Der Bürgermeister

Stadt Lüdenscheid

Stadtreinigungs-, Transport- und Baubetrieb Lüdenscheid
Herr Andreas Fritz, Tel. 36 52-100

TOP: Neubau der Brücke Lösenbacher Landstraße
Beschlussvorlage Nr. 290/2026
Produkt: 12.01.04 Straßenbau und -unterhaltung (Koordinierung und Finanzierung)

Beratungsfolge	**Behandlung**	**Sitzungstermine**
Bau- und Verkehrsausschuss	öffentlich	11.11.2026

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:
Im Hinblick auf eine zukunftsorientierte Entwicklung des Radverkehrs wird die Verwaltung beauftragt, die Erneuerung der Brücke über die Lösenbacher Landstraße als kombinierte Fußgänger- und Radfahrerbrücke als Stahlbrücke inklusive Geländer-Erhöhung weiter zu planen und mit dem Bau im Jahr 2027 zu beginnen.

Begründung:
Am 20.05.2026 wurde dem Bau- und Verkehrsausschuss bereits ein Beschlussvorschlag zum Neubau der Brücke Lösenbacher Landstraße (Vorlage Nr. 133/2026) vorgelegt. Aufgrund der hohen Investitionskosten wurde aber kein Beschluss gefasst. Vielmehr wurde die Verwaltung beauftragt, auf der Grundlage des CDU-Antrags vom 19.05.2026, weitere Erläuterungen und Untersuchungen zu erarbeiten und die Ergebnisse erneut in Form einer Beschlussvorlage vorzustellen.

Formale Schritte bei Verzicht auf die Brücke:

Verwaltungsintern wurde geprüft, inwieweit formelle Maßnahmen eingeleitet werden müssen, wenn die Brücke nicht erneuert werden würde.

Da die Brücke nicht für den öffentlichen Verkehr gewidmet worden ist, ist kein Einziehungsverfahren erforderlich. Die Brücke ist im rechtskräftigen Bebauungsplan festgesetzt. Diese Festsetzung stellt aber nur ein Planungsziel dar. Eine Änderung des Bebauungsplanes wäre somit nicht erforderlich.

Verlagerung der Wegeverbindung zur Signalanlage an der Kreuzung Lösenbacher Landstraße / Unterm Freihof / Im Winkel.

Im Rahmen einer Anhörung hat der Landesbetriebs Straßen.NRW als zuständiger Straßenbaulastträger eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h mit der folgenden Begründung abgelehnt:

„Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen insbesondere nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer sowie des öffentlichen und privaten Sacheigentums erheblich übersteigt.

Für die Beurteilung der besonderen örtlichen Verhältnisse ist insbesondere zu prüfen, ob die Eigenart des Straßenverlaufs für die Verkehrsteilnehmer hinreichend erkennbar ist und ob sich hieraus eine besondere Gefahrenlage ergibt, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich macht.

Eine solche Gefahrenlage lässt sich aus unserer Sicht für den betreffenden Bereich derzeit nicht feststellen. Wie bereits in unserer Stellungnahme vom 16. August 2026 mitgeteilt, wurden in dem Bereich keine Verkehrsunfälle registriert. Die Örtlichkeit ist daher aus unserer Sicht als unfallunauffällig einzustufen.

…Allein das Vorhandensein eines erhöhten Querungsbedarfs begründet … noch nicht automatisch die nach § 45 Abs. 9 StVO erforderliche besondere Gefahrenlage. Vielmehr müsste anhand der konkreten örtlichen Verhältnisse nachvollziehbar dargelegt werden können, dass das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der genannten Rechtsgüter erheblich überstiegen wird.

Vor diesem Hintergrund bestehen auch unter der Annahme, dass der Ersatzneubau der Brücke entfällt, aus unserer Sicht derzeit Bedenken gegen die Anordnung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h. Die hierfür erforderlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO sehen wir nach derzeitigem Kenntnisstand nicht als erfüllt an.“

Eignung der Zu- und Abwegung für Radverkehr und mobilitätseingeschränkte Personen

Grundsätzlich wird die Zu- und Abwegung für den auf dem Gehweg freigegeben Radverkehr und mobilitätseingeschränkte Personen als geeignet bewertet. Die Nutzung ist auf Grund der individuellen Bedürfnisse, insbesondere auf Grund der deutlich kürzeren Wegelänge für verschiedene Zielgruppe interessant. Der Erhalt der Wegeverbindung über die Brücke wird von der ehrenamtlichen

Behindertenbeauftragten Frau Monika Schwanz als notwendig erachtet.

Ergebnis der Verkehrszählung

Die Zählung des Fuß- und Radverkehrs an den vier Zählstellen im Bereich „Im Winkel“ erfolgte 14 Tage vor den Sommerferien (03.07.2026 - 17.07.2026) während der Sommerferien (18.07.2026 - 01.09.2026) und vier Wochen nach den Sommerferien (02.09.2026 - 07.10.2026), so dass von aussagekräftigen Ergebnissen auszugehen ist.

Die täglichen Durchschnittswerte gemittelt über den gesamten Erhebungszeitraum stellen sich wie folgt dar:

- Brücke Lösenbacher Landstr.: 105 zu Fußgehende, 20 Radfahrende
- Straße Im Winkel zur Lösenbacher Landstr.: 85 zu Fußgehende, 35 Radfahrende
- Weg Am Tunnel: 150 zu Fußgehende, 5 Radfahrende
- Bahn-Brücke: 170 zu Fußgehende, 30 Radfahrende

Für die Fuß- und Rad-Wegebeziehungen zwischen dem Wohngebiet „Im Winkel“ und dem Bereich Buckesfeld hat die Brücke über die Lösenbacher Landstraße eine wichtige Bedeutung. Sie wird für 50 % der Wege genutzt wobei der Anteil der Fußwege dem Anteil der Radwege überwiegt. Die übrigen 50 % der Wege erfolgen über die Straße Im Winkel in Richtung Lösenbacher Landstraße. Radfahrende nutzen derzeit tendenziell eher den Weg über die Straße Im Winkel in Richtung Lösenbacher Landstraße (35) als über die Brücke über die Lösenbacher Landstraße (20). Beim Vergleich der Betrachtungszeiträume außerhalb und während der Ferienzeit fallen bei der Nutzung der Brücke über die Lösenbacher Landstraße keine signifikanten Unterschiede auf. Die täglichen Durchschnittswerte der Wege zu Fuß außerhalb der Ferien betragen etwa 110 und 100 während der Ferien. Die täglichen Durchschnittswerte der Wege mit dem Rad außerhalb der Ferien betragen sowohl außerhalb als auch während der Ferien etwa 20. Lediglich die tageszeitliche Verteilung der Wege zeigt außerhalb der Ferienzeit eine Spitze im Zeitraum von 07:00 – 8:00 Uhr, die erwartbar während der Ferien nicht auftritt, ansonsten verteilt sich das tageszeitliche Wegeaufkommen relativ gleichmäßig bis etwa 19:00 / 20:00 Uhr.

Prüfung möglicher Ausführungsvariante

1. Grundlagen

1.1 Grundlagenermittlung

Im Vorfeld einer Entwurfsplanung wurden folgende Grundlagen ermittelt:

- Die statische Überprüfung des Bestandes hat ergeben, dass eine vollständige Erneuerung der Brücke erforderlich ist. Der Überbau ist marode; der Unterbau kann nicht weiterverwendet werden.
- Eine topografische Vermessung wurde durchgeführt.
- Ein Bodengutachten zur Tragfähigkeit des Baugrunds wurde beauftragt.
- Eine Leitungsabfrage wurde durchgeführt.
- Die Kampfmittelfreiheit wurde überprüft.

1.2 Planerische Rahmenbedingungen

Die Lage im Grundriss wird durch die begrünte Lärmschutzwand und die Grundstücksgrenzen bestimmt. Das notwendige Lichtraumprofil über der Straße ist höher als die Lärmschutzwand und muss freigehalten werden. Es bestimmt damit die maximal mögliche Konstruktionshöhe des Überbaus.

Die Steigung der bestehenden Brücke beträgt rund 6,1 %. Die nördliche Zuwegung „Tannenkamp“ weist mit 10 % eine deutlich größere Steigung auf.

Für künftige Unterhaltungsarbeiten sollte die neue Brücke von der Lärmschutzwand abgerückt werden. Die Lärmschutzwand kann während der Bauarbeiten erhalten bleiben, ein temporärer Rückbau ist nicht vorgesehen.

Als wirtschaftlichste Gründungsart kommen Mikropfähle in Betracht.

1.3 Konstruktive Varianten

Für die Konstruktion der Brücke wurden unterschiedliche Materialien betrachtet:

- **Holz** wird wegen der an diesem Standort nicht ausreichenden Dauerhaftigkeit nicht weiterverfolgt.

- **GFK** ist als Bauweise noch nicht ausreichend normativ geregelt und langjährig erprobt. Zudem sind vergleichbare Brücken – wie Aluminiumbrücken – nur bei geraden Straßen einsetzbar. Aufgrund der fehlenden Normen und der nicht vorhandenen Erfahrungen wurde diese Bauweise verworfen.

- **Aluminium** bietet eine hohe Korrosionsbeständigkeit und ein geringes Eigengewicht. Wegen der seitlich angeordneten Fachwerke ist bei gleicher nutzbarer Breite eine größere Gesamtbreite erforderlich. Aluminiumbrücken können nur in gerader, rechtwinkliger Linienführung (90-Grad-Winkel) ausgeführt werden; eine Kurvenführung ist nicht möglich.

- **Stahl** ist eine langjährig erprobte Bauweise. Er ermöglicht eine flexible Geometrie und Linienführung einschließlich einer Kurvenvariante sowie eine geringe Konstruktionshöhe. Die tragende Konstruktion kann unterhalb der Gehfläche angeordnet werden, wodurch eine insgesamt schmalere Brücke möglich ist. Ein mehrlagiger Korrosionsschutz muss aufgebracht werden.

- **Stahlbeton und Spannbeton** scheiden aus, weil diese Bauweisen schwerer und aufgrund der erforderlichen Konstruktionshöhe für das freizuhaltende Lichtraumprofil nicht geeignet sind.

Eine von Anwohnerinnen und Anwohnern geforderte Geländer-Erhöhung, um zu vermeiden, dass Abfälle in die Gärten geworfen werden können, kann ergänzend vorgesehen werden. Die Kosten für einen etwa 2,50 m hohen und 45 m langen Zaun betragen ca. 60.000 € und sind in allen Varianten berücksichtigt.

2. Bau einer Fußgängerbrücke

Bei einer reinen Fußgängerbrücke kann die lichte Breite zwischen den Geländern auf 2,50 m reduziert werden. Diese Breite schließt eine Nutzung durch den Radverkehr aus.
Die Kosten betragen bei einer Breite von 2,50 m:

Variante	Bauweise	Kosten brutto
Variante 1	Aluminium	1.840 T€
Variante 2	Stahlbau	1.670 T€

3. Bau einer kombinierten Fußgänger- und Radfahrerbrücke

Für eine konfliktfreie gemeinsame Nutzung durch Fußgängerinnen, Fußgänger und Radfahrende ist eine lichte Breite zwischen den Geländern von 3,00 m vorgesehen. Die erforderliche Nutzlast ist für Fuß- und Radwegbrücken identisch. Ein weiterer Unterschied besteht in der Höhe des Geländers, das für Radverkehr höher gebaut werden muss.

Bei einer Nutzung durch den Radverkehr ist aufgrund der örtlich erforderlichen Kurvenführung eine Kurvenvariante zwingend erforderlich. Diese kann nur mit der Stahlbrücke umgesetzt werden. Eine Aluminiumbrücke ist auf eine gerade, rechtwinklige Linienführung beschränkt und scheidet daher für die kombinierte Fußgänger- und Radfahrerbrücke aus.

Variante	Bauweise	Kosten brutto
Variante 3	Stahlbau	1.800 T€

4. Unterhaltungskosten:

Für eine Aluminiumbrücke fallen geringere Unterhaltungskosten an, da ein Korrosionsschutz über eine Beschichtung nicht erforderlich ist. Bei Stahlbrücken muss man davon ausgehen, dass eine Beschichtung alle 30 bis 40 Jahre komplett zu erneuern ist. Unter heutigen Bedingungen würde eine solche Erneuerung der Beschichtung ca. 45.000 € kosten.

<u>Zusammenfassung:</u>

- Die Fußgängerbrücke aus Aluminium ist ca. 40.000 € teurer als eine kombinierte Fußgänger-/Radfahrerbrücke aus Stahl.
- Eine reine Fußgängerbrücke aus Stahl ist 170.000 € günstiger als eine reine Fußgängerbrücke aus Aluminium.
- Eine reine Fußgängerbrücke aus Stahl ist 130.000 € günstiger als eine kombinierte Fußgänger- und Radfahrerbrücke aus Stahl.
- Eine Stahlbrücke ermöglicht die für den Radverkehr zwingend erforderliche Kurvenführung (Vorzugsvariante 3).
- Eine Aluminiumbrücke kann nur in einer geraden, rechtwinkligen Linienführung ausgeführt werden und ist daher für die kombinierte Nutzung durch Fußgängerinnen, Fußgänger und Radfahrende nicht geeignet.

Fazit:

1. Auf Grund der durchgeführten Zählung wird seitens der Verwaltung der Bedarf der Brücke weiterhin gesehen, so dass sie erneuert werden sollte.
2. Zu wählen ist die kostengünstigste Variante des Baus als Stahlbrücke´.

Lüdenscheid, den 20.10.2026
Im Auftrag

gez. Matthias Reuver

Matthias Reuver