

Stadt Schmallenberg |

Integriertes Stadtentwicklungskonzept

für die **Kernstadt Schmallenberg**

Schmallenberg

Keimzelle Schmallenbergs, das 1244 Stadt wurde, war eine um 1200 angelegte Burg. Handel und Gewerbe sorgten für einen raschen Aufschwung. Eine Phase des Niedergangs wurde im 19. Jh. durch das Aufblühen der Textilindustrie und des Fremdenverkehrs wettgemacht (Eisenbahnanschluss 1887). Ein letzter Stadtbrand wütete 1822. Klassizistische, das Stadtbild formende Vorstellungen leiteten den Wiederaufbau (Historischer Stadtkern) ein. Heute ist der Ort eine zentralörtliche



Stadt Schmallingenberg

Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Kernstadt Schmallingenberg

Auftraggeberin

Stadt Schmallingenberg

Bearbeitung

pp a | s Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH

Hörder Burgstraße 11

44263 Dortmund

www.pesch-partner.de

in Zusammenarbeit mit der

Stadt Schmallingenberg



Oktober 2022

Inhalt

Teil A Einleitung

1	Aufgabe und Handlungsbedarf	6
1.1	Ein ISEK für die Kernstadt Schmallenberg: Anlass und Aufgabenstellung	6
1.2	Städtebauförderung: Erhalt und Entwicklung der Innenstadt von Schmallenberg	8
1.3	Neue Themen – alte Themen	9
1.4	Zukunftsaufgabe „Klimawandel und Klimaanpassung“	10

Teil B Grundlagen und Analyse

2	Rahmenbedingungen	12
2.1	Die Stadt Schmallenberg und seine Kernstadt Schmallenberg	12
2.2	Übergeordnete Planungen für die Kernstadt Schmallenberg: ISEK und IKEK Schmallenberg 2030	14
2.3	Der städtebauliche Rahmenplan für die Ortsmitte – Umgesetztes aus dem Integrierten Handlungskonzept 2017	19
3	Die Kernstadt Schmallenberg: Situation, Herausforderungen, Aufgaben	26
3.1	Landschaft und Stadtraum: Einzigartiges auf dem Berg	26
3.2	Bauten und Denkmäler	33
3.3	Nutzungen	32
	<i>Ein Exkurs zu aktuellen Entwicklungen im innerstädtischen Handel</i>	32
	<i>Ein Exkurs zu aktuellen Entwicklungen des innerstädtischen Wohnens</i>	36
3.4	Mobilität: Straßen, Wege, Plätze	41
	<i>Ein Exkurs zu aktuellen Entwicklungen bei Mobilität und Verkehr</i>	41
3.5	Klimawandel und Innenentwicklung	47
	<i>Ein Exkurs zum Klimaschutz, zur Anpassung an den Klimawandel und zur dreifachen Innenentwicklung</i>	47
3.6	Beteiligung: Wünsche und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger der Kernstadt Schmallenberg	52

C	Ziele und Rahmenkonzept	
4	Entwicklungsziele: Fünf Leitsätze zur Entwicklung der Innenstadt von Schmallebenberg	58
5	Entwicklungskonzept für die Kernstadt Schmallebenberg	64
5.1	Evaluierung: (Noch) Nicht Umgesetztes des Integrierten Handlungskonzepts 2017 und Ideen aus der Beteiligung	64
5.2	Die Konzepte für die Kernstadt Schmallebenberg	73
5.2.1	Konzept Stadt und Freiraum „Schönes auf dem Berg“	74
5.2.2	Nutzungskonzept „Schmallebenberg der kurzen Wege“	76
5.2.3	Mobilitätskonzept „Klimaschonend und barrierearm in Schmallebenberg“	79
5.2.4	Konzept zur Umsetzung und Beteiligung	82
Teil D	Handlungsprogramm	
6	Maßnahmen- und Durchführungskonzept	84
6.1	Gebietsabgrenzung	84
6.2	Übersicht der förderfähigen Maßnahmen: Projekte, Kosten, Prioritäten	86
6.3	Projektblätter der förderfähigen Maßnahmen	89

Teil A

Einleitung

1 Aufgabe und Handlungsbedarf

1.1 Ein ISEK für die Kernstadt Schmalleberg: Anlass und Aufgabenstellung

Seit Februar 2012 gibt es das **Integrierte Stadtentwicklungskonzept Schmalleberg 2030 (ISEK)**, das im Jahr 2016 aktualisiert und fortgeschrieben wurde. Es ist seitdem die Grundlage für die Planungen der Gesamtstadt. Dabei wurde das ISEK so angelegt, dass es aktuellen Entwicklungen und Erfordernissen gegenüber offen und fortschreibbar ist.

Eine Schlüsselfunktion für die Gesamtentwicklung übernehmen die beiden Kernstädte Schmalleberg und Bad Fredeburg. Daher schlug das Integrierte Stadtentwicklungskonzept die Erarbeitung von Rahmenplänen für die beiden Kernstädte vor, die 2016 und 2017 erarbeitet wurden. Am 30.11.2017 hat der Rat der Stadt Schmalleberg den **Städtebaulichen Rahmenplan für die Ortsmitte Schmalleberg 2017** als Selbstbindungsplan und als Leitlinie für die künftige Entwicklung beschlossen.

Zahlreiche in den beiden Rahmenplänen für die Kernstädte aufgeführte Maßnahmen konnten seitdem mit finanzieller Unterstützung des Landes umgesetzt werden. Um auch in Zukunft die Möglichkeit der Förderung zu erhalten, ist nun eine **Neuaufstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts für die Kernstadt Schmalleberg** notwendig.

Das neue Konzept baut dabei auf dem bestehenden auf. Daher kann es zu Wiederholungen mit dem Rahmenplan von 2017 kommen – dort, wo der heutige Zustand, die Aufgabenstellung und die Entwicklungsziele unverändert geblieben sind. Dies ist durchaus gewünscht und beabsichtigt.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept für die Kernstadt Schmalleberg ist als städtebaulich-räumliche Planung zu verstehen, berücksichtigt aber selbstverständlich auch die maßgeblichen sozialen und ökonomischen Faktoren. Zudem benennt es konkrete Maßnahmen für die öffentliche Hand und für Privatpersonen, um Schmalleberg als lebenswerten und vielfältigen Ort zu erhalten.

Eines der übergeordneten Ziele auch der Städtebauförderung ist es, die Teilhabe und den Austausch am gesellschaftlichen Leben für alle zu ermöglichen und damit den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu stärken. Die Erarbeitung und Umsetzung des Stadtentwicklungskonzepts erfolgt daher in enger Abstimmung mit allen Beteiligten: den Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern, den Bewohnerinnen und Bewohnern der Kernstadt Schmalleberg, seinen Nutzerinnen und Nutzern, den örtlichen Gewerbetreibenden sowie den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange.



1.2 Städtebauförderung: Erhalt und Entwicklung der Innenstadt von Schmallenberg

Erstmals mit der Städtebauförderung für das Jahr 2020 wurden die bisherigen sechs auf insgesamt drei Programme konzentriert: „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne“, „Sozialer Zusammenhalt – Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten“ und „Wachstum und nachhaltige Erneuerung – Lebenswerte Quartiere gestalten“.

Im Bund-Länder-Programm „**Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne**“ werden die Ziele der bisherigen Programme „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“, „Städtebaulicher Denkmalschutz“ und „Kleinere Städte und Gemeinden“ zusammengefasst. Die Fördermittel sind bestimmt zur Anpassung, zur Stärkung, zur Revitalisierung und zum Erhalt von Stadt- und Ortskernen, von historischen Altstädten, von Stadtteilzentren und Zentren in Ortsteilen, zur Profilierung und Standortaufwertung sowie zum Erhalt und zur Förderung der Nutzungsvielfalt – mit dem Ziel, attraktive und identitätsstiftende Orte für Wohnen, Arbeiten, Wirtschaft und Kultur zu schaffen.

Die Fördermittel im Programm „Lebendige Zentren“ können insbesondere eingesetzt werden für:

- *„bauliche Maßnahmen zum Erhalt des baukulturellen Erbes, die Aktivierung von Stadt- und Ortskernen, die Anpassung an den innerstädtischen Strukturwandel, unter anderem bei zentralen Versorgungsbereichen, die durch Funktionsverluste, insbesondere gewerblichen Leerstand, bedroht oder davon betroffen sind, sowie die Sicherung der Versorgungsstruktur zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge,*
- *(die) Sicherung und Sanierung erhaltenswerter Gebäude, historischer Ensembles oder sonstiger baulicher Anlagen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung sowie die Modernisierung und Instandsetzung oder den Aus- und Umbau dieser Gebäude oder Ensembles; Maßnahmen zur Sicherung und Sanierung besonders erhaltenswerter Bausubstanz sowie die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung des historischen Stadtbildes und Stadtgrundrisses,*
- *(den) Erhalt und die Weiterentwicklung des innerstädtischen öffentlichen Raumes (Straßen, Wege, Plätze, Grünräume), die Erneuerung des baulichen Bestandes,*
- *(die) Verbesserung der städtischen Mobilität einschließlich der Optimierung der Fußgängerfreundlichkeit und alternativer Mobilitätsformen zur besseren Vernetzung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholung sowie Nahversorgung,*
- *(die) Umnutzung leerstehender Ladenlokale,*
- *(die) Einrichtung eines Verfügungsfonds,*
- *(das) Quartiers- und Citymanagement bzw. Management der Zentrenentwicklung sowie die Beteiligung von Nutzungsberechtigten und ihren Beauftragten im Sinne von § 138 BauGB sowie von Immobilien- und Standortgemeinschaften.“*

(Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen:
„Städtebauförderung in Nordrhein-Westfalen – Programmaufruf 2022“)

Im Gegensatz zu anderen Programmen werden mit der Städtebauförderung keine Einzelmaßnahmen gefördert, sondern ausschließlich städtebauliche Gesamtmaßnahmen. Gefördert werden daher nur Maßnahmen innerhalb eines abgegrenzten Gebietes, die aus einem integrierten städtebaulichen Entwicklungskon-

zept abgeleitet wurden. Die Gesamtmaßnahme sollte grundsätzlich innerhalb von acht Jahren durchgeführt werden.

Die Stadt Schmallenberg wird daher durch politischen Beschluss den Bereich förmlich festlegen, in dem die Maßnahmen durchgeführt werden sollen. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept bildet die Grundlage für diesen Beschluss.

1.3 Neue Themen – alte Themen

Mit der Neuaufstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts für die Kernstadt Schmallenberg soll aber nicht nur die Finanzierbarkeit notwendiger Maßnahmen gesichert werden. Es geht dabei auch um zwei ebenso wichtige Aspekte:

- die Bewertung des bisher Erreichten – durch die Evaluierung des Rahmenplans von 2017 und
- die Berücksichtigung neuer Herausforderungen – auch durch die Aufnahme neuer Maßnahmen in das Entwicklungskonzept.

Den Städtebaulichen Rahmenplan für die Ortsmitte Schmallenberg 2017 evaluieren. Die Evaluierung erfolgt in zwei Schritten und auf zwei Ebenen:

- Auch durch die Beteiligungsformate im März 2022 konnte geklärt werden, inwieweit die **übergeordneten Ziele und Leitbilder** des Städtebaulichen Rahmenplans 2017 noch weiterhin Bestand haben oder ergänzt werden müssen.
- Wegen der großen Zahl der vorgeschlagenen **Maßnahmen** konnten zahlreiche Projekte nicht umgesetzt werden. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept bewertet daher auch das Erreichte: „Welche Maßnahmen wurden erfolgreich umgesetzt?“, „Welche der Maßnahmen, die bislang nicht umgesetzt wurden, sollten weiterhin verfolgt werden?“ und „Welche dieser Maßnahmen können entfallen?“. Letztendlich soll auch die Frage geklärt werden, wie mit einer eventuell reduzierten Auswahl an Maßnahmen die im Rahmenplan beschriebenen Ziele erreicht werden können.

Neue Maßnahmen in das Integrierten Stadtentwicklungskonzept für die Kernstadt Schmallenberg aufnehmen. Im Rahmen der Evaluierung ist noch eine vierte Frage zu beantworten:

- Welche neuen Maßnahmen leiten sich aus aktuellen Herausforderungen und Entwicklungen ab?

Mit deren Beantwortung will das Entwicklungskonzept Antworten auf Herausforderungen geben, die in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen haben und denen im Rahmenplan von 2017 noch nicht die angemessene Tiefe eingeräumt wurde – etwa zum Klimawandel und zur Klimaanpassung.

Unter dem Begriff der „dreifachen Innenentwicklung“ formuliert es daher Konzepte, Empfehlungen und Maßnahmen zu den Themen

- baulich-funktionale Entwicklung für eine Kernstadt Schmallenberg der kurzen Wege,
- Freiraumentwicklung mit dem Ziel, die Grünstrukturen in Schmallenberg zu ergänzen und zu verbessern und zur
- Entwicklung der Mobilität, um den Anteil klimaschonender Mobilitätsformen zu erhöhen.

Auch wenn diese Zielformulierung für die beiden Kernstädte identisch ist, so berücksichtigen die vorgeschlagenen Maßnahmen doch immer die Besonderheiten des jeweiligen Ortes.

1.4 Zukunftsaufgabe „Klimawandel und Klimaanpassung“

Wie zahlreiche Kommunen auch steht Schmallenberg vor großen Anpassungs Herausforderungen und Wandlungsprozessen. Dies gilt für den Erhalt von lebendigen und identitätsstiftenden Stadt- und Ortskernen wie in der Kernstadt Schmallenberg ebenso wie für das Schaffen von bezahlbarem Wohnraum oder für bedarfsgerechte und zukunftsorientierte Infrastrukturen – aber gerade auch für Maßnahmen des Klimaschutzes und zur Anpassung an den Klimawandel.

Zudem sind Strategien erforderlich, um die Folgen besonderer Ereignisse – wie Hitzeperioden, Starkregenereignisse, aber auch Pandemien – zu begrenzen und erträglich zu gestalten.

Wo Kommunen allein die Aufgaben nicht bewältigen können, ist die (auch finanzielle) Unterstützung von Bund und Ländern erforderlich. Der Städtebauförderung kommt daher bei der Entwicklung von Städten und Gemeinden hin zu nachhaltigen und resilienten Orten eine enorme Bedeutung zu. Die Wichtigkeit von Klima- und Grünmaßnahmen wird auch in den Fördervoraussetzungen deutlich:

„Um im Sinne ökologischer Nachhaltigkeit die Stadtstrukturen klimagerecht zu gestalten, sind seit der Weiterentwicklung 2020 Maßnahmen des Klimaschutzes und zur Anpassung an den Klimawandel insbesondere durch Verbesserungen der grünen Infrastruktur (beispielsweise des Stadtgrüns) Fördervoraussetzung und als Querschnittsaufgabe in allen drei Programmen förderfähig.“

(Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat:
„Städtebauförderung 2021 – Informationen zu den Förderprogrammen“)

Städtebauliche Maßnahmen können wegen der veränderten und sich verändernden klimatischen Bedingungen nicht mehr ohne Klima- und Grünmaßnahmen auskommen. Einzelmaßnahmen des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel sind daher Voraussetzung für die Förderung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme. Dabei muss im Zuwendungszeitraum mindestens eine derartige Maßnahme erfolgen.

Zu den Maßnahmen des Klimaschutzes, zur Anpassung an den Klimawandel und zur Verbesserung der grünen Infrastruktur gehören etwa

- *energetische Gebäudesanierungen,*
- *Bodenentsiegelungen,*
- *Flächenrecycling,*
- *eine klimafreundliche Mobilität,*
- *das Nutzen klimaschonender Baustoffe,*
- *das Schaffen, der Erhalt oder die Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen,*
- *die Vernetzung von Grün- und Freiflächen,*
- *die Begrünung von Bauwerksflächen oder*
- *die Erhöhung der Biodiversität.*

(Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2021)

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept für die Kernstadt Schmallenberg will sich aber nicht nur auf diese Einzelmaßnahmen konzentrieren, sondern sieht die vorgeschlagenen Entwicklungen zum Freiraum, zur Mobilität und zur baulich-funktionalen Gestaltung als wichtige Beiträge zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel.

Teil B

Grundlagen und Analyse

2 Rahmenbedingungen

2.1 Die Stadt Schmalleberg und seine Kernstadt Schmalleberg

Lage und Anbindung. Die Gesamtstadt Schmalleberg als Teil der Region Südwestfalen liegt an der südlichen Grenze des Hochsauerlandkreises. Die typische Mittelgebirgslandschaft wird im Süden durch das Rothaargebirge, im Südwesten durch die Saalhauser Berge und im Nordosten durch den Höhenzug der Hunau geprägt.

Die Kernstadt Schmalleberg thront auf einem schmalen Höhenrücken – einer von der Lenne umschlossenen Anhöhe. Der westliche Hang steigt von 370 auf 405 Meter mit etwa 18 % an, der östliche zum Lennetal von 380 auf 405 Meter ist mit etwa 25 % noch steiler. Richtung Süden läuft der Höhenrücken spitz zu und begrenzt damit auf natürliche Weise die historische Innenstadt, während er sich Richtung Norden relativ flach ausdehnt.

Nördlich der historischen Innenstadt liegt die B 236. Sie verläuft von Lennestadt nach Winterberg und führt zu den beiden Autobahnanschlüssen der A 46 Iserlohn bzw. über die abzweigenden B 511 und B 55 zum Anschluss Meschede und damit weiter zur A 44 Dortmund-Kassel. Die historische Innenstadt Schmallebergs, durch die die B 236 zuvor führte, ist seit dem Jahr 1997 untertunnelt.

Bevölkerung in der Gesamtstadt und in der Kernstadt Schmalleberg. Die Gesamtstadt Schmalleberg ist mit ihren insgesamt 83 Ortschaften und Stadtteilen nicht nur Ausdruck ländlichen Lebens und Wohnens – mit ihren beiden Kernstädten Schmalleberg und Bad Fredeburg ist sie auch wirtschaftliches, kulturelles, touristisches und soziales Zentrum in Südwestfalen. Das breite Spektrum höchst unterschiedlicher Stadtteile der Gesamtstadt spiegelt sich in den Einwohnerzahlen wider: Während 8 Stadtteile zwischen 500 und 1.600, 37 Ortsteile zwischen 50 und 500 und 36 Ortsteile weniger als 50 Einwohnerinnen und Einwohner haben, leben von den insgesamt knapp 25.000 Einwohnerinnen und Einwohnern etwa 6.100 bzw. 3.950 in den beiden Kernstädten Schmalleberg und Bad Fredeburg.

Von 2009 bis 2014 ist die Einwohnerzahl der Kernstadt Schmalleberg von 6.340 auf 6.055 gesunken, hat sich bis 2021 aber bei 6.089 weitgehend stabilisiert (Daten der Stadt Schmalleberg, Stand 31.12.2021).

Geschichte und Stadtgrundriss der Kernstadt Schmalleberg und ihrer historischen Innenstadt. Vermutlich entstand die Stadt Schmalleberg um 1200 als Gründung des Kölner Erzbischofs. Der Ort entwickelte sich um eine kölnische Burganlage – die „Smalenburg“ –, die um 1200 gegen die benachbarte Grafschaft Arnsberg errichtet worden war. Im 13. Jahrhundert wurde die Stadt mit einem Mauerring umzogen, in die die Burg nicht eingebunden war. Auch nach zwei Großbränden wurde die Stadt immer wieder auf dem alten Grundriss aufgebaut.

Nach einer mehrere Jahrhunderte währenden Phase des wirtschaftlichen Niedergangs kam es ab der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts mit dem Wiederaufleben des Metallgewerbes zum Aufschwung Schmallebergs. Er wurde im 19. Jahrhundert forciert durch einen Bedeutungszuwachs der Holzwaren- und vor allen Dingen durch einen Aufschwung der Textilindustrie, die für die „Strumpfstadt“ Schmalleberg charakteristisch wurde.

Nach dem letzten großen Stadtbrand vom 31. Oktober 1822, dem nahezu alle Wohn- und Wirtschaftsgebäude zum Opfer fielen, vollzog sich bis 1825 der Neubau der Stadt auf völlig neuem Grundriss.

Beim Wiederaufbau ließ man sich von **klassizistischen Bauvorstellungen** leiten, die sich in charakteristischer Weise in Stadtgrundriss und Stadtbild niederschlugen. Der Grundrissplan sah ein streng geometrisches Muster mit zwei breiten, geradlinigen Hauptstraßen und fünf Querstraßen vor. Schmallenberg konnte dieses historische klassizistische Stadtbild bis heute bewahren.



Kernstadt Schmallenberg | **Topografie, Geschichte und Stadtgrundriss**

2.2 Übergeordnete Planungen für die Kernstadt Schmalleberg: ISEK und IKEK Schmalleberg 2030

Integrierte Handlungskonzepte für die Stadt- und Dorfentwicklung in Schmalleberg: ISEK und IKEK

Mit dem ISEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept) und dem IKEK (Integriertes kommunales Entwicklungskonzept) verfügt die Stadt Schmalleberg über zwei Handlungskonzepte für die unterschiedlichen Aufgabenfelder **Stadt- und Dorfentwicklung**.

Integrierte kommunale Entwicklungskonzepte, die seit 2016 in Nordrhein-Westfalen erstellt werden, beschreiben dabei die Entwicklung der Dörfer und Ortsteile von Kommunen des ländlichen Raums. Von den 83 Stadtteilen Schmallebergs betrifft dies 81 Ortschaften, die weniger als 1.600 Einwohnerinnen und Einwohner haben. Die Kernstädte Schmalleberg und Bad Fredeburg mit ihrem städtischen Charakter werden – wie bei IKEKs üblich – gesondert betrachtet. Ein Grund liegt auch in den unterschiedlichen Förderzugängen: der **Dorferneuerung** und der **Städtebauförderung**.

Im Gegensatz zur Dorferneuerung ist für die Städtebauförderung innerhalb des Stadtgebietes ein klar abgegrenzter Entwicklungsbereich erforderlich.

Ziele der Stadtentwicklung | Fortschreibung des ISEK und IKEK Schmalleberg 2030

Das im Februar 2012 vom Rat der Stadt Schmalleberg beschlossene **Integrierte Stadtentwicklungskonzept Schmalleberg 2030 (ISEK)** beschreibt den inhaltlichen und räumlichen Orientierungsrahmen für die Entwicklung der Gesamtstadt. Es formuliert konkrete Handlungsempfehlungen für die Bereiche „Stadtentwicklung und Dorfentwicklung“, „Zusammenleben in Schmalleberg“, „Wirtschaftliche Entwicklung“, „Landschaft und Klima“ sowie „Image und Vermarktung“.

Fünf Leitziele definieren dabei die wesentlichen Ziele der Stadtentwicklung: „Dörfliches Leben und städtische Vielfalt“, „Tradition und Weltoffenheit“, „Ruhe und Aktivität“, „Urlaub und Arbeit“ und „Schönheit und Nachhaltigkeit“.

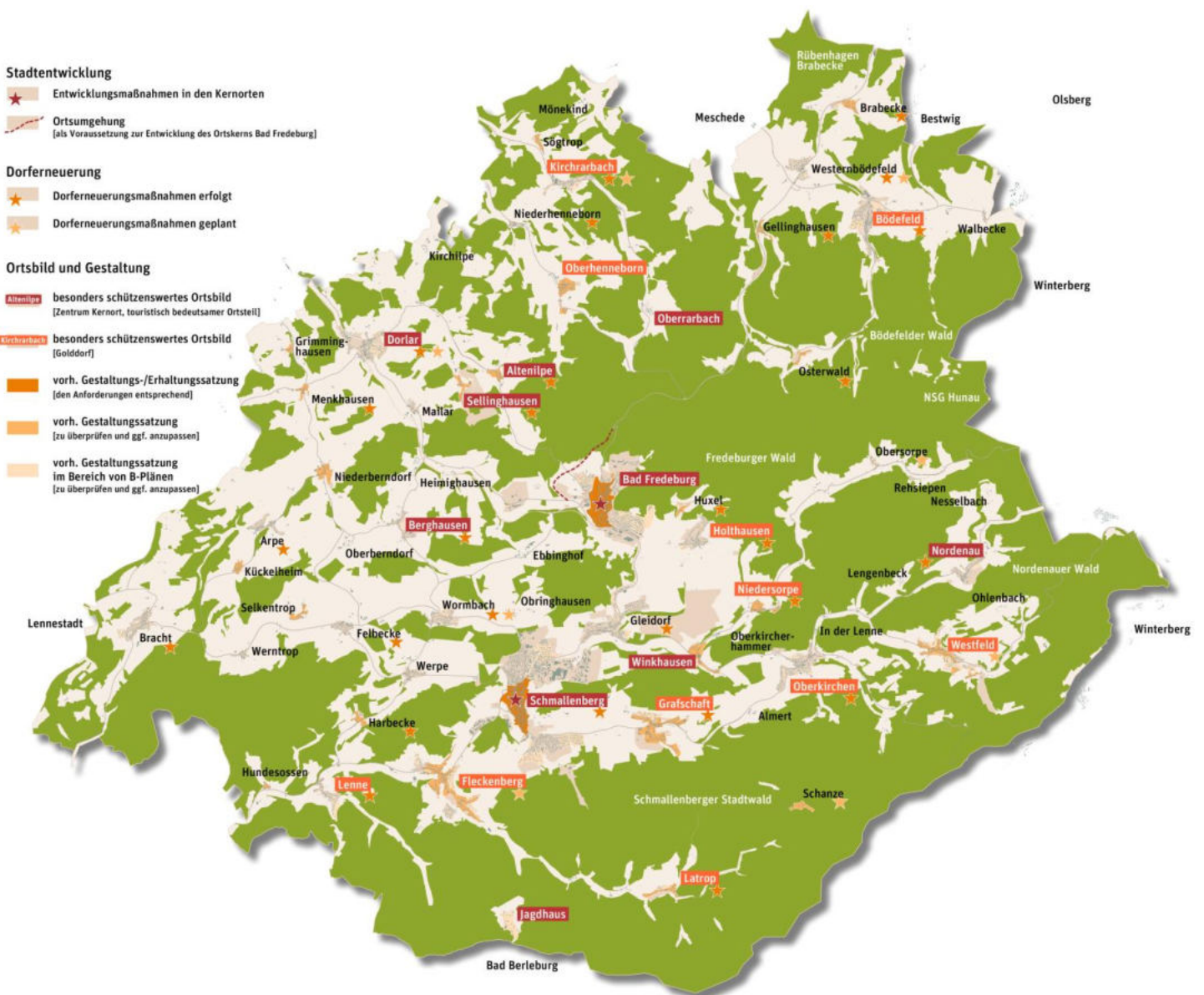
Im September 2016 wurde das ISEK Schmalleberg 2030 fortgeschrieben und durch seine inhaltliche Ausrichtung als **Integriertes kommunales Entwicklungskonzept (IKEK)** anerkannt.

Die Stadtteile und ihre Aufgaben. Jede und jeder der 83 Ortschaften und Stadtteile übernimmt in Zukunft diejenigen Aufgaben, die seinen Möglichkeiten und seiner Größe entsprechen: die beiden Kernstädte Schmalleberg und Bad Fredeburg teilen sich die **Versorgungsfunktion für die Gesamtstadt**, die Stadtteile mit in der Regel bis zu 1.600 Einwohnerinnen und Einwohnern stellen die Grundversorgung sicher. Ergänzt werden sie um die Orte mit sozialen Treffpunkten, aber ohne Grundversorgung (Ortsteile bis 500 Einwohnerinnen und Einwohner) und um die Dörfer (Ortsteile unter 50 Einwohnerinnen und Einwohner).

Die bauliche Entwicklung, der Ausbau und der Schutz der Versorgungseinrichtungen konzentrieren sich auf die Orte mit Versorgungsfunktion, also auf die beiden Kernstädte Schmalleberg und Bad Fredeburg und auf die Stadtteile Bödefeld, Bracht, Dorlar, Fleckenberg, Gleidorf, Graftschaft, Holthausen, Kirchrarbach, Oberkirchen, Westfeld und Wormbach. Um die Funktionsfähigkeit dieser Stadtteile zu sichern, werden in allen weiteren Ortschaften keine konkurrierenden Versorgungsangebote unterstützt.

Ortsbild und Gestaltung. Die baulichen und gestalterischen Qualitäten der Stadtteile werden erhalten und geschützt. Dabei genießen städtebaulich besonders wertvolle Ortschaften und Ensembles vorrangigen Schutz. Diese „**besonders schützenswerten Ortsbilder**“ finden sich in den Zentren der Kernstädte Schmallenberg und Bad Fredeburg, in den „Golddörfern“, die erfolgreich an den Wettbewerben „Unser Dorf hat Zukunft“ teilgenommen haben, und in den touristisch bedeutenden Stadtteilen mit besonderen Gestaltungsqualitäten.

Erste Satzungen und Fibeln sind inzwischen für mehrere Stadtteile entstanden, für die schützenswerten Ortsteile auch eine Mustergestaltungssatzung. Auch um Lösungen zu finden, wie das schützenswerte Ortsbild mit Maßnahmen zur energetischen Erneuerung und mit der Nutzung regenerativer Energien vereinbart werden kann, werden die Satzungen derzeit überarbeitet.



Entwicklungsziele für die Kernstadt Schmalleberg

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Schmalleberg 2030 dient nicht nur als inhaltlicher und räumlicher Rahmen für die Gesamtstadt – es formuliert auch konkrete Entwicklungsziele für die Kernstadt Schmalleberg:

Verkehrsinfrastruktur und Mobilität

- Vernetzung der Ortsteile: Sicherung und Entwicklung des Fuß- und Radwegenetzes
 - verbesserte Anbindung des Bereichs „Nördliche Innenstadt“ an die Innenstadt

Wohnen und ergänzende Nutzungen

- Stärkung der Wohnfunktion
- Überprüfung und evtl. Anpassung von Entwicklungsflächen und Bebauungsplänen
 - Kriterium ortstypische Siedlungsentwicklung
 - Kriterium Vielfalt der Wohnformen
 - Kriterium energetische Optimierung
- (vorrangige) Entwicklung „Altes Feld“ oder die bereits im Flächennutzungsplan dargestellte Wohnbaufläche „Am Lenninghof“
- Ergänzung der Funktionen des Stadtkerns: „Nördliche Innenstadt“
 - Arrondierung Wohnen
 - Nachnutzung und Entwicklung un- oder untergenutzter innenstadtnaher Flächen
- Entwicklung der Flächenreserven/Erstellen eines Wohnbauflächenkatasters

Gewerbeentwicklung

- Herausnahme der Gewerbebeerweiterungsfläche „In der Lake“ aus der FNP-Darstellung
- Option: Entwicklung einer Gewerbefläche nördlich der Bahnhofstraße
- Fortschreibung des Gewerbeflächenkatasters
- Standortmarketing

Kultur

- Unterstützung bei der Sicherung und beim Ausbau von Kulturangeboten

Um- und Nachnutzung

- Initiative Jung kauft Alt
 - Aufzeigen von Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten
 - Beratungsangebot zur energetischen Sanierung
 - Umnutzungsberatung
- Aufstellung eines Leerstandskatasters
- kommunales Leerstandsmanagement

Entwicklungsziele für die Innenstadt von Schmalleberg

Für die Innenstadt von Schmalleberg – den Umgriff des Untersuchungsbereichs dieses Stadtentwicklungskonzepts – nennt das ISEK Schmalleberg 2030 unter anderem:

Stadtentwicklung

- Ergänzung der städtebaulichen Entwicklungsbereiche „Innenstadt Schmalleberg“, „LenneSchiene“ und „Nördliche Innenstadt“ um den städtebaulichen Entwicklungsbereich „Schulzentrum Schmalleberg“
- Rahmenplan „Ortsmitte Schmalleberg“
- REGIONALE-Projekt „LenneSchiene“
 - Vertikaler Garten: Alter Friedhof/Kurpark Schmalleberg
- Verknüpfung der beiden REGIONALE-Projekte „Märkte in Schmalleberg“ und „LenneSchiene“
 - Hanggestaltung
 - Ufergestaltung
 - Wegeverbindungen
- Gestaltung des öffentlichen Raums
 - Barrierefreiheit
 - verbesserte Ausstattung
 - Nutzungsergänzungen (Kunst)
 - Verkehrsberuhigung
 - Verbesserung Radverkehr
 - Routen und Beschilderung

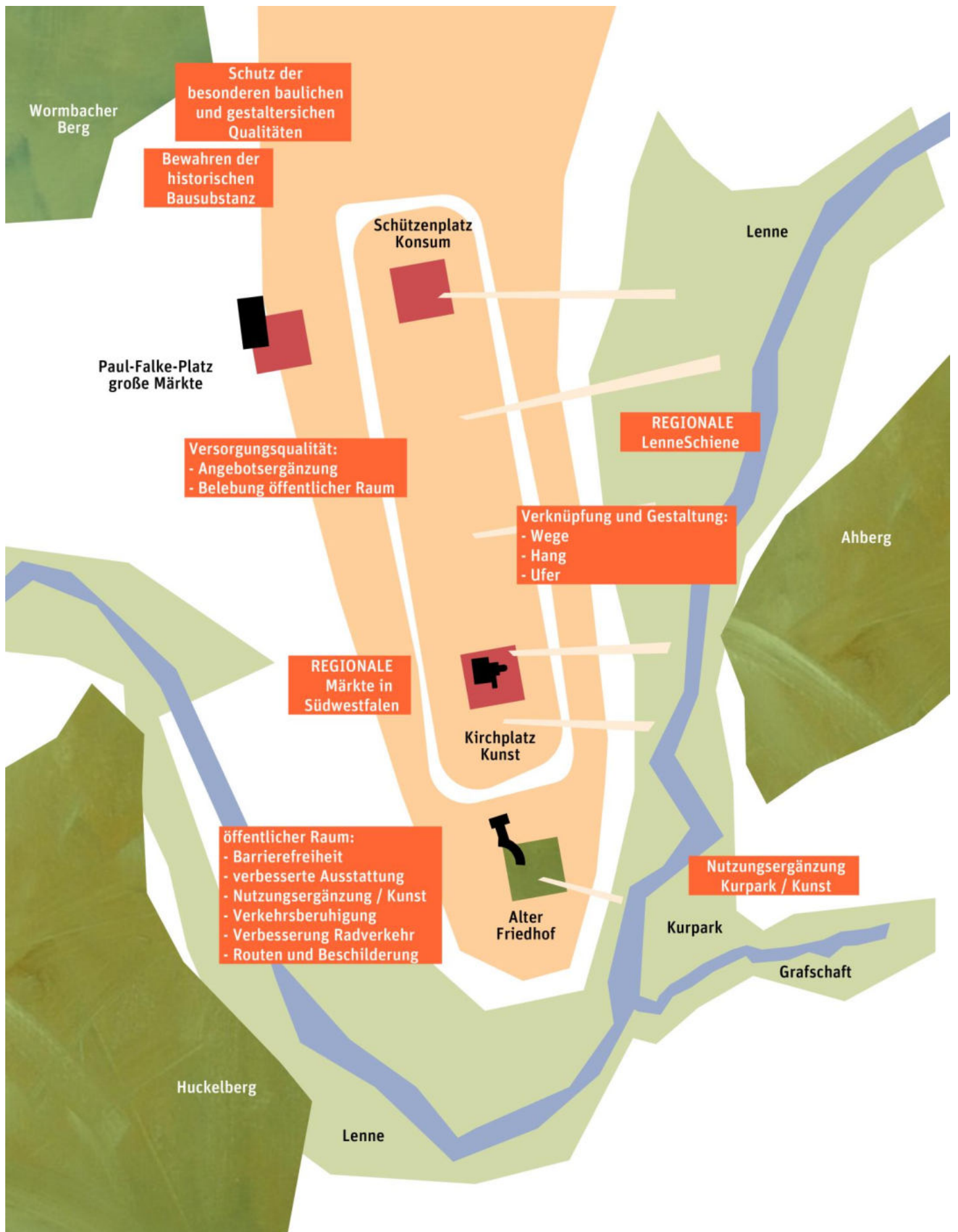
Versorgungskonzept

- Sicherung der Versorgungsqualität
 - Angebotsergänzung
 - Belebung des öffentlichen Raums

Ortsbild

- Zentrum Schmalleberg: „Schutzzone zum Erhalt der besonderen baulichen und gestalterischen Qualitäten“
 - Überprüfung und evtl. Angleichung der Gestaltungssatzung
 - Erläuterung durch Gestaltungsfibel
 - Beratung
- Bewahrung der historischen Bausubstanz
 - Modernisierung und Instandsetzung
 - Fassadenverbesserung und Gestaltung von Hof- und Gartenflächen

Diese Maßnahmenübersicht des ISEK Schmalleberg 2030 war die Grundlage des **Städtebaulichen Rahmenplans für die Ortsmitte Schmalleberg 2017**.



Integriertes Stadtentwicklungskonzept Schmallenberg 2030 | Entwicklung Ortsmitte Schmallenberg

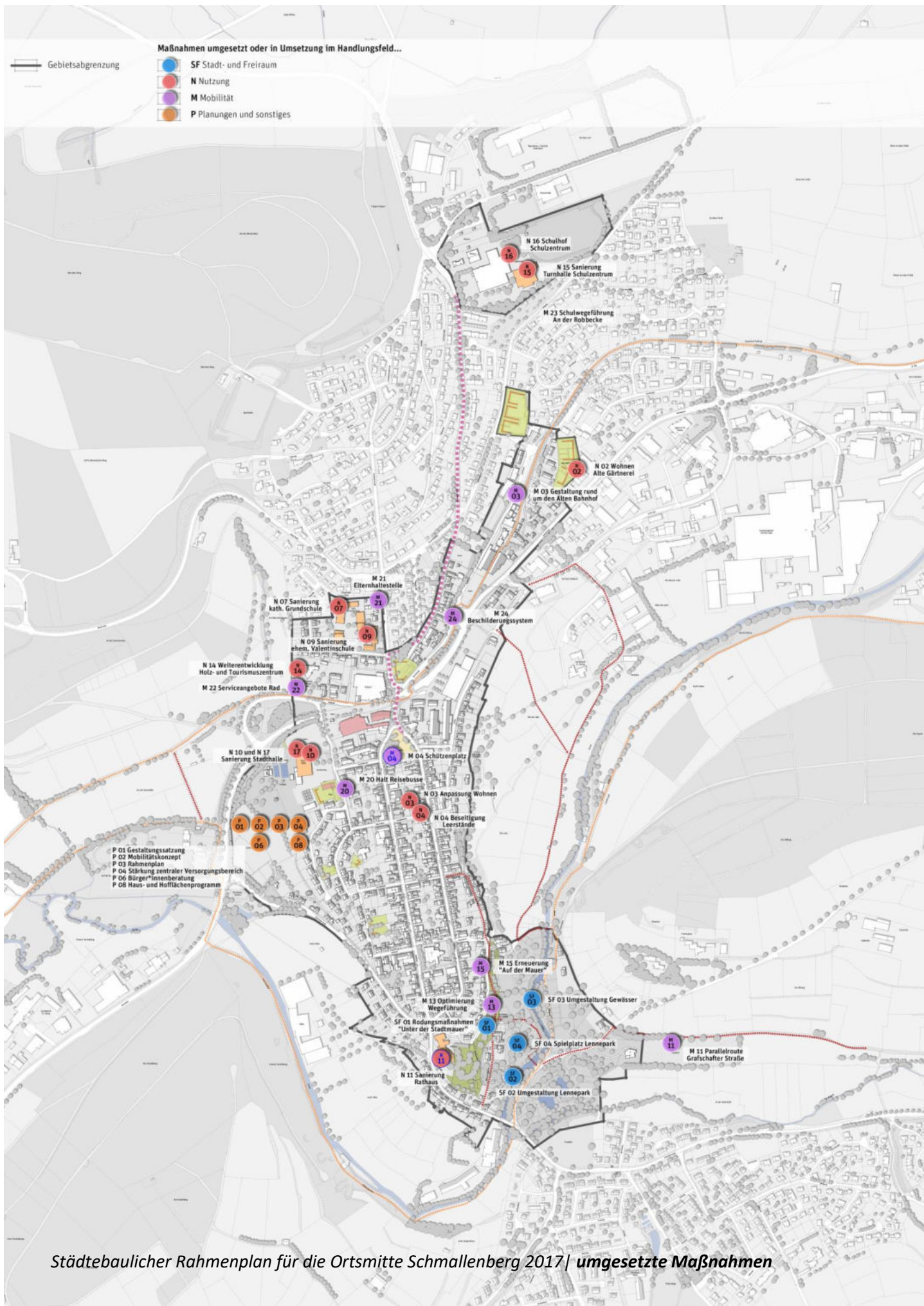
2.3 Der städtebauliche Rahmenplan für die Ortsmitte – Umgesetztes aus dem Integrierten Handlungskonzept 2017

An dieser Stelle soll aufgezeigt werden, welche der im städtebaulichen Rahmenplan 2017 enthaltenen Maßnahmen bisher umgesetzt werden konnten bzw. sich derzeit in der Planung oder Umsetzung befinden.

	Maßnahme Rahmenplan 2017	bereits umgesetzt	in der Umsetzung
Städtebauliche Planungen und Sonstiges			
P01 ¹	Überprüfung und Fortschreibung der Gestaltungssatzung/-fibel		x derzeitige Überarbeitung der Gestaltungssatzung
P02	Mobilitätskonzept Ortsmitte Schmallebenberg	x	
P03	Städtebaulicher Rahmenplan Ortsmitte Schmallebenberg	x	x Neuaufstellung ISEK Kernstadt Schmallebenberg
P04	Konzept zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche	x	
P06	Bürger*innenberatung	x	x Fortführung als Daueraufgabe außerhalb des ISEK für die Kernstadt
Erschließung Grünanlagen, Wasserläufe und Wasserflächen			
SF01	Rodungsmaßnahmen „Unter der Stadtmauer“	x	
SF02	Lennepark – Umgestaltung einschließlich Rückbau „Am Stenn“	x	
SF03	Lennepark – Änderung der Grünanlage und Gewässerrandbereiche	x	
SF04	Lennepark – Spielplatzanlage	x	
Erschließung Straßen, Wege, Plätze			
M03	Gestaltung rund um den Alten Bahnhof	x	
M11	Optimierung der Parallelroute zur Grafschafter Straße	x	
M13	Optimierung Wegeführung Unter der Stadtmauer/Auf der Mauer	x	
M15	Erneuerung „Auf der Mauer“ (1. BA)	x	
M23	Schulwegeführung Obringhauser Straße/An der Robbecke		x
Erschließung Sonstiges			
M20	Einrichtung Bushaltestelle für Reisebusse	x	
M21	Einrichtung Elternhaltestellen	x	
M22	Ausbau der Serviceangebote für den Radverkehr	x	
M24	Beschilderungssystem/Optimierung der Wegweisung	x	x Anpassungen und Ergänzungen als stetiger Prozess

¹ Die Nummerierung folgt der Maßnahmenübersicht des Rahmenplans 2017.

	Maßnahme Rahmenplan 2017	bereits umgesetzt	in der Umsetzung
Baumaßnahmen Gebäude und privater Freiraum			
N02	Wohnentwicklung Alte Gärtnerei		x in der Umsetzung (Stand 01/2022)
N03	Anpassung des Wohnungsbestands (Modernisierung und Instandsetzung privater Gebäude)	x	x stetiger Prozess
N04	Leerstands-beseitigung	x (Leerstandskataster durch HSK)	x stetiger Prozess
N07	Sanierung kath. Grundschule	x	
N09	Sanierung ehemalige Valentinschule	x	
N10	Sanierung Stadthalle (2. BA)		x in der Umsetzung (Stand 01/2022)
N14	Weiterentwicklung Holz- und Tourismuszentrum		x in der Umsetzung (Stand 01/2022)
P08	Haus- und Hofflächenprogramm (Maßnahmen zur Fassadenverbesserung und zur Gestaltung von Hof- und Gartenflächen)	x	x Fortführung vorgesehen
N15	Sanierung Turnhalle Schulzentrum	x	
N16	Schulhof Schulzentrum	x Schulhof Gymnasium	
N17	Sanierung Stadthalle (1. BA)	x	



Städtebaulicher Rahmenplan für die Ortsmitte Schmallenberg 2017 | **umgesetzte Maßnahmen**



*Umgesetztes: **Baumaßnahmen | Gebäude und privater Freiraum**
Sanierung ehemalige Valentinschule/Kindergarten (N09)
Anpassung des Wohnungsbestands (N03) als stetiger Prozess*





Umgesetztes:

***Baumaßnahmen | Gebäude und privater Freiraum Wohnentwicklung Alte Gärtnerei (N02)
Erschließung | Straßen, Wege, Plätze Gestaltung rund um den Alten Bahnhof (M03)***





*Umgesetztes: **Erschließung | Straßen, Wege, Plätze**
Optimierung Wegeführung Unter der Stadtmauer/Auf der Mauer (M13)
Optimierung der Parallelroute zur Grafschafter Straße (M11)*





Umgesetztes:

Erschließung | Straßen, Wege, Plätze Erneuerung „Auf der Mauer“ 1. BA (M15)

Erschließung | Grünanlagen, Wasserläufe und Wasserflächen Lennepark (SF02 bis SF04)



3 Die Kernstadt Schmallenberg: Situation, Herausforderungen, Aufgaben

3.1 Landschaft und Stadtraum: Einzigartiges auf dem Berg

Situation

Stadt und Landschaft. Das Besondere an der Kernstadt Schmallenberg und ihrer historischen Mitte ist ihre Lage über den großen Landschaftsräumen mit ihren fantastischen Ausblicken: Im Westen auf die eher landwirtschaftlich geprägten Räume, im Osten auf die Erholungsbereiche rund um die Lenne und den Kurpark und bis tief in das Lennetal. Die historische Innenstadt thront dabei förmlich über der Landschaft. Deutlich hebt sie sich als **klassizistische „Stadt auf dem Berg“** von den späteren nördlichen Stadterweiterungen ab, deren Siedlungsgrundrisse den topografischen Gegebenheiten folgen.

Die grünen Freiräume. Trotz dieser wunderbaren topografischen Voraussetzungen war lange der Übergang zwischen der Ortsmitte und insbesondere dem östlichen Freiraum stellenweise unbefriedigend. Die Bereiche rund um das REGIONALE-Projekt LenneSchiene wurden in den letzten Jahren hochwertig umgestaltet, was auch zu einer deutlich verbesserten Wahrnehmbarkeit und Verknüpfung mit der Innenstadt führte: Inzwischen sind die Zugänge von der Landschaft in die Stadt auffindbar, die Ortsmitte besser zugänglich und die Ausblicke zum Teil wieder möglich.

Eine größere öffentliche Grünfläche innerhalb der bebauten Innenstadt findet sich lediglich mit dem Alten Friedhof östlich des Rathauses. Ansonsten konzentriert sich Grün eher auf die privaten Gärten und Freiflächen.

Die historische Innenstadt. Identifikationspunkt und Zentrum der Ortsmitte ist die nach klassizistischem Muster erbaute historische Innenstadt. Die beiden geradlinigen Hauptstraßen und die fünf Querstraßen prägen bis heute den strengen Stadtgrundriss. In das geometrische Muster eingefügt sind die beiden Plätze: als nördlicher Auftakt der Schützenplatz und als Abschluss der Kirchplatz um St. Alexander.

Die Parzellierung und Kleinteiligkeit entspricht noch weitgehend der historischen Stadt. In den rückwärtigen Bereichen liegen die Hausgärten, die – wo nicht versiegelt oder als Parkraum genutzt – ein innerstädtisches grünes Band bilden. Die Gebäude reichen in der Regel bis an die Straßen – Vorgärten sind die Ausnahme. Trotz der Einzelgebäude entsteht ein geschlossener Raumeindruck. Der bauliche und historische Wert der Innenstadt drückt sich auch in der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Historische Stadtkerne in NRW aus.

Die nördlichen Stadterweiterungen. Im späten 19. Jahrhundert dehnte sich die Stadt in nördlicher Richtung aus – dorthin, wo Schmallenberg mit seinem Bahnhof von 1888 bis 1994 einen Gleisanschluss besaß. Auf der Bahntrasse zwischen Schmallenberg und Eslohe-Bremke befindet sich heute ein Teilstück des SauerlandRadrings. Neben der Lenneroute tangiert mit ihm eine zweite bedeutende Freizeitroute die Innenstadt.

Die Stadterweiterungen folgen anderen städtebaulichen Regeln als die klassizistische Innenstadt. Die Gebäude liegen nun abgerückt von den Straßen innerhalb der Grundstücke und vermitteln einen mehr aufgelockerten Raumeindruck.

Das Gebiet rund um den ehemaligen Bahnhof und das aufgegebene Areal der ehemaligen Gärtnerei wurde bzw. wird derzeit entwickelt. Hingegen wirken nach wie vor das scheinbar untergenutzte Grundstück an der Obringhauser Straße und insbesondere das Schulzentrum am nördlichen Stadteingang vom eigentlichen

Zentrum isoliert. Durch seine Lage, Dimensionierung und Funktion ist das Schulzentrum zwangsläufig ein Solitär im Stadtgefüge.



Herausforderungen und zukünftige Aufgaben

Die – wenn auch durch die Topografie erschwerte – Nähe und räumliche Verzahnung von Innenstadt und Landschaftsräumen ist die zu erhaltende Besonderheit der Kernstadt Schmalleberg. Nach wie vor gilt es, das Bild einer „Stadt über der Landschaft“ herauszustellen, zu bewahren und zur Grundlage der städtebaulichen Entwicklung zu machen.

Auch zur Belebung der Innenstadt konnte das REGIONALE-Projekt „LenneSchiene“ mit verbesserten Ausblicken und mit der Anlage von attraktiven Wegen besser an die historische Innenstadt angebunden werden – eine (auf die Historie zurückgreifende) Gestaltung der Hangkanten konnte dagegen – auch aus Kosten- und Pflegegründen – nicht umgesetzt werden.

Auch nach erfolgtem Umbau des Lenneparks wurden gerade in der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger noch zahlreiche Hinweise für den Umgang mit den Freiflächen der Kernstadt gegeben: etwa eine noch familienfreundlichere Gestaltung des Lenneparks oder eine Aufwertung des Alten Friedhofs.

Zu diskutieren ist auch nach wie vor, inwieweit der Jüdische Friedhof besser und kenntlicher an die Innenstadt angebunden werden sollte.

Daneben liegt die wichtigste Aufgabe im **Schutz, in der Pflege und in der Weiterentwicklung des historischen Grundrisses**. Notwendige Ergänzungen oder Ersatzbauten sollten daher immer die Maßstäblichkeit des historischen Grundrisses berücksichtigen.

Zudem sind weiterhin Anstrengungen erforderlich, die nördlichen Stadtgebiete der Innenstadt besser mit der Innenstadt zu verbinden. Nach den Entwicklungen rund um den Bahnhof und auf der Fläche der ehemaligen Gärtnerei betrifft dies insbesondere die Verknüpfung mit dem Schulzentrum und die damit verbundenen gestalterische Verbesserungen bei der Straßengestaltung in der Obringhauser Straße.

Umgesetzte Maßnahmen des Rahmenplans 2017

Schutz, Pflege und Weiterentwicklung des historischen Grundrisses

- P03 | Städtebaulicher Rahmenplan Ortsmitte Schmalleberg (Fortführung durch Neuaufstellung ISEK Kernstadt Schmalleberg)

Grünanlagen und Verknüpfungen

- SF01 | Rodungsmaßnahmen „Unter der Stadtmauer“
- SF02 | Lennepark – Umgestaltung einschließlich Rückbau „Am Stenn“
- SF03 | Lennepark – Änderung der Grünanlage und der Gewässerrandbereiche
- SF04 | Lennepark – Spielplatzanlage
- M11 | Optimierung der Parallelroute zur Grafschafter Straße



Herausforderungen Landschaft und Stadtraum

Die Stadt über der Landschaft: Gestaltung der Hangkante „Unter der Stadtmauer“

Anbindung der Freiräume an die Innenstadt: hier der Jüdische Friedhof



3.2 Bauten und Denkmäler

Situation. Nicht nur der klassizistische Stadtgrundriss und Stadtraum entsprechen in weiten Teilen der Struktur des 19. Jahrhunderts – auch die meisten historischen Bauten sind in der Innenstadt von Schmalenberg erhalten. Deren historischer und baukultureller Wert zeigt sich in der hohen Anzahl der Denkmäler.

Neben den sakralen, öffentlichen und privaten Denkmälern wie der katholischen Pfarrkirche St. Alexander, dem heutigen Stadtarchiv südlich des Rathauses oder den Wohngebäuden entlang der West- und Oststraße sind es weitere historische Wohn- und Geschäftsgebäude, die das Bild der historischen Innenstadt prägen. Bei der vorbildlichen Erneuerung der historischen Innenstadt wurden bei Alt- und Neubauten weitgehend die jahrzehntelang gültigen baulichen Regeln berücksichtigt. Auch Neu- und Ersatzbauten folgen in ihrer Dimension, ihrer Gestaltung und in ihren Materialien den historischen Prinzipien.

Dem gegenüber stehen die wenigen unsensiblen Umbauten, durch die das typische Erscheinungsbild des Gebäudes gestört wird: So haben Nutzungsänderungen und -intensivierungen zum Teil zu einem Umgang mit den Fassaden geführt, der dem Wert und dem Typus des Gebäudes nicht gerecht wird – besonders dort, wo Einzelhandel und Gastronomie am stärksten vertreten sind: entlang der West- und Oststraße. Hier finden sich neben vorbildlich gestalteten Einrichtungen auch solche, die die Gebäudestruktur nicht respektieren und durch eine unmaßstäbliche Erdgeschossgestaltung auffallen. Gleichzeitig wurden in diesen Straßenzügen Lösungen für barrierefreie Zugänge geschaffen, die gestalterisch angepasst und vorbildlich sind.

Herausforderungen und zukünftige Aufgaben

Beide Seiten – Gestaltungsmängel und die Anpassung der historischen Bausubstanz an die heutigen Erfordernisse – zeigen, dass in der **Erneuerung und** – auch gestalterischen – **Instandsetzung** nach wie vor eine wichtige Aufgabe der nächsten Jahre liegen wird. Ziel ist es, das einmalige Ortsbild mit seiner historischen Bausubstanz zu erhalten, gleichzeitig die Gebäude aber auch so zu entwickeln, dass sie den heutigen Anforderungen an Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit und den Herausforderungen des Klimawandels und der Klimaanpassung entsprechen.

Bei Erneuerungsmaßnahmen müssen Klimagerechtigkeit, Barrierefreiheit und ortstypische Gestaltung Hand in Hand gehen. Künftige Umgestaltungen von Handels-, Gastronomie- und Wohnbauten sollten sich dabei immer nach dem Wesen und der Bauepoche des Gebäudes richten und sich in das Gesamterscheinungsbild der Nachbarschaft einfügen. Eine wichtige Hilfestellung leistet dabei die vorhandene und überprüfte Gestaltungssatzung mit ihren Regelungen, die derzeit überprüft wird.

Umgesetzte Maßnahmen des Rahmenplans 2017

Planungen und Begleitung

- P01 | Überprüfung der Gestaltungssatzung/-fibel (Überarbeitung)
- P06 | Bürger*innenberatung

Erneuerung und Instandsetzung

- P08 | Haus- und Hofflächenprogramm (Fortführung)



Herausforderungen Bauten und Denkmäler

*Vereinbarkeit von energetischen Maßnahmen und Stadtgestalt
Ortsbildverträglich gestaltete barrierefreie Zugänge in die Läden*



3.3 Nutzungen

Situation. In der Innenstadt von Schmallenberg findet sich ein dichtes Nebeneinander sich ergänzender innerstädtischer Nutzungen. Sie ist gleichzeitig Wohn- und Handelsstandort, Umfeld für öffentliche und private Dienstleistungen, für Freizeit, Bildung und Kultur. Dabei nehmen die West- und die Oststraße eine besondere Stellung ein: als historischer, siedlungsräumlicher und wirtschaftlicher Mittelpunkt des Ortes ist dieser Bereich auch der Hauptgeschäftsbereich der Innenstadt.

Ein Exkurs zu aktuellen Entwicklungen im innerstädtischen Handel¹

Ausgangslage: Innenstädte unter Druck

Der Handel hat für die Innenstädte seit jeher eine Leitfunktion. Bis in die Nachkriegszeit stellten die Innenstädte – insbesondere in Klein- und Mittelstädten – noch unangefochten die wichtigsten Handelsstandorte dar. Im Zuge der verstärkten Motorisierung entstanden in Deutschland ab den 1960er-Jahren allerdings zahlreiche autokundenorientierte Konkurrenzstandorte an Ausfallstraßen oder in Gewerbegebieten auf der „grünen Wiese“. Hier siedelten sich zunächst Supermärkte, SB-Warenhäuser oder Einkaufszentren und später auch Discounter und Fachmärkte an. Zusätzlich entwickelte sich mit dem Katalogversandhandel in der Nachkriegszeit auch ein nicht-stationäres Einzelhandelsangebot. Durch die verstärkte Konkurrenz hat sich das Bild vieler Innenstädte deutlich gewandelt. Sortimente wie Lebensmittel, Möbel oder Bau- und Handwerksbedarf sind vielerorts nahezu oder vollständig aus den Zentren verschwunden. Gleichzeitig ist im gesamten Einzelhandel seit mehreren Jahrzehnten eine deutliche Filialisierung festzustellen. Kleine inhabergeführte Geschäfte werden dabei durch Filialbetriebe großer Anbieter verdrängt. Besonders deutlich zeigt sich diese Entwicklung im Lebensmitteleinzelhandel.

Während sich einige Innenstädte im Konkurrenzdruck behaupten konnten, hat der Strukturwandel in sehr vielen Orten zu einer Leerstandsproblematik von Teilabschnitten oder gesamten Innenstädten geführt. Die leerstehenden Ladenlokale beeinträchtigen in vielen Fällen die Attraktivität und das Image der Handelslagen und führen somit oftmals zu noch mehr Leerstand. Diese Abwärtsspirale wird auch als „trading-down-Effekt“ bezeichnet. Hierunter leiden das gesamte Einzelhandelsangebot und vielfach auch die Nahversorgung für die ansässige Wohnbevölkerung. Zwar ist Leerstand in Innenstädten eine allgemeine Problematik, die Ausprägungen sind aber von Region zu Region und auch von Stadt zu Stadt sehr unterschiedlich. Wichtige Faktoren sind hierbei die örtliche Wirtschafts- und Kaufkraft, aber auch die allgemeine Attraktivität des Standorts für die Bewohnerschaft und den Tourismus.

Die Zentren von Klein- und Mittelstädten sind überdurchschnittlich stark von Leerstandsproblematiken betroffen. Seit mehreren Jahren wird in vielen Städten versucht, drohenden Abwärtsspiralen mit Maßnahmen wie City- bzw. Leerstandsmanagements oder der Ansiedlung von innerstädtischen Einkaufszentren entgegenzuwirken. Hierzu zählen neben den regional bekannten Beispielen in Großstädten – wie der „Thier-Galerie“ in Dortmund oder dem „Limbecker Platz“ in Essen – auch zahlreiche Zentren in kleineren Städten. Grundsätzlich können Entwicklungen dieser Art zur Aufwertung der Innenstadt beitragen und durch die räumliche Konzentration von Geschäften auch Kundschaft aus dem Umland anziehen. Sie bergen jedoch das

¹ Die Exkurse sollen verdeutlichen, dass sich die Kernstadt Schmallenberg auch mit Problemen auseinandersetzen muss, die nicht "hausgemacht" sind, sondern in dieser Form auch vergleichbare Orte betreffen. Ziel ist es, für aktuelle allgemeine Entwicklungen, etwa in den Bereichen „innerstädtischer Handel“ oder „Mobilität“, ortsspezifische Lösungen zu finden.

Risiko, dass sie bei einer schlechten Integration oder zu großer Dimensionierung zu vermehrtem Leerstand und der Abwertung bestehender Innenstadtlagen führen können.

Aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen

Im Bereich des stationären Handels werden aktuell kaum noch Standorte auf der „grünen Wiese“ neu entwickelt, vereinzelt werden aber bereits bestehenden Gebiete erweitert. Auch die Neuentwicklung von Einkaufszentren in oder am Rand von Stadtkernen findet aufgrund einer Marktsättigung in Deutschland zurzeit kaum noch statt. Bei den Lebensmittelsupermärkten und -discountern setzt sich der Trend zum Verkaufsfächenwachstum hingegen weiterhin fort. Hier werden oftmals bestehende Märkte erweitert oder an einem nahegelegenen Standort mit größerer Verkaufsfläche neu gebaut.

Die wichtigsten aktuellen Trends stellen das fortlaufende Wachstum und die Etablierung des Internethandels dar. In einigen typischen Innenstadt-Segmenten hat sich der Online-Handel fest etabliert. Er befindet sich weiter auf Wachstumskurs und nimmt neue Sortimente wie Lebensmittel und Getränke in den Fokus, während sich innerstädtische Handelsformate zunehmend unter Druck befinden. Die Vorteile des Online-Handels liegen auf der Hand. Neben der bequemen Bestellung und Lieferung liegen die Vorzüge vor allem in der sehr großen Auswahl an Waren, die in innerstädtischen Läden kaum zu realisieren ist.

Aus diesen Entwicklungen ergeben sich enorme Herausforderungen für den innerstädtischen Einzelhandel. Insbesondere der betriebliche Einzelhandel ist von Schließungen und den Zuwächsen im Online-Handel stark bedroht, die Gefahr der Verödung von Innenstädten ist nach wie vor ungebrochen. Dies liegt nicht zuletzt auch an der zunehmenden Verstädterung. Die räumliche Konzentration von Verkaufsstandorten nimmt zu und insbesondere periphere Regionen leiden. Vor allem für ältere Menschen kann dies einen stark eingeschränkten Zugang zu wichtigen Versorgungsfunktionen bedeuten. Aber auch größere Städte und Ballungsregionen sind mit spezifischen Herausforderungen konfrontiert. Zum einen entsteht durch den Trend zum Online-Shopping in den ohnehin schon verkehrlich stark belasteten Quartieren oftmals eine deutliche Einschränkung des Verkehrsflusses durch haltende Paketlieferfahrzeuge. Weiterhin ist zu erkennen, dass vor allem große Warenhäuser oder mittelständische und charakteristische Fachgeschäfte mit der Angebotsvielfalt des Online-Handels nicht mithalten können. Infolge sinkender Marktanteile müssen sie deshalb schließen oder werden durch Einzelhandelsketten oder Filialisten verdrängt.

Zukunftsweisende Konzepte – Neue Chancen für Handel und Innenstädte

Um dem zu begegnen, ist es notwendig, neue Konzepte und Ideen für die Zukunft des innerstädtischen Handels zu entwickeln. Die Lösungsansätze sind dabei so vielfältig wie die Kommunen, in denen sie Anwendung finden. Auch in Zukunft wird in stationären Geschäften eingekauft und deren Vorteile geschätzt werden. Dies betrifft vor allem den Lebensmittelhandel, transportintensive Produkte und Waren, die vor Ort aus- oder anprobiert werden sollen. Mehr als früher wird das Einkaufen dabei zu einem Erlebnis, bei dem die Kundschaft vor allem eine hohe Service-Orientierung in Form von Beratung und erweiterten Dienstleistungen erwartet. Die Verknüpfung der Vorteile von Online- und Offlinewelt durch verschiedene Vertriebs- und Verkaufskanäle („Multi-Channel“- Vertrieb, bei dem Produkte und Dienstleistungen über mehrere Kanäle angeboten werden), wird deswegen als zentrale Chance für den lokalen Einzelhandel gesehen. Dieser Trend funktioniert dabei in beide Richtungen. Immer mehr reine Online-Händler eröffnen mittlerweile Filialen, in denen Kunden die Produkte auch vor Ort anschauen und anschließend im Internet bestellen können. Eine weitere Entwicklung ist der in einzelnen Bevölkerungsgruppen anhaltende Trend vom Massenkonsum hin zum Einkauf von nachhaltigeren Waren („Neo-Ökologie“), was vor allem dem lokalen inhabergeführten

Einzelhandel zugutekommt. Hierbei liegt der Fokus insbesondere auf handwerklich gefertigten Produkten oder Waren aus lokaler Produktion.

Warenhäuser werden in Zukunft immer weniger Orte sein, die ausschließlich zum Verkauf von Waren konzipiert sind. Der Trend geht vielmehr zu Angeboten, die gleichzeitig Ort der Begegnung sind, Atmosphäre schaffen und gezielt unterschiedliche Lebensstile ansprechen. So kann beispielsweise ein vereintes Angebot aus Gesundheitsberatung, Koch- und Fitnesskursen sowie Produkten gezielt gesundheitsbewusste Menschen ansprechen. Auch neue Geschäftskonzepte, zugeschnitten auf die Lebenssituation von kleineren Haushalten bzw. Single-Haushalten, sind hierfür ein Beispiel. Große Lebensmittelketten eröffnen kleinräumige „Convenience-Stores“ (wie z. B. REWE to go), die bewusst auf die Kundschaft zugeschnitten sind, die nicht auf Vorrat, sondern täglich einkaufen geht.

Kommunale Steuerung und Nachnutzungskonzepte

Angesichts des demografischen Wandels und des zunehmenden Altersdurchschnitts der Bevölkerung ist eine lokale, gut erreichbare und adäquate Versorgung mit Waren wichtiger denn je. Neuartige Konzepte sind zwar für die zukünftige Entwicklung des Einzelhandels unverzichtbar, der zentralen Steuerungsfunktion durch die Kommunen kommt jedoch ebenfalls eine bedeutende Rolle zu.

In der Regel geht es dabei um das Identifizieren von Aufwertungspotenzialen und auch das „Gesund-schrumpfen“ und Verdichten von Innenstädten. Zunehmend gehört es zur Aufgabe von Städten und Gemeinden, die individuellen Stärken des lokalen Einzelhandels zu identifizieren und eine Gesamtbetrachtung der Innenstadt anzustreben. Einzelhandelskonzepte mit einer integrierenden Betrachtungsweise bekommen daher zukünftig einen immer größeren Stellenwert.

Innerstädtisches Einkaufen wird in Zukunft vor allem ein Erlebniseinkauf sein. Den Kommunen kommt daher die Aufgabe zu, ein attraktives Erscheinungsbild der Innenstädte zu erhalten und auszubauen. Hierbei spielt die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums eine zentrale Rolle. Ansatzpunkte sind hierbei die Errichtung von qualitätvollen Orten für soziale Interaktion und Kommunikation, die Reduktion von Vandalismus oder Verschmutzung in öffentlichen Räumen und identitätsstiftende Maßnahmen wie etwa gemeinsam gestaltete Pflanzenanlagen oder Kunstinstallationen. Auch eine ansprechende Architektur und die Existenz einer vielfältigen Gastronomie- und Kulturlandschaft sind immer wichtiger werdende Bausteine für einen funktionierenden innerstädtischen Einzelhandel. Eine große Bedeutung haben darüber hinaus lokale Netzwerke. Gewerbetreibende, Ladenbesitzer, aber auch Besitzer von Manufakturen oder Ateliers können gemeinsame Aktionen initiieren und gemeinsam ein spezialisiertes Angebot schaffen.

Mancherorts sind neben dem Ausbleiben von Kundschaft auch zu hohe Ladenmieten ein Problem für den stagnierenden Einzelhandel. In diesen Fällen kann die Kommune ebenfalls steuernd eingreifen. Finanzierungshilfen und Zuschüsse oder auch eine Begrenzung der Mietpreise auf politischer Ebene können insbesondere dem inhabergeführten Einzelhandel helfen, sich gegen Filialisten und finanzstarke Einzelhandelsketten zu behaupten. Zudem können Immobilieneigentümer über Instrumente wie Verfügungsfonds oder Business-Improvement-Districts (BIDs) dazu angehalten werden, sich an einer Finanzierung von Maßnahmen der Stadtgestaltung zu beteiligen. Auf diese Weise können aufwertende Maßnahmen im öffentlichen Raum finanziert werden, während sie selbst von gesicherten Einnahmen profitieren.

Sollten Schließungen oder die Verlagerung von Einzelhandelsstandorten unvermeidbar sein, ist auch ein aktiver Umgang mit Leerständen und Funktionsverlusten in den Innenstädten gefragt. An dieser Stelle bietet sich insbesondere für Klein- und Mittelstädte die Chance, durch Nachnutzungskonzepte und Umnutzungen steuernd einzugreifen. In Kommunen mit knappem Wohnungsangebot können ehemalige Handelsstandorte

zur Schaffung von Wohnraum genutzt werden. Auch für Stadtteilbibliotheken, Kitas, Handwerksbetriebe, Startups oder Dienstleistungsangebote können auf diese Weise neue und häufig kostengünstige Räumlichkeiten gefunden werden.

Handel und Versorgung. Die beiden Zentralorte Schmalleberg und Bad Fredeburg übernehmen für die Gesamtstadt in den Bereichen Einzelhandel und Dienstleistungen eine übergeordnete Versorgungsfunktion. Insgesamt befinden sich hier rund 90 % der Verkaufsfläche der Gesamtstadt. Dabei entfallen auf den Stadtbezirk Schmalleberg fast drei Viertel der Verkaufsflächen, im Stadtbezirk Bad Fredeburg sind es etwa 15 %.¹ Zu unterscheiden ist dabei zwischen dem Hauptzentrum der Schmalleberger Innenstadt und dem Stadtbezirkszentrum Bad Fredeburg, wobei hier noch der „funktionale Ergänzungsstandort Sonderstandort Nahversorgung Wehrscheid/Alter Bahnhof“ hinzukommt.

Neben den meist kleinteiligen und teils hochwertigen Angeboten entlang der West- und der Oststraße liegt eine wichtige Einzelhandelslage im Bereich der Poststraße. Hier befinden sich auch alle großflächigen Angebote der Innenstadt. Baulich geprägt wird dieser Bereich von den großformatigen Baukörpern und der Einkaufspassage „Ladenzeile“, die auch aufgrund ihres Alters und wegen einiger Leerstände nur noch eingeschränkte Aufenthaltsqualität hat.

Der Kern der Innenstadt – mit den Bereichen um die Ost- und Weststraße und um die Poststraße – ist als „Zentraler Versorgungsbereich Hauptzentrum Schmalleberg“ eingestuft. Dieser Zentrentyp zeichnet sich aus durch die „*gesamstädtische und regionale Versorgungsbedeutung, ein möglichst vollständiges Einzelhandelsangebot im kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfsbereich, einen vielfältigen Größen- und Betriebsformenmix mit hohem Anteil an kleinteiligem Facheinzelhandel und durch ein breit gefächertes und umfangreiches (...) Dienstleistungs-, Kultur- und Gastronomieangebot sowie öffentliche Dienstleistungen.*“²

Das „Konzept zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Schmalleberg“ gibt für die Entwicklung des „Hauptzentrums Schmalleberg“ u. a. folgende Empfehlungen:

- den Erhalt, den Ausbau und die nachhaltige Sicherung einer attraktiven Versorgungsstruktur und -qualität,
- die Arrondierung des Angebotsspektrums und die Attraktivitätssteigerung,
- die Profilierung und Positionierung des zentralen Versorgungsbereiches durch qualitative und funktionale Verbesserungen des Angebots,
- die Sicherung und den Ausbau der attraktiven und multifunktionalen Angebotsmischung, auch mit ergänzenden Dienstleistungs- und Gastronomieangeboten sowie öffentlichen und kulturellen Einrichtungen,
- die Sicherung der Grundversorgung durch Erhalt und Weiterentwicklung nahversorgungsrelevanter Angebote in der Innenstadt.

Diese Entwicklung kann durch zwei städtebauliche Aspekte unterstützt werden:

- zum einen durch die „*weitere Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Innenstadt, beispielsweise durch Sicherung der kompakten und vernetzten städtebaulichen Grundstruktur, attraktive Angebotsformen an neuralgischen Punkten der Innenstadt sowie ggf. weitere gestalterische Verbesserungen auch in Kombination mit gastronomischen Nutzungen*“,³

¹ Junker + Kruse: „Konzept zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Schmalleberg“ | Dortmund, Juni 2016

² ebenda

³ ebenda

- zum anderen durch „angemessen dimensionierte Entwicklungen u. a. der Potentialfläche ‚Alte Post‘ an der Gartenstraße mit attraktiven Frequenzbringern und/oder Handelsmagneten sowie die Revitalisierung der Passage ‚Ladenzeile‘ innerhalb der Innenstadt (...) Grundsätzlich ist ein Erhalt von Vielfalt und Kleinteiligkeit des Innenstadteinzelhandels anzustreben.“¹

Als weitere Herausforderung in der Schmallenberger Innenstadt stellt sich die Nachfolgeregelung der meist inhabergeführten Fachgeschäfte dar.

Ein Exkurs zu aktuellen Entwicklungen des innerstädtischen Wohnens

Ausgangslage: Wohnen und gesellschaftlicher Wandel

In den vergangenen Jahren hat die Bedeutung der Innenstadt sowie innenstadtnaher Quartiere als Wohnstandort wieder zugenommen. Dies liegt auch daran, dass selten zuvor ein so großer Bedarf bestand, unterschiedlichste Wohnansprüche miteinander zu verbinden. Mit ihrer baulichen Dichte und Angebotsvielfalt, der vielfältigen Bausubstanz und der guten Infrastruktur stellen innenstadtnahe Quartiere in dieser Hinsicht ein enormes Potenzial dar.

In Zukunft ist davon auszugehen, dass in Folge des gesellschaftlichen Wandels und einer Ausdifferenzierung und Pluralisierung von Lebensstilen die Bedeutung des Wohnorts als Identifikationsort für den eigenen Lebensentwurf weiter zunehmen wird. Gleichzeitig findet aufgrund des stetigen Wandels zur Wissens- und Informationsgesellschaft und den damit verbundenen Technologien ein Wandel der Wohn- und Arbeitswelt statt. Die Lebensmodelle in ländlichen und großstädtischen Räumen gleichen sich zunehmend an, Arbeitsverhältnisse werden flexibler und die Bedeutung von Home-Office und selbständiger Arbeit nimmt – auch verschärft durch die Corona-Pandemie – zu. Wichtige Themen werden hier das Ineinandergreifen von Privat- und Geschäftsleben, aber auch die Kinder- und Altenbetreuung am Wohn- und Arbeitsort sein. Trotz der Digitalisierung sind insbesondere junge Nutzergruppen auf die räumliche Nähe zu Bildungs- und Arbeitsplatzangeboten angewiesen. Ältere und mobilitätseingeschränkte Nutzergruppen benötigen hingegen vor allem gut erreichbare Versorgungsangebote. Zusätzlich wächst bei beiden Gruppen der Wunsch nach vielfältigen Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten.

*Wenngleich viele dieser Entwicklungen auf Großstädte und Klein- und Mittelstädte gleichermaßen zutreffen, so gibt es auch Unterschiede. Prosperierende Großstädte sind insbesondere mit einer Anspannung auf dem Wohnungsmarkt und Verdrängungsprozessen konfrontiert. Klein- und Mittelstädte müssen sich dagegen vielerorts mit der Problematik von Bevölkerungs- und Funktionsverlusten auseinandersetzen. Entsprechend dieser Entwicklung wird es von zunehmender Bedeutung sein, diesen Herausforderungen individuell zu begegnen. Die öffentliche Hand als steuernder und korrigierender Akteur auf dem Wohnungsmarkt wird daher zukünftig wieder stärker gefragt sein. In Großstädten ist hiermit vor allem der auf verschiedenen Ebenen stattfindende Eingriff in den Wohnungsmarkt gemeint – etwa durch die Erweiterung des Wohnangebotes sowie des Neubaus von Wohnungen im mittleren und niedrigen Preissegment. In Klein- und Mittelstädten besteht die Herausforderung hingegen in der **Verknüpfung der Vorteile von Stadt und Land**. Hier sind insbesondere die gleichzeitige Etablierung eines hohen Freizeit- und Erholungswertes sowie urbaner und dienstleistungsorientierter Qualitäten gefragt.*

¹ ebenda

Wohnen zwischen Stadt- und Landleben

„In Wirklichkeit aber gibt es nicht, wie man immer annimmt, nur zwei Alternativen – Stadtleben oder Landleben –, sondern noch eine dritte, die alle Vorteile des intensiv tätigen Stadtlebens vollkommen mit all den Schönheiten und Freuden des Landlebens verschmilzt.“ (Ebenezer Howard)

Was der „Erfinder der Gartenstadt“ vor rund 120 Jahren sagte, scheint heute aktueller denn je. Dabei wurde die Idee einer Gartenstadt immer wieder neu interpretiert und findet sich nur ansatzweise umgesetzt. Die wesentlichen Aspekte, Vorteile und Voraussetzungen lassen sich aber nicht nur auf neue Siedlungen übertragen, sondern auch auf bestehende Städte. So hat etwa unter dem Motto „grün-urban-vernetzt“ das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung „10 Thesen zur Gartenstadt21“ veröffentlicht, die Lösungsansätze nicht nur für Stadterweiterungen, sondern auch für den Stadtbau formulieren: „Die Gartenstadt21

- ermöglicht anpassungs- und tragfähige Modelle der allgemeinen Mitwirkung und Teilhabe zu entwickeln und zu verstetigen,*
- bewirkt eine Qualifizierung und Vernetzung vorhandener Siedlungs- und Freiraumstrukturen (...),*
- verfügt über stadträumliche Qualitäten, bei denen eine hohe bauliche Dichte und öffentliche Freiräume in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen,*
- bietet eine attraktive ‚Grüne Infrastruktur‘, im Sinne von differenzierten öffentlichen Freiräumen mit unterschiedlichen Funktionen,*
- ist klimaangepasst und energieoptimiert,*
- bietet vielfältige bezahlbare Wohnangebote für verschiedene soziale Gruppen,*
- berücksichtigt neue Formen des Arbeitens sowie die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft gleichermaßen,*
- verfügt über verschiedene öffentliche und soziale Einrichtungen für Menschen unterschiedlichen Alters und Herkunft,*
- ist durch ein vernetztes Mobilitätsangebot geprägt und trägt hierdurch zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung bei.“*

Angebotsvielfalt im Wohnungsmarkt

Die genannten Entwicklungen zeigen, dass entsprechend der gesellschaftlichen Veränderungen und den Herausforderungen in Kommunen neue Herangehensweisen und Handlungsansätze gefragt sind. Um der vielschichtigen Vermischung von Wohnen, Arbeiten, Kultur und Versorgung Rechnung zu tragen, muss sich diese Entwicklung auch in der Angebotsvielfalt darstellen. So zeigt sich zum Beispiel vielfach der gleichzeitige Wunsch nach individualisierten Einpersonen- oder Einfamilienhaushalten mit verhältnismäßig großer Wohnfläche und nach selbst gewählten gemeinschaftlichen bzw. nachbarschaftlichen Aktivitäten auf Gebäude- oder Quartiersebene. In den vergangenen Jahren haben sich aus diesem Grund zahlreiche gemeinschaftliche Wohnprojekte gebildet. Zentrale Themen dieser Vorhaben sind bürgerschaftliches Engagement und der Gemeinschaftsgedanke. Viele Projekte besitzen gemeinschaftlich nutzbare Grünflächen oder Veranstaltungsräume, auch der Gedanke der nachbarschaftlichen Hilfe und des generationenübergreifenden Zusammenlebens sind wichtig. In vielen Fällen werden gemeinschaftliche Wohnprojekte in Baugruppen realisiert, bei denen die späteren Bewohnerinnen und Bewohner von Beginn an großen Einfluss auf die konkreten Planungen beim Neu- oder Umbau ihrer Wohnungen haben. Auch im Hinblick auf die Veränderungen der Arbeitswelt sind Gemeinschaft und Flexibilität von großer Bedeutung. Hier sind die Entstehung und Nutzung von Gemeinschaftsbüros, Co-Working Spaces oder die Möglichkeit von Zwischennutzungen für unternehmerische Zwecke die zentralen Themen.

Passend zu diesen Entwicklungen geht der Trend zudem zu einer Quartiersentwicklung mit umfangreicheren Angeboten zur Partizipation an Planungsprozessen. Dies kann Gremien (z. B. Seniorenvertretungen), „Runde Tische“ und Workshops, aber auch Ansprechpersonen (Quartiersmanager) umfassen.

Die zeitgemäße Gestaltung von Plätzen gehört zu den zentralen Maßnahmen bei Quartiers- und Stadtaufwertungen. Aus den vergangenen Jahren gibt es zahlreiche Beispiele, bei denen monofunktionale Flächen in Anlagen mit vielfältigen, generationsübergreifenden Nutzungen und einer hohen Gestaltungsqualität gemeinschaftlich umgewandelt wurden.

Wohnen in der Innenstadt. Die Innenstadt von Schmallenberg ist ein bedeutender Wohnstandort. Gewohnt wird in allen Bereichen: in der historischen Innenstadt – in eigenen Wohngebäuden oder über den Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen – und in den nördlichen Stadterweiterungen.

Die Vorteile des innerstädtischen Wohnens liegen in der Nähe zu den Handels- und sonstigen Versorgungseinrichtungen und zum Bildungs- und Freizeitangebot der Innenstadt sowie zur nahen Landschaft etwa der LenneSchiene. Die historische Bausubstanz liefert hierfür den städtebaulichen und architektonischen Rahmen.

Nachdem das Grundstück der ehemaligen Gärtnerei derzeit für Wohnen entwickelt wird, steht als Ergänzung der Wohnbauflächen lediglich die Schließung der wenigen Baulücken zwischen westlichem Innenstadtrand und der Weststraße zur Verfügung.

Infrastruktur und Kultur. Die Schmallenberger Innenstadt erfüllt zentrale Versorgungsaufgaben. Damit ist sie Standort für verschiedene Infrastruktur- und Kultureinrichtungen – von der Stadthalle über das Rathaus, die Gästeinformation Schmallenberger Sauerland und die Pfarrkirche St. Alexander bis hin zu den Sozial- und Bildungseinrichtungen wie Kindergarten und Schulzentrum mit Gymnasium und Hauptschule. Mit dem Kunsthaus Alte Mühle ist an der LenneSchiene zu Füßen der Innenstadt eine weitere kulturelle Attraktion entstanden. Als Veranstaltungsort dient die Kulturbühne Habbels in der Bahnhofstraße.

Herausforderungen und zukünftige Aufgaben

Grundlage für die Entwicklung der Kernstadt Schmallenberg ist der **Erhalt und die Stärkung der Nutzungsvielfalt**. Dabei geht es nicht allein um ein dichtes Nebeneinander, um so einen Ort der kurzen Wege zu ermöglichen – gerade durch den Nutzungsbaustein Tourismus behält die Innenstadt seine Einzigartigkeit auch im Wettbewerb mit vergleichbaren Städten und gleichzeitig die Chance zur Stärkung der innerstädtischen Nutzungen.

Handel und Versorgung. Die Schmallenberger Geschäfte müssen sich insbesondere gegen die Konkurrenz des Online-Handels behaupten. Die attraktive, vielfältige und barrierearme Gestaltung der innerstädtischen Straßen und Plätze muss daher die Voraussetzungen bieten für attraktive und konkurrenzfähige Handels- und Gastronomieangebote. Gemeinsam mit dem schützenswerten und anpassungsfähigen Gebäudebestand und mit besonderen, auf den Ort zugeschnittenen Angeboten, die über „das Übliche“ und „überall Anzutreffende“ hinausgehen, muss sie für einen unverwechselbaren Einkaufsort mit einer einladenden „Wohlfühlatmosphäre“ sorgen.

Um weiterhin die hohe Qualität des Einkaufens zu ermöglichen, sollte zum einen nach den Vorschlägen des Einzelhandelskonzepts das Versorgungsangebot ergänzt werden, zum anderen alle Anstrengungen unternommen werden, den Bestand der meist inhabergeführten Fachgeschäfte zu sichern.

Wohnen in der Kernstadt Schmallenberg. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Schmallenberg 2030 setzt den Rahmen für die Wohnentwicklung in der Kernstadt Schmallenberg: „Nicht überall im Stadtgebiet

kann die Wohnentwicklung in gleichem Maß gefördert werden. Vielmehr gilt es, das Wohnen dort zu festigen, wo zentrale Angebote und die notwendige Versorgung vorhanden sind. Dies gilt gleichermaßen für den Wohnungsbestand als auch für die Bereitstellung notwendiger neuer Wohnbauflächen. Leitgedanke ist damit die Stärkung des Bestandes und das Prinzip der Innen- vor der Außenentwicklung. Die Wohnentwicklung, auch für Neubürger, konzentriert sich daher auf (...) Schmalleben und Bad Fredeburg und auf die Ortsteile mit einer gesicherten Grundversorgung.“

Eine zentrale Rolle spielt dabei der Wohnungsbestand. Neben dessen Erneuerung nennt das ISEK als Maßnahmen für dessen Anpassung, insbesondere für ältere Menschen, etwa die Förderung barrierefreier Miet- und Eigentumswohnungen in zentralen Lagen (also in den Kernstädten Schmalleben und Bad Fredeburg), die Förderung von Senioren-Wohngemeinschaften und Betreuungsangeboten oder die Unterstützung von Modellen des Mehrgenerationenwohnens.

Wohnen in der Innenstadt. Bereiche mit einer Häufung von Erhaltungsmängeln sind nicht festzustellen. Nichtsdestotrotz sind die Erneuerung, die Instandsetzung und die Anpassung an neue Herausforderungen wie der Wunsch nach Barrierefreiheit auch künftig wichtige Aufgaben für das Wohnen in der Innenstadt.

Zudem gilt es, die Vielfalt der Innenstadt mit seiner Funktion als Wohnstandort zu stärken und un- und untergenutzte Areale durch Wohn- und ergänzende Nutzungen zu beleben. Nach der Entwicklung des Grundstück der ehemaligen Gärtnerei stehen hierfür allerdings lediglich die wenigen noch zu schließenden Baulücken zur Verfügung.

Infrastruktur und Kultur. Neben der Aufrechterhaltung und dem angepassten Ausbau der öffentlichen und kulturellen Angebote bleibt die Instandhaltung und energetische Erneuerung des Gebäudebestands eine zentrale Zukunftsaufgabe.

Tourismus. Schmalleben grenzt sich bereits heute vom Massentourismus ab und zielt auf Unverwechselbarkeit und Qualität. Der Erhalt dieses Maßstabs und die sorgfältige Ergänzung der Angebote stehen daher im Vordergrund.

Umgesetzte Maßnahmen des Rahmenplans 2017

Versorgung und Infrastruktur

- P04 | Konzept zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche
- N04 | Leerstands-beseitigung (stetiger Prozess)
- N07 | Sanierung katholische Grundschule
- N09 | Sanierung ehemalige Valentinschule
- N10/N17 | Sanierung Stadthalle (1. BA, 2. BA in der Umsetzung)
- N15 | Sanierung Turnhalle Schulzentrum
- N16 | Schulzentrum: Schulhof Gymnasium

Wohnen in der Innenstadt

- N02 | Wohnentwicklung Alte Gärtnerei (in der Umsetzung)
- N03 | Anpassung des Wohnungsbestands (stetiger Prozess)

Tourismus

- N14 | Weiterentwicklung Holz- und Tourismuszentrum (in der Umsetzung)



Herausforderungen Nutzungen

Handel: Sicherstellung der Versorgung und Erhalt der meist inhabergeführten Geschäfte

Wohnen: Daueraufgabe Sicherung der Innenstadt als Wohnstandort



3.4 Mobilität: Straßen, Wege, Plätze

Ein Exkurs zu aktuellen Entwicklungen bei Mobilität und Verkehr

Ausgangslage – das Auto als dominierendes Verkehrsmittel

Seit Mitte des letzten Jahrhunderts hat das Automobil wie keine Erfindung zuvor das Gesicht der Städte geprägt. In der Nachkriegszeit und den folgenden Jahrzehnten ist die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland und vielen anderen Ländern überwiegend auf die Anforderungen des fahrenden und ruhenden Autoverkehrs ausgelegt worden. Durch das Wissen um Klimawandel und die Notwendigkeit des Klimaschutzes ist die Forderung nach einer „Verkehrswende“ hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln immer mehr in den Fokus gerückt. Der motorisierte Individualverkehr ist etwa für ein Sechstel aller CO₂-Emissionen in Deutschland verantwortlich und daher ein wichtiges Handlungsfeld bei der Reduzierung von Treibhausgasen. Darüber hinaus werden auch weitere Aspekte, wie der Platzverbrauch für den ruhenden Verkehr oder die direkte Luftbelastung, beispielsweise durch Feinstaub, diskutiert. Trotz aller Diskussionen ist der Pkw in Deutschland weiterhin unangefochten das wichtigste Verkehrsmittel und erscheint im ländlichen Raum ohne echte Alternative. Seit 2002 liegt der Anteil dieses Verkehrsträgers an allen zurückgelegten Wegen – also beim sogenannten Modal Split – konstant bei rund 50 Prozent. Zukünftig ist daher mehr denn je auszuloten, wie ein angemessenes Verhältnis zwischen den Bedürfnissen des Straßenverkehrs und den in Städten lebenden Menschen aussehen kann.

Trendwende in der Mobilität durch umweltfreundlichere Verkehrsträger

In diesem Wissen gewinnen immer mehr alternative Verkehrsträger an Bedeutung. Eine zentrale Funktion hat hierbei der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bus, Straßenbahn, U-Bahn oder S-Bahn. Viele Kommunen verfügen für diese Verkehrsträger bereits über ein gut ausgebautes Netz, das jedoch besser ausgenutzt und optimiert werden kann. Ein wichtiger Ansatzpunkt ist eine verbesserte Preispolitik, die Autofahrerinnen und Autofahrer dazu bewegen kann, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Eine wichtige Rolle spielt auch die verbesserte Erreichbarkeit von übergeordneten Mobilitätsstandorten auf der so genannten „letzten Meile“ und die damit einhergehende Flexibilisierung des ÖPNV. Gemeint ist mit der „letzten Meile“, oder genauer gesagt der „ersten und letzten Meile“, die Distanz zwischen dem eigenen Aufenthalts- oder Zielort und dem nächsten Zugangspunkt zum öffentlichen Nahverkehr. Ist diese Distanz zu groß, steigen Menschen oft aufs Auto um, statt Bus oder Bahn zu nehmen.

Durch die Etablierung sogenannter „Micro-Carrier“ für die Zurücklegung von kurzen Strecken können die Zugangshemmnisse reduziert werden. Klassischerweise ist hier das eigene Fahrrad, E-Bike oder auch ein innerstädtisches Fahrrad-Verleihsystem zu nennen. Auch die seit Mitte 2019 in Deutschland zugelassenen Elektro-Roller dienen oft zur Überbrückung kurzer Distanzen. Hier bleibt jedoch abzuwarten, ob diese den Verkehr tatsächlich nachhaltig reduzieren können, oder eher ein zusätzliches Hindernis im Stadtverkehr darstellen.

Weitere Möglichkeiten zur Erweiterung des ÖPNV stellen individuelle Fahrdienstleister dar, die mit (autonomen) Mini-Bussen individuelle Routen abfahren oder als Sammeltaxis fungieren. Insbesondere für schlecht angebundene Klein- und Mittelstädte und den Überlandverkehr könnten individuell fahrende Busse eine sinnvolle Möglichkeit zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Personenverkehrs darstellen.

Neben der Nutzung dieser neuen Mobilitätskonzepte im ÖPNV wird insbesondere der Ausbau der Fahrradinfrastruktur als gute Möglichkeit gesehen, bestehende Verkehrsprobleme in Innenstädten zu lösen. Das Zurücklegen von Wegen mit dem Fahrrad gilt als umweltfreundliche, gesunde und schnelle Möglichkeit, inner-

statische Ziele zu erreichen. Durch die Etablierung von E-Bikes und Pedelecs hat sich der Aktionsradius des Radverkehrs – auch in ländlich geprägten Regionen mit topografischen Herausforderungen – deutlich erhöht. Das Rad ist somit im Pendlerverkehr zwischen Städten und Umland auch auf längeren Strecken zu einer echten Alternative zum Pkw geworden. Wichtig für die Steigerung des Radverkehrs ist ein attraktives Netz durchgehender Radwege mit ausreichend breiten Radfahrspuren (unter Umständen auch auf Kosten des Platzes für Pkw). Dies umfasst neben dem normalen straßenbegleitenden Netz auch übergeordnete Verbindungen mit möglichst wenigen Kreuzungen (Fahrradautobahnen oder Radschnellwege) sowie grüne Routen entlang von Parks oder Grünanlagen.

Ergänzend ist auch die Einrichtung einer adäquaten Radverkehrsinfrastruktur von Bedeutung – etwa mit ausreichenden und überdachten Fahrrad-Abstellplätzen, Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen, Servicestationen oder Winterdiensten.

Gleichzeitig ist auch die Infrastruktur für Fußgänger von Relevanz für eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung. Hierzu gehören etwa die partielle Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Aufenthaltsflächen oder allgemein die Neuentdeckung des Straßenraums als „Ort der Begegnung“, der neben der Verkehrsfunktion auch eine soziale und kulturelle Funktion hat. Sind öffentliche Räume attraktiv gestaltet und ausreichend breite Gehwege und Straßenquerungen vorhanden, werden Menschen animiert, Wege zu Fuß anstatt mit dem Auto zurückzulegen. Durch die zusätzliche Belebung tragen sie so außerdem zu einem verbesserten Sicherheitsgefühl im Straßenraum bei. Kleinteilige Elemente zum Spielen und Sporttreiben und die Trennung von langsamen und schnellen Verkehrsflüssen laden ebenfalls hierzu ein.

Neue Perspektiven für den Pkw-Verkehr

Auch wenn die angesprochenen Möglichkeiten vielfältige Alternativen zum Autoverkehr darstellen, bleibt der Pkw auf absehbare Zeit ein wichtiges Verkehrsmittel in Städten. Insbesondere in ländlichen Regionen, in denen ein flächendeckender ÖPNV aufgrund der geringeren Auslastung zu teuer ist, bleibt das Auto auch in Zukunft voraussichtlich das wichtigste Verkehrsmittel. Umso wichtiger wird es in Zukunft sein, die Vorteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu nutzen und gleichzeitig die entstehenden Nachteile zu reduzieren.

Ein Baustein ist hier der Ausbau der Infrastruktur für Pkw mit emissionsärmeren Antriebstechnologien, also insbesondere für Elektroautos und Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb. Auf diese Weise kann nicht nur der Ausstoß an Treibhausgasen reduziert werden, sondern auch der Lärm und die Schadstoffbelastung für den Menschen. Die Schaffung eines ausreichenden Angebots an (Schnell-)Ladestationen oder Wasserstoff- und Erdgastankstellen bildet eine zentrale Grundlage für den Mobilitätswandel. Ein wesentliches Problem der Pkw-Nutzung ist darüber hinaus die geringere Auslastung des Verkehrsmittels. Viele Menschen nutzen ihren Pkw nur wenige Minuten am Tag. Durch den Ausbau an Car-Sharing-Angeboten kann die Anzahl der parkenden und zumeist ungenutzten Autos deutlich reduziert werden. Auch beim Autoverkehr sind die Infrastruktur und das Verkehrsmanagement Bereiche, in denen viel Potential für die Zukunft steckt. So kann beispielsweise durch den weiteren Ausbau von Park+Ride-Systemen, insbesondere im ländlichen Raum, die Erreichbarkeit des Schienenverkehrs sichergestellt werden. Dies hat vor allem für Berufspendler eine große Bedeutung. Weiterhin hilft die Nutzung von neuen Technologien, Verkehrsflüsse zu optimieren und Verkehrsprobleme zu reduzieren. So kann die Nutzung von Smartphones und Online-Communities helfen, Fahrgemeinschaften zu bilden oder private Pkw einer kollektiven Fahrzeugflotte zur Verfügung zu stellen. Insbesondere die heranwachsende Generation wird diesbezüglich das Mobilitätsverhalten der Zukunft prägen.

Mobilität in der Quartiersentwicklung

Die Mobilität spielt auch bei der Entwicklung von zukunftsfähigen Wohnquartieren eine entscheidende Rolle. Bei vielen neuen Wohngebieten mit mittlerer oder hoher Dichte wird inzwischen bewusst auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gesetzt. Es wird oftmals von einem reduzierten Stellplatzschlüssel ausgegangen, darüber hinaus wird auf Parkmöglichkeiten für jedes Grundstück verzichtet. Die Autos werden stattdessen in Sammelstallanlagen (in Form von Parkplätzen oder -häusern) am Rand der Quartiere untergebracht, die Straßen innerhalb des Quartiers werden nur zum Be- und Entladen befahren. Die Lebensqualität der Bewohner kann auf diese Weise durch den Entfall von Lärm, Luftbelastung und Sicherheitsrisiken deutlich gesteigert werden. Voraussetzung für autoarme Konzepte ist eine gute Versorgungsinfrastruktur vor Ort sowie eine gute Erreichbarkeit über den ÖPNV. In zentral gelegenen „mobility hubs“ kann der Zugang zu verschiedensten Verkehrsträgern (E-Roller, Leihfahrräder, ÖPNV, car-sharing) gebündelt werden.

Von der auto- zur mobilitätsgerechten Stadt

Insgesamt kann sowohl in der gesellschaftlichen Debatte als auch in den Planungen von Staat und Kommunen ein Umdenken weg von einer rein autogerechten Verkehrsplanung festgestellt werden. Die Trendwende im Verkehr kann letztlich auch als ein Ende des klassischen Modal-Split bezeichnet werden, bei dem eine Strecke zumeist nur mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wird. Verkehrsteilnehmer werden in Zukunft vielmehr situativ ihr Verkehrsmittel wählen und je nach Situation verschiedene Verkehrsmittel wählen und miteinander kombinieren. Die Grenzen in der Verkehrsmittelwahl werden somit fließender.

Situation

Erreichbarkeit und Mobilität. Mit dem Bau der Innenstadtumgehung wurde die Ortsmitte deutlich vom Kfz-Verkehr entlastet. Der Durchgangsverkehr auf der Oststraße konnte aber auch damit nicht vollständig verlagert werden.

Um hierfür Lösungen zu finden und zur Optimierung des Straßennetzes hat das Mobilitätskonzept, das gemeinsam mit dem Städtebaulichen Rahmenplan für die Ortsmitte Schmalleben 2017 erarbeitet wurde, verschiedene Maßnahmen untersucht. Neben verkehrsplanerischen Vorschlägen, die zu einer verträglicheren Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs führen sollen, empfiehlt das Mobilitätskonzept, sowohl auf eine Einbahnstraßenregelung für die Ost- und Weststraße als auch auf den Bau einer südlichen Umgehungsstraße zu verzichten.

Gleichzeitig hat die Beibehaltung der heute sehr guten Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Pkw – insbesondere für den dort ansässigen Einzelhandel und die touristischen Angebote wie Hotels – einen hohen Stellenwert. Dies sollte aber nicht dazu führen, die Qualität des öffentlichen Raumes einzuschränken. Damit auch ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen zur Erreichbarkeit der Innenstadt nicht allein auf das Auto angewiesen sind, wird es darauf ankommen, den Radverkehr zu fördern (z. B. auch unter Berücksichtigung der sich weiter verbreitenden Pedelects), den Ausbau von attraktiven und barrierearmen Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger mit ausreichend Sitzmöglichkeiten voranzutreiben und die Gewährleistung einer nutzerfreundlichen Erreichbarkeit der Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufrecht zu erhalten und zu verbessern.

Gestaltung der Straßen und Plätze. Dem Wesen der historischen Innenstadt folgt auch die Gestaltung der Straßen, Wege und Plätze. Es überwiegt der steinerne Charakter der Straßen mit einer untergeordneten Begrünung: Dabei unterstreichen die unregelmäßig gereihten Bäume das Raster der Ost- und der Weststraße, ansonsten finden sich in den weiteren Straßen Einzelbäume.

Auf den Plätzen hingegen kommt die grüne Gestaltung zum Tragen: auf dem Schützenplatz eher organisch, auf dem Kirchplatz den Achsen der angrenzenden Ost- und Weststraße folgend.

Im Zuge der Stadterneuerungsmaßnahmen wurden auch die zentralen Straßen und Plätze auf einem hohen gestalterischen Niveau umgestaltet. Der Schützenplatz ist ein belebter nördlicher Eingang zur historischen Innenstadt, der Paul-Falke-Platz bietet wunderbare Blicke in die Landschaft und wird in hohem Maß von jugendlichen Besuchern genutzt, der Kirchplatz ist – auch durch sein Plateau – ein ruhiger Rückzugsraum in der Innenstadt.

Bei den Straßen der historischen Innenstadt kommt es trotz der Umgestaltungen weiterhin zu Konflikten zwischen den einzelnen Verkehrsarten und zu einer teilweise eingeschränkten Nutzbarkeit. Parkender und fließender Kfz-Verkehr, Fuß- und Radverkehr beanspruchen gleichermaßen den zur Verfügung stehenden Raum. Die Obringhauser Straße als wichtige Verbindung zwischen Schulzentrum und Innenstadt ist überwiegend vom Kfz-Verkehr geprägt – die Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs werden kaum berücksichtigt.

Im privaten Bereich wurden zum Teil bereits vorbildliche Lösungen für barrierefreie Zugänge geschaffen, während im öffentlichen Raum – etwa am Schützenplatz – durch die Oberflächengestaltung die Nutzbarkeit und Querbarkeit noch erschwert ist.

Ruhender Verkehr. Die Frage nach ausreichendem Parkraum zur Sicherung einer bequemen Erreichbarkeit für die Kundschaft und den Tourismus spielt in der Schmallenberger Innenstadt eine große Rolle. Dabei bringen die Stellplätze im Seitenraum nicht nur Vorteile mit sich. Durch sie entsteht eine nicht unerhebliche Menge an Parksuchverkehr, der die Ost- und Weststraße belastet, ein- und ausparkende Fahrzeuge behindern zudem den Verkehr. Auch kommt es zu Problemen im knapp bemessenen Seitenraum, da die Ansprüche des Fußverkehrs und sein Wunsch nach ausreichenden Gehwegbreiten sowie die Aufenthaltsfunktion der Geschäftsstraße mit den parkenden Autos im Konflikt stehen.

Im Ortskern scheint eine ausreichende Anzahl von Kurzzeitparkplätzen zur Verfügung zu stehen. Gleichzeitig mangelt es aber an Stellplätzen für Langzeitparkende (also für Vor-Ort-Beschäftigte oder für den Tagestourismus) und für Wohnmobile.

Herausforderungen und zukünftige Aufgaben

Eine barrierearme und altersgerechte Gestaltung, Verbesserungen für den Radverkehr, Lösungen für den ruhenden Verkehr, die Vereinbarung verschiedener Nutzeransprüche und die Berücksichtigung neuer Erfordernisse an die Mobilität – etwa im Bereich der E-Mobilität – sind nach wie vor die vordringlichen Zukunftsaufgaben.

Erschließungssystem. Spätestens mit der Empfehlung des Mobilitätskonzeptes auf einen Verzicht einer südlichen Umgehungsstraße sollte das innerstädtische Erschließungssystem als abgeschlossen und fertiggestellt betrachtet werden. Vielmehr wird es um eine verträgliche Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten gehen müssen.

Straßen und Plätze. Zahlreiche der im Rahmenplan von 2017 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Gestaltung der Innenstadtstraßen konnten inzwischen umgesetzt werden. Bei weiteren Umgestaltungen sollten die Straßen in der Innenstadt ortsbildgerecht und barrierefrei oder -arm erneuert werden.

Zudem sollten die im Mobilitätskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verkehrsregelung umgesetzt werden – wie die Tempo-30-Regelungen auf der Oststraße und auf Teilen der Obringhauser Straße.

Auch wenn es im Bereich der öffentlichen Räume zwar vorrangig um arrondierende Maßnahmen gehen wird – etwa bei einer verbesserten Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Plätze und Straßen, sind diese von großer Bedeutung für eine lebenswerte Kernstadt Schmallingenberg. Hierzu zählt insbesondere der barrierefreie Umbau des Schützenplatzes.

Fuß- und Radverkehr. Neben der barrierearmen Erneuerung der Straßen und Plätze sollte die Verbesserung des Radverkehrs durch entsprechende Radverkehrsführungen (Oststraße), Gestaltungen (Obringhauser Straße) und zusätzliche Querungsmöglichkeiten im Vordergrund stehen.

Parken. Nachdem die Vorschläge für Reisebus-Haltestellen und für „Elternhaltestellen“ umgesetzt werden konnten, sollte nun das Hauptaugenmerk auf die Ergänzung der Langzeit-Parkplätze sowie auf den Ausbau von zentrumsnahen Wohnmobilstellplätzen gelegt werden.

Umgesetzte Maßnahmen des Rahmenplans 2017

Planungen und Begleitung

- P02 | Mobilitätskonzept Ortsmitte Schmallingenberg

Straßen, Wege, Plätze

- M03 | Gestaltung rund um den Alten Bahnhof
- M13 | Optimierung Wegeführung „Unter der Stadtmauer“/„Auf der Mauer“
- M15 | Erneuerung „Auf der Mauer“ (1. BA)
- M20 | Einrichtung Bushaltestelle für Reisebusse
- M21 | Einrichtung Elternhaltestellen
- M22 | Ausbau der Serviceangebote für den Radverkehr
- M23 | Schulwegeführung Obringhauser Straße/An der Robbecke
- M24 | Beschilderungssystem/Optimierung der Wegweisung (auch als stetiger Prozess)



Herausforderungen Straßen, Wege, Plätze

Barrierefreier Umbau des Schützenplatzes

Ortsbildgerechte und barrierefreie oder -arme Erneuerung der Innenstadtstraßen



3.5 Klimawandel und Innenentwicklung

Ein Exkurs zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und zur dreifachen Innenentwicklung

Reaktionen auf den Klimawandel

Das globale Klima ist einem ständigen Wandel unterworfen. Gleichwohl besteht laut Weltklimarat (IPCC) Einigkeit darin, dass der gegenwärtige, extrem schnell verlaufende Veränderungsprozess hauptsächlich menschengemacht ist: durch die Freisetzung von sogenannten „Treibhausgasen“, wie Kohlendioxid oder Methan. Die größten Emissionsquellen sind dabei die Stromerzeugung mit fossilen Brennstoffen, die Bereitstellung von Heizenergie für private Haushalte, industrielle Prozesswärme, die Landwirtschaft und der Verkehr.

Klimaschutz und Anpassung sind dabei zwei Umgangsweisen mit dem Klimawandel und müssen Hand in Hand gehen. Während der Klimaschutz Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemission umfasst – etwa durch den Einsatz erneuerbarer Energien oder von Wärmedämmungen –, setzt sich die Anpassung an den Klimawandel mit der Entwicklung von Strategien und Maßnahmen auseinander, wie sich die Widerstandsfähigkeit, die so genannte Resilienz, auch von Städten und Gemeinden erhöhen lässt.

Klimaschutz

Die Aufgabe des Klimaschutzes ist es, Treibhausgasemissionen zu reduzieren und so die Hauptursache des menschengemachten Klimawandels zu mildern. Dies kann durch den Ersatz fossiler Brennstoffe durch regenerative Energien (Wind, Wasser, Sonne, Biomasse, Geothermie), die Effizienzsteigerung bei der Energieerzeugung (etwa durch Kraft-Wärme-Kopplung) und beim Energieverbrauch (z. B. über die Wärmedämmung von Gebäuden), aber auch durch raum- und stadtplanerische Ansätze erfolgen. Dies betrifft etwa verkehrssparende Siedlungsstrukturen oder den Ausbau des vergleichsweise energieeffizienten ÖPNV.

Damit ist Klimaschutz nicht nur eine globale Aufgabe, die Verantwortung liegt ebenso auf der regionalen, der lokalen und der persönlichen Ebene – wobei auch durch die scheinbar explodierenden Energiekosten das Energiesparen im Vordergrund steht.

Klimaanpassung

Selbst bei einer Intensivierung des Klimaschutzes werden die klimatischen Veränderungen nicht mehr umzukehren sein: Angesichts der gewaltigen Herausforderungen bei der Reduktion der Treibhausgasemissionen sind in jedem Fall erhebliche Folgen des Klimawandels zu erwarten. Diese werden sich regional und lokal sehr unterschiedlich auswirken. Dies liegt zum einen an den verschiedenen klimatischen Veränderungen, aber auch an den unterschiedlichen Fähigkeiten und Möglichkeiten, sich an diese Veränderungen anzupassen.

Infolgedessen können einzelne Länder – etwa in Skandinavien – und Sektoren, wie der Tourismus oder die Landwirtschaft in Deutschland, durchaus vom Klimawandel profitieren. Gleichzeitig stehen insbesondere die Entwicklungsländer, aber auch in Deutschland Sektoren wie die Wasserwirtschaft vor großen Herausforderungen.

Im Unterschied zum Klimaschutz ist die Klimaanpassung auch wegen der kleinräumig sehr differenzierten Klimafolgen vorrangig eine lokale und regionale Aufgabe. Dabei nimmt die Stadtentwicklung eine maßgebliche Rolle ein – hat sie doch eine Steuerungsfunktion für zahlreiche den Klimawandel beeinflussende Handlungsfelder: etwa die Siedlungs-, die Freiraum- oder die Verkehrsentwicklung.

Bebauung, Grün, Mobilität – die dreifache Innenentwicklung

Aus der Perspektive der Klimaanpassung ist die Stadt der Zukunft – auch im ländlichen Raum – eine kompakte, gemischte und grüne Stadt. Um die absehbaren negativen Folgen des Klimawandels zu minimieren, kombiniert das integrierte Entwicklungsprinzip der dreifachen Innenentwicklung daher drei wesentliche Bausteine:

- *die bauliche und funktionale Innenentwicklung im Sinne einer kompakten Stadt der kurzen Wege mit einer guten Infrastruktur und einem ausgeglichenen sozialen Gefüge,*
- *die Ergänzung und Qualifizierung des Grüns und*
- *die Erhöhung des Anteils klimaschonender Mobilitätsformen.*

Damit ermöglicht die dreifache Innenentwicklung die Umsetzung von ortsangepassten baulichen und funktionalen Dichten und bietet gleichzeitig die Chance, die Quantität und Qualität des Freiraums zu erhöhen, die Mobilitätsangebote vor Ort zu optimieren und einen wichtigen Beitrag zur Klimaanpassung zu leisten.

Situation

Auch in der Kernstadt Schmallingenberg zeigen sich die Auswirkungen des Klimawandels. Steigende Temperaturen gerade in der Innenstadt und die zunehmenden Hitzebelastungen führen zu zwei Problemen: tagsüber ist der Aufenthalt massiv beeinträchtigt, nachts können sich die stark aufgeheizten Oberflächen kaum abkühlen.

Neben den Risiken für sensible Bevölkerungsgruppen, insbesondere für Kinder und ältere Menschen, führen die anhaltenden Trocken- und Hitzeperioden im Sommer auch zu einem erhöhten Bewässerungsbedarf von Stadtgrün und zu einem steigenden Kühlbedarf von Gebäuden. Zudem hat sie dies natürlich auch Auswirkungen auf Flora und Fauna.

Die Trockenheit wird begleitet von kurzen und heftigen Starkregenereignissen. Lokale Hochwasser und Überschwemmungen wie an der Lenne können die Folge sein – ebenso wie das Überstauen der Kanalisation, Schäden an Gebäuden und der Infrastruktur und nicht zuletzt Gefährdungen der Bevölkerung.

Vom Konzept zur Umsetzung

Die Kernstadt Schmallingenberg und ihre Innenstadt bieten mit der kompakten Siedlungsstruktur, der guten Infrastrukturausstattung und der Nähe zu den Freiräumen gute Voraussetzungen für das Prinzip der dreifachen Innenentwicklung. Im Sinne des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel müssen die Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen ansetzen:

- Auf der **Konzeptionsebene** muss ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept die **Strategien und Leitlinien** für die gesamtstädtische Entwicklung formulieren. Mit dem ISEK 2030 liegt dieses Instrument für die Gesamtstadt Schmallingenberg vor.
- Auf der **Planungsebene** übersetzen Rahmen- und Bebauungspläne die Ziele des Klimaschutzes und der Anpassung in konkrete **Handlungsempfehlungen**. Der vorliegende Rahmenplan beschreibt als Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Kernstadt Schmallingenberg die notwendigen Schritte.
- Auf der **Umsetzungsebene** wird das Integrierte Stadtentwicklungskonzept für die Kernstadt Schmallingenberg in konkrete **Einzelmaßnahmen** überführt – sei es durch Planungen für Straßen, Plätze und Freiräume durch die öffentliche Hand oder durch (unterstützte) private Maßnahmen an Gebäuden und Freiflächen.

Herausforderungen und zukünftige Aufgaben

Der Weg zu einem hitzeangepassten und wassersensiblen Ort wird auch in der Kernstadt Schmalleben über zahlreiche Themen und Einzelmaßnahmen gehen müssen.

Das Sichern und das Vernetzen von Grünräumen. Entsiegelte Flächen und viel Grün tragen zur Kühlung bei und wirken so der Erhitzung von Siedlungsräumen entgegen. Maßnahmen können u. a. sein:

- der Schutz und die Anlage großflächiger Grünräume
- das Vernetzen von Freiräumen
- das Pflanzen von Straßenbäumen
- das Sichern und der Ausbau von siedlungsnahen Freiräumen
- die Begrünung von Gewerbe- und Industriegebieten
- die Begrünung und Verschattung von Parkplätzen
- das Fördern privater Begrünungsinitiativen
- die klimagerechte Gestaltung von Alltagswegen
- der Schutz von Altbäumen
- das Verschatten von Spielplätzen
- die Wahl klimatoleranter Pflanzenarten
- das gemeinsame Gestalten von „Taschen-Parks“
- grüne Zwischen- und Nachnutzungen

Die intelligente Nutzung von Wasser. Unversiegelte Flächen, ein intelligentes Regenwassermanagement nach dem Schwammstadt-Prinzip und naturnahe Maßnahmen sollen die durch Unwetter und Starkregen gefährdete Infrastruktur entlasten und die Wasservorräte schützen. Maßnahmen können u. a. sein:

- der Erhalt und das Schaffen offener und bewegter Wasserflächen
- die Renaturierung von Fließgewässern
- die Speicherung von Niederschlagswasser
- das Reduzieren der Oberflächenversiegelung
- die Planung von erlebbarem Nass
- ein Angebot von Wasserspielplätzen
- das Fördern grüner Dächer
- das Erschließen von Bachzugängen
- ein Angebot an öffentlichem Trinkwasser

Das klimagerechte Bauen. Eine klimagerechte Siedlungsentwicklung wirkt der zunehmenden Versiegelung von Flächen und durch Gebäude entgegen. Maßnahmen können u. a. sein:

- das Freihalten von Kaltluftschneisen
- das Reduzieren von Bodenversiegelungen
- der Vorrang für Innenentwicklung
- das Betreiben einer effizienten Außenentwicklung
- das Optimieren von Neubauten
- das Ausloten von Bestandserweiterungen
- das Begrünen von Dächern, Fassaden und Höfen

Die vielfältige Gestaltung der Mobilität. Eine Umverteilung von Verkehrsflächen und deren attraktive und sichere Gestaltung, die Beschattung durch Bäume und ein Angebot alternativer Mobilitätslösungen verhindern eine weitere Erwärmung. Maßnahmen können u. a. sein:

- das faire Teilen von Straßenräumen
- das Fördern eines rücksichtsvollen Miteinanders
- das Schaffen von Mobilitätsvielfalt
- das Leihen statt des Besitzes etwa von Lastenrädern oder E-Bikes
- das Errichten regionaler Radverbindungen
- das einladende Gestalten von Fuß- und Radwegen und von Wartebereichen

(nach: CCCA – Climate Change Centre Austria, Wien)

Zielkonflikte

Nicht immer stimmen die gewünschten Maßnahmen zum Klimaschutz und der -anpassung mit anderen für die Kernstadt Schmallenberg wichtigen Zielen überein. So können sich Anforderungen der Stadtgestaltung und des Bewahrens des historischen Erbes etwa mit der Nutzung regenerativer Energien in Form von Photovoltaikanlagen auf Dächern oder gar an Fassaden widersprechen.

Aber auch die Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel selbst können sich konträr gegenüberstehen: etwa der Wunsch nach einer zusätzlichen Verdichtung im Sinne der Innenentwicklung oder der Verschattung gegenüber der Schaffung oder dem Erhalt einer ungehinderten Durchlüftung oder von versickerungsfähigen Flächen.

Dies zeigt, dass der Weg zu einer hitzeangepassten und wassersensiblen und doch unverwechselbaren Kernstadt Schmallenberg nicht mit einfachen Patentrezepten umzusetzen ist, sondern jede Maßnahme sorgfältig geprüft und abgewogen werden muss.



Herausforderungen Querschnittsthema Klimawandel und Innenentwicklung

Erhalt der Artenvielfalt

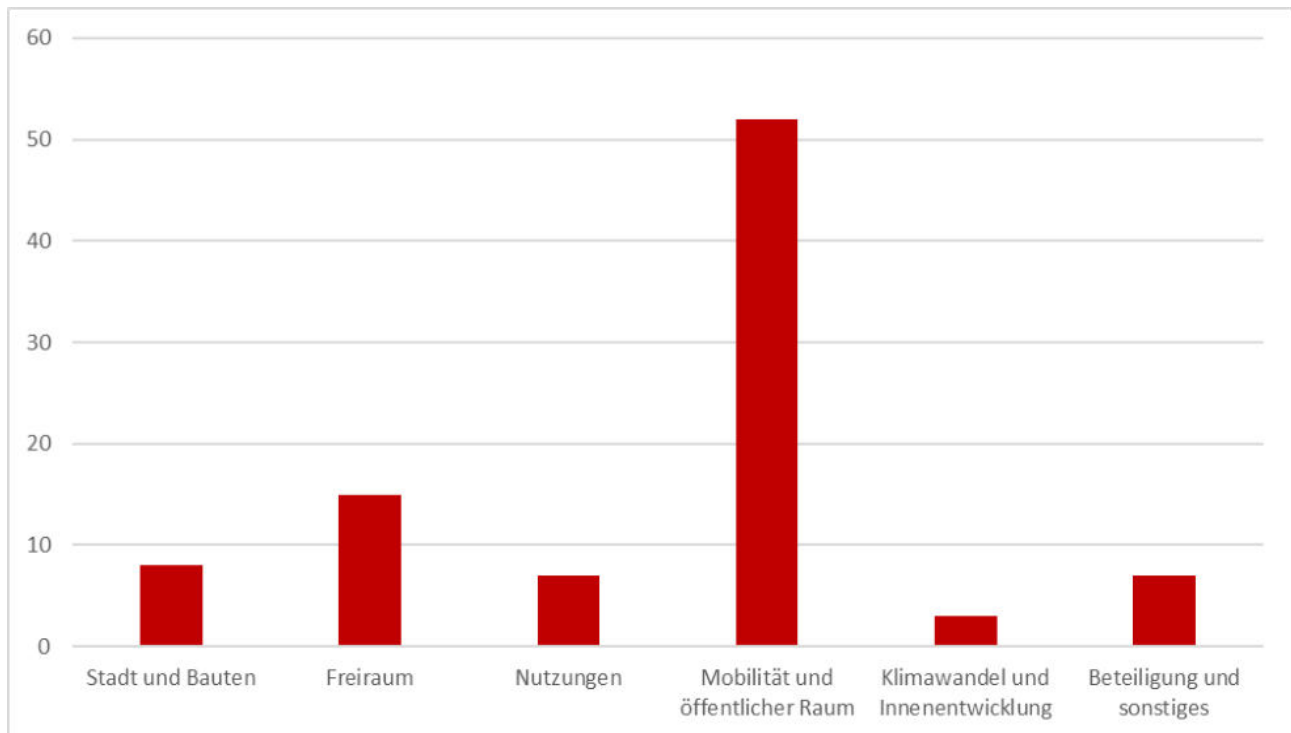
Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur für eine klimafreundlichere Mobilität



3.6 Beteiligung: Wünsche und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger der Kernstadt Schmallebenberg

In verschiedenen Beteiligungsformaten hatten die Bürgerinnen und Bürger der Kernstadt die Möglichkeit, nicht nur die Ziele und Leitbilder des Rahmenplans 2017 auf ihre Gültigkeit zu überprüfen, sondern auch bisher durchgeführte Maßnahmen zu bewerten und zu ergänzen, aber auch neue Projekte vorzuschlagen:

- in einem 1. Ideenforum, das am 3. März 2022 online durchgeführt wurde,
- innerhalb der Online-Beteiligung www.isek-schmallebenberg.de mit einer virtuellen Pinwand und einer auf dem Stadtplan der Kernstadt fußenden Mitmachkarte mit 22 Karteneinträgen und insgesamt 103 Besucherinnen und Besuchern,
- auf analogem Weg mit einer auf einem Flyer enthaltenen Antwortkarte,
- durch direkten Kontakt mit dem Amt für Stadtentwicklung der Stadt Schmallebenberg und
- in einem 2. Ideenforum am 31. Mai 2022 in der Stadthalle Schmallebenberg, in dem weitere Maßnahmvorschläge und Prioritätenwünsche genannt wurden.



Die meisten Beiträge der ersten vier Mitwirkungsmöglichkeiten behandelten das Thema Mobilität und öffentlicher Raum. Hingegen könnte der Grund für lediglich drei Nennungen innerhalb des Handlungsfeldes „Klimawandel und Innenentwicklung“ auch daran liegen, dass sich dieses Querschnittsthema in den weiteren Handlungsfeldern wie „Freiraum“ oder „Mobilität“ wiederfindet.

Stadtraum, Stadtgrundriss und Stadtgestalt (3)

- Verbesserung der Wahrnehmbarkeit des Historischen Stadtkerns (3) ¹
 - Sichtbarmachen von Stadtmauer und -toren (z. B. durch Pflasterung)
 - Markierung Ortseingang aus Richtung Fleckenberg (Beleuchtung und Gestaltung)
 - Beleuchtungskonzept für Gebäude und Plätze

Bauten und Denkmäler (5)

- Fortschreibung der Gestaltungssatzung (Anpassung und Erläuterung) (1)
- Vereinbarkeit der Nutzung erneuerbarer Energien mit der Gestaltung der Innenstadt (1)
- Aufwertung Stadthalle (Fassadengestaltung, WC-Anlagen) (1)
- Konzept für das „Schmale Haus“ und dessen Umfeld (1)
- Verlegung und Komplettierung des Stadtarchivs in den Anbau der Valentinsschule, Dauerfotoausstellung über die Geschichte der Stadt (1)

Freiraum (15)

- Gestaltung von Grünflächen (2)
 - z. B. analog dem Konzept der „Essbaren Stadt“
 - Pflege durch Patenschaften (z. B. für Flächen im Kurpark oder vor der Stadthalle)
 - Ausschilderung und Pflege des Jüdischen Friedhofs
- Aufwertung des Lenneparks/Kurparks (4)
 - Gestaltung des „zweiten Teilbereiches Lennepark“ (Thema Wasser)
 - Spielmöglichkeiten/Wasserspiel, Sitzmöglichkeiten, Picknickflächen
 - „Entschärfung“ Brücke
 - Einrichtung eines Cafés
- bessere Gestaltung des Alten Friedhofs (1)
- Neugestaltung der früheren Stadtgärten „Unter der Stadtmauer“ (1)
 - Wiederherstellen des ursprünglichen Zustands mit „hängenden Gärten“ und Trockenmauern
 - alternativ flächendeckende Bepflanzung mit Rhododendren
- Gestaltung des Spielplatzes an der Obringhauser Straße (2)
 - zum Ortsbild passende Einfriedung
 - Auswahl der Spielgeräte
 - Verzicht auf im Rahmenplan 2017 vorgeschlagene Straßenverlegung
- Kinderspiel (1)
- Anlage eines öffentlichen Hundeparks (2)
- *Reaktivierung des „Huckelbergs“ (2)* ²
 - Trimm-Dich-Pfad und Bike-Park

Nutzungen (7)

- Ausbau und Vermittlung der touristischen Infrastruktur (4)
 - Zusammenfassen und Ausbau der bisherigen Angebote (Pfade, Routen und Parcours, Installation eines „Schmallenberger Pfennigweges“)
 - Ausbau von Stadtführungen und -rundgängen

¹ Bei der Anzahl der Nennungen kann es durch Mehrfachnennungen in den jeweiligen Beteiligungsformaten zu Doppelungen kommen.

² Die nicht unmittelbar das Untersuchungsgebiet betreffenden Maßnahmen sind kursiv dargestellt.

- Installation weiterer Skulpturen
- temporäre Attraktionen (Eisbahn, Weihnachtsdorf)
- Einrichten einer Koordinierungsstelle
- Ergänzung von Infomaterial
- *touristische Erschließung der Robbecke (Aussichtsturm als Entwicklungsstart)*
- „Touristische Aufwertung der Verbindung Altstadt-Lennepark“ (1)
 - (Themenweg „Lenne lebt“ wird derzeit umgesetzt)
 - Umsetzung des Audiogames „Lauschangriff“
 - Lennepark: Teilnahme am Ideenwettbewerb „Entdeckerorte“ im Rahmen der Regionale 2025
- Handel: Lösen des „Nachfolgeproblems“ (2)
 - Erhalt des hochwertigen Handelsangebotes
 - Sicherstellung der ärztlichen Versorgung

Mobilität (30)

- Förderung alternativer Mobilitätskonzepte (1)
 - Stärkung Bürgerbus
 - Carsharing-Angebote
 - Mitfahr-App
- Vorrang für Fuß- und Radverkehr (3)
 - ganzheitliche Maßnahmen für den Fußverkehr
 - sichere Parkmöglichkeiten für Fahrräder, insbesondere hochwertige E-Bikes
 - Nahmobilitätskonzept, das die Schnittstellen für Bus und Bahn berücksichtigt
 - neue lokale Radwege, die zu einem überregionalen Radweg zusammengeführt werden
 - gute Ausschilderung bzw. ein Leitsystem
 - *Parkplatzlösungen für Autos außerhalb der Kernstadt*
- bessere Verbindungen für Fuß- und Radverkehr innerhalb der Innenstadt (5)
 - (auch gestalterische) Anbindung des Schulzentrums an die Innenstadt
 - Verbesserung Radwegeanbindung Unterstadt/Mittelstadt/Oberstadt
 - Ausbau der Radinfrastruktur (z. B. Abstellplätze, E-Bike-Ladestationen)
- barrierefreie Wegeführung und Gestaltung der Gehwege (2)
- Umgang mit Stellplätzen (8)
 - Umsetzung Parkleitsystem gemäß ISEK 2030
 - zusätzliche Stellplätze an der Stadthalle (Parkdeck)
 - Erhalt von Parkmöglichkeiten
 - Verbesserung der Parkmöglichkeiten am Kurpark
 - Pflege des Parkplatzes HIT
 - Anlage von Wohnmobil-Stellplätzen (Bereich Sunthelle/Beerenberg, Fleckenberger Straße, Stadthalle)
- verkehrstechnische und -lenkende Maßnahmen (11)
 - Sperrung An der Robbecke/Im Alten Felde für den Durchgangsverkehr
 - Tempo 30 für alle Innenstadtstraßen
 - Straße Paul-Falke-Platz als abknickende Vorfahrt
 - Verbesserung der Beschilderung (Hinweisschilder Historischer Stadtkern, Benennung Tunnelportale, z. B. Altstadttunnel)

- Umbenennung Bahnhofstraße in Kurkölner Straße
- Weststraße als Einbahnstraße, um mehr Raum für Radverkehr zu schaffen
- verbesserte Abbiegeregelung zur Staureduzierung
- *Bau der Südumgehung*
- *direkte Anbindung von Falke Factory-Outlet an die B 236*
- *Querungshilfe B 236/Unterm Huckelberg Richtung Fleckenberg*
- *Querungshilfe Fleckenberger Straße/Unterm Hagen*
- *Kreisverkehr B 236/Sunthelle/Fleckenberger Straße*
- *Rückbau Ampelanlage Bahnhofstraße/Auf der Lake*

öffentlicher Raum (22)

- Erneuerung und barrierefreie Gestaltung von Straßen und Plätzen (1)
- Gestaltung des Schützenplatzes (10)
 - barrierefreie- bzw. arme Gestaltung
 - Flächen für temporäre Ausstellungen
 - erweitertes Angebot für Außengastronomie
 - Bühne
 - Beseitigung bzw. Verlegung des „Schmallenberger Hammers“
 - Sanitäreanlagen
 - Versetzung der Geschichtssäule von der Stadthalle auf den Schützenplatz
- Gestaltung des Vorplatzes der Stadthalle (3)
 - Spielmöglichkeiten
 - Sitzgelegenheiten neben der Geschichtssäule
 - Beleuchtung und Bepflanzung
- Gestaltung und Verkehrsführung Ost- und Weststraße (7)
 - Verbesserung bzw. Verbreiterung der Bürgersteige
 - Entfernung Kopfsteinpflaster in der Weststraße
 - temporäre Sperrung der Weststraße in den Sommermonaten für den motorisierten Individualverkehr und Nutzung der Fläche für Aktionen, Spiel, Grün und Gastronomie
 - Weststraße als Einbahnstraße Richtung Süden
 - Sperrung der Oststraße für LKW-Durchgangsverkehr
 - Umgestaltung Kreuzung Oststraße/Unterm Werth zur Verkehrslenkung Richtung Fleckenberger Straße statt in Oststraße
- Verschönerung durch Skulpturen des Schmallenberger Künstlers Carl Siebert (1)

Klimawandel und Innenentwicklung (3)

- Berücksichtigung einer klimagerechten Energieversorgung mit erneuerbaren Energiequellen (z. B. mit Photovoltaik-Anlagen) (1)
- Begrünung von privaten und städtischen Grundstücksflächen (1)
- *Aufforstungen (1)*

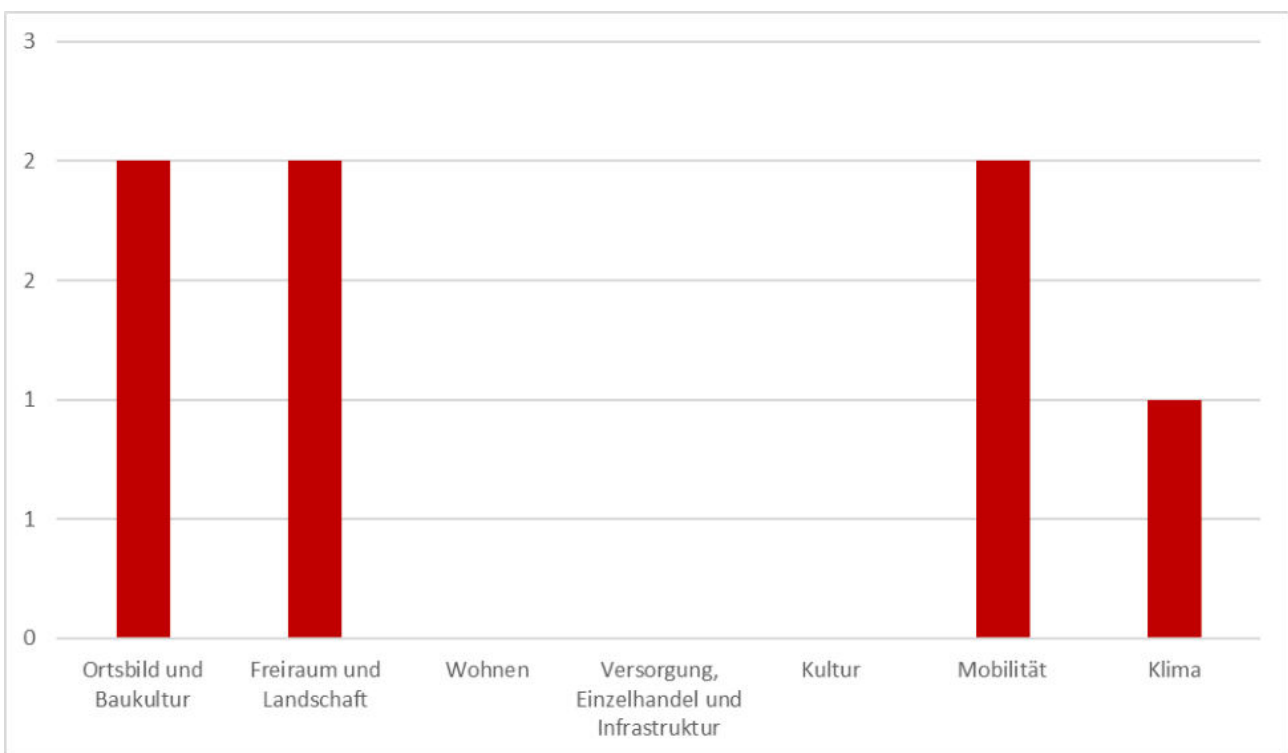
Beteiligung (7)

- Berücksichtigung auch von Themen im nicht-investiven Bereich, z. B. Stärkung des Ehrenamtes (1)
- Anlaufstelle zur Förderung des Ehrenamtes im Rathaus (1)
- Digitale Plattform zum Austausch und zur Kommunikation (z. B. Nachbarschaftshilfe, Tauschbörse) (1)
- stetige Ideensammlung („Nach dem ISEK ist vor dem ISEK“) (1)

- Teilnahmemöglichkeiten für Alle an Veranstaltungen (Schmallenberger Woche, Schützenfeste usw.), z. B. durch barrierefreie Zugänge, induktive Höranlagen oder Bereitstellung von Behinderten-Parkplätzen und -WCs (1)
- Patenschaften für Grünflächen (1)
- Bewusstsein-Schaffen für Wert des historischen Stadtkerns (1)
 - Preis für schönste Modernisierung oder Fassadenerneuerung

Auf der im Flyer enthaltenen Antwortkarte konnten neben den gewünschten Maßnahmen die Themen benannt werden, die im Integrierten Stadtentwicklungskonzept für die Kernstadt Schmallenberg als besonders wichtig erachtet werden.

Die sehr geringe Anzahl der abgegebenen Antwortkarten (3) gegenüber der Online-Beteiligung (22 Karteneinträge und 103 Besucherinnen und Besucher) lässt keine Rückschlüsse über die Wichtigkeit einzelner Themen zu.



Alle Ideen, Wünsche und Vorschläge flossen in die Evaluierung (Kapitel 5.1) ein und wurden dabei auf ihre Möglichkeiten zur Umsetzbarkeit überprüft.

Teil C

Ziele und Rahmenkonzept

4 Entwicklungsziele: Fünf Leitsätze zur Entwicklung der Innenstadt von Schmalleberg

In den fünf Leitsätzen werden die Eckpfeiler der Entwicklung der Innenstadt von Schmalleberg formuliert. In Anlehnung an die Analyse der Herausforderungen und Aufgaben, vor denen die Kernstadt steht, umfassen sie die Handlungsfelder „Gestaltung und Schmalleberger Baukultur“, „Wohnen in der Schmalleberger Innenstadt“, „Leben in der Kernstadt: Versorgung und Infrastruktur“, „Auf neuen Wegen: Straßen und Plätze in Schmalleberg“ und „Schmalleberger Engagement“.

Die Leitsätze basieren auf den „Drei Pfeilern der Ortsentwicklung“ aus dem Städtebaulichen Rahmenplan für die Ortsmitte Schmalleberg 2017. Deren Gültigkeit wurde in den verschiedenen Beteiligungsformaten hinterfragt und um Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung ergänzt. Gerade diese beiden Themen sind Bestandteil aller Leitsätze. Sie erhalten kein eigenes Leitziel, sondern finden sich in allen Leitsätzen im Sinne der dreifachen Innenentwicklung wieder: als bauliche und funktionale Innenentwicklung im Sinne der kompakten Stadt, als Ergänzung und Qualifizierung des Grüns und in der Erhöhung des Anteils klimaschonender Mobilitätsformen.



Gestaltung und Schmallenberger Baukultur. Das einzigartige Erscheinungsbild als „Schönes auf dem Berg“ ist auch in Zukunft die Basis der baulichen Entwicklung in der Kernstadt.



Wohnen in der Schmallenberger Innenstadt. Wohnen behält seinen hohen Stellenwert für die Entwicklung der Innenstadt und wird weiter gefördert.



Leben in der Kernstadt: Versorgung und Infrastruktur. Die Kleinteiligkeit und das historische Umfeld bilden den besonderen Rahmen für die Versorgung der Bewohnerinnen und Bewohner der Kernstadt und ihrer Gäste.



Auf neuen Wegen: Straßen und Plätze in Schmallenberg. In der Innenstadt von Schmallenberg übernimmt der Verkehr eine dienende Rolle und ermöglicht nach wie vor deren Funktionsfähigkeit.



Schmallenberger Engagement. Die Pflege und Entwicklung der Innenstadt ruht auf vielen Schultern.

5 Entwicklungskonzept für die Kernstadt Schmallingenberg

5.1 Evaluierung – (Noch) Nicht Umgesetztes des Integrierten Handlungskonzepts 2017 und Ideen aus der Beteiligung

In einem Werkstattgespräch mit Verbänden, Institutionen, der Politik und der Verwaltung der Stadt Schmallingenberg am 27. April 2022 wurden neben den bis dahin in der Beteiligung geäußerten Wünschen diejenigen Maßnahmen des Rahmenplans von 2017 überprüft, die bisher nicht realisiert wurden. Zudem finden sich in der Evaluierung auch die bisher noch nicht genannten Vorschläge, die im 2. Ideenforum am 31. Mai 2022 entwickelt wurden. *(Diese sind in der nachfolgenden Tabelle kursiv dargestellt.)*

Die Überprüfung dient – auch vor dem Hintergrund eingeschränkter finanzieller Möglichkeiten – dazu, die notwendigen (förderfähigen) Projekte herauszufiltern, mit denen die bestehenden und neu hinzugekommenen Ziele erreicht und mit Hilfe des ISEK umgesetzt werden können.

Projekte, die nicht unter diese Kategorie der förderfähigen Stadterneuerungsmaßnahmen fallen und somit nicht Bestandteil der Liste der förderfähigen Maßnahmen des ISEK (Kapitel 6.2) sind, sind dadurch nicht weniger wichtig oder gar bedeutungslos. Vielmehr kann es sich dabei um Projekte handeln, die Teil der Konzepte in den Kapiteln 5.2 bis 5.6 sind und/oder auf anderen Wegen umgesetzt werden sollten. Eine genauere Erläuterung der Gründe findet sich in der nachfolgenden Tabelle.

	nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2017 und Vorschläge aus der Beteiligung	als förderfähige Maßnahme mit Hilfe des ISEK (weiterhin) umzusetzen ¹	auf anderem Wege oder nicht umzusetzen, weil ...
Städtebauliche Planungen			
P02 ²	Fortschreibung Mobilitätskonzept Ortsmitte		Mobilitätskonzept Ortsmitte noch aktuell; HSK-weites Mobilitätskonzept in Arbeit
		x Fortschreibung des Mobilitätskonzepts zu Radwegekonzept für die Kernstadt	
P04	Fortschreibung Konzept zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche		Einzelhandelskonzept noch aktuell
P07	Qualifizierungsverfahren und Wettbewerbe <ul style="list-style-type: none"> • Kultur- und Bildungszentrum Schmallenberg • Umgestaltung Schützenplatz 	x	
	<i>Ermöglichen modernen Wohnens in den Altstadt-häusern durch</i> <ul style="list-style-type: none"> • Isolierung im Zuge von „Neubeschieferung“ • Ausstattung mit Wärmepumpen • Freigabe von Solar-Anlagen 		<i>derzeitige Überarbeitung der Gestaltungssatzung</i>
	<i>Zulassen von Balkonen und Loggien auch an den Giebelseiten zur Erhöhung der Wohnqualität</i>		
	Beleuchtungskonzept für Gebäude und Plätze	x	
Sonstiges			
P05	Verfügungsfonds	x	
P08	Haus- und Hofflächenprogramm	x	
	<i>Schutz der Stadtsilhouette von der B 236 (aus Gleidorf kommend) durch bepflanzte Wälle oder Bäume (bisher dominierender Blick auf das Industriegebiet)</i>		<i>im Rahmen konkreter Planungen (z. B. Bauleitplanung)</i>
	Ermöglichen einer barrierefreien Teilnahme für Alle an Veranstaltungen, z. B. durch barrierefreie Zugänge, induktive Höranlagen oder Bereitstellung von Behinderten-Parkplätzen und -WCs		im Rahmen konkreter Planungen
	<i>„Fair-Trade-Town Schmallenberg“</i>		<i>Prüfung durch die Kommune unabhängig vom ISEK für die Kernstadt</i>
	(Pflege-) Patenschaften für Grünflächen		derzeit keine Umsetzungsmöglichkeiten
	<i>öffentliches WC</i>		<i>als „nette Toilette“ Absprache innerhalb der gastronomischen Betriebe oder im Zuge konkreter Planungen (z. B. Schützenplatz)</i>

¹ als förderfähige Maßnahme und Teil der Maßnahmenliste in Kapitel 6.2

² Die Nummerierung folgt der Maßnahmenübersicht des Rahmenplans 2017.

	nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2017 und Vorschläge aus der Beteiligung	als förderfähige Maßnahme mit Hilfe des ISEK (weiterhin) umzusetzen	auf anderem Wege oder nicht umzusetzen, weil ...
Sonstiges			
	<p>Müll</p> <ul style="list-style-type: none"> • mehr Mülleimer in der Stadt • weitere Mülleimer in Ost- und Weststraße (Modell Schützenplatz) • bei gutem Wetter an belebten Plätzen Leerung zweimal am Tag • Mülleimer für Hundekotbeutel auf dem Radweg am Alten Feld (Skaterpark) 		Prüfung durch die Kommune unabhängig vom ISEK für die Kernstadt bzw. im Zuge konkreter Planungen
	Intensivierung von Pflege und Sauberkeit		Instandhaltungsmaßnahmen als stetiger Prozess
	<p>Ausbau und Vermittlung der touristischen Infrastruktur, z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenfassen und Ausbau der bisherigen Angebote (Pfade, Routen und Parcours, Installation eines „Schmallenberger Pfennigweges“) • Ausbau von Stadtführungen und -rundgängen • temporäre Attraktionen (Eisbahn, Weihnachtsdorf) • Einrichten einer Koordinierungsstelle 		als Daueraufgabe unabhängig vom ISEK für die Kernstadt
	<p>„Touristische Aufwertung der Verbindung Altstadt-Lennepark“</p> <ul style="list-style-type: none"> • Themenweg „Lenne lebt“ • Audiogame „Lauschangriff“ • Lennepark: Teilnahme am Ideenwettbewerb „Entdeckerorte“ im Rahmen der Regionale 2025 		wird derzeit umgesetzt bzw. Teilnahmeantrag eingereicht
	Stärkung des Ehrenamtes		als Daueraufgabe unabhängig vom ISEK für die Kernstadt
	Digitale Plattform zum Austausch und zur Kommunikation (z. B. Nachbarschaftshilfe, Tauschbörse)		private Maßnahme
	Preis für schönste Modernisierung oder Fassadenerneuerung	<p style="text-align: center;">x</p> evtl. über Verfügungsfonds	
	Schmücken markanter Gebäude mit Blumen (Wettbewerb Blumenschmuck)	<p style="text-align: center;">x</p> evtl. über Verfügungsfonds	

	nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2017 und Vorschläge aus der Beteiligung	als förderfähige Maßnahme mit Hilfe des ISEK (weiterhin) umzusetzen	auf anderem Wege oder nicht umzusetzen, weil ...
Erschließung Grünanlagen, Wasserläufe und Wasserflächen			
	Aufwertung des Lenneparks/Kurparks		größere Umgestaltung aus Fördergründen nicht möglich; jedoch ständige Instandhaltungsmaßnahmen
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Spielplatz um Angebote für U3 erweitern (Sonnensegel)</i> • <i>Bolzweiese im Kurpark: Ersatz der Rasen- durch Kunstrasenbauweise</i> 		
	Neugestaltung frühere Stadtgärten „Unter der Stadtmauer“		wegen hoher Unterhaltungskosten derzeit keine Umsetzungsmöglichkeiten
	bessere Gestaltung des Alten Friedhofs	x Pflege und Richten der Grabsteine	Wegeführung wird derzeit umgesetzt
	Ausschilderung und Pflege des Jüdischen Friedhofs		bessere Zuwegung wird derzeit umgesetzt; notwendige Gestaltung abgeschlossen
	Gestaltung des Spielplatzes an der Obringhauser Straße		wird derzeit umgesetzt
	Gestaltung der Grünflächen, z. B. analog dem Konzept der „Essbaren Stadt“		auf Plätzen nicht gewünscht; Möglichkeiten auf öffentlichen Grünflächen werden geprüft (z. B. durch Kennzeichnung von „pflückbaren Obstbäumen“)
	(zusätzlicher) Kinderspielplatz		ausreichende Zahl vorhanden
	Einrichtung eines Hundeparks/ einer Hundespielwiese		fehlende Flächenverfügbarkeit

	nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2017 und Vorschläge aus der Beteiligung	als förderfähige Maßnahme mit Hilfe des ISEK (weiterhin) umzusetzen	auf anderem Wege oder nicht umzusetzen, weil ...
Erschließung Straßen, Wege, Plätze			
M01	Kreuzungsumbau Worbacher Straße/ Anpassung Obringhauser Straße		Kreuzungsumbau nicht notwendig
SF06	Neugestaltung Bereich Haus Schulte mit Straßenverlegung		
M04	Gestaltung Schützenplatz <ul style="list-style-type: none"> barrierearme Querbarkeit und Nutzbarkeit Oberflächenbehandlung und Stufenbeseitigung 	x im Rahmen des geplanten Wettbewerbsverfahrens	
	<ul style="list-style-type: none"> Blumenbeete am Schützenplatz 		Prüfung im Rahmen der Planung Schützenplatz
M02	Betonung Eingang Schützenplatz/Ost-/Weststraße		Bestandteil der Umgestaltung Schützenplatz
M06	Umgestaltung von Ost- und Weststraße <ul style="list-style-type: none"> barrierearme Gestaltung Querungshilfen und vorgezogene Seitenräume Fahrverbot in der Innenstadt (Oststraße) für LKW Einbahnstraßen zwischen Ost- und Weststraße Einbahnstraßenregelung Anlage Radspur Fahrspurverengung: besseres Angebot an Parkplätzen Ersatz bzw. Erneuerung der maroden Pflasterflächen Oststraße: Tempo 30 Weststraße: Rechts-vor-Links-Regelung (Markierung mit weißem Streifen) 	x zu beachten: Gehwege z. T. in Privatbesitz	Prüfung im Rahmen der Planungen Ost- und Weststraße
M08	Radverkehrsführung Oststraße		im Rahmen der Planung Oststraße
M05	verbesserte Nutzbarkeit Innenstadtstraßen/ Oberflächenbehandlung Pflastererneuerung Synagogenstraße		im Rahmen konkreter Planungen keine Dringlichkeit
M07	barrierefreier Umbau von Kreuzungen und Einmündungen Reduzierung der Ampelanlagen durch Kreisverkehre		im Rahmen konkreter Planungen unabhängig vom ISEK für die Kernstadt im Rahmen konkreter Planungen unabhängig vom ISEK für die Kernstadt
	sichere Ampeln und Kreuzungen (Ideensammlung Fahrraddemo „Kidical Mass“ vom 14. Mai 2022)		Prüfung durch die Kommune unabhängig vom ISEK für die Kernstadt
M09	Gestaltung Obringhauser Straße/ Anlage Schutzstreifen	x zu späterem Zeitpunkt	
M15	Erneuerung „Auf der Mauer“ (2. BA)	x zu späterem Zeitpunkt	

	nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2017 und Vorschläge aus der Beteiligung	als förderfähige Maßnahme mit Hilfe des ISEK (weiterhin) umzusetzen	auf anderem Wege oder nicht umzusetzen, weil ...
Erschließung Straßen, Wege, Plätze			
	Radweg zum Schulzentrum bzw. zur Kletterhalle		im Zuge der Umgestaltung Obringhauser Straße sowie Prüfung im Rahmen des vorgeschlagenen Radwegekonzepts
	Unterm Werth: neue Fahrbahnaufteilung für Kfz- und Radverkehr		Prüfung im Rahmen des vorgeschlagenen Radwegekonzepts
M10	Anlage zusätzlicher Rad-Querungsstellen		Prüfung im Rahmen des vorgeschlagenen Radwegekonzepts
M12	Verknüpfung Lenneroute und SauerlandRadrिंग		Prüfung im Rahmen des vorgeschlagenen Radwegekonzepts
	Verbesserung Radwegeanbindung Unterstadt/Mittelstadt/ Oberstadt		Prüfung im Rahmen des vorgeschlagenen Radwegekonzepts
	Ausbau und Verknüpfung lokaler Radwege		Prüfung im Rahmen des vorgeschlagenen Radwegekonzepts
	Ideensammlung Fahrraddemo „Kidical Mass“ vom 14. Mai 2022 <ul style="list-style-type: none"> Fahrradwege inner- und außerorts Verbindung Schützenplatz-Bahnhofstraße Ost- und Weststraße 		Prüfung im Rahmen des vorgeschlagenen Radwegekonzepts
	Radwege nicht nur für Touristen, sondern auch für Alltagserledigungen (Arbeit, Einkauf usw.)		
	sichere und sinnvolle Radwegeführung		
	sichere Radverbindung <ul style="list-style-type: none"> vom Lennepark (Zugang aus allen Graftschafter Siedlungen) Oberfleckenberg über Lake und Bundesstraße zum Schützenplatz und Schulzentrum 		
	Radwege zwischen Unterstadt/Altstadt und Oberstadt		
	Ausstattung der Bahnhofstraße mit guten Radwegen		
	bessere Radwegeführung am Burgess-Hill-Platz/HIT		
	Kennzeichnung der Radwege		Prüfung durch die Kommune unabhängig vom ISEK und evtl. Ergänzung in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger
M14	barrierefreie Umgestaltung ÖPNV-Haltestellen	x Umgestaltung Haltestelle Habel	
	neue Fußgängerbrücke über die Lenne im Bereich Falke Fashion		Prüfung durch die Kommune unabhängig vom ISEK für die Kernstadt

	nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2017 und Vorschläge aus der Beteiligung	als förderfähige Maßnahme mit Hilfe des ISEK (weiterhin) umzusetzen	auf anderem Wege oder nicht umzusetzen, weil ...
Erschließung Straßen, Wege, Plätze			
	Gestaltung des Vorplatzes der Stadthalle		Gestaltung abgeschlossen; Verfügbarkeit als Schützenplatz muss gewährleistet bleiben
	<i>Grünpflege Schulzentrum (Heckenschnitt, Beseitigung „Unkraut“ auf den Beeten“)</i>		<i>Instandhaltungsmaßnahmen als stetiger Prozess</i>
	<i>Intensivierung von Pflege und Sauberkeit</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Spielplatz Valentinschule</i> • <i>Kreuzung Wormbach</i> • <i>Höhenweg Grafenschaft</i> 		
	<i>Blühstreifen entlang der Fahrradwege</i>		
	Sichtbarmachen von Stadtmauer und -toren (z. B. durch Pflasterung)		im Rahmen konkreter Planungen zu prüfen (z. B. Ost- und Weststraße); derzeit im Bereich des Alten Friedhofes
	Markierung Ortseingang aus Richtung Fleckenberg (Beleuchtung und Gestaltung)	x zu späterem Zeitpunkt	
	Kunst im öffentlichen Raum (Skulpturen von Carl Siebert)		im Rahmen konkreter Planungen
	Erneuerung von Bänken		<i>Prüfung durch die Kommune unabhängig vom ISEK, im Zuge konkreter Maßnahmen oder evtl. über Verfügungsfonds</i>
Erschließung Sonstiges			
M16	Tempo-30-Regelungen Oststraße und Obringhauser Straße		im Rahmen der Planungen Oststraße und Obringhauser Straße zu prüfen
	Überprüfung verkehrstechnischer bzw. -lenkender Maßnahmen		als Daueraufgabe unabhängig vom ISEK für die Kernstadt
	Umsetzung des Parkleitsystems gemäß ISEK 2030		Anpassungen und Ergänzungen als stetiger Prozess
M17	Langzeitparken an der Stadthalle/ Bau einer Parkpalette		ausreichendes Stellplatzangebot
M18	Langzeitparken südwestlich der Fleckenburger Straße		ausreichendes Stellplatzangebot
M19	Ausbau von zentrumsnahen Wohnmobilstellplätzen		Suche privat betriebener kleinerer Standorte
	Verbesserung der Parkmöglichkeiten am Kurpark		ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden (z. B. am Friedhof)
	Pflege des Parkdecks HIT		private Maßnahme
	<i>mehr Behindertenparkplätze</i>		<i>im Rahmen konkreter Planungen</i>

	nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2017 und Vorschläge aus der Beteiligung	als förderfähige Maßnahme mit Hilfe des ISEK (weiterhin) umzusetzen	auf anderem Wege oder nicht umzusetzen, weil ...
Erschließung Sonstiges			
	Neugestaltung des „Schotterparkplatzes“ am Schulzentrum Auf dem Loh (Wanderparkplatz Robbecke)		Prüfung durch die Kommune unabhängig vom ISEK für die Kernstadt
(M22)	Ausbau der Serviceangebote für den Radverkehr		Ergänzungen im Rahmen der konkreten Planungen
	Nahmobilitätskonzept (insbesondere ÖPNV)		wird derzeit durch den Hochsauerlandkreis erarbeitet
	Förderung alternativer Mobilitätskonzepte (Stärkung Bürgerbus, Carsharing-Angebote, Mitfahr-App)		
	Ausbau der Radinfrastruktur (z. B. Abstellplätze, E-Bike-Ladestationen)		Prüfung durch die Kommune und evtl. Ergänzungen im Rahmen der konkreten Planungen
	<ul style="list-style-type: none"> • sichere Parkplätze für Fahrräder • überdachte Fahrradständer 		
	<ul style="list-style-type: none"> • Radinfrastruktur und Leihfahrräder (Ideensammlung Fahrraddemo „Kidical Mass“ vom 14. Mai 2022) 		
	<p>gute Ausschilderung bzw. Leitsystem Ausschilderung (u. a. an den wichtigen Knotenpunkten)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Notfallambulanz • Eingang Wellenbad • Toiletten 		Anpassungen, Ergänzungen des Leitsystems als stetiger Prozess
	Karte aller Fußwege, Gässchen, Pfädchen und Trampelpfade Schmallenbergs für Touristen und Einheimische	x evtl. über Verfügungsfonds	... oder als private Maßnahme durch Schmallenberger Sauerland Tourismus
	Benennung der Tunnel, z. B. Altstadttunnel (Schriftzug am Eingang)		Prüfung durch die Kommune unabhängig vom ISEK evtl. in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger

	nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2017 und Vorschläge aus der Beteiligung	als förderfähige Maßnahme mit Hilfe des ISEK (weiterhin) umzusetzen	auf anderem Wege oder nicht umzusetzen, weil ...
Baumaßnahmen Gebäude und privater Freiraum			
SF05	Ergänzungen Stadtgrundriss im historischen Stadtkern		stetiger Prozess; im Rahmen konkreter Planungen
	Schutz der Stadtsilhouette		Daueraufgabe, auch im Rahmen der Bauleitplanung
N01	Wohnentwicklung „An der Robbecke“		keine Umsetzungsmöglichkeiten
	Wohnentwicklungen, u. a. im „Alten Feld“		im Rahmen der Bauleitplanung
N05	Nutzungsergänzung rund um die Post		private Maßnahme zu späterem Zeitpunkt
N06	Aufwertung Einkaufspassage „Ladenzeile“		private Maßnahme zu späterem Zeitpunkt; derzeit keine Umsetzungsmöglichkeit
N08	Sanierung Turnhalle Schmallenberg (ehemalige Valentinschule)	x	
N11	Sanierung Rathaus	x	
	gewerbliche Entwicklung Meisenburg		Baulandaktivierung mit Unterstützung der Landesinitiative „Bau.Land.Leben“
N12	Entwicklung Stadthalle zu Kongresszentrum		Nutzungsintensivierung als Daueraufgabe
N13	Nutzung von Teilen der Stadthalle als Ausstellungsort		
	Aufwertung Stadthalle (Fasadengestaltung, WC-Anlagen)		Fasadengestaltung zu späterem Zeitpunkt zu überprüfen
	<i>Konkretisierung Fasadengestaltung Stadthalle (Naturstein? Putz? Glas (Siebdruck Altstadtgrundriss)?)</i>		
	Konzept für das „Schmale Haus“ und dessen Umfeld		Konzept wird derzeit erarbeitet
	Verlegung und Komplettierung des Stadtarchivs in den Anbau der Valentinschule		
	Begrünung von privaten und städtischen Grundstücksflächen	x	im Rahmen des fortzuführenden Haus- und Hofflächenprogramms
N16	Schulhof Schulzentrum (Hauptschule)	x	

5.2 Die Konzepte für die Kernstadt Schmallingenberg

Die Analyse und die Anregungen der Bewohnerinnen und Bewohner haben gezeigt, dass die Kernstadt Schmallingenberg und ihre Innenstadt mit der kompakten Siedlungsstruktur, der guten Infrastrukturausstattung und der Nähe zu den Freiräumen gute Voraussetzungen für das **Prinzip der dreifachen Innenentwicklung** bieten.

Die jeweiligen Konzepte beinhalten daher Vorschläge, um

- die Kernstadt Schmallingenberg in ihrer baulich-funktionalen Entwicklung als **Ort der kurzen Wege** zu erhalten,
- die Grünstrukturen in der Kernstadt Schmallingenberg zu ergänzen und so die **klimatischen Bedingungen** zu verbessern und
- in der Kernstadt Schmallingenberg den Anteil **klimaschonender Mobilitätsformen** zu erhöhen.

Dabei werden neben den förderfähigen Projekten im Stadterneuerungsgebiet auch diejenigen Empfehlungen und Maßnahmen aufgeführt, die auf anderen Wegen innerhalb und außerhalb des Programmgebietes umgesetzt oder geprüft werden sollten.

5.2.1 Konzept Stadt und Freiraum | „Schönes auf dem Berg“

Leitsatz 1: Gestaltung und Schmallenberger Baukultur. Das einzigartige Erscheinungsbild als „Schönes auf dem Berg“ ist auch in Zukunft die Basis der baulichen Entwicklung in der Kernstadt.

Als Teil der „Historischen Stadtkerne in NRW“ hat die Kernstadt Schmallenberg eine besondere Verantwortung für die Gestaltung seiner Innenstadt. Der Schutz von Stadtsilhouette und schöner Landschaft geht daher Hand in Hand mit einer qualitätvollen und klimagerechten Anpassung des Freiraums und des Gebäudebestands und zum Ortsbild passenden Ergänzungen. Dabei wird der historische Ortsgrundriss gepflegt und behutsam weiterentwickelt. Notwendige energetische Maßnahmen erfolgen im Einklang mit dem historischen Wert von Schmallenberg.

Förderfähige Maßnahmen des ISEK

Städtebauliche Planungen

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Kernstadt Schmallenberg
- Beleuchtungskonzept für Gebäude und Plätze

Stadt- und Freiraum

- behutsame Aufwertung des Alten Friedhofs (z. B. Richten und Pflege der Grabsteine)
- klimagerechte Gestaltung des Schulhofs der Hauptschule im Schulzentrum
- Maßnahmen zur Fassadenverbesserung und zur Begrünung privater Hof- und Gartenflächen mit Hilfe des Haus- und Hofflächenprogramms (s. a. Kap. 5.2.2)

Weitere Empfehlungen innerhalb des Stadterneuerungsgebietes

Stadt- und Freiraum

- stadtbildtypische bauliche Ergänzungen des Stadtgrundrisses
- Instandhaltungs- und behutsame Ergänzungsmaßnahmen im Lennepark/Kurpark (z. B. Sonnensegel oder Kunstrasenplatz)
- Kennzeichnung von „pflückbaren Obstbäumen“ auf öffentlichen Grünflächen

Weitere Empfehlungen außerhalb des Stadterneuerungsgebietes

Schutz der Stadtsilhouette

- Schutz und bauleitplanerische Sicherung der Stadtsilhouette (z. B. aus Richtung Gleidorf/B 236)



- Vorschlag zur Gebietsabgrenzung
- Spielplatz Lennepark
- Schulhof Hauptschule
- Ergänzung Stadtgrundriss
- Maßnahmen Rahmenplan 2017: umgesetzt, in der Umsetzung oder stetiger Prozess
- förderfähige Maßnahmen des ISEK
- weitere Empfehlungen (Auswahl)

Rahmenplan
Bürger*innenberatung
Gestaltungssatzung
Mobilitätskonzept
Einzelhandelskonzept

Stadtentwicklungskonzept
Beleuchtungskonzept
Verfügungsfonds

Qualifizierungsverfahren
und Wettbewerbe

Ergänzung
Stadtgrundriss

Ergänzung
Stadtgrundriss

Rodungsmaßnahmen
"Unter der Stadtmauer"

Umgestaltung Lennepark
Grün und Gewässer

belebte
Ergänzungen
Lennepark

Spielplatz
Lennepark

Umgestaltung Lennepark
Rückbau "Am Sten"

Gestaltung
Alter Friedhof

Schutz der
Stadtsilhouette

Konzept Stadt und Freiraum | „Schönes auf dem Berg“

5.2.2 Nutzungskonzept | „Schmallenberg der kurzen Wege“

Leitsatz 2: Wohnen in der Schmallenberger Innenstadt. Wohnen behält seinen hohen Stellenwert für die Entwicklung der Innenstadt und wird weiter gefördert.

Die wertvolle historische Bausubstanz und die maßstäblichen und angepassten Ergänzungen liefern den Rahmen für das Wohnen in der Mitte Schmallenbergs. Die stetige Aufwertung des Wohnumfeldes, die Pflege und Anpassung des Wohnungsbestandes an Klima und Barrierefreiheit, das Schließen von Baulücken und neue Wohnangebote machen das Wohnen in der Innenstadt von Schmallenberg zukunftsfähig und ermöglichen es, möglichst lange im vertrauten und neuen Umfeld wohnen zu können.

Leitsatz 3: Leben in der Kernstadt: Versorgung und Infrastruktur. Die Kleinteiligkeit und das historische Umfeld bilden den besonderen Rahmen für die Versorgung der Bewohnerinnen und Bewohner der Kernstadt und ihrer Gäste.

Die Innenstadt bietet durch ihre Vielfalt, ihre hohe Wohnqualität und die gute Versorgung allen Bewohnerinnen und Bewohnern ein lebenswertes Zuhause. Voraussetzung hierfür ist auch die stetige Pflege und bedarfsgerechte Ergänzung der Infrastruktur und der Gemeinbedarfseinrichtungen.

Um auch weiterhin die hohe Qualität der Versorgung in der Innenstadt zu sichern und die Nachfolge der Läden zu erleichtern, werden gestalterische Mängel beseitigt, angemessene Erweiterungen ermöglicht und die Zugänglichkeit verbessert. Die Innenstadt bleibt ein unverwechselbarer Einkaufsort mit einem besonderen Einkaufserlebnis. Kurze Wege ermöglichen es, für die Besorgungen auf das Auto verzichten zu können.

Förderfähige Maßnahmen des ISEK

Städtebauliche Planungen

- Qualifizierungsverfahren Kultur- und Bildungszentrum Schmallenberg

Sicherung des Wohnens in der Innenstadt

- Haus- und Hofflächenprogramm (s. a. Kap. 5.2.1)

Sicherung und Ausbau von Gemeinbedarfseinrichtungen

- Kultur- und Bildungszentrum Schmallenberg
- energetische Sanierung und Verbesserung der Barrierefreiheit der Turnhalle Schmallenberg (ehemalige Valentinschule)
- energetische Sanierung und Verbesserung der Barrierefreiheit des Rathauses

Weitere Empfehlungen innerhalb des Stadterneuerungsgebietes

Sicherung des Wohnens in der Innenstadt

- stetige Anpassung und Erneuerung des Wohnungsbestandes als private Maßnahmen

Sicherung der Versorgung in der Innenstadt

- Nutzungsergänzung rund um die Post nach den Zielen des Einzelhandelsgutachtens
- Aufwertung der Einkaufspassage „Ladenzeile“ als private Maßnahme
- Beratung von Handel und Gewerbe, auch zur Vermeidung von Leerständen, durch die Schmallenberg Unternehmen Zukunft e.V.

Tourismus und Gastronomie

- Ausbau und Vermittlung der touristischen Infrastruktur (z. B. Stadtführungen oder temporäre Attraktionen)
- touristische Aufwertung (z. B. Audiogame „Lauschangriff“ oder Ideenwettbewerb „Entdeckerorte“)
- Absprache der gastronomischen Betriebe zur Einrichtung und Organisation „nette Toilette“

Sicherung und Ausbau von Gemeinbedarfseinrichtungen

- Nutzungsintensivierung der Stadthalle
- Prüfung einer möglichen Fassadenaufwertung

Weitere Empfehlungen außerhalb des Stadterneuerungsgebietes

Sicherung des Wohnens in der Kernstadt

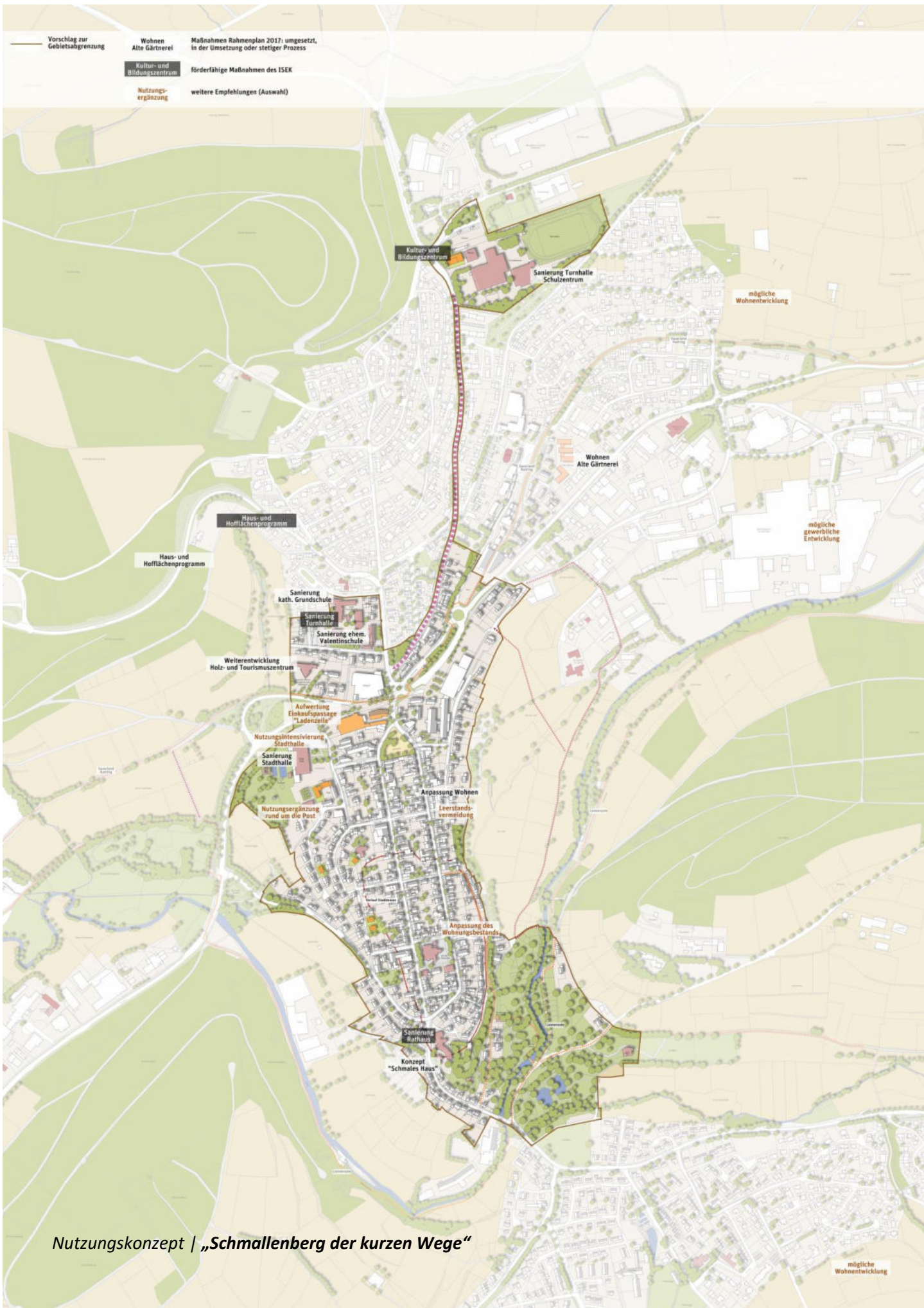
- Ermöglichen von stadtbildgerechten Wohnentwicklungen (z. B. im „Alten Feld“)

Aufwertung der Versorgung in der Kernstadt

- Prüfung einer Vergabe des „Fair-Trade-Town“-Zertifikats

Sicherung der gewerblichen Entwicklung in der Kernstadt

- Ermöglichen von stadtbildgerechten Gewerbeentwicklungen (z. B. „Meisenburg“)



5.2.3 Mobilitätskonzept |

„Klimaschonend und barrierearm in Schmalleberg“

Leitsatz 4: Auf neuen Wegen: Straßen und Plätze in Schmalleberg. In der Innenstadt von Schmalleberg übernimmt der Verkehr eine dienende Rolle und ermöglicht nach wie vor deren Funktionsfähigkeit.

Die hohe Qualität in der Gestaltung der Landschaft, des historischen Erbes, der öffentlichen Straßen und Plätze und der privaten Bereiche lädt Bewohnerinnen und Bewohner und ihre Gäste gleichermaßen nach Schmalleberg ein. Die Innenstadt ist dabei für alle gut zu erreichen und bequem zu nutzen: sei es aus der LenneSchiene kommend oder auf dem Weg in die Wohnungen, Geschäfte und Versorgungseinrichtungen. Auto-, Rad- und Fußverkehr stehen in Schmalleberg in Zukunft gleichberechtigt nebeneinander.

Förderfähige Maßnahmen des ISEK

Städtebauliche Planungen

- Fortschreibung des Mobilitätskonzepts zum Radwegekonzept für die Kern- und Innenstadt, z. B.
 - Klassifizierung und Ausgestaltung der Straßen,
 - Verbesserung der Radweegeanbindungen,
 - Ausbau und Verknüpfung lokaler Radwege,
 - Möglichkeiten zusätzlicher Querungsstellen,
 - Kennzeichnung und Beschilderung
- Qualifizierungsverfahren Umgestaltung des Schützenplatzes

Straßen, Wege, Plätze

- barrierearme und klimagerechte Gestaltung des Schützenplatzes
- barrierearme Gestaltung der Oststraße
- barrierearme Gestaltung der Weststraße
- Umgestaltung der Obringhauser Straße zur Innenstadtstraße
- Erneuerung Auf der Mauer (2. BA)
- Markierung des Ortseingangs Fleckenberger Straße (z. B. durch Beleuchtung oder Gestaltung)

ÖPNV

- barrierefreie Umgestaltung der Haltestelle Habel

Weitere Empfehlungen innerhalb des Stadterneuerungsgebietes

Straßen, Wege, Plätze

- verbesserte Nutzbarkeit der Querstraßen der Ost- und Weststraße (z. B. Oberflächengestaltung und -behandlung in den Straßen Synagogenstraße, Wimereuxstraße, Kirchplatz und Südstraße) im Zuge konkreter Planungen
- Prüfung der Möglichkeit des Sichtbarmachens von Stadtmauer und -toren (z. B. durch Pflasterung) im Zuge konkreter Planungen
- Erstellen einer Karte mit den innerstädtischen Fußwegen, Gässchen, Pfädchen und Trampelpfaden (evtl. über den Verfügungsfonds)

Ausstattung und Möblierung

- Kunst im öffentlichen Raum (Prüfung im Zuge konkreter Planungen)
- Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum (Prüfung im Zuge konkreter Planungen)
- bedarfsgerechte Anpassung des Leitsystems und der Ausschilderung
- Angebot an weiteren Müllbehältern
- Erneuerung von Bänken

Fuß- und Radverkehr

- Ausbau der Radinfrastruktur (z. B. Abstellplätze, E-Bike-Ladestationen, Leihfahräder) im Zuge konkreter Planungen
- Ausbau der Serviceangebote für den Radverkehr

Parken

- ausreichendes Angebot an Behindertenstellplätzen im Zuge konkreter Planungen
- Pflege des Parkdecks HIT als private Maßnahme

Sonstiges

- Förderung alternativer Mobilitätskonzepte (Stärkung Bürgerbus, Carsharing-Angebote, Mitfahr-App)
- Fortsetzung der stetigen Instandhaltungs- und Pflegemaßnahmen im Frei- und öffentlichen Raum

Weitere Empfehlungen außerhalb des Stadterneuerungsgebietes

Straßen, Wege, Plätze

- Überprüfung verkehrstechnischer und -lenkender Maßnahmen (z. B. Reduzierung von Ampelanlagen durch Kreisverkehre)
- barrierefreier Umbau von Kreuzungen und Einmündungen
- Benennung der Tunnel, z. B. „Altstadttunnel“ mit Schriftzug am Eingang

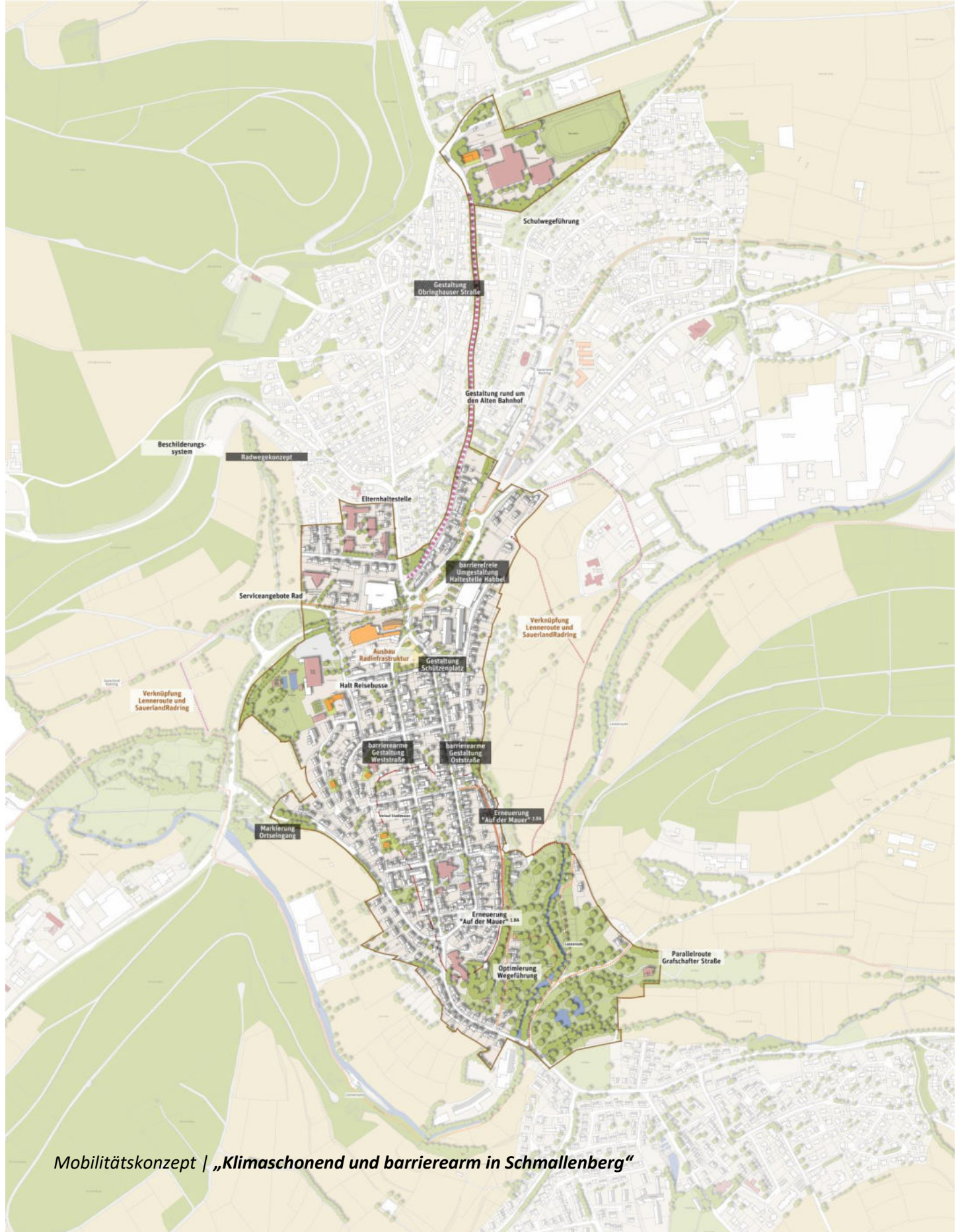
Fuß- und Radverkehr

- Verknüpfung Lenneroute und SauerlandRadrिंग
- Prüfung einer neuen Fußgängerbrücke über die Lenne im Bereich Falke Fashion

Parken

- Suche nach innenstadtnahen Wohnmobilstellplätzen auf privat betriebenen kleineren Standorten
- Prüfung einer Neugestaltung des „Schotterparkplatzes“ am Schulzentrum Auf dem Loh (Wanderparkplatz Robbecke)

- Vorschlag zur Gebietsabgrenzung
- Erneuerung "Auf der Mauer"
- Maßnahmen Rahmenplan 2017: umgesetzt, in der Umsetzung oder stetiger Prozess
- Gestaltung Schützenplatz
- förderfähige Maßnahmen des ISEK
- Ausbau Radinfrastruktur
- weitere Empfehlungen (Auswahl)



Mobilitätskonzept | „Klimaschonend und barrierearm in Schmallenberg“

5.2.4 Konzept zur Umsetzung und Beteiligung

Leitsatz 5: Schmallenberger Engagement. Die Pflege und Entwicklung der Innenstadt ruht auf vielen Schultern.

Die Zukunft der Innenstadt von Schmallenberg ist nicht nur Sache von Politik und Verwaltung, sondern auf das Engagement Aller angewiesen. Private Akteurinnen und Akteure sind aufgerufen, Ideen einzubringen, an deren Umsetzung mitzuwirken, sich um ihre Innenstadt zu kümmern und nicht zuletzt in sie zu investieren.

Förderfähige Maßnahmen des ISEK

Unterstützung des Engagements von Bürgerinnen und Bürgern

- Verfügungsfonds, z. B. für
 - Preisverleihung der schönsten Fassadenerneuerung
 - Wettbewerb Blumenschmuck

Weitere Empfehlungen innerhalb des Stadterneuerungsgebietes

Teilhabe und Austausch am gesellschaftlichen Leben

- Beibehalt und Ausbau der Beteiligungsformate bei Planungsmaßnahmen
- Ermöglichen einer barrierefreien Teilnahme für Alle an Veranstaltungen (z. B. durch induktive Höranlagen)

Weitere Empfehlungen außerhalb des Stadterneuerungsgebietes

Teilhabe und Austausch am gesellschaftlichen Leben

- Stärkung des Ehrenamtes (z. B. mit Unterstützung der Deutschen Stiftung für Engagement und Ehrenamt)
- Einrichtung einer digitalen Plattform zum Austausch und zur Kommunikation (z. B. Nachbarschaftshilfe oder Tauschbörse) als private Maßnahme

Teil D Handlungsprogramm

6 Maßnahmen- und Durchführungskonzept

6.1 Gebietsabgrenzung

Damit städtebauliche Investitionen und die notwendigen vorbereitenden und begleitenden Maßnahmen gefördert werden können, ist das Fördergebiet räumlich abzugrenzen. Die räumliche Festlegung – die sogenannte Gebietskulisse – kann erfolgen als:

- „Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB,
- Maßnahmegebiet nach § 171 b, § 171 e oder § 171 f BauGB oder
- Erhaltungsgebiet nach § 172 Absatz 1 Nummer 1 BauGB.

Sollten im begründeten Einzelfall bei kleineren Städten und Gemeinden die Voraussetzungen für eine förmliche Festlegung nach dem BauGB fehlen, kann die Gebietsfestlegung durch Beschluss der Gemeinde erfolgen.“

(Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen:
„Städtebauförderung in Nordrhein-Westfalen – Programmaufruf 2022“)

Die Stadt Schmallenberg wird durch politischen Beschluss den Bereich der Kernstadt Schmallenberg förmlich festlegen, in dem die Maßnahmen durchgeführt werden sollen. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept bildet die Grundlage für diesen Beschluss.

Die Gebietsabgrenzung wurde so festgelegt, dass die Bereiche mit erhöhtem Handlungsbedarf, wie sie in der Analyse festgestellt wurden, berücksichtigt werden. Die Umsetzung der Gesamtmaßnahme soll dabei innerhalb von acht Jahren erfolgen.

Vorschlag zur
Gebietsabgrenzung



Gebietskulisse | Räumliche Abgrenzung des Fördergebietes

6.2 Übersicht der förderfähigen Maßnahmen: Projekte, Kosten, Prioritäten

Prioritäten (Umsetzung der Gesamtmaßnahme innerhalb von acht Jahren)

j	jährlich
k	kurzfristige Umsetzung (2024 bis 2026)
m	mittelfristige Umsetzung (2027 bis 2028)
l	langfristige Umsetzung (2029 bis 2031)

Ansätze der Kostenschätzung¹

Maßnahme	Bruttokosten einschließlich Baunebenkosten / Planungskosten
Bau Kreisverkehr	550 € / m ²
Kreuzungsumbau (einschließlich Aufnahme vorh. Straßen)	400 € / m ²
Umbau Straße	300 € / m ²
Querungshilfe mit Mittelinsel	60.000 € / Stück
Platz / Stadtplatz	350-500 € / m ²
einfacher Platz / Stellplatz	145 € / m ²
Oberflächenbehandlung/-ausbesserung zur Barrierefreiheit	125 € / m ²
Neubau/Ausbau Radweg (abseits der Straße)	90 € / m ²
Schutzstreifenmarkierung	13 € / lfd. Meter
barrierefreie Haltestelle	42.000 € / Haltestelle
Stellplatzanlage	9.500 € / Stellplatz
Wohnmobilstellplatz	14.500 € / Stellplatz
Grünanlage, Park	60-120 € / m ²
Wegeerneuerung und Beleuchtung	200 € / m ²
Fußweg, i.d.R. in wassergebundener Decke	75 € / m ²
Fußgänger- und Radbrücke	13.500 € / m ²

Förderprogramme

Städtebauförderung / Förderrichtlinien Stadterneuerung FRL	Fördersatz 50 %
Nahmobilitätsförderung / Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah	
ÖPNV-Investitionsförderung / ÖPNVG-NRW	


¹ Die Kostenschätzung geht von Vergleichswerten aus dem Jahr 2022 aus. Derzeit sind Kostensteigerungen zu erwarten und nur schwer zu kalkulieren. Nach derzeitigem Stand sollte man von einer jährlichen Kostensteigerung von mindestens 5 % ausgehen.


Nr.	Maßnahme	Träger		Programm		Geschätzte Kosten						jährlich/ laufend	Priorität/Umsetzung			
		Stadt	Dritte	Stadt- erneuerung	andere/ keine	Kosten in €		Kosten Stadterneuerung					kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028	langfristig 2029-2031	
						öffentliche Kosten	Beiträge	zuwendungs- fähig	Fördersatz in %	Förderung in €	Eigenanteil Stadt in %					Eigenanteil Stadt in €
Vorbereitung der Maßnahme – Städtebauliche Planungen und Sonstiges																
PI_1	ISEK für die Kernstadt	x	-	FRL 9	-	21.691,32	-	21.691,32	50	10.845,66	50	10.845,66		x		
PI_2	Beleuchtungskonzept	x	-	FRL 9	-	20.000,00	-	20.000,00	50	10.000,00	50	10.000,00				x
PI_3	Radwegekonzert	x	-	FRL 9	-	20.000,00	-	20.000,00	50	10.000,00	50	10.000,00		x		
PI_4	Qualifizierungsverfahren Kultur- und Bildungszent- rum	x	-	FRL 9	-	120.000,00	-	120.000,00	50	60.000,00	50	60.000,00		x		
PI_5	Qualifizierungsverfahren Schützenplatz	x	-	FRL 9	-	100.000,00	-	100.000,00	50	50.000,00	50	50.000,00		x		
PI_6	Verfügungsfonds	x	x	FRL 14	-	200.000,00	100.000,00	100.000,00	50	50.000,00	50	50.000,00	x			
Gesamtkosten Städtebauliche Planungen und Sonstiges in €						481.691,32		381.691,32		190.845,66		190.845,66				
Erschließung – Straßen, Wege, Plätze																
E_SWP_1	Schützenplatz	x	-	FRL 10.4	-	2.560.500,00	-	2.560.500,00	50	1.280.250,00	50	1.280.250,00		x	x	
E_SWP_2	Oststraße	x	-	FRL 10.4	-	855.000,00	-	855.000,00	50	427.500,00	50	427.500,00			x	
E_SWP_3	Weststraße	x	-	FRL 10.4	-	798.000,00	-	798.000,00	50	399.000,00	50	399.000,00			x	
E_SWP_4	Obringhauser Straße	-	x	FRL 10.4	FöRI-Nah	960.000,00	-	960.000,00	50	480.000,00	50	480.000,00				x
E_SWP_5	Auf der Mauer (2. BA)	x	-	FRL 10.4	-	309.000,00	-	309.000,00	50	154.500,00	50	154.500,00				x
E_SWP_6	Ortseingang Fleckenberger Straße	-	x	FRL 10.4	FöRI-Nah	102.000,00	-	102.000,00	50	51.000,00	50	51.000,00				x
Gesamtkosten Erschließung – Straßen, Wege, Plätze in €						5.584.500,00		5.584.500,00		2.792.250,00		2.792.250,00				
Erschließung – Grünanlagen																
E_Gr_1	Alter Friedhof	x	-	FRL 10.4	-	282.000,00	-	282.000,00	50	141.000,00	50	141.000,00				x
E_Gr_2	Schulhof Hauptschule	x	-	FRL 10.4	-	1.134.000,00	-	1.134.000,00	50	567.000,00	50	567.000,00			x	x
Gesamtkosten Erschließung – Grünanlagen in €						1.416.000,00		1.416.000,00		708.000,00		708.000,00				
Erschließung – Sonstiges																
E_s_1	Haltestelle Habbel	x	-	FRL 10.4	ÖPNV	42.000,00		42.000,00	50	21.000,00	50	21.000,00			x	
Gesamtkosten Erschließung – Sonstiges in €						42.000,00		42.000,00		21.000,00		21.000,00				


Nr.	Maßnahme	Träger		Programm		Geschätzte Kosten							Priorität/Umsetzung				
		Stadt	Dritte	Stadt-erneuerung	andere/ keine	Kosten in €		Kosten Stadterneuerung					jährlich/ laufend	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
						öffentliche Kosten	Beiträge	zuwendungs- fähig	Fördersatz in %	Förderung in €	Eigenanteil Stadt in %	Eigenanteil Stadt in €		2024-2026	2027-2028	2029-2031	
Gebäude und privater Freiraum																	
B_1	Haus- und Hofflächenprogramm	x	x	FRL 11.2	-	480.000,00	-	480.000,00	50	240.000,00	50	240.000,00	x	x			
B_2	Kultur- und Bildungszentrum Schmallenberg	x	-	FRL 11.3	-	6.550.000,00	-	6.550.000,00	50	3.275.000,00	50	3.275.000,00			x	x	
B_3	Sanierung Turnhalle Schmallenberg	x	-	FRL 11.3	-	655.000,00	-	655.000,00	50	327.500,00	50	327.500,00			x		
B_4	Sanierung Rathaus	x	-	FRL 11.3	-	1.350.000,00	-	1.350.000,00	50	675.000,00	50	675.000,00			x		
Gesamtkosten Gebäude und privater Freiraum in €						9.035.000,00		9.035.000,00		4.517.500,00		4.517.500,00					


						Geschätzte Kosten									
						Kosten in €		Kosten Stadterneuerung							
						öffentliche Kosten	Beiträge	zuwendungs- fähig	Fördersatz in %	Förderung in €	Eigenanteil Stadt in %	Eigenanteil Stadt in €			
Gesamtkosten Stadterneuerung in €						16.559.191,32		16.459.191,32		8.229.595,66		8.229.595,66			

6.3 Projektblätter der förderfähigen Maßnahmen

Handlungsfeld	Stadt und Freiraum „Schönes auf dem Berg“		
Maßnahme	Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Kernstadt Schmallenberg		
			
Stadtentwicklungsziel	Entwicklung und Stärkung der Innenstadt		
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Erhalt und Erneuerung der erhaltenswerten Bausubstanz • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Sicherung und Anpassung des Wohnens in der Innenstadt • Weiterentwicklung der öffentlichen Räume • Verbesserung der Mobilität, insbesondere der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr • Ausbau und Verbesserung der Freiräume und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen • Förderung von Teilhabe und Beteiligung 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Rahmenplan zur Entwicklung der Innenstadt • Leitbildentwicklung • Entwicklungskonzept • Maßnahmenübersicht • Kosten- und Finanzierungsübersicht 		
Eigentümer	-		
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg		
weitere Beteiligte	Bezirksregierung Arnsberg		
Kostenschätzung (brutto)			
• Gesamtkosten brutto	21.691,32 €		
• evtl. Einnahmen	-		
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	21.691,32 €		
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 10.845,66 €		
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg	50 % / 10.845,66 €		
Programm			
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 9 – Ausgaben der Vorbereitung		
• andere / keine	-		
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum		
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028
			langfristig 2029-2031

Handlungsfeld	Stadt und Freiraum „Schönes auf dem Berg“			
Maßnahme	Beleuchtungskonzept für Gebäude und Plätze			
				
Abb.: Schmallenberger Sauerland Tourismus				
Stadtentwicklungsziel	Entwicklung und Stärkung der Innenstadt			
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Weiterentwicklung der öffentlichen Räume 			
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandsanalyse • Leitlinien zur Inszenierung • Maßnahmenübersicht 			
Eigentümer	-			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg			
weitere Beteiligte	-			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	20.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	20.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 10.000 €			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg	50 % / 10.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 9 – Ausgaben der Vorbereitung			
• andere / keine	-			
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028	langfristig 2029-2031

Handlungsfeld	Mobilität „Klimaschonend und barrierearm in Schmalleberg“		
Maßnahme	Fortschreibung des Mobilitätskonzepts zum Radwegekonzept für die Kern- und Innenstadt		
			
Stadtentwicklungsziel	Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr		
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Weiterentwicklung der öffentlichen Räume • Förderung von Teilhabe und Beteiligung 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept als Ergänzung und Detaillierung des Nahmobilitätskonzepts des HSK • Voraussetzung für eine mögliche Förderung Nahmobilität • Bestandsaufnahme und -analyse • Leitbild zum Radverkehr in der Kern- und Innenstadt von Schmalleberg • Maßnahmenvorschläge, z. B. zur Klassifizierung und Ausgestaltung der Straßen, zur Verbesserung der Radwegeanbindungen, zum Ausbau und zur Verknüpfung lokaler Radwege, für zusätzliche Querungsstellen und zur Kennzeichnung und Beschilderung • Vorschläge zur Umsetzung 		
Eigentümer	-		
Maßnahmenträger	Stadt Schmalleberg		
weitere Beteiligte	Hochsauerlandkreis HSK		
Kostenschätzung (brutto)			
• Gesamtkosten brutto	20.000 €		
• evtl. Einnahmen	-		
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	20.000 €		
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 10.000 €		
• Eigenanteil Stadt Schmalleberg	50 % / 10.000 €		
Programm			
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 9 – Ausgaben der Vorbereitung		
• andere / keine			
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum		
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028
			langfristig 2029-2031

Handlungsfeld	Nutzungen „Schmallenberg der kurzen Wege“		
Maßnahme	Qualifizierungsverfahren Kultur- und Bildungszentrum Schmallenberg		
Abb.: Stadt Schmallenberg			
Stadtentwicklungsziel	Entwicklung und Stärkung der Innenstadt		
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung der Funktionsvielfalt und der Versorgung in der Innenstadt • Förderung von Teilhabe und Beteiligung 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Qualifizierungsverfahren als Grundlage für die Errichtung eines Kultur- und Bildungszentrums (B_2) • Betreuung und Durchführung des Verfahrens durch das Büro post welters + partner mbB, Dortmund 		
Eigentümer	Stadt Schmallenberg		
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg		
weitere Beteiligte	Südwestfalen Agentur GmbH, Olpe		
Kostenschätzung (brutto)			
• Gesamtkosten brutto	120.000 €		
• evtl. Einnahmen	-		
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	120.000 €		
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 60.000 €		
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg	50 % / 60.000 €		
Programm			
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 9 – Ausgaben der Vorbereitung		
• andere / keine			
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum		
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028
			langfristig 2029-2031

Handlungsfeld	Mobilität „Klimaschonend und barrierearm in Schmalleberg“		
Maßnahme	Qualifizierung Umgestaltung des Schützenplatzes		
			
Stadtentwicklungsziel	Weiterentwicklung der öffentlichen Räume		
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Verbesserung der Mobilität, insbesondere der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr • Ausbau und Verbesserung der Freiräume und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Qualifizierungsverfahren als Grundlage für die barrierearme und klimagerechte Gestaltung des Schützenplatzes (E_SWP_1) • Betreuung und Durchführung 		
Eigentümer	Stadt Schmalleberg		
Maßnahmenträger	Stadt Schmalleberg		
weitere Beteiligte	-		
Kostenschätzung (brutto)			
• Gesamtkosten brutto	100.000 €		
• evtl. Einnahmen	-		
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	100.000 €		
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 50.000 €		
• Eigenanteil Stadt Schmalleberg	50 % / 50.000 €		
Programm			
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 9 – Ausgaben der Vorbereitung		
• andere / keine			
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum		
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028
			langfristig 2029-2031


Handlungsfeld	Umsetzung und Beteiligung		
Maßnahme	Verfügungsfonds für investive und nicht-investive Maßnahmen		
			
Stadtentwicklungsziel	Förderung von Teilhabe und Beteiligung		
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Förderung von Teilhabe und Beteiligung 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • gemeindlicher Fonds • Finanzierung zu 50 % aus Mitteln der Städtebauförderung und zu 50 % aus Mitteln der Wirtschaft, von Immobilien- und Standortgemeinschaften, von Privaten und/oder aus zusätzlichen Mitteln der Stadt Schmallebenberg • Unterstützung von Maßnahmen u. a. zur Belebung des Einzelhandels, zur Aufwertung des Stadtbildes und der Innenstadt, zur Imagebildung und der Öffentlichkeitsarbeit • mögliche Maßnahmen: Preis für schönste Modernisierung oder Fassadenerneuerung, Wettbewerb Blumenschmuck, Aufstellen oder Erneuerung von Bänken, Karte aller Fußwege • Laufzeit zunächst 5 Jahre 		
Eigentümer	-		
Maßnahmenträger	Stadt Schmallebenberg/Private		
weitere Beteiligte	Private/Einzelhandel u. a.		
Kostenschätzung (brutto)			
• Gesamtkosten brutto	200.000 € (40.000 €/Jahr)		
• evtl. Einnahmen	100.000 € (20.000 €/Jahr)		
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	100.000 € (20.000 €/Jahr)		
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 50.000 € (10.000 €/Jahr)		
• Eigenanteil Stadt Schmallebenberg	50 % / 50.000 € (10.000 €/Jahr)		
Programm			
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 14 – Verfügungsfonds		
• andere / keine	-		
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum		
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028
			langfristig 2029-2031


Handlungsfeld	Mobilität „Klimaschonend und barrierearm in Schmalleberg“		
Maßnahme	Barrierearme und klimagerechte Gestaltung des Schützenplatzes		
			
Stadtentwicklungsziel	Weiterentwicklung der öffentlichen Räume		
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Verbesserung der Mobilität, insbesondere der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr • Ausbau und Verbesserung der Freiräume und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung auf Basis der Ergebnissen des Qualifizierungsverfahrens (PI_5) • Neugestaltung als multifunktional nutzbarer Stadtplatz • barrierearme Gestaltung • klimagerechte Gestaltung • Ausbau der Radinfrastruktur 		
Eigentümer	Stadt Schmalleberg		
Maßnahmenträger	Stadt Schmalleberg		
weitere Beteiligte	Anrainer		
Kostenschätzung (brutto)			
• Gesamtkosten brutto	2.560.500 €		
• evtl. Einnahmen	-		
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	2.560.500 €		
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 1.280.250 €		
• Eigenanteil Stadt Schmalleberg	50 % / 1.280.250 €		
Programm			
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 10.4 – Erschließung		
• andere / keine			
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum		
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028
			langfristig 2029-2031

Handlungsfeld	Mobilität „Klimaschonend und barrierearm in Schmalleberg“			
Maßnahme	Barrierearme Gestaltung der Oststraße			
				
Stadtentwicklungsziel	Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr			
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Weiterentwicklung der öffentlichen Räume • Ausbau und Verbesserung der Freiräume und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen 			
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • kein Vollumbau der Oststraße • barrierearme Gestaltung der Gehwege • Querungshilfen • Ausbau der Radinfrastruktur • endgültige Gestaltung evtl. abhängig von den Ergebnissen des Radwegekonzepts (PI_3): möglicherweise Neuaufteilung des Straßenprofils oder Reduzierung der Stellplatzzahl 			
Eigentümer	Stadt Schmalleberg / Gehwege großteils in Privatbesitz			
Maßnahmenträger	Stadt Schmalleberg			
weitere Beteiligte	Private			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	855.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• 855.000 €	855.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 427.500 €			
• Eigenanteil Stadt Schmalleberg	50 % / 427.500 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 10.4 – Erschließung			
• andere / keine				
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028	langfristig 2029-2031

Handlungsfeld	Mobilität „Klimaschonend und barrierearm in Schmalleberg“			
Maßnahme	Barrierearme Gestaltung der Weststraße			
				
Stadtentwicklungsziel	Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr			
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Weiterentwicklung der öffentlichen Räume • Ausbau und Verbesserung der Freiräume und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen 			
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • kein Vollumbau der Weststraße • barrierearme Gestaltung der Gehwege • Querungshilfen • Ausbau der Radinfrastruktur • endgültige Gestaltung evtl. abhängig von den Ergebnissen des Radwegekonzepts (PI_3): möglicherweise Neuaufteilung des Straßenprofils oder Reduzierung der Stellplatzzahl 			
Eigentümer	Stadt Schmalleberg / Gehwege großteils in Privatbesitz			
Maßnahmenträger	Stadt Schmalleberg			
weitere Beteiligte	-			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	798.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	798.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 399.000 €			
• Eigenanteil Stadt Schmalleberg	50 % / 399.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 10.4 – Erschließung			
• andere / keine				
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028	langfristig 2029-2031


Handlungsfeld	Mobilität „Klimaschonend und barrierearm in Schmallenberg“		
Maßnahme	Umgestaltung der Obringhauser Straße zur Innenstadtstraße		
			
Stadtentwicklungsziel	Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr		
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Weiterentwicklung der öffentlichen Räume • Ausbau und Verbesserung der Freiräume und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Neugestaltung als verbindende Innenstadtstraße • barrierearme Gestaltung • klimagerechte Gestaltung • Anlage eines Radweges (voraussichtlich als Schutzstreifen) 		
Eigentümer	Hochsauerlandkreis HSK / Landesbetrieb Straßenbau NRW		
Maßnahmenträger	Hochsauerlandkreis HSK		
weitere Beteiligte	Stadt Schmallenberg, Landesbetrieb Straßenbau NRW		
Kostenschätzung (brutto)			
• Gesamtkosten brutto	960.000 €		
• evtl. Einnahmen	-		
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	960.000 €		
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 480.000 €		
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg	50 % / 480.000 €		
Programm			
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 10.4 – Erschließung		
• andere / keine	evtl. Förderung Nahmobilität (FöRi-Nah)		
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum		
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028
			langfristig 2029-2031

Handlungsfeld	Mobilität „Klimaschonend und barrierearm in Schmalleberg“		
Maßnahme	Erneuerung Auf der Mauer (2. Bauabschnitt)		
			
Stadtentwicklungsziel	Weiterentwicklung der öffentlichen Räume		
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt • Sicherung und Anpassung des Wohnens in der Innenstadt • Verbesserung der Mobilität, insbesondere der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr • Ausbau und Verbesserung der Freiräume und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • ortsbildgerechte Gestaltung in Anlehnung an den 1. BA • barrierearme Gestaltung • klimagerechte Gestaltung und gestalterische Einbindung des Regen- und Schmelzwassers 		
Eigentümer	Stadt Schmalleberg		
Maßnahmenträger	Stadt Schmalleberg		
weitere Beteiligte	-		
Kostenschätzung (brutto)			
• Gesamtkosten brutto	309.000 €		
• evtl. Einnahmen	-		
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	309.000 €		
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 154.500 €		
• Eigenanteil Stadt Schmalleberg	50 % / 154.500 €		
Programm			
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 10.4 – Erschließung		
• andere / keine			
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum		
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028
			langfristig 2029-2031


Handlungsfeld	Mobilität „Klimaschonend und barrierearm in Schmallenberg“			
Maßnahme	Markierung des Ortseingangs Fleckenberger Straße			
				
Stadtentwicklungsziel	Weiterentwicklung der öffentlichen Räume			
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Verbesserung der Mobilität, insbesondere der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr 			
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • gestalterische Betonung des Ortseingangs • z. B. durch Pflasterung, Licht, Baumtor oder Anlage von Querungsmöglichkeiten 			
Eigentümer	Hochsauerlandkreis HSK / Landesbetrieb Straßenbau NRW			
Maßnahmenträger	Hochsauerlandkreis HSK			
weitere Beteiligte	Stadt Schmallenberg, Landesbetrieb Straßenbau NRW			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	102.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	102.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 51.000 €			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg	50 % / 51.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 10.4 – Erschließung			
• andere / keine	evtl. Förderung Nahmobilität (FöRi-Nah)			
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028	langfristig 2029-2031

E_Gr_1 *Alter Friedhof*

Handlungsfeld	Stadt und Freiraum „Schönes auf dem Berg“			
Maßnahme	Behutsame Aufwertung des Alten Friedhofs			
				
Stadtentwicklungsziel	Weiterentwicklung der öffentlichen Räume			
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Ausbau und Verbesserung der Freiräume 			
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Herrichtung des Alten Friedhofs • behutsame Aufwertung, z. B. durch Richten und Pflege der Grabsteine 			
Eigentümer	Stadt Schmalleberg			
Maßnahmenträger	Stadt Schmalleberg			
weitere Beteiligte	-			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	282.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	282.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 141.000 €			
• Eigenanteil Stadt Schmalleberg	50 % / 141.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 10.4 – Erschließung			
• andere / keine				
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028	langfristig 2029-2031

Handlungsfeld	Stadt und Freiraum „Schönes auf dem Berg“			
Maßnahme	Klimagerechte Gestaltung des Schulhofs der Hauptschule im Schulzentrum			
				
Stadtentwicklungsziel	Ausbau und Verbesserung der Freiräume und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen			
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Weiterentwicklung der öffentlichen Räume 			
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • klimagerechte Gestaltung des Schulhofs der Hauptschule • Begrünung • Möblierung und Beleuchtung 			
Eigentümer	Stadt Schmallebenberg			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallebenberg			
weitere Beteiligte	-			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	1.134.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	1.134.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 567.000 €			
• Eigenanteil Stadt Schmallebenberg	50 % / 567.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 10.4 – Erschließung			
• andere / keine	-			
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028	langfristig 2029-2031


Handlungsfeld	Mobilität „Klimaschonend und barrierearm in Schmallenberg“			
Maßnahme	Barrierefreie Umgestaltung der Haltestelle Habel			
Abb.: Bushaltestelle und Infopoint in Baiersbronn, Asal Architekten Baiersbronn				
Stadtentwicklungsziel	Verbesserung der Mobilität, insbesondere der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr			
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Förderung von Teilhabe und Beteiligung 			
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • barrierefreie Gestaltung der Zugänge und der Haltestelle • Neubau des Buswartehäuschens 			
Eigentümer	Stadt Schmallenberg			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg			
weitere Beteiligte	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG)			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	42.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	42.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 21.000 €			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg	50 % / 21.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 10.4 – Erschließung			
• andere / keine	evtl. Förderung ÖPNV (Investitionsförderung)			
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028	langfristig 2029-2031

Handlungsfeld	Stadt und Freiraum „Schönes auf dem Berg“ Nutzungen „Schmallenberg der kurzen Wege“		
Maßnahme	Maßnahmen zur Fassadenverbesserung und zur Begrünung privater Hof- und Gartenflächen		
			
Stadtentwicklungsziel	Erhalt und Erneuerung der erhaltenswerten Bausubstanz		
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt • Sicherung und Anpassung des Wohnens in der Innenstadt • Ausbau und Verbesserung der Freiräume und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen • Förderung von Teilhabe und Beteiligung 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Auflage eines Programms zur finanziellen Unterstützung bei Maßnahmen • ... zur Fassadenverbesserung, • ... zur Entsigelung, Begrünung, Herrichtung und Gestaltung von Hof- und Gartenflächen und • ... an Außenwänden und Dächern • Laufzeit zunächst 5 Jahre 		
Eigentümer	privat		
Maßnahmenträger	privat/finanzielle Unterstützung durch die Stadt Schmallenberg		
weitere Beteiligte	-		
Kostenschätzung (brutto)			
• Gesamtkosten brutto	480.000 € (96.000 €/Jahr)		
• evtl. Einnahmen	-		
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	480.000 € (96.000 €/Jahr)		
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 240.000 € (48.000 €/Jahr)		
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg	50 % / 240.000 € (48.000 €/Jahr)		
Programm			
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 11.2 – Profilierung und Standortaufwertung		
• andere / keine			
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum		
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028
			langfristig 2029-2031

Handlungsfeld	Nutzungen „Schmallenberg der kurzen Wege“			
Maßnahme	Kultur- und Bildungszentrum Schmallenberg			
Abb.: Stadt Schmallenberg				
Stadtentwicklungsziel	Entwicklung und Stärkung der Innenstadt			
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung der Funktionsvielfalt und der Versorgung in der Innenstadt • Förderung von Teilhabe und Beteiligung 			
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Teilprojekt der interkommunalen Zusammenarbeit „LenneSchiene“ • Umsetzung der Ergebnisse des Qualifizierungsverfahrens KuBiz (PI_4) • Errichtung eines Multifunktionsgebäudes zur kulturellen, künstlerischen und digitalen Bildung • Aufführungssaal und Unterrichts- und Proberäume für Kunst, Musik, Theater und Digitales • Nutzung durch Schule und Externe 			
Eigentümer	Stadt Schmallenberg			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg			
weitere Beteiligte	Südwestfalen Agentur GmbH, Olpe			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	6.550.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	6.550.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 3.275.000 €			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg	50 % / 3.275.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 11.3 – Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen			
• andere / keine				
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028	langfristig 2029-2031

B_3

Sanierung Turnhalle Schmallenberg

Handlungsfeld	Nutzungen „Schmallenberg der kurzen Wege“			
Maßnahme	Energetische Sanierung und Verbesserung der Barrierefreiheit der Turnhalle Schmallenberg (ehemalige Valentinschule)			
Abb.: Stadt Schmallenberg				
Stadtentwicklungsziel	Entwicklung und Stärkung der Innenstadt			
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt und Erneuerung der erhaltenswerten Bausubstanz • Sicherung der Funktionsvielfalt und der Versorgung in der Innenstadt • Förderung von Teilhabe und Beteiligung 			
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • energetische Sanierung • barrierefreier Umbau 			
Eigentümer	Stadt Schmallenberg			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg			
weitere Beteiligte	-			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	655.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	655.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 327.500 €			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg	50 % / 327.500 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 11.3 – Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen			
• andere / keine				
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028	langfristig 2029-2031

Handlungsfeld	Nutzungen „Schmallenberg der kurzen Wege“			
Maßnahme	Energetische Sanierung und Verbesserung der Barrierefreiheit des Rathauses			
				
Stadtentwicklungsziel	Entwicklung und Stärkung der Innenstadt			
weitere Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt und Erneuerung der erhaltenswerten Bausubstanz • Sicherung der Funktionsvielfalt und der Versorgung in der Innenstadt • Förderung von Teilhabe und Beteiligung 			
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • energetische Sanierung • barrierefreier Umbau 			
Eigentümer	Stadt Schmallenberg			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg			
weitere Beteiligte	-			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	1.350.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	1.350.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 675.000 €			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg	50 % / 675.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 11.3 – Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen			
• andere / keine				
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2028	langfristig 2029-2031

