LenneSchiene

Entwicklungskonzept

LenneSchiene 2.0
2020 - 2025+

Interkommunale Zusammenarbeit
zur Attraktivierung der LenneSchiene

Hinweis: Den Autoren des Berichts ist eine geschlechtergerechte Sprache wichtig. In den überwiegenden Fällen sind sowohl die männliche und weibliche oder eine neutrale Form gewählt worden. Wenn dennoch – zum Beispiel aus Gründen der besseren Lesbarkeit – das generische Maskulinum verwendet wurde, sind sowohl weibliche als auch andere Geschlechteridentitäten mitgemeint, soweit es für die Aussage erforderlich ist.

Entwicklungskonzept

LenneSchiene 2.0
2020 - 2025+

Interkommunale Zusammenarbeit
zur Attraktivierung der LenneSchiene

Die LenneSchiene-Bürgermeister oder allgemeinen Vertreter mit dem Landrat Dr. Schneider und Hubertus Winterberg nach Unterzeichnung der Schmallenberger Erklärung am 28.8.2016

Stadt
Iserlohn

Michael Wojtek
1. Beigeordneter und
Stadtkämmerer

Gemeinde
Nachrodt-Wiblingwerde

Birgit Tupat
Bürgermeisterin

Stadt
Altena

Dr. Andreas Hollstein
Bürgermeister

Stadt
Werdohl

Silvia Voßloh
Bürgermeisterin

Präambel

Im September 2016 haben sich die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der acht beteiligten Kommunen Schmallenberg, Lennestadt, Finnentrop, Plettenberg, Werdohl, Altena, Nachrodt-Wiblingwerde und Iserlohn mit der Unterzeichnung der „Schmallenberger Erklärung“ für eine weitere Zusammenarbeit im Projekt LenneSchiene ausgesprochen.

Über die erfolgreiche Kooperation ist aus der anfänglichen Idee LenneSchiene eine in der Region breit kommunizierte Marke entstanden. Im Prozess der Regionale 2013 und zu großen Teilen kofinanziert durch Fördermittel des Landes NRW, des Bundes und der EU konnten zahlreiche städtebauliche, ökologische und touristische Maßnahmen entlang der Lenne umgesetzt und damit vielfältige positive Effekte in der Region sowie vor Ort erzielt werden.

Die Fortführung der Kooperation bestätigt das Bekenntnis der acht Kommunen zur LenneSchiene als gemeinsames Entwicklungsprojekt zur Stärkung der regionalen Qualitäten. Die LenneSchiene soll sich als lebenswertes Band in Südwestfalen weiterentwickeln. Der „Qualitätssprung“ für den Alltag der Menschen in der Region steht dabei im Fokus, und insbesondere jungen Menschen soll eine Perspektive in der Region eröffnet werden. Hierzu werden auch neue Wege gesucht, die Zielgruppen der Jugendlichen und jungen Erwachsenen in die Gestaltung der Region einzubeziehen und mit Hilfe der Digitalisierung zukunftsgerichtete Lebens- und Arbeitsmodelle zu ermöglichen.

Mit der erneuten Zusage zur REGIONALE in Südwestfalen im Jahr 2025 befindet sich die LenneSchiene in einem hervorragenden Umfeld zur Umsetzung weiterer innovativer und Impulse setzender Maßnahmen, um das Lennetal auch für Morgen zukunftsfähig zu gestalten. Mit der Auszeichnung der LenneSchiene mit dem ersten von drei Sternen im August 2020, ist der Startschuss für eine erfolgreiche Teilnahme an der REGIONALE gefallen.

Die hier skizzierten und möglicherweise noch hinzukommenden Projektideen sind mit den nächsten Schritten weiter zu konkretisieren, zu priorisieren und – in enger Zusammenarbeit mit der REGIONALE – zur Umsetzungsreife zu bringen. Das hiermit vorliegende „Entwicklungskonzept LenneSchiene 2.0“ ist auf diesem Weg eine wichtige Grundlage und Orientierung für alle Akteure der Region.

Stadt
Plettenberg

Ulrich Schulte
Bürgermeister

Gemeinde
Finnentrop

Dietmar Heß
Bürgermeister

Stadt
Lennestadt

Stefan Hundt
Bürgermeister

Stadt
Schmallenberg

Bernhard Halbe
Bürgermeister

Iserlohn-Letmathe und Lenne

„Die interkommunale Zusammenarbeit in der LenneSchiene hat sich bewährt. Durch die Realisierung neuer Promenaden, Plätze und Wege an der Lenne ist deren Erlebbarkeit gesteigert und der angrenzende Siedlungsraum der Kommunen aufgewertet worden. In Iserlohn ist der Stadtteil Letmathe durch die Lennepromenade und deren Anschlüsse an die Letmather Innenstadt zum Wasser hin geöffnet und attraktiviert worden. Diesen Aufwertungsprozess gilt es weiterhin gemeinsam voranzutreiben und die Region dadurch weiter zu stärken!“

Michael Wojtek
1. Beigeordneter und Stadtkämmerer der Stadt Iserlohn

Inhaltsverzeichnis

Präambel

LenneSchiene 2.0 - Fortschreibung der interkommunalen Zusammenarbeit

Kapitel 01

Regionale Kooperation im ländlichen Raum

1.1 Kooperation **Lenne**Schiene 2
1.2 LEADER-Region **Lenne**Schiene 4
1.3 Regionale Netzwerke und Akteure 4

Kapitel 02

Bestandsanalyse

2.1 Lage und Abgrenzung 8
2.2 Raumstruktur 9
2.3 Bevölkerung 31
2.4 Wohnstandort 34
2.5 Wirtschaft und Arbeit 35
2.6 Verkehr und Mobilität 37
2.7 Digitalisierung 38
2.8 Tourismus, Freizeit und Kultur 40
2.9 Regionale Identität und Gemeinschaftsleben 44
2.10 Zusammenfassende Bewertung 44

Kapitel 03

Entwicklungsstrategie

3.1 Entwicklungsimpuls **Lenne**Schiene 50
3.2 Ziele und Handlungsfelder 52
3.3 Qualitätskriterien 53

Kapitel 04

Handlungskonzept

Handlungsfeld Lenne 60
Handlungsfeld Lenneroute 66
Handlungsfeld Portale 72
Handlungsfeld Orte am Wasser 84
Handlungsfeld Orte ans Wasser 108

Kapitel 05

Ausblick LenneSchiene

Reflexion der umgesetzten Projekte im Programmgebiet, Aufnahme in die REGIONALE 2025, Partizipation im weiteren Planungsprozess, Regionales Schlüsselprojekt Lenneroute 132

Quellen- und Abbildungsverzeichnis | Impressum

Quellenverzeichnis, Abbildungen und Fotografien 136
Impressum 140

Blick auf Nachrodt-Wiblingwerde

„In den letzten Jahren bzw. Jahrzehnten hat man immer mehr erkannt, welches Potenzial in diesem Fluss steckt. Die Menschen haben begonnen, ihn nicht mehr als „selbstverständlich“ wahrzunehmen, sondern ihn bewusst zu genießen.

Seit wir die „Lenneterassen“ haben, kommen wieder viele Menschen zusammen, weil sie festgestellt haben, wie schön es dort ist und wie angenehm an heißen Tagen das Klima. Wir möchten weiter mit den anderen Kommunen zusammenarbeiten, um unsere Gemeinde weiter aufzuwerten und zu verschönern!“

Birgit Tupat
Bürgermeisterin der Gemeinde
Nachrodt-Wiblingwerde

Kapitel 01

Regionale Kooperation im ländlichen Raum

Kapitel 1

Regionale Kooperation im ländlichen Raum

Bereits vor zehn Jahren begannen die Städte und Gemeinden Schmallenberg, Lennestadt, Finnentrop, Plettenberg, Altena, Werdohl, Nachrodt-Wiblingwerde und Iserlohn durch eine intensive interkommunale Zusammenarbeit ihre kommunale und regionale Entwicklung gemeinsam zu lenken. Zusammen bilden sie die LenneSchiene, gesteuert durch einen informellen Arbeitskreis der Planungsämter für einen Gesamtraum von fast 900 km², 230.000 Einwohnern und über 100 Flusskilometern der Lenne. Die langjährige Zusammenarbeit hat sich bewährt und für die Region die Marke „LenneSchiene" etabliert.

Kapitel 1.1

Kooperation LenneSchiene

Startschuss der interkommunalen Zusammenarbeit entlang der Lenne war das Jahr 2009, in dem sich die acht Kommunen zur Kooperation „LenneSchiene" zusammengeschlossen haben, um den regionalen Herausforderungen gemeinsam zu begegnen. Die allgemeinen Probleme des ländlichen Raumes, bedingt durch die Folgen des demografischen Wandels und strukturellen ökonomischen Veränderungen, sind in allen acht Kommunen präsent, wenn auch in unterschiedlichen Ausprägungen. Diese Herausforderungen werden von regionalspezifischen Entwicklungsvorstellungen begleitet, wie der Integration der Lenne in das Ortsbild, Förderung der Wahrnehmung des Flusses bei den Bewohnerinnen und Bewohnern, der Qualifizierung des flussbegleitenden Radweges Lenneroute und der Stärkung der Freizeit- und Erlebnisfunktion der Region. Die Erarbeitung gemeinsamer Strategien zur Erreichung der Ziele und Lösung der Probleme erfordert ein fortlaufendes abgestimmtes interkommunales Vorgehen. Alle Kommunen liegen im Regierungsbezirk Arnsberg, jedoch in drei unterschiedlichen Kreisen. Für die Erarbeitung des Konzepts LenneSchiene mussten daher neue effiziente Organisationsstrukturen aufgebaut werden. Als kontinuierliches Arbeitsgremium und Kernelement der Projektsteuerung hat sich die Lenkungsgruppe, bestehend aus den Amts- und Projektleitern der acht Kommunen, etabliert. Sie dient der inhaltlichen Diskussion, der Vorbereitung von Entscheidungen sowie der Festlegung der nächsten notwendigen Arbeitsschritte. Wichtige Meilensteine werden zudem von der Runde der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister als übergeordnetes repräsentatives Organ bekräftigt.

Das Projekt LenneSchiene 1.0 hat den Qualifizierungsprozess der REGIONALE 2013 erfolgreich bestritten.

Die REGIONALE ist ein Instrument der Strukturpolitik des Landes NRW, mit dem für ausgewählte Regionen zeitlich begrenzt besondere Fördermöglichkeiten geschaffen werden. Der Bewerbungsprozess in dem dreistufigen Zertifizierungsverfahren begann im Jahr 2009 mit einer ersten räumlichen Strategie für die Entwicklung der LenneSchiene. Für die nächsten Phasen wurden die Ergebnisse konkretisiert und in einen programmatischen Überbau eingeflochten.

In der dritten Phase ist eine regionale Rahmenkonzeption erarbeitet worden, die zahlreiche Projekte aus verschiedenen Themenfeldern beinhaltet, mit der das Lennetal zu einer lebendigen Achse mit hoher Lebens- und Freizeitqualität entwickelt werden soll. Die umzusetzenden Projekte sind sieben punktuellen Projektfamilien „Bahnhofsumfeld“, „Industrielle Altstandorte“, Urbane Ufer“, „Technische Ufer“, „Ländliche Ufer“, „Vertikale Gärten“, „Objekte in der Landschaft“ und „Eigenartige industrielle Altstandorte“ und zwei querschnittsorientierten Projektfamilien, der „Lenneroute“ und „Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung“, zugeordnet worden. Damit wurde die Vernetzung und Abstimmung aller Projekte und Kommunen gewährleistet.

Innerhalb der Projektfamilien wurden u.a. städtebauliche, ökologische und touristische Maßnahmen umgesetzt. Im Bereich Bahnhofsumfeld sind die wesentlichen Bahnhöfe entlang der Ruhr-Sieg-Strecke renoviert und neuen Nutzungen zugeführt worden. Mit der Aufwertung der Bahnhöfe und des unmittelbaren Umfeldes wurde begonnen, attraktive Portale zur LenneSchiene einzurichten.

Jede der acht Kommunen hat in der Projektfamilie Urbane Ufer eine bedeutende Maßnahme umgesetzt, wodurch neue Aufenthaltsqualitäten und Zugänge zur Lenne geschaffen wurden. Neben der Realisierung von Maßnahmen war die Bildung und Etablierung von Kooperations- und Kommunikationsprozessen ein wesentliches Ziel der LenneSchiene. Die strategische Zusammenarbeit hat die Marke „LenneSchiene“ aufgebaut und in den lokalen und regionalen Medien verbreitet. Die Kooperation LenneSchiene hat kommunale Grenzen und Interessen sowie knappe Finanzhaushalte überwunden und einen regionalen Zusammenhalt nach innen und außen hergestellt.

LenneSchiene 2.0

Trotz der erfolgreichen Teilnahme an der REGIONALE 2013 und der Umsetzung der vorrangigen Impulsprojekte, ist der Entwicklungsprozess an der Lenne noch nicht abgeschlossen und weiterer Handlungsbedarf vorhanden.

Aus diesem Grund haben die acht Kommunen beschlossen, das Projekt LenneSchiene unter dem Titel LenneSchiene 2.0 fortzuführen und neue Projekte und Maßnahmen zu entwickeln. Den Auftakt des neuen Planungsprozesses hat die Evaluation der Projekte der REGIONALE 2013 dargestellt. In einer umfassenden Konzept- und Projektschau sind alle Projekte und Werke aus der LenneSchiene 1.0 zwischen 2009 und 2017 zusammengetragen und untersucht worden. Die detaillierte Aufnahme des Status-quo bildete eine fundierte Grundlage für den Startschuss der neuen Planungsphase.

Lenkungsgruppensitzung

Die Fortführung der LenneSchiene kann auf etablierten Arbeitsstrukturen aufbauen und auf bestehende Prozesse zurückgreifen. Die Lenkungsgruppe wurde als zentrales Projektorgan für die interkommunale Abstimmung und Organisation fortgeführt. Zu Beginn der Konzeptphase im Sommer 2018, nach Abschluss der Dokumentation LenneSchiene 1.0, wurden in allen acht Kommunen verwaltungsinterne Workshops durchgeführt, in denen regional- und lenneschienebedeutsame Maßnahmen gesammelt und zahlreiche weitere Projektideen entwickelt worden sind.

Einige Projekte entspringen kommunalen Entwicklungskonzepten, die dort in Zusammenarbeit mit der lokalen Bürgerschaft diskutiert und entworfen wurden. Bei aktuell laufenden kommunalen Planungsprozessen, wie in Iserlohn, Nachrodt-Wiblingwerde

und Plettenberg ist das Konzept der LenneSchiene und die vorgesehenen Projekte den Bürgerinnen und Bürgern direkt vorgestellt worden.

Bürgerspaziergang in Letmathe im Rahmen der Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzepts

Im Jahr 2017, weit vor der Entscheidung über die REGIONALE 2025 für Südwestfalen, fiel der Entschluss zur Fortführung der interkommunalen Kooperation entlang der Lenne. Mit der REGIONALE 2025 ergeben sich für die LenneSchiene nun herausragende Perspektiven im Hinblick auf die Fördermöglichkeiten neuer innovativer Projekte.

Kapitel 1.2
LEADER-Region LenneSchiene

Das interkommunale Handeln der LenneSchiene-Kommunen zur REGIONALE 2013 war kein „Strohfeuer", sondern der Beginn nachhaltiger Bestrebungen einer gemeinsamen regionalen Entwicklung. Im Nachgang der REGIONALE hat sich die LenneSchiene im Jahr 2015 für das Europäische Förderprogramm LEADER beworben, um die erfolgreiche Zusammenarbeit fortzuführen.

LEADER ist ein französisches Akronym für „Liaison entre actions de développement de l'économie rurale" und ein Förderprogramm der Europäischen Union zur Stärkung des ländlichen Raums. Mit dem „bottom-up"-Ansatz ermöglicht LEADER die Entwicklung innovativer Ideen von lokalen Akteuren. Die Projektideen müssen zu der regionalen Entwicklungsstrategie und den definierten Handlungsfeldern passen, deren Aufstellung eine Fördervoraussetzung darstellt. Die LEADER-Region LenneSchiene wird von den Kommunen Iserlohn, Nachrodt-Wiblingwerde, Altena, Werdohl, Plettenberg und Finnentrop gebildet, die zusammen ein sogenanntes Gebietsbezogenes integriertes ländliches Entwicklungskonzept (GIEK) aufgestellt haben. Die Stadt Schmallenberg ist mit den Kommunen Bestwig, Eslohe und Meschede in der LEADER-Region „4 mitten im Sauerland!" vertreten. Die Stadt Lennestadt ist in keiner LEADER-Region vertreten.

Die Organisation und Steuerung des LEADER-Prozesses wird durch den „Verein für Regionalentwicklung LEADER-Region LenneSchiene e.V." umgesetzt, der grundsätzlich für alle Bürgerinnen und Bürger offen ist. Mitglieder haben die Möglichkeit, die Region mitzugestalten und die Vertreter im Vorstand und der Lokalen Aktionsgruppe (LAG) zu wählen. Die LAG ist das zentrale Entscheidungsgremium des Vereins zur Umsetzung des LEADER-Prozesses, denn sie entscheidet über die Gesamtstrategie sowie die Auswahl der Projekte. Die Zusammensetzung der Gruppe besteht zum einen aus öffentlichen Akteuren, den sechs Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern, sowie acht Vertretern aus den Bereichen Wirtschaft, Land- und Forstwirtschaft, Naturschutz/Ehrenamtliche Verbände, Bürgerschaftliches Engagement, Sozialverbände und Kultur, Jugendverbände/Jugend, Tourismus und Heimatpflege und sonstigen gesellschaftlich relevanten Gruppen.

Mittlerweile sind zahlreiche Projektideen eingegangen und von der LAG beschlossen worden, darunter bspw. ein „Bikepark" in Finnentrop und eine Koordinationsplattform für Vereine in Nachrodt-Wiblingwerde.

Kapitel 1.3
Regionale Netzwerke und Akteure

Die Dachorganisation der Region Südwestfalen ist die Südwestfalen Agentur, in der sich die fünf Kreise Hochsauerlandkreis, Märkischer Kreis, Kreis Olpe, Kreis Siegen-Wittgenstein und der Kreis Soest im Jahr 2007 zusammengeschlossen haben. Die Aufgaben der Südwestfalen Agentur sind das Regionalmarketing für ein gemeinsames Auftreten der Region

nach außen, die Regionalentwicklung und darunter auch die Bewerbung und Organisation der REGIONALE sowie die interne Vernetzung der Region Südwestfalen.

Im Tourismussektor wird die Region vom Sauerland-Tourismus e.V. vertreten. Im Jahr 2004 hat sich der touristische Regionalverband gegründet und ist seitdem die zentrale Marketingorganisation für Urlaub und Freizeitaktivitäten in der Region. Zu dem Verein gehören der Kreis Olpe, der Märkische Kreis, der Hochsauerlandkreis und der Kreis Soest sowie die kreisangehörigen Kommunen selbst und einzelne Gemeinden aus dem Kreis Paderborn und aus Hessen.

Der Tourismus-Bereich Radfahren wird von dem Partner Sauerland-Radwelt e.V. bedient, der für die Förderung und Entwicklung des Radfahrens und des Radtourismus zuständig ist. Der Sauerland-Radwelt e.V. bietet den Mitgliedskommunen, zu denen inzwischen die meisten Kommunen der LenneSchiene zählen, zahlreiche Leistungen in den Bereichen Beratung zu radtouristischen Themen, Bereitstellung und Pflege von Informationsmaterial und Internetauftritten sowie Planung und Umsetzung von Radrouten. Mit mehr als neun Millionen Tagesaufenthalten hat sich das Radfahren zu einem Kernthema im Bereich Tourismus entwickelt und ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Region.

Das Thema Industriekultur in Südwestfalen wird von dem Verein „WasserEisenLand e.V." betreut. Der Verein unterstützt technische Kulturdenkmäler und die betreuenden Akteure in deren Arbeit zum Erhalt und Inszenierung der Denkmäler. Das breite Aufgabenfeld des Vereins umfasst die Unterstützung in der Erarbeitung musealer Konzepte, Beratung der museums-pädagogischen Arbeit, Verbesserung der technischen Infrastruktur im Umfeld der Denkmäler sowie die Öffentlichkeitsarbeit und die Einbindung in überregionale Netzwerke. WasserEisenLand macht über die Internetpräsenz und Informationsmaterial auf die touristischen Highlights im Bereich Industriekultur in Südwestfalen aufmerksam und bindet diese in attraktive Touren ein.

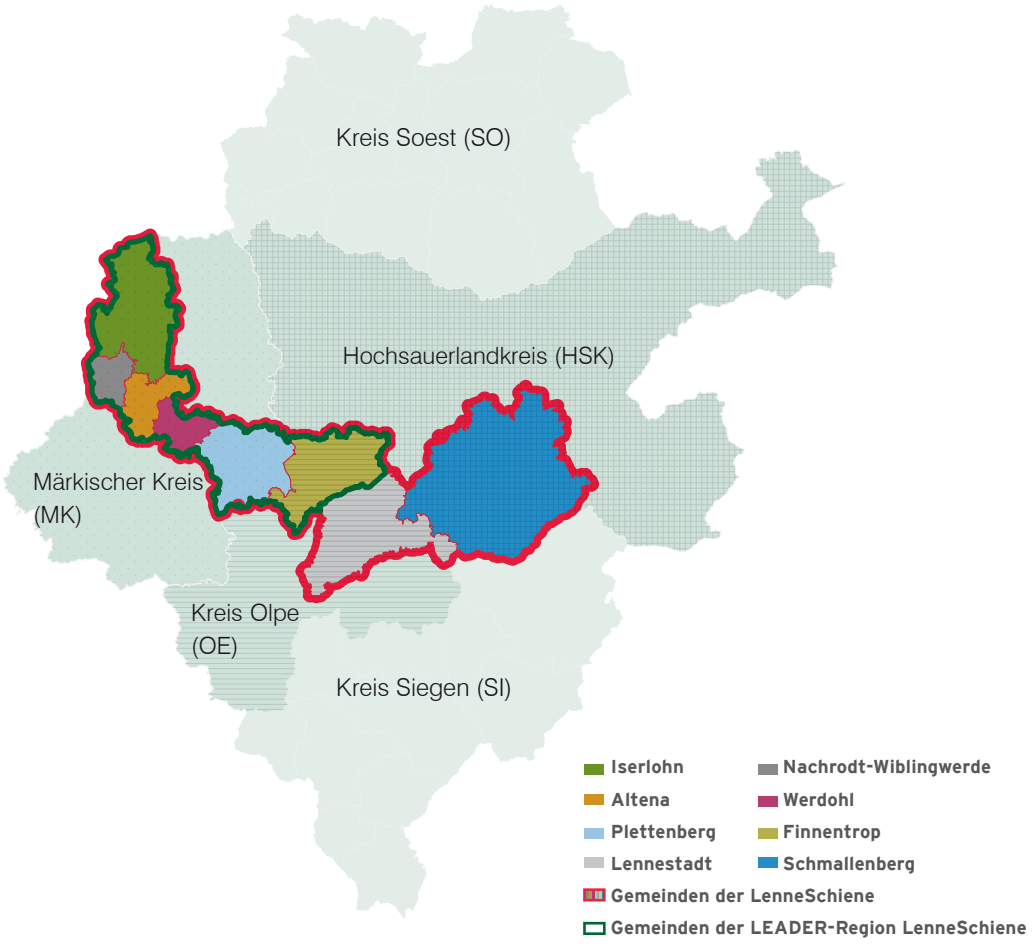


Abb. 01: Lage der Kommunen der LenneSchiene in den Kreisen und Südwestfalen, Darstellung: plan-lokal

Die Lenne in Altena mit Blick auf die neue Fuß- und Radwegebrücke und die Burg Altena im Hintergrund.

„Die Neuentdeckung des gemeinsamen Naturraums Lenne als vielfältiges und verbindendes Element und die Umgestaltung der innerstädtischen Ufer zu attraktiven Erlebnisräumen ist mit der LenneSchiene 1.0. gelungen. Jetzt geht es darum, diesen Weg konsequent weiter zu gehen. Der Naturraum Lenne ist mehr als gemeinsame Wirtschaftsgeschichte. Er ist identitätsstiftend und verfügt über erhebliche Zukunftspotenziale für den Tourismus, die Naherholung sowie die urbane, naturnahe Weiterentwicklung unserer Städte. Altena wird sich daran mit den Schwerpunkten Lenneroute, der Rekultivierung der Industriebrache „Schwarzenstein“ und der Transformation des ehemaligen Bahnhofsgeländes vom „Schrottplatz“ zum Spiel- und Freizeitbereichs beteiligen. Die LenneSchiene 2.0 wird unsere Städte verbinden, gemeinsames Lernen fördern und unseren Raum nachhaltig entwickeln.“

Dr. Andreas Hollstein
Bürgermeister der Stadt Altena

Kapitel 02
Bestands-analyse

Kapitel 02
Bestandsanalyse

Für die Erstellung eines stimmigen Gesamtkonzeptes mit einem regionalen Leitbild und ausgewählten Schlüsselprojekten ist eine detaillierte Analyse des Planungsraumes unerlässlich. Im Folgenden werden statistische Daten sowie vorhandene Gutachten der LenneSchiene-Kommunen in den wesentlichen Handlungsfeldern ausgewertet, um in Kapitel 2.11 die spezifischen Stärken und Chancen sowie die Problemlagen der Region zu identifizieren.

Kapitel 2.1
Lage und Abgrenzung

Die LenneSchiene liegt in der Region Südwestfalen im südöstlichen Nordrhein-Westfalen und umfasst einen Raum von rund 896 km² mit fast 230.000 Einwohnern. Die acht Kommunen sind drei unterschiedlichen Kreisen zugehörig. Die Städte und Gemeinden Iserlohn, Nachrodt-Wiblingwerde, Altena, Werdohl und Plettenberg gehören dem Märkischen Kreis an. Finnentrop und Lennestadt gehören zum Kreis Olpe und Schmallenberg liegt im Hochsauerlandkreis. Der namensgebende Fluss Lenne, ein linker Nebenfluss der Ruhr mit einer Länge von 128 Flusskilometern, entspringt am Kahlen Asten in Winterberg, durchfließt alle acht LenneSchiene-Kommunen und mündet im Nordosten auf Hagener Stadtgebiet im Hengsteysee in die Ruhr. Lenneaufwärts sind die Kommunen durch das Sauerland geprägt, während im Nordwesten, lenneabwärts, die LenneSchiene an die verdichtete Metropole Ruhr grenzt. Der Fluss, zusammen mit seinen zahlreichen Nebenflüssen, prägt die Landschaft und hat durch die Nutzung der Wasserkraft zur Industrialisierung der Region maßgeblich beigetragen. Das Tal der Lenne stellt ein Entwicklungsband mit starken kulturellen, wirtschaftlichen und naturräumlichen Verbindungen dar.

Die Lenne ist die zentrale Leitlinie des Projektes LenneSchiene, sie definiert die geografische Abgrenzung des Projektraumes und steht im Mittelpunkt des Entwicklungskonzeptes. Die acht Kommunen der LenneSchiene haben historisch gewachsene Gemeinsamkeiten und durch die Folgen demografischer und wirtschaftsstruktureller Veränderungen vergleichbare Herausforderungen zu bewältigen.

Im Landesentwicklungsplan NRW von 2019 sind Schmallenberg, Altena, Iserlohn, Plettenberg, Werdohl und Lennestadt als Mittelzentren eingestuft, Nachrodt-Wiblingwerde und Finnentrop als Grund-

zentren. Die nächsten Oberzentren sind die Stadt Hagen im Nordwesten sowie Siegen südlich der LenneSchiene. Zentrale Orte übernehmen eine hervorgehobene Funktion für die Versorgung der Bevölkerung in ihrem Einzugsbereich. Während Grundzentren lediglich der Versorgung des Grundbedarfes dienen, sind in Oberzentren Funktionen des spezialisierten höheren Bedarfes wie Universitäten und Spezialkliniken angesiedelt.

Neben dem Fluss bilden die Bahnlinie der Ruhr-Sieg-Strecke und die Bundesstraße 236 die beiden weiteren Bänder der LenneSchiene. Die Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen nach Siegen, die durch das Lennetal verläuft, stellt die Verbindungsachse zwischen den beiden Oberzentren dar und bedeutet für die LenneSchiene eine direkte Anbindung an die bedeutenden Arbeits- und Bildungszentren. Im Netz der überregionalen Straßenverkehrswege liegt die LenneSchiene parallel zur süd-westlich verlaufenden Autobahn 45, der Sauerlandlinie, die im Norden Richtung Dortmund und im Süden an Siegen vorbei Richtung Frankfurt verläuft. In Iserlohn und die Lenne aufwärts im Norden über Meschede und Arnsberg besteht Anschluss an die Autobahn 46. Die Bundesstraße 236 verläuft parallel zur Lenne von Schmallenberg bis nach Letmathe in Iserlohn durch die gesamte LenneSchiene.

Kapitel 2.2
Raumstruktur

Die LenneSchiene liegt naturräumlich in der Region des Südsauerländer Berglandes, als ein Teil des Rheinischen Schiefergebirges. Am südöstlichen Rand grenzt die Region mit der Stadtgrenze von Schmallenberg an den Hauptkamm des Rothaargebirges. Das Gebiet der LenneSchiene ist eine typische Mittelgebirgslandschaft, die höchste Erhebung ist der Kahle Asten (841 m, auf Winterberger Stadtgebiet an der Grenze zu Schmallenberg), flussabwärts nehmen die absoluten Höhenlagen ab. Zwischen Quelle und Mündung liegen rund 727 Höhenmeter.

Die LenneSchiene hat noch weithin den Charakter einer waldreichen ländlichen Kulturlandschaft bewahrt. Zu einem Großteil gehört die LenneSchiene zum Naturpark Sauerland Rothaargebirge, dem zweitgrößten Naturpark Deutschlands. Der Raum der LenneSchiene nimmt mit seinen großen zusammenhängenden Freiflächen wichtige Funktionen für den Biotop- und Artenschutz und die landschaftsgebundene Erholung wahr. Abgesehen von den Siedlungsbereichen ist nahezu der gesamte Raum als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt. Von den zahlreichen Naturschutzgebieten sind zudem neun als Flora-Fauna-Habitat-Gebiet ausgewiesen und gehören damit zum europaweiten Natura 2000 - Netz.

Die gesamte Region ist stark vom Wasser geprägt: neben der Lenne haben zahlreiche Zuflüsse Nebentäler ausgebildet, die bis auf das Elsetal in Plettenberg eher eine untergeordnete Bedeutung besitzen. Mithilfe mehrerer Wasserkraftwerke wird die Lenne zur regenerativen Stromerzeugung genutzt. Das Pumpspeicherwerk Rönkhausen in Finnentrop stellt zudem einen wichtigen Beitrag zur Energiespeicherung dar.

Die Bevölkerungsdichte in den Kommunen entlang der Lenne ist im Vergleich mit den anderen Kommunen in NRW relativ gering. (vgl. Abb. 02) Die regionale Wirtschaft hat eine enge historische Beziehung zur Lenne mit ihren Nebenflüssen und seit der frühen Neuzeit die gemeinsame Tradition der Metallverarbeitung. Es sind tief gewachsene Verflechtungen

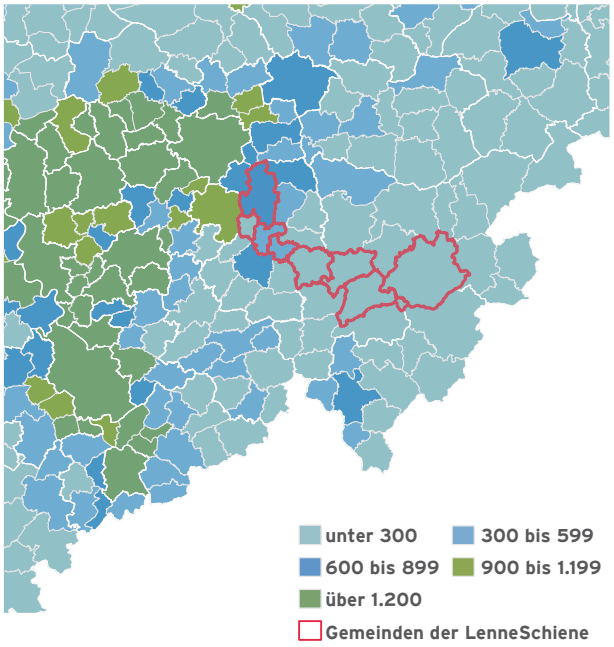


Abb. 02: Verteilung der Bevölkerungsdichte in den kreisfreien Städten und Gemeinden in NRW, Anzahl der Einwohner pro Quadratkilometer (Jahr 2017), Darstellung: plan-lokal nach Statistikatlas IT.NRW 2019

entstanden und noch heute reihen sich branchenverwandte Betriebe aneinander. Die Entwicklung der Gewerbe- und Industriebetriebe hat sich wie die Siedlungsentwicklung primär im Tal entlang des Flusses sowie der Bahnstrecke und der Straße abgespielt. Aus diesem Grund sind zahlreiche bedeutende Zeugnisse der regionalen Industriegeschichte im Lennetal und seinen Nebentälern zu finden. Daher stehen aber auch altindustrielle Brachflächen größtenteils in direktem räumlichen Bezug zum Fluss.

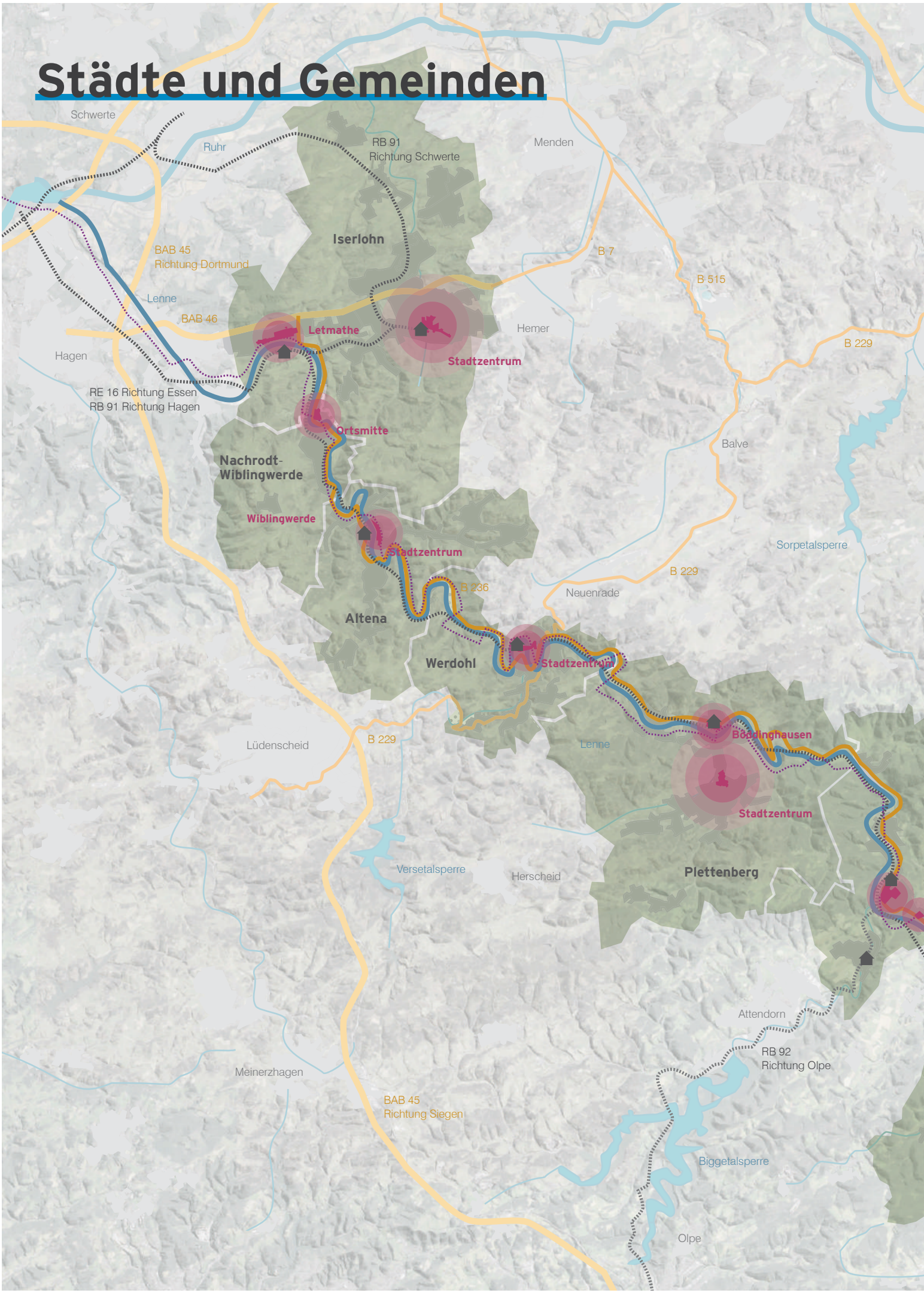
Der wirtschaftliche Strukturwandel hat in der Region markante Spuren hinterlassen: die Aufgabe des Bergbaus in Lennestadt-Meggen, der Bedeutungsverlust von Finnentrop als Eisenbahnstandort und weitere Schließungen von Industriestandorten. Bedingt durch die industrielle Prägung des Flusses und seiner Ufer haben sich die Städte und Gemeinden in der Vergangenheit eher von der Lenne abgewandt.

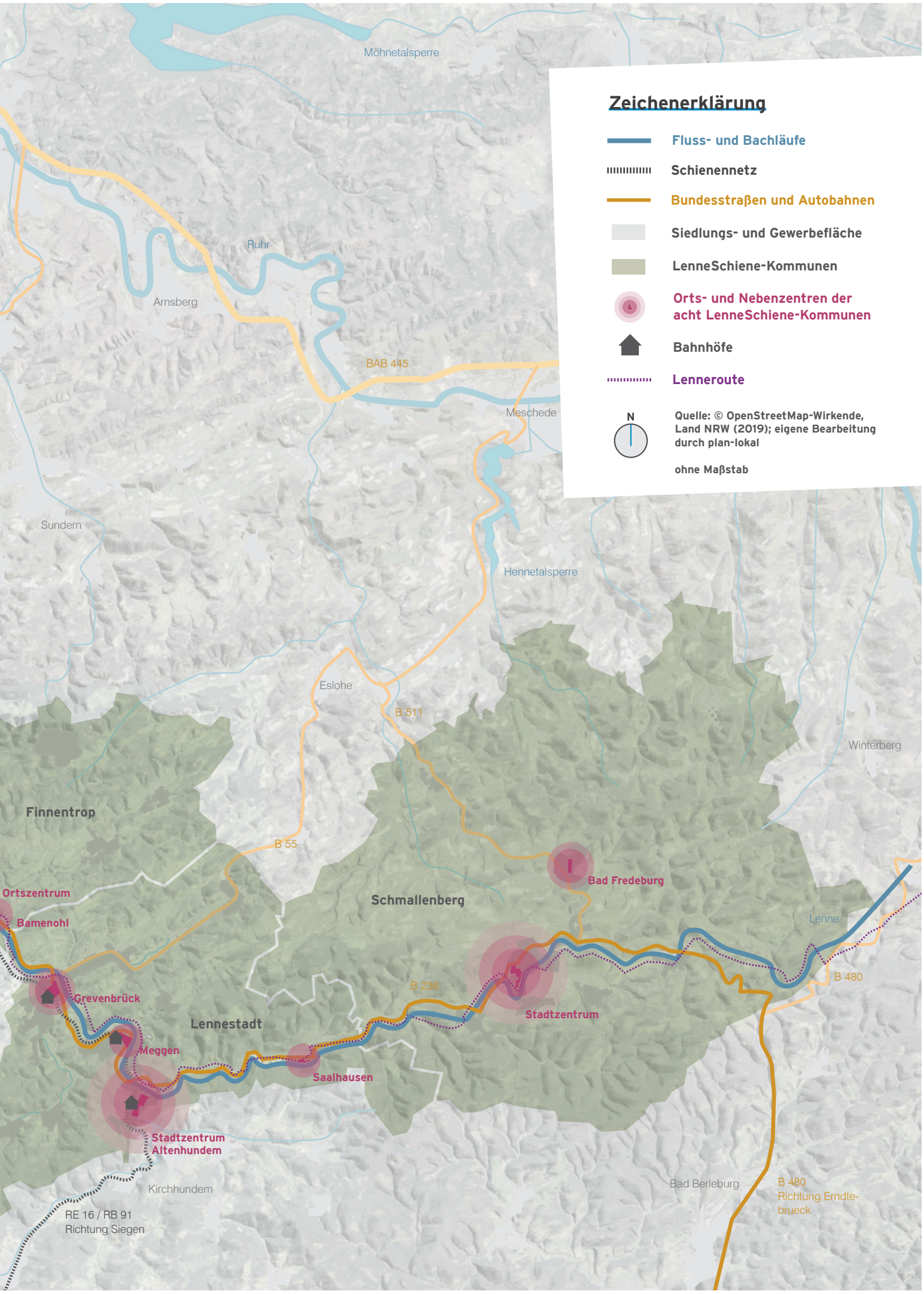
Der Wandel bedeutet für die Region Chancen, indem Brachflächen neuen Nutzungen zugeführt und die Uferbereiche der Lenne attraktiv gestaltet werden. Die Städte und Gemeinden können der Lenne so „wieder näher rücken“. Trotz des wirtschaftlichen Wandels gehört das produzierende Gewerbe nach wie vor zum Bild der LenneSchiene und macht die Region Südwestfalen zur bedeutendsten Industrieregion in Nordrhein-Westfalen. Zahlreiche innovative Unternehmen und Weltmarktführer sind an der Lenne und in Südwestfalen ansässig.

Die „Lenne-Stünne“ zur Markierung der LenneSchiene

Das Lennetal in Iserlohn vor Letmathe

Städte und Gemeinden




Möhnetalsperre
Ruhr
Arnsberg
BAB 445
Meschede
Sundern
Hennetalsperre
Eslohe
B 511
Winterberg
Finnentrop
B 55
Ortszentrum
Bamenohl
Schmallenberg
Bad Fredeburg
Lenne
B 236
B 480
Grevenbrück
Lennestadt
Stadtzentrum
Meggen
Saalhausen
Stadtzentrum
Altenhundem
Kirchhundem
RE 16 / RB 91
Richtung Siegen
Bad Berleburg
B 480
Richtung Erndte-
brueck
Zeichenerklärung
Fluss- und Bachläufe
Schienennetz
Bundesstraßen und Autobahnen
Siedlungs- und Gewerbefläche
LenneSchiene-Kommunen
Orts- und Nebenzentren der
acht LenneSchiene-Kommunen
Bahnhöfe
Lenneroute
N
Quelle: © OpenStreetMap-Wirkende,
Land NRW (2019); eigene Bearbeitung
durch plan-lokal
ohne Maßstab

Iserlohn

Die beiden Iserlohner Stadtteile Genna und Letmathe säumen sich an der Lenne. Der Fluss macht einen großen Bogen durch die leicht hügelige Landschaft in einem breiteren, offenen Flusstal. Auf der südlichen Lenneseite befinden sich große Industrie- und Gewerbeflächen und nur vereinzelt Wohnbebauung. Am nördlichen Lenneufer grenzt das Stadtteilzentrum von Letmathe an die Lenne, welches jedoch durch die Landesstraße 743, dem „Lennedamm“, in der Zugänglichkeit des Flusses eingeschränkt wird.

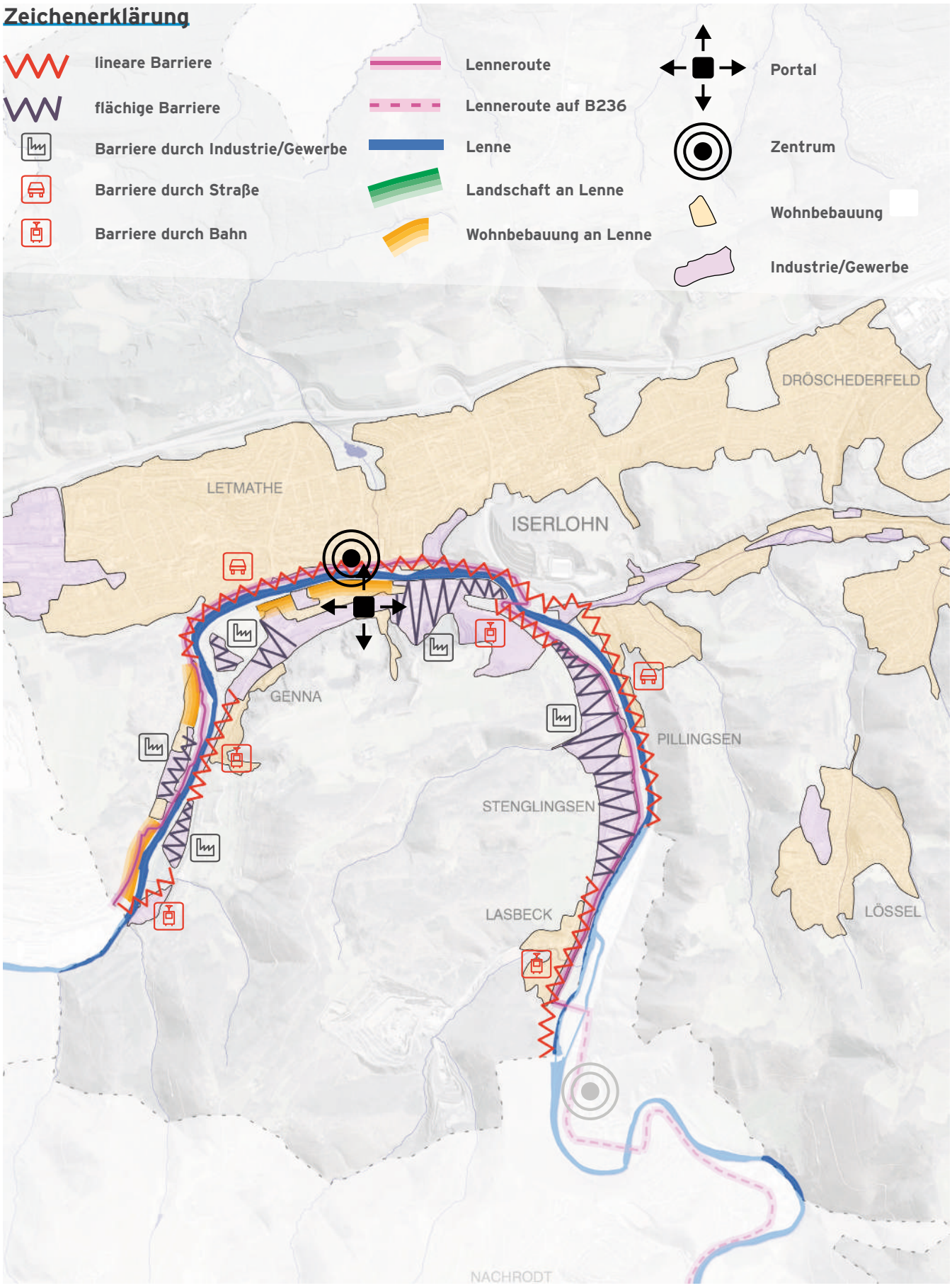
In den letzten Jahren ist die Aufenthaltsqualität am Ufer und die Erlebbarkeit des Flusses in Letmathe enorm gestiegen. Mit der Lennepromenade ist ein Aufenthaltsort direkt an der Lenne entstanden, der die Zugänglichkeit des Uferbereiches ermöglicht.

Der Bahnhof Iserlohn-Letmathe befindet sich auf der südlichen Lenneseite und ist über eine Fußgängerbrücke an die Lenne und die Lennepromenade am nördlichen Flussufer unmittelbar angebunden. Im Bahnhofsumfeld grenzen Wohn- und Gewerbeflächen an die Lenne.

Das westliche Ufer im Bereich Stenglingsen ist gesäumt von Industrie, der Bahnlinie und ehemaligen Steinbrüchen, die heute als Naturschutzgebiete Rückzugsräume für seltene Tier- und Pflanzenarten bieten.

Auf dem gesamten Iserlohner Stadtgebiet sind die Ufer der Lenne durch Gewerbe und Industrie, Straße sowie der Bahntrasse stark beeinflusst.

Lennepromenade in Letmathe


Zeichenerklärung
lineare Barriere
flächige Barriere
Barriere durch Industrie/Gewerbe
Barriere durch Straße
Barriere durch Bahn
Lenneroute
Lenneroute auf B236
Lenne
Landschaft an Lenne
Wohnbebauung an Lenne
Portal
Zentrum
Wohnbebauung
Industrie/Gewerbe
DRÖSCHEDERFELD
LETMATHE
ISERLOHN
GENNA
PILLINGSEN
STENGLINGSEN
LASBECK
LÖSSEL
NACHRODT

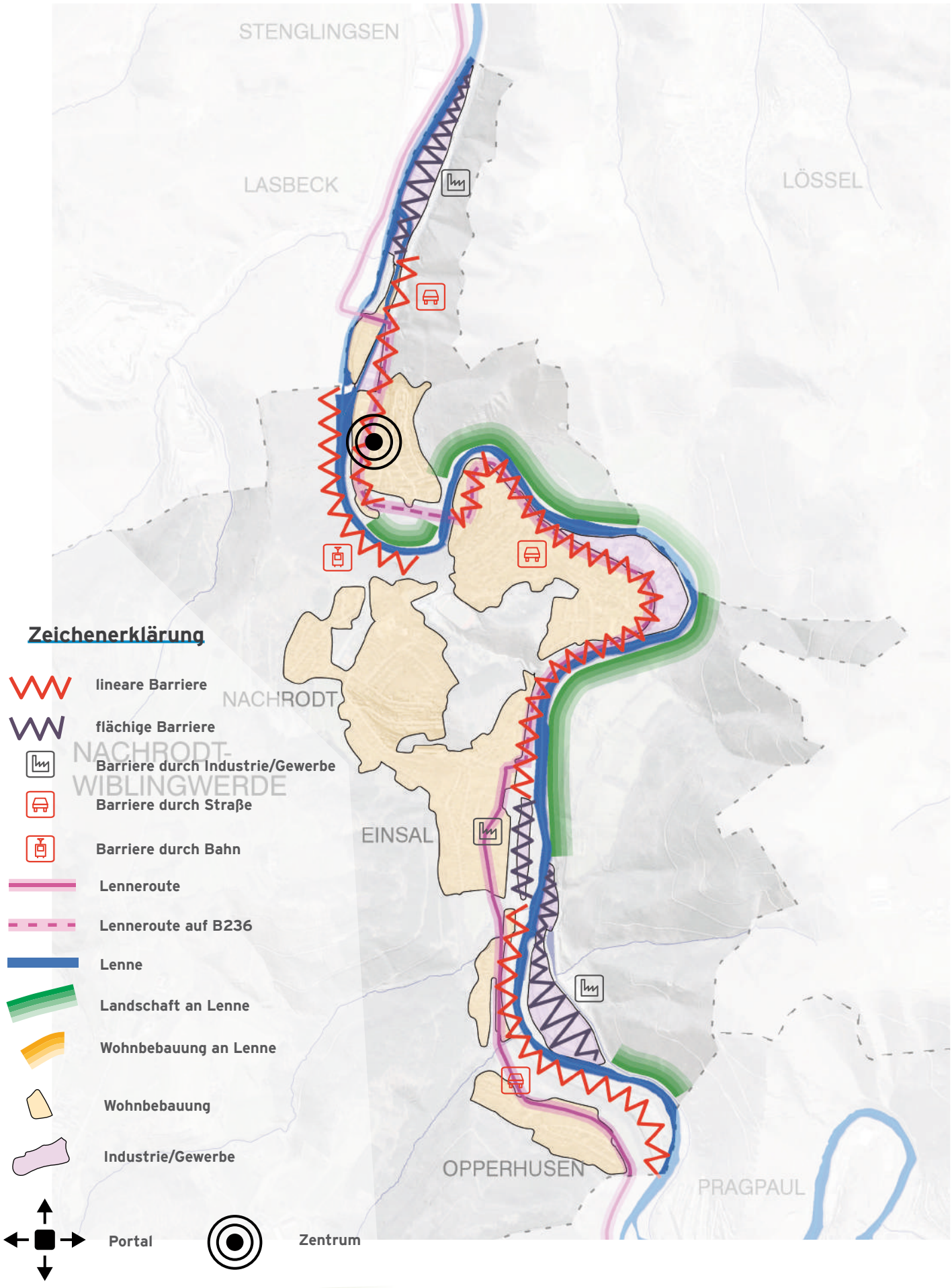
Nachrodt-Wiblingwerde

Der Verlauf der Lenne ist von der starken Topografie im Gemeindegebiet geprägt, die sich besonders an den östlichen Uferlagen mit steilen Hängen niederschlägt. Im Süden verläuft die Lenne durch ein schmales Tal, welches sich in Richtung Norden etwas aufweitet. Das steile Ostufer ist landschaftlich geprägt, während sich die Wohngebiete hauptsächlich im westlichen Teil von Nachrodt-Wiblingwerde angesiedelt haben. Hier bildet die B 236 auf dem gesamten Gemeindegebiet eine Barriere zwischen den Siedlungen und dem Fluss. Das Zentrum Nachrodts befindet sich in der nördlichen Lenneschleife, etwas abseits der restlichen Bebauung. Aus dem Siedlungsgebiet der Ortsmitte Nachrodt gibt es keine direkten Zugänge ans Wasser. An die Lenne angegliederte Industrie- und Gewerbegebiete erschweren zusätzlich die Zugänglichkeit der Uferbereiche der Lenne.

Mit der Gestaltung des Lenneufers „Rastatt“ im nördlichen Teil von Nachrodt ist im Rahmen der REGIONALE 2013 einer der wenigen Zugänge zur Lenne geschaffen worden, der ein unverwechselbares Landschafts- und Flusserlebnis zulässt. Prägend für diesen Abschnitt ist der schmale Talraum mit einem spannenden Wechsel zwischen felsigen Hangkanten und flachen Uferräumen. Von der „Rastatt“ aus, ist dieser Wechsel sehr markant, von dem flachen Kiesufer fällt der Blick auf den senkrechten Felshang an dem gegenüberliegenden Ufer.

Die Bundesstraße verläuft über weite Strecken direkt am Flussufer entlang, wodurch der Fluss im Stadtbild durchaus sehr präsent, jedoch schwer erreichbar ist.

Die Lenne bei Nachrodt-Wiblingwerde an der Rastatt


STENGLINGSEN
LASBECK
LÖSSEL
NACHRODT
NACHRODT-
WIBLINGWERDE
EINSAL
OPPERHUSEN
PRAGPAUL
Zeichenerklärung
lineare Barriere
flächige Barriere
Barriere durch Industrie/Gewerbe
Barriere durch Straße
Barriere durch Bahn
Lenneroute
Lenneroute auf B236
Lenne
Landschaft an Lenne
Wohnbebauung an Lenne
Wohnbebauung
Industrie/Gewerbe
Portal
Zentrum

Altena

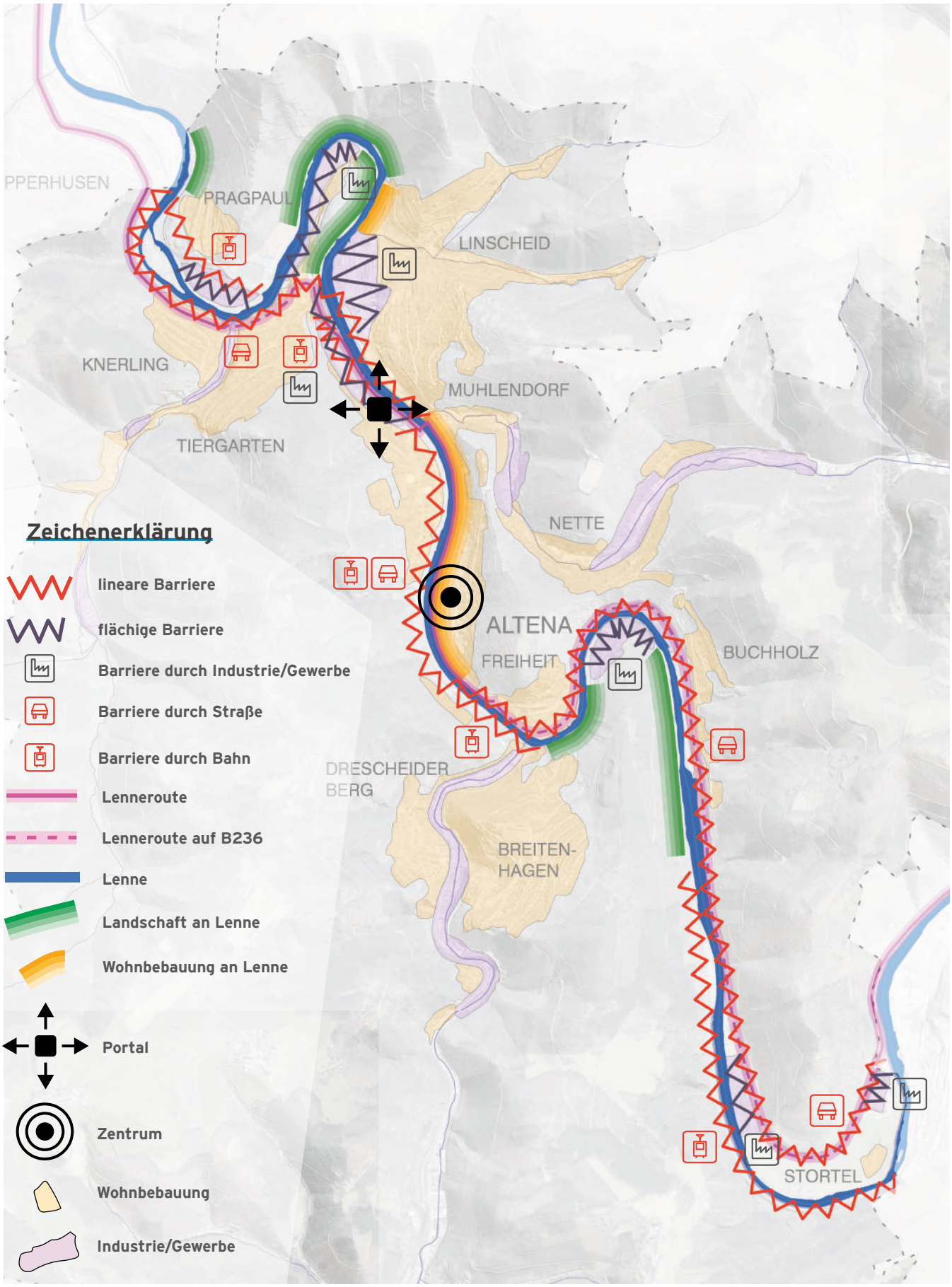
Das Lennetal in Altena ist von einer starken Topografie geprägt. In dem schmalen Flusstal liegen Siedlungsflächen wie an einer Schnur entlang der Lenne. Einige Siedlungsbereiche ziehen sich in Seitentäler von Nebenflüssen und die Hanglagen hinauf.

Auf Altenaer Stadtgebiet ist die Lenne besonders durch Barrieren eingeschlossen. Mit Ausnahme von einer Lenneschleife verläuft am kompletten Lenneufer mindestens auf einer Seite des Flusses die Bahntrasse oder die B 236, die eine Barriere zwischen Fluss und Siedlungsbereich oder der Landschaft darstellen. Neben den infrastrukturellen Barrieren versperren Gewerbe- und Industriegebiete, die ebenfalls im engen Flusstal die Ufer säumen, den Zugang zur Lenne zusätzlich. Einige Ortsteile sind durch die B 236 oder die Bahnstrecke von der Lenne komplett abgeschnitten, ohne einen Ort an dem der Fluss erlebbar und zugänglich ist. Die B 236 verläuft teilweise direkt an der Lenne, dadurch ist der Fluss im Stadtbild zwar sichtbar, jedoch schwer zu erreichen.

Auf Höhe des Zentrums von Altena wird mit einer langen Uferpromenade eine urbane Wasserkante geschaffen. In diesem Bereich wird das Potenzial des Flusses zur Schaffung attraktiver Stadträume ausgenutzt. Der Bahnhof befindet sich auf der westlichen Lenneseite und wird in Zukunft über eine neue Fußgängerbrücke mit dem östlich gelegenen Zentrum verbunden.

Südlich und nördlich des Altenaer Zentrums bilden, zumindest einseitig, landschaftlich geprägte Bereiche die Uferkante.

Lennetal in Altena


PPERHUSEN
PRAGPAUL
LINSCHEID
KNERLING
MUHLENDORF
TIERGARTEN
NETTE
ALTENA
FREIHEIT
BUCHHOLZ
DRESCHEIDER
BERG
BREITEN-
HAGEN
STORTEL
Zeichenerklärung
lineare Barriere
flächige Barriere
Barriere durch Industrie/Gewerbe
Barriere durch Straße
Barriere durch Bahn
Lenneroute
Lenneroute auf B236
Lenne
Landschaft an Lenne
Wohnbebauung an Lenne
Portal
Zentrum
Wohnbebauung
Industrie/Gewerbe

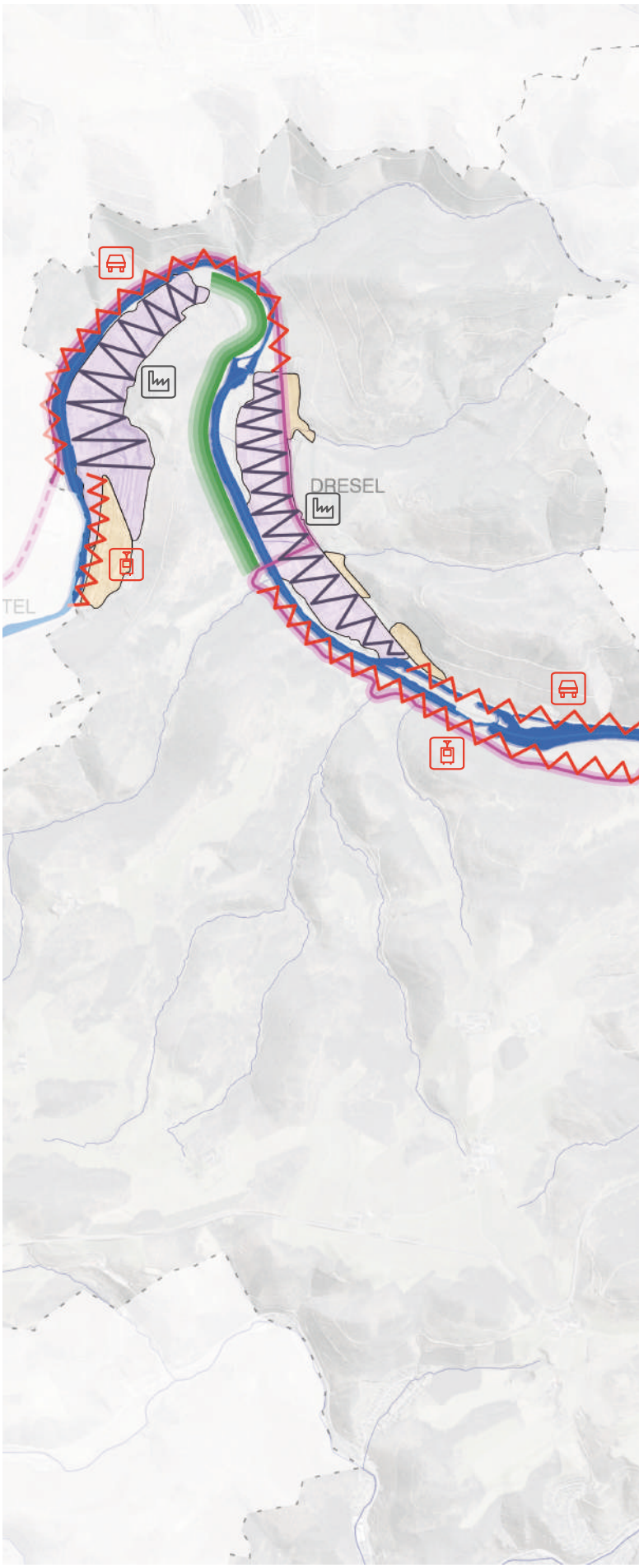
Werdohl

Der Verlauf der Lenne auf Werdohler Stadtgebiet ist von einer starken Topografie beeinflusst. Die Lenne mäandriert durch das enge Flusstal, an das, besonders im Norden, die Hanglagen direkt angrenzen. Im Bereich des Werdohler Zentrums ist die Topografie gemäßigter. Das Zentrum steht in direktem Bezug zur Lenne; über den Uferpark und die Lennepromenade öffnet sich der Siedlungsraum zum Fluss. Der neu gestaltete Westpark ermöglicht einen weiteren Zugang zur Lenne für die Bewohnerschaft und die Gäste auf dem Wohnmobilstellplatz.

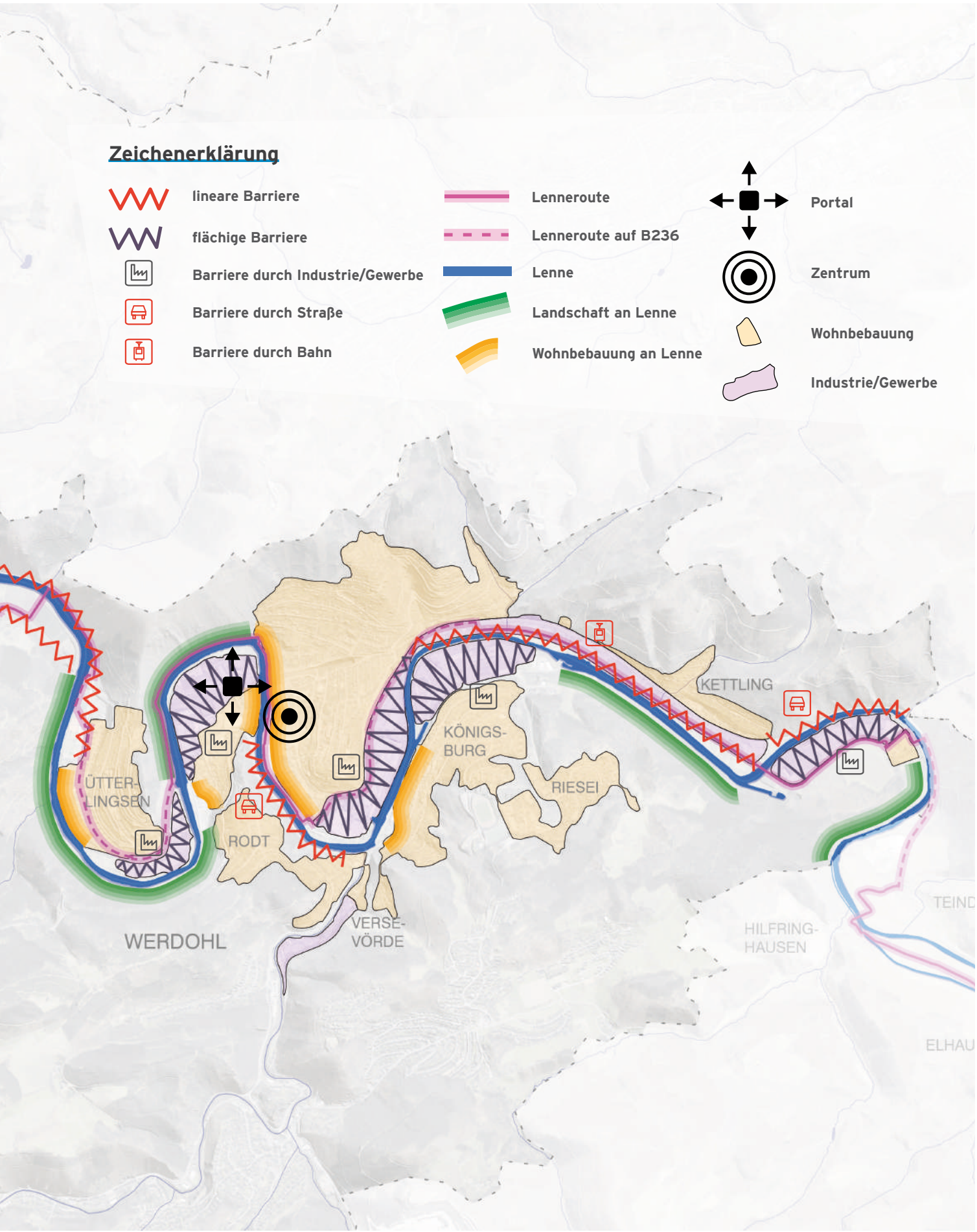
Die Bahnlinie und die B 236 verlaufen häufig direkt an der Lenne, teilweise verlaufen sie gar auf beiden Uferseiten, sodass der Fluss durch infrastrukturelle Barrieren gesäumt und beiderseits nicht zugänglich ist. Weitere Barrieren bilden die Gewerbe- und Industriegebiete, die sich entlang des Lenneufers schlängeln und den Fluss abschirmen.

Der Bahnhof befindet sich im Lennebogen und ist von Gewerbe umgeben. Es fehlt damit eine attraktive Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Zentrum Werdohls.

Lennestrand am Westpark in Werdohl

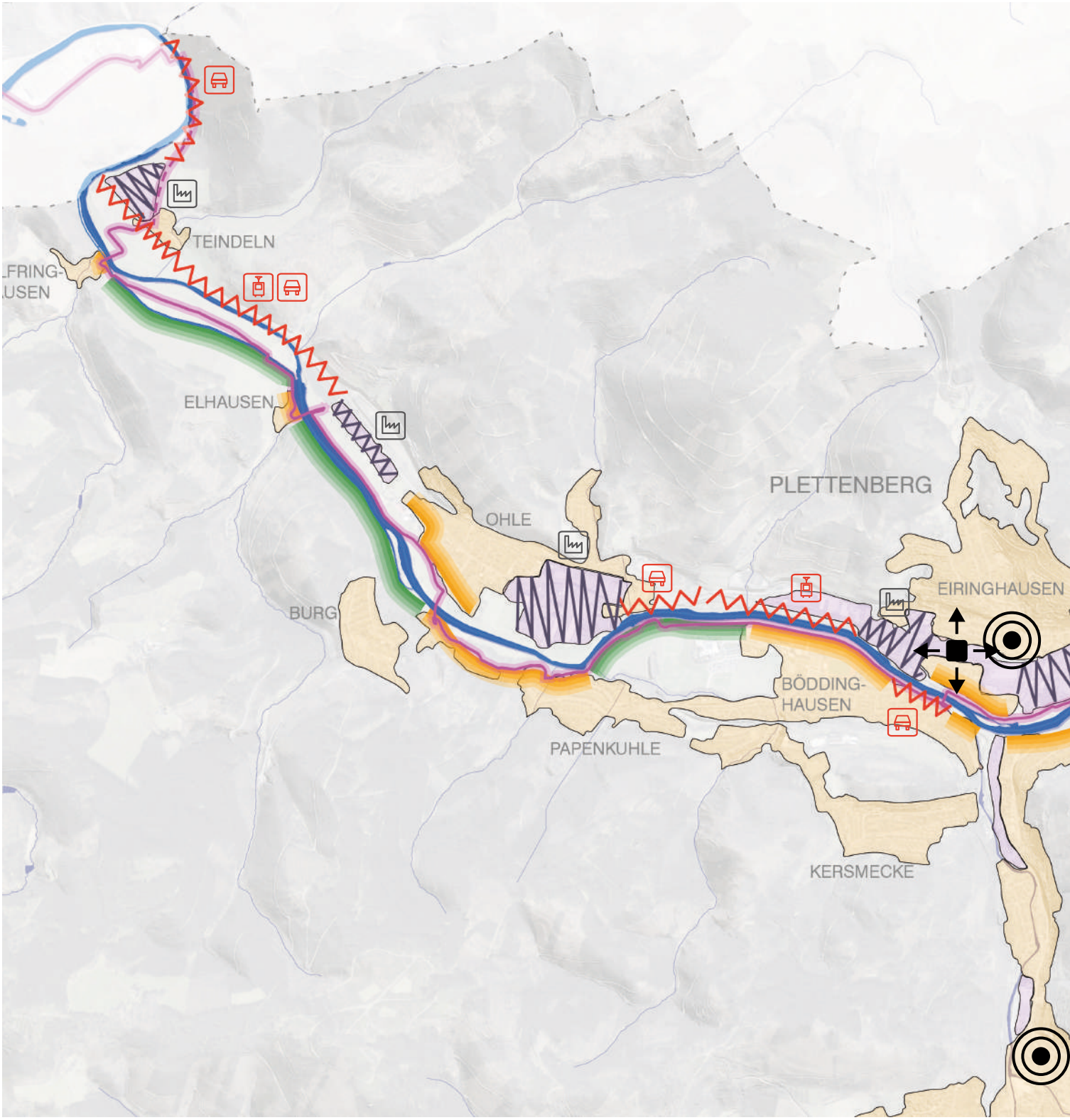


Zeichenerklärung



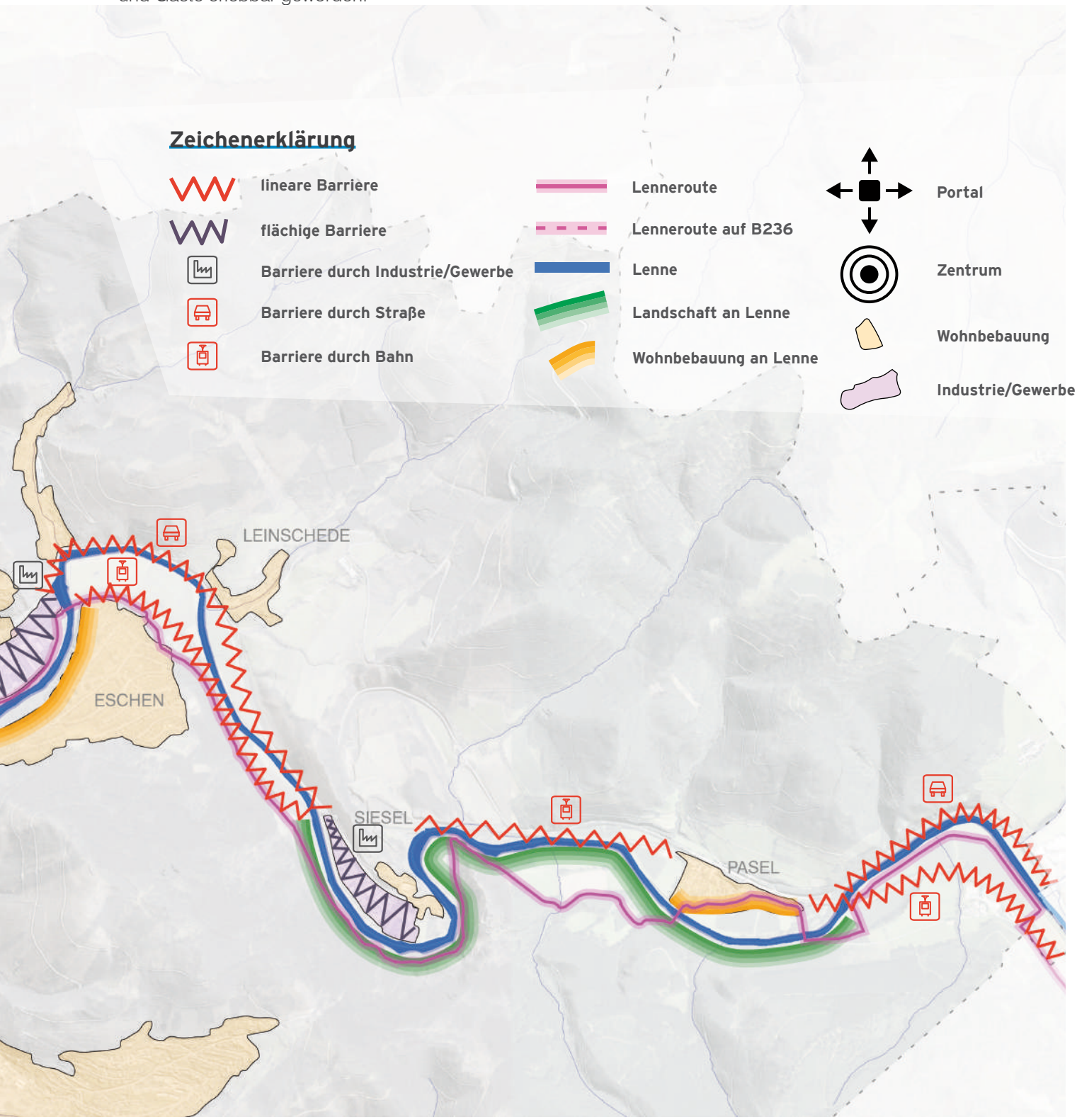
Plettenberg

Das Zentrum der Stadt Plettenberg liegt rund zwei Kilometer südlich der Lenne im Elsetal. An der Mündung der Else in die Lenne weitet sich das Lennetal. Hier befinden sich die Ortschaften Eiringhausen und Böddinghausen sowie der Bahnhof Plettenberg. Das Stadtteilzentrum von Eiringhausen ist dabei durch Industrieflächen und die Bahntrasse von der Lenne abgeschnitten. Entlang des gesamten Nordufers auf Plettenberger Stadtgebiet bestehen mit der Bahnlinie, der B 236 und einigen Industrie- und Gewerbestandorten viele Barrieren zwischen den Siedlungsflächen, der umgebenden Landschaft und der Lenne. Lediglich in drei kurzen Abschnitten kann sich der Siedlungsbereich zum Fluss hin öffnen.



Am südlichen Uferbereich grenzen die Siedlungsbereiche und die Landschaft über weite Strecken direkt an die Lenne an. In den letzten Jahren wurde mit der Errichtung der Lennepromenade sowie der Inwertsetzung der Fischbauchbogenbrücke mit Aufwertung der Lenneroute die Zugänglichkeit der Lenne deutlich gesteigert. Die Lenne ist mittlerweile fest in der urbanen Struktur verankert und für Bewohnerschaft und Gäste erlebbar geworden.

Im weiteren Verlauf der Lenne, im westlichen Stadtgebiet, mäandriert die Lenne durch ein schmales Tal.



Finnentrop

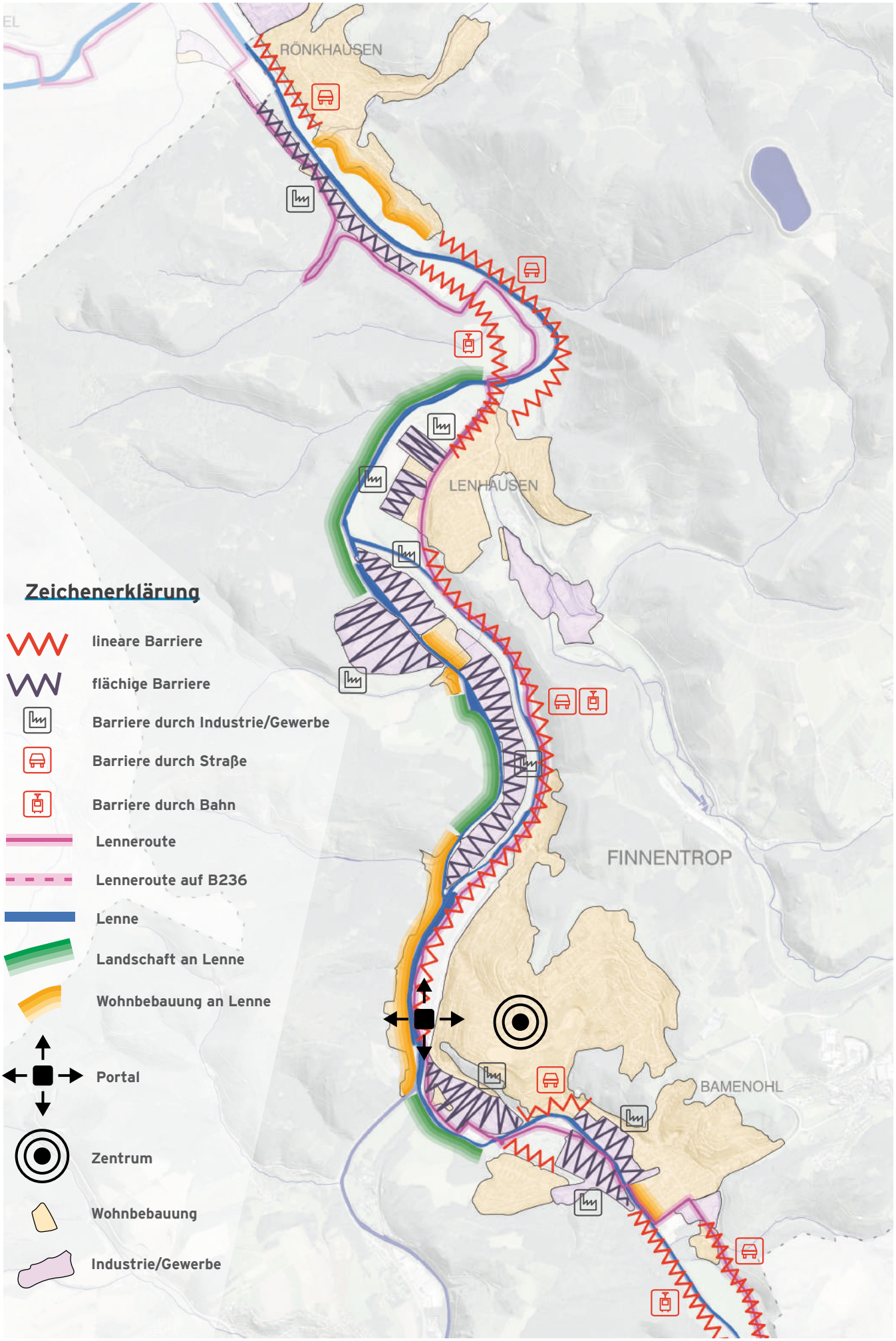
Die Lenne verläuft auf Finnentroper Gemeindegebiet durch ein breites Flussbett. Der südliche Flussverlauf ist von einer leichten Hügellandschaft umgeben, während die Topografie im Norden deutlich bewegter ist. Die Hauptsiedlungskerne Bamenohl, Finnentrop, Lenhausen und Rönkhausen befinden sich allesamt auf der östlichen Flussseite. In weiten Teilen sind die Siedlungsbereiche durch die Bahntrasse, Bundesstraße und Gewerbe- und Industriegebiete von der Lenne abgeschnitten. Zwischen Finnentrop und Lenhausen ist die Lenne auf beiden Seiten zwischen Bundesstraße, Bahnlinie sowie Gewerbe und Industrie eingeschlossen.

Während das östliche Lenneufer fast ausschließlich von Infrastrukturbarrieren geprägt ist, grenzen am Westufer Landschaftsräume und kleinere Siedlungsstrukturen häufig direkt bis an das Wasser. Das REGIONALE 2013-Projekt Thyssen-Wiesen Bamenohl ist ein gutes Beispiel, wie im Zuge der ökologischen Aufwertung der Lenne, die neu gewonnenen Umweltqualitäten u.a. durch die Führung der Lenneroute erfahrbar gemacht werden können. Die Lenneroute ermöglicht an vielen Stellen im Finnentroper Gemeindegebiet die Wahrnehmbarkeit des Flusses und seiner besonderen ökologischen Qualitäten.

Das Zentrum von Finnentrop ist höher gelegen und weist keinen Bezug zur Lenne auf. Zudem stellen die Bundesstraße und das Bahngelände um den Bahnhof Finnentrop eine starke Barriere zwischen der Lenne mit dem angrenzenden Lennepark und dem Zentrum dar. Eine vom Bahnhof aus die Gleise und Straße überspannende Rad- und Fußgänger-Brücke ermöglicht die Verbindung zwischen Lennepark und Siedlungsbereich.

Ein weiteres Projekt der REGIONALE 2013, der Lennepark, schafft in der Nähe des Zentrums Finnentrop und mit direkter Anbindung zum Bahnhof einen qualitätvollen Ort direkt am Fluss. Die Lenne wird hier erlebbar und für die Besuchenden des Parks in das Sichtfeld geholt.

Bahnhof Finnentrop mit Lennepark

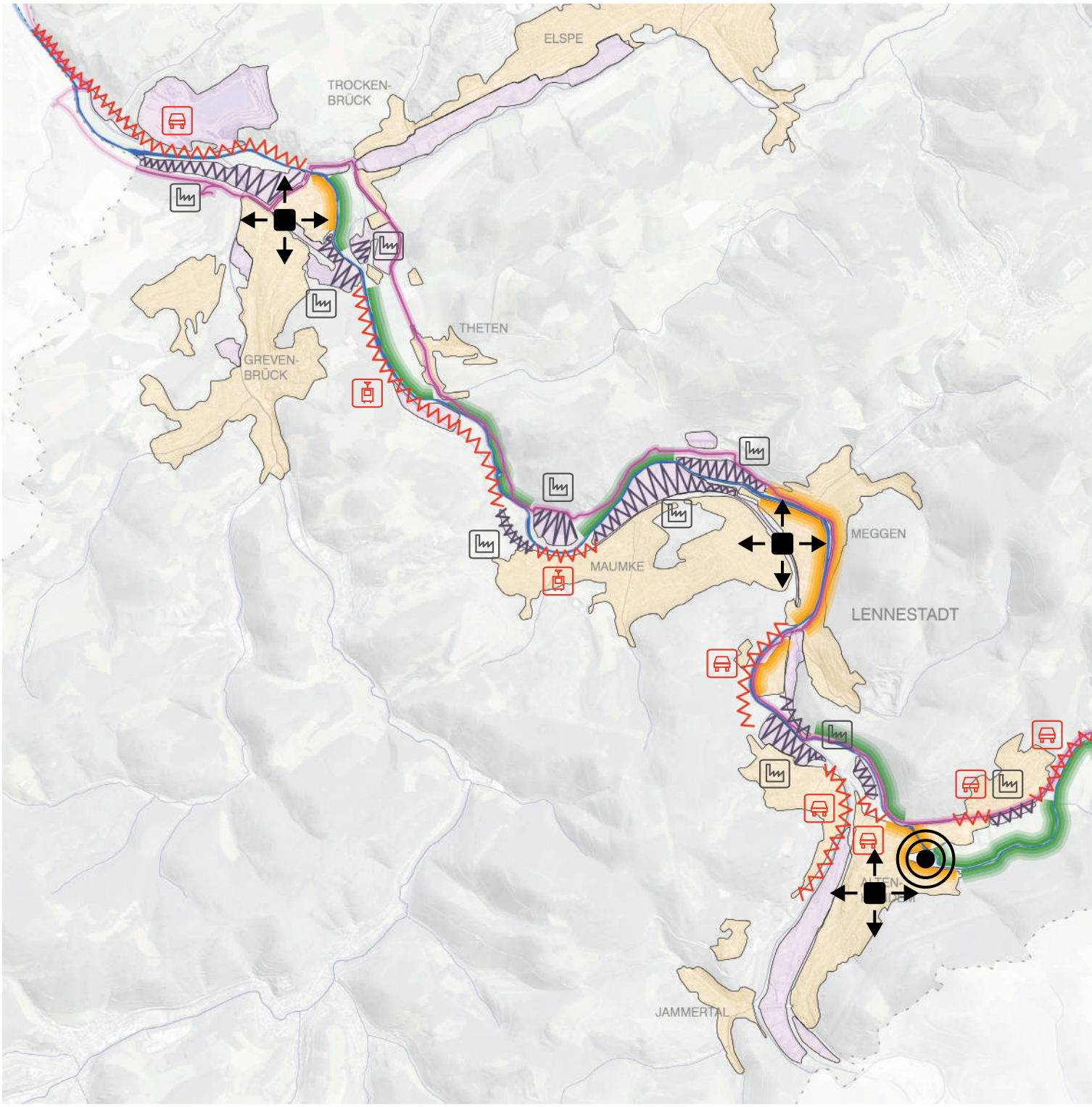

RÖNKHAUSEN
LENHAUSEN
FINNENTROP
BAMENOHL
Zeichenerklärung
lineare Barriere
flächige Barriere
Barriere durch Industrie/Gewerbe
Barriere durch Straße
Barriere durch Bahn
Lenneroute
Lenneroute auf B236
Lenne
Landschaft an Lenne
Wohnbebauung an Lenne
Portal
Zentrum
Wohnbebauung
Industrie/Gewerbe

Lennestadt

Der Charakter der Lenne ist im östlichen Gemeindegebiet sehr ländlich, mit kleinen Ortschaften und bis an die Lenne reichenden Landschaftsräumen. Lenneabwärts, im westlichen Gemeindegebiet nehmen die industriell-gewerblich beeinflussten Uferkanten zu, zudem steigt auch die Anzahl der anschließenden Wohnbauflächen an der Lenne.

In großen Teilen des Lennelaufs stellt die B 236 eine Barriere zwischen den Ortschaften und der Lenne bzw. der Landschaft und der Lenne dar. Im westlichen Stadtgebiet verläuft die Bahnstrecke parallel zur Bundesstraße und verstärkt die Barrierewirkung.

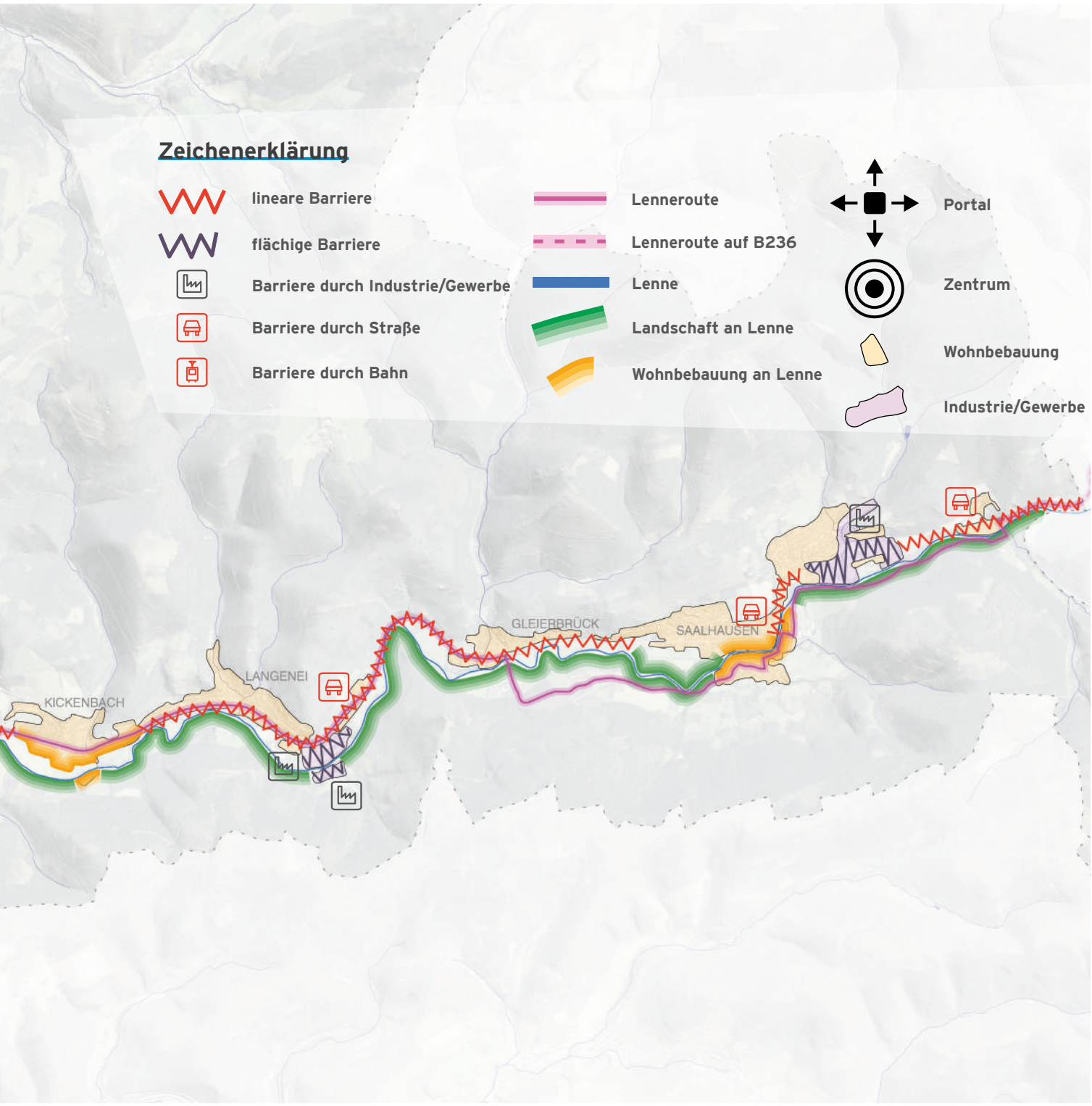
Das Zentrum der Stadt Lennestadt, Altenhundem, wird im Norden durch die B 236 von der Lenne abgeschnitten. Mit dem REGIONALE 2013-Projekt „Achse



Bahnhof-Marktplatz-Wigey-Lenne“ wurde die Verbindung des Zentrums an die Lenne baulich deutlich aufgewertet. Im östlichen Bereich ist die Lenne dadurch erlebbar geworden.

Die drei Bahnstationen auf dem Stadtgebiet, Altenhundem, Meggen und Grevenbrück, liegen unweit der Lenne und ermöglichen eine gute Erreichbarkeit des Flusses.

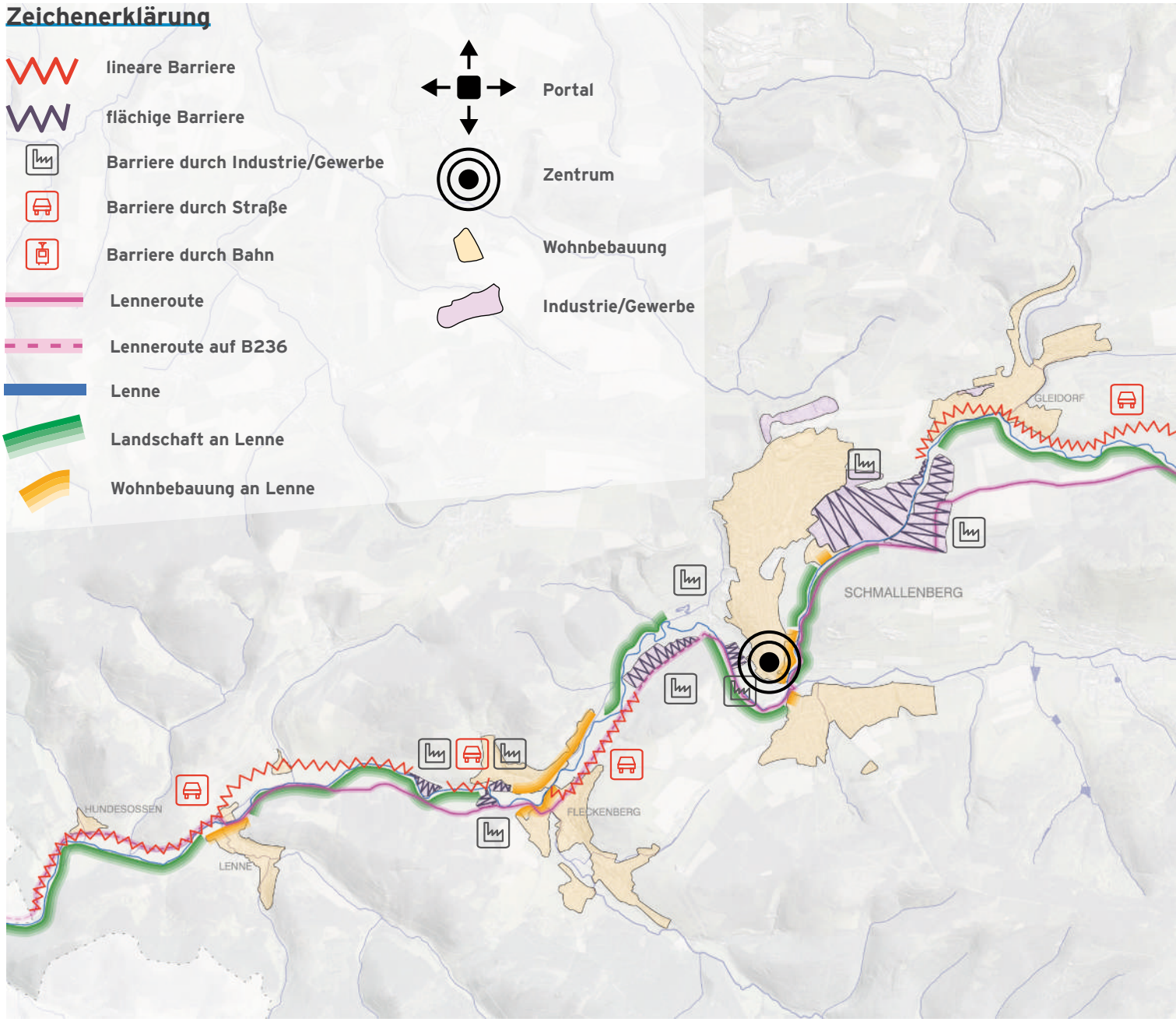
Insgesamt ist die Lenne von vielen Barrieren gesäumt. Mit Ausnahme der beiden Ortsteile Meggen und Saalhausen sind ihre Ufer kaum zugänglich und der Fluss im Stadtbild wenig sichtbar.



Schmallenberg

In Schmallenberg verläuft die Lenne durch eine moderate Hügellandschaft in einem verhältnismäßig breiten Flussbett. Auf ihrem Weg vom Kahlen Asten, zum Stadtgebiet Winterberg gehörend, sind ihre Ufer zunächst ländlich geprägt, doch die Bundesstraße 236 stellt in Schmallenberg über weite Strecken eine Barriere zu den Landschafts- und Siedlungsbereichen dar. Die B 236 verläuft dabei überwiegend nördlich der Lenne.

Das Zentrum von Schmallenberg liegt unweit der Lenne, ist jedoch höher gelegen als der Fluss und weist dadurch keinen direkten Bezug zur Lenne auf. Die rund 20 bis 30 Höhenmeter sind eine maßgebliche Barriere, mental wie physisch. Radreisende entlang der Lenneroute fahren nicht automatisch durch den Ort, sondern müssen die Anstrengung der Steigung in Kauf nehmen, um im Ortskern von Schmallenberg einzukehren. Zwischen dem Zentrum Schmallenberg und der Lenne liegt der neu gestaltete Kurpark, der einen attraktiven Ort am Wasser darstellt.



Einige Siedlungsbereiche der an der Lenne liegenden Ortsteile haben einen direkten Bezug zum Fluss, ohne durch eine Barriere davon getrennt zu sein. In verschiedenen Ortsteilen, wie im Zentrum Schmallenbergs, liegen Parkanlagen an der Lenne, wodurch die Lenne an mehreren Stellen im Stadtgebiet für die Bewohnerschaft und Gäste erfahrbar wird.

In anderen Abschnitten verläuft die Bundesstraße unmittelbar entlang der Lenne, wodurch die Lenne im Stadtbild zwar sehr präsent ist, jedoch schwer erreichbar bleibt. Zudem liegen Gewerbe- und Industriebetriebe häufig auf Grundstücken in direkter Flussnähe und versperren ebenfalls den Zugang zum Fluss.

Schmallenberg verfügt über keinen Bahnhof; auf Schmallenberger Stadtgebiet ist die Lenne für Gäste von außerhalb dementsprechend nur mit dem PKW oder mit Bussen aus umliegenden Gemeinden zu erreichen. Einige dieser Busse können Fahrräder transportieren, sodass Schmallenberg als Start- bzw. Endpunkt einer Radtour auf der Lenneroute fungieren kann.

Synthese

Die LenneSchiene-Kommunen weisen neben den ähnlichen strukturellen Ausgangssituationen auch viele räumliche Gemeinsamkeiten auf. Dies ist mit der gemeinsamen Entstehungsgeschichte der Lenne-Anrainer zu begründen. Die Orte entlang der LenneSchiene sind in der Regel im Lennetal am Fuß der Berge entstanden. Somit liegen die Ortskerne größtenteils auch heute im Lennetal, aus Gründen des Hochwasserschutzes jedoch möglichst weit entfernt vom eigentlichen Flusslauf.

Großräumig ist zu beobachten, dass die Kommunen im Unterlauf flächenmäßig kleiner werden und die Ortschaften in dem schmalen Tal zu Siedlungsbändern über die kommunalen Grenzen hinweg zusammenwachsen. Die bandartige Siedlungsstruktur ist aber auch lenneaufwärts in dem sich ausweitenden Tal deutlich erkennbar.

Während der Industrialisierung entstanden die Industrieanlagen in direkter Umgebung zur Lenne. Die Topografie außerhalb der Flusstäler lässt kaum ebene, gut erreichbare Standorte zu und die Nähe zur Lenne ermöglichte die Nutzung der Wasserkraft für die Produktion. Auch die Infrastrukturbänder der Bahn und der Bundesstraße verlaufen durch das teils sehr enge Flusstal, da zum einen dadurch die Siedlungen und Industriebetriebe angebunden werden und zum anderen eine Streckenführung außerhalb der Flusstäler sehr aufwendig wäre. Die B 236 folgt oftmals dem alten Wegeverlauf der Vorindustrialisierung und läuft somit vielerorts durch die historischen Ortskerne.

Das sind die lenne-typischen Merkmale, die sich in allen Kommunen auf die eine oder andere Art kenntlich machen. Der Talboden ist beherrscht von (alt-)industriellen Standorten, den Siedlungsbereichen und Kernorten sowie stets präsenten Verkehrstrassen. Die Bundesstraße und die Bahntrasse zerschneiden Ortslagen und grenzen die Erreichbarkeit der Flussufer ein. Umgehungen sind aufgrund der engen Topografie nicht möglich.

Die Barrierewirkung durch Straße, Schiene und Industrie zwischen der Lenne einerseits und den Siedlungsbereichen oder den Landschaftsräumen andererseits nimmt im Flussverlauf zu. Während sich in Schmallenberg und Lennestadt die Einschränkungen der Zugänglichkeit nur auf eine Flussseite beschränken, sind ab Finnentrop oftmals auch beide Flussufer durch Barrieren verbaut. Die Lenne ist in weiten Teilen nur von der B 236 aus erfahrbar, in den eigentlichen Ortskernen geht sie in der Wahrnehmung häufig unter. Immer wieder wird die Lenne oder eines ihrer Seitengewässer von den Verkehrstrassen gequert.

Deutliche Verbesserungen der Zugänglichkeit der Lenne konnten bspw. in Finnentrop durch die Neutrassierung der Lenneroute in Flussnähe erreicht werden.

Die Landschaft ist mit den dicht heranrückenden bewaldeten Talbegrenzungen stets präsent; durch die Bebauung und die Verkehrsinfrastruktur reichen die Landschaftsräume jedoch häufig nicht direkt bis zum Flussufer.

Die Hanglagen des Lennetals sind dicht bewaldet, während die Hochflächen landwirtschaftlich genutzt werden. Im Vergleich zum Tal sind die Höhenlagen deutlich geringer besiedelt und die Ortschaften dörflich geprägt. Die ähnlichen siedlungsstrukturellen Eigenschaften der Kernorte im Lennetal, die sich zusammen mit großen gewerblich-industriellen Nutzungen entlang des Flusses, der Bahnlinie sowie der Bundesstraße aufreihen, den Dörfern auf den Hang- und Hochlagen sowie den naturräumlichen und kulturhistorischen Gemeinsamkeiten geben der LenneSchiene ihr charakteristisches Erscheinungsbild.

Kapitel 2.3
Bevölkerung

Die Analyse der soziodemografischen Situation der Kommunen in der LenneSchiene umfasst die Zusammensetzung der Bevölkerungsstruktur nach soziodemografischen Merkmalen und räumlicher Verteilung. Die Auswertung der Daten bietet wichtige Basisinformationen und Erkenntnisse zur demografischen Situation in der Region. Insbesondere die Bevölkerungsstruktur und die Alterszusammensetzung können wichtige Gradmesser für die Ausprägung der soziodemografischen Situation sein und werden in den folgenden Ausführungen eingehend untersucht.

	männlich	weiblich	Insgesamt
Schmallenberg	12.607	12.262	24.869
Altena	8.367	8555	16.922
Iserlohn	45.305	47.361	92.666
Nachrodt-Wiblingwerde	3.261	3.312	6.573
Plettenberg	12.625	12.693	25.318
Werdohl	8.793	8.944	17.737
Finnentrop	8.771	8.402	17.173
Lennestadt	12.799	12.704	25.503

Tabelle 01: Einwohnerzahlen nach Geschlecht zum Stichtag 31.12.2018, nach Landesdatenbank IT.NRW 2019

Insgesamt leben in der LenneSchiene circa 230.000 Menschen, wobei die Einwohnerzahlen der einzelnen Kommunen unterschiedlich sind. Die Einwohnerzahlen von Werdohl, Altena, Plettenberg, Lennestadt, Finnentrop und Schmallenberg liegen jeweils zwischen 17.000 und 26.000. Zu den Ausreißern gehört Iserlohn, das mit Abstand die höchste Einwohnerzahl aufweist, wobei zu beachten ist, dass im Rahmen der LenneSchiene der Fokus auf dem an der Lenne liegenden Stadtteil Letmathe liegt. Mit rund 25.500 Einwohnerinnen und Einwohnern ist Letmathe in seiner Größe vergleichbar mit den übrigen LenneSchiene-Kommunen. Die kleinste Kommune ist Nachrodt-Wiblingwerde mit ca. 6.600 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Die Aufteilung der Bevölkerung nach Geschlecht erscheint in allen Kommunen ausgeglichen, mit einer insgesamt leicht höheren Anzahl an weiblichen Personen. Auffällig dabei ist, dass sich alle Kommunen, in denen ein Männerüberhang vorzufinden ist, am Oberlauf der Lenne befinden. Der Anteil der ausländischen Bevölkerung unterscheidet sich nicht von dem entsprechenden Anteil in ganz NRW.

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der LenneSchiene ist von einem steten Rückgang der Bevölkerungszahlen geprägt. Zwischen den Jahren 2011 und 2018 ist die Gesamtbevölkerung der LenneSchiene um über 2 % zurückgegangen, während im gleichen Zeitraum die Bevölkerung Nordrhein-Westfalens um rund 2 % gewachsen ist. Die größten Bevölkerungsrückgänge mussten Altena und Werdohl verzeichnen, lediglich Finnentrop konnte in diesem Zeitraum leicht an Bevölkerung gewinnen. Die Bevölkerungsprognose sieht für die LenneSchiene eine Fortschreibung dieses Trends vor, im Vergleich zum Jahr 2018 wird bis 2025 ein Rückgang um 3 % prognostiziert, bis 2040 gar um 11 %. Von der Schrumpfung der Bevölkerungszahlen sind alle Kommunen entlang der LenneSchiene betroffen, jedoch in unterschiedlichem Ausmaß. Die Stadt Finnentrop steht mit einem prognostizierten Rückgang bis 2040 von 3 % noch am besten dar; Lennestadt und Plettenberg soll es mit Rückgängen um 16 bzw. 14 % deutlich stärker treffen.

Im Vergleich zu den Kommunen in NRW wird die Problematik der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung in der gesamten Region Südwestfalen deutlich. (vgl. Abb.03)

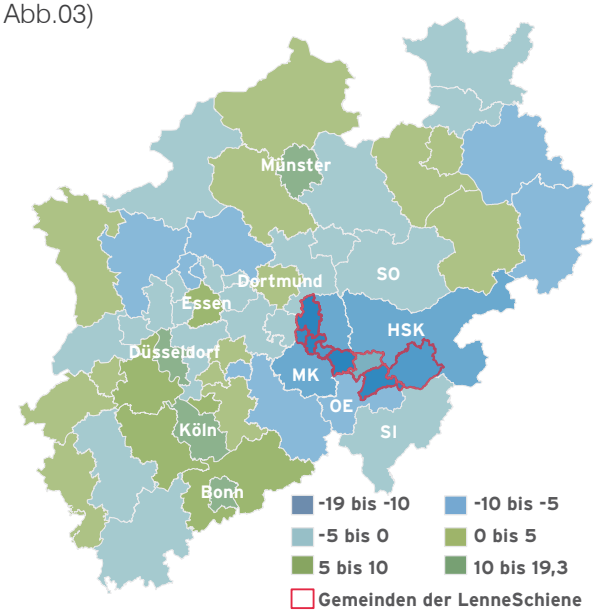


Abb. 03: Bevölkerungsvorausberechnung der Kreise und kreisfreien Städte sowie der Kommunen der LenneSchiene bis 2040 gegenüber 2018, Angabe in %, Darstellung: plan-lokal nach Statistikatlas IT.NRW 2019 und Landesdatenbank IT.NRW 2019 zum Stichtag 31.12.2018

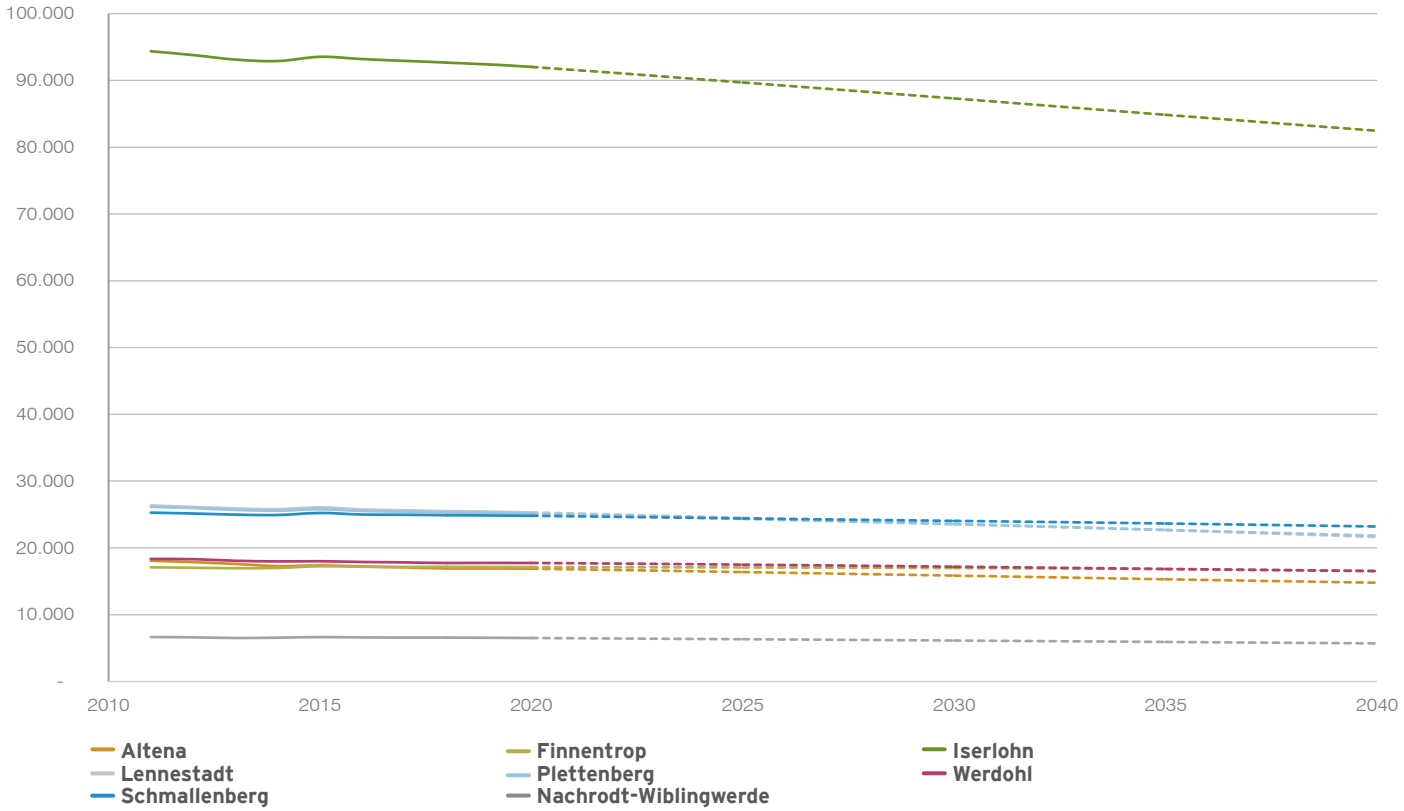


Abb. 04: Bevölkerungsentwicklung der LenneSchiene-Kommunen 2011 bis 2040 (Stichtag: 01.01.2018), Darstellung: plan-lokal nach Landesdatenbank IT.NRW 2019

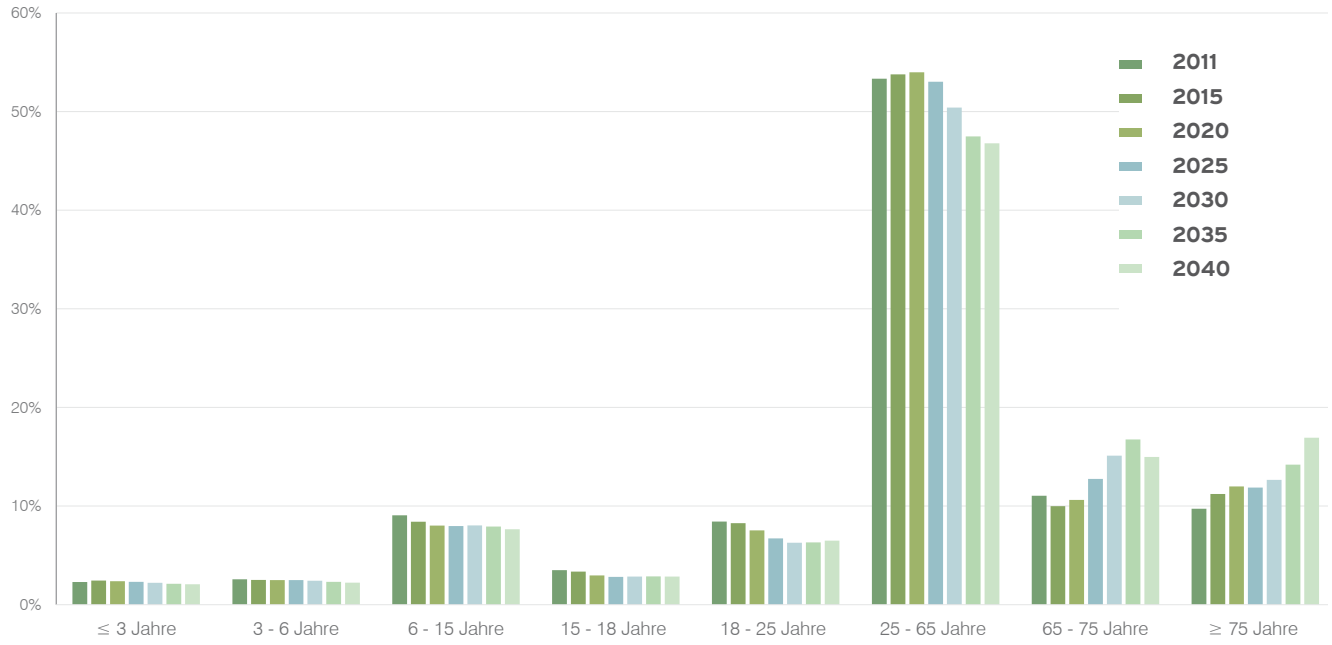


Abb. 05: Bevölkerungsentwicklung der LenneSchiene-Kommunen nach Altersklassen von 2011 bis 2040 (Stichtag: 31.12.2016), Darstellung: plan-lokal nach Landesdatenbank IT.NRW

Altersstruktur

Die Betrachtung der Zusammensetzung der Bevölkerung nach Altersgruppen ist ein zentraler Bestandteil in der Analyse der Bevölkerungsstruktur. Unterschiedliche Altersgruppen haben verschiedene Ansprüche und Wünsche an ihre Lebenssituation und ihr Wohnumfeld. Die Altersstruktur gibt einen angemessenen Überblick über altersspezifische Anforderungen in der Region und strukturelle Herausforderungen für die Planung. Insbesondere die Entwicklung der unterschiedlichen Altersgruppen ist ein entscheidendes Maß für die Einschätzung zukünftiger Bedarfe und Handlungserfordernisse.

Derzeit sind fast 54 % der Bevölkerung in der LenneSchiene im berufstätigen Alter zwischen 25 und 65 Jahren. Die Gruppe der unter 18-Jährigen umfasst weniger als 17 % und deutlich weniger als die über 65-Jährigen, die über 21 % an der Gesamtbevölkerung ausmachen. (vgl. Abb. 05)

Der demografische Wandel setzt in der LenneSchiene deutlich ein: Bei einer insgesamt schrumpfenden Bevölkerung sind es lediglich die Bevölkerungsgruppen über 65 Jahren, die sowohl prozentual als auch absolut zunehmen. Das Verhältnis zwischen der jungen und der alten Bevölkerung wird in Zukunft immer unausgeglichener; die gesellschaftlichen sowie planerischen Herausforderungen altersgerechter Städte und Regionen wachsen. Für die LenneSchiene wird es einerseits wichtig sein, für die älteren Generationen passende und ausreichende Angebote zu schaffen, andererseits müssen große Anstrengungen unternommen werden, um für Jüngere wieder attraktiv zu werden und diese in der Region zu halten. Viele Menschen der zahlenmäßig stärksten Altersgruppe erreichen in den nächsten Jahren das Rentenalter und stellen die LenneSchiene vor große Herausforderungen, wie z.B. den Fachkräftemangel, da der notwendige Nachwuchs in der Region fehlt.

Wanderungsbewegungen

Die Bevölkerungsentwicklung einer Region hängt neben der natürlichen Bevölkerungsbewegung, dem Saldo aus Geburten- und Sterberate, auch von den Wanderungen, dem Saldo aus Zu- und Fortzügen, ab. Das Wanderungssaldo lässt sich ebenfalls altersgruppenspezifisch betrachten, woraus sich ableiten lässt, für welche Generationen eine Region attraktiv ist und welche Bevölkerungsgruppen die Region verlassen. Im Vergleich der Jahre 2011 bis 2013 sind die absoluten Wanderungssalden von allen LenneSchiene-Kommunen negativ. (vgl. Abb. 06) In der Betrachtung der einzelnen Altersgruppen ist auffällig, dass insbesondere in der Altersgruppe

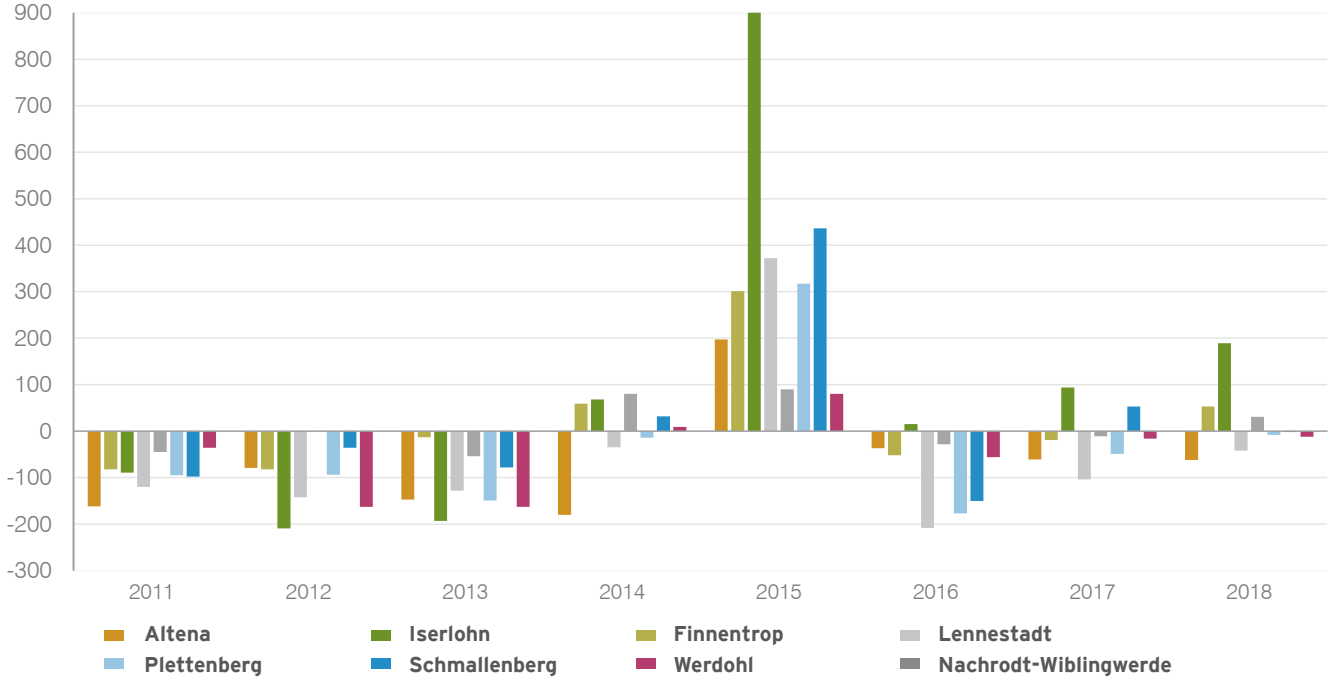


Abb. 06: Wanderungssaldo der LenneSchiene-Kommunen von 2011 bis 2018 (Stichtag: 31.12.2018), Darstellung: plan-lokal nach Landesdatenbank IT.NRW 2019

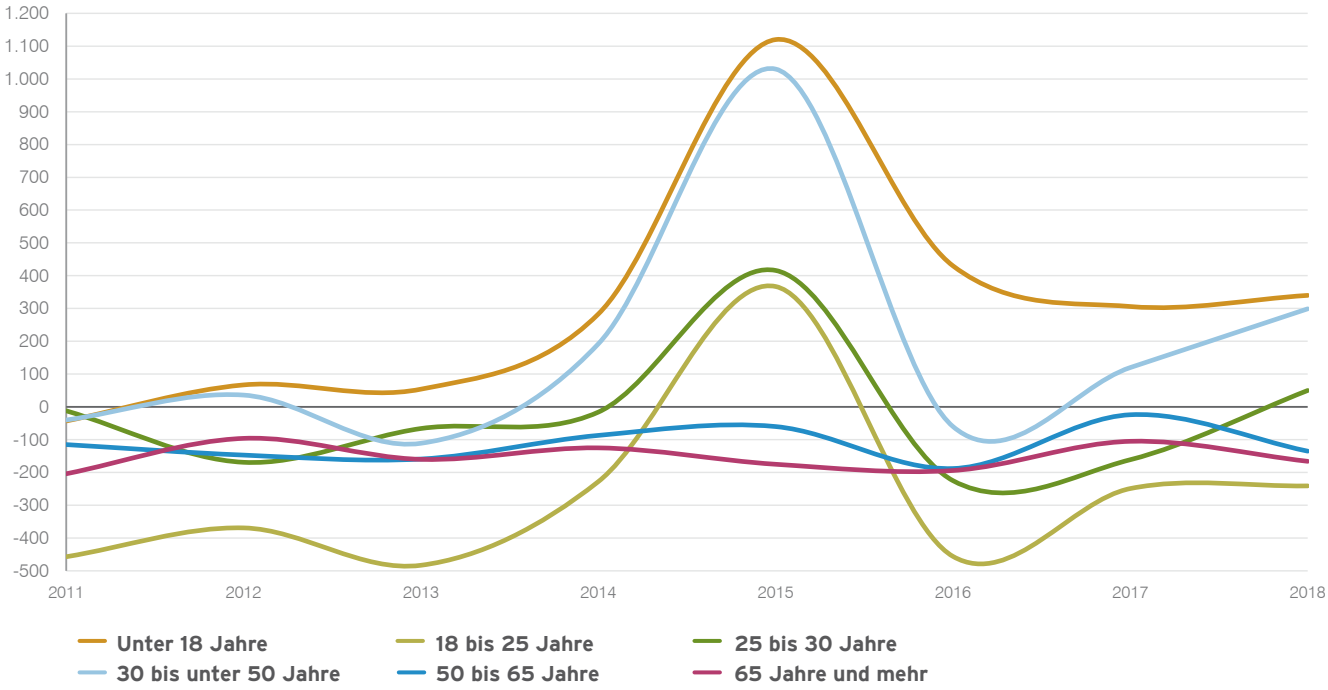


Abb. 07: Wanderungssaldo der LenneSchiene nach Altersgruppen von 2011 bis 2018 (Stichtag: 31.12.2018), Darstellung: plan-lokal nach Landesdatenbank IT.NRW 2019

der 18- bis 25-Jährigen der Wanderungssaldo stark negativ ist. Die LenneSchiene verliert damit gerade die jungen Erwachsenen im Ausbildungsalter durch Fortzüge, meist in Hochschul- und Ausbildungszentren. Wanderungsgewinne sind in der Altersgruppe der unter 18-Jährigen sowie teilweise bei den 30- bis 50-Jährigen zu verzeichnen. Dies spricht dafür, dass die Zuzüge in die LenneSchiene hauptsächlich von Familien mit Kindern stattfinden. Das Jahr 2015 ist ein Ausreißer bei den Wanderungen in allen Altersklassen unter 50 Jahren, begründet mit dem großen Zuzug von geflüchteten Personen. Im Jahr 2016 nehmen die hohen positiven Wanderungssalden wieder ab; 2018 haben sich die Wanderungssalden wieder etwas normalisiert, in den jüngeren Altersklassen jedoch auf höherem Niveau. (vgl. Abb.07)

In absoluten Zahlen weisen bis auf Iserlohn, Finnentrop und Nachrodt-Wiblingwerde alle Kommunen im Untersuchungszeitraum einen negativen Saldo von Zu- und Fortzügen auf. Unverändert bleiben die Wanderungen der über 50-Jährigen, deren Wanderungssaldo im ganzen Zeitraum von 2011 bis 2018 stets negativ auf niedrigem Niveau ist.

Kapitel 2.4
Wohnstandort

Der Wohnungsmarkt in Nordrhein-Westfalen ist angespannt. Insbesondere in den Ballungsräumen ist die Nachfrage nach Wohnraum sehr hoch. Mieten und Kaufpreise steigen seit Jahren und preisgünstiger Wohnraum wird zur Mangelware. Die Konkurrenz um preisgünstige Wohnraumangebote steigt demnach weiter an. Die Anspannung des Wohnungsmarkts ist regional jedoch unterschiedlich ausgeprägt. Für die Rheinschiene oder das Münsterland bspw. gilt die Lage als sehr angespannt, wohingegen der Wohnungsmarkt im Sauerland als deutlicher weniger angespannt und nahezu ausgeglichen eingeschätzt wird. (vgl. Wohnungsmarktbarometer 2018)

Der geringere Nachfragedruck spiegelt sich in niedrigeren Preisen wider. Die Eigenheimerschwinglichkeit in der LenneSchiene ist im Vergleich zu den Ballungsräumen deutlich größer. Während bspw. in Hagen ein Haushalt bis zu sieben Jahresnettoeinkommen für ein durchschnittliches Eigenheim ausgeben muss, so sind es in den LenneSchiene-Kommunen bis auf Iserlohn lediglich bis zu vier Jahresnettoeinkommen. Die Stadt Iserlohn unterscheidet sich hier von den übrigen Kommunen, Haushalte müssen hier bis zu sechs Jahresnettoeinkommen für ihr Eigenheim aufbringen.

Die Prognos AG hat in der Deutschlandstudie die Lebensqualität in allen deutschen Kreisen und kreisfreien Städten anhand statistischer Daten verglichen. Zahlreiche Indikatoren in den drei Kategorien Arbeit & Wohnen, Gesundheit & Sicherheit sowie Freizeit & Natur wurden für diesen methodischen Ansatz ausgewertet. Von den drei Kreisen der LenneSchiene belegt der Hochsauerlandkreis den besten Rang (172 von 401), insbesondere in der Kategorie Gesundheit & Sicherheit schneidet der Kreis gut ab. In der Kategorie Arbeit & Wohnen liegt der Kreis Olpe vorne (Rang 104), wie die beiden anderen Kreise, punktet der Kreis Olpe mit günstigen Preisen auf dem Wohnungsmarkt. Spitzenränge erreichen die drei Kreise bei dem Anteil der Waldfläche an der Gesamtfläche. Hintere Ränge belegen sie jedoch bspw. bei den Indikatoren Ganztagsbetreuungsquote von Kindern oder aktive Nutzer in Bibliotheken. (vgl. Prognos AG im Auftrag von ZDFzeit 2018)

Die geringen Preise für Wohnraum und die Nähe zur Natur und zu Naherholungsflächen sind wesentliche Standortqualitäten der LenneSchiene. Der Wunsch „im Grünen“ zu wohnen ist nach wie vor ungebrochen. Bei der Alterung der Gesellschaft im Zuge des demografischen Wandels nimmt jedoch die infrastrukturelle Ausstattung des Wohnumfelds eine höhere Bedeutung ein. Die fußläufige Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfes und des öffentlichen Verkehrs spielen für Seniorinnen und Senioren eine wichtige Rolle. Diese Ansprüche sind im ländlichen Raum deutlich schwieriger umzusetzen.

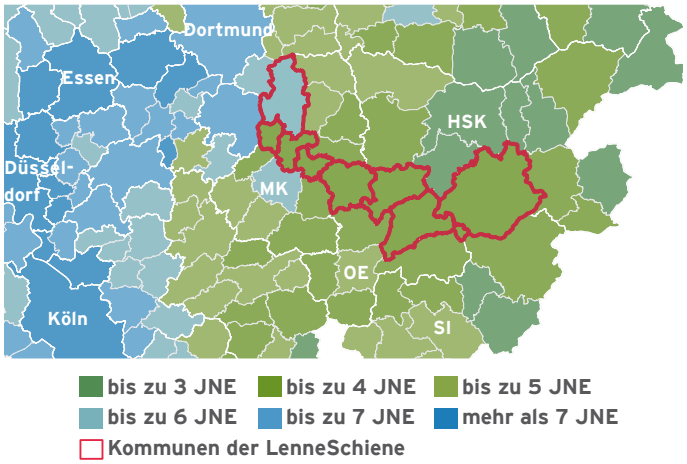


Abb. 08: Eingenheimerschwinglichkeit der LenneSchiene- und umgebender Kommunen nach Jahresnettoeinkommen (JNE) in 2017, Darstellung: plan-lokal nach NRW.BANK Wohnungsmarktbeobachtung

Kapitel 2.5 Wirtschaft und Arbeit

Die Erwerbstätigkeit in den Kommunen der LenneSchiene hat sich in den letzten Jahren überwiegend positiv entwickelt. In dem Zeitraum von 2011 bis 2016 ist die Anzahl der sozialversicherungspflichtig (svp) Beschäftigten, die in der LenneSchiene arbeiten, insgesamt um 5 % gestiegen, bis 2018 gar um 10 %. Lediglich in Nachrodt-Wiblingwerde und Altena ist die absolute Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort in dem Zeitraum bis 2018 gesunken. Das größte Wachstum ist in Lennestadt und Finnentrop zu beobachten.

Die Anzahl der svp-Beschäftigten am Wohnort in der LenneSchiene ist in dem Zeitraum um 4 bzw. 8 % gestiegen, allerdings weniger dynamisch als die Anzahl der svp-Beschäftigten am Arbeitsort. In den Abb. 09 und 10 sind die svp-Beschäftigten im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung dargestellt. Die Anteile haben sich sowohl am Arbeitsort, als auch am Wohnort in den letzten Jahren überwiegend positiv entwickelt.

Große Unterschiede zwischen den Kommunen treten bei den svp-Beschäftigten am Arbeitsort auf. Auffallend ist der hohe Anteil der svp-Beschäftigten am Arbeitsort in Plettenberg, welcher 2018 bei 50 % liegt, während der Anteil der svp-Beschäftigten am Wohnort bei 41 % liegt. Auf der anderen Seite weist Nachrodt-Wiblingwerde einen sehr geringen Anteil von 16 % der svp-Beschäftigten am Arbeitsort auf, bei 37 % am Wohnort. Dieser Unterschied erklärt sich durch eine höhere Einpendlerquote in Plettenberg bzw. höhere Auspendlerquote in Nachrodt-Wiblingwerde.

Die Anteile der männlichen svp-Beschäftigten liegen in allen Kommunen deutlich über dem Anteil svp-beschäftigter Frauen. Dies entspricht dem Verhältnis im Land NRW, in einigen Kommunen sind die Unterschiede jedoch deutlich stärker ausgeprägt. In Nachrodt-Wiblingwerde, Lennestadt und Finnentrop ist der Anteil der männlichen svp-Beschäftigten am Arbeitsort annähernd doppelt so hoch wie der Anteil der Frauen. Die deutlichen Unterschiede zwischen den Geschlechtern hängen demnach mit dem Fokus

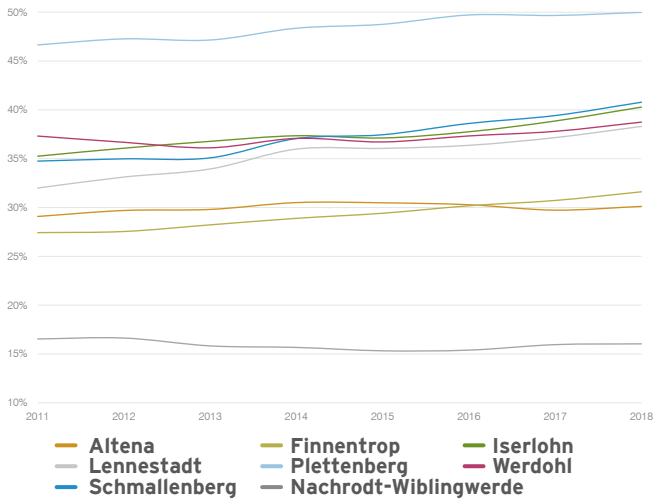


Abb. 09: Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an der Gesamtbevölkerung am Arbeitsort (Stichtag: 30.06.2018), Darstellung: plan-lokal nach Landesdatenbank IT.NRW

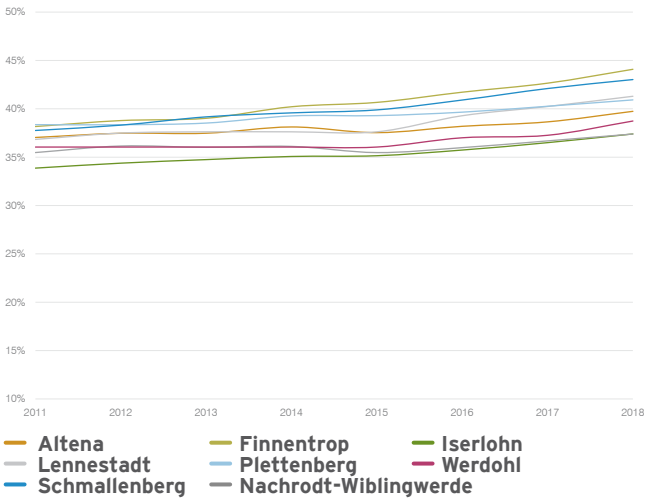


Abb. 10: Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an der Gesamtbevölkerung am Wohnort (Stichtag: 30.06.2018), Darstellung: plan-lokal nach Landesdatenbank IT.NRW

der Wirtschaft auf männlich dominierte Wirtschaftszweige, wie dem produzierenden Gewerbe, in der Region zusammen (vgl. Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren).

Die Arbeitslosenzahlen in der Region verringern sich entsprechend der zunehmenden Erwerbstätigkeit und das auch stärker im Vergleich zum Durchschnitt von ganz NRW. Im Vergleich zum Jahr 2011 sinkt der Anteil der Arbeitslosen an der Gesamtbevölkerung in den Kommunen der LenneSchiene im Jahr 2018 um 18 %, in ganz NRW sinkt dieser Anteil um 11 %.

Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren

Im Vergleich der LenneSchiene zu NRW sind deutliche Unterschiede der Beschäftigtenanteile zu erkennen. Mit 47 % ist in der LenneSchiene der Sektor „Produzierendes Gewerbe“ vor den sonstigen Dienstleistungen der dominierende Wirtschaftszweig, während in NRW das produzierende Gewerbe mit 27 % nur etwas mehr als ein Viertel ausmacht und die Hälfte aller Beschäftigten im Bereich der sonstigen Dienstleistungen arbeitet. Handel, Gastgewerbe und Verkehr ist in der LenneSchiene mit 16 % im Vergleich zum Land etwas unterrepräsentiert. Der primäre Sektor nimmt für beide Untersuchungseinheiten in Bezug auf die Beschäftigtenzahl keine relevante Rolle ein.

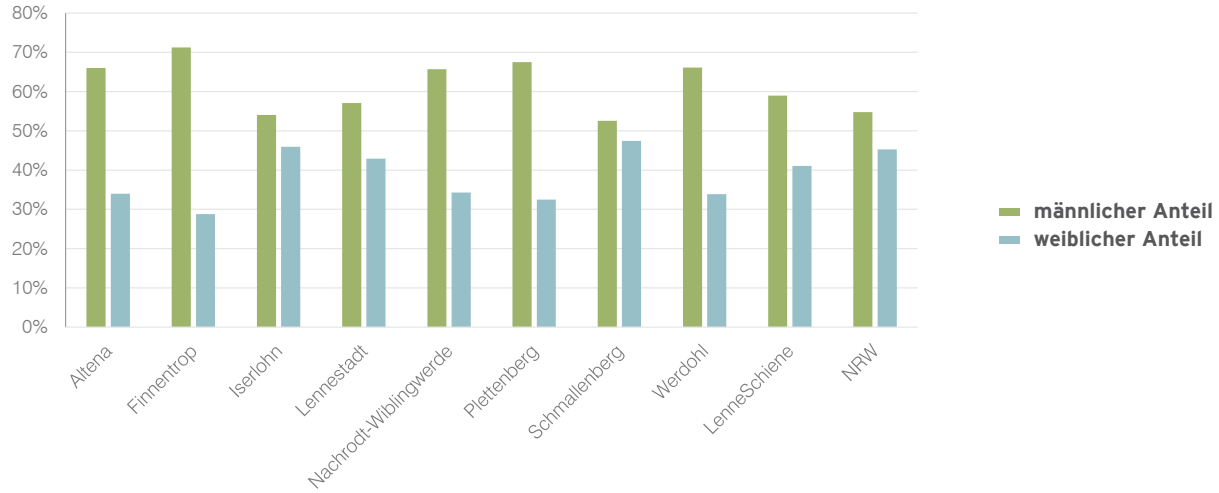


Abb. 11: Anteile männlicher und weiblicher sozialversicherungspflichtig Beschäftiger 2018 (Stichtag: 31.12.2018), Darstellung: plan-lokal nach Landesdatenbank IT.NRW

Der sekundäre Sektor, also das produzierende Gewerbe, ist für die LenneSchiene der Hauptarbeitgeber und strukturprägend für die Region. Die LenneSchiene fügt sich damit in die Wirtschaftsstruktur der Region Südwestfalen ein, die zu einer der bedeutendsten Industrieregionen Deutschlands gehört und in der zahlreiche erfolgreiche mittelständische Unternehmen und Weltmarktführer ansässig sind.

Die regionale Wirtschaftsförderung ist darum bemüht, branchenähnliche Unternehmen zu fördern und anzusiedeln, um sogenannte Cluster und Kompetenzfelder auszubilden. Es handelt sich dabei um überregionale Netzwerke aus Wirtschaft und Forschung, in denen ein Austausch von Wissen sowie die Zusammenarbeit in Produktionsprozessen stattfinden. Die beteiligten Betriebe sollen von dem innovativen Umfeld mit hochqualifizierten Arbeitskräften profitieren. In Südwestfalen bestehen vier bedeutende Industriecluster: „Automotive-Industrie“, „Metall und Maschinenbau“, „Gebäudetechnik“ und „Werkstofftechnologien“. In Teilregionen sind ebenfalls die Kompetenzfelder „Holzwirtschaft“ und „Gesundheitswirtschaft“ bedeutend ausgeprägt.

Um die Wettbewerbsfähigkeit langfristig aufrecht zu erhalten und sich auch in zukunftsträchtigen Branchen zu positionieren, ist die Förderung von Unternehmensgründungen eine essentielle Aufgabe. Das START-UP Innovationslabor Südwestfalen mit Sitz in Siegen ist angegliedert an die dortige Universität sowie die Fachhochschule Südwestfalen und unterstützt wissens- und technologiebasierte Gründungsvorhaben. Das Angebot richtet sich an Studierende und Absolventinnen und Absolventen der beiden Hochschulen und begleitet die Gründer von der Idee bis zur Umsetzung.

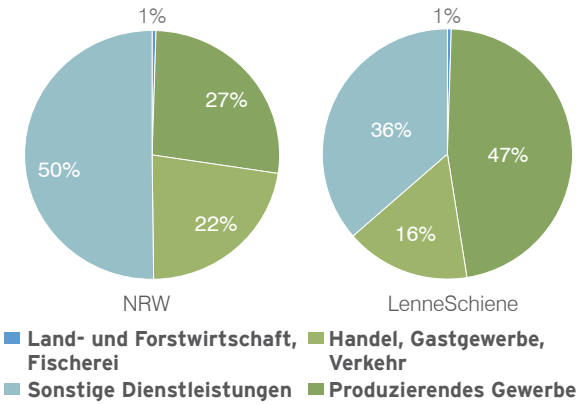


Abb 12: Beschäftige nach Wirtschaftssektoren in der LenneSchiene und NRW (Stichtag: 30.06.2017), Darstellung: plan-lokal nach Landesdatenbank IT.NRW

Kapitel 2.6
Verkehr und Mobilität

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist die Bundesstraße 236 die Hauptverkehrsader der LenneSchiene. Sie verläuft von Letmathe bis Schmallenberg nahezu parallel zur Lenne und ist neben dem Fluss und der Bahnstrecke ein zentrales Element der LenneSchiene. Die nahegelegenen Autobahnen 45 im Südwesten und 46 im Nordosten sind über die Bundesstraßen 55, 229 und 236 sowie mehrere Landstraßen zu erreichen. Die durchschnittlichen Fahrzeiten zur nächsten Autobahn-Anschlussstelle betragen rund 20 bis 30 Minuten.

Über die Ruhr-Sieg-Strecke ist die LenneSchiene an das regionale Schienennetz angebunden, über welches die Metropole Ruhr und das Siegerland gut zu erreichen sind. Bedient wird die Strecke vom RE 16, dem Ruhr-Sieg-Express von Essen Hbf. bis Siegen Hbf., und der RB 91, der Ruhr-Sieg-Bahn von Hagen Hbf. bis Siegen Hbf., mit den Haltepunkten Letmathe, Altena, Werdohl, Plettenberg, Finnentrop, Lennestadt-Grevenbrück, Lennestadt-Meggen und Lennestadt-Altenhundem in der LenneSchiene. Werktags verkehren die beiden Linien i.d.R. stündlich, wodurch ein Halbstundentakt gewährleistet wird.

Die Deutsche Bahn plant in Zukunft eine Fernverkehrsanbindung der LenneSchiene-Kommunen. Der neue IC 34 soll von Frankfurt bis Norddeich über die Ruhr-Sieg-Strecke fahren und damit direkte Verbindungen nach Frankfurt sowie nach Dortmund und Münster schaffen. Für die neue IC-Verbindung müsste jedoch die Taktung des Regionalexpresses eingeschränkt werden. Derzeit ist die Region über den ICE-Halt in Hagen an das überregionale Schienennetz angebunden.

In der LenneSchiene 1.0 wurde den Bahnhöfen der LenneSchiene als Portale in die Region mit der Projektfamilie „Bahnhofsumfeld“ eine große Bedeutung beigemessen. Die Bahnhöfe in Letmathe, Altena, Werdohl, Plettenberg, Finnentrop und Lennestadt wurden parallel zur REGIONALE 2013 über die Modernisierungsoffensive des Landes NRW saniert,

revitalisiert und umgebaut. Schmallenberg, am Oberlauf der Lenne, verfügt seit 1994 nicht mehr über einen Bahnanschluss; der regelmäßige Personenverkehr wurde bereits in den 1960er Jahren eingestellt. Die Bahntrasse Finnentrop Eslohe-Wennemen wurde ab Mitte der 1990er Jahre abschnittsweise zu einem Radweg umgebaut, der nun Teil des SauerlandRadrings ist.

Innerhalb der Region und der einzelnen Kommunen stellen die Buslinien der Nahverkehrsverbände (Märkische Verkehrsgesellschaft, Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd, Regionalverkehr Ruhr-Lippe) die Mobilität abseits des Individualverkehrs sicher. Kleinere Ortschaften in der LenneSchiene können jedoch häufig nicht wirtschaftlich angebunden werden, weshalb in den letzten Jahren viele Bürgerbus-Konzepte entwickelt wurden, u.a. in Finnentrop, Plettenberg, Werdohl und Schmallenberg. Mit Kleinbussen und großem ehrenamtlichen Engagement kann so auch in dünn besiedelten Bereichen eine Nahverkehrsversorgung erreicht werden. Insbesondere vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der Alterung der Gesellschaft (vgl. Kapitel 2.3) ist die Mobilität ohne eigenen PKW eine wichtige Zukunftsangelegenheit.

Rad- und Fußverkehr sind entlang der LenneSchiene im Alltagsverkehr aufgrund topografischer und siedlungsstruktureller Gegebenheiten gering ausgeprägt, bekommen allerdings im Freizeit- und Tourismusbereich und durch die Verbreitung von E-Fahrrädern eine zunehmende Relevanz. Entlang der Tallagen, bspw. in Finnentrop und Plettenberg, existieren gut ausgebaute Radwege mit Anbindung an die Siedlungsgebiete, die bereits Alltagsradverkehrsfunktionen übernehmen.

Mit der Lenneroute führt ein Radweg durch die gesamte Region und verbindet alle Projektkommunen miteinander. Der Fokus liegt bislang auf dem Radtourismus, die Route soll sich aber auch für die Bewohnerinnen und Bewohner der LenneSchiene zu einer attraktiven Verbindung zwischen den Ortschaften entlang der Lenne entwickeln. Einige Abschnitte der Lenneroute haben noch großen Verbesserungsbedarf, teils führt die Route entlang der B 236 ohne eigene Radverkehrsanlage. Es ist ein Anliegen aller Projektkommunen, attraktive Radwegeverbindungen für den Alltags- und Freizeitverkehr in der Region zu entwickeln.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Siedlungsbereiche im Lennetal eine gute und vielfältige Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung haben, während die Verkehrsanbindung der Nebentäler und Höhenlagen an Qualität deutlich abnimmt. Der motorisierte Individualverkehr dominiert deutlich die Verkehrsmittelwahl in der LenneSchiene.

Kapitel 2.7
Digitalisierung

Der Begriff Digitalisierung wird benutzt, um die digitale Wende bzw. digitale Revolution Anfang des 21. Jahrhunderts durch die rasante Weiterentwicklung von Informations- und Kommunikationstechnologien zu beschreiben. Hierbei wird auch von der vierten industriellen Revolution gesprochen, die zu großen Umwälzungen in den ökonomischen und gesellschaftlichen Vorgängen geführt hat. Im privaten Leben verschmelzen über soziale Netzwerke virtuelle und reale Welten, Unternehmen nutzen Computertechnologien u.a. zur Datenverarbeitung und zur intelligenten Vernetzung der Produktion sowie der Mitarbeiter. Im engeren Sinne bedeutet Digitalisierung die digitale Umwandlung analoger Informationen. Der Vorgang findet dabei mittlerweile in nahezu allen Lebensbereichen statt und ist daher als Querschnittsthema zu betrachten. Die Bereiche Mobilität, Bildung, Arbeit, Gesundheit, Tourismus und Energie sind nur Beispiele für Themen, in denen digitale Systeme stetig an Bedeutung gewinnen.

Voraussetzung für die Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien sind hochleistungsfähige Übertragungsnetze für die digitalen Daten, um eine reibungslose Vernetzung der unterschiedlichen Nutzerinnen und Nutzer ermöglichen zu können. Dazu werden flächendeckende Breitbandnetze benötigt, die entsprechende Übertragungsraten gewährleisten. Gerade in dünner besiedelten Räumen ist der Ausbau der Kommunikationsnetze oft unwirtschaftlich und aufgrund des geringen Endnutzerpotenzials noch wenig fortgeschritten. Entlang der LenneSchiene ist dies an der folgenden Tabelle 02 abzulesen.

Kommunen	Anschlussqualität ≥ 16 MBit/s	Anschlussqualität ≥ 50 Mbit/s
Schmallenberg	84	79
Lennestadt	86	81
Finnentrop	87	75
Plettenberg	68	60
Werdohl	82	81
Altena	56	55
Nachrodt-Wiblingwerde	86	85
Iserlohn	96	91
NRW	96	91

Tabelle 02: Breitbandverfügbarkeit der LenneSchiene-Kommunen im Vergleich zu NRW in % der Haushalte, Darstellung: plan-lokal nach Breitbandatlas BMVI 2019 (Stand: 29.05.2019)

Aufgrund der geringen Siedlungsdichte sowie der Topografie ist der Netzausbau in den Kommunen der LenneSchiene mit großem Aufwand verbunden. Dementsprechend liegen fast alle Kommunen der LenneSchiene beim Breitbandausbau unter dem Durchschnitt des Landes NRW. In der Stadt Iserlohn, die im Vergleich zu den anderen Kommunen am dichtesten besiedelt ist, können mit 91 % die meisten Haushalte auf den modernen Übertragungsstandard von 50 Mbit/s zugreifen, was dem derzeitigen Durschnitt Nordrhein-Westfalens entspricht. In anderen Kommunen ist die Situation noch nicht zufriedenstellend: In Plettenberg und Altena haben nur etwas mehr als die Hälfte der Haushalte eine Anschlussqualität von 50 Mbit/s oder höher. Die Abbildung 13 zeigt, dass der Breitbandausbau in Südwestfalen mit südwestlichem Verlauf abnimmt.

Die niedrigen Übertragungsraten werden insbesondere für die regionale Wirtschaft zunehmend zum Standortnachteil. Nur mit einem gut ausgebauten Internetanschluss können die Vorteile des digitalen Wandels vollständig ausgenutzt werden. Die Entwicklung des Netzausbaus ist jedoch sehr positiv, in den letzten Jahren konnten viele Haushalte mit neuen Breitbandanschlüssen ausgestattet werden. Die TeleKommunikationsGesellschaft Südwestfalen treibt den Ausbau des Breitbandnetzes in Zusammenarbeit mit den Kreisen und Kommunen voran. Dazu wurden bereits diverse Förderanträge gestellt.

Wie bereits erwähnt, ist die Industrie auf eine gute Internetverbindung angewiesen. Der Ausdruck der Industrie 4.0 beschreibt die Nutzung von Informationstechnologie zur intelligenten Vernetzung und Kommunikation von und zwischen Menschen, Maschinen und Produkten. Im Mittelpunkt dieser Entwicklung steht nicht der Computer, sondern das schnelle Internet, das alle Unternehmen und sonstige Komponenten digital miteinander verknüpft. In Südwestfalen, wo unter anderem in Plettenberg, Werdohl und Lennestadt weltmarktführende Unternehmen angesiedelt sind, beklagt sich wegen des mangelhaften Ausbaus daher die Wirtschaft über Standortnachteile. Um diese Unterversorgung zu verringern, richten Internetkonzerne, Kreise und Kommunen zunehmend ihren Augenmerk in den ländlichen Raum. Es sollen durch Kooperationen möglichst alle Siedlungsbereiche mit einer schnelleren Internetverbindung versorgt werden.

Neben der Industrie wird auch der Tourismus zunehmend mit einem 4.0 versehen, da in dem Bereich ebenfalls seit einigen Jahren „digitale Entwicklungen“ stattfinden. Online beworbene Projekte und Angebote erzielen mittlerweile mehr als 50 % des Umsatzes über digitale Kanäle. 90 % der Urlaubsbuchungen werden im Internet getätigt, weshalb eine Online-Präsenz eines touristischen Anbieters zwingend not-

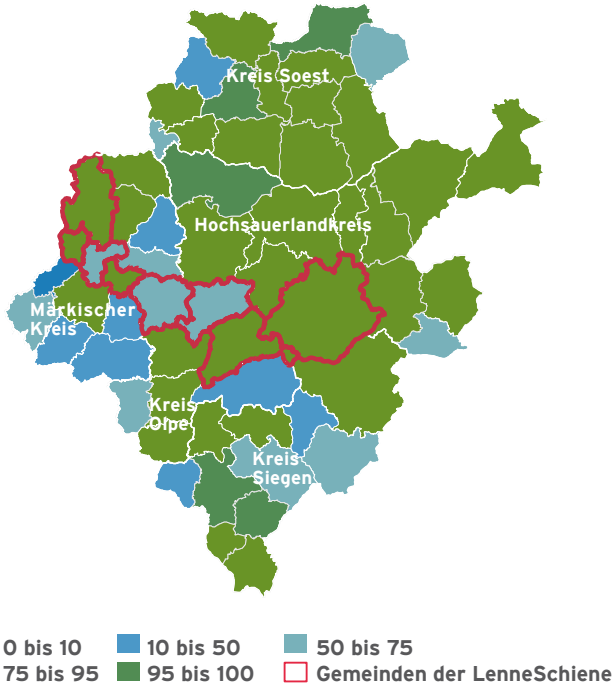


Abb. 13: Private Breitbandverfügbarkeit der Haushalte der südwestfälischen Gemeinden mit einer Anschlussqualität von mindestens 50 Mbit/s, Angabe in %, Darstellung: plan-lokal nach Breitbandatlas BMVI 2019 (Stand: 29.05.2019)

wendig ist. In der Zukunft sollen Lebensbereiche wie Arbeiten, Einkaufen, Wohnen, Unterhaltung und Bildung im Sinne einer digitalisierten Stadt, einer Smart City, intelligent miteinander verknüpft werden, sodass die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger gesteigert werden kann. Das touristische Potenzial der Kommunen kann damit ebenfalls gesteigert werden.

Die zentralen Themen einer Smart City erstrecken sich über den sozialen, ökonomischen und ökologischen Sektor. Die Digitalisierung im ökologischen Bereich ist an der Entwicklung einer umweltfreundlicheren Mobilität beispielhaft abzulesen. In vielen Städten gibt es mittlerweile Carsharing, wo sich Nutzende online registrieren und anschließend ein Auto an ausgewiesenen Standorten leihen und wieder abstellen können.

Im ländlichen Raum kann die Digitalisierung einen hohen Stellenwert einnehmen, mit Blick auf die Daseinsvorsorge in den Bereichen Bildung und medizinische Versorgung. Dies betrifft die Bandbreite von „E-Learning“, über Live-Übertragungen von Lehrveranstaltungen und Fernbetreuungen von Patientinnen und Patienten.

In der Digitalisierung der Städte und Gemeinden liegen ganz erhebliche Chancen insbesondere auch für schrumpfende Regionen. Dazu muss unter dem Aspekt der Digitalisierung nicht nur der Breitbandausbau, sondern die intelligente Vernetzung aller gesellschaftlichen Lebensbereiche verstanden werden. Hier gilt es, kreative und zukunftsweisende Ansätze zu entwickeln, die über Apps und Internetseiten hinausgehen.

Kapitel 2.8
Tourismus, Freizeit und Kultur

Die LenneSchiene gehört zu der Tourismusregion Sauerland, die mit ihrer Mittelgebirgslandschaft eine beliebte Urlaubsregion für Gäste aus dem In- und Ausland darstellt. Die wichtigsten touristischen Qualitäten der Region sind die Natur und Landschaft, die Seen, Berge und Flüsse, welche das Sauerland zur Rad- und Wanderregion sowie zum größten deutschen Wintersportgebiet nördlich der Alpen machen.

Die Lenne bei Nachrodt

Der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor im Sauerland, mit 7,7 Mio. Übernachtungen jährlich. Im Jahr 2016 wurden 1,7 Mrd. Euro an Umsatz in der Region erwirtschaftet, wovon etwas mehr als die Hälfte auf Tagesgäste abfällt. Die Art der Aufenthalte im Sauerland ist in einem Wandel: Seit Jahren nimmt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ab und liegt nur noch bei 3,1 Tagen. (vgl. Sauerland Tourismus e.V. 2017) Dies hat zum einen mit der geringen Aufenthaltsdauer von Geschäftsreisenden sowie der Zunahme von Kurzreisen zu tun. Die Zahl der Übernachtungen ist im Jahresverlauf betrachtet im August während der Sommerferien am höchsten, in den Monaten November, Dezember, Januar, März und April tendenziell am niedrigsten. In den Winter- und Frühjahrsmonaten, hauptsächlich im Februar, locken je nach Wetterlage die vielen Wintersportangebote Gäste in die Region.

Der Tourismussektor ist auch in der LenneSchiene ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftszweig. Im Jahr 2017 wurden über eine Mio. Übernachtungen gebucht. Die Verteilung der Gäste auf die jeweiligen Kommunen ist jedoch sehr unterschiedlich, 69 % entfallen allein auf Schmallenberg und weitere 15 % auf

Lennestadt. In dem Touristischen Rahmenkonzept der LenneSchiene aus dem Jahr 2012 wird auf Basis der Daten von 2010 errechnet, dass das Einkommen der Region, welches durch Tourismus eingenommen wird, sich auf über 150 Mio. Euro beläuft und fast 7.000 Arbeitsplätze durch den Tourismus geschaffen werden.

Die Übernachtungszahlen sind seitdem leicht angestiegen; die Übernachtungen lagen damals bereits bei knapp über einer Mio. Personen. Neben der unterschiedlichen Verteilung der Übernachtungen auf die Kommunen besteht in der LenneSchiene eine sehr große Bandbreite hinsichtlich der Art der Beherbergungsbetriebe und der Qualitätsklassifizierung. Neben den gewerblichen Betrieben werden viele Betten in privatvermieteten Objekten angeboten. Besonders in Schmallenberg ist der private Sektor mit Ferienwohnungen und –häusern und Privatpensionen stark vertreten. In der Region LenneSchiene sind 94 % der Betten im gewerblichen Sektor mit mehr als zwei Sternen klassifiziert und sind damit als Qualitätsbetten zu bezeichnen. Dieser Wert ist in Schmallenberg mit 98 % mit Abstand am höchsten, bis auf Lennestadt liegt dieser Wert in den anderen Kommunen bei unter 20 %.

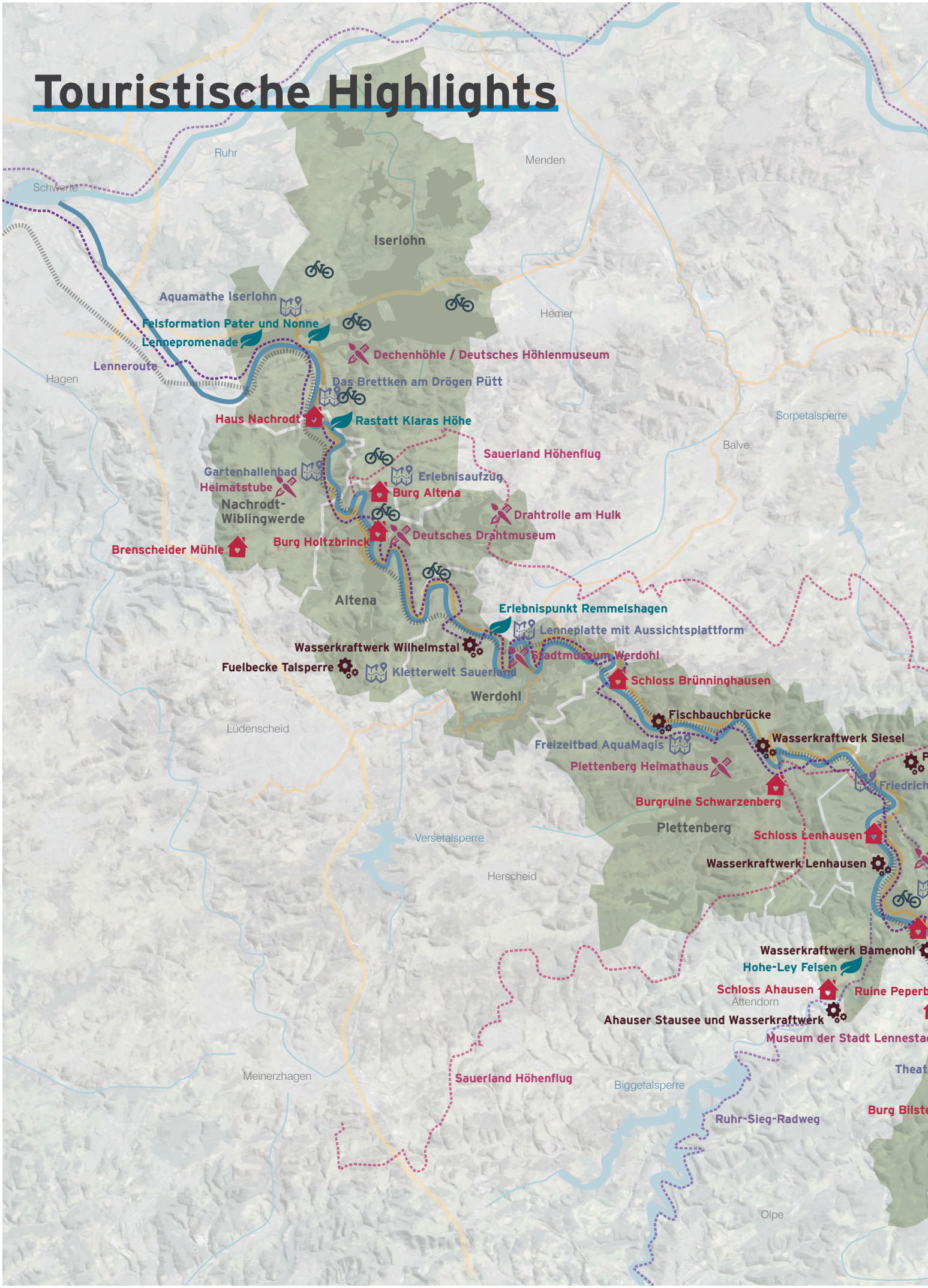
Als oberstes Tourismusprojekt wird in dem regionalen Tourismuskonzept die Entwicklung und Inszenierung des Radwanderwegs Lenneroute hervorgehoben, welches das touristische Rückgrat der Region bilden soll. Die Lenneroute verbindet alle LenneSchiene-Kommunen und bietet eine hervorragende Möglichkeit zum Erleben des Projektraumes. Angestrebt wird in dem Konzept die Klassifizierung der Lenneroute als Qualitätsroute nach den Standards des ADFC. Weitere prioritäre Teilprojekte des touristischen Rahmenkonzepts sind punktuelle Projekte in den einzelnen Kommunen, wie das Besteckmuseum in Schmallenberg, TalVITAL in Lennestadt, der Lichtblick LenneSchiene in Finnentrop, die Fischbauchbogenbrücke in Plettenberg, Klaras Höhe in Nachrodt-Wiblingwerde sowie der Aussichtspunkt Genna in Iserlohn.

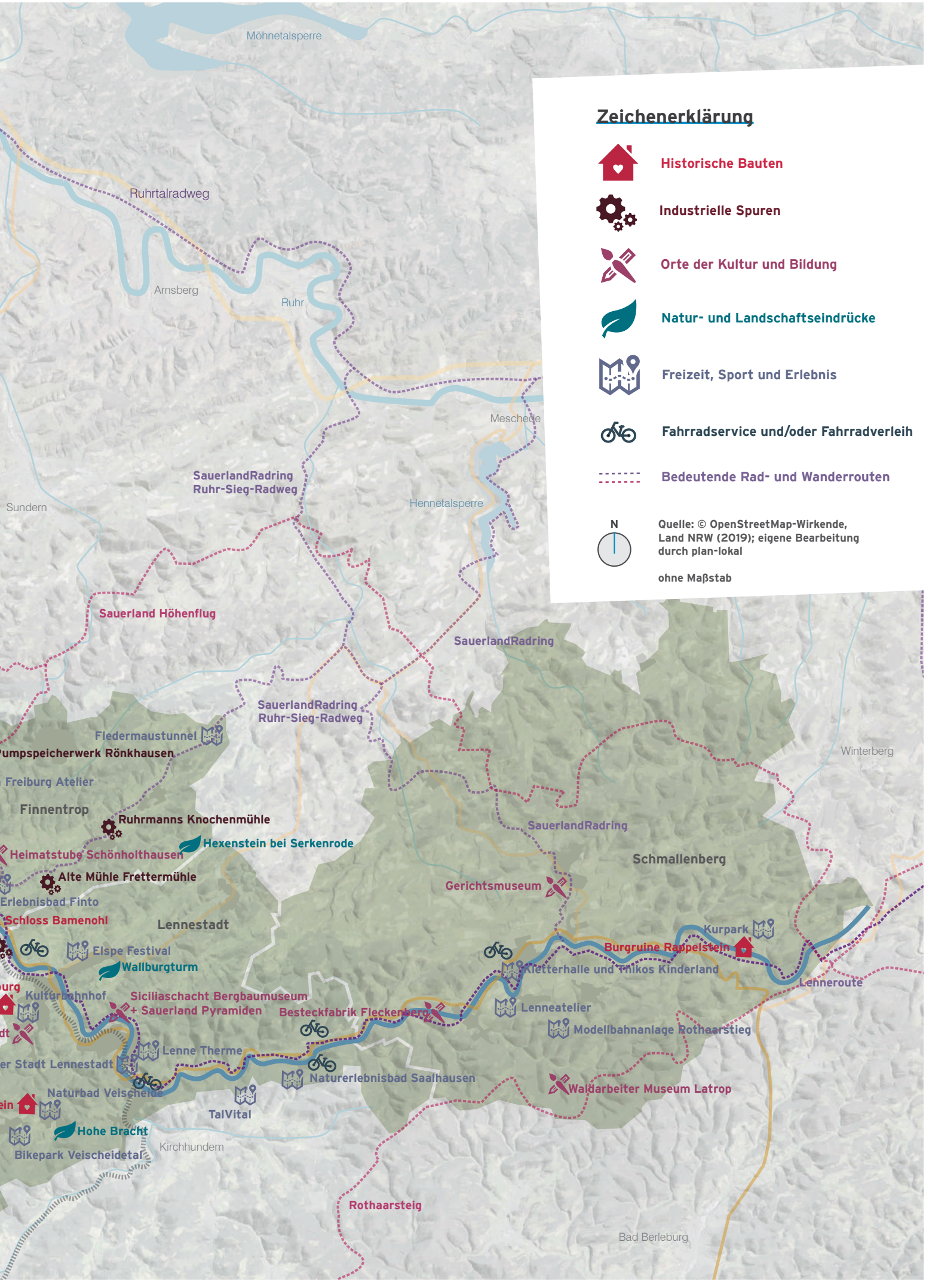
Die LenneSchiene gehört den beiden Kulturregionen Sauerland und Südwestfalen an. Durch die traditionsreiche industrielle Geschichte der Region, insbesondere in der Metallverarbeitung, sind in der Region sehenswerte Zeugnisse der Industriekultur zu entdecken. Ein regionales Highlight darunter ist das Deutsche Drahtmuseum in der Drahtzieherstadt Altena, unweit der Burg Altena. Zudem sind aus der Nutzung der Wasserkraft an der Lenne zahlreiche spannende Bauwerke entstanden. Der Verein WasserEisenLand e.V. setzt sich dafür ein, das industrielle Erbe in Südwestfalen zu erhalten und in Szene zu setzen.

Gemeinde	Geöffnete Betriebe	Angebotene Betten	Ankünfte	Übernachtungen	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer	Auslastungsgrad der Betten
Schmallenberg	98	4317	205.682	785.714	3,8	49,6
Altena	9	308	13.755	30.811	2,2	27,1
Iserlohn	15	586	48.209	80.838	1,7	39,3
Nachrodt-Wiblingwerde	3	210	12.580	29.945	2,4	40,2
Plettenberg	8	238	9.330	21.276	2,3	26,8
Werdohl	6	107	3.002	8.318	2,8	21,5
Finnentrop	9	187	8.397	19.590	2,3	24,2
Lennestadt	36	1254	69.976	188.356	2,7	41,0
LenneSchiene gesamt	184	7207	370.931	1.164.848	3,1	33,7

Tabelle 03: Ankünfte und Übernachtungszahlen in der LenneSchiene 2017, nach Landesdatenbank IT.NRW

Touristische Highlights





Zeichenerklärung

- Historische Bauten
- Industrielle Spuren
- Orte der Kultur und Bildung
- Natur- und Landschaftseindrücke
- Freizeit, Sport und Erlebnis
- Fahrradservice und/oder Fahrradverleih
- Bedeutende Rad- und Wanderrouten

N

Quelle: © OpenStreetMap-Wirkende, Land NRW (2019); eigene Bearbeitung durch plan-lokal

ohne Maßstab

Kapitel 2.9

Regionale Identität und Gemeinschaftsleben

Die LenneSchiene weist in ihrer Erscheinung viele Ähnlichkeiten und verbindende Elemente auf. Mit dem Fluss Lenne und ihrem umgebenden Tal besteht eine prägende geografische Gemeinsamkeit, die sich durch alle beteiligten Kommunen zieht. Die parallele historische Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung der Lennekommunen in den Branchen Wasserkraft und metallverarbeitende Industrie hat dem Lennetal und den Siedlungen ihr typisches Erscheinungsbild verschafft.

Die Lenne ist jedoch erst in den letzten Jahren wieder in das Bewusstsein der Bewohnerinnen und Bewohner gerückt und wurde über Jahrzehnte hinweg vernachlässigt und wenig wertgeschätzt. Der Fluss war einerseits eine Bedrohung durch regelmäßiges Hochwasser und andererseits wurden häusliche und industrielle Abwässer ungeklärt eingeleitet. Nach der ökologischen Aufwertung und der Reduzierung von Hochwassergefahren im Zuge vielfältiger Maßnahmen im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie muss die Beziehung der Bevölkerung zum Fluss erst wieder aufgebaut und positiv gestaltet werden.

Zudem ist die geografische Ausdehnung der LenneSchiene eine Herausforderung, um eine starke gemeinsame regionale Identität zu bilden und zu pflegen. Die Letmatherinnen und Letmather sind räumlich und von ihrem Empfinden her weit weg von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus Schmallenberg. Um dies zu ändern und die LenneSchiene zu einer belebten Achse in Südwestfalen zu entwickeln, sind im Jahr 2014 die „LenneLebt!-Tage“ ins Leben gerufen worden. Die Veranstaltung wurde als „die größte Party Südwestfalens“ beworben und hat an einem Wochenende in allen acht Kommunen zu zahlreichen Aktionen eingeladen. Unter anderem wurde eine Radtour auf der Lenneroute mit den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern sowie Familienfeste am Fluss angeboten.

Die LenneLebt!-Tage sollen das Gemeinschaftsgefühl der LenneSchiene stärken und die Bewohnerinnen und Bewohner der LenneSchiene zusammenbringen. Die vielfältigen Veranstaltungsformate ermöglichen die Erkundung der Nachbarkommunen und locken Gäste von Außerhalb in die Region.

Seit 2014 wird die Reihe der LenneLebt!-Tage durchgeführt und hat sich seit dem Gründungsjahr stets weiterentwickelt. LenneLebt! hat sich zu einer Marke etabliert, unter der im Laufe des gesamten Sommers verschiedene Festivitäten in den Städten und Gemeinden stattfinden. In Nachrodt-Wiblingwerde ist das LenneLebt!-Fest an der Rastatt ein großer Erfolg und zieht jährlich viele Besucher an. Ortsansässige Vereine und Verbände sind hoch engagiert und gestalten ein abwechslungsreiches Programm. In Werdohl steht die LenneLebt!-Veranstaltung unter dem Motto „Genuss am Fluss“, ein Veranstaltungsformat, welches bereits seit 2010 in Werdohl besteht und große Beliebtheit genießt.

Vereine und Festivitäten sind im ländlichen Raum traditionell wichtige Eckpfeiler des Zusammenlebens und fördern das Zusammengehörigkeitsgefühl der Bewohnerschaft. Weite Teile der LenneSchiene sind dem ländlichen Raum zuzuordnen und die Ortschaften und Ortsteile weisen eine hohe Dichte an gesellschaftlichem Engagement auf. Im Sauerland genießt die Kultur des „Selber-Machens“ noch eine große Bedeutung, was sich u.a. in den Tätigkeiten von Vereinen und Gruppen widerspiegelt. Das bürgerschaftliche Engagement in den Musikvereinen, Chören und Schützenvereinen ist von großer Bedeutung für die regionale Identität der LenneSchiene.

Kapitel 2.10

Zusammenfassende Bewertung

Seit Beginn der Kooperation entlang der Lenne im Jahr 2009 sind viele Projekte erfolgreich umgesetzt und wichtige Entwicklungen angestoßen worden. Insbesondere über das Strukturförderprogramm REGIONALE 2013 sowie LEADER wurden regional bedeutsamen Projekte gefördert. Die interkommunale Kooperation LenneSchiene hat damit entscheidende

Die Lenne in Werdohl

Schritte unternommen, die drängenden Probleme anzugehen und konnte wichtige Erfolge erzielen. Die gesellschaftlichen und regionalen Herausforderungen sind jedoch weiterhin aktuell und erfordern mehr denn je eine konsequente interkommunale Zusammenarbeit. Die Städte und Gemeinden der LenneSchiene liegen in der ländlich geprägten Region Südwestfalen und stehen vor maßgeblichen Herausforderungen durch allgemeine gesellschaftliche Veränderungen und spezifische Problemfelder strukturschwacher ländlicher Räume.

Die LenneSchiene ist von einem Rückgang der Bevölkerung bei einer gleichzeitigen Alterung der Gesellschaft betroffen. Insbesondere für die 18- bis 25- Jährigen bietet die Region eine geringe Attraktivität; sie sind die Altersgruppe, die am häufigsten die LenneSchiene verlässt. Junge Menschen zieht es zu Bildungszwecken aus der Region weg, nicht alle von ihnen kehren nach dem Abschluss zurück.

Die Erwerbstätigkeit in der Region entwickelt sich positiv, jedoch sind deutlich weniger Frauen als Männer in einem sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnis. Die Wirtschaftsunternehmen sind zudem den Herausforderungen des Fachkräftemangels und schlechten Infrastrukturvoraussetzungen, wie fehlender Breitbandversorgung, ausgesetzt.

In der räumlichen Analyse der LenneSchiene wird deutlich, wie stark die Lenne in dem bereits engen Tal von zusätzlichen Barrieren eingeschlossen ist, vor allen Dingen durch die B 236, die Ruhr-Sieg-Strecke der Bahn sowie angrenzende Gewerbe- und Industriestandorte. In der LenneSchiene 1.0 sind bereits einige Projekte umgesetzt worden, mit denen die Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Lenne gesteigert worden ist. Es sind attraktive Orte am Fluss entstanden, an denen der Fluss zugänglich geworden ist. Die brachgefallenen Industrieflächen, die sich häufig im räumlichen Zusammenhang zur Lenne befinden, müssen in diesem Zusammenhang als Chance verstanden werden, die Ortschaften weiter an die Lenne zu holen.

SWOT-Analyse

Stärken:

- **langjährige interkommunale Kooperationen mit geübter Praxis: LenneSchiene, LEADER**
- **starke regionale Akteure: Südwestfalen Agentur, Sauerland-Tourismus, Sauerland-Radwelt**
- **historisch gewachsene Wirtschaftsverflechtungen**
- **gute Bahnanbindung über die Ruhr-Sieg-Strecke**
- **regenerative Stromerzeugung und Stromspeicherung durch Wasserkraft**
- **naturräumlich attraktive Region: Sauerland Rothaargebirge als zweitgrößter Naturpark Deutschlands, waldreiche Region, viele Naturschutzgebiete**
- **starke wirtschaftliche Unternehmen**
- **gute Beschäftigtenentwicklung**
- **weitgehend ausgeglichener Wohnungsmarkt**
- **touristisch attraktive Region: Natur, Wasser, Industriekultur**

Schwächen:

- **kein Oberzentrum in der LenneSchiene**
- **administrative Zerstückelung in drei Kreise**
- **wenige sozialversicherungspflichtig beschäftigte Frauen**
- **Lenneroute noch mit zu vielen Schwachstellen**
- **demografische Entwicklung: Bevölkerungsrückgang und Alterung**
- **enges Flusstal: Wohnraum, Gewerbe und Industrie, Straße und Schiene auf engem Raum**
- **Barrieren erschweren Zugänglichkeit des Flusses**
- **teilweise schlechte Breitbandversorgung**

Chancen:

- **Brachflächen am Fluss schaffen neue Entwicklungsmöglichkeiten**
- **Qualität des Flusses nutzen**
- **niedrige Wohnraumpreise**
- **Projekte der LenneSchiene 1.0: Entwicklungsimpulse für die Region, attraktive Orte am Wasser, Aufwertung der Bahnhöfe**
- **Anbindung an den Fernverkehr mit neuer IC-Linie**
- **Ausbau des Breitbandnetzes durch die TeleKommunikationsGesellschaft Südwestfalen in Zusammenarbeit mit den Kreisen und Kommunen**

Risiko:

- **Region vom Strukturwandel bedroht: Verlust von Arbeitsplätzen**
- **Fachkräftemangel**
- **Abwanderung junger Menschen**

Wehranlage bei Siesel in Plettenberg

Die Lenne in Werdohl

„Die Lenne zieht sich wie ein blaues Band durch die Region, aber erst durch die Zusammenarbeit im Projekt LenneSchiene ist der Fluss in den Städten und Gemeinden wieder erlebbar gemacht worden. Für die Zukunft gilt es insbesondere den Radweg Lenneroute auszubauen, um die attraktiven Orte, wie die Lennepromenade und den Lennestrand in Werdohl, entlang des Flusses miteinander zu verbinden.“

Silvia Voßloh
Bürgermeisterin der Stadt Werdohl

Kapitel 03

Entwicklungs-strategie

Kapitel 03
Entwicklungsstrategie

Die Entwicklungsstrategie für die LenneSchiene – bestehend aus Leitbild, Zielen und Handlungsfeldern – baut auf den im Rahmen der Analyse aufgedeckten Potenzialen und Herausforderungen der Region auf. Die REGIONALE 2025 bietet eine große Chance, diese Strategie in den kommenden Jahren umzusetzen. Auch deshalb ordnet sich die LenneSchiene in die übergeordnete Programmatik der REGIONALE 2025 ein und positioniert sich damit als ein wichtiger Entwicklungsimpuls für die ganze Region Südwestfalen.

Kapitel 3.1
Entwicklungsimpuls LenneSchiene

Die Bestandsanalyse zeigt, dass die Region Südwestfalen zu den wirtschaftsstärksten Regionen Deutschlands zählt. Zugleich ist sie von typischen Strukturschwächen ländlicher Räume gekennzeichnet. Prägend ist insbesondere die (Bildungs-)Abwanderung, welche zu Bevölkerungsrückgang, einer überdurchschnittlichen Alterung und niedrigeren Haushaltseinkommen führt. Insbesondere für die 18- bis 25-Jährigen bietet die Region eine geringe Attraktivität, sie sind die Altersgruppe die am häufigsten die LenneSchiene verlässt. Die rückgehende Nachfrage steht mit rückgehenden Angeboten in einem Kreislauf, den es zu durchbrechen gilt.

Die REGIONALE 2025 als Strukturförderprogramm des Landes NRW hat sich die nachhaltige Entwicklung und Modernisierung der Region zur Aufgabe gemacht. Diese werden im Rahmen der drei Handlungsfelder Raum, Gesellschaft sowie Wirtschaft und Arbeit behandelt, welche den Rahmen der Programmatik der REGIONALE 2025 bilden.

Auch die interkommunale Gemeinschaft der LenneSchiene macht sich diese Programmatik zu eigen, setzt dabei aber einen besonderen Entwicklungsimpuls. Ergänzend zur „klassischen“ regionalen Wirtschaftsförderung liegt der Zugang und Fokus der LenneSchiene auf den Handlungsfeldern Raum und Gesellschaft: Die Schaffung guter (Alltags-)Infrastruktur, funktional und gestalterisch qualitätsvoller Orte, neuer Kultur- und Bildungsangebote sowie die Förderung touristischer Aktivitäten zielt auf die Erhöhung der Lebensqualität der Region, die Stärkung einer gemeinsamen Identität sowie eine regionale Profilierung. Diese Strategie zur Förderung der Lebensqualität einerseits und der überregionalen Bekanntkeit andererseits (getreu dem Motto: „Tue Gutes und rede darüber!“) stellt einen wesentlichen Beitrag zur Gewinnung und

Bindung junger, gut qualifizierter Arbeitskräfte und damit zum Handlungsfeld „Wirtschaft und Arbeit“ dar („harte“ und „weiche“ Infrastruktur).

Dem beschriebenen negativen Kreislauf wird somit ein positiver Entwicklungskreislauf entgegengestellt (vgl Abbildung 14).

Anknüpfend an die oben beschriebene Ausgangssituation bilden dabei Jugendliche und junge Erwachsene eine zentrale Zielgruppe zukünftiger Maßnahmen. Für konkrete Vorhaben mit überschaubarem Realisierungszeitraum sollen junge Menschen direkt in die Planungs- und Umsetzungsprozesse eingebunden werden. Mit Blick auf die längerfristige Entwicklungsstrategie ist es darüber hinaus erforderlich, Themen und Projekte kontinuierlich über Institutionen wie Schulen, Vereine, Sozialträger und die Jugendarbeit aufzugreifen, um die Bedürfnisse junger Menschen auch über mehrere „Generationen von Jugendlichen“ hinweg zu verstetigen. In jedem Einzelfall wird angestrebt, über Veranstaltungsformate (Jugend-Workshops, -Konferenzen, -Camps etc.) hinaus digitale Medien (Portale, Netzwerke, Foren, Blogs etc.) verstärkt zu nutzen und Orte für digitale Bildung zu schaffen.

Die vorhandene und weiter zu entwickelnde Lebensqualität der Region lässt sich dabei nicht nur über die (Infrastruktur-)Angebote der LenneSchiene vermitteln. Gerade für das Regionalmarketing scheint eine „emotionale“ Komponente wichtig, welche „Lust“ auf den Aufenthalt in der Region macht (als Besucher oder Bewohner). Abbildung 15 zeigt unter dem Motto „LenneLandLust“ einige mögliche Facetten hierzu auf, die im Rahmen eines Regionalmarketings weiter zu vertiefen sind. Gerade die Lenneroute scheint dazu geeignet, „lustvoll“ aufgeladen und somit zum Träger des Regionalmarketings entwickelt zu werden, da sie eine Vielzahl an unterschiedlichen Erlebnissen entlang der LenneSchiene erschließt (Flusslandschaft, schöne Orte, Gastronomie etc.).

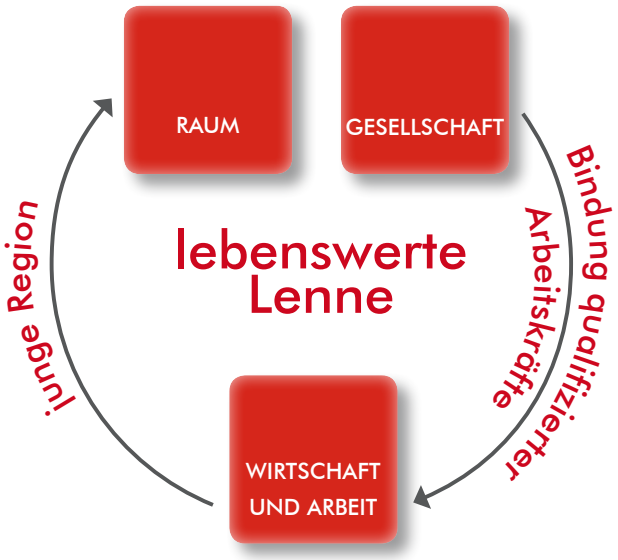


Abb. 14: Entwicklungsimpuls LenneSchiene

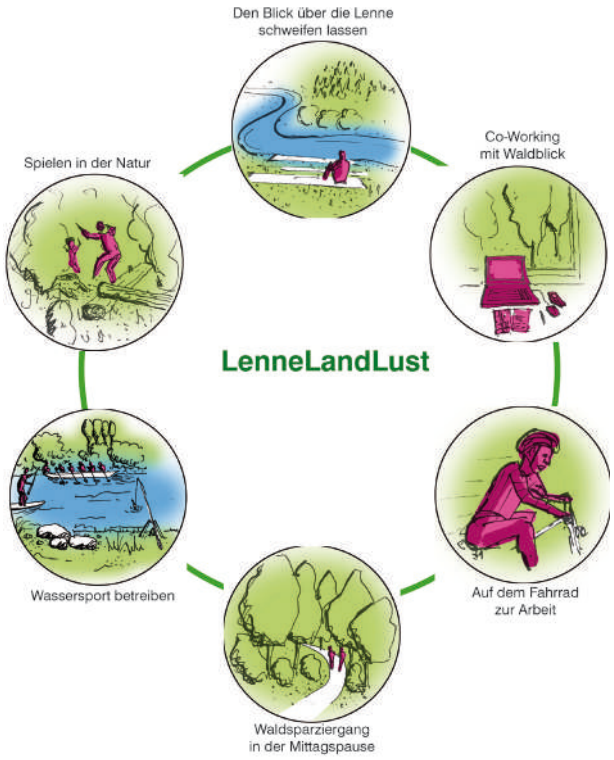


Abb. 15: LenneLandLust

Kapitel 3.2

Ziele und Handlungsfelder

Um den zuvor beschriebenen Entwicklungsimpuls für eine lebenswerte Region anzustoßen, gilt es, die heutzutage als negative Entwicklungsfolgen bewerteten Aspekte zu behandeln und dabei den Raum zugleich „fit“ für eine zukunftsorientierte und nachhaltige Entwicklung zu machen.

Während die räumlichen Standortvorteile der Vergangenheit ihre Bedeutung für die Region verloren haben und sich die enge Tallage unter vielerlei Gesichtspunkten heutzutage vielmehr restriktiv auswirkt, liegen in den Spuren der (industriellen) Vergangenheit in Form von Infrastrukturen, Flächen und baulichen Relikten oft auch Potenziale, um den Strukturwandel voranzutreiben und die Region auf die aktuellen und zukünftigen Anforderungen an einen lebenswerten Standort für Leben und Arbeiten hin auszurichten.

Für eine solche Entwicklung werden die folgenden spezifischen Ziele formuliert:

- Die Lenne, das landschaftliche Rückgrat der LenneSchiene, soll dort, wo sie überformt wurde, wieder zu einem naturnahen Gewässer mit gutem ökologischen Zustand entwickelt werden.
- Mit der Lenneroute soll eine durchgängige und attraktive Rad- und Fußwegeinfrastruktur durch das Lennetal geschaffen werden. Im Alltag ergänzt sie die Bahnlinie als funktionale und sichere Verbindung. Mittels angeschlossener Stadtradnetze soll ihre intermodale Funktion weiter entwickelt werden. Als landschaftlich attraktive Freizeitverbindung soll sie darüber hinaus zu einem wichtiger Träger für das Regionalmarketing werden.
- Bahnhöfe und weitere wichtige Ankunftsorte (z.B. Wohnmobilstellplätze) sollen zu attraktiven, intermodalen Knotenpunkten einer nachhaltigen Mobilität und Portalen in die Region entwickelt werden.

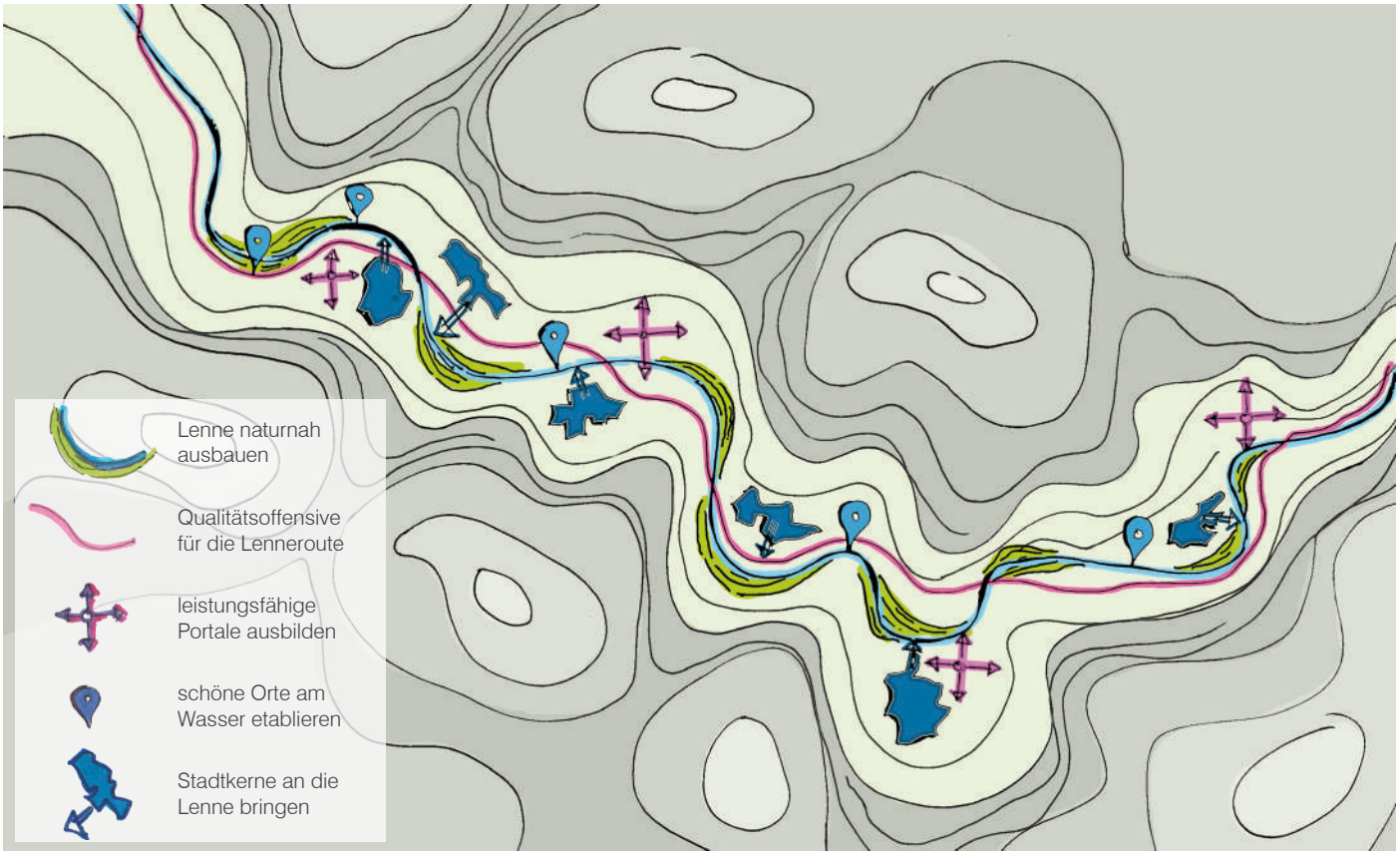


Abb. 16: Räumliches Leitbild für die LenneSchiene

» Die Siedlungsbereiche entlang der Lenne, welche durch Gewerbeflächen und Infrastrukturbänder vom Wasser abgeschnitten wurden, sollen sich wieder dem Fluss zuwenden und eine attraktive (d.h. eine gestalterisch ansprechende sowie erlebbare und/oder nutzbare) Vorderseite am Wasser entwickeln.

» Die abseits der Lenne gelegenen Ortskerne sollen über die vorgenannten Zäsuren und Barrieren hinweg an die Lenne angebunden werden, um die Potenziale des Flusses zur Attraktivitätssteigerung der Mitten zu nutzen.

In der Summe sollen hierdurch die räumlichen und landschaftlichen Potenziale im weitesten Sinne „erschlossen" werden, um dadurch einen für die Bevölkerung und Gäste gleichermaßen attraktiven Lebens- und Erlebnisraum zu schaffen.

Diese Ziele dienten im Rahmen des interkommunalen Planungs- und Qualifizierungsprozesses der LenneSchiene der Auswahl – und damit zugleich der Priorisierung – der im Handlungskonzept (siehe Kapitel 4) beschriebenen Projekte aus einer Vielzahl an Ideen.

Da die unterschiedlichen Aufgaben und Maßnahmen zur Förderung der Lebensqualität (Wohnumfeld, Arbeiten, Erholung, Mobilität etc.) räumlich zu integrieren sind, werden die folgenden fünf (räumlichen) Handlungsfelder für das Entwicklungskonzept der LenneSchiene definiert. Innerhalb der Handlungsfelder sollen die Ziele über konkrete Maßnahmen umgesetzt werden:

» Handlungsfeld „Lenne"

» Handlungsfeld „Lenneroute"

» Handlungsfeld „Portale"

» Handlungsfeld „Orte am Wasser"

» Handlungsfeld „Orte ans Wasser"

Diese Handlungsfelder setzen an den in der Analyse der Raumstruktur (vgl. Kapitel 2.2) aufgedeckten Potenzialen und Herausforderungen an. Das Leitbild für die LenneSchiene (siehe Abb. 16) illustriert, dass der angestrebte Entwicklungsimpuls für die Region über die Qualifizierung von strategisch wichtigen Räumen und Orten verfolgt wird.

Kapitel 3.3
Qualitätskriterien

Über diese spezifischen Zielsetzungen hinaus orientiert sich das Entwicklungskonzept für die LenneSchiene an den in den „Sieben Leitfragen für Projektträger" formulierten Anforderungen der REGIONALE 2025 sowie an der „Südwestfalen-DNA" (Digital – Nachhaltig – Authentisch). Diese bilden die Qualitätskriterien bei der weiteren Projektqualifizierung ab:

» Digital: Digitalisierung ist ambivalent. Einerseits ist diese gewissermaßen mit einer „Überwindung des Raums" verbunden, welche für ländliche Räume abseits der Ballungszentren durchaus von Vorteil sein kann (Teleworking), sofern die infrastrukturellen Voraussetzungen hierzu vorliegen (Zugang zu schnellem Internet). Andererseits können Räume mit Hilfe der Digitalisierung „erschlossen" (Informationssysteme, Besucherlenkung etc.) und Menschen zusammengeführt werden (Co-Working Spaces, Hot Spots etc.). Im Rahmen der Entwicklungsstrategie für die LenneSchiene steht der letztgenannte Aspekt im Vordergrund, der von mehreren Projekten aufgegriffen wird. Mit der Gestaltung der Lebensräume entlang der Lenne sollen auch „Ankerpunkte in der realen Welt" im Zeitalter der Digitalisierung geschaffen werden. Darüber hinaus bieten digitale Medien neue Möglichkeiten zur Einbeziehung der Bevölkerung in die Planungsprozesse, was in der LenneSchiene ergänzend zu Veranstaltungsformaten verstärkt genutzt werden soll (Portale, Netzwerke, Foren, Blogs etc.).

» Nachhaltig: Mit der ökologischen und landschaftlichen Entwicklung der Lenne, dem Ausbau alternativer Mobilitätsangebote und einer auf den Nahbereich und die endogenen Potenziale hin orientierten Siedlungs- und Regionalentwicklung steht der Nachhaltigkeitsgedanke im Mittelpunkt der LenneSchiene.

» Authentisch: Durch den landschaftlichen und räumlichen Bezug der Entwicklungsstrategie für die LenneSchiene, die an den spezifischen Stärken und Schwächen ansetzt, ist diese in hohem Maße authentisch: Der Raum wurde durch die Lenne in seiner Gestalt und in seiner wirtschaftli-

chen und sozialen Entwicklung geprägt und wird es – unter anderen Vorzeichen – auch in Zukunft.

» Jung: Junge Menschen sind eine besondere Zielgruppe der Entwicklungsstrategie für die LenneSchiene. Die Region soll attraktiv sein für junge Menschen und deren Verbleib oder Rückkehr fördern. Die Schaffung attraktiver Orte, das Angebot von Mobilitätsalternativen und digitaler Infrastruktur stehen dabei im Fokus des Maßnahmenprogramms. Flankiert und unterstützt wird dies von Maßnahmen im Rahmen weiterer Konzepte und Initiativen (z.B. Bildungs- und Qualifizierungsprogramme) oder auch dem bereits vorhandenen Angebot an bezahlbarem Wohnraum für junge Menschen und Familien (z.B. hinsichtlich der Eigenheimerschwinglichkeit, vgl. Kapitel 2.4).

» Zukunftsfähig: Mit der Sicherung und Weiterentwicklung attraktiver Lebensräume und Infrastrukturen soll ein wesentlicher Beitrag zur Bewältigung der Herausforderungen des demografischen Wandels und Strukturwandels geleistet werden. Die Attraktivität der Landschaft und Orte in Verbindung mit der Wirtschaftsstärke der Region sind das Pfund, um Menschen in der Region zu halten und für die Region zu gewinnen.

» Qualitätsvoll: Mit der Schaffung attraktiver Orte am Wasser, deren Anbindung an die Ortszentren und durch den Aufbau und die Entwicklung hochwertiger Infrastrukturen will die LenneSchiene ihren Beitrag zu einem „Qualitätssprung“ für Südwestfalen leisten. Die interkommunale Kooperation LenneSchiene bildet darüber hinaus gleichermaßen eine „Regionale innerhalb der Regionale“, bei der sich jede Projektidee einem Qualifizierungsverfahren stellen und dabei den überörtlichen Mehrwert belegen muss. Die Lenkungsgruppe – unterstützt durch externe Fachleute – hat sich diesem Qualitätsanspruch verpflichtet.

» Kompetent und kooperativ: Die Lenkungsgruppe der LenneSchiene hat sich mittlerweile über mehrere Projektzeiträume hinweg als Kooperationsform verstetigt und als Instanz etabliert. Sie bildet ein Gremium des Erfahrungsaustauschs, das zur Qualifizierung der örtlichen Aktivitäten beiträgt und arbeitsteilig die jeweiligen Kompetenzen in die interkommunalen Aufgaben einbringt.

» Prioritär: Über die thematische und räumliche Analyse und die darauf aufbauend formulierten Handlungsfelder werden die Ansatzpunkte definiert, welche hinsichtlich der regionalen Herausforderungen einen hohen Wirkungsgrad und damit einen besonderen strategischen Beitrag zu einer integrierten Gesamtentwicklung versprechen. In Verbindung mit dem interkommunalen Diskurs in der Lenkungsgruppe wurden so Maßnahmen ausgewählt, die mit Blick auf die limitierten kommunalen Ressourcen die höchste Priorität besitzen. Über kommunale Gremienbeschlüsse wurden die Verwaltungen bereits beauftragt, die benannten Projekte weiterzuqualifizieren und zur Umsetzung zu bringen.

» Lernend und lehrend: Die LenneSchiene ist als Forum des interkommunalen Erfahrungsaustausches selbst ein lernendes System. Der Mehrwert der regionalen Kooperation an sich sowie die Erkenntnis, dass regionale Strukturförderung über eine Vielzahl auch mittelbar wirksamer, aber integrierter Maßnahmen betrieben werden muss, sind zwei zentrale Botschaften der LenneSchiene in die Region und darüber hinaus.

Über das nachfolgend beschriebene Handlungskonzept – sortiert nach den fünf Handlungfeldern – wird dargestellt, mit welchen konkreten Projekten die beschriebenen Zielsetzungen in den kommenden Jahren verfolgt werden sollen.

Lenneroute in Werdohl

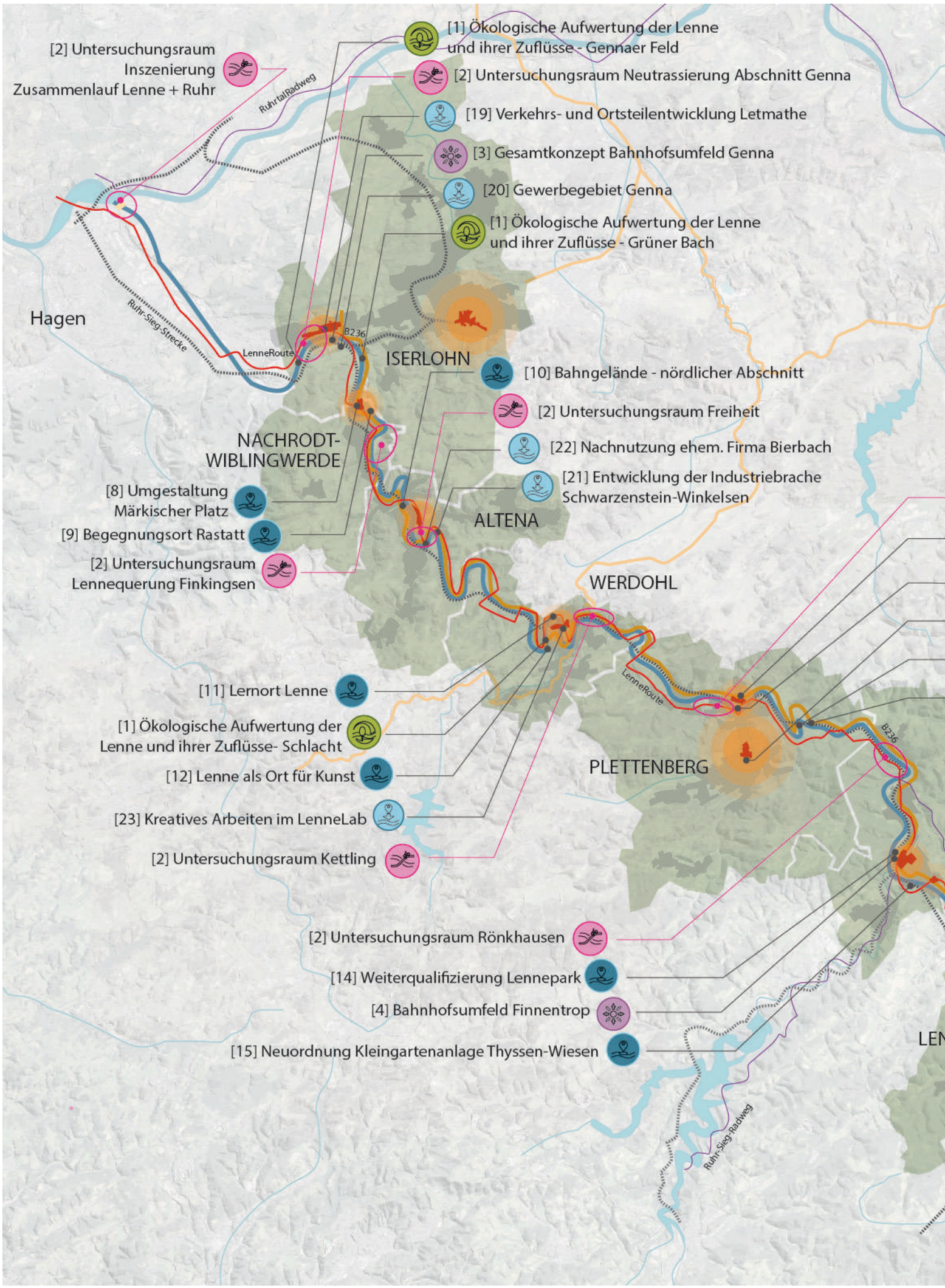
Das Holzpodest der Lennepromenade in Plettenberg

„Die Stadt Plettenberg wird von vier Flüssen durchzogen, von denen drei in die Lenne münden. Sie ist der Fluss, der uns mit unseren Nachbarstädten verbindet. Dieses wassergeführte Band wollen wir über die Fortführung der Lenneschiene weiter stärken und freuen uns schon auf die gemeinsame Arbeit."

Ulrich Schulte
Bürgermeister der Stadt Plettenberg

Kapitel 04

Handlungs-konzept

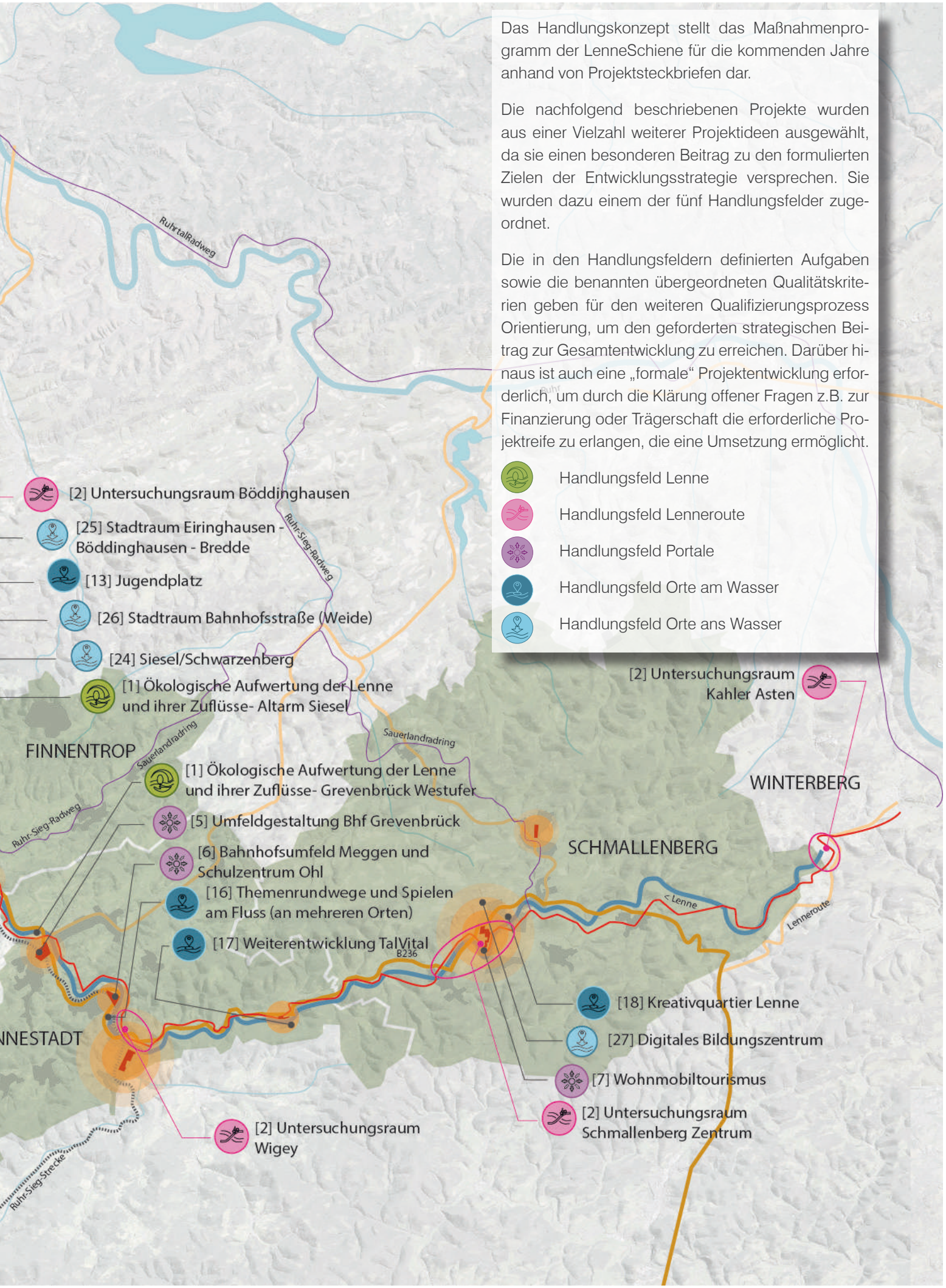

[2] Untersuchungsraum Inszenierung Zusammenlauf Lenne + Ruhr
RuhrtalRadweg
[1] Ökologische Aufwertung der Lenne und ihrer Zuflüsse - Gennaer Feld
[2] Untersuchungsraum Neutrassierung Abschnitt Genna
[19] Verkehrs- und Ortsteilentwicklung Letmathe
[3] Gesamtkonzept Bahnhofsumfeld Genna
[20] Gewerbegebiet Genna
[1] Ökologische Aufwertung der Lenne und ihrer Zuflüsse - Grüner Bach
Hagen
Ruhr-Sieg-Strecke
B236
LenneRoute
ISERLOHN
[10] Bahngelände - nördlicher Abschnitt
[2] Untersuchungsraum Freiheit
[22] Nachnutzung ehem. Firma Bierbach
[21] Entwicklung der Industriebrache Schwarzenstein-Winkelsen
NACHRODT-WIBLINGWERDE
[8] Umgestaltung Märkischer Platz
[9] Begegnungsort Rastatt
[2] Untersuchungsraum Lennequerung Finkingsen
ALTENA
WERDOHL
[11] Lernort Lenne
[1] Ökologische Aufwertung der Lenne und ihrer Zuflüsse- Schlacht
[12] Lenne als Ort für Kunst
[23] Kreatives Arbeiten im LenneLab
[2] Untersuchungsraum Kettling
LenneRoute
B236
PLETTENBERG
[2] Untersuchungsraum Rönkhausen
[14] Weiterqualifizierung Lennepark
[4] Bahnhofsumfeld Finnentrop
[15] Neuordnung Kleingartenanlage Thyssen-Wiesen
Ruhr-Sieg-Radweg

Das Handlungskonzept stellt das Maßnahmenprogramm der LenneSchiene für die kommenden Jahre anhand von Projektsteckbriefen dar.

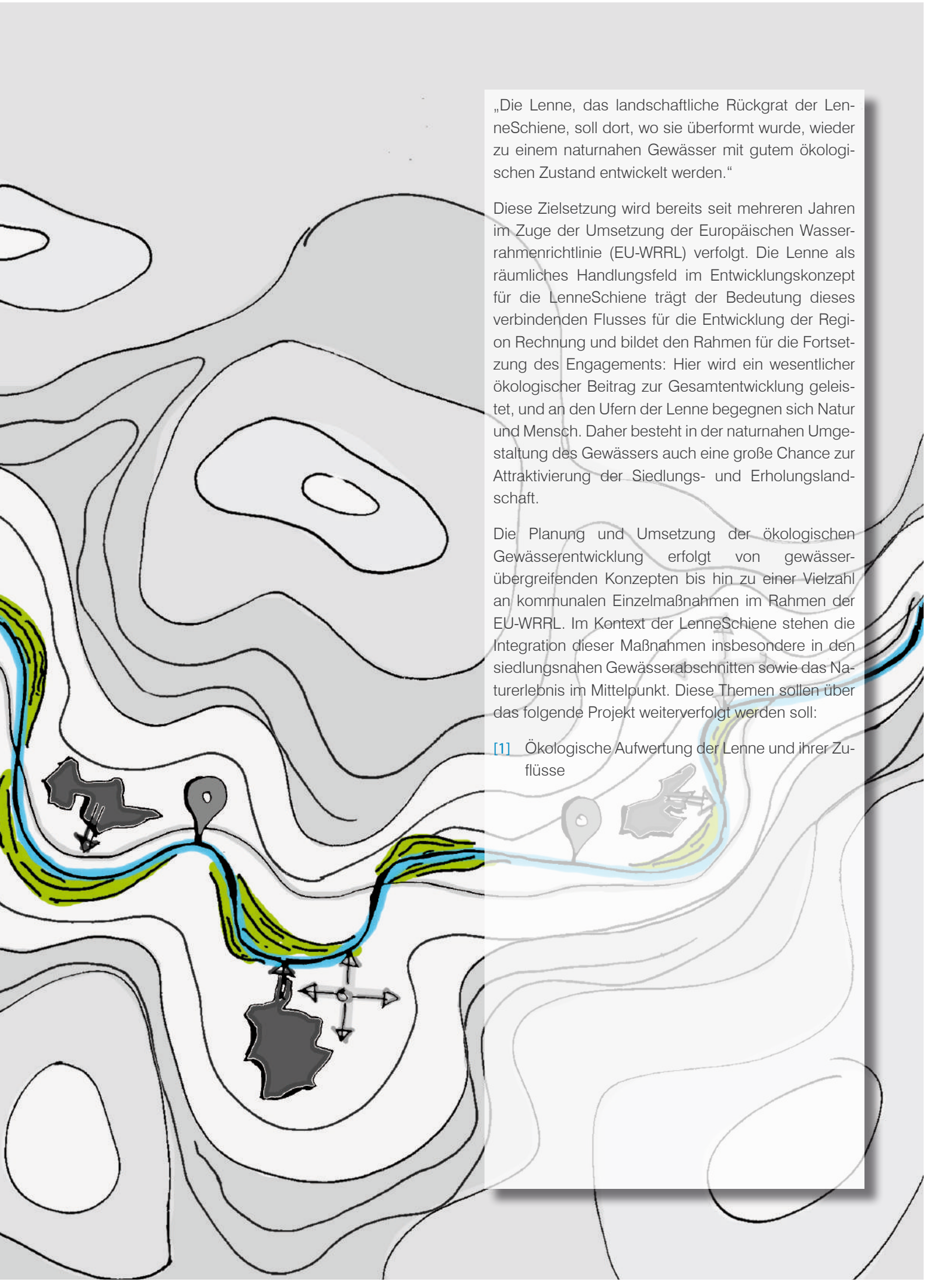
Die nachfolgend beschriebenen Projekte wurden aus einer Vielzahl weiterer Projektideen ausgewählt, da sie einen besonderen Beitrag zu den formulierten Zielen der Entwicklungsstrategie versprechen. Sie wurden dazu einem der fünf Handlungsfelder zugeordnet.

Die in den Handlungsfeldern definierten Aufgaben sowie die benannten übergeordneten Qualitätskriterien geben für den weiteren Qualifizierungsprozess Orientierung, um den geforderten strategischen Beitrag zur Gesamtentwicklung zu erreichen. Darüber hinaus ist auch eine „formale“ Projektentwicklung erforderlich, um durch die Klärung offener Fragen z.B. zur Finanzierung oder Trägerschaft die erforderliche Projektreife zu erlangen, die eine Umsetzung ermöglicht.

- Handlungsfeld Lenne
- Handlungsfeld Lenneroute
- Handlungsfeld Portale
- Handlungsfeld Orte am Wasser
- Handlungsfeld Orte ans Wasser



Handlungsfeld „Lenne“



„Die Lenne, das landschaftliche Rückgrat der LenneSchiene, soll dort, wo sie überformt wurde, wieder zu einem naturnahen Gewässer mit gutem ökologischen Zustand entwickelt werden."

Diese Zielsetzung wird bereits seit mehreren Jahren im Zuge der Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL) verfolgt. Die Lenne als räumliches Handlungsfeld im Entwicklungskonzept für die LenneSchiene trägt der Bedeutung dieses verbindenden Flusses für die Entwicklung der Region Rechnung und bildet den Rahmen für die Fortsetzung des Engagements: Hier wird ein wesentlicher ökologischer Beitrag zur Gesamtentwicklung geleistet, und an den Ufern der Lenne begegnen sich Natur und Mensch. Daher besteht in der naturnahen Umgestaltung des Gewässers auch eine große Chance zur Attraktivierung der Siedlungs- und Erholungslandschaft.

Die Planung und Umsetzung der ökologischen Gewässerentwicklung erfolgt von gewässerübergreifenden Konzepten bis hin zu einer Vielzahl an kommunalen Einzelmaßnahmen im Rahmen der EU-WRRL. Im Kontext der LenneSchiene stehen die Integration dieser Maßnahmen insbesondere in den siedlungsnahen Gewässerabschnitten sowie das Naturerlebnis im Mittelpunkt. Diese Themen sollen über das folgende Projekt weiterverfolgt werden soll:

[1] Ökologische Aufwertung der Lenne und ihrer Zuflüsse

Handlungsfeld
Lenne

[1] Ökologische Aufwertung der Lenne und ihrer Zuflüsse

Ausgangslage

Die Lenne prägt maßgeblich das Landschaftsbild der Region. Sie ist mit einer Lauflänge von insgesamt 128 km der längste und wasserreichste Nebenfluss der Ruhr. Im Tal der Lenne findet ein stetiger Wechsel von landwirtschaftlicher Nutzung zu Industrie-, Gewerbe- und Wohngebieten statt. Die Lenne ist stark geprägt durch Wasserkraftnutzung und hydrologisch durch die Biggetalsperre beeinflusst.

Zielsetzung

Während der Lenne-Oberlauf in einem guten ökologischen Zustand ist, werden ihr Mittel- und Unterlauf als mäßig bis unbefriedigend, abschnittweise sogar als schlecht bewertet. Die Einstufung des chemischen Zustand wird darüber hinaus für den gesamten Flusslauf mit „nicht gut“ bewertet. Die Europäische Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL) ist auf eine nachhaltige und umweltverträgliche Wassernutzung ausgerichtet und verfolgt das Ziel, alle Gewässer in einen „guten ökologischen“ und „guten chemischen Zustand“ zu bringen.

Kurzbeschreibung

Künstliche Befestigungen an den Ufern der Lenne behindern sie vielerorts in ihrer freien Entwicklung. Damit der Fluss zu seiner natürlichen Gestalt zurückfinden kann, muss allerdings der Mensch eingreifen und seine eigenen Spuren beseitigen. Für die Renaturierung sind deshalb Baumaßnamen und Umgestaltungen erforderlich.

Die viele Arbeit lohnt sich: Seltene Arten, wie der Eisvogel oder die Uferschwalbe, finden an der „neuen“ Lenne wieder Lebensraum und Brutmöglichkeiten. Typische Fischarten, wie die Barbe, können sich im neugestalteten Flussbett wieder ausbreiten. Und zu guter Letzt profitiert auch der Mensch von den Renaturierungsmaßnahmen. Denn grundsätzlich sind umgestaltete Flüsse wesentlich besser gegen Hochwasser gewappnet, als ausgebaute.

Zahlreiche Menschen sehnen sich nach Naturlandschaften. Die überregional beliebte Lenneroute führt oft unmittelbar an den Renaturierungsabschnitte vorbei. Das Nebeneinander von Radweg und Flussnatur soll daher für neue und intensive Naturerlebnisse genutzt werden.

Querverweis

» [2] Lenneroute

Förderzugang

» EU- Wasserrahmenrichtlinie

Die Lenne in Plettenberg nach Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie

Die renaturierte Lenne in Plettenberg auf Höhe der Lennepromenade

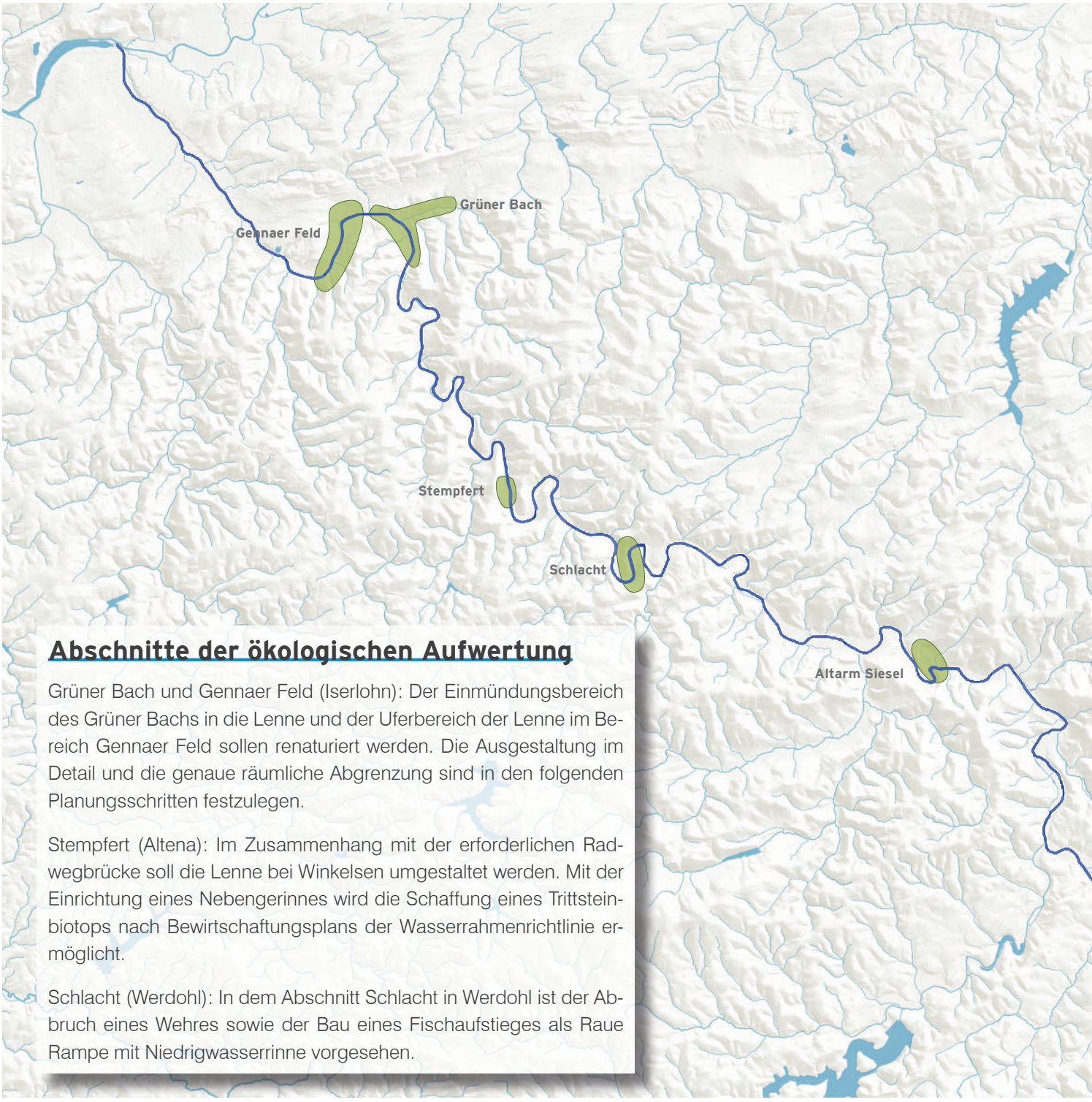
Naturnahe Lenne bei Saalhausen

Die Lenne in Nachrodt-Wiblingwerde

Die Lenne in Saalhausen

Ökologischer Aufwertungsbedarf am Grüner Bach

Mündungsbereich Grüner Bach in die Lenne



Abschnitte der ökologischen Aufwertung

Grüner Bach und Gennaer Feld (Iserlohn): Der Einmündungsbereich des Grüner Bachs in die Lenne und der Uferbereich der Lenne im Bereich Gennaer Feld sollen renaturiert werden. Die Ausgestaltung im Detail und die genaue räumliche Abgrenzung sind in den folgenden Planungsschritten festzulegen.

Stempfert (Altena): Im Zusammenhang mit der erforderlichen Radwegbrücke soll die Lenne bei Winkelsen umgestaltet werden. Mit der Einrichtung eines Nebengerinnes wird die Schaffung eines Trittsteinbiotops nach Bewirtschaftungsplans der Wasserrahmenrichtlinie ermöglicht.

Schlacht (Werdohl): In dem Abschnitt Schlacht in Werdohl ist der Abbruch eines Wehres sowie der Bau eines Fischaufstieges als Raue Rampe mit Niedrigwasserrinne vorgesehen.

Ehemaliges Brückenbauwerk an der Lenne engt das Flussbett ein

Ökologisch aufgewerteter Zufluss bei Plettenberg

Altarm Siesel (Plettenberg): Im Bereich des Laufwasserkraftwerkes Siesel besteht eine ausgewiesene Naturschutzzone für den Altarm der Lenne. Dieser Altarm soll entsprechend der Leitlinie zur Wasserrahmenrichtlinie verbessert und als Retentionsraum entwickelt werden, soweit dies den Zielen des Naturschutzes nicht widerspricht. Auch die Fischtreppe als Umgehungsgewässer des Stauwehres soll eine Verbesserung erhalten.

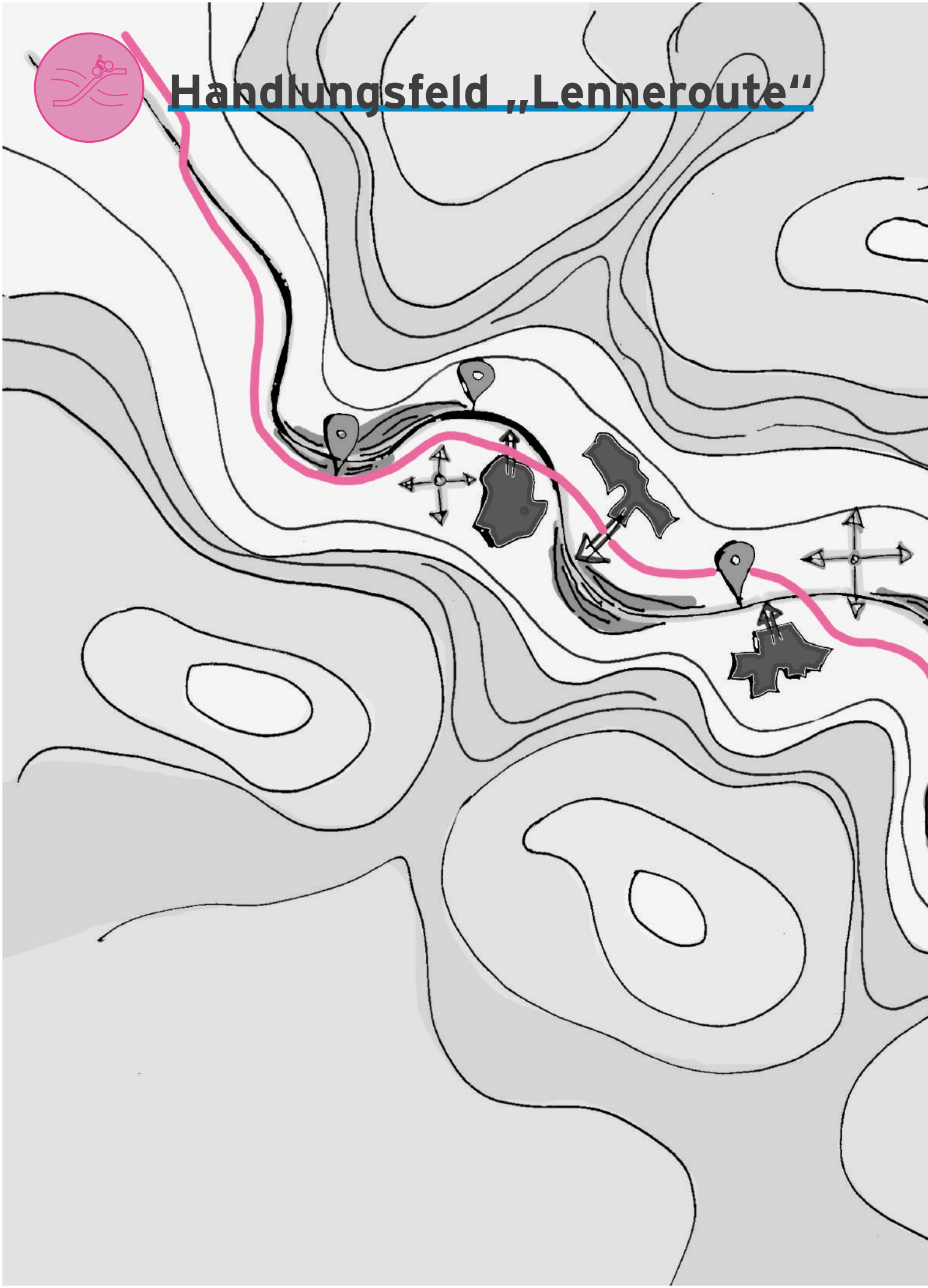
Grevenbrück Westufer (Lennestadt): Nach der Renaturierung der Lenne auf dem Abschnitt bis Lennestadt-Meggen ist der Abschnitt bis zur Stadtgrenze noch offen. Hier münden die Veischede und Elspe in die Lenne. Ziel ist die Anbindung an den Projektraum „Erlebnis Veischedetal“. Der Landesbetrieb Straßen NRW plant im Ortsteil Grevenbrück eine Neuordnung der Verkehrsbeziehungen mit Neubau von drei Kreisverkehren und einer neuen Brücke. Im Rahmen dieser Maßnahme bietet sich die Gelegenheit die fehlende Renaturierung umzusetzen und gleichzeitig eine Gestaltung der Freiflächen vorzunehmen.

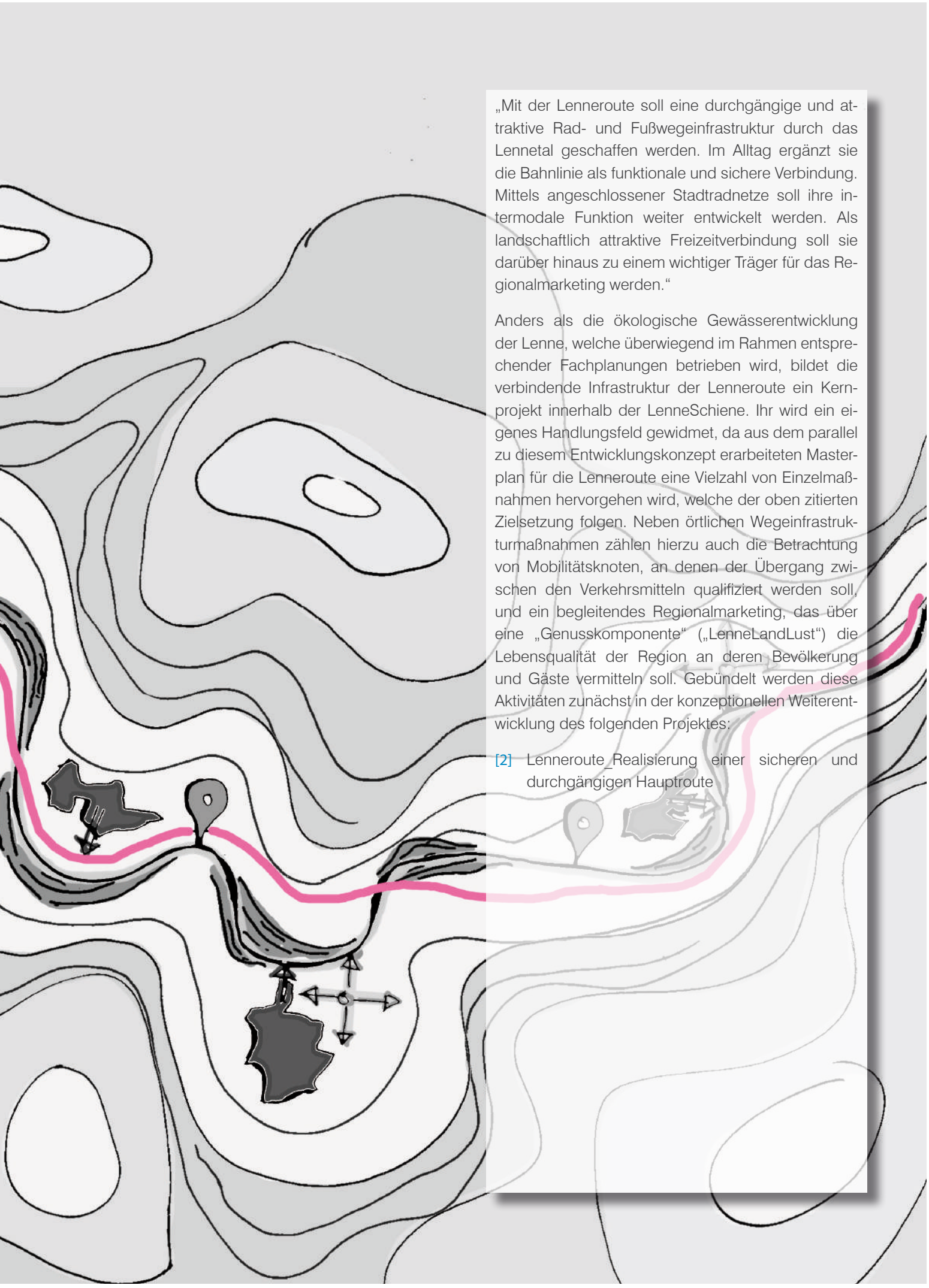
Lenne (Schmallenberg): Renaturierung bzw. ökologische Aufwertung weiterer Teile der Lenne und der Abbau von Querbauwerken zur natürlichen Entfaltung der Flusslandschaft.

Federführung, Beteiligte

Die Städte und Gemeinden der interkommunalen Arbeitsgemeinschaft.

Handlungsfeld „Lenneroute“





„Mit der Lenneroute soll eine durchgängige und attraktive Rad- und Fußwegeinfrastruktur durch das Lennetal geschaffen werden. Im Alltag ergänzt sie die Bahnlinie als funktionale und sichere Verbindung. Mittels angeschlossener Stadtradnetze soll ihre intermodale Funktion weiter entwickelt werden. Als landschaftlich attraktive Freizeitverbindung soll sie darüber hinaus zu einem wichtiger Träger für das Regionalmarketing werden."

Anders als die ökologische Gewässerentwicklung der Lenne, welche überwiegend im Rahmen entsprechender Fachplanungen betrieben wird, bildet die verbindende Infrastruktur der Lenneroute ein Kernprojekt innerhalb der LenneSchiene. Ihr wird ein eigenes Handlungsfeld gewidmet, da aus dem parallel zu diesem Entwicklungskonzept erarbeiteten Masterplan für die Lenneroute eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen hervorgehen wird, welche der oben zitierten Zielsetzung folgen. Neben örtlichen Wegeinfrastrukturmaßnahmen zählen hierzu auch die Betrachtung von Mobilitätsknoten, an denen der Übergang zwischen den Verkehrsmitteln qualifiziert werden soll, und ein begleitendes Regionalmarketing, das über eine „Genusskomponente" („LenneLandLust") die Lebensqualität der Region an deren Bevölkerung und Gäste vermitteln soll. Gebündelt werden diese Aktivitäten zunächst in der konzeptionellen Weiterentwicklung des folgenden Projektes:

[2] Lenneroute_Realisierung einer sicheren und durchgängigen Hauptroute

Handlungsfeld
Lenneroute

[2] Lenneroute_Realisierung einer sicheren und durchgängigen Hauptroute

Ausgangslage

Der Radweg Lenneroute besteht seit 1998, wurde offiziell im Jahr 2005 eröffnet und seitdem als Weg und Marke beworben. Der Radtourismus ist ein zentrales Thema im Lenneraum, den es weiter zu optimieren gilt. Obwohl der Radweg bereits heute durchgehend befahrbar und beschildert ist, fehlt in wichtigen Streckenabschnitten weiterhin eine sichere Trassenführung und eine eindeutige Wegeführung.

Zielsetzung

Die Lenneroute hat in Verbindung mit dem ÖPNV-Angebot der Region das Potenzial, ein wichtiger Baustein im Netz der multimodalen und nachhaltigen Mobilität in Südwestfalen zu werden und als Alltagsradweg die Lebensqualität vor Ort zu steigern.

Um eine gestalterisch und funktional optimale Lenneroute anbieten zu können, die sowohl alltagstauglich als auch touristisch attraktiv und sicher ist, ist es das Ziel, den Streckenverlauf, soweit wie möglich, abseits der Hauptverkehrswege als eigenständige Trasse zu führen. An einigen Stellen muss eine sichere und gute Lösung entlang der Bundesstraße 236 erarbeitet werden, da Alternativen aufgrund von starker Topografie und fehlendem Raum nicht sinnvoll sind.

Kurzbeschreibung

Die interkommunale Arbeitsgemeinschaft hat den „Masterplan Lenneroute_Zukunftsplanung 2025“ in Auftrag gegeben, in dem in einem Realisierungsteil über Variantendiskussionen abgestimmte Trassenlösungen erarbeitet werden. Um mit der Lenneroute sowohl alltäglichen als auch touristischen Anforderungen zu genügen, sind alternative Wegeschleifen über landschaftlich reizvolle Abschnitte denkbar. Über die intelligente Verknüpfung von Firmenstandorten mit der Lenneroute sollen alltägliche Mehrwerte untersucht werden.

Ergänzt wird der Masterplan durch einen Ideenteil, in dem innovative und touristische Bausteine entworfen werden, mit denen die Lenneroute über die reine Fahrradinfrastruktur hinaus erweitert wird. Ansät-

Querverweis

» nahezu alle weiteren Projekte der Lenneschiene

Förderzugang

» noch zu klären

Lenneroute bei Plettenberg

ze für technische Innovationen sind bspw. eine intelligente Beleuchtung oder digitale Routenservices.

Die Lenneroute soll sich zum Aushängeschild der LenneSchiene entwickeln und als starke Marke den Träger des Regionalmarketings bilden. Regionale Sehenswürdigkeiten wie die Dechenhöhle in Iserlohn oder die Burg Altena sind in Verbindung mit der Lenneroute zu bewerben und an die Route anzubinden. Es entstehen dadurch ansprechende Freizeitpakete für die Besucherinnen und Besucher und ein touristischer Mehrwehrt für die gesamte Region.

Eine Radtour durch die LenneSchiene soll mithilfe digitaler Medien bereichert werden und den Interessierten Informationen zu der umgebenden Landschaft oder historische Fakten vermitteln. Die Konzipierung eines „digitalen Museums“ erfolgt über das Förderprogramm LEADER. QR-Codes und Speech-Codes liefern den Besuchenden und Nutzenden der Rad- und Wanderwege mit Hilfe moderner Medientechnik Informationen zu z.B. historischen Maschinen oder alten industriellen Exponaten.

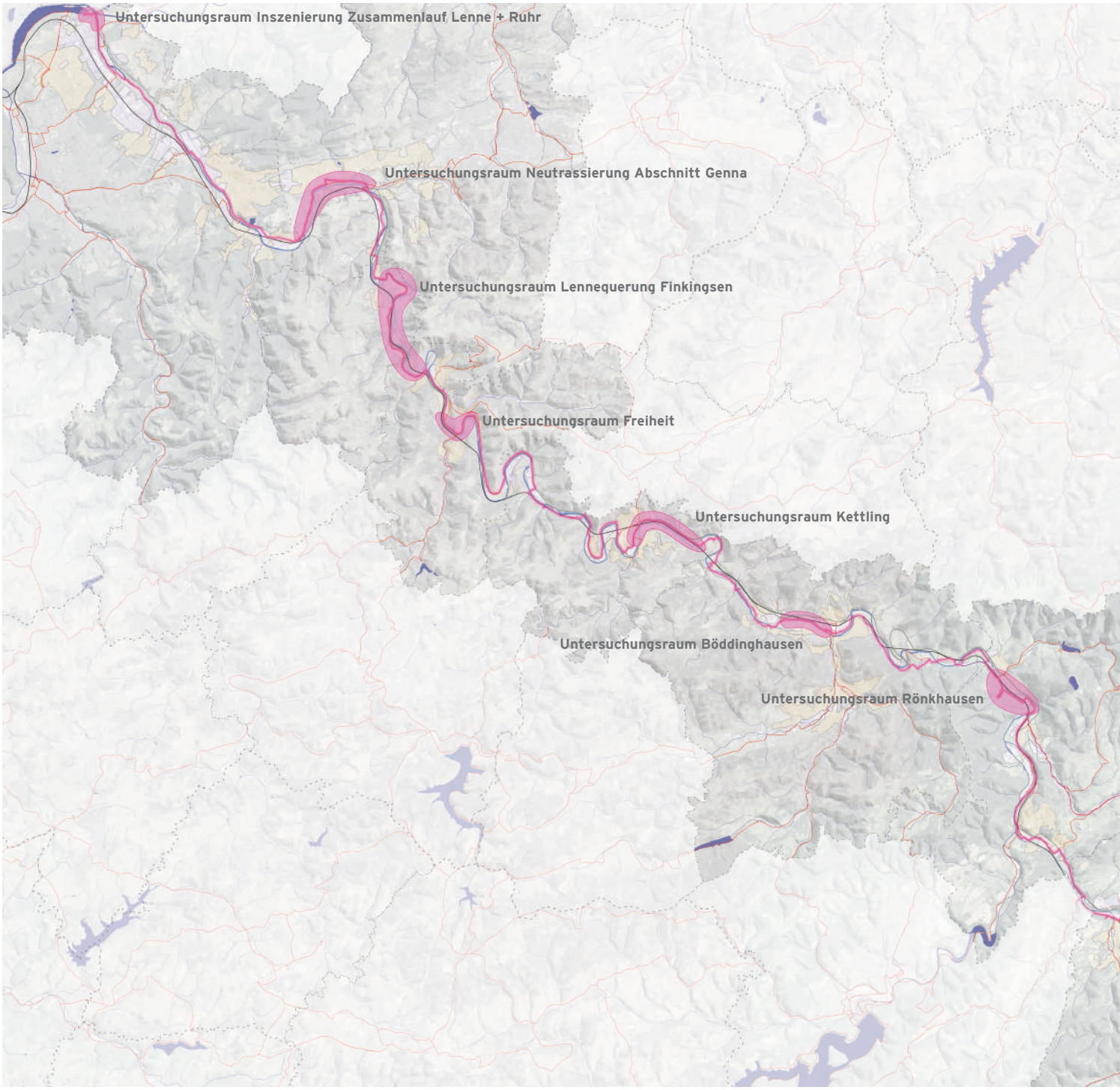
Aktivtourismus wie Radfahren ist eng verbunden mit dem Speisen nach den sportlichen Anstrengungen. Mit einem gemeinsamen Label können Obstwiesen, Picknick-Plätze und Restaurants mit typisch-regionaler Küche ausgewiesen werden, um das Thema „Genuss am Fluss“ in der Vordergrund zu rücken.

Start der Lenneroute an der Lenne-Quelle

Ende der Lenneroute an der Lenne-Mündung

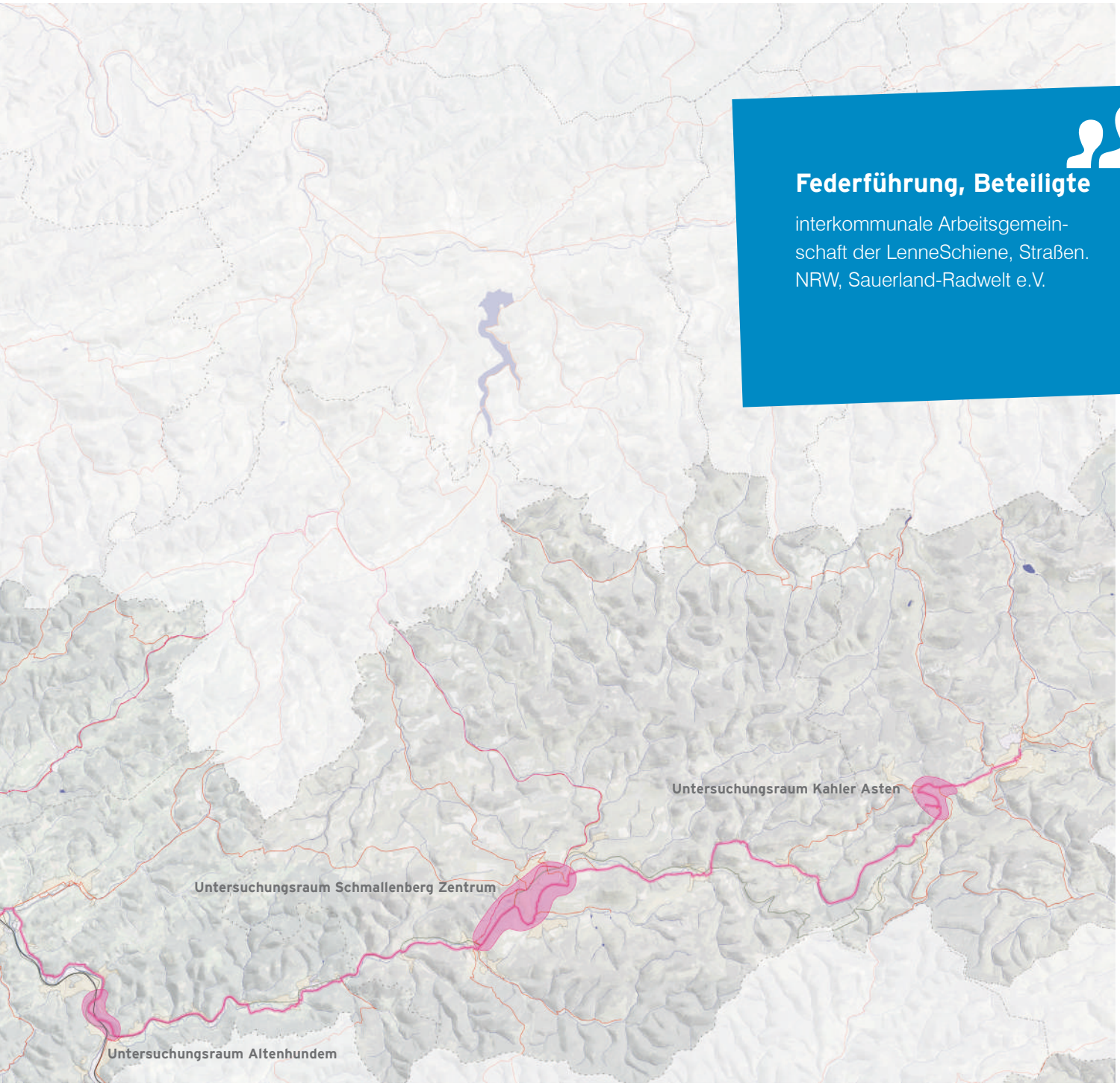
Beschilderung der Lenneroute

Lenneroute auf Forstweg



Problemstelle: Lenneroute auf Bundesstraße ohne Radweg

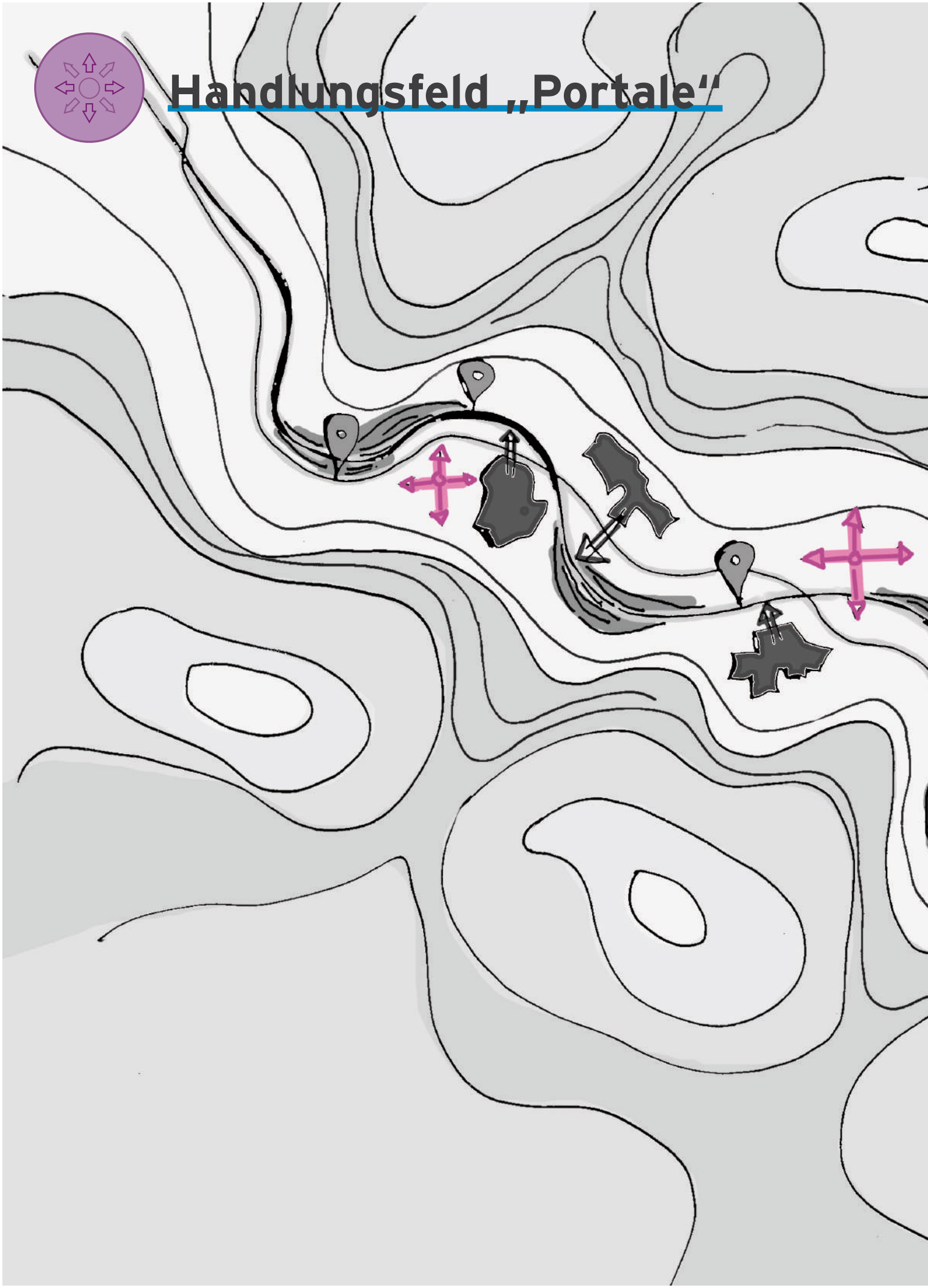
Unterschiedliche Fahrbahnbeläge der Lenneroute

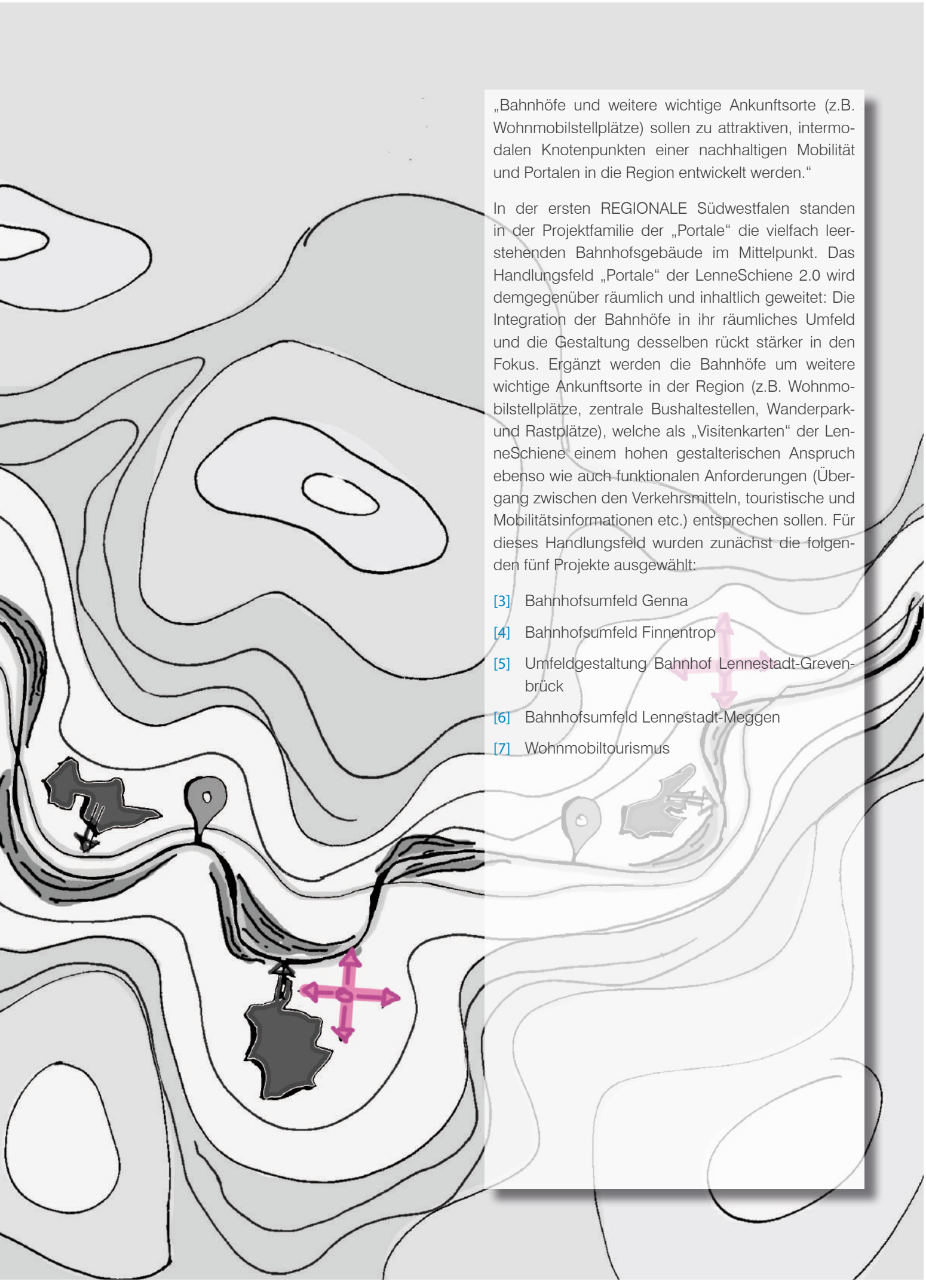


Federführung, Beteiligte

interkommunale Arbeitsgemeinschaft der LenneSchiene, Straßen.NRW, Sauerland-Radwelt e.V.

Handlungsfeld „Portale“





„Bahnhöfe und weitere wichtige Ankunftsorte (z.B. Wohnmobilstellplätze) sollen zu attraktiven, intermodalen Knotenpunkten einer nachhaltigen Mobilität und Portalen in die Region entwickelt werden."

In der ersten REGIONALE Südwestfalen standen in der Projektfamilie der „Portale" die vielfach leerstehenden Bahnhofsgebäude im Mittelpunkt. Das Handlungsfeld „Portale" der LenneSchiene 2.0 wird demgegenüber räumlich und inhaltlich geweitet: Die Integration der Bahnhöfe in ihr räumliches Umfeld und die Gestaltung desselben rückt stärker in den Fokus. Ergänzt werden die Bahnhöfe um weitere wichtige Ankunftsorte in der Region (z.B. Wohnmobilstellplätze, zentrale Bushaltestellen, Wanderpark- und Rastplätze), welche als „Visitenkarten" der LenneSchiene einem hohen gestalterischen Anspruch ebenso wie auch funktionalen Anforderungen (Übergang zwischen den Verkehrsmitteln, touristische und Mobilitätsinformationen etc.) entsprechen sollen. Für dieses Handlungsfeld wurden zunächst die folgenden fünf Projekte ausgewählt:

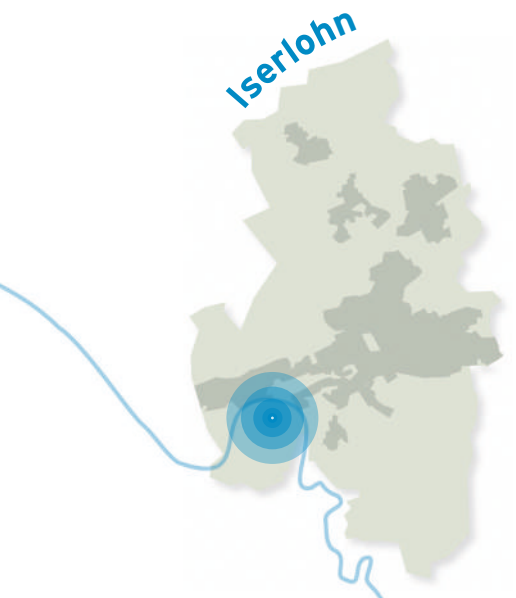
[3] Bahnhofsumfeld Genna

[4] Bahnhofsumfeld Finnentrop

[5] Umfeldgestaltung Bahnhof Lennestadt-Grevenbrück

[6] Bahnhofsumfeld Lennestadt-Meggen

[7] Wohnmobiltourismus



Handlungsfeld
Portale

[3] Bahnhofsumfeld Genna

Ausgangslage

Das Bahnhofsgebäude und die Bahnsteige sind im Rahmen der LenneSchiene 1.0 saniert worden bzw. werden aktuell saniert und das Bahnhofsgebäude konnte mit dem integrativ betriebenen CaféBistro „Bahnsteig 42“ einer neuen Nutzung zugeführt werden. Der Vorplatz und das weitere Bahnhofsumfeld bedürfen aber nach wie vor der Aufwertung. Die Anbindung des Bahnhofes an die umliegenden Stadtteile Letmathe und Genna ist aufwertungsbedürftig und es fehlt der Lückenschluss zur Lennepromenade.

Zielsetzung

Es soll ein einladendes Bahnhofsumfeld entstehen, mit attraktiven öffentlichen Räumen und Wegeverbindungen zur Lenne sowie in die angrenzenden Stadtteile. Aus Letmathe soll eine durchgängige Rad- und Fußgängerachse zum Bahnhof führen. Fußgängern, Fahrgästen von Bus und Bahn sowie Radfahrern ist in den Planungen zum Bahnhofsvorplatz ein Vorrang einzuräumen, um für alle Nutzenden eine hohe Aufenthaltsqualität zu erzielen. Ziel ist die bessere Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer an einem Ort.

Der Bahnhof und sein Umfeld sollen ein ansprechendes Portal in die LenneSchiene bilden, mit direkter Anbindung an die Lenneroute. Es entsteht zudem eine nachhaltige Mobilitätsstation für die beiden Stadtteile.

Kurzbeschreibung

Für das Bahnhofsumfeld ist ein Gesamtkonzept zu erstellen, welches die Themen Holzverladestation, Wegeverbindungen nach Letmathe und Genna sowie öffentliche Plätze integriert betrachtet. Die spezifischen Herausforderungen vor Ort sind dabei zu berücksichtigen. Der Stadtteil Genna ist stark gewerblich-industriell geprägt und ist zwischen Bahntrasse und Lenne eingezwängt. Die Überwindung der Barrieren ist daher eine wesentliche Fragestellung. An den vorgesehenen Fuß- und Radrundweg Letmathe-Genna soll ein attraktiver Anschluss entstehen. Innerhalb des Gesamtkonzepts ist daher eine städtebauliche Analyse notwendig, aus der ein Rahmenplan mit gesammelten Entwicklungsmaßnamen resultiert. Im Anschluss an das Konzept ist eine bauliche Umsetzung zu verfolgen.

Querverweis

- [2] Lenneroute,
- [19] Verkehrs- und Orsteilentwicklung Letmathe
- [20] Gewerbegebiet Genna

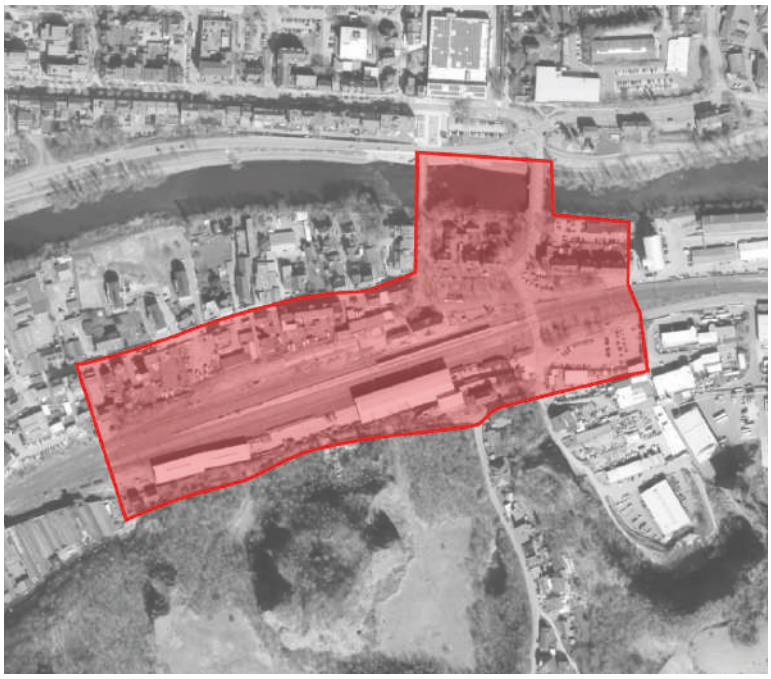
Förderzugang

- Städtebauförderung

REGIONALE 2025

- Qualifizierung angestrebt

Ungeordnete Parkplatzsituation



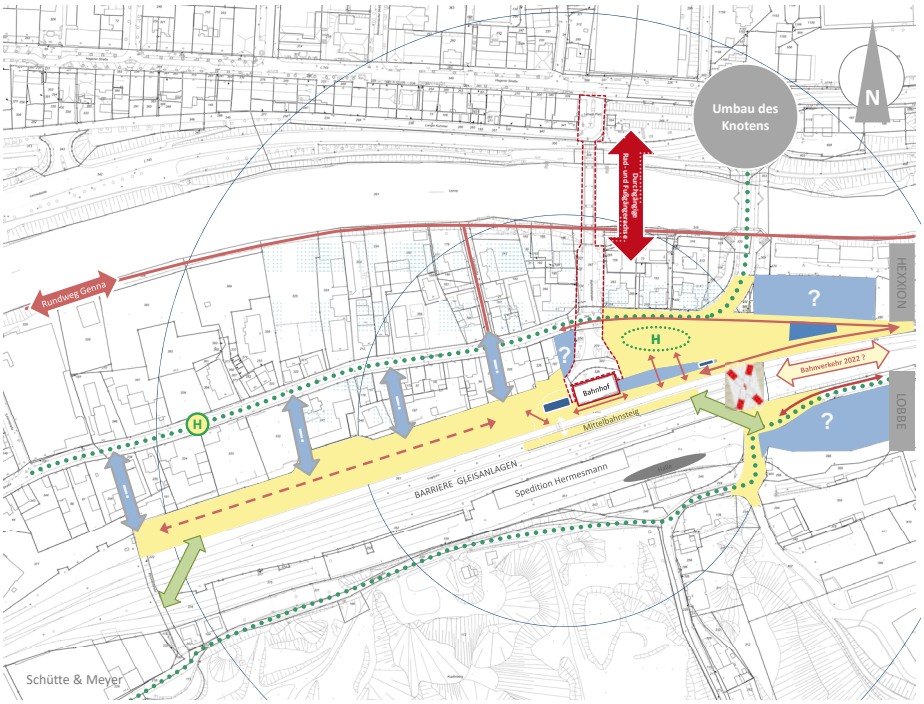
Bahnhofsvorplatz Genna mit Bushaltestellen und Stellplätzen

Federführung, Beteiligte

Stadt Iserlohn, Ressort Planen, Bauen, Umwelt- und Klimaschutz

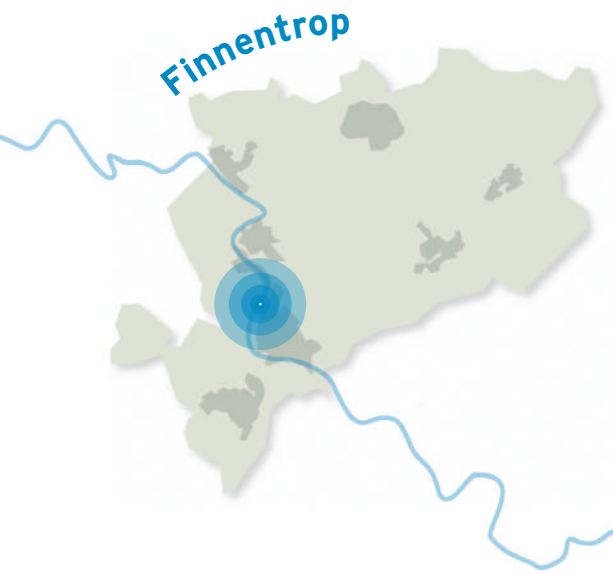
Siedlungs- und Gewerbestrukturen in Genna, Bahnstrecke und Bahnhof

Aufwertungsbedarf Gennaer Straße



Arbeitsplan für Genna mit ersten Entwicklungsleitlinien

Rahmenplan für Genna mit ersten Entwicklungsleitlinien



Handlungsfeld
Portale

[4] Bahnhofsumfeld Finnentrop

Ausgangslage

Mit der Beseitigung des Bahnübergangs, der Anlegung des Lenneparks Finnentrop als Regionale 2013–Projekt und der Modernisierung des Bahnhofs einschließlich des neuen Busbahnhofs hat sich der Bahnhof Finnentrop zu einer hellen und modernen Verkehrsstation an der Ruhr-Sieg-Strecke entwickelt. Zu dem Angebot am Bahnhof zählen zudem öffentliche Toiletten, Gastronomie, eine Bäckerei, mehr als 100 P+R-Parkplätze, fünf Wohnmobilstellplätze sowie barrierefreie Zugänge zu den Gleisen.

Der „Radbahnhof im Lennetal“ ist an die neu angelegten Geh- und Radwegestrecken angebunden, die nicht nur der Finnentroper Bevölkerung als Schulwege, zum Einkaufen und als Spazierwege zur Erholung dienen, sondern auch integriert sind in das Netz der touristischen Radwege: SauerlandRadring, Lenneroute und Ruhr-Sieg-Radweg.

Das Bahnhofsumfeld entlang der Bamenohler Straße (B 236) wurde bereits in einzelnen Bereichen – insbesondere entlang der Bahn - umgestaltet und modernisiert. Allerdings befinden sich nördlich des Netto-Parkplatzes noch unstrukturierte Freiflächen der früheren Güterabfertigung, die übergangsweise als Parkfläche genutzt werden, im weiteren Verlauf verfügt die Deutsche Bahn über Flächen, die allerdings noch zur Abwicklung bahninterner Baustellen dienen. Die B 236 wird in einer Gemeinschaftsmaßnahme von Straßen.NRW und der Gemeinde Finnentrop ausgebaut und grundlegend neu gestaltet.

Prägend für das Bahnhofsumfeld ist das überwiegend leer stehende Gebäude der Firma Metten, aus dem ab 2020 auch die dort noch untergebrachte Verwaltung in das Industriegebiet Finnentrop umziehen soll. Für diese Industriebrache ist – voraussichtlich nach einem Abriss - eine städtebaulich verträgliche Nachnutzung erforderlich, um die weitere Umgestaltung der Tallage voranzubringen.

Zielsetzung

Die bahnseitigen Baulücken in der Tallage Finnentrop sind bedarfsorientiert umzugestalten und an die Fußgängerbrücke anzubinden. Der Altstandort der Firma Metten soll nach Abriss des Gebäudes eine städtebaulich verträgliche Nachnutzung erhalten.

Querverweis

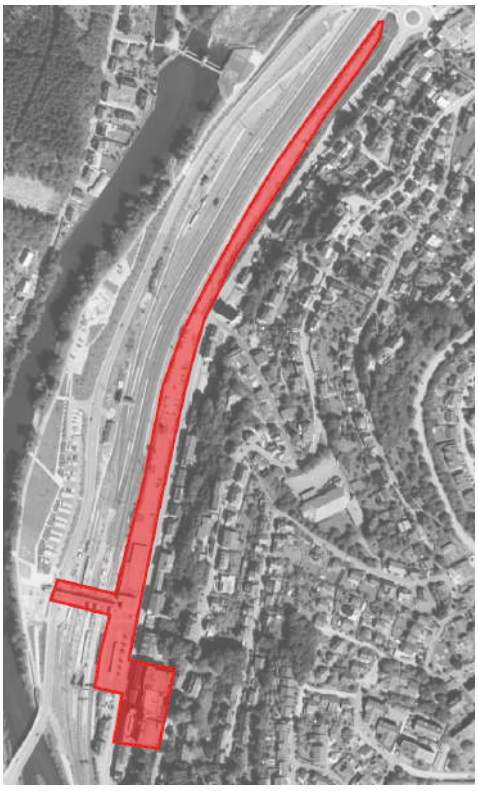
» [2] Lenneroute

Förderzugang

» Städtebauförderung
» ÖPNV-Förderung

REGIONALE 2025

» Qualifizierung angestrebt



Kurzbeschreibung

Nach der abgeschlossenen Neugestaltung des Bahnhofs als moderne Verkehrsstation und dem Ausbau der Ortsdurchfahrt Finnentrop (B 236) ist die städtebaulich verträgliche Nachnutzung des Altstandortes der Firma Metten und der nördlich des Netto-Parkplatzes gelegenen unbebauten Flächen entlang der B 236 für die weitere Entwicklung der Tallage Finnentrop geplant. Vom Netto-Parkplatz ist eine Rampe mit Anschluss an die Fußgängerbrücke und zur besseren Erreichbarkeit der Bahnanlagen und des Lenneparks denkbar.

Federführung, Beteiligte

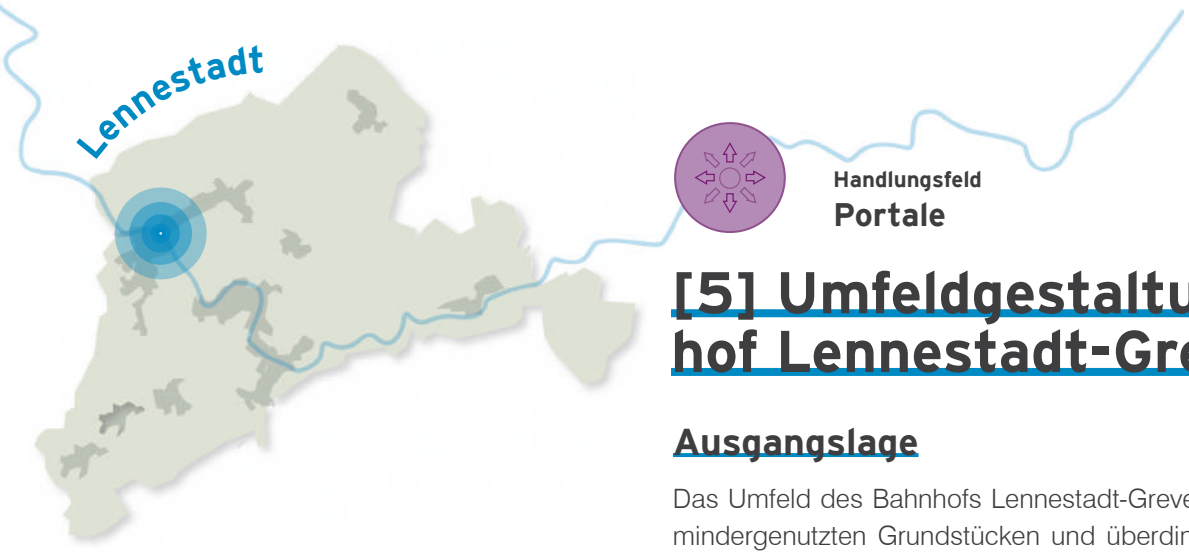
Gemeinde Finnentrop, Straßen. NRW, BahnflächenEntwicklungs-Gesellschaft NRW, Deutsche Bahn, Bezirksregierung Arnsberg

Anschlussmöglichkeit mit einer Rampe an die Fußgängerbrücke

Freiflächen der ehemaligen Güterabfertigung

Firma Metten am Bahnhof Finnentrop

Firma Metten und Bahnhof Finnentrop



Handlungsfeld
Portale

[5] Umfeldgestaltung Bahnhof Lennestadt-Grevenbrück

Ausgangslage

Das Umfeld des Bahnhofs Lennestadt-Grevenbrück ist geprägt von mindergenutzten Grundstücken und überdimensionierten Verkehrsflächen. Diese Flächen verleihen dem Bahnhofsumfeld ein wenig ansprechendes Erscheinungsbild. Das Bahnhofsgebäude sowie die Bahnsteige sind aufwendig saniert und modernisiert worden und bilden einen starken Kontrast zum Umfeld.

Zielsetzung

Die Attraktivität der Ankunftsorte in die touristische Region Lenne-Schiene soll gesteigert werden, um mehr Besucher anzulocken. Die Ankunftsorte sind mit der entsprechenden touristischen Infrastruktur auszustatten. Nach der Aufwertung des Bahnhofs Lennestadt-Grevenbrück soll nun auch das Umfeld ansprechend entwickelt und gestaltet werden.

Kurzbeschreibung

Nach der Sanierung des Bahnhofsgebäudes und des Abrisses des alten Postgebäudes ist die Neuerrichtung von Gebäuden im Umfeld des Bahnhofs durch einen privaten Investor in Planung. Mit einem Rückbau der Verkehrsflächen werden zudem weitere städtebaulich nutzbare Flächen aktiviert, die für Wohn- und Geschäftshäuser sowie Grünflächen genutzt werden können.

In dem Bahnhofsgebäude ist neben der bestehenden gastronomischen auch eine dauerhafte Museumsnutzung (Teilstandort) vorgesehen. Die flexible Nutzung für breit angelegte kulturelle Veranstaltungen bleibt dabei erhalten.

Der Bahnhof Grevenbrück soll in seiner Funktion als wichtiger Knotenpunkt des ÖPNV gestärkt werden, daher wird eine von acht Mobilstationen im Kreis Olpe dort eingerichtet. Mit Mobilstationen werden unterschiedlichen Verkehrsmittel, wie Bus, Bahn, E-Fahrrad und das Auto an einem Punkt miteinander verbunden. Der Bahnhof Grevenbrück wird dafür u.a. mit Fahrradabstellboxen, digitaler Fahrgastinformation, WLAN-Zugang, Anschlusssicherungssystem und Schließfächern ausgestattet. Die direkte Anbindung zur Lenneroute macht den Bahnhof attraktiv für Radfahrende.

Querverweis

» [2] Lenneroute

Förderzugang

» Städtebauförderung
» Heimatförderung

Nicht gestaltetes Bahnhofsumfeld

Ungeordnete Stellplatzsituation

Ungenutzte Flächen im Bahnhofsumfeld

Federführung, Beteiligte

Stadt Lennestadt, Grundstücks-
eigentümer, Deutsche Bahn

Ungenutzte Flächen im Bahnhofsumfeld

Handlungsfeld
Portale

[6] Bahnhofsumfeld Lennestadt-Meggen

Ausgangslage

Das alte Bahnhofsgebäude am Bahnhaltepunkt Lennestadt-Meggen steht leer, zudem ist die Unterführung unter den Bahngleisen marode. Sie ermöglicht den Zugang zu den Bahnsteigen und ist eine wichtige Ortsteilverbindung. Das Umfeld, in dem sich auch die Grundschule und die Bartholomäuskirche befinden, weist einen unattraktiven Charakter auf. Die Bundesstraße 236 mit hoher Verkehrsbelastung führt durch den Ortsteil Meggen.

Zielsetzung

Das Bahnhofsumfeld soll aufgewertet und die Aufenthaltsqualität der Freiräume gesteigert werden. Die Verbindung des Bahnhofs mit dem Ortskern und dem Freizeit- und Schulzentrum Meggen-Ohl ist zu verbessern, wie auch die Verknüpfung des Ortskerns mit der Lenneroute.

Kurzbeschreibung

Für das Bahnhofsgebäude ist ein Abriss mit anschließendem Neubau durch einen privaten Investor vorgesehen. Die Unterführung wird umfassend saniert; die Planungen dazu laufen zurzeit.

Für den Ortskern Meggen und das Freizeit- und Schulzentrum Meggen-Ohl wird derzeit ein städtebauliches Entwicklungskonzept erstellt, in dem auch das Umfeld des Bahnhaltepunktes betrachtet wird. Dort sind eine Reihe von Maßnahmen vorgesehen:

- Aufwertung und Neugestaltung von Platzflächen, z.B. des Ehrenmalplatzes (ehemaliger Bahnhofsvorplatz)
- Neustrukturierung des Grundschulplatzes
- Technische und bauliche Sanierung der Grundschule hinsichtlich der digitalen Ausstattung, der Barrierefreiheit, des Energieverbrauchs usw.
- Gestaltung im Umfeld der Kirche
- Realisierung der »Ringpromenade Schatzsuche«
- Umbau / Neuorganisation der Ortsdurchfahrt B236 - Meggener Straße

Querverweis

- [2] Lenneroute
- [16] Themenrundwege und Spielen am Fluss
- [27] Freizeit- und Schulzentrum Meggen-Ohl

Förderzugang

- Städtebauförderung
- Heimatförderung

REGIONALE 2025

- Qualifizierung angestrebt

Bahnhaltepunkt Meggen und Umfeld

Umfeld des Bahnhaltepunkts Lennestadt-Meggen

Federführung, Beteiligte

Stadt Lennestadt, Grundstücks-
eigentümer, Privater Investor

Marodes Bahnhofsgebäude Meggen

Bahnhofsvorplatz Meggen

Bahnhaltepunkt Meggen

Handlungsfeld
Portale

[7] Wohnmobiltourismus

Ausgangslage

Das Segment Wohnmobiltourismus erfreut sich großer Beliebtheit und wächst seit Jahren. In der LenneSchiene sind in der Vergangenheit neue Stellplätze errichtet worden, wie im Westpark in Werdohl, doch die Anzahl der vorhandenen Stellplätze reicht nicht aus.

Über die Plattform Sauerland.com vom Sauerland-Tourismus e.V. besteht bereits ein übersichtlicher, gemeinsamer Internetauftritt der bestehenden Angebote.

Zielsetzung

Die touristische Attraktivität der LenneSchiene soll gesteigert und den Besucherinnen und Besuchern eine ansprechende Infrastruktur geboten werden. Wohnmobilstellplätze sind dabei als Ankunftsorte in die LenneSchiene zu sehen, die mit den Sehenswürdigkeiten und Freizeitangeboten gut verknüpft sind. In der Region sind einheitliche Standards, Ausstattung und Buchungssysteme für die Stellplätze anzustreben.

Kurzbeschreibung

Die Nähe des Sauerlands zu den Ballungsräumen an Ruhr und Rhein und zu den westlichen Nachbarländern macht die Tourismusregion beliebt für Wohnmobiltouristen, als Wochenendausflug oder Urlaub.

Neue Standorte sind geplant in:

- Altena, auf dem Bahngelände und auf der Fläche Schwarzenstein - Winkelsen
- Plettenberg, in Verknüpfung zum Projekt Siesel/Schwarzenberg
- Finnentrop, Lenhausen oder Rönkhausen
- Lennestadt, bei der Weiterentwicklung von TalVITAL
- Schmallenberg, in der Nähe zur Kernstadt.

Querverweis

- [2] Lenneroute
- [12] Bahngelände Altena - nördlicher Abschnitt
- [17] Weiterentwicklung TalVITAL
- [22] Entwicklung der Industriebrache Schwarzenstein-Winkelsen
- [24] Siesel/Schwarzenberg

Förderzugang

- Regionales Wirtschaftsförderungsprogramm des Landes NRW

Wohnmobilstellplatz am Westpark in Werdohl

Wohnmobilstellplatz in Finnentrop am Lennepark

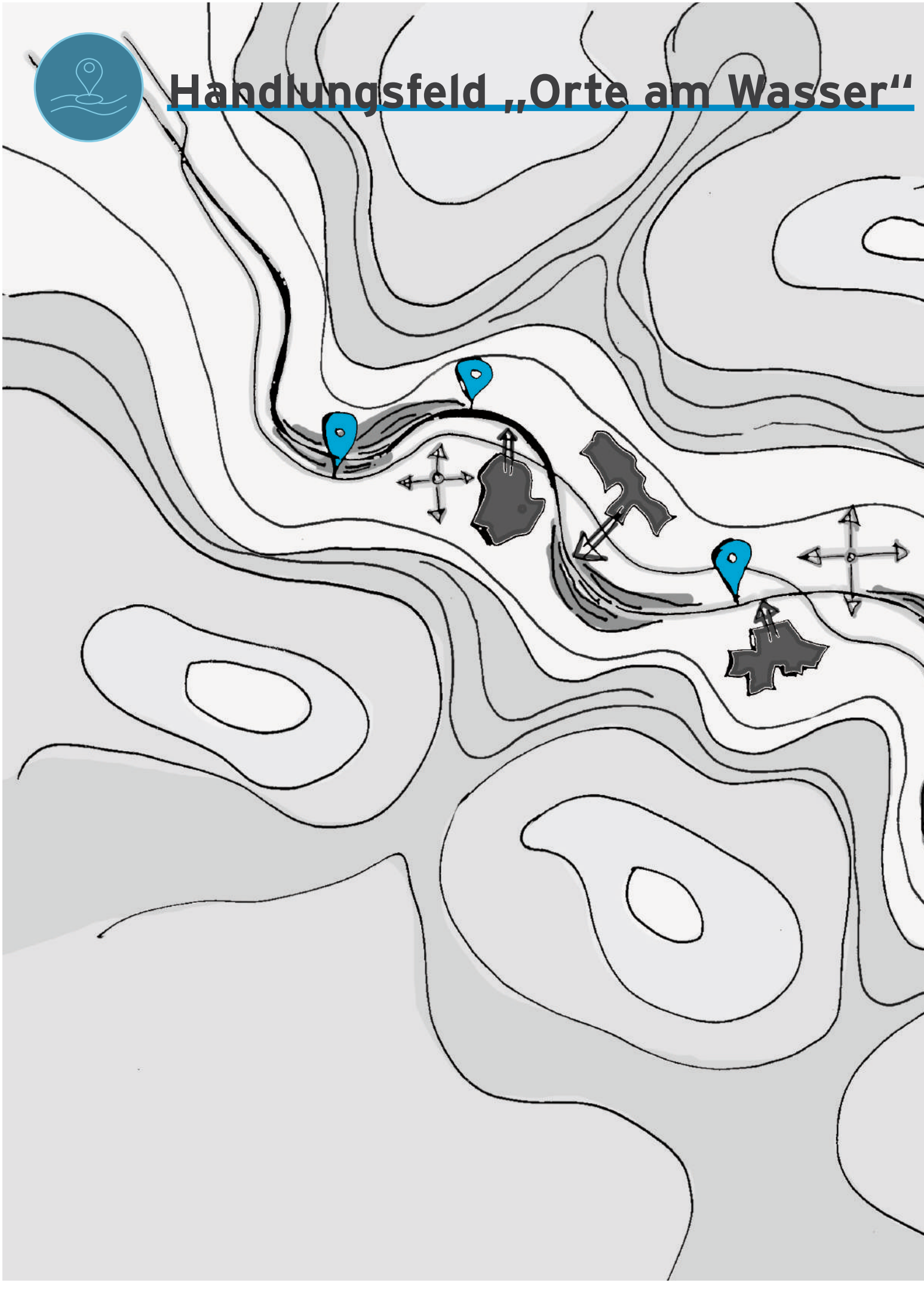
Frischwasser- und Abwasserversorgung am Wohnmobilstellplatz

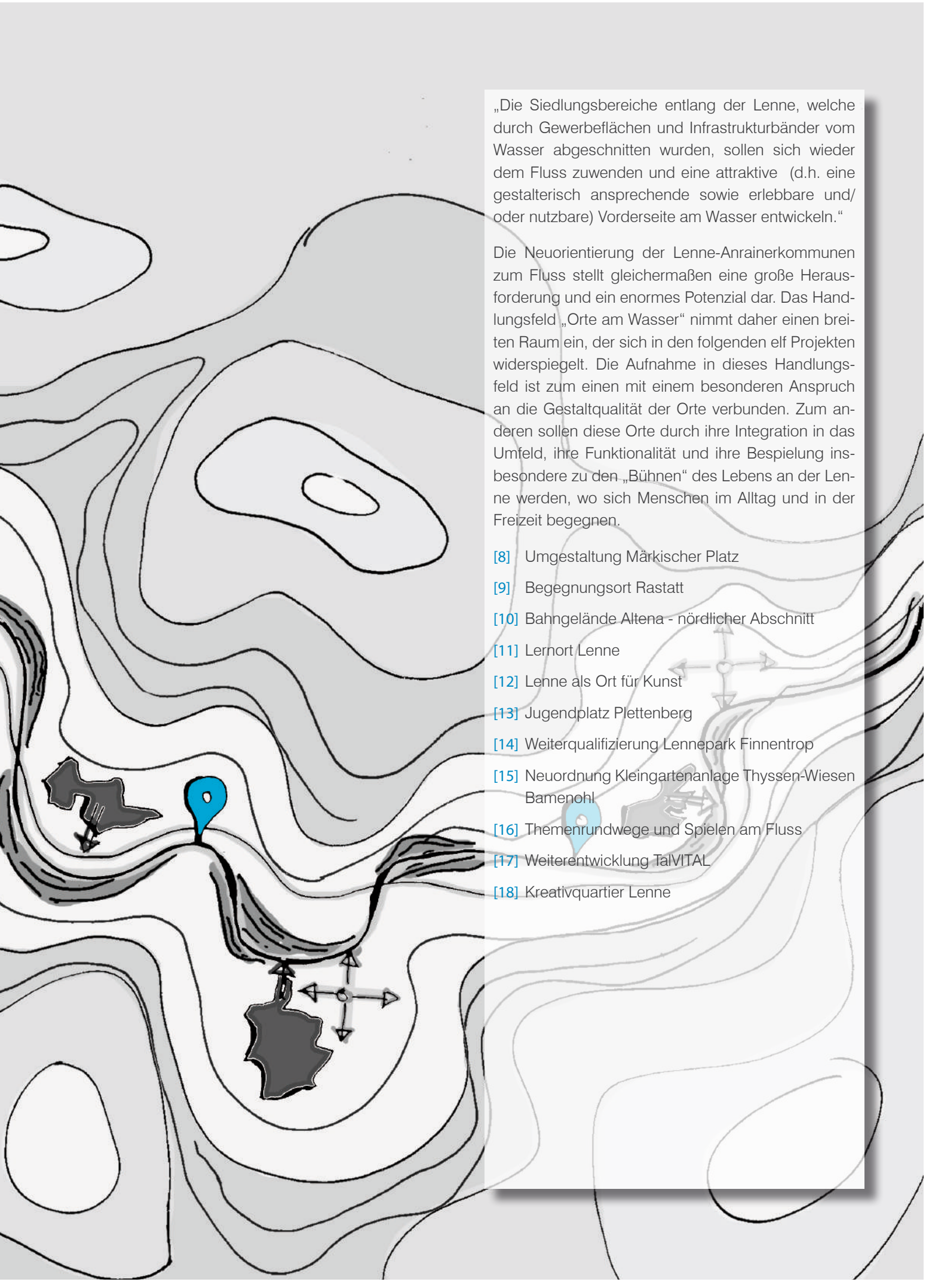
Federführung, Beteiligte

beteiligte Kommunen

Wohnmobilstellplatz in Finnentrop am Lennepark

Handlungsfeld „Orte am Wasser“





„Die Siedlungsbereiche entlang der Lenne, welche durch Gewerbeflächen und Infrastrukturbänder vom Wasser abgeschnitten wurden, sollen sich wieder dem Fluss zuwenden und eine attraktive (d.h. eine gestalterisch ansprechende sowie erlebbare und/oder nutzbare) Vorderseite am Wasser entwickeln."

Die Neuorientierung der Lenne-Anrainerkommunen zum Fluss stellt gleichermaßen eine große Herausforderung und ein enormes Potenzial dar. Das Handlungsfeld „Orte am Wasser" nimmt daher einen breiten Raum ein, der sich in den folgenden elf Projekten widerspiegelt. Die Aufnahme in dieses Handlungsfeld ist zum einen mit einem besonderen Anspruch an die Gestaltqualität der Orte verbunden. Zum anderen sollen diese Orte durch ihre Integration in das Umfeld, ihre Funktionalität und ihre Bespielung insbesondere zu den „Bühnen" des Lebens an der Lenne werden, wo sich Menschen im Alltag und in der Freizeit begegnen.

[8] Umgestaltung Märkischer Platz

[9] Begegnungsort Rastatt

[10] Bahngelände Altena - nördlicher Abschnitt

[11] Lernort Lenne

[12] Lenne als Ort für Kunst

[13] Jugendplatz Plettenberg

[14] Weiterqualifizierung Lennepark Finnentrop

[15] Neuordnung Kleingartenanlage Thyssen-Wiesen Bamenohl

[16] Themenrundwege und Spielen am Fluss

[17] Weiterentwicklung TalVITAL

[18] Kreativquartier Lenne

Handlungsfeld
Orte am Wasser

[8] Umgestaltung Märkischer Platz

Querverweis

» [2] Lenneroute

Förderzugang

» Städtebauförderung

REGIONALE 2025

» Qualifizierung angestrebt

Ausgangslage

Der Märkische Platz wurde Anfang der 1980er Jahre gebaut und liegt in der historischen Mitte von Nachrodt am Amtshaus und der Hagener Straße (B 236). Er ist keine 80 Meter Luftlinie von der Lenne entfernt, allerdings ohne direkten Zugang. Die Lenneroute führt direkt an dem Märkischen Platz entlang. Die Möblierung des Platzes ist nicht mehr zeitgemäß und lädt nicht zum längeren Aufenthalt ein.

Zielsetzung

Die Aufenthaltsqualität des Märkischen Platzes soll stark gesteigert werden, damit er sowohl in seiner Funktion als sozialer Treffpunkt der Dorfgemeinschaft und Nachbarschaft wieder wahrgenommen wird als auch für die Besucherinnen und Besucher und Radfahrende der Lenneroute einen attraktiven Rastplatz darstellt. Der Platz soll städtebaulich aufgewertet werden und sich wieder zu einem attraktiven Begegnungs- und Aktionsraum entwickeln.

Kurzbeschreibung

Das Projekt Umgestaltung Märkischer Platz ist im integrierten kommunalen Entwicklungskonzept der Gemeinde Nachrodt aus dem Jahr 2019 als prioritäre Maßnahme aufgenommen. Für die Planung ist die Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens vorgesehen, mit einer Beteiligung der Bürgerschaft und der vorhandenen Akteure.

Bei der Umsetzung soll eine Reduzierung der versiegelten Platzbereiche, eine Erhöhung des Grünflächenanteils und der Einsatz des Gestaltungselements Wasser erreicht werden. Die Gestaltung des Platzes ist für alle Altersgruppen ansprechend umzusetzen, mit einem Fokus auf Jugendliche und ältere Menschen.

Märkischer Platz mit Rathaus im Hintergrund

Treppenanlage zum Märkischen Platz

Veraltetes Mobiliar auf dem Märkischer Platz

Federführung, Beteiligte

Gemeinde Nachrodt-Wiblingwerde

Hagener Straße (B 236) und Märkischer Platz

Handlungsfeld
Orte am Wasser

[9] Begegnungsort Rastatt

Querverweis
» [2] Lenneroute

Förderzugang
» Private

REGIONALE 2025
» Qualifizierung angestrebt

Ausgangslage

Die Gastronomie Rastatt war bis Mitte 2018 ein zentraler Treffpunkt für die Dorfgemeinschaft. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wurde der Betrieb eingestellt, bisher konnte kein neuer Nachfolger gefunden werden. Die Gebäudesubstanz ist in einem schlechten baulichen und energetischen Zustand.

Der Standort hat ein großes touristisches Potenzial. Insbesondere durch die Installation der Lenneterrasse im Zuge der REGIONALE 2013 wurde das direkte Umfeld der Rastatt aufgewertet und ein attraktiver Zugang zur Lenne geschaffen. Zudem liegt die Rastatt direkt an der Lenneroute.

Zielsetzung

Die Rastatt soll wieder ein attraktiver Begegnungsort mit hoher Aufenthaltsqualität an der Lenne werden. Die angrenzenden Lenneterrassen würden mit einer aktiven Gastwirtschaft mit Restaurant und Biergarten stark aufgewertet werden, für die Bewohnerschaft wie Radtouristen.

Kurzbeschreibung

Die leer stehende Rastatt soll reaktiviert werden und in Zukunft Raum für ein gastronomisches Angebot und Gästezimmer bieten. Die Gemeinde wird das Grundstück im Rahmen der Erbpacht an einen Investor vermieten. Das Gastronomiegebäude wird abgerissen und durch einen Neubau ersetzt, für den ein architektonischer Wettbewerb vorgesehen ist. Anspruch ist eine ansprechende, moderne Architektur mit hohem Wiedererkennungswert.

Es wird ein Pflichtenheft erstellt, in dem Zielvorgaben und Hinweise für potenzielle Investoren und das beabsichtigte Nutzungsspektrum formuliert werden.

Neugestalteter Aufenthaltsbereich an der Rastatt

Ehemalige Gastronomie Rastatt

Das Lenneufer an der Rastatt

Federführung, Beteiligte

Gemeinde Nachrodt-Wiblingwerde

Die neugestaltete Lenneterasse im Zuge der REGIONALE 2013

Querverweis

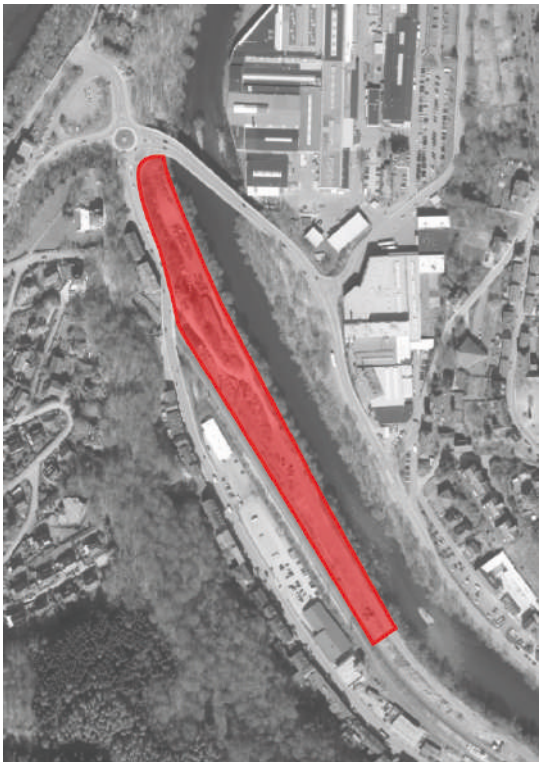
- [2] Lenneroute
- [7] Wohnmobiltourismus
- IEHK „Altena 2015“

Förderzugang

- Stadtumbau

REGIONALE 2025

- ggf. Qualifizierung angestrebt



Handlungsfeld
Orte am Wasser

[10] Bahngelände Altena - nördlicher Abschnitt

Ausgangslage

Zwischen Bahngleisen und Lenne befindet sich eine brachgefallene und untergenutzte Fläche, die über einen weiten Abschnitt das Lenneufer prägt. Das Gelände befindet sich direkt angrenzend zum Bahnhof und beherbergt einen Schrottplatz und eine ehemalige Rangierfläche der Bahn. Für die attraktive Lage am Fluss und die Nähe zum Bahnhof wird das Potenzial der Fläche bei weitem nicht ausgeschöpft. Zudem prägt sie das Erscheinungsbild der Stadt Altena für die Bahnreisenden.

Für den südlichen Abschnitt sind die Planungen bereits abgeschlossen, dort entsteht neben einem östlichen Bahnhofsausgang und Grünflächen eine neue Fußgängerüberquerung der Lenne.

Zielsetzung

Auf dem Bahngelände sollen Freiflächen mit attraktiven Spiel- und Sportangeboten sowie Grünstrukturen entwickelt werden. Mit der Umgestaltung der Fläche soll die Führung der Lenneroute am Fluss in einem ruhigen grünen Umfeld möglich werden. Die Fläche soll zudem verkehrlich angeschlossen werden, um Stellplätze für Pendler und Touristen bereitzustellen.

Kurzbeschreibung

Die Stadt Altena hat das Gelände des Schrottplatzes aufgekauft und plant die Anlage von Park & Ride-Stellplätzen sowie neuer Grünflächen. Der nördliche Abschnitt bildet eine sinnvolle Ergänzung zu den Entwicklungen auf dem südlichen Abschnitt, auf dem die Attraktivierung des Lenneufers bereits begonnen wurde. Die Lenneroute findet in diesem neu gestaltetem Uferbereich eine attraktive Umgebung. Die Streckenführung gewinnt dadurch enorm an Qualität. Für Besucher der LenneSchiene werden auf dem Gelände Wohnmobilstellplätze eingerichtet.

Neuer Zugang zum Bahnhof Altena

Zugang zur neuen Fußgängerbrücke über die Lenne

Gelände des Schrottplatzes

Federführung, Beteiligte

Stadt Altena

Das Gelände des Schrottplatzes zwischen Lenne und Bahngleisen

Handlungsfeld
Orte am Wasser

[11] Lernort Lenne

Ausgangslage

Das Lenneufer hat im Bereich der Werdohler Innenstadt in den letzten Jahren eine deutliche Aufwertung erhalten, wodurch auch die Lenneroute in ihrem Verlauf durch die Innenstadt bereichert worden ist. Mehrere Maßnahmen mit natürlichen Gestaltungselementen, wie bspw. der Westpark und die Paul-Seuthe-Terrasse sind bereits umgesetzt worden. Ebenfalls wurde ein ökologisch hochwertiges Bepflanzungskonzept für die Innenstadt erarbeitet und umgesetzt.

Der Lennebogen auf Höhe des Kletterfelsens weist noch gestalterischen Nachholbedarf auf. Das touristische Potenzial in dem Bereich, durch den auch die Lenneroute führt, ist noch nicht ausgeschöpft.

Zielsetzung

Die Renaturierung und naturnahe Gestaltung der Lenne sowie der nachhaltige und bewusste Umgang mit Flora und Fauna sollen in Werdohl einen besonderen Schwerpunkt bilden. Ziel ist es, die Themen analog und digital aufzubereiten und den Bürgern näher zu bringen. Dies fördert die Umweltbildung und führt zu einer Aufwertung des Wohnumfelds.

Kurzbeschreibung

Der Bereich des Lennebogens soll zu einem Erlebnisort an der Lenneroute werden, an dem Kindern und auch Erwachsenen Flora und Fauna sowie die Elemente Wasser, Luft, Erde näher gebracht werden. Die vorhandenen Kletterfelsen bilden dabei einen Baustein im Bereich „Naturerlebnis“. Durch die Aussaat von Wildblumen und Anpflanzung von Staudengewächsen werden insektenfreundliche Wiesen in Innenstadtnähe geschaffen. Unter dem Motto der „essbaren Stadt“ sind Freiflächen entlang der Lenne für den Obst- und Gemüseanbau vorzusehen. In einem Waldgarten sollen Kinder spielerisch die natürlichen Eigenschaften von Wäldern kennenlernen. Zur weiteren Aufwertung des Lennebogens als Naherholungsort ist eine Alleenbepflanzung mit ortstypischen Bäumen vorgesehen sowie eine einheitliche Möblierung, wie sie bereits im Westpark und an der Lennepromenade exisitiert.

Querverweis

» [2] Lenneroute
» [11] Lenne als Ort für Kunst

Förderzugang

» Dorferneuerung, Städtebauförderung

REGIONALE 2025

» Qualifizierung angestrebt

Lenneufer in Werdohl

Veraltete Ufergestaltung

Lennestrand am neugestalteten Westpark in Werdohl

Federführung, Beteiligte

Stadt Werdohl

Handlungsfeld
Orte am Wasser

[12] Lenne als Ort für Kunst

Ausgangslage

Das Flussufer ist baulich erheblich aufgewertet worden und der Fluss hat im Rahmen der Renaturierung an Attraktivität gewonnen. Das Potenzial des Flusses und seiner Ufer wird jedoch noch nicht vollständig genutzt. Die Räume können derzeit noch nicht zufriedenstellend bespielt werden.

Zielsetzung

Der Fluss und seine Ufer sollen durch künstlerische Elemente in Szene gesetzt werden. Dabei steht das Element Wasser und die Bedeutung des Flusses für die Region im Vordergrund. Ziel ist es spannende und qualitätvolle Orte an der Lenne auszugestalten.

Kurzbeschreibung

Im Lennebogen sind wechselnde Kunstausstellungen vorgesehen, die z.B. Bilder zur Industriegeschichte und weiteren regional relevanten Themen zeigen. Als Plattform für die Bildinstallationen sollen Pontoninselns auf dem Wasser dienen. Des Weiteren sind Kunstobjekte entlang der Lenne zum Mitmachen oder die zum Lernen anregen geplant. Dafür eignen sich u.a. die Themen Klima, Wasser und Umwelt.

In diesem Zusammenhang soll auch die künstlerische und freiraumplanerische Gestaltung des Uferbereiches gegenüber der Lennepromenade im Bereich der Stadtbrücke aufgegriffen werden. Dieser zentrale Ort war bereits Teil früherer Planungen und soll als verbindendes Element zwischen Bahnhofsviertel, Innenstadt und Lenne gestaltet werden.

Als einheitliches Gestaltungselement kann eine solarbetriebene Beleuchtung an Brücken, Viadukten oder historischen Gebäuden dienen. Das Thema Lenne als Ort für Kunst eignet sich als verbindenes Element in allen LenneSchiene-Kommunen.

Querverweis

- [2] Lenneroute
- [10] Lernort Lenne

Förderzugang

- LEADER
- Heimat-Förderung

Der Fluss als Potenzialraum für künstlerische Ausstellungen

Sonnenfänger an der Lenne

Flussraum der Lenne

Federführung, Beteiligte

Stadt Werdohl

Handlungsfeld
Orte am Wasser

[13] Jugendplatz Plettenberg

Ausgangslage

Unter der Lennebrücke befindet sich neben dem Fluss ein großer wettergeschützter aber untergenutzter Raum. Neben dem Radweg der Lenneroute, der unter der Westtangenten-Brücke entlangführt, bietet der Platz Potenzial für einen innovativen Begegnungsraum für Jugendliche. Es fehlen Orte, an denen sich Jugendliche ungestört treffen können.

Die alte Lennebrücke nur wenige Meter flussaufwärts wird derzeit, wie die neue Westtangenten-Brücke, vollständig als Verkehrsfläche genutzt. Ingesamt fehlt es an der Lenne noch an genügend attraktiven Aufenthaltsorten.

Zielsetzung

Entlang der Lenne und Lenneroute, sowie in den beiden Stadtteilen, Eiringhausen und Böddinghausen sollen ansprechende öffentliche Plätze mit einer hohen Aufenthaltsqualität geschaffen werden.

Kurzbeschreibung

Der Platz unter der Brücke soll zu einem Treffpunkt für Jugendliche umgestaltet werden. Die Erarbeitung der Konzeption ist mit Jugendgruppen aus dem Stadtteil durchzuführen.

Die alte Lennebrücke gegenüber soll zusätzlich zu einem besonderen Aufenthaltsort über dem Wasser aufgewertet werden.

Querverweis

» [2] Lenneroute
» [25] Stadtraum Eiringhausen – Böddinghausen – Bredde

Förderzugang

» Städtebauförderung

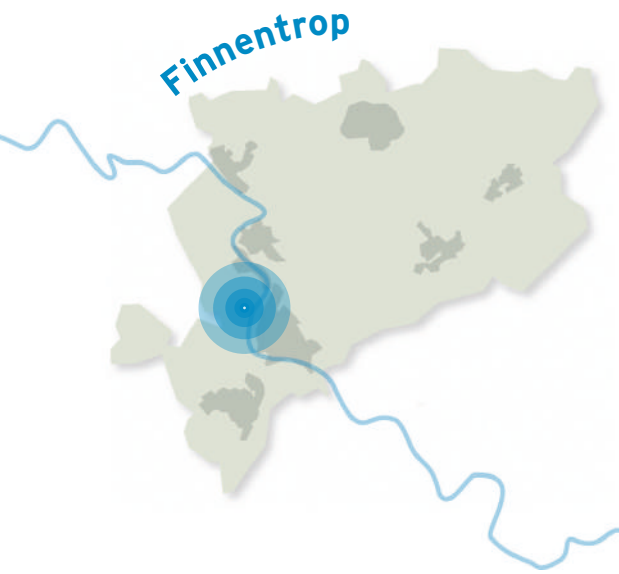
Potenzialraum unter der neuen Lennebrücke für einen Jugendplatz

Federführung, Beteiligte

Stadt Plettenberg, Jugendliche

Eiringhausen und alte Lennebrücke

Alte Lennebrücke



Handlungsfeld
Orte am Wasser

[14] Weiterqualifizierung Lennepark Finnentrop

Ausgangslage

Der Lennepark Finnentrop wurde im Zuge der Regionale 2013 aus einer Brachfläche am Bahnhof Finnentrop entwickelt. Der zwischen der L 539 n und dem Stauwasserbereich der Lenne gelegene Park bietet mit der P+R-Anlage, dem Kinderspielplatz, dem Lennebalkon und dem Zugang zum Wasser / zur Fontäne ein beliebtes Ziel für Familien.

Der Lennepark ist hervorragend an die Bahn angebunden und ist ein guter Ausgangspunkt für Fahrradtouren. Der Bahnhof trägt den Beinamen „Radbahnhof im Lennetal“ und unmittelbar am Park entlang führen die drei Radwege Lenneroute, SauerlandRadring und der Ruhr-Sieg-Radweg.

Zielsetzung

Der Lennepark mit dem Kinderspielplatz soll bedarfsgerecht unter Einbeziehung des Reiterstellwerks als familienfreundliches Ziel mit gastronomischem Angebot weiterqualifiziert und fußläufig an den Wohnbereich Lennestraße angebunden werden.

Kurzbeschreibung

Der Kinderspielplatz im Lennepark Finnentrop wird von Familien auf Grund der vielseitigen Spielmöglichkeiten und der optimalen Anbindung (Bahnhof, P+R-Anlage, Geh- und Radweg) sehr gut besucht. Es fehlt allerdings ein gastronomisches Angebot mit WC und eine Fußgängerverbindung zwischen dem Wohnbereich Lennestraße und dem Lennepark an oder in der Nähe der Wehranlage. Das denkmalgeschützte Reiterstellwerk soll in die Überlegungen zur Weiterqualifizierung des Lenneparks eingeschlossen werden.

Querverweis

» [2] Lenneroute

Förderzugang

» Städtebauförderung
» Denkmalförderung
» Heimatförderung

REGIONALE 2025

» Qualifizierung angestrebt

Wehranlage als mögliche neue Überquerung der Lenne

Altes Stellwerk

Spielplatz im Lennepark

Federführung, Beteiligte

Gemeinde Finnentrop, Ruhrverband

Potenzial Reiterstellwerk für gastronomisches Angebot

Handlungsfeld
Orte am Wasser

[15] Neuordnung Kleingartenanlage Thyssen-Wiesen Bamenohl

Ausgangslage

Zwischen der Bahn, dem Gewerbegebiet Uferstraße, Bamenohl, der Lenne und dem Werk von thyssenkrupp Steel Europe befindet sich seit Jahrzehnten eine Schrebergartensiedlung für etwa 60 Familien, die überwiegend im Bamenohler Wohngebiet „Fettweide“ wohnten.

Nachdem die Gemeinde Finnentrop die Kleingartenanlage mit den vorgelagerten Wiesen erworben hat, wurden im Rahmen der Regionale 2013 und im Zuge der Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie die Lenne und Teile der Thyssen-Wiesen umgestaltet und ökologisch als naturnaher Gewässerabschnitt aufgewertet.

Gleichzeitig wurde der Fluss durch den Neubau des Geh- und Radweges (Lenneroute, SauerlandRadring) zugänglich und erlebbar gemacht. Als LEADER-Projekt wurde zudem in 2018 auf Initiative von Jugendlichen ein Bike-Park auf den Wiesen errichtet, der von den Jugendlichen selbst unterhalten und betreut wird.

In den vergangenen Jahrzehnten hat es in der Schrebergartensiedlung eine Vielzahl von Pächterwechseln gegeben, die Anlage ist heute in Teilen nicht mehr strukturiert und wird nicht wie gewünscht gepflegt. Außerdem führt der Verlust einer früher über die Uferstraße möglichen Zufahrt zu Problemen bei der Erreichbarkeit der Gärten.

Querverweis

» [2] Lenneroute

Förderzugang

» zu klären

Zielsetzung

Die von der Gemeinde Finnentrop im Rahmen der Regionale 2013 eingeleitete Umgestaltung der Thyssen-Wiesen mit ökologischer Aufwertung der Lenne und Neubau des Geh- und Radweges sowie dem LEADER-Projekt „Bike Park Finnentrop“ soll mit der Modernisierung der alten Schrebergartenanlage auf den Thyssen-Wiesen fortgesetzt werden.

Im Einvernehmen mit den heutigen Pächtern wird die Anlage neu strukturiert, modernisiert und soll in eine selbstbestimmte Organisationsform überführt werden, die den Gemeinsinn der Kleingärtner fördert.

Ungeordnete Situation der Kleingartenanlage

Kurzbeschreibung

Die derzeit baufällige und gesperrte Fußgängerbrücke soll durch einen Neubau ersetzt werden und wieder eine sichere und kurze Verbindung zwischen dem Wohngebiet Fettweide / Rittberg und dem Schul- und Verwaltungszentrum gewährleisten.

Federführung, Beteiligte

Gemeinde Finnentrop, Kleingärtner

Gesperrte Fußgängerbrücke über die Lenne

Baufällige Fußgängerbrücke

Handlungsfeld
Orte am Wasser

[16] Themenrundwege und Spielen am Fluss

Ausgangslage

In verschiedenen Ortschaften in Lennestadt sind Ideen entstanden, kleinere und größere Themenrundewege anzulegen. Aus vergleichbaren Projekten kann man sehen, dass die Nachfrage nach solchen Wegen mit gleichem Start- und Zielpunkt steigt. Bewegung und Naturerlebnis werden mit Themen der Umweltbildung kombiniert und vermitteln für Groß und Klein spannende Aspekte.

Zielsetzung

Ziel ist die Planung und Realisierung der Themenrundwege, die teilweise noch aus dem Kontext der REGIONALE 2013 stammen. Es sollen dadurch die Erlebbarkeit und Zugänglichkeit der Lenne gesteigert und weitere attraktive Spielzonen - wie bereits bei TalVITAL erfolgreich umgesetzt - am Fluss geschaffen werden.

Kurzbeschreibung

Die aufgebrachten Ideen zu den Themenrundewegen, wie z.B. die Schatzsuche Meggen und das Walderlebnis Saalhausen müssen konzeptionell weiterentwickelt und anschließend realisiert werden. Als Beispiel fungiert der Grevenbrücker Kulturweg.

Die Themenrundwege sind geschickt an die Portale der LenneSchiene, die Lenneroute sowie an Ortskerne und umliegende Sehenswürdigkeiten anzubinden. In die Themenrundwege werden „Spielorte“ am Fluss integriert.

Querverweis

- [2] Lenneroute
- [6] Bahnhofsumfeld Lennestadt-Meggen
- [17] Weiterentwicklung TalVITAL
- [27] Freizeit- und Schulzentrum Meggen-Ohl

Förderzugang

- zu klären

REGIONALE 2025

- Qualifizierung angestrebt

Naturraum Lenne in Lennestadt

Ökologisch wertvolle Abschnitte der Lenne

Federführung, Beteiligte

Stadt Lennestadt, örtliche Vereine

Naturraum Lenne in Lennestadt

Handlungsfeld
Orte am Wasser

[17] Weiterentwicklung TalVITAL

Ausgangslage

Im Rahmen der REGIONALE 2013 sind mit dem Projekt TalVITAL bestehende Erholungs- und Sporteinrichtungen im Luftkurort Saalhausen in Wert gesetzt und mit innovativen Infrastrukturen ergänzt worden. TalVITAL ist für Lennestadt ein großer Erfolg, aufgrund der starken Nachfrage sind punktuelle Ergänzungen der Infrastruktur erforderlich. Darunter die Neuordnung der Verkehrsbeziehungen, vor allem des ruhenden Verkehrs. Ausbaufähig ist die Umfeldgestaltung des Kur- und Bürgerhauses sowie des Naturbades. Die Wohnmobilstellplätze sind stark nachgefragt.

Zielsetzung

Die Marke TalVITAL in Lennestadt-Saalhausen soll weiterentwickelt und das Angebot punktuell ergänzt werden. Mittelfristig ist die Qualifizierung als Kneipp-Kurort angestrebt. Die Themenrundewege [Nr. 16] sind mit dem TalVITAL zu verknüpfen.

Kurzbeschreibung

Im Umfeld des Kur- und Bürgerhauses sind Ergänzungen und Erweiterungen erforderlich, insbesondere eine Neugestaltung der Stellplätze mit einer Erschließung der Freizeitanlagen und der Seniorenresidenz ist vorgesehen. In Anknüpfung an TalVITAL sollen ebenfalls fünf bis zehn weitere Wohnmobilstellplätze entstehen.

Für die Qualifizierung als Kneipp-Kurort ist ein vor Ort praktizierenden Badearztes erforderlich. Das Angebot von TalVITAL wird mit der Ergänzung der (Kneipp-)Themenrundwege weiterentwickelt.

Querverweis

- [2] Lenneroute
- [7] Wohnmobiltourismus
- [16] Themenrundwege und Spielen am Fluss

Förderzugang

- Dorferneuerung
- Heimatförderung

REGIONALE 2025

- Qualifizierung angestrebt

Die Lenne im TalVITAL

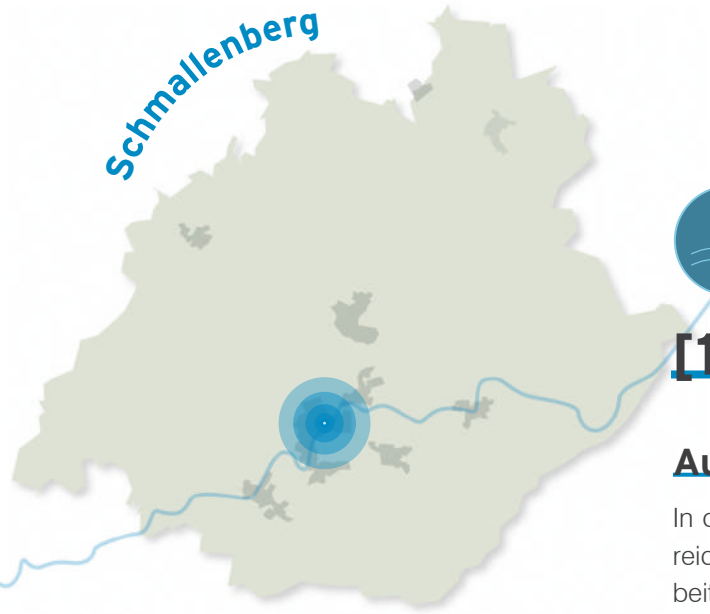
Stelenplatz im TalVITAL

Naturerlebnisbad mit Aufwertungsbedarf im Kurpark TalVITAL

Aufzuwertender Zugang zu TalVITAL mit neuer Lennebrücke

Federführung, Beteiligte

Stadt Lennestadt, Saalhauser Vereine (u.a. Verkehrsverein), Private Investoren



Handlungsfeld
Orte am Wasser

[18] Kreativquartier Lenne

Ausgangslage

In dem Raum LenneSchiene bzw. Hochsauerland gibt es nicht ausreichend geeignete Räumlichkeiten im Sinne von Werkstätten und Arbeitsräumen für Kreative und Kunstschaffende. Für Freiberufler und Gründer mangelt es an günstigen Gemeinschaftsbüros mit Netzwerkmöglichkeiten.

Zielsetzung

Mit dem Kreativquartier Lenne soll ein Pilotprojekt zur Stärkung der Kunst- und Kreativwirtschaft im ländlichen Raum entstehen. Ein kreatives Zentrum fördert den produktiven Austausch der Nutzenden untereinander. Es ist ein Ziel, mit dem Angebot im speziellen junge Menschen anzusprechen und in der Region zu halten. Über Kooperationen mit Bildungsträgern, wie der Jugendkunstschule, sollen Kinder und Jugendliche möglichst früh die Möglichkeit bekommen, sich entfalten zu können. Es sollen im und um das jetzige Gebäude der Jugendkunstschule Räumlichkeiten ausgebaut und neue Anreize geboten werden.

Mit der Einrichtung des Kreativquartiers kann zugleich eine Nachnutzung für ein leerstehendes Fabrikgebäude gefunden werden.

Kurzbeschreibung

Kreative sind an vielen Orten auf der Suche nach geeigneten Räumlichkeiten, um ihre Tätigkeiten auszuüben und sich entfalten zu können. Am liebsten in einem kreativen Umfeld, in dem sie viele Kontakte knüpfen und neue Ideen sammeln können. Die Stadt Schmallenberg möchte dies möglich machen und dafür ein leerstehendes Fabrikgebäude an der Lenne umnutzen.

Das Gebäude soll auf verschiedene Bedürfnisse der Kunst- und Kreativszene eingehen, wie z. B. mit Atelier- und Ausstellungsräumen, Technikräumen für Film- und Fotografie und Co-Working-Räumlichkeiten. Zudem wären Attraktionen wie ein Sommerkino oder Gastronomie vorstellbar. Kreative aus unterschiedlichen Themenbereichen sollen gemeinsam arbeiten und sich austauschen können. Es soll die Bildung eines kreatives Milieu unterstützt werden. Ein erster Schritt in diese Richtung ist bereits geschehen, mit dem Umzug der Jugendkunstschule in ein leerstehendes Fabrikgebäude.

Querverweis

» [21] Kreatives Arbeiten im LenneLab

Förderzugang

» LEADER, EFRE, Städtebauförderung

REGIONALE 2025

» Qualifizierung angestrebt

KoFabrik in Bochum mit Räumlichkeiten für kooperatives Arbeiten, urbane Produktion und nachbarschaftliche Begegnung

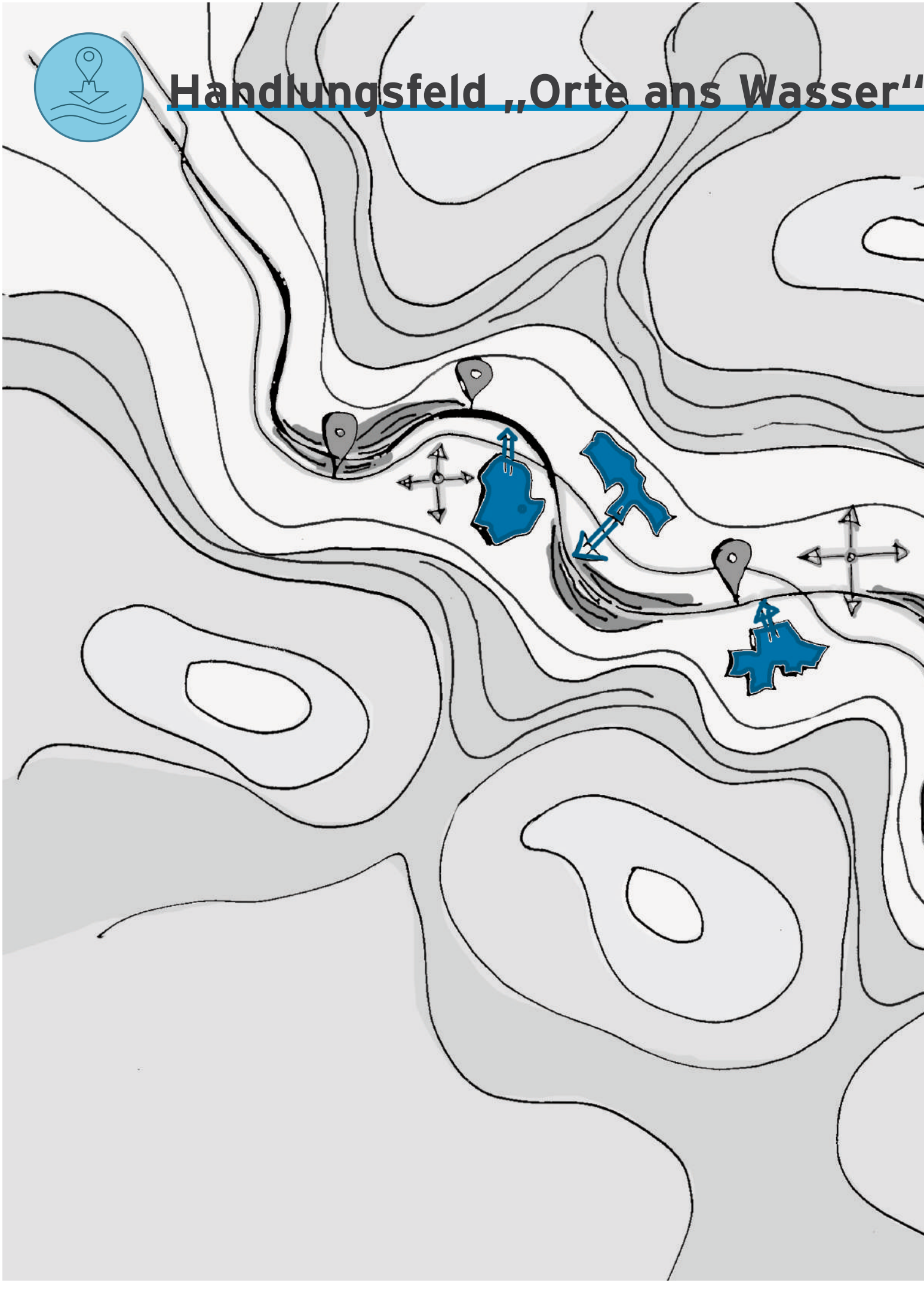
KoFabrik in Bochum

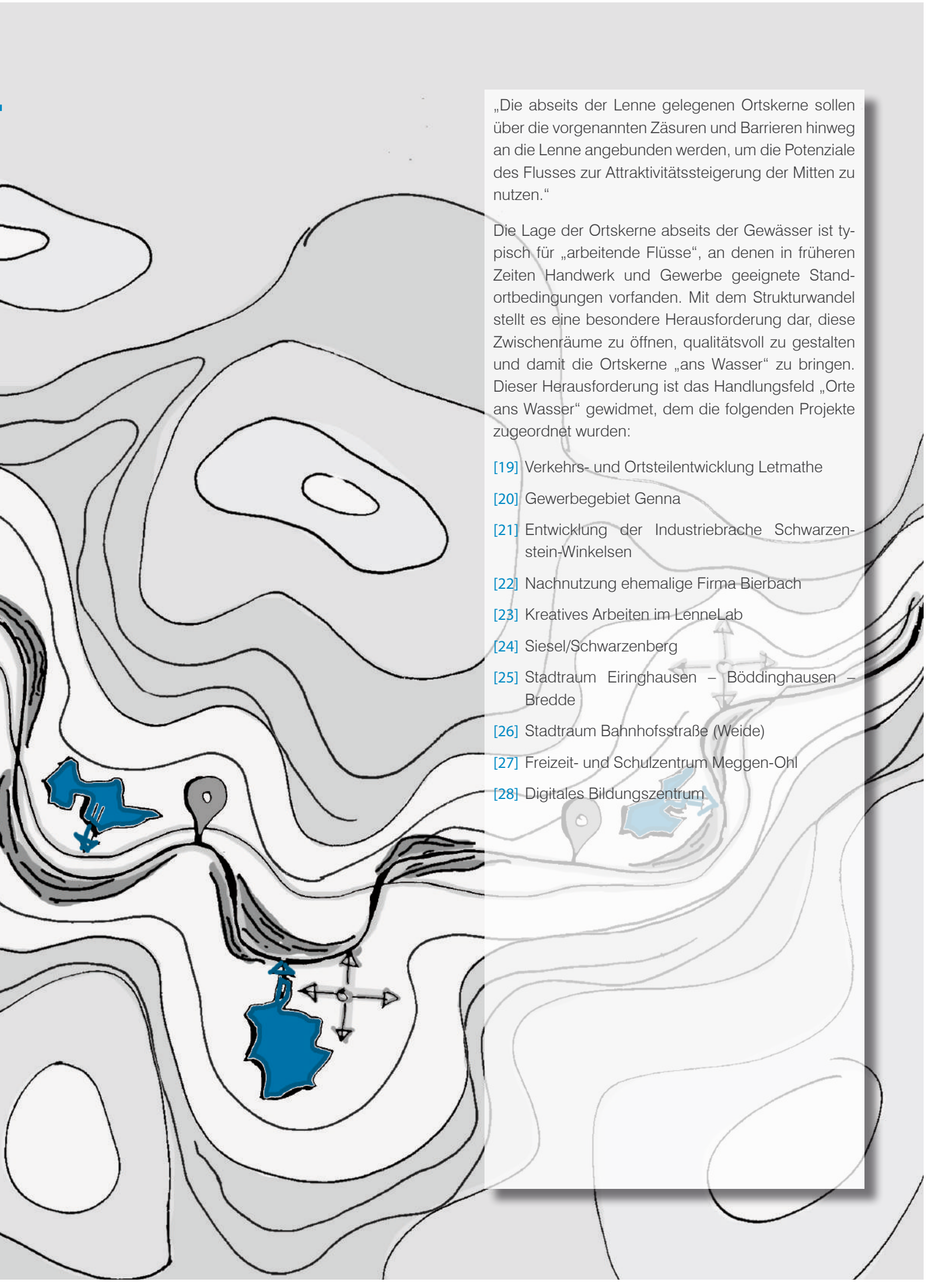
LutherLAB-Festival der urbanen Produktion 2017 in der lange leerstehenden Lutherkirche in Bochum-Langendreer

Federführung, Beteiligte

Stadt Schmallenberg, Schmallenberg Unternehmen Zukunft e. V., Freundeskreis Kunsthaus Alte Mühle e. V., Jugend-kunstschule Kunsthaus Alte Mühle e. V.

Handlungsfeld „Orte ans Wasser“





„Die abseits der Lenne gelegenen Ortskerne sollen über die vorgenannten Zäsuren und Barrieren hinweg an die Lenne angebunden werden, um die Potenziale des Flusses zur Attraktivitätssteigerung der Mitten zu nutzen."

Die Lage der Ortskerne abseits der Gewässer ist typisch für „arbeitende Flüsse", an denen in früheren Zeiten Handwerk und Gewerbe geeignete Standortbedingungen vorfanden. Mit dem Strukturwandel stellt es eine besondere Herausforderung dar, diese Zwischenräume zu öffnen, qualitätsvoll zu gestalten und damit die Ortskerne „ans Wasser" zu bringen. Dieser Herausforderung ist das Handlungsfeld „Orte ans Wasser" gewidmet, dem die folgenden Projekte zugeordnet wurden:

[19] Verkehrs- und Ortsteilentwicklung Letmathe

[20] Gewerbegebiet Genna

[21] Entwicklung der Industriebrache Schwarzenstein-Winkelsen

[22] Nachnutzung ehemalige Firma Bierbach

[23] Kreatives Arbeiten im LenneLab

[24] Siesel/Schwarzenberg

[25] Stadtraum Eiringhausen – Böddinghausen – Bredde

[26] Stadtraum Bahnhofsstraße (Weide)

[27] Freizeit- und Schulzentrum Meggen-Ohl

[28] Digitales Bildungszentrum

Handlungsfeld
Orte ans Wasser

[19] Verkehrs- und Ortsteilentwicklung Letmathe

Ausgangslage

Das Zentrum von Letmathe ist zuletzt im Jahr 1980 saniert worden und der Schwerpunkt der Gestaltung liegt auf dem Autoverkehr. Dies ist nicht mehr zeitgemäß und erzeugt einen Handlungsbedarf. Zudem verzeichnet die Innenstadt Letmathe vermehrt „Trading-Down-Effekte".

Zielsetzung

Die Letmather Innenstadt soll aufgewertet werden, um die Versorgungsfunktion des Zentrums zu steigern. Der Fokus liegt auf der Stärkung des lokalen Einzelhandels und des Umweltverbunds, sowie der Verbesserung der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume. Der Entwicklungsimpuls soll die Innenstadt mit innovativen Lösungsansätzen beleben, auf die zunehmende Konkurrenz durch den Online-Handel vorbereiten und besonders die Bedürfnisse junger Menschen berücksichtigen.

Kurzbeschreibung

Die Ortsteilentwicklung Letmathe besteht aus drei Bausteinen, dem Verkehrskonzept, der Untersuchung der Einzelhandelssituation sowie dem Ortsteilentwicklungskonzept. Mit dem Verkehrskonzept soll die Situation für Fußgänger und Radfahrer gestärkt sowie die Anbindung mit dem ÖPNV verbessert werden. Das Ortsteilentwicklungskonzept setzt sich mit der städtebaulichen Situation des Stadtteils auseinander. Insbesondere werden die Gebäudestruktur und die Gestaltung des öffentlichen Raumes betrachtet. Ein Schwerpunkt liegt auf der Verbindung des Zentrums mit der Lenne und der Öffnung des Stadtteils zum Fluss.

In der Ortsteilentwicklung werden wichtige Akteure vor Ort eingebunden, darunter die Eigentümer und Einzelhändler sowie die Werbegemeinschaft und die „Letmather Runde", eine nicht-politische Vertretung vor Ort, welche die Interessen der Letmather Betriebe sowie der Bürgerinnen und Bürger vertritt.

Querverweis

» [2] Lenneroute
» [3] Bahnhofsumfeld Genna

Förderzugang

» noch unklar

REGIONALE 2025

» ggf. Qualifizierung angestrebt

Lennepromenade und Zentrum Letmathe

Aufzuwertende Verbindung zwischen Letmather Zentrum und Lenne

Aufwertungsbedarf der Hagener Straße in der Innenstadt Letmathe

Leerstand an der Hagener Straße

Federführung, Beteiligte

Stadt Iserlohn, Abteilungen: Städtebauliche Planung, Verkehrsplanung, Stadterneuerung und Freiraumplanung, Straßen und Brücken

Aufwertungsbedarf der Hagener Straße

Handlungsfeld
Orte ans Wasser

[20] Gewerbegebiet Genna

Ausgangslage

In Genna besteht eine Gemengelage aus Industrie, Kleingewerbe und Wohnen, die sich in der engen Tallage, eingeschnitten zwischen Bahntrasse und Lenne, befindet. Die metallverarbeitende Industrie in Genna ist zudem einem Strukturwandel unterworfen.

Zielsetzung

Das Areal soll umfassend aufgewertet werden und es ist ein verträgliches Nebeneinander von Industrie, Gewerbe und Wohnen anzustreben. Für die aufgegebenen Flächen und Bauwerke der Metallverarbeitung sind neue Nutzungen zu finden, die sich in das Nutzungsgeflecht konfliktarm einpassen. Für die Verkehrsproblematik, welche durch den hohen LKW-Verkehr ausgelöst wird, sind Lösungen zu finden.

Kurzbeschreibung

Die Nutzungsbereiche in Genna sind wie folgt weiterzuentwickeln:

- Erhalt der gewerblich-industriellen Nutzung zwischen Bahnlinie und Bergstraße/Stenglingser Weg
- Sicherung und Entwicklung der Mischstruktur zwischen Gennaer Str. und Bahnlinie
- Stärkung der Wohnfunktion nördlich der Gennaer Straße
- Vermeidung weiterer Siedlungsentwicklung entlang der Helmkestraße

Bei der Entwicklung von Brachen sowie bei Nachnutzungsüberlegungen für Leerstände sind die Ziele zur Entschärfung der Gemengelage zu berücksichtigen. Für die Findung einer Folgenutzung der DB-Fläche „Holzverladestation“ ist eine Rahmenkonzeption zu erarbeiten.

Die untergenutzten Flächen entlang der Gennaer Straße (zwischen Hausnummer 33 und 47) sind weiterzuentwickeln. Ziel ist die Bildung einer geschlossenen Raumkante zur Straße.

Querverweis

» [3] Bahnhofsumfeld Genna

Förderzugang

» Bisher nicht notwendig

Wohngebäude, im Hintergrund die Bahntrasse

Blick auf Wohn- und Gewerbegebiet in Genna

Federführung, Beteiligte

Stadt Iserlohn: Ressort Planen, Bauen, Umwelt- und Klimaschutz

Industriegebäude an der Bergstraße

Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe

Querverweis

» [2] Lenneroute

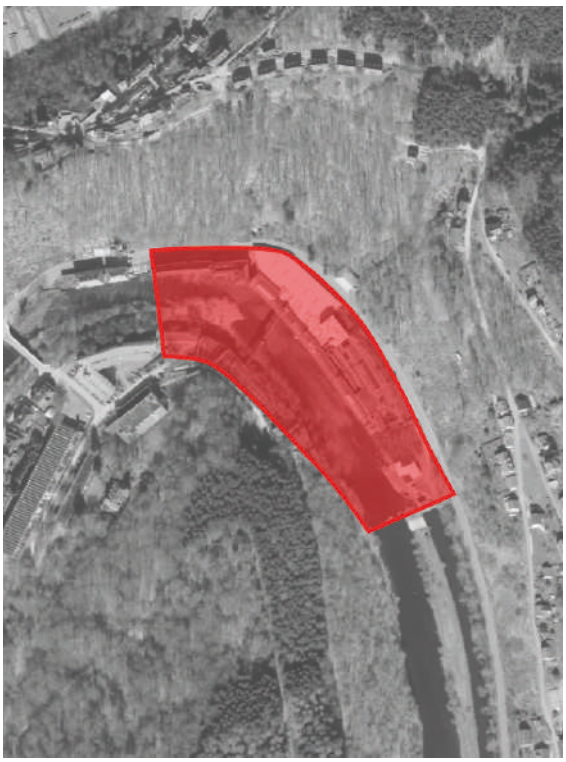
Förderzugang

» Stadtumbau

» AAV-NRW

REGIONALE 2025

» ggf. Qualifizierung angestrebt



Handlungsfeld
Orte ans Wasser

[21] Entwicklung der Industriebrache Schwarzenstein-Winkelsen

Ausgangslage

Schwarzenstein-Winkelsen ist eine große langjährige Industriebrache zu beiden Seiten der Lenne. Auf dem rund drei Hektar großen Gelände befindet sich überwiegend ruinöse Bausubstanz sowie etliche Altlasten. Der Verfall der Bausubstanz und die ständig erforderliche Gefahrenabwehr durch die Stadt Altena führen zu einem dringenden Handlungsbedarf. Der bröckelnde Industriekomplex beherrscht das Erscheinungsbild des Ortseingangs Altenas. Die Nachnutzung ist bisher völlig ungeklärt.

Die Lenneroute führt bisher auf einem unattraktiven und gefährlichen Abschnitt entlang der B 236. Eine neue städtebauliche Entwicklung der Fläche würde eine attraktive Streckenführung entlang der Lenne ermöglichen.

Zielsetzung

Für die Industriebrache Schwarzenstein-Winkelsen sollen sinnvolle Nachnutzungsperspektiven gefunden werden, die der Qualität des Ortes gerecht werden aber auch die schwierige Situation der bestehenden Bausubstanz berücksichtigen. In das Konzept soll eine attraktive Streckenführung der Lenneroute integriert werden.

Kurzbeschreibung

Die Stadt Altena hat die Brachfläche an der Lenne und B 236 im Jahr 2018 erworben und anschließend das Planungsbüro complan beauftrag ein Handlungs- und Entwicklungskonzept aufzustellen, in dem Möglichkeiten für zukünftige Nutzungen aufgezeigt werden. Das im September 2019 erstellte Konzept enthält drei Szenarien wie sich die Fläche entwickeln kann. Das Handlungs- und Entwicklungskonzept bildet eine Orientierungsgrundlage für vertiefende Planungen sowie die Basis für Fördergespräche mit der Bezirksregierung Arnsberg.

Die Lenneroute soll von der östlichen auf die westliche Lenneseite verlegt werden, die über ein Brückenbauwerk verknüpft werden sollen. Ein bestehender Waldweg kann für die Neutrassierung des Radwegs genutzt werden.

Industriekomplex Schwarzenstein-Winkelsen auf beiden Seiten der Lenne

Unattraktives Erscheinungsbild zum Ortseingang an der B 236

Bröckelnde Gebäudefassade

Ehemalige Betriebsbrücke über die Lenne

Federführung, Beteiligte

Stadt Altena, AAV-NRW (Verband für Flächenrecycling und Altlastensanierung), complan Kommunalberatung

Handlungsfeld
Orte ans Wasser

[22] Nachnutzung ehemalige Firma Bierbach

Ausgangslage

Die Industriebrache der ehemaligen Firma Bierbach befindet sich direkt an der B 236 auf der zur Lenne abgewandten Seite. Die gesamte Gebäudesubstanz ist in einem äußerst schlechten Zustand. Auf der Fläche werden Altlasten vermutet.

Zielsetzung

Das Ziel ist die Wiedernutzbarmachung der Industriefläche. Dafür soll der ruinöse Gebäudebestand abgerissen werden und anschließend eine neue Nutzung angesiedelt werden. Mit dem Abriss der Gebäude sollen zudem die Verkehrsverhältnisse verbessert werden, insbesondere die Führung der Lenneroute. Mit der Nachnutzung soll das Erscheinungsbild des Ortseingangs von Altena aufgewertet werden.

Kurzbeschreibung

Die Fläche der ehemaligen Firma Bierbach wurde wie der Industriekomplex Schwarzenstein-Winkelsen von der Stadt Altena von dem Insolvenzverwalter erworben. Das Abbruchgutachten liegt der Stadt vor, auf dessen Grundlage die Ausschreibung der Abrissarbeiten aktuell vorbereitet wird. Nach dem Abriss der Gebäude steht die Fläche einer Wiedernutzung zur Verfügung.

Querverweis

» [2] Lenneroute

Förderzugang

» Stadtumbau

Angrenzendes Lokal Lennestein

Rückseite der Industriebrache

Heruntergekommene Fassade der Gebäude

Federführung, Beteiligte

Stadt Altena

Industriekomplex ehemals Firma Bierbach

Handlungsfeld
Orte ans Wasser

[23] Kreatives Arbeiten im LenneLab

Ausgangslage

In der LenneSchiene gibt es keine Räumlichkeiten für junge Unternehmer und Kreative in denen sie ihre Tätigkeiten leicht zugänglich ausüben können. Es fehlen Experimentierräume für kreatives Arbeiten mit der notwendigen technischen Ausstattung und der Betreuung durch ausgebildetes Fachpersonal.

Zielsetzung

Einer breiten Zielgruppe soll es mithilfe des LenneLabs ermöglicht werden, Arbeitsräume mit moderner technischer Ausstattung zu nutzen. Dazu zählen Schüler, Studenten, Freiberufler, Gründer und Start-Ups, die dort kreativ arbeiten und produzieren können. Das LenneLab fördert die Netzwerkbildung und entwickelt ein innovationsfreundliches, kreatives Milieu. Es sollen Kooperationen mit Unternehmen und Schulen aufgebaut werden und nach Möglichkeit leerstehende Gebäude genutzt werden. Von den kreativen Aktivitäten soll auch das Umfeld profitieren. Es sollen junge Leute in der Region gehalten bzw. in die Region gelockt werden. Ziel ist auch die Förderung des Wissenstransfers zwischen den Nutzenden.

Kurzbeschreibung

1. Einrichtung eines „Co-Working Space“ (Gemeinschaftsarbeitsraum)

- Büroräumlichkeiten zur gemeinschaftlichen Nutzung: Nutzende agieren unabhängig, genießen aber die gemeinsame Büro-Infrastruktur
- Nutzende unterschiedlicher Branchen profitieren vom gegenseitigen Kontakt und Austausch, an Branchenschnittstellen entstehen innovative Ideen und Synergien

2. Einrichtung eines „FabLab“ (Fabrikationslabor)

- offene Werkstatt mit Hightech-Maschinen: 3D-Drucker, CNC-Maschinen, Laser-Cutter aber auch Standardgeräte wie Bohrmaschinen, Bandsägen oder Nähmaschinen zur Umsetzung der eigenen Ideen und Prototypherstellung
- technisches Know-How: Wissensaustausch unter den Nutzenden

Querverweis

- Maßnahmen im Programm Stadtumbau

Förderzugang

- LEADER
- ggf. Städtebauförderung

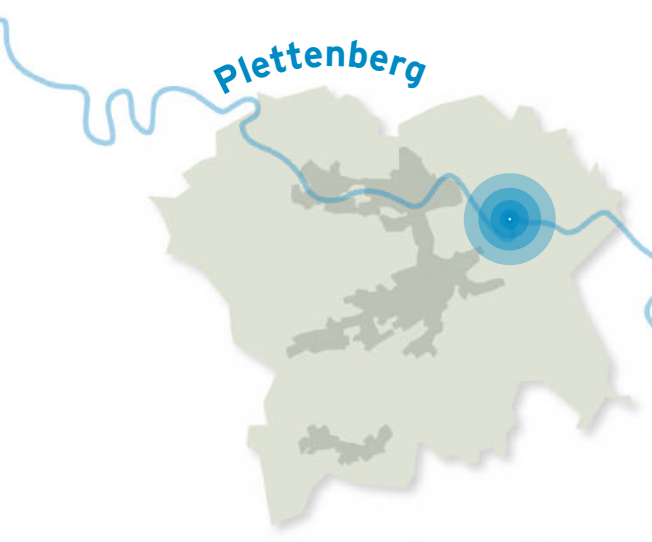
Manufaktur der Urbanisten im Union Gewerbehof in Dortmund

Co-Working im LutherLAB-Festival der urbanen Produktion 2017 in der lange leerstehenden Lutherkirche in Bochum-Langendreer

Federführung, Beteiligte

Stadt Werdohl, lokale Unternehmen

Manufaktur der Urbanisten im Union Gewerbehof in Dortmund



Handlungsfeld
Orte am Wasser

[24] Siesel/Schwarzenberg

Ausgangslage

Die Burg Schwarzenberg ist ein Wahrzeichen der Stadt Plettenberg. Die Ruine thront auf dem Schwarzenberg mit einem beeindruckenden Blick ins Lennetal. Um die Burgruine herum befinden sich weitere interessante Punkte wie Mauerreste eines Wehrhauses oder zwei alte Stollen. Umgeben ist das gesamte Gelände von diversen Naturschutzgebieten mit altem Baumbestand.

Zielsetzung

Am Schwarzenberg soll ein touristisches Leuchtturmprojekt entstehen, welches unterschiedliche Themenfelder einbezieht. Der Ort eignet sich dazu, ökologische und geologische Besonderheiten sowie Geschichte und Denkmalschutz aufzubereiten und ansprechend zu präsentieren. Kombiniert werden soll das ganze mit einer großen Menge Spaß. Die Lenneroute soll in das Konzept am Schwarzenberg integriert werden.

Kurzbeschreibung

Zunächst muss im Bereich Siesel und Schwarzenberg für Besucher ein verbesserter Zugang (Querung der Lenne) geschaffen werden. Auch die Führung der Lenneroute über steile Wege hinauf zum Schwarzenberg bedarf einer Qualifizierung.

Regional einzigartige Freizeitangebote sollen besondere Attraktionen darstellen und Besucher anlocken. Gekoppelt werden die Freizeitangebote mit der analogen und digitalen Aufbereitung verschiedener Informationen, darunter die geschichtlichen, landschaftlichen und topografischen Besonderheiten, die industrielle Entwicklung entlang der Lenne, die geologische Entstehung des Lennetals sowie die Geschichte der Burg. In dem Bereich sollen gastronomische Angebote und Übernachtungsunterkünfte entstehen und das Angebot komplettieren.

Querverweis

» [2] Lenneroute

Förderzugang

» Städtebauförderung
» Heimatförderung

Blick vom Schwarzenberg ins Lennetal

Naturraum Siesel/Schwarzenberg

Federführung, Beteiligte

Stadt Plettenberg, Private Investoren, Eigentümer

Burgruine Schwarzenberg

Handlungsfeld
Orte ans Wasser

[25] Stadtraum Eiringhausen - Böddinghausen - Bredde

Ausgangslage

Die Plettenberger Stadtteile Eiringhausen und Böddinghausen liegen auf Höhe der Elsemündung auf beiden Seiten der Lenne. In Eiringhausen befindet sich zudem der Bahnhof Plettenberg. Im Rahmen der REGIONALE 2013 wurde mit der Umgestaltung des Lenneufers bereits mit der Aufwertung der öffentlichen Räume begonnen, es sind aber noch viele weitere Plätze neu zu gestalten.

Zielsetzung

Die Lebensqualität in den Stadtteilen soll maßgeblich verbessert werden, insbesondere durch die umfangreiche Aufwertung der Plätze und der Bildung qualitätvoller urbaner Räume. Zudem soll die Verbindung von Eiringhausen zur Innenstadt verbessert werden. Im Fokus der Aufwertung liegt das Bahnhofsumfeld. Mit der Neugestaltung der Stadtplätze sollen weitere attraktive „Rastorte“ entlang der Lenneroute entstehen.

Kurzbeschreibung

Mithilfe eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes soll der Prozess zur Aufwertung des Stadtraums Eringhausen - Böddinghausen - Bredde in einer ersten Stufe koordiniert werden. Schwerpunkte bilden die Schaffung öffentlicher Plätze mit besonderer Aufenthaltsqualität, die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen, das Einrichten von besonderem kulturellen Stadtmobiliar und die Förderung der wirtschaftlichen Strukturen.

In einer zweiten Stufe sollen in einem architektonisch-freiraumplanerischen Wettbewerb Gestaltungsvarianten für die Stadtplätze entworfen werden.

Querverweis

» [2] Lenneroute
» [13] Jugendplatz Plettenberg

Förderzugang

» Städtebauförderung

Umgestaltungsbedarf weiterer öffentlicher Plätze

Unterführung Bahnhof Plettenberg

Eingangsbereich Bahnhof Plettenberg

Neue Qualitäten in Eiringhausen durch Gestaltung der Lennepromenade

Federführung, Beteiligte

Stadt Plettenberg, Private Investoren

Handlungsfeld
Orte ans Wasser

[26] Stadtraum Bahnhofsstraße (Weide)

Querverweis

» [25] Stadtraum Eiringhausen - Böddinghausen - Bredde

Förderzugang

» Städtebauförderung

Ausgangslage

Die Bahnhofsstraße, seinerzeit die einzige verkehrliche Nord-Süd-Achse der Stadt, führt parallel zur Else und bildet die Verbindung der Plettenberger Innenstadt mit der Lenne sowie dem Bahnhof Plettenberg. In dem engen Tal herrschen ein dichtes Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe sowie vom Verkehr dominierte Räume.

Seit dem Neubau der Umgehungsstraße Westtangente stellen sich die Bedingungen in der Tallage, zumindest im Alltag neu dar. Diese Veränderung soll genutzt werden, um auch diesen Raum als besonderen Stadtraum zu entwickeln und eine neue „Verbindungsfunktion“ und Qualität zwischen Innenstadt und Eiringhausen sowie Bahnhof Plettenberg zusätzlich zu schaffen.

Zielsetzung

Plettenberg soll eine attraktive Anbindung an die Lenne bekommen und die Lebensqualität im engen Elsetal soll nachhaltig verbessert werden. Der Entwicklungskorridor soll dazu beitragen, die lokalen Zentren besser miteinander zu vernetzen.

Kurzbeschreibung

In der LenneSchiene 2.0 geht es um eine bessere Verzahnung der Flüsse mit den angrenzenden Ortschaften. Über die Aufwertung des Stadtraums Bahnhofsstraße entsteht eine attraktive Verbindung von der Innenstadt zur Lenne und die Flusslandschaft des Lennetals wird endlich für alle Plettenberger Bewohner erlebbar. Zur Steigerung der Wohn- und Lebensqualität sollen Straßenräume verkehrsberuhigt und nachhaltige Verkehrsträger priorisiert werden.

Der Talraum um die Bahnhofsstraße soll mit zu schaffenden, öffentlichen Plätzen einladender werden, die mithilfe besonderen Stadtmobiliars Besucher und Bewohnerschaft einladen. In den Entwicklungsprozess wird die Bewohnerschaft intensiv eingebunden, um die Stadträume bürgergerecht und nachhaltig zu gestalten.

Stadtraum Bahnhofstraße im Elsetal

Bahnhofstraße

Federführung, Beteiligte

Stadt Plettenberg

Blick ins Elsetal Richtung Süden

Handlungsfeld
Orte ans Wasser

[27] Freizeit- und Schulzentrum Meggen-Ohl

Ausgangslage

Das unweit des Bahnhofs gelegene Schulzentrum Meggen-Ohl entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Durch die zahlreichen Busse und „Elterntaxis“ entstehen ernsthafte Verkehrsprobleme und nach der Zusammenlegung der Haupt- und Realschule zur Sekundarschule ist nur noch ein Pausenbereich erforderlich. Das pädagogische Zentrum, zugleich Theater der Stadt Lennestadt, bedarf einer baulichen und technischen Modernisierung.

Zielsetzung

Im Freizeit- und Schulzentrum Meggen-Ohl und in seinem unmittelbaren Umfeld sollen attraktive Lern- und Aufenthaltsorte für die Freizeit entstehen mit hoher Aufenthaltsqualität.

Die Neuorganisation der Schullandschaft eröffnet die Möglichkeit, das direkte Umfeld der Schulgebäude, der Sportstätten und des Theaters der Stadt Lennestadt umfassend neu zu gestalten. Für den neuen Pausenbereich ist ein Freiraumkonzept zu erarbeiten, mit einem Identifikationsort für die neu entstandene Sekundarschule. Im Rahmen der Umgestaltungsmaßnahmen sind eine umfassende Barrierefreiheit und die Ausstattung mit IT-Grundstruktur und digitalen Arbeitsgeräten zu schaffen.

Die Sportanlagen und die Freizeitinfrastruktur soll für alle Nutzer- und Altersgruppen (sowohl für den Ort Meggen, als auch für das gesamte Stadtgebiet und darüber hinaus) weiterentwickelt und ergänzt werden.

Durch die grundlegende Neuordnung der Verkehrsbeziehungen und einer Verkehrsberuhigung ist die Verkehrssicherheit für alle Nutzergruppen zu steigern. In die Neustrukturierung ist die Lenneroute zu integrieren und deren Attraktivität zu erhöhen.

Kurzbeschreibung

Für den Gesamtbereich Meggen und Ohl wird derzeit ein städtebauliches Entwicklungskonzept erstellt, in dem die Neuordnung des Schulgeländes der Grundschule sowie die Umfeldgestaltung für die Sekundarschule am Freizeit- und Schulzentrum Ohl untersucht wird.

Querverweis

- [2] Lenneroute
- [6] Bahnhofsumfeld Lennestadt-Meggen
- [28] Digitales Bildungszentrum

Förderzugang

- Städtebauförderung
- Heimatförderung

REGIONALE 2025

- Qualifizierung angestrebt

Lage des Freizeit- und Schulzentrums Meggen-Ohl an der Lenne

Federführung, Beteiligte

Stadt Lennestadt, Schulen, Vereine, Kulturgemeinde, Stadtsportverband, TAG Lennestadt, LenneTherme (Hallenbad)

Gestaltungsbedarf des Freizeit- und Schulzentrums Meggen-Ohl

Handlungsfeld
Orte ans Wasser

[28] Digitales Bildungszentrum

Ausgangslage

Die Ausübung kultureller und künstlerischer Tätigkeiten in den Schulen ist häufig schwierig, es mangelt an ausreichenden geeigneten Räumlichkeiten. Ebenso wird das Thema der digitalen Bildung und die Nutzung digitaler Medien an Schulen vernachlässigt, da entsprechend ausgestattete Räumlichkeiten fehlen.

Zielsetzung

Mit Hilfe des digitalen Bildungszentrum soll die digitale Bildung der Schülerinnen und Schüler in Schmallenberg gefördert und tiefer in die Schulen integriert werden. Diese neuen Kompetenzen sollen ebenso in außerschulische Aktivitäten, wie musikalische oder andere kulturelle Aufführungen, einfließen. Schüler bekommen die Möglichkeit, Erfahrungen mit neuen digitalen Techniken aus erster Hand zu sammeln. Dafür sollen in einem neuen Gebäude entsprechende Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt werden. Es wird mehrere Unterrichts- und Probenräume für Kunst, Musik, Theater und digitale Bildung / Aufklärung geben sowie einen Saal für Musik- und Theateraufführungen.

Mit der Erschaffung eines kulturellen Zentrums in Kooperation mit dem Schulzentrum bekommen die Themen Musik, Kunst, Film und Theater eine neue Bedeutung im Schulunterricht.

Kurzbeschreibung

Am Standort des Schulzentrums in Schmallenberg soll mit dem digitalen Bildungszentrum ein Multifunktionsgebäude entstehen, mit passenden Räumlichkeiten zur digitalen und kulturellen Bildung. Die Räumlichkeiten ermöglichen das Ausüben und Aufführen von Musik, Kunst und Theater.

Im Moment wird die Aula für Musik- und Theateraufführungen genutzt, aber diese ist nicht mehr zeitgemäß und nur beschränkt für solche Aktivitäten nutzbar. Die neuen Räumlichkeiten sollen von den Schülern ebenso wie von Externen (z. B. Gastspiele) genutzt werden können.

Querverweis

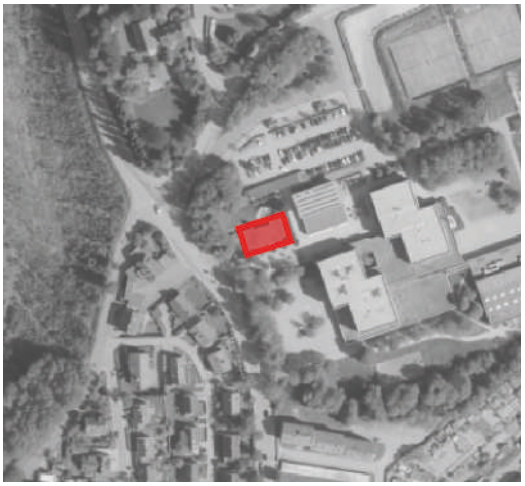
- [18] Kreativquartier Lenne
- [21] Kreatives Arbeiten im LenneLab
- [27] Freizeit- und Schulzentrum Meggen-Ohl

Förderzugang

- Städtebauförderung, Belastungsausgleichgesetz G9

REGIONALE 2025

- Qualifizierung angestrebt



Eingangsbereich des Schulzentrums

Federführung, Beteiligte

Stadt Schmallenberg, Schulen, Vereine, Kulturelle Vereinigung Schmallenberger Sauerland e. V.

Schulzentrum Schmallenberg

Bahnhof und Lennepark in Finnentrop

„Die frühere Bahnbrache versperrte Finnentrop den Zugang zur Lenne. Der dort entstandene Lennepark mit integrierter Lenneroute ermöglicht jetzt den unmittelbaren Zugang zum Fluss und macht ihn wieder erlebbar. Lenne und Lenneroute verbinden aber auch die acht Partner der LenneSchiene bei ihrem Ziel, das Lennetal städtebaulich, ökologisch und touristisch weiterzuentwickeln. Die Partner wollen den Weg, dem Lennetal ein neues Gesicht zu geben, auch bei der Regionale 2025 gemeinsam weitergehen.“

Dietmar Heß
Bürgermeister der Gemeinde Finnentrop

Kapitel 05
Ausblick LenneSchiene

Kapitel 05

Ausblick LenneSchiene

Die LenneSchiene ist seit zehn Jahren eine etablierte Form der übergemeindlichen Zusammenarbeit und ein innovativer Motor für die Entwicklung entlang der Lenne. Nach der erfolgreichen Umsetzung der zahlreichen Schlüsselprojekte in den beteiligten Kommunen im Rahmen der REGIONALE 2013, soll auch die kommende REGIONALE 2025 für einen ähnlich großen Impuls in der Region sorgen. Die LenneSchiene steht für eine erfolgreiche Kooperation aus acht Kommunen mit vielen weiteren Akteuren und 230.000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Reflexion der umgesetzten Projekte im Programmgebiet

Ausgangspunkt der Fortführung der erfolgreichen interkommunalen Arbeit der acht Kommunen Iserlohn, Nachrodt-Wiblingwerde, Altena, Werdohl, Plettenberg, Finnentrop, Lennestadt und Schmallenberg bildete die „Konzept- und Projektschau der LenneSchiene von 2009 bis 2017“. In der Dokumentation sind die zahlreichen städtebaulichen, infrastrukturellen, ökologischen und touristischen Baumaßnahmen zusammengefasst, die in diesem Zeitraum an der Lenne realisiert worden sind. Auf Grundlage dieser – auch kritischen – Reflexion konnte die LenneSchiene in die zweite Arbeitsphase einsteigen und weitere innovative Projekte an der Lenne entwickeln.

Aufnahme in die REGIONALE 2025

Mit der Überreichung des ersten Sterns durch den REGIONALE-Ausschuss im August 2020 wurde die LenneSchiene 2.0 in das Strukturförderprogramm REGIONALE 2025 in Südwestfalen aufgenommen. Im Präsentationsjahr 2025 zeigt die Region Südwestfalen, welche beispielhaften Ideen und zukunftsgerichteten Lösungen für den „Qualitätssprung“ in Südwestfalen erarbeitet worden sind. Im Rahmen der REGIONALE kann sich die Region Südwestfalen auf die regionalen Herausforderungen fokussieren und vorhandene Stärken und Qualitäten mit Hilfe der Fördermittel ausbauen.

Bis zum Präsentationsjahr müssen die Projekte der REGIONALE einen Qualifizierungsprozess durchlaufen. Auf dem Weg geht es darum, die Projektidee auszuarbeiten und zu konkretisieren, insbesondere aber auch die Menschen vor Ort auf dem Weg mitzunehmen. Aus der Projektidee einzelner Akteure sollen Vorhaben mit breiter gesellschaftlicher Akzeptanz und hoher Qualität entstehen. Der Qualifizierungsprozess wird in Südwestfalen symbolisch durch die mehrstufige Vergabe von Sternen ausgedrückt.

Mit dem vorliegenden Entwicklungskonzept LenneSchiene 2.0 haben die LenneSchiene-Kommunen den Qualifizierungsprozess der REGIONALE begonnen und den ersten Stern erlangt. Damit wurde die LenneSchiene 2.0 als „Projekt, mit einer herausragenden konzeptionellen Idee“ ausgezeichnet. Bis zur Auszeichnung mit dem dritten Stern, der Erlangung der Umsetzungsreife und der Zusage von Fördermitteln, sind die 28 Projektideen weiter auszuarbeiten und zu konkretisieren.

Beim Auftakt der LenneSchiene 2.0 im September 2016 bei der Unterzeichnung der Schmallenberger-Erklärung durch die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der beteiligten Kommunen konnte zu dem Zeitpunkt noch niemand mit einer erneuten REGIONALE in Südwestfalen rechnen. Im Mittelpunkt stand die Fortführung der erfolgreichen Zusammenarbeit. Mit der REGIONALE 2025 hat sich für die LenneSchiene 2.0 eine günstige Umsetzungskulisse gebildet.

Nicht alle Projektideen der LenneSchiene 2.0 zielen auf eine Umsetzung im Rahmen der REGIONALE 2025 ab, da der Beschluss zur Fortführung der Kooperation bereits vor der Entscheidung der REGIONALE getroffen wurde. Einzelne Projekte werden in kommunalen Entwicklungskonzepten weitergeführt oder in städtebaulichen Rahmenplänen konkretisiert.

Partizipation im weiteren Planungsprozess

Allen Projekten ist gemein, dass in dem weiteren Planungsprozess eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit vorgenommen wird. Bei einem Großteil der Projekte hat bereits eine erste Phase der Beteiligung stattgefunden, zum einen direkt im Planungsprozess LenneSchiene 2.0 und zum anderen in kommunalen Entwicklungsprozessen.

Wie bereits bei den vorangegangenen Projekten der LenneSchiene, kann durch die Beteiligung der Bürgerschaft wichtiges örtliches Know-How in die Planungen eingespeist und die Zukunft der LenneSchiene mit den Bürgerinnen und Bürger vor Ort gemeinsam gestaltet werden. Zentrale Aufmerksamkeit der Bürgerbeteiligung liegt auf dem Erreichen der jungen Menschen.

Insbesondere die 18 bis 25-Jährigen sollen ihre Vorstellungen der zukunftsorientierten LenneSchiene in die Ausarbeitung der Projektideen einbringen.

Regionales Schlüsselprojekt Lenneroute

Das Schlüsselprojekt der LenneSchiene ist die Qualifizierung des über 140 Kilometer langen Radwegs Lenneroute durch das gesamte Lennetal. Die Lenneroute bildet das Herzstück neuer interkommunaler und zukunftsgerichtet Mobilitätsangebote.

In der Reflexion der LenneSchiene 1.0 ist folgender Handlungsbedarf zur Lenneroute festgehalten: „Der Radweg Lenneroute verläuft – insbesondere in den westlichen Kommunen der LenneSchiene – noch nicht durchgängig auf qualitativ hochwertigen Streckenabschnitten abseits der B 236.“ Um die Problemstellen des Radwegs zu beheben, haben die Planungsbüros dtp Landschaftsarchitekten aus Essen und plan-lokal aus Dortmund parallel zum Entwicklungskonzept LenneSchiene 2.0 den „Masterplan Lenneroute - Zukunftsplanung 2025“ erarbeitet. In dem Masterplan sind Entwürfe enthalten, die Streckenalternativen in dem engen und von Topografie bewegtem Tal abseits der Bundesstraße vorsehen. An dem Masterplan haben neben den acht LenneSchiene-Kommunen auch die zwei weiteren Lenne-Anrainer, Hagen und Winterberg intensiv mitgearbeitet.

In den nächsten fünf bis zehn Jahren gilt es für die interkommunalen Arbeitsgemeinschaft den flussbegleitenden Radweg auf ein neues Qualitätsniveau zu heben. Ein wichtiger Partner für die Kommunen bei der Planung und Umsetzung neuer Streckenabschnitte parallel zur B 236 ist Straßen.NRW. Sie sind zuständig für bundesfernstraßen-begleitende Radwege.

Die Lenneroute ist die beste Möglichkeit die Bewohnerschaft der Lenne-Kommunen zusammenzubringen und die LenneSchiene für alle Interessierten „erfahrbar“ zu machen. Neben der touristischen Bedeutung der Lenneroute kann sie zukünftig einen wichtigen Beitrag im Alltags-Radwegenetz übernehmen und die Mobilitätswende unterstützen.

Lennestadt

„Die bisherige Zusammenarbeit in der „LenneSchiene“ hat in den acht beteiligten Kommunen aus drei Kreisen entlang der Lenne bereits viel bewegt. Einer der spannendsten Flussläufe im Land ist zu einer lebendigen Achse wiederbelebt worden. Zahlreiche Projekte führen Besucher und Einheimische an die Lenne.

In Lennestadt wird Familienfreundlichkeit groß geschrieben. Die neuen Naherholungsziele am Fluss und die Aufwertung der Lenneroute verbessern die Lebensqualität der Menschen aller Altersgruppen. Das Potenzial ist noch nicht ausgeschöpft: Mit der „LenneSchiene 2.0“ wird die Region weiter vorangebracht - die Regionale 2025 leistet dabei noch einmal Vorschub!“

Stefan Hundt
Bürgermeister der Stadt Lennestadt

Quellenangaben und Abbildungen

Quellen

Landesentwicklungsplan 2019 in der Änderung vom 06.08.2019 (GV. NRW. S. 122)

Prognos AG im Auftrag von ZDFzeit 2018: www.deutschland-studie.zdf.de

Sauerland Tourismus e.V. 2017: Zahlen, Daten, Fakten für 2016, SAUERLAND. Analysen | Trends | Marktbeobachtungen.

Wohnungsmarktbarometer 2018: Experteneinschätzungen zum aktuellen Wohnungsmarkt, NRW.Bank

Fotografien

Björn Hickmann / die Urbanisten: S. 119 oben + unten

dtp Landschaftsarchitekten GmbH: S. 69 beide rechts unten, S. 71 oben links

Luisa Gehnen / die Urbanisten: S. 107 mitte, S. 119 mitte

Markus Greulich (Dortmund): S. vi-vii x-1, S. 6-7, S. 10, S. 11, S. 14, S. 16, S. 18, S. 20, S. 24, S. 40, S. 45, S. 47, S. 48-49, S. 55, S. 56-63, S. 69 oben, S. 70, S. 71 oben rechts, S. 74, S. 75 oben + unten rechts, S. 77, S. 79, S. 80-106, S. 111-117, S. 121-135

plan-lokal Körbel + Scholle Stadtplaner PartmbB: S. 3, S. 4, S. 107 oben rechts + oben links

Abbildungen und Kartengrundlage

Sofern nicht weiter angegeben, stammen die Abbildungen von plan-lokal Körbel + Scholle Stadtplaner PartmbB und dtp Landschaftsarchitekten GmbH

Land NRW (2019): Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0) Datensatz (URL): https://www.wms.de/geobasis/wms_nw_dop. S. 75 links oben, S. 76 links unten, S. 78, S. 81 links unten, S. 86, S. 88, S. 90, S. 93 unten, S. 95 unten, S. 96, S. 99 links unten, S. 100, S. 105 unten, S. 107 unten, S. 111 unten, S. 113 unten, S. 114, S. 116, S. 120, S. 123 unten, S. 124, S. 127 mitte, S. 128

Land NRW (2019): Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0) Datensatz (URL): https://www.wms.de/geobasis/wms_nw_dop und Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0) Datensatz (URL): https://www.wms.de/geobasis/wms_nw_dgm_schummerung. S. 12-13, S. 15-29, S. 42-43, S. 58-59, S. 64-65, S. 70-71

Stadt Iserlohn: S. 75 unten links

Das Lenneufer in Werdohl

„Die große interkommunale Zusammenarbeit „LenneSchiene1.0“ hat zur erfolgreichen Umsetzung unterschiedlichster Projekte geführt, eine moderne Belebung und Imagesteigerung der Lenne bewirkt. Die Einwohnerinnen und Einwohner sowie die Besucherinnen und Besucher aller Generationen halten sich gerne an den neu geschaffenen Plätzen an der Lenne auf. Dieser Erfolg soll weitergeführt und ausgebaut werden; es sollen noch mehr Orte ans Wasser geführt werden. Die Lenneroute sorgt für ein Band, das alle acht Kommunen von der Quelle bis zur Mündung miteinander verbindet. Freuen wir uns auf „LenneSchiene 2.0“.“

Bernhard Halbe
Bürgermeister der Stadt Schmallenberg

Impressum

LenneSchiene

Stadt Iserlohn
Gemeinde Nachrodt-Wiblingwerde
Stadt Altena
Stadt Werdohl
Stadt Plettenberg
Gemeinde Finnentrop
Stadt Lennestadt
Stadt Schmallenberg

Kontakt:
Gemeinde Finnentrop
Am Markt 1
57413 Finnentrop

Erster Beigeordneter Ludwig Rasche

Telefon: 02721-512-119
E-Mail: l.rasche@finnentrop.de

Finnentrop, im November 2020

plan lokal
planen. gestalten. vermitteln.

plan-lokal Körbel + Scholle Stadtplaner PartmbB
Bovermannstraße 8
44141 Dortmund

Thomas Scholle, Olaf Kasper, Jakob Hamborg,
Stefanie Haake, Denise Hilgenböker

Telefon: 0231-952083-0
Fax: 0231-952083-6
E-Mail: mail@plan-lokal.de

dtp

dtp Landschaftsarchitekten GmbH
Im Löwental 76
45239 Essen

Isabella de Medici, Willemijn Enders, Dennis Mescher,
Gesa Liedmann

Telefon: 0201-747361-0
Fax: 0201-747361-10
E-Mail: post@dtp-essen.de

Das Projekt wird gefördert durch:

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und Gemeinden

Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen

Das Projekt wird gefördert durch:

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und Gemeinden

Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen