

Teil B – Konzeptbericht

Mobilitätskonzept für die Stadt Lüdenscheid



Juni 2025

LK Argus Kassel GmbH

Mobilitätskonzept für die Stadt Lüdenscheid

Konzeptbericht 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.-Geogr. Holger Heering

Katharina Döbler, M. Sc.

Jost-Gerrit Holtgrave, M. Sc.

Felix Haak, B. Sc.

Kassel, 18. Juni 2025

Inhalt

1	Einleitung	1
2	Leitbild und Szenarien	2
2.1	Trends und Entwicklungen der Mobilität	2
2.1.1	Nationale Stadtentwicklungspolitik	2
2.1.2	Allgemeine Mobilitätstrends	6
2.1.3	Entwicklungen Lüdenscheids	7
2.2	Leitbild und Leitziele	9
2.2.1	Gesamtstädtisches Leitbild – Nachhaltige Mobilität	9
2.2.2	Leitziele	11
2.3	Mobilitätsszenarien	15
2.3.1	Mobilitätsszenario 1 – Fokus Technische Maßnahmen	15
2.3.2	Mobilitätsszenario 2 – Fokus Verkehrsorganisation und -planung	16
2.3.3	Mobilitätsszenario 3 – Fokus Stadtentwicklungsmaßnahmen	17
2.3.4	Gegenüberstellung der Mobilitätsszenarien	19
2.4	Unterstützungs-/Querschnittsszenario	19
2.5	Zielszenario – Nachhaltige Mobilität	20
3	Umsetzungsstrategie	22
3.1	Zielnetze für verschiedene Verkehrsarten	22
3.1.1	Zielkonflikte/Verträglichkeiten der Netze untereinander	22
3.1.2	Fußvorrangnetz	23
3.1.3	Radvorrangnetz	24
3.1.4	ÖPNV-Vorrangnetz	25
3.1.5	Kfz-Vorrangnetz	26
3.1.6	Güterverkehrsnetz	26



4	Handlungskonzept	28
4.1	Push- und Pull-Maßnahmen	29
4.2	Maßnahmenvorschläge des Mobilitätskonzeptes	30
4.2.1	Handlungsfeld 1 – Fußverkehr	32
4.2.2	Handlungsfeld 2 – Radverkehr	37
4.2.3	Handlungsfeld 3 – Öffentlicher Verkehr	45
4.2.4	Handlungsfeld 4 – Fließender Verkehr – Straßennetz und - infrastruktur	50
4.2.5	Handlungsfeld 5 – Ruhender Kfz-Verkehr	52
4.2.6	Handlungsfeld 6 – Wirtschaftsverkehr	58
4.2.7	Handlungsfeld 7 – Vernetzung der Verkehrsmittel	60
4.2.8	Handlungsfeld 8 – Mobilitätsmanagement und Kommunikation	63
4.3	Maßnahmen anderer Konzepte	69
4.4	Leitprojekte	69
4.4.1	LP 1 Nord-Süd-Fahrradverbindung	72
4.4.2	LP 2 Verkehrsberuhigung Knapper Straße	74
4.4.3	LP 3 Parkraummanagement – „Außen stehen, Innen gehen“	76
4.4.4	LP 4 Dynamisches, digitales Parkleitsystem	79
4.4.5	LP 5 Schülerverkehr	82
5	Evaluation	84
5.1	Umsetzungsanalyse	85
5.2	Wirkungsanalyse	87
	Tabellenverzeichnis	92
	Abbildungsverzeichnis	92
	Kartenverzeichnis	93
	Anlagenverzeichnis	93

1 Einleitung

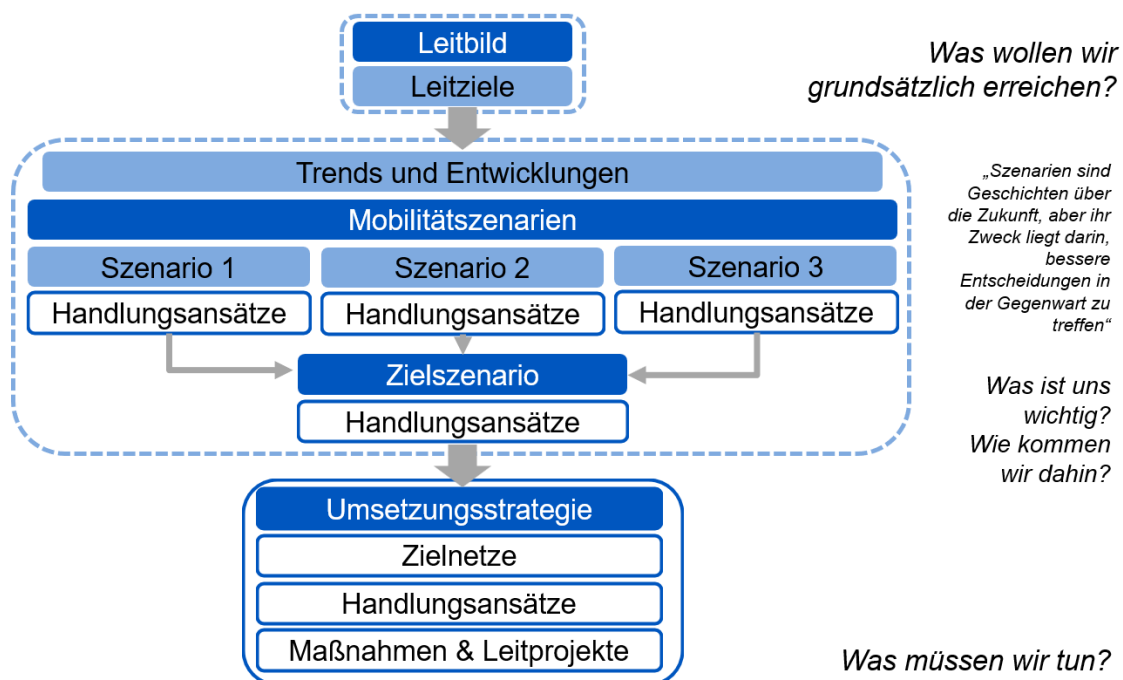
Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**
Juni 2025

Das vorliegende Mobilitätskonzept verfolgt das Ziel, zukunftsfähige Lösungen für eine nachhaltige, effiziente und lebenswerte Mobilität zu entwickeln. Im Zentrum des Konzepts steht ein Leitbild, welches die zukünftigen Trends und Entwicklungen berücksichtigt. Aufbauend darauf werden Leitziele aus Bewertungsdimensionen entwickelt. Diese dienen als grundlegende Orientierung für alle strategischen Entscheidungen. Vor dem Hintergrund wachsender urbaner Herausforderungen und dem Bedarf an ressourcenschonenden Mobilitätslösungen ist es unerlässlich, innovative Ansätze zu entwickeln, die ökologische, soziale und ökonomische Anforderungen gleichermaßen berücksichtigen.

Im Rahmen dieses Konzeptes werden drei verschiedene Mobilitätsszenarien betrachtet, die unterschiedliche Handlungsansätze für die zukünftige Entwicklung der Mobilität aufzeigen. Jedes dieser Szenarien setzt unterschiedliche Schwerpunkte, wie z.B. die Integration neuer Technologien, die Anpassung der Verkehrsorganisation oder die Förderung städtebaulicher Maßnahmen zur Schaffung kompakter Strukturen. Durch eine detaillierte Analyse und Bewertung der Szenarien werden deren Potenziale im Hinblick auf die Leitziele aufgezeigt.

Die Synthese der Erkenntnisse aus allen drei Szenarien führt zu einem Zielszenario, das die besten Elemente der bisherigen Ansätze vereint und eine nachhaltige, zukunftsorientierte Mobilität sicherstellt. Dieses Zielszenario bildet die Grundlage für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und liefert konkrete Handlungsempfehlungen für die zukünftige Gestaltung der Mobilität.

- **Abbildung 1:** Vorgehen zum konzeptionellen Teil des Mobilitätskonzepts



2 Leitbild und Szenarien

2.1 Trends und Entwicklungen der Mobilität

Mobilitätsverhalten und Verkehrsplanung werden wesentlich durch externe Rahmenbedingungen und Trends beeinflusst. Dies können auch Entwicklungen sein, die nicht direkt mit Mobilität oder Verkehr zu tun haben, jedoch erhebliche Auswirkungen darauf haben können. Hier sind beispielsweise der demografische Wandel, der Wandel der Arbeitswelt und des Einkaufsverhaltens, der Klimawandel oder die Preisentwicklungen im Verkehr und die zur Verfügung stehenden finanzielle Ressourcen relevant. Für die Entwicklung von Mobilitätsszenarien sollen daher zunächst die Rahmenbedingungen der Stadt Lüdenscheid und (nationale sowie regionale) Mobilitätstrends aufgezeigt werden.

Unter Berücksichtigung dieser Trends und Entwicklungen werden anschließend mögliche Szenarien entwickelt, die den zukünftigen Anforderungen an das Lüdenscheider Verkehrssystem gerecht werden sollen.

2.1.1 Nationale Stadtentwicklungspolitik

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung hat im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen Zukunftstrends speziell im Bereich Stadtplanung untersucht. Zusammengefasst wurden diese Trends in größere Trendmoleküle, dabei wurde eine ganze Oberkategorie der „Veränderung der Mobilitätsbedürfnisse und -formen“ den Mobilitätstrends gewidmet. Dabei beschreibt die Veröffentlichung die Zukunft der Mobilität wie folgt:

„Im Bereich der städtischen Mobilität nimmt die Vielfalt von Fahrzeugen zu und stellt die regulatorische Praxis und den Umgang mit knappem Raum vor neue Herausforderungen.

Eine immer mobilere Bevölkerung und sich stetig verdichtende urbane Räume erfordern effiziente Lösungen für die anwachsenden und sich ausdifferenzierenden Verkehrsströme. Hinzu kommt eine immer größere Vielfalt an Fahrzeugen (zum Beispiel kleine Zubringerfahrzeuge und Mischformen zwischen KFZ und Fahrrad oder auch sogenannte „Unmanned Aerial Vehicles“).

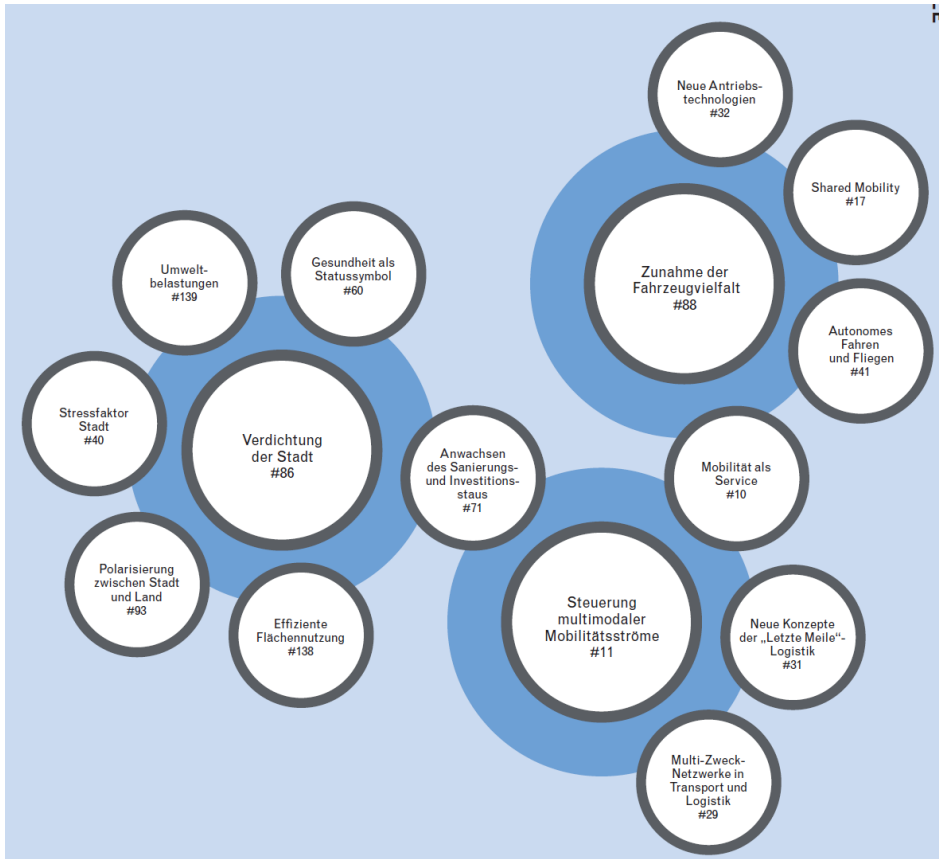
Mobilität ist auch Statussymbol und trägt im besten Falle durch Bewegung auch zur Gesundheit der Stadtbewohnenden bei. Das eigene Fahrzeug spielt in urbanen Zentren eine immer geringere Rolle – entscheidend ist das Mobilitätsversprechen eines Ortes. Dessen Erfüllung hängt zum einen von einer gut ausgestatteten Infrastruktur ab, die insbesondere in ländlichen Regionen oft nicht oder nur in geringerem Maße gegeben ist, und zum anderen von der guten Verknüpfung der vielfältigen multimodalen Mobilitätsketten.

Verkehrszentralen und Fahrzeuge sind zusehends mit intelligenten Systemen ausgerüstet, die eine effiziente Steuerung von Mobilität in Echtzeit ermöglicht.“¹

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

- **Abbildung 2:** Trendmolekül 14 Veränderung der Mobilitätsbedürfnisse und -formen²



Zunahme der Fahrzeugvielfalt

Die Bedeutung des eigenen Fahrzeugs nimmt im Zuge des Trends **Mobilität als Service** durch andere Mobilitätsangebote und Verleihsysteme in urbanen Zentren ab. Verstärkt wird dieser Effekt durch die Zunahme der Fahrzeugvielfalt mit kleinen Zubringer Fahrzeugen und Mischformen zwischen Kfz und Fahrrad. Außerdem erzeugen **neue Antriebstechnologien** sowie **autonomes Fahren und Fliegen** weitere Ausdifferenzierungen und weiter Aufgaben für dessen Umgang. Dies führt zu neuen Herausforderungen, da Räume frei werden und neue Räume für neue Mobilitätsdienstleitungen geschaffen werden müssen. An diese Herausforderungen schließt unmittelbar der Trend der **Shared Mobility** an, der

¹ Klemme, M., & Petrin, J. (2022). *Die Stadt von Übermorgen: Zukunftsdiskurse und Arbeitsmaterialien*. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). S.84

² Klemme, M., & Petrin, J. (2022). *Die Stadt von Übermorgen: Zukunftsdiskurse und Arbeitsmaterialien*. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). S.85

durch die neuen Angebote dem ÖPNV Konkurrenz machen, aber auch beispielsweise Fahrgemeinschaften ein Potential hat den ruhenden Verkehr zu reduzieren.

Steuerung multimodaler Verkehrssysteme

Eine effiziente Steuerung multimodaler Mobilitätsströme mit Erfassung von Echtzeitdaten und digitaler Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und Mobilitätsanbieter wird immer wichtiger. Mit intelligenten Systemen und Kommunikation zwischen Verkehrszentralen und PKWs winkt eine effiziente Nutzung von Straßenraum und mehr Platz für den Umweltverbund. Jedoch wird auch eine Zunahme von dichter laufendem Kfz-Verkehr befürchtet.³

Bestehende Logistiknetze unterschiedlicher Anbieter, die nebeneinander existieren und teilweise in unterschiedlichen Wirtschaftszweigen arbeiten, werden in Zukunft zugunsten kooperativer Netzwerke zusammenarbeiten und so durch den Trend der **Multi-Zweck-Netzwerke in Transport und Logistik** neue Synergien schaffen. Durch **neue Konzepte der „Letzen Meile“-Logistik**, befeuert durch den E-Commerce Wachstum und den damit verbundenen Anspruch schnellstmöglich die eigene Lieferung zu erhalten, entstehen neue Verkehrsverhalten in den Städten. Durch Simulationen und „Predictive Analytics“ wird passgenau abgeschätzt, wie viel in kleine Warenlager („Mirco Warehouse“) in der Innenstadt transportiert wird und dann schnellstmöglich an die Lieferorte (Geschäft, Packstation, Locker) gebracht wird.⁴

Verdichtung der Stadt

Schon heute gibt es ein Sanierungs- und Investitionsstau und das **Anwachsen des Sanierungs- und Investitionsstaus** verschärft sich im öffentlichen Sektor seit Jahren. Der Wertverlust der öffentlichen Güter setzt sich durch den Aufschub von Reparatur- und Instandsetzungsmaßnahmen fort.⁵

Durch die Trends **Gesundheit als Statussymbol** und **gesunde Stadt als Standortfaktor** wird die Gesundheit der Stadtbevölkerung immer wichtiger. Aber durch die **Verdichtung der Stadt** wird **Stressfaktor Stadt** begründet und haben so negative Folgen für die Gesundheit. Dadurch erhalten Maßnahmen der Gesundheitsvorsorge einen Bedeutungszuwachs, insbesondere Reduzierung von Lautstärke und Luftverschmutzung und Anpassung an extreme Wetterereignisse sind für den Mobilitätssektor besonders relevant. Der weiche

³ Vgl. Klemme, M., & Petrin, J. (2022). *Die Stadt von Übermorgen: Zukunftsdiskurse und Arbeitsmaterialien*. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). S.86f

⁴ Ebd. S.86f

⁵ Ebd. S.87

Standortfaktor gesundes Lebensumfeld wird im Städtevergleich immer mehr zu einem Ausschlag gebenden Kriterium.⁶

Der Trend der **Polarisierung zwischen Stadt und Land** beschreibt die Bedrohung der Gleichwertigen Lebensräume zwischen dünnbesiedelten ländlichen Räumen und den Urbanen Zentren. Durch Abbau und Privatisierung von Infrastrukturen in ländlichen Räumen, gepaart mit der Zentralisierung von wirtschaftlichen Entwicklungen auf Metropolregionen, drohen ländliche Räume zu Resträumen zu werden. Diese sind gekennzeichnet durch demografische und ökonomische Schrumpfung oder Stagnation. Dies erzeugt neue Probleme mit unzureichender Infrastruktur oder dem Erhalt Vorhandener. Außerdem kann dies zur politischen Radikalisierung der ländlichen Räume führen, was demokratische Aushandlungsprozesse erschwert.⁷

Des Weiteren gibt es den politisch gewollten Trend zur **effizienten Flächennutzung**, aufgrund der Ziele der Bundesregierung zur Reduktion der Flächenversiegelung wird in Zukunft mit Nutzfläche effizienter umgegangen werden müssen. Zukunftsfähige Verkehrsräume und Gebäudestrukturen werden kompakt und flexible für Komplementär- und Mischnutzen ausgelegt werden müssen.⁸

Ökologische Altlasten sowie **Umweltbelastungen** nehmen zu und erzeugen Herausforderungen und Probleme, die bewältigt werden müssen. Dabei geht es um eine Bandbreite von Dingen wie von schwer recycelbaren Baustoffen, über Hormonen und Nitrat im Trinkwasser, Mikroplastik und Atommüll bis zur Luftverschmutzung.⁹

Weitere relevante Einzeltrends zum Thema Mobilität

Es gibt noch weitere Trends, die für die Mobilität eine große Relevanz aufweisen. So beeinflussen u. a. folgende Trends das Mobilitätsverhalten sowie die Gestaltung und Ansprüche an öffentliche (Verkehrs-)Räume:¹⁰

- Klimaschutz, CO²-Neutralität und Klimaanpassung
 - Wetterextreme
 - Stadtgrün als grüne Infrastruktur
- Vielfalt städtischer Lebensstile

⁶ Ebd. S.36ff

⁷ Vgl. Klemme, M., & Petrin, J. (2022). *Die Stadt von Übermorgen: Zukunftsdiskurse und Arbeitsmaterialien*. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). S.87

⁸ Ebd. S.87

⁹ Ebd. S.87

¹⁰ Ebd.

- Multilokalität
- Berufs-„Multi“-Graphien
- Stadt der Älteren
- kulturelle Pluralisierung der Stadt
- Rückkehr der urbanen Produktion
 - intensivierte Kreislauf- und Recyclingwirtschaft
 - Erlebniswelt Einzelhandel
- individualisierte Produktion von Konsumgütern
 - Sharing Economy
 - Industrie 4.0
- Robotik und Mensch-Maschine-Kooperation
- Wachstum des „Überall- und Omni-Kanal-Handels“

2.1.2 Allgemeine Mobilitätstrends

Neben den zuvor beschriebenen Entwicklungen gibt es im Mobilitätssektor weitere Trends, die das Verhalten der Lüdenscheider Bevölkerung beeinflussen (können). Einige davon sind mit ihren voraussichtlichen Wirkungen im Folgenden beschrieben:

- **Mobilitätskosten:** Steigerung von Ticketpreisen für den ÖPNV und von Kraftstoffpreisen, derzeitiges Angebot des Deutschlandtickets für den ÖPNV → Auswirkungen im Verhältnis zur Einkommenssteigerung nicht abschätzbar
- **Motorisierung:** steigender Pkw-Besitz in Lüdenscheid (548 Kfz je 1000 Einwohner im Jahr 2008, 667 Kfz im Jahr 2023¹¹ → Erhöhung um 21 % in den letzten 15 Jahren); jedoch Peak der Motorisierung in Deutschland laut Prognosen → Stagnation bzw. leichter Rückgang des Pkw-Bestandes durch demografische Effekte und Bedeutungsverlust des Pkw¹²
- **Verkehrsleistung:** Steigung der Fahrleistung des Personen- und des Güterverkehrs → Zunahme der Wegezahl und/oder Wegelängen

¹¹ vgl. Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (Stand 2024): Kommunalprofil Lüdenscheid, Stadt

¹² vgl. Shell Deutschland Oil GmbH (2014): Shell Pkw-Szenarien bis 2040, 26. Ausgabe

- Wegezwecke und Verkehrsmittelwahl: Zunahme der Freizeitwege durch steigende Zahl der Menschen im Rentenalter; veränderte Verkehrsmittelwahl durch demografischen Wandel
- Wirtschaftsverkehre: Rückgang der Pendelzahlen; Zunahme Kurier- und Paketdienstleistungen durch Zuwachs des internetbasierten Handels → Verschiebung der Fahrtenanteile vom Personen- zum Güterverkehr; generell prognostizierter Anstieg für das Güterverkehrsaufkommen

Andere Entwicklungen wie politische Entscheidungen sind schwierig vorherzusagen, sodass deren Einfluss auf die Mobilität in Lüdenscheid nicht seriös abzuschätzen sind.

2.1.3 Entwicklungen Lüdenscheids

Demografische Entwicklung

Die Bevölkerungszahl Lüdenscheids ist in den letzten Jahren stetig gesunken. Von 1997 bis 2022 hat Lüdenscheid über 10.000 Einwohnende verloren und weist im Jahr 2022 eine Bevölkerungszahl von 71.865 auf.¹³

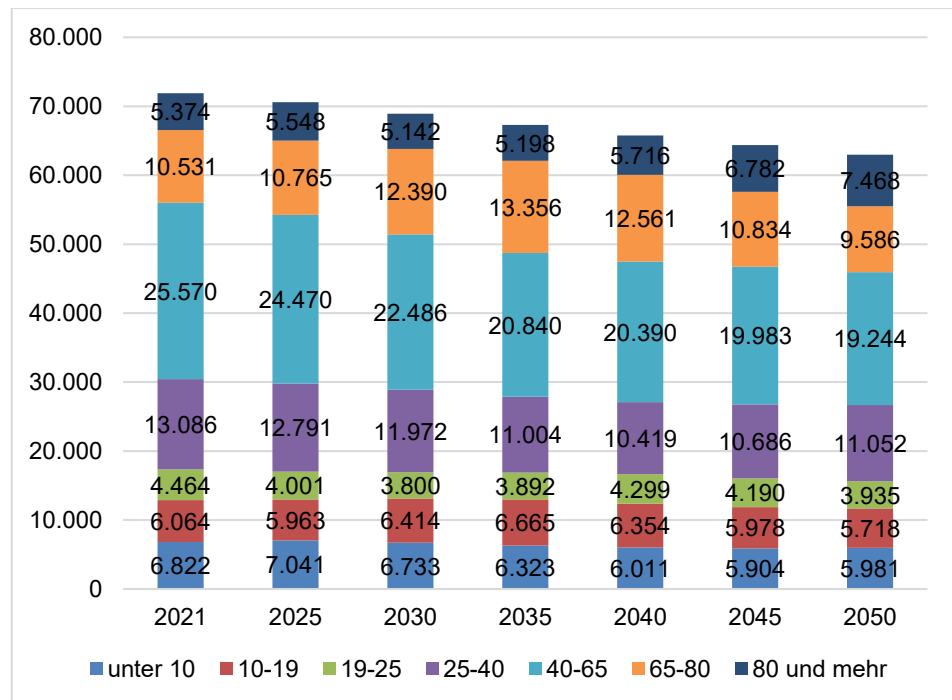
Die Prognose der demografischen Entwicklung sagt für die nächsten 25 Jahre einen kontinuierlichen Bevölkerungsrückgang voraus. Trotz größeren Nachverdichtungsvorhaben von Innenstadtnahen Gewerbeflächen, wie zum Beispiel des gemischt genutzten Quartier Wiesenstraße mit 200 neuen Wohnungen¹⁴ oder auch Plänen der Nachverdichtung der Grünewaldstraße¹⁵. Nach der Modellrechnung werden im Jahr 2030 rund 69.000 Menschen in Lüdenscheid leben, während es im Jahr 2050 nur noch rund 63.000 Menschen sein werden. Damit wird die Stadt Lüdenscheid von einem starken Bevölkerungsrückgang (12,4 %) betroffen sein, während für das Land NRW im gleichen Zeitraum ein Rückgang von 1,7 % erwartet wird. Darüber hinaus wird der Rückgang in Lüdenscheid alle Altersgruppen betreffen, mit Ausnahme der Gruppe der über 80-Jährigen. Der Anteil der Gruppe, der über 65-Jährigen soll im Jahr 2050 auf 27 % steigen.

¹³ vgl. Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2024): Kommunalprofil Lüdenscheid, Stadt

¹⁴ Vgl. NRW.URBAN Service GmbH (2023): [Gesundheitscampus: Lüdenscheid legt ra-santes Tempo vor](#) [Zugriff am 10.02.2025]

¹⁵ Vgl. Märkischer Zeitungsverlag GmbH & Co. KG (2024): [Vorzeigeprojekt geplatzt: Lüwo hat neue Ideen für die Grünewald-Siedlung](#) [Zugriff am 10.02.2025]

● **Abbildung 3:** Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen in Lüdenscheid¹⁶



Erwerbstätige und Pendlergeschehen

Trotz Nettozuwanderung, einer verstärkten Erwerbstätigkeit von Frauen sowie einem späteren Renteneintritt wird die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bis zum Jahr 2035 deutschlandweit sinken¹⁷.

Pendler*innen sind eine wichtige Kenngröße im Mobilitätsgeschehen einer Stadt. Dementsprechend ist die Zahl der Erwerbstätigen sowie deren zukünftigen Entwicklung relevant für die Mobilitätsszenarien. Die prognostizierte demografische Entwicklung zeigt einen langfristigen Rückgang der erwerbsfähigen Menschen durch die Abnahme der Bevölkerungszahlen der 18-65-Jährigen in Lüdenscheid. So kommt es zu einer zunehmenden Alterung der Gesellschaft und damit auch zu neuen programmatischen, gestalterischen und technischen Anforderungen an die Stadt.

¹⁶ Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2023): Kommunalprofil Lüdenscheid, Stadt

¹⁷ vgl. Statistisches Bundesamt (2019): Bevölkerung im Erwerbsalter sinkt bis 2035 voraussichtlich um 4 bis 6 Millionen, Pressemitteilung vom 27. Juni 2019 – 242/19

Entwicklungen des Verkehrsnetzes

Bedeutende Weiterentwicklungen des Straßennetzes sind im Bundesverkehrswegeplan festgehalten. Im Stadtgebiet Lüdenscheids liegt eine zukünftige Maßnahme (vgl. Analysebericht, Kapitel 3.1). Dabei handelt es sich um den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn 45 von AS Lüdenscheid Nord bis AS Meinerzhagen.¹⁸

Aktuell besteht eine Sperrung der A 45 zwischen Lüdenscheid Nord und Lüdenscheid Mitte. Die Rahmedetalbrücke wurde aufgrund von Baufälligkeit Ende 2021 gesperrt und Mitte 2023 gesprengt. Der entstehende Umleitungsverkehr der Autobahn wirkt sich auf das gesamte Stadtgebiet negativ aus. Zwei Ersatzneubauten werden insgesamt 6-streifig ausgeführt und die Freigabe des ersten Teilbauwerks soll im Sommer 2026 erfolgen.¹⁹

Daneben gibt es kleinere Maßnahmenvorschläge in anderen Konzepten und Planungen wie den Umbau von Knotenpunkten oder die Verkehrsberuhigung von Straßenzügen. Deren Auswirkungen auf das gesamtstädtische Verkehrsgeschehen bei einer potenziellen Umsetzung sind jedoch als gering anzusehen.

2.2 Leitbild und Leitziele

2.2.1 Gesamtstädtisches Leitbild – Nachhaltige Mobilität

Nachhaltige Mobilität

Zunächst wird der Frage nachgegangen, wie ein Leitbild zur zukünftigen Mobilitätsentwicklung für die Stadt Lüdenscheid aussehen soll. Die Erarbeitung und Diskussion von Leitbild und -zielen ist von zentraler Bedeutung für die darauffolgende Definition von Handlungsansätzen und die Ausarbeitung von Maßnahmen, da sie die mit dem Mobilitätskonzept verbundene grundsätzliche Botschaft prägen werden und gleichzeitig identitätsstiftend für die Mobilitätsentwicklung Lüdenscheids sind.

Als Ausgangsbasis für die Leitbilddefinition in Lüdenscheid dient die 2021 vom Rat der Stadt Lüdenscheid beschlossene Nachhaltigkeitsstrategie²⁰. In der Nachhaltigkeitsstrategie Lüdenscheids ist „Nachhaltige Mobilität“ als ein zentrales Themenfeld definiert. Dieses umfasst als Leitlinien die Förderung nachhaltiger Mobilität, die Reduktion des Pkw-Verkehrs sowie die Förderung alternativer

¹⁸ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030; siehe auch: https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html

¹⁹ vgl. Die Autobahn GmbH des Bundes (2024): Ersatzneubau Talbrücke Rahmede. [Projekt-Detail | Die Autobahn GmbH des Bundes](#) [Zugriff am 21.01.2025]

²⁰ Stadt Lüdenscheid, LAG 21 NRW (2021): Nachhaltigkeitsstrategie Stadt Lüdenscheid

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

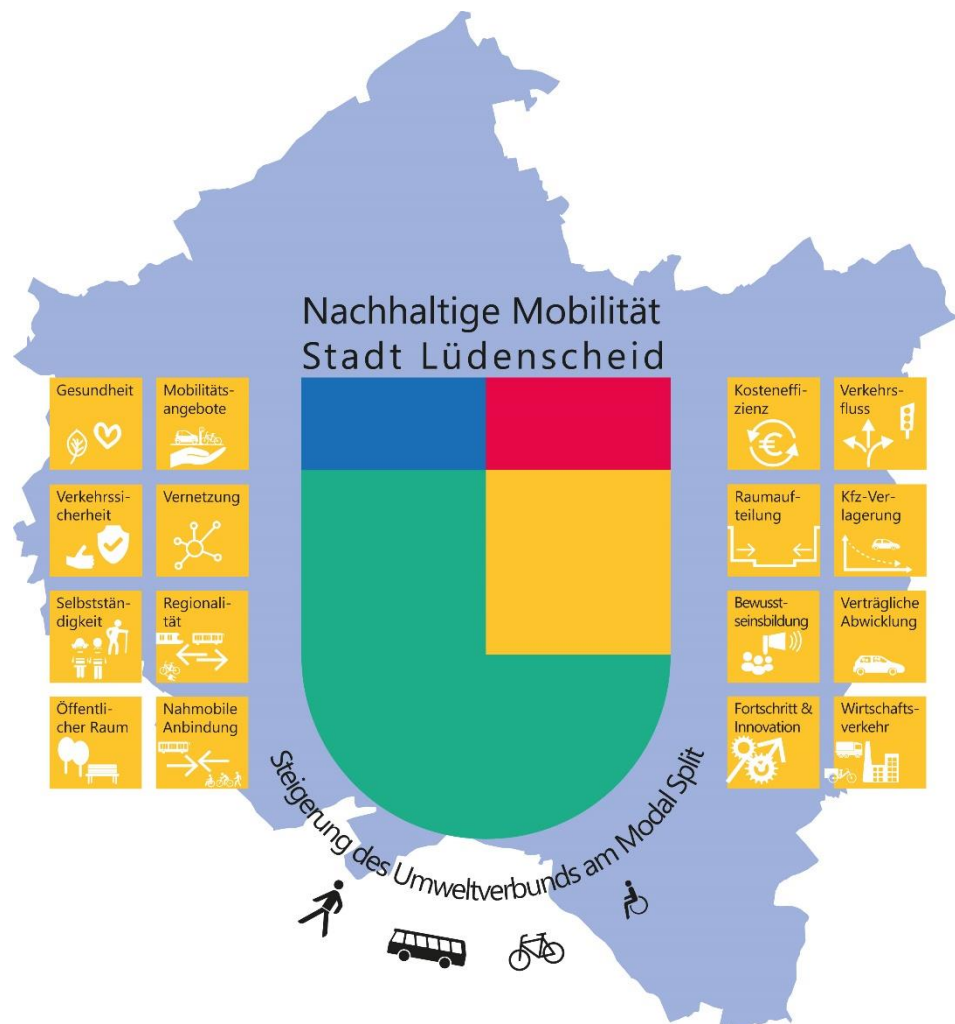
Juni 2025

Verkehrssysteme und die Attraktivierung und intermodale Gestaltung sowohl des ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs als auch von Sharing-Angeboten. Die operativen Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie sehen einen Anteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖV) am Modal Split von insgesamt 50 % vor. Dieser verteilt sich zu je 20 % auf den Fußverkehr und ÖPNV und zu 10 % auf den Radverkehr.

Auf Basis der Nachhaltigkeitsstrategie wird als Leitbild für die Stadt Lüdenscheid „Nachhaltige Mobilität“ festgelegt. Das Leitbild des Mobilitätskonzepts fußt dabei auf der Nachhaltigkeitsstrategie, übernimmt aber nicht die konkreten operativen Ziele gleichlautend.

Das Leitbild der nachhaltigen Mobilität fungiert als übergreifender Rahmen der Mobilitätsentwicklung. Übergeordnete Zielsetzung ist dabei die Steigerung des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split.

- **Abbildung 4:** Leitbild Nachhaltige Mobilität Stadt Lüdenscheid



2.2.2 Leitziele

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

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**
Juni 2025

Lebenswerte Stadt

Förderung der Gesundheit und Reduzierung von Emissionen

Gesundheit



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

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Entschärfung von Nutzungskonflikten

Verkehrssicherheit



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

Förderung der selbstständigen Mobilität

Selbstständigkeit



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

Attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raumes

Öffentlicher Raum



Eine attraktive Gestaltung von Straßenräumen unter Berücksichtigung der Ansprüche verschiedener Nutzergruppen laden zum Flanieren, zum Aufenthalt und zu Sport und Spiel ein. Um die nachhaltige Mobilität zu fördern und die Aufenthalts- und Umweltqualität zu erhöhen, sollen die Straßenräume in

Lüdenscheid attraktiver gestaltet werden. Bei der Umgestaltung von Straßenräumen sind zudem weitere Aspekte wie städtebauliche Integration, Begrünung, Sitzmöglichkeiten und Spielelemente mitzudenken.

Erreichbarkeit im Umweltverbund

Erweiterung der Mobilitätsangebote

Mobilitäts-
angebote



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

Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel

Vernetzung



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

Stärkung der regionalen Erreichbarkeit

Regionali-
tät



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

Verbesserung der nahmobilen Anbindung

Nahmobile
Anbindung



Zur Verbesserung der nahmobilen Anbindung an die Kernstadt und zwischen den Ortsteilen bedarf es einer Optimierung des bestehenden Fuß-, Radverkehrs- und ÖPNV-Netzes. Die vorhandene Infrastruktur sowie Verbindungen sollen überprüft und nach Möglichkeit verbessert werden. Außerdem muss die Qualität der Haltestellen (u. a. hinsichtlich der Barrierefreiheit und Ausstattung) weiter ausgebaut werden.

Planung, Digitalisierung und Kommunikation

Stadt Lüdenscheid Mobilitätskonzept – Teil B – Konzept

Juni 2025

Kosteneffizienz der Infrastruktur und Kostenwahrheit der Verkehrsträger

Kosteneffizienz



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

Anpassung der Raumaufteilung zur effizienten Nutzung der Infrastruktur

Raumaufteilung



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

Förderung der Bewusstseinsbildung über Kommunikation und Partizipation

Bewusstseinsbildung



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

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

Nutzung fortschrittlicher und innovativer Mobilitätslösungen

Fortschritt & Innovation



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

und flexibler zu gestalten. Darüber hinaus sollen Sharing-Angebote etabliert werden.

Stadtverträglicher Verkehr

Verbesserung des Verkehrsflusses



Verkehrs-
fluss

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

Verlagerung vermeidbarer Kfz-Fahrten



Kfz-Ver-
lagerung

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

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

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



Verträgliche
Abwicklung

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

Gestaltung eines zukunftsfähigen Wirtschaftsverkehrs



Wirtschafts-
verkehr

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

2.3 Mobilitätsszenarien

Um sich dem Leitbild der nachhaltigen Mobilität in der Stadt Lüdenscheid zu nähern, werden drei unterschiedliche Mobilitätsszenarien mit unterschiedlichen Handlungsansätzen entwickelt. Alle drei Szenarien wirken in die Richtung des übergeordneten Leitbildes und dessen Leitziele, jedoch mit unterschiedlichen Herangehensweisen und Handlungsansätze, die die Leitziele unterschiedlich stark adressieren. Somit werden verschiedene Teilaspekte der nachhaltigen Mobilität angesprochen und berücksichtigt.

Das erste Mobilitätsszenario fokussiert sich auf technische Maßnahmen und trägt daher den Titel „Fokus technische Maßnahmen“. Die Adaption von modernen und zukunftsweisen Lösungen spielt hier die zentrale Rolle.

Das Mobilitätsszenario „Fokus auf Verkehrsorganisation und -planung“ konzentriert sich auf die Möglichkeiten der Verkehrsplanung und eine verbesserte Verkehrsorganisation. In diesem Szenario sollen speziell die Möglichkeiten von ordnungspolitischen Maßnahmen und die Umsetzung von aktuellen Standards in Verkehrsorganisation und -planung ausgelotet werden.

Das dritte Mobilitätsszenario trägt den Titel „Fokus Stadtentwicklung“ und beschäftigt sich mit den zukünftigen Auswirkungen durch Veränderung der Stadtgesellschaft auf das Mobilitätsverhalten. Dabei gilt es, diese Entwicklungen zu steuern und sich an diese anzupassen.

2.3.1 Mobilitätsszenario 1 – Fokus Technische Maßnahmen

Zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität wird im Mobilitätsszenario 1 der technische Fortschritt genutzt. Moderne Mobilitätslösungen dienen der Verbesserung des fließenden und ruhenden Verkehrs. Digitale und smarte Maßnahmen werden umgesetzt, um die formulierten Leitziele zu erreichen.

Mit dem Fokus auf technische Maßnahmen wird insbesondere der Trend der Zunahme der Fahrzeugvielfalt adressiert. Damit verbunden ist die Nutzung neuer Antriebstechnologien und autonomer Fahrzeuge. Ebenso spielen Sharing-Systeme im Mobilitätsszenario 1 eine wesentliche Rolle, sodass die Entwicklung einer sinkenden Bedeutung des eigenen Fahrzeugs aufgegriffen wird. Generell werden neue Mobilitätsdienstleistungen etabliert und digital vernetzt. Durch die Erfassung von Echtzeitdaten und die Einrichtung intelligenter Verkehrssysteme werden die multimodalen Mobilitätsströme gesteuert (im Sinne der smarten City).

Handlungsansätze

- Nutzung smarterer Technologien
 - Installation sensorgesteuerter und intelligenter Ampelsteuerung
 - Schaffung von digitalen Parkangeboten sowie Liefer- und Ladezonen
 - Konstruktion adaptiver Beleuchtungssysteme
- Förderung alternativer Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote
 - Ausbau der Ladeinfrastruktur
 - Etablierung von Sharing-Systemen
 - Aufbau einer Mobilitätsplattform (Mobility-as-a-Service)
 - Einrichtung von On-Demand-Angeboten
 - Autonomer Citybus
- „Industrie 4.0“
 - Erweiterung des Drohnenverkehrs als Logistikoption
 - Erhöhung der Anzahl von Paketstationen
 - Förderung von urbaner Logistik / Etablierung einer City-Logistik

2.3.2 Mobilitätsszenario 2 – Fokus Verkehrsorganisation und -planung

Im Mobilitätsszenario 2 wird auf verkehrsorganisatorische Maßnahmen und eine stadtverträgliche Verkehrsplanung gesetzt, um eine nachhaltige Mobilität zu entwickeln. Dabei geht es um eine gezielte Verkehrslenkung zur Bündelung von Verkehren. Zudem werden Flächen umverteilt, um die formulierten Leitziele zu erreichen.

Der Fokus auf Verkehrsorganisation und -planung adressiert den Trend der Verdichtung der Stadt. Insbesondere die damit verbundene effiziente Flächen-nutzung wird angegangen. Da der MIV besonders in Form des ruhenden Ver-kehrs enorme Anteile der Verkehrsfläche benötigt, soll der öffentliche Raum zu-gunsten des Umweltverbunds umverteilt werden.

Prinzipiell wird im Mobilitätsszenario 2 der Umweltverbund durch den Infrastruk-turausbau gefördert, während gleichzeitig der MIV durch verkehrslenkende und verkehrsberuhigende Maßnahmen reduziert wird.

Handlungsansätze

- Infrastrukturausbau
 - Ausbau von Fuß- und Radverkehrsanlagen im Längsverkehr
 - Ausbau von Fuß- und Radverkehrsanlagen im Querverkehr
 - Ausbau von Fahrradabstellanlagen
 - Ausbau der Haltestelleninfrastruktur
 - Priorisierung des ÖPNV (Busbeschleunigung)
- Verkehrsberuhigung und -lenkung
 - Geschwindigkeitsoptimierung
 - Anpassung der Verkehrsorganisation (Einbahnstraßen, Durchfahrtsverbote etc.)
- Parkraummanagement
 - Umwandlung von Parkflächen
 - Parkraumbewirtschaftung
 - Stellplatzsatzung
- Verkehrskontrollen

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

2.3.3 Mobilitätsszenario 3 – Fokus Stadtentwicklungsmaßnahmen

Das Szenario „Fokus Stadtentwicklungsmaßnahmen“ rückt die strategische Nutzung städtebaulicher Konzepte in den Vordergrund, um eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität zu fördern. Angesichts wachsender Herausforderungen wie einem höheren Verkehrsaufkommen, Umweltbelastungen und sozialen Disparitäten wird deutlich, dass urbane Räume neu gedacht werden müssen. Stadtentwicklungsmaßnahmen bieten hier eine zentrale Möglichkeit, Mobilität nicht nur effizienter, sondern auch ökologisch verträglicher und sozial inklusiver zu gestalten (im Sinne der Stadt der kurzen Wege mit hoher Nutzungsmischung).

Eine nachhaltige Mobilität ist dabei kein isolierter Aspekt, sondern eng mit der gesamten Stadtstruktur verknüpft. Indem städtebauliche Planungen und Mobilitätslösungen eng miteinander verzahnt werden, können neue Verkehrsmodelle entstehen, die nicht nur umweltfreundlich sind, sondern auch die Lebensqualität der Menschen steigern. Dies umfasst etwa die Schaffung von urbanen

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

Räumen, die Aufenthaltsqualität bieten, den Austausch zwischen Menschen fördern und gleichzeitig den Zugang zu klimafreundlichen Verkehrsmitteln erleichtern.

Die Gestaltung des städtischen Raums spielt in diesem Szenario eine zentrale Rolle. Durch eine bewusste Planung von Wohn- und Arbeitsorten, Nahversorgungsangeboten, Freizeitbereichen sowie der notwendigen Infrastruktur können Verkehr und Mobilitätsbedürfnisse neu geordnet werden und notwendige Wege verkürzt oder reduziert werden. Ziel ist es, die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr zu verringern und stattdessen Wege mit alternativen Verkehrsmitteln attraktiv und zugänglich zu machen.

Handlungsansätze

- Planung und Konzeption
 - Integration von Mobilitätskonzepten, funktionaler Vielfalt und insbesondere Nahversorgungsangeboten als zentraler Bestandteil städtebaulicher Entwicklungspläne
 - Entwicklung dezentraler, gemischt genutzter Quartiere
 - Einrichtung von Co-Workingspaces
 - Förderung kompakter Bauformen (Wohnen und Gewerbe) und Nachverdichtung bestehender Quartiere
 - Nutzung von Konversionsflächen
 - Partizipation und Teilnahme von Bevölkerung bei Planungsprozessen
- Stärkung der Vernetzung
 - Schaffung durchgängiger und verknüpfter Verkehrsnetze
 - Aufbau zentraler und dezentraler Mobilitätsstationen
 - Etablierung eines Mobilitätsnetzwerks mit der Region (Schnellbusse)
- Gestaltung des öffentlichen Raums
 - Stärkung der blau-grünen Infrastruktur als Mobilitätsnetz
 - Aufwertung von Aufenthaltsbereichen mit multifunktionalen Nutzungsmöglichkeiten

2.3.4 Gegenüberstellung der Mobilitätsszenarien

Zur Bewertung der Mobilitätsszenarien erfolgt eine Wirkungsabschätzung zur Erfüllung der Leitziele unter der Annahme, dass die Handlungsansätze der einzelnen Szenarien umgesetzt werden. Die Gegenüberstellung der Szenarien bezieht sich dabei auf den Status quo als Ausgangslage der Entwicklung.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**
Juni 2025

● **Tabelle 1:** Bewertungsmatrix der Mobilitätsszenarien

Leitziele	Szenario 1: Technische Maßnahmen	Szenario 2: Verkehrsor- ganisation und -pla- nung	Szenario 3: Stadtent- wicklung
Gesundheit, Reduktion Emissionen	+	++	+
Verkehrssicherheit	+	+	+
selbstständige Mobilität	o	++	++
attraktiver öffentlicher Raum	o	+	++
neue Mobilitätsangebote	++	o	o
Umweltverbund am Modal Split	o	++	+
regionale Erreichbarkeit	o	+	+
nahmobile Anbindung	+	++	+
Kosteneffizienz	?	?	?
effiziente Infrastrukturnutzung	+	++	++
Bewusstseinsbildung, Partizipation	o	o	+
innovative Mobilitätslösungen	++	o	o
Verkehrsfluss	+	+	++
Reduktion Kfz-Verkehr	o	++	+
stadtverträglicher Kfz-Verkehr	+	+	+
zukunftsfähiger Wirtschaftsverkehr	+	o	+

2.4 Unterstützungs-/Querschnittsszenario

Zusätzlich zu den 3 Mobilitätsszenarien gibt es eine Unterstützungs-/Querschnittsszenario. Darin werden Handlungsansätze berücksichtigt, die in allen drei Mobilitätsszenarien gleichermaßen von Bedeutung sein können und sich daher nicht nur einem Mobilitätsszenario zuordnen lassen. Die

Handlungsansätze umfassen die Bereiche des Mobilitätsmanagements und der Kommunikation. Diese sind:

- Partizipation und Teilnahme von Bevölkerung bei Planungsprozessen
- schulisches Mobilitätsmanagement
- betriebliches Mobilitätsmanagement
- kommunales Mobilitätsmanagement
- Etablierung eines Mobilitätsnetzwerks mit der Region

2.5 Zielszenario – Nachhaltige Mobilität

Die Mobilitätsszenarien mit ihren Handlungsansätzen entfalten alle ihre jeweils eigene, unterschiedlich stark ausgeprägte Wirkung in Bezug auf das Leitbild. Manche Handlungsansätze können sich auf bestimmte Leitziele sogar negativ auswirken. Daher wird ein Zielszenario formuliert, das ausgewählte Handlungsansätze der drei Mobilitätsszenarien zusammenführt. Das Zielszenario ist dementsprechend ein Mix aus den Handlungsansätzen der genannten Mobilitätsszenarien. Das Zielszenario soll die nachhaltige Mobilität im Sinne des Leitbildes und der Leitziele der Stadt Lüdenscheid fördern.

Ausgewählte Handlungsansätze

In das Zielszenario fließen diejenigen Handlungsansätze ein, die in einem Abstimmungsprozess mit der Verwaltung der Stadt als besonders relevant ausgewählt wurden.

Von den insgesamt 36 Handlungsansätzen (inkl. Unterstützungsszenario) wurden 15 Handlungsansätze ins das Zielszenario gewählt. Zum Teil liegt die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen aus den Handlungsansätze in der Hand Dritter.

● **Tabelle 2:** ausgewählte Handlungsansätze für das Zielszenario

Aufgaben-träger	Handlungsansatz für das Zielszenario	aus Szenario
Stadt Lüdenscheid	intelligente Ampelsteuerung	1
	digitales Parkangebot sowie Liefer- und Ladezonen	1
	Förderung von urbaner Logistik / Etablierung einer City-Logistik	1
	Ausbau von Fuß- und Radverkehrsanlagen im Längsverkehr	2
	Ausbau von Fuß- und Radverkehrsanlagen im Querverkehr	2
	Priorisierung des ÖPNV	2
	Verkehrslenkung	2
	Parkraummanagement	2
	Integration von Mobilitätskonzepten, funktionaler Vielfalt und insbesondere Nahversorgungsangeboten als zentraler Bestandteil städtebaulicher Entwicklungspläne	3
	Schaffung durchgängiger und verknüpfter Verkehrsnetze	3
Dritte	Aufwertung von Aufenthaltsbereichen mit multifunktionalen Nutzungsmöglichkeiten	3
	Mobilitätsmanagement und Kommunikation ¹	Unterstützung
	Ausbau der Ladeinfrastruktur	1
Dritte	Etablierung von Sharing-Systemen	1
	Angebotsoptimierung im ÖPNV	2

¹ Die Handlungsansätze des Szenarios werden in ihrer Gesamtheit übernommen

Die Handlungsansätze legen den Rahmen der folgenden Maßnahmenausarbeitung (s. Kapitel 4.2) fest.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

3 Umsetzungsstrategie

Die Umsetzungsstrategie dient der Entwicklung von Zielnetzen für die verschiedenen Verkehrsarten, der Konzeptentwicklung und der Definition von Planungs- und Umsetzungsempfehlungen sowie der Entwicklung von Maßnahmen und Leitprojekten. Dabei werden das Leitbild und das Zielszenario aufgegriffen.

3.1 Zielnetze für verschiedene Verkehrsarten

Ein Baustein der Umsetzungsstrategie ist die Definition von Zielnetzen für die verschiedenen Verkehrsarten. Mit ihnen werden die Prioritäten für eine bestimmte Verkehrsart festgelegt. Treten Überschneidungen von Netzen der verschiedenen Verkehrsarten auf, sind gemeinsame Führungen im Idealfall zu vermeiden oder ggf. Netzdefinitionen umzulegen, wenn dies den Anforderungen an das betreffende Netz nicht widerspricht und entsprechende Alternativen existieren.

Im Sinne der Netzgestaltung soll erreicht werden, dass Netze in sich schlüssig sind. Entsprechend können Maßnahmen für die weniger prioritäre Verkehrsart nicht zugunsten einer vorzuziehenden Verkehrsart unterlassen werden, wenn die Netzbedeutung für beide (oder mehrere) Verkehrsarten besteht und sich weder die Trennung noch die Umlegung überlagerter Netze realisieren lässt. Es bedarf einer Kompromisslösung.

Die Zielnetze bilden außerdem die Hintergrundkulisse für die Umsetzungsdringlichkeit von Maßnahmen. Maßnahmen sollen prioritär auf diesen Zielnetzen umgesetzt werden.

3.1.1 Zielkonflikte/Verträglichkeiten der Netze untereinander

Im Wesentlichen werden Netzdefinitionen für die Verkehrsarten Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Pkw- und Güterverkehr erarbeitet. In der Gesamtbetrachtung aller Netze kommt es zu Überlagerungen und damit zu unterschiedlichen Anforderungen an die Netze. Dadurch können Zielkonflikte/Verträglichkeitsprobleme entstehen, die durch entsprechende Maßnahmen zu lösen sind. Lassen sich keine geeigneten Maßnahmen realisieren, müssen die Netzdefinitionen ggf. angepasst werden. Dies ist jedoch nur bei vorhandenen Alternativen möglich.

Zwischen Pkw- und Schwerverkehr gibt es keine wesentlichen Verträglichkeitsprobleme. Wo der Schwerverkehr Vorrang hat, kann auch der Pkw-Verkehr abgewickelt werden. Auch der ÖPNV und der Schwerverkehr sind in der Regel kompatibel. Vor allem bei den Ansprüchen an Straßenräume. Probleme kann es ggf. in Bezug auf die Fahrtzeiten im ÖPNV geben, wenn die Zahl der

Schwerverkehre die Leitungsfähigkeiten von Lichtsignalanlagen beeinträchtigen.

Ähnlich verhält es sich zwischen dem Pkw und dem ÖPNV. Insofern der Pkw-Verkehr zu keinen nennenswerten Behinderungen im Verkehrsablauf des ÖPNV führt (z. B. durch Stau oder Parken) sind beide Verkehrsarten verträglich.

Kfz / ÖPNV und Rad lösen dann Verträglichkeitsprobleme aus, wenn der Radverkehr nicht mehr gefahrlos auf der Fahrbahn geführt werden kann. Dies ist allgemein der Fall, wenn die Belastungsbereiche nach ERA (siehe Analysebericht) keinen Mischverkehr mehr vorsehen. Bei 30 km/h tritt dies ab ca. 8.000 Kfz/24h auf, bei 50 km/h ab ca. 4.000 Kfz/24h. Je höher der Lkw- bzw. ÖPNV-Anteil ist, desto eher kann die Verträglichkeit beeinträchtigt sein.

Ferner ist bei der Überlagerung von Rad und ÖPNV relevant, ob eine Busspur vorliegt, die der Radverkehr mitnutzen kann. In diesem Fall sind auch Taktfrequenzen und Radverkehrsmengen zu beachten, da sie den Verkehrsablauf des ÖPNV beeinträchtigen können.

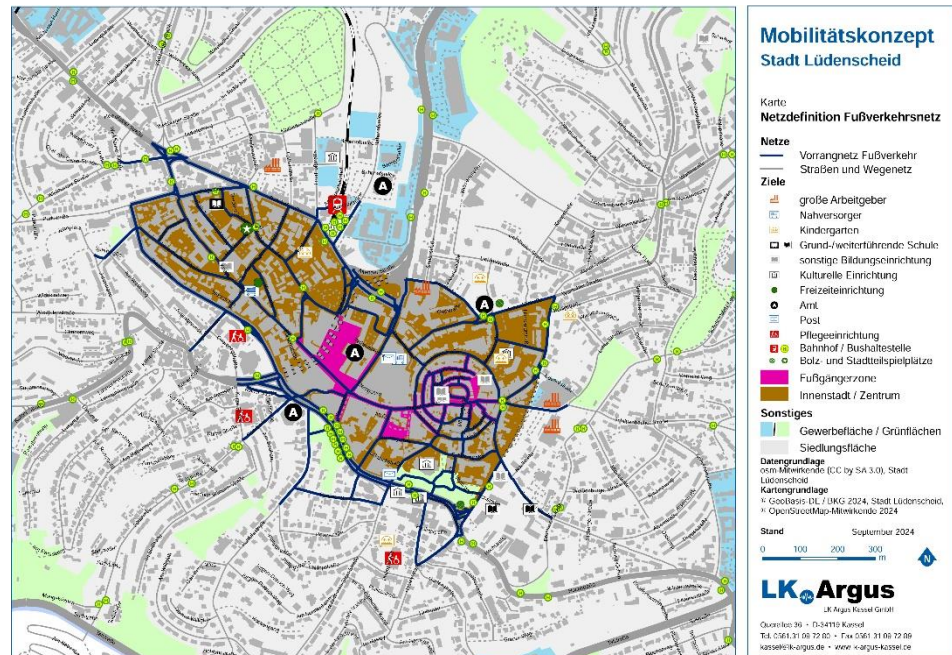
Im Fußverkehrsnetz kann es zu Verträglichkeitsproblemen mit dem Radverkehr kommen, wenn eine gemeinsame Führung erfolgt. Je nach Verkehrsmenge im Fuß- und Radverkehr kann die Verträglichkeit nur über die Breite der gemeinsamen Anlagen gewährleistet werden (mind. 2,50 m). Fehlen Gehwege in beidseitig bebauten Straßen sind ebenfalls Konflikt mit Kfz möglich (wenn es sich nicht um einen verkehrsberuhigten Bereich handelt), denen durch Maßnahmen begegnet werden muss.

3.1.2 Fußvorrangnetz

Das Fußvorrangnetz beschränkt sich aufgrund des Analyseumfangs auf die Innenstadt der Stadt Lüdenscheid, umfasst dort jedoch alle Wege innerhalb der Innenstadt inkl. der Zuwegungen von Parkhäusern und Plätzen.

Weiterhin für den Fußverkehr von besonderer Relevanz sind Schulwege und Wege zu Haltestellen sowie Stadtteilzentren.

● **Karte 1: Zielnetz Fußverkehr**



3.1.3 Radvorrangnetz

Das Radvorrangnetz wurde im Zuge der Ausarbeitung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Lüdenscheid ausgearbeitet und ist dort genauer beschrieben.

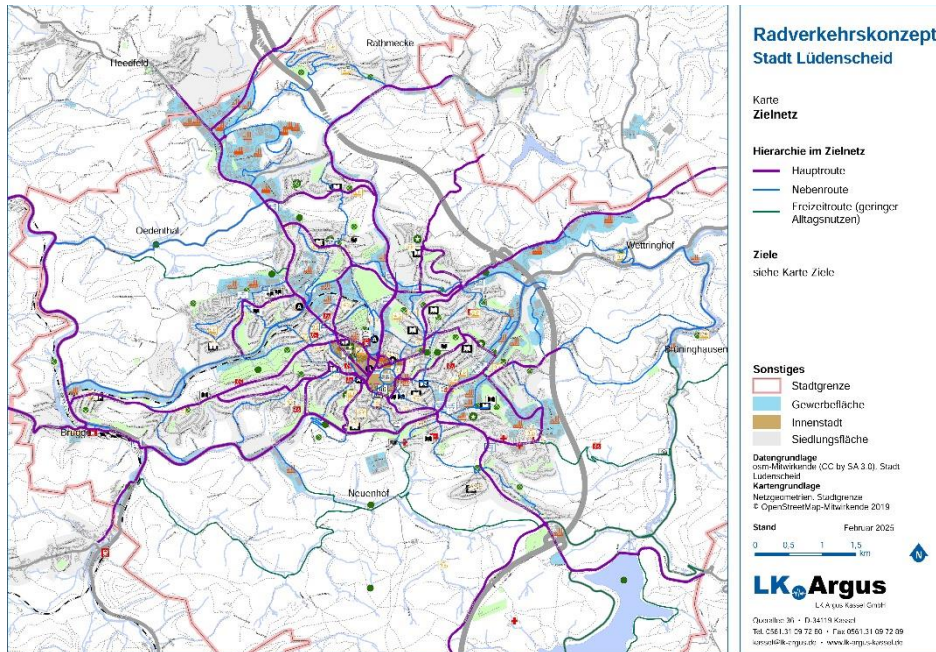
Das Grundprinzip der Zielnetzdefinition ist die Verknüpfung von Quellen und Zielen unter Maßgabe der Anforderungen an Direktheit und Bündelung von Routen (siehe auch Radverkehrskonzept). Als Quellen werden alle Wohngebiete der Stadt Lüdenscheid betrachtet.

Als relevante Ziele werden wichtige Arbeitsstätten, Behörden und Ämter, Freizeit- und Kulturstätten, Schulen, Kitas, der Bahnhof und einzelne Nahversorger betrachtet (siehe Karte 2 „Analysenetz des Radverkehr und Ziele“ im Radverkehrskonzept). Flächige Ziele bilden Gewerbegebiete (mit Nahversorgern) und die gesamte Innenstadt der Stadt Lüdenscheid, die mehrere Funktionen in sich vereint. Außerdem werden die umliegenden Kommunen als relevante Ziele festgelegt, die zumindest bis zur Stadtgrenze im Straßen- und Wegenetz der Stadt Lüdenscheid bei der Netzkonzeption berücksichtigt werden.

Das konzipierte Radverkehrszielnetz übernimmt damit die Verbindungsfunktion der Stadtteile mit der Innenstadt und untereinander sowie wichtiger Einzelziele und z.T. die Funktion der kleinräumigen Erschließung.

Das Zielnetz wurde gemeinsam mit der Bevölkerung und der Verwaltung final abgestimmt.

● **Karte 2: Zielnetz Radverkehr**

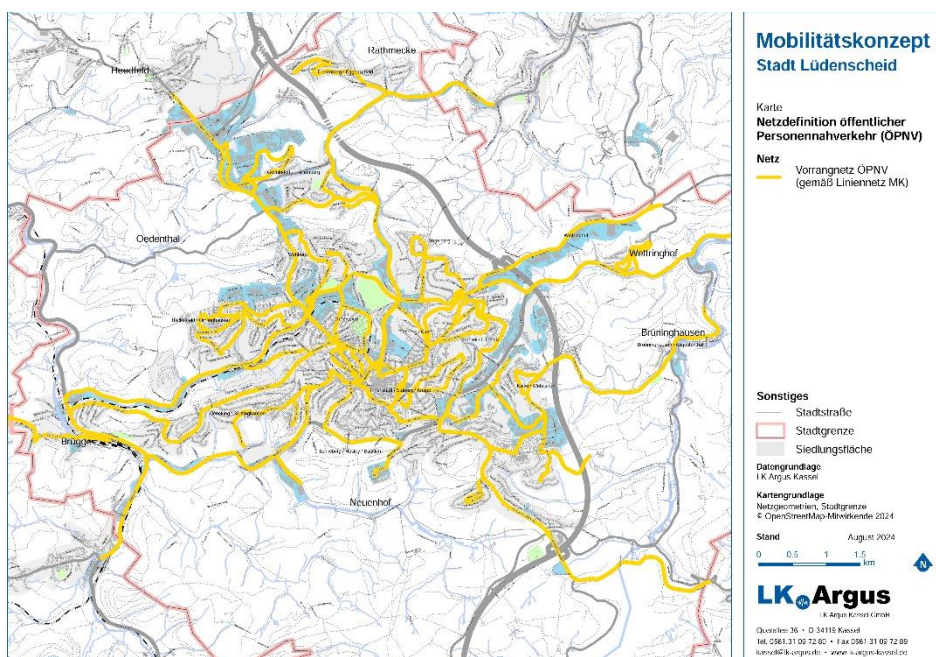


Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
 Teil B – Konzept**
 Juni 2025

3.1.4 ÖPNV-Vorrangnetz

Das ÖPNV-Vorrangnetz entspricht dem aktuellen ÖPNV-Netz. Insofern der gerade in der Fortschreibung befindliche Nahverkehrsplan Änderungen vorschlägt, ist das Netz anzupassen.

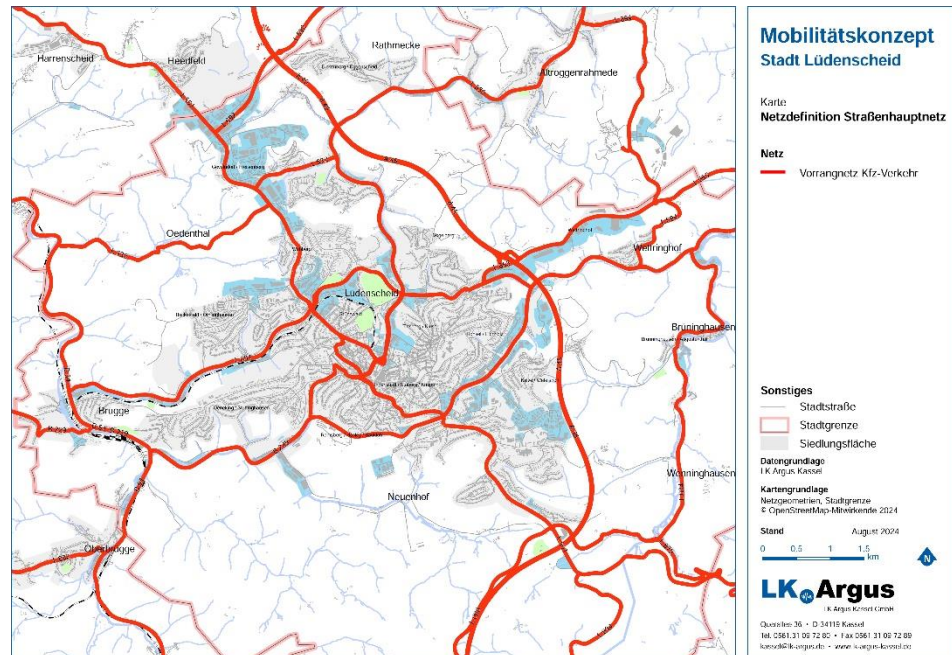
● **Karte 3: Zielnetz ÖPNV**



3.1.5 Kfz-Vorrangnetz

Das Kfz-Vorrangnetz ist auf gesamtdeutscher Ebene durch das System der klassifizierten Straßen bereits vorgegeben. Daher sind alle Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Stadtgebiet Lüdenscheid auch automatisch Vorrangnetz definiert.

● **Karte 4: Zielnetz Kfz-Verkehr**



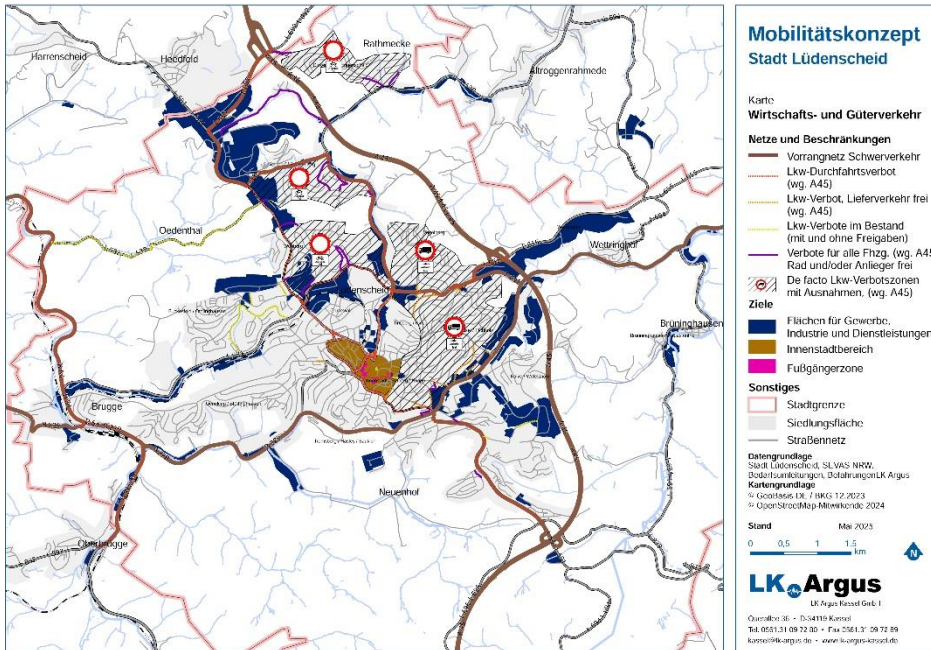
3.1.6 Güterverkehrsnetz

Das Güterverkehrsnetz in Lüdenscheid ist über das SEVAS²¹ vordefiniert und wird aufgegriffen. Anders als beim Kfz-Vorrangnetz sind von den klassifizierten Straßen nur Bundesstraßen generell Teil des Vorrangnetzes des Güterverkehrs. Darüber hinaus werden alle Strecken von Bedarfsumleitungen in das Güterverkehrsnetz integriert. Dies führt im Gegensatz zu den SEVAS-Daten zur Aufnahme der Herscheider Landstraße in das definierte Güterverkehrsnetz (Bedarfsumleitungen U 18 und U 20). Diese Änderung sollte ggf. an SEVAS kommuniziert werden.

²¹ Software zur Eingabe, Verwaltung und Ausspielung von Vorrangrouten und Restriktionen im Schwerlastverkehr: <https://sevas.nrw.de/>

● **Karte 5: Zielnetz Güterverkehr**

Stadt Lüdenschied
**Mobilitätskonzept –
 Teil B – Konzept**
 Juni 2025



4 Handlungskonzept

Mit den beschlossenen Leitzielen für Lüdenscheid wird aufgezeigt, wohin sich die Stadt bezogen auf das Mobilitätsangebot und Verkehrsgeschehen entwickeln möchte. Um diese Leitziele zu erreichen, wurden im Zielszenario 14 Handlungsansätze (siehe Kapitel 2.5) benannt, für die im Folgenden Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet werden.

Maßnahmenvorschläge, die sich Handlungsansätzen zuordnen lassen, die nicht im Zielszenario enthalten sind, können im Rahmen von Leitprojekten dennoch aufgegriffen werden (z.B. verkehrsorganisatorische Maßnahmen etc.).

Grundsätzlich adressieren die Maßnahmenvorschläge die erkannten Defizite (siehe Analysebericht).

Die Maßnahmenvorschläge werden den bereits in der Analyse ausgewerteten Handlungsfeldern

- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Ruhender Verkehr
- Fließender Verkehr (Straßennetz und Infrastruktur)
- Wirtschaftsverkehr
- Verknüpfung der Verkehrsmittel

zugeordnet.

Zusätzlich wird der Handlungsansatz Mobilitätsmanagement und Kommunikation als eigenes Handlungsfeld ergänzt.

Die Maßnahmenvorschläge werden im weiteren Verlauf der Bearbeitung konkretisiert und in einer Übersicht mit Angaben der Priorität, den geschätzten Kosten, Umsetzungshorizont und Fördermöglichkeiten zusammengefasst.

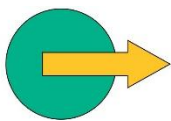
Des Weiteren werden fünf Leitprojekte vertiefend in Projektsteckbriefe ausgearbeitet (siehe Kapitel 4.4).

Die im Rahmen vorliegender Konzepte (siehe Analysebericht) ausgearbeiteten Maßnahmenvorschläge werden aufgegriffen, geprüft, weiterentwickelt und ergänzt, insofern sie sich in die ausgewählte Handlungsansätze einordnen lassen.

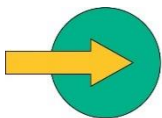
4.1 Push- und Pull-Maßnahmen

In der Verkehrsplanung sind Push- und Pull-Maßnahmen zwei wichtige Strategien, um das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu beeinflussen und eine nachhaltige, effiziente Nutzung des Verkehrsnetzes zu fördern. Beide Ansätze verfolgen unterschiedliche Ziele und Methoden, tragen aber gemeinsam dazu bei, Maßnahmen ihre entsprechende Wirkung zu verleihen bzw. zu verstärken.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes geht es in erster Linie darum, mit Maßnahmen den Verkehr im Sinne einer nachhaltigen Mobilität zu steuern und die Lebensqualität zu verbessern.



Push-Maßnahmen entziehen Möglichkeiten und sind dadurch häufig sehr viel schwieriger durchzusetzen. In Bezug auf das Mobilitätskonzept zielen darauf ab, den Individualverkehr zu verringern, indem der Zugang zu oder die Nutzung von bestimmten Verkehrsmitteln oder -wegen erschwert wird. Diese Maßnahmen sollen dazu führen, dass Menschen ihre einstudierten Verhaltensweisen hinterfragen und möglichst in Richtung der Nutzung von umweltfreundlicheren oder alternativen Verkehrsmitteln ändern. Dazu ist auf der anderen Seite ein entsprechendes Angebot zu bieten, was durch die Pull-Maßnahmen erfolgt.



Pull-Maßnahmen ziehen die Menschen durch attraktive Alternativen an. Sie sollen den öffentlichen Verkehr oder andere nachhaltige Fortbewegungsarten wie Fahrradfahren oder Gehen fördern. Das Ziel ist es, Menschen den Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu erleichtern und so den Verkehr in den Städten effizienter und nachhaltiger zu gestalten.

Pull-Maßnahmen schaffen Angebote und sind dadurch oft konsensfähig.

Zur Erreichung der Leitziele des Mobilitätskonzeptes Lüdenscheid sind sowohl Push- als auch Pull-Maßnahmen erforderlich. Während Push-Maßnahmen die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zum Zwecke des Umstiegs auf andere Verkehrsarten erschweren, schaffen Pull-Maßnahmen gleichzeitig attraktive und praktikable Alternativen für den Umstieg. Beide Ansätze arbeiten zusammen, um die Menschen zu einem Umdenken zu bewegen und eine Kultur der Nachhaltigkeit im Verkehr zu etablieren.




Eine erfolgreiche Verkehrspolitik muss beide Ansätze vereinen, um das Verkehrssystem insgesamt effizienter, umweltfreundlicher und lebenswerter zu gestalten.

4.2 Maßnahmenvorschläge des Mobilitätskonzeptes

Die Maßnahmenvorschläge streben mit der Schaffung von Alternativen im Verkehr (Pull-Maßnahme) und der Steuerung der Verkehre (Push-Maßnahme) eine Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf die nachhaltigen Verkehrsmittel und damit eine Reduzierung der Belastungen durch den Kfz-Verkehr an, was wiederum Spielräume für weitere Maßnahmen schafft.

Zu den acht Handlungsfeldern wurden insgesamt 36 Maßnahmen entwickelt. Diese sind als Übersicht in Tabelle 3 aufgeführt.

- **Tabelle 3:** Übersicht über die Handlungsfelder und die dazugehörigen Maßnahmen

Nr.	Handlungsfeld
 Fußverkehr	
F1	Schaffung von alltagstauglichen und sicheren Fußwegeverbindungen im Fußwegenetz
F2	Ausweitung und Verbesserung von Querungsanlagen
F3	Verbesserung der Barrierefreiheit
F4	Steigerung der Aufenthaltsqualität
F5	Gestaltung des öffentlichen Raums
 Radverkehr	
R1	Schaffung von alltagstauglicher Radverkehrsinfrastruktur im Radzielnetz
R2	Sichere Radverkehrsführung in Kreuzungs- und Querungsbereichen
R3	Ausbau der Radabstellanlagen und Ladeinfrastruktur
R4	Fahrradverleihsystem
R5	Maßnahmen für ein besseres Miteinander (in Fahrradstraßen oder FGZ)
 Öffentlicher Verkehr	
Ö1	Erweiterung des Schnellbusangebotes
Ö2	Direktverbindungen in Stadtbezirke
Ö3	Citybus-Konzept
Ö4	Fahrplananpassung, Anschlusspriorität und Übergangszeiten
Ö5	Haltstellenausstattung verbessern
Ö6	Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV
Ö7	Prüfung differenzierter Bedienungsformen



Fließender Verkehr (Straßennetz und -infrastruktur)

S1	LSA-Steuerung und Verkehrsfluss
S2	Reduzierung von Kfz-Wegen durch Stadtplanung (+Mobilitätskonzepte)
S3	Verkehrssteuerung und -lenkung



Ruhender Kfz-Verkehr

P1	Parkleitsystem
P2	Digitales Parkraumangebot
P3	Außen Stehen, innen Gehen
P4	Verbessern und Ausbauen der Ladeinfrastruktur
P5	Umwandlung von Parkplätzen
P6	Anpassung der Parkgebühren und Bewirtschaftungsformen
P7	Schaffung eines qualitativen Parkraumangebots



Wirtschaftsverkehr (Güter- und Lieferverkehr)

W1	Schaffung von Liefer- und Ladezonen
W2	City-Logistik / "letzte Meile" (dezentrale Lagerstätten und E-Fahrzeuge/Lastenrad)



Vernetzung der Verkehrsmittel

V1	Prüfung der Etablierung von Sharing-Angeboten
V2	Einrichtung eines stadtweiten Netzes an intermodalen Verknüpfungspunkten



Mobilitätsmanagement und Kommunikation

M1	Öffentlichkeitsarbeit
M2	Durchführung von Mobilitätsschulungen
M3	AK Nahmobilität
M4	Schulisches Mobilitätsmanagement
M5	Betriebliches Mobilitätsmanagement
M6	Kommunales Mobilitätsmanagement

In der nachfolgenden Darstellung der Maßnahmen erfolgt nach einem jeweils einleitenden Text zum Handlungsfeld eine tabellarische Übersicht der Maßnahme mit der Bewertung der Priorität, dem erforderlichen Zeitrahmen zur Umsetzung und den abgeschätzten Kosten für die Umsetzung (Maßnahmenkatalog je Handlungsfeld).

Der Umsetzungshorizont wird anhand von Erfahrungswerten veranschlagt und entspricht einem Mittelwert von anderen Maßnahmen. Dabei gibt es

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

Daueraufgaben und Aufgaben, die in kurzen Zeiträumen, aber auch in mittleren oder längerfristigen Zeiträumen begonnen und realisiert werden können.

Ähnlich verhält sich der Aspekt der Kosten, hier wird der zu erwartender Mehraufwand zur Realisierung der Maßnahme abgeschätzt und in drei Kategorien eingeteilt.

Bei der Priorität wird der Nutzen des Verkehrsträgers in Bezug auf die Leitziele, die Wirkung als Netzbedeutung für die Verkehrsträger und der Aspekt der Sicherheit den Kosten gegenübergestellt und abgewogen.

Die Übersicht der Bewertungskriterien ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

- **Tabelle 4:** Bewertungskriterien und Bewertungsstufen der Maßnahmen in den Handlungsfeldern

Priorität	Priorisierung auf Basis von Kosten, Nutzen, Aufwand und Wirkung der Maßnahme	★ : geringe Priorität ★★ : mittlere Priorität ★★★ : hohe Priorität
Umsetzungshorizont	Zeitraumen der Umsetzung	⌚ : kurzfristig (2026-2030) ⌚⌚ : mittelfristig (bis 2035) ⌚⌚⌚ : langfristig (über 2035 hinaus) ⌚∞ : Daueraufgabe
Kosten	Geschätzte Umsetzungskosten	€ : gering (bis 50.000 €) €€ : mittel (50.000-500.000 €) €€€ : hoch (über 500.000 €)

4.2.1 Handlungsfeld 1 – Fußverkehr

Wesentliche in Lüdenscheid festgestellte Defizite im Fußverkehr sind zu schmale Gehwege, eine mangelhafte Barrierefreiheit auf Wegen und an Querungsstellen sowie lange Wartezeiten und Anforderungserfordernisse an Lichtsignalanlagen. Entsprechend richten sich die Maßnahmenvorschläge im Rahmen der Handlungsansätze an die Behebung der Defizite.

Weitere bzw. konkrete Vorschläge zum Themenfeld Fußverkehr sind bereits im Fußverkehrcheck Lüdenscheid enthalten. Diese gilt es ebenso weiterzuerfolgen.


Ziel der Maßnahmen ist, die Fußgängerfreundlichkeit der Lüdenscheider Innenstadt deutlich zu erhöhen und konsequent zu berücksichtigen. Durch die Verbesserung des Angebots im Fußverkehr und ggf. die Inanspruchnahme von

Kfz-Räumen wird eine Reduzierung der motorisierten Individualverkehre in der Innenstadt unterstützt.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

● **Tabelle 5:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 1: Fußverkehr

 Maßnahme	Priorität	Umsetzungs-horizont	Kosten	Fördermöglichkeiten
F1 Schaffung von alltags-tauglichen und sicheren Fußwegeverbindungen im Fußwegenetz	★★★	●●●	€ € €	FöRi-Nah, Städtebauförderrichtlinie NRW (ISEK)
F2 Ausweitung und Verbesserung von Querungsanlagen	★★★	●●●	€ €	FöRi-Nah, Städtebauförderrichtlinie NRW (ISEK)
F3 Verbesserung der Barrierefreiheit	★★★	●●●	€ €	Kommunalrichtlinie, FöRi-Nah
F4 Steigerung der Aufenthaltsqualität	★★★	●●	€ €	FöRi Nachhaltige städtische Mobilität (EFRE), Städtebauförderrichtlinie NRW (ISEK)
F5 Gestaltung des öffentlichen Raums	★★	●●●	€ €	FöRi Nachhaltige städtische Mobilität (EFRE), Städtebauförderrichtlinie NRW (ISEK)

F1: Schaffung von alltagstauglichen und sicheren Fußwegeverbindungen im Fußwegenetz

Ziel der Maßnahme ist es, durchgängige, anforderungsgerechte Fußwegeverbindungen im Fußwegevorrangnetz und auf Zubringerwegen in die Innenstadt zu schaffen, um die Erreichbarkeit von wichtigen fußverkehrsrelevanten Zielen (z. B. Einzelhandelsstandorte, ÖPNV-Haltestellen, soziale Einrichtungen, Parkhäusern) sicherzustellen. Darüber hinaus soll mit einem engmaschigen und sicheren Fußwegenetz die Sicherheit und der Komfort für Zufußgehende durch lückenlose und direkte Verbindungen erhöht werden.

Um dies zu erreichen, sollen die Fußwege alltagstauglich ausgestaltet sein. Es gilt die Anforderungen an Gehwege inklusive deren Oberfläche entlang des definierten Zielnetzes umzusetzen. Insbesondere die Belange vulnerabler Bevölkerungsgruppen sollen bei der Fußwegeplanung berücksichtigt werden.

Zur Ermittlung von Einzelmaßnahmen, die die Fußverkehrsinfrastruktur im Längsverkehr betreffen, kann auf die Defizitanalyse zurückgegriffen werden.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

Die höchste Dringlichkeit für die Umsetzung von Maßnahmen zum Ausbau von Gehwegen besteht, wenn Gehwege das Mindestmaß von 1,80m unterschreiten. Dies ist in den folgenden Straßen der Fall.

- **Tabelle 6:** 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		

Zur Festlegung der Umsetzungsreihenfolge soll die Priorität der Straßen untereinander abgewogen werden. Maßgabe hierfür sind die anliegenden Nutzungen (Vielfalt und Menge), der Verlauf der Route (Anbindung von Haltestellen und Parkhäusern am Rand der Innenstadt, Hauptzugang zur Stadt). Unter diesen Gesichtspunkten empfehlen sich die Straßen

- Freiherr-vom-Stein-Straße
- Loher Straße (inkl. FGÜ über Werdohler)
- Augustastraße
- Martin-Niemöller-Straße
- Lessingstraße
- Bahnhofstraße

Neben dem Gehwegausbau ist auch die ansprechende Gestaltung von Bedeutung. Der Fußweg soll ein positives Erlebnis sein, Angsträume dürfen nicht

entstehen (Beleuchtung, ggf. Wandbilder, Bepflanzung). Außerdem sind qualitative Querungsanlagen von großer Bedeutung.

F2: Ausweitung und Verbesserung von Querungsanlagen

Neben konfliktfreien Gehwegen ist ein regelmäßiges Angebot an sicheren, komfortablen Querungsanlagen eine wichtige Rahmenbedingung für die Attraktivitätssteigerung des Fußverkehrs.

Um die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr zu steigern und direkte Wegeverbindungen zu ermöglichen sowie die Hauptverkehrsstraßen in ihrer Hinderwirkung zu reduzieren, sollen neue Querungsanlagen eingerichtet und bestehende Fußgängerquerungen, die Defizite aufweisen, verbessert werden. Essenziell ist hierbei ein barrierefreier Ausbau. D. h., Nullabsenkungen, ausreichende Breiten und taktile Leitelemente sind an allen Querungsanlagen herzustellen.

Zudem sind LSA-Schaltungen an die Anforderungen von Fußgänger*innen anzupassen und kurze Wartezeiten zu gewährleisten (vgl. FaNaG §13 (2)). Gebrochene Läufe und Anforderungserfordernisse sollen mindestens zu den Hauptverkehrszeiten vermieden werden. Außerdem kann geprüft werden, ob bestehende Fußgänger-LSA durch Fußgängerüberwege ersetzt werden können, um den Komfort des Fußverkehrs zu verbessern. Gleichermaßen sind Anstrengungen vorzunehmen, Unterführungen durch oberirdische Querungen zu ersetzen oder zu ergänzen.

Können Unterführungen nicht oberirdisch organisiert werden, sind die Unterführungen entsprechend sicher und attraktiv zu gestalten (siehe Anforderungen im Analysebericht).

Freie Rechtsabbieger stellen aufgrund der möglichen hohen Abbiegegeschwindigkeiten ein weiteres Sicherheitsrisiko dar, dem durch den Rückbau solcher Streifen begegnet werden soll.

Der Fußverkehrsscheck Lüdenscheid liefert auch hierzu bereits erste konkrete Ansätze, die umgesetzt werden sollten.

F3: Verbesserung der Barrierefreiheit

Beim Aus- oder Umbau von Gehwegen sind die Grundsätze des barrierefreien Bauens stets mitzudenken. Dies beinhaltet auch das Freihalten der Gehweg von parkenden Kfz, wenn die notwendige Begegnungsbreite von 2,50m nicht eingehalten ist.

Es sind Bordabsenkungen an Querungsanlagen und Einmündungen einzurichten. Neben Bordabsenkungen sollen alle Einmündungen von parkenden Kfz und hohem Bewuchs freigehalten werden, um Sichtbeziehungen zu

gewährleisten. Parken kann über Gehwegvorstreckungen oder Markierungen unterbunden werden. Weiterhin können Gehwegüberfahrten an in Hauptverkehrsstraßen mündenden Nebenstraßen gebaut werden. So wird dem Fußverkehr Vorrang gewährt und das Queren auf Gehwegniveau ist möglich.

● **Abbildung 5:** Beispiel Gehwegüberfahrt



Die Barrierefreiheit an Treppenanlagen ist idealerweise durch Rampen oder Fahrstühle gewährleistet. Mindestens sind jedoch griffsichere, ovale oder runde Handläufe an beiden Seiten der Treppe auf ca. 90 cm Höhe über dem Boden/lotrecht über den Stufen anzubringen. Für Sehbehinderte sind Markierungselemente an den Stufen unerlässlich.

Gehwege und insbesondere Unterführungen sind ausreichend zu beleuchten.

Generell ist im Verkehrs- und Freiraum der Leitfaden zur Barrierefreiheit im Straßenraum²² zu berücksichtigen.

F4: Steigerung der Aufenthaltsqualität

Für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und einer damit verbundenen Attraktivierung des nahmobilen Verkehrs besteht eine Vielzahl an Möglichkeiten. So geht es um Maßnahmen der Stadtgestaltung wie die flächendeckende Einrichtung hochwertiger Stadtmöblierung, die Etablierung einer besseren Beleuchtung und die Schaffung von kleinteiligen Spielangeboten. Im Sinne der Barrierefreiheit sind insbesondere Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen wichtig. Best-Practice-Beispiel für eine fußgängerfreundliche Ausstattung des öffentlichen Raums ist das Konzept der „beispielbaren und besitzbaren“ Stadt Brühl (<https://www.bruehl.de/beispielbare-und-besitzbare-stadt.aspx>).

²² Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW (HRsg.), Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum, März 2012

Nahmobil geprägte Straßen und Wege sollen als ganzjährig nutzbare Erlebnisräume gestaltet werden.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

F5: Gestaltung des öffentlichen Raums

Öffentliche Sanitäreanlagen stellen eine wichtige Voraussetzung dar, um auch längere Fußwege zurücklegen und sich länger im öffentlichen Raum aufhalten zu können. Besonders in zentralen Bereichen und an wichtigen Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs – gegebenenfalls auch an Parkplätzen und Wartebereichen des Schwerverkehrs – sollen Sanitäreanlagen angeboten werden. Mit einer Bedarfsanalyse sollen Standorte unter Berücksichtigung verschiedener Nutzergruppen identifiziert werden.

Trinkbrunnen liefern ebenfalls einen weiteren wichtigen Beitrag zur Lebensqualität in der Stadt. Kostenloses Trinkwasser ist insbesondere für die nichtmotorisierten Verkehre ein wichtiges Angebot und Teil der Klimaanpassungsmaßnahmen.

Des Weiteren ist die Vegetation ein bedeutender Faktor für die Qualität von öffentlichen Räumen und beeinflusst die aktive Mobilität. Vegetation übernimmt nicht nur eine ästhetische Funktion, sondern insbesondere auch eine klimatische und biodiversitätsfördernde Funktion. Durch Vegetation wird der öffentliche Raum aufgewertet und gegliedert. Bäume, Hecken und Grünflächen übernehmen eine raumprägende, eine Leit- sowie eine Trennfunktion. Bäume sind zusätzlich auch wichtige Schattenspenden, die insbesondere an heißen Sommertagen für die Menschen im öffentlichen Raum eine essenzielle Rolle für die Gesundheit und das Wohlbefinden spielen. Die Anpflanzung von Bäumen sowie Vegetation als Gestaltungselement sollte daher bei der Planung von Straßenräumen von Beginn an miteinbezogen und besonders fokussiert werden.

Bei der Wahl der Vegetation sind pflegeextensive Pflanzen zu wählen, um die Folgekosten gering zu halten. Denn Teil der Begrünung ist auch ein regelmäßiger Grünschnitt bzw. allgemein die Pflege der Vegetation.

4.2.2 Handlungsfeld 2 – Radverkehr

Zwar gibt es für die Stadt Lüdenscheid mit dem RadStadtPlan ein städtisches Radnetz, dieses orientiert sich jedoch am bestehenden Straßen- und Wegenetz und sieht keine entsprechenden Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs vor.

Insgesamt fehlt es in Lüdenscheid an Radinfrastrukturen oder die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind zu schmal. Weitere Defizite bestehen vor allem an Knotenpunkten, beispielsweise in Form mangelhafter Signalisierungen. Des Weiteren fehlen Abstellanlagen an wichtigen Orten. Ziel ist die Gestaltung eines gesamtstädtischen, komfortablen und sicheren Radverkehrsnetzes mit


Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

anforderungsgerechten Infrastrukturen. Dabei können die anstehenden, notwendigen Fahrbahnsanierungen aufgrund der Autobahnspernung eine bedeutende Rolle für die Gewinnung von Handlungsspielräumen auf den Fahrbahnen spielen, wenn der Straßenraum neu aufgeteilt werden kann.

Die Maßnahmenvorschläge zum Radverkehr sind an das Radverkehrskonzept angelehnt und werden dort tiefer konkretisiert. Neben der Verbesserung der Infrastruktur können auch kommunikative Maßnahmen und ein zielgerichtetes Mobilitätsmanagement den Radverkehr fördern. Zu letzterem sind Maßnahmenvorschläge im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Kommunikation aufgeführt.

● **Tabelle 7:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 2: Radverkehr

 Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont	Kosten	Fördermöglichkeiten
R1 Schaffung von alltags-tauglicher Radverkehrsinfrastruktur im Radzielnetz	★★★	●●●	€ € €	Kommunalrichtlinie, FöRi-Nah
R2 Sichere Radverkehrsführung in Kreuzungs- und Querungsbereichen	★★★	●●	€ €	Kommunalrichtlinie
R3 Ausbau der Radabstellanlagen und Ladeinfrastruktur	★★	●	€	Kommunalrichtlinie, FöRi-Nah
R4 Fahrradverleihsystem	★★	●●	€ €	FöRi-MM, FöRi Nachhaltige städtische Mobilität (EFRE)
R5 Maßnahmen für ein besseres Miteinander (in Fahrradstraßen oder FGZ)	★★★	●●	€	FöRi-Nah, FöRi Nachhaltige städtische Mobilität,

Durch die Verbesserung des Angebots im Radverkehr und ggf. die Inanspruchnahme von Kfz-Räumen wird eine Reduzierung der motorisierten Individualverkehre in der Innenstadt unterstützt.

R1: Schaffung von alltagstauglicher Radverkehrsinfrastruktur im Radzielnetz

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

Ziel der Maßnahme ist es, Netzlücken im Radzielnetz zu schließen und bestehende Radverkehrsanlagen, die Defizite aufweisen, neu- oder auszubauen und zu optimieren und sanieren. Der Fokus des Infrastrukturausbaus sollte auf für den Radverkehr relevante Achsen – vorrangig im Hauptnetz – gelegt werden.

Wie in der Bestandsanalyse festgestellt, gibt es im Radwegenetz einige Netzlücken, die geschlossen werden sollen, um ein durchgängiges Radverkehrsnetz zu erreichen. Auf allen Hauptverkehrsstraßen im Radzielnetz ist dafür die Anlage von getrennten Radverkehrsanlagen notwendig. Je nach vorhandenem Raum kommen dafür Radfahrstreifen (auch geschützte), Hochbordradwege (gemeinsam oder getrennt) oder freigegebene Bussonderfahrstreifen in Betracht. Auf anbaufreien, außerörtlichen Straßen sind Sonderwege möglich. Seitenstreifen ohne Radverkehrswidmung sind kein adäquater Ersatz. Grundvoraussetzung zur Ermöglichung der Nutzung von Seitenstreifen ist das Freihalten von ruhendem Verkehr. Als Zwischenlösungen außerorts kommen auch Schutzstreifen oder Piktogrammketten in Frage.

In Lüdenscheid besteht aufgrund der anstehenden, notwendigen Fahrbahnsanierungen besonders günstige Bedingungen, durch eine Neuaufteilung der Straßenräume im Zuge der Sanierungen die benötigten Handlungsspielräume für Radverkehrsanlagen zu schaffen – möglicherweise als geschützte Radfahrstreifen.

- **Abbildung 6:** geschützter Radfahrstreifen Hasenhecke in Berlin



Sind die Räume für die unterschiedlichen Nutzungsansprüche nicht vorhanden oder können durch eine Neuaufteilung unter Berücksichtigung des Leitbildes und dessen Zielen nicht im zweckdienlichen Maße geschaffen werden, kommen

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

Führungsformen der Teilseparation oder das Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in Betracht. Insofern alternative Routen bestehen, die den Grundsätzen der Netzdefinition nicht widersprechen, kann ggf. auch eine Umlegung des Netzes verfolgt werden (z.B. Radnetz auf Nebenstraßen).

Vorrangig im Nebennetz kommt die Führung in Form von Fahrradstraßen oder mit Piktogrammketten in Frage. Diese Maßnahmen sind auch außerorts möglich. Außerdem ist die Freigabe von Einbahnstraßen zu prüfen sowie dazu ergänzende Maßnahmen wie Fahrradpforten oder Markierung von Schutzräumen an unübersichtlichen Stellen.

- **Abbildung 7:** Beispiel Fahrradstraße (oben links), Beispiel Piktogrammkette (oben rechts) Sicherung des Radverkehrs in Gegenrichtung der Einbahnstraße gegen das Kurvenschneiden (unten links), Fahrradpforte zur gesicherten Einfahrt in eine Einbahnstraße (unten rechts)



Verbesserung bestehender Anlagen

Neben der Schließung von Netzlücken ist die Verbesserung bestehender Netzbestandteile anzustreben. Diese beinhaltet sowohl den Ausbau als auch die Sanierung von Oberflächen. Ein Ausbau kann nur dann erfolgen, wenn die Führungsform geeignet ist oder durch Ausbau zu einer geeigneten Führungsform werden kann (z.B. freigegebener Gehweg durch Ausbau zu gemeinsamen Geh-/Radweg). Eine weitere Grundvoraussetzung ist, dass der Platz vorhanden ist oder geschaffen werden kann.

Winterdienst und Reinigung

Damit Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zu jeder Jahreszeit komfortabel unterwegs sind, ist es wichtig, dass Radverkehrsanlagen sauber und geräumt sind. Neben einer regelmäßigen Reinigung der Wege soll bei Schneefall der Winterdienst – zumindest im Hauptnetz – prioritär räumen.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
 Teil B – Konzept**
 Juni 2025

R2: Sichere Radverkehrsführung in Kreuzungs- und Querungsbereichen

Für eine sichere Führung des Radverkehrs in Kreuzungsbereichen und an Einmündungen müssen diese rechtzeitig erkennbar, begreifbar, übersichtlich sowie gut und sicher befahrbar sein. Dies bedingt gute Sichtfelder beim Annähern an die Einmündung oder Kreuzung, was durch das Freihalten von ruhendem Verkehr oder Einbauten und Stadtmobiliar erreicht werden kann.

Die Gestaltung von Knotenpunkten ist von den örtlichen Verhältnissen insbesondere der Knotenpunktart abhängig. Maßnahmen für eine sichere Radverkehrsführung sind u. a. die Markierung von Radverkehrsfurten und Piktogrammen, Roteinfärbungen und Beschilderungen, das Herstellen von guten Sichtbeziehungen, Aufpflasterungen und die Anpassung von Kurvenradien in Einmündungsbereichen sowie vorgezogene Haltlinien und Vorlaufgrün oder aufgeweitete Radaufstellstreifen – ARAS (mit Vorbeifahrstreifen) – sowie indirektes Linksabbiegen.

- **Abbildung 8:** vorgezogene Haltlinie (oben links), ARAS (unten links), indirektes Linksabbiegen (rechts)



Darüber hinaus ist entlang von Hauptradwegen ein Vorrang für den Radverkehr an Knotenpunkten anzustreben, wobei besonders auf eine baulich und verkehrsorganisatorisch sichere Gestaltung zu achten ist.

Ebenso sind LSA-Schaltungen anzupassen oder reaktiver und intelligenter (Smart City) zu gestalten, um die Bedingungen für Radfahrende zu verbessern bzw. Wartezeiten zu verkürzen. Vorstellbar sind Anpassungen der Koordination an die Geschwindigkeit von Radfahrer*innen oder die Signale, die dem Radverkehr anzeigen, ob die nächste Ampel bei grün erreicht wird, wenn die Fahrgeschwindigkeit gleichbleibt. Andere Ansätze verfolgen, dem Radverkehr abgestimmte Schaltzeiten bei schlechtem Wetter zu geben (schneller grün).

Wenn der Radverkehr als Querungsverkehr über Straßen auftritt, sind entsprechende Angebote (Mittelinseln, LSA) darauf auszubauen. D.h., dass die Breitenanforderungen berücksichtigt werden oder entsprechende Streuscheiben in den FG-LSA vorhanden sind.

Bei Führungen im Seitenraum an Grundstückseinfahrten oder über schwach belastete Nebenstraßen ist das Absenken des Radwegs zu unterlassen (vgl. Gehwegüberfahrten im Fußverkehr). Stattdessen sind die Bordabsenkung für den Kfz-Verkehr nahe an die Straße zu legen oder Gehwegüberfahrten einzurichten.

- **Abbildung 9:** Bordabsenkungen an Grundstücksauffahrten an Radwegen



Auf Umlaufsperrern sollte nach Möglichkeit gänzlich verzichtet werden und der Einsatz von Pollern ist nur bei entsprechender Gestaltung umzusetzen.

R3: Ausbau der Radabstellanlagen und Ladeinfrastruktur

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
 Teil B – Konzept**
 Juni 2025

Ein qualitätsvolles Angebot an Radstellablagen ist ein weiterer wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung, was auch die Rückmeldungen aus der Bürgerschaft bestätigen. Um grundsätzlich der zukünftigen Nachfrage vor dem Hintergrund des angestrebten steigenden Radverkehrsanteils gerecht zu werden, soll kontinuierlich insbesondere an wichtigen Zielorten wie Bildungs- und Nahversorgungsstandorten das Angebot an sicheren Radabstellanlagen verbessert und erweitert werden. Hier sind auch Initiativen von z. B. Einzelhändler*innen, Gastronom*innen und Arbeitgeber*innen erforderlich. Für kurze Wege sind einfache Anlehnmöglichkeiten für Fahrräder geschäftsnah (u. a. in der Fußgängerzone) aufzustellen. Radabstellanlagen eignen sich auch, um Kreuzungsbereiche frei von Sichtbehinderungen zu halten, da sie i.d.R. eine weniger sichtbehindernde Wirkung als abgestellte Kfz haben und die potenziell missbräuchliche Nutzung von Flächen verhindern.

Bei der Einrichtung von Abstellanlagen ist auf die Einhaltung der Anforderungen zu achten (siehe Analysebericht). Darüber hinaus ist eine Einschätzung der Nutzerstruktur in Betracht zu ziehen, um bedarfsgerechte Radabstellanlagen bereitzustellen (z.B. schnelles Abstellen vs. sicherer Stand beim Beladen [Kinder oder Gepäck]).

Verbunden damit soll der Ausbau der Lademöglichkeiten für E-Bikes/Pedelecs an touristisch bedeutenden Zielen oder Standorten mit langen Aufenthaltszeiten (z.B. Sterncenter) forciert werden.

- **Abbildung 10:** Beispiele für besondere Radabstellanlagen (oben links: als Fahrradparkhaus umgenutzter Bus in Meschede; oben rechts: E-Lademöglichkeiten an einem Einkaufszentrum; nächste Seite links: Fahrradboxen, nächste Seite rechts: privates Fahrradparkhaus für Angestellte eines Betriebes)



Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025



R4: Fahrradverleihsystem

Öffentliche Fahrradverleihsysteme stellen einen Teil der inter- und multimodalen Wegekette dar. Die Einrichtung eines Bikesharing-Systems bietet Nutzer*innen den Vorteil, sich spontan und flexibel ein Rad ohne Anschaffungs- oder Reparaturkosten ausleihen zu können.

Für die Stadt Lüdenscheid soll die Etablierung eines Bikesharing-Angebotes geprüft werden. Die Bereitstellung von Bikesharing ist an den Bahnhaltpepunkten, an wichtigen Zielorten wie beliebten Freizeit- und Kultureinrichtungen sowie an größeren Parkplätzen und Parkhäusern und den geplanten Mobilstationen sinnvoll. Neben dem Verleih von konventionellen Fahrrädern und Pedelecs kann bei erfolgreicher Etablierung und Nutzung das Angebot ggf. auch auf den Lastenradverleih ausgeweitet werden. Die Maßnahme entfaltet umso mehr Wirkung, je besser das Angebot der gesamten Radinfrastruktur ist.

R5: Maßnahmen für ein besseres Miteinander (in Fahrradstraßen oder FGZ)

Im Zuge der Umsetzung von Maßnahmen im Radverkehr sollen die neuen Regelungen allen Beteiligten verdeutlicht werden. Dies ist insbesondere bei weniger bekannten Führungen wie Fahrradstraßen häufig zielführend. Auch das indirekte Linksabbiegen oder das Verhalten an aufgeweiteten Radaufstellstreifen ist oftmals noch wenig bekannt. Mit der Aufklärung darüber soll das Gegenseitige Verständnis und somit das Miteinander gefördert werden.

Diese Aufklärungen lassen sich jedoch auch auf bekannte Beispiele anwenden, wenn es darum geht, bekannte Regelungen wieder mehr in das Bewusstsein der Menschen zu rufen, z.B. das Verhalten von Radfahrenden in der Fußgängerzone.

Hierfür kommen z.B. Flyer oder große Werbebanner in Frage, die direkt am Ort des Geschehens aufgehängt werden und die Regeln verdeutlichen.

Die AGFS NRW stellt mit der Kampagne „die Neue in der Stadt – Zukunft erfahren“ eine Möglichkeit zur kommunikativen Unterstützung der Kommunen bei der Einführung von Fahrradstraßen bereit.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

- **Abbildung 11:** Plakate der AGNH für Fußgängerzonen und Fahrradstraßen




4.2.3 Handlungsfeld 3 – Öffentlicher Verkehr

Die Analyse des öffentlichen Verkehrs zeigt, dass es in Lüdenscheid ein gutes innerstädtisches Busangebot gibt, dass durch das Angebot der Schnell- und Regionalbuslinien ergänzt wird. Jedoch bestehen Mängel in der direkten Anbindung von peripheren Siedlungsbereichen untereinander und der Erschließung von Nachbargemeinden und Fernzielen mit Schnellbussen. Außerdem sind die Anschlussverbindungen (vor allem zur Bahn) und Fahrplanzeiten teilweise ungünstig.

Im Folgenden sind Maßnahmvorschläge skizziert, um die Qualität des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Diese basieren auf den Maßnahmen des ebenfalls in Bearbeitung befindlichen Nahverkehrsplan (NVP) des Märkischen Kreises, welcher als ÖPNV-Aufgabenträger auch für den ÖPNV in der Stadt Lüdenscheid zuständig ist. Die Stadt Lüdenscheid selbst hat nur indirekte Einflussmöglichkeiten auf die Gestaltung des ÖPNV.

Durch die Verbesserung des Angebots im Bus- und Bahnverkehr wird eine Reduzierung der motorisierten Individualverkehre in der Innenstadt unterstützt.

● **Tabelle 8:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 3: ÖPNV

 Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont	Kosten	Fördermöglichkeiten
Ö1 Erweiterung des Schnellbusangebotes	★★★	●●●	€ €	progres.nrw – Emissionsarme Mobilität, Investitionskredit Nachhaltige Mobilität
Ö2 Direktverbindungen in Stadtbezirke	★★	●●	€ €	progres.nrw – Emissionsarme Mobilität, Investitionskredit Nachhaltige Mobilität
Ö3 Citybus-Konzept	★	●●●	€ €	progres.nrw – Emissionsarme Mobilität, Investitionskredit Nachhaltige Mobilität
Ö4 Fahrplananpassung, Anschlusspriorität und Übergangszeiten	★★★	●	€	-
Ö5 Haltstellenausstattung verbessern	★	●●●	€ €	FöRi Nachhaltige städtische Mobilität (EFRE), VV-ÖPNVG NRW
Ö6 Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV	★★	●●●	€ €	Investitionskredit Nachhaltige Mobilität, VV-ÖPNVG NRW
Ö7 Prüfung differenzierter Bedienungsformen	★★	●●	€	-

Ö1: Erweiterung des Schnellbusangebotes

Der NVP benennt verschiedene Prüfaufträge zur Einführung von weiteren Schnellbuslinien, darunter Schnellbuslinien

- zwischen Meinerzhagen – Lüdenscheid – Hagen mit möglichen unterschiedlichen Linienvläufen (Nutzung der A45 und zentral durch Lüdenscheid oder durch das Volmetal, Lüdenscheid-Brücke und Schalksmühle).

- zwischen Unna – Menden – Altena – Iserlohn – Lüdenscheid und etwaiger Erweiterung nach Herscheid oder Wipperfürth und Kürten
- zwischen Lennep – Radevormwald – Halver – Lüdenscheid
- zwischen Lüdenscheid – Herscheid – Plettenberg im Verlauf der heutigen Linie 54

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**
Juni 2025

Ö2: Direktverbindungen in Stadtbezirke

Die bestehenden innerstädtischen Buslinien binden einen Großteil des Stadtgebiets an. Problematisch sind die direkten Verbindungen von äußeren Stadtbezirken und die Anbindung des Bahnhofs.

Zur Verbesserung der Erschließung und Bedienungshäufigkeit einzelner Stadtbereiche sind in einer Überplanung unter anderem folgende Punkte zu berücksichtigen²³:

- Allg. Übersichtlichkeit des Liniensystems verbessern
- Verlängerung der Linie 48 zum Bahnhof Brügge, dafür keine Fahrt der Linie 58 über den Bahnhof Brügge
- Optimierte Andienung der Friedhöfe (in Kombination mit Gartencenter)
- Umsetzung des Citybus-Konzeptes
- Verbesserte Anbindung und Tiefenerschließung des Stadtteils Hasley
- Angebotsverdichtung im Bereich der Bromberger Straße für eine verbesserte Andienung der sich hier befindenden Supermärkte. Prüfung: Führung der Linien 47 und 48 über die Bromberger Str.
- Verbesserte Anbindung Sport- und Freizeitzentrum Nattenberg, der Versetalsperre und Fuelbecketalsperre sowie Schloss Neuenhof und Gebiet Stilleking im Freizeitverkehr
- Nach Wiedereröffnung des Rathaustunnels muss mindestens eine Linie über die Haltestelle Augustastraße in der Weststraße geführt werden
- Prüfung einer optimierten Andienung des neuen Wohnquartiers Wiesenstraße
- Verbesserte Verknüpfung zwischen der bestehenden NachtBus-Linie N 7 und dem SPNV in Lüdenscheid und Plettenberg. Die heutigen Fahrtzeiten stellen keinen befriedigenden Anschluss zum SPNV dar.

²³ gemäß Nahverkehrsplan Märkischer Kreis

Eine Anpassung der Linienverläufe und des Fahrplanes im Stadtverkehr für eine gute Anbindung an den SPNV konnte aufgrund der problematischen Verkehrssituation in Lüdenscheid mit hoher Verspätungsanfälligkeit (u.a. verzögerte Fertigstellung Baumaßnahme Rathaustunnel, Sperrung Rahmedetalbrücke A45 sowie zukünftig notwendiger Sanierungsmaßnahmen im Straßennetz Lüdenscheids nach Wiedereröffnung der A45) sowie Beeinträchtigungen im Bahnverkehr bisher nicht realisiert werden. Dieses Projekt soll nach Fertigstellung dieser Maßnahmen angegangen werden.

Ö3: Citybus-Konzept

Derzeit wird in der Stadt Lüdenscheid über ein City-Bus-Konzept beraten. Der Citybus soll durch die Wilhelmstraße (Fußgängerzone) und über das Sauerfeld in der Innenstadt im 30-Minuten-Takt zirkulieren und den beschwerlichen Höhenunterschied vor allem für Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen in der Stadt ausgleichen, wodurch eine Attraktivitätssteigerung der Innenstadt erreicht werden soll.

Das Konzept soll weiterverfolgt werden. Mit zunehmendem technischem Fortschritt sollte der Einsatz eines innovativen Fahrzeugkonzeptes geprüft werden.

Ö4: Fahrplananpassung, Anschlusspriorität und Übergangszeiten

Zur Optimierung des bestehenden ÖPNV-Angebotes sollen die Fahrpläne angepasst werden. Ein besonderer Fokus liegt auf der Abstimmung der Anschlussverbindungen zwischen Bus und Bahn am Haltepunkt Lüdenscheid und dem Bahnhof Brügge sowie den Übergangszeiten bei Umsteigehalten.

Auf eine Taktverdichtung der Bahnanbindung soll hingewirkt werden. Inwieweit hierzu Handlungsspielräume auf der eingleisigen Strecke bestehen, kann nicht abgeschätzt werden.

Ö5: Haltstellenausstattung verbessern

Der Umbau der Haltestellen soll erfolgen bzw. fortgeführt werden, damit die Barrierefreiheit aller Haltestellen sukzessive hergestellt wird. Wichtigste Maßnahmen sind die Errichtung von Hochborden für einen niveaugleichen Einstieg sowie der Einbau von taktilen Leitelementen. Neben der Barrierefreiheit der Haltestelle an sich ist auch eine sichere und barrierefreie Erreichbarkeit essenziell. D. h., alle Haltestellen müssen über Fußverkehrsanlagen angebunden werden, sofern diese aus Verkehrssicherheitsgründen notwendig sind.

Darüber hinaus können Unterstellmöglichkeiten und Sitzmöglichkeiten zum besseren Komfort der Fahrgäste beitragen. An wichtigen Haltestellen sollten zudem dynamische Fahrgastinformationsanzeiger installiert werden.

Ö6: Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV

Es ist ein umfassendes Programm zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV zu konzipieren und umzusetzen. Dies beinhaltet die Einrichtung von eigenen Trassen und Busspuren mit den entsprechenden Vorkehrungen, damit der MIV diese Trassen nicht auch nutzen kann. Dazu gehören z.B.:

- bauliche Trennung zwischen Bussonderfahrstreifen und MIV-Fahrstreifen
- Optimierung der Ein- und Ausfahrten, insbesondere durch Signalisierung
- Haltverbote, Einrichtung von Ladezonen (zur Verhinderung von Lieferparken)

Insofern sich Bussonderfahrstreifen nicht realisieren lassen, sind Lösungen anzustreben, die annähernd an die beste Lösung heranreichen. Weitere Maßnahmen könnten die Realisierung dynamischer Straßenraumfreigaben sein, bei der der Bus durch LSA-Bevorrechtigung als Pulkführer in einen Abschnitt einfährt. Dies kann durch Kaphaltstellen weiter unterstützt werden und insgesamt zu einer störungsärmeren Fahrt führen. An Rechts-vor-Links-Knotenpunkten kann die Bevorrechtigung der ÖPNV-Achse erfolgen.

Ö7: Prüfung differenzierter Bedienungsformen

Differenzierte Bedienungsformen wie Rufbusse, Anruf-Sammel-Taxis (AST) und digitale On-Demand-Verkehre bieten zukunftsorientierte Ansätze, um Mobilität flächendeckend zu sichern und gleichzeitig ressourcenschonend zu agieren.

Die Stadt bzw. der Landkreis soll prüfen, welche Angebotserweiterungen vor allem in Schwachlastzeiten durch Rufbusse, Anrufsammeltaxis, Bürgerbusse etc. möglich sind. Insbesondere die Kombination mit digitalen Buchungsplattformen kann dabei die Nutzerfreundlichkeit und Potenzialausschöpfung erhöhen.

Dazu gehören auch digitale On-Demand- Dienste, die Fahrtwünsche bündeln und optimal planen (mit Hilfe von Algorithmen). Sie sind nicht Fahrplangebunden und Halten an virtuellen Haltestellen, wodurch sie ein hohes Maß an Flexibilität bieten. Beispiele dafür gibt es im Kreis Soest (Helmo)²⁴ und Rhein-Sieg-Kreis (Rhesi)²⁵.

²⁴ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/mobilithek/good-practice/on-demand-dienst-helmo-wird-im-kreis-soest-ausgeweitet>, letzter Zugriff: Juni 2025

²⁵ <https://www.regionale2025.de/aktuelles/schon-ueber-750-fahrten-mit-on-demand-bus-in-neunkirchen-seelscheid/>, letzter Zugriff: Juni 2025

4.2.4 Handlungsfeld 4 – Fließender Verkehr – Straßennetz und -infrastruktur

Die Problemlage im fließenden Verkehr wird aktuell von den Baustellen und den daraus resultierenden Beeinträchtigungen dominiert. Für die typische, alltägliche Verkehrssituation ohne die Baustellen ließen sich dennoch Mängel beim Verkehrsfluss an bestimmten Knotenpunkten ausfindig machen, die auch mit dem hohen Verkehrsaufkommen im „Normalzustand“ zusammenhängen.

Prinzipiell ist das Straßennetz in Lüdenscheid gut ausgebaut.

Mit den Maßnahmen des Handlungsfeldes soll der Verkehrsfluss verbessert sowie ein sicheres und gesundes Wohnumfeld geschaffen werden.

- **Tabelle 9:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfeldes 4: fließender Verkehr (Straßennetz und Infrastruktur)

 Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont	Kosten	Fördermöglichkeiten
S1 LSA-Steuerung und Verkehrsfluss	★★★	⌚	€ € €	FöRi-kom-Stra
S2 Reduzierung von Kfz-Wegen durch Stadtplanung (+Mobilitätskonzepte)	★★	⌚ ⌚	€ €	FöRi Nachhaltige städtische Mobilität (EFRE)
S3 Verkehrssteuerung und -lenkung	★★★	⌚	€ €	FöRi Nachhaltige städtische Mobilität (EFRE)

S1: LSA-Steuerung und Verkehrsfluss

Um den Verkehrsfluss zu verbessern, gilt es, die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten zu steigern. Hier sollen den jeweiligen Baulastträgern die Dringlichkeiten vor Augen gehalten werden und gegebenenfalls Handlungsoptionen (z. B. intelligente LSA-Steuerung, bauliche Optimierung) aufgezeigt werden.

Neben einer an die aktuelle Verkehrsbelastung angepassten Steuerung der Lichtsignalanlagen ist es erforderlich, auch bauliche Änderungen und Erweiterungen einzelner Knotenpunkte in Betracht zu ziehen. Dies schließt die Betrachtung der Option eines Umbaus von einzelnen Kreuzungen und Einmündungen zu Kreisverkehren mit ein.

Durch eine Koordinierung von Lichtsignalanlagen lassen sich Verkehre auf Leistungsachsen bündeln und der Verkehrsfluss verbessern. Optimierte LSA-Schaltungen tragen durch verkürzte Wartezeiten und reduzierte Halte zur umweltschonenden Verkehrsabwicklung bei.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

Durch die Schaltung verschiedener, an die unterschiedlichen Verkehrsbelastungen im Tagesverlauf angepassten verkehrsabhängigen Programme ist dies heute an den meisten LSA bereits in Teilen berücksichtigt. Mit Inbetriebnahme einer übergeordneten Steuerung zur besser an die aktuelle Verkehrssituation angepassten Programmauswahl innerhalb der koordinierten innerstädtischen Strecken wird eine noch stärker an den aktuellen Bedarf abgestimmte Steuerung (Programmauswahl) ermöglicht. Die noch zur Sanierung ausstehenden Signalanlagen sind ebenfalls mit neuen, an die veränderte Verkehrslage angepassten Programmen zu versehen und sollten, soweit sinnvoll, in die Koordinierungsstrecken eingebunden werden.

Die Schaltung der Lichtsignalanlagen sollte zukünftig noch stärker situativ gesteuert und unter Einbeziehung von Echtzeit-Umweltdaten an die aktuelle Verkehrslage angepasst werden.

Bei der Anpassung von LSA-Plänen und der Umstellung auf smarte LSA sind die Belange des Umweltverbunds zu beachten und nachhaltige Verkehrsarten zu bevorzugen. Die Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr sind zu minimieren und für Linienbusse ist (weiterhin) eine Vorrangschaltung einzurichten.

S2: Reduzierung von Kfz-Wegen durch Stadtplanung (+Mobilitätskonzepte)

Ein im MIV verfolgter Ansatz im Sinne des Leitbildes ist die Vermeidung oder Verlagerung von MIV-Fahrten durch die Reduzierung der notwendigen Wege(-längen). Erreicht werden kann dies durch entsprechend planerische Grundüberlegungen bei der Schaffung von neuen Quartieren, die die Nutzungsmischung als Maxime der Planung beinhaltet. Auch die Nachsteuerung in bestehenden Quartieren ist unter gewissen Umständen möglich.

Die planerischen Ansätze umfassen z.B. die Vereinigung von Wohnen, Einkaufen und Arbeiten (z.B. Co-Working-Spaces) innerhalb des Quartiers.

Für die verbleibenden, notwendigen Wegen sollen möglichst alternative Mobilitätsangebote geschaffen werden (E-Carsharing, Bikesharing, Lastenräder, Busanbindung etc.). Über Mobilitätskonzepte auf Quartiersebene sollen passende Ansätze entwickelt werden.

S3: Verkehrssteuerung und -lenkung

Unter Verkehrssteuerung und -lenkung werden die Maßnahmenmöglichkeiten im Rahmen der StVO sowie unterstützende bauliche Maßnahmen verstanden. Dies betrifft in erster Linie die Anordnung von Geschwindigkeiten und Verkehrsge- und verboten zur Steuerung von Verkehren.

Die Maßnahmen können eingesetzt werden, um andere Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes zu unterstützen (z.B. Haltverbote zur Einrichtung von Lieferzonen, verträgliche Abwicklung von Kfz und Radverkehr etc.) oder auch alleinstehend zur Verkehrslenkung eingesetzt werden. Weitere Effekte können für den Lärmschutz und die Aufenthaltsqualität gewonnen werden.

Das Maßnahmenspektrum speist sich aus den Ansätzen der Verkehrsberuhigung oder Verkehrsbeschränkung, z. B.:

- Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus
- Einrichtung von Einbahnstraßen
- Freigaben nur für Anlieger
- Beschränkungen für Lkw
- Reduzierung Durchgangsverkehr (beschildert oder baulich)
- Haltverbote


Neben Maßnahmen der Beschilderung können bauliche Maßnahmen wie Fahrbahnverengungen und -verschwenkungen sowie Aufpflasterungen und Schwellen eingesetzt werden.

4.2.5 Handlungsfeld 5 – Ruhender Kfz-Verkehr

Durch die derzeitige Parkraumbewirtschaftung kommt es zu Parksuchverkehren in der Innenstadt. Ein weiteres Defizit des ruhenden Verkehrs ist die nächtliche, lokale Überlastung von Bewohnerparkplätzen. Nichtsdestotrotz sind die bewirtschafteten Stellplätze im Gesamten gesehen nicht voll ausgelastet und bieten somit Potenziale zur Umverteilung.

● **Tabelle 10:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 5: ruhender Verkehr

Stadt Lüdenscheid
Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept
 Juni 2025

 Maßnahme	Priorität	Umsetzungs-horizont	Kosten	Fördermöglichkeiten
P1 Parkleitsystem	★★★	Ⓛ	€ €	FöRi Nachhaltige städtische Mobilität (EFRE), FöRi-kom-Stra
P2 Digitales Parkraumangebot	★★★	Ⓛ	€ € €	FöRi Nachhaltige städtische Mobilität (EFRE), FöRi-kom-Stra, FöRi-Nah
P3 außen stehen, innen gehen	★★★	Ⓛ Ⓛ	€	VV-ÖPNVG NRW, FöRi-kom-Stra
P4 Verbessern und Ausbauen der Ladeinfrastruktur	★	Ⓛ	-	progres.nrw – Emissionsarme Mobilität, Investitionskredit Nachhaltige Mobilität
P5 Umwandlung von Parkplätzen	★★	Ⓛ Ⓛ	€ €	Städtebauförderrichtlinie NRW (ISEK), (FöRi-Nah, FöRi-MM)
P6 Anpassung der Parkgebühren und Bewirtschaftungsformen	★★	Ⓛ Ⓛ	€	-
P7 Schaffung eines qualitativen Parkraumangebots	★★	Ⓛ Ⓛ Ⓛ	€ € €	VV-ÖPNVG NRW, FöRi-kom-Stra

P1: Dynamisches, digitales Parkleitsystem

Um die Verkehrsabläufe zu optimieren, Parksuchverkehre zu reduzieren und den Innenstadtbereich von Verkehren zu entlasten, soll ein dynamisches und digitales Parkleitsystem etabliert werden.

Ein dynamisches Parkleitsystem soll Auskunft über den Belegungsgrad der vorhandenen Parkierungsanlagen geben und somit eine optimale Verkehrslenkung zum nächsten freien Parkplatz für alle Menschen ermöglichen.

Die Lenkung der Verkehre erfolgt über kleinteilige, digitale, wegweisende Beschilderungen. Diese ist so zu platzieren, dass Verkehre rechtzeitig eine Alternative am Stadtrand ansteuern können, wenn die zentralen Parkmöglichkeiten belegt sind.

Die Einbindung privater Parkhäuser ist anzustreben, mindestens in die Wegweisung sollten sie integriert sein.

Die Vorarbeiten für ein statisches System können zur Planung des digitalen, dynamischen Systems weiterentwickelt werden.

P2: Digitales Parkraumangebot

Die Informationen des Parkleitsystems ließen sich im Rahmen weiterer Maßnahmen im Sinne einer digitalen Stadt (Smart City) sinnvoll umsetzen. Es sollte daher erreicht werden, dass zukünftig nicht nur die Parkgebühren über das eigene Handy bezahlt werden, sondern über eine App auch die freien Parkplätze angezeigt werden, um diese direkt ansteuern zu können.

P3: Außen stehen, Innen gehen

Zur Reduzierung der Verkehre in der Innenstadt und zur Schaffung freier Kapazitäten für Bewohner und Kurzzeitparker, soll das Parken auf den Innenstadtrand bzw. die vorhandenen Sammelparkanlagen konzentriert werden.

Zur Förderung des Parkens in den Innenstadtrandbereichen sollte das Parkangebot verbessert werden. Zur Verbesserung gehören weitere Mobilitätsangebote für die Strecke zwischen Abstellplatz und Innenstadt (z.B. Leihfahrräder – siehe Sharing-Angebote) und eine gut ausgebaute, einladende Wegeanbindung (der Weg als Beginn des Erlebnisses, s. Handlungsfeld Fußverkehr), sowie die schnelle und einfache Orientierung im Parkhaus. „Weitere flankierende Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der bestehenden Parkieranlagen sind eine ansprechende Gestaltung, Identifikation und Behebung von Angsträumen sowie Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit (z.B. Ausleuchtung, klare Orientierung, Ausweisung von auf spezielle Nutzergruppen ausgerichteten Stellplätzen, Stellplatzbreiten.)“²⁶

Zudem sollten Anlagen im Außenbereich deutlich kostengünstiger sein als die Parkplätze direkt in der Innenstadt, vor allem die straßenbegleitenden. Für die Sammelparkanlagen wären eine ansteigende Preisstaffelung von außen nach innen wünschenswert. Es müssen jedoch auch private Parkhäuser integriert werden, was der Abstimmung mit Dritten bedarf.

²⁶ Lindschulte+ Kloppe Ingenieurgesellschaft, Parkraumerhebung Altstadt mit Sonderbetrachtung Musikschule Stadt Lüdenscheid, 2019, S. 29

Um den Pendlerverkehr verträglicher abwickeln zu können, sollen außerdem am Rand der Stadt an geeigneten Standorten P+R-Ride-Anlagen eingerichtet werden. Diese sind idealerweise kostenlos oder an ein Busticket gekoppelt (Parkticket = Busticket). Von besonderer Bedeutung ist eine eng getaktete ÖPNV-Anbindung in die Innenstadt und andere wichtige Ziele (Gewerbezentren). Eine Kombination mit Sharing-Angeboten bietet sich ebenfalls an.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**
Juni 2025

P4: Verbessern und Ausbauen der Ladeinfrastruktur

In der Stadt gibt es mehrere öffentliche Ladestationen, wobei ein Großteil von den Stadtwerken betrieben wird. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur soll vorangetrieben und nach Möglichkeit auch auf weitere Bezirke ausgeweitet werden. Ferner sollen an bestehenden und neuen Stationen Möglichkeiten zur Schnellladung ergänzt werden.

Bis Ende 2025 erfolgt die Erstellung eines gesamtstädtischen E-Ladesäulenkonzeptes.

P5: Umwandlung Parkplätze

Da der öffentliche Raum begrenzt ist, sollte er nur in einem sehr geringen Umfang für Parkplätze, die vergleichsweise viel Fläche in Anspruch nehmen, aufgewendet werden. Die Parkraumuntersuchung zeigt, dass in der Lüdenscheider Altstadt straßenbegleitende zielnahe Parkplätze relativ stark ausgelastet sind, während in Sammelparkanlagen Kapazitäten frei bleiben. Zudem können durch eine effektivere Nutzung der bestehenden Parkplätze (siehe Parkleitsystem) weitere Bereiche für andere Nutzungen frei werden.

Dementsprechend sollen Parkplätze im Straßenraum umgewandelt werden. Die freiwerdende Fläche kann für Fahrradabstellanlagen, Liefer- und Ladezonen, Bäume sowie Bänke und anderes Mobiliar genutzt werden. Durch sogenannte Parklets können Sitzgelegenheiten arrangiert werden, die durch die örtliche Gastronomie nutzbar sind.

Durch die Umwandlung wird nicht nur der Parksuchverkehr reduziert und die Auslastung der Parkhäuser gesteigert, sondern auch die Aufenthaltsqualität verbessert. Einzelne Parkplätze können auch für Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs reserviert werden.

- **Abbildung 12:** Parklet zur Nutzung für Außengastronomie



P6: Anpassung der Parkgebühren und Bewirtschaftungsformen

Parkraummanagement stellt eine wichtige Ressource bei der Steuerung einer nachhaltigen Mobilität bereit und kann positive Effekte auf die Kundenfrequenz, die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität ausüben. Außerdem schafft sie Anreize zur Nutzung anderer Verkehrsmittel und ermöglicht die Lenkung von Verkehren. Durch Parkraummanagement können finanzielle Spielräume geschaffen und eine gerechte Raumaufteilung erzielt werden. Es ist als unterstützendes Element der Maßnahmen zum Handlungsfeld Fußverkehr von Bedeutung. Es handelt sich zumeist um Push-Maßnahmen, woraus häufig große Widerstände entstehen.

Bedarfsgerechtes Parkraummanagement in der Innenstadt

Parkmöglichkeiten innerhalb der begrenzten, nutzungskonkurrierenden Innenstadtfächen sollen vorrangig Bewohner*innen zur Verfügung gestellt werden (z.B. Corneliusstraße). Daneben können einzelne Kurzzeitparkplätze angeboten werden, während längere Parkvorgänge auf die freien Kapazitäten der äußeren Innenstadtrandbereiche (Parkhäuser und größere Parkflächen) verlagert werden sollen. Um dies zu erreichen, ist ein Zusammenspiel mehrere Ansätze anzustreben:

- Attraktives Angebot in der Peripherie der Innenstadt:
(siehe P7)

- **Anpassung der Parkregelungen:**
Einrichtung und Ausweitung von Bewohnerparkbereichen. Für Kfz-Fahrer*innen, die nicht in der Altstadt wohnen, sollen Parkmöglichkeiten zeitlich begrenzt zur Verfügung stehen. Die Parkhöchstdauer auf den straßenbegleitenden Stellplätzen ist dementsprechend zu reduzieren.
- **Lenkung über Parkgebühren:**
Während die Parkhäuser und größeren Parkflächen günstige Tarife anbieten, sollen die Gebühren für straßenbegleitenden Parkplätze deutlich höher liegen, um die Attraktivität der Großraumparkflächen zu steigern und Parksuchverkehre zu reduzieren. Mit einer Anpassung der Parkgebühren erhält die Kommune zudem eine angemessene Bezahlung für den knappen öffentlichen Raum und dessen tatsächliche Wertigkeit wird berücksichtigt. Dies gilt auch für die Bewohnerparkausweise, deren Gebühren zukünftig weiter angepasst werden sollen.
- **Mehrfachnutzungen:**
Um die begrenzte Flächenverfügbarkeit effektiv zu nutzen, sind Mehrfachbelegungen verfügbarer Stellplätze anzustreben. Bewohnerparkplätze können tagsüber für Kurzzeitparker*innen zur Verfügung gestellt werden. Hierbei ist sicherzustellen, dass diese Parkmöglichkeiten nachts ausschließlich den Bewohner*innen zur Verfügung stehen. Potenzial für zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzungen bieten auch private und halböffentliche Parkflächen beispielsweise an Schulen, Verwaltungsgebäuden und Supermärkten. Ein potenzielle Nutzergruppe sind lokal ansässiges Handwerk und Gewerbe.

Verkehrskontrollen

Im Bereich des ruhenden Verkehrs sollten die Verkehrsüberwachung der unteren Straßenverkehrsbehörde einen besonderen Blick auf illegales Gehwegparken und zugeparkte Einmündungen haben. Gerade letzteres stellt ein besonders Sicherheitsrisiko dar. Zudem gilt es, Falschparker zu ahnden.

P7: Schaffung eines qualitativen Parkraumangebotes

Ein hochwertiges Parkraumangebot trägt zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei und ermöglicht eine effizientere Nutzung der begrenzten Flächenressourcen. Im Gegensatz zur quantitativen Ausweitung des Parkraums steht bei dieser Maßnahme die funktionale, gestalterische und organisatorische Verbesserung im Fokus. Ziel ist es, ein benutzerfreundliches, sicheres und städtebaulich integriertes Parkraumangebot zu schaffen, das sowohl den Bedürfnissen der verschiedenen Nutzergruppen als auch den Zielen einer nachhaltigen Stadtentwicklung entspricht.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

- **Qualitative Aufwertung vorhandener Sammelparkanlagen**
Die bestehenden Sammelparkanlagen sollen durch gestalterische und funktionale Maßnahmen aufgewertet werden. Dazu zählen:
 - Optimierung der Stellplatzmarkierungen zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Fläche mit ausreichend breiten Stellplätzen
 - Barrierefreie Gestaltung der Wege innerhalb der Sammelparkanlagen mit klarer und schneller Orientierung und Einrichtung von Parkplätzen für Menschen mit Behinderungen
 - Verbesserung der Beleuchtung zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit
 - Ausstattung mit E-Ladeinfrastruktur, um die Elektromobilität zu fördern
 - Integration von Grünflächen zur klimatischen Verbesserung und städtebaulichen Aufwertung
- **Priorisierung von Sammelparkanlagen und Ersatzbauten**
Perspektivisch soll die Modernisierung von Parkhäusern und Tiefgaragen priorisiert werden. Diese können flächeneffizient größere Kapazitäten aufnehmen und ermöglichen gleichzeitig die Umnutzung oberirdischer Parkflächen für Grün- und Aufenthaltsräume. Dabei ist auf eine gute Anbindung an den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr zu achten. Zum Zwecke der Modernisierung können ggf. Ersatzneubauten in bestehenden Strukturen entwickelt werden (kein Neubau mit zusätzlicher Flächenversiegelung).

4.2.6 Handlungsfeld 6 – Wirtschaftsverkehr

Im Zentrum der Überlegungen zum Wirtschaftsverkehr steht der Liefer- und Güterverkehr, vorrangig in die Innenstadt. Pendler fallen ebenfalls in diese Kategorie, werden allerdings durch Maßnahmen in anderen Themenfeldern angesprochen.

Ein Problem des Güter- und Lieferverkehrs ist – wie beim MIV auch – die punktuelle und temporäre Überlastung des Straßennetzes. Hinzu kommen fehlende Liefer- und Ladezonen und die eingeschränkte Flächenverfügbarkeit im Stadtkern. Ziel ist die stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs unter Sicherung der Erreichbarkeit relevanter Ziele.

● **Tabelle 11:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 6: Wirtschaftsverkehr

	Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont	Kosten	Fördermöglichkeiten
W1	Schaffung von Liefer- und Ladezonen	★★	Ⓛ	€	FöRi Nachhaltige städtische Mobilität (EFRE)
W2	City-Logistik / "letzte Meile" (dezentrale Lagerstätten und E-Fahrzeuge/Lastenrad)	★★	ⓁⓁ	€	FöRi Nachhaltige städtische Mobilität (EFRE), FöRi-MM

W1: Liefer- und Ladezonen

Probleme für und durch den Lieferverkehr und Paketdienste entstehen insbesondere durch das Halten und Parken in zweiter Reihe. Es wird daher empfohlen zu prüfen, wo Bedarf für Liefer- und Ladezonen besteht und dort welche mit eindeutiger Festlegung und Ausweisung einzurichten. Auch beispielsweise von Handwerker*innen und Pflegediensten sollten diese Bereiche während der Durchführung ihrer Dienstleistung mit einem entsprechenden Ausweis genutzt werden dürfen. Nachts, wenn die Liefer- und Ladezonen nicht benötigt werden, können sie Bewohner*innen zum Parken zur Verfügung gestellt werden.

Die Zonen könnten als smarte Liefer- und Ladezonen, die über ein digitales Buchungssystem reservierbar sind, eingerichtet werden.

Wartebereiche für Lkw

Warte- und Parkmöglichkeiten für größere Fahrzeuge bestehen in Lüdenscheid nur vereinzelt. Daher soll geprüft werden, ob und wo weitere Wartebereiche für den Wirtschaftsverkehr benötigt werden. Es gilt, geeignete Flächen zu finden und entsprechende Stellplätze auszuweisen bzw. die Wegweisung zu bestehenden Wartebereichen zu verbessern. Eine Rolle spielt dabei auch ein funktionierendes betriebliches Mobilitätsmanagement (4.2.8).

W2: City-Logistik / "letzte Meile"

Zur Organisation der städtischen Logistik bietet die Einrichtung von Mikrohub neue Möglichkeiten. Auf Grund des wachsenden E-Commerce mit einer steigenden Anzahl an Sendungen wirkt sich der Güterverkehr immer stärker auf die lokale verkehrliche Situation aus. Für die Stadt Lüdenscheid geht es insbesondere um die „letzte Meile“ des Warentransports im Bereich der Innenstadt.

Als Modellprojekt können die verschiedenen Paketdienstleister ihre Pakete zentral in einem Hub sammeln und dort direkt von den Kund*innen abholen lassen bzw. ausliefern lassen. So lässt sich die Lieferung zur Haustür vollständig ersetzen oder zumindest verträglicher ermöglichen. Dabei sollten nicht nur private Haushalte beliefert, sondern auch Geschäftsanlieferung abgewickelt werden.

Zur Abwicklung der kleinräumigen Verteilerverkehre bietet sich die Nutzung von **schadstoffarmen und wendigen Fahrzeugen wie Lastenrädern und elektrisch betriebenen Kleinfahrzeugen** an. Diese reduzieren nicht nur Emissionen und Lärm, sondern ermöglichen auch die Belieferung von Bereichen mit eingeschränktem Zugang für konventionelle Lieferfahrzeuge, wie Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Innenstädte.

Außerdem eröffnen sich dabei Möglichkeiten der **Einbindung lokal ansässiger Handwerksbetriebe**. Für diese stellt die Erreichbarkeit der Innenstadt mit größeren Fahrzeugen zunehmend eine Herausforderung dar. Um ihnen weiterhin eine zuverlässige Anlieferung von Werkzeugen und Materialien zu ermöglichen, sollten auch **Kleinfahrzeuge für Handwerksbetriebe** in die Mikro-Logistik-Strategien integriert werden. So können Handwerksbetriebe bei Bedarf über die Hubs auf kleinere, emissionsfreie Fahrzeuge umsteigen oder dort Material zwischenlagern bzw. bündeln.

Die Umsetzung des Konzeptes kann nicht nur den städtischen Lieferverkehr effizienter und umweltfreundlicher gestalten, sondern auch die Verkehrsbelastung insgesamt reduzieren und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum beitragen. Damit wird ebenfalls der Nachhaltigkeitsstrategie Rechnung getragen.

4.2.7 Handlungsfeld 7 – Vernetzung der Verkehrsmittel

Die beiden Bahnhöfe im Stadtgebiete weisen verschiedene Verkehrsmittelangebote auf und bieten Potenzial zur weiteren Vernetzung der Mobilität. Sharing-Angebot sind bisher keine vorhanden. In Zukunft sollen Mobilitätsangebote flexibel und bedarfsorientiert nutzbar sein. Inter- und Multimodalität sollen gefördert werden.

- **Tabelle 12:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 7: Vernetzung der Verkehrsmittel

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**
Juni 2025

	Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont	Kosten	Fördermöglichkeiten
V1	Prüfung der Etablierung von Sharing-Angeboten	★★	🕒🕒	€	FöRi-MM, FöRi Nachhaltige städtische Mobilität (EFRE)
V2	Einrichtung eines stadtweiten Netzes an intermodalen Verknüpfungspunkten	★★★	🕒	€ €	FöRi-MM, FöRi Nachhaltige städtische Mobilität (EFRE)

V1: Etablierung von Sharing-Angeboten

Bikesharing

Öffentliche Fahrradverleihsysteme stellen einen Teil der inter- und multimodalen Wegeketten dar. Die Einrichtung eines Bikesharing-Systems bietet Nutzer*innen den Vorteil, sich spontan und flexibel ein Rad ohne Anschaffungs- oder Reparaturkosten ausleihen zu können.

Für die Stadt Lüdenscheid soll die Etablierung eines Bikesharing-Angebotes geprüft werden. Die Bereitstellung von Bikesharing ist an den Bahnhaltelpunkten, an wichtigen Zielorten wie beliebten Freizeit- und Kultureinrichtungen sowie an größeren Parkplätzen und Parkhäusern sinnvoll. Neben dem Verleih von konventionellen Fahrrädern und Pedelecs soll auch das Angebot eines Lastenradverleihsystems geprüft werden.

Carsharing

Die Einführung von Car-Sharing-Angeboten soll geprüft werden. Es eignet sich ein stadtweites Carsharing-Angebot mit stationsbasiertem Modell. Hierzu sind entsprechende Anbieter anzusprechen.

Als Alternative zu einem klassischen kommerziellen Carsharing-Angebot gibt es die Möglichkeit, ein quartiersbezogenes Carsharing zu etablieren. Des Weiteren besteht eine Option in der Einführung eines Carsharing-Angebotes, bei dem das Fahrzeug tagsüber als Dienstwagen von den Mitarbeitenden der Stadt verwendet wird und abends sowie am Wochenende allen Privatpersonen (nicht nur Mitarbeitenden) zur Verfügung steht.

Mobility-as-a-Service (MaaS)

Langfristig kann zur Steigerung der Attraktivität des einzurichtenden Mobilitätsangebotes eine integrierte Mobilitätsplattform entwickelt werden. Neben Informationen zu verschiedenen Mobilitätsangeboten und deren Kombination sollen hierbei Routing- und Bezahlungsfunktionen enthalten sein. Alle zukünftig bestehenden Mobilitätsangebote in Lüdenscheid können so digital gebündelt werden und auf einer einzigen Plattform buchbar sein.

In die Mobilitätsplattform können auch materielle und immaterielle Anreize als Belohnung für umweltschonendes Mobilitätsverhalten integriert werden (z. B. Prämien- und Punkteprogramme, Wettbewerbe oder Feedback und Zertifikate). Diese können in spielerischer Form umgesetzt werden (Gamification).

V2: Einrichtung eines stadtweiten Netzes an intermodalen Verknüpfungspunkten

Das Fahrrad und der ÖV weisen Synergieeffekte auf, da sich die beiden Verkehrsmittel gegenseitig bei der Nutzung stärken. Der Ausbau der Verknüpfung von Bahn, Bus und Fahrrad ist ein wichtiger Baustein zur Förderung des intermodalen Verkehrsverhaltens.

An Verknüpfungspunkten wie den Bahnhöfen sollten folgende Anforderungen für das Fahrrad erfüllt werden:

- kurze, barrierefreie Wege
- Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl
- Fahrradabstellanlagen mit möglichst überdachten und sichere Abstellmöglichkeiten (z. B. Fahrradboxen)
- attraktive, sichere Radwegeverbindung zu den Verknüpfungspunkten.

Darüber hinaus sollen bestehende Anlagen an Bushaltestellen mit einer qualitativen Aufwertung, insbesondere mit einer Überdachung, ausgebaut werden und weitere Radabstellanlagen, soweit der Bedarf besteht, eingerichtet werden.

Ein Großteil dieser Maßnahmen ist an den Bahnhöfen Lüdenscheids schon umgesetzt worden.

Zukünftig kann es sich lohnen, an Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen auch weitere Mobilitätsangebote zu bündeln (z. B. Sharing-Angebote) und diese zu Mobilitätsstationen auszubauen.

Mobilitätsstationen

Mobilstationen stellen demnach eine Erweiterung von intermodalen Verknüpfungspunkten dar, indem sie viele verschiedene Verkehrsmittel an einem Ort


bündeln und ermöglichen den Nutzenden die Möglichkeit bieten, sich flexibel zwischen ÖPNV, Sharing und Co. zu entscheiden.

Das Land NRW hat ein landesweit einheitliches Design für Mobilstationen entwickelt, das den Wiedererkennungswert steigern soll und grundsätzliche Ausstattungselemente aufzeigt (<https://www.mobil.nrw/verbinden/blog/was-ist-eine-mobilstation.html>). Der Zweckverband Westfalen Lippe (NWL) hat ein NWL-weites Gutachten zur Errichtung von Mobilstationen erarbeiten lassen und darin im Märkischen Kreis bzw. der Stadt Lüdenscheid bereits potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen identifiziert. Aktuell ist der Prozess noch nicht abgeschlossen. Sobald dies geschehen ist, sollen die entsprechenden Standorte entwickelt werden.

4.2.8 Handlungsfeld 8 – Mobilitätsmanagement und Kommunikation

Neben der Ausweitung des Mobilitätsangebots und dem Infrastrukturausbau sind Information und Kommunikation Schlüsselemente einer Mobilitätswende. Die bestehenden „weichen“ Maßnahmen in Lüdenscheid reichen nicht aus, um nachhaltige Verhaltensänderungen zu bewirken. Sowohl auf Verwaltungs- und Politikebene als auch im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sind neue Ansätze für effiziente Maßnahmen notwendig.

● **Tabelle 13:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 8: Mobilitätsmanagement

 Maßnahme	Priorität	Umsetzungshorizont	Kosten	Fördermöglichkeiten
M1 Öffentlichkeitsarbeit	★★★	∞	€ €	FöRi-Nah, FöRi-MM
M2 Durchführung von Mobilitätsschulungen	★	∞	€ €	FöRi-Nah
M3 AK Nahmobilität	★	∞	€	FöRi-Nah, Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030
M4 Schulisches Mobilitätsmanagement	★★★	∞	€	FöRi-MM, Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030
M5 Betriebliches Mobilitätsmanagement	★★★	∞	€	Betriebliches Mobilitätsmanagement, FöRi-MM
M6 Kommunales Mobilitätsmanagement	★★★	∞	€ €	FöRi-MM

M1: Öffentlichkeitsarbeit

Mobilitätskampagnen für verschiedene Nutzergruppen

Mobilitätskampagnen und Aktionstage dienen dazu, die Bürgerschaft für klimafreundliche Mobilität zu sensibilisieren, Testangebote zu bieten, Aufmerksamkeit für Verkehrsprobleme zu schaffen und umweltverträgliche Lösungen zu suchen. Um die Lüdenscheider Bevölkerung, Schüler*innen, Studierenden sowie Beschäftigten möglichst einzubinden und mitzunehmen, sollen zielgruppenspezifische Kampagnen und Aktionen durchgeführt werden.

Durch die zielgerichtete Ansprache von verschiedenen Nutzergruppen über entsprechende Kanäle sollen möglichst viele Menschen erreicht werden. Für die Werbung sind Multiplikator*innen (z. B. Influencer) einzusetzen.

Miteinander von Fuß- und Radverkehr (siehe auch R5)

Gemeinsame Flächen für den Fuß- und Radverkehr wie in der Fußgängerzone oder gemeinsamen Geh- und Radwegen sind häufig mit Konflikten und Einschränkungen für beide Seiten behaftet. Wo eine Trennung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen nicht möglich ist, sollen Maßnahmen zur Sensibilisierung für ein besseres Miteinander angestrebt werden.

Bodenmarkierungen in Form von Piktogrammen können hier helfen, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen aufeinander aufmerksam zu machen. Alternativ oder ergänzend kann Öffentlichkeitsarbeit in Form von umfassenden Kampagnen und Aktionen wie „Liebe braucht Abstand“ der AGFS NRW für mehr Rücksicht werben.

Mängelmelder

Durch ein Online-Kartentool soll der Lüdenscheider Bevölkerung die Möglichkeit gegeben werden, auf Mängel in der Infrastruktur aufmerksam zu machen. Meldungen können in eine Karte für alle Mobilitätsangebote mit verschiedenen Kategorien gemacht werden. Die Hinweise sollen bei einer kontinuierlichen Prüfung und Verbesserung der Infrastruktur genutzt werden. Das Land NRW bietet über das Portal „Beteiligung NRW“ die Möglichkeit zur Einrichtung eines Mängelmelders (<https://beteiligung.nrw.de/portal/bielefeld/beteiligung/themen/1001101/1001977/1084532>).

Unter Umständen kann der Mängelmelder des Stadtreinigungs,- Transport- und Baubetriebs Lüdenscheid in seiner Funktionalität so erweitert/angepasst werden, dass dieser auch für Mängel im Verkehrsbereich genutzt werden kann.

Dies bedürfte ggf. der deutlicheren Klarstellung des Verwendungszwecks, da aktuell nicht ersichtlich ist, dass dort z.B. Mängel zum Fuß- und Radverkehr gemeldet werden können.

Neubürgerpaket

Für neue Bürgerinnen der Stadt Lüdenscheid sollte ein Neubürgerpaket eingeführt werden, was insbesondere auf das vorhandene Mobilitätsangebot hinweist und somit die neuen Bürger*innen auf den Umweltverbund und die emissionsarmen Verkehrsarten aufmerksam macht. So besteht die Möglichkeit für die neuen Bürger*innen direkt nachhaltige Mobilitätsroutinen für den Alltag zu etablieren. Denkbar ist auch die Vergabe einer Monatskarte für den Bus (oder Deutschlandticket), um eine Testmöglichkeit des ÖPNV zu bieten.

M2: Durchführung von Mobilitätsschulungen

Mobilitätsschulungen und -trainings fördern die Selbstständigkeit, sich im Straßenraum zu bewegen. Diese können für jedes Alter sinnvoll sein. Ziel ist es, dass alle Menschen sich sicher, selbstständig und effektiv mobil im Straßenraum bewegen können.

Hierzu können zielgruppenorientierte Schulungen angeboten werden. Diese können beispielsweise Fahrradtraining/-prüfung in Schulen, Mobilitätstraining für Senior*innen, Schulungen für Blinde und Sehbehinderte sowie Busschulungen/-schule sein.

M3: AK Nahmobilität

Mit der Einrichtung bzw. Wiederbelebung eines Arbeits-Kreises Nahmobilität in Lüdenscheid wird ein Expert*innen-gremium aus Verwaltung, Verbänden und Bürgerschaft gebildet. Es fördert eine aktive Zusammenarbeit für mehr, besseren und sicheren Fuß- und Radverkehr. Der AK Nahmobilität kann den Stadtrat bezüglich der Belange des Fuß- und Radverkehrs beraten.

Wichtig hierbei ist es, verschiedene Nutzergruppen einzubinden. Beispielsweise sollen Jugendliche im Rahmen des Stadtjugendrings beteiligt werden.

M4: Schulisches Mobilitätsmanagement

Um die selbstständige Mobilität der Kinder auf Schulwegen zu fördern, soll ein Mobilitätsmanagement in allen Schulen in Lüdenscheid etabliert werden. Übergeordnetes Ziel des schulischen Mobilitätsmanagements ist die Förderung einer eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Ein selbstbewusster Umgang mit verschiedenen Mobilitätsoptionen soll unterstützt und Alternativen zum Elterntaxi (Hol- und Bringverkehr mit dem Pkw) gestärkt werden.

Als Koordinator*in für das schulische Mobilitätsmanagement sollte der/die städtische Mobilitätsmanager*in fungieren (s. M6, Strukturwandel in der Verwaltung).

Temporäre Schulstraßen

Um die Eltern-Taxi-Problematik und das damit verbundene Chaos vor Schulen zu reduzieren, können temporäre Schulstraßen eingerichtet werden. Damit verbunden sind Sperrungen von Straßen für den Kfz-Verkehr im Umfeld von Schulen zu Schulbeginn und -ende. So kann die Sicherheit der Schüler*innen gesteigert werden. Da Schulstraßen mit Verkehrsbeschränkungen verbunden sind, sind deren Einrichtung im Einzelfall zu prüfen.

Für den Erfolg der Schulstraßen ist es wichtig, den Bezirk, die Schulleitung und die Eltern einzubeziehen und alle Betroffenen frühzeitig zu informieren. Auch mit der Polizei und der Verkehrswacht sollte zusammengearbeitet werden. Weitere notwendige Begleitmaßnahmen sind die Überwachung der Einhaltung der Durchfahrtsverbote und das Ausweisen von Eltern-Taxi-Haltestellen. Für eine bessere Wirkung sollte das Einrichten der Schulstraßen in ein umfassendes Konzept zum schulischem Mobilitätsmanagement eingebettet werden.

Hinweis: Die Stadt Lüdenscheid ordnet eine Schulstraße im Bereich des Eulengewegs an der Gesamtschule zum Schuljahr 2025/26 an.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

Hol- und Bring-Zonen/Elternhaltestellen

Eine empfehlenswerte Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Entlastung von Schulbereichen ist die Einrichtung von Hol- und Bringzonen bzw. Elternhaltestellen. Diese tragen dazu bei, dass Eltern ihre Kinder nicht direkt vor der Schule absetzen, wodurch gefährliche Verkehrssituationen und Staus vor den Schulgebäuden vermieden werden. Gleichzeitig fördert diese Maßnahme die selbstständige Mobilität der Kinder, indem sie an einem sicheren Punkt aussteigen und den restlichen Weg zur Schule zu Fuß zurücklegen.

Um Elternhaltestellen erfolgreich zu implementieren, sollten einige Voraussetzungen beachtet werden:

- die Haltestellen sollten in einer gewissen Entfernung zur Schule liegen (je nach Wegeanbindung bis zu 300m).
- sie dürfen keine zusätzlichen Fahrwege in Wohngebieten verursachen
- ihre Einrichtung muss mit der Straßenverkehrsordnung übereinstimmen
- um eine Entzerrung des Verkehrs zu erreichen, sind mehrere Haltestellen sinnvoll

Durch die konsequente Umsetzung dieser Maßnahmen wird nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht, sondern auch eine nachhaltige Entlastung des Schulbereichs erreicht.

Hinweis: In der Stadt Lüdenscheid wurden bereits an mehreren Schulen Hol- und Bringzonen eingerichtet.

- GS Wefelsohl
- GS Bierbaum
- GS Ida-Gerhardi

M5: Betriebliches Mobilitätsmanagement

Unternehmen sind ein wesentlicher Verkehrserzeuger, besonders der Mitarbeiterverkehr in den Spitzenstunden. Betriebliches Mobilitätsmanagement analysiert und optimiert den durch Unternehmen verursachten Personenverkehr, also Pendlerverkehr, Dienstwege und Dienstreisen sowie Besucherverkehr.

Beispielsweise können Unternehmen vom ADFC im Rahmen der Initiative „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“ dabei unterstützt werden, fahrradfreundlicher zu werden und Mitarbeiter*innen den Arbeitsweg mit dem Fahrrad zu erleichtern und ggf. Push-Maßnahmen umzusetzen. Des Weiteren können

Unternehmen bestehende Angebote wie das Pendlerportal NRW oder Fahrgemeinschafts-Apps in ihrer Belegschaft bekannter machen.

Weitere Möglichkeiten bestehen darin, Jobtickets oder Diensträder anzubieten, Duschen und Radabstellanlagen bereit zu stellen oder Shuttleservices. Im Handbuch des ADFC für fahrradfreundliche Arbeitgeber sind weitere Maßnahmenmöglichkeiten enthalten.

Aus städtischer Sicht wird empfohlen, dass eine Initiative „betriebliches Mobilitätsmanagement“ angestoßen wird. Diese sollte u. a. eine proaktive Vermittlung grundlegender Informationen über betriebliches Mobilitätsmanagement an die Unternehmen und die Vermittlung vertiefender Informationen an „Kümmerer“ in den Unternehmen beinhalten.

M6: Kommunales Mobilitätsmanagement

Die Stadtverwaltung sollte eine Vorbildfunktion bezüglich der Mobilität einnehmen. Grundlage für dieses Ziel ist das Mobilitätsmanagement der Verwaltung, welches eine umweltfreundliche Mobilität fördern soll. So geht es zum Beispiel um die Bestandsaufnahme für die Parkplatzsituation, um die Bedürfnisabklärung bei den Mitarbeitenden der Stadt und das Angebot einer allgemeinen Mobilitätsberatung. Im nächsten Schritt sollten Angebote (z. B. kostenloses Deutschlandticket als Jobticket) etabliert werden, die eine Nutzung des Umweltverbundes begünstigen.

Kommunikation mit der Region

Da Mobilität nicht an den Stadtgrenzen endet, soll in einen Dialog mit der Region getreten werden. Ein gemeinsames Vorgehen benachbarter Gemeinden ist die Grundlage zum Ausbau interkommunaler Verkehrsnetze und Mobilitätsstrukturen. Dabei sollen auf regionaler Ebene sowohl Verwaltungen als auch Wirtschaft und Bürger*innen einbezogen werden. Eine geeignete Struktur hierfür ist die Gründung eines Mobilitätsnetzwerks beispielsweise als Kommunalanstalt.

Faktoren, die im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit wesentlich für den Erfolg sind, sind eine gemeinsame Zielerklärung, die Etablierung von Zusammenarbeitsstrukturen, ein professionelles Projektmanagement inklusive einer Ressourcenplanung sowie eine regelmäßige Evaluation. Bei den Abstimmungen der Gemeinden und der Akteur*innen in der Wirtschaft sollte auch das Thema Fördermittelmanagement eine zentrale Rolle spielen. Ebenso sollte die Öffentlichkeit in Form von Bürgerinformationen und gegebenenfalls Bürgerbeteiligungen auf interkommunaler Ebene berücksichtigt werden.

Strukturwende in der Verwaltung

Zur Implementation der Maßnahmen ist eine fächerübergreifende Zusammenarbeit und eine Koordinierung der verschiedenen Akteur*innen – auch außerhalb

der Verwaltung – notwendig. Hierfür soll die Stadt eine Stelle schaffen (z.B. Mobilitätsmanager*in) und gegebenenfalls weiteres verkehrsartenbezogenes Personal gewinnen. Zudem empfiehlt es sich, regelmäßig interne Verwaltungsworkshops zum Thema Verkehrswende durchzuführen. Wichtig ist, dass alle Angestellten der Verwaltung ein „ownership“ entwickeln, also eine intrinsische Motivation. Die Relevanz der Verkehrswende für die leitbildgerechte Entwicklung Lüdenscheids und die Minderungen der Auswirkungen des Klimawandels sollten im Bewusstsein verankert werden.

Evaluationskonzept

Um Politik und Öffentlichkeit regelmäßig über den Fortschritt der Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes zu berichten, die Wirksamkeit der Maßnahmen zu überprüfen oder Zielabweichungen zu erkennen und ggf. nachsteuern zu können, bedarf es eines möglichst einfach zu erhebenden Sets an Indikatoren, die im Rahmen eines laufenden Monitorings die wesentlichsten Punkte der Zielerreichung abbilden können. Wichtigstes Element der Evaluation ist dabei die Fortführung der Modal-Split-Erhebungen in einem regelmäßigen Rhythmus.

4.3 Maßnahmen anderer Konzepte

Maßnahmen aus anderen Konzepten für die Stadt Lüdenscheid, die nicht Bestandteil von Handlungsansätzen des Zielszenarios sind, haben weiterhin eine wichtige Bedeutung für die weitere Stadtentwicklung und sind stets zu berücksichtigen.

4.4 Leitprojekte

Die Auswahl und inhaltliche Ausgestaltung der Leitprojekte basiert auf den ermittelten Problemlagen, der Analyse, der Beteiligung der Öffentlichkeit, des Handels und der Wirtschaft sowie der verwaltungsinternen Beteiligung (inklusive LSM und SEG). Sie adressieren die vereinbarten Leitziele sowie das Leitbild der nachhaltigen Mobilität. Dabei werden die Leitprojekte so angelegt, dass eine möglichst große Initialwirkung für zukünftige Entwicklungen in entsprechenden Bereichen erzielt werden kann. Grundsätzlich sollen die Leitprojekte möglichst alle Mobilitätsformen und die Belange möglichst vieler Zielgruppen abdecken. Auf dieser Basis werden zunächst elf Vorschläge für Leitprojekte entwickelt.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

Vorschläge

- Nord-Süd-Achse Radverbindung
- Verkehrsberuhigte Innenstadt / Knapper Straße
- Geschwindigkeitskonzept
- Außen stehen, Innen gehen (Parkraummanagement)
- dynamisches Parkleitsystem
- CityBus
- Mobilitätskonzept für das Quartier Wiesenstraße
- Bike-Sharing
- City-Logistik
- Schülerverkehr
- Mobilstationen

Im Auftrag ist die tiefere Ausarbeitung von insgesamt 5 Leitprojekte vorgesehen. Im Hinblick auf die Umsetzung werden Leitprojekte gewählt, deren Handlungsansätze und potentielle Maßnahmen in Zuständigkeit der Stadt liegen. Ein Leitprojekt sollte aus der Jugendbeteiligung heraus entwickelt werden, um bewusst den Fokus auf diese Zielgruppen zu lenken. Ein weiteres Leitprojekt sollte den Radverkehr stärken. Außerdem werden die Projekte mit der größten weiterführenden Wirkung ausgewählt, um so Anstoßeffekte für die Zukunft zu begünstigen.

Im Folgenden sind die 11 Leitprojekte mit den wesentlichen Indikatoren dargestellt. In Grün hervorgehoben sind die Indikatoren, die maßgebend für die Auswahl als Leitprojekt sprechen. In Rot hervorgehoben sind die Indikatoren, die maßgebend gegen die Auswahl als Leitprojekt sprechen.

● **Tabelle 14:** Indikatoren und Bewertung der Leitprojekte zur Auswahl

Nr.	Leitprojekt	Mobilitätsformen	Zielgruppen	Handlungs- und Gestaltungsspielraum Stadt Lüdenscheid
1	Nord-Süd-Achse Radverbindung	Rad	Radfahrer	In Kooperation mit Straßen.NRW
2	Verkehrsberuhigte Innenstadt / Knapper Straße	Fuß. Rad, Kfz, ÖPNV	Fußgänger, Radfahrer, Kfz-Fahrer, ÖPNV-Nutzer, Händler, Dienstleister, Bewohner, Standort Innenstadt	in Kooperation mit Händlern, Bewohnern, SEG, LSM

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

Nr.	Leitprojekt	Mobilitätsformen	Zielgruppen	Handlungs- und Gestaltungsspielraum Stadt Lüdenscheid
3	Geschwindigkeitskonzept	Fuß, Rad	Fußgänger, Radfahrer, Bewohner (Luft, Lärm)	über den LAP größtenteils bedient, vergleichsweise geringer Nutzen, da nahezu flächendeckend Tempo 30 in Wohngebieten, in Kooperation mit Straßen.NRW
4	Außen stehen, Innen gehen (Parkraummanagement)	Fuß, Rad, Kfz	Fußgänger, Radfahrer, Kfz-Fahrer, Pendler, Händler, Dienstleister, Bewohner, Standort Innenstadt	in Kooperation mit Händlern, privaten Parkraumbetreibern, SEG, LSM
5	dynamisches Parkleitsystem	Fuß, Rad, Kfz	Fußgänger, Radfahrer, Kfz-Fahrer, Pendler, Händler, Dienstleister, Bewohner, Standort Innenstadt	in Kooperation mit Händlern, privaten Parkraumbetreibern, SEG, LSM
6	CityBus	Fuß, ÖPNV	Fußgänger, ÖPNV-Nutzer	nur als Initiator und Koordinator, Berücksichtigung bereits über NVP, hohe Abhängigkeit von Förderoptionen
7	Mobilitätskonzept für das Quartier Wiesenstraße	Fuß, Rad, Kfz, ÖPNV	Bewohner	Das Quartier wird privat entwickelt
8	Bike-Sharing	Rad	Radfahrer	nur als Initiator und Koordinator, wenig Zustimmung der Bürger
9	City-Logistik	Fuß, Rad, Kfz	Fußgänger, Radfahrer, Kfz-Fahrer, Händler, Dienstleister, Bewohner, Standort Innenstadt	nur als Initiator und Koordinator
10	Schülerverkehr	Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz	Schüler/Kinder und Jugendliche	in Kooperation mit MK, MVG, Schulträgern
11	Mobilstationen	Fuß, Rad, Kfz, ÖPNV	Fußgänger, Radfahrer, Kfz-Fahrer, ÖPNV-Nutzer, Pendler	Berücksichtigung bereits über Mobilstationenkonzept des MK

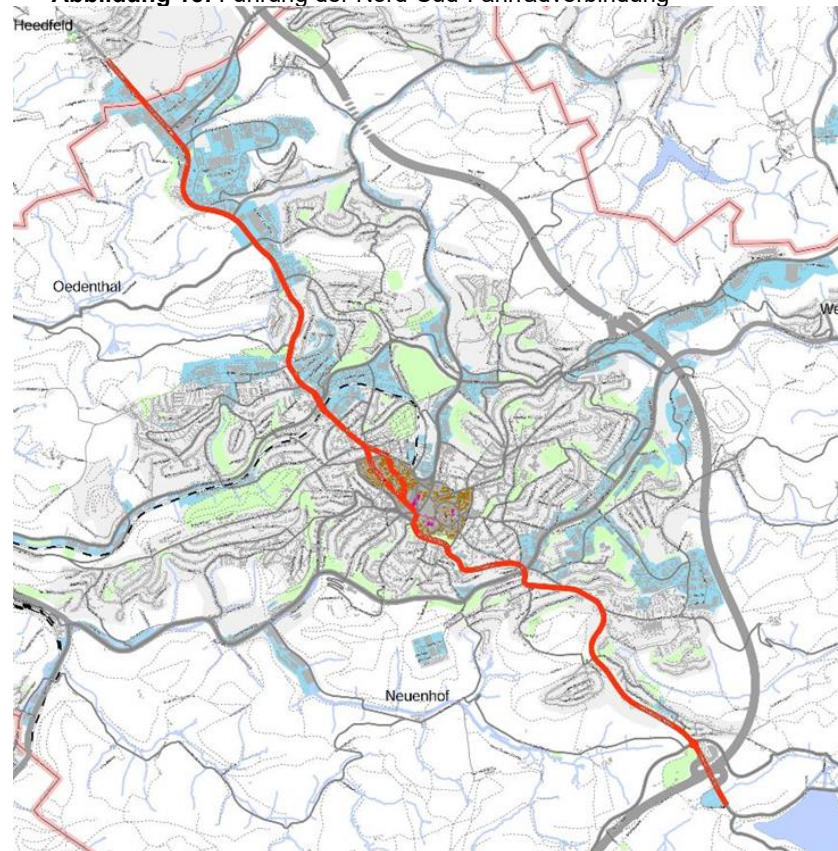
Zur einfachen Lesbarkeit wird in dieser Tabelle auf eine gendergerechte Schreibweise verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung, sondern soll im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen sein.

Gemäß dieser Beurteilung werden die Leitprojekte 1, 2, 4, 5, 10 näher ausgearbeitet.

4.4.1 LP 1 Nord-Süd-Fahrradverbindung

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

● **Abbildung 13:** Führung der Nord-Süd-Fahrradverbindung



Anlass:

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

Ausgangssituation:

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

Ziel:

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

Verlaufs- und Maßnahmenvorschläge:

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

Grundsätze:

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

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

Umsetzungsbausteine

- Entwurf / Detailplanungen der Verkehrsanlagen inklusive Wirkungsabschätzung der Maßnahmen

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

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

Abhängigkeiten, Zielwiderspruch, Synergien

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

4.4.2 LP 2 Verkehrsberuhigung Knapper Straße

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

Anlass:

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

Ausgangssituation:

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

Ziel:

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

Maßnahmenvorschläge:

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

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

Die bestehende Tempo-20-Zone kann beibehalten werden, da diese den Verkehr beruhigt. Alternativ ist jedoch auch die Einrichtung einer Fahrradstraße oder die Einbindung in eine Fahrradzone mit ihren regulatorischen und gestalterischen Kriterien möglich. Die Einbahnstraßenregelung würde ebenfalls erhalten bleiben.

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

Umsetzungsbausteine:

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

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

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

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

Anlass:

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

Ausgangssituation:

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

Ziel:

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

Maßnahmenvorschlag:

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

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

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

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

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

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

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

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

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

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

Umsetzungsbausteine

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

Abhängigkeiten, Zielwiderspruch, Synergien

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

4.4.4 LP 4 Dynamisches, digitales Parkleitsystem

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

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

Anlass:

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

Ausgangssituation:

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

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

Ziel:

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

Maßnahmenvorschlag:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**
Juni 2025

Umsetzungsbausteine

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

Abhängigkeiten, Zielwiderspruch, Synergien

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

4.4.5 LP 5 Schülerverkehr

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

Anlass:

Zur Berücksichtigung der Belange von Kindern und Jugendlichen fand im April 2025 ein Jugendworkshop zum Mobilitäts- und Radverkehrskonzept statt. Dabei wurden durch die Jugendlichen Probleme aufgezeigt, die ihnen in ihrer Schul- und Alltagsmobilität begegnen (Dokumentation siehe Anhang – Anlage 1). Das Leitprojekt 5 soll die Interessen der Kinder und Jugendlichen berücksichtigen. Es hat es Auswirkungen auf die die Leitziele „Erreichbarkeit im Umweltverbund“ und die „lebenswerte Stadt“ sowie „stadtverträglicher Verkehr“.

Ausgangssituation:

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

Ziel:

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

Maßnahmenvorschläge:

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

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

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

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

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

Umsetzungsbausteine

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

Abhängigkeiten, Zielwiderspruch, Synergien

- Synergie mit der Nord-Süd-Radverbindung als Baustein für ein zusammenhängendes Radwegenetz
- Konkrete Ausgestaltung der Busverkehre in Abhängigkeit vom in der Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**

Juni 2025

5 Evaluation

Kontinuierliches Monitoring sollte die Umsetzung des Handlungskonzepts begleiten. Dadurch kann der Umsetzungsfortschritt dokumentiert werden und das Handeln der Verwaltung ist für die Politik und Öffentlichkeit transparent. Zudem ist es möglich, die Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen, Probleme bei der Umsetzung frühzeitig zu erkennen und ggf. Anpassungen vorzunehmen. Es sollte dabei langfristig berücksichtigt werden, dass Monitoring und Evaluation ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen bedürfen.

Für das Monitoring ist es erforderlich, laufend Daten aufzunehmen und auszuwerten. Unter anderem spielt die regelmäßige Erhebung von Daten zu folgenden Themen eine Rolle:

- Verkehrsaufkommen
- Umweltbelastung durch den Verkehr
- Mobilitätsverhalten
- Zufriedenheit der Verkehrsteilnehmenden

Insbesondere um Daten zu den beiden letztgenannten Punkten zu gewinnen, sind regelmäßige Befragungen der Bürgerinnen und Bürger notwendig. Dazu kann die im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts durchgeführte Haushaltsbefragung in regelmäßigen Abständen fortgeführt werden. Ebenso kann geprüft werden, ob die Daten im Rahmen bestehender weiterer Bürgerbefragungen erhoben werden können oder eine Teilnahme an den bundesweiten Mobilitätsbefragungen Mobilität in Städten (SrV) oder Mobilität in Deutschland (MiD) für die Stadt Lüdenscheid infrage kommt.

Zum Ende des Umsetzungsprozesses sollte eine grundlegende Evaluation erfolgen. Sie soll die Wirksamkeit und Qualität der Umsetzung erfassen und beurteilen, ob das Mobilitätskonzept zu langfristigen Erfolgen geführt hat. Dies ist eine wichtige Grundlage für eine potenzielle Fortschreibung des Mobilitätskonzepts. Hierfür kann das SUMP-Selbsteinschätzungs-Tool²⁷ genutzt werden.

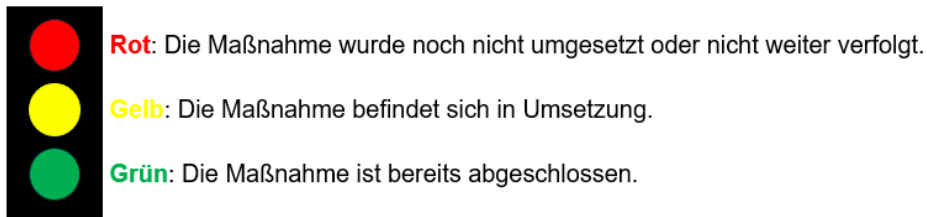
Für das Monitoring und die Evaluation werden im Folgenden geeignete Indikatoren vorgeschlagen, anhand derer der Umsetzungsstand der Maßnahmen sowie der Erfolg beim Erreichen der Ziele erfasst werden können. Es wird dabei zwischen zwei Ebenen der Analyse, der Umsetzungs- und der Wirkungsanalyse unterschieden.

²⁷ Rupprecht Consult: SUMP Selbsteinschätzung. <https://www.sump-assessment.eu/German/start> (abgerufen am 30.05.2025)

5.1 Umsetzungsanalyse

In der Umsetzungsanalyse liegt der Fokus darauf, den aktuellen Stand des Umsetzungsprozesses kontinuierlich zu erfassen. Es soll fortlaufend dokumentiert werden, welche Maßnahmen sich in Umsetzung befinden bzw. abgeschlossen wurden. Dies kann mit einem – in anderen Städten bereits etablierten – Ampelsystem visualisiert werden. Die drei Farben rot, gelb und grün beschreiben dabei unterschiedliche Umsetzungsstände wie in Abbildung 14 dargestellt.

- **Abbildung 14:** Ampelsystem für die Umsetzungsanalyse



Viele der im Handlungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen adressieren jedoch eine übergeordnete Ebene und werden in Form zahlreicher kleinerer Einzelmaßnahmen umgesetzt. Beispielsweise ist davon auszugehen, dass der Aufbau neuer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sich über einen längeren Zeitraum erstrecken wird und nicht alle neuen Anlagen gleichzeitig entstehen. Die unterschiedlichen Umsetzungsgrade lassen sich dabei jedoch nicht mit dem Ampelmodell abbilden. Aus diesem Grund wird empfohlen, darüber hinaus weitere Indikatoren zu benutzen, die die Fortschritte bei der Umsetzung quantifizieren. Geeignete Indikatoren dafür sind in Tabelle 15 enthalten.

Es ist jedoch zu beachten, dass **sich nicht jede Maßnahme durch einen passenden Indikator quantifizieren lässt bzw. eine Quantifizierung nicht zwangsläufig etwas über die Qualität verrät** (Stichwort Korrelation). Vor allem dann, wenn Maßnahmen eine Verhaltensänderung bewirken sollen, reichen quantitative Indikatoren oft nicht aus. Z.B. sagt die Anzahl der Parkleitbeschilderung nichts über die Wirkung auf die Verkehre aus. Hierzu sind Wirkungsanalysen notwendig (siehe 5.2).

Vor diesem Hintergrund sind die folgenden Indikatoren nicht abschließend und bedürfen neben der reinen quantitativen Einschätzung auch weiterer qualitativer Bewertungen.

● **Tabelle 15:** Indikatoren für die Umsetzungsanalyse nach Handlungsfeldern

Handlungsfeld	Indikatoren für die Umsetzungsanalyse
Fußverkehr	Anteil ausreichend breiter Wege am gesamten Fußwegenetz
	Anzahl neu eingerichteter Querungsanlagen
	Anteil der Knotenpunkte mit Nullabsenkungen und Leit-elementen
	Anzahl installierter Sitzgelegenheiten
Radverkehr	Angebot / Länge der Radverkehrsinfrastruktur
	Anzahl erneuerter / neu gebauter Querungshilfen auf Radrouten
	Anzahl neu eingerichteter Radabstellplätze
	Anzahl Leihradstationen und Rädern am Standort + Nutzungsanalysen
	Anzahl neu eingerichteter Ladestationen
	Anzahl durchgeführter Aktionen / Flyer oder Werbekampagnen
Öffentlicher Verkehr	Erschließungsqualität im öffentlichen Verkehr (Anzahl Schnellbusse, Taktanpassungen, Anpassungen an Linienverläufen / Anzahl neuer Linien zwischen Stadtbezirken)
	Anzahl barrierefreier Haltestellen, errichteter Wartehäuschen und Informationsanzeigen
	Anzahl durchgeführter Beschleunigungsmaßnahmen (km Busspur, Anzahl Kaphaltestellen, Anzahl Pförtnerampeln)
	Anzahl neuer Bedienungsformen und Angebotstiefe
Fließender Verkehr – Straßennetz und -infrastruktur	Anzahl der LSAs mit verkehrsabhängiger Steuerung (unter Berücksichtigung von Fuß und Radverkehr)
	Anzahl von Bauleitpläne mit Konzept zur Nutzungsmischung und / oder beigefügtem Mobilitätskonzept
	Anzahl freigegebener Einbahnstraße, Fahrradstraßen, geschwindigkeitsreduzierter Strecken
Ruhender Kfz-Verkehr	Anzahl baulicher Maßnahmen zum Zwecke der Verkehrsberuhigung
	Auslastung der Parkhäuser / Anzahl der Parkvorgänge
	Funktionsreiche Parken-App vorhanden, Anzahl Nutzende
	Anteil (bewirtschafteter) Parkflächen im öffentlichen Raum
	Anzahl von Bewohnerparkzonen bzw. Parkausweise

Handlungsfeld	Indikatoren für die Umsetzungsanalyse
	Höhe der Parkgebühren (Parkhaus günstiger als Straßenraum?)
	Anzahl installierter Schnellladesäulen
Wirtschaftsverkehr (Güter- und Lieferverkehr)	Anzahl neu eingerichteter Liefer- und Ladezonen
	Anzahl eingerichteter City-Logistik-Hubs
Vernetzung der Verkehrsmittel	Anzahl der Carsharing-Fahrzeuge
	Anzahl der Leihfahrräder
	Anzahl errichteter Mobilitätsstationen
Mobilitätsmanagement und Kommunikation	Anzahl durchgeführter Aktionen / Flyer oder Werbekampagnen
	Anzahl durchgeführter Mobilitätsschulungen
	Zahl der Meldungen im Mängelmelder
	Anzahl der Treffen des AK Nahmobilität
	Anzahl von Betrieben mit Mobilitätsmanagement
	Anzahl von Schulen mit Mobilitätsmanagement

Wenn die Umsetzungsanalyse zeigt, dass bei einzelnen Maßnahmen kein oder nur ein geringer Fortschritt zu erkennen ist, ist es notwendig, die Ursachen und Hindernisse zu identifizieren. Es soll sichergestellt werden, dass die Stadt für alle beteiligten Akteure optimale Bedingungen schafft, um die Maßnahmen des Handlungsprogramms so zügig wie möglich umzusetzen.

5.2 Wirkungsanalyse

Im Rahmen der Wirkungsanalyse soll ermittelt werden, ob die Umsetzung der Maßnahmen den gewünschten Effekt erzielt und zum Erreichen der Leitziele beiträgt. Die hierfür verwendeten Indikatoren sind größtenteils aus den Ergebnissen des vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr beauftragten Forschungsprojekts „Indikatoren nachhaltiger urbaner Mobilität“²⁸ entnommen und um weitere ergänzt. Im Gegensatz zur Umsetzungsanalyse sollen diese Indikatoren nur in größeren zeitlichen Abständen ermittelt werden, das genaue Erhebungsintervall kann jedoch zwischen den verschiedenen Indikatoren variieren. Im Folgenden werden die einzelnen Indikatoren näher beschrieben.

²⁸ Vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Indikatoren nachhaltiger urbaner Mobilität. https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/indikatoren-nachhaltiger-urbaner-mobilitaet.pdf?__blob=publicationFile (abgerufen am 30.05.2025)

Verkehrsleistung der Einwohnenden je Verkehrsmodus

Mit der nach Verkehrsmodi aufgeteilten Verkehrsleistung kann geprüft werden, ob das Ziel eines starken Umweltverbunds aus Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Bahn erreicht wird. Um die Verkehrsleistung zu berechnen, müssen Wegelängen und die genutzten Verkehrsmittel über eine Befragung ermittelt werden (Haushaltsbefragungen). Diese sollte etwa alle fünf Jahre wiederholt werden. Aus den Verkehrsleistungen können die Anteile der Verkehrsarten am Modal Split abgelesen werden. Die Anteile sollten jedoch nicht isoliert betrachtet werden, sondern immer im Kontext der Gesamtverkehrsleistung. Falls der Anteil des gesamten Umweltverbunds oder einzelner Verkehrsarten darin nicht wie gewünscht steigt, sollen Ursachen identifiziert werden. Gegebenenfalls müssen weitere Anreize entwickelt werden, damit Autofahrende auf den Umweltverbund umsteigen.

Möglicher Indikator für folgende Leitziele:



Verkehrsaufkommen an ausgewählten Zählstellen

In kleineren Erhebungsintervallen als die Verkehrsleistung kann das Verkehrsaufkommen der einzelnen Verkehrsarten an unterschiedlichen Zählstellen ermittelt werden. Daraus können zwar keine Aussagen über die Verkehrsleistung oder den Modal Split abgeleitet werden, aber die Daten können beispielsweise dabei helfen, zu ermitteln, ob die Verkehrsteilnehmenden die in den Zielnetzen definierten Hauptrouten nutzen und ob verkehrsberuhigende Maßnahmen oder solche zur Förderung des Radverkehrs Wirkung zeigen.

Für den Kfz-Verkehr (inkl. Schwerverkehr) sowie den Radverkehr ist es hilfreich, Dauerzählstellen im Stadtgebiet einzurichten, die das Verkehrsaufkommen kontinuierlich messen, sodass eine hohe Datenverfügbarkeit garantiert wird. Aber auch eine regelmäßige Durchführung manueller Kurzzeitzählungen ist möglich, dabei kann zusätzlich auch der Fußverkehr berücksichtigt werden. Für den ÖV können Fahrgastzählungen automatisiert oder manuell durchgeführt werden.

Möglicher Indikator für folgende Leitziele:



Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**
Juni 2025

Entwicklung im Stadtradeln

Die Stadt Lüdenscheid nimmt regelmäßig am Stadtradeln teil. Die Daten der Vergangenheit zeigen im Vergleich zu anderen, ähnlichen Städten Potenzial für mehr Engagement. Die Zahl der Teilnehmenden und der zurückgelegten Kilometer können zumindest Indizien auf die Entwicklung im Radverkehr geben.

Möglicher Indikator für folgende Leitziele:



Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Lüdenscheid

Eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen ist ein Leitziel des Mobilitätskonzeptes. Um die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu berechnen, sind jährliche Fahrleistungsdaten für unterschiedliche Fahrzeugtypen erforderlich. Diese lassen sich aus einem Verkehrsmodell entnehmen, alternativ können sie aber auch über das Kfz-Verkehrsaufkommen an festen Zählstellen oder über Mobilitätsbefragungen (z.B. HHB) abgeschätzt werden.

Möglicher Indikator für folgende Leitziele:



Anzahl verletzter und getöteter Verkehrsteilnehmer

Für die Umsetzung des Leitziels „Erhöhung von Verkehrssicherheit und Entschärfung von Nutzungskonflikten“ ist es zentral, dass sich alle Verkehrsteilnehmenden in Lüdenscheid sicher fortbewegen können. Die getroffenen Maßnahmen sollen daher bewirken, dass die Zahl der im Straßenverkehr verletzten und getöteten Personen kontinuierlich zurückgeht. Um dies zu prüfen, sind die Unfalldaten für das gesamte Stadtgebiet jährlich auszuwerten. Dabei sollte auch nach der Art der Verkehrsbeteiligung differenziert werden, damit insbesondere bei den vulnerablen Gruppen der Zufußgehenden und Radfahrenden die Entwicklung der Unfallzahlen genau beobachtet werden kann. Wechselwirkungen zu ggf. Ansteigenden Nutzerzahlen sind in der Beurteilung der Daten zu berücksichtigen.

Möglicher Indikator für folgende Leitziele:



Reisezeiten im ÖPNV

Durch die Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV (Busbeschleunigung) sollen zum einen der Anteil der Nutzenden erhöht werden und zum anderen die Qualität im ÖPNV erhöht sowie die Störanfälligkeit reduziert werden. Während ersteres durch Zählungen und Befragungen ermittelt und verglichen werden kann, kann die Reduzierung der Störanfälligkeit z.B. durch Reisezeiten im ÖPNV ermittelt werden. Diese liegen i.d.R. durch die GPS-Tracker in den Bussen vor und können im Laufe der Zeit überprüft werden. Allerdings sind die Einflüsse auf die Reisezeiten vielfältig, so dass sie nur als schwacher Indikator verstanden werden können.

Möglicher Indikator für folgende Leitziele:



Auslastung von Anlagen des ruhenden Verkehrs

Im Rahmen der Einrichtung eines digitalen, dynamischen Parkleitsystems werden Daten zur Auslastung von Parkhäusern und Sammelparkanlagen erhoben. Diese können genutzt werden, um die Entwicklungen nachzuvollziehen. Ggf. können. Andernfalls regelmäßige Auslastungserhebung Aufschlüsse über die Belegung geben.

Stadt Lüdenscheid
**Mobilitätskonzept –
Teil B – Konzept**
Juni 2025

Möglicher Indikator für folgende Leitziele:



Anteil lokal emissionsfreier Pkw

Die Nutzung lokal emissionsfreier Fahrzeuge trägt zur Reduzierung von Emissionen und zur verträglichen Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs bei. Der Anteil dieser Fahrzeuge an allen zugelassenen Pkw kann jährlich über das Zentrale Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamts ermittelt werden.

Möglicher Indikator für folgende Leitziele:



Tabellenverzeichnis

● Tabelle 1: Bewertungsmatrix der Mobilitätsszenarien	19
● Tabelle 2: ausgewählte Handlungsansätze für das Zielszenario	21
● Tabelle 3: Übersicht über die Handlungsfelder und die dazugehörigen Maßnahmen	30
● Tabelle 4: Bewertungskriterien und Bewertungsstufen der Maßnahmen in den Handlungsfeldern	32
● Tabelle 5: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 1: Fußverkehr	33
● Tabelle 6: Gehwege an Straßen(abschnitten) unter 1,80m Breite	34
● Tabelle 7: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 2: Radverkehr	38
● Tabelle 8: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 3: ÖPNV	46
● Tabelle 9: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 4: fließender Verkehr (Straßennetz und Infrastruktur)	50
● Tabelle 10: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 5: ruhender Verkehr	53
● Tabelle 11: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 6: Wirtschaftsverkehr	59
● Tabelle 12: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 7: Vernetzung der Verkehrsmittel	61
● Tabelle 13: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 8: Mobilitätsmanagement	64
● Tabelle 14: Indikatoren und Bewertung der Leitprojekte zur Auswahl	70
● Tabelle 15: Indikatoren für die Umsetzungsanalyse nach Handlungsfeldern	86

Abbildungsverzeichnis

● Abbildung 1: Vorgehen zum konzeptionellen Teil des Mobilitätskonzepts	1
● Abbildung 2: Trendmolekül 14 Veränderung der Mobilitätsbedürfnisse und -formen	3
● Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen in Lüdenscheid	8
● Abbildung 4: Leitbild Nachhaltige Mobilität Stadt Lüdenscheid	10
● Abbildung 5: Beispiel Gehwegüberfahrt	36
● Abbildung 6: geschützter Radfahrstreifen Hasenhecke in Berlin	39



- Abbildung 7: Beispiel Fahrradstraße (oben links), Beispiel Piktogrammreihe (oben rechts) Sicherung des Radverkehrs in Gegenrichtung der Einbahnstraße gegen das Kurvenschneiden (unten links), Fahrradpforte zur gesicherten Einfahrt in eine Einbahnstraße (unten rechts) 40
- Abbildung 8: vorgezogene Haltlinie (oben links), ARAS (unten links), indirektes Linksabbiegen (rechts) 41
- Abbildung 9: Bordabsenkungen an Grundstücksauffahrten an Radwegen 42
- Abbildung 10: Beispiele für besondere Radabstellanlagen (oben links: als Fahrradparkhaus umgenutzter Bus in Meschede; oben rechts: E-Lademöglichkeiten an einem Einkaufszentrum; nächste Seite links: Fahrradboxen, nächste Seite rechts: privates Fahrradparkhaus für Angestellte eines Betriebes) 43
- Abbildung 11: Plakate der AGNH für Fußgängerzonen und Fahrradstraßen 45
- Abbildung 12: Parklet zur Nutzung für Außengastronomie 56
- Abbildung 13: Führung der Nord-Süd-Fahrradverbindung 72
- Abbildung 14: Ampelsystem für die Umsetzungsanalyse 85

Kartenverzeichnis

- Karte 1: Zielnetz Fußverkehr 24
- Karte 2: Zielnetz Radverkehr 25
- Karte 3: Zielnetz ÖPNV 25
- Karte 4: Zielnetz Kfz-Verkehr 26
- Karte 5: Zielnetz Güterverkehr 27

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 - Dokumentation Jugendworkshop Mobilitätskonzept Lüdenscheid

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