

Lebenswertes Lüdenscheid

Voluntary Local Review –
Nachhaltige Städte und Gemeinden



Vorwort	3
1 Kennzahlen und Hintergründe zur Kommune	4
2 Nachhaltige Kommunen	5
2.1 Die Agenda 2030 in der Kommune „Lüdenscheid“	6
3 Prozess und Methodik	8
4 SDG 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden	8
4.1 SDG 11 im Detail	8
4.1.1 Target 11.1	10
4.1.2 Target 11.2	16
4.1.3 Target 11.3	20
4.1.4 Target 11.5	23
4.1.5 Target 11.6	25
4.1.6 Target 11.7	29
4.1.7 Target 11.b	31
5 Ausblick – Chancen, Herausforderungen	33
6 Literaturverzeichnis	34
Impressum	35

Vorwort



Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

ich freue mich Ihnen den ersten Voluntary Local Review (VLR) der Stadt Lüdenscheid zu präsentieren. Dieser Bericht beleuchtet unsere Anstrengungen und Fortschritte im Hinblick auf das Nachhaltigkeitsziel 11 der Vereinten Nationen: Nachhaltige Städte und Gemeinden.

Lüdenscheid ist eine Stadt voller Geschichte, Kultur und Gemeinschaftssinn. Gemeinsam mit allen Lüdenscheiderinnen und Lüdenscheidern möchten wir an einer lebenswerten und zukunftsfähigen Umgebung arbeiten. Im Einklang mit dem SDG 11 streben wir danach, Lüdenscheid zu einer inklusiven, sicheren, widerstandsfähigen und nachhaltigen Stadt zu entwickeln.

Der Voluntary Local Review zeigt gebündelt, was in Lüdenscheid bereits in den letzten Jahren hin zu einer nachhaltigen Stadt getan und auf den Weg gebracht wurde und wo wir bei der Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele stehen. Eine umfassende Nachhaltigkeitsstrategie wurde erstellt, bezahlbarer Wohnraum wurde gefördert, die historische Altstadt umfassend saniert und die Erstellung eines Freiraumentwicklungskonzeptes auf den Weg gebracht. Gleichzeitig arbeiten wir daran den CO₂-Ausstoß zu reduzieren und unsere Stadt an die Folgen des Klimawandels anzupassen.

Die Stadt Lüdenscheid plant die Umsetzung der Projekte aus der Nachhaltigkeitsstrategie konsequent weiterzuführen, um auf diese Weise die ambitionierten Zielsetzungen zu erreichen.

Ich möchte mich herzlich bei allen Beteiligten bedanken, die bei der Erstellung unseres ersten VLRs tatkräftig mitgewirkt haben. Danke an dieser Stelle auch an EBP Deutschland und das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen für die Unterstützung bei diesem Bericht.

Wir werden weiterhin engagiert und mit vereinten Kräften daran arbeiten, Lüdenscheid nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten.

A handwritten signature in black ink, which appears to be 'S. Wagemeyer'.

Sebastian Wagemeyer
Bürgermeister der Stadt Lüdenscheid

1 Kennzahlen und Hintergründe zur Kommune

Die Kreisstadt Lüdenscheid, gelegen im Märkischen Kreis in Nordrhein-Westfalen, ist ein bedeutendes Wirtschafts- und Dienstleistungszentrum in Südwestfalen. Die Stadt zeichnet sich durch eine gute Infrastruktur aus, die sowohl eine Verbindung zum Ruhrgebiet als auch eine Einbettung in die Mittelgebirgslandschaft des Sauerlandes bietet. Mit ihrem hohen Waldanteil und der umgebenden Natur bietet Lüdenscheid den etwa 72.000 Einwohner*innen zahlreiche Erholungsmöglichkeiten.

Die mittelständische Wirtschaftsstruktur Lüdenscheid wird hauptsächlich vom produzierenden Gewerbe geprägt. Wichtige Branchen sind die Elektrotechnik, die Eisen-, Blech- und Metallverarbeitung, der Maschinenbau sowie die Kunststoffverarbeitung. Einen besonderen Stellenwert nimmt die Licht- und Leuchtindustrie ein, die auch maßgeblich für die Namensgebung der Dachmarke „Stadt des Lichts“ beigetragen hat.

In den vergangenen Jahren führte der demographische Wandel und die Abwanderung junger Menschen in größere Städte zu einem leichten Bevölkerungsrückgang. Bis 2041 wird ein fortschreitender Rückgang der Bevölkerung um etwa 6 % gegenüber dem Stand von 2021 prognostiziert. Bemühungen der Stadt durch städtebauliche Maßnahme, kulturelle Angebote und wirtschaftliche Anreize sollen Zuzüge fördern und Abwanderung verhindern.

Seit 2021 kämpft die Stadt mit den Herausforderungen, die mit der Sperrung der Rahmedetalbrücke auf der Autobahn A45 einhergehen. Die Sperrung der Brücke hat den Verkehr der „Sauerlandlinie“ gezwungen, auf lokale Straßen und Umgehungsrouen durch das Lüdenscheider Stadtgebiet auszuweichen. Dies hat zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrsaufkommens auf den innerstädtischen und umliegenden Bundes- und Landesstraßen geführt. Diese erhöhte Verkehrsbelastung verursacht nicht nur längere Fahrzeiten und Staus, sondern auch eine erhöhte Unfallgefahr und Lärmbelastung für die Lüdenscheider*innen. Auch wirtschaftliche sowie soziale und ökologische Auswirkungen sind festzustellen, mit denen die Stadt zu kämpfen hat.

In diesem vielfältigen Mix aus Strukturen, Chancen und Herausforderungen spielt der Nachhaltigkeitsgedanke für die Stadt eine wichtige Rolle. Im vorliegenden Bericht wird genauer untersucht, wo Lüdenscheid in Sachen Nachhaltige Stadt steht.

2 Nachhaltige Kommunen

Die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung mit ihren 17 Globalen Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDGs) wurde im September 2015 von allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen verabschiedet. Mit der Agenda 2030 hat die Weltgemeinschaft den globalen Rahmen festgesetzt, um eine Transformation zu nachhaltiger Entwicklung zu erreichen. Die 17 Ziele, welche in 169 Unterziele aufgegliedert sind, berücksichtigen die drei Nachhaltigkeitsdimensionen Soziales, Wirtschaftliches und Ökologisches. Sie richten sich an alle Länder, Regierungen, Zivilgesellschaften, Wirtschaften und Wissenschaften.¹



Abbildung 1: Die 17 Globalen Nachhaltigkeitsziele, Quelle: United Nations

Um die Agenda 2030 erfolgreich umzusetzen, müssen alle politischen Ebenen – international, national, regional und kommunal – eingebunden werden. Vor diesem Hintergrund wurde die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie (DNS) überarbeitet und inhaltlich an den 17 Globalen Nachhaltigkeitszielen ausgerichtet.² Ebenso orientiert sich die Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Nordrhein-Westfalen (NHS NRW) an der Agenda 2030 und stellt Bezüge zu den SDGs her.³

Für die Umsetzung der SDGs spielt die kommunale Ebene eine ebenso wichtige Rolle. Die Agenda 2030 erkennt in den Kommunen Schlüsselpositionen, da auf der konkreten Umsetzungsebene vor Ort entscheidende Weichen für die Erreichung vieler SDG Unterziele gestellt werden. Infolgedessen haben bereits zahlreiche deutsche Kommunen die Musterresolution „2030 – Agenda für Nachhaltige Entwicklung: Nachhaltigkeit auf kommunaler Ebene gestalten“ (Deutscher Städtetag, Rat der Gemeinden und Regionen Europas/Deutsche Sektion) unterzeichnet.

Die Vereinten Nationen fordern eine regelmäßige Berichterstattung im Hinblick auf den Umsetzungsstand der Agenda 2030. Auf nationaler Ebene werden sogenannte Voluntary National Reviews erstellt und im Rahmen des Hochrangigen Politischen Forums für Nachhaltige Entwicklung präsentiert. Auf kommunaler Ebene nutzen immer mehr Kommunen sogenannte Voluntary Local Reviews

¹ vgl. UN-Generalversammlung (2015)

² vgl. Bundesregierung (2020)

³ vgl. Landesregierung NRW (2020)

(VLRs), für die lokale freiwillige Berichterstattung zur Implementierung der SDGs. Im Jahr 2019 veröffentlichte die Stadt Mannheim den ersten deutschen VLR, weitere Kommunen folgten in den Folgejahren. Da es derzeit keine verbindlichen und einheitlichen Vorgaben für die Erstellung eines VLRs gibt, unterscheiden diese sich in Bezug auf Struktur und Inhalt.⁴

2.1 Die Agenda 2030 in der Kommune „Lüdenscheid“

Seit den frühen 2000er Jahren engagiert sich die Stadt Lüdenscheid verstärkt für Nachhaltigkeit. Ein bedeutender Schritt in diese Richtung war die Einrichtung eines Agendabüros als Stabsstelle. Im Jahr 2019 setzte der Stadtrat mit dem „Aktionsprogramm Klimaschutz“ einen wichtigen Meilenstein für Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Dieses Programm definiert vielfältige Ziele und sofort umzusetzende Maßnahmen für verschiedene Bereiche der nachhaltigen Stadtentwicklung.

Zwischen 2019 und 2021 erarbeitete Lüdenscheid im Rahmen des Projektes „Global Nachhaltige Kommune NRW“ eine integrierte Nachhaltigkeitsstrategie. Diese Initiative rückte das Thema Nachhaltigkeit stark in den Fokus der Stadtverwaltung, Politik und Bürgerschaft. Der Erarbeitungsprozess war durch eine intensive Beteiligung geprägt, wodurch ein ambitioniertes Handlungsprogramm mit fünf Themenfeldern und über 100 Maßnahmen entstand (s. Abbildung 2).

⁴ vgl. SKEW (2022)

Netzfahrplan zur Nachhaltigkeitsstrategie Lüdenscheid – Übersicht der Leitlinien und strategischen Ziele in den fünf Themenfeldern

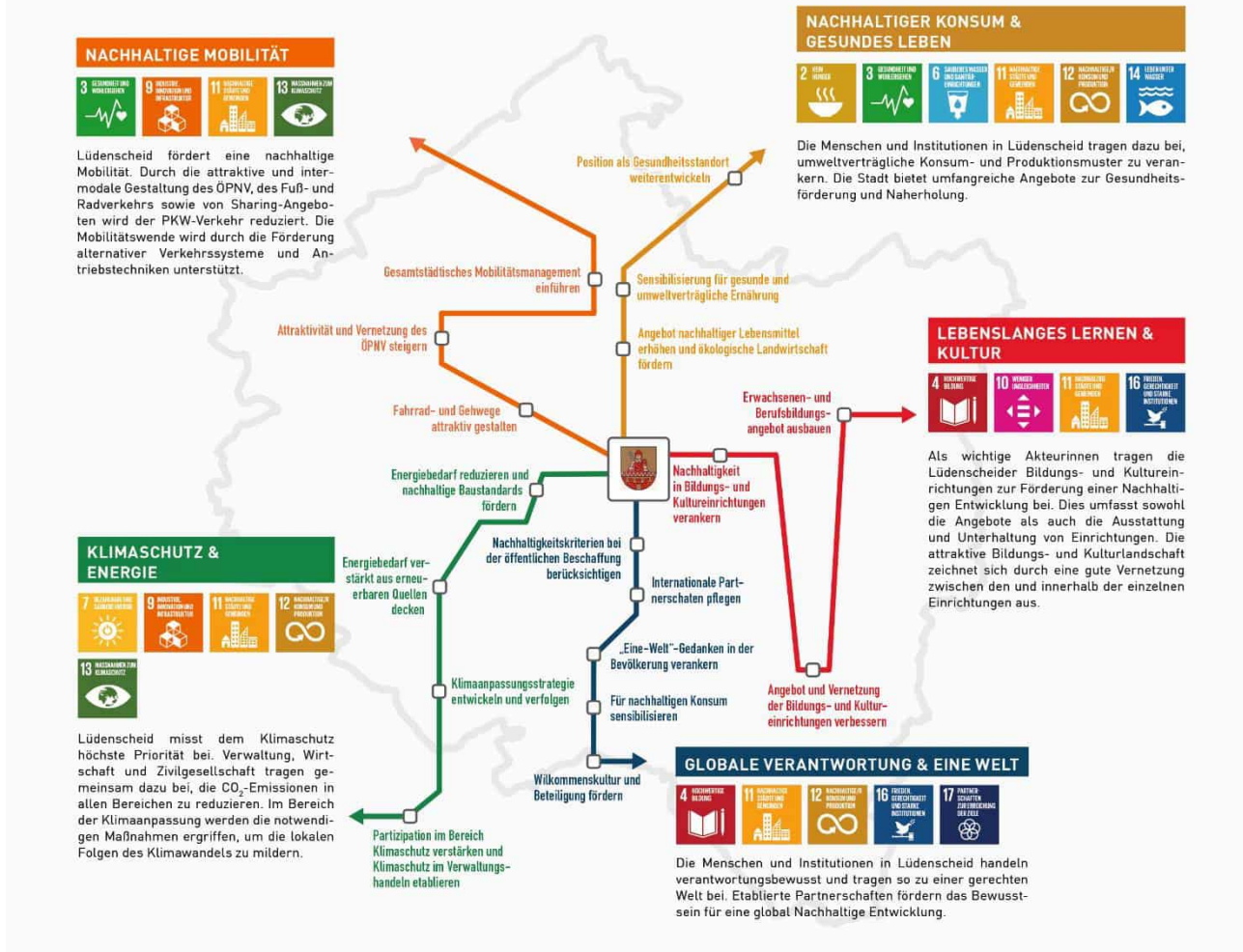


Abbildung 2: Leitlinien und strategische Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie Stadt Lüdenscheid

Auf dieser Grundlage wurde 2021 ein eigener Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz ins Leben gerufen. Zukünftig ist die Schaffung eines Nachhaltigkeitsbeirates geplant. Das Thema Nachhaltigkeit ist mittlerweile auch fester Bestandteil der Stadtverwaltung, insbesondere durch die Einführung des neuen Fachbereichs Umwelt und Klima und die geplante Ernennung von Nachhaltigkeitskoordinator*innen für jeden einzelnen Fachbereich bzw. Fachdienst. Darüber hinaus wurde mit dem Projekt „Kommunaler Nachhaltigkeitshaushalt“ der Rahmen geschaffen, Nachhaltigkeit als integralen Bestandteil aller kommunalen Tätigkeiten zu etablieren.

Im Jahr 2022 wurde der erste Nachhaltigkeitsbericht nach dem Berichtsrahmen Nachhaltige Kommune (BNK) im Kontext der Agenda 2030 veröffentlicht. Dieser zeigt gebündelt und anhand von verschiedenen Indikatoren die Nachhaltigkeitsaktivitäten und –entwicklungen in Lüdenscheid.

Um das Thema der nachhaltigen Stadtentwicklung intensiver in den Fokus zu rücken, beteiligt sich die Stadt Lüdenscheid an dem Forschungsprojekt des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) und möchte mit dem vorliegenden Bericht das SDG 11 noch einmal umfassend betrachten und in den lokalen Kontext der Stadt setzen.

3 Prozess und Methodik

Der vorliegende Voluntary Local Review wurde federführend durch den Fachdienst Klima- und Umweltschutz, Grünflächenplanung erstellt. Für die Datenbeschaffung wurde eng mit der Stabsstelle Demographie/Sozialplanung zusammengearbeitet. Bei einzelnen Indikatoren wurde auf das Fachwissen und die Erfahrungen des Fachdienstes Bauleitplanung und Städtebau zurückgegriffen.

Für die Berichterstattung zu dem SDG 11 wurde auf die SDG-Indikatoren der Bertelsmann-Stiftung zurückgegriffen. Die Auswahl der Indikatoren für die einzelnen Unterziele erfolgte nach folgenden Kriterien:

1. Relevanz für die Stadt Lüdenscheid
2. Ausreichende Datenverfügbarkeit für den Berichtszeitraum
3. Datenqualität, um Aussagen über den Indikator zu treffen

Auf diese Weise wurden insgesamt 17 Indikatoren für das SDG 11 ausgewählt.

4 SDG 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden

Das SDG 11 zielt darauf ab, Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig zu gestalten. Damit ist eine nachhaltige und integrierte Stadtentwicklung eine wichtige Stellschraube zur Erreichung der mit der Agenda 2030 beschlossenen Nachhaltigkeitsziele. Städte und Gemeinden stehen vor der dringenden Aufgabe, sich intensiv mit verschiedenen Herausforderungen auseinanderzusetzen. Dazu gehören der Klimawandel, die zunehmende Knappheit an Ressourcen, der demographische Wandel, die steigenden Abfallmengen, starke Migrationsbewegungen und die sich schnell verändernden wirtschaftlichen Gegebenheiten. Eine nachhaltige und integrierte Stadtentwicklung bringt vor diesem Hintergrund soziale, wirtschaftliche und ökologische Ziele in Einklang. Das SDG 11 fordert dementsprechend den Zugang zu sicherem und bezahlbarem Wohnraum, die Entwicklung nachhaltiger Verkehrssysteme, Schaffung von inklusiven und zugänglichen öffentlichen Räumen sowie die Widerstandsfähigkeit gegenüber Naturkatastrophen.⁵

4.1 SDG 11 im Detail

Im folgenden Kapitel wird zu den folgenden SDG 11 – Unterzielen berichtet:

- 11.1 Bis 2030 den Zugang zu angemessenem, sicherem und bezahlbarem Wohnraum und zur Grundversorgung für alle sicherstellen und Slums sanieren
- 11.2 Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen

⁵ vgl. die Bundesregierung (2020)

- 11.3 Bis 2030 die Verstädterung inklusiver und nachhaltiger gestalten und die Kapazitäten für eine partizipatorische, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung und –steuerung in allen Ländern verstärken
- 11.5 Bis 2030 die Zahl der durch Katastrophen, einschließlich Wasserkatastrophen, bedingten Todesfälle und der davon betroffenen Menschen deutlich reduzieren und die dadurch verursachten unmittelbaren wirtschaftlichen Verluste im Verhältnis zum globalen Bruttoinlandsprodukt wesentlich verringern, mit Schwerpunkt auf dem Schutz der Armen und von Menschen in prekären Situationen
- 11.6 Bis 2030 die von den Städten ausgehende Umweltbelastung pro Kopf senken, unter anderem mit besonderer Aufmerksamkeit auf der Luftqualität und der kommunalen und sonstigen Abfallbehandlung
- 11.7 Bis 2030 den allgemeinen Zugang zu sicheren, inklusiven und zugänglichen Grünflächen und öffentlichen Räumen gewährleisten, insbesondere für Frauen und Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen
- 11.b Bis 2020 die Zahl der Städte und Siedlungen, die integrierte Politiken und Pläne zur Förderung der Inklusion, der Ressourceneffizienz, der Abschwächung des Klimawandels, der Klimaanpassung und der Widerstandsfähigkeit gegenüber Katastrophen beschließen und umsetzen, wesentlich erhöhen und gemäß dem Sendai-Rahmen für Katastrophenvorsorge 2015 – 20230 ein ganzheitliches Katastrophenrisikomanagement auf allen Ebenen entwickeln und umsetzen.

Auf das Unterziel 11.4 „Die Anstrengungen zum Schutz und zur Wahrung des Weltkultur- und naturerbes verstärken“ wird im vorliegenden Bericht nicht näher eingegangen, aufgrund fehlender geeigneter Indikatoren, die etwaige Aussagen des Beitrages Lüdenscheid zum Erreichen des Ziels, zulassen würden. Gleiches gilt für die Unterziele 11.a „Durch eine verstärkte nationale und regionale Entwicklungsplanung positive wirtschaftliche, soziale und ökologische Verbindungen zwischen städtischen, stadtnahen und ländlichen Gebieten unterstützen“ und 11.c „Die am wenigsten entwickelten Länder unter anderem durch finanzielle und technische Hilfe beim Bau nachhaltiger und widerstandsfähiger Gebäude unter Nutzung einheimischer Materialien unterstützen“.

4.1.1 Target 11.1

„Bis 2030 den Zugang zu angemessenem, sicherem und bezahlbarem Wohnraum und zur Grundversorgung für alle sicherstellen und Slums sanieren.“

Essentiell für eine nachhaltige Stadtentwicklung ist die Gewährleistung von angemessenem, sicherem und bezahlbarem Wohnraum für alle Einwohner*innen. Dabei gilt es, die unterschiedlichen sozialen und energetischen Ansprüche so zu berücksichtigen, dass ein ausgewogenes Wohnraumangebot in allen Preiskategorien zur Verfügung steht.

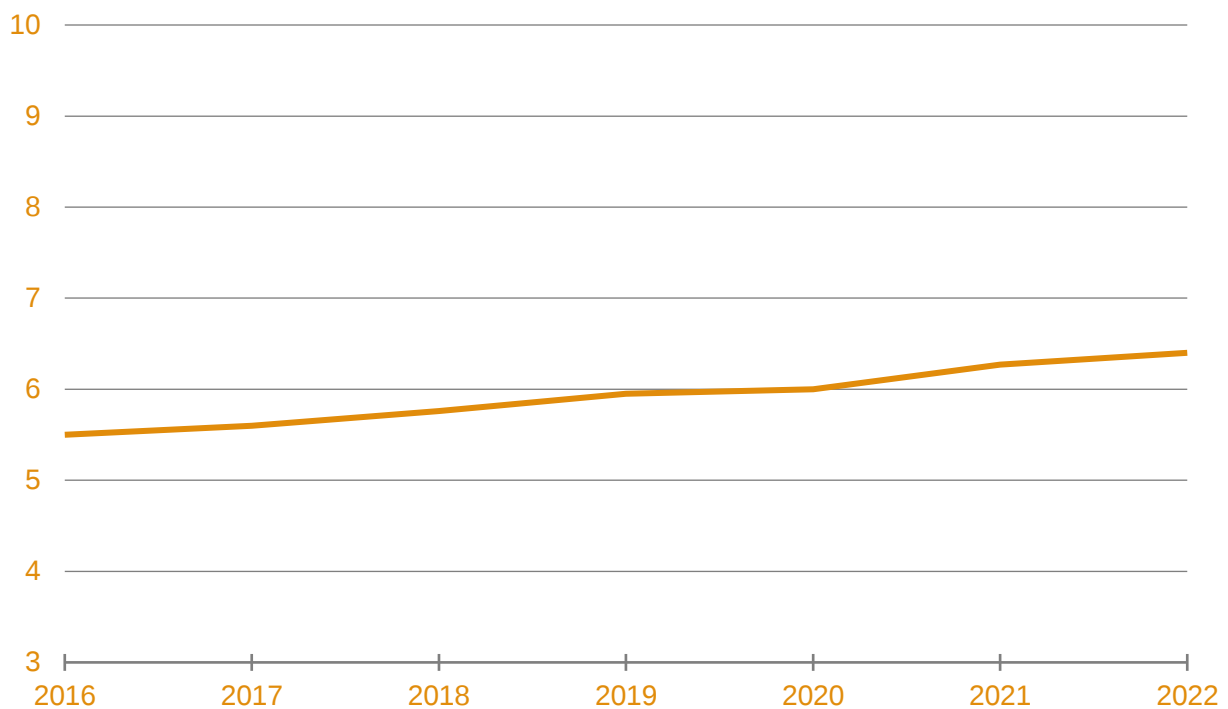
In den letzten Jahren sind die Bevölkerungszahlen in Lüdenscheid kontinuierlich gesunken. Dadurch steht die Stadt weniger vor der Herausforderung, quantitativen Wohnraumengpässen zu begegnen, sondern vielmehr vor der Aufgabe, ausreichend angemessenem und bezahlbarem Wohnraum für die verschiedenen Nutzergruppen bereitzustellen.

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels steigt der Bedarf an altersgerechten Wohnformen, die neu geschaffen werden müssen. Neben älteren Haushalten sind es insbesondere auch Familien und einkommensschwache Personen, die mit einer kontinuierlichen Verknappung adäquater Wohnungsangebote konfrontiert sind. Gleichzeitig ist es erforderlich, den Großteil des bestehenden Wohnbestandes an die energetischen Anforderungen für eine klimafreundliche Energieversorgung anzupassen. Diese Herausforderungen betreffen sowohl Gebäudeeigentümer*innen und Investor*innen als auch die Stadtverwaltung in ihrer Rolle als koordinierende Instanz für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Der Handlungsbedarf auf dem Lüdenscheider Wohnungsmarkt bezieht sich somit insbesondere auf die Qualität des vorhandenen Angebotes (nicht zeitgemäße Wohnungsgrößen und –zuschnitte, energetischer Zustand, mangelnde Barrierefreiheit etc.).

Im Rahmen des Ziels 11.1 wurden vier Indikatoren aus der Publikation „SDG-Indikatoren für Kommunen“ der Bertelsmann Stiftung berücksichtigt: Mietpreise, Wohnfläche, Wohnungsnahe Grundversorgung - Supermarkt und Wohnungslosigkeit. Da in Lüdenscheid keine Slums existieren, wird dieser Aspekt des Unterziels nicht weiter berücksichtigt.

Mietpreise

Mietpreise von Bestandswohnungen (Angaben in €/m²)



Quelle: NRW.BANK 2024

Der Indikator „Mietpreise“ zeigt die Entwicklung der durchschnittlichen Nettokaltmieten pro Quadratmeter in Lüdenscheid für online angebotene Wohnungen. Im Jahr 2022 betrug der Mietpreis für Bestandswohnungen 6,40 € pro Quadratmeter. Dieser ist in den letzten zehn Jahren um 2,3 % angestiegen.

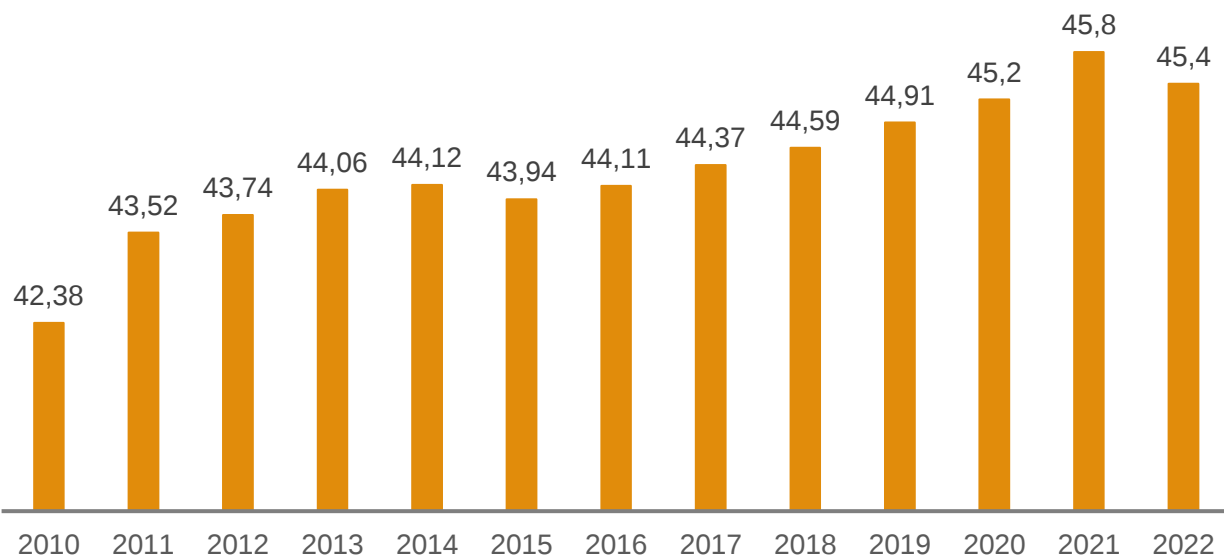
Für neugebaute Wohnungen lag der durchschnittliche Mietpreis bei 10,21 € pro Quadratmeter. Dieser Preis ist in den letzten zehn Jahren um 4,6 % gestiegen.

Trotz dieser Steigerungen liegen die Angebotsmieten in Lüdenscheid weiterhin deutlich unter dem Durchschnitt von Nordrhein-Westfalen, wo die Mietpreise für Bestandswohnungen bei 8,51 € pro Quadratmeter und für Neubauten bei 11,85 € pro Quadratmeter liegen.⁶

⁶ vgl. NRW.BANK 2024

Wohnfläche

Verfügbare Wohnfläche in m² je Einwohner*in



Quelle: IT.NRW 2023

Die Wohnfläche pro Einwohner*in ist in Lüdenscheid in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen, ein Trend, der deutschlandweit zu beobachten ist und unter anderem auf die Zunahme von Ein-Personen-Haushalten zurückzuführen ist. Im Jahr 2022 betrug die verfügbare Wohnfläche in Lüdenscheid 45,4 Quadratmeter pro Person. Im Märkischen Kreis lag der Wert etwas höher bei 47,3 Quadratmetern pro Person, und in Nordrhein-Westfalen betrug die durchschnittliche Wohnfläche 46 Quadratmeter pro Person.⁷

⁷ vgl. IT.NRW 2023

Wohnungsnah Grundversorgung - Supermarkt

2017	2021	Einwohner*innengewichtete Luftliniendistanz zum nächsten Supermarkt / Discounter
630,0 m	634,3 m	

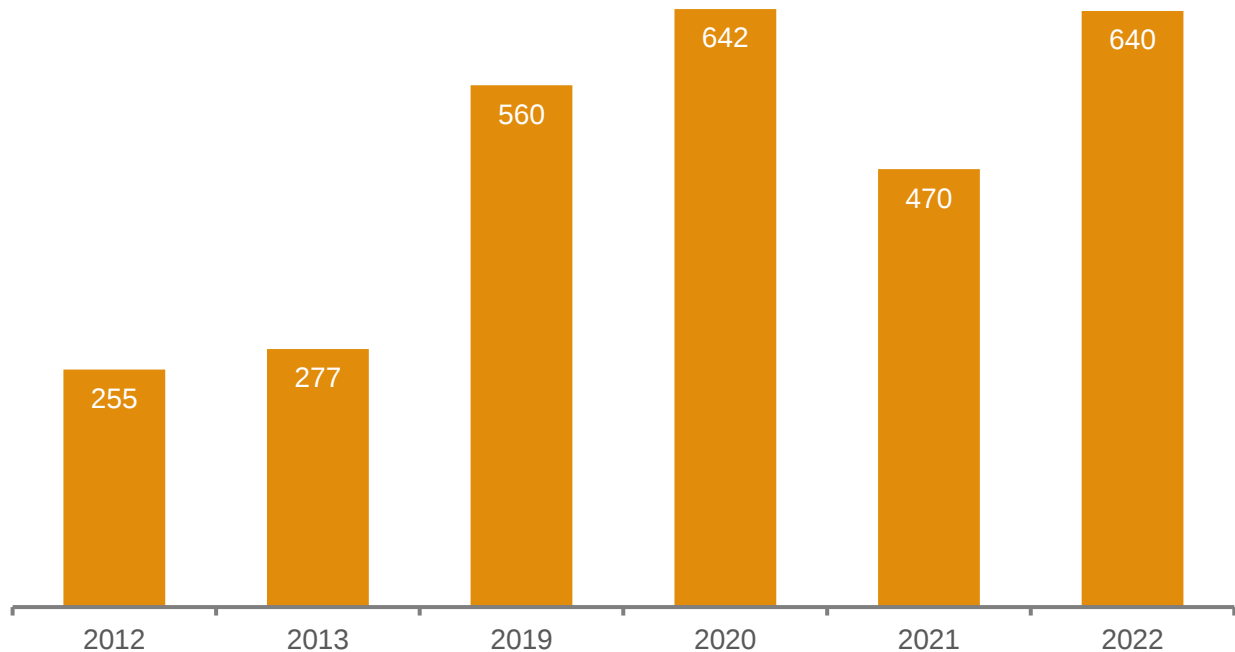
Die Versorgung mit Lebensmitteln stellt einen wesentlichen Bestandteil der wohnungsnahen Grundversorgung dar. Eine kurze Distanz zum nächsten Supermarkt trägt zur Lebensqualität bei, indem sie einen einfachen Zugang zu notwendigen Gütern ohne großen logistischen und zeitlichen Aufwand ermöglicht. Jedoch zeigt sich seit einigen Jahren ein Trend, bei dem kleinere Standorte abnehmen und stattdessen die Ladenflächen der verbleibenden Supermärkte wachsen. Diese Entwicklung zu relativ entfernten Einkaufsmöglichkeiten widerspricht dem Konzept der fußläufigen Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten, das für die Nachhaltigkeit von Bedeutung ist.

Die durchschnittliche Luftliniendistanz zum nächsten Supermarkt oder Discounter beträgt in Lüdenscheid im Jahr 2021 634,3 Meter. Aufgrund fehlender Daten aus anderen Jahren können keine langfristigen Trends abgeleitet werden. Lediglich für das Jahr 2017 liegt ein Vergleichswert von 630 Metern vor, was darauf hinweist, dass die Distanz innerhalb dieses kurzen Betrachtungszeitraumes leicht angestiegen ist. Im Vergleich dazu liegt der Durchschnittswert in NRW etwas höher, bei 744,3 Metern im Jahr 2021.⁸

⁸ vgl. BBSR 2024

Wohnungslosigkeit

Anzahl wohnungsloser Personen im Märkischen Kreis



Quelle: NRW.BANK 2024

Für den Indikator „Wohnungslosigkeit“ liegen keine kommunenspezifischen Daten vor, deshalb werden die Daten des Märkischen Kreises herangezogen.

Die Zahl der wohnungslosen Menschen im Märkischen Kreis ist in den letzten Jahren angestiegen. Im Jahr 2012 lag sie noch bei 255 Personen, während sie zehn Jahre später, im Jahr 2022 bei 640 Personen liegt (zum Stichtag 20.06.2022). Der Indikator erfasst die Anzahl der Menschen, die in Einrichtungen für wohnungslose Menschen untergebracht sind, jedoch gibt er keine Auskunft darüber, wie viele Wohnungslose tatsächlich im Kreis leben. Die Zunahme von wohnungslosen Personen beschränkt sich nicht nur auf den Märkischen Kreis. Im Jahr 2022 erreichte das Land NRW mit 78.350 wohnungslosen Menschen einen neuen Höchststand. Der starke Anstieg, insbesondere seit 2015, lässt sich vor allem auf die vermehrte Unterbringung Geflüchteter (mit anerkanntem Schutzstatus) in Sammelunterkünften zurückführen.⁹

⁹ NRW.BANK 2024

Fazit:

Im Handlungskonzept Wohnen der Stadt Lüdenscheid aus dem Jahr 2016 wurden verschiedene Entwicklungspfade prognostiziert und Ziele für den Wohnungsmarkt definiert. In der tatsächlichen Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt sich der massive Einfluss von externen Prozessen (Baukostensteigerung, Entwicklung des Zinsniveaus und der allgemeinen Kaufkraft, Flucht vor Krieg etc.) und lokalen Besonderheiten (Brückensperrung A 45) auf den Wohnungsmarkt. So ist beispielsweise die Einwohner*innenzahl deutlicher gesunken als das negativste Szenario, das im Handlungskonzept 2016 angenommen wurde. Folglich bedarf es zumindest in quantitativer Hinsicht einer Neuanpassung der Zielsetzung. 2016 betrug der definierte jährliche Bedarf an neuen Wohnungen und neubauähnlicher Bestandsentwicklung die Größenordnung von 100-130 „neuen“ Wohneinheiten. Tatsächlich dürfte der Bedarf inzwischen fast ausschließlich die qualitative Entwicklung des deutlich überalterten Wohnungsmarktes betreffen. Die Daten und Zielsetzungen aus dem Handlungskonzept werden derzeit aktualisiert.

In diesem Zusammenhang unternimmt die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten verschiedene Anstrengungen, um die am stärksten benachteiligten bzw. nachfragenden Nutzergruppen am Wohnungsmarkt zu bedienen. So wurden beispielsweise im Rahmen der Konversion eines größeren, innenstadtnahen Industrieareals zu einem neuen Wohnquartier Verträge mit den Investoren geschlossen, die u.a. die Schaffung von öffentlich geförderten Wohnungen festschreiben. Das hohe Einkommensniveau in Verbindung mit den demographischen Entwicklungen begünstigen zudem das Investitionsklima für den Bau von altersgerechten Wohnangeboten.

Für die künftige Entwicklung des Lüdenscheider Wohnungsmarktes werden weiterhin insbesondere externe Einflüsse sowie die verkehrliche Anbindung von entscheidender Bedeutung sein, die deutlichen Einfluss auf die Attraktivität der Stadt als Wohn- und Arbeitsort haben und außerhalb des Wirkungsbereiches der Kommunalverwaltung liegen. Die städtischen Handlungsspielräume beziehen sich dabei insbesondere auf die Bestandsentwicklung, da für klassische Angebotsplanungen nur sehr begrenzt Flächen zur Verfügung stehen und sich eine breite Zustimmung der Politik und Bürgerschaft in diesen Fällen oft schwer erzielen lässt. Neben der Konversion aufgegebener gewerblicher Teilbereiche, wird es kurz- und mittelfristig darum gehen, günstige Rahmenbedingungen (weiche Standortfaktoren) zu schaffen, die den Zuzug von außen fördern. Dies betrifft beispielsweise klare Perspektiven in Bezug auf die Energieversorgung (kommunale Wärmeplanung) und die ausreichende Versorgung mit sozialen und grünen Infrastrukturen.

4.1.2 Target 11.2

Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behindern und älteren Menschen.

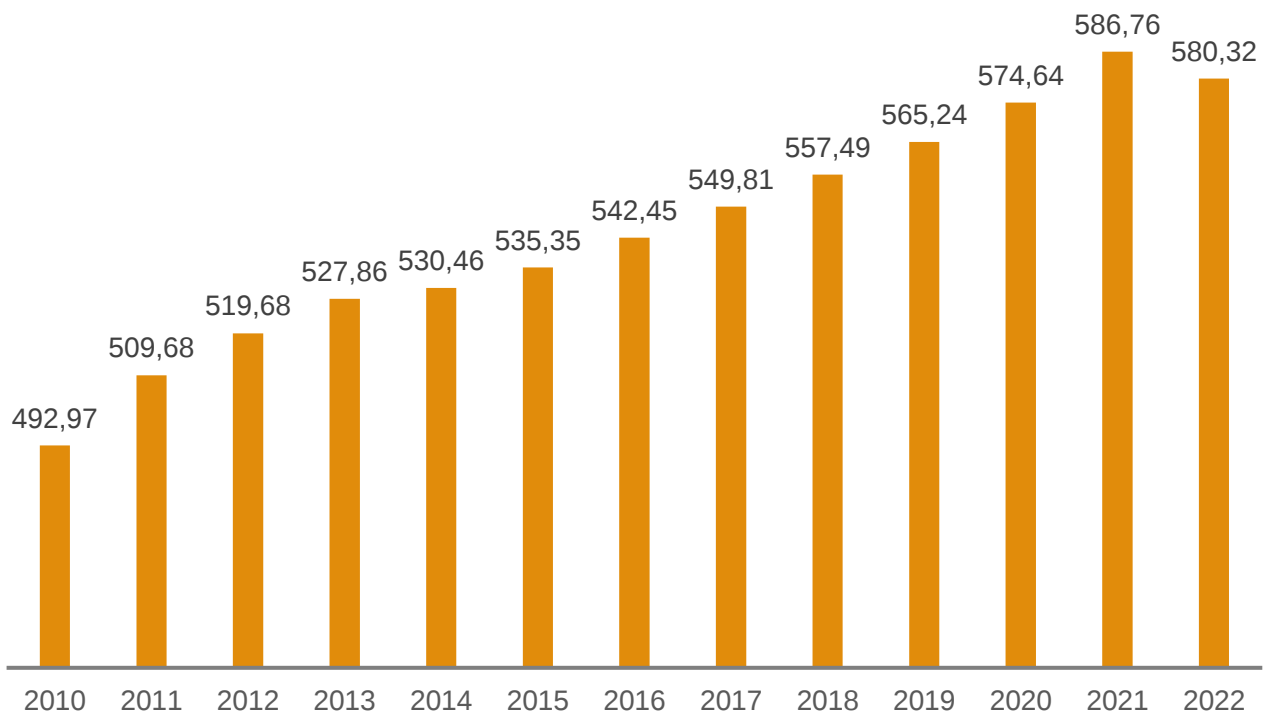
Die Stadt Lüdenscheid hat die Förderung der nachhaltigen Mobilität fest in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie verankert und sie ist ein wesentlicher Bestandteil für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Die Zielsetzung der Stadt konzentriert sich auf die Erhöhung des Fußverkehrs auf 20 %, den Anteil des Radverkehrs auf 10 % und den Anteil des ÖPNVs auf 20 % des Gesamtverkehrsaufkommens.

In der Vergangenheit war die Verkehrsplanung in Lüdenscheid stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, was sich sowohl im Stadtbild als auch in den aufgrund der Topographie ohnehin schon engen Straßenräumen deutlich zeigt. Fußgänger*innen müssen sich meist mit mehr oder weniger großzügigen Restflächen begnügen, während Radfahrer*innen auch auf stark befahrenen Straßen ohne separate Radwege unterwegs sind. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), insbesondere der Busverkehr, kompensiert teilweise die durch die Topographie bedingten Nachteile für den Radverkehr.

Für das Unterziel 11.2 wurden die Indikatoren PKW-Dichte, PKW mit Elektroantrieb, ÖPNV-Nahversorgung mit Haltestellen und Verunglückte im Verkehr der Bertelsmann Stiftung herangezogen. Darüber hinaus sieht die Bertelsmann Stiftung für dieses Unterziel auch die Indikatoren Radwegenetz und Modal Split vor. Allerdings liegen für beide Indikatoren nur veraltete Daten vor, die den aktuellen Stand nicht wiedergeben. Im laufenden Jahr werden neue Daten zum Modal Split und zum Radwegenetz erhoben, sodass diese in künftigen Berichten enthalten sein werden.

PKW-Dichte

Anzahl der PKW je 1.000 Einwohner*innen



Quelle: IT.NRW 2023

Seit 2010 hat sich der PKW-Bestand in Lüdenscheid deutlich erhöht, sowohl in absoluten Zahlen als auch im Verhältnis zur Einwohner*innenzahl. Im Jahr 2010 verzeichnete Lüdenscheid insgesamt 37.201 PKWs, was 492,97 PKWs pro 1.000 Einwohner*innen entsprach.

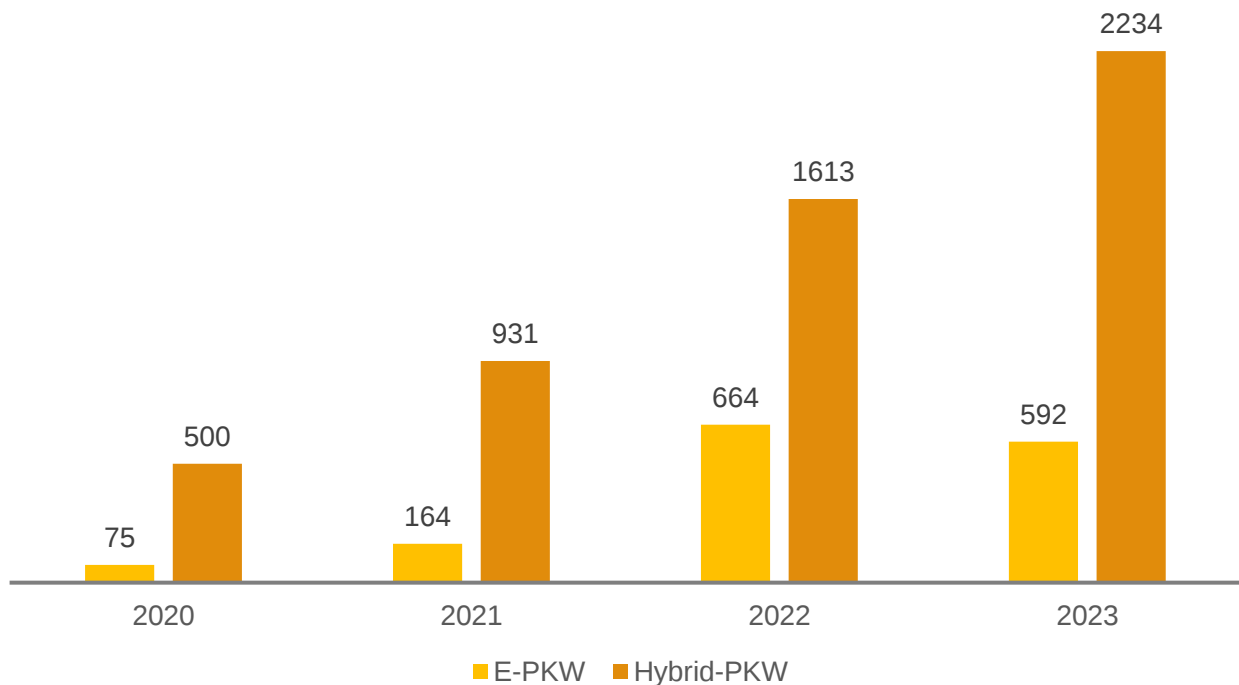
Im Jahr 2023 sind es bereits über 10.000 Fahrzeuge mehr, sodass nun insgesamt 47.914 PKWs im Stadtgebiet unterwegs sind. Dies entspricht 580,32 PKWs pro 1.000 Einwohner*innen. Um die Mobilitätsziele der Lüdenscheider Nachhaltigkeitsstrategie zu erreichen und den Modal Split zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen zu verändern, müssen deutlich wirksamere Maßnahmen ergriffen werden als in den vergangenen Jahren.

Diese Herausforderung beschränkt sich jedoch nicht nur auf Lüdenscheid. Mit 580,032 PKWs pro 1.000 Einwohner*in liegt die Stadt im bundesweiten Durchschnitt von 583 PKWs je 1.000 Einwohner*innen.¹⁰

¹⁰ vgl. IT.NRW 2023

PKW mit Elektroantrieb

Zugelassene PKW mit Elektroantrieb einschließlich Plug-in-Hybriden



Quelle: Märkischer Kreis 2024

Die Förderung der Antriebswende ist ein wichtiger Bestandteil, um die Klimaziele erreichen zu können. Die Entwicklung zugelassener PKW mit Elektroantrieb einschließlich Plug-in-Hybriden in Lüdenscheid zeigt einen deutlichen Zuwachs seit 2020 auf. Dennoch bewegen sich die Werte immer noch auf einem niedrigen Niveau. 2023 war der Anteil aller elektrifizierten PKWs am Gesamtfahrzeugbestand in Lüdenscheid bei 6,84 %. ¹¹

¹¹ vgl. Märkischer Kreis 2024

ÖPNV – Nahversorgung mit Haltestellen

Lüdenscheid	Märkischer Kreis	NRW	Anteil Einwohner*innen mit max. 1 km Luftliniendistanz zur nächsten Haltestelle des ÖV mit min. 20 Abfahrten am Tag
99,7 %	97,1 %	96,8 %	

Nahezu alle Lüdenscheider Adressen (99,7 %) liegen nur eine Luftliniendistanz von einem Kilometer zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs mit mindestens 20 Abfahrten am Tag entfernt. Der Wert liegt über dem kreisweiten (97,1 %) und landesweitern (96,84 %) Werten. Zu berücksichtigen sind die topographischen Verhältnisse im Stadtgebiet, sodass trotz kurzer Luftliniendistanz die fußläufige Erreichbarkeit, insbesondere für mobilitätseingeschränkte und ältere Personen, erschwert sein kann, was bei dem Indikator nicht abgebildet wird.¹²

Verunglückte im Verkehr

2015	2019	2021	2022	Verletzte oder getötete Personen im Straßenverkehr je 1.000 Einwohner*innen
4,5	4,1	3,5	5,1	

Der Indikator „Verunglückte im Verkehr“ kann zur Beurteilung der allgemeinen Verkehrssicherheit herangezogen werden. Er unterscheidet allerdings nicht zwischen den verschiedenen Fortbewegungsmitteln. Zu-Fuß gehende und Fahrradfahrende verunglücken häufiger und schwerer im Straßenverkehr als PKW-Fahrende in einem solchen Zusammenhang schwer verletzt werden. Zuletzt ist die Zahl verletzter oder getöteter Personen im Verkehr in Lüdenscheid 2022 wieder gestiegen (5,1 verunglückte Personen je 1.000 Einwohner*innen) und auf dem höchsten Niveau seit 2015. Die gestiegene Zahl könnte auf den stark zugenommenen Verkehr im Stadtgebiet durch die gesperrte A-45 Brücke zurückzuführen sein.¹³

Fazit:

Der PKW bleibt in Lüdenscheid weiterhin das dominierende Verkehrsmittel, wie die stetig steigenden Zahlen des PKW-Bestands deutlich zeigen. Die Sperrung der A45 hat unweigerlich dazu geführt, dass der Autoverkehr trotz anderer Absichten und Zielsetzungen (s. Nachhaltigkeitsstrategie) einen sehr hohen Stellenwert einnimmt, da das erhöhte Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet und die daraus resultierende Verkehrslenkung prioritär gesteuert werden musste.

Um eine Wende in Richtung nachhaltiger Mobilität zu schaffen, soll nun ein umfassendes Mobilitätskonzept, mit einem integrierten Radverkehrskonzept erarbeitet werden. Auf diese Weise sollen nachhaltigere und umweltfreundlichere Verkehrsmöglichkeiten in Lüdenscheid geschaffen werden. Darüber hinaus konzentriert die Stadt sich mit der Erstellung eines E-Ladesäuleninfrastrukturkonzeptes darauf, die E-Mobilität in Lüdenscheid weiter zu fördern und den Anteil an Verbrenner Autos zu reduzieren.

¹² vgl. BBSR 2024

¹³ vgl. BBSR 2024

4.1.3 Target 11.3

Bis 2030 die Verstädterung inklusiver und nachhaltiger gestalten und die Kapazitäten für eine partizipatorische, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung und –steuerung in allen Ländern verstärken.

Natürliche Ressourcen wie Wasser, Boden und Luft sind wesentliche Grundlagen menschlichen Lebens. Doch in vielen Regionen übersteigt die Nutzung dieser Ressourcen die natürliche Regenerationsfähigkeit erheblich. Deshalb ist es von entscheidender Bedeutung, die ökologischen Auswirkungen der Urbanisierung zu minimieren.

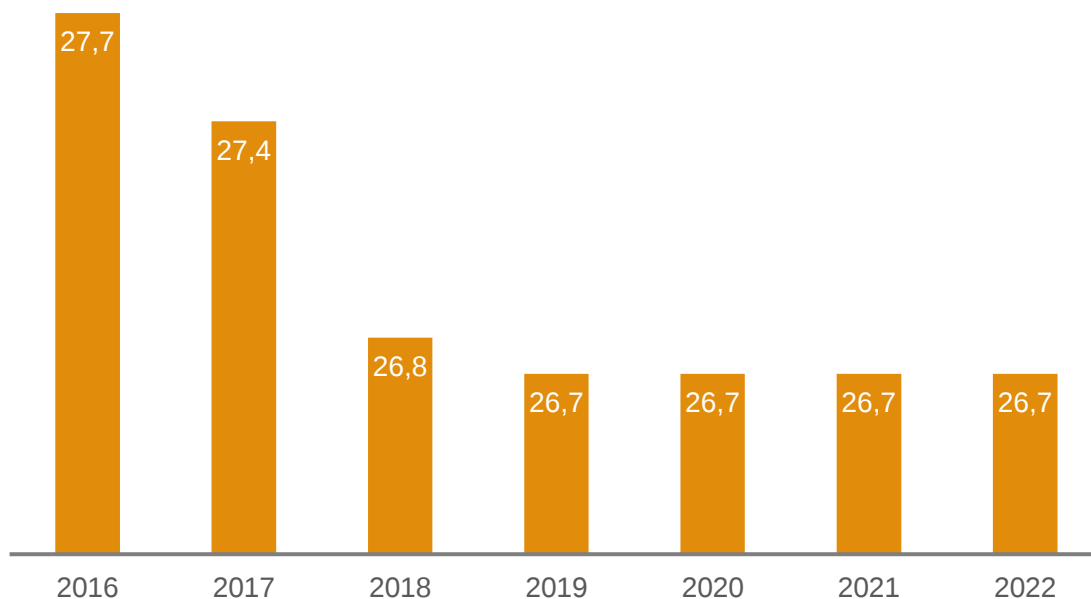
Ein Aspekt ist die zunehmende Flächeninanspruchnahme, welche die natürlichen Bodenfunktionen beeinträchtigt, was zu einer reduzierten Regenwasserversickerung und einer verminderten Grundwasserneubildung führt. Angesichts des Klimawandels verschärft die verstärkte Versiegelung der Böden zudem die Bildung von Hitzeinseln und erhöht die Risiken bei Starkregenereignissen.

Gleichzeitig muss der Zersiedlung entgegengewirkt werden, um eine nachhaltige Nutzung der Flächen zu gewährleisten. Die Herausforderung der nachhaltigen Stadtentwicklung besteht darin, eine Balance zwischen notwendiger Urbanisierung bzw. Verdichtung und dem Schutz der natürlichen Ressourcen zu finden.

Für das Unterziel 11.3 wurden die Flächeninanspruchnahme und die Flächennutzungsintensität als Indikatoren herangezogen. Da es in den letzten Jahren zu keiner Flächenneuanspruchnahme in Lüdenscheid gekommen ist, wurde dieser Indikator nicht weiter betrachtet.

Flächeninanspruchnahme

Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche



Quelle: BBSR 2024

Die Flächeninanspruchnahme bezeichnet den Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche eines Stadtgebietes. Dieser Anteil umfasst Gebäude- und Freiflächen, Betriebsflächen, Verkehrsflächen, Erholungsflächen sowie Friedhofsflächen, sowohl versiegelt als auch unversiegelt. In Lüdenscheid ist die Flächeninanspruchnahme im betrachteten Zeitraum leicht zurückgegangen und betrug zuletzt im Jahr 2022 26,7 %. Damit liegt Lüdenscheid allerdings weiterhin deutlich über dem bundesdeutschen Durchschnitt von (2022) 14,5 %. ¹⁴ Allerdings wird bei dem Indikator der räumliche Zuschnitt einer Stadt sowie die topografische Gegebenheit nicht betrachtet, sodass der Indikator eher weniger aussagekräftig ist.

Flächennutzungsintensität

	2016	2019	2022	Einwohner*innen je km ² Siedlungs- und Verkehrsfläche
Lüdenscheid	3.035,9	3.115,6	3.095,0	
Märkischer Kreis	2.294,0	2.277,6	2.264,6	
NRW	2.293,96	2.280,46	2.287,1	

Die Flächennutzungsintensität setzt die Siedlungs- und Verkehrsfläche in Relation zur Einwohner*innenzahl. Ziel ist es, die in der Kommune begrenzt zur Verfügung stehende Flächen möglichst effizient und nachhaltig zu nutzen. Häufig stehen unterschiedliche Anforderungen an eine Fläche in Konkurrenz mit einander und es gilt eine Nutzung der Fläche zu finden, die sowohl ökonomischen, sozialen als auch ökologischen Ansprüchen gerecht wird, ohne dabei den Flächeneinsatz auszuweiten. Der Indikator der Flächennutzungsintensität stellt jedoch lediglich die Siedlungs- und Verkehrsfläche in Relation zur Einwohner*innenzahl und gibt keine Auskunft zur Nutzungsqualität der Fläche. In Lüdenscheid liegt der Anteil Einwohner*innen je Quadratkilometer Siedlungs- und Verkehrsfläche im Jahr 2022 bei 3.095 Einwohnenden. Im betrachteten Zeitraum fanden leichte Schwankungen zwischen 3.036 und 3.116 Quadratkilometern statt. Die Flächennutzung im Märkischen Kreis und in NRW sind weniger intensiv und lagen 2022 bei 2.265 (MK) und 2.287 (NRW). Lüdenscheid weist damit eine hohe Siedlungs- und Verkehrsdichte auf.¹⁵

Fazit:

Lüdenscheid weist eine dichte, topographisch bedingte, Flächennutzung im Innenbereich auf, welche durch die Indikatoren der Flächeninanspruchnahme und insbesondere der Flächennutzungsintensität sichtbar wird. Die kompakte Struktur ermöglicht eine optimale Ausnutzung der vorhandenen Flächen, einer Verringerung des Flächenverbrauchs in Randgebieten und somit eine Schonung der Landschaft und Natur im Außenbereich.

Allerdings bringt diese Verdichtung auch Herausforderungen mit sich, insbesondere im Kontext des fortschreitenden Klimawandels. Steigende Temperaturen und die damit einhergehende Hitzebelastung sind in dicht bebauten städtischen Gebieten ein zunehmendes Problem. Dies zeichnet sich in

¹⁴ vgl. BBSR 2024

¹⁵ vgl. BBSR 2024

der im Jahr 2023 erstellten Stadtklimaanalyse für Lüdenscheid deutlich ab. Ebenso die verminderte natürliche Regenwasserversickerung.

Es gilt also, eine Balance zu finden zwischen der effizienten Nutzung der städtischen Flächen und der Anpassung an die klimatischen Veränderungen. Vor diesem Hintergrund erstellt die Stadtverwaltung derzeit ein Freiraumentwicklungskonzept, um die innerstädtischen Grün- und Freiräume qualitativ weiterzuentwickeln und deren Potenzial für das Stadtklima, sowie für weitere ökologische und soziale Aspekte zu heben.

4.1.4 Target 11.5

Bis 2030 die Zahl der durch Katastrophen, einschließlich Wasserkatastrophen, bedingten Todesfälle und der davon betroffenen Menschen deutlich reduzieren und die dadurch verursachten unmittelbaren wirtschaftlichen Verluste im Verhältnis zum globalen Bruttoinlandsprodukt wesentlich verringern, mit Schwerpunkt auf dem Schutz der Armen und von Menschen in prekären Situationen.

Eine große Herausforderung der nächsten Jahrzehnte wird es sein, die Widerstandsfähigkeit von Städten und Gemeinden gegenüber Extremwetterereignissen und deren Folgen wie Hochwasser, Überflutung durch Starkregen, Stürme und Hitzeperioden zu stärken. Sowohl zum Schutz der Bevölkerung als auch den dadurch verursachten wirtschaftlichen Verlust so gering wie möglich zu halten.

Lüdenscheid hat in der Vergangenheit bereits die Auswirkungen von extremen Wetterereignissen erlebt. Insbesondere das Starkregenereignis im Jahr 2021 führte zu schweren Schäden an der Infrastruktur und Gebäuden, insbesondere entlang der Volme im Stadtteil Brügge.

Für das Target 11.5 werden der Indikator vorzeitigen Sterblichkeit sowie der Indikator Siedlungslast im Überschwemmungsgebiet herangezogen.

Vorzeitige Sterblichkeit

männlich	weiblich	gesamt	Anzahl der Todesfälle bei Männern/Frauen im Alter von unter 70 Jahren
152	90	242	

Der Indikator zur Anzahl der vorzeitigen Todesfälle bei Frauen und Männern gibt an, wie viele Todesfälle es von Personen unter 70 Jahren in einem Jahr gegeben hat. Dieser kann Hinweise auf Gesundheitsrisiken und Probleme im Gesundheitssystem liefern. Generell ist die Wahrscheinlichkeit, dass Frauen vor ihrem 70. Lebensjahr sterben, deutlich geringer als bei Männern. Gründe dafür könnten unter anderem in der Berufswahl, einer gesünderen Lebensführung oder einer höheren Bereitschaft zur Teilnahme an Vorsorgeuntersuchungen liegen. Der Indikator gibt allerdings keine Aussagen zu den konkreten Gründen der Todesfälle an, sodass keine Verbindung zu Naturkatastrophen und Extremwetterereignissen hergestellt werden kann. In Lüdenscheid lag der Anteil der Sterbefälle von unter 70-jährigen bei 21,1 %. Damit liegt Lüdenscheid sehr nah am bundesweiten Durchschnitt (20,3%) und dem landesweiten Durchschnitt (20,8%).¹⁶

¹⁶ vgl. IT.NRW 2023, Bürgeramt Lüdenscheid 2024

Siedlungslast im Überschwemmungsgebiet

2012	2015	2018	2021
39,7 %	40,3 %	40,7 %	40,7 %

Der Indikator Siedlungslast im Überschwemmungsgebiet zeigt wie hoch die Besiedlung und die damit verbundene Infrastruktur in festgesetzten Hochwasserschutzgebieten ist. Eine hohe Siedlungslast in diesen Gebieten bedeutet ein erhöhtes Risiko für Menschenleben, Gebäude und Infrastruktur im Falle eines Hochwassers. Die Siedlungslast ist in Lüdenscheid mit 40,7 % außergewöhnlich hoch. Der landesweite Durchschnitt in Nordrhein-Westfalen liegt bei 6,2 %.¹⁷

Fazit:

Der Indikator zur vorzeitigen Sterblichkeit erlaubt keine direkten Schlussfolgerungen hinsichtlich des Erreichens des Ziels 11.5, da keine Informationen über die Ursachen der frühzeitigen Todesfälle vorliegen. Angesichts der zunehmenden Extremwetterereignisse sollte die Siedlungslast in Überschwemmungsgebieten nicht weiter steigen. Die Flutkatastrophe von 2021 hat eindrücklich gezeigt, dass gerade diese Gebiete, wie das Überschwemmungsgebiet entlang der Volme, besonders stark gefährdet sind.

Die Stadt in Kooperation mit weiteren Akteuren ergreift Maßnahmen und entwickelt geeignete Strategien, um das zukünftige Schadenspotenzial, insbesondere in Gewässernähe, zu minimieren. Dazu zählt die Entwicklung einer Starkregengefahrenmodellierung für das Stadtgebiet, die Renaturierung der Elspe und des Honseler Baches, die Errichtung von Rückhaltebecken sowie die Installation eines Starkregenfrühwarnsystems. Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt ist die Sensibilisierung der Anwohnenden und der Gewerbetreibenden, sich selbst und ihre Gebäude eigenständig gegen mögliche Überflutungen zu schützen. Hierfür werden regelmäßig Informationsveranstaltungen angeboten, um die Bürger*innen zu unterstützen und zu informieren.

Nicht zu vernachlässigen ist das Risiko, das mit Hitzeperioden für vulnerable Bevölkerungsgruppen einhergeht. Auch hier können keine genauen Angaben zur Anzahl der hitzebedingten Todesfälle in Lüdenscheid gemacht werden. Die Stadt hat eine Stadtklimaanalyse erstellen lassen, um besonders hitzebelastete Bereiche in der Stadt identifizieren zu können und darauf aufbauen geeignete Maßnahmen zur Entlastung der anwohnenden Bevölkerung umzusetzen. Auch ist die Erstellung eines Hitzeaktionsplan mit sowohl verhaltensorientierten Maßnahmen als auch baulichen Maßnahmen für die Jahre 2024/2025 geplant.

¹⁷ vgl. SDG-Portal 2024

4.1.5 Target 11.6

Bis 2030 die von den Städten ausgehende Umweltbelastung pro Kopf senken, unter anderem mit besonderer Aufmerksamkeit auf der Luftqualität und der kommunalen und sonstigen Abfallbehandlung.

Zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung gehört die Reduzierung der Umweltbelastung, die durch die Stadt und seine Einwohner*innen entsteht. Durch das Ergreifen von Maßnahmen, die die Umweltbelastung in städtischen Gebieten reduzieren, kann neben dem Schutz der Umwelt auch die Lebensqualität der Bürger*innen verbessert werden.

Für das Target 11.6 werden die Indikatoren Luftschadstoffbelastung, Abfallmenge und Recyclingquote herangezogen. Die von der Bertelsmann Stiftung ebenfalls vorgesehenen Indikatoren Wohnungsnahe Grundversorgung – Supermarkt, Flächenneuinanspruchnahme und PKW mit Elektroantrieb wurden bereits in vorherigen Targets dargestellt, sodass hier darauf verzichtet wird.

Luftschadstoffbelastung

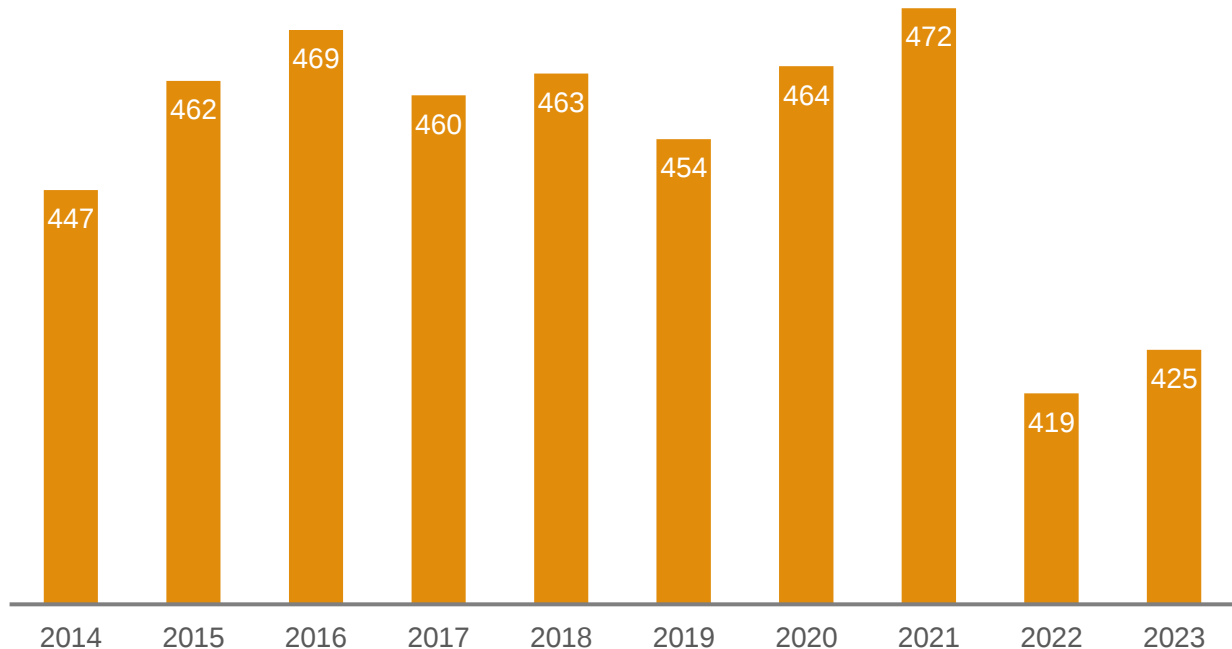
Stoffliche Belastungen der Luftqualität liegen in Lüdenscheid insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraße A 45 sowie den Bundesstraßen durch LKW- und Individualverkehr vor. Besonders betroffen sind Bereiche innerhalb der Ortschaften. Außerdem sind solche Belastungen in Talgebieten mit Temperaturumkehr häufig, wo neben den genannten Straßen auch Firmen der Metallindustrie Abgase ausstoßen.

In Lüdenscheid wird aufgrund der gesperrten A45 an der eingerichteten Bedarfsumleitungsstrecke im Bereich der Lennestraße seit Juli 2022 die Luftqualität durch das LANUV kontinuierlich überwacht. Nach einer ersten Auswertung des LANUV zur Luftqualität 2023 lag der Jahresmittelwert bei der Feinstaub (PM10)-Konzentration bei 13 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft. Damit wurde der Jahresmittelgrenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter für PM10 an dieser Messstelle deutlich unterschritten. Ebenso wurde auch der Tagesmittelgrenzwert eingehalten, wonach an einer Probenahmestelle maximal 35 Tage pro Kalenderjahr mit einer mittleren Belastung von mehr als 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft für PM10 auftreten dürfen. In Lüdenscheid kam dies 2023 einmal vor.¹⁸

¹⁸ vgl. Bezirksregierung Arnsberg 2021

Abfallmenge

Abfallaufkommen aus Haushalt und Gewerbe / Anzahl der Einwohner*innen (in kg)



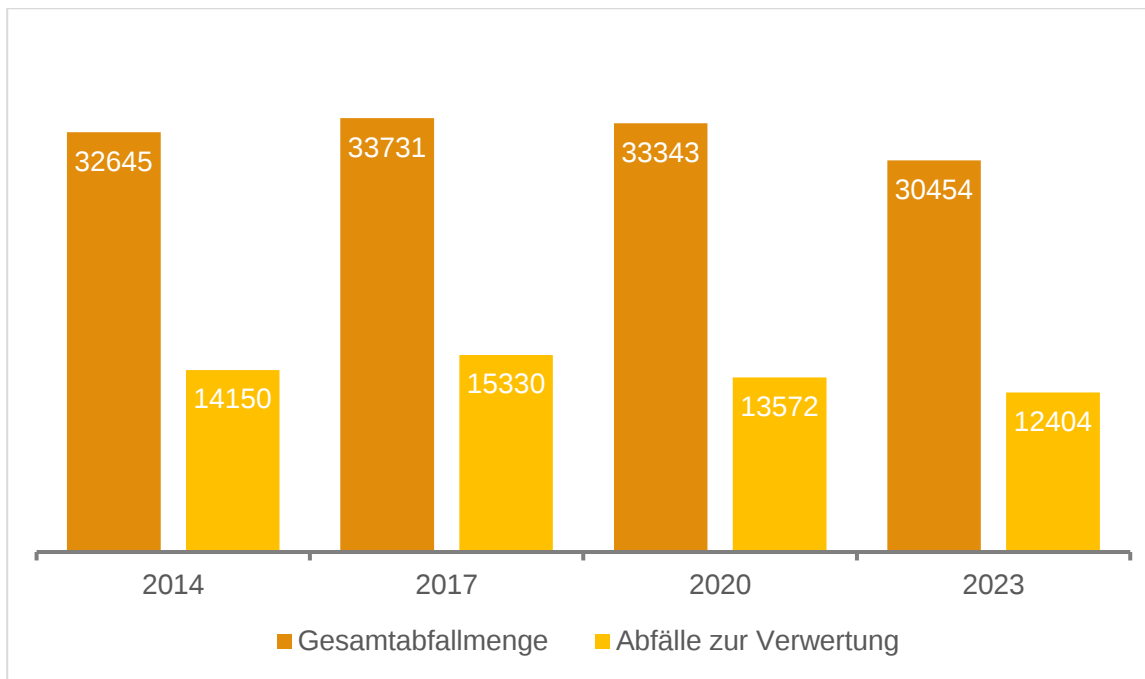
Quelle: Stadtreinigungs-, Transport- und Baubetrieb Lüdenscheid 2024

Das Abfallaufkommen setzt sich aus Hausmüll inkl. Sperrmüll, Bio- und Grünabfällen, Papier, Glas und Leichtverpackungen aus Haushalten und Gewerbe zusammen. Die Entwicklung des Abfallaufkommens je Einwohner*in ist in Lüdenscheid zwischen 2014 und 2021 von Schwankungen geprägt. Seit 2016 war ein leichter Rückgang zu verzeichnen, jedoch stiegen die Zahlen in den Corona Pandemie-Jahren 2020 und 2021 wieder deutlich auf 472 Kilogramm je Einwohner*in an. Seit 2022 zeigt sich jedoch eine positive Tendenz mit einer signifikanten Reduzierung auf 425 Kilogramm pro Einwohner*in im Jahr 2023. Die Abfallmenge pro Person kann durch individuelle Kauf- und Konsumentscheidungen beeinflusst werden.¹⁹

¹⁹ vgl. Stadtreinigungs-, Transport- und Baubetrieb Lüdenscheid 2024

Recyclingquote

Stofflich verwertete Siedlungsabfälle (in kg)



Quelle: Stadtreinigungs- Transport- und Baubetrieb Lüdenscheid 2024

Die Recyclingquote setzt sich aus den stofflich verwertbaren Siedlungsabfällen (Bio- und Grünabfälle, Papier- und Glasabfällen sowie Leichtverpackungen) im Verhältnis zu dem gesamten Siedlungsabfallaufkommen zusammen. Im betrachteten Zeitraum von 2014 bis 2023 sind die Abfälle zur Verwertung und Beseitigung in Lüdenscheid leicht gesunken. Die Quote liegt 2023 bei 41 %.²⁰

Fazit:

Die Luftqualität in Lüdenscheid wird derzeit durch das erhöhte Verkehrsaufkommen beeinträchtigt, das aufgrund der Sperrung der A45 entstanden ist. Durch die Umleitungen und den damit verbundenen Anstieg des Verkehrs durch die Stadt sind die Bewohner*innen einer höheren Belastung durch Luftschadstoffe ausgesetzt. Trotz dieser zusätzlichen Belastung liegen die gemessenen Werte weiterhin innerhalb der zulässigen Grenzwerte.

Es wird erwartet, dass sich die Situation deutlich verbessern wird, sobald die Autobahnbrücke wieder befahrbar ist. Die Wiedereröffnung der A45 wird den Verkehr aus der Stadt herausführen und somit zu einer spürbaren Entlastung der Luftqualität in Lüdenscheid beitragen.

Darüber hinaus setzt sich die Stadt Lüdenscheid aktiv dafür ein, das Abfallaufkommen zu reduzieren. Hierzu gehören Maßnahmen wie die Förderung von Mehrwegsystemen und die Unterstützung

²⁰ vgl. Stadtreinigungs-, Transport- und Baubetrieb Lüdenscheid 2024

regionaler und unverpackter Einkaufsmöglichkeiten. Auch die Sensibilisierung der Lüdenscheider*innen durch den Stadtreinigungs-, Transport und Baubetrieb für die richtige und verminderte Abfallentsorgung zielen darauf ab, die Umweltbelastungen zu minimieren und nachhaltigere Konsumgewohnheiten bei den Bürger*innen zu fördern. Da sich die Recyclingquote in den letzten Jahren nicht groß verändert hat, besteht hier ggf. Bedarf die Bemühungen zu intensivieren.

4.1.6 Target 11.7

Bis 2030 den allgemeinen Zugang zu sicheren, inklusiven und zugänglichen Grünflächen und öffentlichen Räumen gewährleisten, insbesondere für Frauen und Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen.

Öffentlich zugängliche Grün- und Freiflächen sind für die Lebensqualität der Menschen in einer Stadt von großer Bedeutung. Sie bieten nicht nur Erholungsmöglichkeiten und fördern die physische und mentale Gesundheit, sondern sie sind auch Orte der sozialen Interaktion. Inklusion und Sicherheit sind zentrale Aspekte, um sicherzustellen, dass alle Bevölkerungsgruppen Zugang zu diesen wichtigen Räumen in der Stadt haben.

Die Stadt Lüdenscheid hat in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie festgeschrieben, dass die Attraktivität und Bekanntheit der Naherholungsgebiete und Naturräume deutlich gesteigert wird und diese über die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gut erreichbar sind.

Für das Ziel 11.7 wird der Indikator Naherholungsflächen je Einwohner*in herangezogen.

Naherholungsflächen				
Erholungsfläche je Einwohner*in				
	2016	2018	2020	2022
Lüdenscheid	18,3	24,8	26,0	26,6
Märkischer Kreis	25,4	29,7	33,5	32,5
Nordrhein-Westfalen	44,8	47,1	48,6	48,5
Deutschland	59,01	62,49	63,35	63,45

Der Zugang und die Verfügbarkeit von Naherholungsflächen sind wichtige Maßstäbe zur Bewertung der Verfügbarkeit von Erholungsflächen in städtischen Gebieten. Zu Naherholungsflächen zählen Parks, Grünanlagen, Spielplätze, Wald- und Naturschutzgebiete sowie Sportplätze und Freizeitanlagen. Der Indikator gibt jedoch keine Auskunft über die Qualität der jeweiligen Flächen. In Lüdenscheid hat der Anteil der Naherholungsflächen je Einwohner*in seit 2016 um 8,3 Quadratmeter zugenommen. Allerdings liegt er weiterhin deutlich unter dem landesweiten Durchschnitt von 48,5 Quadratmetern sowie bundesweiten Durchschnitt von 63,34 Quadratmetern je Einwohner*in.²¹

Fazit:

Lüdenscheid weist eine eher dicht bebaute innerstädtische Struktur, mit vergleichsweise wenigen Grünflächen im Zentrum auf. Im Gegensatz dazu bietet das Umland zahlreiche Wald- und Freiflächen, die den Lüdenscheider*innen vielfältige Erholungsmöglichkeiten bieten, unter anderem der Drahthandelsweg als Wanderroute, die Fuelbecker- und Versetalsperre sowie das Naturschutzgebiet Stilleking.

²¹ vgl. BBSR 2024

In Anbetracht dieser Gegebenheiten hat die Stadt die Erstellung eines Freiraumentwicklungskonzept initiiert. Ziel des Konzeptes ist es, die Potenziale der vorhandenen Flächen sowohl klimatisch als auch unter sozialen Gesichtspunkten optimal zu nutzen. Durch gezielte Maßnahmen sollen die bestehenden Grünflächen aufgewertet und besser miteinander vernetzt werden.

4.1.7 Target 11.b

Bis 2020 die Zahl der Städte und Siedlungen, die integrierte Politiken und Pläne zur Förderung der Inklusion, der Ressourceneffizienz, der Abschwächung des Klimawandels, der Klimaanpassung und der Widerstandsfähigkeit gegenüber Katastrophen beschließen und umsetzen, wesentlich erhöhen und gemäß dem Sendai-Rahmen für Katastrophenvorsorge 2015 – 2030 ein ganzheitliches Katastrophenrisikomanagement auf allen Ebenen entwickeln und umsetzen.

Das Target 11.b ist entscheidend für die Schaffung nachhaltiger, sicherer und widerstandsfähiger Städte und Gemeinden. Die Entwicklung von integrierten Strategien unterstützt die Auswirkungen des Klimawandels zu reduzieren, die Lebensqualität der Bewohner*innen zu verbessern und eine nachhaltige Entwicklung zu fördern. Das Themenfeld Klimaschutz ist mit höchster Priorität in der Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt verankert. Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft sollen gemeinsam dazu beitragen, die CO₂-Emissionen in allen Bereichen zu reduzieren und notwendige Maßnahmen im Bereich der Klimaanpassung ergreifen, um die lokalen Folgen des Klimawandels zu mildern.

Für das Target wird der Indikator Fertiggestellte Wohngebäude mit erneuerbarer Heizenergie herangezogen. Zu dem Indikator Rate der energetischen Sanierungen von Gebäuden sind keine ausreichenden Daten vorhanden, sodass dieser nicht berücksichtigt werden kann.

Fertiggestellte Wohngebäude mit erneuerbarer Heizenergie

Anteil fertiggestellter Wohngebäude mit erneuerbarer Heizenergie an der Anzahl fertiggestellter Wohngebäude

	2016	2018	2020	2021
Lüdenscheid	38,46	76,47	74,1	64,29
Märkischer Kreis	56,4	53,1	69,9	77,1
Nordrhein-Westfalen	33,8	44,8	50,2	55,4
Deutschland	37,7	47,2	50,6	55,2

Durch den verstärkten Einsatz erneuerbarer Energiequellen in Wohngebäuden können Treibhausgasemissionen signifikant reduziert werden. Der Einsatz erneuerbarer Heizenergie trägt nicht nur zum Klimaschutz bei, sondern auch zur Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und zur Stärkung der Energieunabhängigkeit. Zu diesen erneuerbaren Heizenergien zählen unter anderem Solarenergie, Erdwärme, Biomasse und Umgebungswärme.

In Lüdenscheid wurden im Jahr 2021 64,29 % der Wohngebäude mit erneuerbarer Heizenergie fertiggestellt. Dieser Wert übersteigt den landesweiten (55,4 %) und bundesweiten (55,2%) Durchschnitt. Lüdenscheid trägt durch die Aktivitäten im Wohngebäudesektor damit indirekt dazu bei, die Ziele der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie den Anteil der erneuerbaren Energien am Brutto-Endenergieverbrauch auf 30 % bis 2030, auf 45 % bis 2045 und auf 60 % bis 2050 zu steigern.²²

²² vgl. BBSR 2024

Fazit:

Lüdenscheid hat in der Vergangenheit zahlreiche Projekte und Maßnahmen zum Schutz des Klimas und der Anpassung der städtischen Strukturen an die Folgen des Klimawandels angestoßen. Dazu gehört der Ausbau von Photovoltaik-Anlagen auf städtischen Dächern, die finanzielle Unterstützung Privater bei Planung und Umsetzung von Photovoltaikanlagen, die Forderung von hohen energetischen Standards bei städtebaulichen Planungen sowie vielfältige bewusstseinsbildende Maßnahmen für die Bürger*innen. Der Beschluss einer eigenen Grünsatzung, die Förderung von Dachbegrünungen und die Mitwirkung an der Entwicklung einer Starkregengefahrenmodellierung sind beispielhafte Maßnahmen, die zur Anpassung an die Klimafolgen dienen sollen. Die Anzahl der fertiggestellten Wohngebäude mit erneuerbarer Heizenergie zeigt, dass einige dieser Maßnahmen bereits Wirkung zeigen. Dennoch sind weiterhin große Anstrengungen notwendig, um Treibhausgasemissionen zu reduzieren, Ressourcen zu sparen und die Widerstandsfähigkeit gegenüber Naturextremen zu stärken.

5 Ausblick – Chancen, Herausforderungen

Durch den vorliegenden Voluntary Local Review, der sich auf das SDG 11 Nachhaltige Städte und Gemeinden konzentriert, konnte der aktuelle Status Quo der Stadt Lüdenscheid dargestellt werden. Der Bericht, basierend auf den Indikatoren der Bertelsmann Stiftung, hat verdeutlicht, dass Lüdenscheid einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der Agenda 2030 im Bereich Nachhaltige Stadtentwicklung leistet. Durch den Fokus auf ein einzelnes SDG konnte dieses intensiver und umfassender analysiert und diskutiert werden, wodurch zentrale Aktivitäten der Stadt gebündelt aufgezeigt sowie noch notwendige Handlungsbedarfe identifiziert werden konnten.

So hat sich gezeigt, dass Lüdenscheid in vielen Bereichen mindestens genauso weit fortgeschritten ist wie viele andere Städte in Nordrhein-Westfalen und Deutschland. Teilweise steht Lüdenscheid sogar besser da (z.B. bei Wohngebäuden mit erneuerbarer Heizenergie), während es in anderen Bereichen noch Nachholbedarf gibt (z.B. im Bereich der nachhaltigen Mobilität).

Die Stadt engagiert sich weiterhin intensiv für eine nachhaltige Stadtentwicklung und arbeitet an verschiedenen Konzepten und Maßnahmen. Zentrale Elemente sind die Fertigstellung der Sanierung der Altstadt, das Freiraumentwicklungskonzept, das Mobilitätskonzept sowie die kontinuierliche Umsetzung der Maßnahmen aus der Nachhaltigkeitsstrategie. Die Gründung des Nachhaltigkeitsbeirates und die Benennung von Nachhaltigkeitskoordinator*innen sollen dazu beitragen, das Thema Nachhaltigkeit in allen Bereichen der Stadtverwaltung fest zu verankern.

Zukünftig wird eine regelmäßige Berichterstattung über den Umsetzungsstand der Maßnahmen und der Erreichung der Nachhaltigkeitsziele angestrebt.

6 Literaturverzeichnis

Bertelsmann Stiftung, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung -BBSR, Deutscher Landkreistag -DLT-, Deutscher Städtetag -DST-, Deutscher Städte- und Gemeindebund -DStGB-, Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, ICLEI European Secretariat, & Rat der Gemeinden und Regionen Europas, Deutsche Sektion (Hrsg.). (2022). SDG-Indikatoren für Kommunen. Indikatoren zur Abbildung der Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen in deutschen Kommunen. 3., teilw. Überarb. Aufl. ORLIS/Difu. <https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/583612>

Bertelsmannstiftung 2024: SDG-Bericht. Lüdenscheid, Stadt. Gütersloh. <https://sdg-portal.de/de/sdg-indikatoren/l%C3%BCdenscheid-stadt?longTermComparison=1>

Bezirksregierung Arnsberg 2021: Umweltbericht zur Neuaufstellung des Regionalplans Arnsberg. Räumlicher Teilplan Märkischer Kreis, Kreis Olpe, Kreis Siegen-Wittgenstein.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) 2024: Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. INKAR. Ausgabe 2024. Bonn.

Bundesregierung 2020: Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Weiterentwicklung 2021. Berlin.

Landesbetrieb IT.NRW 2023: <https://www.statistikportal.de/de/stadt-land-zahl?spatial=05962000>

Landesregierung NRW 2020: Die globalen Nachhaltigkeitsziele konsequent umsetzen. Weiterentwicklung der Strategie für ein nachhaltiges Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf.

NRW.BANK 2024: Lüdenscheid Wohnungsmarktprofil 2023. Wohnungsmarktbeobachtung Nordrhein-Westfalen Ausgewählte Wohnungsmarkindikatoren. Düsseldorf.

Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW) (Hrsg.). (2022). Voluntary Local Reviews: Handreichung zur „Freiwilligen Lokalen Berichterstattung“ über die Umsetzung der Agenda 2030 | Nr. 111. https://skew.engagementglobal.de/files/2_Mediathek/Mediathek_Microsites/SKEW/Publikationen/4_Material/Material_111_bf.pdf

Stadt Lüdenscheid 2021: Nachhaltigkeitsstrategie Stadt Lüdenscheid. Lüdenscheid.

Stadt Lüdenscheid 2022: Nachhaltigkeitsbericht der Stadt Lüdenscheid 2022. Nach dem Berichtsrahmen Nachhaltige Kommunen (BNK) im Kontext der Agenda 2030. Lüdenscheid.

Stadt Lüdenscheid 2024: Sterbefälle 2022

Stadtreinigungs-, Transport- und Baubetrieb Lüdenscheid 2024: Statistische Daten - Übersicht Abfallmengen.

UN-Generalversammlung (2015): Transformation unserer Welt: die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung. Resolution 70/1 der Generalversammlung, verabschiedet am 25. September 2015.

Impressum

Herausgeber*in:

Stadt Lüdenscheid
Fachbereich Umwelt und Klima
Fachdienst Klima- und Umweltschutz, Grünflächenplanung
Rathausplatz 2
58507 Lüdenscheid

Text und Gestaltung: Lea Schnippering (Stadt Lüdenscheid)
Cover: Sabine Sahner-Koppmeier (Stadt Lüdenscheid)

Hinweis: Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck - auch auszugsweise - ist ohne schriftliche Genehmigung der Herausgeberin und der Redaktion nicht gestattet.



Stand: 2024

Dieser Voluntary Local Review (VLR) wurde erstellt mit Unterstützung des Projekts “Die Agenda 2030 durch Stadtentwicklung auf lokaler Ebene umsetzen. Städte, Gemeinden und Kreise im datenbasierten und leitbildorientierten Dialog zu stadtentwicklungsrelevanten Aspekten globaler Nachhaltigkeit” im Programm “Experimenteller Wohnungs- und Städtebau” (ExWoSt) das vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauen durchgeführt wird.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages