

Stadt Schmallingenberg |
Integriertes Stadtentwicklungskonzept
für die **Kernstadt Schmallingenberg**



Schmallingenberg

Keimzelle Schmallingenbergs, das 1244 Stadt wurde, war eine um 1200 angelegte Burg.

Handel und Gewerbe sorgten für einen raschen Aufschwung. Eine Phase des Niedergangs wurde

im 19. Jh. durch das Aufblühen der Textilindustrie und des Fremdenverkehrs wettgemacht (Eisenbahnanschluss 1887).

Ein letzter Stadtbrand wütete 1822. Klassizistische, das

Stadtbild formende Vorstellungen leiteten den Wiederaufbau

(Historischer Stadtkern) ein. Heute ist der Ort eine zentralörtliche

Stadt Schmallingenberg

Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Kernstadt Schmallingenberg | Langfassung

Auftraggeberin

Stadt Schmallingenberg

Bearbeitung

Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH

Hörder Burgstraße 11

44263 Dortmund

www.pesch-partner.de

in Zusammenarbeit mit der

Stadt Schmallingenberg



August 2023

Inhalt

Teil A Einleitung

1	Aufgabe und Handlungsbedarf	6
1.1	Ein ISEK für die Kernstadt Schmallenberg: Anlass und Aufgabenstellung	6
1.2	Städtebauförderung: Erhalt und Entwicklung der Innenstadt von Schmallenberg	9
1.3	Neue Themen – alte Themen	11
1.4	Zukunftsaufgabe „Klimawandel und Klimaanpassung“	12

Teil B Grundlagen und Analyse

2	Rahmenbedingungen	14
2.1	Die Stadt Schmallenberg und seine Kernstadt Schmallenberg	14
2.2	Übergeordnete Planungen für die Kernstadt Schmallenberg: ISEK und IKEK Schmallenberg 2030	16
2.3	Der städtebauliche Rahmenplan für die Ortsmitte 2017	21
2.3.1	Evaluierung 1 – Umgesetztes aus dem städtebaulichen Rahmenplan	22
3	Die Kernstadt Schmallenberg: Situation, Herausforderungen, Aufgaben	29
3.1	Landschaft und Stadtraum: Einzigartiges auf dem Berg	29
3.2	Bauten und Denkmäler	33
3.3	Nutzungen	35
	<i>Ein Exkurs zu aktuellen Entwicklungen im innerstädtischen Handel</i>	35
	<i>Ein Exkurs zu aktuellen Entwicklungen des innerstädtischen Wohnens</i>	39
3.4	Mobilität: Straßen, Wege, Plätze	44
	<i>Ein Exkurs zu aktuellen Entwicklungen bei Mobilität und Verkehr</i>	44
3.5	Klimawandel und Innenentwicklung	50
	<i>Ein Exkurs zum Klimaschutz, zur Anpassung an den Klimawandel und zur dreifachen Innenentwicklung</i>	50
3.6	Fazit: Chancen und Herausforderungen für die Kernstadt Schmallenberg	55
3.7	Beteiligung: Wünsche und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger der Kernstadt Schmallenberg	58
3.8	Evaluierung 2: (Noch) Nicht Umgesetztes des städtebaulichen Rahmenplans und Ideen aus der Beteiligung	63

C	Ziele und Rahmenkonzept	
4	Entwicklungsziele: Fünf Leitsätze zur Entwicklung der Innenstadt von Schmallenberg	73
5	Entwicklungskonzept für die Kernstadt Schmallenberg	79
5.1	Konzept Stadt und Freiraum „Schönes auf dem Berg“	80
5.2	Nutzungskonzept „Schmallenberg der kurzen Wege“	82
5.3	Mobilitätskonzept „Klimaschonend und barrierearm in Schmallenberg“	85
5.4	Konzept zur Umsetzung und Beteiligung	88
Teil D	Handlungsprogramm	
6	Maßnahmen- und Durchführungskonzept	90
6.1	Gebietsabgrenzung	90
6.2	Durchführungsempfehlungen	92
6.2.1	Kernmaßnahmen	92
6.2.2	Prioritäten	93
6.3	Für die Städtebauförderung vorgeschlagene Maßnahmen	94
6.3.1	Maßnahmenliste A: Projekte, Kosten, Prioritäten	94
6.3.2	Projektblätter der für die Städtebauförderung vorgeschlagenen Maßnahmen	96
6.4	Flankierende Maßnahmen	102
6.4.1	Maßnahmenliste B: Projekte, Kosten, Prioritäten	102
6.4.2	Projektblätter der flankierenden Maßnahmen	104
6.5	Erfolgskontrolle und Evaluierung	118

Teil A

Einleitung

1 Aufgabe und Handlungsbedarf

1.1 Ein ISEK für die Kernstadt Schmallingenberg: Anlass und Aufgabenstellung

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

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

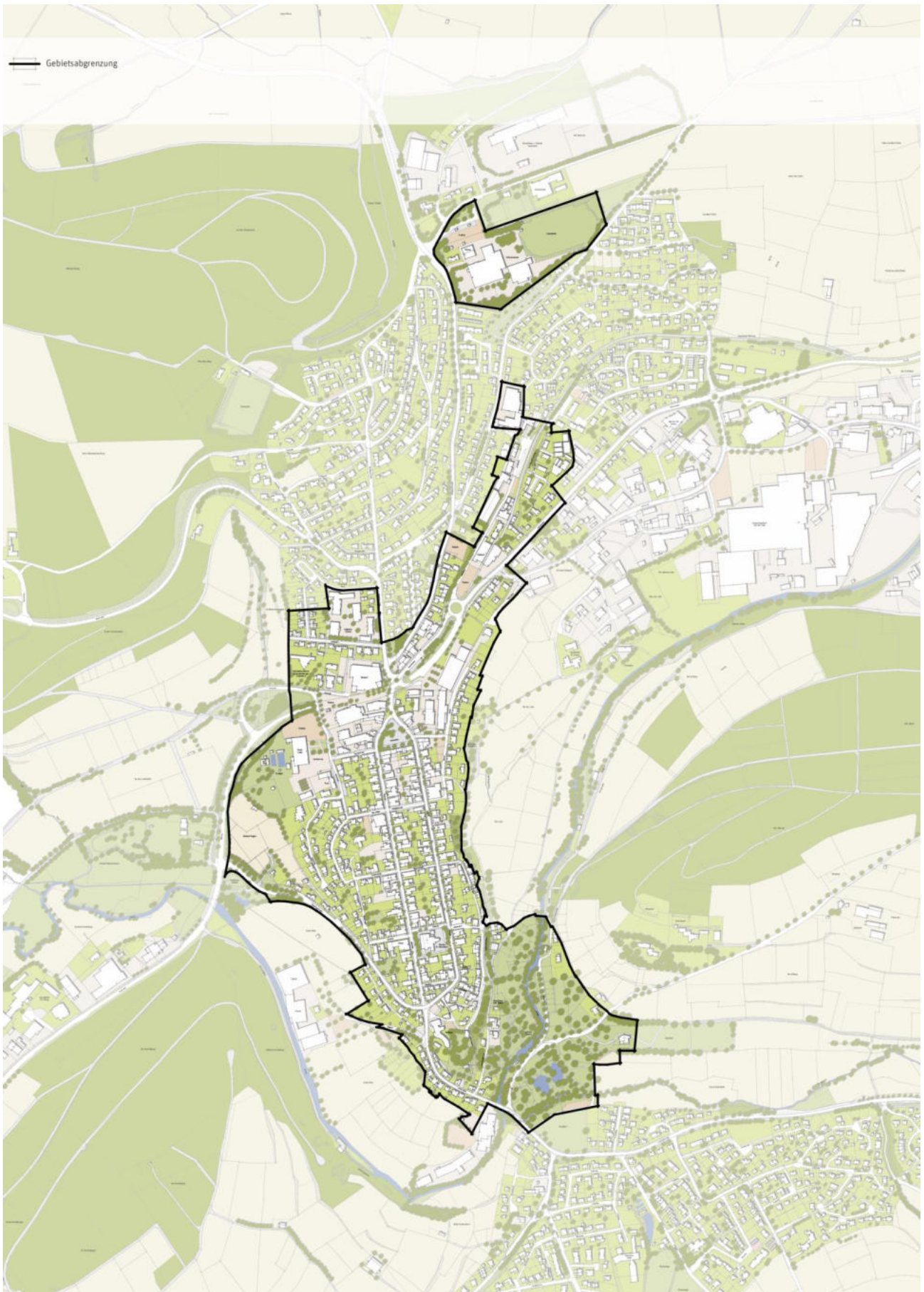
Zahlreiche in den beiden Rahmenplänen für die Kernstädte aufgeführte Maßnahmen konnten seitdem mit finanzieller Unterstützung des Landes umgesetzt werden. Um auch in Zukunft die Möglichkeit der Förderung zu erhalten, ist nun eine **Neuaufstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts für die Kernstadt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

Das Untersuchungsgebiet des ISEK für die Kernstadt Schmallingenberg ist dabei bewusst größer gewählt als der Geltungsbereich des Rahmenplans von 2017. Damit können weitere eventuelle städtebauliche Missstände identifiziert, aber auch mögliche Chancen etwa zur besseren Verknüpfung der einzelnen Entwicklungsbereiche genutzt werden. Somit hilft es, das endgültige Programmgebiet festzulegen.

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

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

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



Rahmenplan 2017 | **Geltungsbereich**



ISEK für die Kernstadt Schmallenberg | **Untersuchungsgebiet**

1.2 Städtebauförderung: Erhalt und Entwicklung der Innenstadt von Schmallenberg

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

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

Wie im Programmaufruf 2022 beschrieben, können die Fördermittel im Programm „Lebendige Zentren“ insbesondere eingesetzt werden für:

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

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

Im Gegensatz zu anderen Programmen werden mit der Städtebauförderung in der Regel keine Einzelmaßnahmen gefördert, sondern ausschließlich städtebauliche Gesamtmaßnahmen¹. Gefördert werden daher nur Maßnahmen innerhalb eines abgegrenzten Gebietes, die aus einem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept abgeleitet wurden. Die Gesamtmaßnahme muss nach den ab 2023 geltenden Städtebauförderrichtlinien Nordrhein-Westfalen 2023 innerhalb von zehn Jahren ab dem Zeitpunkt der ersten Bewilligung abgeschlossen sein.

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

¹ Auch mit den neuen Städtebauförderrichtlinien Nordrhein-Westfalen 2023 ist allerdings die Förderung von „gebietsunabhängigen Einzelvorhaben“ möglich.

1.3 Neue Themen – alte Themen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4 Zukunftsaufgabe „Klimawandel und Klimaanpassung“

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

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

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

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

(Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat:
„Städtebauförderung 2022 – Informationen zu den Förderprogrammen“)

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

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

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

(Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2023/24)

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

Teil B

Grundlagen und Analyse

2 Rahmenbedingungen

2.1 Die Stadt Schmallingenberg und seine Kernstadt Schmallingenberg

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

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

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

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

Von 2009 bis 2014 ist die Einwohnerzahl der Kernstadt Schmallingenberg von 6.340 auf 6.055 gesunken, hat aber bis 2022 mit 6.324 den Stand von 2014 annähernd wieder erreicht (Daten der Stadt Schmallingenberg, Stand 31.12.2022).

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

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

Nach dem letzten großen Stadtbrand vom 31. Oktober 1822, dem nahezu alle Wohn- und Wirtschaftsge-

bäude zum Opfer fielen, vollzog sich bis 1825 der Neubau der Stadt auf völlig neuem Grundriss.

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



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

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

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

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

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

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

Ziele der Stadtentwicklung | Fortschreibung des ISEK und IKEK Schmallenberg 2030

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

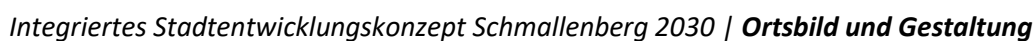
Fünf Leitziele definieren dabei die wesentlichen Ziele der Stadtentwicklung: „Dörfliches Leben und städtische Vielfalt“, „Tradition und Weltoffenheit“, „Ruhe und Aktivität“, „Urlaub und Arbeit“ und „Schönheit und Nachhaltigkeit“.

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

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

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

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



Entwicklungsziele für die Kernstadt Schmallenberg

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

Verkehrsinfrastruktur und Mobilität

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

Wohnen und ergänzende Nutzungen

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

Gewerbeentwicklung

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

Kultur

- Unterstützung bei der Sicherung und beim Ausbau von Kulturangeboten

Um- und Nachnutzung

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

Entwicklungsziele für die Innenstadt von Schmallenberg

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

Stadtentwicklung

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

Versorgungskonzept

- Sicherung der Versorgungsqualität
 - Angebotsergänzung
 - Belebung des öffentlichen Raums

Ortsbild

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



2.3 Der städtebauliche Rahmenplan für die Ortsmitte 2017

Die Maßnahmenübersicht des ISEK Schmallenberg 2030 war die Grundlage des **Städtebaulichen Rahmenplans für die Ortsmitte Schmallenberg 2017**.

Als Integriertes Handlungskonzept knüpfte er nicht nur an das ISEK Schmallenberg 2030 an, entwickelte es in Teilbereichen weiter und konkretisierte es für den Bereich der Ortsmitte, indem er einzelne Maßnahmen benannte – er fasste auch die Aufgaben und Ziele der Handlungsfelder Gestaltung, Nutzung und Mobilität in drei Leitsätzen zusammen. Diese bildeten die „drei Pfeiler der künftigen Ortsentwicklung“:

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.

In der Analyse in Kapitel 3, in der auch die bereits umgesetzten Maßnahmen des Rahmenplans 2017 dargestellt werden, wird sich zeigen, inwieweit diese Ziele und Leitbilder auch noch heute gültig sind.

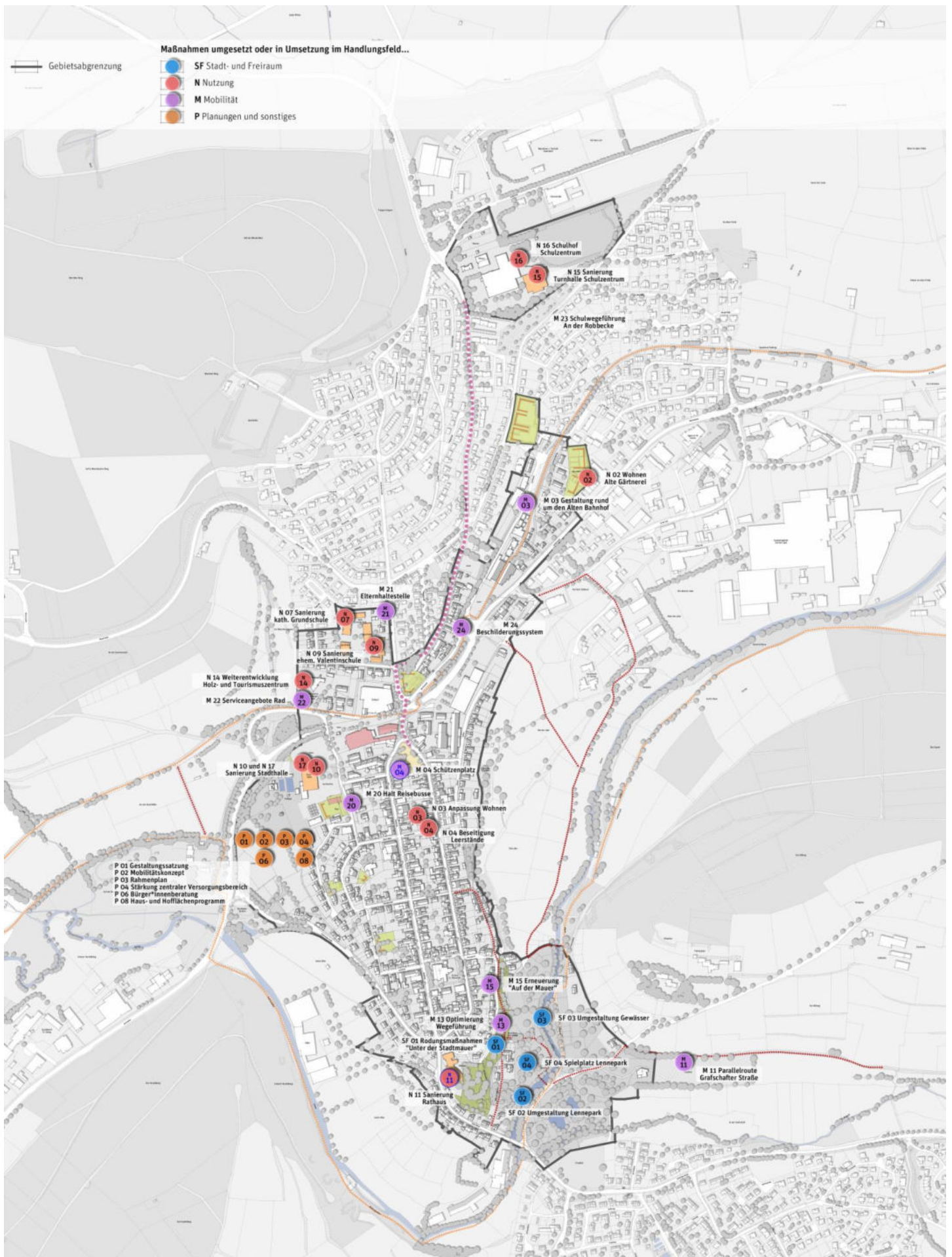
2.3.1 Evaluierung 1 – Umgesetztes aus dem städtebaulichen Rahmenplan

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

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

¹ Die Nummerierung folgt der Maßnahmenübersicht des Rahmenplans 2017.

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



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



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





Umgesetztes:

Baumaßnahmen | Gebäude und privater Freiraum Wohnentwicklung Alte Gärtnerei (N02)

Erschließung | Straßen, Wege, Plätze Gestaltung rund um den Alten Bahnhof (M03)





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





Umgesetztes:

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

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



3 Die Kernstadt Schmallenberg: Situation, Herausforderungen, Aufgaben

3.1 Landschaft und Stadtraum: Einzigartiges auf dem Berg

Situation

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Herausforderungen und zukünftige Aufgaben

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

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

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

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

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

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

Umgesetzte Maßnahmen des Rahmenplans 2017

Schutz, Pflege und Weiterentwicklung des historischen Grundrisses

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

Grünanlagen und Verknüpfungen

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



Herausforderungen Landschaft und Stadtraum

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

Anbindung der Freiräume an die Innenstadt: hier der Jüdische Friedhof



3.2 Bauten und Denkmäler

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

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

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

Herausforderungen und zukünftige Aufgaben

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

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

Umgesetzte Maßnahmen des Rahmenplans 2017

Planungen und Begleitung

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

Erneuerung und Instandsetzung

- P08 | Haus- und Hofflächenprogramm (Fortführung)



Herausforderungen Bauten und Denkmäler

Vereinbarkeit von energetischen Maßnahmen und Stadtgestalt

Ortsbildverträglich gestaltete barrierefreie Zugänge in die Läden



3.3 Nutzungen

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

Ein Exkurs zu aktuellen Entwicklungen im innerstädtischen Handel¹

Ausgangslage: Innenstädte unter Druck

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

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

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

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

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

Aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen

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

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

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

Zukunftsweisende Konzepte – Neue Chancen für Handel und Innenstädte

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

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

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

Kommunale Steuerung und Nachnutzungskonzepte

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Kern der Innenstadt – mit den Bereichen um die Ost- und Weststraße und um die Poststraße – ist als „Zentraler Versorgungsbereich Hauptzentrum 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.“*²

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

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

Diese Entwicklung kann durch zwei städtebauliche Aspekte unterstützt werden:

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

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

² ebenda

³ ebenda

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

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

Ein Exkurs zu aktuellen Entwicklungen des innerstädtischen Wohnens

Ausgangslage: Wohnen und gesellschaftlicher Wandel

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

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

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

¹ ebenda

Wohnen zwischen Stadt- und Landleben

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

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

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

Angebotsvielfalt im Wohnungsmarkt

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

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

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

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

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

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

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

Herausforderungen und zukünftige Aufgaben

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

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

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

Wohnen in der Kernstadt Schmallenberg. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Schmallenberg 2030 setzt den Rahmen für die Wohnentwicklung in der Kernstadt Schmallenberg: „Nicht überall im Stadtgebiet kann die Wohnentwicklung in gleichem Maß gefördert werden. Vielmehr gilt es, das Wohnen dort zu festigen, wo zentrale Angebote und die notwendige Versorgung vorhanden sind. Dies gilt gleichermaßen für den Wohnungsbestand als auch für die Bereitstellung notwendiger neuer Wohnbauflächen. Leitgedanke ist damit die Stärkung des Bestandes und das Prinzip der Innen- vor der Außenentwicklung. Die Wohnentwicklung, auch für Neubürger, konzentriert sich daher auf (...) Schmallenberg und Bad Fredeburg und auf die Ortsteile mit einer gesicherten Grundversorgung.“

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

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

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

Infrastruktur und Kultur. Neben der Instandhaltung und energetische Erneuerung des Gebäudebestands bleibt die Aufrechterhaltung und der Ausbau der öffentlichen und kulturellen Angebote eine zentrale Zukunftsaufgabe. Hierzu gehört auch die Umnutzung des Schmalen Hauses und die Verlagerung seiner Archivbestände.

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

Umgesetzte Maßnahmen des Rahmenplans 2017

Versorgung und Infrastruktur

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

Wohnen in der Innenstadt

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

Tourismus

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



Herausforderungen Nutzungen

Handel: Sicherstellung der Versorgung und Erhalt der meist inhabergeführten Geschäfte

Wohnen: Daueraufgabe Sicherung der Innenstadt als Wohnstandort



3.4 Mobilität: Straßen, Wege, Plätze

Ein Exkurs zu aktuellen Entwicklungen bei Mobilität und Verkehr

Ausgangslage – das Auto als dominierendes Verkehrsmittel

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

Trendwende in der Mobilität durch umweltfreundlichere Verkehrsträger

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

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

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

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

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

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

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

Neue Perspektiven für den Pkw-Verkehr

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

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

Mobilität in der Quartiersentwicklung

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

Von der auto- zur mobilitätsgerechten Stadt

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

Situation

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

Um hierfür Lösungen zu finden und zur Optimierung des Straßennetzes hat das Mobilitätskonzept, das gemeinsam mit dem Städtebaulichen Rahmenplan für die Ortsmitte Schmallenberg 2017 erarbeitet wurde, verschiedene Maßnahmen untersucht. Neben verkehrsplanerischen Vorschlägen, die zu einer verträglichen Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs führen sollen, 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 den dort ansässigen Einzelhandel und die touristischen Angebote wie Hotels – einen hohen Stellenwert. Dies sollte aber nicht dazu führen, die Qualität des öffentlichen Raumes einzuschränken. Damit auch ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen zur Erreichbarkeit der Innenstadt nicht allein auf das Auto angewiesen sind, wird es darauf ankommen, den Radverkehr zu fördern (z. B. auch unter Berücksichtigung der sich weiter verbreitenden Pedelegs), den Ausbau von attraktiven und barrierearmen Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger mit ausreichend Sitzmöglichkeiten voranzutreiben und die Gewährleistung einer nutzerfreundlichen Erreichbarkeit der Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufrecht zu erhalten und zu verbessern.

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

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

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

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

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

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

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

Herausforderungen und zukünftige Aufgaben

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

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

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

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

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

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

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

Umgesetzte Maßnahmen des Rahmenplans 2017

Planungen und Begleitung

- P02 | Mobilitätskonzept Ortsmitte Schmallenberg

Straßen, Wege, Plätze

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



Herausforderungen Straßen, Wege, Plätze

Barrierefreier Umbau des Schützenplatzes

Ortsbildgerechte und barrierefreie oder -arme Erneuerung der Innenstadtstraßen



3.5 Klimawandel und Innenentwicklung

Ein Exkurs zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und zur dreifachen Innenentwicklung

Reaktionen auf den Klimawandel

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

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

Klimaschutz

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

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

Klimaanpassung

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

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

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

Bebauung, Grün, Mobilität – die dreifache Innenentwicklung

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

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

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

Situation

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

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

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

Vom Konzept zur Umsetzung

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

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

Herausforderungen und zukünftige Aufgaben

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zielkonflikte

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

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

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



Herausforderungen Querschnittsthema Klimawandel und Innenentwicklung

Erhalt der Artenvielfalt

Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur für eine klimafreundlichere Mobilität



3.6 Fazit: Chancen und Herausforderungen für die Kernstadt Schmallingenberg

Landschaft und Stadtraum	Stärken und Chancen • Lage auf dem Berg mit fantastischen Ausblicken • ablesbare und unterscheidbare Siedlungsgrundrisse mit eigenen städtebaulichen Regeln • umgestaltetes REGIONALE-Projekt LenneSchiene • geschlossene Raumeindrücke in der historischen Innenstadt • Platzräume Schützenplatz und Kirchplatz	Schwächen • der Alte Friedhof als einzige größere öffentliche Grünfläche • fehlende Einbindung des Schulzentrums am nördlichen Stadteingang • aus Kosten- und Pflegegründen nicht umgesetzte (historische) Gestaltung der Hangkanten Herausforderungen • Schutz, Pflege und Weiterentwicklung des historischen Grundrisses
Bauten und Denkmäler	Stärken und Chancen • Erhalt der meisten historischen Bauten • hohe Anzahl an Denkmälern • vorbildliche Erneuerung der historischen Innenstadt • angepasste Gestaltung von Neu- und Ersatzbauten	Schwächen • einige unsensible Umbauten bei Gebäuden mit Einzelhandel Herausforderungen • notwendige Anpassung der historischen Bausubstanz • Vereinbarkeit von Barrierefreiheit, energetischer Erneuerung und ortstypischer Gestaltung
Versorgung	Stärken und Chancen • Versorgungsfunktion für die Gesamtstadt • dichtes Nebeneinander innerstädtischer Nutzungen • kleinteilige und hochwertige Angebote entlang der West- und der Oststraße • Standort für Infrastruktur- und Kultureinrichtungen	Schwächen • eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Leerstände in der Einkaufspassage „Ladenzeile“ Herausforderungen • Erhalt und Stärkung der Nutzungsvielfalt • Ausbau und nachhaltige Sicherung der attraktiven Versorgungsstruktur und -qualität • Sicherung der Nachfolgeregelung der meist inhabergeführten Fachgeschäfte • Sicherung der öffentlichen und kulturellen Angebote durch Instandhaltung und energetische Erneuerung des Gebäudebestands

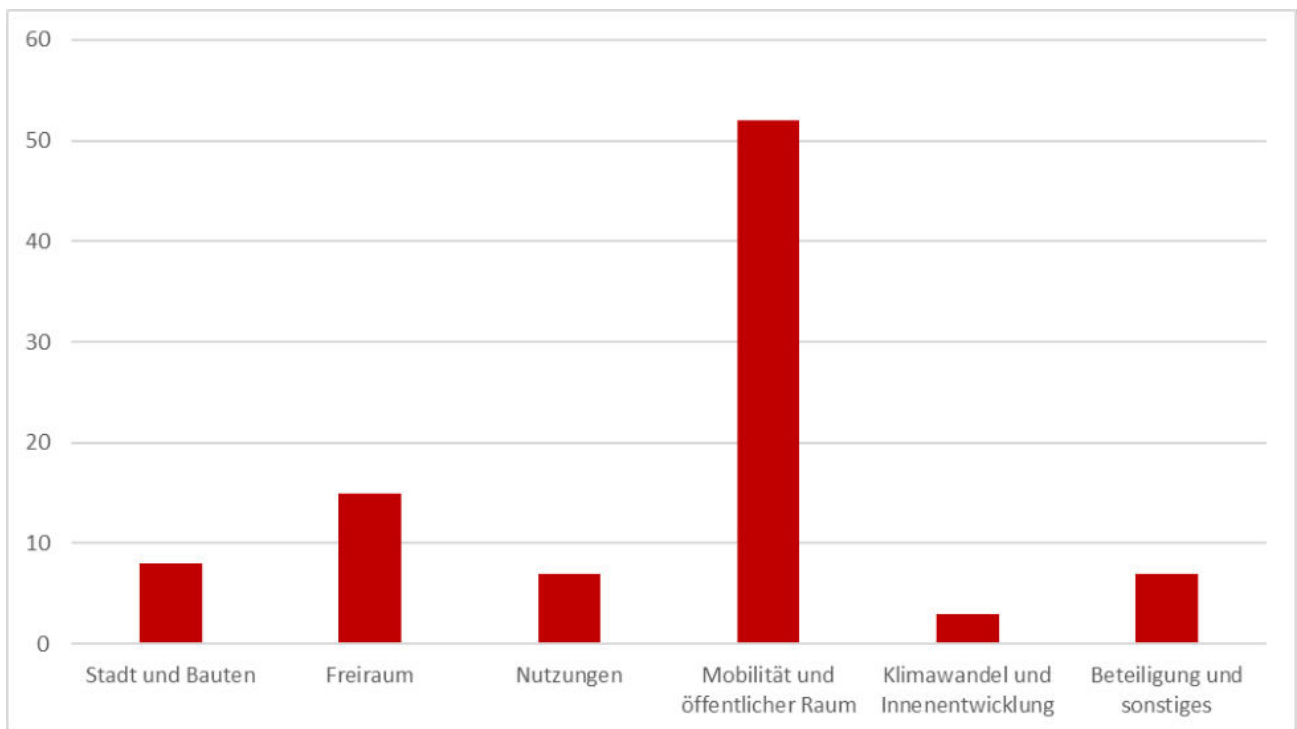
Versorgung		Herausforderungen
		• attraktive und barrierearme Gestaltung der Straßen und Plätze als Voraussetzung für konkurrenzfähige Handels- und Gastronomieangebote
Wohnen	Stärken und Chancen	Herausforderungen
	• bedeutender Wohnstandort	• Erneuerung des Wohnungsbestandes • Schließung der wenigen Baulücken
Mobilität	Stärken und Chancen	Schwächen
	• kurze Wege durch Nutzungsmischung • durch Innenstadtumgehung Entlastung der Ortsmitte vom Kfz-Verkehr • Lenneroute als bedeutende Freizeitroute • SauerlandRadrings auf ehemaliger Bahntrasse	• Durchgangsverkehr auf der Oststraße • Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsarten • erheblicher Parksuchverkehr • einseitige Prägung der Obringhauser Straße durch den Kfz-Verkehr • erschwerte Nutzbarkeit des öffentlichen Raums durch fehlende Barrierefreiheit (z. B. Schützenplatz) • fehlende Park- und Stellplätze für Langzeitparkende und für Wohnmobile
		Herausforderungen
		• Umsetzung des Mobilitätskonzepts (z. B. Tempo-30-Regelungen) • Förderung des Rad- und Fußverkehrs • Erhalt und Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Klima und Innenentwicklung	Stärken und Chancen	Herausforderungen
	• gute Voraussetzungen für das Prinzip der „dreifachen Innenentwicklung“: • kompakte Siedlungsstruktur • gute Infrastrukturausstattung • Nähe zu Freiräumen	• Umsetzung des Ziels einer kompakten, gemischten und grünen Stadt: • bauliche und funktionale Innenentwicklung • Ergänzung und Qualifizierung des Grüns • Erhöhung des Anteils klimaschonender Mobilitätsformen

3.7 Beteiligung: Wünsche und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger der Kernstadt Schmallenberg

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

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



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

Stadtraum, Stadtgrundriss und Stadtgestalt (3)

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

Bauten und Denkmäler (5)

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

Freiraum (15)

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

Nutzungen (7)

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

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

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

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

Mobilität (30)

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

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

öffentlicher Raum (22)

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

Klimawandel und Innenentwicklung (3)

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

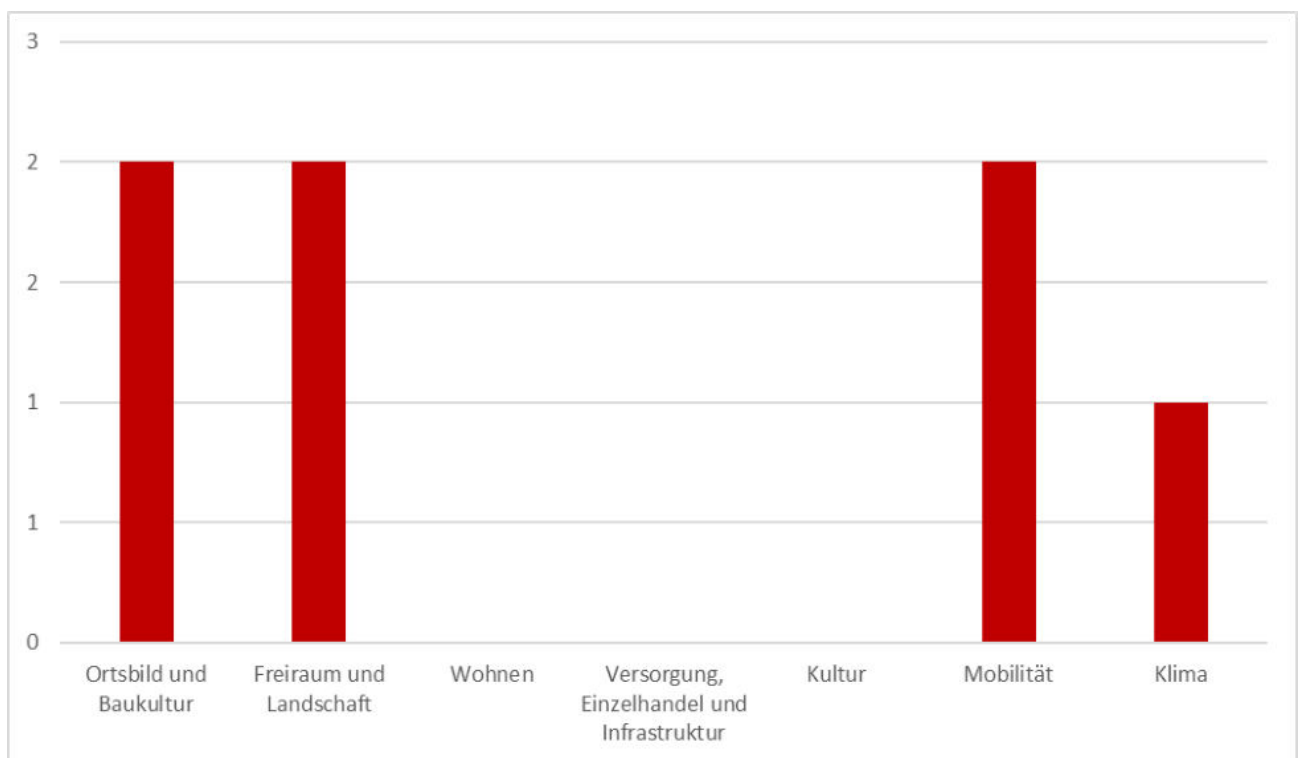
Beteiligung (7)

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

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

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

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



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

3.8 Evaluierung 2 – (Noch) Nicht Umgesetztes des städtebaulichen Rahmenplans und Ideen aus der Beteiligung

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

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

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

Die Tabelle ist nicht abschließend als Liste mit den für die Städtebauförderung vorgeschlagenen Maßnahmen zu verstehen. Vielmehr kam es während des ISEK-Prozesses – auch durch die Erfordernis, die Gesamtmaßnahme innerhalb von zehn Jahren ab dem Zeitpunkt der ersten Bewilligung abzuschließen – zu einer starken Reduzierung der zu fördernden Projekte.

	nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2017 und Vorschläge aus der Beteiligung	als förderfähige Maß- nahme mit Hilfe des ISEK (weiterhin) umzusetzen ¹	auf anderem Wege oder nicht umzusetzen, weil ...
Städtebauliche Planungen			
P02 ²	Fortschreibung Mobilitätskonzept Ortsmitte		Mobilitätskonzept Ortsmitte noch aktuell; HSK-weites Mobilitätskonzept in Arbeit
		x Fortschreibung des Mo- bilitätskonzepts zu Rad- wegekonzept für die Kernstadt	
P04	Fortschreibung Konzept zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche		Einzelhandelskonzept noch aktuell
P07	Qualifizierungsverfahren und Wettbewerbe - Kultur- und Bildungszentrum Schmallenberg - Umgestaltung Schützenplatz	x	
	Ermöglichen modernen Wohnens in den Altstadt- häusern durch - Isolierung im Zuge von „Neubeschieferung“ - Ausstattung mit Wärmepumpen - Freigabe von Solar-Anlagen		derzeitige Überarbeitung der Gestaltungssatzung
	Zulassen von Balkonen und Loggien auch an den Giebelseiten zur Erhöhung der Wohnqualität		
	Beleuchtungskonzept für Gebäude und Plätze	x	
Sonstiges			
P05	Verfügungsfonds	x	
P08	Haus- und Hofflächenprogramm	x	
	Schutz der Stadtsilhouette von der B 236 (aus Gleidorf kommend) durch bepflanzte Wälle oder Bäume (bisher dominierender Blick auf das Indust- riegebiet)		im Rahmen konkreter Pla- nungen (z. B. Bauleitpla- nung)
	Ermöglichen einer barrierefreien Teilnahme für Alle an Veranstaltungen, z. B. durch barrierefreie Zugän- ge, induktive Höranlagen oder Bereitstellung von Behinderten-Parkplätzen und -WCs		im Rahmen konkreter Pla- nungen
	„Fair-Trade-Town Schmallenberg“		Prüfung durch die Kommune unabhängig vom ISEK für die Kernstadt
	(Pflege-) Patenschaften für Grünflächen		derzeit keine Umsetzungs- möglichkeiten
	öffentliches WC		als „nette Toilette“ Abspra- che innerhalb der gastrono- mischen Betriebe oder im Zuge konkreter Planungen (z. B. Schützenplatz)

¹ als förderfähige Maßnahme und Teil der Maßnahmenliste in Kapitel 6.2

² Die Nummerierung folgt der Maßnahmenübersicht des Rahmenplans 2017.

	nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2017 und Vorschläge aus der Beteiligung	als förderfähige Maß- nahme mit Hilfe des ISEK (weiterhin) umzusetzen	auf anderem Wege oder nicht umzusetzen, weil ...
Sonstiges			
	Müll • mehr Mülleimer in der Stadt • weitere Mülleimer in Ost- und Weststraße (Modell Schützenplatz) • bei gutem Wetter an belebten Plätzen Leerung zweimal am Tag • Mülleimer für Hundekotbeutel auf dem Radweg am Alten Feld (Skaterpark)		Prüfung durch die Kommune unabhängig vom ISEK für die Kernstadt bzw. im Zuge konkreter Planungen
	Intensivierung von Pflege und Sauberkeit		Instandhaltungsmaßnahmen als stetiger Prozess
	Ausbau und Vermittlung der touristischen Infrastruktur, z. B. • Zusammenfassen und Ausbau der bisherigen Angebote (Pfade, Routen und Parours, Installation eines „Schmallenberger Pfennigweges“) • Ausbau von Stadtführungen und -rundgängen • temporäre Attraktionen (Eisbahn, Weihnachtsdorf) • Einrichten einer Koordinierungsstelle		als Daueraufgabe unabhängig vom ISEK für die Kernstadt
	„Touristische Aufwertung der Verbindung Altstadt-Lennepark“ • Themenweg „Lenne lebt“ • Audiogame „Lauschangriff“ • Lennepark: Teilnahme am Ideenwettbewerb „Entdeckerorte“ im Rahmen der Regionale 2025		wird derzeit umgesetzt bzw. Teilnahmeantrag eingereicht
	Stärkung des Ehrenamtes		als Daueraufgabe unabhängig vom ISEK für die Kernstadt
	Digitale Plattform zum Austausch und zur Kommunikation (z. B. Nachbarschaftshilfe, Tauschbörse)		private Maßnahme
	Preis für schönste Modernisierung oder Fassadenerneuerung	x evtl. über Verfügungsfonds	
	Schmücken markanter Gebäude mit Blumen (Wettbewerb Blumenschmuck)	x evtl. über Verfügungsfonds	

	nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2017 und Vorschläge aus der Beteiligung	als förderfähige Maß- nahme mit Hilfe des ISEK (weiterhin) umzusetzen	auf anderem Wege oder nicht umzusetzen, weil ...
Erschließung Grünanlagen, Wasserläufe und Wasserflächen			
	Aufwertung des Lenneparks/Kurparks		größere Umgestaltung aus Fördergründen nicht möglich; jedoch ständige Instandhaltungsmaßnahmen
	• <i>Spielplatz um Angebote für U3 erweitern (Sonnensegel)</i> • <i>Bolzweiese im Kurpark: Ersatz der Rasen- durch Kunstrasenbauweise</i>		
	Neugestaltung frühere Stadtgärten „Unter der Stadtmauer“		wegen hoher Unterhaltungskosten derzeit keine Umsetzungsmöglichkeiten
	bessere Gestaltung des Alten Friedhofs	x Pflege und Richten der Grabsteine	Wegeführung wird derzeit umgesetzt
	Ausschilderung und Pflege des Jüdischen Friedhofs		bessere Zuwegung wird derzeit umgesetzt; notwendige Gestaltung abgeschlossen
	Gestaltung des Spielplatzes an der Obringhauser Straße		wird derzeit umgesetzt
	Gestaltung der Grünflächen, z. B. analog dem Konzept der „Essbaren Stadt“		auf Plätzen nicht gewünscht; Möglichkeiten auf öffentlichen Grünflächen werden geprüft (z. B. durch Kennzeichnung von „pflückbaren Obstbäumen“)
	(zusätzlicher) Kinderspielplatz		ausreichende Zahl vorhanden
	Einrichtung eines Hundeparks/einer Hundespielwiese		fehlende Flächenverfügbarkeit

	nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2017 und Vorschläge aus der Beteiligung	als förderfähige Maß- nahme mit Hilfe des ISEK (weiterhin) umzusetzen	auf anderem Wege oder nicht umzusetzen, weil ...
Erschließung Straßen, Wege, Plätze			
M01	Kreuzungsumbau Wormbacher Straße/ Anpassung Obringhauser Straße		Kreuzungsumbau nicht not- wendig
SF06	Neugestaltung Bereich Haus Schulte mit Straßenver- legung		
M04	Gestaltung Schützenplatz - barrierearme Querbarkeit und Nutzbarkeit - Oberflächenbehandlung und Stufenbeseitigung	x im Rahmen des geplanten Wettbe- werbsverfahrens	
	• Blumenbeete am Schützenplatz		Prüfung im Rahmen der Planung Schützenplatz
M02	Betonung Eingang Schützenplatz/Ost-/Weststraße		Bestandteil der Umgestal- tung Schützenplatz
M06	Umgestaltung von Ost- und Weststraße - barrierearme Gestaltung - Querungshilfen und vorgezogene Seitenräume	x zu beachten: Gehwege z. T. in Privatbesitz	
	• Fahrverbot in der Innenstadt (Oststraße) für LKW • Einbahnstraßen zwischen Ost- und Weststraße		Prüfung im Rahmen der Planungen Ost- und West- straße
	• Einbahnstraßenregelung • Anlage Radspur • Fahrspurverengung: besseres Angebot an Park- plätzen • Ersatz bzw. Erneuerung der maroden Pflasterflä- chen • Oststraße: Tempo 30 • Weststraße: Rechts-vor-Links-Regelung (Markie- rung mit weißem Streifen)		
M08	Radverkehrsführung Oststraße		
M05	verbesserte Nutzbarkeit Innenstadtstraßen/ Oberflächenbehandlung		im Rahmen konkreter Pla- nungen
	Pflastererneuerung Synagogenstraße		keine Dringlichkeit
M07	barrierefreier Umbau von Kreuzungen und Einmündungen		im Rahmen konkreter Pla- nungen unabhängig vom ISEK für die Kernstadt
	Reduzierung der Ampelanlagen durch Kreisverkehre		im Rahmen konkreter Pla- nungen unabhängig vom ISEK für die Kernstadt
	sichere Ampeln und Kreuzungen (Ideensammlung Fahrraddemo „Kidical Mass“ vom 14. Mai 2022)		Prüfung durch die Kommune unabhängig vom ISEK für die Kernstadt
M09	Gestaltung Obringhauser Straße/ Anlage Schutzstreifen	x zu späterem Zeitpunkt	
M15	Erneuerung „Auf der Mauer“ (2. BA)	x zu späterem Zeitpunkt	

	nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2017 und Vorschläge aus der Beteiligung	als förderfähige Maß- nahme mit Hilfe des ISEK (weiterhin) umzusetzen	auf anderem Wege oder nicht umzusetzen, weil ...
Erschließung Straßen, Wege, Plätze			
	<i>Radweg zum Schulzentrum bzw. zur Kletterhalle</i>		<i>im Zuge der Umgestaltung Obringhauser Straße sowie Prüfung im Rahmen des vorgeschlagenen Radwege- konzepts</i>
	<i>Unterm Werth: neue Fahrbahnaufteilung für Kfz- und Radverkehr</i>		<i>Prüfung im Rahmen des vorgeschlagenen Radwege- konzepts</i>
M10	Anlage zusätzlicher Rad-Querungsstellen		Prüfung im Rahmen des vorgeschlagenen Radwege- konzepts
M12	Verknüpfung Lenneroute und SauerlandRadrिंग		Prüfung im Rahmen des vorgeschlagenen Radwege- konzepts
	Verbesserung Radweegeanbindung Unter- stadt/Mittelstadt/ Oberstadt		Prüfung im Rahmen des vorgeschlagenen Radwege- konzepts
	Ausbau und Verknüpfung lokaler Radwege		Prüfung im Rahmen des vorgeschlagenen Radwege- konzepts
	<i>Ideensammlung Fahrraddemo „Kidical Mass“ vom 14. Mai 2022</i> • <i>Fahrradwege inner- und außerorts</i> • <i>Verbindung Schützenplatz-Bahnhofstraße</i> • <i>Ost- und Weststraße</i>		
	<i>Radwege nicht nur für Touristen, sondern auch für Alltagserledigungen (Arbeit, Einkauf usw.)</i>		
	<i>sichere und sinnvolle Radwegeführung</i>		
	<i>sichere Radverbindung</i> • <i>vom Lennepark (Zugang aus allen Grafschafter Siedlungen)</i> • <i>Oberfleckenberg über Lake und Bundesstraße zum Schützenplatz und Schulzentrum</i>		
	<i>Radwege zwischen Unterstadt/Altstadt und Ober- stadt</i>		
	<i>Ausstattung der Bahnhofstraße mit guten Radwegen</i>		
	<i>bessere Radwegeführung am Burgess-Hill-Platz/HIT</i>		
	<i>Kennzeichnung der Radwege</i>		<i>Prüfung durch die Kommune unabhängig vom ISEK und evtl. Ergänzung in Abstim- mung mit dem Straßenbau- lastträger</i>
M14	barrierefreie Umgestaltung ÖPNV-Haltestellen	x Umgestaltung Haltestelle Habbel	
	<i>neue Fußgängerbrücke über die Lenne im Bereich Falke Fashion</i>		<i>Prüfung durch die Kommune unabhängig vom ISEK für die Kernstadt</i>

	nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2017 und Vorschläge aus der Beteiligung	als förderfähige Maß- nahme mit Hilfe des ISEK (weiterhin) umzusetzen	auf anderem Wege oder nicht umzusetzen, weil ...
Erschließung Straßen, Wege, Plätze			
	Gestaltung des Vorplatzes der Stadthalle		Gestaltung abgeschlossen; Verfügbarkeit als Schützen- platz muss gewährleistet bleiben
	<i>Grünpflege Schulzentrum (Heckenschnitt, Beseiti- gung „Unkraut“ auf den Beeten“)</i>		
	<i>Intensivierung von Pflege und Sauberkeit</i> • <i>Spielplatz Valentinschule</i> • <i>Kreuzung Wormbach</i> • <i>Höhenweg Grafschaft</i>		<i>Instandhaltungsmaßnahmen als stetiger Prozess</i>
	<i>Blühstreifen entlang der Fahrradwege</i>		
	Sichtbarmachen von Stadtmauer und -toren (z. B. durch Pflasterung)		im Rahmen konkreter Planungen zu prüfen (z. B. Ost- und Weststraße); der- zeit im Bereich des Alten Friedhofes
	Markierung Ortseingang aus Richtung Fleckenberg (Beleuchtung und Gestaltung)	x zu späterem Zeitpunkt	
	Kunst im öffentlichen Raum (Skulpturen von Carl Siebert)		im Rahmen konkreter Pla- nungen
	Erneuerung von Bänken		<i>Prüfung durch die Kommune unabhängig vom ISEK, im Zuge konkreter Maßnahmen oder evtl. über Verfügungs- fonds</i>
Erschließung Sonstiges			
M16	Tempo-30-Regelungen Oststraße und Obringhauser Straße		im Rahmen der Planungen Oststraße und Obringhauser Straße zu prüfen
	Überprüfung verkehrstechnischer bzw. -lenkender Maßnahmen		als Daueraufgabe unabhän- gig vom ISEK für die Kern- stadt
	Umsetzung des Parkleitsystems gemäß ISEK 2030		Anpassungen und Ergänzun- gen als stetiger Prozess
M17	Langzeitparken an der Stadthalle/ Bau einer Parkpalette		ausreichendes Stellplatzan- gebot
M18	Langzeitparken südwestlich der Fleckenburger Straße		ausreichendes Stellplatzan- gebot
M19	Ausbau von zentrumsnahen Wohnmobilstellplätzen		Suche privat betriebener kleinerer Standorte
	Verbesserung der Parkmöglichkeiten am Kurpark		ausreichend Parkmöglichkei- ten vorhanden (z. B. am Friedhof)
	Pflege des Parkdecks HIT		private Maßnahme
	<i>mehr Behindertenparkplätze</i>		<i>im Rahmen konkreter Pla- nungen</i>

	nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2017 und Vorschläge aus der Beteiligung	als förderfähige Maß- nahme mit Hilfe des ISEK (weiterhin) umzusetzen	auf anderem Wege oder nicht umzusetzen, weil ...
Erschließung Sonstiges			
	Neugestaltung des „Schotterparkplatzes“ am Schul- zentrum Auf dem Loh (Wanderparkplatz Robbecke)		Prüfung durch die Kommune unabhängig vom ISEK für die Kernstadt
(M22)	Ausbau der Serviceangebote für den Radverkehr		Ergänzungen im Rahmen der konkreten Planungen
	Nahmobilitätskonzept (insbesondere ÖPNV)		wird derzeit durch den Hochsauerlandkreis erarbei- tet
	Förderung alternativer Mobilitätskonzepte (Stär- kung Bürgerbus, Carsharing-Angebote, Mitfahr-App)		
	Ausbau der Radinfrastruktur (z. B. Abstellplätze, E- Bike-Ladestationen)		Prüfung durch die Kommune und evtl. Ergänzungen im Rahmen der konkreten Pla- nungen
	• sichere Parkplätze für Fahrräder • überdachte Fahrradständer		
	• Radinfrastruktur und Leihfahrräder (Ideensamm- lung Fahrraddemo „Kidical Mass“ vom 14. Mai 2022)		
	gute Ausschilderung bzw. Leitsystem Ausschilderung (u. a. an den wichtigen Knotenpunk- ten) • Notfallambulanz • Eingang Wellenbad • Toiletten		Anpassungen, Ergänzungen des Leitsystems als stetiger Prozess
	Karte aller Fußwege, Gässchen, Pfädchen und Tram- pelpfade Schmallenbergs für Touristen und Einhei- mische	x evtl. über Verfügungs- fonds	... oder als private Maßnah- me durch Schmallenberger Sauerland Tourismus
	Benennung der Tunnel, z. B. Altstadttunnel (Schrift- zug am Eingang)		Prüfung durch die Kommune unabhängig vom ISEK evtl. in Abstimmung mit dem Stra- ßenbaulastträger

	nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2017 und Vorschläge aus der Beteiligung	als förderfähige Maß- nahme mit Hilfe des ISEK (weiterhin) umzusetzen	auf anderem Wege oder nicht umzusetzen, weil ...
Baumaßnahmen Gebäude und privater Freiraum			
SF05	Ergänzungen Stadtgrundriss im historischen Stadtkern		stetiger Prozess; im Rahmen konkreter Planungen
	Schutz der Stadtsilhouette		Daueraufgabe, auch im Rahmen der Bauleitplanung
N01	Wohnentwicklung „An der Robbecke“		keine Umsetzungsmöglich- keiten
	Wohnentwicklungen, u. a. im „Alten Feld“		im Rahmen der Bauleitpla- nung
N05	Nutzungsergänzung rund um die Post		private Maßnahme zu späte- rem Zeitpunkt
N06	Aufwertung Einkaufspassage „Ladenzeile“		private Maßnahme zu späte- rem Zeitpunkt; derzeit keine Umsetzungsmöglichkeit
N08	Sanierung Turnhalle Schmallenberg (ehemalige Valentinschule)	x	
N11	Sanierung Rathaus	x	
	gewerbliche Entwicklung Meisenburg		Baulandaktivierung mit Un- terstützung der Landesinitia- tive „Bau.Land.Leben“
N12	Entwicklung Stadthalle zu Kongresszentrum		Nutzungsintensivierung als Daueraufgabe
N13	Nutzung von Teilen der Stadthalle als Ausstellungs- ort		
	Aufwertung Stadthalle (Fassadengestaltung, WC- Anlagen)		Fassadengestaltung zu spä- terem Zeitpunkt zu überprü- fen
	<i>Konkretisierung Fassadengestaltung Stadthalle (Naturstein? Putz? Glas (Siebdruck Altstadtgrund- riss)?)</i>		
	Konzept für das „Schmale Haus“ und dessen Umfeld	x	
	Verlegung und Komplettierung des Stadtarchivs		
	Begrünung von privaten und städtischen Grund- stücksflächen	x im Rahmen des fortzu- führenden Haus- und Hofflächenprogramms	
N16	Schulhof Schulzentrum (Hauptschule)	x	

Teil C

Ziele und Rahmenkonzept

Die Ziele und das Rahmenkonzept sind die Grundlage für die Entwicklung der Maßnahmen und der Umsetzung des Projekts. Sie definieren den Zweck und den Umfang des Projekts und legen die Kriterien für den Erfolg fest.

Die Ziele sind die spezifischen Ergebnisse, die das Projekt erreichen soll. Sie sollten SMART sein: Spezifisch, Messbar, Akzeptiert, Realistisch und Terminiert.

Das Rahmenkonzept ist die Gesamtheit der Maßnahmen, die zur Erreichung der Ziele erforderlich sind. Es umfasst die Organisation, die Finanzierung, die Kommunikation und die Evaluation des Projekts.

Die Ziele und das Rahmenkonzept sind miteinander verzahnt und beeinflussen sich gegenseitig. Die Ziele definieren die Richtung und das Rahmenkonzept stellt die Mittel und Wege zur Erreichung der Ziele bereit.

Die Ziele und das Rahmenkonzept sind die Grundlage für die Entwicklung der Maßnahmen und der Umsetzung des Projekts. Sie definieren den Zweck und den Umfang des Projekts und legen die Kriterien für den Erfolg fest.

Die Ziele sind die spezifischen Ergebnisse, die das Projekt erreichen soll. Sie sollten SMART sein: Spezifisch, Messbar, Akzeptiert, Realistisch und Terminiert.

Das Rahmenkonzept ist die Gesamtheit der Maßnahmen, die zur Erreichung der Ziele erforderlich sind. Es umfasst die Organisation, die Finanzierung, die Kommunikation und die Evaluation des Projekts.

Die Ziele und das Rahmenkonzept sind miteinander verzahnt und beeinflussen sich gegenseitig. Die Ziele definieren die Richtung und das Rahmenkonzept stellt die Mittel und Wege zur Erreichung der Ziele bereit.

Die Ziele und das Rahmenkonzept sind die Grundlage für die Entwicklung der Maßnahmen und der Umsetzung des Projekts. Sie definieren den Zweck und den Umfang des Projekts und legen die Kriterien für den Erfolg fest.

Die Ziele sind die spezifischen Ergebnisse, die das Projekt erreichen soll. Sie sollten SMART sein: Spezifisch, Messbar, Akzeptiert, Realistisch und Terminiert.

4 Entwicklungsziele: Fünf Leitsätze zur Entwicklung der Innenstadt von Schmallingenberg

Die Analyse in Kapitel 3 hat nicht nur gezeigt, dass mit dem städtebaulichen Rahmenplan 2017 nicht alle städtebaulichen Missstände beseitigt werden konnten – aus ihr lässt sich auch ableiten, dass die Ziele und Leitbilder des Rahmenplans auch noch heute gültig sind.

In fünf Leitsätzen werden die Eckpfeiler der Entwicklung der Innenstadt von Schmallingenberg formuliert. Sie basieren auf den in Kapitel 2.3 beschriebenen „Drei Pfeilern der Ortsentwicklung“ aus dem Städtebaulichen Rahmenplan für die Ortsmitte Schmallingenberg 2017. Deren Gültigkeit wurde in den verschiedenen Beteiligungsformaten hinterfragt und um Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung ergänzt. Gerade diese beiden Themen sind Bestandteil aller Leitsätze. Sie erhalten kein eigenes Leitziel, sondern finden sich in allen Leitsätzen im Sinne der **dreifachen Innenentwicklung** wieder: als bauliche und funktionale Innenentwicklung im Sinne der kompakten Stadt, als Ergänzung und Qualifizierung des Grüns und in der Erhöhung des Anteils klimaschonender Mobilitätsformen.

In Anlehnung an die Analyse der Herausforderungen und Aufgaben, vor denen die Kernstadt steht, umfassen die fünf Leitsätze die Handlungsfelder „Gestaltung und Schmallingenberger Baukultur“, „Wohnen in der Schmallingenberger Innenstadt“, „Leben in der Kernstadt: Versorgung und Infrastruktur“, „Auf neuen Wegen: Straßen und Plätze in Schmallingenberg“ und „Schmallingenberger Engagement“.



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



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



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



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



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

5 Entwicklungskonzept für die Kernstadt Schmallenberg

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

Die jeweiligen Konzepte beinhalten daher Vorschläge, um

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

Wie schon in der Evaluierung (Kap. 3.8) beschrieben, wurden während des ISEK-Prozesses auch Maßnahmen erarbeitet, die sich im Förderzeitraum von zehn Jahren nicht umsetzen lassen. In Abstimmung mit der Bezirksregierung Arnsberg und dem Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen finden sich in der folgenden Maßnahmenübersicht neben den

- **für die Städtebauförderung vorgeschlagenen Maßnahmen** auch
- **flankierende Maßnahmen**, die entweder parallel durch andere Förderprogramme oder mit Eigenmitteln umgesetzt werden können oder auch zu einem späteren Zeitpunkt, etwa durch eine Aufnahme in eine mögliche ISEK-Fortschreibung, und
- **weitere Empfehlungen**, die innerhalb und außerhalb des Programmgebietes berücksichtigt oder geprüft werden sollten.

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

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

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

Für die Städtebauförderung vorgeschlagene Maßnahmen

Städtebauliche Planungen

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Kernstadt Schmallerberg

Stadt- und Freiraum

- Maßnahmen zur Fassadenverbesserung und zur Begrünung privater Hof- und Gartenflächen mit Hilfe des Haus- und Hofflächenprogramms (s. a. Kap. 5.2.2)

Flankierende Maßnahmen

Städtebauliche Planungen

- Beleuchtungskonzept für Gebäude und Plätze

Stadt- und Freiraum

- behutsame Aufwertung des Alten Friedhofs (z. B. Richten und Pflege der Grabsteine)
- klimagerechte Gestaltung des Schulhofs der Hauptschule im Schulzentrum

Weitere Empfehlungen innerhalb des Stadterneuerungsgebietes

Stadt- und Freiraum

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

Weitere Empfehlungen außerhalb des Stadterneuerungsgebietes

Schutz der Stadtsilhouette

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



5.2 Nutzungskonzept | „Schmallenberg der kurzen Wege“

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

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

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

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

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

Für die Städtebauförderung vorgeschlagene Maßnahmen

Sicherung des Wohnens in der Innenstadt

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

Flankierende Maßnahmen

Sicherung und Ausbau von Gemeinbedarfseinrichtungen

- Kultur- und Bildungszentrum Schmallenberg (einschließlich Qualifizierungsverfahren)
- energetische Sanierung und Verbesserung der Barrierefreiheit der Turnhalle Schmallenberg (ehemalige Valentinschule)
- energetische Sanierung und Verbesserung der Barrierefreiheit des Rathauses
- Umbau und Nutzungsergänzung des Schmalen Hauses

Weitere Empfehlungen innerhalb des Stadterneuerungsgebietes

Sicherung des Wohnens in der Innenstadt

- stetige Anpassung und Erneuerung des Wohnungsbestandes als private Maßnahmen

Sicherung der Versorgung in der Innenstadt

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

Tourismus und Gastronomie

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

Sicherung und Ausbau von Gemeinbedarfseinrichtungen

- Nutzungsintensivierung der Stadthalle
- Prüfung einer möglichen Fassadenaufwertung

Weitere Empfehlungen außerhalb des Stadterneuerungsgebietes

Sicherung des Wohnens in der Kernstadt

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

Aufwertung der Versorgung in der Kernstadt

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

Sicherung der gewerblichen Entwicklung in der Kernstadt

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



5.3 Mobilitätskonzept | „Klimaschonend und barrierearm in Schmallenberg“

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

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

Für die Städtebauförderung vorgeschlagene Maßnahmen

Straßen, Wege, Plätze

- barrierearme und klimagerechte Gestaltung des Schützenplatzes (einschließlich Qualifizierungsverfahren)

ÖPNV

- barrierefreie Umgestaltung der Haltestelle Habbel

Flankierende Maßnahmen

Städtebauliche Planungen

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

Straßen, Wege, Plätze

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

Weitere Empfehlungen innerhalb des Stadterneuerungsgebietes

Straßen, Wege, Plätze

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

Ausstattung und Möblierung

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

Fuß- und Radverkehr

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

Parken

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

Sonstiges

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

Weitere Empfehlungen außerhalb des Stadterneuerungsgebietes

Straßen, Wege, Plätze

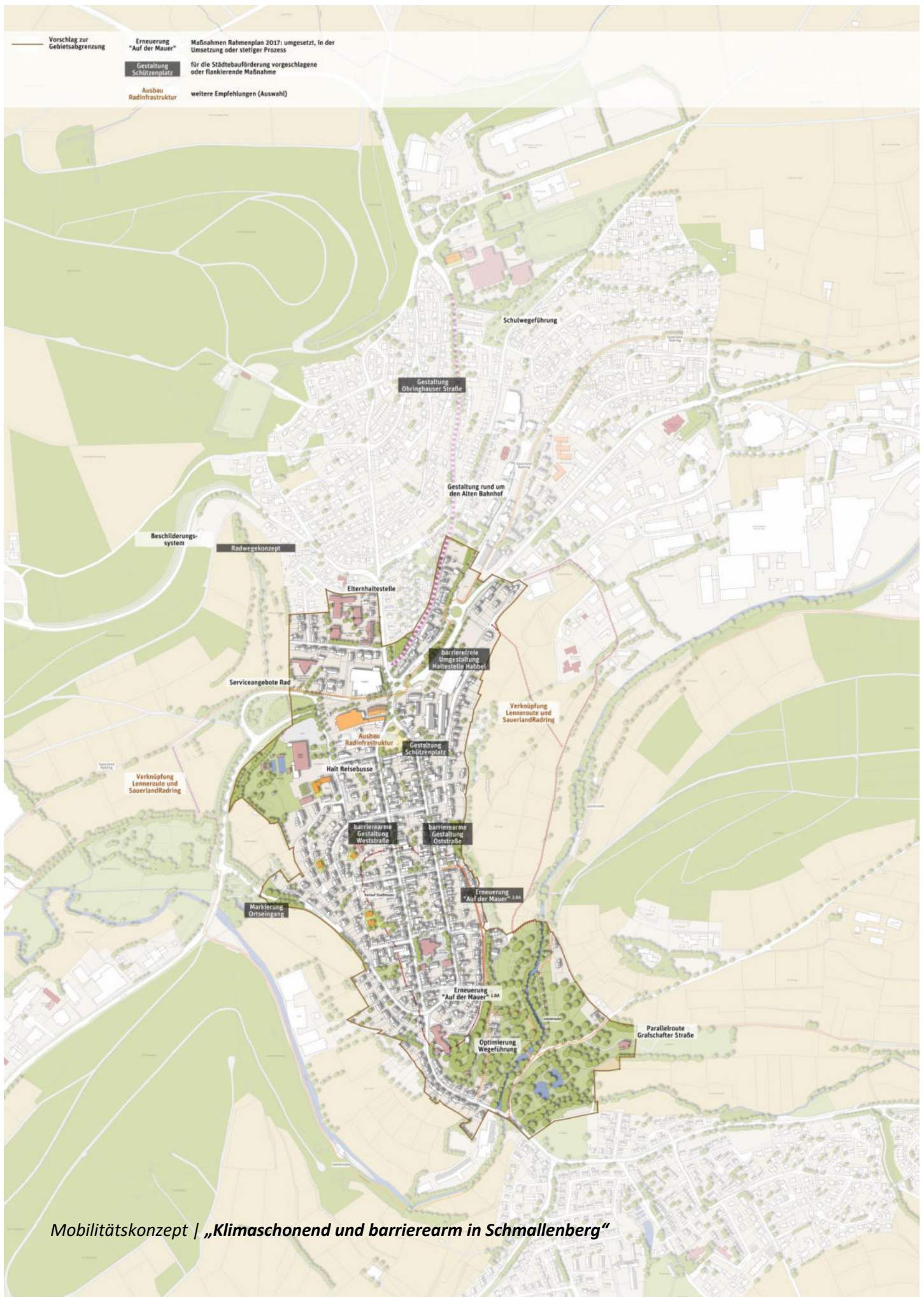
- Überprüfung verkehrstechnischer und -lenkender Maßnahmen (z. B. Reduzierung von Ampelanlagen durch Kreisverkehre)
- barrierefreier Umbau von Kreuzungen und Einmündungen
- Benennung der Tunnel, z. B. „Altstadttunnel“ mit Schriftzug am Eingang

Fuß- und Radverkehr

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

Parken

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



Mobilitätskonzept | „Klimaschonend und barrierearm in Schmallenberg“

5.4 Konzept zur Umsetzung und Beteiligung

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

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

Für die Städtebauförderung vorgeschlagene Maßnahmen

Unterstützung des Engagements von Bürgerinnen und Bürgern

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

Weitere Empfehlungen innerhalb des Stadterneuerungsgebietes

Teilhabe und Austausch am gesellschaftlichen Leben

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

Weitere Empfehlungen außerhalb des Stadterneuerungsgebietes

Teilhabe und Austausch am gesellschaftlichen Leben

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

Teil D

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

Handlungsprogramm

6 Maßnahmen- und Durchführungskonzept

6.1 Gebietsabgrenzung

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

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

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

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

Die Gebietsabgrenzung wurde so festgelegt, dass die Bereiche mit erhöhtem Handlungsbedarf, wie sie in der Analyse festgestellt und im Kapitel 3.6 zusammengefasst wurden, berücksichtigt werden. Innerhalb des abgegrenzten Gebietes lässt sich mit den vorgeschlagenen Maßnahmen den Herausforderungen, vor denen die Kernstadt Schmallenberg und ihre Innenstadt steht, am besten und zielgerichtet begegnen.

Die Umsetzung der Gesamtmaßnahme soll dabei innerhalb von zehn Jahren erfolgen.

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

Vorschlag zur
Gebietsabgrenzung



Gebietskulisse | Räumliche Abgrenzung des Fördergebietes

6.2 Durchführungsempfehlungen

6.2.1 Kernmaßnahmen

Die Entwicklung in der Kernstadt Schmallenberg soll innerhalb des Förderzeitraums von 10 Jahren kontinuierlich und umsetzungsorientiert erfolgen. Das bedeutet, dass die Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen immer in Abhängigkeit möglicher Synergieeffekte und des zu erwartenden Aufwandes erfolgt. So sind etwa Aspekte wie Flächenverfügbarkeiten, der bauliche Aufwand oder die Koordination und Organisation des Umsetzungsprozesses bestimmende Faktoren, die auf die Realisierung einwirken und frühzeitig berücksichtigt und gesteuert werden müssen.

Innerhalb der fünf für die Städtebauförderung vorgeschlagenen Maßnahmen werden daher so genannte Kernmaßnahmen benannt. Kernmaßnahmen genießen vermehrte Aufmerksamkeit und eine hohe Priorität bei der Umsetzung. Ihre Priorität ist dabei abhängig vom Stand der planerischen Vorbereitung, dem Mehrwert zur Verbesserung des Klimas sowie von der erhofften Signalwirkung für die Umsetzung des ISEK. Großer Wert wird zunächst auf die Gestaltung wichtiger Frei-, Platz- und Straßenräume und die Verbesserung der Wohnumfeldqualität gelegt. Im Falle des ISEK für die Kernstadt Schmallenberg werden hierfür die beiden folgenden Projekte vorgeschlagen:

- E_SWP_1 | Schützenplatz
- B_1 | Haus- und Hofflächenprogramm

Sie tragen im Sinne der dreifachen Innenentwicklung maßgeblich zur Verbesserung der Funktionsvielfalt, zur klimagerechten Verbesserung des Stadtbildes und der Freiräume sowie zur Förderung klimaschonender Mobilitätsformen bei. Sie können damit die zentralen Problemfelder in der Kernstadt Schmallenberg spürbar beheben.

Die beiden Maßnahmen sollen nach den neuen Förderrichtlinien im Sinne der geforderten und fortzuschreibenden Zielerreichungsmatrix doppelt gewichtet werden.

6.2.2 Prioritäten (Umsetzung der Gesamtmaßnahme innerhalb von zehn Jahren)

j	jährlich
k	kurzfristige Umsetzung (2024 bis 2026)
m	mittelfristige Umsetzung (2027 bis 2030)
l	langfristige Umsetzung (2031 bis 2033)

Ansätze der Kostenschätzung¹

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

Förderprogramme

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

¹ Die Kostenschätzung geht von Vergleichswerten aus dem Jahr 2022 aus. Derzeit sind Kostensteigerungen zu erwarten und nur schwer zu kalkulieren. **Die in der von der Kommune aufzustellende Kosten- und Finanzierungsübersicht enthaltene jährliche Preissteigerung von 7,5 % ist bei den Einzel- und Gesamtkosten nicht enthalten und zu berücksichtigen.**

6.3 Für die Städtebauförderung vorgeschlagene Maßnahmen

6.3.1 Maßnahmenliste A: Projekte, Kosten, Prioritäten

Nr.	Maßnahme	Träger		Programm		Kosten in €	
		Stadt	Dritte	Stadt- erneuerung	andere/ keine	öffentliche Kosten	Beiträge
	Vorbereitung der Maßnahme – Städtebauliche Planungen und Sonstiges						
PI_1	ISEK für die Kernstadt	x	-	FRL 7	-	21.691,32	-
PI_4	Verfügungsfonds	x	x	FRL 10.2	-	200.000,00	100.000,00
	Gesamtkosten Städtebauliche Planungen und Sonstiges in €					221.691,32	
	Erschließung – Straßen, Wege, Plätze						
E_SWP_1	Schützenplatz (einschließlich Qualifizierungsverfahren)	x	-	FRL 8.5	-	2.690.500,00	-
	Gesamtkosten Erschließung – Straßen, Wege, Plätze in €					2.690.500,00	
	Erschließung – Sonstiges						
E_s_1	Haltestelle Habbel	x	-	FRL 8.5	ÖPNV	500.000,00	
	Gesamtkosten Erschließung – Sonstiges in €					500.000,00	
	Gebäude und privater Freiraum						
B_1	Haus- und Hoffflächenprogramm	x	x	FRL 10.1	-	480.000,00	
	Gesamtkosten Gebäude und privater Freiraum in €					480.000,00	
	Gesamtkosten Stadterneuerung in €					3.892.191,32	

Geschätzte Kosten					Priorität/Umsetzung			
Kosten Stadterneuerung					jährlich/ laufend	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
zuwendungs- fähig	Fördersatz in %	Förderung in €	Eigenanteil Stadt in %	Eigenanteil Stadt in €		2024-2026	2027-2030	2031-2033
21.691,32	50	10.845,66	50	10.845,66		x		
100.000,00	50	50.000,00	50	50.000,00	x			
121.691,32		60.845,66		60.845,66				
2.690.500,00	50	1.345.250,00	50	1.345.250,00		x	x	
2.690.500,00		1.345.250,00		1.345.250,00				
500.000,00	50	250.000,00	50	250.000,00			x	
500.000,00		250.000,00		250.000,00				
480.000,00	50	240.000,00	50	240.000,00	x			
480.000,00		240.000,00		240.000,00				
3.792.191,32		1.896.095,66		1.896.095,66				

6.3.2 Projektblätter der für die Städtebauförderung vorgeschlagenen Maßnahmen

Handlungsfeld	Stadt und Freiraum „Schönes auf dem Berg“		
Maßnahme	Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Kernstadt Schmallenberg		
	Stadt Schmallenberg Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Kernstadt Schmallenberg  2. Ideenforum 31. Mai 2022 pp a s		
Stadtentwicklungsziel	Entwicklung und Stärkung der Innenstadt		
weitere Ziele	• Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Erhalt und Erneuerung der erhaltenswerten Bausubstanz • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Sicherung und Anpassung des Wohnens in der Innenstadt • Weiterentwicklung der öffentlichen Räume • Verbesserung der Mobilität, insbesondere der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr • Ausbau und Verbesserung der Freiräume und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen • Förderung von Teilhabe und Beteiligung		
Maßnahmenbeschreibung	• Rahmenplan zur Entwicklung der Innenstadt • Leitbildentwicklung • Entwicklungskonzept • Maßnahmenübersicht • Kosten- und Finanzierungsübersicht		
Eigentümer	-		
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg		
weitere Beteiligte	Bezirksregierung Arnsberg		
Kostenschätzung (brutto)			
• Gesamtkosten brutto	21.691,32 €		
• evtl. Einnahmen	-		
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	21.691,32 €		
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 10.845,66 €		
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg	50 % / 10.845,66 €		
Programm			
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 7 –Vorbereitung der Erneuerung		
• andere / keine	-		
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum		
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030
			langfristig 2031-2033

Handlungsfeld	Umsetzung und Beteiligung			
Maßnahme	Verfügungsfonds für investive und nicht-investive Maßnahmen			
				
Stadtentwicklungsziel	Förderung von Teilhabe und Beteiligung			
weitere Ziele	• Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Förderung von Teilhabe und Beteiligung			
Maßnahmenbeschreibung	• gemeindlicher Fonds • Finanzierung zu 50 % aus Mitteln der Städtebauförderung und zu 50 % aus Mitteln der Wirtschaft, von Immobilien- und Standortgemeinschaften, von Privaten und/oder aus zusätzlichen Mitteln der Stadt Schmallingenberg • Unterstützung von Maßnahmen u. a. zur Belebung des Einzelhandels, zur Aufwertung des Stadtbildes und der Innenstadt, zur Imagebildung und der Öffentlichkeitsarbeit • mögliche Maßnahmen: Preis für schönste Modernisierung oder Fassadenerneuerung, Wettbewerb Blumenschmuck, Aufstellen oder Erneuerung von Bänken, Karte aller Fußwege • Laufzeit zunächst 5 Jahre			
Eigentümer	-			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallingenberg/Private			
weitere Beteiligte	Private/Einzelhandel u. a.			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	200.000 € (40.000 €/Jahr)			
• evtl. Einnahmen	100.000 € (20.000 €/Jahr)			
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	100.000 € (20.000 €/Jahr)			
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 50.000 € (10.000 €/Jahr)			
• Eigenanteil Stadt Schmallingenberg	50 % / 50.000 € (10.000 €/Jahr)			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 10.2 – Verfügungsfonds			
• andere / keine	-			
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030	langfristig 2031-2033

E_SWP_1 Schützenplatz (einschl. Qualifizierungsverfahren)		Kernmaßnahme		
Handlungsfeld	Mobilität „Klimaschonend und barrierearm in Schmallenberg“			
Maßnahme	Barrierearme und klimagerechte Gestaltung des Schützenplatzes			
				
Stadtentwicklungsziel	Weiterentwicklung der öffentlichen Räume			
weitere Ziele	• Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Verbesserung der Mobilität, insbesondere der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr • Ausbau und Verbesserung der Freiräume und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen			
Maßnahmenbeschreibung	• Qualifizierungsverfahren als Grundlage für die barrierearme und klimagerechte Gestaltung des Schützenplatzes • Betreuung und Durchführung • Gestaltung auf Basis der Ergebnissen des Qualifizierungsverfahrens • Neugestaltung als multifunktional nutzbarer Stadtplatz • barrierearme Gestaltung • klimagerechte Gestaltung • Ausbau der Radinfrastruktur			
Eigentümer	Stadt Schmallenberg			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg			
weitere Beteiligte	Anrainer			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	2.560.500 € + 130.000 € (Qualifizierungsverfahren) = 2.690.500 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	2.560.500 € + 130.000 € (Qualifizierungsverfahren) = 2.690.500 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 1.280.250 € + 65.000 € (Qualifizierungsverfahren) = 1.345.250 €			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg	50 % / 1.280.250 € + 65.000 € (Qualifizierungsverfahren) = 1.345.250 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 8.5 – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen			
• andere / keine				
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030	langfristig 2031-2033

Handlungsfeld	Mobilität „Klimaschonend und barrierearm in Schmallenberg“			
Maßnahme	Barrierefreie Umgestaltung der Haltestelle Habbel			
Abb.: Bushaltestelle und Infopoint in Baiersbronn, Asal Architekten Baiersbronn				
Stadtentwicklungsziel	Verbesserung der Mobilität, insbesondere der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr			
weitere Ziele	• Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Förderung von Teilhabe und Beteiligung			
Maßnahmenbeschreibung	• barrierefreie Gestaltung der Zugänge und der Haltestelle • Neubau des Buswartehäuschens			
Eigentümer	Stadt Schmallenberg			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg			
weitere Beteiligte	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG)			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	500.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	500.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 250.000 €			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg	50 % / 250.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 8.5 – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen			
• andere / keine	evtl. Förderung ÖPNV (Investitionsförderung)			
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030	langfristig 2031-2033

Handlungsfeld	Stadt und Freiraum „Schönes auf dem Berg“ Nutzungen „Schmallenberg der kurzen Wege“		
Maßnahme	Maßnahmen zur Fassadenverbesserung und zur Begrünung privater Hof- und Gartenflächen		
			
Stadtentwicklungsziel	Erhalt und Erneuerung der erhaltenswerten Bausubstanz		
weitere Ziele	• Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt • Sicherung und Anpassung des Wohnens in der Innenstadt • Ausbau und Verbesserung der Freiräume und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen • Förderung von Teilhabe und Beteiligung		
Maßnahmenbeschreibung	• Auflage eines Programms zur finanziellen Unterstützung bei Maßnahmen • ... zur Fassadenverbesserung, • ... zur Entsiegelung, Begrünung, Herrichtung und Gestaltung von Hof- und Gartenflächen und • ... an Außenwänden und Dächern • Laufzeit zunächst 5 Jahre		
Eigentümer	privat		
Maßnahmenträger	privat/finanzielle Unterstützung durch die Stadt Schmallenberg		
weitere Beteiligte	-		
Kostenschätzung (brutto)			
• Gesamtkosten brutto	480.000 € (96.000 €/Jahr)		
• evtl. Einnahmen	-		
• zuwendungsfähige Ausgaben (Stadterneuerung)	480.000 € (96.000 €/Jahr)		
• Förderung (Stadterneuerung)	50 % / 240.000 € (48.000 €/Jahr)		
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg	50 % / 240.000 € (48.000 €/Jahr)		
Programm			
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	FRL 10.1 – Kommunale Förderprogramme zur städtebaulichen Aufwertung von Gebäuden und Freiflächen		
• andere / keine			
Umsetzung	(Förder-) Zeitraum		
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030
			langfristig 2031-2033

6.4 Flankierende Maßnahmen

6.4.1 Maßnahmenliste B: Projekte, Kosten, Prioritäten

Nr.	Maßnahme	Träger		Geschätzte Kosten	
		Stadt	Dritte	Kosten in €	
				öffentliche Kosten	Beiträge
	Vorbereitung der Maßnahme – Städtebauliche Planungen und Sonstiges				
PI_2	Beleuchtungskonzept	x	-	20.000,00	-
PI_3	Radwegkonzept	x	-	20.000,00	-
	Gesamtkosten Städtebauliche Planungen und Sonstiges in €			40.000,00	
	Erschließung – Straßen, Wege, Plätze				
E_SWP_2	Oststraße	x	-	855.000,00	-
E_SWP_3	Weststraße	x	-	798.000,00	-
E_SWP_4	Obringhauser Straße	-	x	960.000,00	-
E_SWP_5	Auf der Mauer (2. BA)	x	-	309.000,00	-
E_SWP_6	Ortseingang Fleckenberger Straße	-	x	102.000,00	-
	Gesamtkosten Erschließung – Straßen, Wege, Plätze in €			3.024.000,00	
	Erschließung – Grünanlagen				
E_Gr_1	Alter Friedhof	x	-	282.000,00	-
E_Gr_2	Schulhof Hauptschule	x	-	1.134.000,00	-
	Gesamtkosten Erschließung – Grünanlagen in €			1.416.000,00	
	Gebäude und privater Freiraum				
B_2	Kultur- und Bildungszentrum Schmallenberg (einschließlich Qualifizierungsverfahren)	x	-	6.670.000 €	-
B_3	Sanierung Turnhalle Schmallenberg	x	-	655.000,00	-
B_4	Sanierung Rathaus	x	-	1.350.000,00	-
B_5	Umbau und Nutzungsergänzung Schmales Haus	x		500.000,00	
	Gesamtkosten Gebäude und privater Freiraum in €			9.175.000,00	
	Gesamtkosten			13.655.000,00	

jährlich/ laufend	Priorität/Umsetzung		
	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030	langfristig 2031-2033
			x
	x		
		x	
		x	
			x
			x
			x
			x
		x	x
	x	x	
		x	
		x	
	x		

6.4.2 Projektblätter der flankierenden Maßnahmen

Handlungsfeld	Stadt und Freiraum „Schönes auf dem Berg“			
Maßnahme	Beleuchtungskonzept für Gebäude und Plätze			
Abb.: Schmallenberger Sauerland Tourismus				
Stadtentwicklungsziel	Entwicklung und Stärkung der Innenstadt			
weitere Ziele	• Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Weiterentwicklung der öffentlichen Räume			
Maßnahmenbeschreibung	• Bestandsanalyse • Leitlinien zur Inszenierung • Maßnahmenübersicht			
Eigentümer	-			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg			
weitere Beteiligte	-			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	20.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• Ausgaben	20.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	nicht vorgesehen			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg/ sonstige Förderzugänge	20.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	nicht vorgesehen			
• andere / keine	-			
Umsetzung	Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030	langfristig 2031-2033

Handlungsfeld	Mobilität „Klimaschonend und barrierearm in Schmallingenberg“			
Maßnahme	Fortschreibung des Mobilitätskonzepts zum Radwegekonzept für die Kern- und Innenstadt			
				
Stadtentwicklungsziel	Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr			
weitere Ziele	• Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Weiterentwicklung der öffentlichen Räume • Förderung von Teilhabe und Beteiligung			
Maßnahmenbeschreibung	• Konzept als Ergänzung und Detaillierung des Nahmobilitätskonzepts des HSK • Voraussetzung für eine mögliche Förderung Nahmobilität • Bestandsaufnahme und -analyse • Leitbild zum Radverkehr in der Kern- und Innenstadt von Schmallingenberg • Maßnahmenvorschläge, z. B. zur Klassifizierung und Ausgestaltung der Straßen, zur Verbesserung der Radwegverbindungen, zum Ausbau und zur Verknüpfung lokaler Radwege, für zusätzliche Querungsstellen und zur Kennzeichnung und Beschilderung • Vorschläge zur Umsetzung			
Eigentümer	-			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallingenberg			
weitere Beteiligte	Hochsauerlandkreis HSK			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	20.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• Ausgaben	20.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	nicht vorgesehen			
• Eigenanteil Stadt Schmallingenberg/ sonstige Förderzugänge	20.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	nicht vorgesehen			
• andere / keine				
Umsetzung	Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030	langfristig 2031-2033

Handlungsfeld	Mobilität „Klimaschonend und barrierearm in Schmallenberg“			
Maßnahme	Barrierearme Gestaltung der Oststraße			
				
Stadtentwicklungsziel	Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr			
weitere Ziele	• Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Weiterentwicklung der öffentlichen Räume • Ausbau und Verbesserung der Freiräume und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen			
Maßnahmenbeschreibung	• kein Vollumbau der Oststraße • barrierearme Gestaltung der Gehwege • Querungshilfen • Ausbau der Radinfrastruktur • endgültige Gestaltung evtl. abhängig von den Ergebnissen des Radwegekonzepts (PI_3): möglicherweise Neuaufteilung des Straßenprofils oder Reduzierung der Stellplatzzahl			
Eigentümer	Stadt Schmallenberg / Gehwege größtenteils in Privatbesitz			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg			
weitere Beteiligte	Private			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	855.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• Ausgaben	855.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	nicht vorgesehen			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg/ sonstige Förderzugänge	855.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	nicht vorgesehen			
• andere / keine				
Umsetzung	Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030	langfristig 2031-2033

Handlungsfeld	Mobilität „Klimaschonend und barrierearm in Schmallenberg“			
Maßnahme	Barrierearme Gestaltung der Weststraße			
				
Stadtentwicklungsziel	Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr			
weitere Ziele	• Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Weiterentwicklung der öffentlichen Räume • Ausbau und Verbesserung der Freiräume und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen			
Maßnahmenbeschreibung	• kein Vollumbau der Weststraße • barrierearme Gestaltung der Gehwege • Querungshilfen • Ausbau der Radinfrastruktur • endgültige Gestaltung evtl. abhängig von den Ergebnissen des Radwegekonzepts (PI_3): möglicherweise Neuaufteilung des Straßenprofils oder Reduzierung der Stellplatzzahl			
Eigentümer	Stadt Schmallenberg / Gehwege größtenteils in Privatbesitz			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg			
weitere Beteiligte	-			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	798.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• Ausgaben	798.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	nicht vorgesehen			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg/ sonstige Förderzugänge	798.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	nicht vorgesehen			
• andere / keine				
Umsetzung	Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030	langfristig 2031-2033

Handlungsfeld	Mobilität „Klimaschonend und barrierearm in Schmallenberg“			
Maßnahme	Umgestaltung der Obringhauser Straße zur Innenstadtstraße			
				
Stadtentwicklungsziel	Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr			
weitere Ziele	• Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Weiterentwicklung der öffentlichen Räume • Ausbau und Verbesserung der Freiräume und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen			
Maßnahmenbeschreibung	• Neugestaltung als verbindende Innenstadtstraße • barrierearme Gestaltung • klimagerechte Gestaltung • Anlage eines Radweges (voraussichtlich als Schutzstreifen)			
Eigentümer	Hochsauerlandkreis HSK / Landesbetrieb Straßenbau NRW			
Maßnahmenträger	Hochsauerlandkreis HSK			
weitere Beteiligte	Stadt Schmallenberg, Landesbetrieb Straßenbau NRW			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	960.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• Ausgaben	960.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	nicht vorgesehen			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg/ sonstige Förderzugänge	960.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	nicht vorgesehen			
• andere / keine	evtl. Förderung Nahmobilität (FöRi-Nah)			
Umsetzung	Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030	langfristig 2031-2033

Handlungsfeld	Mobilität „Klimaschonend und barrierearm in Schmallenberg“			
Maßnahme	Erneuerung Auf der Mauer (2. Bauabschnitt)			
				
Stadtentwicklungsziel	Weiterentwicklung der öffentlichen Räume			
weitere Ziele	• Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt • Sicherung und Anpassung des Wohnens in der Innenstadt • Verbesserung der Mobilität, insbesondere der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr • Ausbau und Verbesserung der Freiräume und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen			
Maßnahmenbeschreibung	• ortsbildgerechte Gestaltung in Anlehnung an den 1. BA • barrierearme Gestaltung • klimagerechte Gestaltung und gestalterische Einbindung des Regen- und Schmelzwassers			
Eigentümer	Stadt Schmallenberg			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg			
weitere Beteiligte	-			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	309.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• Ausgaben	309.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	nicht vorgesehen			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg/ sonstige Förderzugänge	309.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	nicht vorgesehen			
• andere / keine				
Umsetzung	Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030	langfristig 2031-2033

Handlungsfeld	Mobilität „Klimaschonend und barrierearm in Schmallenberg“			
Maßnahme	Markierung des Ortseingangs Fleckenberger Straße			
				
Stadtentwicklungsziel	Weiterentwicklung der öffentlichen Räume			
weitere Ziele	• Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Verbesserung der Mobilität, insbesondere der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr			
Maßnahmenbeschreibung	• gestalterische Betonung des Ortseingangs • z. B. durch Pflasterung, Licht, Baumtor oder Anlage von Querungsmöglichkeiten			
Eigentümer	Hochsauerlandkreis HSK / Landesbetrieb Straßenbau NRW			
Maßnahmenträger	Hochsauerlandkreis HSK			
weitere Beteiligte	Stadt Schmallenberg, Landesbetrieb Straßenbau NRW			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	102.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• Ausgaben	102.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	nicht vorgesehen			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg/ sonstige Förderzugänge	102.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	nicht vorgesehen			
• andere / keine	evtl. Förderung Nahmobilität (FöRi-Nah)			
Umsetzung	Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030	langfristig 2031-2033

E_Gr_1 Alter Friedhof

Handlungsfeld	Stadt und Freiraum „Schönes auf dem Berg“			
Maßnahme	Behutsame Aufwertung des Alten Friedhofs			
				
Stadtentwicklungsziel	Weiterentwicklung der öffentlichen Räume			
weitere Ziele	• Pflege und gestalterische Weiterentwicklung der historischen Innenstadt • Ausbau und Verbesserung der Freiräume			
Maßnahmenbeschreibung	• Herrichtung des Alten Friedhofs • behutsame Aufwertung, z. B. durch Richten und Pflege der Grabsteine			
Eigentümer	Stadt Schmallenberg			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg			
weitere Beteiligte	-			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	282.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• Ausgaben	282.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	nicht vorgesehen			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg/ sonstige Förderzugänge	282.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	nicht vorgesehen			
• andere / keine				
Umsetzung	Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030	langfristig 2031-2033

Handlungsfeld	Stadt und Freiraum „Schönes auf dem Berg“			
Maßnahme	Klimagerechte Gestaltung des Schulhofs der Hauptschule im Schulzentrum			
				
Stadtentwicklungsziel	Ausbau und Verbesserung der Freiräume und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen			
weitere Ziele	• Aktivierung der Innenstadt und Sicherung ihrer Funktionsvielfalt und der Versorgung • Weiterentwicklung der öffentlichen Räume			
Maßnahmenbeschreibung	• klimagerechte Gestaltung des Schulhofs der Hauptschule • Begrünung • Möblierung und Beleuchtung			
Eigentümer	Stadt Schmallenberg			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg			
weitere Beteiligte	-			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	1.134.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• Ausgaben	1.134.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	nicht vorgesehen			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg/ sonstige Förderzugänge	1.134.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	nicht vorgesehen			
• andere / keine	-			
Umsetzung	Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030	langfristig 2031-2033

Handlungsfeld	Nutzungen „Schmallenberg der kurzen Wege“			
Maßnahme	Kultur- und Bildungszentrum Schmallenberg			
Abb.: Stadt Schmallenberg				
Stadtentwicklungsziel	Entwicklung und Stärkung der Innenstadt			
weitere Ziele	• Sicherung der Funktionsvielfalt und der Versorgung in der Innenstadt • Förderung von Teilhabe und Beteiligung			
Maßnahmenbeschreibung	• Qualifizierungsverfahren als Grundlage für die Errichtung eines Kultur- und Bildungszentrums durchgeführt • Betreuung und Durchführung des Verfahrens durch das Büro post welters + partner mbB, DortmundTeilprojekt der interkommunalen Zusammenarbeit „LenneSchiene“ • Umsetzung der Ergebnisse des Qualifizierungsverfahrens KuBiz ab 2025 • Errichtung eines Multifunktionsgebäudes zur kulturellen, künstlerischen und digitalen Bildung • Aufführungssaal und Unterrichts- und Proberäume für Kunst, Musik, Theater und Digitales • Nutzung durch Schule und Externe			
Eigentümer	Stadt Schmallenberg			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg			
weitere Beteiligte	Südwestfalen Agentur GmbH, Olpe			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	6.550.000 € + 120.000 € (Qualifizierungsverfahren) = 6.670.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• Ausgaben	6.550.000 € + 120.000 € (Qualifizierungsverfahren) = 6.670.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	nicht vorgesehen			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg/ sonstige Förderzugänge	6.670.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	nicht vorgesehen			
• andere / keine				
Umsetzung	Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030	langfristig 2031-2033

Handlungsfeld	Nutzungen „Schmallingenberg der kurzen Wege“			
Maßnahme	Energetische Sanierung und Verbesserung der Barrierefreiheit der Turnhalle Schmallingenberg (ehemalige Valentinschule)			
Abb.: Stadt Schmallingenberg				
Stadtentwicklungsziel	Entwicklung und Stärkung der Innenstadt			
weitere Ziele	• Erhalt und Erneuerung der erhaltenswerten Bausubstanz • Sicherung der Funktionsvielfalt und der Versorgung in der Innenstadt • Förderung von Teilhabe und Beteiligung			
Maßnahmenbeschreibung	• energetische Sanierung • barrierefreier Umbau			
Eigentümer	Stadt Schmallingenberg			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallingenberg			
weitere Beteiligte	-			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	655.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• Ausgaben	655.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	nicht vorgesehen			
• Eigenanteil Stadt Schmallingenberg/ sonstige Förderzugänge	655.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	nicht vorgesehen			
• andere / keine				
Umsetzung	Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030	langfristig 2031-2033

Handlungsfeld	Nutzungen „Schmallenberg der kurzen Wege“			
Maßnahme	Energetische Sanierung und Verbesserung der Barrierefreiheit des Rathauses			
				
Stadtentwicklungsziel	Entwicklung und Stärkung der Innenstadt			
weitere Ziele	• Erhalt und Erneuerung der erhaltenswerten Bausubstanz • Sicherung der Funktionsvielfalt und der Versorgung in der Innenstadt • Förderung von Teilhabe und Beteiligung			
Maßnahmenbeschreibung	• energetische Sanierung • barrierefreier Umbau			
Eigentümer	Stadt Schmallenberg			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg			
weitere Beteiligte	-			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	1.350.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• Ausgaben	1.350.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	nicht vorgesehen			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg/ sonstige Förderzugänge	1.350.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	nicht vorgesehen			
• andere / keine				
Umsetzung	Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030	langfristig 2031-2033

Handlungsfeld	Nutzungen „Schmallenberg der kurzen Wege“			
Maßnahme	Umbau und Nutzungsergänzung des Schmalen Hauses			
				
Stadtentwicklungsziel	Entwicklung und Stärkung der Innenstadt			
weitere Ziele	• Erhalt und Erneuerung der erhaltenswerten Bausubstanz • Sicherung der Funktionsvielfalt und der Versorgung in der Innenstadt • Förderung von Teilhabe und Beteiligung			
Maßnahmenbeschreibung	• energetische Sanierung • barrierefreier Umbau • Neukonzeption der Nutzung • Weitere Öffnung für die Öffentlichkeit und Möglichkeit für kleinere Ausstellungen • Verlagerung des Archivs • Umfeldgestaltung			
Eigentümer	Stadt Schmallenberg			
Maßnahmenträger	Stadt Schmallenberg			
weitere Beteiligte	-			
Kostenschätzung (brutto)				
• Gesamtkosten brutto	500.000 €			
• evtl. Einnahmen	-			
• Ausgaben	500.000 €			
• Förderung (Stadterneuerung)	nicht vorgesehen			
• Eigenanteil Stadt Schmallenberg/ sonstige Förderzugänge	500.000 €			
Programm				
• Stadterneuerung (Förderrichtlinien)	nicht vorgesehen			
• andere / keine				
Umsetzung	Zeitraum			
	jährlich/ laufend	kurzfristig 2024-2026	mittelfristig 2027-2030	langfristig 2031-2033

6.5 Erfolgskontrolle und Evaluierung

Der Erfolg des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts für die Kernstadt Schmallenberg wird sich am besten an der Umsetzung der formulierten Ziele und der genannten Maßnahmen messen lassen. Somit ist eine **laufende Erfolgskontrolle** von zentraler Bedeutung, um den Projektstatus, den Projekterfolg und die Projektwirkung zu ermitteln. Mit einer fortlaufenden Evaluierung während der Umsetzungsphase können so die abgeleiteten Ziele und Maßnahmen überprüft und gegebenenfalls reguliert und angepasst werden.

Die wichtigsten Evaluierungsfragen¹ gelten

- dem Umsetzungsstand („Was wird gemacht?“)
- der Relevanz („Wird das Richtige gemacht?“)
- der Effektivität („Wie kommt man voran?“)
- der Effizienz („Wie hoch ist der Aufwand?“) und
- der Nachhaltigkeit „Was passiert nach der Förderung?“)

Die Überprüfung der Ziele und des Umsetzungsstands soll in regelmäßigen Abständen mithilfe der von der Fördergeberin geforderten Zielerreichungsmatrix erfolgen und in entsprechenden Berichten dokumentiert werden. Dabei sollten neben dem Umsetzungsstand auch Erfolgsfaktoren, Verzögerungen oder Hemmnisse aufgenommen und nach Außen kommuniziert werden. Nicht mehr gültige Ziele und Entwicklungsmaßnahmen müssen modifiziert, ersetzt oder gestrichen werden. Bei Nichterreichen der Umsetzungsziele sind mögliche Schwierigkeiten oder Hindernisse zu beschreiben und gegebenenfalls Korrekturen vorzunehmen.

Die Erfolgskontrolle sollte dabei in regelmäßigen Abständen erfolgen. Die Projektevaluation sollte durch das Dezernat III der Stadt Schmallenberg bzw. durch das Amt 60 – Amt für Stadtentwicklung – gesteuert und nachgehalten werden. Denkbar ist etwa eine jährlich tagende Arbeitsgruppe mit den an der Umsetzung des ISEK beteiligten Ämtern.

Zudem sollte angestrebt werden, die Öffentlichkeit einmal im Jahr über den Umsetzungsstand des ISEK zu informieren und die Ergebnisse der Evaluierung nach außen zu tragen. In diesem Sinne könnten die Evaluierungsberichte im Vorfeld der jährlich stattfindenden Beteiligungsformate veröffentlicht werden, um Interessierten Gelegenheit zu geben, auf die weitergehende Umsetzung einzuwirken. So kann ein offener und transparenter Umsetzungsprozess ermöglicht werden.

¹ nach: Ulf Gerlach, Plan und Praxis, Berlin | Einführung Evaluierung, in: www.bbsr.bund.de

