



**Stadtreinigungs-, Transport- und Baubetrieb
Lüdenscheid**

Herr Andreas Fritz, Tel. 36 52-100

TOP: Neubau Brücke Lösenbacher Landstraße

Beschlussvorlage Nr. 133/2026

Produkt: 12.01.04 Straßenbau und -unterhaltung (Koordinierung und Finanzierung)

Beratungsfolge

Bau- und Verkehrsausschuss

Behandlung

öffentlich

Sitzungstermine

20.05.2026

Finanzielle Auswirkungen? ja nein

investiv konsumtiv

	einmalig	lfd. jährlich
Aufwendungen/Auszahlungen	1.800.000,00 €	
Folgekosten (AfA, Unterhaltung...)		5.000,00 €
Kostenbeiträge Dritter/Zuwendungen		
Sonstige Erträge/Einzahlungen		

Bemerkung:

Haushaltsmittel ausreichend vorhanden?

ja, veranschlagt bei folgendem Konto: nein, Deckungsvorschlag:

Produkt bzw. Auftrag/Sachkonto/Bezeichnung:

Einmalig: 12.01.04/M12010406/Brücke Lösenbacher Landstraße

Laufend: / /

gesetzlich vorgeschriebene Aufgabe

freiwillige Aufgabe

Grundlage:

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, den Neubau der Brücke Lösenbacher Landstraße entsprechend der im Ausschuss vorgestellten Unterlagen im Jahr 2026 zu planen und vorbehaltlich der Genehmigung des Haushaltssicherungskonzeptes 2026/2027 durch die Kommunalaufsicht im Jahr 2027 umzusetzen.

Begründung:

Veranlassung


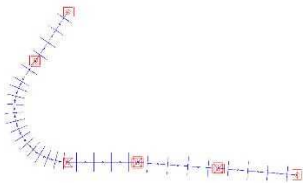
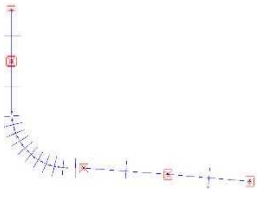
Die Brücke Lösenbacher Straße ist marode. Sie wurde zuletzt im Jahr 2024 geprüft (Hauptprüfung nach DIN 1076). Die Zustandsnote ist gemäß Prüfbericht 4,0. Gemäß Prüfbericht entspricht die Note 4,0 einem ungenügenden Zustand. Eine zeitnahe Ausführung eines neuen Bauwerks ist zwingend erforderlich. In naher Zukunft droht sonst die Sperrung bzw. ein notwendiger Abriss, der Kosten in Höhe von ca. 80.000 € verursachen würde.

Beschreibung

Es wurde festgestellt, dass sowohl der Unterbau als auch der Überbau der Brücke nicht tragfähig sind. Die Brücke ist vollständig zu erneuern.

Bei der Entwurfsplanung wurden drei Hauptvarianten untersucht (siehe Tabelle 1). Neben einer Aluminiumbrücke wurden zwei unterschiedliche Stahlbrücken bewertet. Die Stahlbrücken unterscheiden sich in der möglichen Linienführung. Die Tabelle gibt die Streckenführung, die Längsneigung, die Vor- und Nachteile und die geschätzten Gesamtkosten wieder.

Tabelle 1: Untersuchte Hauptvarianten

Variante	1	2	3 = Vorzugsvariante
Typ	Alu-Fachwerk	Stahlhohlkasten	Stahlhohlkasten
Länge	60,8 m	70,9 m	66,4 m
Erforderliche Breite:	2,5m -3,0m	2,5m -3,0m	2,5m -3,0m
Streckenführung	Wie Bestand <u>Skizze:</u> 	Ausrundung mit Außenradius <u>Skizze:</u> 	Ausrundung mit Innenradius <u>Skizze:</u> 
Längsneigung	6,1%	5,6%	6,6%
Vorteile	kein Korrosionsschutz erforderlich	beliebige Linienführung möglich optimale Fahrgeometrie für Radfahrer weil Kurven möglich bessere Sichtbeziehung Gegenverkehr als im	beliebige Linienführung möglich bessere Fahrgeometrie für Radfahrer weil Kurven möglich bessere Sichtbeziehung Gegenverkehr als im Bestand

		<p>Bestand</p> <p>Überbau ist schmaler bei gleicher Gehwegbreite, weil das Tragsystem unter der Gehfläche liegt</p> <p>Unterkonstruktion: Einfache Stahlstützen sind möglich</p>	<p>Überbau ist schmaler bei gleicher Gehwegbreite, weil das Tragsystem unter der Gehfläche liegt</p> <p>Unterkonstruktion: Einfache Stahlstützen sind möglich</p> <p>Errichtung innerhalb der städtischen Liegenschaften</p>
Nachteile	<p>nur gerade Linienführung möglich, keine Kurven, keine Verbesserung für den Radverkehr</p> <p>Überbau ist breiter bei gleicher Gehwegbreite, weil Tragsystem neben Gehfläche liegt</p> <p>aufwendige Unterkonstruktion aus Stahlbeton erforderlich</p> <p>Aufgrund der breiten Unterkonstruktion Errichtung innerhalb der städtischen Liegenschaften nicht möglich</p>	<p>Korrosionsschutz, z.B. eine Beschichtung erforderlich</p> <p>Aufgrund des Außenbogens Errichtung innerhalb der städtischen Liegenschaften nicht möglich.</p>	<p>Korrosionsschutz, z.B. eine Beschichtung erforderlich</p>
Investitionskosten	1.900.000 € brutto	2.000.000 € brutto	1.800.000 € brutto
Folgekosten:	Jährlich ca. 5.000 € für Grünschnitt, Winterdienst und Brückenprüfungen	<p>Jährlich ca. 5.000 € für Grünschnitt, Winterdienst und Brückenprüfungen</p> <p>Erneuerung des Korrosionsschutzes erstmalig nach ca. 30-40 Jahren: ca. 45.000€</p>	<p>Jährlich ca. 5.000 € für Grünschnitt, Winterdienst und Brückenprüfungen</p> <p>Erneuerung des Korrosionsschutzes erstmalig nach ca. 30-40 Jahren: ca. 45.000€</p>

Seitens des STL wird **Variante 3** bevorzugt, da sie mit 1.800.000 € die geringsten Baukosten verursacht

und die Anforderungen an eine gute Fahrgeometrie und Sichtbeziehung erfüllt.

Die neue Brücke ist als semi-integrale Stahlbrücke mit Hohlkastenquerschnitt geplant. Gegenüber dem Bestand wird der rechte Winkel im Grundriss durch einen Radius $R = 10 \text{ m}$ ausgerundet.

Stellungnahme der Fachdienste zum Neubau Brücke Lösenbacher Landstraße

In den vergangenen Jahren haben die Anlieger der Brücke über die Lösenbacher Landstraße mehrfach das Erfordernis dieser Brücke in Frage gestellt, da sie nach ihrer Beobachtung nur wenig genutzt wird. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund hat der STL die Fachdienste 60, 61, 63, 66, 67 um Stellungnahme zum Neubau bzw. einem Abriss gebeten. Das Wichtigste der Stellungnahmen kann wie folgt zusammengefasst werden:

Die Brücke über die Lösenbacher Landstraße weist eine hohe verkehrliche Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr auf. Die Brücke bildet zusammen mit der erneuerten Fußgängerbrücke über die Bahnstrecke (Wikingerweg) und dem verkehrsberuhigten Bereich „Im Winkel“ eine verkehrsarme, sichere und qualitativ hochwertige Achse. Sie stellt eine wichtige Wegebeziehung für die fußläufige Erschließung des Quartiers südwestliches Buckesfeld und als Anbindung Richtung Innenstadt dar.

Die Wichtigkeit der Fußwegeverbindung wird ebenfalls in der Begründung der ersten Änderung des gültigen Bebauungsplanes Nr. 734 „Lösenbacher Landstraße“ hervorgehoben. Gemäß der Begründung stellt die Fußgängerbrücke im Abwägungsprozess zwischen verschiedenen Wegeführungen die sicherste und kürzeste Verbindung zwischen den Wohngebieten nördlich und südlich der Lösenbacher Landstraße dar. Die Fußgängerbrücke ist im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 734 als Fußweg (F) festgesetzt.

Im 2025 durch den Rat beschlossenen Mobilitätskonzept wurde als Zielsetzung die Verbesserung der Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr definiert. Die Verbindung ist explizit Teil des beschlossenen Zielnetzes für den Radverkehr und insofern zu erhalten. Die Vorzugsvariante 3 ist auf Grund der besseren Sichtbeziehung und des verbesserten Fahrkomforts durch die Eckausrundung auch aus verkehrlicher Sicht zu befürworten.

Für Wege, die durch Radfahrer und Fußgänger genutzt werden, ist eine Breite von mindestens 2,5 m gefordert mit zusätzlichen Sicherheitsräume von $2 \times 0,25 \text{ m}$ zu Einbauten, wie z.B. einem Geländer. Eine Breite von insgesamt 3m kann innerhalb der städtischen Liegenschaften nicht durchgängig erreicht werden. Die betroffenen Abschnitte können als Engstelle mit 2,50m, unter Verzicht auf Sicherheitsräume zu Einbauten ausgebildet werden.

Zeitplan:

Die Planung kann vorbehaltlich aller Genehmigungen in 2026, die Ausführung in 2027 erfolgen.

Lüdenscheid, den 07.05.2026
Im Auftrag

gez. Frank Kusmirtz

Frank Kusmirtz

