

ISEK STADT DAMME



Integriertes Stadtentwicklungskonzept
für die Dammer Innenstadt



INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT

INNENSTADT DAMME

Junker + Kruse
Stadtforschung Planung

Rolf Junker
Sebastian Otto

Markt 5
44137 Dortmund
Tel. 0231 557858-0
www.junker-kruse.de
info@junker-kruse.de

im Auftrag der Stadt Damme
November 2019



INHALT

Teil A | Aufgabe und Vorgehen

Einleitung	7
Anlass der Konzepterstellung	8
Aufbau und Arbeitsprozess	10

Teil B | Analyse

Rahmengebende Faktoren	13
Ausgangslage in der Innenstadt	15
SWOT, Probleme und Potenziale	24

Teil C | Ziele und Rahmenplanung

Ziele der zukünftigen Entwicklung	27
Rahmenplan für die Dammer Innenstadt	30

Teil D | Einzelmaßnahmen

Einzelmaßnahmen der Rahmenplanung	47
Ausblick	66

Im Sinne einer einfacheren Lesbarkeit verzichten wir darauf, stets männliche und weibliche Schriftformen zu verwenden. Selbstverständlich sind immer gleichzeitig und chancengleich Frauen und Männer angesprochen. Soweit nicht einzeln angegeben, stammen alle Abbildungen bzw. deren Daten- und Plangrundlagen von der Stadt Damme oder Junker + Kruse Stadtforschung Planung.

Der Endbericht sowie die Entwurfsvorlagen unterliegen dem Urheberrecht (§ 2, Absatz 2 sowie § 31, Absatz 2 des Gesetzes zum Schutze der Urheberrechte). Soweit mit dem Auftraggeber nichts anderes vereinbart wird bzw. wurde, sind Vervielfältigungen, Weitergabe oder Veröffentlichung (auch auszugsweise) nur nach vorheriger Genehmigung und unter Angabe der Quelle erlaubt.

A | AUFGABE UND VORGEHEN

Mit der Erstellung eines Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) definiert die Stadt Damme eine räumliche Entwicklungsstrategie für die kommenden Jahre. Das ISEK schließt dabei an das 1984 erstellte und weitgehend umgesetzte städtebauliche Sanierungskonzept für das Zentrum an und umfasst neben räumlichen Zielsetzungen eine Vielzahl von baulichen Entwicklungsmaßnahmen. Mit dieser Grundlage entsteht ein „Leitfaden“ für die Stadtentwicklung, der von den öffentlichen und privaten Akteuren gemeinsam umgesetzt werden kann.



I | EINLEITUNG

2 ANLASS DER KONZEPTERSTELLUNG

Die zurückliegenden Jahrzehnte der Entwicklung in der Dammer Innenstadt wurden geprägt durch die städtebauliche Sanierung des bis dahin durch landwirtschaftliche Produktionsbetriebe dominierten Zentrums. Mit dem 1984 ausgewiesenen Sanierungsgebiet waren eine Reihe klarer städtebaulicher Zielsetzungen und Maßnahmen verknüpft, mit deren Umsetzung sich die Innenstadt zu einem modernen Wohn-, Arbeits- und Einzelhandelsstandort entwickeln konnte. Um hierfür eine substanzielle Basis schaffen zu können, wurde die Innenstadt mit Blick auf ihre räumliche Funktionsverteilung grundlegend neu aufgebaut. Wesentliche Handlungskategorie hierbei bildete die Auslagerung der landwirtschaftlichen Gewerbebetriebe im Westen der Innenstadt, deren räumliche Nähe nicht mit den Belangen einer modernen Innenstadt in Einklang zu bringen war. Darüber hinaus konnte die bauliche Erneuerung der innerstädtischen Immobilien in hohem Maße durch die Modernisierung von Gebäuden forciert werden, sodass heute kaum noch Investitionsbedarf im privaten Bestand erkennbar ist. Auch der öffentliche Raum wurde in weiten Teilen umgestaltet und auf ein gutes Niveau gehoben.

Im Jahr 2010 wurde das gesetzlich geregelte Sanierungsverfahren abgeschlossen und die formulierten Ziele weitgehend erreicht. Um auch in den kommenden Jahren auf einen abgestimmten Ziel- und Maßnahmenkatalog zugreifen zu können, bedeutet dieser Erfolg gleichzeitig, dass die grundlegende strategische Leitlinie der Stadtentwicklung für die Dammer Innenstadt fortgeschrieben werden muss. Diese Aufgabe soll das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) übernehmen, das hiermit vorgelegt wird. Das Konzept soll zudem die Grundlage für die Aufnahme der Dammer Innenstadt in das Programm der Städtebauförderung bilden.

Durch die umfangreichen Sanierungsmaßnahmen ist die gegenwärtige Situation der Innenstadt nicht mehr durch größere räumliche Störungen geprägt, wie sie zu Anfang der Sanierung vorlagen. Vielmehr präsentiert sie sich als grundsätzlich solider und gesunder Raum. Im Rahmen des ISEK sind nun primär Fragen nach der passenden Weiterentwicklung der Innenstadt im qualitativen Sinne zu beantworten, um einerseits die bestehenden Strukturen noch stärker in Wert zu setzen und gleichzeitig verträgliche Ansätze für das Weiterbauen und Verknüpfen der Quartiere zu definieren.

Vor diesem Hintergrund wurden die folgenden Aspekte als Leitfragen der Konzepterstellung formuliert:

- » Wie können die innere Kernstadt und die umliegenden Entwicklungspole wie das Fachmarktzentrum und das Krankenhaus St. Elisabeth zu einer räumlichen Einheit verknüpft werden?
- » Welche Flächenarrondierungen sind möglich, um die Dammer Innenstadt noch kompakter und erlebbarer zu machen?
- » Wie kann die Dammer Innenstadt für alle Verkehrsträger bedarfsorientiert gestaltet werden?
- » Wie können die Belange von Verkehr und Raumqualität in Einklang gebracht werden?
- » Welche Neubaupotenziale können umgesetzt werden, um der großen Nachfrage nach Wohnflächen gerecht werden zu können?

Abb. 1: Luftbild der Dammer Innenstadt



3 AUFBAU UND ARBEITSPROZESS

Die Konzeption fußt auf einer thematisch breiten Bestandsanalyse, die sich in verschiedene Kategorien raumrelevanter und sozioökonomischer Aspekte gliedert. Um eine möglichst ausgewogene und vollständige Gesamtstrategie für die Dammer Innenstadt definieren zu können, berücksichtigt die Analyse alle wichtigen funktionalen Aspekte, die eine Innenstadt ausmachen. Dies sind im Wesentlichen

- » die städtebauliche und raumstrukturelle Ausgangslage,
- » die funktionale Grundstruktur der Innenstadt,
- » das Freiraum- und Verkehrssystem.

Gleichzeitig wird die Innenstadt in den größeren Kontext der Gesamtstadt und des regionalen Verflechtungsraums eingeordnet. Hierdurch wird ein Gesamtbild des gegenwärtigen Entwicklungsstands der Dammer Innenstadt gezeichnet und ein dezidiertes Stärken- und Schwächenprofil für das Untersuchungsgebiet erstellt.

Auf dieser Grundlage werden Ziele für die zukünftige Stadtentwicklung definiert, die mit Blick auf die Herausforderungen einen realistischen Entwicklungspfad für das Zentrum beschreiben. Diese Zielebene bildet das Herzstück der mittelfristigen strategischen und räumlich-funktionalen Ausrichtung der Dammer Innenstadt.

Im dritten Teil des Konzepts werden einzelne Maßnahmen definiert, die das konkrete und umsetzungsbezogene Handlungsprogramm für die Akteure darstellen. Neben Hoch- und Tiefbauprojekten umfassen dieses Handlungsprogramm auch prozessuale Ansätze und Förderprogramme.

PARTIZIPATION UND BETEILIGUNGSFORMATE

Im Arbeitsprozess kommt der Einbeziehung lokalen Wissens große Bedeutung zu. Insbesondere in langfristigen Entwicklungsfragen, wie sie für die Stadtentwicklung

typisch sind, kann die Expertise eines externen Gutachters mit der langfristig gewachsenen Innensicht der Akteure vor Ort kombiniert werden.

Hierdurch können Lösungsansätze gefunden werden, die ortsspezifisch passen und abgesichert sind, und gleichzeitig auch für die mehrere Jahre dauernde Phase der Umsetzung von vielen Beteiligten mitgetragen werden. Weiterhin kann das Konzept nicht ohne die positive und aktive Unterstützung der Gewerbetreibenden, Immobilieneigentümer, Anwohner, Besucher und Kunden der Dammer Innenstadt umgesetzt werden.

Vor diesem Hintergrund wurden verschiedene Beteiligungsformate durchgeführt. Neben einem offenen Diskussionsabend über Probleme, Ziele und Chancen des Dammer Zentrums wurde ein prozessbegleitender Lenkungskreis eingerichtet. In diesem mit lokalen Innenstadtakteuren besetzten Gremium wurde der Arbeitsstand des ISEK in verschiedenen Phasen vorgestellt und reflektiert. Mit seiner breiten, alle wichtigen Gruppierungen der Stadt berücksichtigenden personellen Zusammensetzung bildete der Lenkungskreis dabei auch einen Multiplikator, der die geführten Diskussionen in weite Teile der Bürgerschaft spiegeln konnte und entsprechende Rückmeldungen und Stimmungen rückkoppelte. Darüber hinaus wurde eine Vielzahl von Einzelinterviews mit Schlüsselakteuren geführt, um sich in die jeweilige Sichtweise auf das Dammer Zentrum einfühlen zu können.

Mit der zeitlich leicht versetzten Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans bzw. des Mobilitätskonzepts wurde der Erörterung des Verkehrsthemas für die Dammer Innenstadt zusätzlicher Raum eingeräumt. Im Rahmen des Lenkungskreises, eines weiteren Infoabends sowie einer gesonderten Diskussionsrunde der Lokalpolitik wurden die Vor- und Nachteile möglicher Verkehrssysteme für die Dammer Innenstadt darauf aufbauend vertiefend diskutiert. Neben der politischen Konsensfindung wurde hierdurch auch die Harmonisierung des ISEK mit dem Verkehrsentwicklungsplan sichergestellt, sodass beide Konzepte in der kommenden Umsetzungsphase nahtlos ineinandergreifen können.

Abb. 2: Hauptlage Mühlenstraße



B | ANALYSE

Um die Ausgangslage der Dammer Innenstadt mit Blick auf Potenziale und Handlungserfordernisse einzuordnen, wird eine thematisch gegliederte Analyse durchgeführt. Neben stadträumlichen Aspekten wie dem Zustand der öffentlichen Räume oder des Verkehrssystems werden auch die regionale und sozioökonomische Situation des Stadtteils kurz dargestellt, um anschließend zielführende Entwicklungsperspektiven für das Plangebiet definieren zu können.



4 RAHMENGEBENDE FAKTOREN

Damme ist Grundzentrum mit mittelzentraler Teilfunktion im südlichen Landkreis Vechta. Wichtigstes Oberzentrum ist Osnabrück, das etwa 35 km entfernt liegt. Verschiedene Mittelzentren sind in 20 bis 30 Minuten Fahrzeit mit dem motorisierten Individualverkehr erreichbar. Es besteht eine schnell erreichbare Auffahrt zur Autobahn A 1 als überregionaler Anschluss.

Die Stadt verfügt über eine stabile Wirtschaftsstruktur, die im Wesentlichen auf dem Wachstum der mittelständischen Familienunternehmen in der Stadt fußt. Wichtige Leitbranchen bilden dabei agrarindustrielle Produktzweige. Die regionale Bedeutung Dammes als Wirtschaftsstandort drückt sich nicht zuletzt aus

- » in einem positiven Pendlersaldo von rund 11 % und damit einer hohen Bedeutung als Arbeitsort,
- » in einem hohen Anteil des produzierenden Gewerbes; rund 50 % aller Arbeitsplätze befindet sich in Betrieben dieses Sektors und
- » einer Einzelhandelszentralität von rund 98 Punkten.

Für die zurückliegenden Jahre ist insgesamt ein deutliches Wachstum der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse zu bilanzieren. Im Zeitraum von 2011 bis 2017 sind in Damme etwa 1.800 neue Arbeitsplätze entstanden, was einem Zuwachs von rund 25 % entspricht. Auffallend ist, dass sich eine Reihe großer Arbeitgeber mit einer langen lokalen Tradition in unmittelbarer Nachbarschaft zur Innenstadt befinden. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang vor allem die Firmen Grimme Landmaschinen (ca. 1.500 Beschäftigte), Boge Elastmetall (ca. 1.400 Beschäftigte) und das Krankenhaus St. Elisabeth (ca. 950 Beschäftigte). Diese überaus solide ökonomische Basis sowie die überregionale Strahlkraft, u. a. ausgelöst durch das Krankenhaus, bedingen eine grundsätzlich hohe Entwicklungsdynamik für die Dammer Innenstadt.

Auch der demographische Rahmen stellt sich als durchaus positiv dar: Es ist in den letzten Jahren eine konstante Zunahme der Bevölkerung festzustellen und auch die Prognosen fallen positiv aus; im Jahr 2025 wird laut einer Vorabrechnung des LSN¹ mit rund 18.000 Einwohnern gerechnet,

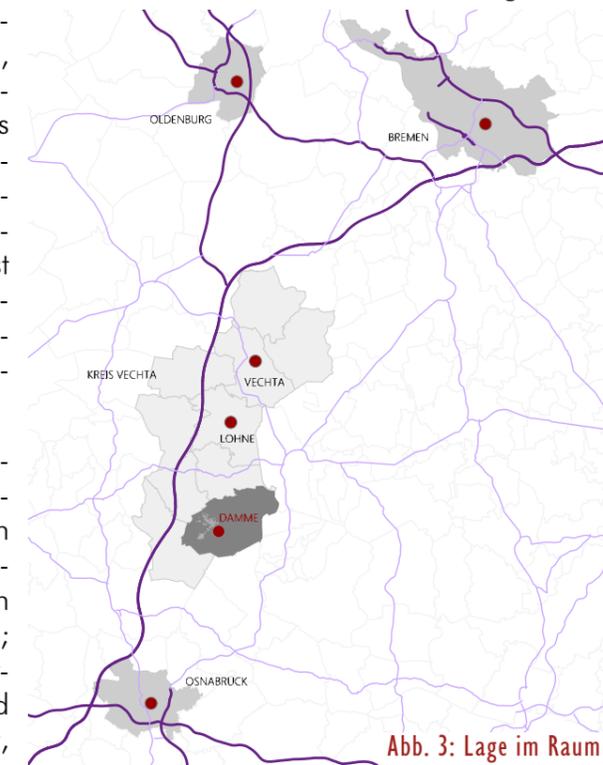


Abb. 3: Lage im Raum

¹ Website Statistisches Landesamt Niedersachsen: Bevölkerungsvorausberechnung für die Jahre 2021 und 2026: <http://www.statistik.niedersachsen.de/download/114712>; Zugriff am 25.07.2018

was einem Wachstum von rund 1.000 Menschen bzw. rund 6 % seit 2015 entspricht. Der zusätzliche Bedarf an Wohnungen, der mit dieser Bevölkerungszunahme bis 2025 einhergeht, kann für das gesamte Stadtgebiet auf 200 bis 300 Einheiten geschätzt werden.

Ergänzend bilden sich auch in der Altersstruktur der Einwohner Dammes charakteristische Schwerpunkte aus, die die solide demografische Entwicklung unterstreichen. Im überdurchschnittlichen Anteil der Gruppen der unter 6-Jährigen sowie der 6- bis 18-Jährigen an der Gesamtbevölkerung (rund 25 bzw. 22 % über dem Landesdurchschnitt)² zeigt sich, dass das Stadtgebiet als attraktiver Wohnstandort für Familien wahrgenommen wird. Hiermit einher geht eine hohe Betreuungsquote bei Kindern unter drei Jahren, die einen im Vergleich zum Landeswert leicht überdurchschnittlichen Anteil an weiblichen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten begünstigt.

Neben den Siedlungsbereichen verfügt das Stadtgebiet über einen hohen Anteil an naturnahen Freiflächen (Wald, Landwirtschaft, Moor). Der Dümmer See ist prägender Natur- und Freizeitraum der Region; er liegt in unmittelbarer Nähe der Stadt.

Das Stadtgebiet besteht aus 35 Ortsteilen und Bauernschaften, von denen lediglich fünf mehr als 1.000 Einwohner aufweisen. Die Ortsteile Damme, Damme-West, Clemens-August-Dorf und Osterdamme bilden als zusammenhängender Kernort den Siedlungsschwerpunkt des Stadtgebiets. Mit ihren rund 9.000 Einwohnern bzw. zwei Dritteln der Gesamtbevölkerung fungiert die Innenstadt mit den angeschlossenen Wohngebieten somit als konkurrenzloser Mittelpunkt des Stadtgebiets, auf den sich die Bürgerinnen und Bürger der übrigen Ortschaften funktional beziehen.

² Website Statistisches Landesamt Niedersachsen: Meine Gemeinde, meine Stadt: <http://www.nls.niedersachsen.de/gemeinden/G460002.html>; Zugriff am 04.12.2018



Abb. 5: Historische Plandarstellung (1854)

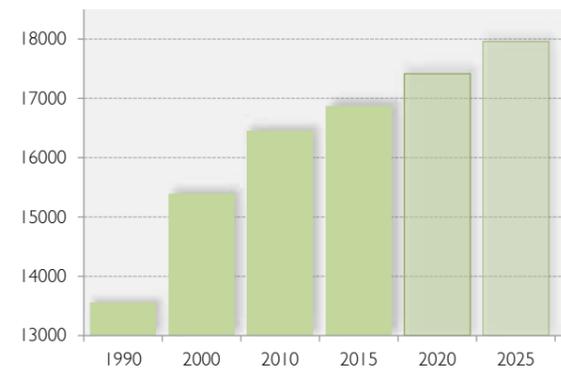


Abb. 4: Einwohnerentwicklung Dammes (Quelle Datengrundlage siehe Fußnote)

5 AUSGANGSLAGE IN DER INNENSTADT

RAUMSTRUKTUR DER DAMMER INNENSTADT

Die Innenstadt Dammes lässt sich räumlich und funktional klar abgrenzen. Hierfür sorgen die Marienstraße im Norden, die Hunteburger Straße im Osten, Wiesenstraße bzw. Werksgelände im Süden sowie die ehemalige Bahntrasse im Westen (siehe Abb. 6). Ergänzt wird diese Abgrenzung durch das unmittelbar nördlich der Innenstadt gelegene Schulzentrum am Grünen Weg. Dieser räumliche Rahmen bildet auch das Plangebiet des ISEK, welches vertieft untersucht wird, ohne dabei die Beziehungen zu wichtigen funktionalen und räumlichen Bezügen zur Umgebung aus dem Auge zu verlieren.

Die Grundstruktur des Zentrums wird durch eine H-förmige Straßenführung, gebildet aus Großer Straße, Gartenstraße und Mühlenstraße, definiert. Dieses Wegekrenz markiert nicht nur die Hauptlage bzw. die Innenstadt im engeren Sinne, sondern entspricht zugleich der historischen Stadtstruktur, die sich von der im 8. Jahrhundert gegründeten katholischen Pfarrkirche St. Viktor ausgehend entwickelt hat. Der Plan in Abb. 5 zeigt die Siedlungsstruktur um das Jahr 1854, die im gegenwärtigen Stadtgrundriss immer noch präsent ist.

Diese innere Stadt wird durch sie umlaufende Umgehungsstraßen eingefasst, wodurch die Innenstadt in zwei Ringe aufgeteilt wird. Während sich die Bebauung an der Großen Straße und der Mühlenstraße als innerer Teil auf die H-förmige Straßenstruktur bezieht, richten sich die anschließenden Gebäude überwiegend am äußeren Verkehrsring aus. Hierdurch zerfällt die Innenstadt in eine Hauptlage im inneren Kernbereich und ein erweitertes Zentrum, das diese Hauptlage umschließt.

Innerhalb des Kerns ist die ehemals landwirtschaftlich geprägte Struktur der Stadt mit großen Gehöften auch im heutigen Stadtgrundriss noch erkennbar. Die Orientierung im Stadtraum ist auch dadurch nicht immer einfach. Durch die dichte und kleinteilige Baustruktur gruppieren sich viele Gebäude bzw. Grundstücke zu eigenständigen Blockbereichen, die sich nicht immer an den linearen, zusammenhängenden Baufluchten bzw. Straßenräumen der Innenstadt orientieren. Der Straßenraum wird häufig durch „Restflächen“ zwischen den Baublöcken geprägt; die zwischen den Gebäuden entstehenden Freiflächen werden überwiegend als Stellplatz genutzt. Kleinere Freiräume wie z. B. der Vorplatz der Scheune Leiber oder das Areal östlich des Rathauses sind kaum als solche wahrnehmbar und werden größtenteils durch den ruhenden Verkehr besetzt. Nur der Kirchplatz – zum Teil auch als Parkplatz genutzt – ist auch als Stadtplatz wahrnehmbar. In der Summe führt dies zu einer schwachen Ablesbarkeit des öffentlichen Raums im Zentrum.

Wegen der konstant hohen Flächennachfrage wurden die Nachverdichtungs- und Neubaupotenziale weitgehend ausgeschöpft. Zudem sind viele Gebäude in den vergangenen Jahren umfassend modernisiert worden. Historische Bauformen haben im heutigen Stadtbild nur eine untergeordnete Bedeutung. Vorzufinden ist eine Vielzahl unterschiedlicher architektonischer Ansätze und Ausprägungen, die wenig gestalterischen Zusammenhang schaffen.

Im Gegensatz zur kleinteiligen Baustruktur innerhalb des Kernbereichs des Zentrums finden sich in der nach außen orientierten, erweiterten Innenstadt eine Reihe großer Solitärbauten, die überwiegend Fachmärkte beherbergen. Eine besondere stadträumliche Rolle nimmt dabei das Krankenhaus ein, das als Großstruktur an der Nahtstelle zur kleinteiligen Innenstadt einen ungewöhnlichen Kontrast bildet. Gegenwärtig wird die IV. und (vorläufig) letzte Ausbaustufe des Krankenhauses umgesetzt. In dieser äußeren Innenstadt prägen große Straßenquerschnitte das Bild, die ihnen zugeordneten solitären Baukörper werden häufig von großen Parkplatzflächen eingefasst. Stadträumlich besonders unbefriedigend stellt sich die Lindenstraße dar. Als großzügig ausgebauter monofunktionaler Straßenraum vermag sie zwar einen reibungslosen Verkehrsfluss sicher zu stellen, sie unterbricht aber durch ihre Dimensionierung das innerstädtische Gefüge im Nordwesten der Innenstadt. Diese Situation wird durch die weitgehend versiegelten Verkehrsflächen des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) sowie die Stellplätze des Krankenhauses verstärkt.

Insgesamt besteht nur ein geringer Austausch zwischen dem inneren und äußeren Bereich der Innenstadt. Eine Vielzahl der äußeren, solitären Gebäude sowie die kleinteiligen, geschlossenen Blockstrukturen im Inneren verhindern einen umfassenden, räumlichen und funktionalen Austausch beider Bereiche. Eine bessere Verknüpfung würde vor allem dem Einzelhandel in der Innenstadt dienen und auch den hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs vermindern helfen.

FUNKTIONSCUSTER IN DER INNENSTADT

Mit Blick auf die Verteilung der zentrenprägenden Nutzungen (Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie, Wohnen, Gemeinbedarf) ist in der Dammer Innenstadt ein deutliches Muster ablesbar (siehe Abb. 8). Dabei können aktuelle und detaillierte Erhebungen und Daten zum Einzelhandel im Dammer Stadtgebiet dem Einzelhandelsgutachten aus dem Jahr 2016 entnommen werden.

Die Große Straße zwischen Scheune Leiber, Donau- und Rüschenfelder Straße bildet die Hauptlage des Einzelhandels. Die engere 1a-Lage ist zwischen Kollping- und Friedhofstraße zu fixieren. Charakteristisch für den Bereich ist die hohe Zahl von inhabergeführten Betrieben, die überwiegend zentrentypische Sortimente wie Bekleidung, Sportartikel, Schuhe oder Unterhaltungselektronik anbieten. Nahversorgungsangebote spielen im inneren Zentrum, bis auf einen Drogeriemarkt, keine prägende Rolle.

Nahezu ringförmig um die Innenstadt sind autarke autokundenorientierte Fachmarktstandorte lokalisiert, wobei sich die fußläufigen Verbindungen zwischen diesen Einrichtungen und der Innenstadt überwiegend unattraktiv darstellen. Wichtige Anbieter an den ausgelagerten Fachmarktstandorten sind

Abb. 6: Bestandsplan mit Grenze Untersuchungsgebiet

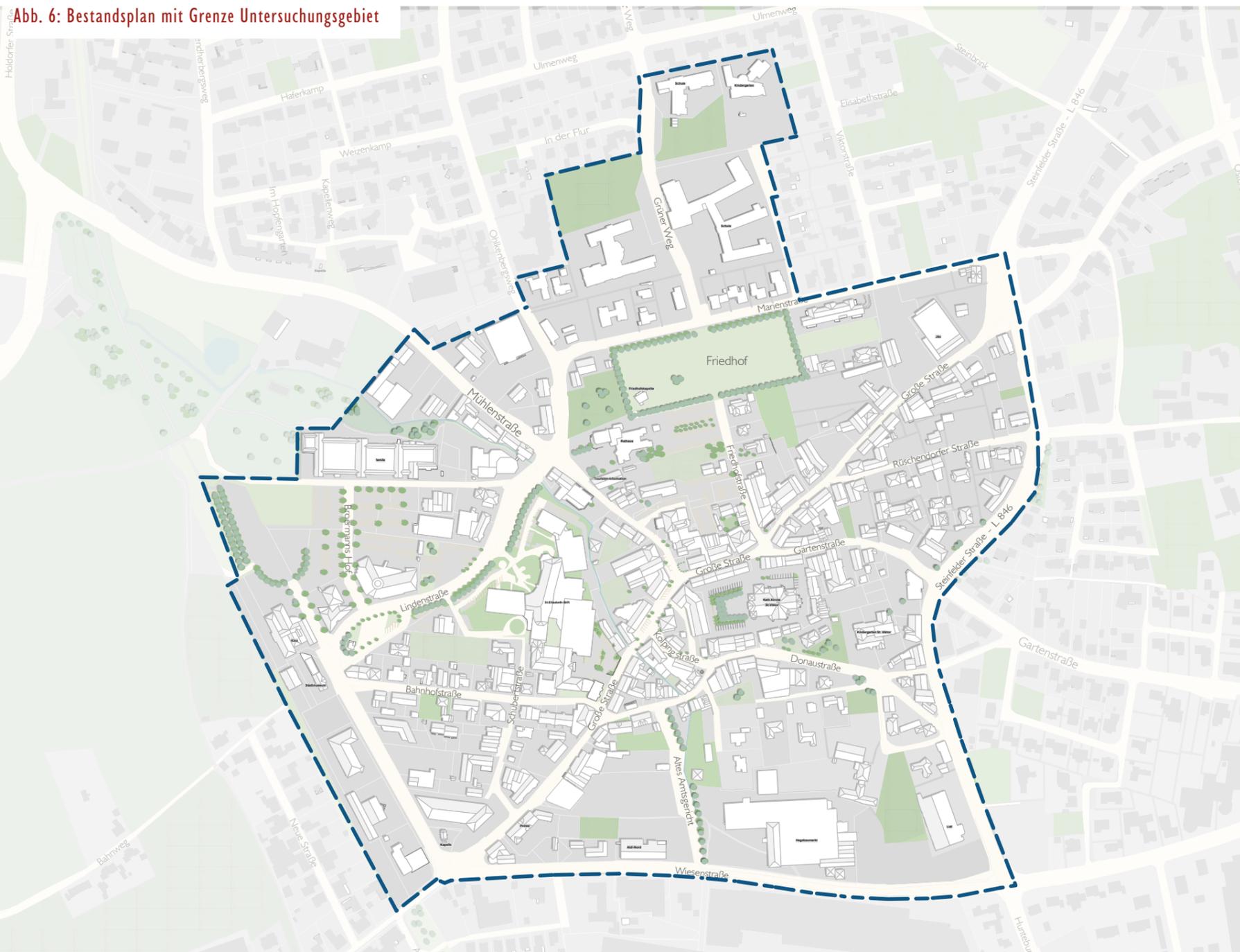
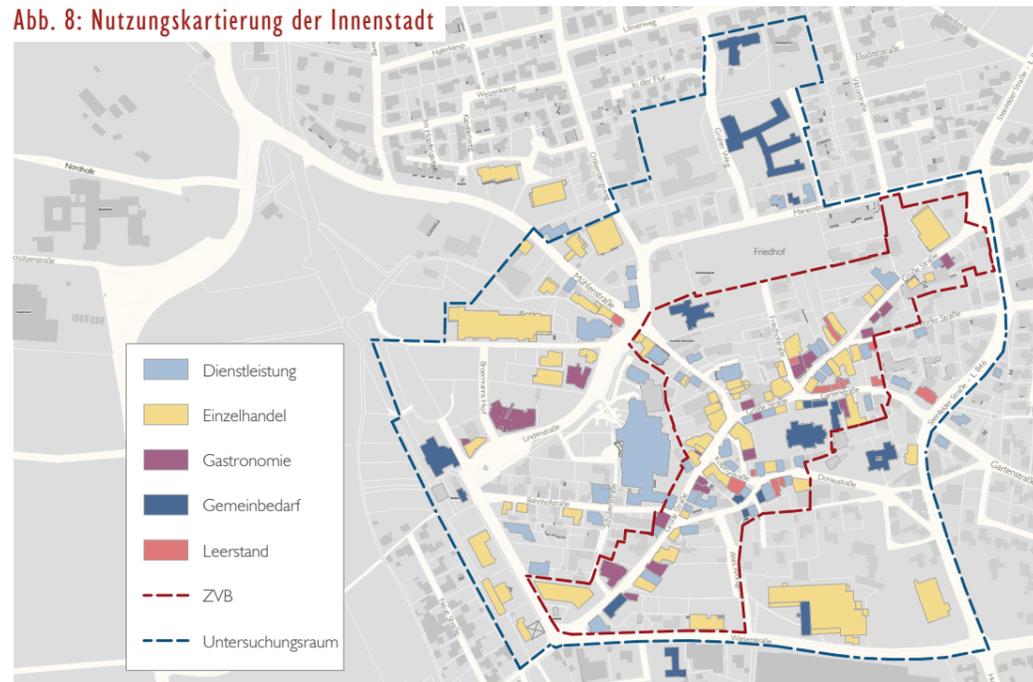


Abb. 7: Schwarzplan der Ortschaft Damme



Abb. 8: Nutzungskartierung der Innenstadt



u. a. Famila, Ernsting's family, Aldi, Lidl, Hagebaumarkt, Zoo 21 und Medimax. Hierbei entfaltet der nordwestliche Standort das größte Gewicht. Mit diesen Anbietern und den im Stadtkern ansässigen Einzelhändlern verfügt die Dammer Innenstadt über eine vollständige Angebotspalette. Räumlich entsteht hierdurch, analog zur zuvor dargestellten Raumstruktur, auch eine zweiteilige Einzelhandelsstruktur. Während die traditionelle Hauptlage um den Knotenpunkt Große Straße / Mühlenstraße überwiegend durch kleinteilige und inhabergeführte Betriebe geprägt wird, die in der gewachsenen Struktur integriert liegen, beziehen sich die stark autokundenorientierte Fachmärkte auf den äußeren Ring der Innenstadt. Sie sind nicht ausreichend mit den erstgenannten Bereichen verknüpft.



Abb. 9: Fachmarktstandort an der Lindenstraße



Abb. 10: Einzelhandel an der Großen Straße

Die Einzelhandelsfunktion des Zentrums wird durch eine Reihe von Gastronomiebetrieben ergänzt. Sie sind wegen ihrer dispersen räumlichen Verteilung allerdings nicht als Cluster wahrnehmbar. Einige wenige räumlich prominente Einzelbetriebe wie im Eckgebäude Große Straße / Mühlenstraße sowie die Betriebe am Kirchplatz bespielen die vorhandenen öffentlichen Räume mit außergastronomischen Angeboten. Insgesamt spielen die gastronomischen Bausteine in der Dammer Innenstadt jedoch eine untergeordnete Rolle.

Die Dienstleistungsbetriebe im Zentrum sind überwiegend als publikumsaffin und frequenzorientiert einzustufen und schaffen mit Blick auf ihre Zahl und Verteilung eine wichtige Ergänzung zum Einzelhandel. Die Mühlenstraße bildet dabei mit drei Niederlassungen einen Schwerpunkt der Finanzdienstleister, der durch das Rathaus und die Scheune Leiber als städtische Einrichtungen ergänzt wird. Dadurch ist eine hohe Frequentierung dieses Bereichs festzustellen. Im äußeren Bereich der Innenstadt dominieren im Nordwesten, schon wegen der Nähe zum Krankenhaus medizinische Dienstleister und Ärzte. Darüber hinaus finden sich in den Streulagen niederschwellige Einzelbetriebe, wie Frisöre oder Copyshops.

Leerstände treten im Dammer Stadtzentrum nur vereinzelt auf. Eine strukturelle Verfestigung von Leerständen in bestimmten Lagen, die zu einer funktionalen Abwertung führen könnte, ist nicht erkennbar.

Mit Blick auf die resultierende Passanten- bzw. Kundenfrequenzverteilung bilden der Abschnitt der Großen Straße zwischen der Kolping- und Friedhofstraße sowie die Mühlenstraße bis zur Einmündung der Lindenstraße die stärksten Bereiche der Dammer Innenstadt. Als erweiterte Lage mit geringerer Besatzdichte fungiert die östliche und westliche Große Straße bis zur Bahnhof- bzw. Rüschorfer Straße.

Der Blick auf die Frequenz- und Leerstände zeigt, dass die heutige Ausdehnung der Einzelhandelslagen im Dammer Zentrum passt und zu einer stabilen Situation führt. Für die Gastronomiefunktion bestehen Ausbaupotenziale, auch mit Blick auf räumlich reizvolle Standorte wie z. B. den Kirchplatz oder dem Vorplatz der Scheune Leiber, die gegenwärtig noch nicht umfangreich bespielt werden.



Abb. 11: Wohnen und Bautätigkeit in der Innenstadt

EINORDNUNG DER WOHNSTANDORTE

Die Dammer Innenstadt ist vor allem auch ein nachgefragter Wohnstandort; Singles, Werksangehörige und (junge) Familien sind offenbar die relevanten Zielgruppen. Es besteht eine hohe Nachfrage und eine gewisse Flächenknappheit. In den zurückliegenden Jahren wurde das Angebot parallel zum Bevölkerungswachstum bereits kontinuierlich ausgebaut. Die Zahl der Wohneinheiten stieg von von 2012 bis 2017 um rund 500 auf insgesamt etwa 7.150 Einheiten. Aktuelle Miet- und Kaufpreise bei Neuvermietungen oder Neubau zeigen ein relativ hohes Niveau. Aktuell entstehen einige neue Wohnungen an der Hunteburger Straße; die Entwicklung eines Neubaugebiets am westlichen Rand der Innenstadt ist geplant. In der Innenstadt sind nur dann Neubaupotenziale vorhanden, wenn größere räumliche Umstrukturierungen vorgenommen würden.

Als prägende Bautypen finden sich in der Stadt Wohn- und Geschäftshäuser (Wohnungen in den Obergeschossen) sowie Einfamilienhäuser verschiedener Qualitäts- und Baualterstufen. Das Quartier südlich des Alten Schulwegs bildet in unmittelbarer Nachbarschaft zum Stadtzentrum einen großzügigen, durch Stadtwillen mit privaten Grünflächen geprägten Bereich. Als weiteres Wohnquartier mit eigenständiger Charakteristik ist die Bebauung an der Bahnhofstraße aufzuführen, die durch ihre angenehm, homogene Struktur besticht, die ansonsten nicht in der Innenstadt zu finden ist.

Generell besteht im Zentrum eine überwiegend hohe Wohnstandortqualität. Auch sind die Standards und der Gebäudezustand durchgängig als relativ gut einzustufen.

Aufgrund des hohen Familien- und Kinderanteils an der Bevölkerung ist die Wohnfunktion eng mit der Bildungsinfrastruktur verknüpft. Im unmittelbaren Umfeld der Dammer Innenstadt finden sich drei Kindertagesstätten, deren Kapazität mit Blick auf das zurückliegende Wachstum der Innenstadt als Wohnstandort weitgehend ausgelastet ist. Für die drei Kindertagesstätten innerhalb des Untersuchungsgebiets wurden für das Jahr 2018 / 2019 Auslastungsquoten von über 95 % erreicht (Kindertagesstätte St. Viktor: 100 %, Kindertagesstätte St. Martin: 99 %, Kindertagesstätte St. Katharina: 95 %).



Neben einer Grundschule deckt das Angebot im Bereich der weiterführenden Schulen mit einem Gymnasium sowie einer Real- und einer Hauptschule alle Segmente in innenstadtnaher Lage ab. Somit kann die umfangreiche und bisher leistungsfähige Infrastruktur als positiver Wohnstandortfaktor gewertet werden.

VERKEHRLICHE SITUATION

In der Dammer Innenstadt liegt ein wichtiger Knotenpunkt der durch das Stadtgebiet verlaufenden Landstraßen. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden L 851 sowie die L 846 stoßen südlich der Innenstadt zusammen und bieten in westlicher Richtung über die Fortführung der L 846 die Anbindung zur Bundesautobahn 1 (Münster – Bremen). Darüber hinaus werden die östlichen Teile des Stadtgebiets über die L 853 angebunden, die den gesammelten Transitverkehr bis unmittelbar an das Stadtzentrum heranführt.

Die Knotenpunkte Steinfelder Straße / Lembrucher Straße sowie Vördener Straße / Südring bilden wichtige Verteiler. Ein besonders hohes Verkehrsaufkommen besteht am „Haupteingang“ in die Innenstadt aus Richtung Norden, dem Knoten Mühlenstraße / Marienstraße / Lindenstraße.

Durch dieses Straßensystem bestehen grundsätzlich gute Möglichkeiten, zumindest auf einer „Südroute“, die noch durch den Weg über die Wiesenstraße ergänzt wird, den Durchgangsverkehr um die Innenstadt herumzuführen. Dies wird in der Praxis, trotz problematischer verkehrlicher Situationen (siehe unten), von den Verkehrsteilnehmern nur begrenzt angenommen.

Dadurch entstehen im Kern der Innenstadt heute zwei massive Eng- bzw. Konfliktstellen, die eine sichere Verkehrsabwicklung unmöglich machen. Im Einzelnen sind dies der Knoten Große Straße / Mühlenstraße sowie der Bereich Große Straße / Friedhofstraße / Gartenstraße, die beide auf der oft genutzten direkten Ost-West-Achse durch den Stadtkern liegen. In beiden Bereichen sind die Straßenquerschnitte nicht für das derzeit hohe Verkehrsaufkommen¹ (vor allem ausgelöst durch Transitverkehre) geeignet, zudem ist die Verkehrslenkung aufgrund

¹ Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert: Stadt Damme - Verkehrsentwicklungsplan 2005 - Neufassung mit Ergänzung 2008. Hannover 2008: S. 29



Abb. 13: Ruhender und fließender Verkehr in der Innenstadt

der räumlichen Situation unübersichtlich. Die Nutzbarkeit der Verkehrsflächen für andere Teilnehmer, insbesondere für den Radverkehr, ist in der gegenwärtigen Situation nicht bzw. nur mit großen Gefährdungen gegeben.

Die Dammer Innenstadt sieht sich zudem einem erheblichen Parkdruck ausgesetzt. Mit der Bedeutung als Versorgungsstandort für das gesamte Stadtgebiet, insbesondere für die Vielzahl der kleinen Stadtteile, geht ein hohes Aufkommen an Autokunden einher. Gleichzeitig entfaltet das Krankenhaus eine regionale Strahlkraft, die ein zusätzliches Besucheraufkommen generiert. Eine umfassende bzw. flächige Erschließung des Stadtgebiets durch den ÖPNV kann mit Blick auf die Abdeckung und Auslastung nicht gewährleistet werden.

Demgegenüber besteht eine Vielzahl von Stellplätzen im öffentlichen und privaten Raum. Hervorzuheben sind die großen Stellplätze der Fachmarktzentren für die äußeren Bereiche der Innenstadt sowie der Parkplatz östlich des Rathauses, der mit rund 180 Stellplätzen das zentrale Angebot für die Besucher der Hauptlage darstellt. Darüber hinaus existiert eine Reihe straßenraumbegleitender Angebote. Auch das Krankenhaus verfügt über eigene Stellplätze innerhalb seiner Liegenschaft. In der Summe ist jedoch, vor allem mit Blick auf den hohen Parkdruck durch das Krankenhaus und die Innenstadtangebote, laut Aussage der Anlieger kein ausreichendes und gut angebundenes Parkplatzangebot vorhanden.

BESTEHENDE FREIRAUMSTRUKTUR

In der Dammer Innenstadt sind, wie oben bereits erwähnt, kaum prägende Platzbereiche vorhanden. Ein für das gesellschaftliche Leben deutlicher Nachteil, da es dadurch an zwanglosen Orten zum Austausch für Bürgerinnen und Bürger fehlt. Allein der Kirchplatz steht für diese wichtige Raumkategorie. Hier ist rund um die Kirche St. Viktor die historische Kirchhofstruktur deutlich ablesbar. Diese führt jedoch zu einer räumlichen und funktionalen Abtrennung des Kirchplatzes vom ökonomischen und Verwaltungszentrum der Stadt. Von Vielen wird diese Situation als negativ erlebt. Tatsächlich führt diese überkommene räumliche Struktur zu einem ruhigen, leicht abgesetzten, jedoch nicht unmittelbar auffindbarem Platz mitten in der Stadt, der nur im geringen Austausch mit den umliegenden Bereichen steht. Zudem ist die Nutzung der Erdgeschosses an den Gebäuden an der nördlichen Platzkante nicht optimal gelöst. Insgesamt kann der Kirchplatz seine wichtige Funktion als zentraler Stadtplatz und Treffpunkt nur begrenzt ausspielen, auch weil er in großen Teilen als Parkplatz genutzt wird. Potenzial zur Schaffung von öffentlichen Plätzen bieten die zentral gelegenen Flächen an der Scheune Leiber oder der Knotenpunkt der Hauptlage Große Straße / Mühlenstraße.

Mit dem hohen Anteil an Verkehrsflächen sowie der baulichen Dichte geht generell ein hoher Versiegelungsgrad der Innenstadt einher. Flächenhaft wirksame Grünstrukturen sind deshalb nur punktuell vorhanden. Die Ausnahme bildet der Friedhof nördlich des Rathausbereichs.

RÄUMLICHE ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN IN DER INNENSTADT

Mit der weitgehend abgeschlossenen Flächenentwicklung der Innenstadt scheinen Spielräume für die Aufwertung und Weiterentwicklung zunächst nicht vorhanden zu sein. Mit Blick auf die ausladende Ausweisung von Verkehrsräumen können bei effizienterer Organisation des Verkehrssystems allerdings eine ganze Reihe von Flächenpotenzialen freigesetzt werden. Dies betrifft vor allem Flächen an der westlich des Stadtkerns gelegenen Lindenstraße. Hier grenzen weitläufige Stellplatz-

flächen an den Bereich des räumlich überaus großzügig ausgelegten ZOB. Auch das zentral gelegene Areal zwischen Rathaus und Volksbank wird derzeit nahezu ausschließlich durch verschiedene oberirdische Parkplätze besetzt, die der Zentralität des Standorts nicht gerecht werden. Darüber hinaus existiert mit dem Blockinnenbereich zwischen Friedhof und Große Straße eine der wenigen Brachflächen, die auch einer baulichen Entwicklung zugeführt werden können. Zusammen genommen bieten diese Potenziale große Chancen zur weiteren Arrondierung und damit Stärkung der Innenstadt.



Abb. 14: Mangelhafter Durchgang vom Knotenpunkt Mühlenstraße / Große Straße zum Kirchplatz



Abb. 15: Dichte Baustruktur im Zentrum

6 SWOT, PROBLEME UND POTENZIALE

In der Gesamtschau zeigt sich für den Status Quo der Dammer Innenstadt ein grundlegend positives Bild. Die innere Innenstadt ist umfassend entwickelt, und im Gebäudebestand finden sich kaum Leerstände oder Einzelobjekte mit hohem Sanierungsbedarf. Mit den sozioökonomischen Rahmenbedingungen scheint sich diese stabile Entwicklung auch zukünftig fortzusetzen.

Allerdings bestehen gleichzeitig eine Reihe räumlicher Schwachpunkte. Neben der hohen Verkehrsbelastung existieren kaum Plätze oder Freiräume im Stadtgefüge, was insgesamt zu einer geringen Aufenthaltsqualität im Zentrum führt. Auch sind kaum Verknüpfungen der räumlichen Schwerpunkte untereinander erkennbar, was zu einem funktional negativen „Nebeneinander“ von Quartieren führt und letztlich den Autoverkehr stärkt.

Zusammenfassend können aus der Analyse folgende Potenziale bzw. Probleme dargestellt werden:

POSITIVE FAKTOREN

- » Es besteht in Damme eine vitale ökonomische Landschaft mit großen Arbeitgebern als starkem Grundmotor der gesamtstädtischen Entwicklung. Die Sogwirkung des Zentrums für das Umland ist überall spürbar.
- » Insgesamt ist eine hohe Nachfrage nach Entwicklungsflächen für Wohnungsbau und damit auch eine rege Bautätigkeit zu beobachten.
- » Auffallend in der Innenstadt ist die stabile Nutzungsstruktur mit verschiedenen Angebotsschwerpunkten.
- » Dies bedingt eine relativ hohe Besucherzahl in der Innenstadt, für die vor allem mittelzentrale Einrichtungen wie Banken, das Krankenhaus und der Einzelhandel verantwortlich zeichnen.
- » Die Erstentwicklung von Potenzialflächen und die bauliche Qualifizierung des Gebäudebestands sind weitgehend abgeschlossen, es besteht dadurch ein hoher Baustandard.
- » Eine Stärke des Zentrums ist in diesem Zusammenhang auch die relativ geringe Anzahl an Leerständen bzw. nicht marktgängigen Objekten (sowohl für Ladenlokale als auch für Wohnimmobilien).
- » Im Einzelhandel wird das Angebot des inhabergeführten Einzelhandels durch eine vielfältige Fachmarktlandschaft, außerhalb der engeren Innenstadt liegend, ergänzt.

ANZUGEHENDE ASPEKTE

- » Die Innenstadt ist durch ein hohes Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) belastet, was zu erheblichen Beeinträchtigungen von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern und zum Qualitätsverlust der öffentlichen Räume, speziell im Zentrum, führt.
- » Die fast ausschließliche Ausrichtung der Verkehrsabwicklung auf den MIV führt bei geringer Flächenverfügbarkeit zu einem starken Parkdruck. Flächen mit hoher Lagegunst werden in der Konsequenz als Verkehrsraum mindergenutzt.
- » Insgesamt gibt es zu wenig Flächen für Fußgänger und Radfahrer und keine ausreichende Barrierefreiheit. Auch bilden einige Straßenräume wie die Lindenstraße, in ihrer baulichen Ausführung und mit ihrem hohen Verkehrsaufkommen Barrieren im Stadtraum.
- » Es fehlt in Damme an einer echten räumlich-funktionalen Mitte. Durch die fragmentierte Struktur ist die bauliche Orientierung der Blockbereiche auf einen zentralen Platz zu schwach ausgebildet.
- » Hiermit korrespondiert der geringe Anteil an Freiräumen mit der wenig ansprechenden Aufenthaltsqualität in der Innenstadt. Neben einem freiräumlichen Grundgerüst fehlen insbesondere an der Hauptlage ansprechende öffentliche Räume.
- » Begleitend zum Ausbau des Wohnungsangebots müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, durch die die Dammer Innenstadt auch zukünftig eine hohe Wohnstandortqualität anbieten kann.
- » Das Krankenhaus ist ein wichtiger Standortfaktor der Stadt, aber in das bauliche Gefüge der Innenstadt nicht ausreichend räumlich integriert. Die massiven Baukörper und der hohe Flächenbedarf verlangen nach besonders einfühlsamen Lösungen.
- » Für die Entwicklung des innerstädtischen Einzelhandels sind die Angebote des kurzfristigen Bedarfs am Rand der Innenstadt nicht optimal lokalisiert und vor allem fußläufig nur unzureichend angebunden.



Abb. 16: Hochwertige Neubauten in der Innenstadt

C | ZIELE UND RAHMENPLANUNG

Aufbauend auf den Analyseergebnissen werden Ziele für die stadträumliche Weiterentwicklung der Dammer Innenstadt bestimmt. Daran anschließend werden die Zielaussagen in einen konkreten Rahmenplan übersetzt, der eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen umfasst. Der Rahmenplan bildet dabei den strukturellen Gesamtzusammenhang der Einzelmaßnahmen ab und verdeutlicht die städtebauliche Gesamtidee des ISEK.



7 ZIELE DER ZUKÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

Auf der Grundlage der dargestellten Bestandssituation der Dammer Innenstadt lassen sich verschiedene Zieldimensionen ableiten, die den Rahmen für die zukünftige Entwicklung des Zentrums definieren. In Bezug auf die ermittelten Potenziale und Herausforderungen können fünf thematische Ziele für die zukünftige Stadtentwicklung formuliert werden:

1. NEUORDNUNG DES VERKEHRS ZUR GEWINNUNG VON RAUMQUALITÄT UND FLÄCHENPOTENZIALEN!

Durch eine klare Neustrukturierung des fließenden Verkehrs soll es zu einer Entlastung des Stadtzentrums an der Großen und Mühlenstraße kommen. Dadurch kann die Raumqualität in der Hauptlage Dammes deutlich erhöht werden. Für Radfahrer und Fußgänger entstehen dadurch deutliche Qualitätsverbesserungen, die umfassend zur Attraktivität des engeren Stadtkerns beitragen werden.

Zudem besteht die Chance, das Dammer Zentrum zu arrondieren und zusätzliche Entwicklungsspielräume zu generieren. Durch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs, vor allem über Tiefgaragen und Parkdecks, können Flächen mit hohem Potenzialwert für neue Nutzungen verfügbar gemacht werden.

2. NEUDEFINITION DER VORHANDENEN OST-WEST-ACHSE LINDENSTRASSE ZUR VERKNÜPFUNG UND GLIEDERUNG DER STADTRÄUME!

Wie dargestellt zerfällt die Dammer Innenstadt in einen weitgehend funktionierenden Kern und eine erweiterte Innenstadt. Beide sind unzureichend miteinander verbunden und vermögen dadurch keine wirkliche Einheit zu bilden. Ziel ist es, die fragmentierten Stadträume bzw. Quartiere durch ein übergeordnetes gestalterisches Thema und die Schaffung neuer Wegebeziehungen effektiv zu verbinden. Schlüsselstelle hierfür ist die Lindenstraße, die so umzugestaltet ist, dass hier neben ihrer verkehrlichen Funktion auch eine durchgängige freiräumliche Achse im Ost-West-Verlauf entsteht. Diese hat vor allem auch die Aufgabe, bessere Querbezüge aufzubauen. Neben der Schaffung einer Verbindungswirkung entsteht hierdurch auch ein wahrnehmbarer innerstädtischer Freiraum, der zur deutlichen Gliederung des Stadtraums beiträgt.

3. ETABLIERUNG DER HAUPTLAGE ALS MITTELPUNKT ZUR FUNKTIONALEN STÄRKUNG DES ZENTRUMS!

Durch den stabilen und vitalen Einzelhandelsbesatz ist das Dammer Zentrum funktional gut aufgestellt. Um die Wettbewerbssituation zwischen dem überwiegend inhabergeführten Betrieben an der Großen und Mühlenstraße und den umliegenden Fachmarktstandorten für die Kernstadt zu stärken und zu einem besseren Miteinander zu kommen wird das eigenständige räumliche Profil des Zentrums ausgebaut. Hierzu gehören neben der Reduzierung von Konflikten, maßgeblich in den Verkehrsräumen, auch die Etablierung eines deutlichen und identitätsstiftenden räumlichen Mittelpunktbereichs in Ergänzung zum Kirchplatz.

4. SCHAFFUNG ZUSÄTZLICHER BAUFELDER UND GUTER WOHNSTANDORTFAKTOREN ZUR UMSETZUNG DER NACHFRAGEPOTENZIALE

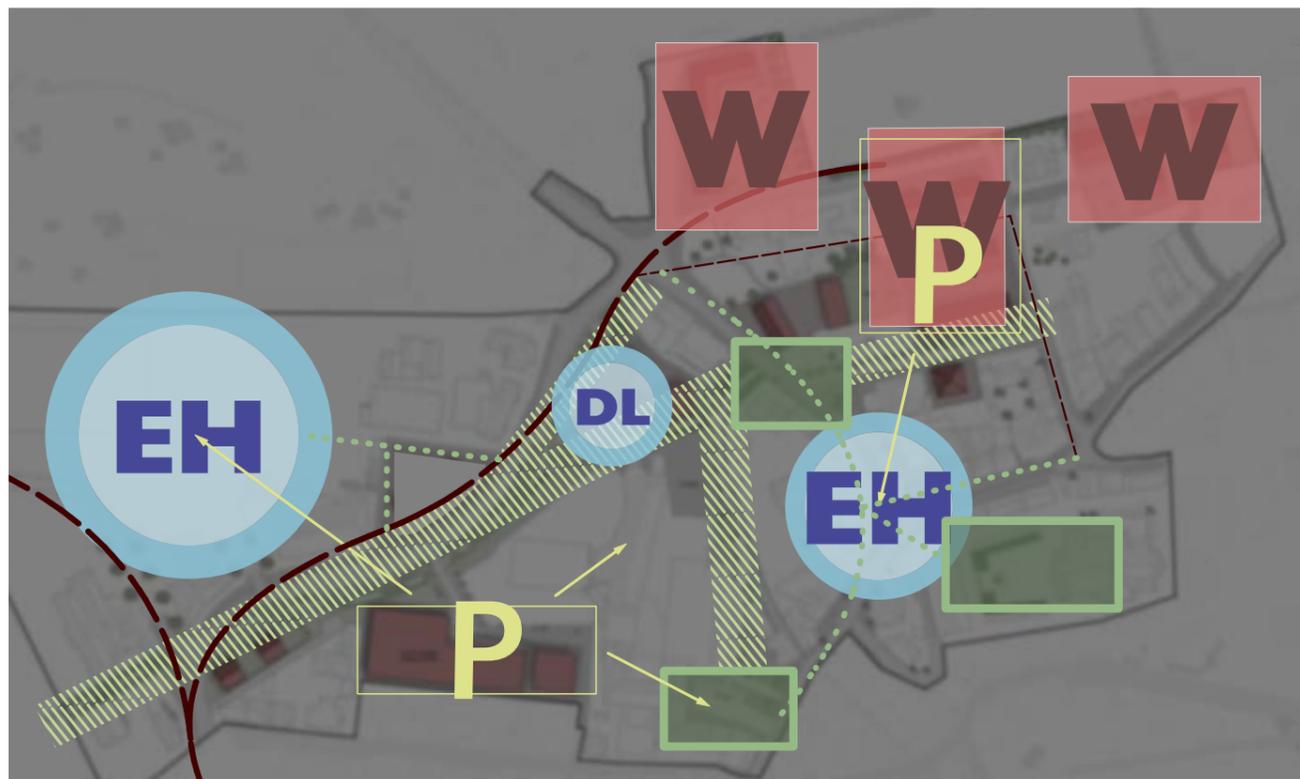
Mit der starken mittelständischen Wirtschaftsstruktur der Dammer Innenstadt sowie ihrer Sogwirkung als Wohn- und Einzelhandelsstandort für das Umland be-

steht ein großes Wachstumspotenzial. Um das positive Investitionsklima in der Innenstadt auch zukünftig beizubehalten, werden neue Entwicklungsflächen für den Hochbau definiert, insbesondere zum Ausbau des Wohnangebots. Im Zuge der Neustrukturierung der Lindenstraße sowie der Schaffung von Potenzialflächen entstehen an der Lindenstraße und im Rathausquartier neue Baufelder. Während an der Lindenstraße solitäre Bauten entwickelt werden können, besteht in den mindergenutzten Blockinnenbereichen östlich des Rathauses die Möglichkeit, zusammenhängende neue Wohnquartiere zu etablieren.

Gleichzeitig wird die Attraktivität der Innenstadt als Wohnstandort durch den Ausbau der mit der Wohnnutzung verbundenen Infrastruktur gesichert. Mit der Schaffung ausreichender Kapazitäten in der Bildungs- und Betreuungsinfrastruktur in Verbindung mit einem vitalen Arbeitsmarkt bietet die Innenstadt dabei insbesondere für Familien als Zielgruppe gute Rahmenbedingungen.

5. NEUGESTALTUNG DER (ENTSTEHENDEN) ÖFFENTLICHEN RÄUME ZUR STEIGERUNG DER FREIRÄUMLICHEN QUALITÄT DER INNENSTADT

Der mit den o.g. Zielen verbundene Ausbau der Freiräume in der Innenstadt führt zwangsläufig zu einer dringend notwendigen Steigerung der Aufenthaltsqualität. Der bisher überwiegenden Prägung des Stadtraums als Verkehrs- und Baufläche wird eine neue Charakteristik gegenübergestellt, die sich durch besondere freiräumliche Qualität auszeichnet. Das bedeutet konkret: Durch die Schaffung einer neuen Platzfolge werden gezielt neue Stadtplätze und Grünbereiche entwickelt, deren Interaktionswert und die Aufenthaltsqualität sich in das jeweilige Mikroumfeld einfügen. Auch die Schaffung zusätzlicher Grünelemente im weitestgehend durch Versiegelung bestimmten innerstädtischen Kontext soll zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität über das gesamte Stadtzentrum Dammes beitragen.



URBANE ACHSE ZWISCHEN DEN QUARTIEREN: DAMMER BOULEVARD

Aus diesen Zielvorstellungen lässt sich folgendes räumliches Leitbild ableiten. In nebenstehender Abbildung werden die zukünftigen Schwerpunkte der Dammer Stadtentwicklung anschaulich dargestellt und im Folgenden nochmals kurz erläutert.

Zentraler Ankerpunkt der räumlichen Konzeption ist die neue urbane Achse an der Lindenstraße, der „Dammer Boulevard“, die sich zwischen dem geplanten Wohngebiet westlich der Gleisanlage und den Innenstadtquartieren östlich der Friedhofstraße erstreckt. Die Flächenentwicklungen im Hochbau orientieren sich dabei am Verlauf des Boulevards.

Die Achse wird begleitend zur Lindenstraße und sie mit einbeziehend als breit angelegter Grünraum ausgestaltet. Im östlichen Verlauf wechselt der Charakter eines Boulevards als breiter und grüner Verkehrsraum zu einer urban geprägten innerstädtischen Achse. Mit diesem neuen räumlichen Gliederungselement lassen sich folgende Ziele bzw. Vorhaben umsetzen:

1. Der Boulevard entfaltet eine hohe Aufenthaltsqualität und stellt die Belange des Fuß- und Radverkehrs gleichberechtigt neben die des MIV.
2. Er ermöglicht, auch leistungsfähige Anbindungen zwischen der Innenstadt und den westlichen Bereichen zu schaffen.
3. Es entsteht ein neuer Zugang zum Stadtzentrum, der an der Mühlenstraße einen neuen Stadtmittelpunkt schafft.
4. Im weiteren Verlauf, also östlich der Mühlenstraße, verbindet die Achse die Hauptlage mit den östlich gelegenen neuen Wohnquartieren und Stellplatzanlagen.
5. Die zwei großen Einzelhandelsbereiche der Innenstadt werden besser verbunden.
6. Die nördlichen und nordöstlichen Blockbereiche des Zentrums werden als Wohnstandorte gestärkt, was zu einer generellen Belebung der Innenstadt beiträgt.
7. Durch die Bündelung des Parkraumangebots entstehen zwei Hauptstellplatzanlagen, die jeweils dem Krankenhaus bzw. der Innenstadt und deren Besuchern zugeordnet sind.

Abb. 17: Räumliches Leitbild für die Innenstadt

Dargestellt sind die perspektivischen Funktionen einzelner Bereiche sowie deren Verknüpfungen untereinander:

- Fachmarktzentrum und Kreuzung Große Straße / Mühlenstraße als Pole des Einzelhandels (blau)
- Impulswirkung der Wohnstandortentwicklung in der nördlichen Innenstadt (rot)
- Parkplätze (gelb), Wegeverbindungen und zentrale Platzbereiche (grün)

8 RAHMENPLAN FÜR DIE DAMMER INNENSTADT

Die zuvor allgemein dargestellten Entwicklungsziele werden im Rahmenplan zusammenhängend und detailliert aufgearbeitet. Mit dem Konkretisierungsgrad des Rahmenplans werden auch die strukturellen Ansätze

- » zum Verkehrssystem,
- » zur Freiraumstruktur und
- » zu den Hochbaupotenzialen

großmaßstäblicher dargestellt. Diese drei Aspekte bilden die Schlüsselthemen der zukünftigen Dammer Stadtentwicklung und werden im Folgenden erläutert.



Abb. 18: Rahmenplan für die Dammer Innenstadt

SCHLÜSSELTHEMA VERKEHRSSYSTEM – TRANSITACHSEN UND PARKRAUMBILANZ

Das hohe Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr in der Dammer Innenstadt führt zu einer deutlichen Minderung der innerstädtischen Raumqualität. Die Thematik der Verkehrsführung ist in den Diskussionen um die Dammer Stadtentwicklung dabei schon lange präsent. Bereits im 2005 formulierten Verkehrsentwicklungsplan wurden verschiedene Maßnahmen konzipiert, um den Transitverkehr effektiv um das Stadtzentrum zu lenken. Die gegenwärtige Situation ist aber (immer noch) von einem hohen Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr geprägt, der mit Blick auf den begrenzten Raum mit Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr sowie der generellen Qualität der Stadträume einhergeht. Eine umfassende und einfach umzusetzende Ideallösung für das Verkehrssystem, die allen Zielsetzungen und Interessenslagen, bezogen auf Erreichbarkeit und Leichtigkeit des Autoverkehrs auf der einen sowie der Sicherheit und Verträglichkeit für alle Verkehrsteilnehmer auf der anderen Seite, entspricht, ist trotz der vielfältigen bisherigen Überlegungen nicht vollständig erreichbar.

Dabei ist Konsens, dass die Lenkung der Ströme und die Aufteilung der Verkehrsflächen maßgeblich die innerstädtische Raumentwicklung beeinflussen und eine Verbesserung der Situation im Dammer Zentrum erforderlich ist. Auch das Ungleichgewicht der Verkehrsträger ist zu thematisieren, um nicht allein die Bedürfnisse des MIV in den Mittelpunkt zu stellen, sondern insbesondere für die vermeintlich „schwachen“ Teilnehmern ausreichende und attraktive Flächen zu schaffen.

Letztlich ist mit der Diskussion über Verkehrsmodelle auch die Reduzierung des Transitverkehrs, der die Dammer Innenstadt lediglich als „kürzesten Weg“ nutzt, verbunden. Für diesen Aspekt sind allerdings auch konzeptionelle Bausteine außerhalb des Plangebiets des ISEK maßgeblich. Um die Innenstadt großräumlich zu entlasten, sind die bestehenden Umfahrungen wie der Südring in regulativer Hinsicht stärker auszuweisen und der Lückenschluss der West-Ost-Tangente über den Ausbau der Straße „Am Stadtmuseum“ anzustreben.

Im Arbeitsprozess des ISEK wurde das Thema der innerstädtischen Verkehrsführung daher mit einer großen Bandbreite an konzeptionellen Ansätzen berücksichtigt. Mit Blick auf diese vielfältigen Zielsetzungen und die Interessenslagen

der einzelnen Akteursgruppen wurde eine Reihe von Steuerungsmöglichkeiten diskutiert, die sich zu fünf unterschiedlichen Verkehrsmodellen für die Dammer Innenstadt zusammenfassen lassen. Diese fünf Positionen werden mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen im Folgenden dargestellt und, soweit möglich, in ihren Auswirkungen verglichen.

Als „Kompass“ für die Bewertung lassen sich die zuvor dargestellten Aspekte in folgende Ziele bzw. Ansprüche an eine verkehrliche Lösung überführen:

- » **Erreichbarkeit:** Die Innenstadt und ihre Nutzungen sollen für alle Verkehrsteilnehmer gut erreichbar sein.
- » **Raumqualität und Umweltverbund:** Der ruhende und fließende Verkehr soll den Stadtraum nicht über Gebühr beeinträchtigen. Der Stadtkern ist als Treffpunkt und Aufenthaltsraum zu verbessern. Als zukunftsfähiger Raum bietet der Stadtkern gute (und sichere) Voraussetzungen für den Rad- und Fußverkehr.

Im Einzelnen wurden die folgenden Verkehrsmodelle für die Dammer Innenstadt diskutiert¹:

I. EINBAHNSTRASSENSYSTEM MIT SPERRUNG

Um den Transitverkehr als Hauptverursacher der Raumbelastung dauerhaft und (möglichst) vollständig aus dem Dammer Zentrum herauszuhalten, ist eine Unterbrechung der direkten Verbindung der Knoten Steinfelder Straße (im Nordosten) und Lindenstraße (im Südwesten) für den MIV erforderlich. Zu diesem Zweck sieht das Verkehrsmodell die Sperrung der Großen Straße auf Höhe des Kirchplatzes (zwischen Mühlenstraße und Friedhofstraße) vor. Dadurch entfällt der bisher kürzeste Weg für den Transitverkehr. Mit diesem Schritt kann das MIV-Aufkommen in den sensiblen Stadträumen rund um die Dammer Hauptlage entscheidend gesenkt werden. Als leistungsfähige und konfliktfreie Ersatzverbindung für den Ost-West-Transitverkehr soll zukünftig die Achse Lindenstraße / Marienstraße fungieren, die im Westen an den oben erwähnten neuen Lückenschluss zum Westring anschließt.

Um gleichzeitig Gestaltungsspielräume in den Straßenquerschnitten zu erreichen, soll die Achse Mühlenstraße / Große Straße / Kolpingstraße als Einbahnstraße in südlicher Fahrtrichtung ausgewiesen werden. Mit dem Wegfall einer Fahrspur können so neue Flächen für den Fuß- und Radverkehr sowie ansprechende öffentliche Räume im Dammer Zentrum geschaffen werden. Der Knotenpunkt Große Straße / Lindenstraße fungiert dann zukünftig als zentraler Zufahrtsbereich zur Innenstadt. Die über die südliche Große Straße kommenden Verkehre werden über die Kolping- bzw. Donaustraße durch das Zentrum geführt. Sie sind aufgrund ihrer schmalen Querschnitte und ihrer Gestaltung als Anliegerstraße als Transitroute unattraktiv.

Erreichbarkeit: Mit der Sperrung des Teilstücks der Großen Straße ändert sich in Teilen auch die Erreichbarkeit der Hauptlage. Für Besucher aus östlicher Richtung sind die zentralen Parkplätze der Innenstadt (Friedhofstraße und Kirchplatz)

¹ Als strategisches Planwerk widmet sich das ISEK hinsichtlich der Bewertung der Modelle mit Blick auf ihre grundsätzliche räumlich-funktionale Wirkung. Im Verkehrsentwicklungsplan finden sich teilweise tiefergehende technische Betrachtungen zu den hier dargestellten Ansätzen, insbesondere zu den rechnerisch zu erwartenden Umverteilungen der Verkehre im Straßennetz.



Abb. 20: Verkehrssystem Variante 1: Sperrung



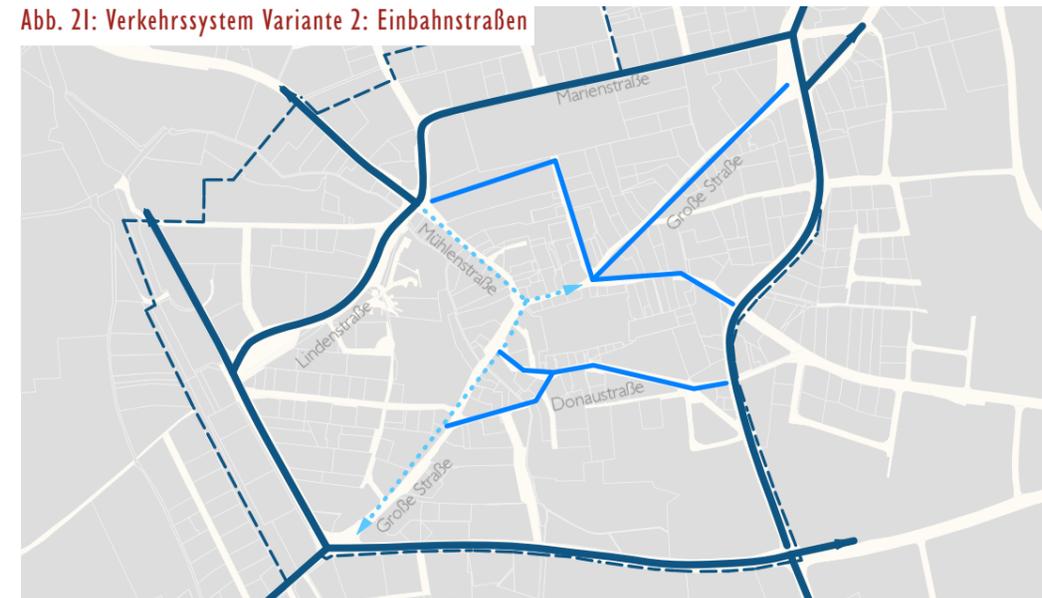
weiterhin uneingeschränkt erreichbar. In diesem Kontext ist zu vermitteln, dass die Idee der Erreichbarkeit nicht ausschließlich auf ein direktes Anfahren einzelner Gebäude beziehen muss, sondern dass mit einer guten Führung zu den zentralen Stellflächen nachhaltige (Fußgänger)Wegekette entstehen, die maßgeblich zur räumlichen Qualität des Zentrums beitragen können. Für Besucher aus westlicher Richtung ergibt sich eine längere Wegstrecke, wobei die genannten Parkplätze über die Stichstraße nördlich des Rathauses erreichbar bleiben.

Raumqualität und Umweltverbund: Durch die mit dem Modell verbundene Senkung des Verkehrsaufkommens und die damit verbundene deutliche Reduzierung der Straßenflächen, kann das Dammer Zentrum umfassend neu gestaltet werden. Für den Fuß- und Radverkehr entstehen sichere und attraktive Räume sowie durchgängige Wegeachsen, die die Innenstadt für den Umweltverbund nachhaltiger erschließen. Der für den MIV gesperrte Abschnitt der Großen Straße kann als Vorfläche der angrenzenden Gebäude in außergastronomische Nutzungen miteinbezogen werden und so zur funktionalen Stärkung der Lage beitragen. Auch für die T-Kreuzung von Großer und Mühlenstraße entstehen Gestaltungsspielräume, die zum einen zur Herausarbeitung eines „Stadtmittelpunktes“ und zum anderen auch für eine verbesserte Anbindung der Hauptlage an den Kirchplatz genutzt werden können.

2. UMFASSENDES EINBAHNSTRASSENSYSTEM

In Abwandlung der dargestellten Variante ist ein Verzicht auf die Sperrung des Teilstücks der Großen Straße denkbar, um im Gegensatz zur 1. Variante dadurch eine Durchlässigkeit zwischen dem westlichen und östlichen Teil der Innenstadt zu erhalten. Um dem Transitverkehr auch ohne eine vollständige Unterbrechung entgegenwirken zu können, soll die Große Straße als Einbahnstraße ausgewiesen werden, wobei die Fahrrichtungen sich an der Einmündung der Mühlenstraße gabeln. Die Große Straße führt somit nur noch „aus der Innenstadt hinaus“. Im östlichen Verlauf bleibt der Zweirichtungsverkehr bis zum Knotenpunkt Friedhofstraße erhalten, im westlichen Verlauf wird die Einbahnregelung bis zum Kreisverkehr Lindenstraße fortgesetzt.

Abb. 21: Verkehrssystem Variante 2: Einbahnstraßen



Erreichbarkeit: Die umfassende Einbahnregelung unterbindet, ähnlich wie das erste Modell, die Anfahrt der Innenstadt bzw. der zentralen Stellplätze aus westlicher Richtung; für den östlichen Bereich entsteht die gleiche Wirkung wie in der ersten Variante (Hauptlage über Stellplätze indirekt erreichbar). Durch die weitergehende Umsetzung sind allerdings die Querstraßen des südlichen Stadtkerns wie die Donau- oder Bahnhofstraße oder auch der Nebenausgang des Krankenhauses von der Großen Straße aus nicht mehr erreichbar.

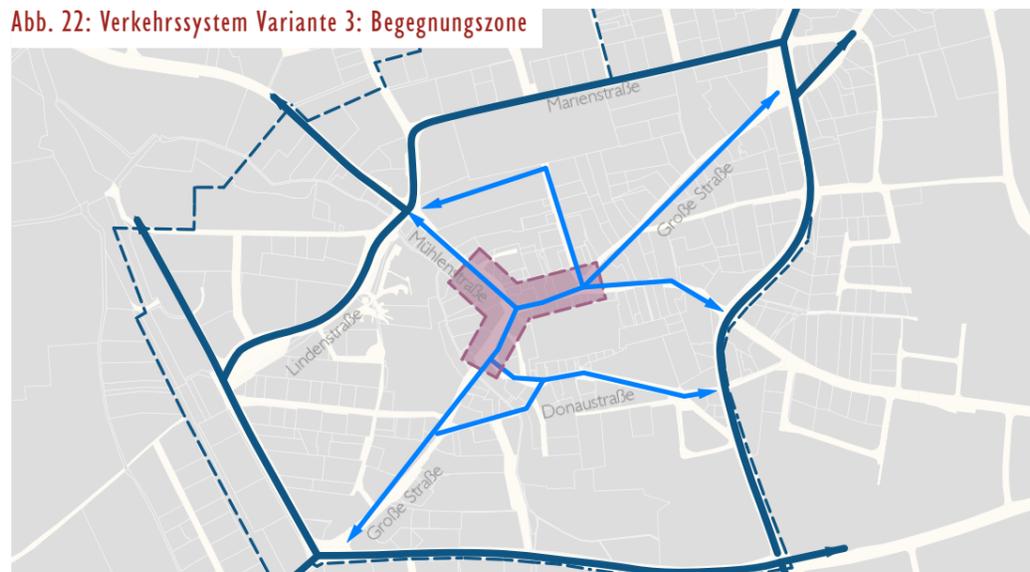
Raumqualität und Umweltverbund: Die nach außen führende Einbahnregelung sorgt durch die Kappung der Verbindung für eine effektive Reduzierung des Transitverkehrs, wodurch deutliche Entlastungseffekte und Gestaltungspotenziale für den Stadtkern entstehen. Lediglich eine vollständige Umwidmung des Straßenraums im Teilstück Große Straße zwischen Mühlen- und Friedhofstraße ist aufgrund des Erhalts der Befahrbarkeit nicht umsetzbar.

3. ZWEIRICHTUNGSVERKEHR MIT BEGEGNUNGSZONE

Ausgehend von dem Ziel, die Durchlässigkeit des Straßennetzes von Ost nach West aufrecht zu erhalten und den Transitverkehr statt durch Fahrverbote durch bauliche Ansätze zu regulieren, behält das Konzept der Begegnungszone den jetzigen Zweirichtungsverkehr bei. Die hoch belasteten und konfliktträchtigen Straßenräume, im Wesentlichen zwischen der Mühlen- und Friedhofstraße, sollen dabei durch die bauliche und auch regulatorisch wirkende Anwendung einer Begegnungszone entschärft werden.

Das Konzept der Begegnungszone setzt dabei auf zwei wirksame Hebel: Der MIV wird durch die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit Tempo 20 (oder in verschärfter Variante als Spielstraße) weitgehend verlangsamt. Um gleichzeitig zu einem Qualitätsgewinn im Miteinander aller Verkehrsträger zu gelangen, wird eine Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer untereinander und insbesondere für die Belange der schwächeren Gruppen baulich begleitet. Dies geschieht durch die Umsetzung gestalterischer Elemente, die die Grenzen zwischen „an den Rand gedrängtem Fuß- und Radwegestreifen“ und einer für den MIV reservierten Fahrbahn aufheben. Mit der Umsetzung einer einheitlichen und farblich leitenden Pflasterung bei gleichzeitigem Verzicht auf Niveautrennung ent-

Abb. 22: Verkehrssystem Variante 3: Begegnungszone



steht so eine gemeinschaftliche Verkehrsfläche, die durch den MIV sensibler wahrgenommen wird und gleichberechtigt genutzt werden kann.

Mit der umfassenden Geschwindigkeitsreduzierung und entsprechenden Aufpflasterungen bzw. Verengungen an den Nahtstellen wird das Befahren der Begegnungszone dabei für den Transitverkehr zeitintensiver, sodass die direkte Verbindung durch den Stadtkern an Bedeutung verliert und das Aufkommen sinkt.

Erreichbarkeit: Mit dem Beibehalt des jetzigen Zweirichtungsverkehrs ergeben sich aus der Ausweisung einer Fahrradstraße keine Änderungen in der Erreichbarkeit der Hauptlage oder der Stellplätze.

Raumqualität und Umweltverbund: Mit der baulichen Umsetzung der Begegnungszone entstehen neue Mischflächen, deren gefahrlose und gleichberechtigte Nutzung durch den Umweltverbund einen deutlichen Qualitätszugewinn für die Innenstadt bedeutet. Als Hybrid aus öffentlichem Raum und Verkehrsfläche bietet die Begegnungszone Gestaltungspotenziale, die insbesondere den Umbau der problematischen Knotenpunkte von Mühlen- und Großer Straße sowie von Friedhof- und Großer Straße zu zeitgemäßen Stadträumen ermöglichen.

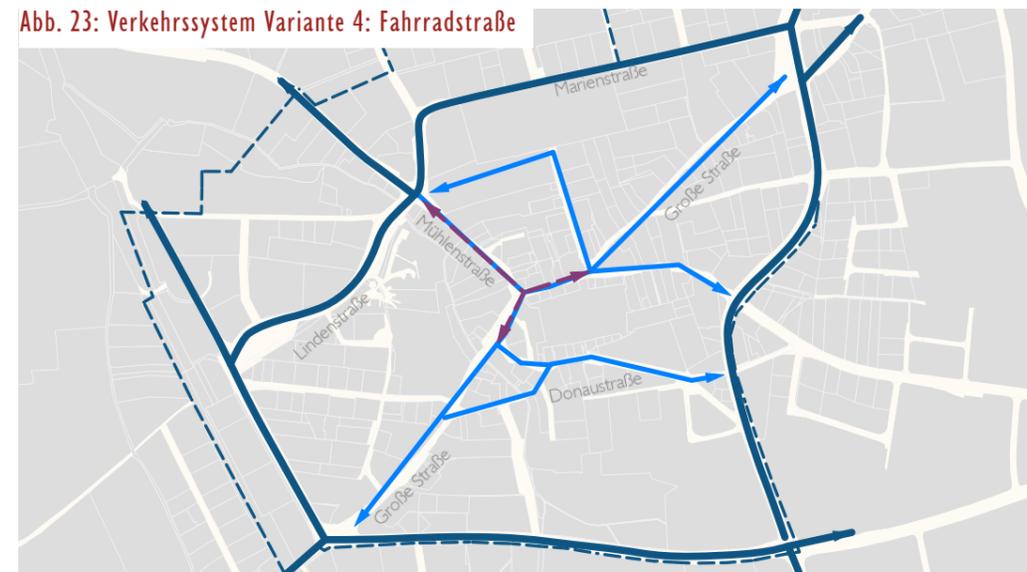
4. FAHRRADSTRASSE

Der mit der Begegnungszone dargestellte Ansatz der Sensibilisierung als Steuerungsinstrument kann in ähnlicher Weise mit dem Konzept der Fahrradstraße nach Zeichen 244 der StVO umgesetzt werden. Die Idee zielt darauf ab, dem Radverkehr explizit Vorrang zu gewähren und dem MIV eine nachgeordnete Nutzung der Verkehrsflächen zu gestatten.

In der Dammer Innenstadt kann dieses Konzept z. B. ohne Änderung der Verkehrsführung für die Mühlenstraße und die belasteten Knotenpunkte umgesetzt werden. Mit einer deutlichen visuellen Gestaltung und ggf. kleinen baulichen Eingriffen wie Verengungen und Aufpflasterungen kann der MIV dazu angehalten werden, die Straßenräume nur defensiv und mit niedrigen Geschwindigkeiten zu befahren.

Erreichbarkeit: Mit dem Beibehalt des jetzigen Zweirichtungsverkehrs ergeben sich aus der Ausweisung einer Fahrradstraße keine Änderungen in der Erreichbarkeit

Abb. 23: Verkehrssystem Variante 4: Fahrradstraße



der Hauptlage oder der Stellplätze.

Raumqualität und Umweltverbund: Mit einer effektiven Kennzeichnung der Straßenräume als Fläche für den Radverkehr werden verkehrliche Konflikt- und Engstellen zum Vorteil für den Umweltverbund entschärft. Auch wenn die Verkehrsflächen mit Blick auf die Querschnitte im Modell „Fahrradstraße“ weitgehend in ihrem jetzigen Umfang erhalten bleiben, kann die Neuordnung der Hierarchisierung zu einem räumlichen Qualitätsgewinn im Dammer Zentrum führen.

5. EINSCHRÄNKUNG DER ABbieGEMÖGLICHKEITEN

Um auf Einbahnstraßen und Teilsperren im Stadtkern zu verzichten, kann eine Lenkung der Verkehrsströme auch über eine Differenzierung der Abbiegerichtungen erreicht werden. In diesem Modell wird insbesondere der Knotenpunkt Mühlenstraße / Große Straße neu reguliert, um hierdurch die Zuflüsse in die Innenstadt nachhaltiger zu verteilen und reine Transitverkehre zu unterbinden.

Im Einzelnen sieht der Ansatz die Einrichtung von verbindlichen Rechtsabbieger-Vorgaben für alle drei Arme des Knotenpunkts vor, sodass sich die Fahrspuren des weiterhin beibehaltenden Zweirichtungsverkehrs nicht überschneiden. Ergänzend verhindert eine vierte Rechtsabbiegevorschrift an der Kreuzung Große Straße / Kolpingstraße die direkte Durchfahrt in nordwestlicher Richtung.

Erreichbarkeit: Mit der Beschränkung der Abbiegemöglichkeiten entstehen neue Zufahrten zur Innenstadt, die die Verkehrsteilnehmer für eine zielgerichtete Wegewahl sensibilisieren. Für die Zufahrten aus der Mühlenstraße und der östlichen Großen Straße sind lediglich jeweils eine der drei Achsen des Knotenpunkts nicht mehr direkt wählbar. Aus östlicher Richtung entfällt die Zufahrt zur Hauptlage bzw. zu den zentralen Stellplätzen, wodurch sich die Erreichbarkeit für einige leicht ändert.

Raumqualität und Umweltverbund: Durch die Differenzierung des Wegesystems in der Innenstadt werden die maßgeblichen räumlichen Konfliktstellen entschärft; sie sind dann für Fußgänger leichter querbar bzw. für Radfahrer besser und sicherer nutzbar. Mit der Beibehaltung von jeweils zwei Fahrspuren entstehen allerdings kaum Gestaltungsmöglichkeiten für die öffentlichen Räume.

Abb. 24: Verkehrssystem Variante 5: Rechtsabbieger

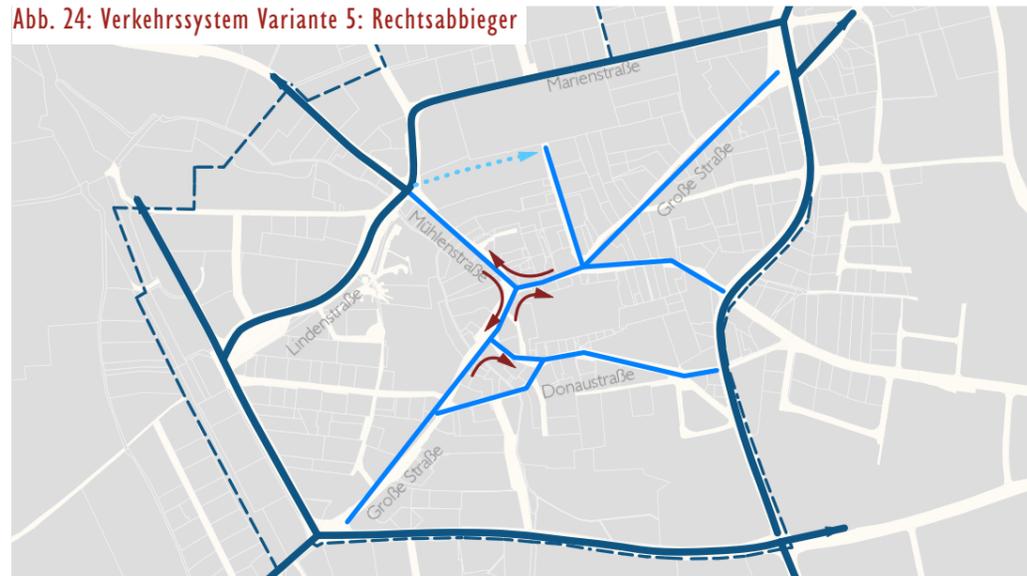


Abb. 25: Übersicht Verkehrssysteme mit Vor- und Nachteilen

Einbahnstraße mit Sperrung	<ul style="list-style-type: none"> Aufenthaltsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> Abnehmende Erreichbarkeit
Umfassendes Einbahnstraßensystem	<ul style="list-style-type: none"> Aufenthaltsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> Abnehmende Erreichbarkeit
Zweirichtungsverkehr mit Begegnungszone	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Erreichbarkeit 	<ul style="list-style-type: none"> Bevorzugung MIV
Fahrradstraße	<ul style="list-style-type: none"> Signalwirkung 	<ul style="list-style-type: none"> Problem heutiges Aufkommen
„Rechtsabbieger“	<ul style="list-style-type: none"> Lenkungswirkung 	<ul style="list-style-type: none"> Geringer Flächengewinn

ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG DER VERKEHRSMODELLE

In der Gesamtschau zeigen alle fünf genannten Ansätze zur Regelung des innerstädtischen Verkehrs spezifische Vor- und Nachteile und setzen unterschiedliche Prioritäten in der Erfüllung räumlicher Ziele. Generell ist die Entscheidung für und die Umsetzung eines Modells damit als Resultat eines politischen Abwägungsprozesses zu sehen, der zwischen den Polen „Erreichbarkeit“ und „Raumqualität / Umweltverbund“ vermitteln muss.

Die größten Beruhigungseffekte und damit Gestaltungsspielräume für das Zentrum sind mit der Sperrung des Teilstücks bzw. der umfassenden Einbahnstraßenregelung zu erreichen, was allerdings mit einer gefühlten Zweiteilung der Dammer Innenstadt einhergeht. Diese Wirkung ist mit Blick auf die Zielsetzung einer funktionalen und identitätsstiftenden Stärkung des Standorts nur schwer in Einklang zu bringen. Auch zeigte sich bei einigen Akteuren die Befürchtung, dass die sinkende Erreichbarkeit dem Zentrum funktional über Gebühr schaden könnte. Gleichzeitig stößt das Straßennetz mit den zu erwartenden Verlagerungen an seine technischen Grenzen; insbesondere in der Marienstraße sind kaum tragfähige Mehrbelastungen zu erwarten.

Der Ansatz der Fahrradstraße ist bei dem heutigen Aufkommen an Radverkehr funktional nicht umzusetzen.

Ein gutes Gleichgewicht zwischen Erreichbarkeit und Rücknahme des MIV zeigt das Modell der Begegnungszone. Dieses lässt weiterhin umfassende MIV-Ströme im Zentrum Dammes zu und schafft gleichzeitig zeitgemäße Räume für den Rad- und Fußverkehr. Mit dem flächigen Umbau entsteht zudem ein neuer öffentlicher Raum, der nicht primär bzw. vollständig als reine Verkehrsfläche wirkt und somit Möglichkeiten schafft, den Dammer Stadtkern gestalterisch aufzuwerten. Auch wird eine Neuauftellung der kritischen Knotenpunkte möglich, wobei im Einzelnen überprüft werden kann, ob Flächenpotenziale dem öffentlichen Raum, z. B. als außergastronomische Flächen, zugeschlagen werden können. Nachteilig für den Bau der Begegnungszone ist allerdings lediglich die höhere Eingriffs- und damit Kostenintensität, da der zentrale Sensibilisierungseffekt nur durch eine Neugestaltung der Flächen zu erreichen ist.

Als kurzfristig anwendbares Übergangsmodell kann, bis zum Bau einer Begegnungszone, die Differenzierung der Abbiegemöglichkeiten umgesetzt werden, um so eine unmittelbare Entschärfung der Konfliktpunkte zu erreichen und den Transitverkehr zu minimieren. Mit der Änderung einiger Beschilderungen ist das Modell ohne weitere Voraussetzungen und als temporäre Lösung umsetzbar. Begleitend sollte eine möglichst wirksame visuelle Kennzeichnung über Piktogramme auf der Fahrbahn erfolgen, um bereits auf die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer, maßgeblich des MIV, hinzuwirken. Ebenso ist eine (das gilt aber für alle Varianten) geeignete Öffentlichkeitsarbeit erforderlich.

RUHENDER VERKEHR

Beim ruhenden Verkehr sind als Hauptzielgruppen des zentrenahen MIV-Kunden, Anwohner und Mitarbeiter der Immobilien in der Hauptlage zu benennen. Für diese sind eine Reihe straßenbegleitender Stellplätze an der Großen Straße / Mühlentstraße erreichbar. Gleichzeitig soll mit Blick auf die Gebietsentwicklung im Rathausquartier eine neue zentrale Tiefgarage für alle Besucher des Stadtkerns entstehen (siehe Maßnahme C_5), die über die Stichstraße nördlich des Rathauses sowie die Friedhofstraße gut erreichbar ist.

Für das Areal entfallen nach dem Entwurf etwa 84 Stellplätze. Mit der Schaffung einer großen Tiefgaragenlösung an der Friedhofstraße entsteht ein gut angebundenes zentrales Parkraumangebot für alle Innenstadtbesucher. Bei zweigeschossiger Bauweise kann die Tiefgarage rund 240 Stellplätze aufnehmen, was also einem Zuwachs von rund 160 Plätzen für das innerstädtische Quartier entsprechen würde (siehe Abb. 26).

Um den Stellplatzbedarf des Krankenhauses weitgehend von den Räumen der Innenstadt abzukoppeln, soll als weiteres Schwerpunktangebot ein neues Parkdeck westlich des Krankenhauses entstehen, welches über adäquate Fußwegeverbindungen auch mit den Hauptlagen der Innenstadt verknüpft wird. Mit den Neuplanungen im Umfeld des Krankenhauses entfallen die straßenbegleitenden Stellplätze an der Lindenstraße sowie die halböffentlichen Stellplatzanlagen östlich des Krankenhauses (in der Summe 180 Stellplätze, in der Abbildung 27 rot markiert).

SCHLÜSSELTHEMA VERKEHRSSYSTEM - PROJEKTFAMILIE

(siehe auch Teil D | Einzelmaßnahmen)

- » A_2 Verkehrskonzept
- » B_2 Lindenstraße - Neuentwicklung Parkplatzflächen und Fußgängerüberwege
- » C_2 Neubau Parkdeck Lindenstraße
- » C_5 Wohnquartier Innenstadt

Demgegenüber entstehen im Entwurf rund 315 Stellplätze, von denen sich rund 240 in dem neu zu schaffenden Parkdeck südlich der Lindenstraße befinden, welches den maßgeblichen Parkraumbedarf des Krankenhauses abdeckt (bei dreigeschossigem Ausbau, siehe Maßnahme C_2). In Ergänzung hierzu finden sich rund 30 Stellplätze in unmittelbarer Nähe des Krankenhauses (Bereitschaft, Notfälle, Barrierefreiheit etc.). Weitere etwa 50 Stellplätze werden über die Tiefgarage des neuen Gebäudes an der Lindenstraße vorgehalten (siehe Maßnahme C_1). In der Summe ist für den Bereich ein Plus von rund 130 Stellplätzen zu verzeichnen².

Für alle genannten Bereiche sind Regelungen für die Bewirtschaftung des Parkraumbangebots zu definieren, um Langzeitparker möglichst auf außen liegende Parkplatzbereiche zu verlagern. Hierdurch kann das dargestellte Stellplatzangebot gezielt für die entsprechenden Gruppen, insbesondere Innenstadtbesucher, mobilisiert werden.

Die hier dargestellten Ansätze müssen in technischer Hinsicht (Leistungsfähigkeit der Querschnitte etc.) durch ein Verkehrskonzept vertieft werden. Die Flächen für den ruhenden Verkehr können voneinander unabhängig und in Zusammenhang mit den Hochbauvorhaben entwickelt werden.

² Die genannten Zahlen stellen überschlägige Schätzungen mit Blick auf die verfügbaren Grundflächen dar. Zur weiteren Differenzierung sind detaillierte bautechnische Entwürfe erforderlich, die im Zuge des Konkretisierungs- und Umsetzungsprozesses erstellt werden müssen.

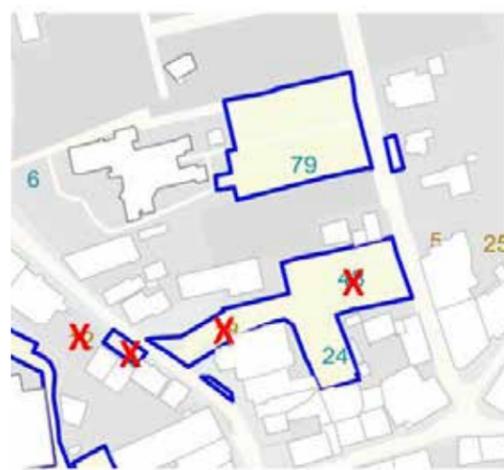


Abb. 26: Parkplatzbilanz im Zentrum (Bestand / Rahmenplanung)

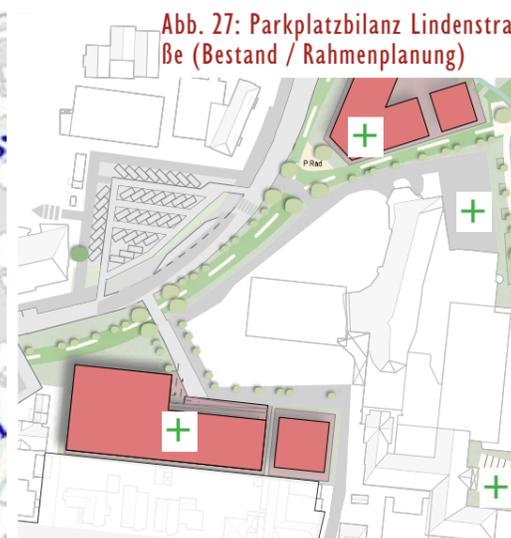
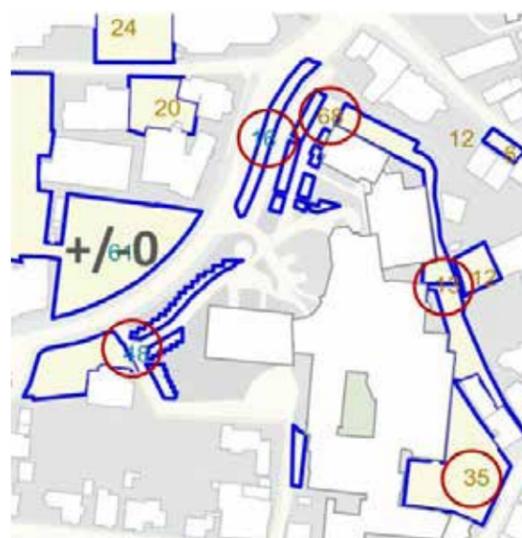


Abb. 27: Parkplatzbilanz Lindenstraße (Bestand / Rahmenplanung)

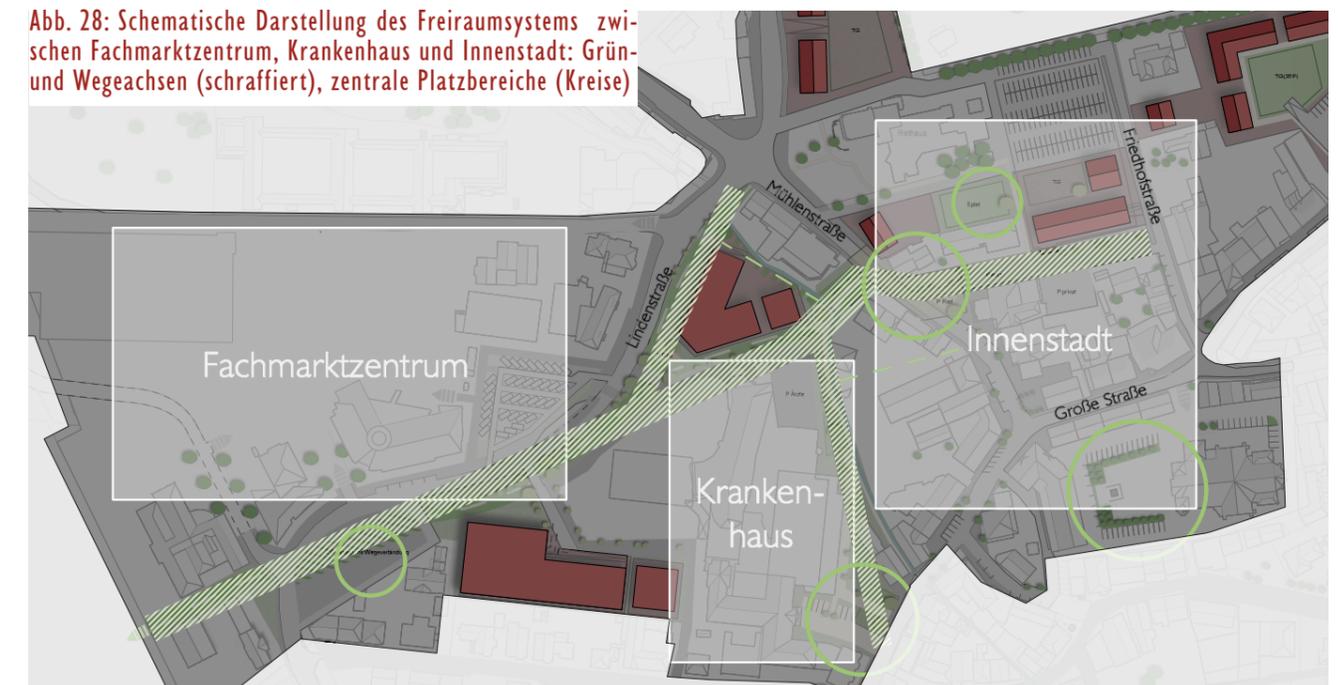
SCHLÜSSELTHEMA FREIRAUMSTRUKTUR – VERBINDUNGEN UND PLATZFOLGE IN DER INNENSTADT

Mit dem Grundkonzept des Dammer Boulevards als verbindende Freiraumachse entstehen neue Wegebeziehungen, dadurch wird insbesondere die bisherige Barrierewirkung des Krankenhauses aufgehoben. Mit dem Boulevard wird eine direkte Fuß- und Radverbindung vom geplanten westlichen Wohnquartier über die Flächen des ZOB und des ehemaligen Schwesternwohnheims in das Zentrum und weiter in die östlichen Quartiere geschaffen. Ebenfalls wird das Fachmarktzentrum für den Fuß- und Radverkehr über adäquate Querungen der Lindenstraße an den Boulevard angeschlossen. Auch die östlichen Wohnquartiere sowie die zentrenahen Stellplätze als Ankunftspunkte für Besucher werden effektiv an die Innenstadt angebunden.

Mit Blick auf die stadträumlich ungünstige Ausgestaltung des ZOB bieten sich mit einer Umstrukturierung neue Flächenpotenziale für freiräumliche Gestaltungsansätze. Gleichzeitig übernimmt der ZOB als innenstadtnaher ÖPNV-Haltepunkt eine wichtige funktionale Aufgabe für die Erreichbarkeit der Innenstadt und die Mobilität der Bürger. Vor diesem Hintergrund wird die Ausgestaltung des ZOB, insbesondere die erforderlichen Flächenanteile für einen reibungslosen Betrieb, über das dem ISEK nachfolgende Verkehrs- und Mobilitätskonzept im Detail geprüft. Eine kleinmaßstäbliche Darstellung der Aufteilung zwischen Grün- und Verkehrsflächen auf der Liegenschaft und die damit verbundenen Teilmaßnahmen können daher erst nach Abschluss des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts, das auch Varianten für die Ausgestaltung der Verkehrsflächen des ZOB umfasst, endgültig definiert werden.

Neben dieser Verbindungswirkung, die zur funktionalen Aufwertung der Hauptlagen beiträgt, entstehen mit dem Boulevard als Grünraum neue Aufenthaltsqualitäten in direkter Nachbarschaft zum Stadtkern. Insbesondere ist geplant, die Flächen zwischen Krankenhaus und Mühlenbach zu einem „Stillen Park“ umzugestalten (siehe Maßnahme B_4). Er schafft einen dichten baulichen Kontext des Zentrums mit freiräumlichen Qualitäten. Darüber hinaus bietet dieser Stille Park mit seiner namensgebenden ruhigen Lage und Gestaltung einen Rückzugs- und Kommunikationsort für Angehörige und Patienten des Krankenhauses, der bis-

Abb. 28: Schematische Darstellung des Freiraumsystems zwischen Fachmarktzentrum, Krankenhaus und Innenstadt: Grün- und Wegeachsen (schraffiert), zentrale Platzbereiche (Kreise)



SCHLÜSSELTHEMA FREIRAUMSTRUKTUR- PROJEKTFAMILIE

(siehe auch Teil D | Einzelmaßnahmen)

- » A_3 Wettbewerbliches Verfahren: Boulevard und öffentliche Räume
- » B_1 Boulevard Lindenstraße - Gestaltung der Grünachse
- » B_4 Stiller Park Mühlenbach
- » B_5 Platz am Stillen Park
- » B_6 Entreé Innenstadt - Stadtplatz als Auftakt
- » B_7 Achse Rathausquartier
- » B_8 Spiel- und Freizeitfläche Scheune Leiber

her fehlt. Der Park verbindet dabei auch den Boulevard mit dem neuen Stadtplatz am Hinterausgang des Krankenhauses, der das südliche Eingangstor zur Stadtmitte bildet.

Ein neu gestalteter Platzbereich zwischen Scheune Leiber und Volksbank bildet das Entree zur Hauptlage und das zentrale Wegekreuz zwischen den westlichen und östlichen Quartieren der Innenstadt (siehe Maßnahme B_7). Der neue Stadtplatz leistet dabei einen wichtigen Beitrag zur Schaffung einer Mitte im Stadtzentrum. Im Zusammenspiel mit dem Platzbereich am südlichen Ausgang des Krankenhauses verfügt die Dammer Innenstadt zukünftig über repräsentative Eingänge zur Hauptlage, die das Zentrum in seiner besonderen Stellung im Stadtraum angemessen betonen.

Zudem verfügt die Dammer Innenstadt mit dem Kirchplatz über einen historisch gewachsenen und bereits heute befriedigend gestalteten Stadtplatz. Er markiert auch den geografischen Mittelpunkt der Stadt. Allerdings steht dieser aufgrund der überkommenen und den Platz fassenden Baustruktur nur in geringer Verbindung mit dem „gefühlten“ bzw. funktionalen Mittelpunkt des Zentrums, der durch die Straßenkreuzung Große Straße / Mühlenstraße markiert wird. Es handelt es sich dabei um ein durchaus häufiger auftretendes Ensemble aus kontemplativen Kirchplatz und lauterem und offenerem Markt- und Verkehrsraum.

Um den Kirchplatz zukünftig „gefühlter näher“ an die Innenstadt heranzurücken, ist eine bessere räumliche Integration und Verknüpfung des Platzes mit den belebten Räumen der Großen und der Mühlenstraße wünschenswert. Allerdings entspricht die jetzige Bebauung, die den Platz umschließt, weitgehend den historischen Ursprüngen und ist als Raumkante Voraussetzung dafür, dass der Platz als solcher überhaupt wahrgenommen werden kann.

Nichtsdestotrotz sind verschiedene Spielräume denkbar, um speziell die nördlichen Areale des Platzes besser in das Stadtgeschehen einzubinden:

Nichtsdestotrotz sind verschiedene Spielräume denkbar, um speziell die nördlichen Areale des Platzes besser in das Stadtgeschehen einzubinden:



Abb. 29: Potenzialfläche ZOB / Lindenstraße

Gestaltung der Verkehrsräume: Der Kirchplatz stellt mit seiner Lage, Ausrichtung und Gestaltung den „klassischen“ Standort für Außengastronomie dar. Diese in Teilen bereits vorhandene Nutzung kollidiert allerdings mit den großzügig ausgewiesenen Verkehrsflächen sowie den vorhandenen Stellplätzen auf der Nordseite des Platzes. Mit einem möglichen Umbau der Verkehrsräume (siehe Schlüsselthema Verkehr) können hier neue Potenzialflächen entstehen, die durch die ansässige und ggf. neue Gastronomie bespielt werden können. Da die Gebäude mit ihrer doppelten Orientierung zum öffentlichen Raum müssen in den Gebäuden passende Grundrisslösungen gefunden werden, die mit dieser Situation umgehen bzw. eine Hauptausrichtung ausbilden.



Abb. 31: Mögliche Handlungsfelder Kirchplatz

Anpassung der Baufelder: Als langfristige Maßnahme kann ins Auge gefasst werden, den nördlich angrenzenden Gebäuderiegel zu verkürzen, um dadurch eine verbesserte Verbindung zum Knoten Mühlenstraße / Große Straße herzustellen. Hierdurch würde der Platz von der Hauptlage her wesentlich besser sichtbar und erreichbar. Mit Blick auf die bestehenden Immobilien ist dies jedoch eher als theoretische Perspektive zu sehen.

Auch in funktionaler Hinsicht ist eine stärkere Bespielung der Platzflächen wünschenswert, um dem Platz ein Branding als gesellschaftlicher Mittelpunkt zu verleihen. Hier zeigen sich aktuell bereits gute programmatische Ansätze, die in enger Abstimmung mit der Pfarrgemeinde St. Viktor ausgebaut werden sollten.

SCHLÜSSELTHEMA HOCHBAU – SCHWERPUNKTE POTENZIELLER NEUBAUTEN

Mit Blick auf die hohe Nachfrage, insbesondere auf dem Wohnungsmarkt, sieht der Rahmenplan die Neuentwicklung von drei Quartieren vor.

Das Quartier Marienstraße wird als Wohnquartier mit aufgelockertem Geschosswohnungsbau entwickelt. Mit einer offenen Blockrandbebauung bildet das Areal eine neue Raumkante im nördlichen Zufahrtsbereich zur Innenstadt. Gleichzeitig verfügt der Bereich so über einen geschützten Innenhof, der als Grün- und Freizeit-

Abb. 30: Kirchplatz mit nördlicher Randzone „Parken“



fläche für die Bewohner gestaltet werden kann.

Im Rathausquartier sind zwei neue Baukörper konzipiert, deren Positionierung sich auf die neue freiräumliche Achse bezieht. Aufgrund ihrer Lage im Hauptgeschäftsbereich ist eine Mischnutzung von Wohnungen und gewerblichen Flächen, insbesondere im Erdgeschoss, denkbar.

Der Blockinnenbereich südlich des Friedhofs soll als verdichteter Wohnstandort entwickelt werden, wobei in der Randbebauung zur Großen Straße auch gewerbliche Einheiten bzw. Ladenlokale denkbar sind. Darüber hinaus bildet sich durch die Baustruktur ein weitgehend geschützter Innenbereich als Quartiersmittelpunkt aus.

In Ergänzung zu diesen flächigen Entwicklungen entsteht auf den Flächen des ehemaligen Schwesternwohnheims ein solitäres und den Stadtraum in hohem Maß prägendes Gebäude. Dieses Objekt soll unter dem Entwurfstitel „Medizinzentrum“ maßgeblich gewerbliche Nutzungen beherbergen, die in Zusammenhang mit dem benachbarten Krankenhaus stehen (medizinaffine Dienstleister etc.).

Um für den umfassenden Ausbau des Wohnangebots adäquate Folgeinfrastruktur vorhalten zu können, wird mit Blick auf die Hauptzielgruppe der Familien die Schaffung zusätzlicher Betreuungsangebote erforderlich. Um ein ausreichendes und innenstadtnahes Angebot an Kindertagesstätten vorhalten zu können, werden parallel

SCHLÜSSELTHEMA HOCHBAU - PROJEKTFAMILIE

(siehe auch Teil D | Einzelmaßnahmen)

- » C_1 Neubau Medizinzentrum
- » C_4 Wohnquartier Marienstraße
- » C_5 Wohnquartier Innenstadt
- » C_6 Geschäftshaus Scheune Leiber
- » C_7 Quartier Große Straße
- » C_8 Neubau Kindertagesstätte

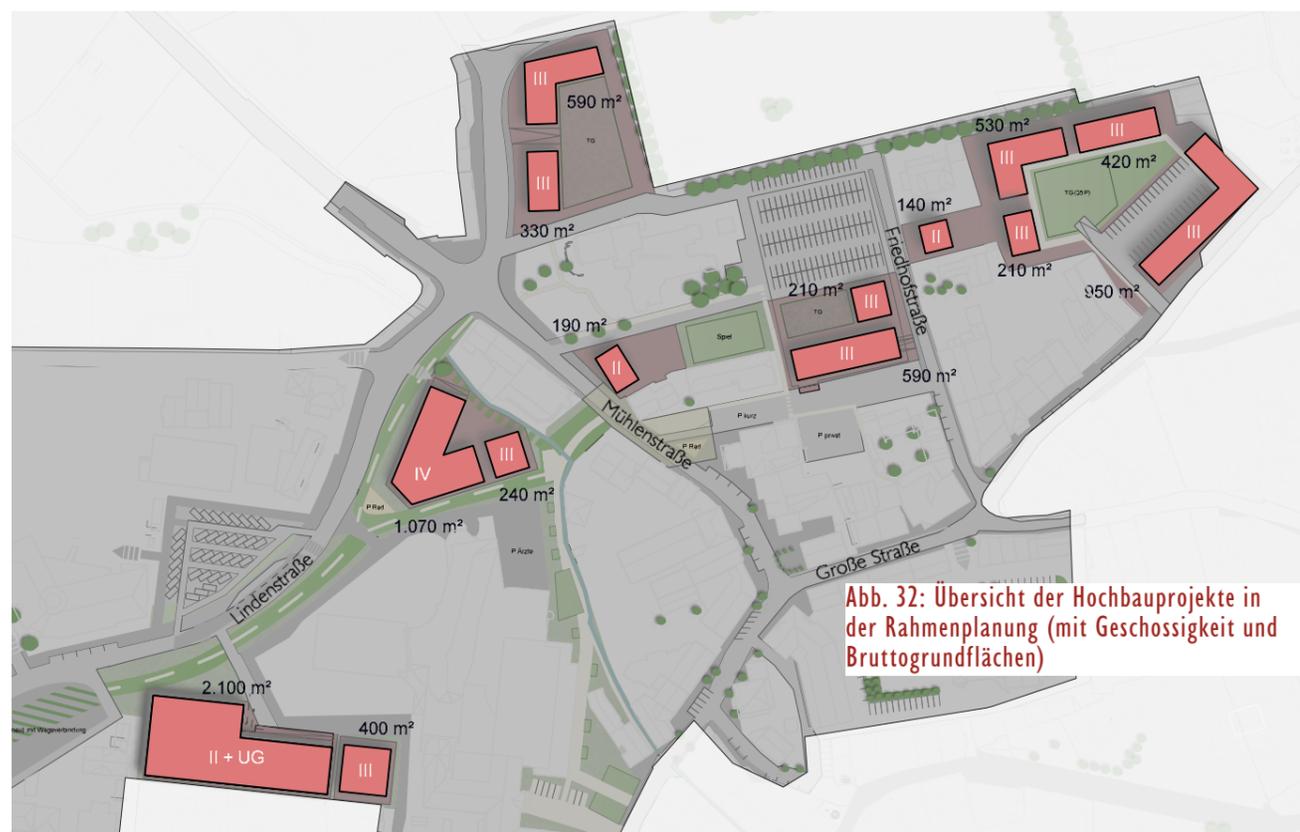


Abb. 32: Übersicht der Hochbauprojekte in der Rahmenplanung (mit Geschossigkeit und Bruttogrundflächen)

zum ISEK-Prozess verschiedene Potenzialstandorte für Neubauten in Innenstadtnähe geprüft.

Insgesamt umfassen die im ISEK skizzierten Entwicklungspotenziale im Hochbau eine Vielzahl privater Flurstücke, die in Teilen gegenwärtig bereits baulich genutzt werden. Das dargestellte Hochbauprogramm versteht sich als Katalog aller städtebaulich sinnhaften Projektentwicklungen in mittelfristiger Perspektive. Die tatsächliche Umsetzung ist dabei mit teilweise weitreichenden Maßnahmen des Grunderwerbs bzw. der Eigentümeransprache, der Bodenordnung und des Rückbaus verbunden. Alle Hochbauprojekte werden daher nur modular in Abhängigkeit von den Zugriffsmöglichkeiten durchgeführt werden.

ECKPUNKTE ZUR STADTRÄUMLICHEN VERTRÄGLICHKEIT VON NEUBAUTEN

Mit dem guten Investitionsklima und der Bautätigkeit privater Investoren hat sich die Dammer Innenstadt in den zurückliegenden Jahrzehnten baulich umfassend erneuert. Dies führt in der Konsequenz zu einer heterogenen Bebauungsstruktur und zu einem hohen Flächendruck auf die zentralen Areale. Dieser äußert sich im Willen der privaten Eigentümer, ihre Grundstücke möglichst ökonomisch auszunutzen. Um das städtebauliche Erscheinungsbild und die Maßstäblichkeit des Zentrums dabei in Einklang mit den privaten Bauwünschen zu bringen, sollen für dieses Thema transparente Leitlinien definiert werden. Im Rahmen des ISEK können hierfür erste Eckpunkte formuliert werden, die weiter konkretisiert und mit Blick auf Einzelvorhaben ausgelegt werden müssen. Folgende Punkte sollen in der konkreten Entscheidungsfindung berücksichtigt werden:

- » Vorgabe von Positivbeispielen für Bautypen
- » Fixierung von Baudichten und Geschossigkeiten
- » Hinweise zum Bezug von Fassadengliederung und umliegender Bebauung
- » Definition ortstypischer Stilelemente
- » Vorgaben zur Orientierung von Eingängen und Passagen / Wegebeziehungen

Abb. 33: Potenzialfläche Schwesternwohnheim



D | EINZELMASSNAHMEN

Der im vorgehenden Kapitel dargestellte Rahmenplan enthält eine Vielzahl von Teilmaßnahmen, aus denen mögliche Platzierungen von Gebäudekörpern und die Lage von Straßen, Wegen und Plätzen konkret hervorgehen. Dieser Maßnahmenteil bildet mit seinem Konkretisierungsgrad die Schnittstelle zwischen dem ISEK als konzeptionellem Planwerk und den sich anschließenden technischen Ausführungsplanungen zu einzelnen Maßnahmen.



9 EINZELMASSNAHMEN DER RAHMENPLANUNG

Im Rahmenplan ist ein breites Programm an Einzelmaßnahmen enthalten, das im Folgenden dargestellt wird. Die Teilmaßnahmen gliedern sich dabei in vier große Themenblöcke:

- » A | Planungen und Konzepte
- » B | Tiefbau – Straßen, Wege und Plätze
- » C | Hochbau - Baufelder und Gebietsentwicklung
- » D | Instrumente und Programme

A | PLANUNGEN UND KONZEPTE

A_1 INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT

Das vorliegende ISEK stellt die strategische Grundlage für die Stadtentwicklung Dammes in den kommenden 5 bis 10 Jahren dar. Durch den thematisch breiten Ansatz entsteht ein umfassendes Handlungsprogramm, dessen Maßnahmen die Stadtverwaltung in enger Kooperation mit allen Innenstadtakteuren in den kommenden Jahren umsetzen kann.

A_2 VERKEHRSKONZEPT

Aufbauend auf die Konzeption des ISEK, die grundlegende Ansätze für alle relevanten Bereiche der Stadtentwicklung definiert, werden weiterführende Detailkonzepte notwendig. So müssen z. B. die Aussagen zum Verkehrssystem durch ein entsprechendes Fachgutachten technisch verifiziert werden. Dies geht mit umfangreichen Untersuchungen einher, die im Rahmen des ISEK nicht abzubilden sind. Aus diesem Grund soll ein entsprechendes Verkehrskonzept nachgeschaltet werden, um die Belastbarkeit des hier entworfenen Verkehrsszenarios im Detail zu untermauern.

A_3 WETTBEWERBLICHES VERFAHREN: BOULEVARD UND ÖFFENTLICHE RÄUME

Mit den Teilmaßnahmen des ISEK geht das generelle Ziel einher, sowohl im Hoch- als auch im Tiefbau neue räumliche Qualitäten zu schaffen. Um in diesem Kontext kreative und hochwertige Umsetzungsvorschläge zu kreieren, stellen Wettbe-

Mit Blick auf die dargestellten Baukosten ist zu bemerken, dass die Flächenansätze im ISEK-Konzept einen ersten Entwurf für eine mögliche Ausgestaltung bzw. Umsetzung der Maßnahmen darstellen. Eine exakte Kostenberechnung für Teilmaßnahmen wird dabei erst mit konkreten Planungen (HOAI LPH III) möglich. Auch technische Unwägbarkeiten (insbesondere im Tiefbau) können im ISEK nicht umfassend eruiert und abgebildet werden (z. B. Unterbau, Leitungsnetz, Kanäle etc.). Dies gilt speziell bei hoher Eingriffsintensität oder Sonderpositionen wie z. B. der Offenlegung von Gewässern, die weitere umfassende technische Voruntersuchungen erfordern. Die im Folgenden dargestellten Grundsätzungen von Baukosten über Flächenansätze basieren auf Erfahrungswerten (Tiefbau) bzw. der BKI 2016 (Hochbau).

werbsverfahren einen gängigen Ansatz dar. Mit den umfangreichen freiräumlichen Maßnahmen des ISEK entsteht in der Dammer Innenstadt eine Vielzahl neuer öffentlicher Räume und ausgedehnter Grünachsen. Um diese in der späteren Umsetzung konkret so zu gestalten, dass sie sich als hochwertige Freiräume in das Stadtbild einfügen und als untereinander vernetztes System erkennbar sind, soll ein freiraumplanerisches Wettbewerbsverfahren durchgeführt werden. Im Rahmen dieses Wettbewerbs in städtischer Regie können durch Landschaftsarchitekten zusammenhängende Gestaltungsprinzipien für das gesamte, neu entstehende System an öffentlichen Räumen definiert werden, die die Basis für eine gelungene bauliche Umsetzung bilden. Im räumlichen Fokus des Verfahrens sollen insbesondere die Grünachse des Boulevards, der Stille Park, die Achse Rathausquartier sowie das Entree Innenstadt stehen.

A_4 WETTBEWERBLICHES VERFAHREN: NEUBAU MEDIZINZENTRUM

In Ergänzung zu dem freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahren für die öffentlichen Räume ist für das geplante Medizinzentrum als prägendsten der neuen Hochbaukörper ein städtebaulicher Wettbewerb durchzuführen (siehe Maßnahme C_1). Mit Blick auf die Größe und prominente Lage des Baukörpers sowie die Vielzahl der sichtbaren Fassaden, die sich aus den umlaufenden Wegebeziehungen ergeben und möglichst aktiv gestaltet werden sollen, ist im Vorlauf des Bauvorhabens ein Architektur- und Investorenwettbewerb erforderlich, um für das Projekt eine hohe architektonische Qualität sicherzustellen.



Abb. 34: Ausschnitt Potenzialraum „Stiller Park“ für mögliches Wettbewerbsverfahren

B | TIEFBAU – STRASSEN, WEGE UND PLÄTZE

B_1 DAMMER BOULEVARD – GRÜNZUG LINDENSTRASSE

Das Hauptelement des Dammer Boulevards stellt der Umbau der südlichen Randzonen der Lindenstraße zu einer großzügigen Fuß- und Radwegeachse mit hohem Grünanteil dar. Mit der Anpassung des ZOB sowie der straßenraumbegleitenden Stellplätze können Flächenpotenziale für einen repräsentativen und funktional verbindenden Boulevard eingesetzt werden. Zentraler Bestandteil des Boulevards ist eine kombinierte Fuß- und Radwegfläche, die auf beiden Seiten durch Grünstrukturen mit entsprechender Bepflanzung eingefasst wird. Mit der beabsichtigten hohen Raumqualität für Fußgänger und Radfahrer trägt der Boulevard als Baustein nicht nur entscheidend zur funktionalen und gefühlten Anbindung der Innenstadt bei, sondern liefert auch einen wesentlichen Beitrag für die Verankerung einer nachhaltigen Mobilität im Stadtraum.

Im westlichen Bereich bildet der Boulevard das breite Eingangstor zum neuen Wohnquartier „Westlich der Bahn“ und kann auf dessen Flächen weitergeführt werden. Teilflächen des jetzigen ZOB werden in als begrüntes Entree gestaltet, gleichzeitig hält der Bereich, sofern erforderlich, Reserveflächen für den verkehrlichen Anschluss der Lindenstraße an den neuen Westring vor. Ein detaillierte

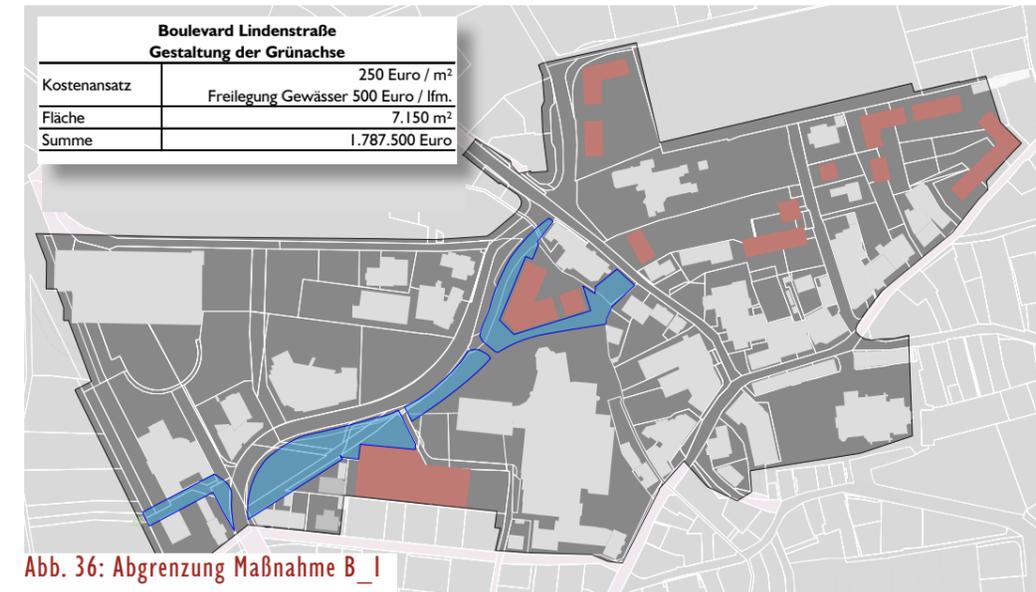


Abb. 36: Abgrenzung Maßnahme B_1

Abb. 35: Lindenstraße - Flächen des projektierten Boulevards (Maßnahme B_1)



Abgrenzung der Liegenschaft in Grün- und Verkehrsflächen erfolgt im Nachgang des ISEK in Kombination der Ergebnisse des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts.

B_2 PARKPLATZ LINDENSTRASSE UND FUSSGÄNGERÜBERWEGE

Die bisher bestehenden Zugänge zum Fachmarktzentrum im Bereich des Kinos und sowie über die Straße Im Hofe sind wegen ihrer Randlage nicht optimal vertortet, um einen möglichst direkten Lückenschluss zwischen Innenstadt und Fachmarkt zu gewährleisten. Um den Boulevard als von der Innenstadt kommende Fuß- und Radwegeachse effektiv mit dem Fachmarktzentrum verknüpfen zu können, wird eine zentrale Zuwegung von der Lindenstraße geschaffen. In der Fortsetzung der neuen Straßenquerungen entstehen Wegebereiche für Fußgänger, die einen verbesserten Zugang zum Fachmarktzentrum ermöglichen.

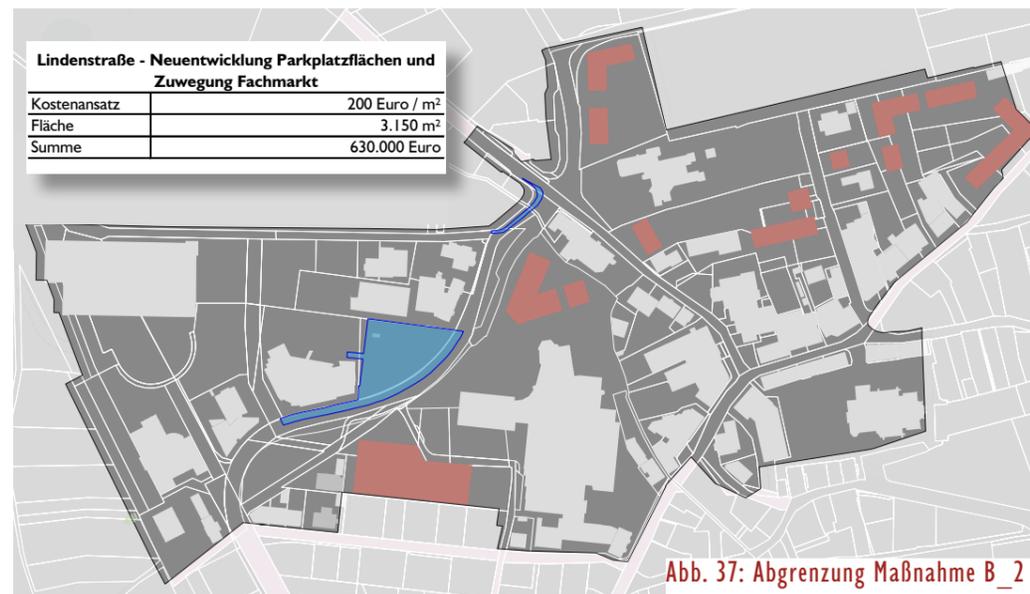
Im Zusammenhang mit der Aufwertung der Wegebereiche wird auch eine Neuordnung der Parkplatzfläche möglich, die bei geeigneter Aufteilung und Erschließung über nur eine Fahrtrichtung mehr Parkplätze als im Bestand anbieten kann. Gleichzeitig soll hier durch eine ansprechende Grüngestaltung eine attraktive Raumkante zum Straßenraum der Lindenstraße hin ausgebildet werden.

Mit der Konzeption des Boulevards sowie dem neuen Anschluss an die westliche Entlastung werden punktuelle Änderungen im Straßenquerschnitt erforderlich, wobei die Lage der Fahrbahn allerdings in weiten Teilen der jetzigen Lage und Abgrenzung entspricht. Im Bereich der Apotheke (Hausnr. 12) soll aufgrund der Vielzahl der Kurzzeitparker ein entsprechend reguliertes Angebot an straßenraumbegleitendem Parken geschaffen werden, um den Verkehrsfluss sicherer zu gestalten.

B_3 BEGEGNUNGSZONE GROSSE STRASSE

Die derzeit durch ein hohes MIV-Aufkommen belasteten Flächen im Zentrum Dammes bergen verschiedene Konfliktstellen für den Fuß- und Radverkehr sowie eine geringe Aufenthalts- und Gestaltungsqualität. Um eine nachhaltige Neuaufteilung der Verkehrsflächen mit einem weiterführenden Gestaltungsansatz zu verbinden, sollen die Flächen zwischen den Einmündungen der Mühlen- und der Friedhofstraße zu einer Begegnungszone umgebaut werden.

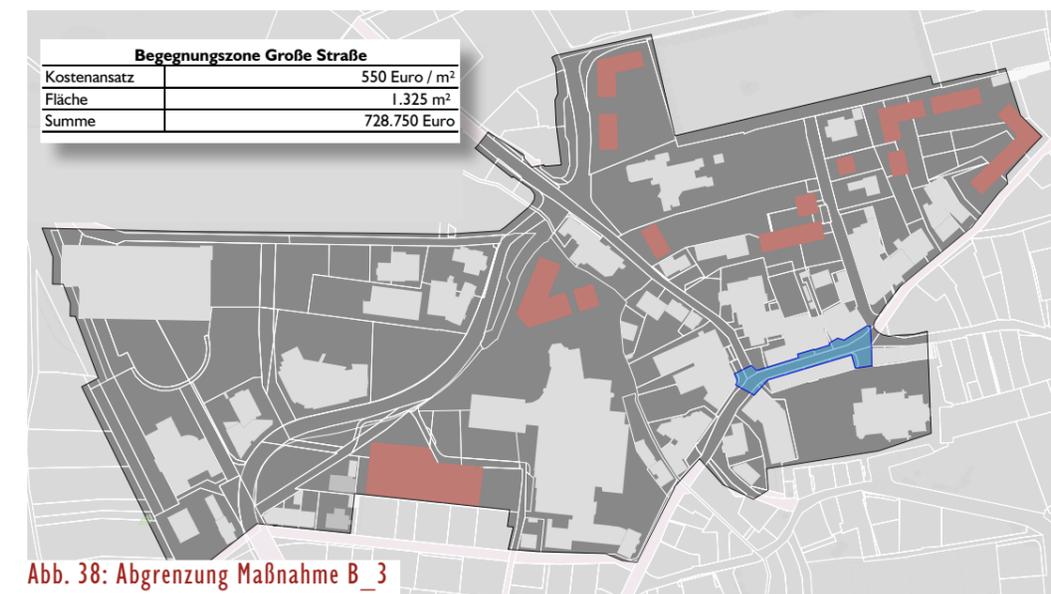
Zu diesem Zweck ist eine vollflächige Neugestaltung erforderlich, um die mit dem Konzept der Begegnungszone verbundene Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer füreinander auch tatsächlich zuerreichen. Der Umbau umfasst eine Neuge-

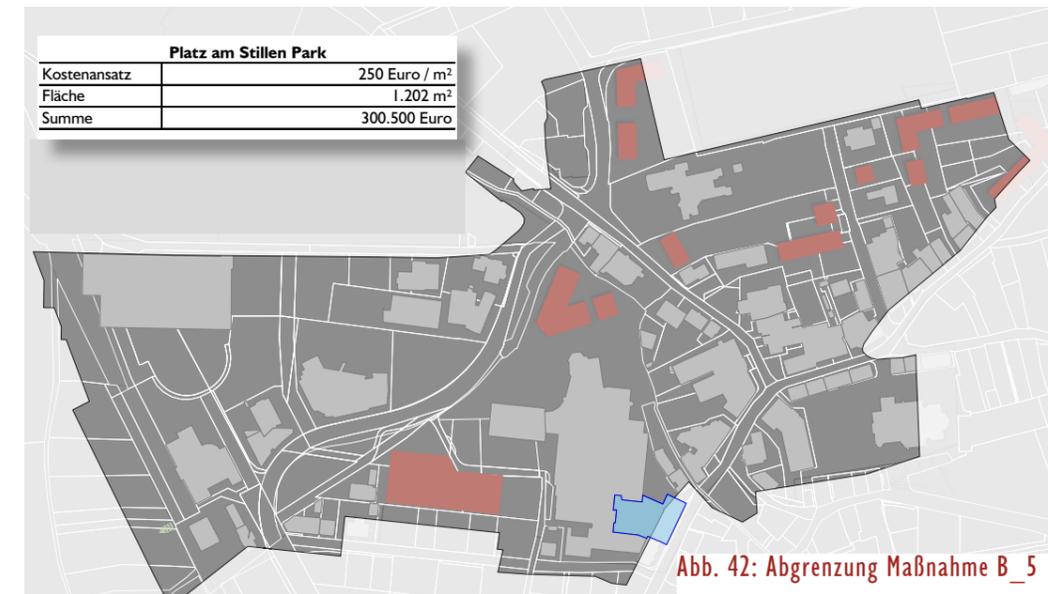
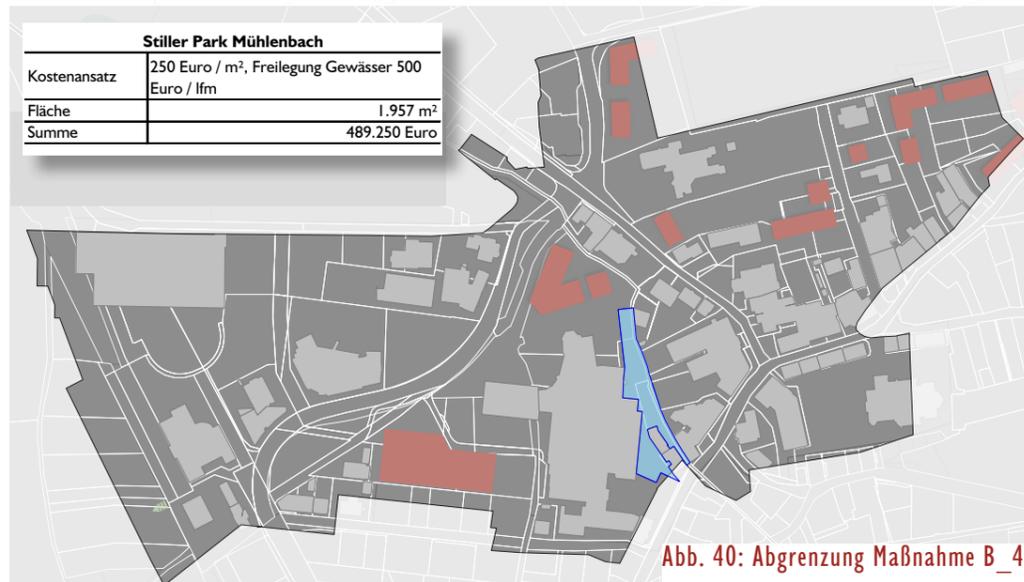


staltung der Oberflächen, eine Angleichung der Niveaus und eine Neumöblierung. Durch die Miteinbeziehung der Knotenpunkte an den Einmündungen der Mühlen- und der Friedhofstraße können neue öffentliche Räume gewonnen bzw. die jetzigen Fußwegebereiche deutlich aufgewertet werden.

B_4 STILLER PARK AM MÜHLENBACH

Der schmale räumliche Korridor zwischen Krankenhaus und Innenstadt orientiert sich am Lauf des Mühlenbachs und wird derzeit als versiegelter Weg genutzt. Da im unmittelbaren Umfeld des Krankenhauses keine adäquaten Rückzugs- und Kommunikationsräume vorhanden sind und sich dieser Korridor als verbindende Achse optimal in die neue Freiraumstruktur einfügt, sollen die Flächen als parkähnliche Anlage neu gestaltet werden. Mit der Entsiegelung und der Offenlegung des Gewässers entsteht eine für den Innenstadtbereich hohe ökologische Qualität, die gleichzeitig den Besuchern des Krankenhauses als geschützter Kommunikationsort zu Gute kommt. Mit dem Anschluss an den Boulevard im Norden und den Nebenausgang des Krankenhauses im Süden (siehe Maßnahme B_6) bildet der Stille Park gleichzeitig einen wichtigen Lückenschluss im neuen Wegenetz. Im Verlauf des Grünraums sollen kleine Aufenthaltsbereiche mit Verweilmöglichkeit-





ten entstehen, die sich zum zukünftig sichtbaren Mühlenbach hin orientieren.

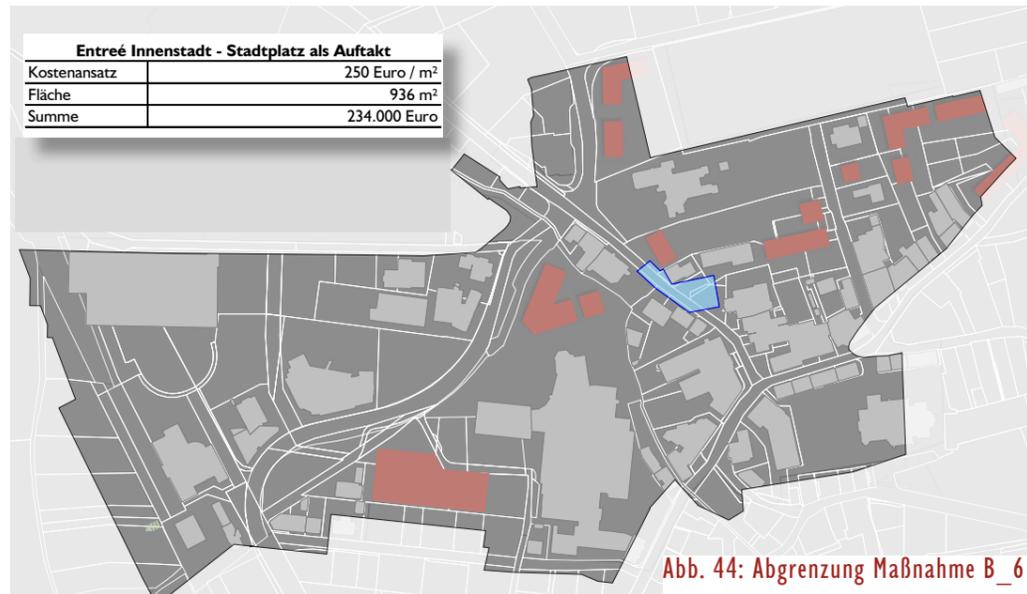
B_5 PLATZ AM STILLEN PARK

Der bisher eher verkehrliche geprägte Nebenausgang des Krankenhauses wird als Abschluss bzw. Auftakt des Stillen Parks und Übergangsbereich zur innerstädtischen Hauptlage neu gestaltet. Mit der Gestaltung neuer Wegebeziehungen zwischen Stille Park und dem Straßenraum der Großen Straße ermöglicht der Platz eine bessere Interaktion zwischen Innenstadt und Krankenhaus. Neben der grünräumlichen Einfassung des Bereichs entsteht eine zentrale Platzfläche mit geschützten Aufenthaltsbereichen und einem eigenständigen Mittelpunkt, der z. B. durch ein Kunstwerk oder ein dezentes Wasserelement gebildet wird. Gleichzeitig werden die Zufahrt für Besucher sowie Einsatzfahrzeuge zum Eingangsbereich des Krankenhauses sowie Stellplätze für Menschen mit Einschränkungen und das südlich angrenzende Ärztehaus in der Flächenaufteilung berücksichtigt.

B_6 ENTREE INNENSTADT

Mit dem Verlauf der neuen Wegeachsen entsteht im Bereich der Scheune Leiber / Volksbank ein zentraler neuer Zugang zur Hauptlage der Innenstadt. In Kombination mit der verkehrlichen Entlastung und der Neuordnung der Erschließung

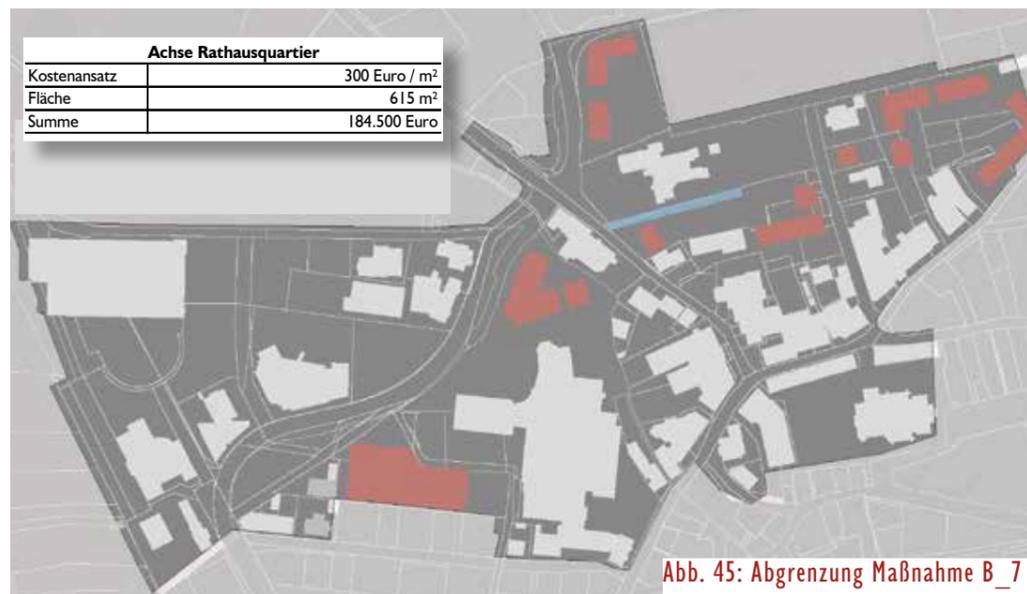




des Blockinnenbereichs entsteht hier das Potenzial für eine Neugestaltung der Flächen. Die derzeit durch Hochborde und Stellplätze geprägten Bereiche können zu einer zusammenhängenden und barrierefreien Platzfläche mit urbaner Ausstattung umgebaut werden. Um die Belange des Fuß- und Radverkehrs mit Blick auf den Boulevard weiter zu stärken und den Platz als Einheit mit dem westlich gelegenen Boulevard sichtbar zu machen, ist eine dezente Fortsetzung des Platzes über die Fahrbahn der Mühlenstraße, z. B. durch eine Aufpflasterung oder eine Fortführung der Materialien, denkbar.

B_7 Achse Rathausquartier

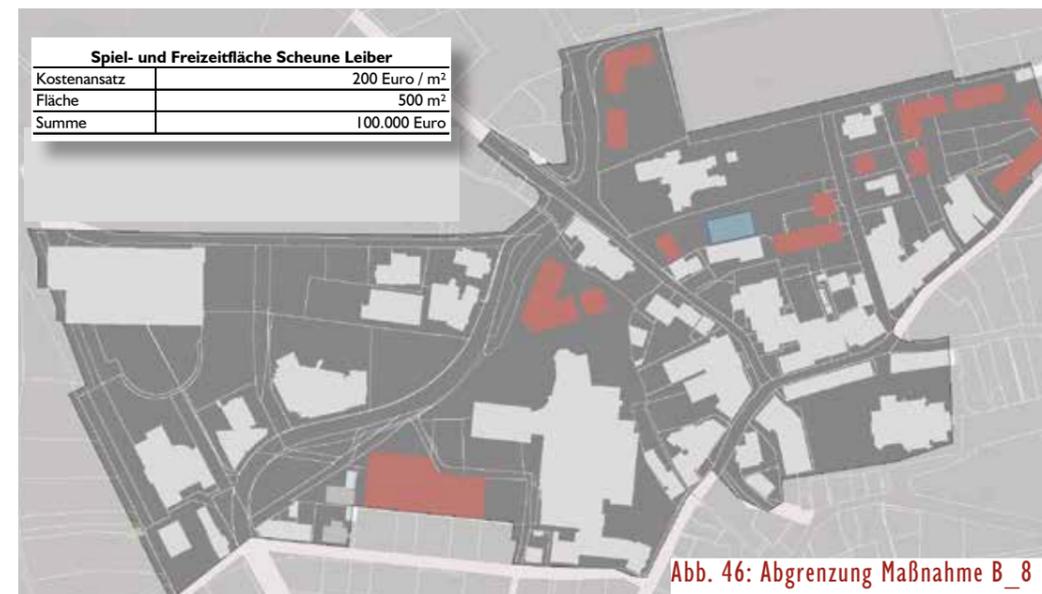
In der Fortsetzung des Boulevards bzw. des neuen Entrees Innenstadt sind die östlich der Mühlenstraße gelegenen Quartiere ebenfalls an das neue Wegenetz anzubinden. Insbesondere für die Tiefgarage unter dem Rathausquartier (siehe Maßnahme C_5) muss eine attraktive und kurze Wegeverbindung zur Hauptlage bzw. zum Knotenpunkt Große Straße / Mühlenstraße entstehen. Um dies umzusetzen, soll die Grundidee des Rad- und Fußwegeboulevards östlich der Mühlenstraße in abgewandelter Form fortgeführt werden. Die freiräumliche Achse fungiert hier als



Weiterführung des Fuß- und Radwegenetzes und gleichzeitig als ergänzende Anbindung der Stellplatzanlagen östlich des Rathauses. Als innerstädtischer Freiraum, lässt die Achse die Nähe zur Hauptlage z. B. durch eine hochwertige Pflasterung und passende Möblierung greifbar werden. Im Zuge der Maßnahme soll auch die bestehende Gasse zum Kirchplatz, die zwischen den Objekten Große Straße 36 und 38 auf die Große Straße trifft, an das Wegenetz des Rathausquartiers angebunden werden.

B_8 SPIEL- UND FREIZEITFLÄCHE SCHEUNE LEIBER

Um den Freizeitwert der Innenstadt zu erhöhen und die Scheune Leiber als Treffpunkt zu stärken, entsteht im rückseitigen Bereich eine neue Spielfläche. Mit Blick auf die Innenstadtbesucher sowie die umliegenden Wohnquartiere kann ein hochwertiges Spielflächenangebot einen guten Beitrag zur Qualität und Familienfreundlichkeit des Quartiers leisten. In Verbindung mit dem Programm der Scheune Leiber kann der Bereich auch durch den Kulturbetrieb als Veranstaltungs- und Außenfläche bespielt werden.



C | HOCHBAU - BAUFELDER UND GEBIETSENTWICKLUNG

C_1 NEUBAU MEDIZINZENTRUM

Mit der Umnutzung des ehemaligen Schwesternwohnheims kann das größte einzelne Flächenpotenzial in der Dammer Innenstadt einer Neuentwicklung zugeführt werden. Durch die Anbindung an den Dammer Boulevard und in direkter Nachbarschaft zum Krankenhaus kann hier auf einer Parzelle von rund 2.200 m² Grundfläche ein großflächiger solitärer Baukörper entstehen. Um eine gelungene Integration in die umgebende Raumstruktur zu ermöglichen, ist im Rahmenplan ein vierstöckiges Hauptgebäude mit einer Grundfläche von rund 1.000 m² vorgesehen, dessen Form sich am zweiachsig umlaufenden Wegenetz orientiert. Mit Blick auf mögliche Baufelder ist im Verlauf des Wegeanschlusses an die Innenstadt wird hier ein leicht abgesetztes zweites Gebäude mit drei Geschossen und etwa 250 m² Grundfläche vorgeschlagen.

In funktionaler Hinsicht soll das Gebäude einen Dienstleistungsschwerpunkt aufweisen, der sich am Cluster „medizinische Dienstleistungen“ orientieren kann und z. B. therapeutische Bewegungsangebote, Sanitätshäuser, Akustiker, Büroflächen oder Arztpraxen (sofern nicht durch das bestehende Ärztehaus an der Lindenstraße abgedeckt) umfasst. Darüber hinaus sind auch kleinteilige Ladenlokale denkbar, eine Ballung von Einzelhandelsbetrieben oder großflächigen Anbietern sollte mit Blick auf die Stärkung des Zentrums an dieser Stelle vermieden werden. Der Innenhof des Ensembles soll als halböffentliche Platzfläche gestaltet werden, die in engem funktionalen Zusammenhang mit den Erdgeschossen steht. Im Obergeschoss ist auch ein hochwertiges Wohnungsangebot denkbar, welches z. B. als Staffelgeschoss durch seine Lage und mögliche Terrassenanlagen eine besondere Qualität anbieten kann.

Abb. 48: Lage der Hochbauprojekte mit Kurzübersicht Flächen und Kosten



Der Parkplatzbedarf des Gebäudes wird über eine Tiefgarage abgedeckt, die von der Lindenstraße am nördlichen Gebäudeende angefahren werden kann. Die Entwicklung der Liegenschaft ist aufgrund ihrer hohen stadträumlichen Bedeutung durch ein Wettbewerbsverfahren zu begleiten (siehe Maßnahme A_4).

C_2 NEUBAU PARKDECK LINDENSTRASSE

Im Zuge der räumlichen Entwicklungspotenziale rund um das Hauptgebäude des Krankenhauses besteht die Möglichkeit, den bisherigen Verwaltungssitz östlich des ZOB zu verlagern und die Flächen einer Neuentwicklung zuzuführen. Mit Blick auf die Rahmenplanung des ISEK ist für das Krankenhaus als Gesamtbetrieb ein umfassendes und räumlich konzentriertes Parkraumangebot zu schaffen, um an anderen Stellen Flächenpotenziale wie z. B. das ehemalige Schwesternwohnheim zielgerichtet nutzen zu können. Durch eine Konzentration der derzeit verstreut liegenden Parkplätze kann eine verbesserte Steuerung der Verkehrs- und Besucherströme in der westlichen Innenstadt erfolgen, die an anderen Orten Raum für neue städtebauliche Entwicklungen schafft.

Vor diesem Hintergrund sollen die derzeit mindergenutzten Areale, bestehend aus dem als Verwaltungssitz unpassend genutztem Wohnhaus, der rückwärtigen, brach liegenden Bereiche und den Randflächen des ZOB zusammenhängend als Parkdeck entwickelt werden. Neben der funktionalen Wahl des Standorts kommt auch der architektonischen Eignung mit Blick auf die störungsfreie Integration des Hochbaus in die Umgebung eine besondere Bedeutung zu. Im Rahmen der Konzeption des ISEK wurden verschiedene Standorte für Parkdecks in der Innenstadt diskutiert, bezüglich der erwähnten Kriterien erweist sich der hier gewählte als der zweckmäßigste.

In baulicher Hinsicht ist mit Blick auf die Grundfläche von rund 2.100 m² eine dreigeschossige Anlage erforderlich, um eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen entwickeln zu können. Um das Parkdeck möglichst zurückhaltend in die umliegenden Strukturen, insbesondere in Bezug auf die südlich angrenzende Wohnbebauung der Bahnhofstraße zu integrieren, soll die untere Ebene um ein halbes Geschoss versetzt als Untergeschoss angelegt werden. Darüber hinaus soll die für derartige Bauwerke typische funktionale Fassa-

1 Neubau Medizinzentrum	
Kostenansatz	1.710 Euro je m ² BGF, Tiefgarage 660 Euro / m ² BGF
Fläche	7.200 m ²
Summe	10.000.200 Euro

2 Neubau Parkdeck Lindenstraße	
Kostenansatz	Oberirdisch: 4.500 Euro je Stellplatz, Tiefgarage: 660 Euro je m ² BGF, Herstellung adäquate Zuwegung MIV und Fuß 150 Euro / m ²
Fläche	2.575 m ²
Summe	2.177.250 Euro

3 Neubau Verwaltung Krankenhaus	
Kostenansatz	1.710 Euro je m ² BGF
Fläche	400 m ²
Summe	2.052.000 Euro

4 Wohnquartier Marienstraße	
Kostenansatz	1.000 Euro je m ² BGF, Tiefgarage 660 Euro je m ² BGF
Fläche	
Summe	3.618.000 Euro

5 Wohnquartier Innenstadt	
Kostenansatz	1.000 Euro je m ² BGF; Tiefgarage 660 Euro / m ² , zzgl. Kosten Gebietserschließung
Fläche	
Summe	5.185.200 Euro

6 Geschäftshaus Scheune Leiber	
Kostenansatz	1.170 Euro je m ² BGF
Fläche	380 m ²
Summe	444.600 Euro

7 Quartier Große Straße	
Kostenansatz	1.400 Euro je m ² BGF, Tiefgarage 660 Euro / m ² BGF, zzgl. Kosten Gebietserschließung
Fläche	4042 m ²
Summe	9.452.400 Euro



Abb. 50: „Rückseite“ - Potenzialstandort für Parkdeck (Maßnahme C_2)



Abb. 49: Baufeld - Leerstand an der Schubertstraße (Maßnahme C_3)

denabwicklung möglichst als vertikale Grünfläche angelegt werden, um Störungen des Stadtbilds durch großflächige Metallfassaden etc. zu minimieren. Von den nördlichen Fassadenteilen geht mit dem vorgelagerten Grünraum des Boulevards eine grundsätzlich geringere Störwirkung aus. Die Erschließung des Parkdecks über die Lindenstraße bzw. Schubertstraße fügt sich dabei in das Verkehrskonzept des ISEK ein.

C_3 NEUBAU VERWALTUNG KRANKENHAUS

Um das Areal des jetzigen Verwaltungsstandorts im Zuge des Neubaus des Parkdecks optimal und zusammenhängend entwickeln zu können, empfiehlt sich der Rückbau des Eckgebäudes an der Schubertstraße. Als modernes dreigeschossiges Büroobjekt mit einer Grundfläche von rund 400 m² kann das Gebäude dabei neben der Krankenhausverwaltung auch zusätzliche Mietflächen anbieten, um die wirtschaftliche Rentabilität zu erhöhen.

C_4 NEUENTWICKLUNG WOHNQUARTIER MARIENSTRASSE

Im nördlichen Zugangsbereich der Innenstadt findet sich ein eine der wenigen nach der Sanierung im Stadtkern verbliebenen landwirtschaftlich genutzten Gebäude. In Verbindung mit der sich anschließenden Freifläche ist für das Areal mit Blick auf die Nachfragesituation sowie die Begrenztheit von Potenzialflächen von einer Mindernutzung auszugehen. Im Zuge einer Neuentwicklung kann in Abhängigkeit von den Zugriffsmöglichkeiten hier ein neues Wohnquartier entstehen. Aus städtebaulicher Sicht soll die Raumkante zur Marienstraße hin geschlossen und gleichzeitig ein angemessener Abstand zum Friedhof eingehalten werden. Mit zwei dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern soll ein in der Breite marktgängiges und zentrumsnahes Wohnungsangebot entstehen. Der durch die Gebäudekörper gebildete Innenbereich fungiert dabei als hochwertiges Wohnumfeld mit Spielmöglichkeiten. Der Stellplatzbedarf kann über eine von der Marienstraße aus anfahrbare Tiefgarage abgewickelt werden.

C_5 NEUENTWICKLUNG RATHAUSQUARTIER

Im engeren räumlichen Kontext des Zentrums existieren aufgrund der weitgehend dichten baulichen Struktur kaum Flächen für Neuentwicklungen. Eine Ausnahme hiervon bildet die Liegenschaft südlich des Rathauses, die im Zusammenspiel mit den nördlich und südlich angrenzenden Parkplatzflächen heute ein wenig städtisch wirkendes Areal bildet. Mit Blick auf die hohe Marktgängigkeit zentraler Grundstücke in Damme kann hier, Verfügbarkeit der Flurstücke vorausgesetzt, die Entwicklung eines neuen Wohn- und Geschäftsquartier angestoßen werden.

Mit den zwei projektierten Baukörpern des Rahmenplans entstehen in städtebaulicher Sicht adäquate Raumkanten für die freiräumliche Achse, die als Vorfläche der Gebäude gleichzeitig für eine hohe Standortqualität sorgt. Insgesamt entstehen so neue Blockkanten, die einem wichtigen Beitrag zur Gliederung des vormals unstrukturierten Innenbereichs „hinter der Volksbank“ leisten können. Auch die Friedhofstraße wird durch den randständigen Baukörper räumlich besser eingefasst.

In funktionaler Hinsicht kann der neue innerstädtische Boulevard aufgrund seiner Standortqualität und der Nähe zur Hauptlage des Stadtkerns als ergänzende Geschäftslage auftreten. Die Erdgeschosszonen können durch gewerbliche Nutzungen besetzt werden. In den Obergeschossen ist ein kleinteiliges und auf die Nachfrage abgestimmtes Wohnungsangebot vorgesehen. Der Innenbereich wird als halböffentliche, durchgrünte Hoffläche ausgebildet.

Neben den Hochbauten umfasst die Entwicklung des Rathausquartiers auch die konzentrierte Umsetzung des innerstädtischen Parkraumbedarfs. Mit dem Bau einer zweigeschossigen Tiefgarage unterhalb des Areals (inkl. der als Parkplatz erhalte-

nen Fläche südlich des Friedhofs) können rund 240 Stellplätze realisiert werden, die über die Friedrichstraße erschlossen werden. Mit dem Ausbau der nördlichen Stichstraße ist die Innenstadt bzw. deren Parkraumangebot für MIV-Besucher somit über die östliche Achse (Große Straße) sowie den nördlichen Knoten (Mühlenstraße / Marienstraße / ausgebaute Stichstraße) umfassend erreichbar.

C_6 NEUBAU GESCHÄFTSHAUS MÜHLENSTRASSE / SCHEUNE LEIBER

Mit Blick auf die Neuentwicklung des Rathausquartiers verbleibt ein Bauplatz in der Hauptlage der Mühlenstraße. Hier wird die offene Raumkante durch einen Ersatzneubau komplettiert, der als sich als modernes Wohn- und Geschäftshaus in die Charakteristik der Innenstadt einfügt.

C_7 NEUENTWICKLUNG QUARTIER GROSSE STRASSE

Als weiterer, derzeit untergenutzter Blockinnenbereich sollen die Flächenpotenziale im Innenbereich Friedhofstraße / Große Straße einer baulichen Entwicklung zugeführt werden. Als östlicher Abschluss der Rahmenplanung entsteht hier ein dichtes Wohnquartier mit eigenständigem, innen liegendem, freiräumlichen Mittelpunkt. Die zwei- bis dreigeschossigen Gebäude sollen dabei ein mit Blick auf Größen und Grundrisse gemischtes Wohnungsangebot bereithalten, um verschiedene Zielgruppen anzusprechen. In den Obergeschossen, die als Staffelgeschoss ausgebildet werden können, sind auch größere Wohneinheiten mit einer höheren Qualitätsstufe denkbar. Das die Raumkante bildende Gebäude an der Großen Straße soll mit Blick auf die funktionale Prägung der Umgebung Einzelhandels- und Dienstleistungsflächen in den Erdgeschosszonen vorhalten. Mit dem rückseitigen Stellplatz kann der Standort auch von Autokunden angefahren werden. Der Stell-

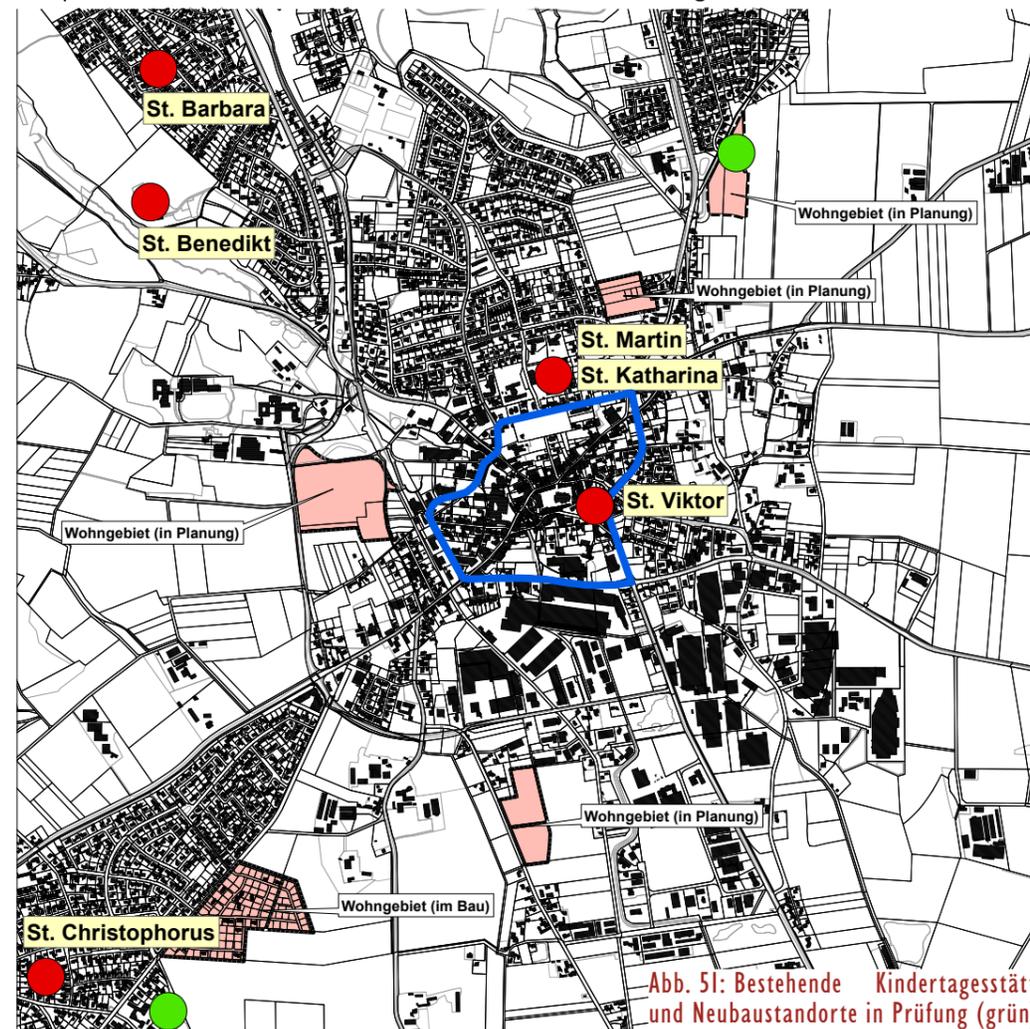


Abb. 51: Bestehende Kindertagesstätten und Neubaustandorte in Prüfung (grün)

Abb. 52: Landwirtschaftliche Liegenschaft an zentralem Standort (Maßnahme C_4)



Abb. 53: Mindergenutzte Flächen im Rathausquartier (Maßnahme C_5)



Abb. 54: Brachfläche in zentralem Blockinnenbereich (Maßnahme C_7)



platzbedarf der Wohnungen soll über eine Tiefgaragenlösung realisiert werden.

C_8 NEUBAU KINDERTAGESSTÄTTE

Mit Blick auf den Stellenwert der Innenstadt als Wohnstandort soll der durch die Hochbaumaßnahmen projektierte Ausbau der Wohnfunktion eng mit der Schaffung eines attraktiven Wohnumfelds und der benötigten Folgeinfrastruktur verknüpft werden. Um die in den zurückliegenden Jahren positive demografische Entwicklung Dammes fortführen und insbesondere junge Familien für den Standort gewinnen zu können, ist ein Ausbau von innenstadtnahen Betreuungsangeboten erforderlich. Vor dem Hintergrund der hohen Auslastungsquoten der bestehenden Kindertagesstätten in der Innenstadt ist eine Erweiterung des Angebots erforderlich, um auf ein perspektivisches Bevölkerungswachstum zu reagieren. Derzeit werden zwei mögliche Potenzialstandorte für einen Neubau im weiteren Umfeld der Innenstadt diskutiert, durch deren Umsetzung u. a. die bestehenden Einrichtungen durch eine verbesserte Verteilung der Nachfrage entlastet und somit die Wohnfunktion der Innenstadt mittelbar gestärkt werden können.

D| INSTRUMENTE UND PROGRAMME

D_1 PROZESSSTEUERUNG

An die Konzeption des ISEK als Strategie und Maßnahmenkatalog der Stadtentwicklung schließt sich eine komplexe Umsetzungsphase an. Die weitergehende Ausformulierung der Maßnahmen bis zur Umsetzungsreife erfordert umfassende Beteiligungsprozesse sowie die Einbindung einer Vielzahl von Fachakteuren. Auch die Abstimmung mit übergeordneten Behörden und die perspektivische Aufnahme in die Programme der Städtebauförderung erfordern eine intensive Bearbeitung durch die Stadtverwaltung. Vor diesem Hintergrund empfiehlt sich die Beauftragung eines externen Dienstleisters zur Unterstützung in der Prozesssteuerung.

D_2 VERFÜGUNGSFONDS

Neben der Stadt als Projektträger ist die vitale Akteurslandschaft der Dammer Innenstadt in den Gesamtprozess der Stadtentwicklung miteinzubeziehen. Um in diesem Kontext für z. B. den Kunst + Kulturkreis Damme die Möglichkeit zu

schaffen, sich mit eigenen Projekten in den Gesamtprozess einzubringen, soll ein Fonds zur Bezuschussung aufgelegt werden. Durch einen Fonds in städtischer Regie können privat initiierte Projekte zur Profilierung der Innenstadt gezielt unterstützt werden.

D_3 FÖRDERPROGRAMME FÜR PRIVATE EIGENTÜMER

Die private Entwicklung von Bestandsgebäuden stellt einen der entscheidenden Erfolgsfaktoren für die ganzheitliche Weiterentwicklung des Dammer Zentrums dar. Auch wenn die Modernisierung des Bestands bereits erfreulich weit fortgeschritten ist, soll ein städtisches Zuschussprogramm gestartet werden, über das Aufwertungsmaßnahmen an Gebäudefassaden und Hofflächen bezuschusst werden können. Mit der Aussicht auf entsprechende finanzielle Anreize können Eigentümer dazu bewegt werden, mit höherwertigen Gestaltungskonzepten zur Aufwertung des Erscheinungsbildes ihrer Gebäude bzw. des Stadtraums insgesamt beizutragen.

D_4 GESTALTUNGSFIBEL / BAUHERRENBERATUNG

Mit Blick auf das Dammer Stadtbild und die rege Neubautätigkeit empfiehlt sich die vertiefende Ausarbeitung eines gestalterischen Regelwerks für Hochbauvorhaben, bei Neu- und Umbauten. Um die architektonische Qualität privater Bauvorhaben sichern zu können, sollen die im ISEK angerissenen Eckpunkte für eine gelungene Integration neuer Baukörper ausformuliert und als möglichst verbindlicher Leitfaden für Bauherren fixiert werden.

D_5 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Um die Bürgerschaft möglichst breit in den Umsetzungsprozess des ISEK einzubinden, ist eine konstante Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Neben der Beteiligung der Bürger an den erforderlichen Planungen sollen vor allem die Förderprogramme für private Eigentümer öffentlichkeitswirksam kommuniziert werden. Darüber hinaus soll eine kontinuierliche Information der Bürgerschaft über ein abgestimmtes Medienkonzept, welches z. B. eine begleitende Print-Publikation in Form einer Stadtzeitung und projektbezogene Plakate, Flyer und Veranstaltungen umfassen kann, sichergestellt werden.

Abb. 55: Kirchplatz

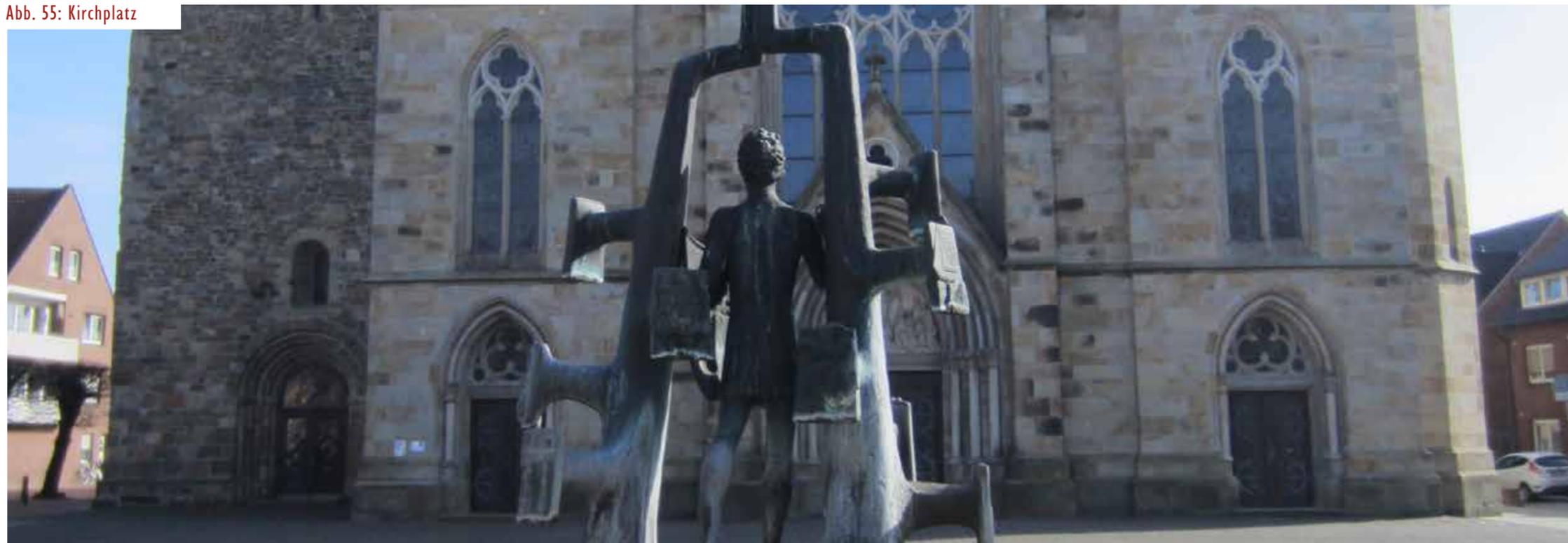


Abb. 56: Maßnahmenliste ISEK Damme

A_Vertiefende Planungen und Konzepte								
Nr.	Titel	Gesamtinvestition	davon Dritte	davon Stadt	davon förderfähig	davon Förderung	Zeitraumen	Priorität
A_1	Integriertes Stadtentwicklungskonzept	30.000	-	30.000	30.000	21.000	2017/2018	A
A_2	Verkehrskonzept	25.000	-	25.000	25.000	17.500	2018/2020	A
A_3	Wettbewerbliches Verfahren: Boulevard und öffentliche Räume	100.000	-	100.000	100.000	70.000	2020	A
A_4	Wettbewerbliches Verfahren: Neubau Medizinzentrum	150.000	150.000	-	-	-	2021	B
B_Städtebauliche Projekte (Tiefbau)								
Nr.	Titel	Gesamtinvestition	davon Dritte	davon Stadt	davon förderfähig	davon Förderung	Zeitraumen	Priorität
B_1	Boulevard Lindenstraße - Gestaltung der Grünachse	1.787.500	-	1.787.500	1.670.500	1.169.350	2021	A
B_2	Lindenstraße - Neuentwicklung Parkplatzflächen und Zuwegung Fachmarkt	630.000	-	630.000	100.000	70.000	2021	B
B_3	Begegnungszone Große Straße	728.750	-	728.750	728.750	510.125	2020	B
B_4	Stiller Park Mühlenbach	489.250	-	489.250	522.500	365.750	2021	B
B_5	Platz am Stillen Park	300.500	-	300.500	300.000	210.000	2022	C
B_6	Entree Innenstadt - Stadtplatz als Auftakt	234.000	-	234.000	285.000	199.500	2022	C
B_7	Achse Rathausquartier	184.500	-	184.500	184.500	129.150	2022	B
B_8	Spiel- und Freizeitfläche Scheune Leiber	100.000	-	100.000	100.000	70.000	2022	B
C_Städtebauliche Projekte (Hochbau)								
Nr.	Titel	Gesamtinvestition	davon Dritte	davon Stadt	davon förderfähig	davon Förderung	Zeitraumen	Priorität
C_1	Neubau Medizinzentrum	10.000.200	10.000.200	-	-	-	2022	C
C_2	Neubau Parkdeck Lindenstraße	2.177.250	-	2.177.250	-	-	2021	A
C_3	Neubau Verwaltung Krankenhaus	2.052.000	2.052.000	-	-	-	2022	C
C_4	Wohnquartier Marienstraße	3.618.000	3.618.000	-	-	-	2022	C
C_5	Wohnquartier Innenstadt	5.185.200	5.185.200	-	-	-	2022	B
C_6	Geschäftshaus Scheune Leiber	444.600	444.600	-	-	-	2021	B
C_7	Quartier Große Straße	9.452.400	9.452.400	-	-	-	2022	C
C_8	Neubau Kindertagesstätte	noch offen	noch offen	-	-	-	2022	C
D_Instrumente								
Nr.	Titel	Gesamtinvestition	davon Dritte	davon Stadt	davon förderfähig	davon Förderung	Zeitraumen	Priorität
D_1	Prozesssteuerung	180.000	-	180.000	80.000	56.000	2020	A
D_2	Verfügungsfonds	160.000	80.000	80.000	80.000	56.000	2021	B
D_3	HuF / Modernisierung	2.000.000	1.500.000	500.000	350.000	245.000	2020	A
D_4	Gestaltungsfibel Neubau / Bauherrenberatung	25.000	-	25.000	125.000	87.500	2020	A
D_5	Öffentlichkeitsarbeit	60.000	-	60.000	175.000	122.500	2020	A
GESAMTSUMME		40.114.150	32.482.400	7.631.750	4.856.250	3.399.375		

10 AUSBLICK

Mit dem vorliegenden ISEK hat die Stadt Damme ein umfangreiches und ambitioniertes Entwicklungsprogramm definiert. Neben einer Reihe städtischer Maßnahmen, die auf die Schaffung guter Rahmenbedingungen - insbesondere für den Verkehr und den öffentlichen Raum - abzielen, umfasst die Gesamtmaßnahme neue Investitionspotenziale für Private. Mit dieser Strategie kann der Wachstumskurs der Dammer Innenstadt unter den Vorzeichen des räumlichen Qualitätsgewinns auch zukünftig fortgeführt werden.

Das umfangreiche Bauprogramm sowie die zum Teil eingriffsintensiven Maßnahmen wie der Umbau der Lindenstraße zu einem Boulevard werden dabei von umfassenden Gesprächen und Abstimmungsprozessen zwischen Politik, Verwaltung, Eigentümern und Investoren geprägt sein, die sicher nicht immer konfliktfrei ablaufen werden. Wichtig ist dabei, dass die Ziele des ISEK auch erreicht werden, wenn nicht alle Projekte in kurzfristiger Perspektive umgesetzt werden können; viele der Bausteine sind modular und unabhängig von anderen Projekten umsetzbar. Eine Schlüsselvoraussetzung für viele der Maßnahmen stellt dabei die Verfügbarkeit der Grundstücke dar, die sich zu großen Teilen in Privateigentum befinden. In diesem Kontext alle Akteure für die Gesamtmaßnahme des ISEK zu begeistern, die das Gesicht der Dammer Innenstadt nachhaltig verändern wird, wird ein spannender und vielschichtiger Prozess.

Mit Blick auf die gute Ausgangslage der Innenstadt stehen die Vorzeichen für die kommende Entwicklung allerdings positiv, sodass alle Beteiligten unbelastet in die gemeinsame Gestaltung der Zukunft Dammes einsteigen können.

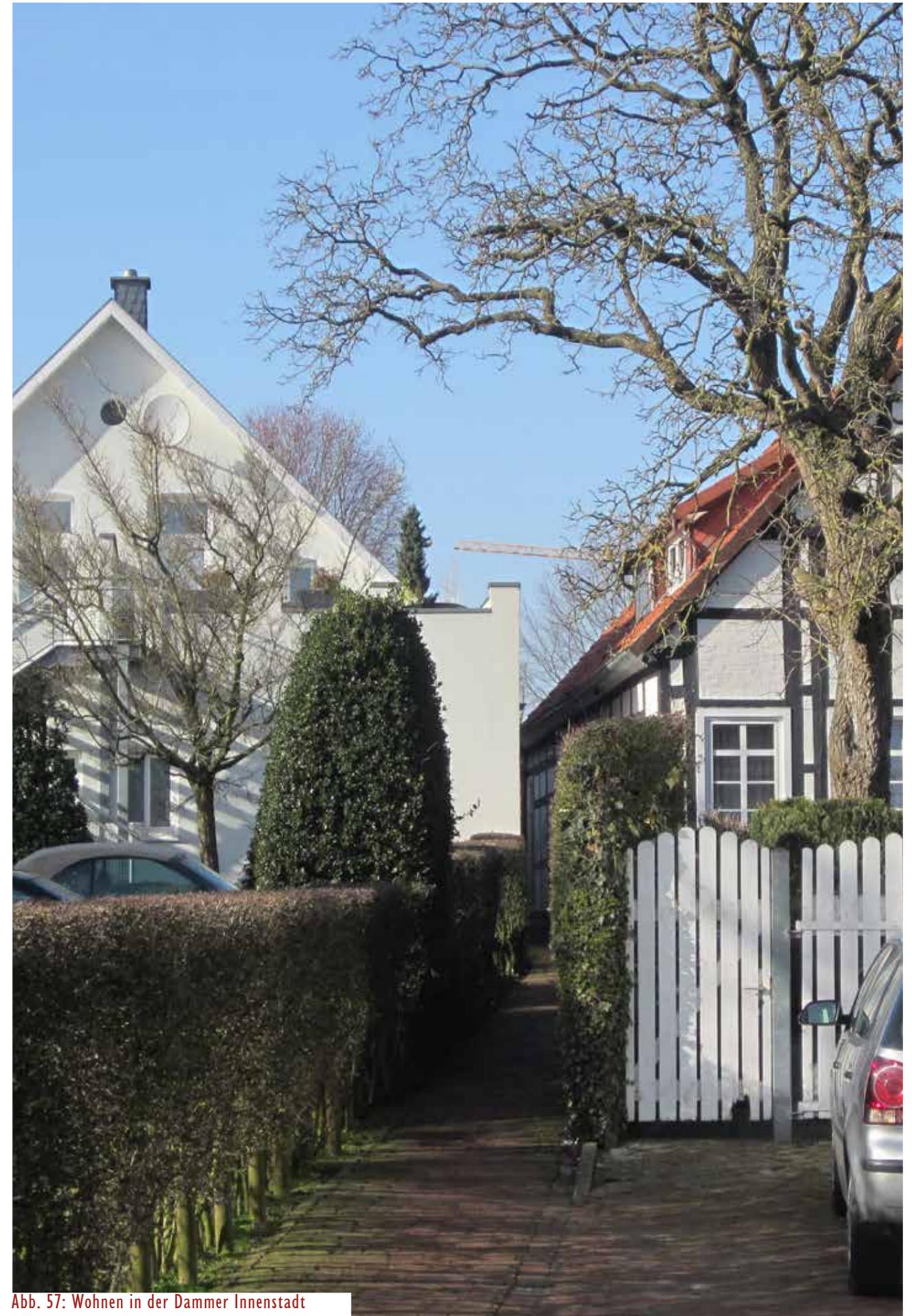


Abb. 57: Wohnen in der Dammer Innenstadt