

**Fachdienst Recht, Öffentliche Sicherheit und
Ordnung, FD 32**

Herr Stefan Presse, Tel. 17-2636

TOP: Verkehrsüberwachung in der Zeit der Brückensperrung

Bericht Nr. 150/2026

Produkt: 02.01.04 Überwachung fließender Straßenverkehr

Beratungsfolge

Bau- und Verkehrsausschuss

Behandlung

öffentlich

Sitzungstermine

24.06.2026

Beschlussvorschlag:

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Bericht:

I. Die Brückensperrung als Herausforderung und Chance:

Die Zeit der Brückensperrung hat sich wie in vielen anderen Bereichen des Stadtlebens auch für die Arbeit des Fachdienstes 32 als Zäsur erwiesen. Unvorhersehbar für Lüdenscheid wurde von einem Tag auf den anderen die verkehrliche Hauptschlagader Südwestfalens durchtrennt und die Stadt vor die Herausforderung gestellt, die Umleitung des Durchgangsverkehrs insbesondere zwischen den Autobahnabfahrten Lüdenscheid-Mitte und Lüdenscheid-Nord durch das Stadtgebiet zu bewältigen, worauf sie nicht vorbereitet war.

Einerseits sorgte die Brückensperrung angesichts der immensen Verkehrsbelastung für die zusätzliche Initialisierung semi-stationärer Verkehrsüberwachungstechnik sowie zusätzlichen Personalaufwand, wie sie nie zuvor von der Stadt eingesetzt werden mussten. Andererseits wurden parallel stationäre und semi-stationäre Anlagen schon zuvor eingesetzt bzw. aus allgemeinen Gründen der Verkehrsüberwachung aufgebaut (vgl. BV 285/2022).

Während die erste befristete Anmietung eines Enforcement-Trailers noch im Dezember 2021 unter direktem Eindruck der Brückensperrung durch die Verwaltung als isolierte Gefahrenabwehrmaßnahme entschieden worden war, erfolgte die Anmietung eines zweiten Trailers sowie fünf stationärer Blitzsäulen an vier gefahrenrelevanten Kreuzungen bereits aus allgemeinen Gründen der Verkehrsüberwachung. Im Juni 2023 erfolgte die Verlängerung des Mietverhältnisses des ersten Trailers (vgl. BV 100/2023).

Während der gesamten Zeit der Brückensperrung hat die Verwaltung die Entwicklung beobachtet, beeinflusst und auf Grund neuer Erkenntnisse immer wieder nachgesteuert, mit dem Ziel die Auswirkungen zu minimieren.

II. Belastung der Umleitungsstrecken mit unerlaubtem LKW-Durchfahrtsverkehr:

Als direkte Umleitungsstrecken waren die Lennestraße, die Altenaer Straße und die Straße Im Grund betroffen, auf denen Durchfahrtsverbote für den überregionalen LKW-Verkehr und Tempo-30-Regelungen angeordnet worden waren. Als weitere konkrete Umgehungsstrecke zwischen Hagen und Lüdenscheid war auch der Teil der B 54 auf der Volmestraße in Lüdenscheid-Brügge betroffen, für den auch die gleichen verkehrsrechtlichen Anordnungen

erlassen worden waren. Neben diesen konkreten Strecken sahen sich aber auch die angrenzenden Bereiche wie der Wehberg, Gevelndorf, Dickenberg, Eggenscheid und die über die Autobahnabfahrt Lüdenscheid-Süd angebundenen Stadtteile mit erheblichem Aufkommen des Durchfahrtsverkehrs konfrontiert, der dort Abkürzungen suchte – auch begünstigt durch Navigationssysteme. Nach der Entscheidung gem. BV 151/2023 die Umleitungsstrecke nunmehr ständig in jede Fahrtrichtung mit semi-stationärer Technik zu überwachen, standen insgesamt schließlich vier Enforcement-Trailer zur Verfügung, von denen drei an direkten und indirekten Umleitungsstrecken zur Kontrolle des Durchfahrtsverbotes positioniert worden waren. Ein Trailer wurde zur Abwehr an weiteren Gefahrenstellen eingesetzt. Ferner wurde über die Säulen an der Heedfelder Straße und der Paulmannshöhe auch die Einhaltung des Durchfahrtsverbotes kontrolliert.

Bei der Stadtverwaltung sind während der Zeit der Brückensperrung rund 34.000 LKW-Kennzeichen bekannt geworden, für die eine Ausnahmegenehmigung erteilt wurde bzw. die von Gesetzes wegen zum lokalen Güterkraftverkehr zu rechnen waren. Diese Sachverhalte waren nicht nur bei LKW-Kontrollen vom Personal vor Ort zu berücksichtigen, sondern setzten sich auch für die Sachbearbeitung im Innendienst noch stärker fort, was insbesondere die Auswertung und die bußgeldrechtliche Weiterbearbeitung der Fälle aus den angeschafften Überwachungsanlagen betraf. Sehr schnell musste nach ersten Rückmeldungen von Spediteuren anhand von Liefernachweisen festgestellt werden, dass die Einleitung von Verfahren gegen „geblitzte“ LKW aus den Kennzeichenkreisen des Märkischen Kreises, von Teilen des Ruhrgebietes, des Bergischen Landes oder des weiteren Sauerlandes keinen Sinn ergab, da diese Fahrten stets dem zur Durchfahrt berechtigten lokalen Güterkraftverkehr der heimischen Wirtschaft dienten mit nicht mehr als 75 km Luftlinie zwischen Be- und Entladeort, die durch Lüdenscheid führte. Somit mussten auch diese Kennzeichenkreise in der Auswertung vorab herausgefiltert werden. In der Auswertung wurde die Sachbearbeitung partiell durch einen externen Dienstleister unterstützt (vgl. BV 107/2024). Ferner wurden ab Sommer 2024 in Absprache mit dem Märkischen Kreis anhand der durch die Technik erfassten Verstöße gegen das LKW-Durchfahrtsverbot gleichzeitig Verstöße gegen das Sonntagsfahrverbot abgeprüft. Hier wurden allerdings nur in knapp 4 % der Fälle Verstöße gegen das Sonntagsfahrverbot festgestellt.

Die angeschaffte Messtechnik der Enforcement-Trailer, der seit Juni 2024 aktiven stationären Säulen an neuralgischen Verkehrspunkten sowie der Radarwagen dienen nicht nur der „Blitzung“ von sich ordnungswidrig verhaltenden Kraftfahrern. Sie ermöglicht auch eine Zählung des passierenden Verkehrs. Allein die von der städt. Verkehrsüberwachung aufgestellten o. g. Messanlagen registrierten während der Zeit der Brückensperrung von 2022 bis 2025 eine Bewegung von über 17 Millionen Kraftfahrzeugen im Stadtgebiet. Hiervon erfasste die auf den o. g. Umleitungsstrecken eingesetzte Messtechnik rund 875.000 LKWs, bei denen ein Verstoß gegen das LKW-Durchfahrtsverbot zu prüfen war. Nach Anwendung der o. g. Ausnahme – bzw. Filterkriterien verblieben davon rund 283.000 Fälle, in denen entsprechende Bußgeldverfahren wegen des Verstoßes gegen das Durchfahrtsverbot eingeleitet wurden mit einer Sollstellung von insgesamt rd. 2,6 Mio. € an Bußgeldern. Im Ergebnis reduzierte sich die tatsächlich verfolgbare Fallzahl auf rund 266.000. Die festgestellten Verstöße gegen das Durchfahrtsverbot mittels Technik gliedern sich nach den o. g. Umleitungsstrecken wie folgt auf:

Ermittelte Verstöße gegen das LKW-Durchfahrtsverbot durch Messtechnik (2022-2025):

Lennestraße	121.439 Fälle
Im Grund	105.906 Fälle
Altenaer Straße	27.943 Fälle
Volmestraße	8.988 Fälle
Heedfelder Straße	10.815 Fälle
Paulmannshöher Straße	8.048 Fälle
Insgesamt	283.139 Fälle

Verfolgbare Verstöße gegen das LKW-Durchfahrtsverbot durch Messtechnik

Jahr	Fallzahl	Sollbetrag Kasse
2022	145	14.432,50 €
2023	6.563	147.573,08 €
2024	110.233	876.587,43 €
2025	148.913	1.562.332,20 €
Insgesamt	265.854	2.600.925,21 €

III. Vertiefung der Kooperation mit der Polizei:

Zwar waren zur Reduzierung der Immissionsbelastung an den direkten und indirekten Umleitungstrecken im Zusammenhang mit der Brückensperrung flächendeckend Durchfahrtsverbote, meist zusammen mit Tempo-30-Regelungen, angeordnet worden, jedoch war durch die Messtechnik nur eine repressive Verstoßerfassung des einzelnen LKW-Fahrers zur Weiterverarbeitung im späteren Bußgeldverfahren möglich. An der konkreten Weiterfahrt wurde er dadurch nicht gehindert. Anhalterrechte des Verkehrs obliegen der Polizei und nicht der Ordnungsbehörde. Vergleichbar mit der bestehenden Kooperation zwischen Polizei und Verwaltung in der allgemeinen Gefahrenabwehr wurde nun auch zur Bewältigung dieses besonderen Problems in der Verkehrsüberwachung die Zusammenarbeit von Polizei und Ordnungsbehörde vertieft.

Um die o. g. Kontrolllücke zu überwinden, erfolgte durch die Abteilung Verkehrsüberwachung, Abt. 32.3, die Unterstützung der Polizei mit für die Zeit der Brückensperrung befristet eingestelltem Personal (vgl. BV 151/2023) in Form von Kooperationskontrollen an den neuralgischen Punkten der Autobahnabfahrten, um frühzeitig den unberechtigten LKW-Verkehr an der Weiterfahrt zu hindern, die Daten des Fahrers sofort zu erfassen und bei ausländischen Fahrern die direkte Zahlung des Bußgeldes in Form einer Sicherheitsleistung zu fordern.

In 2023 noch vereinzelt, ab dem Frühjahr 2024 konsequent mit der neugeschaffenen Personaldecke, wurden in über 2.500 Einsatzstunden vom Kontrollteam des FD 32 zusammen mit der Polizei über 2.400 LKW-Fahrer, die unberechtigt im Stadtgebiet unterwegs waren, festgestellt und zur Autobahn zurückgeführt. Hierfür waren rollierend Kontrollstellen an den Autobahnzubringern Lüdenscheid-Nord, Lüdenscheid-Mitte und Lüdenscheid-Süd sowie in Lüdenscheid-Brügge eingerichtet worden. Alleine diese Kontrolltätigkeit vor Ort führte zur Vereinnahmung von rd. 150.000,00 € an Sicherheitsleistungen in den Jahren 2023 bis 2025. Hinzu kamen noch rd. 76.000,00 € an Sollstellungen für regulär eingeleitete Bußgeldverfahren gegen Fahrer mit Wohnsitz im Inland. Neben der Polizei gemeinsam mit dem städt. Kontrollteam führten auf Anfrage der Verwaltung dankenswerterweise auch der Zoll und das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) ähnliche Kontrollen in eigener Zuständigkeit durch, die wiederum durch das städt. Kontrollteam zur Überwachung des Durchfahrtsverbots unterstützt wurden. Dass diese Kontrollen ein gewisser Erfolg waren und sich gerade auch in der Speditionsbranche herumgesprochen hatten, zeigte auch die Entwicklung über die Jahre 2023 bis 2025. Während mit Beginn der Regelkontrollen im Jahr 2024 noch über 1.200 Fahrer festgestellt worden waren, reduzierte sich diese Zahl im Jahr 2025 schon um die Hälfte.

LKW-Kooperationskontrollen

Jahr	Fallzahl	Sollbetrag Kasse
2023	566	29.790,18 €
2024	1.229	40.827,30 €
2025	612	5.654,90 €
Summe	2.407	76.272,38 €
Zzgl. Sicherheitsleistungen		148.364,00 €
Insgesamt		224.636,38 €

IV. Geschwindigkeitsüberwachung und Rotlichtverstöße:

Neben der allg. Verkehrsüberwachung durch die Radarwagen, den einen Enforcement-Trailer im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung sowie die fünf sog. Red-and-Speed-Säulen leisteten auch die speziell auf den Umleitungsstrecken eingesetzten drei Enforcement-Trailer einen Beitrag zur Erfassung von Geschwindigkeitsverstößen.

In der Geschwindigkeitsüberwachung wurden in den Jahren der Brückensperrung rund 62.600 Fälle aktenkundig, die eine Sollstellung an Verwarn- und Bußgeldern in Höhe von rd. 3,6 Mio € insgesamt auslösten in den Jahren 2022 bis 2025. Hinzu kamen rd. 6.000 Fälle aus der seit November 2024 gestarteten Rotlichtüberwachung durch die stationären Säulen an den Standorten Paulmannshöhe, Bräuckenkreuz, Lennestraße und Rahmedestraße mit einer Sollstellung von rd. 639.000 €. Aus Straßensanierungsgründen wurde das Rotlichtmodul der Säule Grebbecke erst im Februar 2026 aktiviert.

Die Zahlen im Überblick:

Geschwindigkeitsüberwachung

Jahr	Fallzahl	Sollbetrag Kasse
2023	11.561	1.025.106,35 €
2024	18.478	1.095.097,42 €
2025	32.549	1.496.380,28 €
Insgesamt	62.588	3.616.584,05 €

Rotlichtüberwachung

Jahr	Fallzahl	Sollbetrag Kasse
2024	896	89.705,90 €
2025	5.037	549.235,08 €
Insgesamt	5.933	638.940,98 €

In wie weit die Brückensperrung Auswirkungen auf die allg. Verstöße gehabt hat, bleibt abzuwarten.

V. Ausblick:

Mit Freigabe der Rahmedetalbrücke im Dezember 2025 wurden die Kontrollen im Zusammenhang mit dem Durchfahrtsverbot eingestellt. Für die Zeit der Brückensperrung befristete Stellen wurden bereits auch wieder abgebaut (vgl. BV 119/2026).

Die Brückensperrung hat sich auch als eine außerordentlich große Belastungsprobe für die städtische Verkehrsüberwachung erwiesen, die aber aufgrund der positiven Resonanz in der Bevölkerung als bestanden angesehen werden darf. Für die eingesetzte Messtechnik der Enforcement-Trailer wurden während der Brückensperrung und auch nach der Freigabe Wünsche und Anregungen an die Verwaltung herangetragen, diese Messmittel zur dauerhaften Gefahrenabwehr überhöhter Geschwindigkeiten beizubehalten. Vor diesem Hintergrund ist neben dem Trailer und den stationären Säulen ein weiterer Trailer Anmietung entfristet worden, als auch ein weiterer Trailer als Kompensation für einen wegfallenden Radarwagen (vgl. BV 172/2025 und 254/2025). Hierdurch wird die Möglichkeit eröffnet, auch in Zukunft nachhaltig für eine Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten an Gefahrenstellen (Fußgängerbereich, Schulen, Kindergärten, Senioreneinrichtungen, Baustellen etc.) im Stadtgebiet zu sorgen. Fachdienstübergreifend wird die geeignete Aufstellung der Trailer fortlaufend unter den o. g. Gesichtspunkten der Gefahrenstellen konzeptioniert. Ebenso fortlaufend werden die Standorte der stationären Säulen einer ständigen Effektivitätskontrolle unterzogen.

Lüdenscheid, den 01.06.2026

In Vertretung

gez. Kessler

Fabian Kessler
Erster Beigeordneter