

SCHMALLENBERG 2030. Kernort Schmallenberg
Städtebaulicher Rahmenplan für die Ortsmitte | Integriertes Handlungskonzept



SCHMALLENBERG 2030. Kernort Schmallenberg
Städtebaulicher Rahmenplan für die Ortsmitte
Integriertes Handlungskonzept

Auftraggeber
Stadt Schmallenberg

Bearbeitung
pp a|s pesch partner architekten stadtplaner GmbH
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund
www.pesch-partner.de

in Zusammenarbeit mit
Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
(Mobilitätskonzept)
www.planersocietaet.de

und der Stadt Schmallenberg

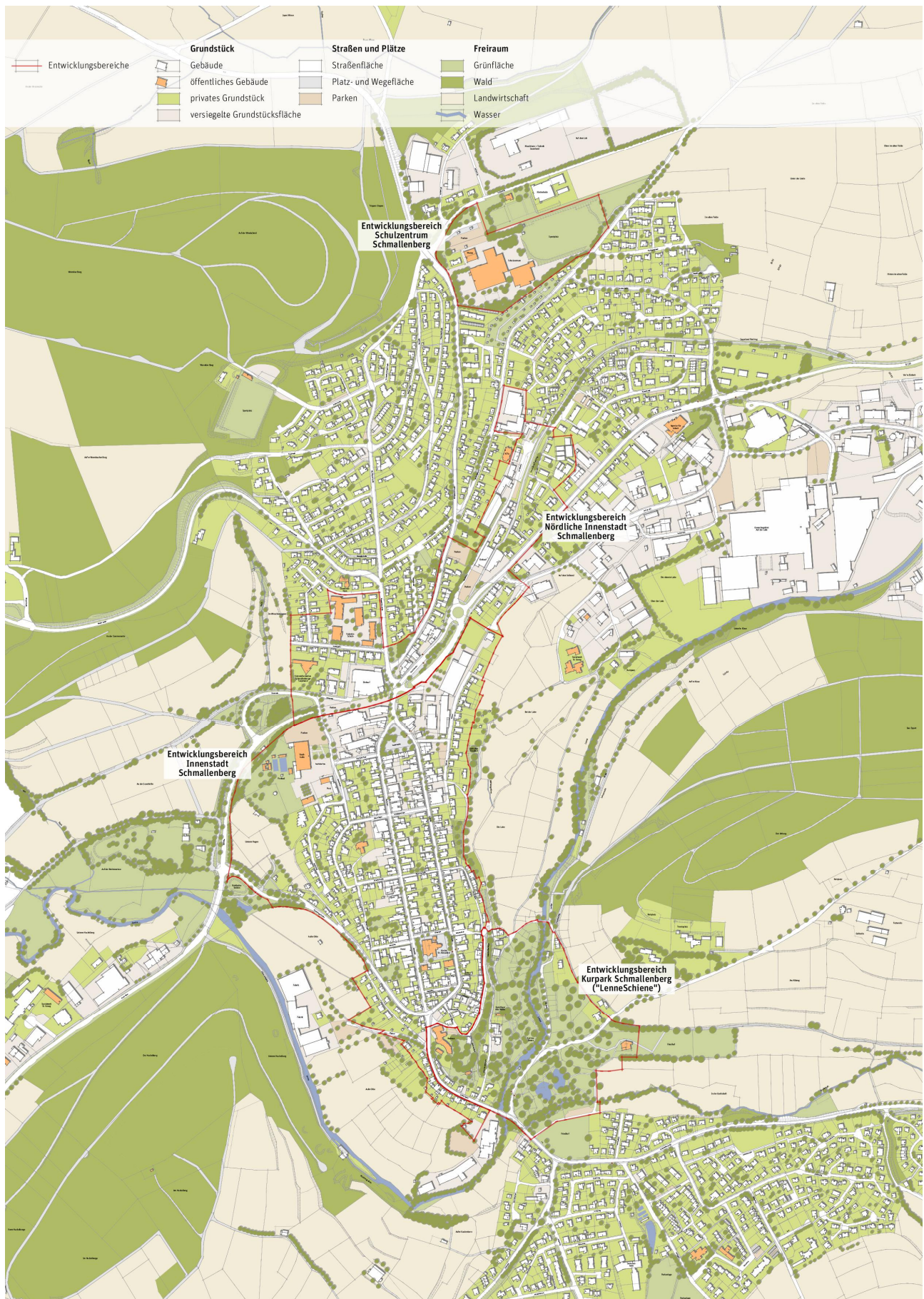
Dezember 2017

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.

INHALT

	Zur Aufgabe	6
Teil A Grundlagen und Analyse		
1	Rahmenbedingungen	14
1.1	Der Kernort Schmallenberg Ein Überblick	14
1.2	Zukunftsaufgabe „Demografischer Wandel“	17
1.3	Planungen und Umsetzungsstand	18
2	Die Ortsmitte von Schmallenberg Situation – Herausforderungen – Aufgaben	24
2.1	Einzigartiges auf dem Berg: Stadt und Landschaft	24
2.2	Ortsbild und Gestaltung	27
2.3	Nutzungen	31
2.4	Mobilität	36
Teil B Ziele und Rahmenkonzept		
3	Leitbild und Ziele: die Zukunft der Ortsmitte	42
3.1	Die drei Pfeiler der Ortsentwicklung	42
3.2	Beteiligung	46
4	Städtebauliches Konzept	49
4.1	Konzept Stadt- und Freiraum	51
4.2	Nutzungskonzept	54
4.3	Mobilitätskonzept	57
4.4	Konzept Umsetzung und Beteiligung	61
Teil C Handlungsprogramm		
5	Maßnahmen- und Durchführungskonzept	63
5.1	Gebietsabgrenzung	63
5.2	Schlüsselprojekte	65
	1 Neues Wohnen auf leer gefallen Flächen	
	2 Die fußgängerfreundliche und barrierearme Ortsmitte	
	3 Versorgung rund um die Stadthalle	
5.3	Maßnahmenübersicht	75

ZUR AUFGABE



Kernort Schmallenberg. Die Ortsmitte mit den vier Entwicklungsbereichen

Die beiden Kernorte **Schmallenberg** und Bad Fredeburg übernehmen für die Gesamtentwicklung Schmallenbergs eine Schlüsselfunktion. Auch aus diesem Grund schlägt das im Februar 2012 vom Rat der Stadt beschlossene Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Schmallenberg 2030 die Erarbeitung von Rahmenplänen für die jeweiligen Ortsmitten vor. Für den Stadtkern von Schmallenberg wurde bereits 1991 ein solcher städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet. Auf dessen Grundlage konnten zahlreiche Projekte erfolgreich umgesetzt werden, neue Herausforderungen sind hinzugekommen. Vor diesem Hintergrund soll der – zum Teil inzwischen inhaltlich überholte – städtebauliche Rahmenplan für die Ortsmitte von Schmallenberg fortgeschrieben werden.

Der Umgriff umfasst die im Integrierten Stadtentwicklungskonzept beschlossenen Stadtentwicklungsbereiche „Innenstadt“ und „Nördliche Innenstadt“ sowie den Entwicklungsbereich „Schulzentrum“. Der Entwicklungsbereich „Innenstadt Schmallenberg“ wurde im Zuge der Rahmenplanung um den Bereich westlich der Stadthalle und der Gartenstraße erweitert. Der Entwicklungsbereich „Kurpark /LenneSchiene“ als wichtiges REGIONALE-Projekt wird nachrichtlich und in seinen Wechselbeziehungen zur Nachbarschaft berücksichtigt.

Neben der Verknüpfung der vier Entwicklungsbereiche verfolgt der Rahmenplan u. a. folgende Ziele:

Gestaltung

- ▶ Das einmalige Ortsbild mit seiner historischen Bausubstanz soll erhalten und verbessert werden, gleichzeitig sollen dabei die heutigen Bedürfnissen angemessen berücksichtigt werden,
- ▶ die reizvollen Landschaftsräume insbesondere mit dem Kurpark und der LenneSchiene sollen besser an die Ortsmitte angebunden werden.

Nutzungen

- ▶ Die Einkaufs- und Versorgungsfunktion, die Schmallenberg auch für die Gesamtstadt übernimmt, soll gesichert und verbessert werden,
- ▶ unter- und ungenutzte Areale sollen wieder genutzt werden, auch um Schmallenberg als Wohnstandort zu stärken.

Mobilität

- ▶ Straßen und Plätze sollen, wo möglich, barrierearm gestaltet werden,
- ▶ die verschiedenen Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer sollen berücksichtigt und dabei neue Ideen für die Mobilität entwickelt werden.

Der vorliegende **Städtebauliche Rahmenplan** für die Ortsmitte von Schmallenberg ist als eine städtebaulich-räumliche Planung zu verstehen. Darüber hinaus benennt er als **Integriertes Entwicklungskonzept** konkrete Maßnahmen. Er knüpft dabei an das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Schmallenberg 2030 an, entwickelt es in Teilbereichen weiter und konkretisiert es für den Bereich der Ortsmitte.

Die Erarbeitung und Umsetzung des Konzeptes erfolgt dabei in enger Abstimmung mit den Grundstückseigentümern, den Bewohnern und Nutzern, den örtlichen Gewerbetreibenden sowie den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange. Die Stadt Schmallenberg hat durch politischen Beschluss die Entwicklungsbereiche, in denen die Maßnahmen durchgeführt werden sollen, förmlich festgelegt. Der Rahmenplan begründet und stärkt diesen Beschluss.



Entwicklungsbereich Innenstadt.

Vorbildliche Gestaltung und konkurrierende Verkehrsansprüche im historischen Stadtkern



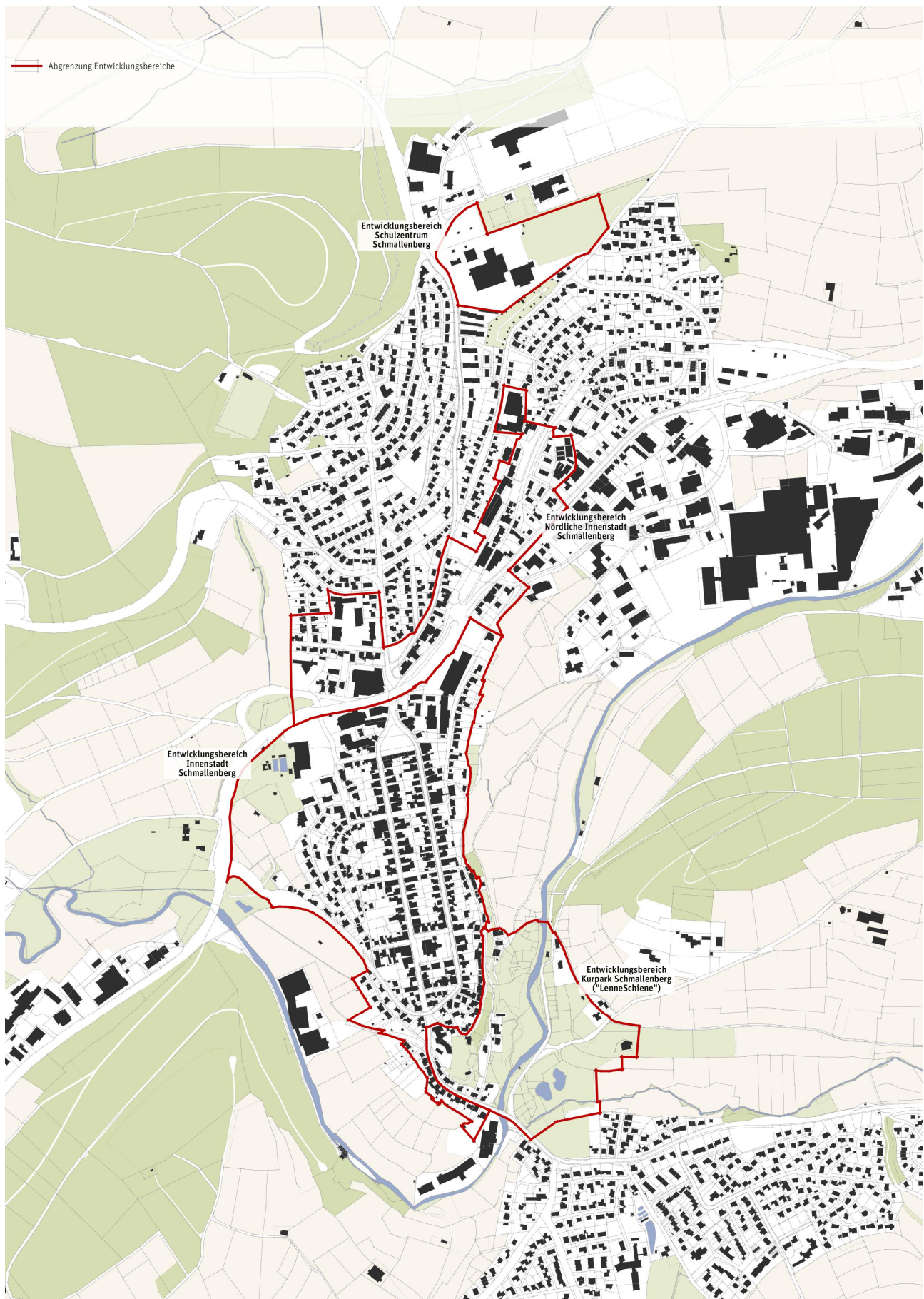
Entwicklungsbereich Nördliche Innenstadt.
Sanierter Wohnungsbestand und Teil-Leerstand



Entwicklungsbereich Schulzentrum.
 Neu errichtete Mensa und zu sanierende Turnhalle



Entwicklungsbereich Kurpark/LenneSchiene.
Neues Kunsthaus und Zugang in die Ortsmitte



Die Ortsmitte von Schmallenberg. Die vier Entwicklungsbereiche

TEIL A

GRUNDLAGEN UND ANALYSE

1 RAHMENBEDINGUNGEN

1.1 DER KERNORT SCHMALLENBERG | EIN ÜBERBLICK

Daten. Die Gesamtstadt Schmallenberg ist mit ihren insgesamt 83 Ortschaften nicht nur Ausdruck ländlichen Lebens und Wohnens – mit ihren beiden Kernorten Schmallenberg und Bad Fredeburg ist sie auch wirtschaftliches, kulturelles, touristischen und soziales Zentrum in Südwestfalen. Das breite Spektrum höchst unterschiedlicher Ortsteile der Gesamtstadt spiegelt sich in den Einwohnerzahlen wider: Während 8 Ortsteile zwischen 500 und 1.600, 38 Ortsteile zwischen 50 und 500 und 35 Ortsteile weniger als 50 Einwohner haben, leben von den insgesamt knapp 25.500 Einwohnern etwa 6.100 bzw. 3.900 in den beiden großen Kernorten **Schmallenberg** und Bad Fredeburg. Von 2009 bis 2014 ist die Einwohnerzahl des Kernortes Schmallenberg von 6.340 auf 6.055 gesunken (Daten der Stadt Schmallenberg, Stand 31.12.2014).

Lage und Anbindung. Schmallenberg als Teil der Region Südwestfalen befindet sich 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.

Der Kernort Schmallenberg 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 den historischen Stadtkern, während er sich Richtung Norden relativ flach ausdehnt.



Lage. Der über der Landschaft thronende Kirchturm von St. Alexander im historischen Stadtkern

Geschichte des Kernorts Schmallenberg und seines historischen Stadtkerns. Vermutlich entstand die Stadt Schmallenberg um 1200 als Gründung des Kölner Erzbischofs. Der Ort entwickelte sich um eine kölnische Burganlage – der „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 sie immer wieder auf dem alten Grundriss aufgebaut.

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.

Im Rahmen der kommunalen Neugliederung zum 1. Januar 1975 wurden die früher eigenständigen Ämter Schmallenberg und Fredeburg mit ihren insgesamt elf eigenständigen Gemeinden unter Einbeziehung von Teilen der ehemaligen Gemeinde Lenne zur neuen Stadt Schmallenberg zusammengefasst.



Geschichte. Der bis heute erhaltende klassizistische Stadtgrundriss des historischen Stadtkerns aus dem 19. Jahrhundert und die nördlichen Stadterweiterungen (Quelle: wikipedia, el grafo)

1.2 ZUKUNFTSAUFGABE „DEMOGRAFISCHER WANDEL“

Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur. Am 31. Dezember 2014 zählte die Gesamtstadt Schmallenberg laut eigenen Angaben 25.236 Einwohner. Seit der Erarbeitung des ISEK, das sich auf die Daten vom 31. Dezember 2009 stützte, verlor sie knapp 800 Einwohner. Mit kleinen Abweichungen entspricht dies der landesweiten Entwicklung ebenso wie der Entwicklung in vergleichbaren kleinen Mittelstädten. Bemerkenswert ist die teilträumlich unterschiedliche Bevölkerungsentwicklung in den Schmallenger Ortsteilen – insbesondere der beiden Kernorte Schmallenberg und Bad Fredeburg. Legten sie zwischen 1980 und 2009 noch um 565 Einwohner oder 5,5 % zu, haben sie zwischen 2009 und 2014 386 Einwohner (3,7 %) verloren.

Von 2008 bis 2013 setzte sich in der Gesamtstadt zudem der Trend zu einer Verschiebung der Alterspyramide („weniger Junge, mehr Ältere“) fort. Sowohl im Landesvergleich als auch im direkten Vergleich mit kleinen Mittelzentren ist die Altersverteilung kaum abweichend. Bemerkenswert sind lediglich der in Schmallenberg etwas höhere Anteil der 6- bis unter 18-Jährigen und der etwas geringere Anteil der 50- bis unter 65-Jährigen. Gleichwohl ist die **Tendenz einer älter werdenden Bevölkerung** auch in Schmallenberg eindeutig. Einem Rückgang der Altersgruppen bis 40 Jahre stehen Zunahmen der Altersgruppen über 40 Jahre gegenüber.

Bevölkerungsprognose. Das statistische Landesamt geht davon aus, dass die Einwohnerzahl in Schmallenberg weiterhin kontinuierlich abnehmen wird. Für den 01. Januar 2030 wird insgesamt eine Einwohnerzahl von knapp 23.000 prognostiziert, bei der letzten Prognose 2009 lag dieser Wert noch bei 23.450. Dies bedeutet einen **Rückgang** gegenüber 2014 in Höhe von 2.236 oder 8,9 %.

Bezogen auf Altersklassen kommt die Prognose, die die geschätzten Einwohnerzahlen für das Jahr 2030 denen von 2011 gegenüberstellt, zu folgenden Ergebnissen:

Die Altersgruppen bis unter 50 Jahre haben durchgehend deutliche Einbußen zu verzeichnen und zwar im Einzelnen:

- ▶ Die Altersgruppe der 0- bis unter 6-Jährigen geht bis 2030 um 251 oder um 18,9 % zurück,
- ▶ die Altersgruppe der 6- bis unter 18-Jährigen geht um 1.184 oder 33,6 % zurück (ein geringerer prognostizierter Rückgang gegenüber 2009),
- ▶ die Altersgruppe der 18- bis unter 25-Jährigen geht um 732 oder 33,9 % zurück,
- ▶ die Altersgruppe der 25- bis unter 50-Jährigen geht um 1.386 oder 16,6 % zurück (ebenfalls ein geringerer prognostizierter Rückgang gegenüber 2009).

Dagegen nimmt die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner mit einem Alter von 50 Jahren und älter deutlich zu, für einzelne Altersgruppen bedeutet dies:

- ▶ Die Altersgruppe der 50 bis unter 65-Jährigen steigt um 259 oder 5,5 %,
- ▶ die Altersgruppe der 65-Jährigen und älteren steigt um 937 oder 18,7 %.

Auch hier fällt der prognostizierte Rückgang moderater aus als bei der Prognose von 2009.

Dennoch wird im Jahr 2030 danach mehr als jeder vierte Schmallenger (26,0 %) 65 Jahre und älter sein. Schmallenberg muss sich darauf einstellen, in Zukunft mit einer älteren Bevölkerung zu planen, mit Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt, auf die öffentliche Infrastruktur und auf den Arbeitsmarkt.

Strategien: Anpassung und Gegensteuern. Dem prognostizierten Bevölkerungsrückgang will die Stadt Schmallingenberg auf zwei Ebenen begegnen: zum einen durch die Anpassung an die sich wandelnde Zusammensetzung der Bevölkerung und der Altersstruktur – etwa mit einer auf die Größe und die Funktion abgestimmten Aufgabenteilung ihrer Ortsteile oder mit an die Bedürfnisse angepassten Angeboten an öffentlicher Infrastruktur. Zum anderen soll den Bevölkerungsverlusten durch eine noch höhere Attraktivität der Gesamtstadt und der Kernorte entgegengesteuert werden: mit entsprechenden Bildungs- und Arbeitsplatzmöglichkeiten oder mit der Stärkung der Wohn- und den Quartiersfunktionen.

Die zweigleisige Strategie von „Anpassung und Gegensteuern“ spiegelt sich einerseits in den fünf Leitzielen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes wider, findet sich aber auch in den im ISEK vorgeschlagenen konkreten Maßnahmen für den Kernort Schmallingenberg.

1.3 PLANUNGEN UND UMSETZUNGSSTAND

Verschiedene Planungen und Konzepte beschäftigen sich mit dem Kernort Schmallingenberg und dessen Entwicklung. Der **Rahmenplan für die Ortsmitte** versteht sich auch als Bilanz des bisher Erreichten und der noch anstehenden Erfordernisse. Neben der Benennung neuer, durch veränderte Bedingungen entstandener Aufgaben wird daher überprüft, inwieweit die vorliegenden Konzepte umgesetzt wurden bzw. ihre Aussagen und Ziele noch Gültigkeit haben.

RAHMENPLANUNG STADTKERN SCHMALLINGENBERG 1991

Die Ziele, die die 1991 erarbeitete **Rahmenplanung Stadtkern Schmallingenberg** (Büro für Städtebauliche Planung, Schröder/Bavaj, Aachen) zur Aufwertung und Verbesserung des Stadtkerns nennt, sind nach wie vor gültig:

- ▶ „Verbesserung von Straßenraumfunktion und -gestalt,
- ▶ Weiterentwicklung des Ortskerns durch bauliche Ergänzungen zur funktionellen und gestalterischen Abrundung vorhandener Ansätze,
- ▶ Pflege der Ortsgestalt,
- ▶ Gestaltung der Freiräume,
- ▶ Erhaltung und Modernisierung von Wohnraum“

Die Schwerpunkte der vorgeschlagenen Maßnahmen lagen in der Umgestaltung öffentlicher Straßen und Plätze zur Verbesserung des Wohnumfelds und in der Herrichtung und Gestaltung von privaten Hof- und Hausflächen.

Verkehr, öffentlicher Raum und Stadtgestalt. Mit der Verlagerung der B 236 aus der Oststraße und der damit verbundenen Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus dem historischen Stadtkern ist eine zentrale Maßnahme der Rahmenplanung umgesetzt worden. Die neue B 236 wird seit 1997 nördlich des Stadtkerns geführt. Um eine Zäsur zwischen Altstadt und Oberstadt zu vermeiden, wird sie zwischen Poststraße und nördlichem Stadteingang als Tunnel geführt.

Im Zusammenhang mit der Umleitung des Durchgangsverkehrs und der Entwidmung der Oststraße konnten auch die im Rahmenplan von 1991 festgestellten Gefahrenpunkte und schlechten Querungsmöglichkeiten beseitigt werden. Die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Oststraße war auch die Voraussetzung für zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtbildes – so die Umgestaltung des Schützenplatzes am nördlichen Stadteingang und zahlreiche Straßengestaltungen des historischen Stadtgrundrisses.

Nutzungen. Die im Rahmenplan fixierten Entwicklungsziele sehen auch eine Nutzungszonierung innerhalb des Stadtkerns vor:

- ▶ nicht störendes Gewerbe entlang der B 236 nordöstlich des Stadtkerns,
- ▶ eine gemischte Nutzung mit Einzelhandel, Dienstleistungen und Wohnen im historischen Stadtkern,
- ▶ ein Schwerpunkt für Kultur, Freizeit und Tagungen am westlichen Innenstadtrand im Übergang zur Landschaft und
- ▶ ein neues Geschäftszentrum rund um die Poststraße.

Diese Verteilung konnte in den letzten Jahren mit dem Ausbau der kulturellen Tätigkeiten im Bereich Stadthalle/Freibad, der Errichtung des Informationszentrums für Holz und Touristik und nicht zuletzt mit der Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel im Bereich der Poststraße umgesetzt und gestärkt werden.

Private Maßnahmen. Die festgestellten Mängel bei der Gebäudegestaltung im Stadtkern – etwa an Fassaden und an der Dachdeckung – konnten in den meisten Fällen behoben werden. Hierzu beigetragen hat sicherlich auch die für den Stadtkern geltende **Gestaltungssatzung** vom 14. Mai 2007. Während Werbeanlagen meist gut integriert sind, bleibt die Verbesserung bzw. Wiederherstellung von Fassaden – insbesondere in den Erdgeschosszonen – auch weiterhin eine wichtige gestalterische Aufgabe.

Weitere Daueraufgabe der Ortsentwicklung bleibt trotz zahlreicher Maßnahmen die Instandsetzung und Modernisierung der Bausubstanz – nun auch unter der Herausforderung, energetische Anforderungen und eine barrierearme Zugänglichkeit mit gestalterischen Zielen zu verbinden.

VERKEHRSKONZEPT SCHMALLENBERG / BAD FREDEBURG

1994 wurden durch das Büro BSV, Aachen, **Verkehrskonzepte für die beiden Orte Schmallenberg und Bad Fredeburg** erarbeitet.

Fließender Verkehr. Innerhalb Schmallenberg und des Stadtkerns stellt die Untersuchung die höchste Verkehrsbelastung im damaligen Verlauf der B 236 fest, wozu ein hoher Anteil von Durchgangsverkehren beitrug. Mit dem Bau der Innenstadtumgehung B 236 n konnte die Innenstadt – und hier insbesondere die Oststraße – deutlich vom Kfz-Verkehr entlastet werden. Seitdem dienen die Innenstadtstraßen ausschließlich der Erschließung durch Anwohner, Besucher, Kunden und Beschäftigte – sei es als Sammel- oder Anliegerstraße.

Ruhender Verkehr. Laut Gutachten nahm das Stellplatzangebot in Schmallenberg die damalige Nachfrage nach Stellplätzen zu jedem Zeitpunkt vollständig auf. Demnach waren sogar erhebliche Reserven vorhanden. Die Nachfrage konzentrierte sich insbesondere auf den Geschäftsbereich in der West- und Oststraße,

während weitere Parkmöglichkeiten – obwohl in fußläufig annehmbarer Entfernung zu den Zielen gelegen – untergenutzt blieben.

Parallel zur Erstellung des Städtebaulichen Rahmenplans für die Ortsmitte wurde das Verkehrsgutachten als Mobilitätskonzept fortgeschrieben. Es ist Bestandteil dieses Rahmenplans.¹

KONZEPT ZUR STÄRKUNG DER ZENTRALEN VERSORGUNGSBEREICHE DER STADT SCHMALLENBERG

Bereits das Einzelhandelsstrukturgutachten von ECON-CONSULT, Köln, aus dem Jahr 1997 stellte einen beachtlichen Flächenanteil des großflächigen, allerdings nicht zentrenrelevanten, Einzelhandels an nicht integrierten Standorten fest.

Die Empfehlung des Gutachtens, den Kernbereich von Schmallenberg zu stärken und auf weitere Ansiedlungen von großflächigem Einzelhandel in nicht integrierten Lagen zu verzichten, führte zu einer integrierten Arrondierung und Verkaufsflächenerweiterung in Schmallenberg im Bereich der Weststraße / Alte Post – in unmittelbarer Nähe des Stadtkerns. Weitere Ansiedlungen von großflächigem Einzelhandel mit zentrumstypischen Sortimenten in nicht integrierten Standortlagen wurden ausgeschlossen.

Die Aktualisierung und Fortschreibung des Gutachtens – das „Konzept zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Schmallenberg“ des Büros Junker+Kruse, Dortmund, das derzeit im Entwurf vorliegt (Stand 07.2016) – sieht als oberstes Ziel für das Hauptzentrum Schmallenberg die „**Entwicklung und Stärkung der innerstädtischen Versorgungsfunktion** durch vorrangige Lenkung des zentrenrelevanten, insbesondere des großflächigen Einzelhandels in den innerstädtischen zentralen Versorgungsbereich.“

FORTSCHREIBUNG DES ISEK/IKEK SCHMALLENBERG 2030 | ZIELE DER STADTENTWICKLUNG

Im Februar 2012 hat der Rat der Stadt Schmallenberg das **Integrierte Stadtentwicklungskonzept Schmallenberg 2030** als Handlungsleitlinie für die Gesamtstadt beschlossen. Mit ihm wird der inhaltliche und räumliche Orientierungsrahmen für die zukünftige Entwicklung Schmallenburgs aufgezeigt. Es formuliert konkrete Handlungsempfehlungen für die Bereiche „Stadtentwicklung und Dorfentwicklung“, „Zusammenleben in Schmallenberg“, „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 Schmallenberg 2030 fortgeschrieben und durch seine inhaltliche Ausrichtung als „**Integriertes kommunales Entwicklungskonzept (IKEK)**“ anerkannt.

Die Ortschaften und ihre Aufgaben. Dabei übernimmt in Zukunft jede der 83 Ortschaften diejenigen Aufgaben, die ihren Möglichkeiten und ihrer Größe entsprechen: die beiden Kernorte Schmallenberg und Bad Fredeburg teilen sich die **Versorgungsfunktion für die Gesamtstadt**, Ortsteile mit in der Regel bis zu 1.600 Einwohnern stellen die Grundversorgung sicher. Ergänzt werden sie um die Orte mit sozialen Treffpunkten,

¹ Planersocietät Dortmund: „Schmallenberg – Städtebaulicher Rahmenplan für die Ortsmitte - Mobilitätskonzept“ | Dortmund, Oktober 2017

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



21

Wettbewerben „Unser Dorf hat Zukunft“ teilgenommen haben, und in den touristisch bedeutenden Ortsteilen mit besonderen Gestaltungsqualitäten.

Hierauf nehmen insbesondere Maßnahmen zur energetischen Erneuerung und zur Nutzung erneuerbarer Energien Rücksicht. Photovoltaik- oder Solarthermieranlagen auf den Dächern und an den Gebäuden sind daher in den Ortskernen, die unter besonderem Schutz stehen, ausgeschlossen. In den angrenzenden Gebieten und in den weiteren Ortsteilen müssen sie so ausgeführt sein, dass sie das Ortsbild nicht stören. Hierfür werden etwa Stück für Stück die Gestaltungssatzungen angepasst. Erste Satzungen und Fibeln sind inzwischen für die Ortsteile Oberkirchen, Nordenau und Westfeld entstanden, für die schützenswerten Ortsteile auch eine Mustergestaltungssatzung.

SCHMALLENBERG 2030 | ENTWICKLUNGSZIELE FÜR DEN KERNORT SCHMALLENBERG

Das **Integrierte Stadtentwicklungskonzept Schmallenberg 2030** dient nicht nur als inhaltlicher und räumlicher Rahmen für die Gesamtstadt – es formuliert auch konkrete Entwicklungsziele für den Kernort Schmallenberg und seinen Stadtkern.

Verkehrsinfrastruktur und Mobilität

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

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“¹
- ▶ 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 Gewerbeflächenkataster
- ▶ Standortmarketing

Kultur

- ▶ Unterstützung bei der Sicherung und beim Ausbau von Kulturangeboten

¹ Als alternativer Standort soll die bereits im Flächennutzungsplan dargestellte Wohnbaufläche „Am Lenninghof“ entwickelt werden.

REGIONALE-PROJEKTE

Die Gesamtstadt Schmallenberg profitiert von zahlreichen Maßnahmen der **REGIONALE 2013**. Dazu gehören übergreifende Projekte wie etwa das „Radnetz Südwestfalen“, „Wege zum Leben“, der „Gesundheitstourismus Südwestfalen“ oder „Mobil4you – Innovationen im Öffentlichen Personennahverkehr für den ländlichen Raum“. Zwei Projekte können direkte bauliche Auswirkungen auf den Kernort haben:

- ▶ Die **LenneSchiene** hat infrastrukturelle, wirtschaftliche, touristische, ökologische, städtebauliche, kulturelle und historische Bedeutung für die Region. Um die Probleme, die sich aus dem Zusammenspiel zwischen Fluss und Bahn, Landschaft und Ortschaften sowie Industrie und Natur ergeben, anzugehen, verbessern die neun Anrainer-Kommunen der Lenne entlang der „LenneSchiene“ die Lebensqualität. Dies findet auf vier Ebenen statt: Infrastruktur, Städtebau, Landschaft und Gewässer. Touristen sollen wieder angezogen werden, indem man Burgen oder Industriedenkmäler in einem Gesamtkonzept vermarktet. Kommunale Einzelprojekte werden abgestimmt und die Lenne an vielen Stellen wieder erlebbar gemacht.
- ▶ Mit **Märkte in Südwestfalen – Miteinander Handeln** sollen historische Stadt- und Ortskerne wieder belebt, attraktiver gestaltet und die Marktplätze zu Begegnungs-, Kunst- und Kulturstätten entwickelt werden. Die beteiligten Kommunen stimmen ihre Arbeiten untereinander ab, ein gemeinsamer „Marktführer“ wird entwickelt, in dem Informationen über Geschichte, aktuelle Märkte und Veranstaltungen zu finden sind. Städtebauliche Maßnahmen sind rund um die Marktplätze geplant, um diese wieder attraktiver zu gestalten.



REGIONALE-Projekt. LenneSchiene

2 DIE ORTSMITTE VON SCHMALLEMBERG | SITUATION – HERAUSFORDERUNGEN – AUFGABEN

2.1 EINZIGARTIGES AUF DEM BERG: STADT UND LANDSCHAFT

Situation

Neben seinem historischen Stadtgrundriss ist sicherlich das Zusammenspiel von Stadt und Landschaft das herausragende Merkmal der Ortsmitte von Schmallemburg. Der historische Stadtkern thront förmlich über der Landschaft und ermöglicht Ausblicke bis tief in das Lennetal. Deutlich hebt sich dabei die historische Innenstadt als klassizistische „Stadt auf dem Berg“ von den späteren nördlichen Stadterweiterungen ab, deren Siedlungsgrundrisse den topografischen Gegebenheiten folgen.

Das REGIONALE-Projekt LenneSchiene liegt zu Füßen der Innenstadt. Derzeit wird der Bereich rund um die Lenne und den Kurpark hochwertig umgestaltet.

Trotz dieser wunderbaren topografischen Voraussetzungen ist der Übergang zwischen der Ortsmitte und insbesondere dem östlichen Freiraum stellenweise unbefriedigend. Die Zugänge von der Landschaft in die Stadt sind versteckt, die Ortsmitte nur schwer zugänglich und die Ausblicke zum Teil verstellt.

Herausforderung

Es gilt, das Einzigartige an Schmallemburg – das Bild einer „Stadt über der Landschaft“ – herauszustellen, zu bewahren und zur Grundlage der städtebaulichen Entwicklung zu machen. Auch zur Belebung der Ortsmitte soll das REGIONALE-Projekt „LenneSchiene“ besser an den historischen Stadtkern angebunden werden – mit einer Gestaltung der Hangkante, verbesserten Ausblicken und der Anlage von attraktiven Wegen.

Aufgaben

bereits umgesetzte Maßnahmen des ISEK SCHMALLEMBERG 2030

- ▶ Ergänzung der städtebaulichen Entwicklungsbereiche „Innenstadt Schmallemburg“, „LenneSchiene“ und „Nördliche Innenstadt“ um den städtebaulichen Entwicklungsbereich „Schulzentrum Schmallemburg“
- ▶ Rahmenplan „Ortsmitte Schmallemburg“
- ▶ REGIONALE-Projekt „LenneSchiene“
 - Alter Friedhof/Kurpark Schmallemburg
- ▶ REGIONALE-Projekt „Märkte in Schmallemburg“
 - Kooperation, Belebung, Nutzungsergänzung

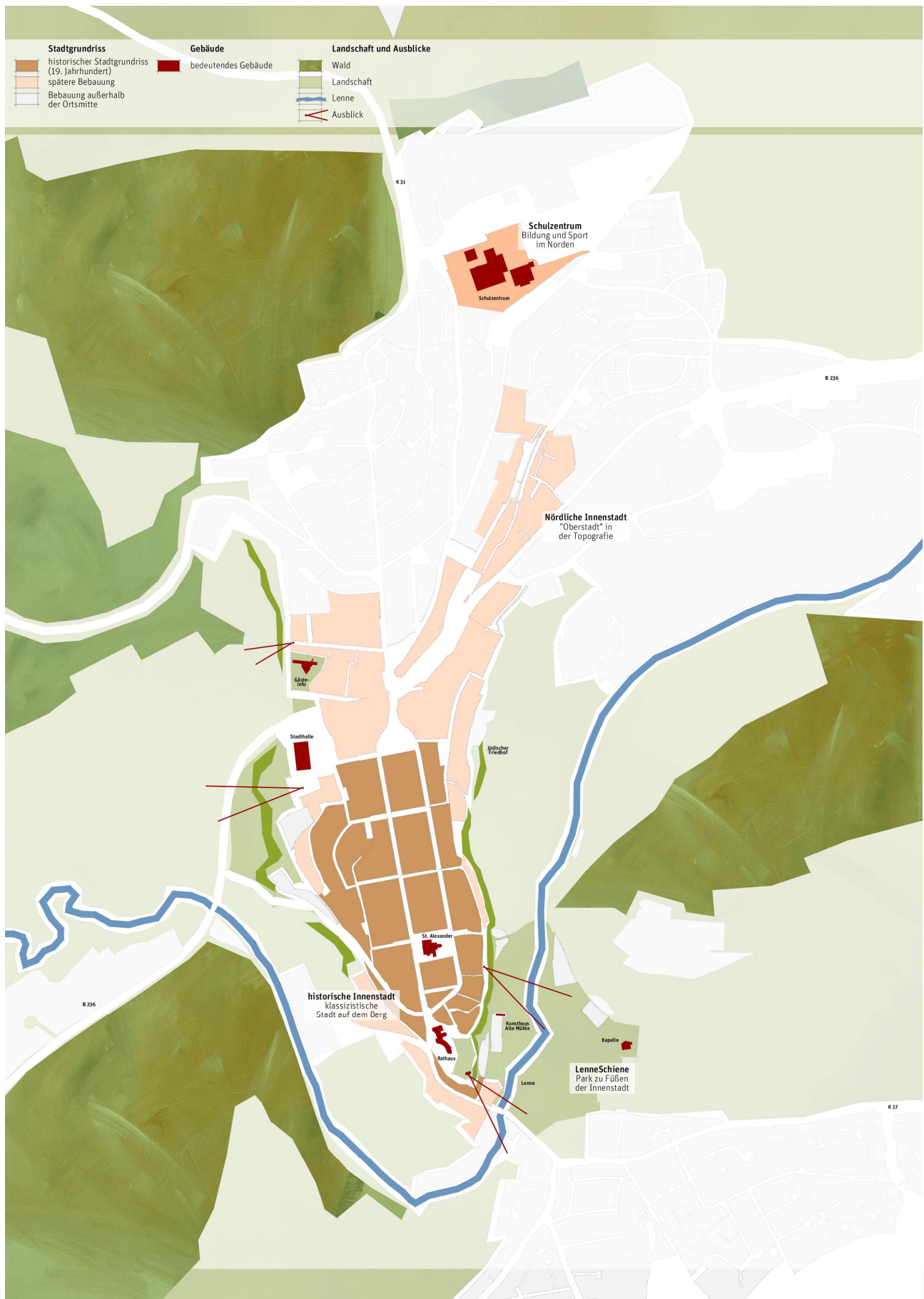
noch umzusetzende Maßnahmen des ISEK SCHMALLEMBERG 2030

- ▶ Verknüpfung der beiden REGIONALE-Projekte
 - Hanggestaltung und Ausblicke
 - Wegeverbindungen



Stadt über der Landschaft.

Ausblick vom Paul-Falke-Platz und mangelhafter Zugang zur LenneSchiene



Stadt und Landschaft. Einzigartiges auf dem Berg

2.2 ORTSBILD UND GESTALTUNG

Situation

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

Der historische Stadtkern: Bauten und Denkmäler. Nicht nur der klassizistische Stadtgrundriss und Stadtraum entsprechen in weiten Teilen der Struktur des 19. Jahrhunderts – auch die meisten historischen Bauten sind in der Ortsmitte von Schmallenberg 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 des historischen Stadtkerns prägen. Bei der vorbildlichen Erneuerung des historischen Stadtkerns 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. Dies findet sich 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.

Herausforderung

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 und zu verbessern, die Gebäude und den öffentlichen Raum angemessen den heutigen Bedürfnissen anzupassen, ortstypisches Bauen zu ermöglichen und dies durch Gestaltungsregelungen und -hilfen zu fördern.

Situation

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.

Das Gebiet rund um den ehemaligen Bahnhof mit dem aufgegebenen Areal der ehemaligen Gärtnerei und dem untergenutzten Grundstück an der Obringhauser Straße wirkt – auch durch seine unbefriedigende Gestaltung – vom eigentlichen Zentrum isoliert. Ähnlich stellt sich die Situation für das Schulzentrum am nördlichen Stadteingang dar: durch seine Lage, Dimensionierung und Funktion ist es zwangsläufig ein Solitär im Stadtgefüge.

Herausforderung

Es sind Anstrengungen erforderlich, die nördlichen Stadtgebiete der Ortsmitte besser mit der Innenstadt zu verbinden. Hierzu gehören auch gestalterische Verbesserungen bei der Straßengestaltung in der Obringhauser Straße und Am Bahnhof und bei der Entwicklung der Flächen rund um den ehemaligen Bahnhof.

Aufgaben

noch umzusetzende Maßnahmen des ISEK SCHMALLEMBERG 2030

- ▶ „Schutzzone zum Erhalt der besonderen baulichen und gestalterischen Qualitäten“
 - Überprüfung und evtl. Angleichung der Gestaltungssatzung
 - Erläuterung durch Gestaltungsfibel
 - Beratung
- ▶ Bewahrung der historischen Bausubstanz
 - Fassadenverbesserung und Gestaltung von Hof- und Gartenflächen
- ▶ Entwicklung der Flächenreserven „Nördliche Innenstadt“
 - Gestaltung, Arrondierung Wohnen und Nachnutzung un- oder untergenutzter innenstadtnaher Flächen (Alte Gärtnerei, ehemalige Gewerbefläche Obringhauser Straße)



Ortsbild und Gestaltung.

Gut gestaltete barrierefreie Zugänge im historischen Stadtkern und Entwicklungsfläche Alte Gärtnerei

2.3 NUTZUNGEN

Situation

In der Ortsmitte 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.

Handel und zentraler Versorgungsbereich. Die beiden Zentralorte Schmallenberg und Bad Fredeburg übernehmen für die Gesamtstadt in den Bereichen Einzelhandel und Dienstleistungen eine übergeordnete **Versorgungsfunktion**. In der Gesamtstadt verteilt sich das Einzelhandelsangebot auf drei wesentliche Standortbereiche: In Bad Fredeburg sind dies die Innenstadt und der Bereich Wehrscheid/Alter Bahnhof und im Kernort Schmallenberg die Innenstadt.

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 mit einem Verbrauchermarkt, einem Sportfachmarkt und einem Lebensmitteldiscounter alle großflächigen Angebote der Innenstadt. Baulich geprägt wird dieser Bereich von den großformatigen Baukörpern und der Einkaufspassage Ladenzeile, die auch aufgrund ihres Alters 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 Schmallenberg“ 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.“*¹

Das „Konzept zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Schmallenberg“ gibt für die Entwicklung der Schmallenger Innenstadt 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.

¹ Junker + Kruse: „Konzept zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Schmallenberg - Entwurf“ | Dortmund, April 2016

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“, ¹
- ▶ zum anderen durch „**angemessen dimensionierte Entwicklungen u. a. der Potentialfläche „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.“ ²

Wohnen in der Innenstadt. Die Innenstadt ist ein bedeutender Wohnstandort. Gewohnt wird in der gesamten Innenstadt: im historischen Stadtkern – 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.

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

Mit den aufgegebenen bzw. untergenutzten Arealen der ehemaligen Gärtnerei und der gewerblichen Fläche an der Obringhauser Straße stehen zudem Flächen zur Verfügung, die als **Ergänzung der Wohnbauflächen** dienen können. In geringem Maße kann hierzu auch die Schließung der wenigen Baulücken zwischen westlichem Stadtrand und der Weststraße beitragen.

Infrastruktur und Kultur. Die Schmallenberger Innenstadt erfüllt zentrale Versorgungsaufgaben. Damit ist sie Standort für verschiedene Infrastruktur- und kulturelle Einrichtungen – von der Stadthalle über das Rathaus, die Gästeinformation Schmallenberger Sauerland und die Pfarrkirche St. Alexander bis hin zu den sozialen und Bildungseinrichtungen wie Kindergarten und Schulzentrum. Mit dem Kunsthaus Alte Mühle ist an der LenneSchiene zu Füßen der Innenstadt eine weitere kulturelle Attraktion entstanden.

Eine der Zukunftsaufgaben auch der öffentlichen Einrichtungen ist die **energetische Erneuerung des Gebäudebestandes**.

¹ Junker + Kruse: „Konzept zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Schmallenberg - Entwurf“ | Dortmund, April 2016

² ebenda

Herausforderung

Um weiterhin attraktives Einkaufen in Schmallingenberg zu ermöglichen, muss der Bestand aufgewertet und um weitere Versorgungsangebote ergänzt werden.

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.

Aufgaben

noch umzusetzende Maßnahmen des ISEK SCHMALLENBERG 2030

Versorgung

- ▶ Sicherung der Versorgungsqualität (Handel, medizinische Versorgung, Dienstleistung usw.)
 - Angebotsergänzung (Potentialfläche „Post“ an der Gartenstraße)
 - Bestandsaufwertung (z. B. Passage „Ladenzeile“)
 - Leerstands-beseitigung

Infrastruktur

- ▶ Funktionserhalt von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen / energetische Sanierung und Maßnahmen zur Barrierefreiheit
 - Stadthalle
 - Rathaus
 - Turnhalle des Schulzentrums Schmallingenberg
 - Grundschule Schmallingenberg
 - Turnhalle Schmallingenberg
 - ehemalige Valentinschule

Kultur

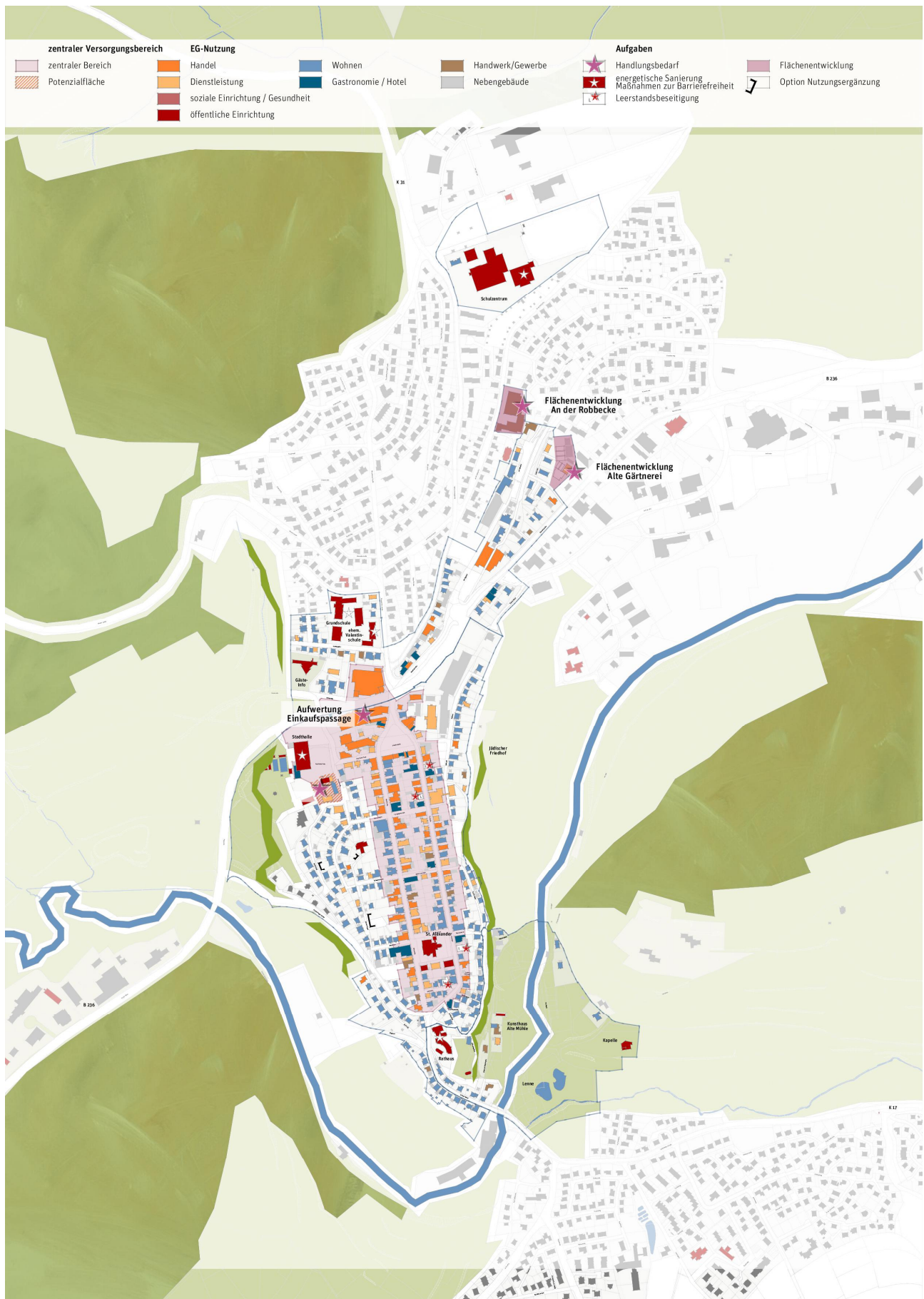
- ▶ Unterstützung bei der Sicherung und beim Ausbau von Kulturangeboten
 - Entwicklung der Stadthalle zu Kongresszentrum
 - Nutzung der Stadthalle als Ausstellungsort
 - Weiterentwicklung des Holz- und Touristikzentrums für den touristischen Bereich und als Ausstellungsort

Wohnen und ergänzende Nutzungen

- ▶ Stärkung der Wohnfunktion
 - Arrondierung Wohnen
 - Modernisierung der historischen Bausubstanz
- ▶ Ergänzung der Funktionen des Stadtkerns: „Nördliche Innenstadt“
 - Nachnutzung und Entwicklung un- oder untergenutzter innenstadtnaher Flächen (z. B. Gärtnerei)
- ▶ Entwicklung der Flächenreserven / Erstellen eines Wohnbauflächenkatasters



Entwicklungsflächen für die Versorgung. Revitalisierung der Passage „Ladenzeile“ und Potentialfläche „Post“



Nutzungen. Aufgaben und Herausforderungen

2.4 MOBILITÄT

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 im Rahmen dieses Handlungskonzeptes erarbeitet wurde, verschiedene Maßnahmen untersucht. Neben verkehrsplanerischen Vorschlägen, die zu einer verträglicheren Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs führen sollen und Teil dieses Rahmenplans sind, empfiehlt das Mobilitätskonzept, sowohl auf eine Einbahnstraßenreglung 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 die dort ansässigen Hoteliers und Einzelhändler – einen hohen Stellenwert. Dies sollte aber nicht dazu führen, die Qualität des öffentlichen Raumes einzuschränken. Damit auch die älteren und mobilitätseingeschränkten Bewohner zur Erreichbarkeit der Innenstadt nicht allein auf das Auto angewiesen ist, wird es darauf ankommen, den Radverkehr zu fördern (z. B. auch unter Berücksichtigung der sich weiter verbreitenden Pedelecs), 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.

Gestaltung der Straßen und Plätze. Im Zuge der Stadterneuerungsmaßnahmen wurden auch die zentralen Straßen und Plätze auf einem hohen gestalterischen Niveau umgestaltet. Der Schützenplatz ist ein belebter nördlicher Eingang zum historischen Stadtkern, 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 des Historischen Stadtkerns kommt es trotz der Umgestaltungen weiterhin zu Konflikten zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern und zu einer teilweise eingeschränkten Nutzbarkeit. Parkender und fließender Kfz-Verkehr, Fußgänger und Radfahrer 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 von Fußgängern und Radfahrern 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 erschwert ist.

Verbindungen. Mit der Lenneroute und dem SauerlandRadRing tangieren und queren zwei bedeutende Freizeitrouten die Innenstadt. Zu großen Teilen hervorragend ausgebaut, fehlt punktuell eine klare Orientierung und komfortable Wegeführung – etwa im Übergangsbereich zwischen nördlicher Innenstadt und

Innenstadt. Zudem ist die Verknüpfung zwischen den beiden Routen und die Anbindung der Lenneroute an die Ortsmitte verbesserungsbedürftig – auch im Hinblick einer Belebung und Nutzung des Historischen Stadtkerns.

Ruhender Verkehr. Die Frage nach ausreichendem Parkraum zur Sicherung einer bequemen Erreichbarkeit für Kunden und Touristen 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 von Fußgängern und ihr 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 vor Ort Beschäftigte oder Tagestouristen). Diese während der Analyse zum Mobilitätskonzept und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gewonnene Einschätzung sollte allerdings durch weitere Untersuchungen überprüft werden. Damit könnten auch die vorgeschlagenen Maßnahmen überprüft und konkretisiert werden.

Herausforderung

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 die vordringlichen Zukunftsaufgaben.

Aufgaben

noch umzusetzende Maßnahmen des ISEK SCHMALLEMBERG 2030 und zusätzliche Maßnahmen laut Mobilitätskonzept

- ▶ **Vernetzung der Ortsteile: Sicherung und Entwicklung des Fuß- und Radwegenetzes**
 - verbesserte Routen und Beschilderung
 - verbesserte Anbindung des Bereichs „Nördliche Innenstadt“ an die Ortsmitte entlang der Obringhauser Straße
 - verbesserte Anbindung der LenneSchiene an die Ortsmitte
 - Verknüpfung der Freizeitrouten Lenneroute und SauerlandRadRing
 - verbesserte Orientierung entlang des SauerlandRadRings
- ▶ **Optimierung des Straßennetzes**
 - Verlegung des Knotens Wormbacher Straße/Obringhauser Straße
 - Betonung der Eingangssituation am Knoten Ost-/Weststraße (Schützenplatz)

► **Straßen und Plätze**

- barrierearme Gestaltung und verbesserte Querbarkeit
- Verkehrsberuhigung / Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h
- Verbesserung Radverkehr

► **ruhender Verkehr**

- zusätzliches Angebot an Langzeit-Parkplätzen
- Ausbau der Wohnmobilstellplätze
- Optimierung der Wegweisung
- Haltepunkte und Abstellflächen für Reisebusse



Verbindungen. Zu verbessernde Anbindung der LenneSchiene und der Lenneroute an die Ortsmitte



Straßen und Plätze. Der belebte, aber nicht barrierearm zu querende Schützenplatz und durch Parken beschädigt Fußgängerbereiche



Mobilität. Aufgaben und Herausforderungen

TEIL B

ZIELE UND RAHMENKONZEPT

3 LEITBILD UND ZIELE: DIE ZUKUNFT DER ORTSMITTE

3.1 DIE DREI PFEILER DER ORTSENTWICKLUNG

Die Analyse hat gezeigt, dass die Stadterneuerungsmaßnahmen zu enormen Verbesserungen insbesondere für den Historischen Stadtkern geführt haben. Es wird aber auch deutlich, dass es fortdauernder Anstrengungen bedarf, um die Ortsmitte als hochwertigen Wohn- und Versorgungsstandort und als touristisches Juwel zu erhalten und weiterzuentwickeln. Dies umfasst nicht nur öffentliche und private Maßnahmen in allen vier Entwicklungsbereichen, sondern auch in ihren Übergangsbereichen.

Die Aufgaben und Ziele der Handlungsfelder Gestaltung, Nutzung und Mobilität lassen sich in drei Leitsätzen – den drei Pfeilern der künftigen Ortsentwicklung – zusammenfassen:

GESTALTUNG: „LEBENSWERTE ORTSMITTE“ Die hohe Qualität in der Gestaltung der Landschaft, des historischen Erbes, der öffentlichen Straßen und Plätze und der privaten Bereiche lädt Bewohner und Besucher gleichermaßen nach Schmallenberg ein.



NUTZUNGEN: „ZUHAUSE IN DER ORTSMITTE“ Die Ortsmitte bietet durch ihre Vielfalt, ihre hohe Wohnqualität und die gute Versorgung allen Bewohnern ein lebenswertes Zuhause.



MOBILITÄT: „DIE ORTSMITTE FÜR ALLE“ Die Ortsmitte ist 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.



3.2 BETEILIGUNG

Der städtebauliche Rahmenplan wird in enger Abstimmung mit den Bewohnern und Nutzern, den Grundstückseigentümern und den örtlichen Gewerbetreibenden erarbeitet und umgesetzt. In einer öffentlichen Bürgerinformation im September 2016 wurden die bisherigen Ergebnisse, Herausforderungen und Aufgaben vorgestellt.

Um zu erfahren, wie sich die Schmallenberger die Zukunft ihrer Ortsmitte wünschen, wurde am 12. Januar 2017 eine **Bürgerwerkstatt** veranstaltet. Die von der Stadt Schmallenberg beauftragten Büros pp a|s pesch partner architekten stadtplaner GmbH und Planersocietät aus Dortmund sowie das Institut InWIS aus Bochum diskutierten in drei Arbeitsgruppen die künftigen Herausforderungen, vor allem aber erarbeiteten die Beteiligten **konkrete Vorschläge** für Schmallenberg und seine Ortsmitte.

- ▶ **Gestaltung.** Die Arbeitsgruppe 1 „Lebenswerte Ortsmitte“ beschäftigte sich mit der Attraktivität der Ortsmitte – von der Gestaltung der Vorzonen der Läden über das Aussehen der Gebäude bis hin zu heute noch unansehnlichen Bereichen wie um den ehemaligen Bahnhof.
- ▶ **Nutzungen.** Die Arbeitsgruppe 2 „Wohnen in der Kernstadt“ stellte Überlegungen zu möglichen Bauflächen, vor allem aber zum zukünftigen Wohnen in der Kernstadt und den damit verbundenen Ansprüchen und Bedürfnissen an.
- ▶ **Mobilität.** In der Arbeitsgruppe 3 „Mobilität in Schmallenberg“ ging es unter anderem um die gute Erreichbarkeit der Ortsmitte, die Gestaltung der Straßen und Plätze, notwendige Stellplätze, aber auch um die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer.

Auch wenn sich die konkreten Maßnahmenvorschläge zum Teil widersprachen, gab es eine einhellige Zustimmung für die Leitziele **„Lebenswerte Ortsmitte“**, **„Zuhause in der Ortsmitte“** und **„Die Ortsmitte für alle“**.

Alle Vorschläge einte dabei der Wunsch, dass Schmallenberg seine Ortsmitte lebendig und gut gestaltet erhalten und weiter entwickeln muss. Sie lassen sich in folgende Forderungen zusammenfassen:

- ▶ Die Ortsmitte muss seine Identität und Einzigartigkeit bewahren.
- ▶ Dabei muss das hohe gestalterische Niveau gehalten werden.
- ▶ Untergenutzte Flächen müssen entwickelt und gestaltet werden.
- ▶ Nutzungen und Wohnangebote müssen der demografischen Veränderungen angepasst werden.
- ▶ Die Bedingungen für den Rad- und Fußgängerverkehr müssen verbessert werden.
- ▶ Wo möglich, müssen Straßen und Plätze barrierearm gestaltet werden.
- ▶ Verkehrliche Mängel müssen beseitigt werden. Dies umfasst neben dem fließenden und dem ruhenden Verkehr auch das ÖPNV- und touristische Bus-Angebot.

Zahlreiche Bürgeranregungen konnten als konkrete Maßnahmen in den Rahmenplan übernommen werden. Sie reichen etwa von der barrierearmen Verbesserung des Schützenplatzes über die Umgestaltung der Kreuzung Obringhauser Straße/Wormbacher Straße bis hin zur Überarbeitung der Gestaltungssatzung, wobei es bei dieser unterschiedliche Meinungen zu ihrer Regelungstiefe gab.

Da es sich bei dem Rahmenplan um ein umsetzungsorientiertes Konzept handelt, galt es, diejenigen Maßnahmen herauszufiltern, die in einem überschaubaren Zeitraum mit tragbarem finanziellen Aufwand umgesetzt werden können.

Aus diesem Grund hat eine Arbeitsgruppe aus Mitgliedern der im Bezirksausschuss Schmallenberg vertretenen Fraktionen und der Verwaltung die in einem ersten Entwurf in Teil C aufgeführten Maßnahmen auf ihre Umsetzungsfähigkeit und zeitliche Perspektive überprüft.

Die nun dargestellten Maßnahmen verbinden die Wünsche aus der Bürgerbeteiligung mit den finanziellen und haushaltstechnischen Gegebenheiten, den personellen Möglichkeiten zur Umsetzung der Vorhaben und selbstverständlich mit den rechtlichen Vorgaben.



Bürgerwerkstatt. Impression aus der Arbeitsgruppe „Lebenswerte Ortsmitte“

Was müsste aus Ihrer Sicht getan werden, um den bestehenden Bewohnern der Kernstadt Schmallenberg langfristig ein ansprechendes und bedarfsgerechtes Wohnangebot zur Verfügung zu stellen? Welche konkreten Wohnangebote fehlen im Kernort Schmallenberg?

Wie kann es gelingen, auch neue (und abwandernde) Zielgruppen für den Wohnstandort Kernort Schmallenberg zu gewinnen?

An welchen Standorten innerhalb des Kernortes sollte das Thema Wohnen im Rahmen von Bestandserneuerung, Neubau und Wohnumfeldgestaltung forciert werden? Welche räumlichen Schwerpunkte sehen Sie?

Bürgerwerkstatt. Impression aus der Arbeitsgruppe „Wohnen in der Kernstadt“

Wie kann der Radverkehr in bzw. durch die Kernstadt geführt werden?

Wie bzw. wo können Barrieren in der Kernstadt abgebaut bzw. umgangen werden?
(z. B. Treppen, Schwellen, Steigungen...)

Wie kann der Straßenraum noch attraktiver werden? (vor allem Ost-/Weststraße, Schützenplatz ...)

Gibt es andere/bessere Möglichkeiten, den Autoverkehr durch die Kernstadt zu führen?

Wie beurteilen Sie das Angebot an Parkmöglichkeiten?

Wie kann der Schülerbringverkehr reduziert bzw. besser abgewickelt werden?

Bürgerwerkstatt. Impression aus der Arbeitsgruppe „Mobilität in Schmallenberg“

4 STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Grundlage der städtebaulichen Entwicklung der Ortsmitte von Schmallenberg ist ihr Grundriss mit dem einzigartigen Zusammenspiel von Landschaft, Topografie und Bebauung.

Dabei haben die vier Entwicklungsbereiche unterschiedliche städtebaulichen Bilder und sich ergänzende Funktionen:

- ▶ die **Historische Innenstadt** ist die „klassizistische Stadt auf dem Berg“,
- ▶ die **Nördliche Innenstadt** wird zur „Oberstadt in der Topografie“,
- ▶ das **Schulzentrum** bietet „Bildung und Sport im Norden“ und
- ▶ die **LenneSchiene** ist der „Park zu Füßen der Innenstadt“.

Die wichtigen Attraktionen aus Kultur, Freizeit, Bildung, Dienstleistung und Handel liegen in den Entwicklungsbereichen und werden optimal miteinander verknüpft. Besonderes Augenmerk wird auf die Verbindung der topografisch voneinander getrennten Bereiche gelegt – sei es als Wegeverbindung oder als Ausblickmöglichkeiten – sowie auf die Gestaltung der untergenutzten Flächen in den Entwicklungsbereichen für Wohnen und in der Übergangszone zwischen Nördlicher und Historischer Innenstadt für ein ausgebaut und verbessertes Versorgungsangebot.

Das Rahmenkonzept listet alle Maßnahmen auf, die diesem Ziel folgen und der Stärkung und Entwicklung der Ortsmitte von Schmallenberg dienen – unabhängig von ihren Fördermöglichkeiten. Es gibt damit einen Gesamtüberblick, wie sich die Ortsmitte in den nächsten Jahren entwickeln soll ¹.

Eine detaillierte Übersicht über Prioritäten und Kosten der einzelnen Maßnahmen findet sich in Teil C – dem Handlungsprogramm für die Ortsmitte.

¹ Erläuterung der aufgeführten Maßnahmen
SF | Maßnahmen des Stadt- und Freiraumkonzepts
N | Maßnahmen des Nutzungskonzepts
M | Maßnahmen des Mobilitätskonzepts
P | Planungen und Programme



4.1 KONZEPT STADT- UND FREIRAUM

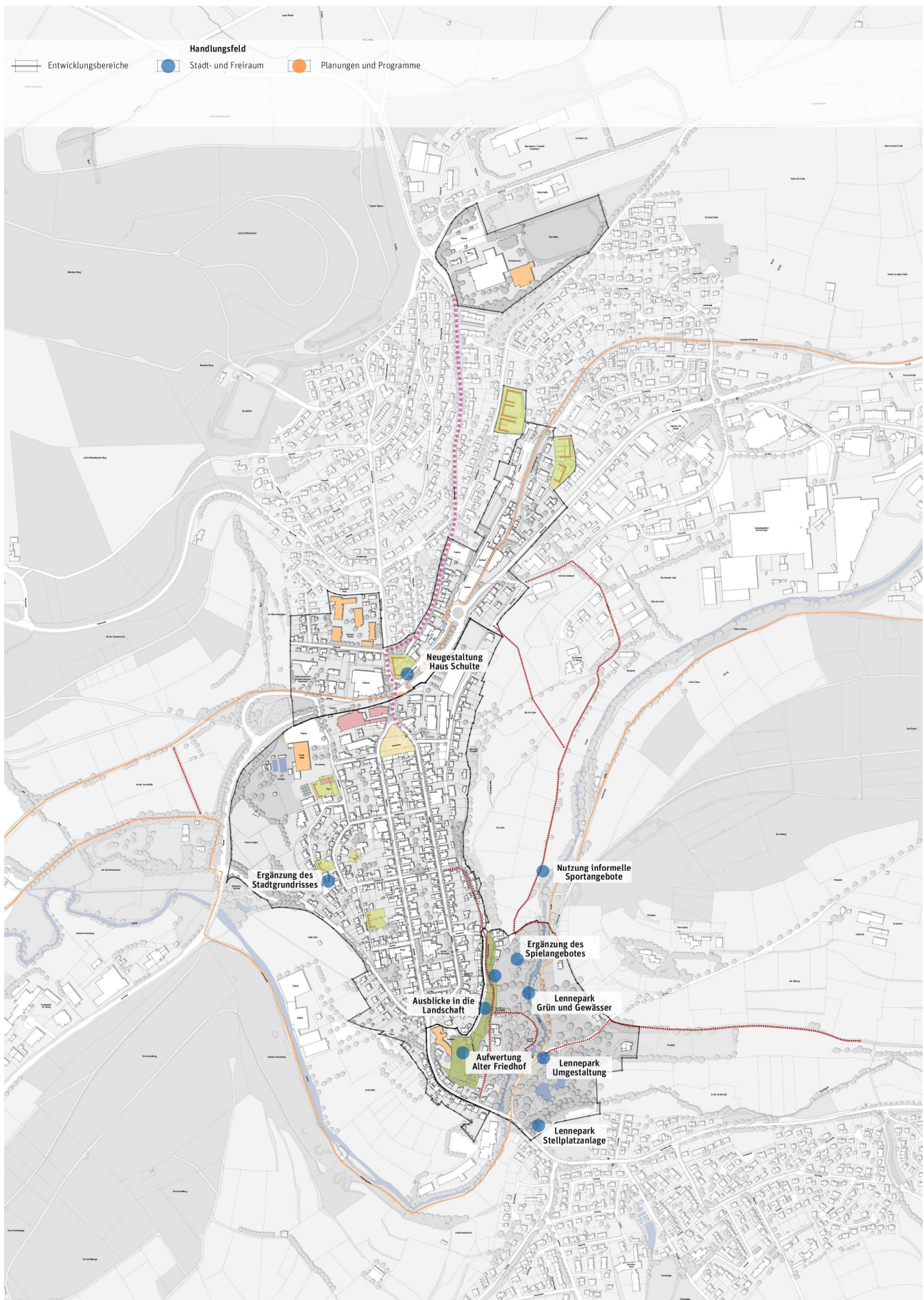
Auch in Zukunft wird die jeweilige Prägung der drei bebauten Entwicklungsbereiche „Historische Innenstadt“, „Nördliche Innenstadt“ und „Schulzentrum“ und des Freiraums „LenneSchiene“ die städtebauliche Basis für die Entwicklung der Ortsmitte sein.

Insbesondere für die Historische Innenstadt als „klassizistische Stadt auf dem Berg“ gilt es, das Bild einer „Stadt über der Landschaft“ zu bewahren. Das bedeutet, dass auf jede bauliche Entwicklung unterhalb der Hangkante, die den klaren Abschluss zur Landschaft verunklaren würde, verzichtet wird. Daher konzentrieren sich die baulichen Maßnahmen in der Historischen Innenstadt auf den Erhalt und die qualitätvolle Weiterentwicklung der städtebaulichen Figur und ihrer Bauten. Bei jeder Ergänzung ist dabei zu prüfen, ob sie sich in den Stadtgrundriss einfügt und weiterhin Ausblicke in die Landschaft ermöglicht.

Die Erneuerung und – auch gestalterische – Instandsetzung des Gebäudebestands wird auch in den kommenden Jahren eine Daueraufgabe der Stadterneuerung sein. Bei der Anpassung der historischen Bausubstanz an die heutigen Erfordernisse des Wohnens und weiterer Innenstadtnutzungen werden dabei das einmalige Ortsbild und die Regeln der vorliegenden Gestaltungssatzung respektiert. Für einen Abgleich der bewusst hohen gestalterischen Anforderungen, die in einem Historischen Stadtkern gelten, und den Möglichkeiten eines zeitgemäßen Bauens sollte jedoch die Satzung und ihre Regelungstiefe überprüft werden.

Mit einer verbesserten Anbindung des REGIONALE-Projekts „LenneSchiene“ an den historischen Stadtkern wird das Zusammenspiel von bebauter Stadt und freier Landschaft hervorgehoben. Indem der Tourismusverkehr der LenneSchiene dadurch auch „nach oben gelockt“ wird, dient sie darüber hinaus der Belebung der Innenstadt.

In der nördlichen Innenstadt werden die untergenutzten Flächen rund um den ehemaligen Bahnhof auch gestalterisch aufgewertet und in ihr Umfeld integriert.



Konzept Stadt- und Freiraum. Maßnahmen

PLANUNGEN UND PROGRAMME

► Integriertes Handlungskonzept

- **P 03** | Städtebaulicher Rahmenplan für die Ortsmitte (StEPr 2014)

► Bewahrung der historischen Bausubstanz

- **P 01** | Überprüfung und Fortschreibung der Gestaltungssatzung / Erläuterung durch Gestaltungsfibel
- **P 08** | Haus- und Hofflächenprogramm (Fassadenverbesserung, Maßnahmen an Außenwänden und Dächern, Entsiegelung, Begrünung, Herrichtung und Gestaltung von Hof- und Gartenflächen) (StEPr 2014)

STADTRAUM

► Arrondierung des historischen Stadtgrundrisses

- **SF 05** | Ergänzungen des Stadtgrundrisses im Historischen Stadtkern (Gartenstraße, Unterer Hagen, Elisabethstraße)

► Anpassung des Stadtgrundrisses

- **SF 06** | Neugestaltung im Bereich Haus Schulte

FREIRAUM

► Verknüpfung der Innenstadt mit der LenneSchiene

- **SF 01** | Verbesserung der Ausblickmöglichkeiten: Rodungsmaßnahmen „Unter der Stadtmauer“
- **SF 02** | Lennepark – Umgestaltung einschließlich Rückbau „Am Stenn“ (StEPr 2014)
- **SF 03** | Lennepark – Änderung der Grünanlage und der Gewässerrandbereiche (einschließlich Aufwertung des Alten Friedhofs) (StEPr 2014)
- **SF 04** | Lennepark – Spielplatzanlage (StEPr 2014)
- verbesserte Anbindung durch Wegeführung und -gestaltung (s. Mobilitätskonzept | s. **M 13**)

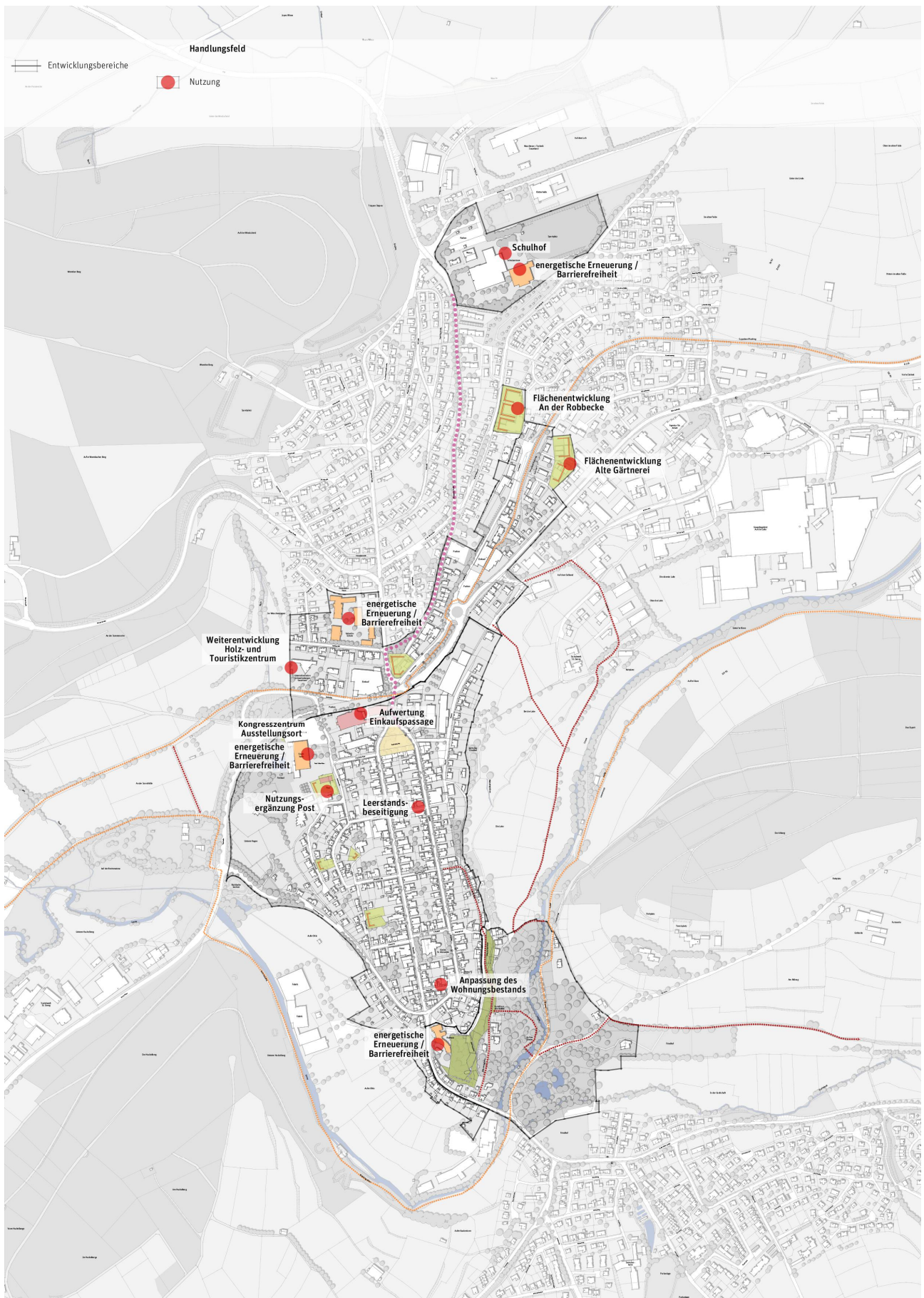
► Freiraumgestaltung

- Ergänzung des Spielangebotes / Spielstationen (im Rahmen der Maßnahmen Lennepark **SF 02**, **SF 03**, **SF 04**)
- Nutzung des Freiraums für informelle Sportangebote

4.2 NUTZUNGSKONZEPT

Die Ortsmitte von Schmallenberg bleibt ein wichtiger Wohnstandort. Er zeichnet sich durch die Nähe zu den Infrastruktur- und Versorgungsangeboten, zum nahen Freiraum und – insbesondere im Historischen Stadtkern – durch seine einmalige Bausubstanz aus. Um die Bewohner an die Ortsmitte zu binden und gleichzeitig neue Einwohner zu gewinnen, gehen vielfältige Maßnahmen Hand in Hand: die stetige Verbesserung des Wohnumfelds und seine barrierearme Gestaltung, der Erhalt – und wo erforderlich, auch der behutsame Ersatz – der Wohnbausubstanz, die Anpassung der Wohnungen an die heutigen Erfordernisse und die Ansiedlung auch neuer Wohnformen auf un- und untergenutzten Flächen.

Um auch weiterhin attraktives Einkaufen in der Ortsmitte anzubieten, wird der Bestand aufgewertet und um weitere Versorgungsangebote ergänzt. Dies umfasst neben dem Handel auch Dienstleistungen und die medizinische Versorgung. Dem Funktionserhalt von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen – auch im Sinne von Sport- und Freizeitangeboten – dienen Maßnahmen zur energetischen Sanierung und zur Barrierefreiheit.



PLANUNGEN UND PROGRAMME

► Einzelhandelskonzept

- **P 04** | Konzept zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche (StEPr 2014)

WOHNEN

► Stärkung des innerörtlichen Wohnens

- **N 01** | Wohnentwicklung ehemaliges Falke-Areal „An der Robbecke“
- **N 02** | Wohnentwicklung Alte Gärtnerei

► Anpassung von Gebäuden an neue Nutzungserfordernisse

- **N 03** | Anpassung des Wohnungsbestands
- **N 04** | Leerstands-beseitigung unter Beibehaltung oder Anpassung der Nutzungen (Einzelhandel, Dienstleistungen, Wohnen)

VERSORGUNG UND ZENTRALE NUTZUNGEN

► Verbesserung der Entwicklungsmöglichkeiten für den Handel

- **N 05** | Nutzungsergänzung rund um die Post
- **N 06** | Aufwertung der Einkaufspassage nördlich des Schützenplatzes

► energetische Erneuerung u. Verbesserung der Barrierefreiheit von Gemeinbedarfseinrichtungen

- **N 07** | Grundschule Schmallenberg
- **N 08** | Turnhalle Schmallenberg
- **N 09** | Valentinschule
- **N 17** | Stadthalle (1. BA) (StEPr 2017)
- **N 10** | Stadthalle (2. BA)
- **N 11** | Rathaus
- **N 15** | Schulzentrum: Turnhalle (StEPr 2015)
- **N 16** | Schulzentrum: Schulhof (StEPr 2017)

► Ausbau von Kultur- und touristischen Angeboten

- **N 12** | Stadthalle: Entwicklung Veranstaltungsort unter dem Motto „mitten in Deutschland liegendes, kleines, sympathisches Kongresszentrum im Grünen“
- **N 13** | Stadthalle: Nutzung von Teilen als Ausstellungsort
- **N 14** | Weiterentwicklung des Holz- und Touristikzentrums für den touristischen Bereich und als Ausstellungsort

4.3 MOBILITÄTSKONZEPT

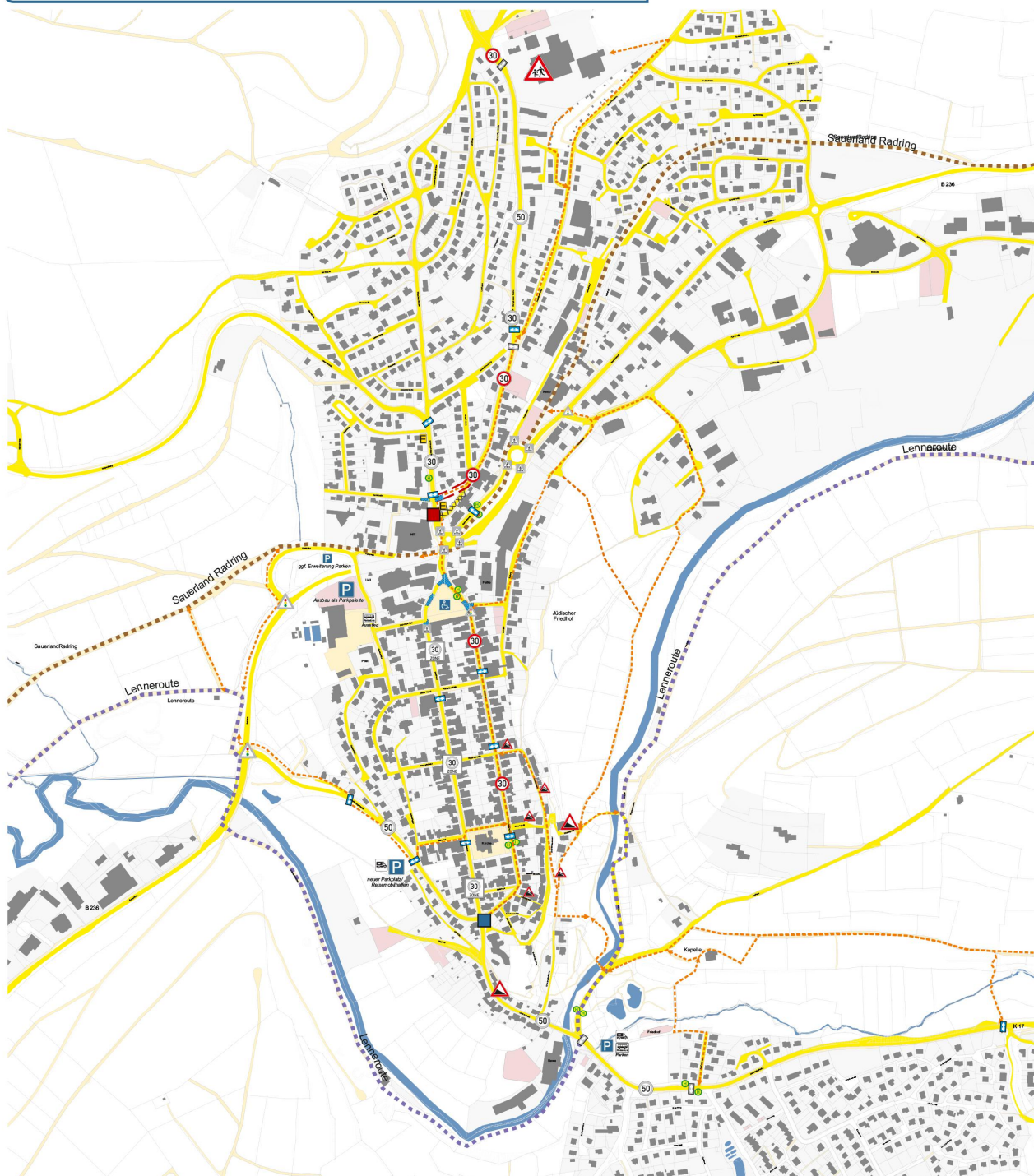
Ein vielfältiges Verkehrsangebot sichert die Lebendigkeit und Funktionsfähigkeit der Ortsmitte von Schmallenberg. Es berücksichtigt alle Verkehrsteilnehmer: vom Radfahrer über den Fußgänger und in seiner Mobilität eingeschränkten Teilnehmer bis hin zum privaten und öffentlichen motorisierten Verkehr. Maßnahmen sind eine barrierearme und altersgerechte Gestaltung von Straßen und Plätzen, Verbesserungen für den Radverkehr, Lösungen für den ruhenden Verkehr und die Berücksichtigung neuer Erfordernisse an die Mobilität.

Besonderer Wert wird dabei auf die Verknüpfung der Freizeitrouten der LenneSchiene mit der Historischen Innenstadt gelegt – auch wenn die besondere Topografie Schmallenbergs eine Barrierefreiheit nicht zulässt.

Zur Entlastung und Anpassung des innerstädtischen Straßensystems wird zudem eine Optimierung des Netzes vorgeschlagen: etwa mit einer neuen Führung der Obringhauser Straße im Kreuzungsbereich Wormbacher Straße oder modifizierten Geschwindigkeitsregelungen auf der Oststraße.

Gut und barrierearm gestaltete Plätze und Parkieranlagen nahe der Ortsmitte fügen sich in den Stadtgrundriss und Stadtraum ein und unterstreichen den dienenden Charakter des Verkehrs.

Querungen/Knotenpunkte	Straßennetz, zul. Höchstgeschwindigkeiten, Parken	Rad- und Fußverkehr
Lichtsignalanlage (Bestand)	zul. Höchstgeschwindigkeiten (Bestand)	Herstellung Barrierefreiheit
Lichtsignalanlage für Fußgänger (Bestand)	zul. Höchstgeschwindigkeiten (neu)	Barrierefrei auszubauende Haltestelle
Fußgängerüberweg (Bestand)	verlegte Obringhauser Straße	Radverkehrsverbindung
neue Querungssituation, insb. FGÜ, ggf. kombiniert mit vorgezogenem Seitenraum	Parkplatz	
veränderte Oberflächengestaltung	Wohnmobilstellplatz	
Knotenraumgestaltung (baulich)	Reisebusparken/-ausstieg	
Knotenraumgestaltung (Markierungen)	Eltern-Haltestelle	



Mobilitätskonzept. Maßnahmen (Quelle: Planersocietät Dortmund)

PLANUNGEN UND PROGRAMME

► Mobilitätskonzept

- **P 02** | Mobilitätskonzept für die Ortsmitte (StEPr 2014)

STRASSEN UND PLÄTZE

► Optimierung des Straßennetzes

- **M 01** | Anpassung der Führung der Obringhauser Straße / Kreuzungsumbau Wormbacher Straße
- **M 02** | Betonung Eingang Schützenplatz / Ost-/Weststraße
- **M 16** | Tempo-30-Regelungen auf der Oststraße und auf Teilen der Obringhauser Straße

► Gestaltung von Straßen und Plätzen

- **M 03** | Gestaltung rund um den Alten Bahnhof
- **M 15** | Erneuerung „Auf der Mauer“ (StEPr 2014)

► Verbesserung des Stellplatz-Angebots

- **M 17** | Ergänzung des Angebotes an Langzeit-Parkplätzen an der Stadthalle / Bau einer Parkpalette
- **M 18** | Ergänzung des Angebotes an Langzeit-Parkplätzen südwestlich der Fleckenburger Straße
- **M 19** | Ausbau von zentrumsnahen Wohnmobilstellplätzen (LenneSchiene, südwestlich der Fleckenburger Straße)
- **M 20** | Bushaltestelle für Reisebusse und Wartebereiche in Verbindung mit den Wohnmobilstellplätzen
- **M 21** | Einrichtung von „Elternhaltestellen“ an der Wormbacher Straße
- Optimierung der Wegweisung und Verkehrslenkung der Parksuchverkehre (s. **M 24**)

FUSSGÄNGER UND RADFAHRER

► barrierearme Gestaltung

- **M 04** | barrierearme Querbarkeit und Nutzbarkeit des Schützenplatzes
- **M 05** | verbesserte Nutzbarkeit gepflasterter Innenstadtstraßen für Rollatoren u. ä.
- **M 06** | barrierearme Gestaltung der Ost- und Weststraße mit zusätzlichen Querungshilfen / schrittweise Reduzierung des Kurzparkens an der Ost- und Weststraße
- **M 07** | barrierefreier Umbau von Kreuzungen und Einmündungen

► Verbesserung des Radverkehrs

- **M 08** | Radverkehrsführung auf der Oststraße im Mischverkehr bei Tempo-30-Regelung
- **M 09** | radfahrerfreundliche Gestaltung der Obringhauser Straße (Anlage von Schutzstreifen)
- **M 10** | Anlage weiterer Querungsstellen für sichere Radverkehrsführung (Grafschafter Straße, Fleckenburger Straße, Wormbacher Straße, Obringhauser Straße)
- **M 11** | Optimierung der Parallelroute zur Grafschafter Straße
- **M 22** | Ausbau der Serviceangebote für den Radverkehr

► Verbesserung der Orientierung und Wegeführung

- **M 12** | Verknüpfung der Lenneroute mit dem SauerlandRadRing westlich und östlich der Innenstadt
- **M 13** | verbesserte Anbindung der Ortsmitte an die LenneSchiene / Optimierung der Wegeführung Kunsthaus-Unter der Stadtmauer-Auf der Mauer-Oststraße / Aufwertung der Treppenanlage
- **M 23** | Schulwegeführung über Obringhauser Straße und „An der Robbecke“
- **M 24** | Beschilderungssystem und Stadtplan für barrierearme Wegeführung

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

► barrierearme Gestaltung

- **M 14** | barrierefreie Umgestaltung der ÖPNV-Haltestellen

4.4 KONZEPT UMSETZUNG UND BETEILIGUNG

Die Pflege und die Entwicklung der Ortsmitte sind auf das **Engagement der privaten Akteure** angewiesen. Die Rolle der Stadt Schmallingenberg ist es, Anreize für Aktivitäten von privater Seite zu schaffen, sie zu unterstützen und zu beraten, und an geeigneter Stelle durch Investitionen im öffentlichen Raum Signalwirkung zu geben.

Das private Engagement sollte im Rahmen der Stadterneuerung auch finanziell unterstützt werden. In Frage kommen dafür so genannte Verfügungsfonds, die zur einen Hälfte aus Mitteln der Städtebauförderung, zur anderen von Privaten oder aus zusätzlichen Mitteln der Gemeinde finanziert werden. Damit können kleinere Maßnahmen gefördert werden – sowohl für Investitionen, etwa bei Maßnahmen an Gebäuden, als auch für nicht-investive Maßnahmen, etwa für soziale oder kulturelle Aktivitäten.

BETEILIGUNG

- ▶ **Fortführung und Ausbau der Bürgerbeteiligung / Unterstützung des Bürgerengagements**
 - **P 05** | Verfügungsfonds für investive und nicht-investive Maßnahmen
 - **P 06** | Bürgerberatung (StEPr 2014)
- ▶ **Qualitätssicherung**
 - **P 07** | Qualifizierungsverfahren und Wettbewerbe (StEPr 2014)

TEIL C

HANDLUNGSPROGRAMM

5 MAßNAHMEN- UND DURCHFÜHRUNGSKONZEPT

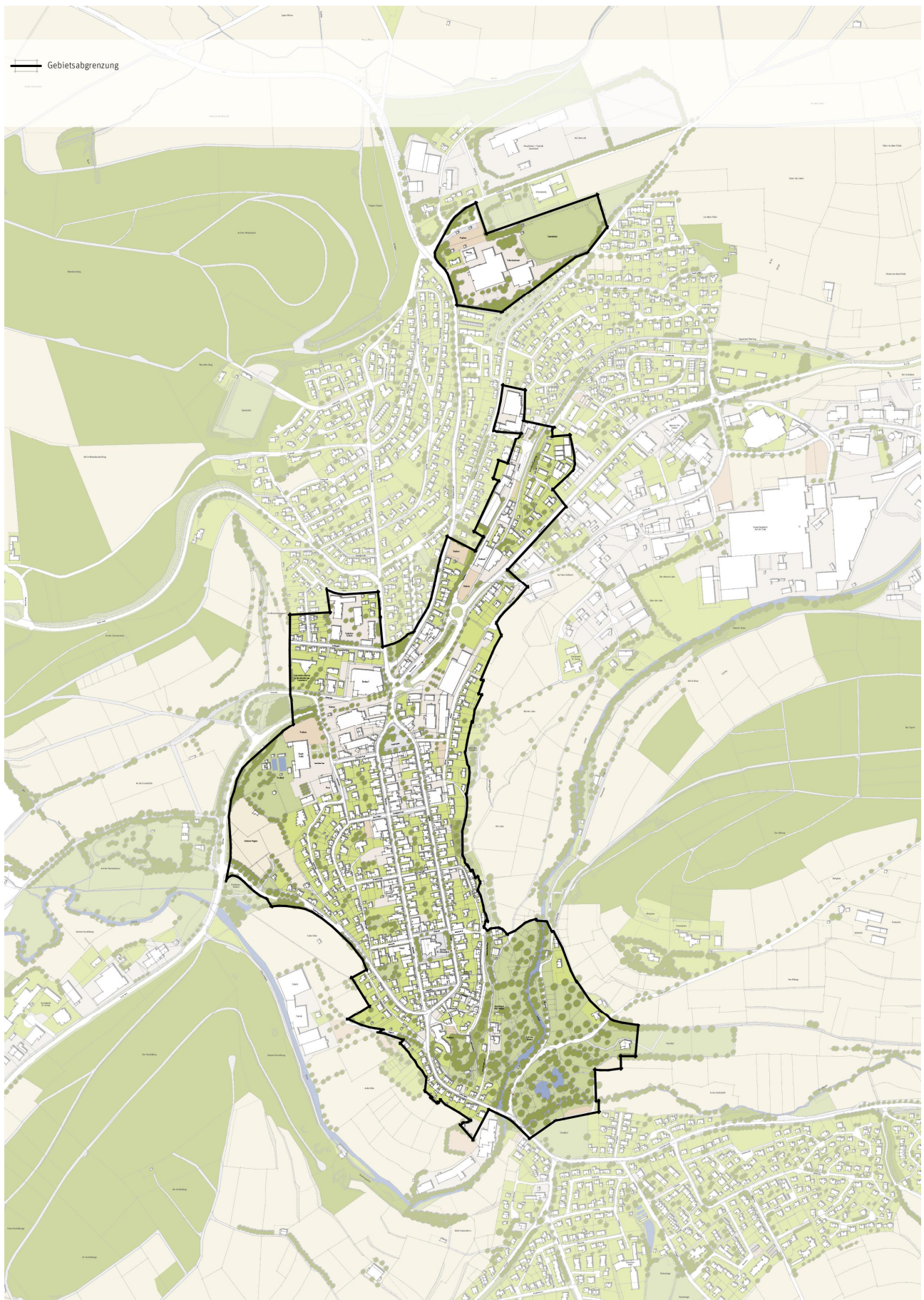
In Teil B – Ziele und Rahmenkonzept – sind die diejenigen Maßnahmen aufgeführt, die der Stärkung und Entwicklung der Ortsmitte von Schmallenberg dienen. Sie ergänzen sich gegenseitig und bilden damit die Grundlage des städtebaulichen Rahmenplans bzw. des Integrierten Handlungskonzepts.

Teil C – das Handlungsprogramm – wichtet diese Maßnahmen nach ihren Prioritäten und schätzt ihre Förderfähigkeit und ihren jeweiligen Förderzugang ein. Gemeinsam mit den wichtigsten Schlüsselprojekten erfolgt so eine Übersicht aller Maßnahmen, die in der Ortsmitte umgesetzt werden sollen. Mit diesen Maßnahmen sollen die Struktur und die Funktion von Schmallenberg – aber auch die Verbindung zu den angrenzenden Freiräumen – erhalten, gesichert und weiterentwickelt werden.

5.1 GEBIETSABGRENZUNG

Die Stadt Schmallenberg legt durch politischen Beschluss den Bereich der Ortsmitte von Schmallenberg als **städttebaulichen Entwicklungsbereich** nach § 171b BauGB förmlich fest, in dem die Maßnahmen durchgeführt werden sollen. Der städtebauliche Rahmenplan bildet die Grundlage für diesen Beschluss.

Die Gebietsabgrenzung wurde so festgelegt, dass die Bereiche mit erhöhtem Handlungsbedarf, wie er in der Analyse festgestellt wurde, berücksichtigt werden. Die Umsetzung der Maßnahmen soll dabei in einem überschaubaren Zeitraum erfolgen.



Gebietsabgrenzung

5.2 SCHLÜSSELPROJEKTE

Die Schlüsselprojekte sind richtungsweisend für die Entwicklung der Ortsmitte von Schmallenberg. Es handelt sich um diejenigen Projekte, die die Qualität und das Erscheinungsbild der Ortsmitte nachhaltig verbessern. Gleichzeitig kann an ihnen überprüft werden, inwieweit die Entwicklungsziele für die gesamte Ortsmitte erreicht wurden.

Kriterien für die Auswahl der Schlüsselprojekte sind

- ▶ die positive Wirkung für das Stadtbild,
- ▶ eine deutlich sichtbare Qualitätssteigerung,
- ▶ der Erhalt und der Ausbau der für die Ortsmitte gewünschten Nutzungsvielfalt,
- ▶ der Wunsch nach einer zügigen Umsetzung und
- ▶ die Fähigkeit, Impulse für die gesamte Entwicklung der Ortsmitte zu geben.

Schlüsselprojekt 1 | NEUES WOHNEN AUF LEER GEFALLENEN FLÄCHEN

„Zuhause in der Ortsmitte.“ Die Ortsmitte bietet durch ihre Vielfalt, ihre hohe Wohnqualität und die gute Versorgung allen Bewohnern ein lebenswertes Zuhause. **(Die drei Pfeiler der Ortsentwicklung | Nutzungen)**

„Lebenswerte Ortsmitte.“ Die hohe Qualität in der Gestaltung der Landschaft, des historischen Erbes, der öffentlichen Straßen und Plätze und der privaten Bereiche lädt Bewohner und Besucher gleichermaßen nach Schmallenberg ein. **(Die drei Pfeiler der Ortsentwicklung | Gestaltung)**

Mit der Alten Gärtnerei steht in der Nördlichen Innenstadt eine zentrale Fläche für eine Wohnentwicklung zur Verfügung. Langfristig könnte hierfür auch das derzeit gewerblich genutzte Areal An der Robbecke entwickelt werden. An diesen Orten kann das vorhandene Wohnungsangebot der Innenstadt um besondere Formen ergänzt werden.

Auf dem Gelände der Firma Falke würde die Bebauung die straßenbegleitende Struktur An der Robbecke fortsetzen, während sich auf dem östlichen Grundstück kleine Nachbarschaftshöfe entwickeln. Der Geländesprung wird durch verschiedene Ebenen und eine östliche Stadthausbebauung aufgenommen. Neben einigen oberirdischen Stellplätzen an der Straße nutzt die eingeschobene Tiefgarage mit ihrer südlichen Einfahrt die vorhandene Topografie.

Die hervorragende Lage am SauerlandRadrings sollte durch eine Aufwertung und Begrünung der Straße „Am Bahnhof“ weiter gestärkt werden.

Die Wohnbebauung auf der Alten Gärtnerei setzt die bauliche Struktur und die Wohnqualitäten der westlich anschließenden Gebäude der Siedlungs- und Baugenossenschaft Meschede fort. Durch die bauliche Arrondierung entstehen grüne Innenhöfe, die Bestand und Neubebauung miteinander verknüpfen und gemeinsam genutzt werden könnten. Die Erschließung und Unterbringung des ruhenden Verkehrs erfolgt von Süden und von Westen über die vorhandene Zuwege.



Schlüsselprojekt 1. Neues Wohnen auf leer gefallenen Flächen | Bestand



Schlüsselprojekt 1. Neues Wohnen auf leer gefallen Flächen | Konzept

Schlüsselprojekt 2 | DIE FUSSGÄNGERFREUNDLICHE UND BARRIEREARME ORTSMITTE

„Die Ortsmitte für alle.“ Die Ortsmitte ist 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 (Die drei Pfeiler der Ortsentwicklung | Mobilität)

Gerade in historischen Innenstadtstrukturen und bei schwieriger Topografie – wie es auch in Schmallenberg der Fall ist – erfordert es einen hohen Aufwand an Planung und finanziellen Mitteln, um Barrieren abzubauen. Und nicht immer ist dies auch komplett möglich, weshalb als Ziel für Schmallenberg „Barrierearmut“ anstelle von „Barrierefreiheit“ realistisch erscheint.

Der Prozess des Barriereabbaus richtet sich auch nach dem Lebenszyklus und Modernisierungsbedarf von Straßenräumen und baulichen Anlagen. Gefragt sind praktikable und akzeptable Kompromisse zwischen den „Maximalanforderungen“ der DIN-Normen und Regelwerke auf der einen Seite und der Wirtschaftlichkeit, der technischen Machbarkeit und dem Denkmalschutz und der Stadtgestalt auf der anderen Seite.

Um die Innenstadt Schmallenbergs weitestgehend barrierearm zu gestalten, sollten daher mittelfristig die beiden Hauptachsen Ost- und Weststraße (inkl. der Querstraßen) sowie der Schützenplatz durchgängig begehbar sein. Ebenfalls wichtig ist die barrierefreie Anbindung der dezentralen Parkplätze (momentan nur an der Stadthalle über die Poststraße) sowie eine Möglichkeit/Wegeführung, den Lennepark möglichst einfach zu erreichen und das Gefälle überwinden zu können.

Die **Oberflächen der Wege und Plätze** sollten insgesamt fest, griffig, möglichst eben und fugenarm bzw. engfugig beschaffen sein. Die vorhandenen Gehwege entlang der Ost- und Weststraße verfügen bereits in vielen Teilen über einen berollbaren Bereich und sind somit bereits vom Grundsatz barrierearm. Fehlende Strecken, zum Beispiel um den Schützenplatz, sollten ergänzt werden.

Ebene Rollplatten oder ein abgeschliffenes Pflaster für mobilitätseingeschränkte Menschen sind auch für weitere Straßen mit Pflaster zu empfehlen, um deren Nutzung zu erleichtern: Zum Beispiel für die Querverbindungen zwischen Ost- und Weststraße wie die Wimereuxstraße oder Am Kirchplatz sowie die Übergänge an der Kreuzung Weststraße/Oststraße/Fleckenberger Straße.

Durch eine stärkere Kontrastgebung der Bordsteinkante kann eine zusätzliche Orientierung für Sehbehinderte geschaffen werden. Dabei ist auf eine mit dem Charakter und Farbschema der historischen Stadtgestaltung harmonisierende Farbgebung zu achten.

Während der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde geäußert, dass die Oberflächenbeschaffenheit des Schützenplatzes „Stolperfallen“ aufweise und etwa mit Rollstühlen nur schwer nutzbar sei. Auch im Sinne einer flexibleren Nutzbarkeit des Platzes (z. B. Aufstellung von Marktwagen) sollten diese Stufen entfernt werden. Des Weiteren ist zu empfehlen, die Oberfläche des Pflasters auf wichtigen Wegebeziehungen abzuschleifen. Auch ein harmonisch an die Pflasterung angepasstes Leitsystem sollte in diesem Zuge zur besseren Orientierung auf dem Platz entstehen, auch wenn eine kontrastreiche Farbgebung städtebaulich schwierig zu integrieren sein wird.

Der **barrierefreie Umbau von Kreuzungen und Einmündungen** sollte sukzessive in Form eines programmatischen Ansatzes erfolgen (z. B. Zielsetzung: pro Jahr werden ein bis zwei Einmündungen oder Kreuzungen im Sinne der Barrierefreiheit umgebaut).

Eine **Beschilderung** sollte gezielt eingesetzt werden sowie allgemeinverständlich und klar gestaltet sein, damit von ihr ein entsprechender Mehrwert ausgeht. Barrierearme Wegerouten sollten ausgeschildert werden, um starke Steigungen oder andere Hindernisse umgehen zu können. Hierzu ist die Entwicklung eines Stadtplans mit Informationen zu barrierearmen Wegen zu empfehlen.

Ebenso müssen **Haltestellen** des ÖPNV barrierefrei die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der Innenstadt sichern; ihre Auffind- und Nutzbarkeit sind für möglichst alle Bevölkerungsgruppen sicherzustellen. Die innerstädtischen Haltestellen sind daher barrierefrei auszubauen.

Sowohl mit Blick auf die Aufenthaltsqualität als auch die Barrierefreiheit sind weitere **Sitzmöglichkeiten** zu empfehlen. Ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen benötigen in regelmäßigen Abständen Aufenthalts- und Ruheorte. In Schmallenberg gibt es zwar schon viele Sitzgelegenheiten, auch in Form attraktiver Bänke. Systematisch sollten sie aber ergänzt werden, sodass auf den Fußwegeachsen alle 100 bis 150 m eine Sitzgelegenheit vorzufinden ist. Dies gilt insbesondere für Strecken mit Steigung wie die zu optimierende Verbindung in das Lennetal. Durch die regelmäßige Abfolge von Sitzmöglichkeiten können Sitzrouten entstehen, die neben der Aufenthaltsqualität den Aktionsradius von älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen vergrößern.

Oststraße und Weststraße. Querungshilfen erleichtern Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn und tragen damit entscheidend zu einer höheren Verkehrssicherheit bei. Besonders für die schwachen Verkehrsteilnehmenden sind sie wichtige Bestandteile für sichere, durchgängige und möglichst direkte Wegebeziehungen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden mangelnde Querungshilfen v. a. auf der südlichen Oststraße beklagt.

Hier sollten – neben der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h – zusätzliche Querungshilfen angelegt werden, so dass etwa alle 150 bis 250 m eine sichere Querung ermöglicht wird. Dies entspricht – angefangen am nördlichen Fußgängerüberweg – in etwa dem Abstand der Querstraßen zur Weststraße. Auch in der Nähe der Haltestelle Kirche sollte eine zusätzliche Querungsmöglichkeit entstehen, da dort neben dem normalen Querungsbedarf auch noch eine Umstiegsbeziehung zwischen den beiden Fahrtrichtungen besteht.

Aufgrund des klassisch-charakteristischen, linearen Straßenverlaufs der Ost- und Weststraße sollen vorgezogene Seitenräume in diesem Fall nur minimal in die Fahrbahn hineinragen. Spürbare Verschwenkungen der Fahrbahn sollen aus städtebaulichen Gründen nicht entstehen.

Auszüge aus: Planersocietät Dortmund: „Schmallenberg – Städtebaulicher Rahmenplan für die Ortsmitte - Mobilitätskonzept



Schlüsselprojekt 2. Die barrierearme Ortsmitte

oben: zu beseitigende Stufen am Schützenplatz | unten: gepflasterter Übergang (Göttingen, pp a|s)

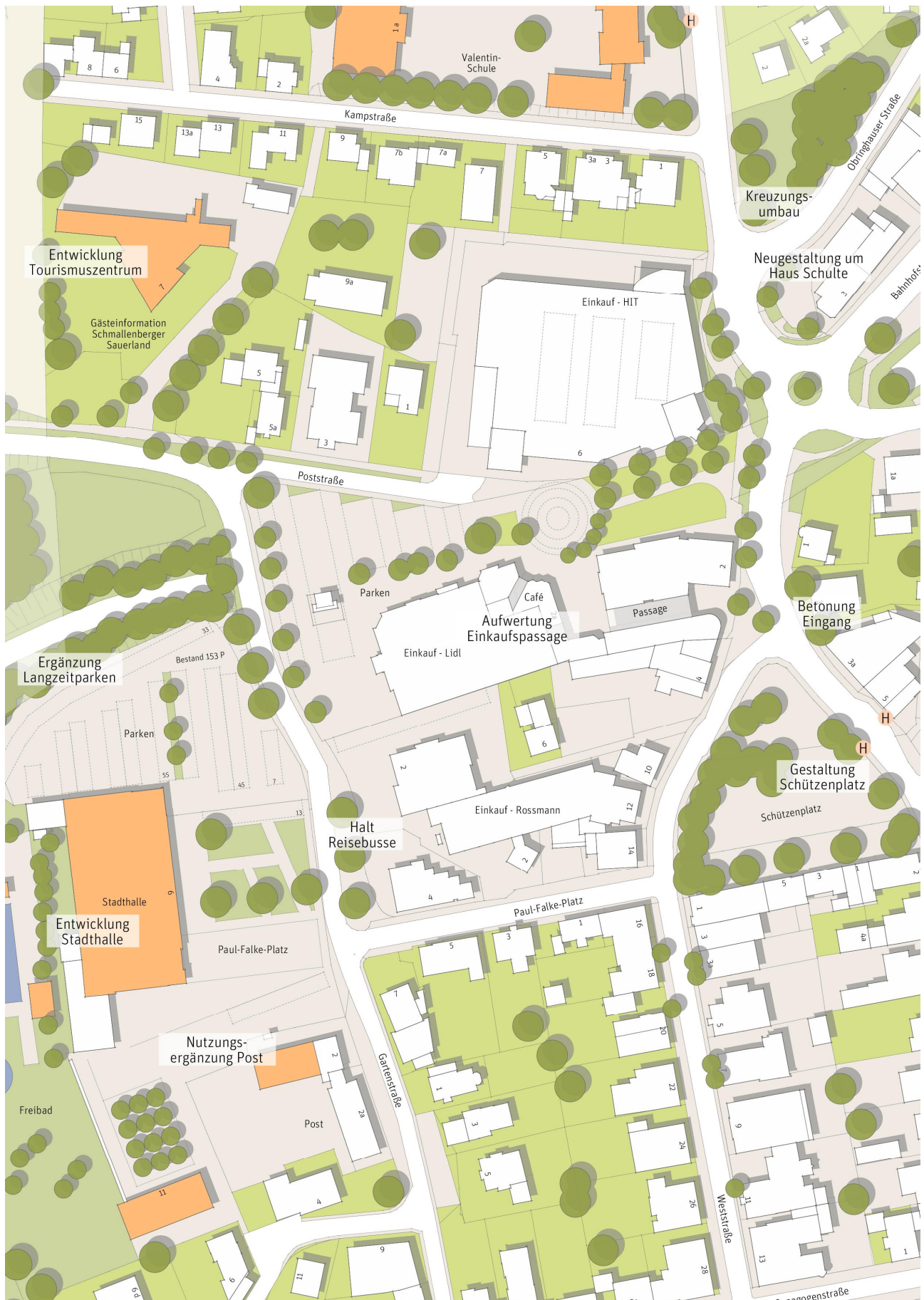
Schlüsselprojekt 3 | VERSORGUNG RUND UM DIE STADTHALLE

„Zuhause in der Ortsmitte.“ Die Ortsmitte bietet durch ihre Vielfalt, ihre hohe Wohnqualität und die gute Versorgung allen Bewohnern ein lebenswertes Zuhause. (Die drei Pfeiler der Ortsentwicklung | Nutzungen)

Das Schlüsselprojekt „Versorgung rund um die Stadthalle“ vereinigt zentrale Maßnahmen aus den drei Handlungsfeldern „Stadt- und Freiraum“, „Nutzungen“ und „Mobilität“.

Die Maßnahmen dienen nicht nur dem Erhalt der Funktionsfähigkeit der Innenstadt und dem Ziel der barrierearmen und fußgängerfreundlichen Gestaltung, sondern auch einer Vervollständigung des Stadtgrundrisses:

- ▶ Die Verlegung der Kreuzung Wormbacher / Obringhauser Straße würde nicht nur zu Verbesserungen in den Verkehrsabläufen führen – es besteht zudem die Möglichkeit für eine städtebauliche Neuordnung. Bei diesem bereits in der Bürgerwerkstatt geäußerten Vorschlag müsste in der Umsetzungsphase geprüft werden, wie eine Neugestaltung rund um das Haus Schulte aussehen kann. Denkbar ist sowohl eine Bebauung mit innenstadtnahem Wohnen als auch eine Umgestaltung und Verlegung der Park- und Spielfläche.
- ▶ Die Passage westlich des Schützenplatzes ist zweigeteilt: während der zur Weststraße orientierte Teil in seiner offenen Gestaltung gut funktioniert, ist der an das Lidl-Gebäude angebaute Teil in die Jahre gekommen und verzeichnet Leerstände. Nach dessen Abriss könnte ein Neubau mit weiterhin gastronomischem Angebot den gut genutzten Platz beleben und ihn auf attraktive Art mit dem Schützenplatz verbinden.
- ▶ Die Versorgung der Historischen Innenstadt kann auf dem Areal der Post ergänzt werden. Nach der Schließung dieses Baublocks könnten in unmittelbarer Nähe zur Stadthalle Versorgungsangebote untergebracht werden. Gleichzeitig wird der heute recht diffuse Raum neu gefasst und in zwei Stadtplätze gegliedert: in den Paul-Falke-Platz und in das zum Freibad orientierten Baumkarree.
- ▶ Dem Parkdruck kann durch den Bau einer lichten, gut gestalteten Parkpalette nördlich der Stadthalle begegnet werden. Die Topografie ermöglicht hier eine in den Hang eingebundene Staffelung in verschiedenen Ebenen – mit Zufahrten auf der unteren Ebene über die Ortsumgehung der B 236 und auf dem höheren Niveau über die Poststraße. Der Zugang für Kunden und Gäste der Innenstadt orientiert sich zum Paul-Falke-Platz. Nach einer ersten Einschätzung könnten in der Palette knapp 200 Stellplätze untergebracht werden. Zusammen mit den aus dem Bestand übernommenen 60 oberirdischen Plätzen ergäbe sich ein Mehrangebot von etwas über 100 Stellplätzen.
Auch bei der Erweiterung der Parkmöglichkeiten an der Stadthalle sollte die wachsende Zahl der elektrisch bzw. hybrid betriebenen Kraftfahrzeuge berücksichtigt werden. Hierfür werden in der Parkpalette für E-Kfz reservierte Stellplätze mit Schnellladesäule bereit gestellt.
- ▶ Diese Maßnahme und die Einrichtung eines Haltepunktes für Reisebusse unterstützen zudem die gewünschten Aufwertungen und Nutzungsintensivierungen in der Stadthalle und im Holz- und Touristikzentrum.
- ▶ Mit einer behutsamen barrierearmen Umgestaltung des Schützenplatzes, der Betonung des Eingangs zur Historischen Innenstadt oder auch dem barrierefreien Umbau der Bushaltestellen wird die Versorgungsfunktion im nördlichen Teil weiter gesichert und gestärkt.



Schlüsselprojekt 3. Versorgung rund um die Stadthalle | Bestand



Schlüsselprojekt 3. Versorgung rund um die Stadthalle | Konzept

5.3 MASSNAHMENÜBERSICHT

Erläuterung der Prioritäten

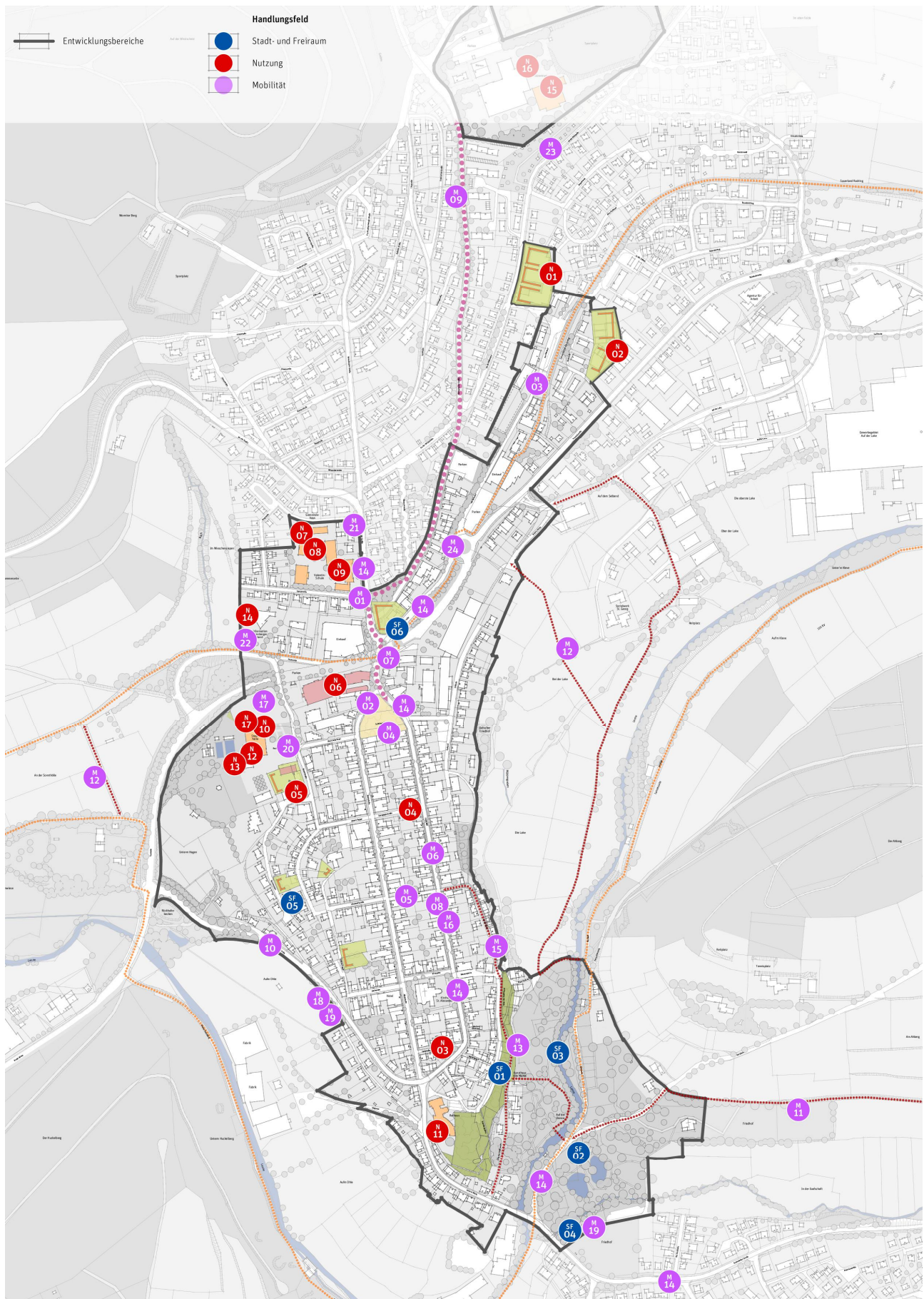
j	jährlich
k	kurzfristige Umsetzung (2018 bis 2021)
m	mittelfristige Umsetzung (2022 bis 2023)
l	langfristige Umsetzung (ab 2024)

Ansätze der Kostenschätzung

Maßnahme	Bruttokosten einschließlich Baunebenkosten / Planungskosten
Bau Kreisverkehr	450 € / m ²
Umbau Straßen und Plätze	200 - 250 € / m ²
Kreuzungsumbau (einschließlich Aufnahme vorh. Straßen)	330 € / m ²
einfacher Platz / Stellplatz	120 € / m ²
Oberflächenbehandlung/-ausbesserung zur Barrierefreiheit	100 € / m ²
Querungshilfe mit Mittelinsel	50.000 € / Stück
Neubau/Ausbau Radweg (abseits der Straße)	75 € / m ²
Schutzstreifenmarkierung	10 € / lfd. Meter
Fahrradpiktogramm (Markierung)	300 € / Stück (Abstand 50 m)
barrierefreie Haltestelle	35.000 € / Haltestelle
Verkehrsschild	500 € / Stück
Parkpalette / Parkhaus	8.000-9.600 € / Stellplatz
Wohnmobilstellplatz	12.000 € / Stellplatz
Grünanlage, Park	45 - 80 € / m ²
Fußweg, i.d.R. in wassergebundener Decke	60 € / m ²

Fördersätze

Stadterneuerungsprogramm 2014	50 %
Stadterneuerungsprogramm 2015 ff.	60 %



Maßnahmenübersicht

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-träger		Programm		geschätzte Kosten							Priorität / Umsetzung						
		Stadt	Dritte	St.erng. (Förder-richtlinien)	andere / keine	Kosten		Kosten Stadterneuerung					jährl./ lfd.	kurzfristig					mittel-/ lang- fristig
						Gesamt- kosten	Beiträge	zuwen- dungsfähig	Fördersatz in %	Förderung in €	Eigenanteil Stadt in %	Eigenanteil Stadt in €		bis 2017	2018	2019	2020	2021	
	Städtebauliche Planungen																		
P 01	Überprüfung und Fortschreibung der Gestaltungssatzung / Gestaltungsfibel	x	-	FRL 9	-	25.000 €	-	25.000 €	60 %	15.000 €	40 %	10.000 €	x						
	Städtebauliche Planungen bereits bewilligt																		
P 02	Mobilitätskonzept Ortsmitte Schmallenberg (StEPr 2014)	x	-	FRL 9 ¹	-	17.000 €	-	17.000 €	50 %	8.500 €	50 %	8.500 €		x (17)					
P 03	Städtebaulicher Rahmenplan Ortsmitte Schmallenberg (StEPr 2014)	x	-	FRL 9	-	27.000 €	-	27.000 €	50 %	13.500 €	50 %	13.500 €		x (17)					
P 04	Konzept zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche (StEPr 2014)	x	-	FRL 9	-	27.500 €	-	27.500 €	50 %	13.750 €	50 %	13.750 €		x (16)					
	Gesamtkosten Stadterneuerung / Städtebauliche Planungen					96.500 €		96.500 €		50.750 €		45.750 €							

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-träger		Programm		geschätzte Kosten							Priorität / Umsetzung						
		Stadt	Dritte	St.erng. (Förder-richtlinien)	andere / keine	Kosten		Kosten Stadterneuerung					jährl./ lfd.	kurzfristig					mittel-/ lang- fristig
						Gesamt- kosten	Beiträge	zuwen- dungsfähig	Fördersatz in %	Förderung in €	Eigenanteil Stadt in %	Eigenanteil Stadt in €		bis 2017	2018	2019	2020	2021	
	Sonstiges																		
P 05	Verfügungsfonds	x	x	FRL 14 ²	-	100.000 €	-	50.000 € ³	60 %	30.000 €	40 %	20.000 €							x
	Sonstiges bereits bewilligt																		
P 06	Bürgerberatung (StEPr 2014)	x	-	FRL 9	-	50.000 €	-	50.000 €	50 %	25.000 €	50 %	25.000 €	x	x					
P 07	Qualifizierungsverfahren und Wettbewerbe (StEPr 2014)	x	-	FRL 9	-	58.000 €	-	58.000 €	50 %	29.000 €	50 %	29.000 €	x	x					
	Gesamtkosten Stadterneuerung / Sonstiges					208.000 €		158.000 €		84.000 €		74.000 €							

¹ FRL 9: Ausgaben der Vorbereitung

² FRL 14: Verfügungsfonds

³ 50 % aus Mitteln der Wirtschaft, von Privaten u. a.

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-träger		Programm		geschätzte Kosten							Priorität / Umsetzung						
		Stadt	Dritte	St.erng. (Förder-richtlinien)	andere / keine	Kosten		Kosten Stadterneuerung					jährl./ lfd.	kurzfristig					mittel-/ lang- fristig
						Gesamt- kosten	Beiträge	zuwen- dungsfähig	Fördersatz in %	Förderung in €	Eigenanteil Stadt in %	Eigenanteil Stadt in €		bis 2017	2018	2019	2020	2021	
	Erschließung / Grünanlagen, Wasserläufe und Wasserflächen																		
SF 01	Rodungsmaßnahmen „Unter der Stadtmauer“	x	-	-	x ¹	-	-	-	-	-	-	-	x						
	Erschließung / Grünanlagen, Wasserläufe und Wasserflächen bereits bewilligt²																		
SF 02	Lennepark – Umgestaltung einschließlich Rückbau „Am Stenn“ (StEPr 2014)			FRL 10.4 ³	-	46.400 €	-	46.400 €	50 %	23.200 €	50 %	23.200 €			x				
SF 03	Lennepark – Änderung der Grünanlage und Gewässer- randbereiche (StEPr 2014) ⁴			FRL 10.4	-	1.408.300 €	-	1.408.300 €	50 %	704.150 €	50 %	704.150 €			x				
SF 04	Lennepark – Spielplatzanlage (StEPr 2014)			FRL 10.4	-	189.200 €	-	189.200 €	50 %	94.600 €	50 %	94.600 €			x				
	Gesamtkosten Stadterneuerung / Erschließung / Grünanlagen, Wasserläufe und Wasserflächen					1.643.900 €		1.643.900 €		821.950 €		821.950 €							

¹ laufende Kosten Stadt Schmallingenberg

² einschließlich Ergänzung des Spielangebotes

³ FRL 10.4: Erschließung

⁴ einschließlich Aufwertung des Alten Friedhofs

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-träger		Programm		geschätzte Kosten							Priorität / Umsetzung						
		Stadt	Dritte	St.erng. (Förder-richtlinien)	andere / keine	Kosten		Kosten Stadterneuerung					jährl./ lfd.	kurzfristig					mittel-/ lang- fristig
						Gesamt- kosten	Beiträge	zuwen- dungsfähig	Fördersatz in %	Förderung in €	Eigenanteil Stadt in %	Eigenanteil Stadt in €		bis 2017	2018	2019	2020	2021	
	Erschließung / Straßen, Wege, Plätze																		
M 01	Anpassung Obringhauser Straße / Kreuzungsumbau Wormbacher Straße (ca. 1.700 m²)	x	-	FRL 10.4	-	561.000 €	-	561.000 €	60 %	336.600 €	40 %	224.400 €							x
M 02	Betonung Eingang Schützenplatz / Ost-/ Weststraße) (ca. 840 m²)	x	-	FRL 10.4	-	210.000 €	-	210.000 €	60 %	126.000 €	40 %	84.000 €							x
M 03	Gestaltung rund um den Alten Bahnhof (ca. 2.050 m²)	x	-	FRL 10.4	-	512.500 €	zu ermitteln	512.500 €	60 %	307.500 €	40 %	205.000 €							x
M 04	barrierearme Querbarkeit und Nutzbarkeit Schützenplatz / Oberflächenbehandlung und Stufenbeseitigung (ca. 1.500 m²)	x	-	FRL 10.4	-	150.000 €	-	150.000 €	60 %	90.000 €	40 %	60.000 €				x ¹	x ²		
M 05	verbesserte Nutzbarkeit Innenstadtstraßen / Oberflächenbehandlung (pauschal)	x	-	FRL 10.4	-	450.000 €	-	450.000 €	60 %	270.000 €	40 %	180.000 €							x
M 06	barrierearme Gestaltung Ost- und Weststraße / Querungshilfen und vorgezogene Seitenräume (pauschal)	x	-	FRL 10.4	-	50.000 €	-	50.000 €	60 %	30.000 €	40 %	20.000 €							x
M 07	barrierefreier Umbau von Kreuzungen und Einmündungen (pauschal)	x	-	FRL 10.4	-	200.000 €	-	200.000 €	60 %	120.000 €	40 %	80.000 €							x
M 08	Radverkehrsführung Oststraße	x	-	-	x ³ (FöRi-Nah)	10.000 €	-	-	-	-	-	-			x				
M 09	Gestaltung Obringhauser Straße / Anlage von Schutzstreifen	x	-	-	x (FöRi-Nah)	20.000 €	-	-	-	-	-	-			x ⁴	x ⁵			

¹ Planung

² Umsetzung

³ Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

⁴ Planung

⁵ Umsetzung

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-träger		Programm		geschätzte Kosten							Priorität / Umsetzung						
		Stadt	Dritte	St.erng. (Förder-richtlinien)	andere / keine	Kosten		Kosten Stadterneuerung					jährl./ lfd.	kurzfristig					mittel-/ lang- fristig
						Gesamt- kosten	Beiträge	zuwen- dungsfähig	Fördersatz in %	Förderung in €	Eigenanteil Stadt in %	Eigenanteil Stadt in €		bis 2017	2018	2019	2020	2021	
M 10	Anlage zusätzlicher Rad-Querungsstellen	x	-	-	x (FöRi-Nah)	250.000 €	-	-	-	-	-	-							x
M 11	Optimierung der Parallelroute zur Grafschafter Straße	x	-	-	x (FöRi-Nah)	50.000 €	-	-	-	-	-	-							x
M 12	Verknüpfung Lenneroute und SauerlandRadRing	x	-	FRL 10.4	-	200.000 €	-	200.000 €	60 %	120.000 €	40 %	80.000 €							x
M 13	Optimierung Wegeführung Unter der Stadtmauer/Auf der Mauer ¹	x	-	FRL 10.4	-	150.000 €	-	150.000 €	60 %	90.000 €	40 %	60.000 €			x ²		x		
M 14	barrierefreie Umgestaltung ÖPNV-Haltestellen	x	-	FRL 10.4	x ³ (ÖPNV)	70.000 €	-	70.000 €	60 %	42.000 €	40 %	28.000 €				x			
	Erschließung / Straßen, Wege, Plätze bereits bewilligt																		
M 15	Erneuerung „Auf der Mauer“ (3.150 m ²) (StEPr 2014)	x	-	FRL 10.4	-	350.000 €	175.000 €	175.000 €	50 %	87.500 €	50 %	87.500 €		x (17)					
	Gesamtkosten Stadterneuerung / Erschließung / Straßen, Wege, Plätze					3.233.500 €		2.728.500 €		1.619.600 €		1.108.900 €							

¹ abhängig vom Ausbaustandard

² Planung

³ ÖPNV-Investitionsförderung nach dem ÖPNVG NRW

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-träger		Programm		geschätzte Kosten							Priorität / Umsetzung						
		Stadt	Dritte	St.erng. (Förder-richtlinien)	andere / keine	Kosten		Kosten Stadterneuerung					jährl./ lfd.	kurzfristig					mittel-/ lang- fristig
						Gesamt- kosten	Beiträge	zuwen- dungsfähig	Fördersatz in %	Förderung in €	Eigenanteil Stadt in %	Eigenanteil Stadt in €		bis 2017	2018	2019	2020	2021	
	Erschließung / sonstiges																		
M 16	Tempo-30-Regelungen Ost- straße und Obringhauser Straße	x	-	-	x	50.000 €	-	-	-	-	-	-							x
M 17	Langzeitparken an der Stadt- halle / Bau einer Parkpalette	x	-	-	x	1.920.000 €	-	-	-	-	-	-					x ¹	x ²	
M 18	Langzeitparken südwestlich der Fleckenburger Straße (ca. 4.000 m ²)	x	-	-	x	480.000 €	-	-	-	-	-	-							x
M 19	Ausbau von zentrumsnahen Wohnmobilstellplätzen	x	-	-	x	180.000 €	-	-	-	-	-	-							x
M 20	Einrichtung Bushaltestelle für Reisebusse	x	-	-	x	60.000 €	-	-	-	-	-	-							x
M 21	Einrichtung Elternhaltestellen	x	-	-	x	50.000 €	-	-	-	-	-	-							x
M 22	Ausbau der Serviceangebote für den Radverkehr	x	-	FRL 10.4	x (FöRi- Nah)	10.000 €	-	10.000 €	60 %	6.000 €	40 %	4.000 €			x				
M 23	Schulwegeführung Obringhauser Straße / An der Robbecke	x	-	-	x	80.000 €	-	-	-	-	-	-							x
M 24	Beschilderungssystem / Opti- mierung der Wegweisung	x	-	FRL 10.4	-	30.000 €	-	30.000 €	60 %	18.000 €	40 %	12.000 €							x
	Gesamtkosten Stadterneuerung / Erschließung / sonstiges					2.860.000 €		40.000 €		24.000 €		16.000 €							

¹ Planung

² Umsetzung

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-träger		Programm		geschätzte Kosten							Priorität / Umsetzung						
		Stadt	Dritte	St.erng. (Förder- richtlinien)	andere / keine	Kosten		Kosten Stadterneuerung					jährl./ lfd.	kurzfristig					mittel-/ lang- fristig
						Gesamt- kosten	Beiträge	zuwen- dungsfähig	Fördersatz in %	Förderung in €	Eigenanteil Stadt in %	Eigenanteil Stadt in €		bis 2017	2018	2019	2020	2021	
	Baumaßnahmen – Gebäude und privater Freiraum																		
SF 05	Ergänzungen des Stadtgrund- risses im Historischen Stadt- kern	-	x	-	x ¹	-	-	-	-	-	-	-							
SF 06	Neugestaltung im Bereich Haus Schulte	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-	-							
N 01	Wohnentwicklung „An der Robbecke“	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-	-							
N 02	Wohnentwicklung Alte Gärt- nerei	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-	-							
N 03	Anpassung des Wohnungsbe- stands	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-	-							
N 04	Leerstands-beseitigung	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-	-							
N 05	Nutzungsergänzung rund um die Post	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-	-							
N 06	Aufwertung der Einkaufspas- sage nördlich des Schützen- platzes	-	x	-	x	-	-	-	-	-	-	-							
N 07	Grundschule Schmallenberg	x	-	FRL 11.3	x	800.000 €	-	800.000 €	60 %	480.000 €	40 %	320.000 €			x	x			
N 08	Turnhalle Schmallenberg	x	-	FRL 11.3	x ² (BMUB)	240.000 €	-	240.000 €	60 %	144.000 €	40 %	96.000 €			x	x			
N 09	Valentinschule	x	-	FRL 11.3	-	300.000 €	-	300.000 €	60 %	180.000 €	40 %	120.000 €			x				
N 10	Stadthalle (2. BA)	x	-	FRL 11.3	-	786.900 €	-	629.600 €	60 %	377.760 €	40 %	251.840 €			x				
N 11	Rathaus	x	-	FRL 11.3	-	1.570.000 €	-	1.570.000 €	60 %	942.000 €	40 %	628.000 €				x			
N 12	Entwicklung Stadthalle zu Kongresszentrum	x	-	FRL 11.3	-	zu ermitteln ³	-	zu ermitteln	60 %	€	40 %	€							x
N 13	Nutzung von Teilen der Stadt- halle als Ausstellungsort	x	-	FRL 11.3	-	zu ermitteln	-	zu ermitteln	60 %	€	40 %	€							x
N 14	Weiterentwicklung Holz- und Tourismuszentrum	x	-	FRL 11.3	-	zu ermitteln	-	zu ermitteln	60 %	€	40 %	€							x

¹ private Maßnahmen / kommunale Begleitung durch Bauleitplanung

² Bundesprogramm „Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur“

³ Kosten für N 12.1 / N12.2 / N12 durch Kur und Freizeit GmbH zu ermitteln

Nr.	Maßnahme	Maßnahmen-träger		Programm		geschätzte Kosten							Priorität / Umsetzung						
		Stadt	Dritte	St.erng. (Förder- richtlinien)	andere / keine	Kosten		Kosten Stadterneuerung					jährl./ lfd.	kurzfristig					mittel-/ lang- fristig
						Gesamt- kosten	Beiträge	zuwen- dungsfähig	Fördersatz in %	Förderung in €	Eigenanteil Stadt in %	Eigenanteil Stadt in €		bis 2017	2018	2019	2020	2021	
	Baumaßnahmen – Gebäude und privater Frei- raum bereits bewilligt																		
P 08	Haus- und Hofflächenpro- gramm (StEPr 2014) ¹	x	-	FRL 10.4	-	300.000 €	-	300.000 €	50 %	150.000 €	50 %	150.000 €			x				
N 15	Turnhalle Schulzentrum (StEPr 2015)	x	-	FRL 11.3 ²	x (BMUB)	1.675.000€	-	1.668.750 €	60 %	1.001.250 €	40 %	667.000 €			x				
N 16	Schulhof Schulzentrum (StEPr 2017)	x	-	FRL 11.3	-	500.000 €	-	500.000 €	60 %	300.000 €	40 %	200.000 €			x				
N 17	Stadthalle (1. BA) (StEPr 2017)	x	-	FRL 11.3	-	2.479.700 €	-	2.065.200 €	60 %	1.239.120 €	40 %	826.080 €			x				
	Gesamtkosten Stadterneuerung / Baumaßnahmen - Gebäude und privater Freiraum					8.651.600 €		8.073.550 €		4.814.130 €		3.259.420 €							

¹ Gesamtstadt Schmallingenberg, StEPr 2014

² FRL 11.3: Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

SCHMALLEMBERG 2030. Kernort Schmallingenberg
Städtebaulicher Rahmenplan für die Ortsmitte | Integriertes Handlungskonzept