

# RAHMENPLANUNG STADTKERN FREDEBURG



BÜRO FÜR STADTPLANUNG  
DORFENTWICKLUNG UND  
STRASSENRAUMGESTALTUNG

**SCHRÖDER  
BAVAJ**  
DIPL. ING. ARCHITEKTEN

MONHEIMSALLEE 75 TELEFON 0241-37715 51 AACHEN

**STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG**  
**- STADTKERN F R E D E B U R G -**

**AUFTRAGGEBER: STADT SCHMALLEMBERG**

**BEARBEITUNG:**

**BÜRO FÜR STÄDTEBAULICHE PLANUNG**  
**SCHRÖDER / BAVAJ DIPL.-ING. ARCHITEKTEN**  
**MONHEIMSALLEE 75 - 5100 A A C H E N**

**BEARBEITER: DIPL.-ING. GIORGIO BAVAJ**  
**DIPL.-ING. GEVA ASCHHOFF**

**ENDFASSUNG**

**STAND: JULI 1993**

# INHALTSVERZEICHNIS

- Endfassung JULI 1993 -

<b>1.</b>	<b>ZIELSETZUNGEN DER RAHMENPLANUNG</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>ALLGEMEINE BESTANDSDARSTELLUNG</b>	<b>3</b>
	2.1 Lage im Raum	
	2.2 Kneippkurort Fredeburg	
<b>3.</b>	<b>DIE AUSGANGSSITUATION DES STADTKERNS</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>STÄDTEBAULICHE FIXPUNKTE</b>	<b>7</b>
	4.1 Ortsgrundriß	
	4.2 Stadtsilhouette	
	4.3 Siedlungsstruktur	
	4.4 Bebauung und Begrünung	
<b>5.</b>	<b>STÄDTEBAULICHE MISSTÄNDE</b>	<b>11</b>
	5.1 Verkehr - Straßenraum	
	5.2 Gebäude - Ortsgestalt	
	5.3 Freiräume - Stadtökologie	
<b>6.</b>	<b>ZIELE UND LÖSUNGSANSÄTZE</b>	<b>21</b>
<b>7.</b>	<b>PLANERISCHES KONZEPT</b>	<b>23</b>
	7.1 Bauliche Entwicklung	
	7.2 Verkehr - Gestaltung der Straßenräume	
<b>8.</b>	<b>INFORMATION UND BÜRGERBETEILIGUNG</b>	<b>37</b>

---

# RAHMENPLANUNG STADTKERN F R E D E B U R G

## 1. ZIELSETZUNGEN DER RAHMENPLANUNG STADTKERN FREDEBURG

Der städtebauliche Rahmenplan zur Erneuerung des historischen Stadtkerns von Fredeburg soll einerseits die städtebaulichen Mißstände, andererseits aber auch konkrete Wege und Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes und der Funktionsfähigkeit des Ortskerns im Zusammenhang aufzeigen.

Durch die Maßnahmen soll die Standortqualität des Kneippkurortes Fredeburgs verbessert und der Fremdenverkehr gefördert werden.

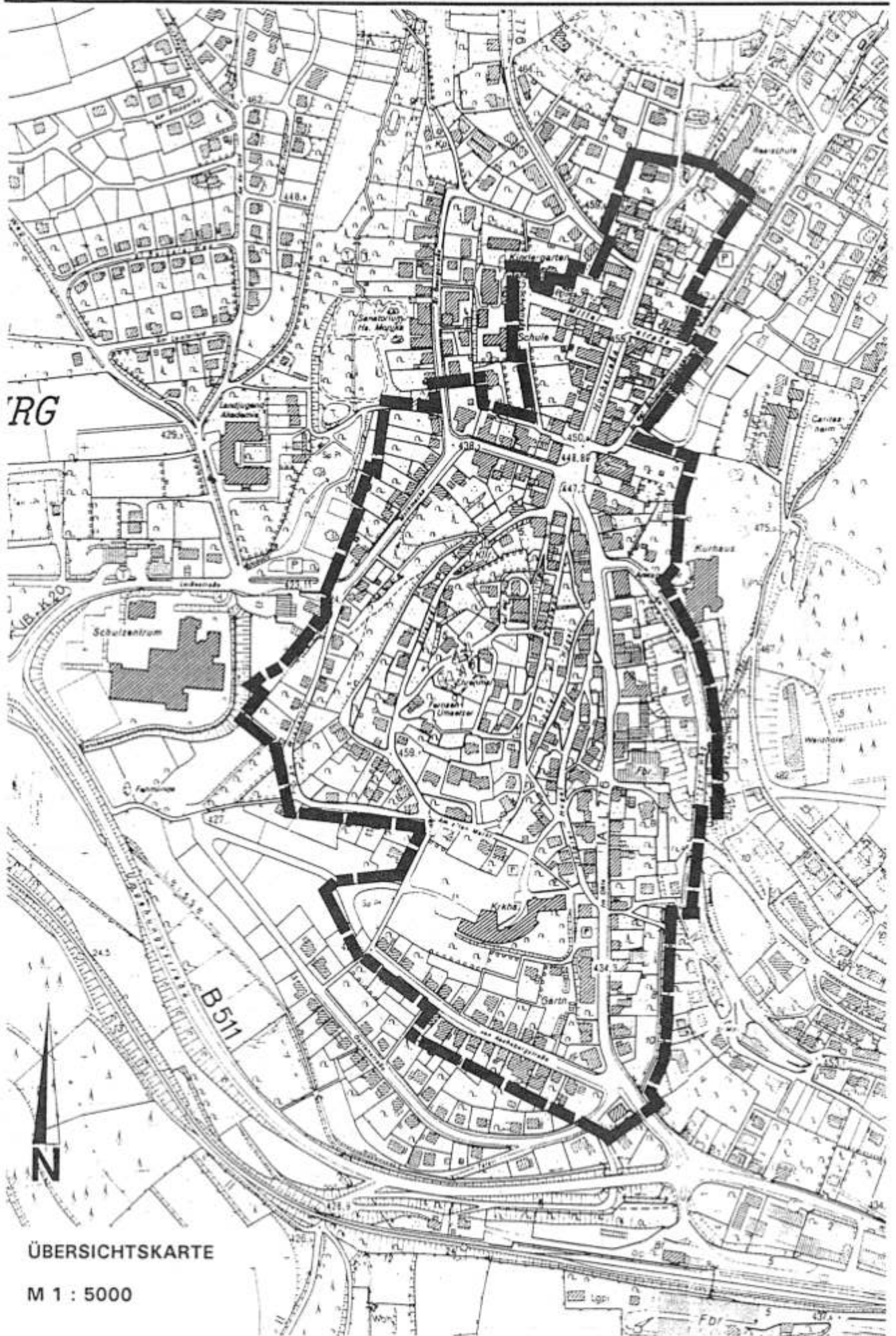
Außerdem sollen die Qualität der Innenstadt als Wohnstandort, aber auch Standortvoraussetzungen für Handel und Dienstleistungen verbessert werden.

Aufwertung und Verbesserung des Stadtkerns sollen erreicht werden durch:

- Verbesserung von Straßenraumfunktion und -gestalt
- Weiterentwicklung des Stadtkerns durch bauliche Ergänzungen zur funktionellen und gestalterischen Abrundung vorhandener Ansätze
- Pflege der Stadtgestalt
- Gestaltung der Freiräume
- Erhaltung und Modernisierung von Wohnraum

Schwerpunktmäßig sollen **öffentliche Straßen und Plätze** nach den Grundsätzen der Verkehrsberuhigung umgestaltet werden mit dem Ziel, das Wohnumfeld in ökologischer, gestalterischer und sozialpolitischer Hinsicht zu verbessern.

Außerdem sollen Maßnahmen zur Herrichtung und **Gestaltung von privaten Hof- und Hausflächen** gefördert werden: Begrünung von Hof- und Gartenflächen sowie Instandsetzung von Außenwänden und Dächern auf privaten Grundstücken. Besondere Aufmerksamkeit gilt hier auch der baulichen Umgestaltung der Fassaden von Gebäuden mit ortsbildprägender Bedeutung.



ÜBERSICHTSKARTE

M 1 : 5000

## 2. ALLGEMEINE BESTANDSDARSTELLUNG

### 2.1 Lage im Raum



Die Stadt Fredeburg liegt im südlichen Hochsauerlandkreis, nördlich von Schmallenberg. Das Hochsauerland ist eine Mittelgebirgslandschaft des Rheinischen Schiefergebirges. Die Geländestruktur des Gebietes wird im Südosten durch die Höhenlagen des Kahlen Asten (841 m über NN), der Hunau (818 m über NN) und des Großen Kopfes (740 m über NN) geprägt.

Verkehrsmäßig liegt das Stadtgebiet an der übergeordneten Verbindung der B 511. Die B 511 verläuft Richtung Nordwesten als Tangente an Fredeburg vorbei über Eslohe, dann über die B 55 nach Meschede bzw. Olpe. In südlicher Richtung stößt die B 511 auf die B 236, die durch Schmallenberg Richtung Lennestadt bzw. Winterberg führt. Direkten Autobahnanschluß hat man in Olpe an die BAB A 4 Köln - Olpe.

Von der B 511 zweigt Richtung Norden die Ortsdurchfahrt "Im Ohle" (L 776) ab. Die L 776 führt über Ramsbeck auf die B 7, von der man Anschluß an die BAB A 46 bzw. BAB A 44 Dortmund - Kassel hat.

Das Sauerland ist aufgrund seiner Höhenlage, seines Klimas und des Bodens eine Region, die stark von der Forst- und der Landwirtschaft geprägt ist. Mit der Eifel, dem Münsterland, dem Bergischen Land und dem Siegerland sowie dem Niederrhein ist es bis heute agrarisch strukturiert und gehört abseits von Rhein- und Ruhrschiene zu den am dünnsten besiedelten Regionen Nordrhein - Westfalens.

## 2.2 Kneippkurort Fredeburg

Ähnlich wie in den anderen ländlichen Zonen ist die Wirtschaft von der Konkurrenz der benachbarten Ballungsräume betroffen. Die Bedeutung des Fremdenverkehrs hat die der ehemaligen Landwirtschaft in weiten Teilen abgelöst. Das Grundproblem ländlicher Regionen - Rückgang traditioneller Erwerbszweige, Umstrukturierung in Richtung Erholungsraum - trifft auch für das Sauerland zu. Hier herrschen für den Sommer wie für den Winterurlaub entsprechende Voraussetzungen.

Die Stadt Fredeburg hat insgesamt 1652 Betten, wovon ca. 482 auf die Kliniken entfallen sowie 114 auf das VDK-Haus und 68 auf das DLA - Deutsche Landjugend Akademie- (Stand 1990). Somit liegen die Hotels, Pensionen, Gasthöfe, Ferienwohnungen und Privatquartiere bei ca. 1000 Betten.

Die Übernachtungszahlen sehen folgendermaßen aus:

Übernachtungen	1975	1980	1985	1990
Kliniken, DLA, VDK		193.647	190.091	196.839
Hotels, Pensionen Gasthöfe, Ferienwohnungen	187.927	134.389	110.302	122.241
Gesamt	187.927	328.036	300.393	319.080

Nachdem die Übernachtungszahlen von 1980 bis 1985 gesunken sind, ist seit 1985 wieder ein Anstieg der Übernachtungen zu verzeichnen.



FREDENBURG

F. 6

F. 21

F. 7



### 3. DIE AUSGANGSSITUATION DES STADTKERNS

Die Stadt Fredeburg gehört zum Verwaltungsbezirk Hochsauerlandkreis und liegt an der Entwicklungsachse 3. Ordnung Schmalleberg/ Meschede. Die Stadt Fredeburg hat eine Fläche von ca. 13 qkm mit einer Einwohnerzahl von 4.203 (Stand 1989).

Im Landesentwicklungsplan III ist das Stadtgebiet Fredeburg, mit der Ausnahme der Kernstadt, als Erholungsgebiet gekennzeichnet. Fredeburg ist ein staatlich anerkannter Kneippkurort.

Die Stadt Fredeburg nimmt innerhalb des gemeindlichen Gesamtgefüges insbesondere folgende Funktionen wahr:

- Fremdenverkehr
- Versorgung mit Einzelhandel und Dienstleistungen
- Wohnen
- soziale und kirchliche Einrichtungen

Diese Funktionen prägen die Nutzungsstruktur des Untersuchungsgebiets mit folgender Schwerpunktbildung:

- Entlang der Straße "Im Ohle" sowie der Hochstraße Einzelhandel und Dienstleistung
- Im Bereich Burghügel Wohnen
- Über das Stadtgebiet verteilt soziale und kirchliche Einrichtungen sowie Fremdenverkehrseinrichtungen
- Nördlich des Stadtzentrums hauptsächlich Kurkliniken und -einrichtungen, wobei das Kurhaus sowie Kurpark östlich des Kirchplatzes im Stadtzentrum angeordnet sind.
- Das regional bedeutsame Allgemeinkrankenhaus im Südosten der Stadt.

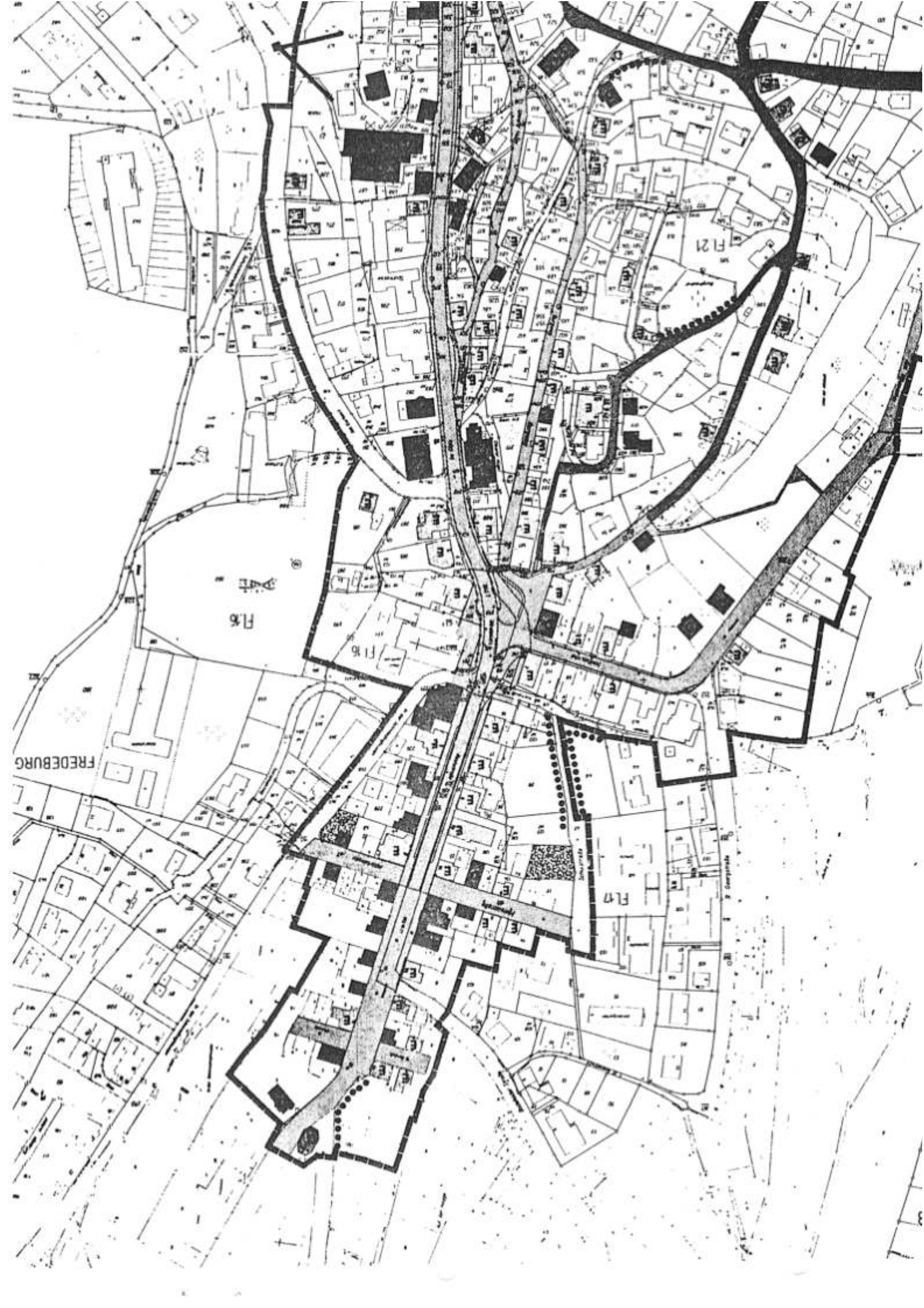
In diesen Bereichen befinden sich somit Versorgungseinrichtungen des örtlichen und überörtlichen Bedarfs, wobei die hohe Anzahl der Kurgäste eine über den täglichen Bedarf hinausgehende Versorgung verlangen. Durch dieses Angebot für den gehobenen nichttäglichen Bedarf erfüllt Fredeburg gleichzeitig Versorgungsfunktionen für die umliegenden Landgemeinden, verbunden mit einem erheblichen Pendelverkehr, der wegen der ländlichen Struktur der Umlandgemeinden und der Orientierung des öffentlichen Nahverkehrs auf den Zentralort Schmalleberg fast ausschließlich mit dem Pkw stattfindet.

Der Stadtkern ist geprägt von der durch die Stadt führende verkehrlich stark belasteten L 776. Diese Verkehrsbelastung führt zu einer starken Beeinträchtigung der Wohnqualität im Stadtkern. Die dadurch bestehende

mangelhafte Aufenthalts- und Verweilmöglichkeit wirkt sich negativ auf die Infrastruktur sowie die sehr wichtige Kurortfunktion aus. Die L 776 führt in Nord- Süd-Richtung mitten durch die historische Bebauung der Stadt Fredeburg. Die Straße wird genutzt vom überregionalen Verkehr in Richtung Paderborn. Eine wichtige Bedeutung hat auch der Verkehr in West- Ost- Richtung erlangt. Die L 776 bildet zusammen mit der B 511 und der L 541 eine wichtige Verkehrsachse. Diese Verkehrsachse wird über die B7 an die A 46 angebunden. Hinzu kommt, daß die L 776 über die B 511 im Raum Eslohe/ Bremke an die B 55 angebunden wird.

Im südlichen Teil der Straße "Im Ohle" befinden sich einige erhaltens- und denkmalwerte Gebäude, wobei das Straßenbild geprägt wird durch den ca. 15 m breiten Straßenraum. Die nördliche Verlängerung der Straße "Im Ohle", die Hochstraße, ist größtenteils geprägt durch einheitliche, einzelstehende zweigeschoßige Bebauung. Die Häuser sind jeweils durch Höfe getrennt. Vor Treppen und sonstigen markanten Stellen stehen kleinkronige Bäume. Auch in diesem Abschnitt stehen viele Häuser unter Denkmalschutz.

Die vom südlichen Ortseingang abzweigende "Von-Ascheberg-Straße" mit seinem Baumbestand ist als erhaltenswert anzusehen, wobei angrenzende verschiedene einzelne Häuser zusätzlich unter Denkmalschutz gestellt sind.



## 4. STÄDTEBAULICHE FIXPUNKTE

### 4.1 Ortsgrundriß

Fredeburg, Landgemeinde, Kreis Meschede, Regierungsbezirk Arnsberg, Provinz Westfalen, war die amtliche Bezeichnung für das Gemeindegewesen, welches vor der Einbeziehung in die Provinz Westfalen und in das Königreich Preußen zur Bezeichnung "Stadt" führte. Für die Verwaltung galten jedoch die Bestimmungen der Landgemeindeordnung für die Provinz Westfalen, weil Fredeburg weder zu den Städten gehörte, in denen die Städteordnung vom 17. März 1831 galt, noch aus dem Gemeindeverband ausgeschieden war. Somit hatte die Stadt Fredeburg weder auf dem Kreistag des Kreises Meschede eine eigene Vertretung (wird vertreten durch den Amtsverband Fredeburg) noch auf dem Provinziallandtag, obschon sie Jahrhunderte lang zu den landtagsfähigen Städten des Herzogtums Westfalen gehörte und in der Städtekurie Sitz und Stimme hatte.

Fredeburg ist auf dem Boden der Apentroper Mark entstanden. Die Besitzer der drei Haupthöfe traten in ein Hörigkeitsverhältnis zu dem Edelherrn von Bilstein, die zu ihrem Schutz inmitten der Mark auf einem in das Leissetal vorspringenden Berg eine feste Burg errichteten. Dieses geschah vermutlich Anfang des 14. Jahrhunderts. Von Osten, Norden und Westen war der Berg nur schwer zugänglich, da er zu den Tälern des Schmiedinghauser- und Frettelbaches steil abfällt, während er nach Süden allmählich abflacht.

Mit dem Bau der Burg war vermutlich die Gründung der Stadt verbunden, die unmittelbar vor der Burg lag. Die Besitzer der Einzelhöfe in der Apentroper Mark siedelten sich in der Nähe der schützenden Festung, und zwar auf der Süd- und Westseite der Bergkuppe vor der Burg, an. Da im 18. Jahrhundert die Stadtmauern unter dem Einfluß der Aufklärung an Bedeutung verloren, führte es dazu, daß nach Stadtbränden eine Auflockerung der Bebauung bzw. eine Verlegung der vom Brand betroffenen Siedlung erfuhren. So führte es nach dem Stadtbrand 1810, der die gesamte Altstadt vernichtete, zu einer Umformung des Stadtbildes. Das von der Altstadt eingenommene Gebiet wurde zunächst nicht wieder bebaut, sondern statt dessen nördlich davon an der Hochstraße eine ganz neue Oberstadt angelegt. Die Ober- und die Unterstraße wurden als Hauptstraßen angelegt, welche die Ansiedlung in zwei Teile zerlegte. Die Bezeichnung Oberstadt ist nach dem Brand (27. März 1810) auf den inneren Stadtteil übertragen. Die Unterstadt führt noch heute ihren alten Namen "Ohl". Der "Burgweg" führte von der jetzigen Neustadt aus an der Ostseite des Berges hinauf und hat noch heute den Namen Burgweg.

Die Stadt hatte drei Tore, das Gartentor im Süden, im Volksmund "Pastauers Porte" genannt, das Grabentor im Osten und das Wiesentor im Norden.



## 4.2 Stadtsilhouette

Der historische Stadtaufbau mit Burghügel und Hängen ist besonders vom gegenüberliegenden nördlichen Hügel gut zu erkennen. An der höchsten Stelle, wo seiner Zeit die Burg gestanden hat, befindet sich heute das Ehrenmal.



Blick auf ehemaligen Burghügel

## 4.3 Siedlungsstruktur



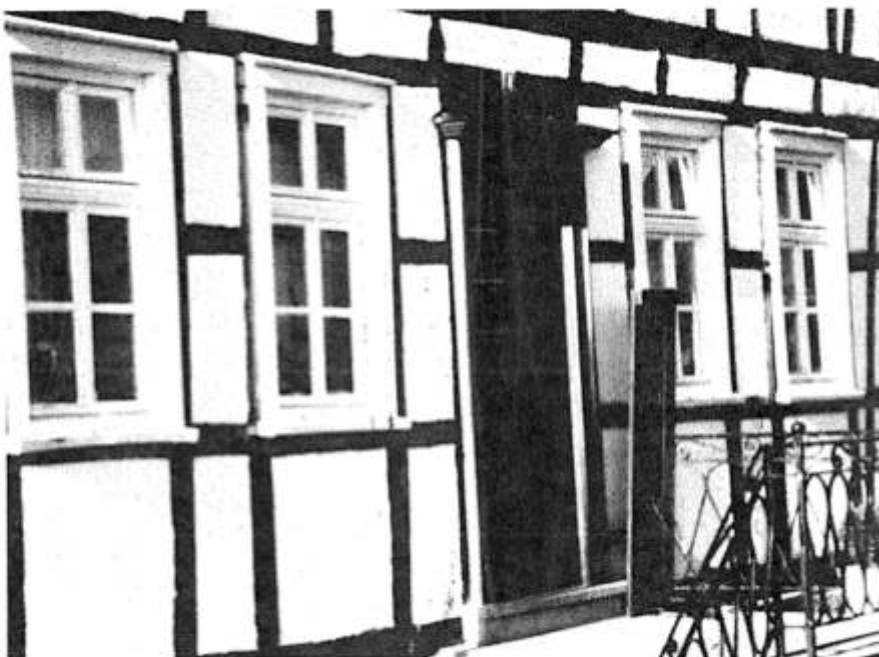
Die Struktur des Stadtgrundrisses zeigt deutlich zwei Bereiche. Den alten Burghügel mit Ansiedlungen und die nach der Planung von 1810 entstandenen Siedlungsbereiche im Süden und Süd-Osten sowie im Norden entlang der Straße "Im Ohle". In den neu geplanten Siedlungsbereichen stehen, wie in Schmallenberg, die Häuser deutlich voneinander getrennt, so daß diese Straßenzüge in einer strengen Reihung der Einzelbaukörper erscheinen.

#### 4.4 Bebauung und Begrünung



Die historische Baustruktur ist auch heute noch deutlich ablesbar. Es finden sich viele denkmalwerte Gebäude.

Baustruktur und Materialien, sowie Architekturdetails wie z.B. Eingangssituationen, Treppen und Fensterformate, tragen wesentlich zur typischen Erscheinung des Ortsbildes bei.

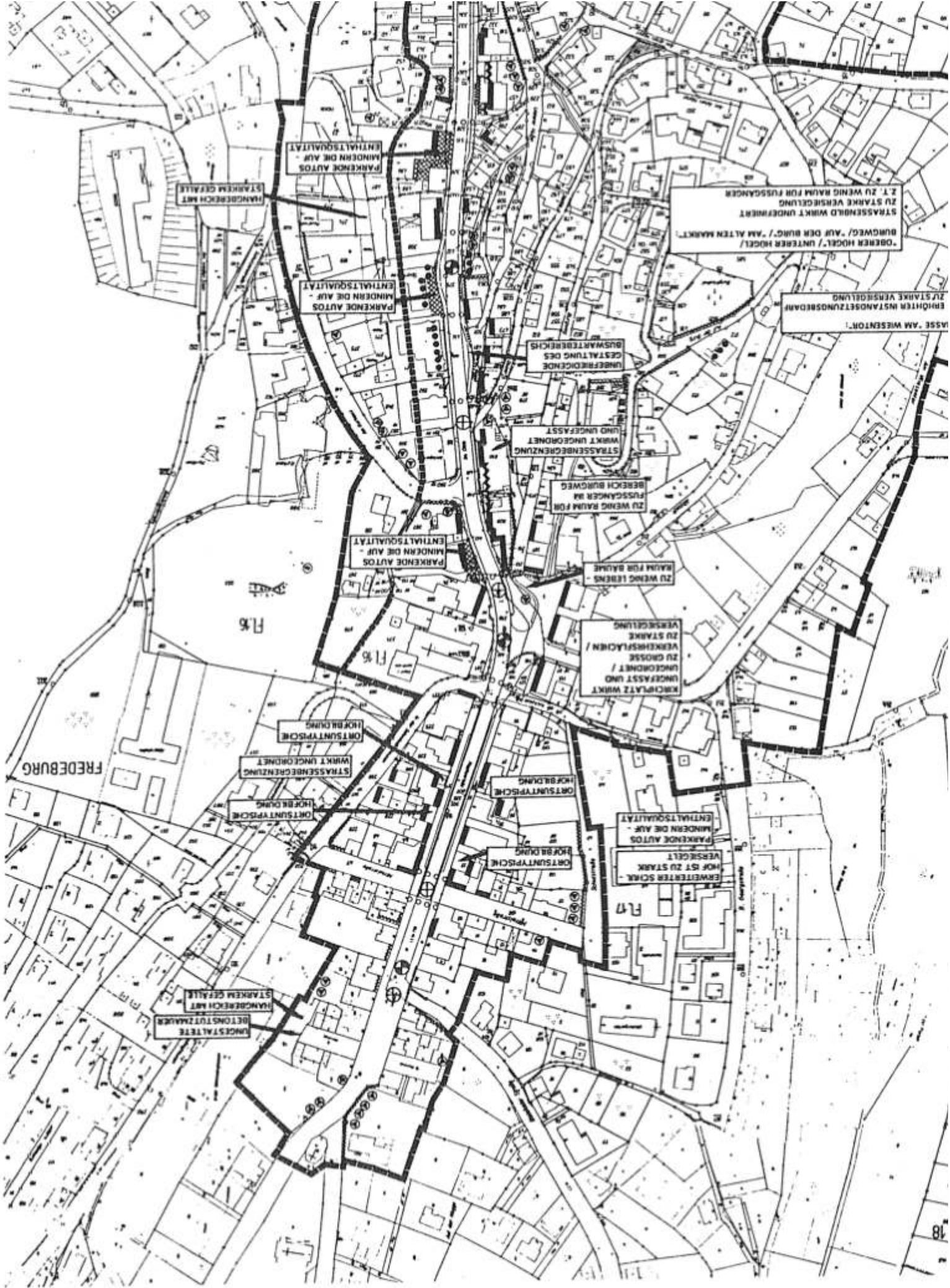


Bäume, meist mit Bezug zur Architektur, sind wichtige Bestandteile eines positiven Straßenbildes.



Die am Hang liegenden Obst- und Baumwiesen sind ein wichtiger Bestandteil des historischen Stadtgrundrisses.





OBERE HOHEIT / UNTERER HOHEIT /  
BURGWEG / AUF DEN BURGWEG / AM ALTEN MARKT  
STASSENBLD WIRKT UNORDNET  
ZU STARKE VERSEGLUNG  
ZU WENIG RAUM FÜR FUSSGÄNGER

ERHÖHTER INSTANDEZUNGSBEDAUF  
ZU STARKE VERSEGLUNG  
ASSE AM WIESENSTON 1

UNGEORDNETE  
GESTALTUNG DES  
BUSWARTBEREICHES  
STASSENBEZUGUNG  
WIRKT UNGEORDNET  
UND UNGEFASST

ZU WENIG RAUM FÜR  
FUSSGÄNGER IM  
BEREICH BURGWEG

ZU WENIG LEBENS-  
RAUM FÜR BAUME

KIRCHPLATZ WIRKT  
UNGEFASST UND  
UNGEORDNET /  
ZU GROSSE  
VERKEHRSPFLÄCHEN /  
VERSEGLUNG

ERWEITERTER SCHNITZ-  
HOF IST ZU STARK  
VERSEGELT  
PARKENDE AUTOS  
MINDERN DIE AUF-  
ENTHALTSQUALITÄT

PARKENDE AUTOS  
MINDERN DIE AUF-  
ENTHALTSQUALITÄT

HANGBEREICH MIT  
STARKEM GEFÄLLE

PARKENDE AUTOS  
MINDERN DIE AUF-  
ENTHALTSQUALITÄT

PARKENDE AUTOS  
MINDERN DIE AUF-  
ENTHALTSQUALITÄT

ORTSUNTYPISCHE  
HOFBRÜCKEN  
WIRKT UNGEORDNET  
STASSENBEZUGUNG

ORTSUNTYPISCHE  
HOFBRÜCKEN

ORTSUNTYPISCHE  
HOFBRÜCKEN

ORTSUNTYPISCHE  
HOFBRÜCKEN

UNGEFASSTE  
BETONSTÜTZMAUERN  
STARKEM GEFÄLLE  
HANGBEREICH MIT

FREDEBURG

F 16

F 16

F 17



## 5. STÄDTEBAULICHE MISSTÄNDE

Die städtebaulichen Mißstände betreffen:

- die Verkehrsverhältnisse
- die Funktionsfähigkeit der öffentlichen Freiräume in Hinblick auf die Kurortfunktion sowie die Straßenraumgestaltung
- die Gestaltung von Fassaden und privaten Haus- und Hofflächen

### 5.1 Verkehr - Straßenraum



Die Situation des Stadtkerns wird durch den Verkehr der Straße "Im Ohle" (L 776) stark bestimmt. Verkehrszählungen weisen von 1985 bis 1990 einen Anstieg des Verkehrs von ca. 38% auf. Lärm, Abgase, Verkehrsmenge und Geschwindigkeit mindern die Wohn- und Lebensqualität sowie die für Fredeburg wichtige Kurortfunktion. Die gerade Linienführung verleitet bei den heutigen Straßenquerschnitten zum schnellen Fahren.

Nur durch Herausnahme des Durchgangsverkehrs, somit dem Bau der geplanten Umgehungsstraße, kann langfristig eine Umgestaltung und Verbesserung erfolgen.

Einerseits werden die Ferien- und Kurgäste durch das starke Verkehrsaufkommen stark beeinträchtigt. Das Queren der Straßen stellt eine Gefahr dar und mindert so die Nutzungsqualität. Andererseits ist die Aufenthaltsqualität stark eingeschränkt durch das Fehlen von Verweilbereichen und durch die Beanspruchung der Haus- und Geschäftsvorbereiche durch parkende Fahrzeuge.

Unmittelbar im Zusammenhang ist das Fehlen von leichten und sicheren Straßenquerungen zu sehen. Insbesondere sind folgende Bereiche betroffen:

- Die Ortseingangssituation von der B 511 kommend
- südlicher Mündungsbereich L 776 / Unterer Hügel
- Fußwegbeziehungen von der Oberstadt zur Unterstadt entlang der L 776
- Nördlicher Mündungsbereich L 776 / Unterer Hügel
- Mündungsbereich L 776 / Oberer Hügel
- Kirchplatz mit angrenzenden Straßen
- Kreuzung Mittelstraße / L 776, insbesondere unter Aspekten der Schulwegsicherung
- Abknicken der L 776 nördlich der Mittelstraße

Durch die Umnutzung verschiedener Hotels in den vergangenen Jahren fehlen somit für den anerkannten Kneippkurort Fredeburg zusätzliche Hotels, was bei den steigenden Übernachtungszahlen erhebliche Bedeutung hat.



Im Bereich "Oberer Hügel", "Unterer Hügel", Burgweg, "Auf der Burg" sowie "Am Alten Markt" wirkt das Straßenbild oft undefiniert. Trotz teilweiser ökologisch sinnvoller seitlicher Grünstreifen sind die Straßenquerschnitte zu stark versiegelt.

Der Raum für Fußgänger ist in der vorhandenen Ausbauart nicht berücksichtigt.



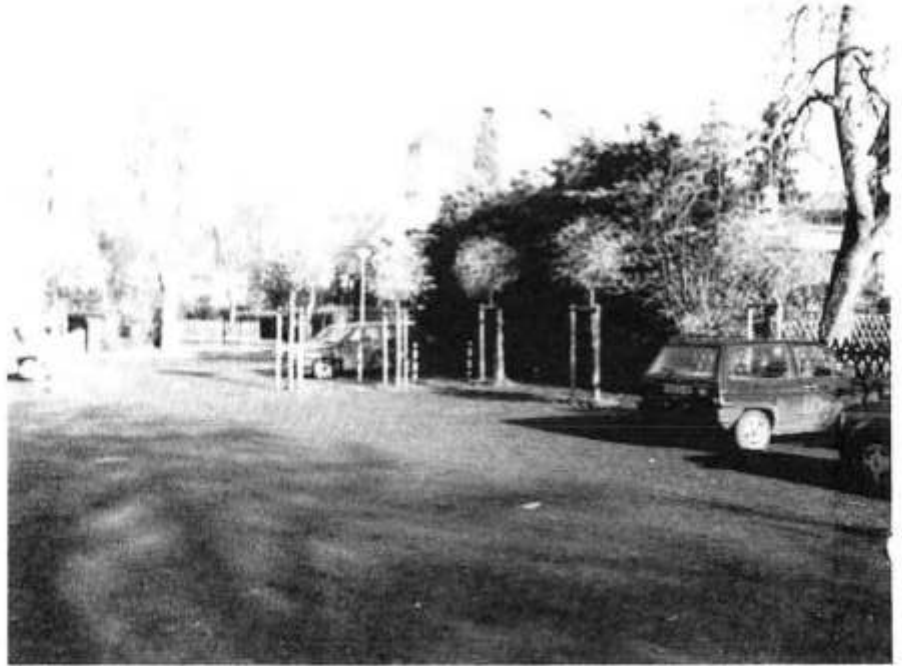
Die abknickende Vorfahrt der L 776 ist unübersichtlich und durch den Verkehr stark belastet

Neben den bereits aufgezeigten Mißständen stellt sich auch die Parkplatzsituation als problematisch dar: einerseits fehlen Stell- und Parkplätze, andererseits führt eine zu intensive Nutzung durch den ruhenden Verkehr zur Verringerung der Grünflächen in städtebaulich sensiblen Privatbereichen und zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere den Fußgängern in den öffentlichen Straßen und Plätzen.



Starke Versiegelung durch breiten Straßenquerschnitt und angrenzenden Parkflächen

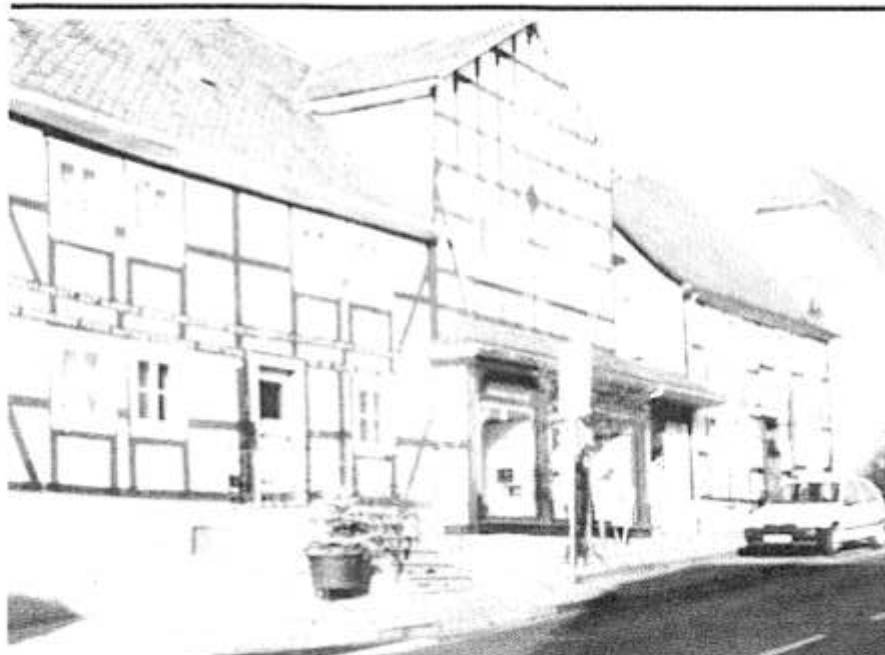
Außer den dargelegten funktionellen Mißständen sind aber auch die gestalterischen Mängel gleichrangig zu sehen. Durch die heutige Aufteilung des Straßenraumes wird der Fußgänger benachteiligt. Aufenthalts- und Verweilqualität fehlen. Letzteres gilt insbesondere für die stark versiegelten und beparkten Bereiche entlang der L 776.



Die Umnutzung des Straßenraums zur Erweiterung des Schulhofs ist sicherlich sinnvoll und in Ansätzen gestalterisch richtig, jedoch mindert auch hier das Parken die Aufenthalts- und Spielqualität.

## 5.2 Gebäude - Ortsgestalt

Die Mißstände betreffen stärker die Gebäudegestalt als den Gebäudezustand. Die Mängel am Gebäudezustand z.B. Eternitverkleidungen, Eterniteindeckungen, Erneuerungsbedarf allgemein, fallen nicht so sehr in das Gewicht wie die Mängel der Gebäudegestalt. Hier reicht die Palette von unmaßstäblicher Fassadenveränderung z.B. Fenstervergrößerungen, aufgerissenen Erdgeschoßfronten bis zu ortsuntypischen Gebäuden.



Veränderung der Fenster:

- Fensterteilung
- Fenstereinfassung sowie Vergrößerung im Erdgeschoßbereich
- Material und Farbe



Die positive Gestaltung der "Schaufenster" des Restaurants steht der unmaßstäblichen Fassadenveränderung des rechten Hauses gegenüber



Tiefgreifende Veränderung der Fassade durch Aufreißen der Erdgeschoßzone

Ortsuntypische Gebäude beeinträchtigen das Straßenbild



Durch die strenge Reihung der Einzelbaukörper entstehen seitliche Höfe. Diese Hofbildungen sind ein typisches Element des Straßengrundrisses. An verschiedenen Stellen ist diese Hofbildung ortsuntypisch verändert worden.

Ortsuntypische Hofbildung durch "Über-Eck-" Anbau





Ortsuntypische Hofbildung durch eingeschossigen Flachdachanbau

### 5.3 Freiräume - Stadtökologie

An verschiedenen Höfen ist eine Einfriedung in bezug zum Straßenraum vorhanden. Hierbei hat sich der Jägerzaun als auch der horizontale Lattenzaun als ortsuntypisches Element stark durchgesetzt.



"Bonanza- Zaun" zur Begrenzung des Hofes

Teilweise besteht Erneuerungsbedarf bei alten Staketenzäunen.  
Zum Teil sind diese schon durch Jägerzäune ersetzt



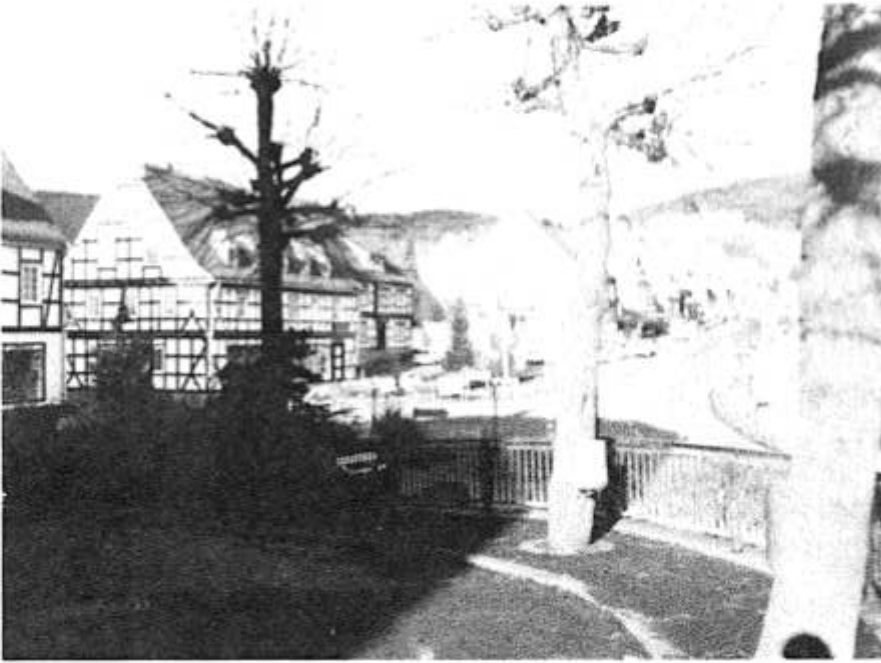
Ortsuntypisch sind auch die Betonmauern mit aufgesetzten Jägerzäunen in starken Hangbereichen



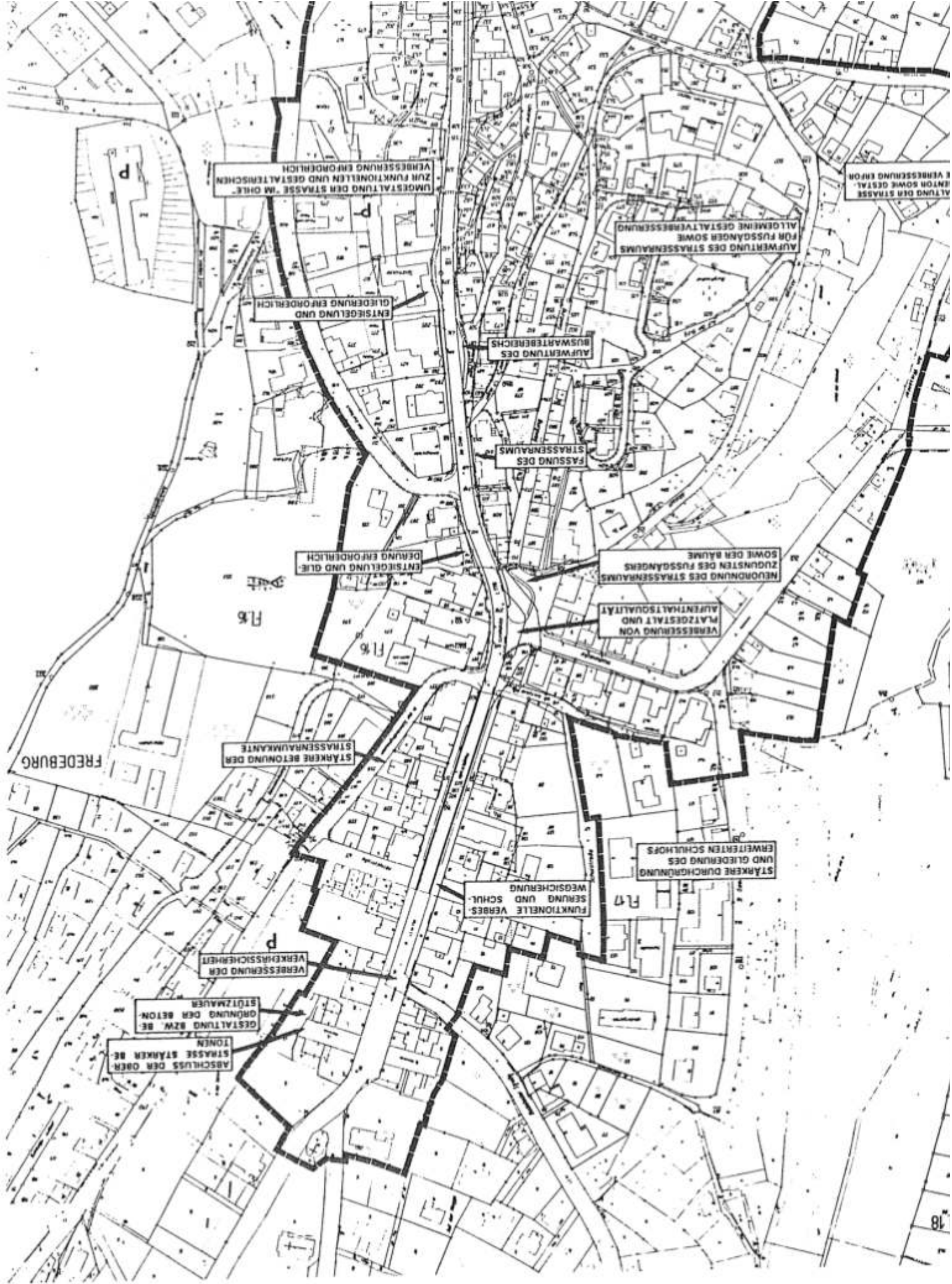
Die zum Teil wichtigen Fußwegbeziehungen sollten attraktiver gestaltet werden







**Zu wenig Lebensraum für Bäume**



ALTDENKMALE ERHALTEN UND RESTAURIEREN  
UND VERBESSERUNG ERFOR-  
DERT

AUFWERTUNG DES STRASSENRAUMS  
FÜR FUSSGÄNGER SOWIE  
ALLGEMEINE GESTALTVERBESSERUNG

UMGESTALTUNG DER STRASSE IM OBEREN  
ZUM FUNKTIONELLEN UND GESTALT-  
VERBESSERUNG ERFORDERLICH

ENTWICKLUNG UND  
GLEICHUNG ERFORDERLICH

AUFWERTUNG DES  
BUSWARTBEREICHES

FASSUNG DES  
STRASSENRAUMS

NEUERUNG DES STRASSENRAUMS  
ZUERSTEN DES FUSSGÄNGERS  
SOWIE DER BÄUME

VERBESSERUNG VON  
PLATZGESTALT UND  
AUFENTHALTSQUALITÄT

ENTWICKLUNG UND GLEICHUNG  
ERFORDERLICH

STÄRKERE BETONUNG DER  
STRASSENKANTE

STÄRKERE DURCHDRINGUNG  
UND GLEICHUNG DES  
ERWEITERTEN SCHULHOFES

FUNKTIONELLE VERBES-  
SERUNG UND SCHUL-  
WEGSICHERUNG

VERBESSERUNG DER  
VERKEHRSSICHERHEIT

GESTALTUNG BZW. BE-  
GRÜNDUNG DER BETON-  
STÜTZMAUER

ABSCHLUSS DER OBEREN  
STRASSE STÄRKEN BE-  
TÖNEN

FREDENBURG

F.R.B.

F.R.B.

P

P

## 6. ZIELE UND LÖSUNGSANSÄTZE

Für eine Verbesserung des Stadtkerns ist es erforderlich, den Zusammenhang zwischen den Einzelproblemen zu sehen. Ein übergreifendes Rahmenkonzept ist hier erforderlich.

Nur auf Funktionsverbesserung ausgerichtete Maßnahmen sind nicht ausreichend, wenn nicht gleichzeitig der Stadtgestalt erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt wird. Die angestrebten Maßnahmen müssen darauf ausgerichtet sein, die Attraktivität des Stadtkerns für Einzelhandel und Dienstleistungen sowie den Kurbetrieb zu erhöhen und die Qualität des Wohnumfeldes zu verbessern.

Neben den Maßnahmen im öffentlichen Bereich tragen auch gut abgestimmte private Maßnahmen zum Gelingen der Stadterneuerung bei. Diese wird umso erfolgreicher, je mehr das Konzept von den Bürgern mitgetragen wird und die Eigeninitiative durch entsprechende Beratung gestützt wird.

Die Stärkung der Funktionen des Stadtkerns, Handel und Dienstleistung sowie Wohnen wird erreicht durch:

- Bauliche Weiterentwicklung des Stadtkerns unter Bewahrung des historischen Stadtgrundrisses
- Verbesserung der Verkehrs- bzw. Parkplatzsituation
- Gestaltung von Straßen und Plätzen sowie allgemeine Verbesserung der Stadtgestalt
- Verbesserung der Verweilqualität und mehr Raum für Fußgänger
- Instandsetzung und Modernisierung der denkmal- und erhaltenswerten Bausubstanz
- Attraktivitätssteigerung für den Kurgast (Aufwertung für Fremdenverkehr)



### VERKEHRLICHE ANBINDUNG

	GEPLANTE UMGEHUNGSSTRASSE
	ABGRENZUNG KURZGEBIET
	ABGRENZUNG UNTERSUCHUNGSGBIET

INGENIEURBÜRO SCHROEDER  
 BAWAJ  
 10000 WÜRZBURG  
 TEL. 09301 200-100

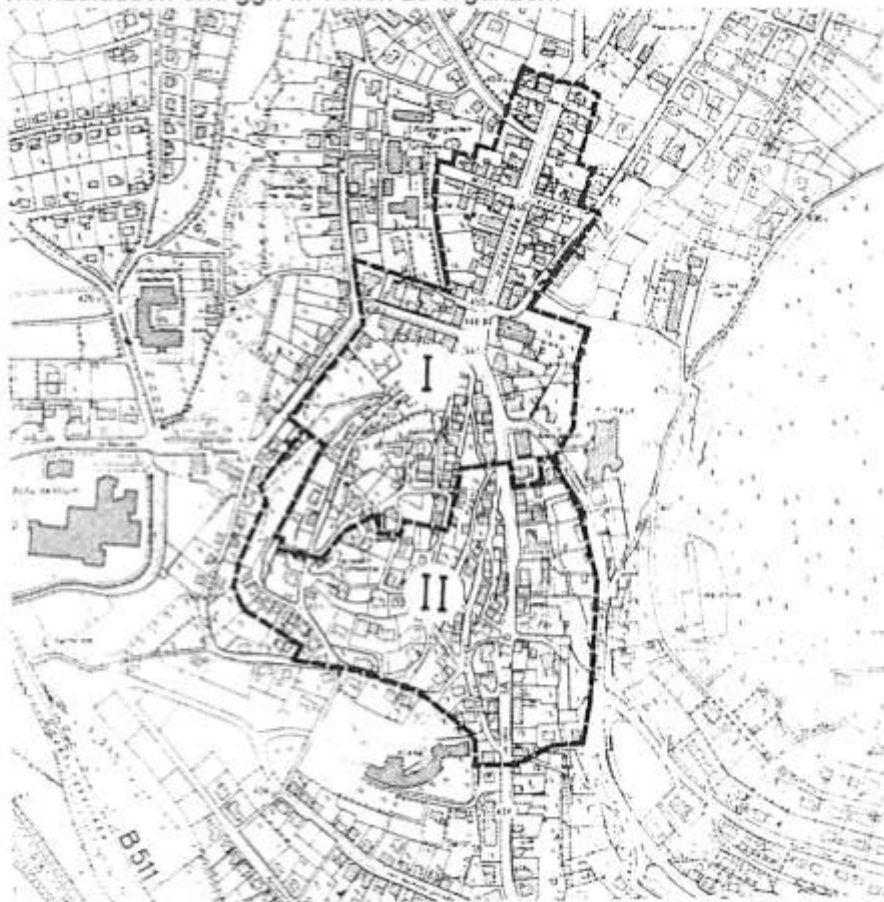
## 7. PLANERISCHES KONZEPT

### 7.1 Bauliche Entwicklung

Durch die topographische Lage Fredeburgs ist die bauliche Entwicklung stark begrenzt. Aufgrund des historischen Ortsgrundrisses sollte die Expansion auf keinen Fall über die im Flächennutzungsplan vorgesehenen Flächen hinausgehen.

Die bestehende Gestaltungssatzung weist zwei Zonen auf. Aufgrund der Erkenntnisse des Rahmenkonzeptes ist es sinnvoll, beide Zonen zusammenzufassen und ggf. in Teilen zu ergänzen.

#### Gestaltungssatzung



Die Gebäudegestaltung entspricht im wesentlichen dem alten Stadtbild, das sauerländische Fachwerkhäuser mit schwarz-weiß Fachwerk bzw. der verschieferten Fassade sowie dem schiefergedeckten Steildach.

#### Gebäudegestaltung

Diese ortstypischen Materialien und Gestaltungselemente, die auch in der Satzung vorgeschrieben sind, sollten weiterhin ausschließlich verwendet werden, um eine Materialvielfalt zu vermeiden, welche das einheitliche Bild der gesamten Stadt zerstören würde. Der vorherrschende Farbkanon (Schwarz-Weiß-Schiefergrau) sollte weiterhin bestimmend für das Stadtbild bleiben.

Alles, was gebaut oder verändert wird, sollte dem historischen Maßstab entsprechen, wie schon anhand von Bildern im Bereich "Fixpunkte" verdeutlicht wurde.

Grundsätzlich sollte versucht werden insbesondere bei den denkmal- bzw. erhaltenswerten Häusern die Fensteröffnungen wieder dem historischen Maßstab anzupassen.

## 7.2 Verkehr - Gestaltung der Straßenräume

Die L 776 sowie die Parkplatzsituation des Stadtkerns bilden das zentrale Problem der Stadt Fredeburg. Ein teilweiser Rückbau, sowie eine durchgehende Gestaltung zugunsten des Fußgängers und Verbesserung der Aufenthaltsqualität, somit Attraktivitätssteigerung für die Kurgäste, ist dringend erforderlich. Querungsmöglichkeiten sollten verbessert und Gefahrenpunkte entschärft werden.

Für die Durchführung der Maßnahmen insbesondere zur Verbesserung der Kurortfunktion ist es erforderlich, den Durchgangsverkehr über eine Umgehungsstraße aus dem Stadtkern herauszunehmen. Dadurch wird eine Verbesserung der Aufenthalts- und Verweilqualität für die Bewohner sowie für die Kurgäste erreicht, und eine ökologische Aufwertung des Stadtkerns erzielt. Der Zielverkehr soll auf geeigneten Parkplätzen vor bzw. am Rande des Stadtkerns aufgefangen werden.

Ergänzend zur Rahmenplanung ist es sinnvoll, unter Berücksichtigung der städtebaulich und stadtgestalterisch definierten Zielsetzungen, ein Verkehrskonzept zu erstellen. Dabei sind nicht nur die zentralen Bereiche, sondern das Gesamtgefüge der Ortlagen zu behandeln. Folgende Untersuchungsschwerpunkte sollten erarbeitet werden:

- Ermittlung der Kfz- Verkehrsbeziehungen hinsichtlich Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre der Ortslage
- Differenzierte Analyse der Parksituation im Bereich der Geschäftsnutzung (Auslastung, Kurz- und Dauerparken), die erreichbaren Parkgelegenheiten, deren Zahl, Zugänglichkeit und Regelung als wichtige Determinanten für den vorhandenen Verkehr
- Prüfung der städtebaulichen Verträglichkeit der Kfz- Verkehre in relevanten Straßenzügen.

Das Verkehrskonzept sollte Lösungen aufzeigen bezüglich:

- Erschließung der Ortslage und insbesondere der zentralen Bereiche im fließenden und ruhenden Verkehr unter dem Gesichtspunkt der Stadtverträglichkeit und der im Rahmenplan getroffenen Zielsetzungen der Straßenraumgestaltung bzw. städtebaulichen Integration der Hauptverkehrsstraßen
- Förderung und Optimierung der Sicherheit und des Komfort für Fußgänger und Radfahrer in Abstimmung auf die zukünftige Kfz-Erschließung.

Weiterhin einbezogen werden sollte die Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes, ein schlüssiges Angebot für Fußgänger und Radfahrer sowie auch die Belange des ÖPNV.

Um eine Funktionsverbesserung der L 776 in bezug auf die städtebauliche Situation, Standortvoraussetzung für Einzelhandel, Fremdenverkehr sowie Aufenthalts- und Wohnqualität, zu erreichen, ist es erforderlich, den Durchgangsverkehr auf eine geeignete Umgehung zu verlagern.

Ende 1992 ist die L 776 Ortsumgehung Fredeburg wieder in den Landesstraßenbedarfsplan aufgenommen worden. Die Maßnahme wird der Stufe 2 (möglicher weiterer Bedarf) zugeordnet. Mit dieser Aufnahme ist gewährleistet, daß der Bau der Ortsumgehung Fredeburg bei den zukünftigen Planungen des Landes Berücksichtigung findet.

Mittelfristig ist zu überlegen, ob der Schwerlastverkehr im Sommer aus der Straße "Im Ohle" herausgenommen und über die Mothmecke bzw. Leißstraße umgeleitet wird, um zumindest eine teilweise Umgestaltung der Straße "Im Ohle" zu ermöglichen, die langfristig mit der Fertigstellung der Umgehungsstraße vervollständigt wird.

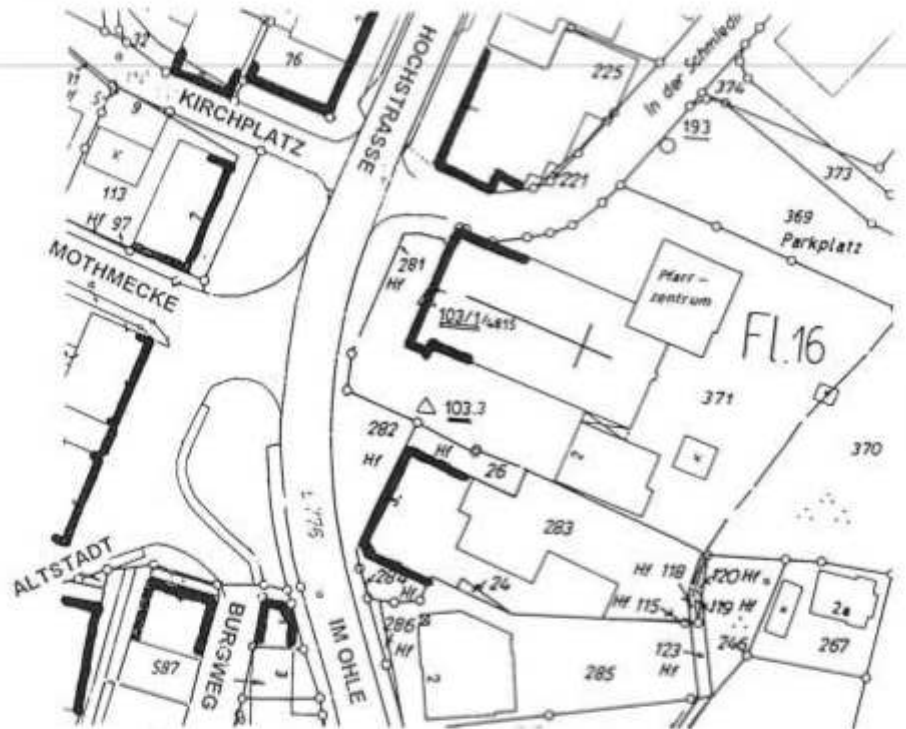
Um eine weitere Verbesserung bezüglich des innerörtlichen Verkehrs zu erreichen, sollten verschiedene Auffangparkplätze angeboten werden. Dieses wäre an folgenden Punkten denkbar:

- Wehrscheid/ Kreuzung "Im Ohle" (Bahnhof)
- Parkplatz oberhalb des Kurhauses
- In der Frettelt
- Am Sportplatz/ Schulzentrum
- Parkfläche "In der Schmiedinghausen"
- Auf dem Gelände des alten Waldhotels

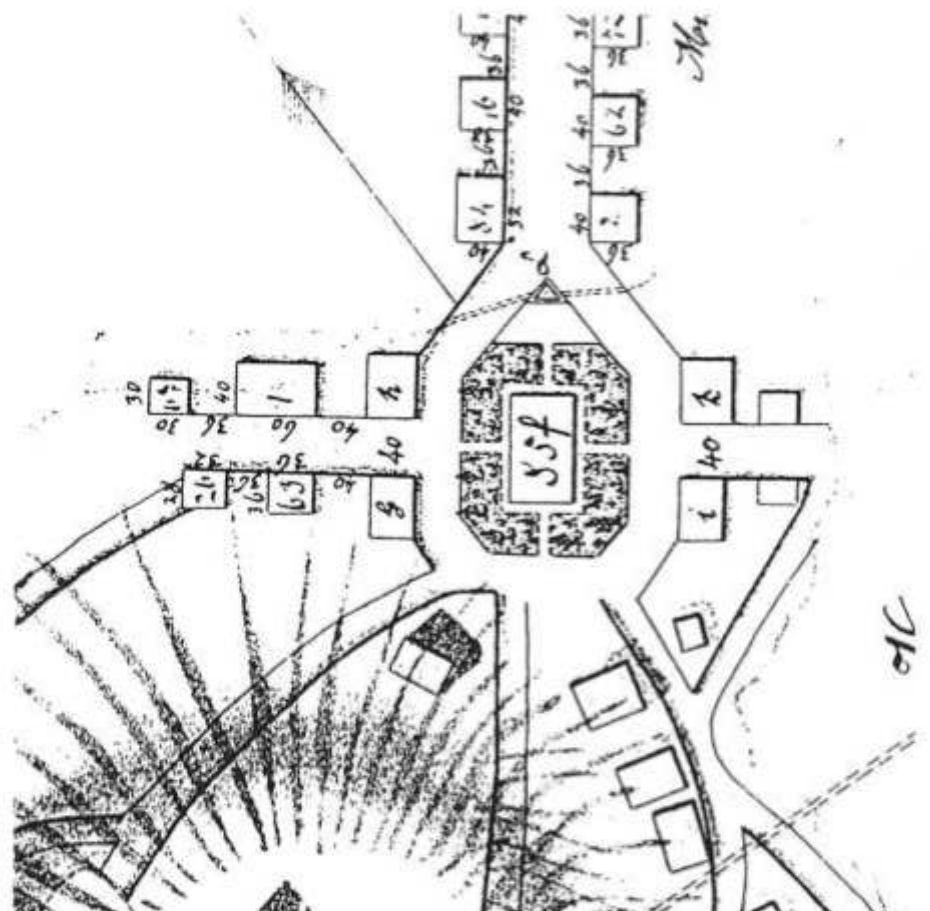
Innerörtlich stehen bis auf die Fläche hinter der alten Fabrik keine geeigneten Flächen zur Verfügung. Dort wäre es denkbar, ein Parkdeck anzuordnen, was jedoch aufgrund der starken Hanglage baukonstruktiv schwierig und somit unter Umständen unwirtschaftlich ist.

### Umgestaltung der Straße "Im Ohle"

Der Platz vor der Kirche ist der räumlich wichtigste Bereich im Zuge der L 776. Der heutige Zustand orientiert sich lediglich an den Bedürfnissen des fließenden Verkehrs.



Verkehrsführung Heute



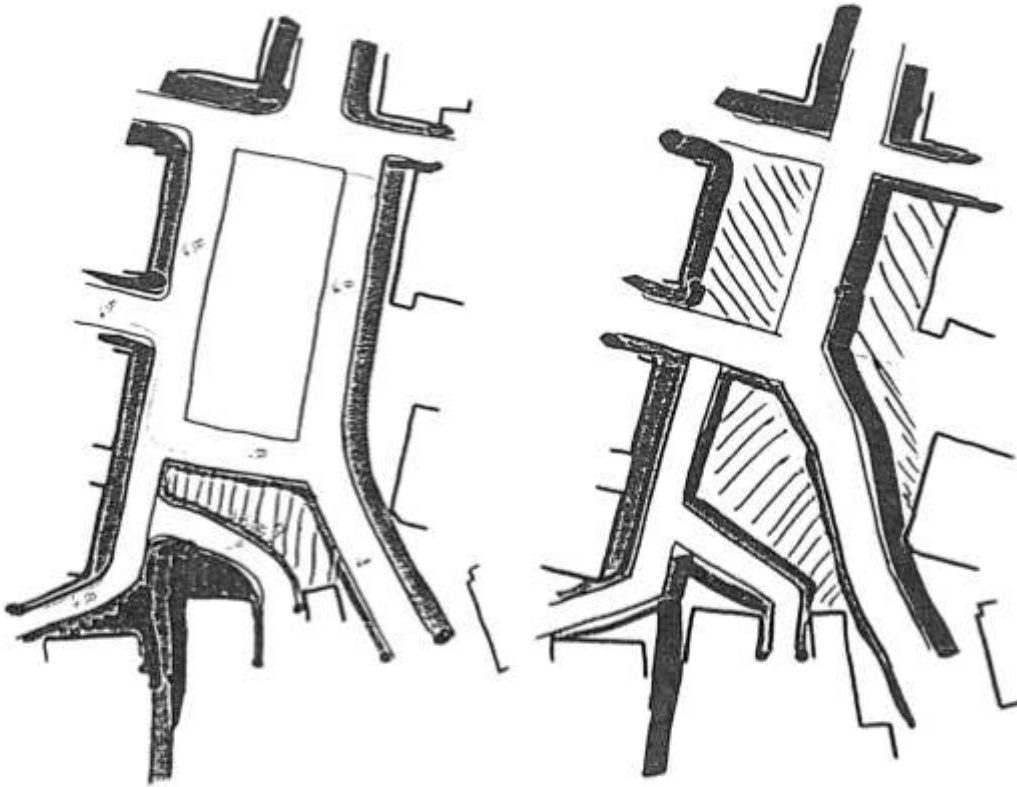
Historische Karte 1810

Der Plan aus dem Jahre 1810 zeigt sinnvollere gestalterische Möglichkeiten auf.



Es wird vorgeschlagen, den Platz auf der Grundlage der historischen Idee umzugestalten.

Es wurden die möglichen Verkehrsführungen aufgezeichnet, wobei der Straßenraum auf ein Minimum reduziert wird, um die Aufenthaltsqualität sowie die Wohnqualität zu erhöhen.



Lösung A

Lösung B

Skizzenhafte Darstellung der Möglichkeiten der Verkehrsführung

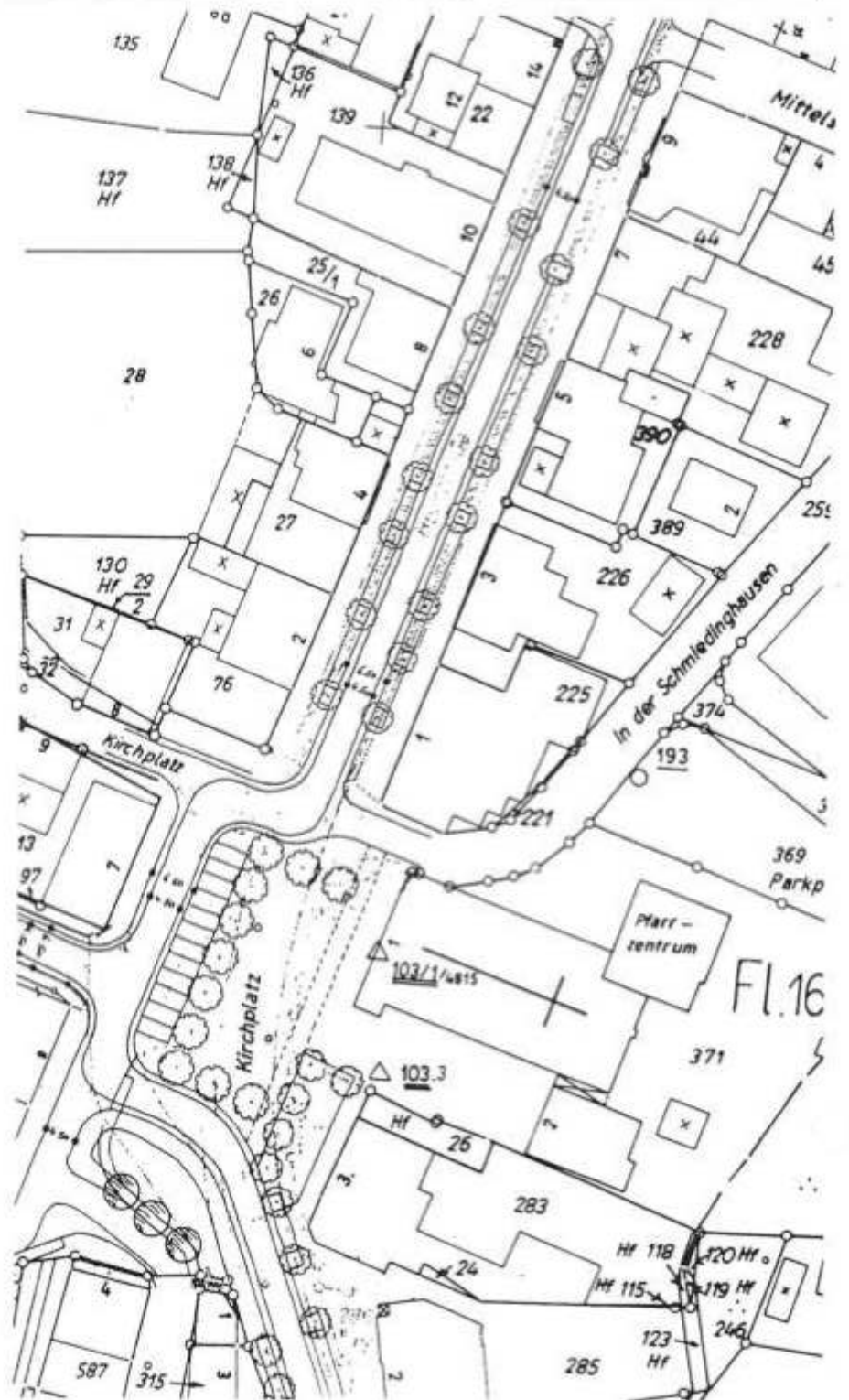
Es ergeben sich zwei Möglichkeiten der Orientierung des Aufenthaltsbereichs:

- Eine Grünanlage als Mittelpunkt des Platzes
- Vergrößerung der vor den Häusern liegenden Vorbereiche

Die Lösung A entspricht zwar stärker dem historischen Vorbild, ist jedoch unter den heutigen Verkehrsverhältnissen als problematisch anzusehen und würde unter Umständen zu einer begrünten aber wenig genutzten Mittelinsel führen.

Bei der Lösung B sind die Aufenthaltsbereiche zu sehr auseinandergerissen, so daß kein richtiger Zusammenhang des Platzes mehr zu erkennen ist.

Im Zusammenspiel der beiden aufgezeigten Möglichkeiten wurde eine dritte Lösung erarbeitet.

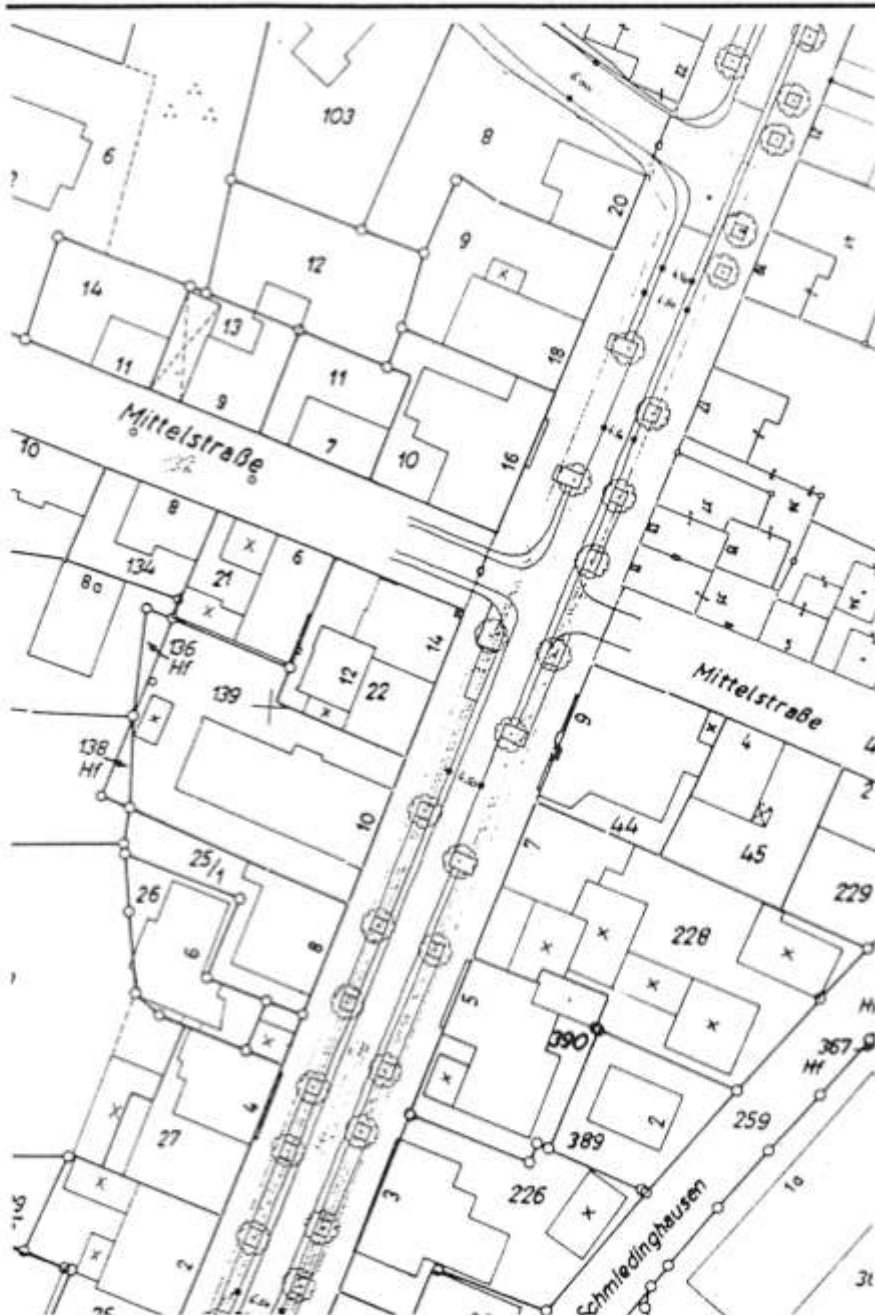


### Gestaltung Kirchplatz

M 1:1000

Die in der Mitte liegende Grünfläche wird der Kirche zugeordnet, so daß der Platz kombiniert genutzt werden kann. Die Überfahrbarkeit für Kirchen- und Hochzeitsfahrzeuge ist vorgesehen. Die Verkehrsführung wird Richtung Mothmecke verschwenkt und ist damit den Häusern 7 und 9 zugeordnet. Durch diese Straßenführung wird die Geschwindigkeit gemindert. In dem Platzbereich sind 12 Parkplätze integriert. Durch eine starke Baumpflanzung wird der Platz zur Straße hin räumlich gefaßt.

In nördlicher Richtung schließt sich die Hochstraße an. Auch hier wird der Straßenraum auf 6,50 Meter reduziert. Entlang der linear verlaufenden Straße werden Baumpflanzungen auf den Achsen der Häuser sowie dazwischenliegende Parkmöglichkeiten angeordnet.



Zur Schulwegsicherung wird beidseitig der Mittelstraße eine einseitige Einengung auf 4,50 Meter vorgesehen, um die Querung zu erleichtern und die Geschwindigkeit herauszunehmen.

Gestaltung Hochstraße

M 1:1000

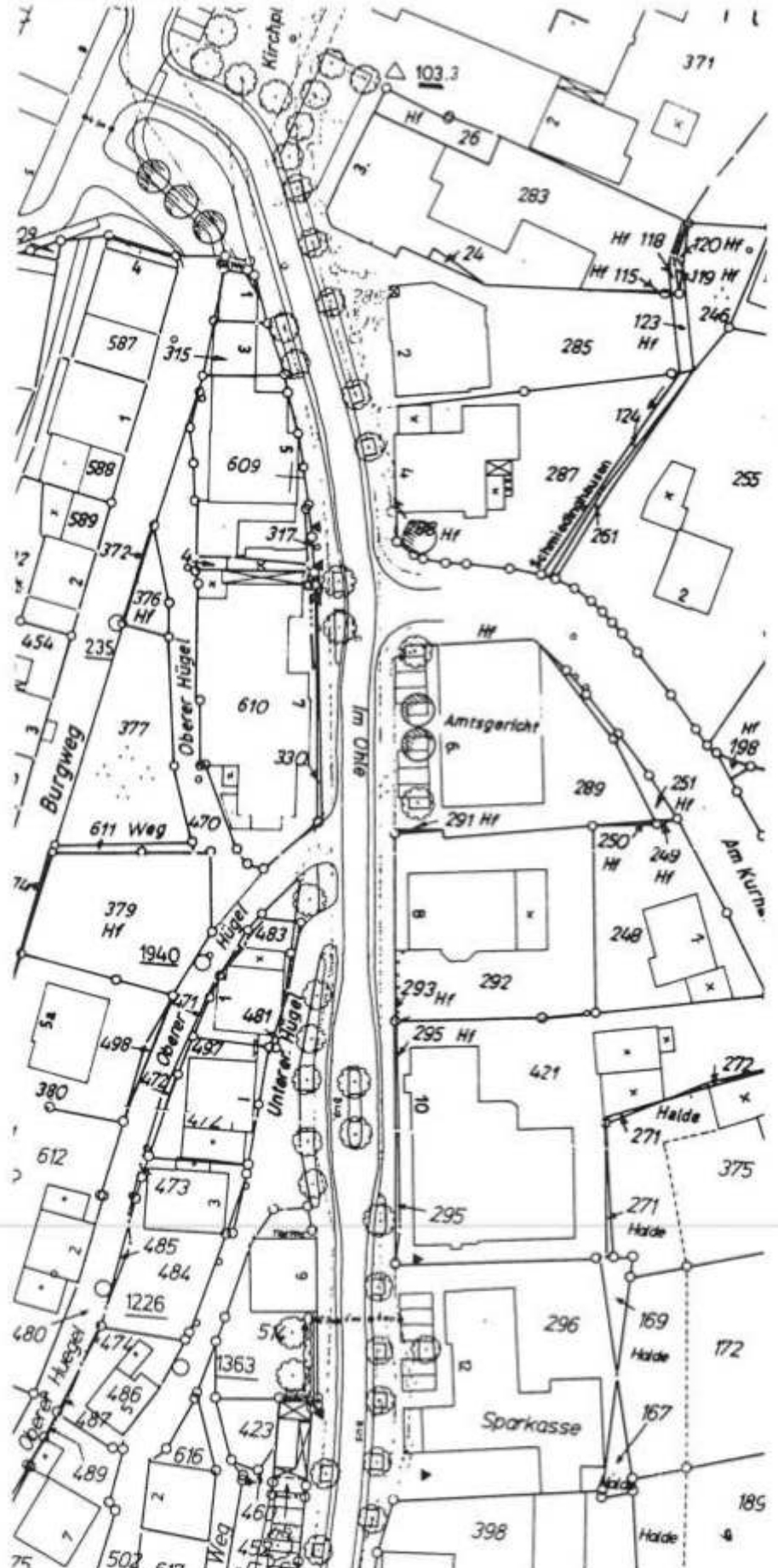
Südlich schließt sich die Straße "Im Ohle" an.



Gestaltungsvorschlag  
Kirchplatz/ Im Ohle

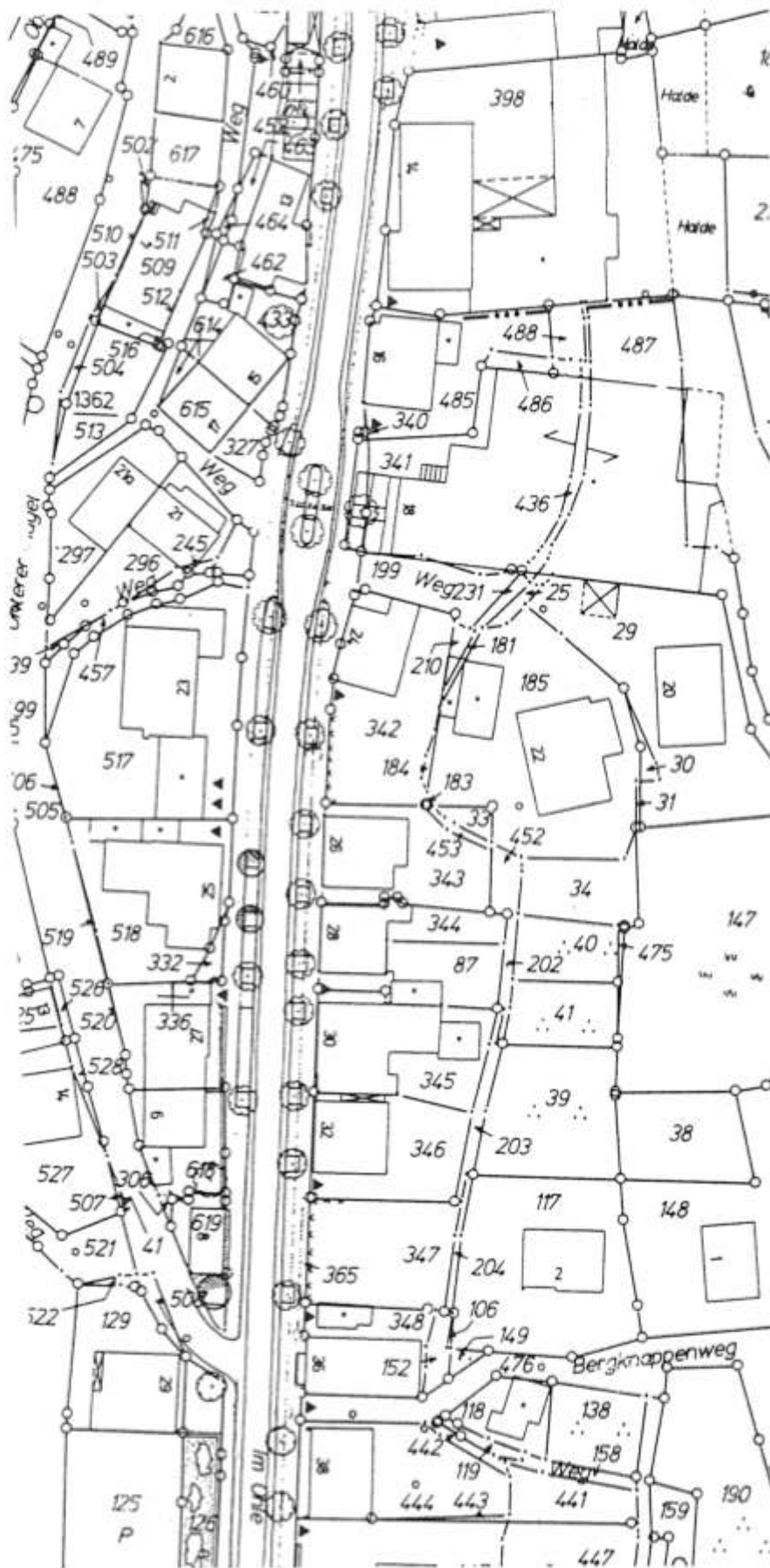
Zur Geschwindigkeitsreduzierung werden zwei Mittelinseln mit Querungshilfen einmal in Höhe des Hauses "Im Ohle" 10 und in Höhe des Hauses "Im Ohle" 18.

Vor Haus "Im Ohle" 10 wird die Querungshilfe mit der Bushaltestelle kombiniert. Der bisher ungestaltete Bereich vor der Mauer wird durch Baumpflanzungen und Begrünung aufgewertet.



Gestaltung "Im Ohle"

M 1:1000



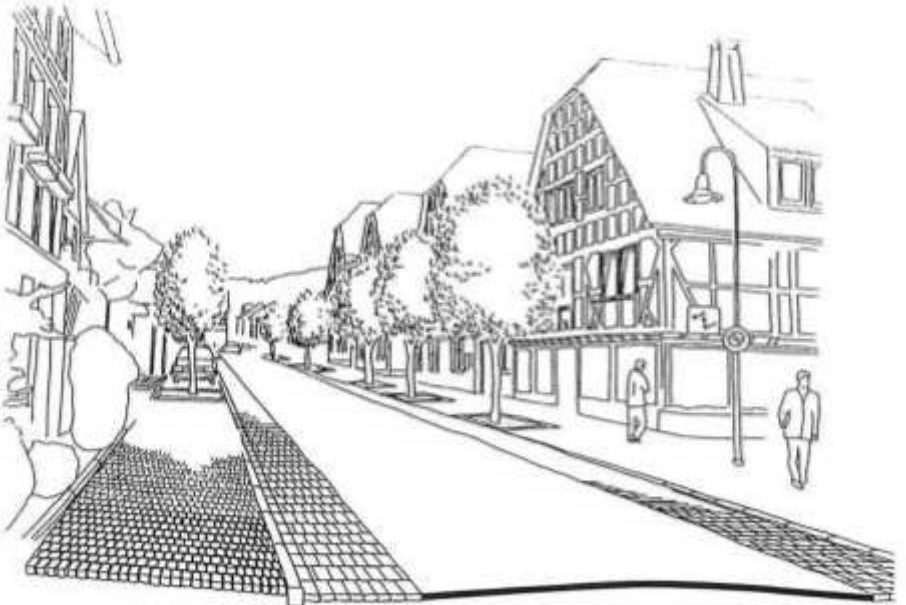
Die Querungshilfe vor Haus "Im Ohle" 18 liegt im Kreuzungsbereich verschiedener Fußwege. Hier wird ein starker Gefahrenpunkt entschärft.

Der Fahrbahnquerschnitt beträgt 6 Meter, wobei jeweils rechts und links ein Mehrzweckstreifen von 1 Meter Breite angeordnet ist. Dieses trägt optisch zur Verkehrsverlangsamung bei, flankiert von verschiedenen punktuellen Maßnahmen, teilweise auch in den privaten Bereichen.

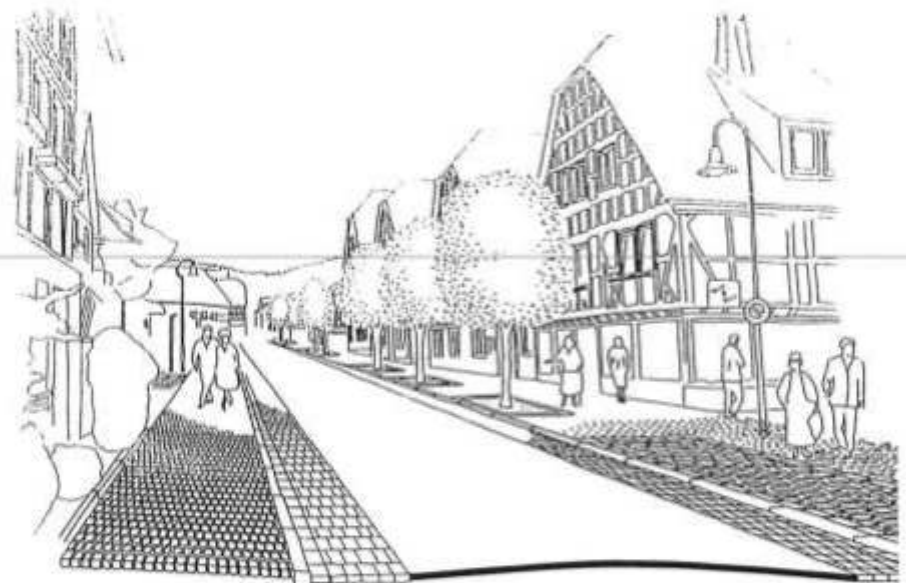
Die Umgestaltung kann in zwei Varianten ausgeführt werden:



In der aufgezeigten Alternative wird der aufgrund der Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts gewonnene Straßenraum auf beide Straßenseiten gleichmäßig verteilt, so daß in Teilen eine beidseitige Begrünung der Straße möglich ist. Der Raum für den Fußgänger bleibt gleich bzw. wird in Teilbereichen vergrößert.



Die andere Alternative ist, den gewonnenen Straßenraum einer Straßenseite zuzuschlagen, wobei der Raum für den Fußgänger in Teilbereichen erheblich vergrößert wird, auf der anderen Seite jedoch der Parkraum entfallen müßte. Zudem würde eine starke Bevorzugung einer Straßenseite erfolgen, was Widerstand bei den benachteiligten Geschäftsleuten hervorrufen wird. Eine Baumbepflanzung ist größtenteils nur auf der verbreiterten Straßenseite möglich.



Zur Geschwindigkeitsbremse und Betonung des Ortseingangs wird eine Mittelinsel mit kombinierter Bushaltestelle vorgesehen. Die Kreuzung "Von-Ascheberg-Straße/ "Im Ohle" wird räumlich enger gefaßt, unterstützt durch seitliche Baumpflanzungen.



Gestaltung "Im Ohle"

M 1:1000

Für den Ausbau wurden, aufgrund der Problematik des Schwerlast- und Durchgangsverkehr und der Kollision mit der Kurortfunktion des Ortskerns zwei Ausbauvarianten entwickelt, die in verschiedenen Zeitabfolgen ausgeführt werden können.

#### **Ausbauvariante I**

Die Ausbauvariante I umfaßt die westliche Straßenseite mit Baumpflanzungen sowie die Umgestaltung der Bushaltestelle "Unterer Hügel". In Teilbereichen können auch schon die Straßenverengungen ausgeführt werden.

Der Platz vor der Kirche sowie vor Haus Nummer 3 kann in Teilbereichen gestaltet werden, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Die rechte Seite der Hochstraße kann teilbegrünt und eingeeengt werden.

#### **Ausbauvariante II**

Unter die Ausbauvariante II fällt die östliche Straßenseite, wobei die Fahrgassenbreite durchgehend auf 6,00 Meter eingeeengt wird. Die Baumpflanzungen sowie die Querungshilfen werden eingebaut.

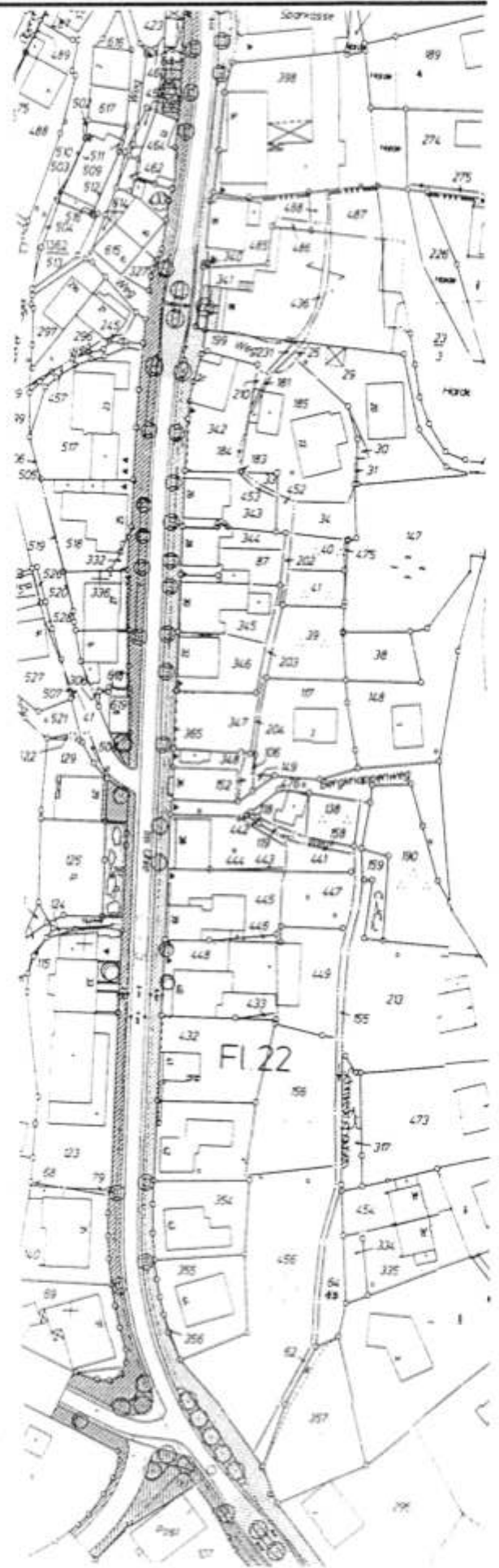
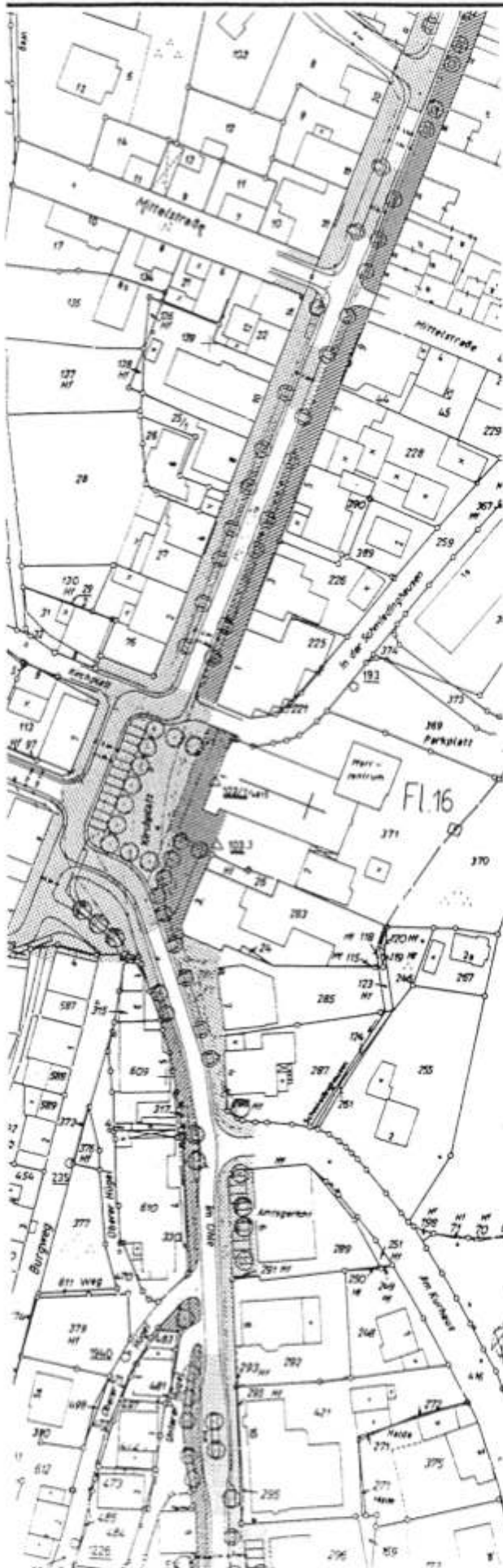
Der Kirchplatz wird insgesamt umgestaltet, die Fahrgasse in diesem Bereich durchgehend auf 6,50 Meter reduziert.

Sinnvoll wäre, wenn zu diesem Zeitpunkt der Schwerlastverkehr während des Sommers über die Mothmecke umgeleitet wird, damit zumindest die Straße "Im Ohle" entlastet wird.

In diesem Zusammenhang kann die Anordnung des Mehrzweckstreifens vorgesehen werden. Die Fahrgasse wird optisch auf 4,00 Meter verengt. Für Busse und LKW's ist die Überfahrbarkeit von 6,00 Metern gewährleistet.

Parallel zu den 3 Ausbaustufen sollen ergänzende Gestaltungen im Bereich Burghügel angestrebt werden.





AUSBAUVARIANTE I  AUSBAUVARIANTE II 

## 8. INFORMATION UND BÜRGERBETEILIGUNG

### Öffentliche Bekanntmachung

**Betreff:** Städtebaulicher Rahmenplan für den Stadtteil **F r e d e b u r g**;  
**hier:** Einwohnerversammlung gemäß § 6 b Gemeindeordnung NW

Die Stadtvertretung Schnallenberg hat am 28.3.1990 die Erstellung eines städtebaulichen Rahmenplanes für den Stadtteil **Fredeburg** beschlossen.

Der Zwischenbericht des städtebaulichen Rahmenplanes wurde in der Sitzung der Stadtvertretung Schnallenberg am 19.09.1991 vorgelegt und erläutert.

Es wurde beschlossen, den städtebaulichen Rahmenplan in einer Einwohnerversammlung vorzustellen und zu erläutern.

Die Abgrenzung des städtebaulichen Rahmenplanes ist aus dem nachstehenden Übersichtsplan zu ersehen:



Gemäß § 6 b Gemeindeordnung NW lädt die Stadt Schnallenberg zu einer

### **Einwohnerversammlung**

am Donnerstag, 13. Februar 1992, 18.30 Uhr,  
 im Kurhaus, Gesellschaftsraum, Fredeburg

ein.

In der Versammlung werden die Einwohner über die allgemeinen Ziele und den Zweck des städtebaulichen Rahmenplanes unterrichtet.

Es wird allgemein Gelegenheit zur Äußerung und Erläuterung gegeben (Anhörung). Alle beteiligten und interessierten Einwohner werden zu der Versammlung eingeladen.

Die erforderlichen Planunterlagen werden bei der Versammlung zum Aushang gebracht und können dort eingesehen werden.

Dieses wird hiernut öffentlich bekanntgegeben.

Schnallenberg, den 5. Februar 1992

Der Stadtdirektor

*Halbe*  
 (Halbe)

## „Rahmenplan Stadtkern Fredeburg“: Erste Erkenntnisse

# „Gestaltungsbedürftiges Ohl“ im Mittelpunkt des Interesses

Fredeburg. (WiGu) Einen Zwischenbericht zur „Rahmenplanung Stadtkern Fredeburg“ legte in jüngster Sitzung des Planungsausschusses der Stadt Schmallenberg das Planungsbüro Schröder Bavay, Aachen, vor. Der mit Dias untermauerte Vortrag war eine Situationsanalyse bzw. ein Erkennungsbericht. Besondere Anmerkungen gab es zur teilweise „untypischen“ Bebauung (Bruch zwischen alt und neu) sowie zur Verkehrssituation. Als dabei anklang, daß der Durchgangsverkehr aus Fredeburg herausgenommen werden, also eine Umgehungsstraße her müßte, da zog bei vielen Ausschußmitgliedern gleich Skepsis um die Realisierbarkeit des Vorhabens auf.

Die Referentin vom Planungsbüro, Dipl.-Ing. Geva Aschhoff, bezeichnete die sich aus den Ausarbeitungen zum endgültigen Rahmenplan ergebenden Maßnahmen als „Stufenplan“. Dabei könnte dann das „gestaltungsbedürftige Ohl“ von den Parkplätzen und versiegelten Flächen befreit werden. Der Kirchplatz solle „aufgebessert“ werden als Aufenthaltsplatz. Am Burghügel sind punktuelle Maßnahmen wie kleine Begrünungen möglich.

Um den Stadtkern Fredeburgs vom Pkw-Verkehr weitestgehend zu befreien, sollten Auffangparkplätze außerhalb des Ortskerns und nur wenige im Ortskern eingerichtet werden. Die Diplom-Ingenieurin sprach auch von der Möglichkeit, „Im Ohl/Hochstraße“ eine Kurpromeda einzurichten.

„Alte Strukturen sichern und den Verkehr zurückbauen“ brachte Ausschußvorsitzender Johannes Greve das Planungsziel eines „ortsver-

träglichen Ausbaus“ auf einen gemeinsamen Nenner. Heribert Schütte sprach von einem Wunschdenken, die Durchgangsstraße „ausgliedern“ zu können; und Josef Dröge erinnerte an die Vergangenheit der Umgehungsstraße Fretzelt: „Da ist jetzt nichts mehr zu tun“.

Was getan werden kann, das mag auch die Bürgerbeteiligung erbringen, die der Bezirksausschuß Fredeburg und der Planungsausschuß der Stadt empfehlen.



Hier ein „Durchblick“ vom Ohl zur Fredeburger Pfarrkirche, der in den meisten Tagesstunden durch den intensiven Verkehr nicht möglich ist. Ein Idealziel zur Umsetzung des „Rahmenplans Stadtkern Fredeburg“ ist die Herausnahme des Durchgangsverkehrs samt der L 776, doch davor stehen nicht zuletzt der Straßenbaulastträger. (WR-Bld: Wilfried Gundel)

# „Die Standortqualität von Fredeburg verbessern“

## Maßnahmenkatalog fordert Entschärfung der Gefahrenpunkte

**F r e d e b u r g.** (tg) Nachdem der RP dem Minister für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW vorgeschlagen hatte, den Ortskern Fredeburg in die AG „Historische Ortskerne“ aufzunehmen, sind sich nun auch der Bezirksausschuß Fredeburg und der Planungsausschuß des Rates der Stadt Schmallenberg einig, für den Fredeburg einen Antrag auf Aufnahme zu stellen. Eine städtebauliche Rahmenplanung wurde seinerzeit in Auftrag gegeben, und am Dienstagabend dem Planungsausschuß in Wort und Bild präsentiert.

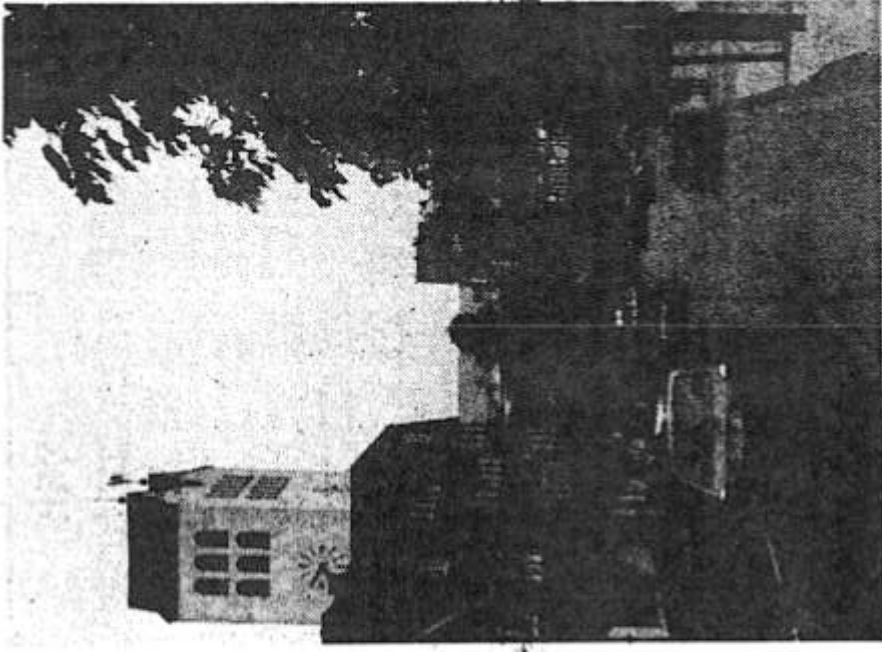
Diese Rahmenplanung soll einerseits die städtebaulichen Mißstände, andererseits aber auch konkrete Wege und Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes und der Funktionfähigkeit des Ortskerns in Zusammenhang bringen. Eine Vertreterin des beauftragten Planungsbüros stellte einen möglichen Maßnahmenkatalog vor, der es in sich hat:

- Die Verkehrssituation betreffend wurde betont, daß Gefahrenpunkte entschärft werden müßten, das Verkehrsauftkommen im Ohle/Hochstraße wurde kritisiert, das Thema Schulwegsicherung kam auf den Tisch und auch das Dauerparken im Ortskernbereich wurde kritisiert.
- Der Kirchplatz insgesamt müsse verbessert, Spielplätze stärker durchgrünt und die

versiegelten Seitenflächen vom Parken befreit werden.

- Eine solche Gestaltung sei nur dann möglich, wenn der Durchgangsverkehr aus Fredeburg herausgenommen würde. Und da hatte das Planungsbüro u.a. auch schon Lösungsvorschläge parat: Aufnahmeparkplätze, eine Parkgarage (hinten der Sparkasse?) sowie bessere Beschilderung des Parkplatzes über dem Kurhaus.
- Dies alles wurde im Blick auf folgende grundsätzliche Forderung erstellt: Durch gezielte Maßnahmen soll die Standortqualität des Kneippkurortes sowie die Qualität der Innenstadt als Wohnstandort, aber auch Standortvoraussetzungen für Handel und Dienstleistungen verbessert und der Fremdenverkehr gefördert werden.

(Siehe auch: „Den Finger drauf“)



So wäre das Verkehrsaufkommen in Fredeburg wünschenswert. Die Realität: „Hochstraße“ und die Straße „im Ohle“ sind zu einem Nadelöhr für Verkehrsteilnehmer geworden. WP-Foto: tg



Wunschenken? Wenn die Vorstellungen des Planungsbüros für die Verbesserung der Standortqualität Fredeburgs Realität werden sollen, dann muß vorerst ein Kernproblem gelöst werden: Die Durchfahrtsstraße muß aus Fredeburg hinausgenommen werden, sonst läuft nichts! Ohne eine solche Maßnahme ist die endgültige Verwirklichung besagter Planvorhaben nicht möglich.

Planungsvorsicht: Nicht umsonst wurde vom beauftragten Büro ein Stufenplan vorgeschlagen, um Schritt für Schritt das Wunschergebnis zu erreichen.

**Aussicht:** In diesem Jahr wird wohl, zumindest was die Herausnahme der L 776 angeht, nichts passieren. In der „Dringlichkeitswaitliste“ des Landes ist das Fredeburger Ortsumgehungs-Vorhaben ganz weit nach hinten gerückt.

Rückblick: Gab es da nicht schon in den 70er Jahren (seinerzeit wohl ohne Überlegung zum Thema „historische Ortskerne“) Gedanken über eine sogenannte Freiteil-Trasse? Thomas Günz

## Fredeburgs Geschäftsleute wenig interessiert an Stadtkernausbau

(on) Die Stadt Schmallenberg hatte zu einer Einwohnerversammlung ins Kurhaus geladen, um ihren Rahmenplan für den Ausbau des historischen Fredeburger Stadtkern vorzustellen. Viele Bürger waren der Einladung gefolgt und beteiligten sich rege an den Diskussionen. Die Gewerbetreibenden jedoch hatten sich rar gemacht, obwohl es hauptsächlich um Straßenführungen und Parkplätze ging; Themen, die für Geschäftsleute und Kunden gleichermaßen bedeutend sein dürften. Die Führungsspitze des Gewerbevereins glänzte durch Abwesenheit, was um so mehr verwunderte, als dessen Mitglieder ihre Wünsche, auch in bezug auf Um- und Ausbau der Fassaden ihrer Ladenlokale, den Planern hätten vortragen können.

Der Plan war von den Aachener Diplomingenieuren Geva Aschoff und Giorgio Bavaj entwickelt worden: Er sieht eine Qualitätsverbesserung der Innenstadt als Wohnstandort, aber auch verbesserte Standortvoraussetzungen für Handel und Dienstleistungen vor. Darüber hinaus soll die Standortqualität „Kneippkurort“ gehoben und der Fremdenverkehr gefördert werden. Öffentliche Straßen und Plätze werden nach Grundsätzen der

Verkehrsberuhigung umgestaltet, das Wohnumfeld erfährt eine ökologische, gestalterische und sozialpolitische Aufwertung. Private Hof- und Hausflächen, Begrünung von Hof- und Gartenflächen sowie Instandsetzung von Außenwänden und Dächern auf privaten Grundstücken werden gefördert. Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei dem Fassadenumbau von Gebäuden mit ortsbildprägender Bedeutung. Der Vorschlag, die Straße „Im

Ohl“ zu begrünen und mit Straßenüberquerungshilfen zu versehen, stieß auf Kritik: Man befürchtete eine Reduzierung des Parkraums. Einige forderten sogar noch zusätzliche Parkmöglichkeiten. Die Planer erklärten, die Begrünung diene sogar der Verdünnung des ruhenden Verkehrs. Durch private Initiative müßte es möglich sein, gerade bei Geschäftshäusern zusätzlichen Parkraum auf bestehenden Freiflächen zu schaffen.



Viele Fredeburger, aber nur wenige Vertreter des örtlichen Gewerbes, nahmen mit Interesse die Pläne zur Kenntnis, die Diplomingenieurin Geva Aschoff und Diplomingenieur Giorgio Bavaj gemeinsam mit Bauamtsleiter Heinrich Thumann im Kurhaus vortragen.

Foto: on

## Viele Informationen in Einwohnerversammlung

# Zwei Stadtplaner stellten die Rahmenplanung für Fredeburg vor: Begrünung ist angesagt

Fredeburg. In einer gut besuchten Einwohnerversammlung wurde den Bürgern Fredeburgs die Rahmenplanung für den Ausbau eines historischen Stadtkerns vorgestellt. Die Planer, Dipl.-Ing. Geva Aschhoff und Dipl.-Ing. Giorgio Bavaj, zeigten Möglichkeiten der Erneuerung und städtebauliche Mißstände, aber auch konkrete Wege und Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes und der Funktionsfähigkeit des Ortskerns durch den städtebaulichen Rahmenplan auf.

Wichtig sei, daß die Qualität der Innenstadt als Wohnstandort, aber auch die Standortvoraussetzungen für Handel und Dienstleistungen verbessert werden.

Schwerpunktmäßig sollen öffentlichen Straßen und Plätze verkehrsberuhigt werden. Aber auch Maßnahmen zur Herrichtung und Gestaltung von privaten Hof- und Hausflächen sollen gefördert wer-

den.

Der Ruf nach einer Umgehungsstraße ist begründet, wann sie gebaut wird, wußte in der Versammlung niemand zu sagen. Darum wurde vorgeschlagen, in verschiedenen Abschnitten schon jetzt verkehrsberuhigende Maßnahmen zu bauen, die später in ein Gesamtkonzept integriert werden können. Außerdem schlugen die Stadtplaner eine

Begrünung vor, besonders in der Straße „Im Ohl“. Da hierdurch Parkplätze wegfallen, wurden in der Versammlung kritische Stimmen laut, die den Erhalt und sogar eine Ausweitung des Parkraums forderten.

Doch wenn man das Ziel „Bad Fredeburg“ beibehalten wolle, müßte die Begrünung Priorität haben, erklärten die Städteplaner.

## N i e d e r s c h r i f t

über die Einwohnerversammlung gemäß § 6b der Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen zur Vorstellung des Städtebaulichen Rahmenplanes für den Stadtteil Fredeburg am Donnerstag, 13. Februar 1992

.....

Versammlungsort: Kurhaus Fredeburg, Gesellschaftsraum

Versammlungsdauer: 18.30 Uhr - 20.15 Uhr

Anwesend: siehe Anwesenheitsliste (Anlage 1)

-----

Herr Thumann begrüßt die Anwesenden und gibt zunächst allgemeine Erläuterungen, warum es erforderlich ist, einen Rahmenplan für den Stadtkern Fredeburg zu erstellen. Die Stadtvertretung Schmallenberg hat am 28.03.1990 beschlossen, für den Stadtkern Fredeburg einen städtebaulichen Rahmenplan in Auftrag zu geben. Wie bereits bekannt, ist der Stadtteil Schmallenberg in das Landesprogramm "Historische Stadtkerne" aufgenommen worden. Zur damaligen Zeit hat eine unabhängige Auswahlkommission bei der Besichtigung der Stadt Schmallenberg empfohlen, eine städtebauliche Rahmenplanung in Auftrag zu geben. Nach Fertigstellung der städtebaulichen Rahmenplanung ist der Ortskern Schmallenberg in das Landesprogramm "Historische Stadtkerne" aufgenommen worden.

Herr Thumann führt aus, daß es ein vergleichbares Programm mit der Bezeichnung "Historische Ortskerne" gibt, deren Förderungsvoraussetzungen mit dem Landesprogramm "Historische Stadtkerne" zu vergleichen sind und die Stadt Schmallenberg es anstrebt, daß der Ortsteil Fredeburg in dieses Programm aufgenommen wird.

Wie bereits die unabhängige Auswahlkommission empfohlen hat, für den Stadtkern Schmallenberg für die Aufnahme in das Programm "Historische Stadtkerne" einen städtebaulichen Rahmenplan zu erstellen, wird es erforderlich sein, für die Aufnahme des Stadtkernes Fredeburg in das Programm "Historische Ortskerne" ebenfalls einen städtebaulichen Rahmenplan zu erstellen.

Der städtebauliche Rahmenplan zur Erneuerung des historischen Ortskernes von Fredeburg soll einerseits die städtebaulichen Mißstände, andererseits aber auch konkrete Wege und Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes und der Funktionsfähigkeit des Ortskernes im Zusammenhang aufzeigen.

Durch die Erstellung eines städtebaulichen Rahmenplanes will die Stadt u.a. die planerischen Voraussetzungen für die Aufnahme in das Landesprogramm "Historische Ortskerne" schaffen und damit erreichen, daß langfristig der Ortskern Fredeburg umgestaltet bzw. erhalten werden kann.

Herr Thumann trägt vor, daß dem Bezirksausschuß Fredeburg am 5.9.1991 und dem Planungsausschuß am 10.9.1991 der Zwischenbericht der Rahmenplanung vorgestellt wurde und die Ausschüsse der Stadtvertretung vorgeschlagen haben, den vorläufigen Rahmenplan (Zwischenbericht) zuzustimmen und die Verwaltung zu beauftragen, die Bürgerbeteiligung durchzuführen.

Die Stadtvertretung Schmallenberg hat in der Sitzung am 19.09.1991 ebenfalls über die Thematik zur Erstellung eines Rahmenplanes für den Stadtkern Fredeburg beraten und beschlossen, den vorläufigen Rahmenplan (Zwischenbericht) zuzustimmen und die Verwaltung zu beauftragen, die Bürgerbeteiligung durchzuführen. Desweiteren hat die Stadtvertretung beschlossen, aufgrund der Verkehrsproblematik, die Verwaltung mit einer notwendigen Verkehrsuntersuchung zu beauftragen.

Nach diesen Ausführungen und allgemeinen Erläuterungen über die Erstellung einer Rahmenplanung für den Stadtkern Fredeburg erläutert sodann Frau Aschhoff dem vom Planungsbüro Schröder - Bavaj erstellten Zwischenbericht für den städtebaulichen Rahmenplan zur Erneuerung des historischen Ortskern von Fredeburg anhand von Planzeichnungen und Dias.

Frau Aschhoff führt aus, daß dieser Rahmenplan nur eine grobe Konzeptplanung und keine Maßnahmenplanung ist. Der Rahmenplan soll aufzeigen, welche Mißstände bestehen, die zu einem späteren Zeitpunkt in die eigentliche Bauleitplanung und Straßenplanung einfließen sollen. Wie von Herrn Thumann bereits erwähnt, ist das Hauptziel der Erstellung der Rahmenplanung, in das Landesprogramm "Historische Ortskerne" aufgenommen zu werden.

Frau Aschhoff trägt weiter vor, daß es Ziel dieser Einwohnerversammlung sei, die Meinung der Einwohner zu dem Rahmenplan zu hören, sodaß die Anregungen und Hinweise der Einwohner mit in die endgültige Fassung der Rahmenplanung einfließen können.

Um die bestehenden Mißstände feststellen zu können, muß zunächst eine Bestandsaufnahme erstellt werden. In dieser Bestandsaufnahme werden die städtebaulichen Mißstände festgestellt und in einem Mängelplan aufgelistet. In der Bestandsaufnahme wird im wesentlichen untersucht:

- Verbesserung von Straßenraumfunktion und -gestalt
- Weiterentwicklung des Stadtkerns durch bauliche Ergänzungen zur funktionellen und gestalterischen Abrundung vorhandener Ansätze
- Pflege der Stadtgestalt
- Gestaltung der Freiräume
- Zustand der Gebäude
- Gestaltung von Fassaden und privaten Hausflächen
- Erhaltung und Modernisierung von Wohnraum.

Anhand von Dias und Plänen erläutert Frau Aschhoff sodann die Mängelanalyse.

Frau Aschhoff führt aus, daß bei der Erstellung der Rahmenplanung die Eigenschaft des Ortsteiles Fredeburg als Kneippkurort und der damit verbundene Fremdenverkehr eine besondere Bedeutung erhalten soll. Außerdem soll die Qualität der Innenstadt als Wohnbereich aber auch die Voraussetzung für Handel und Dienstleistungen verbessert werden. Der städtebauliche Rahmenplan für den Stadtkern Fredeburg soll schwerpunktmäßig aufzählen, wie öffentliche Straßen und Plätze verkehrsberuhigt umgestaltet werden können mit dem Ziel, das Wohnumfeld in gestalterischer, ökologischer und sozialpolitischer Hinsicht zu verbessern.

Außerdem soll der städtebauliche Rahmenplan Vorschläge für die Gestaltung und Herrichtung von privaten Hof- und Hausflächen, wie z.B.:

- Begrünung von Hof- und Gartenflächen
- Instandsetzung von Außenwänden und Dächern auf privaten Grundstücken.

aufzeigen.

Besondere Aufmerksamkeit gilt hier der baulichen Umgestaltung der Fassaden von Gebäuden mit ortsbildprägender Bedeutung.

Frau Aschhoff führt weiter aus, daß der Burgcharakter (Hügelcharakter) des Ortsteiles Fredeburg weitgehend erhalten bleiben muß. Ferner ist es von Bedeutung, die vorhandenen Grün- und Freiflächen zu erhalten bzw. weitere Grün- und Freiflächen anzulegen. Ebenso sollen die denkmalwerten Gebäude und Bäume im Ortskern, wie z.B. in der von Aschebergstraße, erhalten werden.

Im Ortskern Fredeburg sind eine Vielzahl von Fußwegen vorhanden, die auf jeden Fall erhalten bleiben sollten. U.a. könne in Zukunft überlegt werden, wie der



Bachlauf "Schmiedinghausen", welcher im Altstadtbereich überwiegend verrohrt ist, freigelegt werden kann.

Die Struktur des Stadtgrundrisses zeigt deutlich zwei Bereiche, und zwar den alten Burghügel mit Ansiedlungen und die nach der Teilung von 1810 entstandenen Siedlungsbereiche im Süden und Südosten, sowie im Norden entlang der Straße "Im Ohle". Die am Hang liegenden Obst- und Baumwiesen sind ein wichtiger Bestandteil des historischen Stadtgrundrisses und sollen auf jeden Fall erhalten bleiben. Ferner stellen die vorhandenen Bäume entlang der Straße einen wichtigen Bestandteil des positiven Stadtbildes dar.

Folgende Bereiche wurden untersucht:

- die Verkehrsverhältnisse
- die Funktionsfähigkeit der öffentlichen Freiräume im Hinblick auf die Kurortfunktion sowie die Straßenraumgestaltung und
- die Gestaltung von Fassaden und privaten Hausflächen.

Folgender Mängelkatalog konnte erstellt werden:

- die Landstraße 776 führt direkt durch den Ortskern und beeinträchtigt durch Lärm, Abgase, Verkehrsmenge und -geschwindigkeit.
- Der sehr breite Straßenabschnitt der Straße "Im Ohle" bringt ein erschwertes Wechseln der Straßenseiten durch Fußgänger und mindert so die Nutzqualität.
- Die Aufenthaltsqualität ist stark eingeschränkt und durch das Fehlen von Verweilbereichen und durch die Beanspruchung der Haus- und Geschäftsvorbereiche durch parkende Fahrzeuge.
- Die abknickende Vorfahrt der L 776 am Ortsausgang nach Westernbödefeld ist unübersichtlich und vom Verkehr stark belastet.
- Der Kirchplatz ist trotz einiger Grünbereiche stark versiegelt.

Im Bereich "Oberer Hügel", "Unterer Hügel", "Burgweg", "Auf der Burg" sowie am "Alten Markt" wirkt das Straßenbild oft undefiniert. Trotz teilweiser ökologisch sinnvoller seitlicher Grünstreifen sind die Straßenquerschnitte zu stark versiegelt. Der Raum für Fußgänger ist in der vorhandenen Ausbauart nicht berücksichtigt. Ferner ist zu beobachten, daß es dem vorhandenen Bäumen entlang der Straßen an Lebensraum fehlt.

Das vorhandene Bushalteshäuschen in der Straße "Im Ohle" müßte attraktiver gestaltet werden, evtl. im Zusammenhang mit der Anlegung einer Grünzone, so daß es sich besser in das Gesamtbild integriert.

Die Parkplatzsituation im Altstadtbereich ist problematisch, da die vorgeschriebene Anzahl der Stellplätze in der Geschäftsstraße "Im Ohle" nicht nachgewiesen werden können. Durch die Anlegung von Parkstreifen entlang der Straße wird die Aufenthaltsqualität im Kneippkurort Fredeburg stark benachteiligt. Ebenso sind die Parkflächen im Seitenbereich stark versiegelt. Hier muß untersucht werden, ob die Parkstreifen entlang der Straße "Im Ohle" nicht wegfallen bzw. stark reduziert werden kann, um die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Straße als Wohn- und Geschäftsstraße zu steigern. Neben dem starken Verkehr erschweren die parkenden Autos das Kreuzen der Straße erheblich.

Ferner wurde der Gebäudezustand und die Gebäudegestaltung sowie die Grundstückseinfassung im Altstadtbereich untersucht, insbesondere konnten folgende Mängel festgestellt werden:

- teilweise besteht Erneuerungsbedarf bei alten Staketenzäunen. Zum Teil sind diese schon durch Bonanza- bzw. Jägerzäune ersetzt worden, die aber ortsuntypisch sind. Bei einer Neugestaltung der Freifläche sollte darauf geachtet werden, daß wieder Staketenzäune errichtet werden.

- Ortsuntypisch sind auch die Betonmauern mit aufgesetzten Jägerzäunen in den Hangbereichen.
- Das optische Bild der Gebäude wird dadurch gestört, daß bei vielen Geschäftshäusern in der Straße "Im Ohle" die gesamte Erdgeschoßzone durch Schaufenster aufgerissen ist. Eine weitere Beeinträchtigung wird dadurch hervorgerufen, daß die Schaufenster noch unterschiedlich gestaltet sind. Ferner stellen einige eingeschossige Flachdachbauten, sowie einige ortsuntypische Gebäude eine Beeinträchtigung des Straßenbildes dar.
- Uneinheitliche Gestaltung der Fenster in Bezug auf Fenstereinteilung, Fenstereinfassung, Fensterproportionen, Material und Farbe.

Nach Aufzählung der festgestellten Mängel bemerkt Frau Aschhoff, daß insgesamt festgestellt werden kann, daß ein hoher Instandsetzungsbedarf für das Plangebiet des Rahmenplanes besteht.

Im Anschluß an diese Ausführungen erläutert Frau Aschhoff die Zielsetzung der Rahmenplanung für den Stadtkern Fredeburg.

Durch den städtebaulichen Rahmenplan zur Erneuerung des Stadtkerns von Fredeburg soll eine Aufwertung und Verbesserung des Ortskern erreicht werden durch

- Verbesserung des Wohnumfeldes
- Verengung des Straßenraumes der Straße "Im Ohle" um ca. 1,50 m und Aufteilung dieser Fläche entweder zu beiden Seiten bzw. auf einer Seite und Schaffung einer sogenannten Kurpromenade entlang der Geschäftsstraße.
- Platzartige Gestaltung des Kirchplatzes durch Schaffung eines Aufenthaltsbereiches auf der Grundlage von historischen Karten.  
Zu diesem Punkt stellt Frau Aschhoff einige Gestaltungsvorschläge vor, wie z.B.
  - Schaffung einer größeren Grünfläche in der Mitte der Straße, wodurch die Straße im Bereich der Kirche geteilt wird
  - Vergrößerung des Kirchenvorplatzes und Gestaltung durch großkronige Gehölze und Anlegung mehrerer Stellplätze, wobei die Straße "Im Ohle" in diesem Bereich einen Schlenker erhalten soll.
  - Anlegung einer Tempo-30-Zone

Ferner soll die Attraktivität des Ortskerns für den Einzelhandel und Dienstleistungen, auch unter dem Gesichtspunkt der Eigenschaft des Stadtteils Fredeburg als Kneippkurort und der besonderen Bedeutung des Fremdenverkehrs erhöht werden.

Um einen attraktiveren Ortskern zu schaffen, müsse sicherlich überlegt werden, daß die Stellplätze entlang der Straße "Im Ohle" überwiegend wegfallen können. Als Ausgleich dieser Stellplätze müssen allerdings neue Parkflächen geschaffen werden, wie z.B.

- Bau eines Parkdecks hinter der Sparkasse
- Schaffung eines Parkplatzes im Bereich des Bahnhofes mit fußläufiger Verbindung und evtl. Unterführung unter der Bundesstraße.  
Dieses ist allerdings relativ schwer zu realisieren, da es sich hier um ein Privatgelände handelt.
- Aufstellung von Hinweisschildern, die auf den Parkplatz im Bereich des Sportplatzes am Ortsausgang hinweisen.  
Hier ist allerdings das Problem vorhanden, daß eine Entfernung von rd. 400 mtr. zum Ortskern bewältigt werden muß.

- Schaffung einer Parkfläche im Bereich des Waldhotels mit fußläufiger Verbindung zum Ortskern.  
Hier besteht das Problem des großen Höhenunterschiedes, ob dieser Parkplatz von Besuchern angenommen wird, ist fraglich.
- Aufstellung von Hinweisschildern zur Nutzung der Parkfläche oberhalb des Kurhauses mit fußläufiger Verbindung durch den Kurpark zum Ortskern.

Frau Aschhoff weist darauf hin, daß eine vernünftige Lösung jedoch nur erzielt werden kann, sofern die Ortsumgehung Fredeburg gebaut und der Durchgangsverkehr aus der Stadt herausgehalten wird. Ein erster Schritt könne dahingehen, die Straße "Im Ohle" für den Schwerlastverkehr zu sperren und den Schwerlastverkehr über die Leißstraße bzw. die Straße "Mothmecke" wieder auf die L 776 bzw. B 511 zu leiten.

Die Realisierung der Umgehungsstraße steht allerdings in den nächsten Jahren nicht an, da diese Maßnahme im Landesstraßenbedarfsplan nicht aufgenommen ist. Ferner ist der Verkehr in Fredeburg nicht so groß, daß eine sofortige Aufnahme in den Landesstraßenbedarfsplan erfolgsversprechend sei. Rd. 3.700 Fahrzeuge durchqueren Fredeburg durchschnittlich am Tag. Hinzugerechnet werden muß noch der Ziel und Quellverkehr im Stadtkern. Hieraus ist zu erkennen, daß eine absolut zufriedenstellende Lösung nur durch den Bau der Umgehungsstraße erreicht werden.

Herr Thumann bedankt sich bei Frau Aschhoff und stellt sodann den Rahmenplan zur Diskussion.

Bürgermeister Belke-Grobe führt aus, daß noch nichts hinsichtlich der Förderung bei Umgestaltungsmaßnahmen besonders bei öffentlichen Flächen gesagt worden ist.

Herr Bavaj teilt hierzu mit, daß er keine genaue Aussage hinsichtlich der Finanzierung nach Aufnahme in das Programm "Historische Ortskerne" sagen kann. Herr Bavaj stützt sich in diesem Zusammenhang auf die Förderrichtlinien zur Erhaltung des historischen Stadtkerns, bei dem das Land 70 % und die Stadt 30 % der Kosten bei Umgestaltungsmaßnahmen nach den Förderrichtlinien tragen. Hier ist zu erkennen, daß die Finanzierung der öffentlichen Flächen nicht auf den Bürger umgewälzt wird.

Frau Römer trägt vor, sofern die Straße "Im Ohle" umgestaltet wird und eine Vielzahl von Stellplätzen wegfällt, als Konsequenz hieraus die angrenzenden Nebenstraßen stärker beparkt werden und dadurch die Anlieger noch mehr belastet würden.

Herr Bavaj teilt hierzu mit, daß auch nach der Umgestaltung der Straße "Im Ohle" nicht grundsätzlich alle Stellplätze wegfallen werden. Sollten eine der vorgestellten Planungen für die Umgestaltung der Straße "Im Ohle" realisiert werden, würden sicherlich einige Stellplätze wegfallen, aber es bleiben Stellplätze in begrenzter Anzahl, gegliedert durch Anpflanzungen von Großgehölzen erhalten.

Herr Bavaj führt weiter aus, daß eine Umgestaltung der Straße "Im Ohle" nicht den bitteren Nachgeschmack haben dürfe, daß dann die Nebenstraßen z.B. auch durch parkende Fahrzeuge stärker belastet werden. Hier muß insgesamt ein Ausgleich geschaffen werden. Als erstes bleibt zu bemerken, daß die Straße "Im Ohle" auch weiterhin die Hauptdurchgangsstraße für den Ortskern Fredeburg, auch nach Umgestaltung, bleibt auch wenn die eigentliche Straßenfläche auf 6 mtr. reduziert wird.

Ein weiteres Problem in verkehrstechnischer Hinsicht sei es, daß auch die vorhandenen Parkplätze, z.B. am Kurhaus bzw. die Anlegung neuer Parkflächen, z.B. das geplante Parkdeck hinter der Sparkasse, nicht von außen zu erreichen sind, denn

die Fahrzeuge, die diese Parkplätze ansteuern, müssen zwangsläufig durch den Ortskern fahren.

Abschließend bleibt jedoch zu bemerken, daß letztendlich eine vollkommene zufriedenstellende Lösung nur geschaffen werden kann, wenn die Umgehungsstraße realisiert wird. Herr Bavaj führt aus, daß die Chancen für die Realisierung der Umgehungsstraße z.Z. wenig erfolgsversprechend seien, auch unter dem Gesichtspunkt, daß die finanziellen Mittel dem Land fehlen. Dieses ist u.a. auch auf den hohen Finanzbedarf der neuen Bundesländer zurückzuführen. Trotzdem müsse versucht werden, eine freundlichere Gestaltung der Straße "Im Ohle" auch ohne Bau der Umgehungsstraße zu erreichen. Dieses könne jedoch nur in kleinen Schritten vollzogen werden.

Herr Lehnen führt aus, sollte der Kirchplatz wie von Frau Aschhoff vorgetragen, räumlich besser gefaßt werden und die Straße mit einem Schlenker am Kirchplatz vorbeigeführt werden, sich dann eine Verkehrsberuhigung im Ortskern automatisch ergibt.

Frau Aschhoff teilt hierzu mit, daß durch die im Rahmenplan genannten Vorschläge für eine Umgestaltung der einzelnen Straßen nur die planerischen Voraussetzungen geschaffen werden, die dann durch eine separate Straßenplanung realisiert werden müssen.

Herr Schulte trägt in diesem Zusammenhang vor, sollte die Straßenführung am Kirchplatz wie in einer Konzeptplanung vorgestellt, ausgeführt werden, eine Führung des Schwerlastverkehrs durch den Ortskern zu erheblichen Schwierigkeiten führt. Herr Schulte weist in diesem Zusammenhang auf die Führung der Straße im 90°-Winkel am Schnittpunkt Bödefelder Straße und Hochstraße hin. Sollte der Planungsvorschlag realisiert werden, dann würden zusätzlich in der Straßenführung im Bereich der Kirche noch zwei 90°-Winkel entstehen.

Herr Grobbel spricht den vorgetragenen Vorschlag an, den Schwerlastverkehr aus dem Ortskern herauszuhalten und über die Leißestraße und die Straße "Mothmecke" auf die B 511 und L 776 zu führen. Herr Grobbel ist der Meinung, sollte dieser Vorschlag realisiert werden, die Immissionsbelastungen für die Anlieger der Nebenstraßen unzumutbar seien. Ferner sei es nicht zuzumuten, den Schwerlastverkehr im Winter bei Schnee- und Eisglätte, u.a. auch aufgrund des starken Gefälles, über diese Straßen zu führen.

Frau Schmitz-Sinn fügt dem hinzu, daß die Führung des Schwerlastverkehrs im Winter über die Leißestraße und die Straße "Mothmecke" wohl nicht zu bewerkstelligen sei. Auch u.a. dadurch bedingt, daß bei starkem Schneefall kein Platz zur Verfügung steht, wo der Schnee gelagert werden kann.

Frau Aschhoff führt hierzu aus, daß die Möglichkeit einer Winter- und Sommerlösung besteht. Ferner könne abgeklärt werden, daß im Winter parken entlang der Straße nicht zulässig sei.

Herr Bavaj ergänzt die Ausführungen und bemerkt, daß die Straßenverkehrsämter mit unterschiedlichen Regeln, d.h. Sommer- und Winterlösung durchaus flexibel sind.

Herr Carmesin bemerkt zu diesem Thema, daß er sich nicht vorstellen könne, daß der Schwerlastverkehr über die Straße "Mothmecke"/Leißestraße geführt wird. Bei dieser Überlegung müsse u.a. berücksichtigt werden, daß an der Leißestraße das Schulzentrum mit einer Schülerzahl von rd. 1.000 Schülern liegt. Schon aus diesem

Grunde wird es schwer zu realisieren sein, die Genehmigung zu bekommen, den Schwerlastverkehr über diese Straße zu führen.

Desweiteren spricht Herr Carnesin die topographische Lage an. Aufgrund des starken Gefälles der Straße "Mothmecke" werden erhebliche Lärmbelastigungen auf die Anlieger zukommen.

Ferner spricht Herr Carnesin die vorgeschlagene Gestaltung im Kirchplatzbereich mit Verspringen der Straßenführung an. Sollte diese Planung realisiert werden, sei ein Abbiegen in die Schmiedinghauser Straße nur schwer möglich.

Frau Aschhoff führt hierzu aus, daß, bevor die Straßen umgestaltet werden, sicherlich eine Verkehrsanalyse durchgeführt werden muß, in der auch der Ziel- und Quellverkehr enthalten ist.

Zur Planung des Kirchplatzes führt Frau Aschhoff aus, daß dort, sollte die Straßenführung so realisiert werden, es angebracht wäre, eine Tempo-30-Zone einzurichten und aufgrund dieser Tatsache die Übersichtlichkeit wieder gegeben ist, da die Verkehrsführung ein schnelleres Fahren als 30 km/h nicht zuläßt.

Herr Ratte stellt die Frage, ob die einzelnen Geschäftsleute die erforderliche Anzahl von Stellplätzen jetzt nachweisen können.

Herr Thumann führt hierzu aus, daß die ansässigen Geschäfte Bestandsschutz genießen, auch wenn sie die erforderliche Anzahl an Stellplätzen nach der heutigen Bauordnung nicht nachweisen können. Sofern jedoch eine Erweiterung bzw. Nutzungsänderungen ansteht, muß über das Stellplatzproblem erneut nachgedacht werden. Einige Geschäftsleute haben ihre Stellplätze schon auf private Grundstücksflächen nachgewiesen, die nicht direkt am Geschäft angrenzen, aber in zumutbarer Entfernung liegen. Es muß sicherlich überlegt werden, sofern die Zielsetzung des Rahmenplanes realisiert wird, im Rahmen einer **Stellplatzablösesatzung** dieses Problem zu lösen.

Herr Teipel spricht das Problem an, sollte die Straße "Im Ohle" umgestaltet werden und aufgrund dessen einige öffentliche Stellplätze wegfallen, dann die Geschäfte aufgrund fehlender öffentlicher Stellplätze erheblich benachteiligt werden. Er weist insgesamt auf die fehlenden öffentlichen Stellplätze im Stadtteil Fredenburg hin.

Herr Bavaj teilt hierzu mit, daß dieses ein städtebauliches Problem sei. Aus diesem Grunde müsse die Planung bestimmte Ziele vorgeben. Sofern man die Wohnqualität und die Attraktivität herausarbeiten will, so müsse man eben in Kauf nehmen, daß z.B. eine gewisse Zahl von Stellplätzen wegfallen. Gebe man jedoch der Planung das Ziel vor, möglichst viele Stellplätze im Ortskern zu erhalten, so müsse die Planung sicherlich anders aufgezo-gen, jedoch als Konsequenz hieraus könne kein attraktiver Ortskern geschaffen werden.

Herr Thumann ergänzt die Ausführungen von Herrn Bavaj dahingehend, daß die öffentlichen Parkplätze im Ortskern durchaus ausreichen. Diese Parkplätze werden jedoch überwiegend von Dauerparkern bzw. Bediensteten benutzt. Sollten diese Parker die vorgeschlagenen größeren Parkflächen anfahren, so sei dieses Problem nicht mehr vorhanden und für die Kunden der einzelnen Geschäfte stände eine angemessene Anzahl von Stellplätzen zur Verfügung. S.E. sei es einem Bediensteten zuzumuten, einen Parkplatz in 200 - 300 m Entfernung vom Arbeitsplatz anzufahren. Herr Bavaj ergänzt, daß eine zufriedenstellende Planung nur erreicht werden kann, in dem eine Verkehrsanalyse in Auftrag gegeben wird, in der auch der ruhende Verkehr (Kurz- und Dauerparker) untersucht wird.

Herr Hagedorn spricht die laufende Diskussion insgesamt an. S.E. sei es doch wunderlich, daß die Bürger nicht danach fragen, welche Vorteile sie haben, sofern der Ortskern Fredeburg in das Landesprogramm "Historische Ortskerne" aufgenommen wird. In Anlehnung an die Aufnahme des Stadtkernes Schmallingenberg in das Landesprogramm "Historische Stadtkerne" haben die in diesem Bereich wohnenden Bürger erhebliche Zuschüsse zu erwarten. Stattdessen werde hier überwiegend das öffentliche Problem, d.h. Schaffen von Parkplätzen und Führen des Durchgangsverkehrs diskutiert. S.E. sei es für den einzelnen Bürger jedoch interessant zu erfahren, welche Zuschüsse kann ich in Zukunft erwarten und wie werde ich beraten.

Herr Thumann führt hierzu aus, sofern der Ortskern Fredeburg in das Landesprogramm "Historische Ortskerne" aufgenommen wird, die gleichen Fördervoraussetzungen zu erwarten sind, wie für den Stadtkern Schmallingenberg. Ferner werde sicherlich eine Bürgerberatung angeboten. Im Stadtkern Schmallingenberg ist eine monatliche Bürgerberatung vorgesehen, welche vom Büro Schröder - Ravaj durchgeführt wird.

Frau Aschhoff ergänzt, daß die Gestaltungssatzung für den Ortskern Fredeburg sicherlich auch überarbeitet werden muß unter dem Gesichtspunkt, daß man zum ursprünglichen Charakter der Stadt zurückfinden sollte, d.h. Rückbau nicht ortstypischer Gebäude und Anbauten, Ungestaltung der Hofflächen usw.

Herr Grobbel erkundigt sich danach, ob schon eine mündliche Zusage vorliegt, ob der Ortskern Fredeburg Chancen hat, in das Landesprogramm "Historische Ortskerne" aufgenommen zu werden.

Herr Thumann teilt hierzu mit, das vergleichbar wie bei dem Verfahren zur Aufnahme der Stadt Schmallingenberg in das Landesprogramm "Historische Stadtkerne" eine Auswahlkommission den Ortsteil Fredeburg besichtigen wird. Ein Termin sei bis jetzt noch nicht vereinbart worden. Herr Thumann teilt jedoch mit, daß der Termin in zurückliegender Zeit mehrmals verschoben worden ist und er soll endgültig im Frühjahr/Sommer 1992 stattfinden.



Vogt

- I zur Kenntnis
- II zur Kenntnis
- 60.1 zur Kenntnis
- 60.2 zur Kenntnis
- 60.4 zur Kenntnis (Verkehrsanalyse)