d.R. Arbeitsplätze, Krankenhäuser, zentrale Einkaufslagen, Bahnhöfe und ggf. Bushaltestellen

⁶⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 76

Anwendung sollte partiell nur in einem historischen Umfeld oder zum Schutz von Einzelbäumen in Betracht kommen.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Beleuchtung

Die Beleuchtung von Radverkehrsanlagen sollte aus Gründen der sozialen Kontrolle und zum Ausleuchten von Problemstellen (z. B. Hindernisse, Engstellen) auf Hauptverbindungen des Radverkehrsnetzes insbesondere auf straßenunabhängigen Wegen vorgesehen werden. Auf Radverkehrsanlagen entlang von innerörtlichen unbeleuchteten Straßen ist eine Beleuchtung ebenfalls sinnvoll, wenn die Anlage mehr als 2,00 m von der Straße abgesetzt ist.

Vor allem in außerörtlichen Bereichen kann die Beleuchtung adaptiv gesteuert werden. D.h., dass die Lichtkegel der Beleuchtung bei Abwesenheit von Fuß- und Radverkehr gedimmt sind, erst bei Annäherung ihre volle Leuchtkraft entfalten und nur für die Zeit des Durchfahrens aktiviert bleiben.

Gefälle- und Steigungsstrecken

Gefällestrecken sind in Untersuchungen häufig als unfallträchtige Abschnitte aufgefallen. Mögliche Maßnahmen an Gefällen und Steigungen wurden im Rahmen eines vom BMVI geförderten Projektes zur Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden im Besonderen erarbeitet, wobei hier zum Teil noch Forschungsbedarf besteht.⁶⁷ Im Mischverkehr kann beispielsweise bergauf eine breitere Fahrbahn und Piktogramme, bergab eine schmalere Fahrbahn markiert werden; ebenso ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h möglich. Eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr sollte bergab vermieden werden. Generell sollte auf die Gefahren der Geschwindigkeit durch Beschilderungen und Markierungen aufmerksam gemacht werden.

Umlaufsperrn und Poller

Umlaufsperrn sollten vermieden werden und gegen Poller ausgetauscht werden. Wenn Umlaufsperrn als notwendig erachtet werden, sind sie für Anhänger und Lastenräder (ggf. weitere Fahrradtypen) mit ausreichenden Abständen zwischen den Sperrelementen befahrbar zu installieren. Umlaufsperrn sind deutlich zu kennzeichnen (reflektierend und rot/weiß), um vor allem in der Dunkelheit das Unfallrisiko zu vermeiden.

Poller können effektiv das Befahren von Radverkehrsanlagen durch Kfz einschränken und dabei dem Radverkehr die notwendige Durchlässigkeit

⁶⁷ vgl. Technische Universität Dortmund (Hrsg.) (2015): Leitfaden zur Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden, gefördert durch das BMVI: VB1109, Dortmund

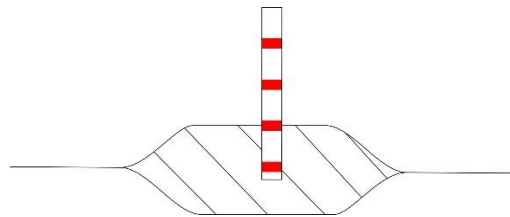
Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

ermöglichen. Laut Erlass des Landes NRW⁶⁸ sind allerdings auch diese aufgrund ihrer niedrigen Silhouette und damit einhergehenden Unfallgefahr zu vermeiden und bei Notwendigkeit durch andere Lösungen zu ersetzen.

Sollten sie in Ausnahmefällen nötig sein, ist eine eindeutige gute Erkennbarkeit jedoch unabdingbar. Diese muss durch reflektierende Materialien am Poller und Markierungen an beiden Seiten des Pollers auf der Fahrbahn hergestellt werden.

- **Abbildung 16:** Beispielabbildung für einen Poller mit umlaufender Markierung



4.3 Öffentlicher Verkehr

Öffentliche Verkehrsmittel stellen die Grundversorgung an Mobilität dar, insbesondere für bestimmte Nutzer*innengruppen wie Schüler*innen oder ältere Menschen. Mit entsprechend hoher Angebotsqualität kann der Öffentliche Personennahverkehr zudem eine Alternative zum Motorisierten Individualverkehr für weitere Zielgruppen darstellen. Um die Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel zu stärken, ist aus Sicht des Fahrgasts die Beförderungsqualität von Bedeutung:

- Gute Zugänglichkeit zum System: Verknüpfungsanlagen, Haltepunkte und Bahnhöfe, P+R- sowie B+R-Anlagen; einfacher Zugang (Fahrscheinerwerb)
- Hohe Erschließungsqualität: örtliche Verfügbarkeit, kurze und ansprechende Gehwege zum ÖV-System (ÖPNV als Teil einer Wegekette), gute Erreichbarkeit und barrierefreie Gestaltung der Haltestellen
- Hohe Bedienungsqualität: zeitlich dichtes und möglichst vertaktetes Fahrtenangebot, auch in den Zeiten mit schwacher Nachfrage (abends und am Wochenende), Ergänzung mit flexiblen Bedienungsformen durch nachfrageorientierte Angebote (z. B. Bürgerbus, AST)
- Hohe Verbindungsqualität: vor allem auf Verbindungen zwischen zentralen Orten kurze Reisezeiten mit wenigen Umwegen und Umstiegen, um eine mit dem MIV vergleichbare, attraktive Reisezeit zu ermöglichen

⁶⁸ Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Erlass zu „Verkehrseinrichtungen und Verkehrshindernisse auf Verkehrsflächen, auf denen Radverkehr zugelassen ist“ vom 17.1.2024

- Hohe Zuverlässigkeit: pünktliche, störungs-, und behinderungsfreie Beförderung
- Transparente Tarifzusammensetzung mit einem überzeugenden Preis-Leistungs-Verhältnis
- Hohe Ausrüstungsqualität: Erfüllung der gesetzlich vorgegebenen Schaffung eines barrierefreien Angebotes, sowohl im Bereich der Fahrzeuge als auch im Bereich der Haltestellen und deren Zuwegung
- Umfassende Servicequalität: vielfältige und zielgruppenorientierte Informations- und Serviceangebote, die barrierefrei sowohl analog als auch digital bereitgestellt werden
- Umweltqualität: Einhaltung von technischen Standards zur Reduzierung von Schadstoffen und Lärm

Die im Folgenden beschriebenen Anforderungen basieren größtenteils auf den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) und fokussieren sich auf Verkehrsmittel, die im öffentlichen Straßenraum verkehren, also insbesondere auf Busse.

4.3.1 Erschließungsqualität

In Abhängigkeit der Raumkategorie der Gemeinde ergeben sich Erschließungsradien der Haltestellen für den ÖPNV und für den SPNV. Je weiter die Haltestellen vom Zentrum entfernt liegen, desto größer sind die Haltestelleneinzugsbereiche.

- **Tabelle 12:** Haltestelleneinzugsbereiche ÖPNV- und SPNV nach Raumkategorien⁶⁹

Einzugsbereich	ÖPNV	SPNV
Oberzentrum	300-500 m	400-800 m
Mittelzentrum	300-500 m	400-800 m
Unterzentrum	400-600 m	600-1.200 m
Sonstige Gemeinde	500-700 m	800-1.200 m

In einem Mittelzentrum sollten Bushaltestellen im zentralen Stadtgebiet dementsprechend maximal 600 m voneinander entfernt liegen, um eine gute Erschließung zu gewährleisten.

Bei der Bedingungshäufigkeit gibt der Nahverkehrsplan des Märkischen Kreises Aufschluss. Diese wurden über Achsen und Verbindungen zwischen Zentren

⁶⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Ausgabe 2010

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025

und über Erschließungsverkehr innerhalb Siedlungsbereiche festgelegt. Des Weiteren bedarf es einer Definition der Verkehrszeiten und mit dem Verschnitt der zeitlichen und räumlichen Bestimmungen können die Mindestbedienungen für den betrachteten Raum abgelesen werden.

• **Tabelle 13:** Netzhierarchie Märkischer Kreis⁷⁰

Verkehre mit verbindendem Charakter	
Netzkategorie	Charakterisierung
Achsen	- Relationen zwischen Oberzentren bzw. zwischen Ober- und Mittelzentren, mit ausgeprägter Quelle-/Zielbeziehung - Direkte Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial - Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors nur auf direktem Linienweg übernommen; bedeutende Sonderziele können hiervon ausgenommen werden
Hauptverbindungen	- Relationen zwischen Mittelzentren, zwischen Grund- bzw. ländlichen Zentren und Oberzentren, zwischen Mittel- und Grundzentren, mit bedeutender Quelle-/Zielbeziehung - Möglichst direkte Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial, können in Teilabschnitten Erschließungsfunktion in angrenzenden Bereichen übernehmen
Nebenverbindungen	- Gemeindeübergreifende Verbindungen mit Erschließungsfunktion - Verbindungen mit moderatem Nachfragepotenzial bzw. moderater
Verkehre mit verbindendem Charakter	
Netzkategorie	Charakterisierung
	Quelle-/Zielbeziehung
Spezialverbindungen	Verbindungen mit zeitlicher und/oder örtliche Sondernachfrage (bspw. Schulverkehre sowie Arbeits-, Schicht- oder Werkverkehre)
Verkehre mit verflechtendem und erschließendem Charakter	
Erschließungsverkehre Kernbereich	Erschließung verdichteter, multifunktionaler Kernbereiche innerhalb der Ober- und Mittelzentren (hohe Wohn-, Bebauungs- und Arbeitsplatzdichte) mit vielfältigen Quelle-/Zielbeziehungen in der Binnenbeziehung zu den umliegenden Siedlungsbereichen
Erschließungsverkehre verdichteter Bereich	Erschließung städtischer Gebiete mit geschlossener, verdichteter Bebauung; Innenstadt sowie angrenzende Wohn- und Gewerbegebiete mit moderaten Binnenverkehr
Erschließungsverkehre Ortsteile und Siedlung	- Erschließung von Siedlungsrändern, Siedlungsflächen und Ortsteilen, abseits der verbindenden Korridore, mit eingeschränkter Versorgungssituation - Erschließung von solitär liegenden Gewerbegebieten

⁷⁰ plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung (2016): Märkischer Kreis Nahverkehrsplan 2017 – 2022 S.70f

● **Tabelle 14:** Definition der Verkehrszeiten⁷¹

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Zeitfenster
Montag - Freitag	Schwachverkehrszeit I	SVZ I	05:00 - 06:00 Uhr
	Hauptverkehrszeit I	HVZ I	06:00 - 09:00 Uhr
	Normalverkehrszeit I	NVZ I	09:00 - 15:30 Uhr
	Hauptverkehrszeit II	HVZ II	15:30 - 19:00 Uhr
	Normalverkehrszeit II	NVZ II	19:00 - 20:30 Uhr
	Schwachverkehrszeit II	SVZ II	20:30 - 22:30 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	22:30 - 05:00 Uhr
Samstag	Normalverkehrszeit	NVZ	06:00 - 18:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	18:00 - 22:30 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	22:30 - 06:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	Schwachverkehrszeit ausgeweitete SVZ ²⁰	SVZ	09:00 - 19:00 Uhr 19:00 - 22:30 Uhr
	Nachtverkehrszeit	NaVZ	22:30 - 09:00 Uhr

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**
Juni 2025

● **Tabelle 15:** Standards Bedienungsqualität im Märkischer Kreis⁷²

Netzkategorie	Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten)			
	HVZ Mo-Fr: 06:00 - 09:00 Mo-Fr: 15:30 - 19:00	NVZ Mo-Fr: 09:00 - 15:30 Mo-Fr: 19:00 - 20:30 Sa: 06:00 - 18:00	SVZ Mo-Fr: 05:00 - 06:00 Mo-Fr: 20:30 - 22:30 Sa: 18:00 - 22:30 So: 09:00 - 19:00/22:30	NaVZ Mo-Fr: 22:30 - 05:00 Sa: 22:30 - 06:00 So: 19:00 - 09:00
Achsen	T 30	T 30	T 60	bedarfsgerechte Bedienung
Hauptverbindungen	T 30	T 60	T 60	bedarfsgerechte Bedienung
Nebenverbindungen	T 60	T 60	T 120	-
Spezialverbindungen	Aufgrund der besonderen örtlichen und zeitlichen Nachfrageverhältnisse Verdichtung zur Hauptnachfragezeit bis T 15. In allen anderen Zeiten keine bzw. bedarfsgerechte Bedienung.			
Fahrtenangebot an Haltestellen außerhalb der Achsen und Verbindungen				
Erschließungsverkehr Kernbereich	T 15 (4FP/h)	T 15 (4FP/h)	T 30 (2FP/h)	bedarfsgerechte Bedienung
Erschließungsverkehr verdichteter Bereich	T 30 (2FP/h)*	T 30 (2FP/h)*	T 60 (1FP/h)*	bedarfsgerechte Bedienung
Erschließungsverkehr Ortsteil und Siedlung	T 60 (1FP/h)	T 120 (0,5FP/h)	bedarfsgerechte Bedienung	bedarfsgerechte Bedienung
Erläuterung: Txx = xx-Minuten-Takt; XFP/h = X Fahrtenpaare pro Stunde, bedarfsgerecht = nachfrageorientiertes Angebot mit einzelnen Fahrten (auch AST); HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Normalverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit; NaVZ = Nachtverkehrszeit. Die Bedienungsqualität (Mindesttaktzeiten) orientiert sich an der vorherrschenden Taktfamilie des SPNV, d.h. der 30-Minuten-Takt, bzw. 60-Minuten-Takt dient als Grundlage für die Anforderungen in untergeordneten Hierarchiestufen.				
Generell: In schwächer nachgefragten Zeiten und Räumen kann eine Bedienung mit bedarfsgesteuerten Angeboten vorgesehen werden, wenn die entsprechenden verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen dies ermöglichen und damit eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung möglich ist. Bestehende Angebote mit bedarfsgesteuerten Verkehren können bei entsprechender Nachfrage in Linienverkehre umgewandelt werden.				
*städtische Bereich mit erhöhtem Nachfragepotenzial können häufiger bedient werden				

⁷¹ plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung (2016): Märkischer Kreis Nahverkehrsplan 2017 – 2022 S.74

⁷² Ebd. S.79

4.3.2 Priorisierung des ÖPNV⁷³

Zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität stehen verschiedene räumliche und zeitliche Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV zur Verfügung:

- Einrichtung von Sonderfahrstreifen und tageszeitabhängig reservierten Fahrstreifen für den ÖPNV
- Anlage von Haltestellenkaps
- Aufheben von Durchfahrtsverboten von Fußgängerbereichen oder anderen für den MIV gesperrten Wegen
- Ausnahme von Fahrtrichtungsgeboten oder Abbiegeverboten
- Beeinflussung von LSA (siehe RiLSA⁷⁴)

Bussonderfahrstreifen

Üblicherweise fahren Busse im Mischverkehr auf gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr genutzten Straßen. Eigene Busspuren in Mittel- oder Seitenlage fördern eine pünktliche und wirtschaftliche Betriebsweise. Durch das Einrichten sogenannter Bussonderfahrstreifen können die Kapazitäten erhöhen und Fahrzeiten verringern. Infolgedessen wird die Qualität des ÖPNV deutlich erhöht.

Sie stehen jedoch in Konkurrenz zu anderen Verkehrsflächen und sind daher oft schwierig zu realisieren. Es besteht die Möglichkeit einer zeitlichen Begrenzung sowie der Mitbenutzung durch Taxen und/oder den Radverkehr. Die Freigabe für den Radverkehr kann erfolgen, sofern keine eigenständige Radverkehrsführung realisierbar ist.

Bussonderfahrstreifen sind mit dem Zeichen 245 StVO zu beschildern. Die eventuell zeitliche Begrenzung wird durch Zusatzschilder gekennzeichnet. Die Regelbreite von Bussonderfahrstreifen beträgt 3,50 m. Bei (erheblich) eingeschränkter Flächenverfügbarkeit können sie auch mit einer Breite 3,00-3,25 m markiert werden.

⁷³ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Ausgabe 2013

⁷⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Ausgabe 2010

Steuerung von LSA

Eine weitere häufig angewendete Maßnahme zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs ist die Anpassung der Steuerung an signalisierten Knotenpunkten. Durch die Anpassung von Freigabezeiten, durch einen Phasentausch oder durch andere Veränderungen im verkehrsabhängigen Steuerungsverfahren können Busse bevorrechtigt werden, um Wartezeiten zu minimieren. Die zusätzliche Markierung von partiellen Busfahrstreifen an LSA-Knoten kann die Busse weiter beschleunigen.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

4.3.3 Flächenbedarf⁷⁵

Die erforderlichen Fahrbahnbreiten für den motorisierten Verkehr sind beim fließenden Kfz-Verkehr in Kapitel 4.4.3 beschrieben. Die erforderlichen Maße für Busse sind dabei berücksichtigt worden (Verkehrsraumbreite Begegnung Bus – Bus: 6,50 m). In Kurven sind Fahrbahnverbreiterungen entsprechend den Schleppkurven von Bussen notwendig (zur Gestaltung von Eckausrundungen siehe Kapitel 4.6.1). Auch bei Kreisverkehren sind für eine gute Befahrbarkeit nicht zu enge Radien einzuplanen. Linksabbiegestreifen an Knotenpunkten und Fahrstreifen im Knotenbereich sollten 3,25 m breit sein (Mindestmaß 3,00 m).

4.3.4 Barrierefreiheit

Ein wichtiges Querschnittsthema, das es insbesondere beim öffentlichen Verkehr zu berücksichtigen gilt, ist die Barrierefreiheit. So muss es mindestens einen barrierefreien Zugang zu jeder Haltestelle geben sein und auch Umstiege sind durch den Bau von Rampen und Aufzügen barrierefrei zu ermöglichen. Wichtige Ziele im Umfeld sollten über barrierefreie Wege mit der Haltestelle verbunden sein. Hierfür sind unter anderem sichere und barrierefreie Querungsstellen notwendig. Für ein barrierefreies Ein- und Aussteigen in Busse sind Haltestellen in Form von Kaps oder am Fahrbahnrand gegenüber Busbuchten zu bevorzugen (siehe Bauformen Kapitel 4.3.5). Es gilt eine möglichst kleine Spaltbreite zwischen Fahrzeug und Bord sowie eine geringe Reststufenhöhe zu gewährleisten. Für letzteres sollten Bussteige mindestens 18 cm über dem Fahrbahnniveau liegen, wobei die Hochborde korrespondierend zu den eingesetzten Fahrzeugen auszubilden sind. Ebenso ist bei der Ausstattung der Haltestellen auf die Anforderungen von Menschen mit Behinderung einzugehen.⁷⁶ Zudem

⁷⁵ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Ausgabe 2013

⁷⁶ vgl. ebd.

sind an Haltestellen taktile Elemente für Sehbehinderte und Blinde vorzusehen.⁷⁷

4.3.5 Haltestellen⁷⁸

ÖPNV-Haltestellen sind bedeutende Schnittstellen zwischen Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV. Sie sollen sicher und umwegfrei erreichbar sein. Für bestehenden und neu geplanten Haltestellen ist standardmäßig ein barrierefreier Ausbau zu verfolgen. Soweit es die verkehrlichen Rahmenbedingungen erfordern, sind Querungsanlagen für die Erreichbarkeit der Haltestellen einzurichten. Für die Lage von Haltestellen eignen sich i. d. R. Kreuzungen für eine gute Auffindbarkeit, kurze Zugangswege und angemessene Quermöglichkeiten. Eine geringe Nähe zu den Fahrtzielen und -quellen ist anzustreben. Richtungshaltestellen sollten sich für eine gute Orientierung, Auffindbarkeit und Begreifbarkeit direkt gegenüberliegen.

Bauformen

Für die Gestaltung von Bushaltestellen bestehen verschiedene Möglichkeiten der Bauform (siehe Tabelle 16): die Haltestelle am Fahrbahnrand, bei der unmittelbar am Bordstein gehalten wird; das Haltestellenkap, bei dem der Seitenbereich/Gehweg an Fahrbahn vorgezogen wird; die Busbucht, die von der Fahrbahn zurückgesetzt ist und der Busverkehr ausfädelt.⁷⁹

Gemäß den Richtlinien sind Buskaps und Haltestellen am Fahrbahnrand vorzuziehen. Busbuchten sollte man nur einrichten, wenn mit langen Standzeiten zu rechnen ist. Zur Vermeidung von gefährlichen Überholvorhängen bei Kaps und Fahrbahnrandhaltestellen können lange Mittelinseln angelegt werden. Diese ermöglichen auch ein sicheres Queren hinter dem haltenden Bus.⁸⁰

⁷⁷ vgl. DIN e. V. (Hrsg.): DIN 18040-3:2014-12

⁷⁸ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Ausgabe 2013

⁷⁹ vgl. ebd.

⁸⁰ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006

● **Tabelle 16:** Bauformen von Bushaltestellen⁸¹

Bauform	Vorteile	Nachteile	Hinweise
am Fahr- bahn- rand	geringer baulicher Aufwand geradlinige Anfahrt sicherer Fahrgastwechsel	Konfliktverhältnis mit dem Fußverkehr durch Wartebereiche und Ausstattung im Seitenraum großer Platzbedarf in Längsrichtung ⁸²	Sicherung der Querung (z. B. durch langgezogene Mittelinsel oder Fahrbahnverengung) keine Kombination mit parkenden Kfz am Fahrbahnrand
Halte- stellen- kap	paralleles, barrierefreies Anfahren an Bord geringe Länge größere Wartefläche Einordnung in Multifunktionsstreifen	nicht geeignet bei betriebsbedingten Aufenthaltszeiten	Unterbindung des Vorbeifahrens an haltenden Bussen durch Mittelinsel, Fahrbahnverengung oder Markierlösungen
Bus- buchten	kein Rückstau auf der Fahrbahn bei längeren Haltezeiten	erhebliche Länge notwendig Probleme mit Zuparken Einfädeln notwendig Einengung der Seitenräume	nur an anbaufreien Hauptverkehrsstraßen bei über 50 km/h und an angebauten Hauptverkehrsstraßen im Fall betriebsbedingter Aufenthaltszeiten (z. B. Warteposition)

Neben den drei Bauformen für Einzelhaltestellen gibt es Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion. Diese haben zusätzliche Kriterien wie kurze Umsteigewege und ein einfach verständliches Fahrgastinformationssystem zu erfüllen. Ebenso stellen Haltestellen für den Schülerverkehr eine Besonderheit dar. Sie sind durch das Zeichen 224-51 StVO mit dem Zusatzschild 1042-36 "Schulbus" zu kennzeichnen. Bei Schulbushaltestellen sollten die Busse sich hintereinander an der Bordkante aufstellen können, während nebeneinander angeordneten Bussteige zu vermeiden sind. Zudem ist hier nochmal ein spezielles Augenmerk auf die Sicherheit zu legen. Vor Schulen können dafür Busbuchten gebaut werden, da sie den sicherheitsrelevanten Abstand zwischen Fahrbahn und den wartenden Schüler*innen vergrößern.⁸³

⁸¹ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Ausgabe 2013, S. 62-68

⁸² verkehrsrechtliche Maßnahmen und Markierungen zum Freihalten von verbotswidrig abgestellten Fahrzeugen notwendig

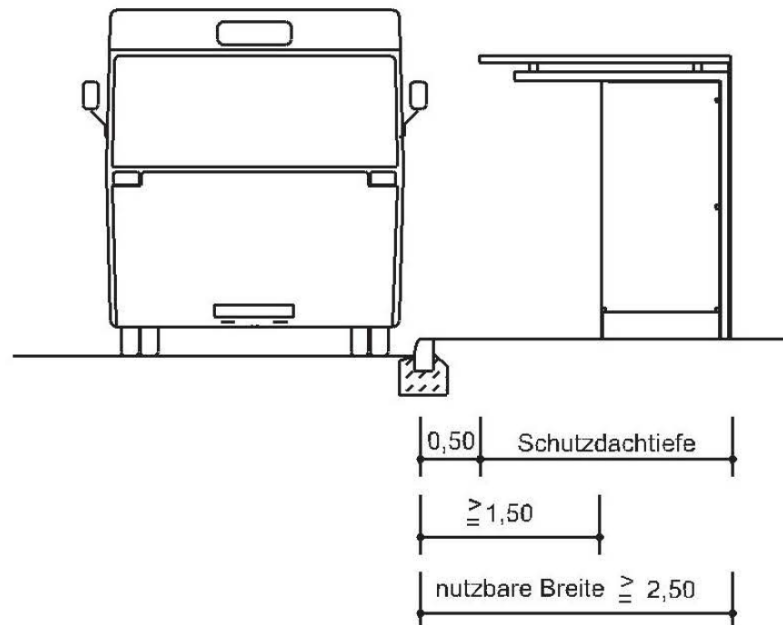
⁸³ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Ausgabe 2013, S. 62-68

Warteflächen

Für die Fahrgäste sind „witterungsgeschützte, einsehbare und ausreichend dimensionierte Wartebereiche, die soziale Sicherheit und Aufenthaltsqualität vermitteln“⁸⁴ von großer Bedeutung.

Entsprechend EAÖ ist eine nutzbare Breite der Wartefläche von mindestens 2,50 m vorzusehen (siehe Abbildung 17). Dabei ist im Türbereich eine Durchgangsbreite von 1,50 m frei von Einbauten wie des Unterstands zu halten. Einschränkungen der Gehwegbreite sind zu vermeiden, Mindestanforderungen von im Seitenraum geführten Radwegen sind einzuhalten.

- **Abbildung 17:** Abmessungen für Warteflächen mit Wetterschutzeinrichtung⁸⁵



Ausstattung

Generell Anforderungen der Haltestellenausstattung sind Barrierefreiheit, hohe Witterungsbeständigkeit, Wartungs- und Reinigungsfreundlichkeit, Vandalismusresistenz und Ausbaufähigkeit. Folgende Elemente der Ausstattung sind vorzusehen:

⁸⁴ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Ausgabe 2013, S. 60

⁸⁵ ebd., S. 37

- Haltestellenkennzeichnung: Zeichen 224 StVO (Haltestellenzeichen), Haltestellenname, Liniennummer, Name oder Symbol des Verkehrsunternehmens
- statische Fahrgastinformation: Aushangfahrplan, Tarifhinweise, Linienübersichtsplan, ggf. weitere Informationen
- dynamische Fahrgastinformation (an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion; visuell und akustisch): tatsächlichen Abfahrtszeiten, Betriebsstörungen oder sonstige betriebliche Ausnahmen
- Fahrkartenautomaten und Entwerter (sofern Kauf/Entwertung nicht im Fahrzeug möglich)
- Wetterschutzeinrichtungen (bei nennenswertem Aufkommen von Einsteiger*innen): 5 m² Mindestnutzfläche, beleuchtet, transparent für Sichtkontakt
- Sitzgelegenheiten (bei nennenswertem Aufkommen von Einsteiger*innen)
- Beleuchtung (Ausrichtung der Haltestelle auf Straßenbeleuchtung, Eigenbeleuchtung falls notwendig),
- Service und sonstige Einrichtungen (an Schwerpunkthaltestellen): z. B. öffentliche Fernsprecher, Internet, Postkästen, Fahrradabstellanlagen, Kiosk, Toiletten, Schließfächer

4.4 Fließender Kfz-Verkehr

Die folgenden Anforderungen, die aus Sicht des Kfz-Verkehrs an das Straßen- und Wegenetz gestellt werden, müssen immer auch in Bezug auf die anderen Verkehrsarten sowie auf die negativen Umfeldauswirkungen und Umweltauswirkungen des Kfz-Verkehrs kritisch geprüft werden. Folgende Aspekte sind für den fließenden Verkehr besonders relevant:

- Orientierung im Straßennetz
- Erreichbarkeit und Zeitaufwand
- Sicherheit
- Parkmöglichkeiten

Bei der Gestaltung und Organisation des Straßennetzes sind alle anderen Verkehrsteilnehmer*innen entsprechend zu berücksichtigen. Daraus ergeben sich mitunter auch erforderliche Einschränkungen für den Kfz-Verkehr. Andererseits können dadurch auch positive Wirkungen, wie beispielsweise ein stetiger Verkehrsfluss sowie ein hohes Maß an Verkehrssicherheit erreicht werden.

Bei den einzelnen Aspekten der Anforderungen an den fließenden Kfz-Verkehr ist eine wesentliche Unterscheidung zwischen der Lage der Straße innerorts und außerorts. Während für innerörtliche Straßen die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) angewendet werden, gelten für Straßen außerorts hauptsächlich die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL).

4.4.1 Straßenkategorien von Stadtstraßen

Die Regelwerke unterscheiden im Bereich von Stadtstraßen drei Kategorien-
gruppen:⁸⁶

- Erschließungsstraßen (ES): angebaute Straßen, innerhalb bebauter Gebiete, zur unmittelbaren Erschließung angrenzender Grundstücke und zur flächenhaften von Ortsteilen, für Aufenthalt, einbahnig, meist 30 km/h
- angebaute Hauptverkehrsstraßen (HS): innerhalb bebauter Gebiete, bilden innerörtliches Hauptverkehrsstraßennetz, auch Ortsdurchfahrten, für Linien des ÖPNV, für Flächen des ruhenden Verkehrs, ein- oder zweibahnig, meist 50 km/h
- anbaufreie Hauptverkehrsstraßen (VS): im Vorfeld und innerhalb bebauter Gebiete, geringe Erschließungsansprüche, ein- oder zweibahnig, meist 50 km/h (innerhalb bebauter Gebiete) und 70 km/h (im Vorfeld)

Die Unterscheidung zwischen Erschließungs- und Hauptverkehrsstraßen ist unter anderem auch für die Breiten der Fahrstreifen bzw. allgemein für die Flächenaufteilung – die Straßenquerschnitte – relevant. Für die Querschnitte nimmt die RASt nochmal eine feinere Differenzierung in sogenannte typische Entwurfssituation vor, wobei in Abhängigkeit der (prägenden) Nutzungsansprüche Empfehlungen zu den Breiten von Fahrbahn, Fuß- und Radverkehrsanlagen, ÖPNV-Flächen sowie Park- und Grünstreifen gegeben werden (siehe hierzu RASt Kapitel 5).

4.4.2 Entwurfsklassen von Landstraßen⁸⁷

Neben den drei Kategorien von Stadtstraßen gibt es für außerörtliche Bereiche zwei weitere Straßenkategorien: Autobahnen (AS) und Landstraßen (LS). Landstraßen sind anbaufreie Straßen außerhalb bebauter Gebiete. Sie werden in sogenannte Entwurfsklassen unterteilt. Die Unterteilung erfolgt dabei in Abhängigkeit ihrer Netzfunktion und dient einer Standardisierung mittels sicherer und funktionsgerechter Entwürfe. Die verschiedenen Entwurfsklassen sind

⁸⁶ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006

⁸⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

maßgebend für die Ausgestaltung der jeweiligen Landstraßen, indem beispielsweise anzuwendende Planungsgeschwindigkeiten und Querschnitte für die einzelnen Klassen definiert werden. Die Entwurfsklassen der Landstraßen stellen sich wie folgt dar:

- EKL 1: dreistreifige Straßen, Regelquerschnitt 15,5 m, Trennung der Fahrtrichtungen durch einen verkehrstechnischen Mittelstreifen, Ausweisung als Kraftstraße, Planungsgeschwindigkeit 110 km/h
- EKL 2: zweistreifige Straßen (z. T. dreistreifig: wechselseitiges Überholen), Regelquerschnitt 11,5 m (mit Überholfahrstreifen 15,0 m), Trennung der Fahrtrichtungen durch eine doppelte Leitlinie, Planungsgeschwindigkeit 100 km/h
- EKL 3: zweistreifige Straßen, Regelquerschnitt 11,0 m, Trennung der Fahrtrichtungen durch eine einfache Leitlinie, Planungsgeschwindigkeit 90 km/h
- EKL 4: einbahnige Straßen, Regelquerschnitt 9,0 m, keine Markierung von zwei Fahrstreifen (keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte), Planungsgeschwindigkeit 70 km/h

4.4.3 Querschnitte

Die Maße für die Fahrstreifen basieren auf dem Raumbedarf von Kfz, der sich aus den Fahrzeugbreiten, den Bewegungsspielräumen und den Sicherheitsräumen zusammensetzt. Die Bewegungsspielräume sind dabei für Begegnen, Nebeneinanderfahren und Vorbeifahren der Fahrzeuge gedacht und liegen i. d. R. bei 0,25 m zu den Seiten und nach oben. In den RASt heißt es jedoch: „Wenn es die straßenräumliche Situation (insbesondere die Straßenraumbreite) und der Raumbedarf anderer Nutzungsansprüche notwendig machen [...], können eingeschränkte Bewegungsspielräume angesetzt und z. T. auf die Sicherheitsabstände verzichtet werden.“⁸⁸

In Abhängigkeit der Bemessungsfahrzeuge (Lkw, Pkw etc.) und der gegebenenfalls eingeschränkten Bewegungsspielräume ergeben sich verschiedene Breiten für das Begegnen, Nebeneinander- und Vorbeifahren der Fahrzeuge. Die Wahl des Bemessungsfahrzeugs richtet sich dabei insbesondere nach der Stärke des Linienbus- und Schwerverkehrs. Dieser ist somit neben der Führung des Radverkehrs sowie den verfügbaren Flächen ausschlaggebend für die Fahrstreifenbreite der Fahrbahnen. Die verfügbaren Flächen wiederum ergeben sich aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Abwägung von Nutzungsansprüchen.

⁸⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, S. 16

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Auf diesen Grundlagen sind in den RAS für Fahrbahnen Maße von Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen bei unterschiedlichen Anwendungsfällen angegeben (s. Tabelle 17).

● **Tabelle 17:** Fahrbahnbreiten von Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen⁸⁹

Anwendungsbereich	Fahrbahnbreite Hauptverkehrsstraßen	Fahrbahnbreite Erschließungsstraßen
einstreifige Fahrbahnen		
Regelfall	(3,00 m bis) 4,25 m	(3,00 m bis) 3,50 m
Radverkehr auf der Fahrbahn in Gegenrichtung	-	(3,00 m bis) 3,50 m
Fahrbahn mit Schutzstreifen	3,75 m	-
zweistreifige Fahrbahnen		
Regelfall	6,50 m	4,50 m bis 5,50 m
mit Linienbusverkehr	6,50 m	6,50 m
geringer Linienbusverkehr mit geringem Nutzungsanspruch	6,00 m	6,00 m
geringe Begegnungshäufigkeit Lkw-Verkehr	5,50 m (verminderte Geschw.)	-
große Begegnungshäufigkeit Bus-/Lkw-Verkehr	7,00 m	-

Neben ein- und zweistreifigen Richtungsfahrbahnen geben die RAS auch Maße für weitere spezielle Straßen(abschnitte) an, beispielsweise für Anliegerstraßen, vierstreifige Fahrbahnen, Fahrbahnverengungen und Fahrbahnen neben Mittelinseln. Diese sollten im Bedarfsfall als Grundlage für Maßnahmen zu Rate gezogen werden. In gering belasteten Erschließungsstraßen können zum Beispiel schmale Zweirichtungsfahrbahnen gebaut werden: bei weniger als 30 Lkw/h mit einer Fahrbahnbreite von (4,50-)4,75 m, bei weniger als 70 Kfz/h und geringem Lkw-Verkehr mit einer Fahrbahnbreite von (3,00-)3,50 m. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in diesen Straßen sollte maximal 30 km/h betragen. Zudem sind bei Fahrbahnbreiten unter 4,00 m Ausweichstellen erforderlich.

Für Landstraßen gelten wie bereits beschrieben die RAL. Auch hier werden Fahrbahnbreiten für die unterschiedlichen Klassen definiert (s. Tabelle 18).

● **Tabelle 18:** Maße von Landstraßen⁹⁰

Anwendungsbe- reich	Fahrbahnbreite ⁹¹	befestigte Fläche ⁹²	Fahrstreifen- breite
EKL 1	15,50 m	12,50 m	3,50 m*
EKL 2			
dreistreifig	15,50 m	12,50 m	3,50 m*
zweistreifig	11,50 m	8,50 m	3,50 m
EKL 3	11,00 m	8,00 m	3,50 m
EKL 4	9,00 m	6,00 m	5,00 m

*Überholfahrstreifen 3,25 m

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025

4.4.4 Geschwindigkeiten

In den Zielen und Grundsätzen der RAST heißt es: „Planung und Entwurf von Stadtstraßen müssen sich an Zielsetzungen orientieren, die sich aus der Wohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergeben und eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“⁹³

Dementsprechend gilt es, im Bedarfsfall Geschwindigkeitsreduzierungen auf innerörtlichen Straßen vorzunehmen und dies durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zu unterstützen. Ebenso ist es notwendig, auf Landstraßen Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vorzunehmen, in erster Linie um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Geschwindigkeitsreduzierung

Innerorts gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.⁹⁴ Auf Hauptverkehrsstraßen ist dieses Geschwindigkeitsniveau gemäß RAST auch die Regel. Für Erschließungsstraßen liegt das Geschwindigkeitslimit häufig bei 30 km/h. Streckenbezogene Reduzierungen der regulären Höchstgeschwindigkeiten können jedoch nur unter bestimmten Voraussetzungen (z. B. dem Schutz

⁹⁰ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 27f

⁹¹ Fahrbahnbreite: Fahr-, Rand- und Mittelstreifen

⁹² befestigte Fläche: ohne Randstreifen

⁹³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, S. 3

⁹⁴ vgl. StVO §3 Absatz 3

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, aus Gründen der Sicherheit oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung) und im Rahmen einer Einzelbetrachtung erfolgen⁹⁵. Mögliche Verkehrssicherheitsgründe zur Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierung sind u. a.⁹⁶

- eine Häufung von geschwindigkeitsbedingten Unfällen, sofern sie nicht auf die Missachtung bestehender Geschwindigkeitsbeschränkungen zurückzuführen sind
- Kindergärten, Grundschulen und Schulen der Sekundarstufe I
- fehlende oder zu schmale Gehwege auf Ortsdurchfahrten
- regelmäßiges Überfahren der Gehwege durch Kfz auf Ortsdurchfahrten aufgrund von schmalen Fahrbahnen

Auch bei einer Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu prüfen, um Sicherheit und Komfort zu erhöhen.⁹⁷

In Wohngebieten kann die Straßenverkehrsbehörde im Einvernehmen der Gemeinde Tempo-30-Zonen (VZ 274.1 StVO) anordnen. Dabei darf sich die Zone nicht auf überörtliche und Vorfahrtsstraßen ausstrecken⁹⁸.

Für Landstraßen gelten gemäß VwV-StVO die gleichen Voraussetzungen für streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierungen wie für Stadtstraßen: eine Anordnung ist nur nach gründlicher Einzelfallprüfung und aus bestimmten Gründen möglich. Aufgrund der generell hohen zulässigen Geschwindigkeiten auf Landstraßen ist es unter Umständen notwendig, für langsame Verkehrsteilnehmer*innen (z. B. Radfahrer*innen, landwirtschaftlicher Verkehr) eigene Wege bzw. ein separates Netz zur Verfügung zu stellen⁹⁹.

Geschwindigkeitsdämpfung

Zur Durchsetzung nutzungsverträglicher Geschwindigkeiten sind geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen notwendig. Für Erschließungsstraßen kommen hierfür v. a. Teil- und Plateauaufpflasterungen, Fahrbahnversätze und (an

⁹⁵ vgl. § 45 Absatz 1 StVO

⁹⁶ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2015): Nach welchen Kriterien können Geschwindigkeitsbegrenzungen erlassen oder aufgehoben werden?

⁹⁷ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006

⁹⁸ vgl. § 45 Absatz 1c StVO

⁹⁹ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

geeigneten Knotenpunkten) Minikreisverkehre in Frage. Auf Hauptverkehrsstraßen sind Versätze mit Mittelinseln die primär umzusetzende bauliche Maßnahme zur Geschwindigkeitsdämpfung. Falls dies aufgrund einer geringen Flächenverfügbarkeit nicht möglich ist oder ergänzend, können ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen installiert werden. Notwendig sind solche Maßnahmen insbesondere bei der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr, wenn eine gesonderte Radverkehrsanlage nicht möglich ist, bei linienhaftem Querungsbedarf durch Fußgänger*innen, bei Unfallgefahren oder auf Schulwegen. Auf Ortsdurchfahrten können Querungshilfen (Mittelinseln, Mittelstreifen, Einengungen) und das Anheben der Fahrbahn an Knotenpunkten zur Geschwindigkeitsdämpfung beitragen. In Ortseinfahrtsbereichen sind Mittelinseln mit beidseitigem Versatz (ggf. mit Bäumen) oder kleine Kreisverkehre empfohlene bauliche Maßnahmen. Bei Platzmangel können stattdessen auch Fahrbahnverengung umgesetzt werden. Zusätzlich helfen sogenannte Geschwindigkeitstrichter (stufenweise Absenkung auf 70 und 50 km/h) zur Einhaltung einer angepassten Geschwindigkeit auf Ortsdurchfahrten.¹⁰⁰

Bei Landstraßen soll ebenfalls eine entsprechende Gestaltung die Einhaltung angemessener Geschwindigkeiten forcieren. Querschnitt, Linienführung, Knotenpunktgestaltung und Ausstattung sollen so beschaffen sein, dass sie den Kfz-Fahrer*innen „eine Befahrung mit einer für die jeweilige Netzfunktion angestrebten Geschwindigkeit nahelegen.“¹⁰¹

4.4.5 Knotenpunkte

Grundsätzliche Anforderungen an Knotenpunkte sind eine rechtzeitige Erkennbarkeit aller Knotenpunktzufahrten, eine grundsätzliche Begreifbarkeit der Bevorrechtigungen sowie Einordnungs- und Abbiegemöglichkeiten, klare Sichtverhältnisse und eine gute sowie sichere Befahrbarkeit.¹⁰²

Essenziell bei Gestaltung von Knotenpunkten ist die Berücksichtigung aller Verkehrsarten. Fuß- und Radverkehr – insbesondere auch mit Blick auf die Barrierefreiheit – sowie der ÖPNV dürfen bei den Entwürfen von Knotenpunkten nicht vergessen werden (siehe hierzu auch die Kapitel mit den Anforderungen der jeweiligen Verkehrsarten). Defizite an bestehenden Knoten müssen behoben werden, um die Sicherheit und Begeh-/Befahrbarkeit aller Verkehrsteilnehmer*innen zu gewährleisten.

Bei der Gestaltung von innerörtlichen Knotenpunkten kommen für den Kfz-Verkehr in Abhängigkeit der Straßenkategorien verschiedene Arten in Frage. Die

¹⁰⁰ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006

¹⁰¹ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 12

¹⁰² vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Einsatzbereiche der Knotenpunktarten sowie zusätzliche Hinweise sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

- **Tabelle 19:** Knotenpunktarten und ihre Anwendungsmöglichkeiten¹⁰³

Knotenpunktart	Anwendung	Hinweise
Rechts-vor-links-Regelung	gleichrangige ES (i. d. R. in Tempo-30-Zonen)	gute Sichtverhältnisse; ggf. Fahrgassenversätze oder Teilaufpflasterungen
Vorfahrtregelnde Verkehrszeichen	ES unterschiedlichen Rangs; Anschluss von ES an 2-streifige HS	versch. Formen der Führung von Linksabbiegern (ohne bauliche Maßnahme, mit Aufstellbereich, Linksabbiegestreifen) in Abhängigkeit der Verkehrsstärken der einzelnen Ströme
Lichtsignalanlagen	Anschluss von ES an HS; mehrere HS	Anzahl und Länge der Aufstellstreifen aus Berechnung der Lichtsignalsteuerung sowie nach Sicherheitsüberlegungen nach RiLSA ¹⁰⁴
Minikreisverkehre	gleichrangige ES; ES unterschiedlichen Rangs	Außendurchmesser: 13-22 m, Kreisinnenring: 4-6 m; nicht bei starkem Schwerverkehr (Lärmentwicklung beim Überfahren)
Kleine Kreisverkehre	mehrere ES; Anschluss von ES an 2-streifige HS; mehrere 2-streifige HS	Außendurchmesser: 26-40 m (Regelwert 30-35 m), Kreisinnenring: 6,5-9 m
Teilaufpflasterungen und Rad-/Gehwegüberfahrten	Einmündungen von Wohnwegen und Grundstückszufahrten	Teilaufpflasterungen mit Rampen- neigungen für Wohnwege; Rad-/ Gehwegüberfahrten für Grundstückszufahrten und Wohnwege

Für Kreisverkehre gelten darüber hinaus folgenden Punkte für ein hohes Sicherheitsniveau:¹⁰⁵

- Kreisinsel zur deutlichen Umlenkung geradeausfahrender Fahrzeuge
- Zu- und Ausfahrten senkrecht zur Kreisfahrbahn
- Breite der Zufahrt 3,25-3,75 m, Breite der Ausfahrt 3,50-4,00 m
- einstreifige Ausfahrten
- Gliederung des Kreisrings in Kreisfahrbahn und Innenring im Verhältnis 3:1

¹⁰³ vgl. ebd., S. 55 und 106ff

¹⁰⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Ausgabe 2010

¹⁰⁵ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006

Außerorts ist die Ausgestaltung des Knotenpunkts ebenfalls abhängig von der Netzbedeutung der verknüpften Straßen. Es wird zwischen (teil)planfreien und (teil)plangleichen Knotenpunkten unterschieden. Planfreie und teilplanfreie Knoten werden bei Verbindungen mit Straßen der EKL 1 angewendet. Teilplangleiche Knoten verbinden Straßen der EKL 2 (und ggf. 3) in zwei Ebenen. Plangleiche Knotenpunkte sind Einmündungen/Kreuzungen mit und ohne Lichtsignalanlage sowie Kreisverkehre. Sie werden regelmäßig bei Verbindungen mit Straßen der EKL 3 oder 4 – an dreiarmligen Knotenpunkten auch der EKL 2 – angewendet.¹⁰⁶

4.5 Ruhender Kfz-Verkehr

Die Bedeutung des Parkens sowohl für die Mobilität als auch den Stadtraum zeigt die Einleitung der Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs auf: „Anlagen des ruhenden Verkehrs haben nachhaltige Auswirkungen auf die Entwicklung und Struktur der Städte und Gemeinden. Die Art und Weise der Parkraumbereitstellung kann in erheblichem Maße die Flächennutzung, die Ziel- und Verkehrsmittelwahl, die Qualität des Verkehrsablaufs im Straßennetz sowie die Gestaltung des städtischen Raumes beeinflussen.“¹⁰⁷

Maßnahmen im Bereich des ruhenden Verkehrs sind eine wesentliche Stellschraube in der Verkehrsplanung. Die Anforderungen parkender Kfz sind in den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs der FGSV ausführlich beschrieben und im Folgenden zusammengefasst.

Anlagen des ruhenden Verkehrs umfassen dabei Parkflächen im öffentlichen Straßenraum, Parkplätze und -bauten, die der Öffentlichkeit zur allgemeinen Benutzung zugänglich sind, sowie auch private Flächen und Bauten zum Abstellen von Fahrzeugen. Dabei stellen verschiedene Nachfragegruppen (z. B. *innen, Kund*innen, Beschäftigte) unterschiedliche Ansprüche an den Parkraum. Diese sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

¹⁰⁶ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

¹⁰⁷ ebd., S. 7

● **Abbildung 18:** Kfz-Parkraumnachfragegruppen und ihre Merkmale¹⁰⁸

		Einwohner*innen	Beschäftigte, Auszubildende, Studierende, Schüler*innen	Kund*innen	Besucher*innen, Gäste	Dienstleister*innen	Lieferant*innen
Parkdauer	kurz			●	●	●	●
	lang	●	●		●	●	
auf das Parken im öffentlichen Raum angewiesen		●	●	●	●	●	●
Verlagerung auf andere Verkehrsmittel möglich			●	●	●		
langer Fußweg zumutbar			●	●	●		
kostenpflichtige Bewirtschaftung zweckmäßig			●	●	●	●	
durch Parkleitsysteme ansprechbar				●	●	●	

●: trifft zu; ●: trifft teilweise zu

Zu beachten sind auch die zentralörtliche Bedeutung der Stadt und die verschiedenen Gebietstypen wie Stadtkern, Wohngebiet, Gewerbe- und Industriegebiet, deren Unterscheidung die Unterschiede der Ansprüche der Nachfragegruppen, der Ziele der Parkraumplanung und des Parkraumangebots berücksichtigen.

4.5.1 Angebotsbemessung¹⁰⁹

Wesentlicher Aspekt bei der Betrachtung des ruhenden Verkehrs ist die Angebotsmessung – also die Prüfung des Parkraumbedarfs. Der Parkraumbedarf wird dem Parkraumangebot gegenübergestellt, um eine Bilanz zu ziehen. Es gilt, Defizite und Überschüsse zu ermitteln, um Aussagen über Art und Umfang des zukünftigen Parkraums zu treffen. Dabei ist ein schrittweises Vorgehen nach Nutzergruppen sowie eine intervallweise Bilanzierung notwendig, um das künftige Parkraumangebot differenziert in Hinblick auf Anzahl und Bewirtschaftungsform festzulegen. Der berechnete Bedarf muss jedoch keinesfalls dem bereitzustellenden künftigen Angebot entsprechen, sondern kann, wenn das verkehrspolitisch gewollt ist, davon abweichen. Kann beispielsweise das

¹⁰⁸ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 9

¹⁰⁹ vgl. ebd., S. 17

Erschließungsnetz das Verkehrsaufkommen des Parkraumziel- und -quellverkehrs nicht bewältigen, so kann das Parkraumangebot reduziert werden (in Kombination mit einer Verbesserung des ÖV und mit restriktiven Maßnahmen für den MIV).

4.5.2 Bewirtschaftung¹¹⁰

Im Stadtkern sind selten ausreichend freie Parkstände vorhanden, sodass eine ausgewogene Bewirtschaftung des öffentlichen Raums erforderlich ist. Stellgrößen der Bewirtschaftung sind

- Zeitpunkt (Wochentag, Tageszeit) und -dauer (beschränkt, unbeschränkt) des Parkvorgangs,
- kostenfreie oder -pflichtige Nutzung sowie
- Nutzungswidmungen (z. B. Liefern und Laden, Mobilitätsbehinderte, Bewohner*innen)

Wesentliche Instrumente des Parkraummanagements sind eine Limitierung der Parkdauer, eine Gebührenerhebung sowie eine intensive Überwachung des ruhenden Verkehrs und eine konsequente Ahndung von Verstößen.

4.5.3 Parkleitsystem¹¹¹

Als Baustein des Verkehrsmanagements eignen sich Parkleitsysteme, die vor allem Ortsunkundige zu Parkplätzen und -bauten führen. Parkleitsysteme sollten in Form einer eigenständigen Parkleitwegweisung auf Parkflächen mit über 50 Parkständen hinweisen. Sie sollten additiv zur übrigen Wegweisung installiert werden. Bereits an Ortseingängen empfehlen sich Ankündigungstafeln, die auf das Parkraumangebot aufmerksam machen.

Es wird zwischen statischen und dynamischen Parkleitsystemen unterschieden. Erstere geben Informationen über die Lage von Parkplätzen und -bauten. Voraussetzung für statische Systeme sind eine gute räumliche Verteilung und eine gleiche Attraktivität der Parkmöglichkeiten. Dynamische Parkleitsysteme haben situationsabhängige Anzeigen, die auch über die Belegung der einzelnen Parkflächen informieren. Sie sind sinnvoll, wenn die einzelnen Parkanlagen stark unterschiedlich nachgefragt werden. Die Ziele sind eine Führung zu freien Parkflächen, eine Reduzierung des Parksuchverkehrs sowie eine gleichmäßige Auslastung und effektive Nutzung. Dynamische Parkleitsysteme finden vor allem in

¹¹⁰ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 13f

¹¹¹ vgl. ebd.

Mittel- und Großstädten Anwendung, können aber auch in Kleistädten bei Such-
verkehren helfen und Ortskundige zu freien Parkplätzen führen.

Tiefergehende Informationen finden sich in dem Regelwerk „Hinweise zu Park-
leitsystemen – Konzeption und Steuerung“ der FGSV.

4.5.4 Maße von Parkständen¹¹²

Die Dimensionierung von Stellplätzen ist abhängig vom Bemessungsfahrzeug,
und von der Art der Aufstellung (längs, schräg, senkrecht). Die Abmessungen
müssen zusätzlich zu den reinen Fahrzeugmaßen Bewegungs- und Begeg-
nungszuschläge, Sicherheitsabstände, Schutzabstände nach vorne und hinten
sowie zur Zugänglichkeit seitliche Abstände enthalten.

Die Neufassung der ERA legt für einen Pkw als Bemessungsfahrzeug eine
Länge von 4,88 m, eine Breite von 1,89 m (ohne Außenspiegel) und eine Höhe
von 2,00 m zu Grunde. Auf Basis dieser Maße ergeben sich für Parkstände im
Straßenraum – also auf der Fahrbahn, in Buchten oder Mittelstreifen sowie in
Seitenräumen – die in Tabelle 20 dargestellte Geometrien.

● **Tabelle 20:** Maße von Parkständen im Straßenraum

Aufstellung	Tiefe bzw. Länge*	Parkstandbreite	Fahrgassenbreite
längs	ohne Markierung: 5,50 m mit Markierung: 5,80 m	2,00-2,15 m	3,80 m (Rückwärtseinparken)
schräg	4,35-4,75 m	2,65 m**	3,50-5,50 m
senkrecht	4,50 m	2,65 m**	6,00 m

* Tiefe bei Senkrecht- /Schrägaufstellung ab Fahrgassenrand; Länge bei Längsaufstellung

** wenn keine Längsseite beispielsweise durch Bauwerksteile begrenzt ist

Die Maße bei Schrägaufstellung sind abhängig vom gewählten Aufstellwinkel.
Bei Schräg- und Senkrechtaufstellung ist zusätzlich zur Tiefe der Parkfläche ein
Überhangstreifen mit einer Breite von 0,70 m vorzusehen. Große Aufstellwinkel
erfordern zudem einen anders als die Fahrbahn gestalteter Zwischenstreifen
(max. 0,75 m breit), wobei dieser Teil der Fahrgassenbreite ist.

Für Menschen mit Rollstuhl sind zusätzliche Bewegungsflächen nach H BVA
einzuplanen. Für andere motorisierte Fahrzeugtypen (Zweiräder, Lkw, Busse)
sind entsprechend angepasste Maße für die Parkstände vorzusehen.

¹¹² vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Stra-
ßenentwurf, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR), Ausgabe
2005 und 2023

4.6 Wirtschafts- und Güterverkehr

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025

Wie bereits in der Analyse erwähnt, wird im Rahmen des Mobilitätskonzeptes beim Wirtschaftsverkehr vorrangig der Güterverkehr und insbesondere der Schwerverkehr thematisiert.

Der Wirtschaftsverkehr dient der Ver- und Entsorgung von Handelsgeschäften, Gewerbebetrieben, Dienstleistungsbetrieben und privaten Haushalten und ist dementsprechend ein wesentlicher Teil einer integrierten Verkehrsplanung. Durch die häufig groß dimensionierten Fahrzeuge stellt er besondere Anforderungen an das Straßennetz. Diese gilt es unter Berücksichtigung von Umweltaspekten und der innerstädtischen Lebensqualität sowie in Abwägung anderer Verkehrsmittel zu erfüllen, um einen leistungsfähigen Wirtschaftsverkehr zu erwirken.

4.6.1 Flächenbedarf

Landstraßen sollen 3,50 m breite Fahrstreifen haben, wenn diese regelmäßig vom Schwerverkehr genutzt werden. Die Überholfahrstreifen von Landstraßen werden mit 3,25 m bemessen, da diese nur gelegentlich vom Schwerverkehr befahren werden.¹¹³ Die Breite von städtischen Straßen sind in der Tabelle 17 in Kapitel 4.4.3 aufgeführt, wobei hier die Notwendigkeit breiterer Fahrbahnen durch Lkw bereits berücksichtigt wurden. Bei starkem Lkw- und Busverkehr kommen darüber hinaus überbreite zweistreifige Fahrbahnen (8,50-10,00 m) in Frage. Sie ermöglichen die Begegnung zweier Fahrzeuge neben einem dritten haltenden Fahrzeug oder können auch anderweitig flexibel genutzt werden (z. B. zeitlich begrenztes Parken). Der flexibel genutzte Fahrbahnbereich ist in einem anderen Material als die eigentlichen Fahrstreifen auszubilden.¹¹⁴

Daneben sind auch die größeren Schleppkurven von Lkw und anderen langen Fahrzeugen zu beachten. Generell sollen an Knotenpunkten kleine Eckausrundungen vorgesehen werden, jedoch können – außerhalb der Querungsstellen für Fuß- und Radverkehr – überfahrbare Bereiche in Form von groben Pflastersteinen eingebaut werden. So können auch Knotenpunkte, die regelmäßig von langen Fahrzeugen frequentiert werden, trotz großer Schleppkurven komfortabel befahren werden. Überfahrbare Elemente können auch für Fahrbahnteiler zum Beispiel an Kreisverkehren oder Einmündungen verwendet werden. Generell ist eine Befahrbarkeit der Straßen für den Schwerverkehr bzw. für alle Fahrzeuge, die die jeweiligen Straßen(teile) benutzen sollen/müssen, sicherzustellen.¹¹⁵ Hierbei sind die Maße der einzelnen

¹¹³ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

¹¹⁴ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006

¹¹⁵ vgl. ebd.

Bemessungsfahrzeuge (Transporter/Lieferwagen, Lkw und Sattelzug (2- und 3-achsig), Lastzug mit Anhänger, Busse, Müllfahrzeuge, Lastenräder) der EAR 23 zu beachten.

4.6.2 Zufahrtsbeschränkungen¹¹⁶

Nicht alle Straßen können und sollen von größeren Lkw befahren werden. Daher sollte der Schwerverkehr durch entsprechende Beschilderung gelenkt werden. Die Verkehrsschilder haben dabei mehrere Funktionen für Fahrzeugführer*innen:

- Warnung vor gesperrten Straßen (z. B. Zufahrtbeschränkungen durch geringe maximale Höhe)
- Information über die beschränkte Nutzung von Straßen (z. B. zeitliche Zufahrtsbeschränkungen)
- Leitung auf einem Lkw-Vorrangnetz und zu Stellplätzen sowie Industriegebieten

Eine zeitliche Zugangsregelung kann für alle Fahrzeuge oder nur für Lkw erfolgen. Räumlich erstreckt sie sich häufig auf Fußgängerzonen und Wohngebiete. Für letztere dient eine nächtliche Zufahrtsbeschränkung insbesondere dem Lärmschutz der Anwohner*innen und tags der Sicherheit beispielsweise vor Schulen. Unter Umständen kann die Einhaltung zum Beispiel durch versenkbare Poller kontrolliert werden.

4.6.3 Parken, Laden und Liefern¹¹⁷

Da Parkflächen für Lkw große Flächen benötigen, sollen diese nur in Ausnahmefällen im Straßenraum angelegt werden. Prinzipiell sind sie auf privaten Grundstücksflächen vorzuzusehen.

Im Gegensatz dazu kann es notwendig sein, Lade- und Lieferzonen im öffentlichen Raum auszuweisen, um Verkehrsbehinderungen zu vermeiden. In untergeordneten Straßen mit geringer geschäftlicher Nutzung können Lieferfahrzeuge auf der Fahrbahn halten, sofern ein Vorbeifahren weiterhin möglich ist. Hierbei sind jedoch die Belange anderer Verkehrsarten zu berücksichtigen und Behinderungen bzw. Gefährdungen auszuschließen. Gemäß EAR sind Lade- und Liefervorgänge auf der Fahrbahn auf Hauptverkehrsstraßen dahingegen nicht verträglich, da der Verkehrsablauf und die -sicherheit beeinträchtigt

¹¹⁶ vgl. BESTUFS (2007): Praxisleitfaden für den städtischen Güterverkehr

¹¹⁷ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR), Ausgabe 2005 und 2023

werden können. Hier sollten gesonderte Ladeflächen ausgewiesen werden, wobei weiterhin auf andere Verkehrsarten und eine allgemeine Übersichtlichkeit Rücksicht zu nehmen ist. Insbesondere Fußgängerüberwege, Schulwege und Haltestellen des ÖV sind beim Einrichten von Ladezonen zu Berücksichtigen. Für eine bessere Effizienz der Nutzung des öffentlichen Raums können Ladeflächen zeitlich beschränkt für den Lieferverkehr reserviert werden.

Bei der Ausweisung von Ladestreifen und -buchten neben der Fahrbahn ist der benötigte Flächenbedarf der Lieferfahrzeuge einzuplanen. Für Transporter und kleine Lkw ist eine Breite von mindestens 2,30 m erforderlich. Bei größeren Fahrzeugen sowie bei Schräg- und Senkrechtaufstellung steigt der Flächenbedarf entsprechend. Darüber hinaus sollten in den Seitenräumen zusätzliche Flächen für das Absetzen der Waren vorgesehen werden. Diese Flächen müssen dürfen nicht auf Rad- und Fußgängerverkehrsflächen liegen, um Behinderungen und Gefährdungen zu vermeiden.

Neben einer ausreichenden Dimensionierung ist eine gute Erkennbarkeit und eine geringe Distanz zum Ziel der Waren wichtig für die Akzeptanz der Ladezonen. Die Entfernung zwischen Ladeflächen und dem Bestimmungsort der Ware sollte nicht mehr als 50 m betragen. Auch kann eine Parkraumüberwachung notwendig sein, um insbesondere das unerlaubte Halten und Parken von Pkw auf den Ladebuchten zu minimieren.

Bei der Thematik des Lieferns und Ladens im Straßenraum sind auch Lastenfahräder zu berücksichtigen. Es gilt ein nachfrageorientiertes und entsprechend dimensioniertes Ladeflächenangebot für Cargobikes im Logistiksektor zu schaffen. Die Abmessungen von einspurigen Lastenrädern sind entsprechend der neuen EAR 0,65 m Breite und 2,65 m Länge, von mehrspurigen 1,00 m Breite und 2,30 m Länge.

4.7 E Klima¹¹⁸

4.7.1 Anlass und Zielsetzung

Die FGSV hat im Jahr 2022 weitergehende Empfehlungen herausgegeben, die einen Beitrag zum Erreichen der verkehrsbezogenen Klimaschutzziele leisten sollen. Das Regelwerk mit dem langen Titel „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen“ enthält

¹¹⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Kommission Nachhaltigkeit, Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 2022), Ausgabe 2022

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Ergänzungen und Modifizierungen zu bisher veröffentlichten Dokumenten der FGSV. Der Anhang¹¹⁹ zur E Klima umfasst 21 Steckbriefe zu einzelnen bestehenden Regelwerken und Wissensdokumenten u. a. mit Angaben zu Einflussmöglichkeiten auf die Reduzierung der Treibhausgasemissionen und des Energieverbrauchs. Darüber hinaus sind in den Steckbriefen ergänzenden Anforderungen mit gegebenenfalls veränderten Vorgaben und Standards an die Anwendung der Richtlinien beschrieben.

Mit der E Klima geht die FGSV auf die Problematik ein, dass bisher keine nachhaltige Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor erreicht wurden. Sie verdeutlicht, dass Maßnahmen auf Bundesebene voraussichtlich nicht ausreichen werden und daher auf allen Ebenen gehandelt werden muss. Eine angepasste Vorgehensweise bei Planung, Entwurf, Bau und Betriebs von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen auch auf regionaler oder lokaler Ebene wird für erforderlich gehalten. Dabei adressiert die E Klima sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr sowie alle Verkehrsarten.

Übergeordnete Zielsetzung ist, Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen und gleichzeitig Nachhaltigkeitsziele zu erfüllen. Im Verkehrsbereich sind die Klimaschutzziele folgende:

- Flächeninanspruchnahme durch Siedlungs- und Verkehrsflächen senken
- Endenergieverbrauch im Personen- und Güterverkehr senken
- die durchschnittliche Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Verbesserung der Erreichbarkeit verringern
- Treibhausgasemissionen mindern bzw. Treibhausgasneutralität bis 2050 erreichen

Die E Klima resümiert auch die Ergebnisse bisheriger Prognosen verschiedener Quellen. Zusammengefasst wird, dass bisher geplante Maßnahmen nicht ausreichen und die Klimaschutzziele nicht allein durch mehr elektrische Fahrzeuge zu erreichen sind. Auch die Notwendigkeit kontroverse Maßnahmen wird hervorgehoben, da mehrheitlich von den Bürger*innen akzeptierte Maßnahmen i. d. R. nur zu geringen Emissionsreduzierungen führen. Für wirksame „Push-Maßnahmen“, die Kfz mit Verbrennungsmotor in ihrer Nutzung beschränken, werden deutlich höhere Minderungsleistungen erwartet als für „Pull-Maßnahmen“, die Anreize für klimafreundliche Mobilitätsformen geben.

Festgehalten wird auch, dass der Straßenverkehr beim inländischen Verkehr mit über 95 % den größten Beitrag zu den Treibhausgasemissionen liefert,

¹¹⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Kommission Nachhaltigkeit, E Klima 2022 – Steckbriefe. Anhang zu den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen. Steckbriefe zu den E Klima 2022, Ausgabe 2022 mit Ergänzungen Dezember 2022

wobei davon etwa ein Drittel auf den Güterverkehr und circa zwei Drittel auf den MIV entfallen. Die inländische Transportleistung des Straßengüterverkehrs hat in den letzten 33 Jahren stark zugenommen. Der Reduzierung von Lkw-Fahrleistungen werden hohe Potenziale zugeschrieben.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**
Juni 2025

4.7.2 Übergeordnete Handlungsempfehlungen

Um einen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele zu leisten, sind vielfältige Handlungen erforderlich. Beispielsweise kann ein gleichbleibend geringes Geschwindigkeitsniveau zur Treibhausgasemissionsreduzierung und zur Fahrzeitverlängerungen des MIV führen, wodurch sich für den ÖV eine konkurrenzfähige Reisezeit und eine Verlagerung auf diesen ergibt.

Während im Anhang spezifisch auf die einzelnen Richtlinien und Wissensdokumente eingegangen wird, gibt das Hauptdokument der E Klima einen ersten Überblick über Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität. Eine Auswahl relevanter Aspekte ist im Folgenden aufgelistet.¹²⁰

Handlungsfelder Prozess/Bewertung

- Strategische Netzwerkplanung im Güterverkehr in Abstimmung mit Flächennutzungsplanung
- Sensibilisierung zu Verhaltensänderungen und zur Verantwortung, Partizipation und Öffentlichkeitsarbeit
- Integration der Belange von Kindern in der Verkehrsplanung, Genderaspekte, Barrierenabbau

verkehrsmittelübergreifend Handlungsfelder

- Priorisierung der Verkehrsteilsysteme in der Reihenfolge Fußverkehr – Radverkehr – ÖV – fließender MIV – ruhender Verkehr (priorisierende Verkehrsplanung, priorisierender Straßenentwurf und priorisierendes Verkehrsmanagement)
- Umverteilung von Flächen zugunsten der umweltfreundlichen Modi und zugunsten von Retentions- und Grünflächen sowie Baumstandorten

¹²⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Kommission Nachhaltigkeit, Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 2022), Ausgabe 2022, S. 20-22

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

- Nachweis der Angebots- und Verkehrsqualität (anzustreben: bestenfalls Stufe D im MIV, Stufen A bis C im Rad- und Fußverkehr, Stufen A und B im ÖV)
- Förderung von Sharing-Konzepten und multimodalen Angeboten

Handlungsfelder Fußverkehr und Radverkehr

- Premium-Routen im Fußverkehr mit guter Erreichbarkeit
- Geringe Wartezeiten des Rad- und Fußverkehrs an Überquerungen mit Lichtsignalanlage, Anlage von Querungsanlagen
- Anzahl und gut zugängliche Lage von Radabstellanlagen
- Förderung der Nutzung von E-Rädern und Lastenrädern (gesonderte Radabstellanlagen, Umnutzung von Parkbauten)
- Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten
- Wegweisung mit den Zielen der Förderung kurzer Wege und der Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs
- Bereitstellung hinreichender und attraktiver Flächenangebote für umweltfreundliche Modi (z. B. Aufhebung oder Verhinderung des Gehwegparkens zugunsten von nutzbaren Gehwegbreiten und Aufenthaltsbereichen)
- Verkehrsschau, Straßenbetriebsdienst, Winterdienst, Qualitätsüberprüfungen mit besonderer Beachtung des Rad- und Fußverkehrs und von ÖV-Anlagen

Handlungsfelder Öffentlicher Verkehr

- Verlässlichkeit, Qualitätssicherung und Finanzierung des ÖV
- Reduzierung der Zu- und Abgangszeiten von und zu Haltestellen
- Reduzierung der Anzahl der Umstiege und Umsteigezeiten im ÖV (Direktverbindungen sowie Fahrtenhäufigkeit und Anschlussoptimierung)
- Stärkung des Schnellbusverkehrs, des Schienenpersonennahverkehrs und des öffentlichen Personenfernverkehrs und deren Verknüpfung mit den innerstädtischen Netzen
- Beschleunigung und Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs (straßenorganisatorische und verkehrslenkende Maßnahme, dynamische

Straßenraumfreigabe oder räumlich geschützte Fahrwege für den ÖV sowie LSA-Bevorrechtigung)

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Handlungsfelder Fließender Kfz-Verkehr

- Geringere zulässige Höchstgeschwindigkeiten und geringere angestrebte Fahrtgeschwindigkeiten im MIV-Netz unter besonderer Beachtung der ÖV-Belange
- Straßenentwurf zur Unterstützung der Wahl stetiger und homogener Geschwindigkeiten:
 - Bevorzugung von Wohnwegen in Erschließungsgebieten (verkehrsberuhigte Bereiche)
 - Gestaltungen in Anlehnung an Begegnungszonen, Shared Space auf Hauptverkehrsstraßen
 - Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (Teilaufpflasterungen, Versätze in dichter Folge von 100-150 m, ...)
 - Knotenpunkte mit Rechts-vor-Links-Regelungen in Erschließungsgebieten
 - Mini-Kreisverkehre und kleine Kreisverkehre
 - Abschnittsbildung mit wechselnden Querschnitten
 - Bevorzugung schmaler Fahrbahnquerschnitte
- Verflüssigung und Lenkung durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen
- Veränderung der Verkehrsangebote (z. B. durch Fahrstreifenreduktion)

Handlungsfelder Ruhender Kfz-Verkehr

- Einrichtung einer gut zugänglichen Ladeinfrastruktur
- Erhöhung der Zugangs- und Abgangszeiten von und zu Parkständen (Verlagerung von Straßenraumparkständen zu zusammenhängenden Bereichen und zu Parkbauten)
- Förderung der Infrastruktur für kleine Fahrzeuge (gesonderte Parkstandabmessungen, gesonderte Parkzonen)

Handlungsfelder Wirtschafts- und Güterverkehr

- Stadtlogistik mit kleinteiligem Mikro-Umschlag bis hin zum Schienengüterverkehr
- Ersatz von Wegen durch virtuelle Mobilität (Homeoffice, Videokonferenzen)
- Bereitstellung ausreichender Flächen zum Warenumschlag, wie Mikrodepots und Terminals

Handlungsfelder Freiraum und Aufenthaltsqualität

- Baumpflanzungen und Grünanlagen, Begrünungen von Verkehrsanlagen und Lärmschutzanlagen
- Förderung von „Blue-Green-Street“-Konzepten, Schaffung von Retentionsflächen, Bewässerung von Anpflanzungen
- Städtebaulich ansprechende Gestaltung, Aufenthaltsbereiche

4.7.3 Ergänzende Anforderungen zu einzelnen Richtlinien¹²¹

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)

- Umweltschutz: ausreichende Begrünung, Entsiegelung, Retentionsräume schaffen
- ÖV, Rad- und Fußverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr priorisieren
- Ansprüche des Lade-, Liefer- und Wirtschaftsverkehr berücksichtigen
- attraktives Angebot für den ÖV vorhalten, Leistungsfähigkeit bei konkurrenzfähigen Reisezeiten zum MIV gewährleisten
- regelkonforme und attraktive Netze für den Rad- und Fußverkehr mit der zugehörigen Anbindung an Infrastruktur- und Kultureinrichtungen, Wohnen und Gewerbe anbieten
- in beengten Situationen und bei Flächenkonflikten einzelne Abschnitte (Orientierungslänge 50 bis 150 m) mit reduzierter Fahrbahnbreite

¹²¹ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Kommission Nachhaltigkeit, E Klima 2022 – Steckbriefe. Anhang zu den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Steckbriefe zu den E Klima 2022, Ausgabe 2022 mit Ergänzungen Dezember 2022

(Begegnungsfälle Lkw/Pkw oder Pkw/Pkw) bilden, Sichtbeziehungen berücksichtigen und Haltesichtweiten nachweisen

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

- ausreichend breite Anlagen für Rad- und Fußverkehr zur Verfügung stellen („Die in den RAST 06 [und ERA, Ausgabe 2010] angegebenen Regelmaße für Gehwege und Radverkehrsführungen sind als Mindestwerte anzusehen und diese Anlagen sind möglichst breiter zu wählen. Die in den RAST 06 [und ERA] angegebenen Klammerwerte für Radverkehrsanlagen sind nicht mehr anzuwenden.“¹²²)
- vermehrt Überquerungshilfen für den Fuß- und Radverkehr anbieten
- Anlage von Parkständen im Straßenraum, die nicht für Menschen mit schwerer Gehbehinderung notwendig sind, geringhalten; Flächen für Grünbereiche, dezentrale Entwässerung und/oder andere umweltfreundliche Modi gewinnen und Aufheizen von Straßenräumen verringern
- Parkständen in zusammenhängenden Parkflächen oder Parkbauten unterbringen, dort E-Ladevorgängen, Liefer- und Ladeverkehre sowie Sharing-Angebote effizient abwickeln
- autofreie/autoarme Stadtquartiere entwickeln
- neue Werkzeuge der StVO (z. B. Bevorrechtigung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb, Fahrradzonen, neue Einsatzkriterien für Fahrradstraßen) berücksichtigen

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

- an Engstellen Radverkehrsführungen nach ERA-Standard priorisieren und bei Bedarf Einschränkungen für den Kraftfahrzeugverkehr umsetzen
- Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von min. 0,75 m zum ruhenden Verkehr bei allen Arten der Radverkehrsführung vorsehen (auch im Mischverkehr und bei Schutzstreifen)
- insbesondere bei der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf Hauptverkehrsstraßen Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit prüfen
- schnell umsetzbare Maßnahmen anstreben: in Streckenabschnitten Ummarkierungen von Fahrstreifen zu Radfahrstreifen, Ausweisung und Gestaltung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen vermehrt anwenden

¹²² ebd., S. 21

weitere Steckbriefe

Neben den beiden aufgeführten gibt es weitere Steckbriefe mit ergänzenden Anforderungen zu speziellen Themen wie Fahrradparken. Zu einigen Regelwerken gibt es auch keine neuen Anmerkungen oder veränderten Anforderungen wie zu den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) und Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Es wird darauf hingewiesen, dass sich mehrere Richtlinien derzeit in der Überarbeitung befinden. Regelwerke von besonderer Relevanz, die das betrifft, sind RAS, ERA und EFA.

4.8 Zusammenfassung

Alle Verkehrsarten stellen gewisse Anforderungen an den Straßenraum, damit die Verkehrsteilnehmer*innen sicher und flüssig von A nach B kommen. Diese Anforderungen müssen gegeneinander abgewogen werden, da die verfügbare Verkehrsfläche begrenzt ist. Im Sinne des Klimaschutzes gilt es, nachhaltige Mobilitätsformen zu bevorzugen. Hierfür ist eine gerechtere Umverteilung von Flächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV notwendig. Insbesondere öffentliche (unbewirtschaftete) Parkplätze im Straßenraum bieten Potenziale für eine nachhaltiger Nutzung der knappen Verkehrsflächen. Beim ruhenden Verkehr sind Angebotsbemessung und Bewirtschaftung zentrale Elemente der Verkehrsplanung. Aber auch beim fließenden Verkehr bestehen Möglichkeiten zur Umverteilung von Flächen, indem Fahrbahnbreiten der Nutzung angepasst und entsprechende Querschnitte gewählt werden.

Zur Sicherung des Verkehrsflusses stellen Knotenpunkte einen Schlüsselfaktor dar. Um Rückstaus zu reduzieren, sollte die Leistungsfähigkeit der einzelnen Knotenpunktzufahrten beachtet werden. Für signalisierte Knotenpunkte kommen intelligente Steuerungsformen in Frage. Diese sind an die Bedürfnisse von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen anzupassen, d. h., maximale Wartezeiten sind auch in Spitzenstunden einzuhalten. Denn an Knotenpunkten müssen schwächere Verkehrsteilnehmer*innen im Besonderen berücksichtigt werden. Neben der Signalisierung bedeutet das, sichere und klare Führungen sowie angemessene und barrierefreie Querungsanlagen herzustellen. Generell gilt es, bei der Verkehrsplanung schwächere Verkehrsteilnehmer*innen im Blick zu haben und deren Sicherheit zu gewährleisten. Hierfür sind unter anderem Geschwindigkeitsreduzierungen und geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen ein gutes Mittel.

Bei der integrierten Verkehrsplanung darf der Wirtschaftsverkehr nicht vergessen werden. Hier liegen große Einsparpotenziale von Emissionen, da der Schwerverkehr viele Abgase produziert sowie Lärm verursacht und der Pendelverkehr einen wesentlichen Anteil der alltäglichen Fahrleistung ausmacht. Der erhöhte Flächenanspruch des Schwerverkehrs muss bei der Gestaltung von

Querschnitten und Knotenpunkten berücksichtigt werden. Essenziell ist eine Lenkung und Bündelung des Schwerverkehrs, um die Notwendigkeit breiter Fahrstreifen zu minimieren.

Um ländliche Bereiche anzuschließen und den dort Wohnenden eine Alternative zum Auto zu bieten, ist ein gut zugänglicher, zuverlässiger ÖPNV mit hoher Erschließungs- und Bedienungsqualität wichtig. Ebenso kann das Fahrrad eine Alternative darstellen, wenn das Netz entsprechend ausgebaut ist. Es gilt, Synergien zu nutzen und die Verkehrsarten effektiv zu vernetzen.

Grundsätzlich sollen bei der Verkehrsplanung aktuelle Entwicklungen und Neuerungen berücksichtigt werden. Das betrifft sowohl die Regelwerke, von denen mehrere derzeit überarbeitet werden, also auch Mobilitätstrends. Es ist wichtig, nicht nur auf die bestehende Situation zu schauen, sondern auch die zukünftige Entwicklung mit zu planen. Verkehrsplanung ist Angebotsplanung. D. h., es sollen Angebot geschaffen werden – insbesondere für die Verkehrsarten, die es im Sinne der Nachhaltigkeit zu fördern gilt.

5 Online-Beteiligung zum Mobilitätskonzept

Zur Feststellung des Status quo der Mobilität in Lüdenscheid wurde vom 9. Oktober bis zum 5. November 2024 eine Online-Beteiligung durchgeführt. Sie wurde auf der Beteiligungsplattform Beteiligung.NRW eingerichtet und bestand aus mehreren Teilen/Dialogen mit unterschiedlichen Schwerpunkten

Die Ergebnisse zu den allgemeinen Fragestellungen werden in diesem Kapitel dargestellt. Dazu zählen auch die spezifischen Fragestellungen zur Erreichbarkeit der Innenstadt, die in ähnlicher Form auch in der Haushaltsbefragung abgefragt wurden.

Der vollständige Fragebogen ist im Anhang enthalten. Die Fragenreihenfolge weicht von der folgenden Reihenfolge der Ergebnisdarstellung aufgrund der übersichtlicheren Themengliederung ab.

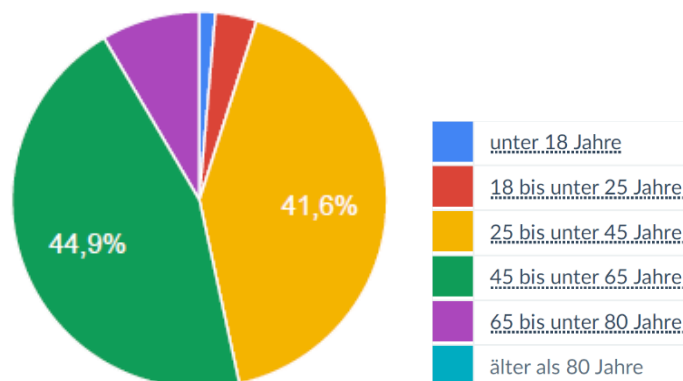
Die verkehrsartenspezifischen Ergebnisse der Online-Befragung sind in der folgenden Bestandsanalyse (Kapitel 6) eingearbeitet.

Insgesamt nahmen 365 Personen an der Online-Beteiligung teil.

Altersgruppen

Die Altersgruppen von 25 bis unter 45 und 45 bis unter 65 machen den Großteil der Befragten aus (je 41,6 % bzw. 44,9 %). Nur 8,5 % der Befragten waren über 65 Jahre alt, 3,6 % waren im Alter von 18 bis unter 25 Jahren. Minderjährige machten einen Anteil von 1,4 % aus. Es erfolgt jedoch eine gesonderte Kinder- und Jugendbeteiligung.

● **Abbildung 15:** Altersgruppen der Befragten



Wohnorte

An der Online-Beteiligung haben Bürger*innen aus allen Bezirken der Stadt Lüdenscheid teilgenommen, allerdings nicht im Verhältnis zur tatsächlichen Wohnortverteilung.

Verglichen mit der Bevölkerung der jeweiligen Bezirke sind einige Bezirke in der Umfrage über- oder unterrepräsentiert. Deutlich überrepräsentiert sind Hon-
sel/Eichholz (8 % der Bevölkerung, 13 % der Teilnehmenden), Wehberg (7 %
der Bevölkerung, 11 % der Teilnehmenden) und Grünewald (6 % der Bevölke-
rung, 17 % der Teilnehmenden).

Deutlich unterrepräsentiert sind Tinsberg/Kluse (10 % der Bevölkerung, 2 % der
Teilnehmenden), weitere unterrepräsentierte Bezirke sind:

- Innenstadt/Staberg/Knapp (8 % der Bevölkerung, 4 % der Umfrage),
- Kalve/ Wefelshohl (6 % der Bevölkerung, 3 % der Umfrage),
- Vogelberg (5 % der Bevölkerung, 1 % der Umfrage),
- Dickenberg/Eggenscheid (4 % der Bevölkerung, 1 % der Umfrage).

67 Teilnehmende wohnen außerhalb Lüdenscheids (18,4 %).

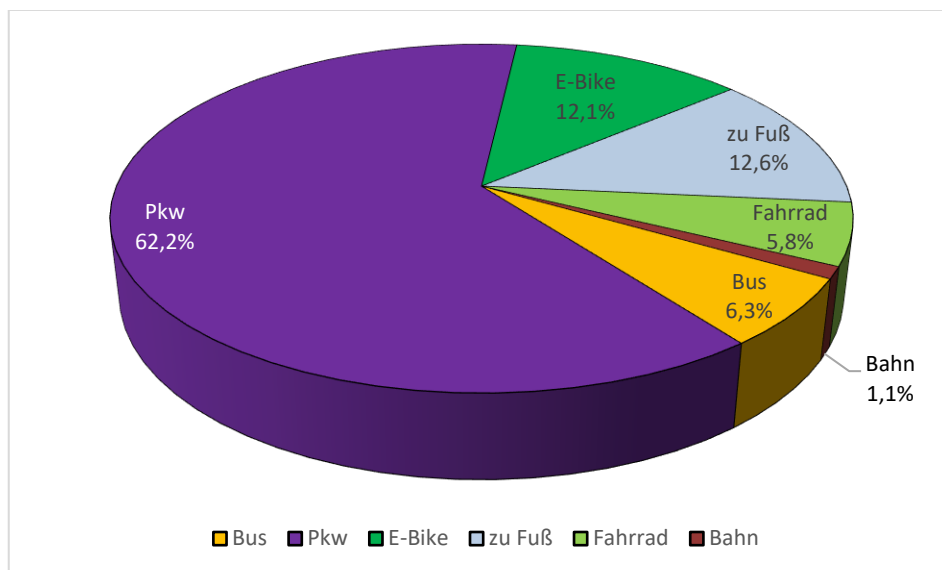
Hauptverkehrsmittel

Das Hauptverkehrsmittel für die Antwortenden ist der Pkw (62,2 %), darauf folgt
der Fußverkehr (12,6 %), das E-Bike (12,1 %), der Bus (6,3 %), das Fahrrad
(5,8 %), und zuletzt die Bahn (1,1 %).

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

● **Abbildung 19:** Hauptverkehrsmittel der antwortenden Online-Teilnehmenden

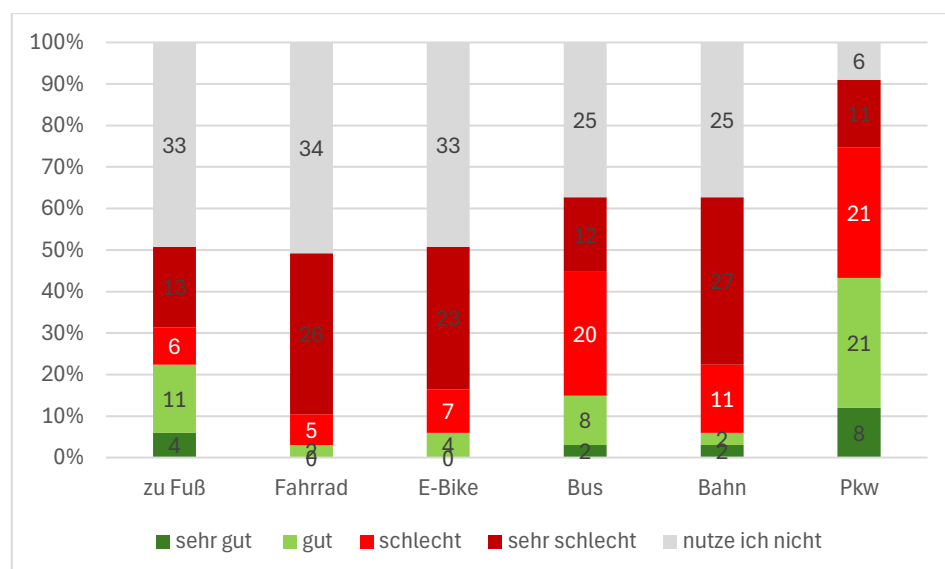


Ziele und Erreichbarkeit von außerhalb Lüdenscheids

Die Teilnehmenden, die außerhalb Lüdenscheids wohnen, haben ihr Ziel zu rund 69% in der Innenstadt. Weitere 13% fahren nach Brüninghausen / Augustental. Der Zweck des Weges besteht hauptsächlich in dienstlichen Wegen bzw. Wegen zum Arbeitsplatz (~72%). Private Erledigungen oder Freizeitweg machen jeweils rund 9% aus.

Zum Erreichen des Ziels von außerhalb Lüdenscheids wird am ehesten das Auto genutzt. Das Kfz schneidet auch bei der Bewertung der Zielerreichbarkeit mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln am besten ab.

● **Abbildung 20:** Bewertung der Zielerreichbarkeit von Personen außerhalb Lüdenscheids mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln im Rahmen der Online-Beteiligung



Erreichbarkeit von Zielen von der Wohnung aus (innerhalb und außerhalb Lüdenscheids)

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

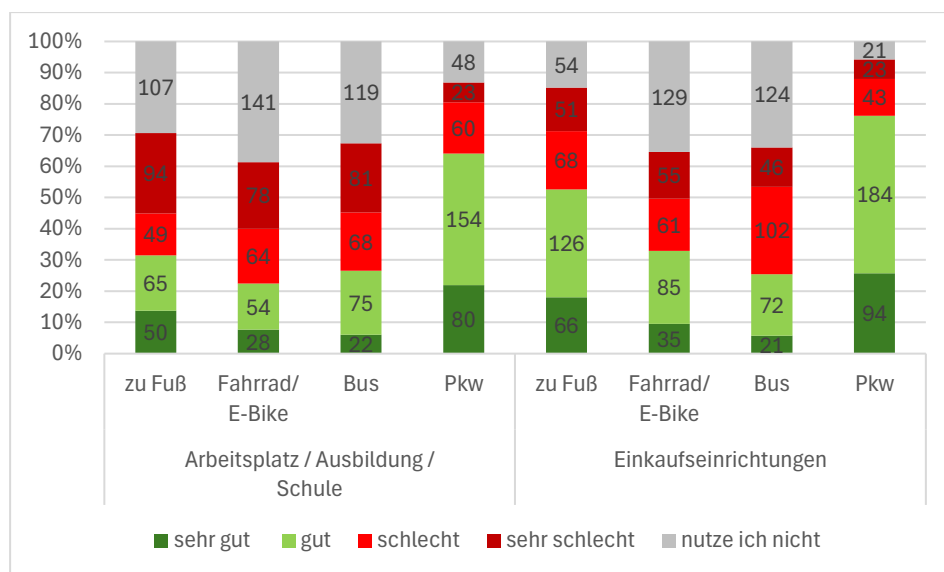
Des Weiteren wurde alle Teilnehmenden (innerhalb und außerhalb Lüdenscheids) nach der Erreichbarkeit von Arbeitsplatz / Ausbildungsstätten und Einkaufsmöglichkeiten gefragt.

In Bezug auf den Arbeitsplatz / die Ausbildungsstätte schneidet die Erreichbarkeit mit dem Pkw am besten ab (21,9 % sehr gut, 42,2 % gut), darauf folgt die Erreichbarkeit zu Fuß (13,7 % sehr gut, 17,8 % gut), mit dem Bus (6 % sehr gut, 20,5 % gut) und zuletzt mit dem Fahrrad (7,7 % sehr gut, 21,5 % gut).

Bei der Betrachtung von Einkaufseinrichtungen wird die Erreichbarkeit mit dem Pkw ebenfalls am besten und auf noch höherem Niveau bewertet (25,8 % sehr gut, 50,4 % gut). Die Erreichbarkeit zu Fuß ist ebenfalls besser als bei den Ausbildungsstätten und wird mit 18,1% sehr gut und 34,5% gut bewertet.

Die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (9,6% sehr gut, 23,3% gut) übertrifft die Erreichbarkeit mit dem Bus (5,8% sehr gut, 19,7% gut).

- **Abbildung 22:** Bewertung der Erreichbarkeit verschiedener Ziele mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln vom Wohnort aus



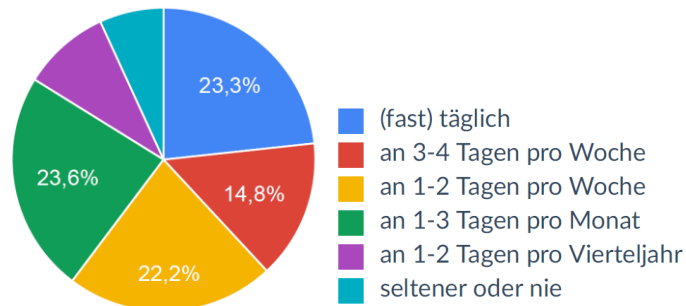
Thema Innenstadt

38,1 % der Befragten besuchen die Innenstadt täglich (23,3 %) oder mehrmals pro Woche (14,8 %). 22,2 % besuchen sie an 1-2 Tagen pro Woche, 23,6 % an 1-3 Tagen im Monat und 17,2 % noch seltener.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

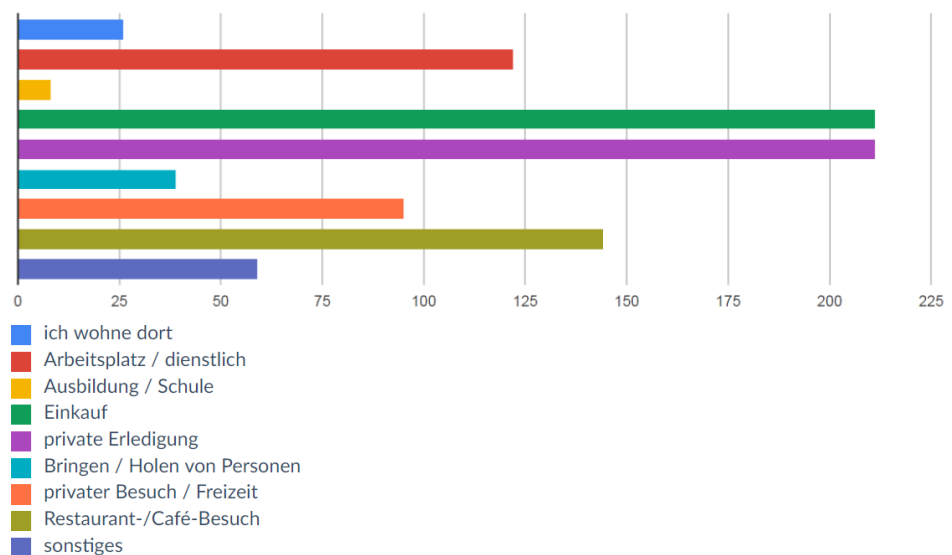
Juni 2025

● **Abbildung 20:** Häufigkeit der Innenstadtbesuche



Der Zweck des Besuchs ist überwiegend der Einkauf oder eine private Erledigung (beide 57,8 %), gefolgt von Restaurant- oder Café-Besuchen (39,5 %) und dienstlichen Zwecken bzw. der Weg zum Arbeitsplatz (33,4 %).

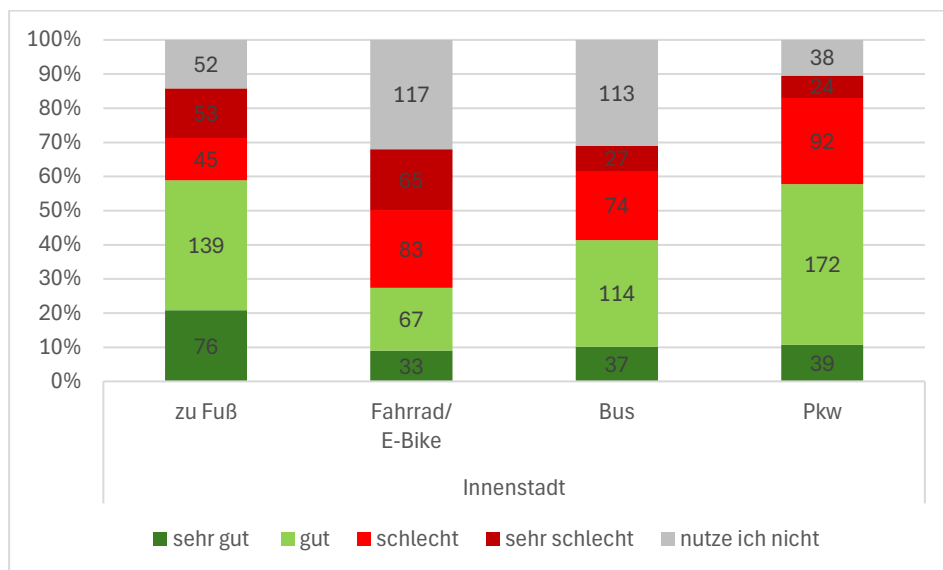
● **Abbildung 21:** Zweck des Innenstadtbesuchs



Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird zu Fuß am besten bewertet (20,8 % sehr gut, 38,1 % gut), dicht darauf folgt die Erreichbarkeit mit dem Pkw (10,7 % sehr gut, 47,1 % gut), dann der Bus (10,1 % sehr gut, 31,2 % gut) und zuletzt das Fahrrad/E-Bike (9 % sehr gut, 18,4 % gut).

- **Abbildung 22:** Bewertung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit unterschiedlichen Verkehrsarten von der Wohnung aus

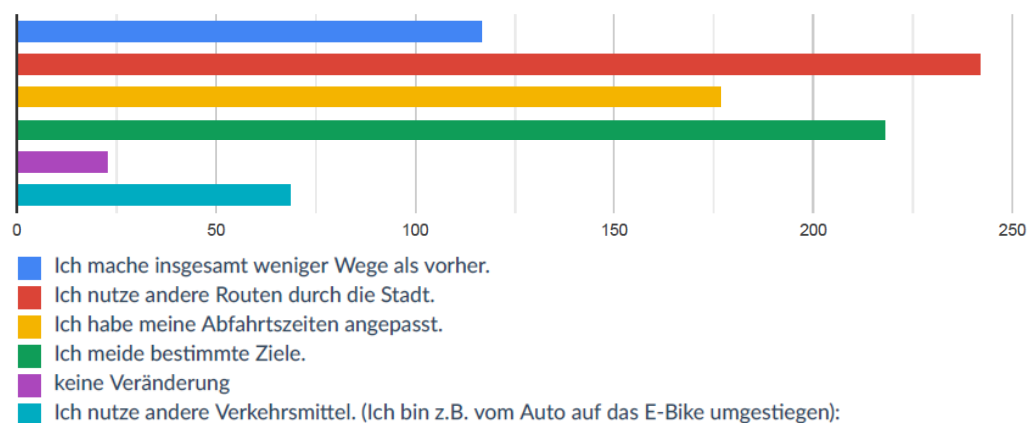
Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025



Auswirkungen der Autobahnspernung

Nur 5,5 % der Befragten gaben an, durch die Autobahnspernung keine persönlichen Einschränkungen in der Mobilität erfahren zu haben. Die häufigsten Reaktionen auf die Autobahnspernung waren, andere Routen durch die Stadt zu nehmen, bestimmte Ziele zu meiden oder Abfahrtszeiten anzupassen.

- **Abbildung 17:** Änderungen im Mobilitätsverhalten aufgrund der Autobahnspernung



Nach Beendigung der Autobahnspernung wollen die Befragten ihr Verhalten größtenteils nicht beibehalten, nur 21,6 % beantworteten die Frage, ob die Verhaltensänderung nach der Freigabe der Autobahn beibehalten wird mit ja (10,1 %) oder wahrscheinlich (11,5 %).

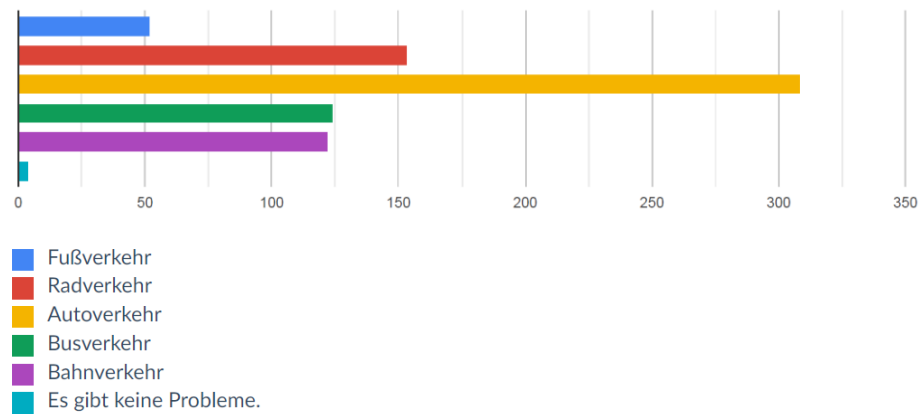
Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

Probleme

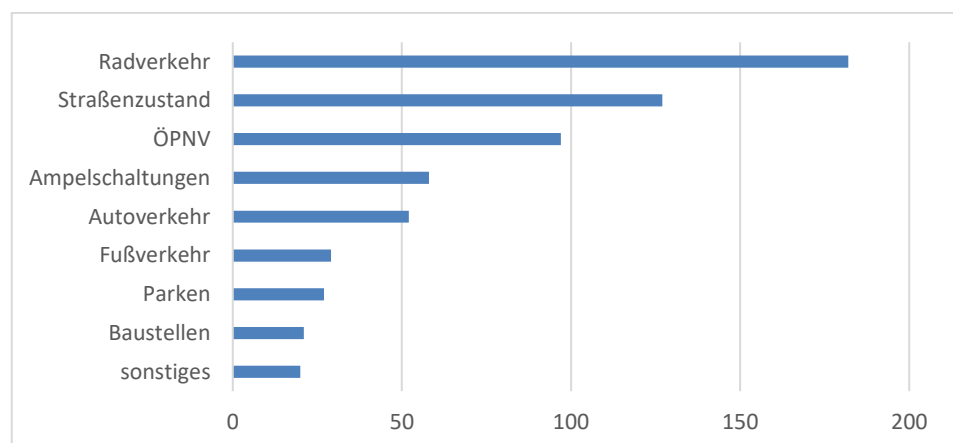
Die meisten der Befragten (84,4 %) sahen Probleme beim Autoverkehr. 41,9 % beim Radverkehr, Bus und Bahn sind mit je 34 % und 33,4 % ungefähr gleichauf, beim Fußverkehr sehen nur 14,2 % der Befragten Probleme.

● **Abbildung 18:** Antworten auf die Frage: „Die meisten Probleme gibt es beim:“



Bei der Auswertung der Antworten auf die offene Frage, welche drei Hauptprobleme unabhängig von der Autobahnsperrung gesehen werden, wurden Probleme im Bereich Radverkehr am häufigsten genannt. Der Straßenzustand wurde als zweithäufigstes erwähnt, darauf folgten Probleme mit Bus und Bahn (siehe Kapitel 6.3.7). Probleme mit den Ampelschaltungen wurden auffallend oft und in Bezug auf alle Verkehrsarten genannt und sind deshalb in Abbildung 19 als eigene Kategorie aufgeführt.

● **Abbildung 19:** Anzahl der Meldungen zu den Hauptproblemen im Verkehr, unabhängig von der Autobahnsperrung



6 Bestandsanalyse

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**
Juni 2025

Die Bestandsanalyse erfolgt für alle relevanten Verkehrsarten in Lüdenscheid. Die Analysen basieren auf den Erkenntnissen, die aus den vorhandenen Strategien und Konzepten und sonstigen vorliegenden (Verkehrs-)Daten gezogen werden können. Darüber hinaus fanden eigene Erhebungen vor Ort statt, die in die Auswertung einfließen. Ergänzt wird die Bestandsanalyse durch die Daten der Haushaltsbefragung (siehe Anlage 1: Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2024 in der Stadt Lüdenscheid) und der Online-Befragung (siehe Kapitel 5). Während die allgemeineren Themen der Befragung im Kapitel 5 ausgewertet werden, werden die themenspezifischen Antworten bei den jeweiligen Verkehrsarten einbezogen (Kapitel 6).

In den folgenden Kapiteln werden die Analyseergebnisse der sektoralen Analyse des Mobilitätsverhaltens und des bestehenden Mobilitätsangebots dargestellt.

6.1 Fußverkehr

Zufußgehen ist die natürlichste und unabhängigste aller Fortbewegungsarten und ist wesentlicher Bestandteil der Nahmobilität. Jeder Weg wird – zumindest zu einem Teil – auch immer zu Fuß zurückgelegt. Zufußgehen fördert die Gesundheit, ist klimaneutral, kostenfrei und fördert das soziale Miteinander. Der Fußverkehr ist neben diesen Aspekten in Zentren außerdem für den Handel von hoher Bedeutung, denn dort, wo zu Fuß gegangen wird und wo sich die Menschen aufhalten und verweilen, wird auch die Wirtschaft durch Konsum gestärkt. Die Attraktivität eines Standortes für Gastronomie, Handel und Kultur steht in direktem Zusammenhang mit der fußläufigen Erreichbarkeit. Gleichzeitig hat das Fußverkehrsaufkommen auch einen direkten Einfluss auf die Attraktivität des öffentlichen Raums – denn der Fußverkehr vitalisiert seine Umwelt.

Der bekannte dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl sagte zur Bedeutung des Fußverkehrs einmal: „Der Mensch ist der Maßstab aller Dinge“.

6.1.1 Ergebnisse der Haushaltsbefragung

Die wichtigste nichtmotorisierte Fortbewegungsart in Lüdenscheid ist das Zufußgehen. 21 % der Wege werden hauptsächlich zu Fuß zurückgelegt, wobei der Teilerhebungsbereich Zentrum deutlich höhere Fußverkehrsanteile aufweist (35 %) als der Bereich Innenstadtring (17 %) und die Außenbezirke (11 %).

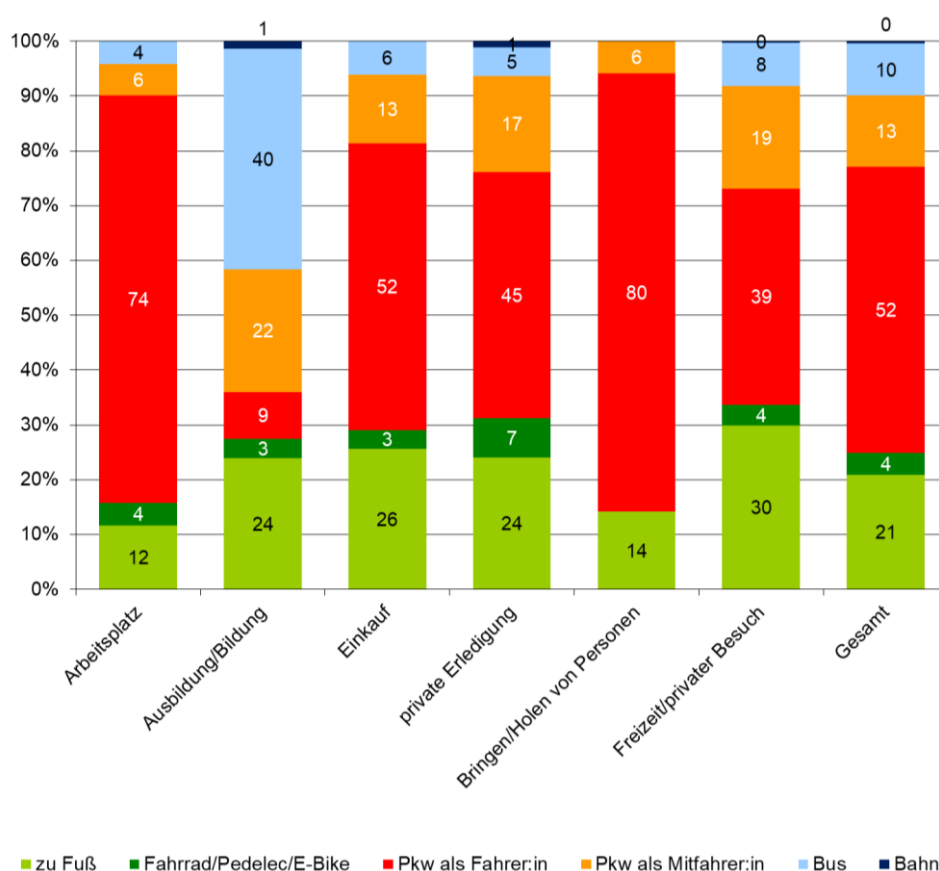
Grundsätzlich ist das Zufußgehen über alle Altersklassen hinweg relativ gleichmäßig ausgeprägt. Wenig überraschend legt die Altersgruppe der 6 bis 17-Jährigen die meisten Fußwege zurück (25 %). Am wenigsten sind die 30 bis 64-jährigen zu Fuß unterwegs (19 %).

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

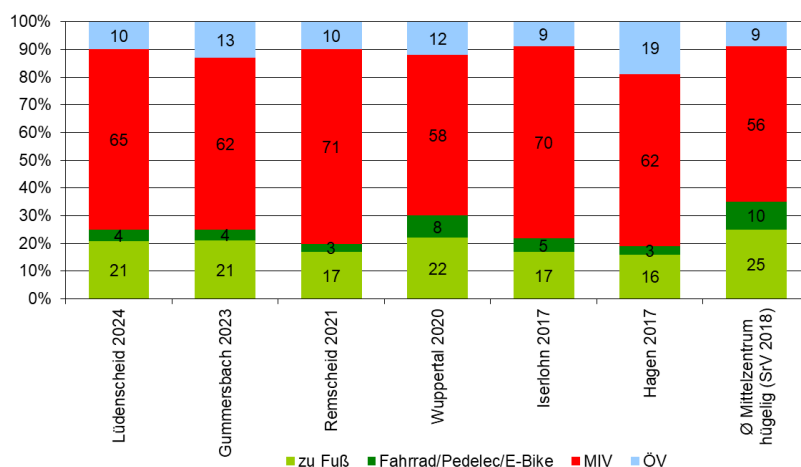
Betrachtet man die Wegezwecke des Fußverkehrs, zeigt sich, dass die Anteile bei Wegen zur Arbeit und beim Bringen/Holen am niedrigsten sind. Mit Abstand am höchsten ist der Anteil des Fußverkehrs bei den Freizeitwegen, bei der die Fortbewegung Selbstzweck ist (z. B. Spaziergehen). Aber auch Einkauf, private Erledigungen und Wege zur (Aus-)Bildung geschehen zu über 24 % zu Fuß.

● **Abbildung 21:** Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck in %¹²³



Im Vergleich zu anderen Städten mit bergiger Topografie liegt der Fußverkehrsanteil in Lüdenscheid über dem Durchschnitt (18,6%). Bezogen auf die Modal Split Werte der SrV 2018 im Cluster der Mittelzentren in hügeligen Gegenden (25%) liegt der Fußverkehrsanteil in Lüdenscheid jedoch geringer (21%).

● **Abbildung 22:** Modal-Split im Städtevergleich



Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
 Juni 2025

Im Zusatzfragebogen zur Haushaltsbefragung geben 38% der Befragungsteilnehmer*innen an, montags bis freitags (fast) täglich zu Fuß zu gehen. Bei einer Nutzungshäufigkeit an 1-3 Tagen pro Woche erreicht der Fußverkehr 27% unter den Befragungsteilnehmer*innen, sodass insgesamt knapp 2/3 an mindestens einem Tag in der Woche zu Fuß unterwegs ist. Die Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung am Wochenende liegt gegenüber der Nutzung in der Woche nochmal höher bei 49 %.

Die häufigsten Gründe gegen das Zufußgehen sind der Zeitaufwand (32%), die Entfernung (20%) und das Alter/Gesundheit (15%). An vierter Stelle folgt als Grund, dass die Wege zu unsicher sind (9%).

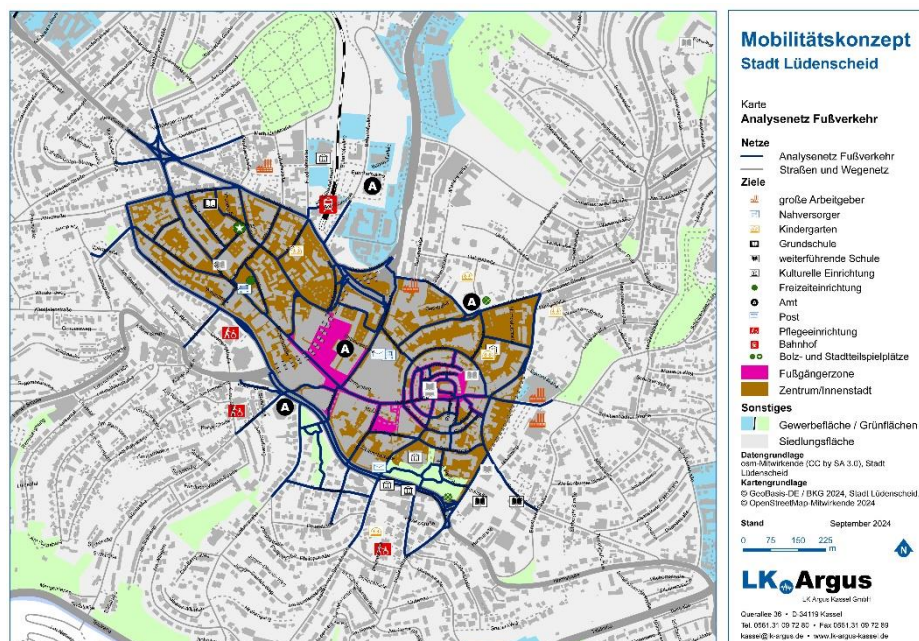
6.1.2 Bestandssituation

Die Fußverkehrssituation wurde in und rund um die Innenstadt umfassend analysiert. Zum Analysenetz gehören alle Straßen innerhalb des Innenstadtrings (Bahnhofstraße – Knapperstraße – Weststraße – Sauerfelder Straße – Hochstraße – Werdohler Straße – Humboldtstraße – Gasstraße) sowie die in die Innenstadt führenden Wege. Das Analysenetz sowie die Ziele im Umfeld sind in der folgenden Karte dargestellt.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

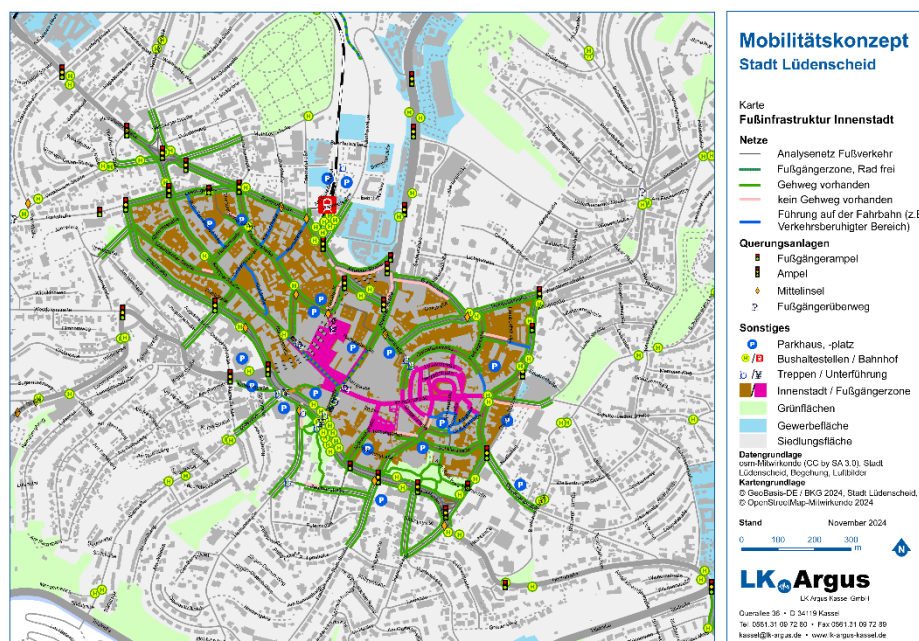
● **Karte 2:** Analysenetz Fußverkehr und Ziele



siehe auch Kartenanhang

Es wurden Bestandsaufnahmen zu den Themen Fußwegeinfrastruktur im Längs- und Querverkehr, Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit durchgeführt. Karte 3 zeigt die Bestandskarte zur Fußverkehrsanalyse.

● **Karte 3:** Fußverkehrsinfrastruktur im Innenstadtbereich



siehe auch Kartenanhang

Die Karte gibt einen Überblick darüber, wo sich Gehwege und Querungsanlagen für den Fußverkehr befinden. Außerdem sind Treppen und Tunnel sowie Haltestellen in der Karte verzeichnet.

In der Fußgängerzone und in verkehrsberuhigten Bereichen steht dem Fußverkehr die gesamte Verkehrsfläche zur Verfügung. Teile der Fußgängerzone sind für den Radverkehr freigegeben. Die Tunnel stehen offiziell nur dem Fußverkehr zur Verfügung, werden jedoch auch vom Radverkehr befahren.

Die Unterführungen sind sowohl über Treppen als auch Rampen und am Sternplatz zudem per Fahrstuhl erreichbar. Die Thümentreppe im Norden bietet keine barrierefreie Nutzungsmöglichkeit.

Die weiteren Symbole beschreiben Haltestellen in der Innenstadt und Sammelparkanlagen (siehe Karte 3).

Die vorhandenen Querungsanlagen gliedern sich in

- Ampeln an Kreuzungen und Einmündungen
- Fußgängerampeln
- Mittelinseln
- Fußgängerüberwege

Neben dem verkehrlichen Aspekt ist auch die Aufenthalts- und Begegnungsfunktion essenzieller Bestandteil für die Qualität des Fußverkehrs. Maßgebend hierfür ist eine hohe Aufenthaltsqualität, welche genügend Platz neben den verkehrlichen Flächen benötigt. Darauf aufbauend erhöht sich durch attraktiv gestaltete öffentliche Räume mit Stadtmobiliar und Vegetation die Aufenthaltsqualität.

Um attraktive Aufenthalts- und Begegnungsräume in der Lüdenscheider Innenstadt zu identifizieren, wurden Freiflächen nach der Verfügbarkeit, welche nicht dem Verkehr dienen, untersucht.

Diese Orte sind insbesondere der Stadtgarten/Kulturhauspark, der Spielplatz Kindergäßchen, der Rosengarten und die Fußgängerzone mit diversen Plätzen, wie beispielsweise dem Graf-Engelbert-Platz, dem Sternplatz, dem Kirchplatz, dem Rathausplatz und dem Spielplatz Luisenstraße.

6.1.3 Defizitanalyse Fußverkehr

Mit der Defizitanalyse wird der Frage nach den Mängeln im innenstädtischen Fußwegenetz nachgegangen. Betrachtet werden die Qualitäten der linearen Fußverkehrsangebote (Gehwege) als auch der Querungsanlagen. Des Weiteren wird die Barrierefreiheit betrachtet.

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

Mit ein paar wenigen Ausnahmen sind im Untersuchungsnetz überall beidseitige Gehwege vorhanden.

Dort, wo Gehwege vorhanden sind, sind sie i. d. R. zu schmal. Das Regelmaß von 2,50 m wird in Teilen der Knapper Straße und Sauerfelder Straße sowie auf eigenständigen Gehwegen (z. B. „Lichtroute“ und Brighthouse Park) erreicht. In weiteren Straßen wird dieses Maß teilweise und nur einseitig erreicht (z. B. Parkstraße, Bahnhofstraße, Bahnhofsallee, Hochstraße, Loher Straße). Alle anderen Gehwege an Straßen können als zu schmal / defizitär betrachtet werden.

Insbesondere stechen diejenigen Gehwege hervor, die unterhalb des Mindestmaßes von 1,80 m – bei dem keine barrierefreie Begegnung mehr möglich ist – liegen. Sie finden sich in den folgenden Straßen (tlw. nur abschnittsweise):

● **Tabelle 21:** Gehwege an Straßen(abschnitten) unter 1,80m Breite

Einseitig	Beidseitig	
Friedrichstraße	Augustastrasse	Gartenstraße
Bahnhofstraße	Thünenstraße	Freiherr-vom-Stein-Straße
Hohfurstraße	Martin-Niemöller-Straße / Friedrichstraße	Paulinenstraße
Lösenbacher Straße	Bahnhofstraße	Hohfurstraße
Humboldtstraße	Humboldtstraße	Südstraße
Börsenstraße	Herderstraße	Jokuschstraße
Corneliusstraße	Weststraße	Albrechtstraße
Staberger Straße	Corneliusstraße	Mathildenstraße
Wehberger Straße	Schillerstraße	Winkhauser Straße
Gasstraße	Hochstraße	Heedfelder Straße
Hermannstraße	Staberger Straße	Gasstraße
Loherstraße	Kerksigstraße	Hasleystraße
Paulinenstraße		
Lessingstraße		

Auf einigen dieser Gehwege bestehen Einschränkungen in der Breite aufgrund des Gehwegparkens (siehe 6.5 ruhender Kfz-Verkehr).

- **Abbildung 23:** Gehwegparken in der Honseler Straße und glatte Wegeoberfläche bei Nässe



In Bezug auf die Querungssituation lässt sich feststellen, dass die vorhandenen Mittelinseln mit wenigen Ausnahmen das Regelmaß von 2,50 m nicht erreichen. Die Ausnahmen sind keine reinen Mittelinseln, sondern größere Dreiecksinseln in Kreuzungsbereichen. Lediglich in der Weststraße gibt es zwei aufeinanderfolgende Mittelinseln, die (über) 2,50 m breit sind. Das verringerte Maß von 2,00 m (nicht barrierefrei) wird vereinzelt auf Mittelinseln in der Sauerfelder Straße und in der Bahnhofstraße (an Knotenpunkten) erreicht. Sie sind Bestandteil von lichtsignalgesteuerten Querungen.

Die Ampeln an den Kreuzungen schalten vielerorts nur bei entsprechender Anforderung durch Zufußgehende eine Grünphase („Bettelampeln“). Die Wartezeiten sind zudem oft lang. Am Knotenpunkt Christuskirche ist die Abstimmung der Grünphasen für Fußgänger*innen extrem ungünstig durch mehrmals gebrochene Läufe. Außerdem fehlen an vielen Knotenpunkten Furten für den Fußverkehr über die einzelnen Zufahrten (z.B. Sauerfelder Straße / Freiherr-vom-Stein-Straße, Christuskirche / Knapper Straße).

Die Barrierefreiheit ist ebenfalls nur selten an Mittelinseln und an Ampeln vollständig vorhanden. Es mangelt an der Dimensionierung der Mittelinseln, taktilen Elementen und an Nullabsenkungen (z.B. Bahnhofstraße). Wobei die letzten beiden Punkte in den letzten Jahren kontinuierlich nachgebessert wurde.

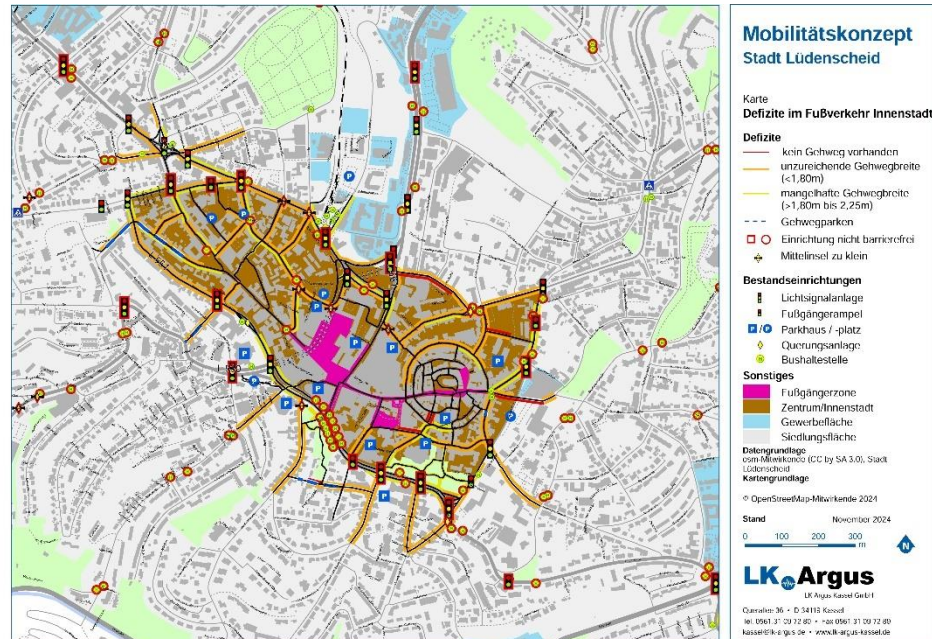
Im Bereich des ZOBs können fehlende Querungen ausgemacht werden. Zwar steht an dieser Stelle eine Unterführung zu Verfügung, aber diese ist vor allem

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

für ÖPNV-Nutzende unkomfortabel, unsicher (Gefühl) und zu umwegig, um die engbemessenen Umsteigebeziehungen auf der Gegenseite zu bekommen.

● **Karte 4:** Defizite Fußverkehr Innenstadt



siehe auch Kartenanhang

6.1.4 Hinweise aus der Online-Beteiligung

Bei der Kartenabfrage der Onlinebeteiligung war der Fußverkehr das Thema mit den dritthäufigsten Meldungen.

Die häufigsten Einträge (>5) richteten sich an fehlende Fußwegeverbindungen, die zwei Straßen oder Ziele auf direktem Weg verbinden (16x), gefolgt von Anmerkungen zu unattraktiven Ampelschaltungen (14x). Die Hinweise dazu reichen von langen Wartezeiten und kurzen Grünphasen bis zu konfliktträchtigen Querungen und der Anforderungserfordernis („Bettelampeln“).

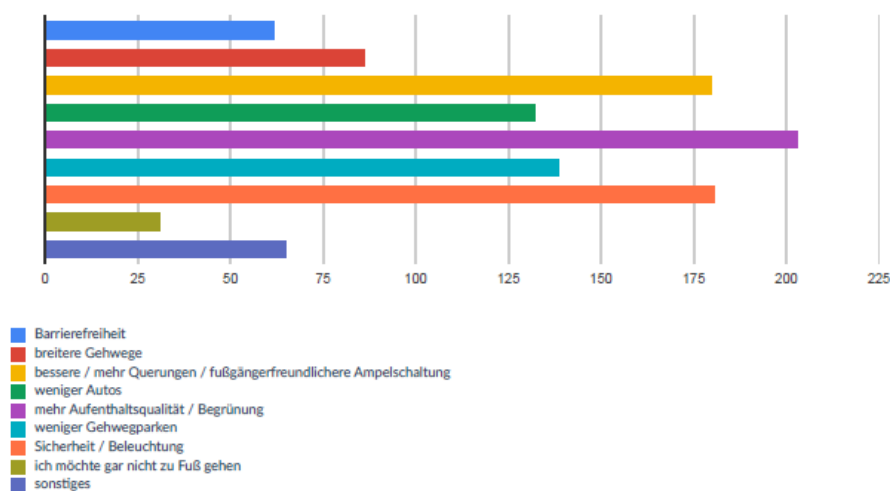
Des Weiteren werden Gefahrenstellen benannt (9x), die durch schlechte Sichtverhältnisse hervorgerufen sind oder durch fehlende Querungsanlagen (Vorortung im Bereich ZOB und Stadtgarten) und querenden Fußverkehr an dafür nicht vorgesehenen Stellen.

Mangelhafte Wegeverbindungen werden 6x angemahnt. Darunter verbergen sich schlecht beleuchtete Tunnel, zu schmale oder fehlende Gehwege.

Im Rahmen der Umfrage wurden weitere Eingaben zum Fußverkehr gemacht. Konkret wurde nach Verbesserungswünschen zur Steigerung des Zufußgehens gefragt. Die dort am häufigsten genannten Wünsche lassen weitere Problematiken im Fußverkehr in Lüdenscheid erkennen.

- **Abbildung 24:** Ergebnis der Online-Befragung zur Frage nach Verbesserungen im Fußverkehr

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
 Juni 2025



Gewünscht werden Verbesserungen in den Bereichen der Aufenthaltsqualität/ Begrünung, Sicherheit/Beleuchtung und Querungsanlagen/Ampelschaltungen. Mit etwas Abstand folgen Wünsche zur Verringerung des Gehwegparkens und der Autos allgemein.

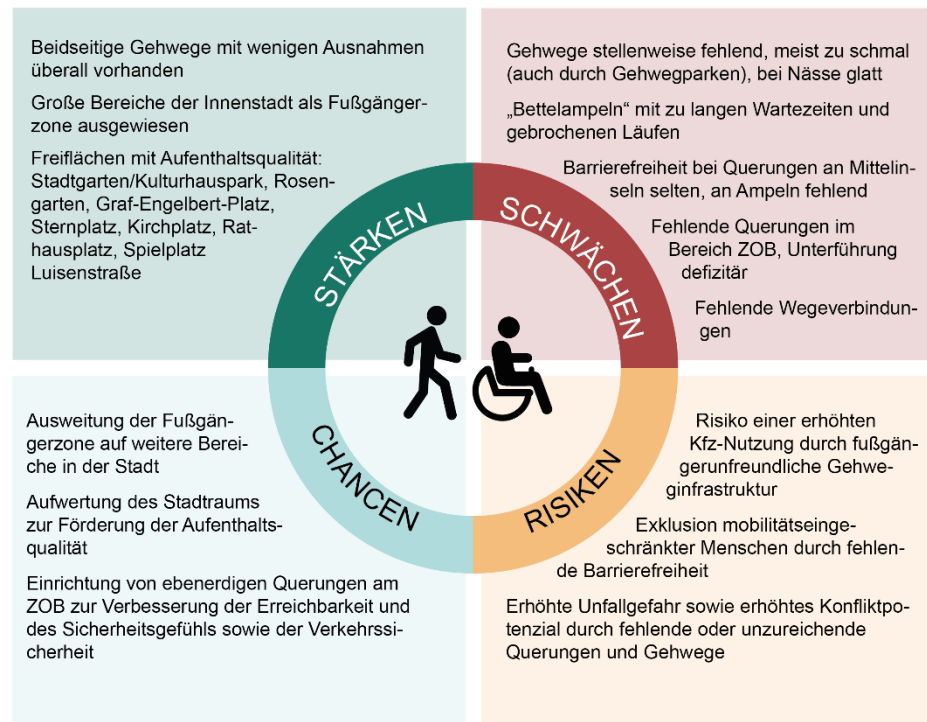
6.1.5 SWOT-Analyse Fußverkehr

Die wichtigsten Erkenntnisse der Analyse des Fußverkehrs sind zusammenfassend in der folgenden SWOT-Analyse dargestellt. Diese zeigen die Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Risiken dieser Verkehrsart in Lüdenscheid auf.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

● **Abbildung 25: SWOT-Analyse zum Fußverkehr**



6.2 Radverkehr

Radverkehr ist genauso wie Fußverkehr gesundheitsfördernd, platzsparend, klimaneutral und kostengünstig. Insbesondere kurze Distanzen bis zu 5 km lassen sich problemlos mit dem Fahrrad bewältigen und tragen zur selbstständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen bei. Durch das Pedelec lassen sich mittlerweile auch Höhenmeter und weite Distanzen einfach zurücklegen.

Der Radverkehr wird ausführlich im parallel erarbeiteten Radverkehrskonzept der Stadt Lüdenscheid behandelt. Daher werden im Mobilitätskonzept nur wesentliche Inhalte zusammenfassend dargestellt und die SWOT-Analyse als Kernergebnis der Analysen zum Radverkehr im Mobilitätskonzept aufbereitet.

6.2.1 Ergebnisse der Haushaltsbefragung

Laut Ergebnissen der repräsentativen Haushaltsbefragung besaßen am Stichtag nur 57 % der befragten Haushalte mindestens ein Fahrrad. Im bundesweiten Durchschnitt verfügen 79 % der Haushalte über mindestens ein Fahrrad¹²⁴.

¹²⁴ BMDV (Hrsg.), Fahrrad-Monitor 2023 – Kurzfassung, S. 17, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrradmonitor-kurzfassung.pdf?__blob=publicationFile, letzter Aufruf: 6.1.2025

Der Radverkehrsanteil an den alltäglichen Wegen der Lüdenscheider Bevölkerung beträgt nur 4 %. Mit 6 % ist der Anteil in den Randbereichen der Stadt am höchsten. Legt man den Fokus auf die Altersgruppen fahren die Personen ab 65 Jahren rund 5 % ihrer Wege mit dem Rad. In den Gruppen der 6 bis 17-jährigen und 30 bis 64-jährigen beträgt der Radverkehrsanteil 4 %.

Mit diesen Anteilen bewegen sich die Radverkehrswerte unter dem Schnitt vergleichbarer Städte (4,6% und deutlich unter dem Schnitt hügeliger Mittelzentren nach SrV 2018 (10%)), (siehe Abbildung 22).

Das Fahrrad wird am ehesten für private Erledigungen genutzt (7 %). Auf den Wegen zum Einkaufen oder zur Aus-/Bildung sind es lediglich 3 %.

Dabei beträgt die Wegelänge bei 6 % der Fahrten zwischen 1 bis <3 km. Bei jeweils 4% der Radfahrten betragen die Wegelängen zwischen 3 und 10 km.

Die Innenstadt ist für den Radverkehr am wenigsten attraktiv. Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird von 47 % mit schlecht oder sehr schlecht bewertet und insbesondere das Thema Radabstellanlagen wird negativ gesehen (46 % schlecht oder sehr schlecht).

Der geringe Radverkehrsanteil im Modal Split zeichnet sich dementsprechend auch bei der Nutzungsintensität ab. Fast täglich nutzen das Fahrrad nur 1% der befragten Personen. An 1 bis 3 Tagen in Woche sind es 3%.

Beim Radverkehr sind die häufigsten Gründe gegen das Fahrradfahren die fehlende Infrastruktur (30%), Sicherheit (16%) und Fahrradbesitz bzw. Fahrradzustand (14%). Die Topografie nimmt mit 7% der Stimmen eine eher kleinere Rolle ein.

6.2.2 Bestandssituation

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Lüdenscheid fanden Befahrungen eines vordefinierten Analysenetzes statt, welches sich an den vorhandenen Radnetzen und den Quellen und Ziele in der Stadt Lüdenscheid orientiert. Dieses Analysenetz wurde befahren und die radverkehrsrelevanten Daten erhoben. Dazu zählten u. a. die Art der Führungsform, die Breite von Radverkehrsanlagen oder die Oberflächen.

Außerdem werden Daten zu Hindernissen und Beschilderungen erfasst.

Führungsformen

Der Großteil der Radverkehrsführung erfolgt im Mischverkehr auf der Fahrbahn, sowohl bei Tempo 50 als auch bei Tempo 30. Darüber hinaus existiert eine Vielzahl weiterer Führungsformen.

Als Sonderform der Führung im Mischverkehr können die Mehrzweckstreifen auf der Altenaer Straße, Talstraße und Heedfelder Straße gesehen werden. Diese dürfen, müssen aber nicht, genutzt werden. Sie machen neben der Führung im Mischverkehr die der Länge nach zweithäufigste Führungsform aus.

Eine weitere Sonderform der fahrbahnseitigen Führung ist die Fahrradstraße, die in der Straße An der Mehr eingerichtet ist.

Ebenfalls auf der Fahrbahn, aber durch eine durchgezogene Markierung als eigene Anlage zu verstehen, sind die Radfahrstreifen auf der Heedfelder Straße und Herscheider Landstraße.

Die übrigen Führungsformen treten eher vereinzelt auf. Teilweise sind Bussonderfahrstreifen für den Radverkehr frei gegeben. Schutzstreifen und Piktogrammketten sind abschnittsweise auf der Parkstraße markiert. Die Führungen im Seitenraum gibt es als gemeinsame Geh-/ Radwege oder als freigegebene Gehwege. Die Fußgängerzone ist temporär für den Radverkehr freigegeben.

In den Randbereichen außerhalb der Kernstadt sind Wege mit wenig Kfz-Nutzung für den Radverkehr nutzbar.

Oberflächen

Als Oberflächen sind hauptsächlich asphaltierte und gepflasterte Wege vorzufinden. In den Außenbereichen und innerstädtischen Grünzonen sind auch wassergebundene Deckschichten oder Schotter im Einsatz.

Diese und weitere Daten wurden in Karten aufbereitet und anschließend mit den Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur abglichen. Auf diese Weise wurde die Defizitanalyse erstellt, welche die infrastrukturellen Probleme adressiert.

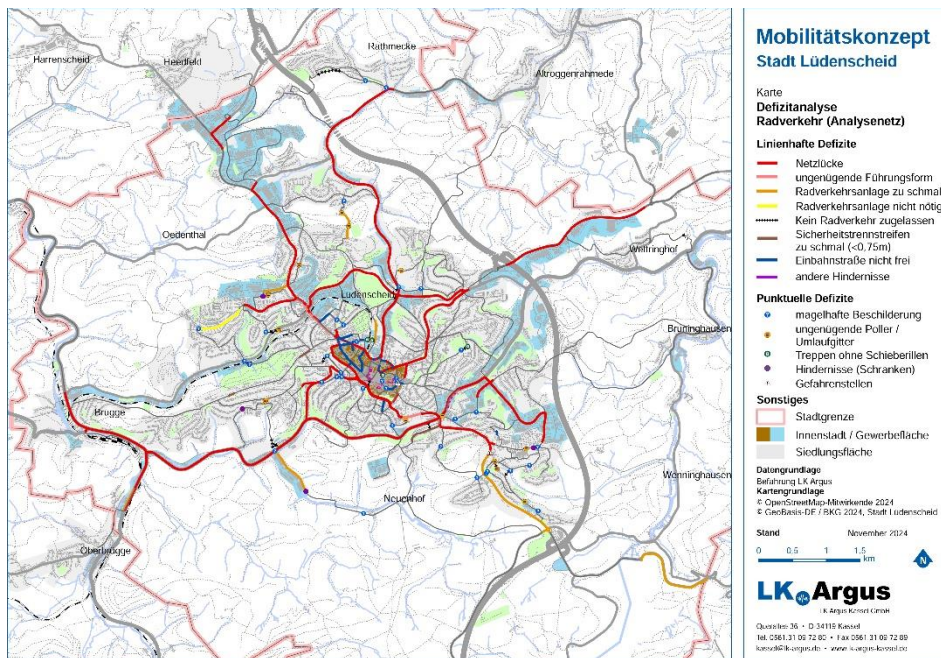
6.2.3 Defizitanalyse Radverkehr

Karte 5 zeigt die Defizitkarte des Radverkehrskonzeptes. Die übrigen Karten sind im Anhang zum Radverkehrskonzept zusammengefasst. Darüber hinaus wurden weitere Hinweise zu Defiziten aus der Bevölkerung eingearbeitet, welche in verschiedenen konzeptübergreifenden Beteiligungsformaten ergänzt werden konnten.

● **Karte 5:** Defizitanalyse Radverkehrskonzept Lüdenscheid

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025



siehe auch Kartenanhang

Netzlücken bezeichnen Straßenabschnitte ohne die notwendige Radverkehrsführung. In der Regel handelt es sich dabei um Straßen mit Führung des Radverkehrs im Mischverkehr und Tempo 50. Wenn Straßenabschnitte auftreten, die über Radverkehrsanlagen verfügen, die die Anforderungen an die Separation nicht erfüllen sind diese Anlagen als unzureichend kategorisiert. Sie sind eine Sonderform von Netzlücken.

Netzlücken und unzureichende Anlagen treten in Lüdenscheid häufig auf – vor allem auf den Bundes- und Landesstraßen sowie auf einigen städtischen Straßen (z. B. Kölner Straße Werdohler Straße, Nottebohmstraße etc.). Die oftmals vorhandenen Seitenstreifen an Bundes- und Landesstraßen (siehe 6.4.4) ersetzen keine Radverkehrsanlage und gelten daher ebenso als Netzlücke.

In anderen Fällen bestehen Radverkehrsführungen, die über das notwendige Maß hinausgehen. So ist in der Othlinghauser Straße ein Gehweg für den Radverkehr freigegeben, obwohl die Führung im Mischverkehr verträglich ist. Zusätzlich kommt hinzu, dass der Gehweg für eine Freigabe nicht geeignet ist, da er zu schmal ist.

Die Breitenanforderungen an die wenigen vorhandenen Radverkehrsanlagen werden selten erfüllt. Die Schutzstreifen in der Parkstraße sind i.d.R. ausreichend breit, aber die Sicherheitsabstände zum ruhenden Verkehr entsprechen nicht mehr den Anforderungen. In der Fahrradstraße An der Mehr gibt es ebenfalls keine Sicherheitstrennstreifen.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Gemeinsame Geh-/Radwege und freigegebene Gehwege haben in wenigen Fällen das Maß von 2,50m oder werden, wie im Fall der Bräuckenstraße, durch schlecht platzierte Straßenbeleuchtung eingeschränkt.

Von den Einbahnstraßen im Stadtgebiet sind nur sehr wenige für den Radverkehr freigegeben, was zu Umwegen für den Radverkehr führt. Weitere Einschränkungen in der Wegführung des Radverkehrs bestehen aufgrund von Schranken ohne Vorbeifahrsmöglichkeit oder Beschilderungen, die den Radverkehr untersagen (z. B. Zeichen 250  oder Zeichen 239 „Gehweg“). Weitere Beeinträchtigungen der Routenführung können aus Sackgassenbeschilderungen hervorgehen, wenn nicht angezeigt wird, dass eine Sackgasse tatsächlich durchlässig für den Radverkehr ist oder durch Treppen.

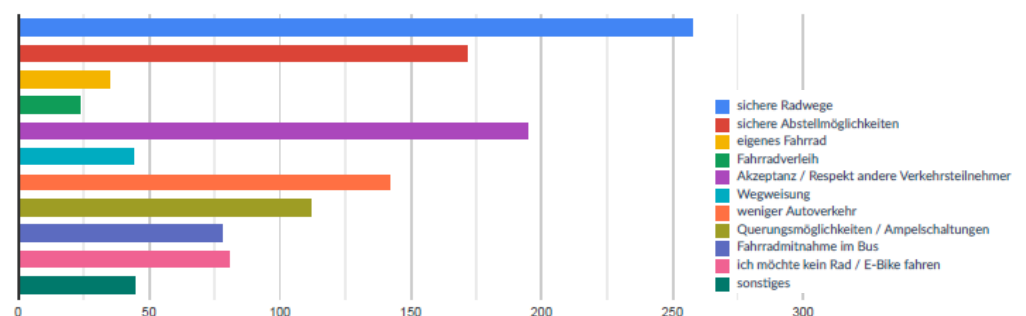
Unzureichend gesicherte Poller und Umlaufsperrren stellen mögliche Gefahrenquellen dar. Weitere Gefahrenstellen bestehen an Radwegeenden oder durch Sichtbehinderungen.

6.2.4 Hinweise aus der Online-Beteiligung

Rund 60 % der teilnehmenden Personen gaben an, mit dem Radverkehr in Lüdenscheid nicht zufrieden zu sein. Ca. 1/3 verzichtet ganz auf diese Mobilitätsform.

Für einen Großteil der Teilnehmenden sind sichere Radwege und die Akzeptanz des Radverkehrs bei anderen Verkehrsteilnehmenden wichtige Voraussetzungen, um den Radverkehr in Lüdenscheid zu verbessern. Außerdem werden sichere Abstellmöglichkeiten gefordert und der Wunsch nach weniger Kfz-Verkehr geäußert. Wie auch beim Fußverkehr wurden Ampelschaltungen und Querungen als verbesserungswürdig genannt.

- **Abbildung 26:** Auswertung der Online-Beteiligung auf die Frage nach notwendigen Verbesserungen im Radverkehr zur Steigerung der Nutzung



In der Kartenabfrage war der Radverkehr nach dem Busverkehr das Thema mit den häufigsten Einträgen. Die dort vermerkten Probleme decken sich mit den

Antworten zu gewünschten Verbesserung. Zur besseren Einordnung der Problemlage wurden die eingetragenen Kommentare kategorisiert.

Die Kategorien, die dahinter stehenden Probleme und die Anzahl der Nennungen (>5) sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025

● **Tabelle 22:** Kategorisierung der Meldungen zum Radverkehr

Kategorie	Inhalt der Meldungen zu dieser Kategorie	Anzahl Nennungen >5
fehlende Radverkehrsanlage	Fehlende Radverkehrsanlagen	68
Radverkehrsführung	Mängel in der bestehenden Führung (z.B: Gehweg frei unerwünscht, zu schmal etc.)	22
Radwegeanbindungen	allgemeine Aussagen zu fehlenden Verbindungen zwischen Lüdenscheid und Nachbarorten oder auch größere Distanzen in Lüdenscheid, i.d.R. fehlende Radverkehrsanlagen	18
Knotenpunkt	Probleme an Knotenpunkten (Fehlende Aufstellmöglichkeiten, Radführung zum Abbiegen ungünstig, auch Ampelschaltung)	13
Straßenzustand	Kaputte Straßen und Radweg	10
Radabstellplätze	Probleme mit Radabstellanlagen (Anzahl, Lage, Sicherheit etc.)	9
Einbahnstraße	Freigabe von Einbahnstraßen oder Probleme in Einbahnstraßen	8
Radroute	meist ein Routenvorschlag	7
ruhender Verkehr	Probleme mit parkenden Kfz (oft auf Seitenstreifen)	7
Freigabe Radverkehr	fehlende Freigaben im Radverkehr, (z. B. Fußgängerzone oder Gehwege)	6

Des Weiteren gab es Meldungen zu Hindernissen und Gefahrenstellen oder Grünpflege und Beschilderung (weniger als 6)

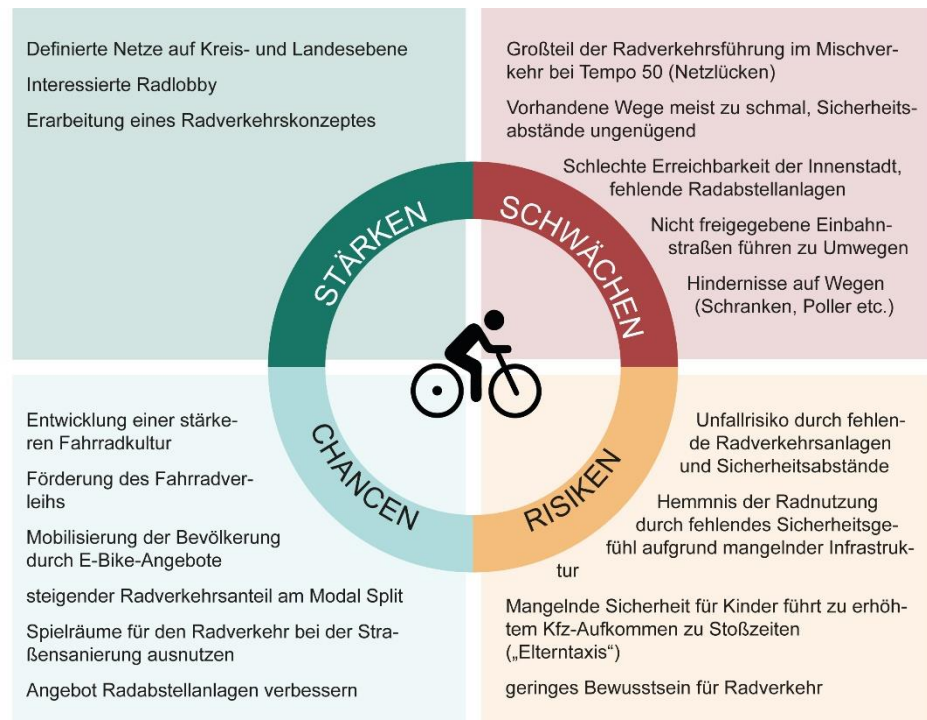
6.2.5 SWOT-Analyse Radverkehr

Für den Radverkehr in Lüdenscheid sind verschiedentlich Netze definiert worden, diesen fehlt es jedoch an der entsprechenden Infrastruktur und wenn sie vorhanden ist, ist sie meist unzureichend. Den interessierten Radfahrenden fehlt es oft an Akzeptanz im Straßenverkehr. Das große Risiko besteht darin, das Potential dieser nachhaltigen Verkehrsart durch mangelnde Förderung nicht auszuschöpfen. Zudem besteht ein Unfallrisiko durch fehlende Radverkehrsanlagen und Sicherheitsabstände.

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

● **Abbildung 27: SWOT-Analyse zum Radverkehr**



6.3 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr ermöglicht eine umweltfreundliche Mobilität und ist zudem das Rückgrat eines umweltverträglichen und sozial gerechten Verkehrssystems. Darüber hinaus trägt ein attraktiver und leistungsfähiger ÖV wesentlich zur Lebensqualität und Urbanität von Städten bei.

Öffentliche Verkehrsmittel stellen als Alternative zum motorisierten Individualverkehr ein großes Potenzial dar, weil damit längere Strecken zurückgelegt werden können. Um das Potenzial auszuschöpfen, muss der öffentliche Verkehr strategisch ausgebaut werden. Dabei sind die sich wandelnden gesellschaftlichen und technologischen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Der öffentliche Verkehr soll als wichtiger Teil der intermodalen bzw. multimodalen Wegekette gesehen werden.

6.3.1 Ergebnisse der Haushaltsbefragung

In Lüdenscheid werden entsprechend der Haushaltsbefragung 2024 rund 10 % der zurückgelegten Wege mit dem Öffentlichen Verkehr bewältigt. Der Anteil des ÖV liegt in vergleichbaren Städten ähnlicher Topografie im Durchschnitt bei 12,6%.¹²⁵ Wobei die Stadt Hagen mit 19% den Schnitt stark anhebt. Dennoch

verbleibt Lüdenscheid unter dem Schnitt. Gegenüber den korrelierten Ergebnissen von Mittelzentren und hügeligen Gebieten (SrV 2018) ist Lüdenscheids Modal Split etwas höher.

Der ÖV wird vorrangig für das Zurücklegen von Wegen von oder zur Aus-/Bildungsstelle genutzt (42 %). Bei den übrigen Wegezwecken liegt der ÖV-Anteil bei 6 bis 8 %. Auf Wegen zur Arbeit sind es nur 4 % und beim Bringen und Holen spielt der ÖPNV gar keine Rolle.

Dies spiegelt sich auch in der Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen wider. Der Anteil des ÖV ist mit 34 % bei den 6- bis 17-Jährigen am größten. Bei den Erwachsenen ist der ÖV-Anteil bis 29 Jahren bei 12 % und ab 65 Jahren bei 9 % in der Altersklasse der 30 bis <65-jährigen spielt der ÖPNV nur eine untergeordnete Rolle mit einem Anteil von 4%.

Der ÖPNV-Dauerkartenbesitz ab 6 Jahren beträgt 16%, wovon der Hauptanteil auf das Deutschlandticket entfällt (10,3%).

Bei der Auswertung des Quell-/Zielverkehrs – also Wege mit Quelle oder Ziel außerhalb des Stadtgebiets – ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs sehr niedrig (4%). Bei der Bahn spielt der Quell-/Zielverkehr eine noch geringere Rolle. Hier wird ein Anteil von nur 2 % erreicht.

Im Zusatzfragebogen zur Haushaltsbefragung zeigt sich, dass die befragten Personen den ÖPNV unter der Woche in etwa ähnlich oft bzw. selten nutzen wie an den Wochenenden. Fast täglich fahren in der Woche rund 7% mit dem Bus und am Wochenenden 5%.

Über 80% fahren nie oder seltener als an 1-3 Tagen im Monat Bus bzw. Bahn. Nur 17 % nutzen den ÖPNV an mindestens einem Tag pro Woche. An den Wochenenden fahren 87% nie oder seltener als einmal im Monat mit Bus oder Bahn.

Die geringe Nutzung geht nach den Ergebnissen der HHB zurück auf die fehlende Flexibilität (21%), ungünstige ÖV-Verbindungen (20%) und auf Kostengründe (13%)

7 % der Nennungen betreffen darüber hinaus den Zeitaufwand als Grund gegen eine Nutzung von Bus und Bahn.

6.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der öffentliche Personennahverkehr in Lüdenscheid wird fast ausschließlich von der Märkischen Verkehrsgesellschaft (MVG) betrieben, Aufgabenträger ist der Märkische Kreis. Sie verfügt insgesamt über 148 Busse, von denen bislang keiner elektrisch betrieben wird. Die Elektrifizierung der Flotte ist jedoch in Planung. Hierzu ging im Frühjahr 2024 ein Fördermittelbescheid in Höhe von 5,1 Mio. € zur Anschaffung von Elektrobussen ein.

Die Nutzerzahlen im ÖPNV des Märkischen Kreises lagen 2020 noch bei 34,4 Millionen Fahrgästen/Jahr. Während der Pandemie sanken die Zahlen auf 27,6 Mio. und konnte im Jahr 2023 mit 29,4 Mio. F/a noch nicht wieder an die Ergebnisse vor der Pandemie heranreichen. Das Neun-Euro-Ticket verlieh den Fahrgastzahlen im Jahr 2022 einen Zwischenschub und es wurden 31,1 Mio. Fahrgäste/Jahr erreicht. Mit diesen Zahlen kann der Nahverkehr im Märkischen Kreis nur finanziell defizitär betrieben werden.¹²⁶

Buslinien

Die MVG deckt den größten Teil des Stadtgebietes mit insgesamt 30 Linien ab, die sich in Stadt- und Schulbuslinien sowie Nacht- und Schnellbuslinien aufteilen. Der saisonale „NahTourBus“ zwischen Lüdenscheid, Herscheid und Meinerzhagen wurde Anfang 2024 eingestellt. Die Westfalenbus GmbH betreibt die Buslinie 134 in Lüdenscheid.

Bürgerbusse, Anrufsammeltaxis (AST) oder Anruflinienfahrten (ALF) gibt es mit Ausnahme auf der Linie 58, die am Samstagnachmittag und Sonntag als ALF nach Kierspe fährt, nicht.

● **Tabelle 23:** Buslinien in Lüdenscheid nach Art und Taktung

Buslinie	Anzahl	Art	Taktung
S1, S2	2	Schnellbus	Regelmäßig
37, 40-44, 46-48, 53, 54, 58, 61, 87	14	Stadt- und Regionalbuslinien	Regelmäßig
49, 52, 55-57, 88*, 89*, 237, 243, 245, 246, 254	12	Schulbuslinien, nur an Schultagen zu Schulzeiten	Unregelmäßig
N7	1	Regionale Nachtbuslinie	Regelmäßig, nur nachts
WB 134	1	Regionalbuslinie	Regelmäßig
Gesamt	30		

* Schulbus in Schalksmühle, mit 1 bis 2 Haltestellen in Lüdenscheid

Die Schnellbusse und die Stadt- und Regionalbuslinien 46, 58 und 87 fahren in einem Stundentakt. Die Linie 41 in einem Viertelstundentakt und alle weiteren Stadt- und Regionalbuslinien sowie die Linie WB 134 in einem Halbstundentakt.

Die Hauptbetriebszeiten der Stadtbuslinien montags bis freitags liegen in der Zeit von 4:30/5:00 bis 23:00 Uhr und ab 18:00 Uhr mit halbiertem Takt. An

¹²⁶ Thomas Machatzke, Fass ohne Boden: So teuer wird die Umrüstung auf E-Busse für die MVG, Zeitungsartikel auf Come on vom 9. Juli 2024, <https://www.come-on.de/luedenscheid/fass-ohne-boden-teuerumruestung-busse-mvg-luedenscheid-oePNV-mk-93176386.html>, letzter Zugriff: 01.11.24

Samstagen gibt es ähnliche Betriebszeiten, jedoch wird ab 13 Uhr der Takt reduziert. An Sonn- und Feiertagen wird nur der reduzierte Takt bei Betriebszeiten zwischen 8:00 und 23:00 Uhr gefahren.

Die Regionalbuslinien übernehmen auch die kleinteilige Erschließung innerhalb Lüdenscheids. Zusätzlich wird das städtische ÖPNV-Angebot durch die Schnellbuslinien S1 und S2 ergänzt.

Die Schnellbuslinien S1 und S2 verbinden Lüdenscheid im Stundentakt mit den Städten Iserlohn und Plettenberg. Die S1 fährt von Montag bis Freitag zwischen 6:45 und 19:38, am Samstag und Sonntag verkehrt die Linie gar nicht. Die Betriebszeiten der S2 liegen zwischen 5:35 und 22:27 von Montag bis Freitag, am Samstag und Sonntag von 10:01 bis 20:54.

Bushaltestellen

Insgesamt liegen 296 Haltestellen im Stadtgebiet von Lüdenscheid, bestehend aus einer oder mehreren Haltestellenkanten (je nach Richtung).

Laut Datenlage der Stadt sind von den rund 561 Haltekanten im Stadtgebiet etwa 124 barrierefrei ausgebaut. Der Ausbau weiterer Haltestellen erfolgt kontinuierlich. Darüber hinaus verfügen 151 der insgesamt 296 Haltestellen bereits über einen Witterungsschutz, wobei ein Großteil nur einseitig vorhanden ist.

6.3.3 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Stadt Lüdenscheid verfügt über den Haltepunkt Lüdenscheid und den Bahnhof Brügge. Nach Beseitigung der Hochwasserschäden wird der innenstadtnahen Haltepunkt Lüdenscheid seit April 2024 wieder angefahren und ermöglicht die direkte Anbindung an die Innenstadt. Der Bahnhof Brügge fungiert als Trennungsbahnhof, an dem die Züge vom Lüdenscheider Haltepunkt ihre jeweilige Fahrtrichtung wechseln, ohne dass ein Umstieg notwendig wird.

Somit ist die Stadt Lüdenscheid an das regionale Bahnnetz angebunden. Es fahren regelmäßig die Volmetalbahn (RB 52) zwischen Lüdenscheid und Dortmund über Hagen im Ein-Stunden-Takt. Ab Dortmund und Hagen besteht Anschluss an das nationale und internationale Bahnnetz. Die Strecke ist größtenteils eingleisig. Des Weiteren besteht mit der Oberbergischen Bahn (RB 25) eine Anbindung nach Köln Hauptbahnhof. Die Linientaktung beträgt im Regelfall ebenfalls 60 Minuten.

Die Regionalbahnlinie RB 52 (Dortmund – Lüdenscheid) verkehrt ab Lüdenscheid von Montag bis Donnerstag in der Zeit von 5:00 Uhr bis 23:00 Uhr und freitags von 5:00 bis 1:30 am Folgetag. Am Samstag erfolgt der Betrieb von 6:00 bis 1:30 am Folgetag und sonn- und feiertags von 8:00 Uhr bis 23:00 Uhr.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Die Betriebszeiten der RB 25 (Köln – Lüdenscheid) sind von montags bis freitags 5:30 bis 22:30, samstags von 7:30 bis 22:30 und sonntags 8:30 bis 18:30 ab Lüdenscheid.

● **Tabelle 24:** Angebot SPNV¹²⁷

Linie	Verlauf	Takt (Mo-Fr/Sa/So)
RB 52	Dortmund – Dortmund Signal-Iduna-Park – Herdecke – Hagen Hbf – HA-Oberhagen – HA Rummenohl – Schalksmühle – Lüdenscheid Brügge – Lüdenscheid	T60/T60/T60
RB 25	Köln – Rösrath – Overath – Engelskirchen – Gummersbach – Meinerzhagen – Kierspe – Lüdenscheid Brügge – Lüdenscheid	T60/T60/T60

Der Bahnhofpunkt Lüdenscheid und der Bahnhof Brügge sind wichtige Umsteigepunkte zwischen Bus und Bahn. Es sind Verknüpfungen zu den Stadtbussen und Regionalbuslinien vorhanden.

Die Streckeninfrastruktur im Stadtgebiet Lüdenscheid ist eingleisig. Die Strecken nach Köln und Hagen sind ebenfalls größtenteils eingleisig. Perspektivisch ist eine Taktverdichtung und Fahrzeitverkürzung durch die Schaffung von Begegnungsstellen sowie die Elektrifizierung der RB25 geplant.

Die Bahnsteige in Lüdenscheid und Brügge sind barrierefrei ausgebaut (taktiles Leitsystem auf dem Bahnsteig) und ein stufenloser Zugang ist möglich. Fahrpläne, Infoflächen, Sitzgelegenheiten, Radabstellanlagen sowie Abfallbehälter sind vorhanden. Die Radabstellanlagen am Bahnhof Brügge sind nicht überdacht und 80m vom Gleiszugang entfernt¹²⁸.

6.3.4 Anbindung

Innerstädtisch

Die innerstädtische Anbindung durch die Stadt- und Regionalbusse entspricht für alle Stadtbezirke den Anforderungen der Nahverkehrsplan des Märkischen Kreises. In den meisten Stadtbezirken bestehen Verbindungen im 30 Min. Takt oder besser. Je dichter die Haltestelle an der Innenstadt liegt, je mehr verdichtet sich der Takt. So fahren auf den Haupteinfallsstraßen in der Hauptverkehrszeit mehr als sechs Busse pro Stunde pro Richtung, zum Beispiel auf der Hochstraße, der Werdohler Straße bis Kluser Platz oder der Heedfelder Straße ab

¹²⁷ vgl. eurobahn GmbH & Co. KG (o. J.): RB 73: Der Lipperländer. <https://www.eurobahn.de/linieninformationen/rb-73/> [Zugriff am 21.06.2023]

¹²⁸ Seit Anfang 2025 stehen sowohl am Bahnhof Brügge als auch am Bahnhof Lüdenscheid zusätzlich verschließbare Radboxen bereit.

Kreishaus. Dabei treffen sich fast alle Linien am ZOB-Sauerfeld. Die äußeren Stadtbereiche wie Rathmecke, Brüninghausen und Wettringhof, aber auch Brügge und Piepersloh weisen Taktungen von mindestens alle 30 Minuten auf.

Eine Nachtbuslinie ermöglicht den Busverkehr in der Zeit nach 0 Uhr. Es finden 2 Fahrten im Abstand von 2 Stunden in Richtung Plettenberg statt. Dabei werden auch innerstädtische Haltestellen bedient. In die Gegenrichtung gibt es eine Fahrt.

An weitere Kommunen

Die Anbindung in die Nachbarkommunen und nächstgelegenen Städte, die insbesondere für den Pendelverkehr von hoher Relevanz sind, erfolgt über Busverbindungen der Stadtbusse in die Nachbarkommunen oder über die Regionalbusse und -bahnen. Viele der Gemeinden sind in einem Ein-Stunden-Takt angebunden. Nach Plettenberg und Werdohl besteht durch die Überlagerung von Buslinien eine höhere Taktung (ca. alle 30 min.). Außerdem verkehrt nach Herscheid im Schnitt alle 30 Min. ein Bus. Die Anbindung nach Meinerzhagen ist im Tagesverlauf nur alle 2 Stunden gegeben, morgens stündlich.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

- **Tabelle 25:** ÖV-Anbindung von Lüdenscheid ZOB über die Stadtgrenzen hinaus, nur Taktverkehr (=ohne Schulbusse)

Gemeinde	Linie(n)	Fahrten pro h	Dauer	hohe Relevanz für		
				Einpender*innen	Auspender*innen	Schüler*innen
Kierspe	Bus 58 RB 25	1 0,5-1	27 min 26 min	X		
Werdohl	Bus 61 S2	1-2 1	39 min 21 min	X		
Herscheid	Bus 54 N7	2 0,5	22 min 24 min	X	X	
Plettenberg	S2	1	51 min			
	Bus 54 N7	2 0,5	48 min 45 min	X	X	
Altena	Bus 37 S1	2 1	37 min 26 min	X	X	X
Schalksmühle	Bus 87	1	47 min	X	X	X
Halver (ZOB)	Bus WB134	1-2	36 min	X	X	X
Halver Ostendorf	Bus 47	2	33 min			X
Meinerzhagen	RB 25	0,5-1	25 min	X		
Nachrodt	S1	1	44 min			
	Bus 37	2	48 min			
Iserlohn	S1	1	59 min			
	Bus 37	2	61 min	X		
Hagen	RB 52	1	44 min	X	X	

Weitere Anbindungen über die Stadtgrenze werden durch Schulbusse zu typischen nachfragestarken Zeiten nach Halver, Altena und Schalksmühle angeboten. Vereinzelt gibt es Schulbusfahrten nach Hagen und Herscheid.

Der Nachtbus bindet Herscheid und Plettenberg mit 2 Fahrten in 2 Stunden (von Lüdenscheid) in der Zeit von 0 bis 2 Uhr an.

Es ist zu beachten, dass die genannten Linien tagsüber zwischen 4:30 bis 5:00 Uhr ihren Betrieb aufnehmen (die Schnellbusse später) und die angegebene Dauer zwischen den zentralen Haltestellen gilt. Personen im Schichtbetrieb oder mit Arbeitsstätten abseits wichtiger Haltestellen stehen mitunter wesentlich schlechtere oder keine ÖPNV-Verbindungen zur Verfügung.

6.3.5 Erschließungsqualität

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Für das Mittelzentrum Lüdenscheid ergeben sich Erschließungsradien der Haltestellen für den ÖPNV von 300-500 Metern und für den SPNV von 400-800 Metern¹²⁹. Die bedeutendsten Haltestellen sind der ZOB in der Sauerfelder Straße und die Bahnhöfe Lüdenscheid und Brügge. Außerdem sind die Haltestellen Christuskirche, Bräucken, Kreishaus, Worth und Höh/ Abzw. Krankenhaus wichtig.¹³⁰

Die Verteilung der Haltestellen im Straßennetz Lüdenscheids ermöglicht die Abdeckung fast sämtlicher Siedlungsgebiete in Lüdenscheid. In einem Radius von 300m Luftlinienentfernung zur Haltestelle können rund 94 % der Siedlungsfläche abdeckt werden. Lücken in der Abdeckung im Radius von 300m bestehen in:

- Eggenscheid
- Rathmecke
- Dönne und südlich Golsberger Straße
- Hulsberger Kopf
- Grebbecke (Süd)
- Wehberg West und Nordost
- Wibschla und Aßmannstraße
- nordwestliche Randbereiche von Brügge
- Piepersloh Nordwest und Südost
- An den Husareneichen
- ein Gebiet zwischen Philippstraße und Heckengang im Hasley

Da sich der Radius des Einzugsbereichs der Haltestelle mit steigendem Abstand zum Zentrum auf bis zu 500m erhöhen kann, sind die Bereiche in Brügge und die Straßen An den Husareneichen dennoch innerhalb des Erschließungsradius. Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Wegeverbindungen aufgrund der Topografie zum Teil nicht in direkter Linie bestehen und daher die tatsächlichen Laufentfernungen andere sein können.

¹²⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Ausgabe 2010

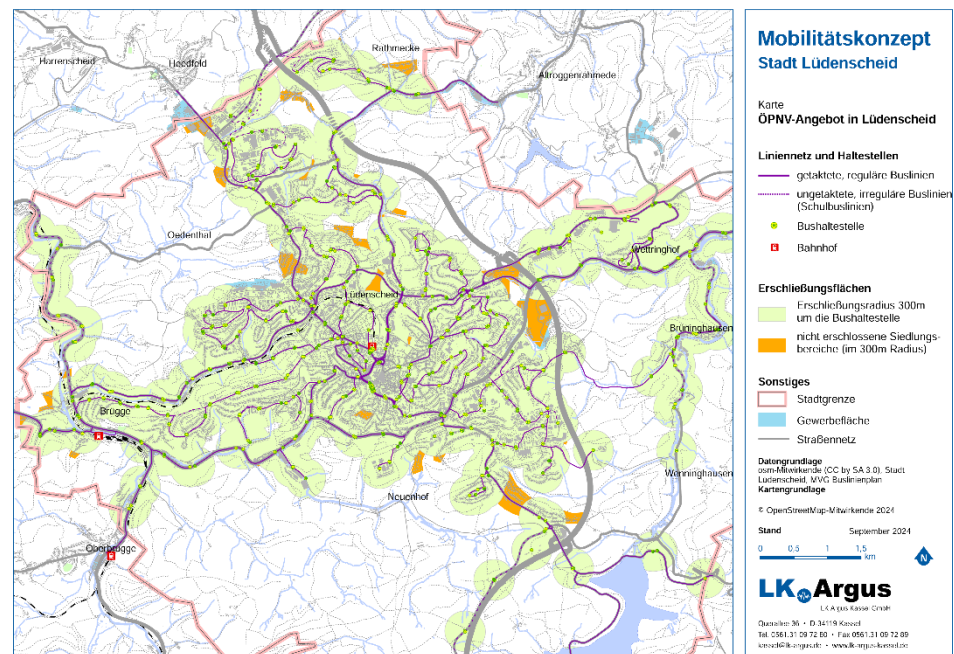
¹³⁰ plan:mobil, Nahverkehrsplan Märkischen Kreis 2017 bis 2022, Kassel, August 2016

Stadt Lüdenscheld
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

So bestehen nach Aussagen der Stadt Lüdenscheid im Rahmen der Nahverkehrsplanung Erschließungsdefizite in den Bereichen

- NVZ Bromberger Straße
- Quartier Hasley
- Sport- und Freizeitzentrum Nattenberg
- Naherholungsgebietes im Bereich Verse-Talsperre
- **Karte 6:** ÖPNV - Linienverläufe und Erschließung



siehe auch Kartenanhang

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurde auch die Erreichbarkeit von Haltestellen (Bus oder Bahn) abgefragt. Insgesamt 97 % der Haushalte im Gemeindegebiet gaben eine Einschätzung zu ihrer Fußwegedauer zur nächstgelegenen Bushaltestelle ab. Diese beträgt durchschnittlich 4,7 Minuten¹³¹. 75 % der Haushalte, die ihre nächstgelegene Bushaltestelle zu Fuß erreichen können, erreichen diese innerhalb von weniger als 5 Minuten, 18 % der Wege nehmen 5 bis 10 Minuten in Anspruch. Einen länger dauernden Weg zur Bushaltestelle (> 10 Minuten) geben 3 % der antwortenden Haushalte an.

Insgesamt 56 % der Haushalte geben eine Einschätzung zu ihrer Fußwegedauer zum nächstgelegenen Bahnhof ab. Die durchschnittliche Wegedauer

¹³¹ Berücksichtigt wurden nur Angaben bis 30 Minuten Fußwegedauer zur nächsten Bushaltestelle.

beträgt dabei 18,9 Minuten¹³². 23 % der Haushalte, die einen Bahnhof innerhalb einer halben Stunde zu Fuß erreichen können, geben eine Wegedauer von 15 bis 30 Minuten an. Der Anteil der Wege unter 5 Minuten beträgt 2 %, zwischen 5 und 15 Minuten 18 %. 9 % aller Haushalte gaben an, mehr als 30 Minuten zu Fuß zum nächsten Bahnhof zu benötigen.

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025

6.3.6 Defizitanalyse öffentlicher Verkehr

Potenzielle Störfaktoren für die Busverbindungen sind schmale Straßen, parkende Kfz, die ebenfalls Fahrbahnen temporär verschmälern, sowie überlastete Straßen zu Stoßzeiten. Insbesondere der letzte Punkt ist im Hinblick auf die aktuellen Straßensperrungen in Lüdenscheid problematisch. Der Verkehrsfluss wird im Kapitel zum fließenden Kfz-Verkehr analysiert (s. Kapitel 6.4).

Ein Beispiel für eine zu schmale Fahrbahn ist auf dem Hauptkorridor der Werdohler Straße zwischen der Kluser Straße und der Bergstraße, da durch das Parken am Fahrbahnrand ein Entgegenkommen von Linienbussen und Pkw gleichzeitig unmöglich ist.

Die aktuelle einseitige Sperrung des Rathaustunnels und die damit verbundene Umleitung führt dazu, dass viele Linien nur auf einer Richtung den Bahnhof Lüdenscheid und damit die Verknüpfung an den SPNV anfahren. Die zentrale Umsteigestation befindet sich am ZOB-Sauerfeld und nicht am städtischen Bahnhof. Daher besteht nicht aus allen Stadtteilen eine direkte Linienverbindung zum Bahnhof, was dazu führt, dass nur ein vergleichsweise geringer Teil der Lüdenscheider Bevölkerung an die Bahn angebunden ist.¹³³

Nachteilig wirkt sich das Bedienungsangebot auf die Bereiche aus, die außerhalb der kompakten Stadtstruktur liegen (Brüninghausen, Wettringhof, Rathmecke), da diese Stadtteile aufgrund der zum Teil geringeren Taktung der Busse schlechter an den ÖPNV angebunden sind. Aber auch innerhalb des Stadtgebietes bestehen aufgrund der besonderen topografischen Bedingungen Mängel. Dabei sind der dicht besiedelte Stadtteil Hasley und die Sport- und Freizeiteinrichtungen am Nattenberg aus Sicht der Stadt Lüdenscheid unzureichend erschlossen¹³⁴.

Des Weiteren ist die Verbindung zwischen den außenliegenden Stadtteilen aufgrund fehlender oder nur unregelmäßiger (Schul-)Busverbindungen mangelhaft. Beispielsweise gibt es keine Querverbindungen zwischen Wettringhof und Rathmecke und von Brüninghausen nach Wettringhof verkehrt nur eine

¹³² Berücksichtigt wurden nur Angaben bis 30 Minuten Fußwegedauer zur nächsten Bahnhaltestelle.

¹³³ Märkischer Kreis (2016): Nahverkehrsplan 2017 - 2022, S.226

¹³⁴ Ebd.

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

Schulbuslinie. Andererseits ist die Nachfrage aufgrund der geringen Bevölkerungszahlen eher gering.

Die ÖPNV-Anbindung außerhalb der Hauptverkehrszeiten ist dennoch verbesserungswürdig, da sie wochentags ab 18:00 Uhr nur noch im halbierten Takt gefahren wird und dadurch auf vielen Relationen nur noch eine stündliche Verbindung besteht. Auch die Verkehrszeiten am Wochenende bedürfen Verbesserungen. An Samstagen besteht schon ein reduzierter Takt ab 13 Uhr und an Sonntagen fährt auf vielen Linien der erste Bus erst ab 8:00 Uhr.

Außerdem sollen die größeren Siedlungsgebiete und Zentren ohne schienengebundenen ÖPNV im Landkreis nach Nahverkehrsplan¹³⁵ mit Schnellbussen verbunden werden. Dabei sollen die Verbindungen Lüdenscheid über Werdohl bis Neuenrade, Lüdenscheid über Herscheid nach Plattenberg und Lüdenscheid über Halver nach Radevormwald mit einem Schnellbus angebunden werden.

Aktuell ist Lüdenscheid über den Westfalenbus 134 mit Radevormwald verbunden. Allerdings fehlt eine Schnellbusverbindung. Auch die Verbindung von Lüdenscheid nach Plettenberg über Herscheid ist momentan nur mit der Regionalbuslinie 54 möglich. Der NVP sieht hierfür auch einen Schnellbus vor. In der Relation von Lüdenscheid über Werdohl nach Neuenrade gibt nur eine Schnellbusanbindung bis Werdohl, eine direkte Schnellbusverbindung nach Neuenrade fehlt.

Weiterhin ist nach Definition des Nahverkehrsplans eine Achse und eine Nebenverbindung in Nachbargemeinden nicht ausreichend bedient. Dabei handelt es sich um die Achse Lüdenscheid Brügge über Schalksmühle bis Hagen, welche eine halbstündliche Busverbindung bedürfte. Aktuell wird die Achse nur mit einzelnen Fahrten und der stündlich verkehrenden Bahn abgedeckt. Bei der mangelhaften Nebenverbindung geht es um die Strecke Lüdenscheid über Wiblingwerde bis Hagen. Hier sollten stündliche Busverbindungen angeboten werden, jedoch werden nur einzelne Fahrten auf der Teilstrecke zwischen Lüdenscheid und Wiblingwerde von der Linie 49 angeboten.

Zuletzt bestehen Defizite bei der Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte. Beispielsweise ist die Verknüpfung von ÖPNV und Rad erschwert, da die Radabstellanlagen am Bahnhof Brügge weit von der Bahnplattform entfernt ist und nicht über eine Überdachung verfügt. Aber auch am Haltepunkt Lüdenscheid gibt es nicht genügend Sitzmöglichkeiten, ebenso wurde ein Mangel an Sitzmöglichkeiten und adäquaten Schutz gegen Regen und Sonne an der weitläufigen Haltestelle Christus-Kirche bei einer Bürgerveranstaltung genannt.

Auch die Haltestellen aus dem NWL-weiten Konzept zur Errichtung von Mobilstationen schneiden bei der Ausstattung eher schlecht ab. Die acht Haltestellen¹³⁶ und Bahnhöfe wurden aufgrund ihrer zentralen und wichtigen Lage und Funktion ausgewählt. Alle bis auf die Haltestelle Lüdenscheid Worth weisen eine mittlere oder hohe fehlende Ausstattung auf¹³⁷. Mit der Nachbesserung wurde in Teilen bereits begonnen und am Haltepunkt Lüdenscheid¹³⁸ eine B+R-Anlage nachgerüstet.¹³⁹

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

6.3.7 Hinweise aus der Online-Beteiligung

Bei der Kartenabfrage der Onlinebeteiligung wurde das Themenfeld Bus am häufigsten benannt (62 % der Meldungen). Der Hauptgrund dafür ist, dass 493 Meldungen eingegangen sind, welche für nahezu jede Bushaltestelle einzeln die Einrichtung von elektronischen Abfahrtstafeln und Buswartehäuschen forderte. Rechnet man diese Meldungen heraus, ist der Busverkehr nach dem Radverkehr das zweitmeist angesprochene Feld (15 % der Nennungen).

Die meisten Meldungen (abseits der Wartehäuschen und digitalen Anzeigen) betreffen die Anbindung durch den Busverkehr und fordern neue Haltestellen. Angesprochen wurde auch die Erschließung von Orten im Umland Lüdenscheids, wie Neuenhof, Halverscheid oder Gasmert. Der Wunsch nach einer höheren Taktung wurde auch oft geäußert.

In der Umfrage wird die Zielerreichbarkeit von den Befragten im Busverkehr hauptsächlich als schlecht (30 %) oder sehr schlecht (18 %) angesehen, 37 % gaben an, den Bus nicht zu nutzen. Mit der Bahn kommen 16 % der befragten schlecht und 40 % sehr schlecht an ihr Ziel. Nur 6 % kommen gut oder sehr gut ans Ziel, 37 % nutzen die Bahn gar nicht.

Beim Verkehrsmittel, bei dem die meisten Probleme gesehen werden, kamen Bus und Bahn zusammengerechnet mit 32 % auf Platz zwei (je 16 %). Ähnlich wie bei der Kartenabfrage wurde die Anbindung ins Umland Lüdenscheids bemängelt, ebenso wie die Ausdünnung des Busverkehrs allgemein. Bei der Bahn waren es die Ausfälle und Unzuverlässigkeit des Verkehrsmittels, sowie die damit einhergehende fehlende Anbindung in nähergelegene große Städte. Für den Bus wurde sich außerdem gewünscht, dass die Taktung vor 06:00 und nach 22:00 Uhr sowie am Wochenende erhöht werden soll.

¹³⁶ Anzahl im Zuge der Bearbeitung reduziert

¹³⁷ Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) (2022) NWL-WEITES KONZEPT ZUR ERRICHTUNG VON MOBILSTATIONEN - Anlage 2: Zuordnung der Standorte zu Priorisierungsstufen S.88f

¹³⁸ Seit Anfang 2025 auch am Bahnhof Brügge

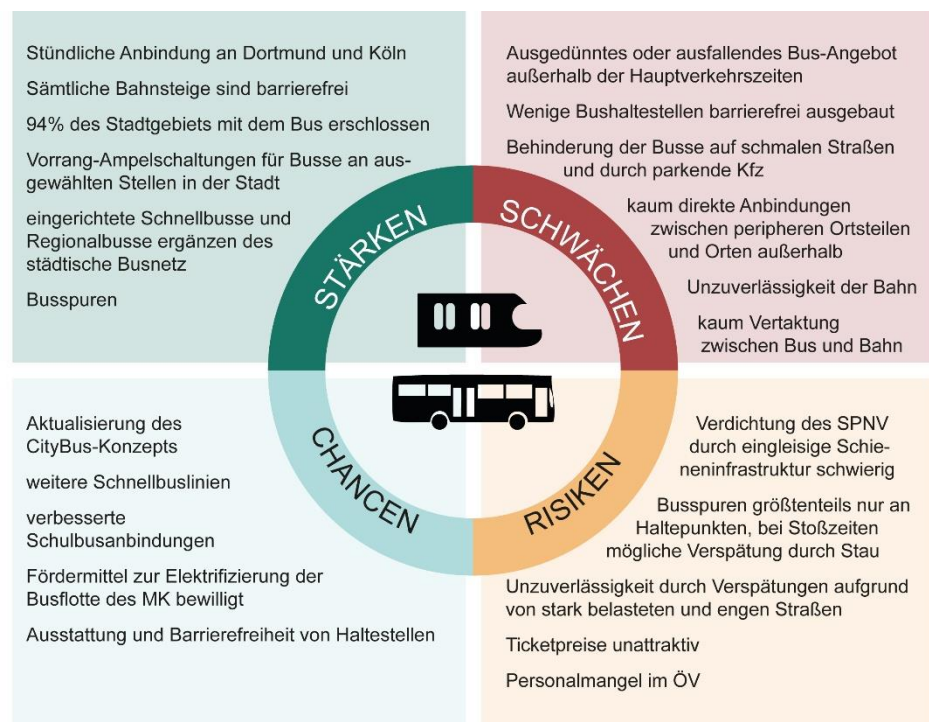
¹³⁹ Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) (2022) NWL-WEITES KONZEPT ZUR ERRICHTUNG VON MOBILSTATIONEN - Anlage 3.19: Standort-Steckbriefe - Märkischer Kreis

6.3.8 SWOT-Analyse

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 aber auch adäquate Umgangsmöglichkeiten mit überlasteten Straßen mit zu geringer Fahrbahnbreite umzugehen. Als Beispiel dafür dient die Kreuzung Knapper Straße/ Parkstraße, bei dem der Busverkehr bei der Rechtskurve in die Fahrbahn der Rechtsabbieger ausscheren muss, um in der Parkstraße wieder auf die Busspur zu gelangen, beziehungsweise falls der Busverkehr von der rechten Busspur links in die Lessingstraße einbiegen möchte. Dafür wurde hier eine Lichtsignalanlagen-Vorrangschaltung für Busse eingerichtet, welche die Überführung der anderen Fahrstreifen problemlos ermöglicht. Solche Bevorrechtigungen finden sich über die ganze Stadt verteilt, konzentrieren sich jedoch vor allem in der Innenstadt.

● **Abbildung 28:** SWOT-Analyse zum Öffentlichen Verkehr



6.4 Fließender Kfz-Verkehr

Das Verkehrsmittel mit den wohl gravierendsten Auswirkungen auf eine Stadt ist das Kfz. Kein anderes Verkehrsmittel ist in den deutschen Städten und auf dem Land so präsent wie das Kfz. Es ist nach wie vor das am meisten genutzte Verkehrsmittel in Deutschland. Diese Erkenntnis lässt sich auch in Lüdenscheid

in der Haushaltsbefragung wiederfinden. So hat der Pkw einen Anteil von 65 % am alltäglichen Verkehrsaufkommen (Fahrer*in + Mitfahrer*in).

Obgleich für viele Menschen das eigene Auto zu einer individuellen Mobilität und zu einer gefühlten Freiheit dazugehört, können die Umweltauswirkungen des Kfz-Verkehrs insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels nicht ignoriert werden. Neben den Auswirkungen, die der Kfz-Verkehr auf die Umwelt und die Gesundheit jedes einzelnen durch Luft- und Lärmemissionen hat (siehe 6.9), sind auch viele Unfälle auf den Kfz-Verkehr zurückzuführen (siehe 6.8).

Um Lüdenscheid als Lebens- und Arbeitsstandort auch in Zukunft attraktiv zu gestalten und die Herausforderung des Klimawandels und des demografischen Wandels zu berücksichtigen, müssen die Defizite im Bereich des Kfz-Verkehrs festgestellt und gemindert werden und eine umweltverträgliche Abwicklung gewährleistet werden.

6.4.1 Ergebnisse der Haushaltsbefragung

Im Durchschnitt besitzen die Haushalte in Lüdenscheid 1,6 Pkw. 93 % der Bevölkerung ab 18 Jahren mit Führerscheinbesitz (88 %) verfügen täglich oder bei Bedarf über einen Pkw.

Mit 52 % ist das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel der Lüdenscheider Bevölkerung der Pkw als Fahrer*in, weitere 13 % der Wege werden im Pkw als Mitfahrer*in zurückgelegt. Dabei variiert die Verkehrsmittelwahl je nach Erhebungsteilraum. Im Zentrum liegt der Anteil an Pkw-Wege bei 43 % (8 % Mitfahrer*in) wohingegen im Innenstadtring und den Außenbezirken die Nutzung auf 55 bzw. 59 % ansteigt (17 %/14 % Mitfahrer*in).

Nach Wegezwecken dominieren die Wege zur Arbeit mit 74 % Pkw-Anteil und Wege zum Bringen und Holen mit 80 % Pkw-Anteil. Hinzu kommen jeweils 6 % Mitfahrer*in. Auch bei den anderen Wegezwecken, ausgenommen Ausbildung/Bildung und Freizeitweg, ist Pkw als Fahrer*in das am meisten genutzte Verkehrsmittel.

Bei der Pkw-Nutzung besteht zu dem Durchschnitt der Vergleichsstädte kaum eine Differenz. Allerdings schwankt der Wert zwischen den Vergleichsstädten auch von 58% bis 71%. Das Mittel aus Mittelstädten in hügeliger Topografie liegt laut SrV 2018 bei 56% MIV-Anteil (siehe Abbildung 22).

Während bei Wegelängen bis 1 km der Pkw als Fahrer*in nicht so häufig genutzt wird (16 %), wird er bei Wegelängen zwischen 1 und 3 km bereits für 38 % der Wege genutzt. Mit steigenden Wegelängen steigt der Anteil von Pkw als Fahrer*in kontinuierlich bis auf 80 % an (für Wegelängen ab 10 km).

Die Frage nach den Gründen für eine häufige Pkw-Nutzung wird vielfältig beantwortet und angeführt vom Grund des Transportbedarfs mit 28% der Nennungen. Weitere Gründe für die Lüdenscheider Bevölkerung sind die Entfernungen

(17%), Fahrten zum Arbeits-/Ausbildungsort (16%), die Flexibilität und das Bringen/Holen von Personen (10%).

6.4.2 Straßennetz

Die Stadt Lüdenscheid ist über die Bundesautobahn A 45, die von der A 2 bei Dortmund über Hagen und Gießen bis zur A 3 bei Aschaffenburg führt, an das nationale und internationale Fernverkehrsnetz angebunden. Sie verläuft in Nord-Süd-Richtung östlich der Kernstadt. Durch die aktuell bestehende Sperrung der A 45 zwischen der AS Lüdenscheid-Nord und AS Lüdenscheid Mitte ist diese wichtige Verkehrsader gestört.

Des Weiteren verläuft die B 229 in Ost-West-Richtung durch das Lüdenscheider Stadtgebiet. Die Straße verläuft zu großen Teilen anbaufrei durch die Stadt. Am Westrand durchquert die B 54 das Stadtgebiet. Wesentlich integrierter sind die verschiedenen Landesstraßen, die zum Teil bis in den Stadtkern hineinführen und nordwestlich der Altstadt einen Ring bilden (L 530 - Altenaer Straße, L 561 - Weststraße, Lessingstraße und Bahnhofstraße). Die Landesstraßen stellen die regionale Einbindung ins Verkehrsnetz her und übernehmen auch innerstädtische Erschließungsfunktionen.

Insgesamt verlaufen neun Landesstraßen auf Lüdenscheider Gebiet:

- L 530 – Nord-Süd
- L 532 – Ost-West
- L 561 – Nord-Süd
- L 655 – Ost-West
- L 691 – Ost-West
- L 692 – Nordost-Südwest
- L 694 – Nord-Süd
- L 696 – Nord-Süd
- L 879 – Verbindung L 694 und L 561

Kreisstraßen sind in Lüdenscheid nicht vorhanden.

Die klassifizierten Straßen weisen unterschiedliche Ausbauzustände auf. Während die meisten Straßen 2 oder mehrstreifig sind (siehe Kapitel 6.4.4), fällt die L 532 Oedenthaler Straße dadurch auf, dass sie sehr schmal (<4,50m) ist.

Neben dem klassifizierten Straßennetz sind in Lüdenscheid weitere nicht klassifizierte Stadtstraßen zur Erschließung der Stadtteile und Feinerschließung innerhalb der Stadtteile vorhanden. Jedoch besteht kein aktuelles definiertes Vorbehaltsnetz, auf dem gezielt eine Verkehrsbündelung erfolgt.

Die Definition eines solchen Vorbehaltsnetzes erfolgt im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes.

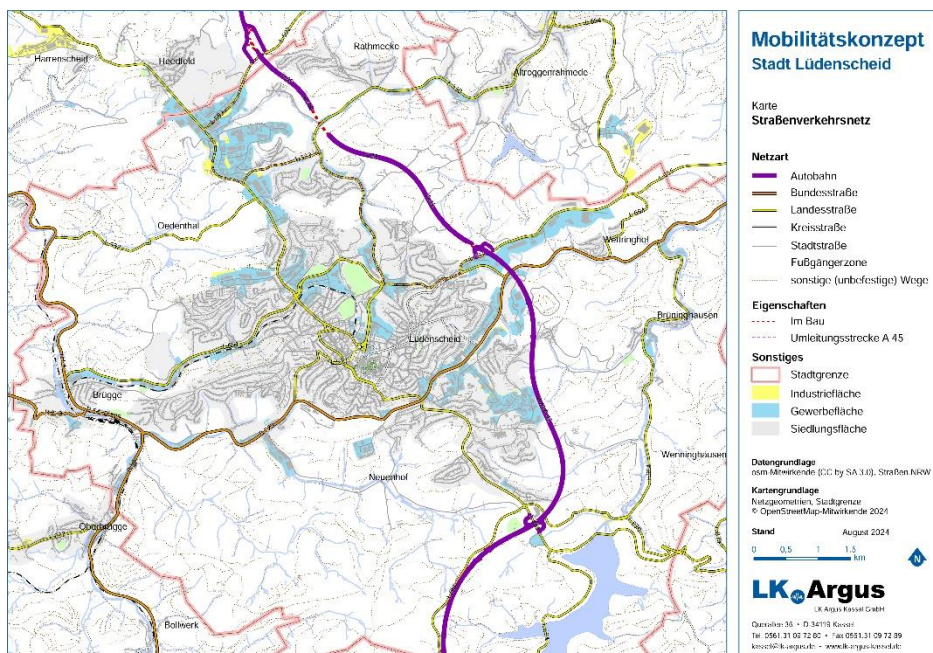
Innenstadterschließung

Die Erschließung der Innenstadt erfolgt von Süden über die Sauerfelder Straße, Freiherr-vom-Stein-Straße, Turmstraße und Jokuschstraße. Von Osten kommend ist die Einfahrt über die Loher Straße und die Ausfahrt über die Hochstraße möglich. Ferner besteht die Möglichkeit über die Werdohler Straße in die Innenstadt einzufahren. Im Norden sind die Altenaer Straße, Kerksigstraße und die Humboldtstraße (nur ausfahrend) für die Erschließung der Innenstadt relevant. Durch die Einbahnstraßenanordnung ist außerdem die Gasstraße für den auswärts gerichteten Verkehr von Bedeutung.

Von Westen erfolgt die Erschließung im Wesentlichen über die Friedrichstraße (ausfahrend) und Knapper Straße. Durch den Rathaustunnel ist i.d.R. ein schneller Wechsel von der Südseite zur Nordseite der Innenstadt möglich (aktuell jedoch eingeschränkt nur von Süd nach Nord).

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**
Juni 2025

● Karte 7: Straßennetz



siehe auch Kartenanhang

6.4.3 Straßensperrungen

Aktuell beeinflussen Straßensperrungen in Lüdenscheid das Verkehrsgeschehen. Durch Umleitungen und temporäre Regelungen sind die Verkehrsorganisation, Verkehrsmengen und Verkehrsverteilungen gegenüber der Normalsituation verändert.

Im Folgenden werden die verschiedenen Einflüsse auf das Verkehrsgeschehen dargestellt und deren Einfluss beschrieben. Dieser Einfluss ist bei den folgenden Analysen zum fließenden Verkehr zu beachten.

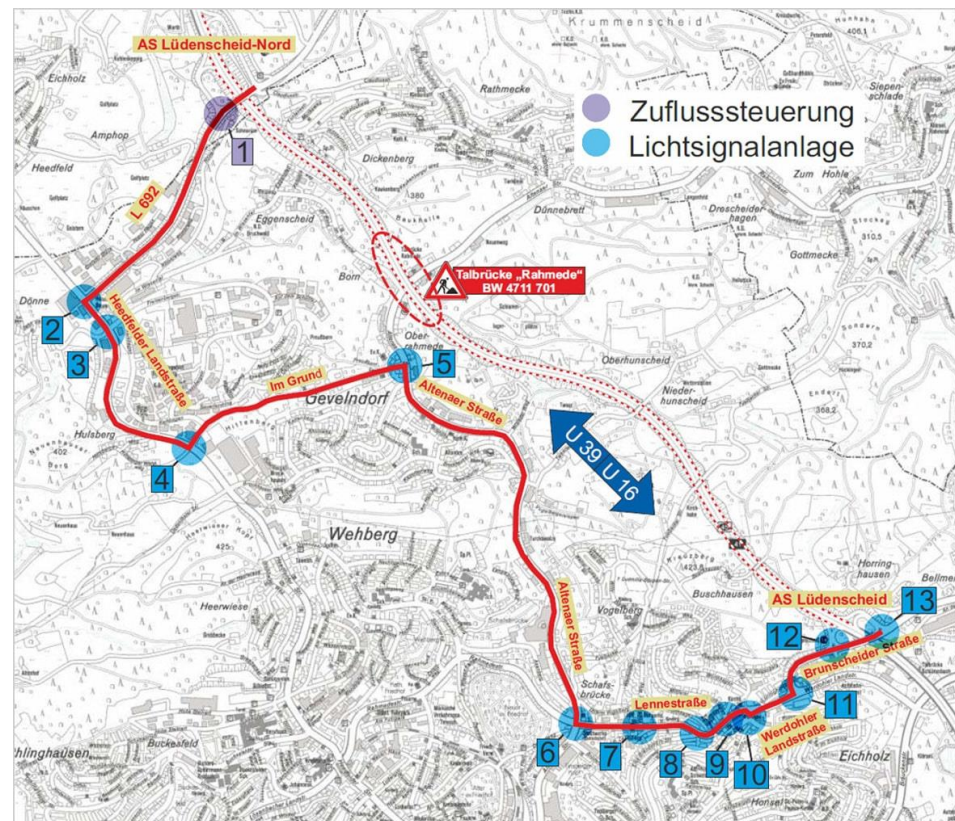
Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Sperrung A 45

Die Autobahnspernung wurde Anfang Dezember 2021 aufgrund der Sperrung der Rahmedetalbrücke notwendig. Die offizielle Strecke der Bedarfsumleitung verläuft zwischen Lüdenscheid Nord und Lüdenscheid Mitte. Sie führt über die Landesstraßen L 561, L 691, L 692, L 530, L 532 durch die Stadt.

● **Abbildung 29:** Bedarfsumleitung zur Autobahnspernung A 45 bei Lüdenscheid¹⁴⁰



Die Straßeninfrastruktur ist für die damit verbundenen Verkehrsmengen nicht ausgelegt, so dass es regelmäßig zu Staubildungen und Schleichverkehren kommt. Davon betroffen sind nicht nur Durchgangsverkehre, sondern auch Quell-Ziel-Verkehre und Binnenvkehre.

Nach Einrichtung der Umleitung kam es zu erheblichen Belastungen, vor allem mit überregionalem Durchgangs-Schwerlastverkehr, sowohl auf der offiziellen Umleitung als auch auf anderen Straßen in Lüdenscheid. Daraufhin wurden im Juni 2023 Lkw-Durchfahrtsverbote und eine großräumige Umfahrungsstrecke über das Autobahnnetz eingerichtet. Die Durchfahrtsverbote gelten für die

¹⁴⁰ Straßen.NRW, <https://www.strassen.nrw.de/de/luedenscheid-verkehr-infolge-a45-sperrung.html>, letzter Zugriff 25.10.24

Umleitungsstrecke sowie auf der B 54 in Brügge, der B229 (aus Richtung Westen faktisch, aus Richtung Osten nicht beschildert) und weiteren Straßen.

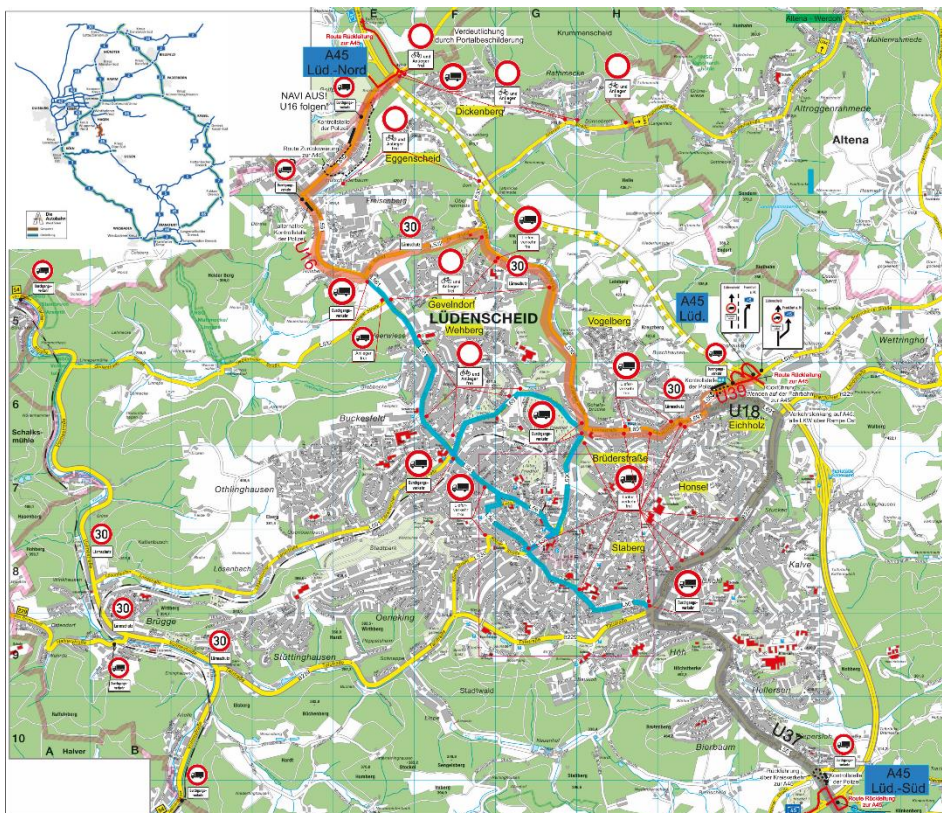
Die großräumige Umfahrungsstrecke für den Nord-Süd-Fernverkehr ist über die Autobahnkreuze Olpe-Süd und Westhofen über die A1/ A3/ A4 via Köln oder über die A44/A7 via Kassel eingerichtet.

Schwerlastverkehr, der seinen Be- und/oder Entladeort in Lüdenscheid hat oder dessen Erstbelade- und ein weiterer Entladeort nicht weiter als 75km Luftlinie voneinander entfernt liegen, dürfen die Straßen weiterhin befahren. Darüber hinaus gibt es Ausnahmegenehmigungen für Quell- und Zielverkehre aus Nachbarkommunen.

Neben der Einrichtung von Durchfahrtsverboten wurden auch Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Lärminderung angeordnet oder Straßen für Anlieger und Radverkehr beschränkt (in Gevelndorf, Wehberg und Eggenscheid).

Die Beschränkungen sind nur temporär für die Zeit der Autobahnspernung angeordnet. Mit Freigabe der A 45 sollen die Beschilderungen zurückgenommen werden. Ggf. bleiben die Anordnungen von Anliegerstraßen bestehen.

- **Abbildung 30:** Beschilderungsplan der temporären Beschilderungen im Zuge der Sperrung der A 45

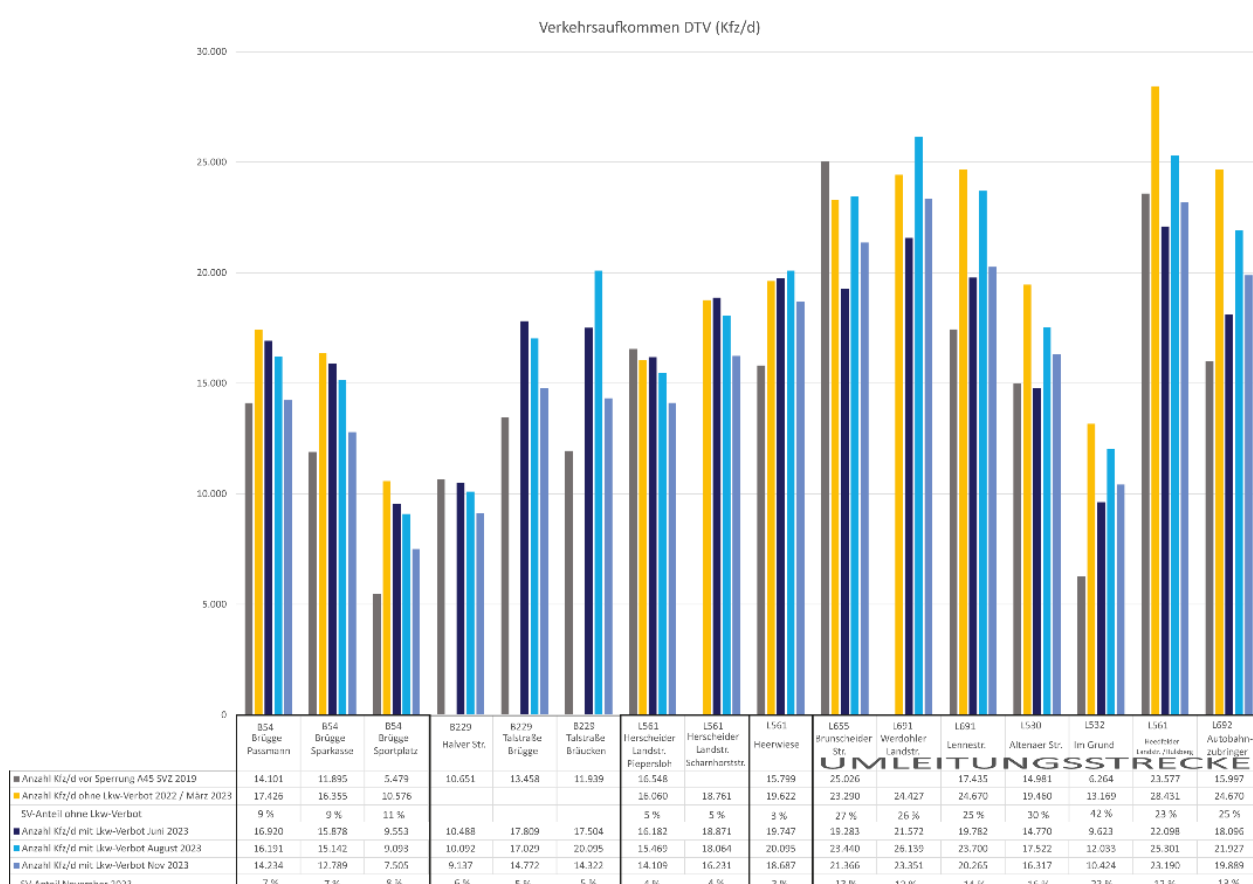


Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Verkehrszählungen vor Einführung der Durchfahrtsverbote und zu verschiedenen Zeitpunkten nach Einführung der Durchfahrtsverbote zeigen, dass die Verbote eine Wirkung entfalten.

- **Abbildung 31:** Entwicklung der Kfz-Verkehrsbelastungen auf ausgewählten Straßen Lüdenscheids zu verschiedenen Zeitpunkten und Verkehrsorganisationsformen



Zunächst zeigt sich, dass es durch die Sperrung der Autobahn mit wenigen Ausnahmen zu Steigerungen der Verkehrsmengen innerhalb Lüdenscheids kam. Auf der Straße Im Grund und dem Abschnitt B 54 am Sportplatz Brügge haben sich die Verkehrsmengen sogar verdoppelt. Auf weiteren Abschnitten nahm der Verkehr um rund 20 % bis 50 % zu.

Zu einer leichten Verkehrsabnahme der Verkehrsmengen kam es hingegen auf der Brunscheider Landstraße kurz vor der Wiederauffahrt auf die A 45 (Lüdenscheid Mitte). Es steht zu vermuten, dass einige Verkehre über die L 691 zur B 229 gefahren sind, da die Abschnitte unmittelbar vor der Brunscheider Straße noch Verkehrsanstiege verzeichneten.

Mit Einrichtung der Durchfahrtsverbote im Juni 2023 sanken die Verkehrsbelastungen kurz darauf vor allem auf der offiziellen Umleitungsstrecke wieder, blieben aber teilweise noch über dem Niveau von vor der Sperrung der A 45 (z. B. Im Grund und Lennestraße). Auf der L 561 stellten sich gegenüber der Sperrung ohne Durchfahrtsverbote kaum nennenswerte Veränderungen ein.

Das Niveau von vor der Sperrung der A 45 stellte sich zu diesem Zeitpunkt nur auf der L 561 Heedfelder Landstraße und Piepersloh sowie auf der Altenaer Straße ein.

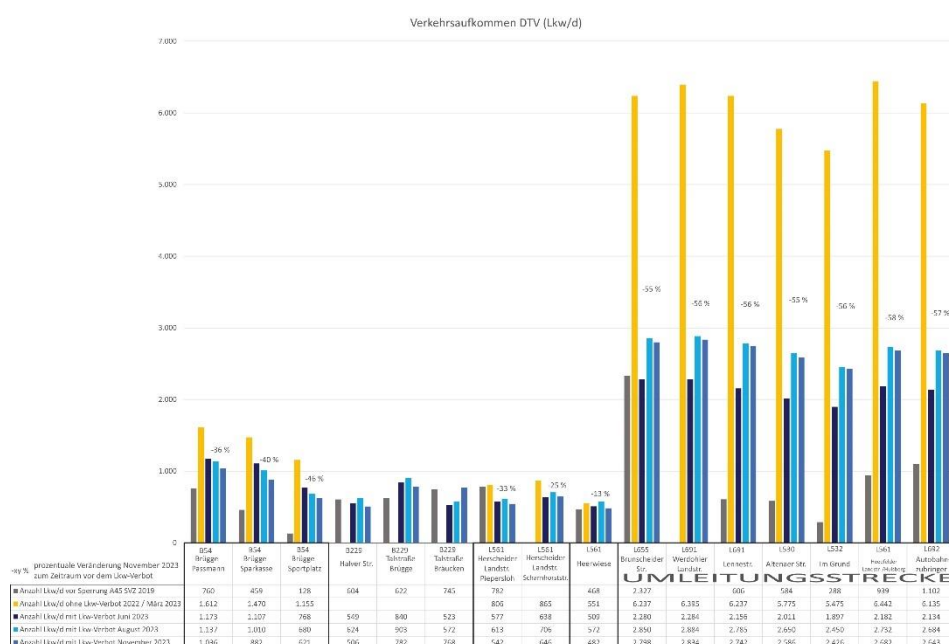
Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Im August 2023 kam es gegenüber Juni 2023 (beide Zeiträume mit Sperrung und Verboten) auf den Strecken der offiziellen Umleitung zu Verkehrsanstiegen. Die übrigen Straßen hielten das Verkehrsniveau weitestgehend.

Im November 2023 fanden letztmalig Zählungen statt. Diese Zählungen zeigten gegenüber den Verkehrsbelastungen im August eine Abnahme der Verkehrsmengen auf allen Straßen. In Bezug auf den Zeitraum mit Sperrung der Autobahn ohne Durchfahrtsverbote lässt sich ebenfalls eindeutig feststellen, dass die Verkehrsmengen auf allen untersuchten Straßen abgenommen haben. Das Durchfahrtsverbot hat also eine Wirkung entfaltet. Dennoch konnte das Niveau von vor der Autobahnspernung nur in der Heedfelder Landstraße (Freisenberg), der Brunscheider Straße und der Herscheider Landstraße (Piepersloh) erreicht werden.

- **Abbildung 32:** Entwicklung der Schwerverkehrsbelastungen auf ausgewählten Straßen Lüdenscheids zu verschiedenen Zeitpunkten und Verkehrsorganisationsformen



Ebenso hat der Schwerverkehrsanteil auf allen Strecken gegenüber dem Zeitraum mit Sperrung der Autobahn und ohne Durchfahrtsverbote abgenommen, am deutlichsten auf den Umleitungsstrecken.

Was bleibt sind die über die üblichen Maße beanspruchten und beschädigten Straßen mit großem Erhaltungsrückstand. Diese sollen nach der für das Jahr 2026 angestrebten Öffnung der Autobahn nach und nach Instand gesetzt werden. Hierin liegen Chancen für die Stadt Lüdenscheid zur zukünftigen Gestaltung des Straßenraums.

Sperrung Rathaustunnel

Neben der Sperrung der A 45 ist das Lüdenscheider Verkehrsnetz von der Sperrung des Rathaustunnels beeinflusst. Zunächst begannen erste Sanierungsarbeiten im laufenden Zweirichtungsbetrieb, ehe am 28. August 2018 eine Tunnelröhre komplett gesperrt wurde und der Verkehr seither nur in Fahrtrichtung Nordosten durch den Tunnel fahren kann. Die Sperrung hat auch weitreichende Folgen für den ÖPNV, der nicht mehr über die üblichen Routen abgewickelt werden kann.

Um die Verkehre durch die Sperrung des Tunnels besser zu steuern, wurden Anpassungen an der Verkehrsführung im Lüdenscheider Straßennetz vorgenommen. Die Weststraße wurde als Einbahnstraße mit einem Bussonderfahrstreifen in Fahrtrichtung Süden eingerichtet. Sie kann jedoch noch bis zur Augustastraße in Richtung Norden befahren werden. Außerdem wirkt sich diese Anordnung auf die Ausfahrten der Lösenbacher Straße und Jahnstraße aus. Am Knotenpunkt mit der Weststraße kann nur noch geradeaus oder nach Süden abgebogen werden.

Das Teilstück der Parkstraße zwischen Knapper Straße und Weststraße wurde ebenfalls als Einbahnstraße eingerichtet. Es ist nur noch die Fahrt in Richtung Westen möglich.

Die Weiterfahrt über die Weststraße nach Norden ist nur noch bis zur Augustastraße möglich.

Aus der Gasstraße kommend kann nicht mehr geradeaus in den Tunnel gefahren werden, ebenso kann die Altenaer Straße nicht mehr geradeaus in Richtung Tunnel befahren werden.

Die Anpassungen führen zur Beeinträchtigung von üblichen Wegebeziehungen und verursachen Verkehrsverlagerungen im Straßennetz von Lüdenscheid. Um von der Gasstraße oder Altenaer Straße auf die andere Seite der Stadt zu kommen, muss die Innenstadt umfahren werden. Dies kann über die Bahnhofstraße und Weststraße im Nordwesten geschehen oder über die Humboldtstraße und Werdohlerstraße durch den Oberstadttunnel zur Sauerfelder Straße. Dieselbe Verbindung bietet sich für Verkehre aus dem Westen bzw. Südwesten der Stadt an. Verkehre, die üblicherweise über die Parkstraße und Weststraße zum Rathaustunnel gefahren sind, könnten ihre Route nun über die Winkhauser Straße und Bahnhofstraße wählen.

Die Sperrung des Rathaustunnels beeinträchtigt ebenso den Busverkehr, welcher Umwege und veränderte Routen in Kauf nehmen muss.

Die Fertigstellung des Rathaustunnels und damit die vollständige Wiedereröffnung für den Verkehr ist für Ende 2026 geplant.

6.4.4 Verkehrsorganisation

Stadt Lüdenscheid Mobilitätskonzept – Teil A - Analyse

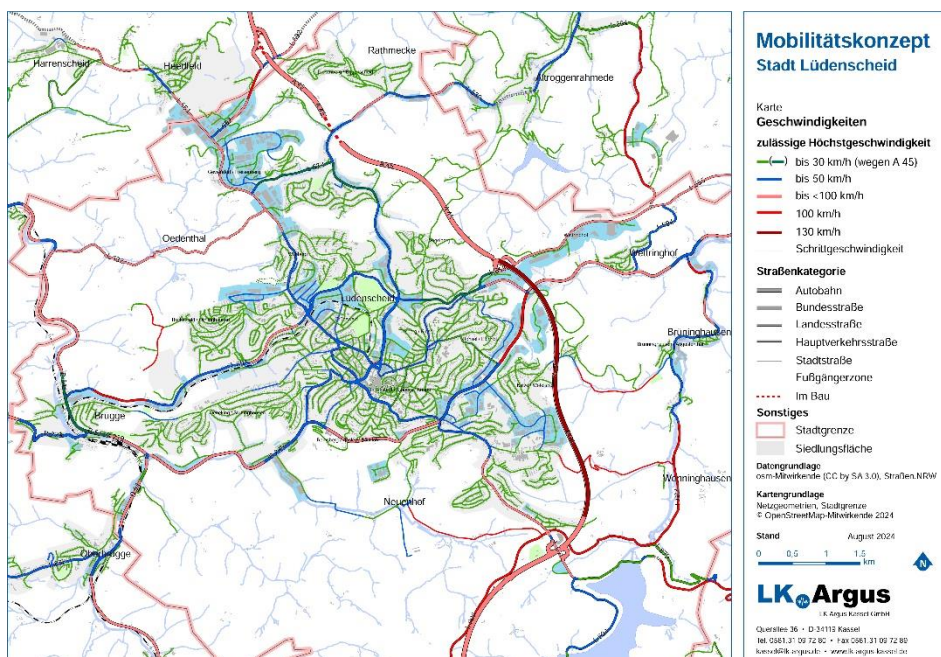
Juni 2025

Geschwindigkeiten

Angaben zu Geschwindigkeitsregelungen liegen aus Open-Data Quellen vor und wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme des Mobilitätskonzepts überprüft und aktualisiert. Die Regelungen zu Geschwindigkeitsanordnungen im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen zur A 45-Sperrung sind in der folgenden Karte enthalten.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt an allen Hauptverkehrsstraßen innerorts. In einigen Hauptverkehrsstraßen bestehen aus Lärmschutzgründen eine Tempo 30 Streckenregelung. Diese sind temporär für die Zeit der Autobahnsperrung eingerichtet (B 54, L 532, L 530, L 961). In den Wohngebieten ist zumeist eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h / Tempo-30-Zonen angeordnet. Zudem werden einige Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche und Tempo-20-Zonen ausgewiesen. Außerhalb der geschlossenen Ortschaft (Ortsschild) ist oft eine zulässige Geschwindigkeit von 70 km/h oder 100 km/h angeordnet.

● Karte 8: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten



siehe auch Kartenanhang

Auf die weitere Verkehrsorganisation üben die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Tunnel- und Autobahnsperrung die größten Effekte aus.

Kfz-Fahrstreifen

Die Mehrheit der Straßen in Lüdenscheid sind im Regelquerschnitt zweistreifig aufgebaut und weiten sich an Knotenpunkten teilweise auf mehrere Aufstellstreifen aus. Teilweise finden sich dreistreifige Querschnitte, bei denen der mittlere Streifen als Abbiegestreifen für in Fahrtrichtung jeweils links abbiegende Verkehre genutzt wird (z. B. Abschnitt Rahmedestraße). In der Heedfelder Straße liegt eine dreistreifige Kfz-Führung vor (2+1). Die Lösenbacher Landstraße ist zwischen Mozartstraße und Rahmedestraße dreistreifig, um in Steigungsrichtung das Überholen von Lkw zu erleichtern.

Im Regelquerschnitt vierstreifige Fahrbahnen sind abschnittsweise auf den großen Einfallstraßen vorzufinden, z. B. auf der Altenaer Straße zwischen Brüderstraße und Bahnhofstraße, der Sauerfelder Straße oder der Rahmedestraße.

Neben den Fahrstreifen für Kfz bestehen in manchen Straßen weitere Fahrbahnabgrenzungen, die als Randstreifen bzw. Mehrzweckstreifen genutzt werden.

Seitenstreifen / Mehrzweckstreifen

Unter der Bezeichnung Seitenstreifen / Mehrzweckstreifen werden auf Fahrbahniveau markierte Flächen verstanden, die durch eine durchgezogene Strichmarkierung von der Kfz-Fahrbahn abgegrenzt und somit nicht Bestandteil der Fahrbahn sind. Sie treten sowohl innerorts als auch außerorts auf und haben keine erkennbare Zweckbestimmung durch Beschilderung. Seitenstreifen sind laut StVO zum Parken zu benutzen, wenn sie ausreichend befestigt sind. Wenn keine Gehwege vorhanden sind, ist von Zu-Fuß-Gehenden ebenfalls der Seitenstreifen zu nutzen, Radverkehr darf den Seitenstreifen nutzen, muss dies aber nicht.

Werden sie durch Beschilderungen einem Zweck zugeführt, handelt es nicht mehr um Seitenstreifen/Mehrzweckstreifen im Sinne dieses Absatzes, sondern um Sonderwege.

● **Tabelle 26:** Straßen-(abschnitte) mit Seitenstreifen

Straße	Abschnitt	Hinweis	Fahrbahnseite
L 692	100m südlich Römerweg bis 170 nördlich Heedfelder Straße	Seitenstreifen	Beidseitig
Heedfelder Straße	südlich Goldsberger Straße bis L 692	(schmaler) Seitenstreifen	beidseitig (Ostseite schmal)
	L 692 bis Freisenbergstraße	Seitenstreifen	Westseite

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Straße	Abschnitt	Hinweis	Fahrbahnseite
	Im Grund bis Oedenthaler Straße	Seitenstreifen	beidseitig
	Oedenthaler Straße bis Im Opendahl	Schmale Seitenstreifen (tlw. Markierung abgefahren)	beidseitig
	Im Opendahl bis Hohe Steinert	Seitenstreifen/ Parkstreifen	Westseite
	Hohe Steinert bis bis Höhe Heedfelder Straße 68	Schmaler Seitenstreifen	Ostseite
Altenaer Straße	OA Dünnebrett bis Im Wiesenthal	Tlw. als Fußweg und Parken, schmal, bewachsen und kaputt	Südseite
	Im Wiesenthal bis Im Grund	Seitenstreifen	beidseitig
	Im Grund bis Gevelindorfer Straße	Seitenstreifen	beidseitig
	Gevelindorfer Straße bis Firma Le Bronze alloys	Seitenstreifen	beidseitig
Herscheider Landstraße	KVP bis Schwien-dahl	Seitenstreifen	beidseitig
B 229	Neuenhofer Straße bis B 54	Seitenstreifen	beidseitig
B 54	Am Brügger Bahnhof bis Bahnunterführung		beidseitig

Bussonderfahrstreifen

Ein Bussonderfahrstreifen wird ebenfalls durch einen Breitstrich (0,25m) abgetrennt, ist jedoch noch mit dem notwendigen Verkehrszeichen beschriftet und ist häufig mit dem Schriftzug „BUS“ versehen.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

● **Tabelle 27:** Straßenabschnitte mit Bussonderfahrstreifen

Straße	Abschnitt	Freigabe Rad?	
Heedfelder Straße	Frankenstraße bis Winkhauser Straße	Ja	Ostseite
	Winkhauser Straße bis Knapper Straße	Nein	beidseitig (beginnend / auslaufend)
Knapper Straße	Winkhauser Straße bis Parkstraße	Nein	Westseite
Lessingstraße	Knapper Straße bis Grundschule	Ja	Südseite (Einbahnstraße)
Weststraße	Parkstraße bis Kölner Straße	Nein	Westseite

Knotenpunktorganisation

Das Gros der Knotenpunkte in Lüdenscheid bilden vorfahrtsregelte Knotenpunkte oder die Regelung rechts vor links. Kreisverkehre sind sehr selten. An den großen Knotenpunkten in der Stadt wird der Verkehr hauptsächlich über Lichtsignalanlagen (Ampeln) gesteuert.

In Lüdenscheid gibt es insgesamt 83 Ampelanlagen, davon 17 reine Fußgängerampeln. Mit Übergabe der Baulast der Landesstraßen an Straßen.NRW wurden die Lichtzeichenanlagen auf den betreffenden Strecken überarbeitet.

Aktuell bestehen verschiedene koordinierte Strecken durch die Stadt („Grüne Wellen“). Da diese nicht auf die Verkehrssituation mit der Sperrung der A 45 ausgelegt sind, entfalten sie aktuell keine Wirkung.

Weitere Aussagen zur Verkehrsqualität der Lichtsignalanlagen werden in Kapitel 6.4.6 Verkehrsfluss gemacht.

Einbahnstraßen

Darüber hinaus wird der Verkehr über Einbahnstraßen gelenkt. In Lüdenscheid gibt es sowohl reine Einbahnstraßen mit und ohne Freigabe für den Radverkehr als auch unechte Einbahnstraßen, in welche nicht eingefahren, aber trotzdem in beide Richtungen gefahren werden darf. Eine weitere Besonderheit stellen die Straßen dar, die aufgrund der Sperrung des Rathaustunnels aktuell Einbahnstraßen sind.

Insgesamt gibt es rund 100 Einbahnstraßen(-abschnitte). 2 davon als unechte Einbahnstraße (Gartenstraße und Am Neuen Haus), 4 als für den Radverkehr freigegeben Einbahnstraßen (Winkhauser Straße, Frankenstraße, Philippstraße und im Hasley) und 3 Straßen, die aufgrund der Sperrung des Tunnels Einbahnstraßen sind (Weststraße, Parkstraße, Rathaustunnel).

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**
Juni 2025

Nutzungsbeschränkungen

Einen weiteren Teil der Verkehrsorganisation machen Nutzungsbeschränkungen auf Straßen aus. Diese richten sich zum Teil an alle Fahrzeuge oder nur an bestimmte Fahrzeugarten (z. B. Lkw). Am häufigsten sind Lkw-Durchfahrtsverbote.

Da sich der Großteil der Beschränkungen in Lüdenscheid auf den Schwerverkehr bezieht, werden die entsprechenden Regelungen im Kapitel 6.6 Wirtschafts- und Güterverkehr dargestellt

Sackgassen

Im Stadtgebiet Lüdenscheid gibt es außerdem einige Sackgassen. Diese sind zumeist für den Fuß- und Radverkehr durchlässig. Häufig lässt die Beschilderung dies jedoch nicht erkennen.

6.4.5 Verkehrsbelastungen

Sowohl die Autobahnspernung als auch die Sperrung des Rathaustunnels haben erheblichen Einfluss auf die Verkehrsmengen als auch auf die Verkehrsverteilung in Lüdenscheid.

Zur Ermittlung der Verkehrsbelastungen auf den Straßen Lüdenscheids wurden in der Vergangenheit von Straßen.NRW Zählungen auf den klassifizierten Hauptverkehrsstraßen durchgeführt¹⁴¹. Diese Zählungen finden turnusmäßig im Rahmen der Straßenverkehrszählungen in Deutschland statt. Die letzten Zählungen dieser Art erfolgten 2015 und 2021. Für das Jahr 2020 konnte pandemiebedingt keine Straßenverkehrszählung erfolgen, so dass die Zählung im Jahr 2021 durchgeführt wurde. Darüber hinaus existieren Hochrechnungen für das Jahr 2019¹⁴². Die nächste Zählung erfolgt 2025.

¹⁴¹ Für die Weststraße und Teile der Parkstraße liegen keine Daten vor.

¹⁴² Außer West- und Parkstraße (s. FN 141) auch keine Daten für die Altenaer Straße (Lennestraße bis Rathaustunnel), Sauerfelder Straße und Hochstraße

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

Zusätzlich zu diesen Daten können vor allem für nicht klassifizierte Gemeindestraßen Daten aus dem Verkehrsmodell der Stadt Lüdenscheid herangezogen werden. Die Daten basieren auf Verkehrszählungen aus dem Jahr 2015 und stellen somit einen Verkehrsbelastung zu Zeiten dar, in denen keine Einschränkungen aufgrund des Rathaustunnels und der A 45 bestanden. Allerdings sind die Daten auch relativ alt und rechenmodellbasiert.

Auf klassifizierten Straßen

Die durchschnittlichen täglichen Kfz-Verkehrsstärken (DTV) sind auf der L 691 (Lennestraße) und auf Abschnitten der L 561 (Heedfelder Straße) mit über 15.000 Kfz/Tag im Jahr 2021 am höchsten (siehe Karte 9). Sowohl die B 229 als auch die B 54 weisen Belastungen zwischen rund 11.000 und 13.000 Kfz/24h auf. Außerhalb der Kernbereiche liegt die Belastung immer noch bei über 10.000 Kfz/24h.

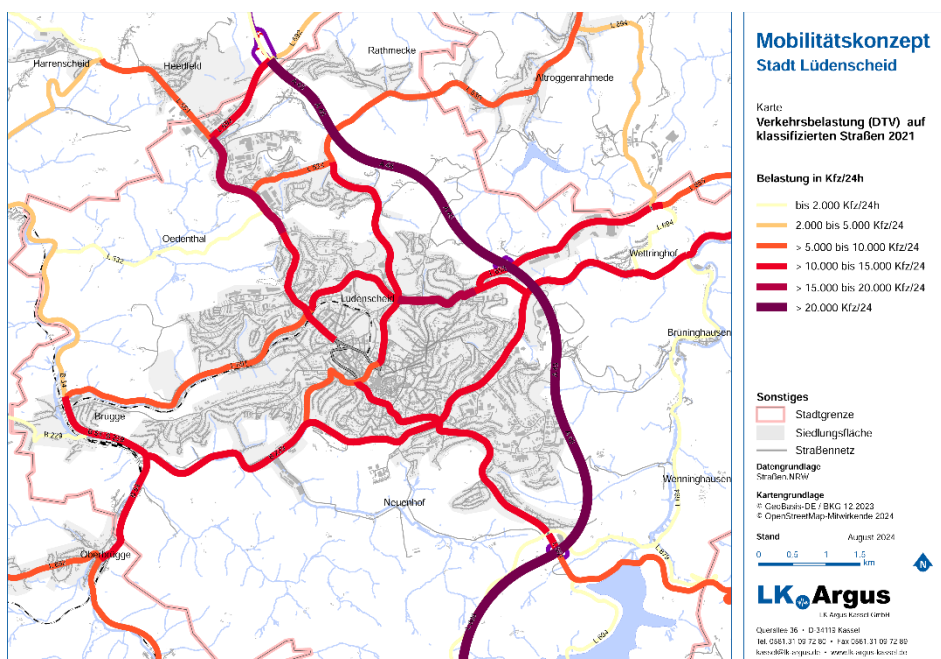
Weiterhin mit über 10.000 Kfz/24 sind außerdem die Rahmedestraße, Altenaer Straße, Heedfelder Straße, Sauerländer Straße, Hochstraße und die Herscheider Straße belastet. Die L 655 (Brunscheider Straße) erreicht zwischen Lennestraße und L 694 ebenfalls Verkehrsstärken von 10.000 bis 12.700 Kfz/24h.

Klassifizierte Straßen mit Belastungen von unter 10.000 Kfz/24h sind die Kölner Straße, Lösenbacher Landstraßen sowie die L 532 (Im Grund) und L 530 (Altenaer Straße). Rund 8.000 Kfz/24h Stunden wurden 2021 auf der L 561 an der Versetalsperre gezählt.

Weniger als 5.000 Kfz/24h sind vor allem auf den klassifizierten Straßen an den Rändern der Stadt ermittelt worden. Dazu gehören die B 54 im Abschnitt nördlich von Brügge sowie die Plattenhofstraße / Versestraße und die L 694 bei Wettringhof.

Noch deutlich geringe Belastungen lassen sich für die L 532 (Oedenthaler Straße), L 694 und L 879 feststellen (1.500 Kfz/24h bis unter 1.000 Kfz/24h.)

● **Karte 9:** Verkehrsbelastung klassifizierter Straßen in Lüdenscheid



siehe auch Kartenanhang

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025

Auf städtischen Straßen

Die Verkehrsbelastungen auf den städtischen Straßen lassen sich aus den Verkehrsmodelldaten für das Jahr 2015 abschätzen. Von besonderem Interesse sind die Verkehrsmengen auf den höher belasteten, nicht klassifizierten, verkehrswichtigen Straßen. Die Belastungen dieser Straßen sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Anhand der Tabelle wird ersichtlich, welche Straßen im Straßennetz von Lüdenscheid außerhalb des klassifizierten Straßennetzes stärker frequentiert werden (>4.000 Kfz/24h).

● **Tabelle 28:** Stadtstraßen mit über 4.000 Kfz/24h¹⁴³

Straße	Abschnitt	Verkehrsmenge in Kfz/24h
Werdohler Straße	Lennestraße bis Brüderstraße	5.900
Werdohler Straße	Brüderstraße bis Humboldtstraße	9.300 – 10.900
Gasstraße		7.900
Thünenstraße / Humboldtstraße	Bahnhofstraße bis Gasstraße	7.200
Humboldtstraße	Gasstraße bis Werdohler Straße	8.500
Oberstadtunnel/Hochstraße	Sauerländer Straße bis Werdohler Straße	6.800 – 7.400

¹⁴³ Verkehrsmodell Stadt Lüdenscheid, Belastungskarte Stand 2015

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

Straße	Abschnitt	Verkehrsmenge in Kfz/24h
Brüderstraße		7.100 – 7.500
Buckesfelder Straße	Heedfelder Straße bis Mozartstraße	8.100 – 8.900
Paulmannshöher Straße	Herscheider Landstraße bis Klinikum Lüdenscheid	4.600 – 9.900
Kalver Straße / Brüninghauser Straße	Nottebohmstraße bis Europa-Allee	4.700 – 6.200
Nottebohmstraße		5.300 – 6.700
Leifringhauser / Wefelhohler Straße	Brauckmannstraße bis Hebberger Weg	5.200 – 5.600
Schlittenbacher Straße	B 229 bis Schützenstraße	4.200 – 5.700
Reckenstraße	Schützenstraße bis Bergstraße	5.800 – 6.100
Jahnstraße		5.200 – 6.400
Germanenstraße / Harlingerstraße	Kölner Straße bis Oenekinger Weg	6.000 – 7.400
Martin-Niemöller- Straße / Friedrichstraße	Bahnhofstraße bis Herderdstraße	4.700 – 5.400
Wehberger Straße		4.400 – 5.300
Vogelberger Weg		5.700
Südstraße / Kurze Straße	Friedrich-Wilhelm-Straße bis Kölner Straße	4.900 – 6.000

6.4.6 Verkehrsfluss

Der Verkehrsfluss im Straßennetz Lüdenscheid ist durch die Autobahnsperrung und die Tunnelsperrung eingeschränkt. Es kommt nahezu täglich zu Staubildungen.

Für den Betrieb im Normalzustand wurden die Lichtsignalanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen mit Übergabe der Baulast der Landesstraßen an Straßen.NRW optimiert und koordinierte Strecken auf der Heedfelder Straße, Altenaer Straße, Lennestraße sowie der Sauerfelder / Hochstraße eingerichtet.

Zur Wirksamkeit der Grünen Wellen kann aktuell keine valide Aussage getroffen werden.

Durch die Optimierung im Zuge der Übergabe konnten die Anforderungen an die Knotenpunktsignalisierung verbessert werden. Die Verbesserungen richteten sich in erster Linie jedoch an die Sicherung des Fußverkehrs. So wurden konfliktfreie Querungen eingerichtet oder Freigabezeiten im Fuß- und Radverkehr erhöht. Gleichzeitig wurde versucht, den Status Quo der Leistungsfähigkeiten der LSA beizubehalten und nicht unter die Qualitätsstufe D (auf einer Skala

von A bis F mit A = sehr gut, F = sehr schlecht) zu kommen. Teilweise konnte der Bestandswert verbessert werden, z.B:

- Altenaer Straße / Lennestraße von F auf D
- Lennestraße / Werdohler Straße von E auf D
- Lennestraße / Vogelsberger Weg von D auf C

Auch wenn die Berechnungen eine ausreichende Leistungsfähigkeit nachweisen, wurden in der Vergangenheit Knotenpunkte als problematisch wahrgenommen. Es muss davon ausgegangen werden, dass diese Knotenpunkte auch nach der Öffnung der A 45 weiterhin als problematisch angesehen werden. Insbesondere sind dies die Knotenpunkte Christuskirche, Lennekreuz, Bräuckenkreuz und Worthplatz. Sobald der Rathaustunnel wieder in beide Richtungen befahrbar ist, können für die Knoten vor und hinter dem Rathaustunnel ebenfalls Probleme im Verkehrsablauf angenommen werden.

6.4.7 Defizitanalyse fließender Verkehr

Im aktuellen Zustand lassen sich kaum valide Aussagen zum Kfz-Verkehr treffen. Die Verkehrslage ist durch die Autobahnspernung und deren Folgen stark beeinträchtigt und nicht mit der Normalsituation vergleichbar. Die gesteigerten Verkehre führen zu Staubildungen mit den verbundenen Folgen (volkswirtschaftlich, Umwelt, Gesundheit) und grundhaft sanierungsbedürftigen Straßen.

Abseits der Autobahnspernung waren viele klassifizierte Straßen in Lüdenscheid 2021 mit über 10.000 Kfz/24h belastet. Hinzu kommt die räumliche Lage der Straßen, die einen Ring im Zentrum der Stadt bilden und somit die Verkehre durch die Stadt lenken. Es besteht kein definiertes Vorbehaltsnetz für den Kfz-Verkehr.

Die Knotenpunkte Christuskirche, Lennekreuz, Bräuckenkreuz und Worthplatz sind für den Verkehrsfluss aller Verkehrsarten problematisch.

Trotz der hohen Verkehrsmengen sind einige Straßenabschnitte mit vier Fahrstreifen überdimensioniert. Gemäß RASSt können bis zu 20.000 Kfz/24h auf einer zweistreifigen Fahrbahn organisiert werden.

Weitere Hinweise zu Problemen im fließenden Verkehr ergeben sich aus den Mitteilungen über die Online-Plattform und im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr.

6.4.8 Hinweise aus der Online-Beteiligung

Vor der Autobahnsperrung waren 60,2 % der Befragten zufrieden, wenn sie mit dem Auto unterwegs waren (9 % sehr und 51,2 % eher zufrieden). Als Hauptgründe für die vorwiegende Nutzung des Pkws werden Flexibilität (43,6 %), Zeitersparnis (34,2 %) und Entfernung (33,2 %) genannt. Zur Zeit der Sperrung werden beim Kfz-Verkehr mit Abstand die meisten Probleme gesehen (84 %), dennoch ist der Pkw das derzeit am häufigsten benutzte Verkehrsmittel in Lüdenscheid (62,2 %).

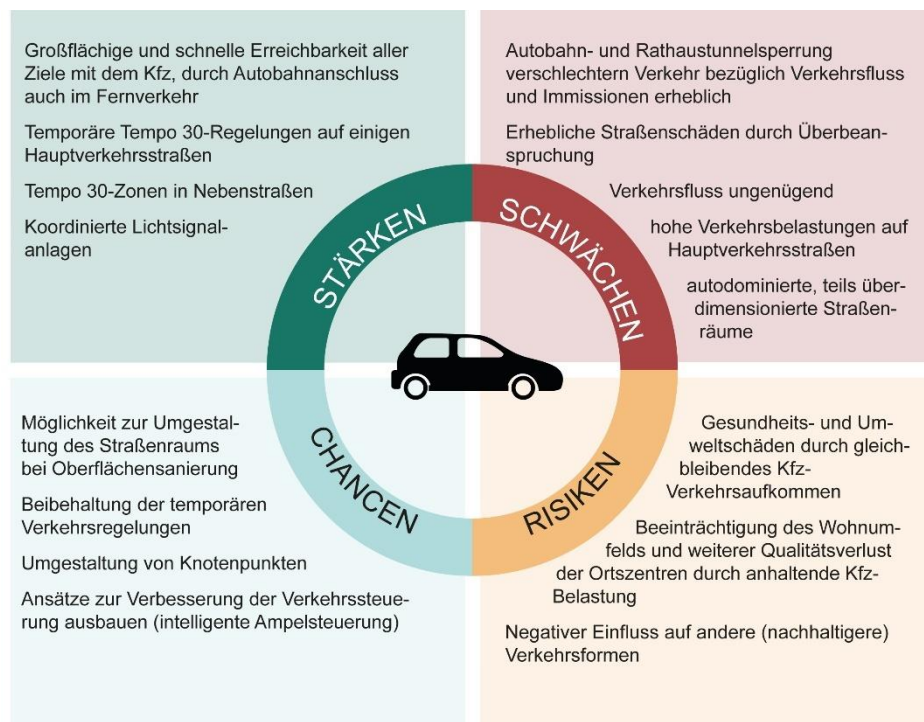
Im Autoverkehr wurden die Ampelschaltungen und der dadurch entstehende Stau am häufigsten bemängelt, insbesondere an hoch ausgelasteten Knotenpunkten wie dem Bräuckenkreuz. Kritisiert wurde außerdem die oftmals verwirrende Verkehrsführung, mehrere Personen äußerten den Wunsch nach mehr Kreisverkehren. Als störender Faktor wurden wiederholt die „Elterntaxis“ genannt, diesbezüglich wurde mehrmals der Wunsch nach besser getaktetem Busverkehr zu Beginn und Ende der Schulzeiten, sowie sicher angelegten Radwegen geäußert.

Ein Großteil der Befragten äußerte in ihren Antworten auf offene Fragen den Wunsch nach weniger Kfz-Verkehr. Das stand oft in Verbindung mit der Bevorzugung anderer Verkehrsformen, beispielsweise dem Einrichten einer autofreien Innenstadt zugunsten des Fußverkehrs oder der Markierung von mehr Anlagen für den Radverkehr. Einige Personen forderten die Beibehaltung oder Ausweitung der Tempo 30-Zonen, auch aus Gründen des Lärmschutzes.

6.4.9 SWOT-Analyse

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 20.000 Kfz/24h auf vielen Straßen.

● **Abbildung 33:** SWOT-Analyse zum fließenden Kfz-Verkehr



Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
 Juni 2025

6.5 Ruhender Kfz-Verkehr

Mit ruhendem Verkehr ist der nicht fließende Verkehr (also haltende und parkende Fahrzeuge) gemeint.

Zu den Anlagen des ruhenden Verkehrs gehören die Parkflächen im öffentlichen Straßenraum, der Öffentlichkeit zur allgemeinen Benutzung zugängliche Parkplätze und Parkbauten sowie die privaten Flächen und Bauten, die dem Abstellen von Fahrzeugen dienen. Eine Übersicht aller Parkmöglichkeiten liegt im Kapitel 6.5.2 vor.

Bei der Analyse des ruhenden Verkehrs wurde sich im Wesentlichen auf den Bereich der Innenstadt konzentriert, da dort das öffentliche Parkraumangebot und der Parkdruck am größten sind. Für die Ermittlung der Parkplatzauslastung wurde auf die Parkraumerhebung von März 2019 in der Altstadt zurückgegriffen. Es fanden keine eigenen Erhebungen statt. Die Auslastung ist daher nur für den Bereich in der Altstadt und die Parkhäuser Stern-Center und Sternplatz 1 in unmittelbarer Nachbarschaft zur Altstadt verfügbar.

6.5.1 Ergebnisse der Haushaltsbefragung

Der ruhende Verkehr war in der HHB bezüglich der bevorzugten Parkmöglichkeiten in der Innenstadt und der Erreichbarkeiten von verschiedenen Zielen hinsichtlich derer Parkplatzsituation abgefragt worden.

Demnach bewerten 55% der befragten Personen die Erreichbarkeit der Parkplätze in der Innenstadt mit gut bis sehr gut. Die Verfügbarkeit von Stellplätzen beim Einkauf wird insgesamt von 81% mit gut (48%) bis sehr gut (33%) bewertet. Am Arbeitsplatz bewerten insgesamt 61% der befragten die Verfügbarkeit von Stellplätzen als gut (34%) oder sehr gut (27%), wobei 22% der befragten keine Aussage zu der Frage treffen konnten.

Das Hauptziel des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt ist die Tiefgarage Stern Center. Danach folgenden die Parkpalette Turmstraße und das Parkhaus Sternplatz 1.

6.5.2 Parkraumangebot in der Innenstadt

In der Innenstadt gibt es verschiedene Parkangebote. Neben öffentlichen und privaten, öffentlich zugänglichen Parkpaletten/-häusern und Sammelparkplätzen gibt es in der Innenstadt Möglichkeiten, ein Kfz straßenbegleitend abzustellen. Die verschiedenen Angebote sind:

- am Fahrbahnrand
- auf markierten Parkflächen auf der Fahrbahn
- auf markierten oder baulich angelegten Parkplätzen
- auf dem Gehweg (legal per Verkehrszeichen)

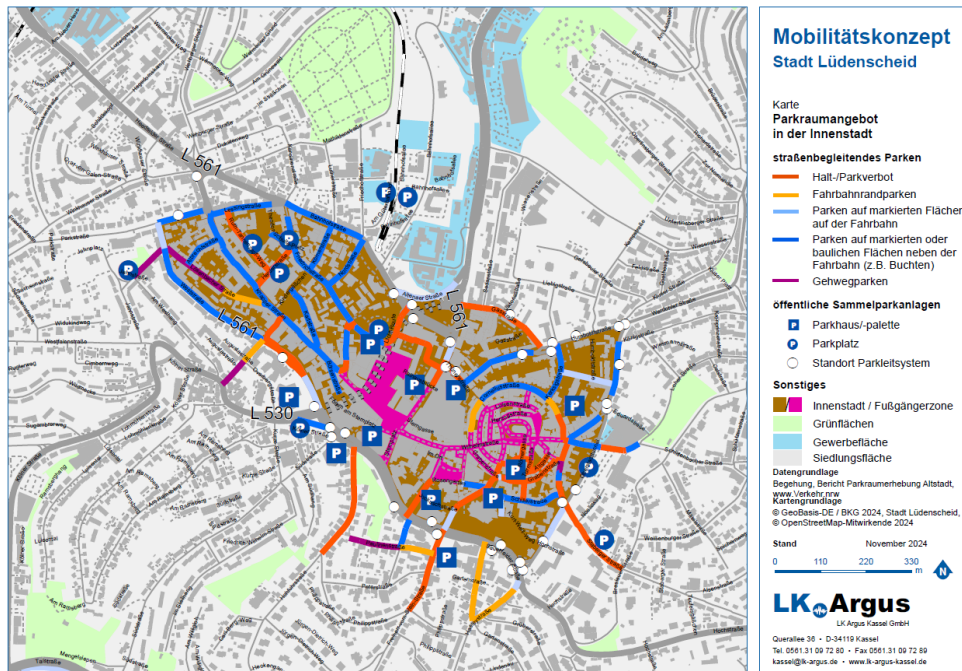
Am Haltepunkt Lüdenscheid besteht ein P+R- sowie B+R-Angebot.

In ein paar Straßen bestehen hingegen Halt- bzw. Parkverbote.

Daneben existieren weitere private Angebote, die i.d.R. den jeweiligen Kundenkreisen zur Verfügung stehen.

● **Karte 10:** Parkraumangebot in der Innenstadt Lüdenscheid

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025



siehe auch Kartenanhang

Zur Lenkung des ruhenden Verkehrs auf diese Parkplätze können Parkleitsysteme eingesetzt werden. Im Lüdenscheider Innenstadtbereich gibt es an manchen Stellen Hinweistafeln, die die verschiedenen Parkmöglichkeiten für den motorisierten Verkehr in einer Übersicht anzeigen, sowie Einzelschilder mit Richtungspfeilen verteilt um die Innenstadt. Vereinzelt gibt es elektronische Schilder, die die Anzahl der freien Parkplätze anzeigen sollen, aber nicht funktionieren. Die vorhandenen Schilder sind unzureichend.

Insgesamt gibt es im betrachteten Innenstadtbereich 3.029 öffentlich nutzbare Parkplätze. Dabei befinden sich 1.165 in städtischer Hand, davon 592 straßenbegleitend und 573 in städtischen Parkpaletten. Die übrigen sind privat, aber öffentlich nutzbar.

Bewirtschafteter Parkraum

Die öffentlich bewirtschafteten Parkplätze im Innenstadtbereich verteilen sich auf zwei gebührenpflichtige Parkzonen und verschiedene Sondertarifzonen, die in der Parkgebührenordnung der Stadt Lüdenscheid festgelegt sind.

Die Gebühren für gebührenpflichtige Parkplätzen belaufen sich in der Parkzone 1 (Innenstadtbereich) auf 0,50 Euro/je angefangene 30 Minuten, in den Zeiten zwischen montags bis freitags zwischen 8:00 Uhr bis 20:00 Uhr und samstags zwischen 8:00 bis 18:00 Uhr.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

In der Parkzone 2 (Außenbereich) fallen Gebühren ebenfalls auf 0,50 Euro/je angefangene 30 Minuten an, jedoch mit Tagespauschalen von 4 Euro oder Monatspauschalen von 30 Euro. Bewirtschaften wird in diesem Bereich von montags bis freitags zwischen 9:00 Uhr bis 18:30 Uhr und samstags zwischen 9:00 bis 16:00 Uhr.

Die Regelungen in den Bewirtschaftungszonen, der Sonderparkzone und den Parkplätzen sind in den Tabelle 29 bis Tabelle 32 dargestellt.¹⁴⁴

● **Tabelle 29:** Straßenzüge und Bewirtschaftungszeiten der Bewirtschaftungszone 1¹⁴⁵

Bewirtschaftungszone 1	Bewirtschaftungszeiten
Albrechtstraße	
Altenaer Straße, vor dem Gebäude Nummer 14	
Corneliusstraße	
Freiherr-vom-Stein-Straße, einschließlich Parkplatz hinter dem Kulturhaus	
Friedrichstraße	
Grabenstraße	
Hermannstraße, einschließlich Außenbereich vor der unteren Ebene der Parkpalette Corneliusstraße	montags - freitags 08.00 - 20.00 Uhr
Hochstraße, vor Haus-Nummer 27/29	
Humboldtstraße	samstags 08.00 - 18.00 Uhr
Kerksigstraße	
Knapper Straße	
Kölner Straße, von Haus-Nummer 15 bis 27	
Lessingstraße	
Loher Straße, von Hausnr. 1 bis Abzweigung Schlittenbacher Straße	
Schillerstraße	
Werdohler Straße, zwischen Wilhelm- und Königstraße	

¹⁴⁴ Quelle: Parkgebührenordnung Stadt Lüdenscheid

¹⁴⁵ Quelle: Parkgebührenordnung Stadt Lüdenscheid

● **Tabelle 30:** Straßenzüge und Bewirtschaftungszeiten der Bewirtschaftungszone 2¹⁴⁶

Bewirtschaftungszone 2	Bewirtschaftungszeiten
Altenaer Straße, auf dem Verbindungsstück zur Bahnhofstraße	
Bahnhofsallee	montags - freitags
Lösenbacher Straße	09.00 - 18.30 Uhr
Staberger Straße, Parkplatz Ecke Hochstraße*	samstags
Theodor-Schulte-Platz	09.00 - 16.00 Uhr
Tunneldecke Oberstadt	
Weststraße	

* existiert nicht mehr (Standort der neuen Musikschule)

● **Tabelle 31:** Sonderparkbereiche und Bewirtschaftungszeiten¹⁴⁷

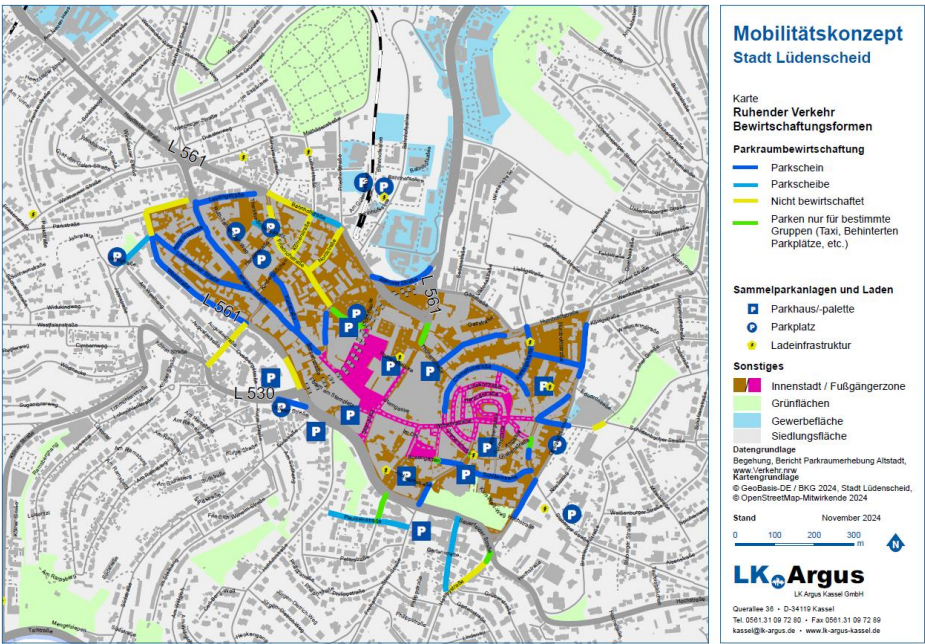
Sondertarifzone	Bewirtschaftungszeiten	
Tiefgarage des Kulturhauses	montags - sonntags	07.00 - 24.00 Uhr
Parkgarage der Museen	montags - sonntags	07.00 - 24.00 Uhr
Parkgarage des Rathauses	montags - freitags samstags	08.00 - 20.00 Uhr 08.00 - 18.00 Uhr
Parkplatz Innenhof Musikschule	montags - donnerstags freitags samstags	17.00 - 20.00 Uhr 14.00 - 20.00 Uhr 08.00 - 18.00 Uhr
Parkpalette Turmstraße	montags - freitags samstags	08.00 - 20.00 Uhr 08.00 - 18.00 Uhr
Parkpalette Corneliusstraße	montags - freitags samstags	08.00 - 20.00 Uhr 08.00 - 18.00 Uhr

Bewohner-Parkbereiche sind im Untersuchungsgebiet nicht ausgewiesen, es gibt jedoch vereinzelte gewidmete Parkplätze (z.B. Parkplatz Schillerstraße und Altgasse sowie Parkpalette Corneliusstraße).

¹⁴⁶ Quelle: Parkgebührenordnung Stadt Lüdenscheid

¹⁴⁷ Quelle: Parkgebührenordnung Stadt Lüdenscheid

● **Karte 11:** Parkraumbewirtschaftung Innenstadt Lüdenscheid



siehe auch Kartenanhang

● **Tabelle 32:** Parkplätze im Innenstadtbereich Lüdenscheid mit Bewirtschaftungsform

Parkhäuser/ Großraumparkflächen	Anzahl	Bewirtschaftungsform
Parkplatz Herderstraße	25	gebührenpflichtig
Parkpalette Augustastraße	21	gebührenpflichtig Mo-Sa 8-20:30h
Parkplatz Theodor-Schulte-Platz	62	gebührenpflichtig Mo-Fr 9-18:30h, Sa 9-16h
Parkplatz Bahnhof/Phänomenta	50	gebührenpflichtig Mo-Fr 9-18:30h, Sa 9-16h
Parkplatz Kirchheim	100	gebührenpflichtig Mo-Fr 8-20h, Sa 8-18h
Straßenbegleitende Parkplätze	Anzahl	Bewirtschaftungsform
Bahnhofsstraße	4	Parkscheibe Mo-Fr 8-18h/
	17	unbewirtschaftet
Lessingstraße	15	Gebührenpflichtig Mo-Fr 8-20h, Sa 8-18h
Parkstraße	12	unbewirtschaftet
Jahnstraße	5	gebührenpflichtig

6.5.3 Parkraumauslastung

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025

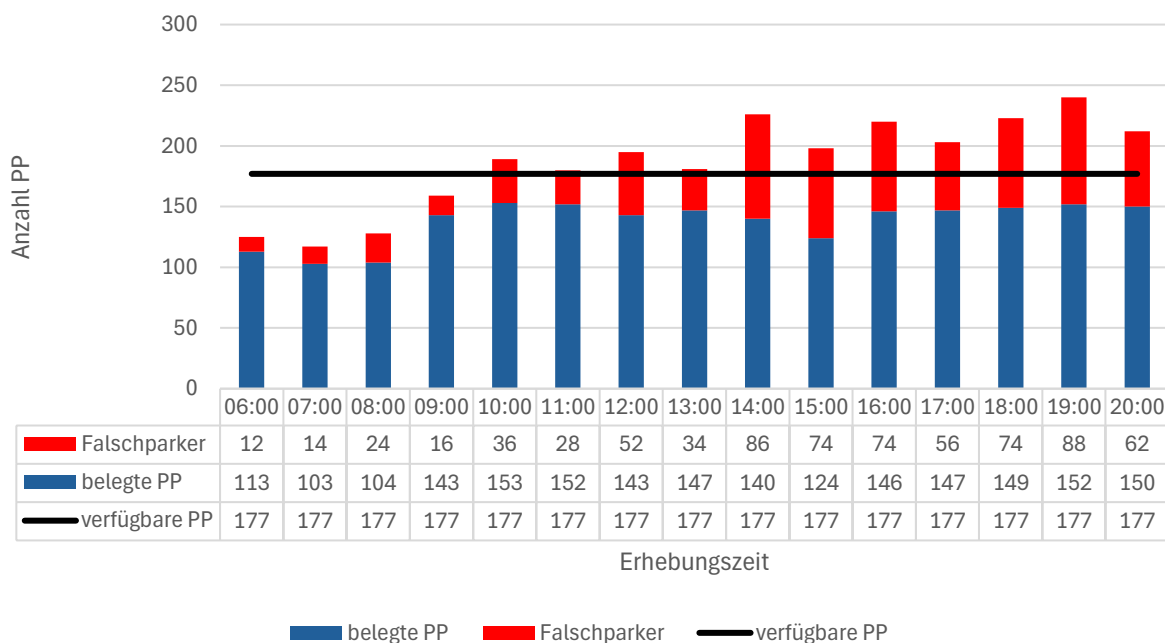
Für die Stadt Lüdenscheid wurde im März 2019 eine Parkraumerhebung¹⁴⁸ in der Altstadt durchgeführt, welche den Parkplatzbestand und die Regelungen in der Innenstadt erfasst sowie die Auslastung der Parkplätze in der Altstadt betrachtet.

In Bezug auf die Auslastung aller straßenbegleitender Parkplätze in der Altstadt konnte festgestellt werden, dass die 177 verfügbaren Parkplätze zu keinem Zeitpunkt regulär voll ausgelastet waren. Jedoch kommt es in vielen Bereichen zu Falschparkvorgängen (Parken auf dem Gehweg oder vor Einfahrten und im Haltverbot), so dass die Kapazitäten in der Altstadt ab 10 Uhr überreizt sind, obwohl noch freie Parkplätze zur Verfügung stehen.

Die höchste Auslastung wird um 10 Uhr mit 153 regulär belegten straßenbegleitenden Parkplätzen erreicht (~86%). Durch Falschparker erhöht sich die Auslastung im Gebiet auf 107%. Um 19 Uhr liegt inklusive der Falschparker die höchste Auslastung vor (136%). Auch die regulären Parkplätze sind zu dieser Zeit mit rund 86% ausgelastet.

● **Abbildung 34:** Auslastung der straßenbegleitenden Parkplätze¹⁴⁹ im Tagesverlauf

Auslastung straßenbegleitender Parkplätze in der Altstadt



¹⁴⁸ Lindschulte+Kloppe Ingenieurgesellschaft, Parkraumerhebung Altstadt mit Sonderbetrachtung Musikschule, März 2019, im Auftrag der Stadt Lüdenscheid

¹⁴⁹ Ebd., eigene Darstellung anhand der Daten der Erhebung

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Die Parkierungsanlagen (Parkpaletten, Sammelparkplätze) sind insgesamt auf einem geringeren Niveau ausgelastet und tagsüber deutlich mehr als morgens (6 bis 9 Uhr) und abends (18 bis 20 Uhr). Die höchsten Auslastungen werden in der Zeit von 10 bis 12 Uhr erreicht (70% bis 80%). Zwischen 13 und 18 Uhr beträgt die Auslastung aller Parkierungsanlagen in der Altstadt zwischen 52% und maximal 60%.

Von allen Anlagen erreichen die Parkplätze Oberstadtunnel (75%) und Schillerstraße/Ecke Hochstraße (73%) und die Parkpalette Corneliusstraße (75%) bei den mittleren Auslastungen die höchsten Werte.

Ferner hat die Parkraumerhebung die Auslastung von Behindertenparkständen und Taxisständen untersucht.

● **Tabelle 33:** Belegung von Behindertenparkständen¹⁵⁰

Lage Behindertenparkstand	Anzahl PP	Intervalle mit Auslastung von ... (16 Intervalle insgesamt)	
		100%	>0%
Arbeitsagentur	1	0	0
Corneliusstr. 1	2	0	2
Corneliusstr. 2	1	10	10
Grabenstr.	1	4	4
Humboldtstr.	1	3	3
Graf-Engelbert-Platz	1	0	0
Leopoldgasse	1	3	3
Schillerstr. (Rosengarten)	2	4	7
Schillerstraße	1	2	2
Turmstraße	3	1	8
Zufahrt Parkpalette Corneliusstr.	1	0	0

„Am Tag der Erhebung wurde bei den unterschiedlichen Behindertenparkständen eine unterschiedliche Nachfrage beobachtet. Während einzelne Behindertenparkstände mehrfach genutzt wurden, blieben einzelne über den gesamten Erhebungszeitraum ungenutzt.“¹⁵¹

Von den ausgewiesenen Behindertenparkständen waren 8 mindestens durch ein Fahrzeug belegt.

¹⁵⁰ Datengrundlage: Lindschulte+Kloppe Ingenieurgesellschaft, Parkraumerhebung Altstadt mit Sonderbetrachtung Musikschule, März 2019, im Auftrag der Stadt Lüdenscheid, eigene Darstellung LK Argus Kassel

¹⁵¹ Ebd., S 22

Von den beiden Taxiständen in der Altstadt war die Freiherr-vom-Stein-Straße häufiger belegt (nicht ausgelastet). Der Stand in der Thünenstraße wurde kaum genutzt.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

6.5.4 Ladeinfrastruktur

Standorte für die Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge sind in der gesamten Stadt verteilt vorhanden. Insgesamt gibt es 26 Stationen, von denen 11 von den Stadtwerken Lüdenscheid betrieben werden. Im Bereich der Innenstadt bzw. in unmittelbarer Umgebung dazu befinden sich 10 (5 innerhalb, 5 außerhalb) Ladesäulen.

Weitere Betreiber von Ladestationen in Lüdenscheid sind verschiedene Tankstellen (ARAL, Shell, Total), die EnBW, Stadtwerke Bochum und private Anbieter (LIDL, Sparkassen, MER, Eli VW Group).

6.5.5 Defizitanalyse ruhender Verkehr

Es besteht ein ungenügendes rudimentäres statisches Parkleitsystem, dass Fahrzeugführer*innen über Schilder zu allen größeren Parkflächen und Parkhäusern lenkt. In den Beteiligungen wurde das Parkleitsystem bemängelt bzw. das Öfteren ein Parkleitsystem gewünscht, was darauf schließen lässt, dass das aktuelle System nicht wahrgenommen wird bzw. schlecht ist.

Die Parkverkehre nutzen das vorhandene Angebot nicht optimal aus. Während Parkmöglichkeiten am Rande der Innenstadt oft noch Kapazitäten haben, sind die zielnahen Parkmöglichkeiten teilweise überlastet oder es wird falsch geparkt, was wiederum Probleme im Fuß- und Lieferverkehr verursachen kann.

Ebenso geht das legale als auch illegale Gehwegparken zu Lasten des Fußverkehrs. In manchen Straßen führt der ruhende Verkehr zur Beeinträchtigung des ÖPNV (z.B. Werdohler Straße).

Des Weiteren besteht in Lüdenscheid keine Stellplatzsatzung, sodass nur der §48 der Bauordnung des Landes Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) mit der Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Stellplatz VO NRW) Anwendung findet, insoweit keine örtliche Bauvorschrift besteht. Damit besteht eine allgemeine Pflicht, bei Bau, Änderung oder Nutzungsänderung, Flächen oder Plätze für den ruhenden Verkehr (Kraftfahrzeuge und Fahrräder) herzustellen. Eine lokale Stellplatzsatzung könnte jedoch eine passgenauere Option sein, um zum Beispiel durch Mobilitätsgutachten für Wohnbauvorhaben den ruhenden Verkehr vom öffentlichen Raum in den privaten Raum zu verlagern und so diesen besser zu organisieren.

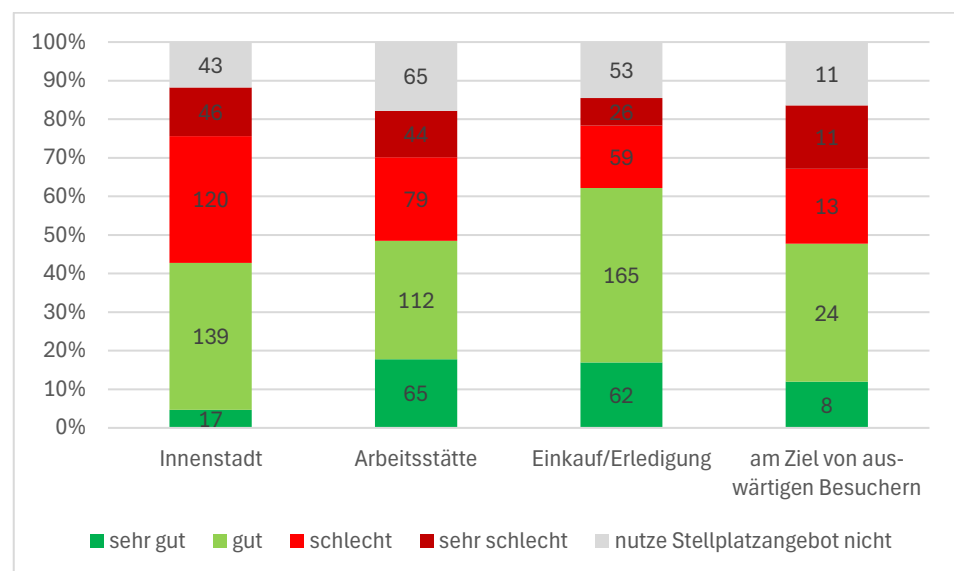
6.5.6 Hinweise aus der Online-Beteiligung

Die Verfügbarkeit von Pkw-Stellplätzen in der Innenstadt wird von 42,8 % als sehr gut (4,7 %) oder gut (38,1 %), von 45,5 % als schlecht (32,9 %) oder sehr schlecht (12,6 %) bewertet.

Die Verfügbarkeit von Stellplätzen am Arbeits-/ Ausbildungsplatz oder der Schule sehen 31,5 % als gut (17,8 %) oder sehr gut (13,7 %), 39,2 % als schlecht (13,4 %) oder sehr schlecht (25,8 %) an. Hierbei ist der Anteil der nicht-Benutzer mit 29,3 % vergleichsweise hoch.

Die Stellplatzverfügbarkeit an Einkaufseinrichtungen des täglichen und regelmäßigen Bedarfs wird am besten empfunden. 62,2 % bewerten sie als gut (45,2 %) oder sehr gut (17 %), 23 % als schlecht (16,2 %) oder sehr schlecht (7,1 %).

- **Abbildung 35:** Bewertung der Parkplatzverfügbarkeit an unterschiedlichen Zielen in Lüdenscheid



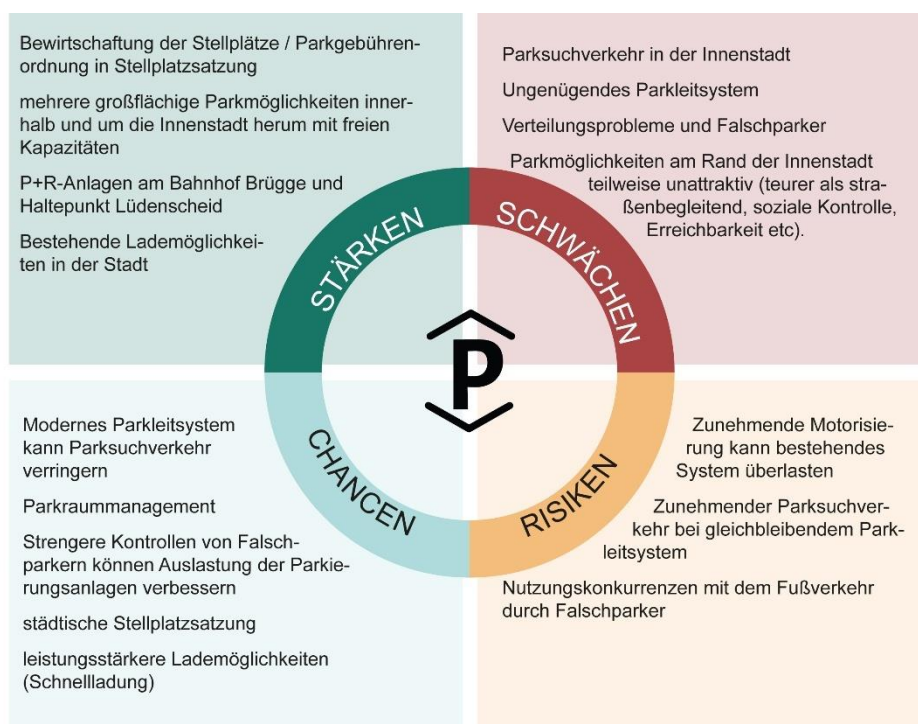
Aus den Antworten auf die offenen Fragen nach den Chancen, Hauptproblemen und Wünschen für die Zukunft des Verkehrs in Lüdenscheid geht hervor, dass Parkplätze im Straßenraum von den Teilnehmenden in vielerlei Hinsicht als störend empfunden werden. Diesbezüglich gab es wiederholt die Forderung, Parkzonen einzurichten in denen legal geparkt werden darf und den restlichen Straßenraum verstärkt kontrollieren zu lassen. Mehrmals gab es den Vorschlag, Stellplätze zugunsten von Radverkehrsanlagen rückzubauen, allerdings wurde auch ein Mangel an Stellplätzen beklagt, zum überwiegenden Großteil in der Innenstadt. Vereinzelt kam der Wunsch nach Park + Ride Systemen auf oder es wurden ähnliche Angebote vorgeschlagen.

6.5.7 SWOT-Analyse

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
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**
Juni 2025

● **Abbildung 36:** SWOT-Analyse zum ruhenden Kfz-Verkehr



6.6 Wirtschafts- und Güterverkehr

Wirtschaftsverkehre sind Verkehre, die zu erwerbswirtschaftlichen, gemeinwirtschaftlichen oder beruflichen Zwecken entstehen. Wirtschaftsverkehr kann sowohl der Personenwirtschaftsverkehr (bspw. Berufsverkehr) als auch der Güterwirtschaftsverkehr sein. Im Folgenden ist mit Wirtschaftsverkehr jedoch insbesondere der Güterverkehr (Lkw-Verkehre / Kurier- und Expressdienste etc.) gemeint. Bei der Analyse wird vorwiegend auf den Schwerverkehr eingegangen, der eine besondere Stellung unter den Kfz einnimmt.

6.6.1 Wirtschaftsverkehrsrelevante Infrastruktur

Mit der wirtschaftsverkehrsrelevanten Infrastruktur sind zum einen das Straßennetz und zum anderen die Quellen und Ziele des Wirtschaftsverkehrs in Lüdenscheid gemeint.

Als Grundlage für die Ableitung eines Vorrangroutennetz für den Schwerverkehr steht die SEVAS NRW (**S**oftware zur **E**ingabe, **V**erwaltung und **A**usspielung von

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Vorrangrouten und Restriktionen im **Schwerlastverkehr**) zur Verfügung. Darin ist ein Vorrangnetz für den Schwerverkehr definiert. Das Netz ist aktuell an die Autobahnsperrung angepasst.

Als wichtige Quellen und Ziele gelten die vorhandenen gewerblichen Flächen sowie die Innenstadt/Fußgängerzone.

Die größten Gewerbeflächen in Lüdenscheid sind die Gewerbegebiete Freisenberg/Eggenscheid im Norden der Stadt, welche sich bis in den Bezirk Wehberg ausdehnen. Weitere flächig ausgedehntere Gewerbegebiete befinden sich in den Bezirken Grünwald (zwischen Rahmedestraße Heedfelder Straße, Ludwigstraße und Bahngleisen) und Am weiten Blick (östlich der Heedfelder Straße und nördlich der Rahmedestraße, Am Drostenstein) sowie in der Hohen Steinert (Buckesfeld).

Daneben existieren weitere Gewerbegebiete, die sich entlang von Straßen ausbreiten. Im Bezirk Bellmerie erstreckt sich ein Gewerbegebiet auf rund 2,5km längs zur L 655. Das Gewerbegebiet an der B 229 reicht von der Autobahn bis zur Hochstraße und setzt sich später südlich von Oeneking/Stüttinghausen fort. Entlang der L 691 Lösenbacher Landstraße reicht ein Gewerbegebiet von Brüngen bis hinter die Mozartstraße. Im Südosten der Stadt liegt das Gewerbegebiet Nottebohmstraße/Jüngerstraße. An der Altenaer Straße sind mit Beginn an der Stadtgrenze im Nordosten bis hin zur Rahmedestraße Gewerbeflächen im Flächennutzungsplan ausgewiesen. Sie münden im Bereich Lennestraße in ein flächenmäßig ausgedehnteres Gebiet.

Das Gewerbegebiete Wibschla wird derzeit entwickelt.

6.6.2 (Temporäre) Durchfahrtsverbote

In der Stadt Lüdenscheid bestehen in verschiedenen Straßen Durchfahrtsverbote. Diese gelten teilweise für Lkw ab 3,5t und teilweise für den gesamten Fahrzeugverkehr mit Ausnahme von Anliegern.

Durch die Autobahnsperrung bestehen einiger dieser Verbote temporär, andere galten bereits vorher und werden auch nach der Freigabe weiterhin Bestand haben.

Die aktuellen Durchfahrtsverbote aufgrund der Autobahnsperrung sind in Kapitel 4.4.3 dargestellt. Sie gelten im Wesentlichen auf der offiziellen Umleitungsstrecke sowie den Bundes- und Landesstraßen ins und durch das Zentrum von Lüdenscheid. Auf die B 229 kann aus Richtung Westen durch Durchfahrtsverbote an der B 54 ebenfalls kein Durchgangsverkehr auftreten. Aus Richtung Osten sind keine Durchfahrtsverbote angeordnet.

Des Weiteren bestehen Lkw-Durchfahrtsverbote mit Ausnahme von Lieferverkehren an den Zufahrten in die innenstadtnahen Stadtbereiche Staberg, Honsel sowie in Eichholz und Vogelberg.

Für die Stadtteile Wehberg und Gevelindorf bestehen Verbote der Durchfahrt für alle Verkehre mit Ausnahme von Anliegern und Radverkehr. Auch auf die Straße Im Wiesental (Eggenscheid) und nach Dickenberg dürfen nur Anlieger und Radverkehr einfahren.

Das Durchfahrtsverbot in der Oedenthaler Straße besteht auch aufgrund der sehr schmalen und daher ungeeigneten Fahrbahnbreite für den Lkw-Verkehr.

Schon vor der Sperrung der Autobahn bestanden Durchfahrtsverbote für den Schwerverkehr (z. T. Anlieger frei, Lieferverkehr frei) u. a. in den folgenden Straßen:

- Am Gölling
- Alte Wache (von Hohe Steinert aus)
- Mozartstraße (ab Bachstraße) und ab Lösenbacher Landstraße (Anlieger frei)
- Unterm Freihof
- Westfalenstraße / Jahnstraße (von Westfalenstraße aus)
- Paulmannshöher Straße (Anlieger bis Krankenhaus ab Herscheider Straße)

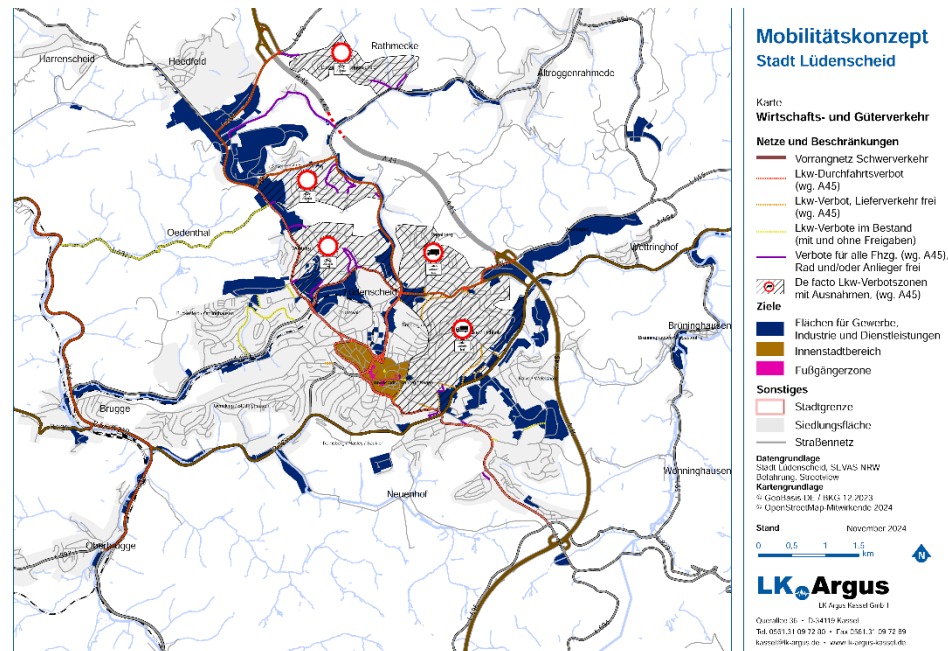
Durchfahrtsverbot für alle Fahrzeuge mit Ausnahme von Anliegern bestehen u. a.

- Schlachthausstraße
- Am Bierbaum

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

● **Karte 12: Wirtschafts- und Güterverkehr – Netze und Beschränkungen**



siehe auch Kartenanhang

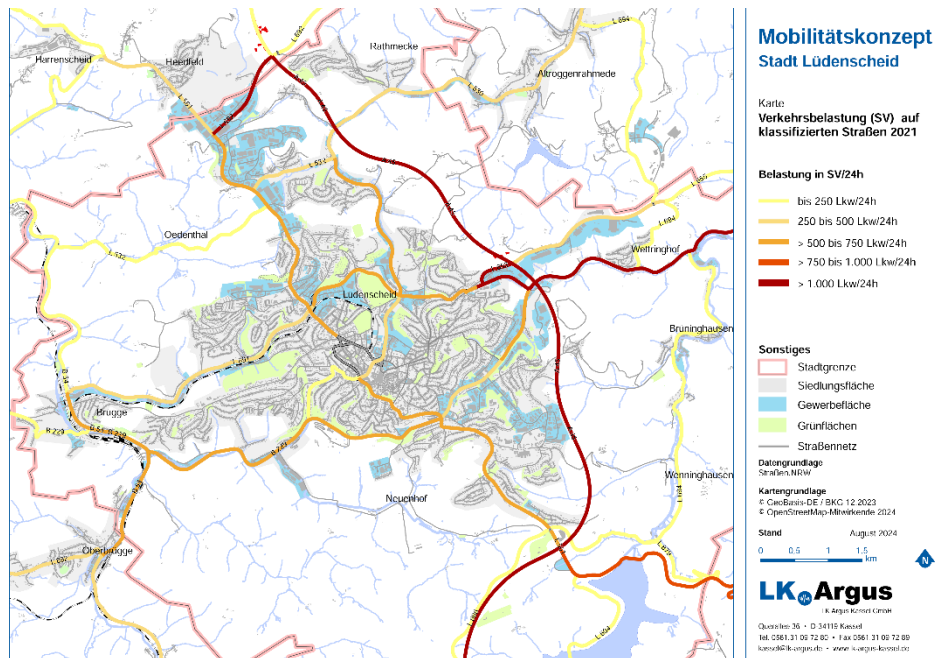
6.6.3 Verkehrsstärken: Anteil Schwerlastverkehr

Das Schwerlastverkehrsaufkommen auf der A 45 im Stadtgebiet Lüdenscheid lag vor der Autobahnsperrung bei rund 10.000 bis 14.600 Lkw/24h (19% bis ~27% der Gesamtbelastung). Auch abseits der Autobahn weisen einige klassifizierte Straßen einen hohen absoluten Schwerlastverkehrswert auf. Mit Schwerlastverkehrsmengen über 1.000 Lkw/24h waren die Brunscheider Straße, die Werdohler Landstraße (beide rund 1.400 Lkw/24h) und die B 229 östlich der A 45 (1.200 Lkw/24h) belastet. Außerdem verkehrten rund 1.000 Lkw/24h auf dem Autobahnzubringer L 692.

Die L 561 an der Versetalsperre war mit über 800 Lkw/24h ebenfalls noch stark belastet.

Innerstädtisch wiesen die Sauerfelder Straße, Heedfelder Straße, Herscheider Landstraße, Altenaer Straße, Lennestraße und Rahmedestraße hohe Schwerlastverkehrsbelastungen auf.

● **Karte 13: Verkehrsbelastung Schwerlastverkehr**



siehe auch Kartenanhang

Untersucht man den Schwerlastverkehrsanteil bezogen auf die Gesamtverkehrsstärken waren die Brunscheider Straße, Werdohler Landstraße und die B 229 besonders belastet. Mit 13,5 % war der Anteil in der Werdohler Straße am höchsten, gefolgt von der B 229 östlich der A 45 mit einem Schwerverkehrsanteil von 11,6 % und der Brunscheider Straße mit 11,5 %. Auf der L 561 (Verzetsalsperre) war der Anteil mit 10,5 % ebenfalls hoch.

Auf den innerstädtischen Abschnitten lagen die Werte zwischen 3,6 und 6,8 %. Die Ortsdurchfahrt Brüninghausen war bei einer geringen Gesamtbelastung von 1.126 Kfz/24h mit 68 Lkw/24h befahren (6 %).

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**
Juni 2025

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse

Juni 2025

- **Tabelle 34:** Verkehrsbelastungen mit Schwerverkehrsanteil belasteter Straße (bis 7 %, Stand 2021)¹⁵²

Straße	Abschnitt	DTV Kfz	DTV Schwerlastverkehr	Schwerlastverkehrsanteil
B 229	Werdohler Landstraße bis Versestraße	10.300	1.200	11,6 %
B 229	Versestraße bis Stadtgrenze	11.963	1.255	10,5 %
L 691	Brunscheider Straße bis B 229	10.845	1.462	13,5 %
L 655	A 45 bis Lenestraße	12.697	1.459	11,5 %
L 561	A 45 bis Stadtgrenze	8.398	882	10,5 %
L 692	A 45 bis Heedfelder Straße	14.560	1.043	7,2 %

6.6.4 Logistik

Ein Logistikkonzept für Lüdenscheid gibt es bisher nicht. Der Schwerlast- und Lieferverkehr wird lediglich über verkehrsorganisatorische Maßnahmen gelenkt, die teilweise nur temporär aufgrund der Autobahnsperren bestehen (s. Kapitel 6.4.4 und 6.6.2).

In der Knapper Straße sind 2 Ladezonen vorhanden, in der Hochstraße gibt es eine. Diese werden jedoch häufig zugestellt. Außerdem wird Seitens des Handels und der Wirtschaft bemängelt, dass der Lieferverkehr aufgrund der schmalen Straßen oftmals im Haltverbot stehen muss.

¹⁵² Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW): Straßenverkehrszählung 2021

- **Abbildung 37:** zugeparkter Ladezone Knapper Straße 69



Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
 Juni 2025

6.6.5 Defizitanalyse Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr ist vor allem durch die Sperrung der Autobahn stark beeinträchtigt. Durch die Staubildungen verzögern sich Lieferungen und Mitarbeiter benötigen mehr Anfahrtszeit. Die beschädigten Straßen erschweren das Vorankommen weiter.

Vor allem in der Innenstadt stellt die Liefer- und Ladesituation ein weiteres Hindernis dar. Die engen Straßen und fehlende oder zugeparkte Ladezonen erschweren die Abläufe.

Die teilweise sehr zentrale Lage von Gewerbegebieten oder großen Unternehmen inmitten der Stadt verursacht Wirtschaftsverkehre in sensiblen Bereichen.

6.6.6 Hinweise aus der Online-Beteiligung

Die Onlineumfrage hat den Wirtschafts- und Güterverkehr nicht explizit behandelt, in den Antworten auf die offenen Fragen nach den Chancen, Hauptproblemen und Wünschen für die Zukunft des Verkehrs in Lüdenscheid wurde der Lkw-Verkehr in der Stadt jedoch wiederholt als störender Faktor genannt.

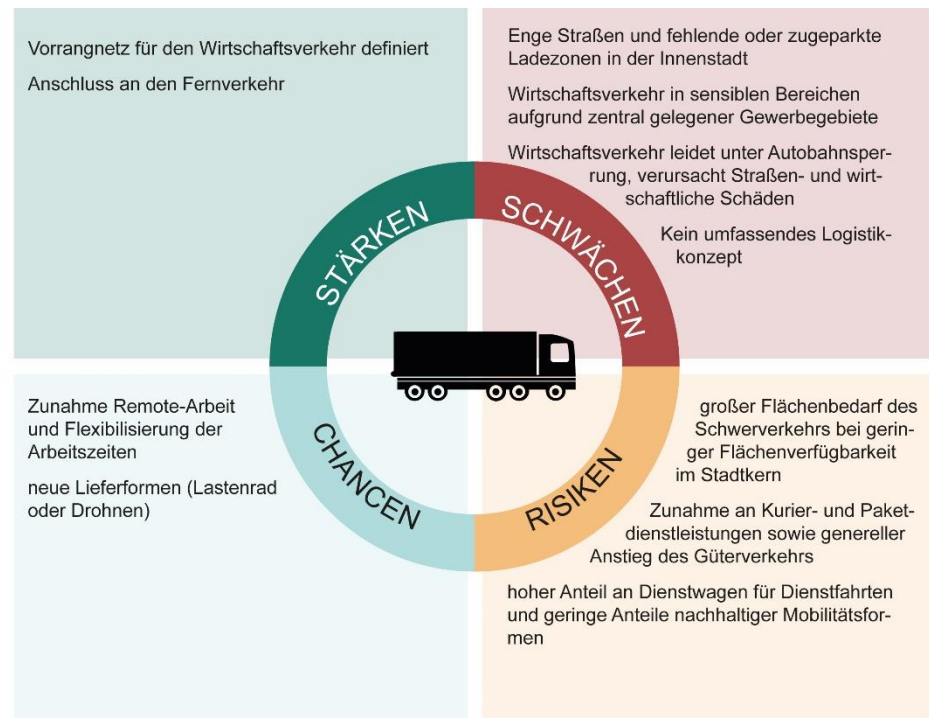
6.6.7 SWOT-Analyse

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.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

● **Abbildung 38: SWOT-Analyse zum Wirtschafts- und Güterverkehr**



6.7 Verknüpfungen (Inter- und Multimodalität)

Das Angebot einer vernetzten Mobilität fördert die Inter- und Multimodalität von Menschen, das heißt die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für einen Weg oder über einen Zeitraum hinaus. Die Kombination von unterschiedlichen Verkehrsmitteln kann aus individueller Sicht eine optimale Lösung darstellen. Beispielsweise wird der Abschnitt von der Wohnung bis zur ÖPNV-Haltestelle mit dem Fahrrad zurückgelegt und nach dem Ausstieg aus dem Bus bzw. der Bahn wird für die letzte Meile auf das Angebot eines E-Scooters oder Bikesharing zurückgegriffen. Intermodalität bedeutet im Kontext von Mobilität die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel zu einer Wegekette, um von A nach B zu gelangen. Multimodalität meint die Nutzung diverser Verkehrsmittel für einzelne Wege (z. B. mit dem Auto zur Arbeit und mit dem Fahrrad zum Einkaufen).

Verknüpfungspunkte, die unterschiedliche Mobilitätsangebote räumlich bündeln, können je nach Bedarf unterschiedlich ausgestattet sein und modular gestaltet werden. Kriterien für das Ausstattungsangebot können die Bedeutung im Verkehrsnetz, die räumliche Lage und die Mobilitätsbedürfnisse sein. Mobilitätsangebote, die sich durch Bündelung und Ergänzung gut zu intermodalen Verknüpfungspunkten entwickeln lassen, sind:

- Haltepunkte des ÖPNV/SPNV (Bushaltestellen/Bahnhöfe)
- Parkplätze / Park + Ride / Bike + Ride

- Standorte von Sharing-Angeboten (Bikesharing, Carsharing, E-Scootersharing)
- Radabstellanlagen, insbesondere Standorte für witterungsgeschützte, sichere Radabstellanlagen (Fahrradboxen, überdachte Anlehnbügel)

Aktuell gibt es keine Mobilstationen in Lüdenscheid.

Im Rahmen des NWL-weiten Konzepts zur Errichtung von Mobilstationen sind sieben potenzielle Standorte identifiziert worden (siehe 0). Das Konzept befindet sich aktuell noch in der Bearbeitung.

6.7.1 Ergebnisse der Haushaltsbefragung

Die Anteile des Modal Splits beziehen sich üblicherweise auf das Hauptverkehrsmittel der einzelnen Wege, wobei das Hauptverkehrsmittel das Verkehrsmittel ist, mit dem in der Regel die größte Distanz zurückgelegt wird. Viele Wege werden jedoch **intermodal**, also mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Etwa 7,6 % aller Wege werden mit mehr als einem Verkehrsmittel zurückgelegt. Dabei sind Fußwege besonders relevant, insbesondere in Verbindung mit dem Bus (52 % der kombinierten Wege) sowie mit dem Pkw, sei es als Fahrerin oder Mitfahrerin (zusammen über 32 %).

Wird jeder Teilweg eines kombinierten Weges einzeln betrachtet, steigt die Gesamtanzahl der erfassten Wege pro Tag von 172.543 auf 191.028, was einer Zunahme um 11 % entspricht. Diese detailliertere Betrachtung führt auch zu einer Veränderung im Modal Split: Der Anteil der Fußwege steigt um 31 %, wodurch ihr Gesamtanteil von 21 % auf 27 % wächst. Gleichzeitig sinkt der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) von 10 % auf 9 %, der Anteil der Pkw-Mitfahrten von 13 % auf 12 % und der Anteil der Pkw-Fahrten als Fahrer*in von 52 % auf 47 %.

6.7.2 Verknüpfungspunkte

In Lüdenscheid sind bereits Verknüpfungspunkte unterschiedlicher Verkehrsmittel vorhanden, insbesondere der Haltepunkt Lüdenscheid und Bahnhof Brügge (B+R, P+R). An verschiedenen Bushaltestellen bestehen Verknüpfungen zum Radverkehr (wenn Abstellanlagen vorhanden sind).

Car- und Bikesharing-Angebote sind derzeit in Lüdenscheid keine vorhanden.

Mobilstationen sollen zukünftig entwickelt werden.

Deutlich wird, dass Schnittstellen zwischen SPNV, ÖV, Kfz-Verkehr und Radverkehr am Bahnhof Brügge und am Haltepunkt Lüdenscheid bestehen. Dort

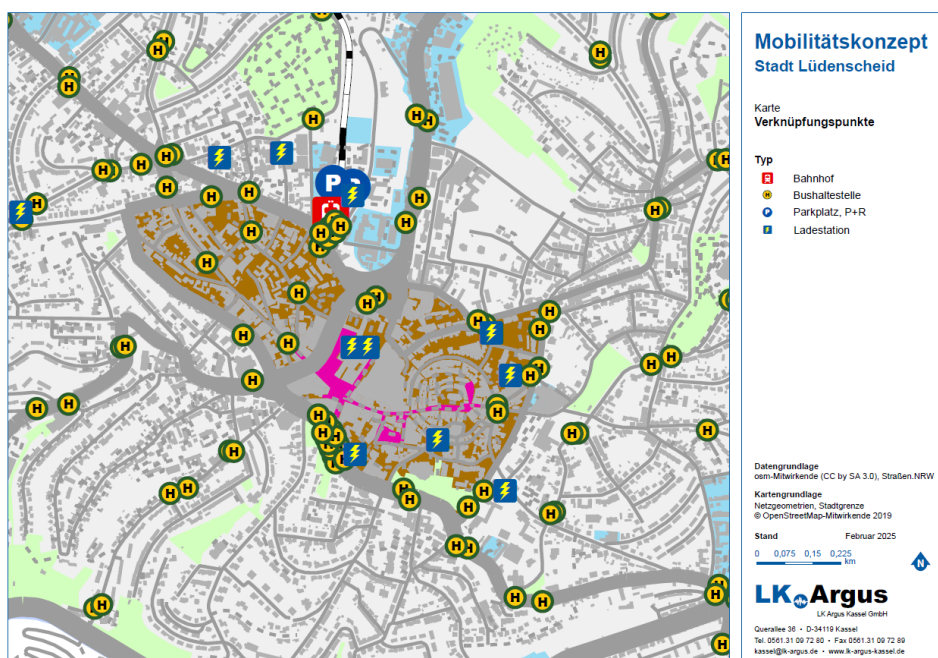
Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

gibt es u. a. Fahrradabstellanlagen sowie eine P+R-Anlage, eine Ladestation für E-Autos (Lüdenscheid), ÖPNV-Haltestellen sowie die Bahnhalte selbst¹⁵³.

Weitere Schnittstellen zwischen dem Radverkehr und ÖPNV gibt es in der Kernstadt und an einigen ÖPNV-Haltestellen. Öffentlich zugängliche Radabstellanlagen gibt es in der Innenstadt – insbesondere in der Fußgängerzone, wenngleich die Qualität in der Beteiligung verschiedentlich bemängelt wurde. Außerhalb der Innenstadt besteht ein Mangel an öffentlich zugänglichen Radabstellanlagen. Es ist somit ein großes Potenzial vorhanden, weitere Radabstellanlagen an wichtigen Zielen (z. B. Freizeiteinrichtungen, Spielplätzen) oder an wichtigen Haltestellen anzulegen, um die Inter- und Multimodalität zu fördern.

● **Karte 14:** Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln



siehe auch Kartenanhang

6.7.3 Hinweise aus der Online-Beteiligung

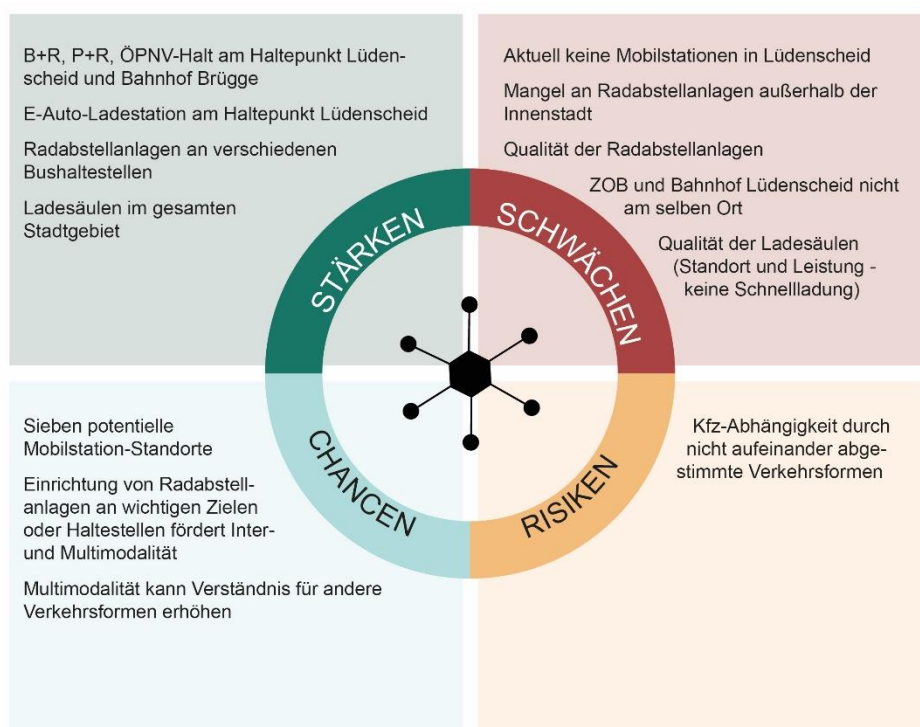
In der Online-Umfrage war die Inter- und Multimodalität kein explizit abgefragtes Thema. Bei Fragen zu den Hauptproblemen und Wünschen für die Zukunft des Verkehrs in Lüdenscheid gab es drei Nennungen zu fehlenden Carsharing-Angeboten, mit dem Wunsch solche einzurichten. Zum Thema Öffentlicher Verkehr gab es den Wunsch, dass die Abfahrtszeiten für Bus und Bahn besser aufeinander abgestimmt werden.

6.7.4 SWOT-Analyse

Verknüpfungen bestehen derzeit hauptsächlich an den Bahnhöfen Lüdenscheld und Brügge. Um die Intermodalität weiter zu fördern, gilt es vorhandene Potenziale wie die Parkmöglichkeiten am Rand der Innenstadt zu nutzen.

Stadt Lüdenscheld
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
 Juni 2025

● **Abbildung 39:** SWOT-Analyse zu Verknüpfungen



6.8 Verkehrssicherheit

6.8.1 Verkehrsunfälle

Die Verkehrssicherheit bzw. das Unfallgeschehen lassen sich unter anderem anhand von Unfalldaten darstellen. Hierzu liegen Daten aus dem Unfallatlas für die Jahre 2021 – 2023, also für den Zeitraum der Autobahnspernung, für die Stadt Lüdenscheld vor. Der Unfallatlas beinhaltet nur Unfälle mit Personenschaden, Unfälle nur mit Sachschaden werden nicht aufgeführt.

Die Daten aus dem Unfallatlas stammen aus der Statistik der Straßenverkehrsunfälle, die auf der amtlichen Unfallstatistik und somit auf Meldungen der Polizeidienststellen basieren. Das bedeutet, dass der Unfallatlas lediglich Unfälle enthält, bei denen es zu einer polizeilichen Unfallaufnahme kam. Es ist von einer hohen Dunkelziffer sowie einem großen Bereich von Beinahe-Unfällen bzw. Konflikten, die die Unfallschwelle nicht überschritten haben, auszugehen.

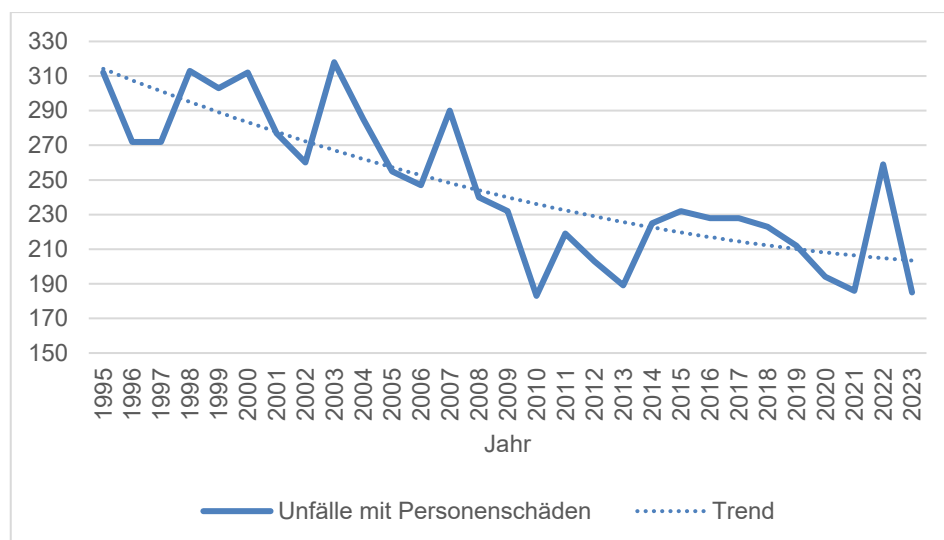
Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

Insgesamt kam es im Untersuchungsgebiet in diesem 3-Jahreszeitraum zu 576 Verkehrsunfällen mit Personenschaden. Im Jahr 2023 betrug die Zahl der Unfälle in Lüdenscheid 178 und lag damit in etwa auf dem Niveau von 2021 (174). Im Jahr 2022 kam es zu einem erheblichen Anstieg der Verkehrsunfälle (224). In der Langzeitbetrachtung von 1995 bis 2023 ist erkennbar, dass das Unfallgeschehen bis 2010 bzw. 2013 deutlich rückläufig war. Von 2013 bis 2015 stieg die Zahl der Unfälle mit Personenschaden wieder und fiel anschließend wieder bis 2021 ab. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie und die post-pandemischen Unfallauswirkungen müssen jedoch beachtet werden.

Außerdem sind die absoluten Unfallzahlen in Relation zum steigenden Verkehrsaufkommen zu setzen.¹⁵⁴

● **Abbildung 40:** Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Lüdenscheid 1995-2023¹⁵⁵



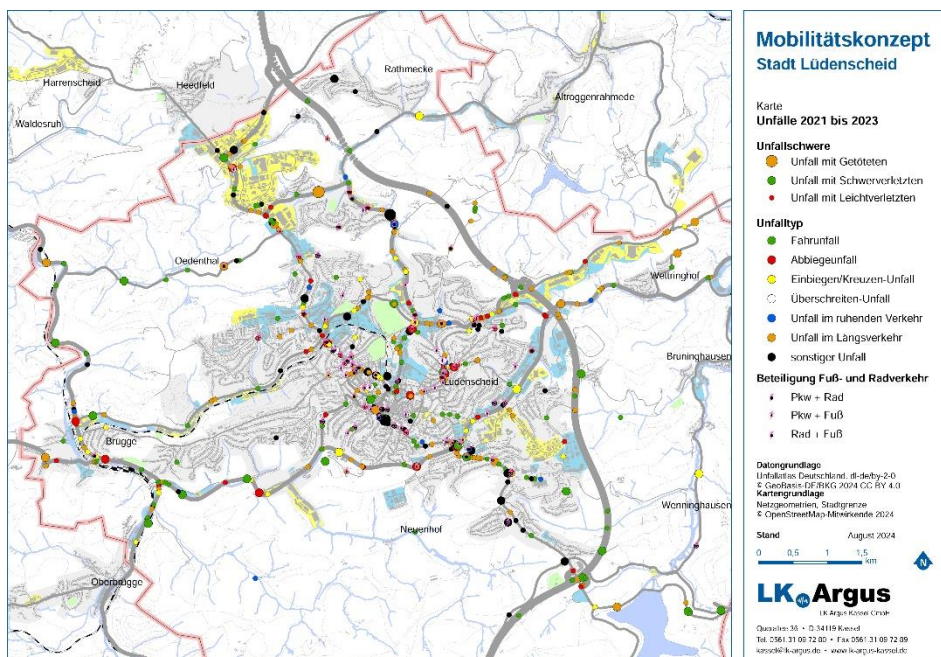
In Karte 15 sind die Unfälle mit Personenschaden im Stadtgebiet aus den Jahren 2021-2023 nach Schwere, Unfalltyp und Beteiligung verortet. Räumlich lässt sich eine Konzentration der Unfälle auf der Nordwest-Südost-Achse (Heedfelder Straße – Sauerfelder Straße – Hochstraße – Herscheider Landstraße [nördliche Abschnitt]) sowie auf allen anderen Bundes- und Landesstraßen feststellen. Dort sind besonders die Lennestraße und der Bereich Knapper Straße – Weststraße auffällig. Außerdem gibt es einen Unfallschwerpunktbereich in der Werdohler Straße zwischen Brüderstraße und Bergstraße.

¹⁵⁴ vgl. Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2023): Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortslage

¹⁵⁵ vgl. Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2023): Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortslage

- **Karte 15:** Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltyp und Beteiligung in Lüdenscheid, 2021-2023 (während der Autobahnspernung)

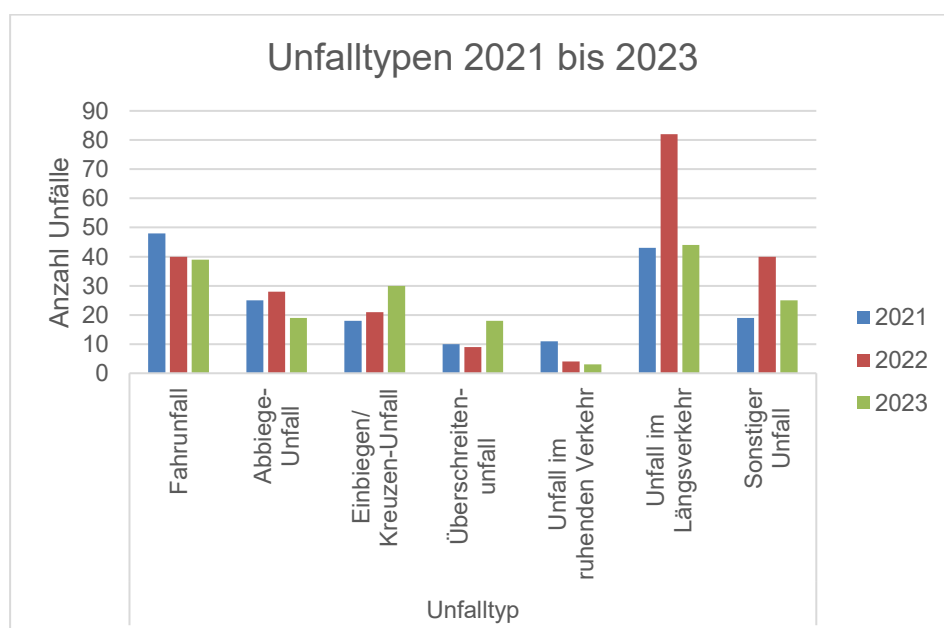
Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025



siehe auch Kartenanhang

Unfallschwere, Unfallart und Beteiligung

In dem 3-Jahreszeitraum gab es drei Unfälle mit Getöteten, 74 mit Schwerverletzten (12,8 % der Unfälle) und 499 mit Leichtverletzten (86,6 %). Die Mehrheit der Unfälle machten dabei Unfälle im Längsverkehr (insbesondere 2022) und Fahrtenfälle aus. Weitere häufige Unfalltypen sind Unfälle beim Einbiegen/Kreuzen mit etwa 12 % und beim Abbiegen mit knapp 13 %.



Analysiert man die Beteiligungen am Unfall, ergibt sich ein Anteil von rund 90 % Unfällen mit Pkw-Beteiligung, von denen über 80 % mit Pkw untereinander geschehen. Die übrigen 20 % verteilen sich auf Unfälle mit Pkw-Rad- und Pkw-Fuß-Beteiligung.

Unfälle mit Radbeteiligung (ohne Pkw-Rad) machen rund 6 % aller Unfälle aus, auf den Fußverkehr entfallen rund 4 %. (ohne Pkw-Fuß und Rad-Fuß). Gemeldete Unfälle zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gab es zwischen 2021 und 2023 insgesamt drei Stück.

- **Tabelle 35:** Unfallbeteiligung 2021 bis 2023 in Lüdenscheid, Unfälle mit Personenschäden

	Beteiligung							
	VU	nur MIV	nur Rad	nur Fuß	Pkw+Rad	Pkw+Fuß	Rad+Fuß	sonstige (i.d.R. Fuß+X)
2021	174	134	6	0	10	19	1	4
2022	224	173	17	0	8	21	1	4
2023	178	121	9	0	7	28	1	12

Unfälle zwischen Pkw und einer anderen Verkehrsteilnehmerart des Fuß- und/oder Radverkehrs sowie Unfälle zwischen Fuß- und Radverkehr finden vermehrt in der Werdohler Straße und entlang der Knoten der Heedfelder Straße statt. Außerdem sind die Sauerfelder Straße und das Brückenkreuz auffällig.

6.8.2 Unfallauffällige Bereiche

Aus der räumlichen Verteilung der Unfälle in Lüdenscheid lassen sich unfallauffällige Bereiche ableiten. Im Rahmen dieses Konzeptes sind darunter Straßenabschnitte oder Bereiche zu verstehen, in denen es in den Jahren 2021 bis 2023 zu vermehrten Unfällen kam. Im Gegensatz zur offiziellen Definition von Unfallhäufungen spielt die Gleichartigkeit der Unfälle eine untergeordnete Rolle, da bei gleichartigen Unfällen auch Unfälle mit Sachschäden einzubeziehen sind (liegen nicht vor). Daher werden unfallauffällige Bereiche vorrangig über die Anzahl von Unfällen mit Personenschäden jeglichen Typs innerhalb von 36 Monaten (mind. 5) oder mind. 3 Unfälle des Typs Überschreiten innerhalb von 36 Monaten und einer räumlich begrenzten Ausdehnung festgestellt. Dies entspricht in weiten Teilen den Definitionen von Unfallhäufungen nach FGSV.

Danach sind folgende Bereiche unfallauffällig:

- KP Christuskirche (3x Überschreiten-Unfälle)
- KP Lennestraße / Altenaer Straße (5 Unfälle)

- KP Bahnhofstraße / Altenaer Straße / Gasstraße (5 Unfälle)
- KP Bräuckenkreuz (5 Unfälle)
- KP B 229 / Gartenstraße (5 Unfälle)
- KP B 229 / B 54 (9 Unfälle)
- B 229 von Hochstraße bis Wefelhohler Straße (5 Unfälle)
- B 54 nördlicher Ortseingang Brügge bis Am Kamp (8 Unfälle)
- B 54 von Parkstraße bis Ortsausgang Brügge (7 Unfälle)
- Straßenzug Knapper Straße – Parkstraße von Heedfelder Straße bis Weststraße (7 Unfälle)
- Sauerfelder Straße – Bereich ZOB (5 Unfälle)
- Sauerfelder Straße von Gartenstraße bis Hochstraße (5 Unfälle)
- Hochstraße von B 229 bis Staberger Straße (10 Unfälle)
- Herscheider Landstraße von B 229 bis Paulmannshöher Straße (21 Unfälle)
- Werdohler Straße von Brüderstraße bis Bergstraße, insbesondere an KPs (12 Unfälle)
- Kluser Straße von Werdohler Straße bis Wiesenstraße (6 Unfälle)
- Bahnhofstraße von Bahnhofsallee bis Lessingstraße (7 Unfälle)
- Heedfelder Straße von Höhe Hausnummer 50 bis Hagedornskamp (7 Unfälle)
- Heedfelder Straße südlich Hohe Steinert bis ca. Heerwieser Weg (9 Unfälle)
- Heedfelder Straße von Oedethaler Straße bis Hulsberger Weg (13 Unfälle)
- Altenaer Straße nördlich und südlich vom KP Lennestraße (7 Unfälle, ohne den KP)
- Altenaer Straße von Wislader Weg bis südlich Tweerer Weg (7 Unfälle)
- Straßenzug Werdohler Landstraße – Lennestraße von Brunschieder Straße bis Buschhauser Weg (13 Unfälle, inkl. Knotenpunkte)
- Lennestraße westlich und östlich Vogelberger Weg (8 Unfälle)
- Rahmedestraße von Wehberger Straße bis Im Olpendahl (6 Unfälle, inkl. KPs)

6.8.3 Hinweise aus der Online-Beteiligung

Das Thema Sicherheit wurde in der Frage nach Wünschen für die Zukunft oft thematisiert. Insbesondere in Bezug auf den Radverkehr wurde die Situation an bestimmten Kreuzungen und Straßen, wie der Heedfelder Landstraße, mehrmals als „lebensgefährlich“ [sic] für Radfahrende bezeichnet. Auch in Bezug auf den Schulweg wurde das mangelnde Sicherheitsgefühl insbesondere im Radverkehr mehrmals angesprochen. Einige Befragte gaben an, ihr Kind mangels ausreichender Sicherheit auf dem Fahrrad und wegen ungünstiger Taktzeiten des Busses mit dem Auto zur Schule zu bringen.

In Bezug auf den Fußverkehr wurde das mangelnde Sicherheitsgefühl auch mehrmals erwähnt. Kritisiert wurden schwer einsehbare und schwer überquerbare freie Rechtsabbiegerstreifen an Kreuzungen (beispielsweise Kreuzung Hochstraße/Sauerfelder Straße), die zu schnellem Fahren verleiten. Weiterhin wurden die Unterführungen bemängelt, für diese und für das restliche Stadtgebiet wurde sich eine bessere Beleuchtung für zu Fußgehende gewünscht.

6.9 Umweltbelastungen

Der Verkehr hat direkte Auswirkungen auf die Umweltbelastungen und somit auch auf die Lebensqualität in einer Stadt. Umwelteinwirkungen, die durch den Kfz-Verkehr ausgelöst werden, sind Lärm- und Luftschadstoffbelastungen.

6.9.1 Lärmbelastungen

Entsprechend europäischem Recht sind mit der „EU-Umgebungslärmrichtlinie“ Kommunen dazu verpflichtet, Lärmaktionspläne mit dem Ziel, die Lärmbelastungen und somit gesundheitsschädliche Auswirkungen zu reduzieren, aufzustellen. Außerhalb der Ballungsräume erfolgt dies auf Grundlage der Lärmkartierungen des Landes Nordrhein-Westfalen.

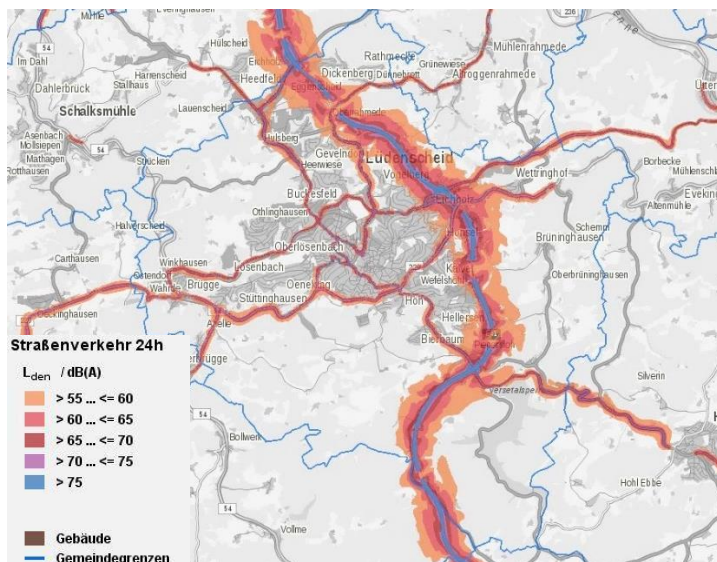
Der aktuelle Stand der Lärmaktionsplanung ist die 4. Stufe. Diese befasst sich in Lüdenscheid jedoch vornehmlich mit den Folgen der Autobahnspernung. Die entsprechenden Maßnahmen zur Lärminderung sind Tempo 30 und Durchfahrtsverbot für Lkw (siehe Kapitel 6.4). Aufgrund dieser eingeschränkten Betrachtungsweise bildet der Lärmaktionsplan der 3. Stufe die Grundlage der weiteren Betrachtungen zu Umweltauswirkungen.

Im Zuge der Lärmkartierung der 3. Stufe wurden die Einwirkungen von Straßenverkehrslärm der Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen (Hauptverkehrsstraßen) mit mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr berücksichtigt. In der nachfolgenden Abbildung und Tabelle lässt sich erkennen, dass unter diesen Aspekten die Lärmbelastungen für die Wohnbevölkerung insbesondere entlang der A 45, L 561 (Herscheider Landstraße, Hochstraße, Heedfelder Straße),

Bahnhofstraße und Weststraße sowie in der Lennestraße und in Brügge (B 54) hoch sind.

- **Abbildung 41:** Umgebungslärm aus dem Straßenverkehr in Lüdenscheid, Ganztagespegel, LAP 3.Stufe¹⁵⁶

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025



© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © Geobasis.NRW, © GeoBasis-DE / BKG 2018,
© Planet Observer

Im Rahmen der Lärmkartierung der 3. Stufe wurde die Anzahl der von Verkehrslärm betroffenen Menschen ermittelt:

- **Tabelle 36:** Geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen in Lüdenscheid belasteten Menschen, ganztags (L_{DEN}); Kartierung 2017¹⁵⁷

Pegelklassen	> 55 - 60 dB(A)	> 60 - 65 dB(A)	> 65 - 70 dB(A)	> 70 - 75 dB(A)	> 75 dB(A)
belastete Menschen	3.369	2.131	1.543	982	128
aggregierte Pegelklassen	> 55 dB(A)	> 60 dB(A)	> 65 dB(A)	> 70 dB(A)	> 75 dB(A)
belastete Menschen	8.153	4.784	2.653	1.110	128

Anhand der oben aufgeführten Tabelle lässt sich erkennen, dass die Anzahl der von Lärm betroffenen Menschen oberhalb der Kartierungsschwelle ganztags (L_{DEN} = 55 dB(A)) bei 8.153 Menschen liegt (11,3 % der Bevölkerung). In der

¹⁵⁶ Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Umgebungslärm in NRW. © &GeoBasis-DE / BKG (2022) dl-de/by-2-0 © LANUV NRW, EBA 2017, Straßen.NRW. <https://www.umgebungs-laerm.nrw.de/laermkartierung> [Zugriff am 01.12.2024]

¹⁵⁷ vgl. Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Lüdenscheid, 31.01.2018

Nacht sind 5.478 Personen mit Lärmwerten über der Kartierungsschwelle von 50 dB(A) belastet (7,6 % der Bevölkerung).¹⁵⁸¹⁵⁷

6.9.2 Luftschadstoffbelastungen

In Deutschland gibt es zahlreiche Messstellen, die die Umweltbelastungen in Form von Luftschadstoffen festhalten.

In Nordrhein-Westfalen werden die Messstationen vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) betrieben. In Lüdenscheid befindet sich eine Messstelle in der Lennestraße Höhe Hausnummer 71.¹⁵⁹ Die Messstelle führte Messungen zu verschiedenen Zeiträumen durch:

- 08. Januar 2015 bis zum 06. Januar 2016
- 20. Juli 2022 bis aktuell laufend (19. Dezember 2024)

Folgende Werte ergaben die Messungen:

- **Tabelle 37:** Messwerte der Luftschadstoff-Messstation Lennestraße in Lüdenscheid

Stoffgruppe	Jahresmittelwert	Stundenmittelwert
NO ₂	35µg/m ³ (2015) 27µg/m ³ (2023)	max. 141µg/m ³ (16. Dez. 2022)
PM10	21µg/m ³ (2015) 13µg/m ³ (2023)	
PM 2,5	8µg/m ³ (2023)	

Zur Bewertung der Luftschadstoffbelastung werden die geltenden Grenzwerte herangezogen. Diese besagen seit dem 1.1.2010, dass die NO₂-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ (Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter Luft) nicht überschritten werden dürfen¹⁶⁰ und die NO₂-Einstundenmittelwerte von 200 µg/m³ nicht öfter als 18 Mal im Kalenderjahr überschritten werden dürfen.

Für PM10 und PM2,5 gelten die in der Abbildung dargestellten Grenzwerte.

¹⁵⁸ vgl. Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Lüdenscheid, 31.01.2018

¹⁵⁹ Steckbrief zur Messstation: <https://luftqualitaet.nrw.de/steckbrief.php?mstkey=2223>

¹⁶⁰ Die Luftqualitätsrichtlinie der EU ist im Dezember 2024 in Kraft getreten. Der grundsätzlich bis 2030 zu erreichende Grenzwert liegt bei 20 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft. Gemäß deutschem Recht gilt bisher noch 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft. Allerdings besteht eine Anpassungspflicht an die Richtlinie. Ob eine Überschreitung vorliegt, kann nicht bestimmt werden, da aktuell nur Werte bis 2023 vorliegen.

● **Abbildung 42:** Grenzwerte für Feinstaubbelastung (Umweltbundesamt)

Grenzwerte für den Schadstoff Feinstaub (PM ₁₀)			
Bezeichnung	Mitteilungszeitraum	Grenzwert	Zeitpunkt, ab dem der Grenzwert einzuhalten ist
Grenzwert für den Schutz der menschlichen Gesundheit	24 Stunden	50 µg/m³ PM ₁₀ dürfen nicht öfter als 35mal im Jahr überschritten werden	seit 1.1.2005 einzuhalten
Grenzwert für den Schutz der menschlichen Gesundheit	Kalenderjahr	40 µg/m³ PM ₁₀	seit 1.1.2005 einzuhalten
Grenzwerte für den Schadstoff Feinstaub (PM _{2,5})			
Bezeichnung	Mitteilungszeitraum	Grenzwert	Zeitpunkt, ab dem der Grenzwert einzuhalten ist
Grenzwert für den Schutz der menschlichen Gesundheit	Kalenderjahr	25 µg/m³ PM _{2,5}	seit 1.1.2015 einzuhalten

(Quelle: 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG); Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen vom 02.08.2010 (BGBl. I S. 1065))

Dementsprechend werden die Grenzwerte in Lüdenscheid eingehalten. Es liegt kein Handlungsbedarf aufgrund von Luftschadstoffemissionen vor.

6.9.3 Hinweise aus der Online-Beteiligung

Das Thema Umweltbelastungen wurde im Rahmen der Online-Beteiligung nicht direkt abgefragt. Vereinzelt erfolgte bei der Benennung von Problemen der Hinweis auf Luft- und Lärmbelastung durch die Staubbildungen aufgrund der Autobahnsperrung.

6.10 Mobilitätsmanagement

Die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen definiert Mobilitätsmanagement als „die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteur*innen über Verkehrsplanung hinaus“.¹⁶¹ Zielgruppen des Mobilitätsmanagements können beispielsweise Betriebe, (Hoch-)Schulen, Tourist*innen, Senior*innen, Investor*innen und Bauherr*innen sein. Die Aufgabe der öffentlichen Hand liegt in der Entwicklung und Umsetzung von Strategien sowie im Bereitstellen von Mobilitätsmanagementangeboten (z. B. Beratung). Akteur*innen und Zielgruppen sollen angesprochen und motiviert sowie fachlich unterstützt werden. Generell geht es beim Mobilitätsmanagement um die Koordination von Aktivitäten und die Bildung von Netzwerken für einen Austausch der Beteiligten. Weitere Akteur*innen neben der öffentlichen Hand sind privatwirtschaftliche Verkehrsdienstleistungsbetriebe (z. B. ÖPNV-Unternehmen, Anbieter*innen von Carsharing und Bikesharing), Verkehrserzeuger*innen (z. B. Unternehmen,

¹⁶¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM), Ausgabe 2018, S. 5

Schulen, Freizeiteinrichtungen, Beherbergungsbetriebe) sowie Verbände und NGO (Nichtregierungsorganisation).¹⁶²

6.10.1 Kommunales Mobilitätsmanagement

Die Stadt Lüdenscheid ist Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW. Das Zukunftsnetz ist ein Unterstützungsnetzwerk, das Kommunen beim Thema nachhaltige Mobilität berät und sie bei der Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten unterstützt. Verwaltungsmitarbeiter*innen können durch das Zukunftsnetz qualifiziert werden, sich mit anderen vernetzen und Anstöße für Veränderungsprozesse in der kommunalen Verkehrsplanung erhalten.¹⁶³

Ein*e Mobilitätsmanager*in in der Verwaltung der Stadt Lüdenscheid, der für kommunales Mobilitätsmanagement zuständig ist und alle städtischen Aktivitäten koordiniert, gibt es nicht.

6.10.2 Betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet auch Fortbildungen und Beratungen zu betrieblichem und schulischem Mobilitätsmanagement. Des Weiteren gibt es seit 2021 das IHK-Netzwerkbüro Betriebliche Mobilität NRW, das Angebote und Beratung für Betriebe zur Verfügung stellt sowie Möglichkeiten für Austausch und Vernetzung schafft¹⁶⁴. Angeboten wird auch ein Zertifikatslehrgang Betriebliche*r Mobilitätsmanage*r IHK, bei dem Teilnehmende im Rahmen einer 66-stündigen Ausbildung qualifiziert werden, um betriebsinterne Mobilitätsthemen zu moderieren und Bereiche zu koordinieren¹⁶⁵.

¹⁶² vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM), Ausgabe 2018

¹⁶³ Vgl. <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wer-wir-sind/mitglieder> [Zugriff: 11.12.2024]

¹⁶⁴ vgl. Industrie- und Handelskammer Lippe zu Detmold (o. J.): Betriebliches Mobilitätsmanagement. <https://www.ihk.de/lippe-detmold/hauptnavigation/lippe-staerken/infrastruktur/aktuelles-infrastruktur/effiziente-mobilitaet-fuer-ludwigsburger-unternehmen-4486306> [Zugriff am 17.04.2024]

¹⁶⁵ vgl. IHK-Netzwerk Betriebliche Mobilität NRW (o. J.): Betriebliche*r Mobilitätsmanager*in Zertifikatslehrgang IHK. <https://www.ihk-bemo.nrw/weiterbildung/> [Zugriff am 17.04.2024]

Tabellenverzeichnis

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

• Tabelle 1: Wohnbevölkerung nach Bezirken	13
• Tabelle 2: Wichtige Pendelbewegungen über die Stadtgrenze (> 800 Pendler*innen; Stand 2022)	19
• Tabelle 3: Grundschulstandorte in Lüdenscheid	21
• Tabelle 4: Standorte weiterführender Bildungsangebote in Lüdenscheid	22
• Tabelle 5: Übersicht bestehender Konzepte und Aktivitäten	24
• Tabelle 6: Mindestausstattung der Mobilstationen	29
• Tabelle 7: Übersicht bestehender Handlungsempfehlungen vorhandener Konzepte	40
• Tabelle 8: Übersicht bestehender Einzelmaßnahmen vorhandener Konzepte	41
• Tabelle 9: Führungsprinzipien und Führungsformen sowie Zuordnung zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen	53
• Tabelle 10: Zusammenfassung der Maße für Radverkehrsanlagen nach VwV-StVO und ERA	58
• Tabelle 11: Entwurfsklassen nach RAL und Radverkehrsführung an Landstraßen	60
• Tabelle 12: Haltestelleneinzugsbereiche ÖPNV- und SPNV nach Raumkategorien	69
• Tabelle 13: Netzhierarchie Märkischer Kreis	70
• Tabelle 14: Definition der Verkehrszeiten	71
• Tabelle 15: Standards Bedienungsqualität im Märkischer Kreis	71
• Tabelle 16: Bauformen von Bushaltestellen	75
• Tabelle 17: Fahrbahnbreiten von Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen	80
• Tabelle 18: Maße von Landstraßen	81
• Tabelle 19: Knotenpunktarten und ihre Anwendungsmöglichkeiten	84
• Tabelle 20: Maße von Parkständen im Straßenraum	88
• Tabelle 21: Gehwege an Straßen(abschnitten) unter 1,80m Breite	112
• Tabelle 22: Kategorisierung der Meldungen zum Radverkehr	121
• Tabelle 23: Buslinien in Lüdenscheid nach Art und Taktung	124
• Tabelle 24: Angebot SPNV	126
• Tabelle 25: ÖV-Anbindung von Lüdenscheid ZOB über die Stadtgrenzen hinaus, nur Taktverkehr (=ohne Schulbusse)	128

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025

• Tabelle 26: Straßen-(abschnitte) mit Seitenstreifen	144
• Tabelle 27: Stadtstraßen mit über 4.000 Kfz/24h	149
• Tabelle 28: Straßenzüge und Bewirtschaftungszeiten der Bewirtschaftungszone 1	156
• Tabelle 29: Straßenzüge und Bewirtschaftungszeiten der Bewirtschaftungszone 2	157
• Tabelle 30: Sonderparkbereiche und Bewirtschaftungszeiten	157
• Tabelle 31: Parkplätze im Innenstadtbereich Lüdenscheid mit Bewirtschaftungsform	158
• Tabelle 32: Belegung von Behindertenparkständen	160
• Tabelle 33: Verkehrsbelastungen mit Schwerverkehrsanteil belasteter Straße (bis 7 %, Stand 2021)	168
• Tabelle 34: Unfallbeteiligung 2021 bis 2023 in Lüdenscheid, Unfälle mit Personenschäden	176
• Tabelle 35: Geschätzte Zahl der von Lärm an den kartierten Straßen in Lüdenscheid belasteten Menschen, ganztags (L_{DEN}); Kartierung 2017	179
• Tabelle 36: Messwerte der Luftschadstoff-Messstation Lennestraße in Lüdenscheid	180

Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Zeit- und Ablaufplan des Mobilitätskonzeptes Lüdenscheid, inkl. der Zeitschiene des Radverkehrskonzeptes	3
• Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl der Lüdenscheider Bevölkerung, HHB 2024	5
• Abbildung 3: Lage Lüdenscheids in NRW, im Regierungsbezirk Arnsberg und Märkischen Kreis sowie Entfernungen zu den nächstgelegenen Oberzentren	9
• Abbildung 4: Lage, Topografie und Straßennetz Lüdenscheid	11
• Abbildung 5: Flächenaufteilung des Stadtgebiets Lüdenscheid	12
• Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung Lüdenscheid	15
• Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen in Lüdenscheid	16
• Abbildung 8: Verortung der Industrie-/Gewerbegebiete in Lüdenscheid	17
• Abbildung 9: Ein- und Auspendler*innen sowie innergemeindliche Pendler*innen (Stand 2022)	18
• Abbildung 10: räumliche Orientierung der Quell-Zielwege der Lüdenscheider Haushalte, HHB Lüdenscheid	20
• Abbildung 11: Dimensionierung eines Seitenraums im Regelfall	45

• Abbildung 12: Richtwerte für Breitenzuschläge zum Seitenraum	45
• Abbildung 13: Einsatzbereich von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen < 8,50 m Fahrbahnbreite	47
• Abbildung 14: Maße für Unterführungen laut RASSt 06 (FGSV)	48
• Abbildung 15: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen	52
• Abbildung 16: Beispielabbildung für einen Poller mit umlaufender Markierung	68
• Abbildung 17: Abmessungen für Warteflächen mit Wetterschutzeinrichtung	76
• Abbildung 18: Kfz-Parkraumnachfragegruppen und ihre Merkmale	86
• Abbildung 19: Hauptverkehrsmittel der antwortenden Online-Teilnehmenden	102
• Abbildung 20: Bewertung der Zielerreichbarkeit von Personen außerhalb Lüdenscheids mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln im Rahmen der Online-Beteiligung	102
• Abbildung 21: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck in %	108
• Abbildung 22: Modal-Split im Städtevergleich	109
• Abbildung 23: Gehwegparken in der Honseler Straße und glatte Wegeoberfläche bei Nässe	113
• Abbildung 24: Ergebnis der Online-Befragung zur Frage nach Verbesserungen im Fußverkehr	115
• Abbildung 25: SWOT-Analyse zum Fußverkehr	116
• Abbildung 26: Auswertung der Online-Beteiligung auf die Frage nach notwendigen Verbesserungen im Radverkehr zur Steigerung der Nutzung	120
• Abbildung 27: SWOT-Analyse zum Radverkehr	122
• Abbildung 28: SWOT-Analyse zum Öffentlichen Verkehr	134
• Abbildung 29: Bedarfsumleitung zur Autobahnspernung A 45 bei Lüdenscheid	138
• Abbildung 30: Beschilderungsplan der temporären Beschilderungen im Zuge der Sperrung der A 45	139
• Abbildung 31: Entwicklung der Kfz-Verkehrsbelastungen auf ausgewählten Straßen Lüdenscheids zu verschiedenen Zeitpunkten und Verkehrsorganisationsformen	140
• Abbildung 32: Entwicklung der Schwerverkehrsbelastungen auf ausgewählten Straßen Lüdenscheids zu verschiedenen Zeitpunkten und Verkehrsorganisationsformen	141
• Abbildung 33: SWOT-Analyse zum fließenden Kfz-Verkehr	153

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse
Juni 2025

● Abbildung 34: Auslastung der straßenbegleitenden Parkplätze im Tagesverlauf	159
● Abbildung 35: Bewertung der Parkplatzverfügbarkeit an unterschiedlichen Zielen in Lüdenscheid	162
● Abbildung 36: SWOT-Analyse zum ruhenden Kfz-Verkehr	163
● Abbildung 37: zugeparkter Ladezone Knapper Straße 69	169
● Abbildung 38: SWOT-Analyse zum Wirtschafts- und Güterverkehr	170
● Abbildung 39: SWOT-Analyse zu Verknüpfungen	173
● Abbildung 40: Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Lüdenscheid 1995-2023	174
● Abbildung 41: Umgebungslärm aus dem Straßenverkehr in Lüdenscheid, Ganztagespegel, LAP 3.Stufe	179
● Abbildung 42: Grenzwerte für Feinstaubbelastung (Umweltbundesamt)	181

Kartenverzeichnis

Karte 1: relevante Ziele in Lüdenscheid	14
● Karte 2: Analysenetz Fußverkehr und Ziele	110
● Karte 3: Fußverkehrsinfrastruktur im Innenstadtbereich	110
● Karte 4: Defizite Fußverkehr Innenstadt	114
● Karte 5: Defizitanalyse Radverkehrskonzept Lüdenscheid	119
● Karte 6: ÖPNV - Linienverläufe und Erschließung	130
● Karte 7: Straßennetz	137
● Karte 8: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	143
● Karte 9: Verkehrsbelastung klassifizierter Straßen in Lüdenscheid	149
● Karte 10: Parkraumangebot in der Innenstadt Lüdenscheid	155
● Karte 11: Parkraumbewirtschaftung Innenstadt Lüdenscheid	158
● Karte 12: Wirtschafts- und Güterverkehr – Netze und Beschränkungen	166
● Karte 13: Verkehrsbelastung Schwerlastverkehr	167
● Karte 14: Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln	172
● Karte 15: Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltyp und Beteiligung in Lüdenscheid, 2021-2023 (während der Autobahnspernung)	175

Anlagenverzeichnis

● Anlage 1: Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2024 in der Stadt Lüdenscheid	5
--	---

• Anlage 2: Fragebogen der Online-Beteiligung	6
• Anlage 3: Automatisierte Auswertung der Ergebnisse der Online-Beteiligung	6
• Anlage 4: Protokoll zur Bürgerbeteiligung am 21.11.24	7
• Anlage 5: Protokoll zur Beteiligung von Handel und Wirtschaft am 28.11.24	7
• Anlage 6: Protokoll zum Arbeitskreis Politik 04.12.24	7

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**
Juni 2025

Abkürzungsverzeichnis

• AST	Anrufsammeltaxi
• B+R	Bike and ride
• DFI	dynamische Fahrgastinformationen
• DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
• DV	Durchgangsverkehr
• EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
• EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
• EKL	Entwurfsklasse
• ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
• ES	Erschließungsstraße
• EW	Einwohner*innen
• FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
• FS	Fahrstreifen
• HBS	Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
• H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
• HS	angebaute Hauptverkehrsstraße
• HVS	Hauptverkehrsstraße
• IHK	Industrie- und Handelskammer
• ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
• KP	Knotenpunkt
• KZE	(Erhebungsstelle der) Kennzeichenerfassung
• LSA	Lichtsignalanlage

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil A - Analyse**

Juni 2025

- MIV Motorisierter Individualverkehr
- NWL Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
- ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr
- ÖV Öffentlicher Verkehr
- OWL Ostwestfalen-Lippe
- P+R Park and ride
- QS Querschnitt
- QSV Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
- RAL Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
- RASt Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
- rDV reiner Durchgangsverkehr
- RiLSA Richtlinien für Lichtsignalanlagen
- SPNV Schienenpersonennahverkehr
- StVO Straßenverkehrsordnung
- TH Technische Hochschule
- uDV unterbrochener Durchgangsverkehr
- VEP Verkehrsentwicklungsplan
- VS anbaufreie Hauptverkehrsstraße
- VVOWL Zweckverband Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe
- VwV-StVO Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
- VZ Verkehrszeichen

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