RESILIENTE INNENSTÄDTE
STADT NORDHORN

EUROPA FÜR
NIEDERSACHSEN

Kofinanziert von der
Europäischen Union

RESILIENTE
INNENSTÄDTE
IN NIEDERSACHSEN

www.europa-fuer-niedersachsen.de

Strategie für eine

Resiliente Innenstadt Nordhorn

Bewerbung der Stadt Nordhorn für das Förderprogramm „Resiliente Innenstädte“ des Niedersächsischen Ministeriums für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung.

Gefördert durch das Operationelle Multifondsprogramm EFRE/ESF+ für die Förderperiode 2021 bis 2027 Niedersachsen.

Ansprechpartner bei der Stadt Nordhorn:

Herr Thimo Weitemeier

Stadtbaurat

Stadthaus I, Zimmer 2.06

Bahnhofstr. 24

48529 Nordhorn

Telefon: 05921 878201

Telefax: 05921 878416

E-Mail: thimo.weitemeier@nordhorn.de

VORWORT 3

1 PROGRAMMRAUM 4

2 HANDLUNGSBEDARF 7

3 HANDLUNGSKONZEPT 14

4 QUERSCHNITTSZIELE 24

5 BETEILIGUNGSPROZESSE, STEUERUNGSGRUPPE UND ORGANISATIONSSTRUKTUR 26

6 LEITPROJEKTE 32

VORWORT

Während der Online-Handel boomt, stehen in den Innenstädten immer mehr Geschäftsräume leer. In vielen Städten wird deshalb daran gearbeitet, die Innenstädte neu aufzustellen, um einen monofunktionalen Stadtraum in einen Ort der Nutzungsmischung aus Wohnen, Gastronomie, Handel, Produktion, Dienstleistung, Handwerk, Kulturangeboten und sozialer Infrastruktur zu verändern. Die hohe Verkehrsdichte sowie die starke Versiegelung in den Innenstädten erfordern Maßnahmen zur Reduzierung von Schadstoffemissionen und die Anpassung an die Folgen des Klimawandels. Mit dem Förderprogramm Resiliente Innenstädte fördert das Regionalministerium des Landes Niedersachsen innovative und beispielhafte Ansätze zur zukunftsfähigen Umgestaltung der Innenstädte.

Mit der Stadtentwicklungsstrategie betreibt die Stadt Nordhorn seit Jahren erfolgreich einen funktionalen und städtebaulichen Innenstadtumbau. Neben dem ohnehin vorhandenen Veränderungsprozess der Innenstädte durch die Digitalisierung des Handels haben die Folgen der Pandemie den Handlungsdruck deutlich erhöht. So wurden strukturelle Probleme der Innenstadt verschärft und Trading-down Prozesse beschleunigt. Aber der temporäre Verlust der Innenstadt als Treffpunkt und Ort für Veranstaltungen, Feste und Aktionen hat die soziale und kulturelle Bedeutung der Innenstadt für viele wieder sichtbar gemacht. So hat sich ein Handlungsfenster geöffnet, indem innovative Ideen und Prozesse in der Innenstadtentwicklung umgesetzt, verstetigt und neue Wege der Beteiligung und Zusammenarbeit erprobt werden können.

Die Teilnahme an dem Förderprogramm wird eine wichtige Impulswirkung zur notwendigen Umsetzung der Stadtentwicklungsstrategie haben. Bauliche Anpassungen können so zeitnah realisiert werden, Planungs- und Steuerungsprozesse können optimiert und neue Beteiligungsstrategien können erprobt werden. Kurz: Die baulichen Maßnahmen sichern in Verbindung mit den Steuerungs-, Planungs- und Beteiligungsprozessen eine erfolgreiche Basis für eine resiliente Innenstadt Nordhorn.

1 PROGRAMMRAUM

Der gewählte Programmraum umfasst drei für die Nordhorner Innenstadt wesentliche Funktionsbereiche, deren Weiterentwicklung maßgeblich für die Schaffung einer resilienten Innenstadt ist:

Das Zentrum des ersten Funktionsbereichs befindet sich inmitten des Programmraums, umgeben von den prägendsten Elementen der Nordhorner Innenstadt, der Vechte und ihrer Seitenarme. Hier liegt entlang der Hauptstraße, die zentral durch den historischen Innenstadtkern Nordhorns auf der Vechteinsel verläuft, die Hauptgeschäftslage der Innenstadt, die langfristig gestärkt werden muss. Entlang der Hauptstraße findet sich ein differenzierter Geschäftsbesatz, bestehend aus einer Vielzahl an Einzelhandelsgeschäften sowie einiger Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe, der sich über ihre gesamte Länge erstreckt.
Neben der Hauptgeschäftslage ist der historische Innenstadtkern, gut zu erkennen anhand seiner kleinteiligen Bebauungsstruktur und einiger Baudenkmäler, Standort vielfältiger Nebenlagen, die eigene Charakteristika und Nutzungsprägungen aufweisen. Während die Ochsenstraße im Norden der Vechteinsel sich insbesondere durch ihren Besatz aus Gastronomiebetrieben auszeichnet, ist die Hagenstr. im Osten maßgeblich durch das Shoppingcenter „Vechte Arkaden“ geprägt, das typologisch als Großstruktur auf der Vechteinsel heraussticht. Die Firnhaberstraße, die südlich auf der Vechteinsel parallel zum Kornmühlenarm der Vechte verläuft, ist vor allem Dienstleistungsstandort. Auch die im Westen neben der Hauptstraße verlaufende Hinterstraße sowie der Schuhmachershagen sind wichtige Dienstleistungs- und Geschäftsstandorte in der Innenstadt.
Mit der Burgschule und dem St. Augustinus-Kindergarten befinden sich hier, angrenzend an den Stadtpark, ebenfalls zentrale soziale Infrastruktureinrichtungen. Neben den genannten Funktionen ist der historische Innenstadtkern auch ein einzigartiger Wohnstandort in Nordhorn.
Der Geschäftsbereich der Innenstadt erstreckt sich in Richtung Süden weiter entlang der Hauptstraße, die hier in die Bentheimer Straße übergeht, und die Bahnhofstraße. In Richtung Norden entlang der Neuenhausener und Lingener Straße, wo auch der Marktplatz liegt. Hier befinden sich weitere relevante Nebenlagen, die den Hauptgeschäftsbereich funktional ergänzen und seit einiger Zeit Handlungsbedarfe aufweisen.

Der im Westen liegende Stadtpark bildet den zweiten Funktionsbereich. Als größte zusammenhängende Grünfläche in der Innenstadt übernimmt der Stadtpark wichtige ökologische Ausgleichsfunktionen und bildet im Zusammenspiel mit den Uferbereichen sowie den Wasserflächen den grünen Gegenpol zum verdichteten Innenstadtkern. Der Stadtpark ist neben einem Spielplatz und zwei Gastronomiebetrieben mit Außenbereich insbesondere durch ausladende Rasenflächen und seinen Baumbestand geprägt. So dient er als beliebter Erholungs- und Aufenthaltsort der Nordhorner Bevölkerung als Ausgleich und ergänzt die Innenstadt um ein weiteres, attraktives Ausflugsziel. Mit Blick auf die vielfältigen Funktionen, die dieser Raum für die Innenstadt übernimmt, ist er langfristig zu erhalten und zu entwickeln.

Der dritte Funktionsbereich befindet sich östlich der Vechte. Entlang der Morsstiege und der Seeuferstraße befindet sich der „Ankunftsort" der Nordhorner Innenstadt. Als solcher ist er für die Erreichbarkeit der Nordhorner Innenstadt von großer Bedeutung.
Prägend sind hier die Flächen des ehemaligen Zentralen Omnibusbahnhofs, die Parkpalette an der Vechte und der Parkplatz Neumarkt, die durch ihren hohen Versiegelungsgrad einen starken Kontrast zum Stadtpark bilden. Dieser Umstand strahlt insbesondere auf den südöstlichen Inselbereich aus, der daher stärker von Funktionsverlusten und Strukturproblemen bedroht ist. Der gesamte Bereich ist aktuell auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Im Sinne einer resilienten Innenstadt sollte der Funktionsbereich einer ökologischen Aufwertung unterzogen werden und für andere Mobilitätsformen qualifiziert werden. Essenziel ist hier die Seeuferstraße. Diese bildet eine derzeit defizitäre Anbindung der Innenstadt an die bestehende Komfortroute für den Radverkehr. Diese verläuft acht Kilometer entlang des Nordhorn-Almelo-Kanals und verbindet die Innenstadt mit den gesamtstädtischen und regionalen Radverkehrsnetzen. Der Ausbau dieser Komfortroute bietet die Chance, die Anbindung der Innenstadt deutlich zu verbessern.

Abb. 1: Programmraum für das Förderprogramm Resiliente „Innenstädte"
Quelle: eigene Darstellung, LGNL – Landesbetrieb Landesvermessung und Geobasisdaten Niedersachsen

2 HANDLUNGSBEDARF

Leitidee Resiliente Innenstadt Nordhorn

Die Stadtentwicklungsstrategie der Stadt Nordhorn setzt auf die Schaffung resilienter Strukturen in Städtebau, Nutzung und Prozess. Eine resiliente Innenstadt bedeutet für die Verantwortlichen die Fähigkeit, auf absehbare globale Entwicklungen und auch noch unbekannte Krisen möglichst gute vorbereitet zu sein. Hierfür stellt die Schaffung von robusten Prozess- und Beteiligungsstrukturen eine zentrale Voraussetzung dar.

Mit dem räumlichen Leitbild wird dieser Anspruch in städtebauliche und funktionale Ziele überführt. Ziel ist die Profilierung der drei Funktionsbereiche unter besonderer Berücksichtigung neuer Chancen, veränderter Nutzungsansprüche, neuer Mobilitätsformen und den vielfältigen Herausforderungen des Klimawandels. Das Rückgrat bildet ein Erlebnis- und Aktionsband, dass eine erlebbare Verbindung zwischen Stadtpark im Westen und touristischem Ankunftsort und Kulturpunkt im Osten bilden soll. Elemente beider Funktionsräume sollen sich durch den historischen Innenstadtkern erstrecken, die vorhandenen Räume bereichern und die Nutzungsvielfalt erhöhen. Sie liegen räumlich im rechten Winkel zur 1a-Lage der Hauptstraße und leisten somit gleichzeitig einen Betrag zur Aktivierung der Nebenlagen auf der Vechteinsel.

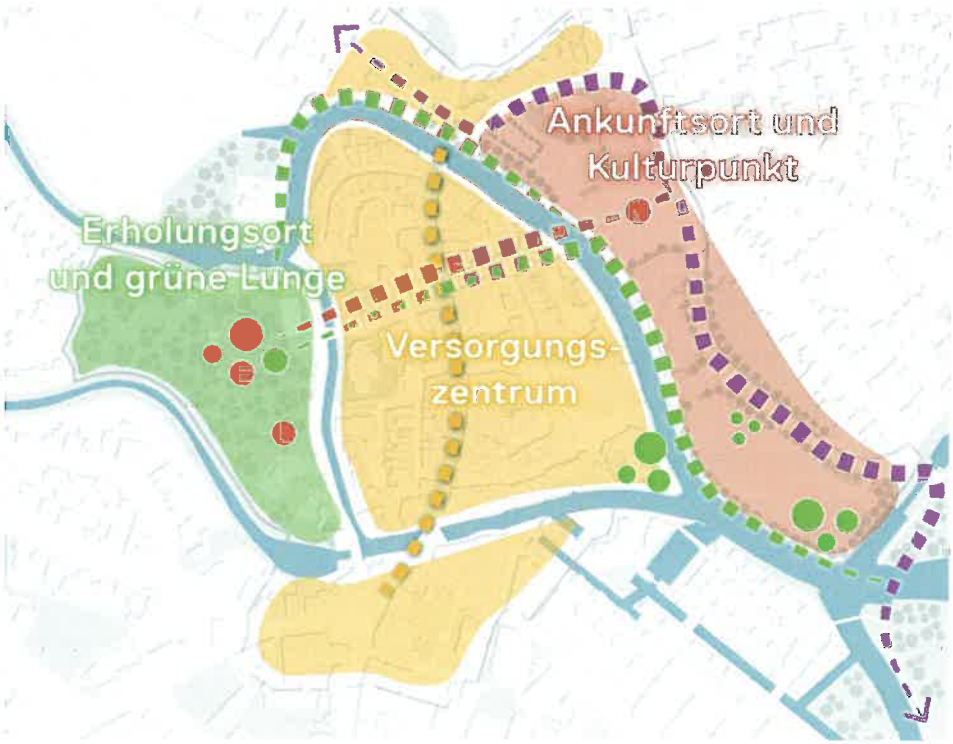


Abb. 2: Leitbild für die resiliente Innenstadt Nordhorn
Quelle: eigene Darstellung

Die Analyse der Potenziale und Entwicklungsbedarfe orientiert sich an dem Leitbild der Nordhorner Innenstadt und basiert auf einer funktionalen und räumlichen Schichtenanalyse, die mit Aussagen aktueller Konzepte und Studien verknüpft wurde und allgemeine Trends der Innenstadtentwicklung berücksichtigt.

Einkaufs- und Gastronomiestandort krisenfest machen

Die Nordhorner Innenstadt ist Standort vielfältiger Handels- und Versorgungsangebote und diverser Gastronomiebetriebe. Aber die wachsende Bedeutung des Onlinehandels und ein verändertes Kundenverhalten setzen die Innenstadt seit Jahren unter Druck. Als Reaktion auf die sichtbaren Trading-down-Effekte wurde im Rahmen des Förderprogramms „Zukunftsräume Niedersachsen" eine „Nebenlagenoffensive" gestartet, mit der im historischen Innenstadtkern attraktive „Themenstraßen" entwickelt und die lokale Gründungsszene gestärkt werden sollen.

Doch die Auswirkungen der Coronapandemie haben die strukturellen Defizite des Einzelhandelsstandortes weiter verstärkt. Die Probleme haben sich auf weitere Geschäftslagen nördlich und südlich des Innenstadtkerns ausgeweitet. Die Atmosphäre und Lebendigkeit der Innenstadt leiden unter den Folgen. Die vielen kleinen Anbieter:innen können kaum gegen große Plattformen konkurrieren, die ihre Angebote massiv ausweiten und inzwischen auch Lieferdienste für Gastronomie und Nahrungsmittel zentralisieren. Es braucht deshalb neue Angebotskonzepte und übergreifende Vertriebs- und Marketingstrategien zur Sicherung von Vielfalt und Eigenständigkeit am Standort Innenstadt.

Ein Handlungsbedarf besteht zudem in der Ausbildung eines krisenfesten Angebots- und Nutzungsmix im Einzelhandel, der durch die Ansiedlung eines weiteren Frequenzbringers im östlichen Teil der Innenstadt weiter gestärkt wird. Handlungsdruck existiert auch bei der Digitalisierung des Einzelhandels, dem Aufbau einer gemeinsamen digitalen Angebotsplattform sowie der Konzipierung und Umsetzung hybrider Formen des Handels in der Nordhorner Innenstadt.

Tourismus als Innenstadtmotor weiterentwickeln

Die Nordhorner Innenstadt ist ein beliebter touristischer Ausflugspunkt, der auch von der Grenzlage zu den Niederlanden profitieren kann. In den letzten Jahren ist in der Nordhorner Innenstadt eine stetige Zunahme von Besucher:innen und Tagestourist:innen erkennbar. Die Zunahme der Personen im Rentenalter wird die Nachfrage weiter erhöhen. Besondere Relevanz für die Innenstadt haben Tages- und Einkaufstourist:innen, die Nordhorn aufgrund des besonderen Einkaufserlebnisses durch die Mischung von Einzelhandel, Gastronomie, Kultur und dem Freizeiterlebnis, durch das Leben auf dem Wasser, schätzten.

Die vorhandenen touristischen Infrastrukturen haben dabei aber deutliches Optimierungspotential. Dabei gilt es insbesondere die Gestaltung, Ausstattung und Anbindung zentraler Ankunftsorte an die Innenstadt zu verbessern. Das Thema Wasser bietet darüber hinaus nicht genutzte Anknüpfungspunkte für Erlebnis und Aktivität in der Innenstadt. Auch der VVV Stadt- und Citymarketing Nordhorn e.V. wird als wichtiger Anbieter am aktuellen Standort kaum wahrgenommen. Zukünftige Handlungsaufgabe ist daher die Schaffung eines nutzungsgemischten touristischen Hotspots, der als Ankunfts- und Ausgangsort multimodal angebunden ist und auch touristische sowie kulturelle Angebote organisatorisch und räumlich miteinander verknüpft. Dabei muss auch eine stärkere Integration des Elements Wasser in die Besucherführung und die Verknüpfung der Angebote miteinander erfolgen.

Öffentliche Freiräume als Rückgrat der resilienten Innenstadtentwicklung umsetzen

Die Freiräume der Nordhorner Innenstadt sind ihre „Visitenkarte" und prägen maßgeblich die Identifikation mit und das Image der Stadt Nordhorn. Multifunktional nutzbare, attraktiv gestaltete Stadträume und die hiermit einhergehende Nutzungsvielfalt sind wichtige Standortfaktoren im Wettbewerb der Städte und Merkmale einer resilienten Innenstadt. Neben der Aufwertung von größeren Freiflächen als Spiel- und Erlebnisräume sollen auch Aufenthaltsräume, Ruhe- und Rückzugsorte für Bewohner:innen, Beschäftigte sowie Kund:innen und Besucher:innen entstehen. Bestehende Grünräume wie der Stadtpark besitzen Potenziale, neue Nutzungen zu entwickeln (z.B. Bühne, Biergarten etc.). Zur Ausschöpfung der bestehenden Potenziale ist ein robustes und vielfältiges Nutzungskonzept für vorhandene und neugeschaffene Freiräume zu entwickeln.

Der öffentliche Raum steht bereits im Fokus vieler vorliegender Planungen. Zu nennen sind die im Rahmen des Sofortprogramms „Perspektive Innenstadt!" konzipierten Planungen, die in den kommenden Jahren sukzessive umgesetzt werden. Hierzu gehören die freiraumplanerische Aufwertung der Inselspitze am Püntendamm, Aufwertungsmaßnahmen im Stadtpark, die Beleuchtung der Vechteinsel und das „Uferprojekt", bei dem der Bereich rund um den „Jantje Anleger" am Marktplatz aufgewertet und zugänglicher gestaltet werden soll. Eine aktuelle Übersicht der Projektarbeit wird den beteiligten Akteuren sowie der Bevölkerung u.a. auf der Projektseite (www.mittendrin-nordhorn.de) gegeben.

Einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur resilienten Innenstadtentwicklung beschreibt in diesem Kontext die Machbarkeitsstudie zum Stadthafen sowie die hiermit verknüpfte Studie zu Nutzungsempfehlungen für die dort geplanten Gebäude, die im Rahmen des Förderprogramms „Zukunftsräume Niedersachsen" erstellt wurden. Der Standort wertet den gesamten Innenbereich gestalterisch auf, bietet neue, spannende Nutzungsperspektiven für den öffentlichen Raum und Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser. Die Umsetzung ist jedoch noch nicht gesichert.

Ein weiterer wichtiger Meilenstein der Innenstadtentwicklung ist die Verbindungsachse zwischen Stadtpark und Ankunftsort. Diese soll als Möglichkeitsraum neu gedacht werden. Aktionsinseln mit moderner technischer Infrastruktur könnten niederschwellige Möglichkeiten zur Aneignung und Mehrfachnutzung bieten und den Bildungs- und Kulturstandort im öffentlichen Raum stärker erlebbar machen.

Darüber hinaus gilt es, zukünftig auch weitere öffentliche Räume, die im Alltag für den Aufenthalt oder regelmäßig für Veranstaltungen genutzt werden, sukzessive aufzuwerten oder für neue Nutzungen vorzubereiten. Beispielhaft ist hier die bereits angedachte „Genussmeile am Wasser" zu erwähnen, welche die Nutzungsvielfalt des öffentlichen Raums entlang der Vechte weiter ausbauen.

Stadtgrün als klimaresilienten Innenstadtbaustein konzipieren

Eine wichtige Herausforderung besteht in der Anpassung der Innenstadt an die Folgen des Klimawandels. Hierzu zählen unter anderem vielfältige technische Ansätze zur Dekarbonisierung und Energieeinsparung und zur Nutzung grüner Infrastruktur als Gestaltungselement an Fassaden, Dächern und entlang von Mobilitätsachsen. Neben diesen

oft kleinteiligen Maßnahmen spielt jedoch auch die ökologische Aufwertung von größeren Freiflächen eine entscheidende Rolle. Hierbei geht es auch darum Lösungen zu entwickeln, um stark versiegelte Bereiche, wie beispielsweise den Parkplatz am Neumarkt, aufzuwerten, ohne deren Funktion zu beeinträchtigen.

Mobilitätsangebote optimieren für Besucher, Beschäftigte und Kunden

Die Nordhorner Innenstadt ist einer der verkehrlich am besten erschlossenen Räume der Stadt. Im sichtbaren Fokus stehen traditionell der Pkw, das Fahrrad sowie der ÖPNV. Die Verbesserung der multimodalen Anbindung der Innenstadt ist eine wichtige Zukunftsaufgabe auf dem Weg zur resilienten Innenstadt. Dabei geht es vor allem darum, Bewegungs- und Ankunftsorte an moderne Anforderungen (z.B. Elektromobilität) anzupassen und dabei möglichst kompakte und multifunktionale Raumnutzungen sicherzustellen.

Die „Komfortroute", die entlang des Verbindungskanals und des Nordhorn-Almelo-Kanals östlich des Programmraums verläuft, ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal der Fahrradstadt Nordhorn. Ein Defizit besteht in der Anbindung der Innenstadt an die Komfortroute. Seeuferstraße und die Morsstiege bieten das große Potenzial, die Innenstadt attraktiv an diese anzubinden. Zusammen mit der Schaffung moderner Ladeinfrastrukturen, sicherer Abstellmöglichkeiten und ergänzender Sharing-Angebote könnte das große Potenzial des Radverkehrs mit wenigen Lückenschlüssen für den Alltagsverkehr, aber auch für Touristen gehoben werden.

Der systemübergreifende Aspekt einer zukunftsfähigen Mobilität muss durch den Ausbau vorhandener Wege und die Schaffung weiterer Mobilitätsangebote gestärkt werden. Die Aufwertung der fußläufigen Anbindung vorhandener Pkw-Stellplätze an die Innenstadt bietet zugleich das Potenzial zur Schaffung barrierefreier, sicherer und attraktiver Fußwegeverbindungen sowie der ökologischen Aufwertung durch attraktives Stadtgrün. Insbesondere für den Uferfußweg entlang der Vechte, der vom Parkplatz Neumarkt an der Parkpalette vorbei in die Innenstadt verläuft, besteht großes Optimierungspotenzial.

City-Logistik nachhaltig gestalten

Die Nordhorner Innenstadt ist ein Standort vielfältiger Handels- und Versorgungsangebote. Unter City-Logistik wird in Nordhorn einerseits die integrierte Ver- und Entsorgung der Innenstadt durch effiziente Transport- und Logistiksysteme bei gleichbleibender

Versorgungsqualität verstanden. Dies betrifft die Belieferung von Geschäften und Gastronomie, aber auch die zunehmende Rolle der Paketzustelldienste im Zuge kombinierter Geschäftsmodelle. Anderseits wird die Belieferung von Kund:innen aus der Innenstadt heraus damit subsummiert.

Das Thema City-Logistik spielte aufgrund der Stadtgröße und der insgesamt guten Erschließungssituation im Vergleich zu Ballungszentren bisher eine untergeordnete Rolle. Corona, Klimaresilienz und steigende Mobilitätskosten zwingen zum Umdenken. Dabei gilt es die spezifischen Probleme und Möglichkeiten der Nordhorner Innenstadt im Vergleich zu Ballungszentren mit ihren vielfältigen logistischen Herausforderungen zu adressieren.

Ein Ansatzpunkt wird in der Bündelung von Diensten im Sinne einer standortbezogenen Plattforminfrastruktur gesehen. Notwendig sind dafür Machbarkeitsstudien und die Erprobung von neuen Ansätzen. Hierzu können Lieferstationen bzw. Abholdepots zur zeitlichen Entkopplung von Geschäftszeiten, zentrale Packstationen und Depots für den Einkauf in der Innenstadt sowie die Etablierung eines Innenstadt-Lieferdienstes im Sinne einer CO2-neutralen Nahlogistik (z.B. Apotheke, Buchhandlung, Einzelhändler etc.).

Steuerungskultur als Standortvorteil der Innenstadt etablieren

Robuste Steuerungs-, Planungs- und Beteiligungsprozesse werden von den verantwortlichen in der Stadt Nordhorn als wichtiges Element einer resilienten Innenstadt verstanden. Für die Umsetzung von Maßnahmen der Stadtentwicklung sind zunehmend Förderprogramme notwendig. Die Programm- und Maßnahmenbezogene Förderkultur in Bund und Ländern führt zu einer Parallelität von Programmen in der Innenstadt von Nordhorn, die Parallelstrukturen fördern und viele Akteur:innen zunehmend verwirren. Durch die im Rahmen des Programms „Zukunftsräume Niedersachsen" geschaffene Möglichkeit bereits vor bzw. in der Anfangsphase der Pandemie eine Machbarkeitsstudie zum Projekt „Innenstadt am Wasser" durchzuführen, gibt es in Nordhorn grade beim Thema Innenstadtentwicklung bereits diverse etablierte Arbeitsgruppen zur Begleitung der Themenbereiche Einzelhandel, Gastronomie, Stadtentwicklung, Digitalisierung, Wirtschaftsförderung, Kultur, Naherholung und Tourismus, die weiterentwickelt werden können. In einer gebietsbezogenen und programmübergreifenden Bündelung von Aufgaben und Zuständigkeiten wird eine großes Synergiepotenzial im Rahmen des Programmes „Resiliente Innenstadt" gesehen. Gleiches gilt für die Kommunikation und

Außendarstellung der Programme der Innenstadtentwicklung. Der Ausbau der Nutzung digitaler Plattformen bei der Koordination und Zusammenarbeit soll dafür ausgelotet werden.

Beteiligungskultur als dauerhaften Impulsgeber etablieren

Mit dem Begriff "Beteiligungskultur" wird in Nordhorn das Ziel verbunden, Beteiligung nicht nur punktuell zu ermöglichen, sondern zu einem verlässlichen Bestandteil und dauerhaften Impulsgeber der Innenstadtentwicklung zu machen. Dafür soll der Zusammenhang zwischen Regeln, Gewohnheiten und Haltung der Akteur:innen in den Blick genommen werden. Unter Akteur:innen werden potenziell alle Nutzer:innen und Akteur:innen der Innenstadt verstanden.

Als Voraussetzung wird die gebietsbezogene Bündelung von Beteiligungsmöglichkeiten unter einem Prozessprinzip verstanden. Ziel ist nicht nur das „Mitreden", sondern das frühzeitige Erkennen von sich ändernden Anforderungen, die Mitnahme von neuen Entwicklungsimpulsen sowie die Aktivierung und Förderung von neuen Geschäftsmodellen und kreativen Nutzungsideen für öffentliche Räume und Gebäude. Die Entwicklung dieses Beteiligungsprinzips und der damit verbundenen technischen und organisatorischen Strukturen werden bereits als Teil der neuen Beteiligungskultur verstanden. Das neue Beteiligungsprinzip soll mit den unterschiedlichen Akteur:innen der Innenstadt erarbeitet und im Rahmen der Umsetzung von Projekten in der Innenstadt erprobt werden

Fazit

Die identifizierten Handlungsbedarfe reichen vom Strukturwandel im Handel, der touristischen Profilierung, dem Ausbau und der Schaffung multifunktionaler, öffentlicher Räume, der Klimafolgenanpassung bis hin zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den Rad- und Fußverkehr. Die Innenstadtentwicklung in Nordhorn basiert seit Jahren auf einer ganzheitlichen Strategie und klaren Zielvorstellungen.

Die Umsetzung wichtiger Meilensteine der Innenstadtentwicklung bietet die Basis für ein robustes städtebauliches Rückgrat. Ein großer Nutzen kann darüber hinaus erzielt werden, wenn die vielen Ideen, Planungen und laufenden Vorhaben sowie die damit verbundenen Steuerungsstrukturen unter einem gemeinsamen Dach zusammengeführt werden können. Diese Strukturen fördern zusammen mit einer neuen Beteiligungskultur eine resiliente Innenstadtentwicklung.

3 HANDLUNGSKONZEPT

Für diesen Antrag wurden die bestehenden Planungen sowie laufenden Umsetzungsmaßnahmen ausgewertet und mit den für dieses Förderprogramm relevanten Projektansätzen kombiniert. So ist ein mit lokalen Innenstadtakteuren intensiv abgestimmtes Handlungskonzept entstanden. Es ist in fünf Handlungsfelder unterteilt, die auf den identifizierten Handlungsbedarfen, Risiken, Stärken und Potenzialen der Innenstadt aufbauen. Insgesamt wurden 14 Maßnahmen und Projektansätze ausgearbeitet.

Abb. 3: Übersicht des Handlungskonzepts für das Förderprogramm „Resiliente Innenstädte"
Quelle: eigene Darstellung

Ein Leitgedanke der Innenstadtentwicklung in Nordhorn ist eine langfristig funktionierende Innenstadt, die die Herausforderungen des Klimaschutzes und der Ressourceneffizienz mit den vielfältigen Ansprüchen an die Innenstadt intelligent verknüpfen. Handlungsleitend sind die Diversifizierung der Innenstadtangebote, die Schaffung vielfältiger Besuchsanlässe und die Verlängerung der Verweildauer. Ein Ansatz ist eine räumliche und organisatorische Verknüpfung von multifunktionalen Möglichkeitsräumen, die die gestalterische Qualität Nordhorns aufgreifen und die Innenstadt als Ort der Begegnung, der Kultur, der Bildung, des

Arbeitens, des Wohnens und der Freizeit stärken. Dies soll mit dem Ausbau der touristischen Angebote und einer prominenten Platzierung des VVV in einem neuen touristischen „Hotspot" kombiniert werden.

Die in den einzelnen Handlungsfeldern der Strategie angedachten Projekte stehen in einem engen synergetischen Verhältnis zueinander, setzen sich teilweise gegenseitig voraus und greifen häufig mehrere der in den Anforderungen an die Strategieerstellung genannten sozialen, ökonomischen und ökologischen Aspekte der dort genannten Handlungsansätze auf.

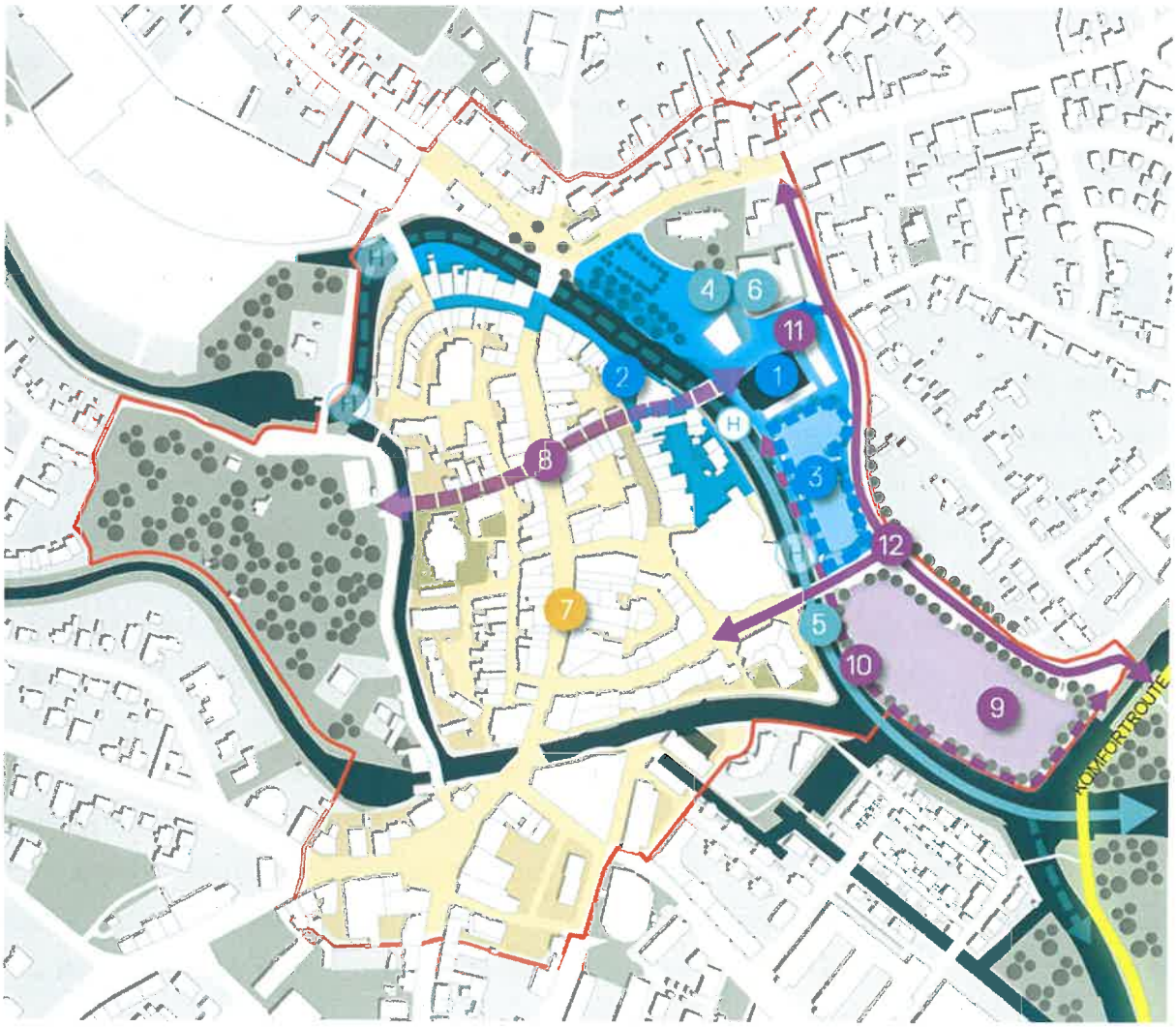


Abb. 4: Räumliche Darstellung der Projekte und Maßnahmen des Handlungskonzepts für das Förderprogramm „Resiliente Innenstädte"
Quelle: eigene Darstellung

Zentrale Umsetzungsbausteine der Strategie zur resilienten Innenstadt werden nach Handlungsfeldern sortiert im Folgenden dargestellt:

Innenstadt am Wasser

Im ersten Handlungsfeld dreht sich alles um das wohl prägendste Element in der Nordhorner Innenstadt: das Wasser. Die vorhandenen Flussläufe der Vechte und ihrer Seitenarme, der Vechtesee sowie der Nordhorn-Almelo und der Verbindungskanal sind prägende Merkmale der Innenstadt.

Das Ziel ist es, dieses für die Nordhorner Innenstadt bedeutende Element im Kontext der Strategie zur Schaffung einer „Resilienten Innenstadt" weiterzudenken und weiterzuentwickeln. Das Wasser bietet die Möglichkeit, attraktive Angebote zu entwickeln und gleichzeitig einen Beitrag zur Klimafolgenanpassung zu leisten.

1 Die Umsetzung des „Innenstadthafens" am ehemaligen ZOB

Dieses Projekt knüpft direkt an die bereits durchgeführte Machbarkeitsstudie und die Ausführungsplanung zum neuen „Innenstadthafen" im Bereich des ehemaligen Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) an der Seeuferstraße an. Durch die Anbindung Nordhorns an das Netz des Schienenpersonennahverkehrs im Jahr 2019 wurde auch der ZOB an den Standort des Bahnhofs an den Frensdorfer Ring südlich des Ortskerns verlegt. Nun kann am alten Standort ein bisher monofunktional geprägtes und stark versiegeltes Flächenpotenzial in attraktiver Innenstadtlage einer neuen Entwicklung zugeführt werden. Der aktuelle Planungsansatz sieht die Anlage eines neuen Hafenbeckens und ein ergänzendes Gebäudeensemble vor, bestehend aus Stadt-, Hafen- und Bootshaus. Diese bieten Raum für vielfältige Nutzungen. Ein wesentlicher Fokus des Projekts liegt auf der Schaffung eines attraktiven öffentlichen Raums, der durch neue Wasserflächen insbesondere zum angenehmen Aufenthalt in den Sommermonaten und zur Erholung einlädt und darüber hinaus zukünftig als attraktiver touristischer Hotspot („Innenstadtlobby") sowie als Ankunftsort und Ausgangspunkt vielfältiger Aktivitäten in Nordhorn dient.

2 „Gastroquartier“ am Wasser

Zur Umsetzung eines „Gastroquartiers“ am Wasser soll der öffentliche Raum im Uferbereich entlang der Ochsen- und Hagenstraße für eine außengastronomische Nutzung vorbereitet werden. Hierzu soll im ersten Schritt eine Machbarkeitsstudie erstellt werden, die die technischen und baulichen Voraussetzungen sowie geeignete, wirtschaftliche Nutzungskonzepte gemeinsam mit den ansässigen Gastronom:innen erörtert und insbesondere immissionsschutzrechliche Fragen klärt. So soll der Bereich langfristig zu einem attraktiven Ausgehviertel entwickelt werden, das vielfältige als Aufenthalts- und Begegnungsorte bietet, zum Verweilen an der Vechte einlädt und die lokalen Gastronomieunternehmen stärkt. Die Schaffung, bzw. der Ausbau eines Gastroquartiers würde darüber hinaus den Erlebnischarakter der Innenstadt deutlich erhöhen.

3 Machbarkeitsstudie „Quartier am Wasser mit Frequenzbringer“

Mit dem Bau des Stadthafens und der neuen „Innenstadtlobby“ erhält der Innenstadtraum östlich der Vechte eine qualitative Aufwertung. In diesem Kontext wird die bestehende Parkpalette an der Seeuferstraße der zukünftigen städtebaulichen Qualität der Lage nicht mehr gerecht. Im Rahmen eines mehrstufigen Verfahrens soll in einem breit angelegten Dialogverfahren eine Machbarkeitsstudie durchgeführt werden, die perspektivisch in einem neuen Stadtquartier am Wasser mündet. Die vorhandene Parkpalette soll hierzu als Tiefgarage in die Erde verlegt werden, um in attraktiver Uferlage neuen Raum für eine vielfältige Nutzungsmischung zu schaffen, die die Nordhorner Innenstadt zusätzlich belebt. Ein Frequenzbringer kann an dieser Stelle als Pendant zum Ringcenter nordwestlich der Vechteinsel fungieren und die benachbarten Einzelhandelslagen stärken.

„Kurzurlaub“ Nordhorn

Der wachsende Tages- und Radtourismus stellt für die Nordhorner Innenstadt ein enormes Potenzial dar, um die Innenstadt zu beleben, zusätzliche Kaufkraft an den Standort zu binden und hierdurch langfristig auch den Einzelhandels-, Gastronomie- und Kulturstandort Innenstadt zu stärken. Die Ausschöpfung dieses Potenzials erfordert die weitere Profilierung der Innenstadt als Ausflugsziel.

Während der Bau der „Innenstadtlobby" sowie die Qualifizierung der öffentlichen Räume hierfür bereits einen wesentlichen Grundstein bilden, sollen die Projekte in diesem Handlungsfeld gezielt der touristischen Belebung der Innenstadt dienen. Hierfür sind zunächst folgende Projekte vorgesehen:

4 Bau des „Welcome-Centers" im Stadthaus am Stadthafen und Umzug des VVV

Ein Umzug des VVV aus dem nicht barrierefreien und unübersichtlichen „VVV-Turm" an der Parkpalette an den künftigen Stadthafen rückt diese für den Tourismus bedeutende Einrichtung in eine deutlich prominentere Lage. Die Verlagerung an den neuen Standort eröffnet durch die räumlich-funktionale Gestaltung von Front- und Backoffice-Bereichen neue Möglichkeiten, die der Stärkung des touristischen Angebots dienen. Die räumliche Nähe zum Liegeplatz der für Stadtrundfahrten vorhandenen Boote, die durch das VVV organisiert werden, erleichtern zukünftig nicht nur das Angebot der Vechterundfahrten, sondern im Sinne einer Prozessoptimierung auch deren Organisation und Abwicklung.

5 Konzipierung und Umsetzung einer Wasserroute zwischen Stadthafen und Tierpark über die Vechte und den Vechtesee

Der Tierpark zählt zu den großen touristischen Attraktionen in Nordhorn. Er ist an 365 Tagen im Jahr geöffnet und zieht jährlich rd. 450.000 Besucher:innen aus der gesamten Region in die Stadt. Dieses Potenzial soll genutzt werden, indem dieser durch eine Wasserroute über die Vechte und den Vechtesee an die Nordhorner Innenstadt angebunden wird. Durch das Angebot vergünstigter Kombitickets, die neben dem Eintritt in den Tierpark auch eine Bootstour in die Innenstadt umfassen, sollen zusätzliche Besucher in die Nordhorner Innenstadt gelockt werden. Eine erhöhte Besucherfrequenz kommt insbesondere den örtlichen Einzelhandelsbetrieben zugute und stärkt auch die Haupt- und Nebenlagen.

6 Ausgangspunkt „Digitale Stadtführung"

Im Rahmen des Sofortprogramms „Perspektive Innenstadt" wurde bereits die Konzipierung und Erstellung einer digitalen Stadtführung geplant. Dieses Vorhaben soll im Sinne der weiteren Profilierung der Innenstadt für den Tagestourismus weitergedacht werden – denn der

neue Stadtraum am Stadthafen eignet sich als idealer Ausgangspunkt hierfür. Damit die Teilnahme an der Stadtführung jederzeit möglich ist, ist in diesem Projekt die Errichtung eines Startpunktes im Bereich des „Welcome-Centers" geplant, der als Sammelpunkt dient, relevante Informationen für die Teilnahme an der digitalen Stadtführung vermittelt und bspw. Möglichkeiten zum Laden des Smartphones bietet.

„Cityoffensive"

Zur Nachbesetzung von Leerständen, zur Förderung von Gründungsaktivitäten und zur Weiterentwicklung Nordhorns als attraktive Einkaufs- und Erlebnisstadt wurde im Rahmen des Förderprogramms „Zukunftsräume Niedersachsen" die „Nebenlagenoffensive" ins Leben gerufen. Zentrales Ziel der „Nebenlagenoffensive" ist es, die auf der Vechteinsel gelegenen 1b-Lagen zu festigen, um den gesamten Einzelhandelsstandort langfristig zu stärken und die Nutzungsvielfalt zu erhöhen. Diese vorhandene Chance soll im Einklang mit der weiteren touristischen Profilierung und der Schaffung neuer Angebote im Rahmen des Handlungsfelds „Innenstadt am Wasser" genutzt und ausgeweitet werden:

7 Erweiterung des Citymanagements zur Förderung einer zukunftsfähigen Nutzungsstruktur

Mit der „Nebenlagenoffensive" und dem dazugehörigen Citymanagement wurde bereits eine solide Grundlage geschaffen, um die Nordhorner Innenstadt zukunftsfähiger zu gestalten. Das Citymanagement fördert Gründungsaktivitäten, es werden Räume für neue Modelle der Arbeitsorganisation geschaffen und lokale Einzelhändler zum Umgang mit dem Thema „Digitalisierung" beraten und unterstützt. Dieses Potenzial soll aufgegriffen werden, indem die „Nebenlagenoffensive" sowohl räumlich als auch zeitlich ausgeweitet wird. So können die vorhandenen Instrumente weiter ausgearbeitet und neue Projekte. wie z.B. der Aufbau einer digitalen Handelsplattform für die Innenstadt, die durch die Stadt, die Gewerbetreibenden oder Dritte betrieben wird, in Angriff genommen werden. Darüber hinaus können so langfristige Entwicklungsprozesse unterstützt werden, die über die aktuelle Förderperiode des Projekts bis 2025 hinausgehen.

Klima- und Mobilitätswandel

Mit den Projekten im Handlungsfeld Klima- und Mobilitätswandel soll die Klimaresilienz und multimodale Erreichbarkeit Nordhorns verbessert werden. Im Handlungsfeld stehen die

umweltgerechte Flächengestaltung, die Förderung klimagerechter Mobilität und die gleichzeitige Reduzierung von Schadstoffemissionen im Vordergrund. Die drei Aspekte dienen auch der Attraktivierung vorhandener Stadträume. Attraktive Grünstrukturen und eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt bilden wesentliche Elemente einer resilienten und lebendigen Innenstadt. Zur Umsetzung dieser Ziele und als Antwort auf die identifizierten Handlungsbedarfe sind folgende Projekte vorgesehen:

8 Grüne Querachse zwischen Stadthafen und Stadtpark

Mit der Qualifizierung der Alten Synagogen- und der Burgstraße zwischen dem zukünftigen Stadthafen und dem Stadtpark soll eine zukünftig wichtige Verbindungsachse ökologisch und gestalterisch aufgewertet werden. In einer konzeptionellen Vorprüfung soll unter anderem betrachtet werden, wie in den Kreuzungsbereichen mit der Haupt- und Hagenstr. Wasserspiele und sonstige Gestaltungselemente und Stadtmobiliar errichtet werden können. So können neue, attraktive Aufenthalts- und Möglichkeitsbereiche geschaffen und ein positiver Beitrag zum Mikroklima geleistet werden.

9 Freiraumplanerische Aufwertung Neumarkt und Uferbereich

Der Parkplatz Neumarkt und der angrenzende Uferbereich, attraktiv im Kreuzungsbereich der Vechte und des Verbindungskanals gelegen, sollen mit diesem Projekt einer qualitativen und ökologischen Flächenaufwertung unterzogen werden. So soll insbesondere der hohe Versiegelungsgrad der Fläche reduziert und mehr Grün in der Stadt geschaffen werden. Dabei soll auch die wiederkehrende Nutzung des Neumarkts als Veranstaltungsfläche bei der weiteren Ausarbeitung berücksichtigt werden. Am Uferbereich soll ein attraktiver Aufenthaltsbereich geschaffen werden, der, direkt an der Komfortroute gelegen, ein spannendes Ziel für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen bildet.

10 Ausbau Uferfußweg

Im Zuge der freiraumplanerischen Aufwertung des Uferbereichs am Neumarkt soll der gesamte Uferfußweg von der historischen Schleuse am Verbindungskanal bis zum neuen

Stadthafen ausgebaut und attraktiver gestaltet werden. So soll die fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt verbessert werden.

11 Mobilitätshub Innenstadtlobby

Die Innenstadtlobby am neuen Stadthafen bildet zukünftig den Ankunftsort vieler Tagestourist:innen in der Nordhorner Innenstadt, die mit verschiedensten Verkehrsmitteln über Land (und Wasser) anreisen. Die Innenstadtlobby soll daher um ein Mobilitätshub ergänzt werden, das durch vielfältige Angebote eine nachhaltige, multimodale Mobilität fördert, die die Erreichbarkeit der Innenstadt und weiterer Nordhorner Tourismusattraktionen verbessert. Der Hub soll unter anderem sichere Stellplätze für E-Fahrräder und Lademöglichkeiten bieten und den Umstieg auf weitere Verkehrsmittel ermöglichen. Darüber hinaus sollen hier verschiedene Sharing-Angebote platziert werden, wie bspw. Leihräder.

12 Neuordnung und Umbau der Seeuferstr. und Morsstiege für den Radverkehr

Der bestehende, acht Kilometer lange Komfortradweg, der in weiten Teilen entlang des Nordhorn-Almelo-Kanals und des Verbindungskanals verläuft und viele Bereiche Nordhorns für den Radverkehr getrennt oder bevorrechtigt zum MIV (motorisierter Individualverkehr) bereits bequem miteinander verknüpft, soll bis in die Innenstadt fortgeführt werden. Maßgeblich ist hier die Anbindung der Komfortroute an den neuen Mobilitätshub und das „Welcome-Center" am neuen Stadthafen. Hierfür müssen die Seeuferstraße und die Morsstiege einer umfassenden verkehrlichen Neuordnung und Umgestaltung unterzogen werden, die den Radverkehr in den Fokus rückt. Der Umbau der Seeuferstraße und der Morsstiege stellt eines der Leitprojekte dar.

13 Weiterentwicklung Innenstadtgrün

Das Projekt soll dazu dienen, die Finanzierung für die kontinuierliche Weiterentwicklung des Innenstadtgrüns zu sichern. In einem laufenden Prozess können so weitere Optimierungspotenziale, bspw. an Fassaden oder in öffentlichen Bereichen in der Nordhorner Innenstadt identifiziert und anschließend im Sinne der weiteren Förderung der Klimaresilienz und Attraktivität der Nordhorner Innenstadt kurzfristig einer qualitativen und ökologischen

Aufwertung unterzogen werden. Hierbei sollen auch bestehende Bepflanzungen und Grünstrukturen mit in den Blick genommen werden. Bestehende Baumscheiben können aufgewertet werden, indem robuste Unterpflanzungen vorgenommen werden, die zum einen die Attraktivität, aber auch die ökologische Wertigkeit erhöhen, da sie einen Lebensraum für Insekten bieten. Die Auflockerung von Baumscheiben, die durch Trockenheit und andere Einflüsse stark verdichtet sind, kann zudem die Lebensdauer bestehender Bepflanzungen erhöhen.

Kultur und Soziales

Die Nordhorner Innenstadt ist nicht nur Einzelhandelsstandort, Dienstleistungszentrum, Gastronomiemeile oder touristisches Ausflugsziel. Ihr öffentlicher Raum und ihre Lokale sind ebenfalls ein wichtiger Ort der Kultur und sozialer Treffpunkt für alle Nordhorner:innen. Während im Rahmen einiger der bisher vorgestellten Projekte bereits attraktive neue Begegnungsräume geschaffen werden, soll dieses Handlungsfeld einen weiteren, unbürokratischen Zugang zur Schaffung öffentlicher Erholungs- und Rückzugsorte und insbesondere der niederschwelligen Belebung öffentlicher Räume gewähren.

14 Konzeptionierung und Umsetzung von Möglichkeitsräumen

Im Fokus dieses Projekts steht die Erörterung von geeigneten Konzepten sowie die Umsetzung von Möglichkeitsräumen im öffentlichen Raum oder öffentlich zugänglichen Gebäuden in der Nordhorner Innenstadt. Ziel ist es, zunächst gemeinsam mit der Stadtgesellschaft kreative Ideen für vielfältige und spannende Räume zu sammeln, die unterschiedliche Nutzer:innengruppen, von Hobbymusikern und Kulturschaffenden bis zu Jugendlichen und Kindern, zur Aneignung im Alltag und zu besonderen Anlässen, wie etwa Kulturfeste, einladen. So wird die Rolle der Innenstadt als Begegnungsort und kultureller Treffpunkt auf eine neue Ebene gehoben. Diese Ideen sollen anschließend mitsamt der hierfür notwendigen Infrastruktur an geeigneten Standorten, als multifunktionale Plätze, Spielflächen, Bühnen und Treffpunkte im Innen- und Außenbereich umgesetzt werden.

Weitere Themenfelder

Im Kapitel zu den Handlungsbedarfen wurden einige weitere Themenfelder genannt, die langfristig für eine resiliente Innenstadt Nordhorn von Bedeutung sind. Für diese Handlungsbedarfe konnten bisher jedoch noch keine konkreten Projekte entwickelt werden.

Um diese Themen nicht aus den Augen zu verlieren, ist die Entwicklung konkreter Projekte für diese Themenfelder als weitere Aufgabe mit im Handlungskonzept enthalten.

A Ansätze für eine effiziente und nachhaltige „City-Logistik"

Das Thema der nachhaltigen und effizienten Gestaltung der City-Logistik wurde im Handlungsbedarf genannt. Gemeint ist hierbei insbesondere die Konzentration von logistikbezogenen Diensten auf einer standortbezogenen Plattform. Z. B. können in zentralen Packstationen und Depots Lieferungen für die Geschäfte im Stadtkern gesammelt und für die letzte Meile gebündelt werden. So kann eine Vielzahl von Lieferverkehren und hierdurch entstehende Konflikte vermieden werden – die Ver- und Entsorgung der Innenstadt wird effizienter und nachhaltiger. Verknüpft mit einer digitalen Angebotsplattform der lokalen Einzelhändler:innen können Kund:innen bereits vor dem Einkauf die Verfügbarkeit bestimmter Produkte prüfen und Bestellungen tätigen, die mit einem C02-neutralen Innenstadtlieferdienst ausgeliefert werden oder am Depot auch außerhalb der Geschäftszeiten abgeholt werden können. Hier gilt es, die konkreten Anforderungen für die Nordhorner Innenstadt weiter auszuloten und geeignete Projekte zu entwickeln.

B Einheitliche Außendarstellung der Innenstadtentwicklung als Gesamtprozess und Förderung der Beteiligungskultur

Die Beteiligung der Nordhorner Bevölkerung soll zu einem verlässlichen Bestandteil und dauerhaften Impulsgeber der Innenstadtentwicklung werden. Dies bedeutet, dass eine Beteiligung zukünftig nicht ausschließlich punktuell möglich ist. Hierfür muss die gesamte Innenstadtentwicklung eine einheitliche Darstellung erhalten (z.B. in Form eines weiterentwickelten Internetauftritts), die aktuelle Umsetzungsschritte und den Gesamtprozess nach Außen kommuniziert und Beteiligungsmöglichkeiten und -prinzipien umfasst. Das im Rahmen der Strategieerstellung formulierte Umsetzungsprinzip (Kapitel 5) enthält bereits einige Aussagen zur zukünftigen Beteiligungskultur in der Nordhorner Innenstadtentwicklung und zu geeigneten Formaten. Nichtsdestotrotz besteht eine wichtige Handlungsaufgabe darin, dieses Thema mit geeigneten Projekten weiterzuentwickeln.

4 QUERSCHNITTSZIELE

Während der Strategieentwicklung wurde viel wert daraufgelegt, einen hohen Beitrag zu den Querschnittszielen der EU und des Landes Niedersachsen zu leisten. Dieser Anspruch gilt auch bei der weiteren Umsetzung der Strategie. Im Folgenden wird kurz dargelegt, wie einzelne Aspekte der Querschnittsziele bei der Strategieerstellung berücksichtigt wurden und wie diese in der zukünftigen Umsetzung berücksichtigt werden sollen.

Aspekte der Querschnittsziele **Gleichstellung, Chancengleichheit und Nichtdiskriminierung** wurden insbesondere im Zuge Beteiligung zu Strategieerstellung berücksichtigt. Die Auswahl der Teilnehmer:innen erfolgte mit Blick auf inhaltliche und soziale Diversität. Bei der Auswahl wurde ein ausgewogenes Verhältnis von Männern und Frauen angestrebt. Durch die Auswahl verschiedener Interessensvertreter:innen wurde darüber hinaus sichergestellt, dass die Belange vielfältiger gesellschaftlicher Gruppen bei der Strategieerstellung berücksichtigt wurden. Die Vertreter:innen hatten während digitalen Strategieworkshops die Möglichkeit, inhaltlich Einfluss auf die Maßnahmen und das Handlungskonzept sowie die Organisation und Arbeitsweise der Steuerungsgruppe zu nehmen. So konnte sichergestellt werden, dass vielfältige Belange, Bedürfnisse und Wünsche frühzeitig bei der Erarbeitung des Handlungs- und Umsetzungskonzepts berücksichtigt wurden. Beispielhaft konnte durch die Beteiligung von Vertreter:innen aus dem kulturellen Bereich ein zusätzlicher Bedarf nach Möglichkeitsräumen identifiziert werden, der ohne ein solch breites Beteiligungsverfahren unerkannt geblieben wäre.

Auch während der Umsetzung der Strategie soll auf eine breite, niedrigschwellige und zugängliche Beteiligung gesetzt werden, um Gleichstellung, Chancengleichheit und Nichtdiskriminierung weiter zu fördern. Das Umsetzungskonzept (Kapitel 5) trifft zur zukünftigen Beteiligung weitere Aussagen.

Sowohl bei der Beteiligung als auch bei der Umsetzung der Strategie steht auch die **Barrierefreiheit** im Fokus. Der Begriff Barrierefreiheit wird dabei breit gefasst und als elementarer Bestandteil der Chancengleichheit verstanden. Dies bedeutet, dass bei der Planung und Umsetzung aller Beteiligungsschritte darauf geachtet wird, allen Menschen die Möglichkeit zu bieten, sich in den Prozess einzubringen und diesen zu verfolgen, indem physische Zugangsbeschränkungen abgebaut, Beteiligungsformate digitalisiert und weitere niedrigschwellige Beteiligungs- und Informationsangebote projektspezifisch genutzt werden. Durch vielfältige Beteiligungsformen und -formate kann die Teilhabe eines breiten Teils der

Stadtgesellschaft gesichert werden. Alle investiven Maßnahmen werden darüber hinaus gemäß der geltenden Landesbauordnungen und DIN-Normen zur barrierefreien Gestaltung umgesetzt.

Dem Querschnittsziel **Gute Arbeit** soll durch die Vergabepraxis im Kontext der Strategieumsetzung Rechnung getragen werden. Dabei soll darauf geachtet werden, dass Aufträge primär an Unternehmen und Auftragnehmer:innen vergeben werden, die den Anforderungen an gute Arbeit gerecht werden, indem diese zusichern, sich für auskömmliche und faire Löhne, die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern am Arbeitsleben, der Entgeltgleichheit sowie angemessener und fairer Arbeitsbedingungen einzusetzen. Die Stadt Nordhorn erhebt diesen Anspruch an Dritte und auch an sich selbst.

Die **ökologische Nachhaltigkeit** steht bei den Projekten im Vordergrund, die Teile des öffentlichen Raums in der Nordhorner Innenstadt neu- bzw. umgestalten. Hier wird zukünftig großer Wert daraufgelegt, dass die (Um-)Baumaßnahmen einen Beitrag zur Klimafolgenanpassung leisten und möglichst wenig in vorhandene ökologische Freiraumfunktionen eingreifen. Durch die Verbesserung der Anbindung der Innenstadt für den Radverkehr soll eine ökologisch nachhaltige Mobilitätsform gefördert werden, die langfristig die Klimabilanz Nordhorns verbessert.

5 BETEILIGUNGSPROZESSE, STEUERUNGSGRUPPE UND ORGANISATIONSSTRUKTUR

Eine robuste Steuerungs- und Organisationsstruktur wird von den Verantwortlichen der Stadt Nordhorn als wesentliche Basis einer resilienten Innenstadtentwicklung bezeichnet. Nur so kann in Zukunft passgenau auf Ereignisse reagiert werden, die heute noch nicht bekannt sind.

Über die Vorschläge zur Steuerungs- und Organisationsstruktur wurden während der Strategieerstellung Workshops mit Innenstadtakteur:innen durchgeführt, die auch den wesentlichen Kern einer Steuerungsgruppe bilden werden. Es wurden unter anderem die parallelen Förderprogramme und Planungsverfahren thematisiert, die unter unterschiedlichen Namen dennoch stets die gleiche Innenstadt und die gleichen Akteur:innen im Fokus haben. Die Folge sind Doppelstrukturen mit den gleichen Akteur:innen und daraus folgende Hemmnisse bei der Erkennung und Nutzung themen- und programmübergreifender Synergieeffekte. Gleiches gilt für die Kommunikation und Außendarstellung der Programme und Aktivitäten der Innenstadtentwicklung.

In der Bündelung der gebietsbezogenen und programmübergreifenden Zuständigkeiten, der Außendarstellung und der Beteiligungsverfahren wird ein großes Synergiepotenzial in Nordhorn gesehen. Mit dem Förderprogramm sollen geeignete Ansätze entworfen, erprobt und etabliert werden.

Steuerungs- und Organisationsstruktur

In den Workshops mit Innenstadtakteur:innen zur Strategieerstellung wurden mit den Beteiligten folgende Struktur entworfen:

Ein Gebietsteam als verwaltungsinterne Arbeitsgruppe koordiniert das Förderprogramm resiliente Innenstadt und bündelt damit auch sämtliche andere Projekte und Programme im Programmraum. Sie ist Bindeglied zwischen Fachverwaltungen, Politik und Steuerungsgruppe. Das Gebietsteam koordiniert die einzelnen Projekte, die in den zuständigen Fachverwaltungen umgesetzt werden. Das Gebietsteam wird durch Dienstleister unterstützt.

Die Steuerungsgruppe ist das zentrale Gremium in der Gebietskulisse. Hier treffen sich ausgewählte Innenstadtakteur:innen,

Interessenvertreter:innen und Verwaltungsvertreter:innen, um aktuelle Planungen zu koordinieren, neue Projektvorschläge zu diskutieren, die Förderwürdigkeit eingereichter Projektanträge zu prüfen und den Umsetzungsprozess zu steuern. Die Steuerungsgruppe soll einen konstanten Teilnehmerkreis von 22 Personen haben, der bedarfsgerecht zum Beispiel durch Vertreter:innen von Projektgruppen oder externe Impulsgeber erweitert wird. Die Steuerungsgruppe wird durch Gebietsteam und Dienstleister unterstützt. Zusammensetzung und Arbeitsweise werden separat erläutert (siehe unten).

Die Steuerungsgruppe soll perspektivisch die Innenstadtentwicklung dauerhaft begleiten und auch eine Kontinuität der beteiligten Akteur:innen sicherstellen. Wesentliche Akteur:innen waren bereits an der Erstellung dieser Strategie beteiligt (eine Übersicht der Workshop-Teilnehmer:innen findet sich im Anhang). Im Laufe der Strategieerstellung wurden zwei Online-Workshops durchgeführt. Im ersten Workshop wurden gemeinsam die identifizierten Handlungsbedarfe qualifiziert, das Handlungskonzept und die Leitprojekte diskutiert und ergänzt. Im zweiten Workshop wurden die Umsetzungsstruktur, Arbeitsweise und insbesondere die Zusammensetzung der Steuerungsgruppe abgestimmt. Akteur:innen aus folgenden Bereichen werden Teil der Steuerungsgruppe:

- Vertreter:innen der Stadt/Gemeinde aus den relevanten Fachabteilungen
- Wirtschafts- und Sozialpartner:innen der Zivilgesellschaft (z. B. lokaler Wirtschaftsvereinigungen, des touristischen Citymarketings, der Jugendorganisation , Senior:innen- und Behindertenbeirat, Einzelhandelsvertreter:innen, Gastronomieinhaber:innen etc.)
- Vertreter:innen des Amtes für regionale Landesentwicklung

Dabei wird auf ein ausgewogenes Verhältnis der stimmberechtigten Mitglieder geachtet, um kein einseitiges Übergewicht zugunsten der Mitglieder aus der Verwaltung oder der Wirtschafts- und Sozialpartner:innen bzw. Vertreter:innen aus der Zivilgesellschaft zu erzeugen. So sind aus der Verwaltung 9 Mitglieder, seitens der WiSo-Partner:innen und den Verteter:innen aus der Zivilgesellschaft 10 Mitglieder stimmenberechtigt. Darüber hinaus wird auch auf Diversität und eine Gleichstellungsquote bei der Zusammensetzung geachtet.
Sollte bei Mitgliedern bei der Entwicklung bzw. Trägerschaft eines bestimmten Projektes ein Interessenskonflikt vorliegen, ist dieses von den Beratungen und Abstimmungen

auszuschließen. Eine Übersicht der Steuerungsgruppe und ihrer Mitglieder befindet sich im Anhang.

In den Workshops zur Strategieentwicklung wurde das Muster für den Aktionsplan als geeignete Arbeitsgrundlage für die Steuerungsgruppe definiert. Folgender Zeit- und Aktionsplan für das Programm Resiliente Innenstadt wurde vereinbart, den es regelmäßig zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen gilt:

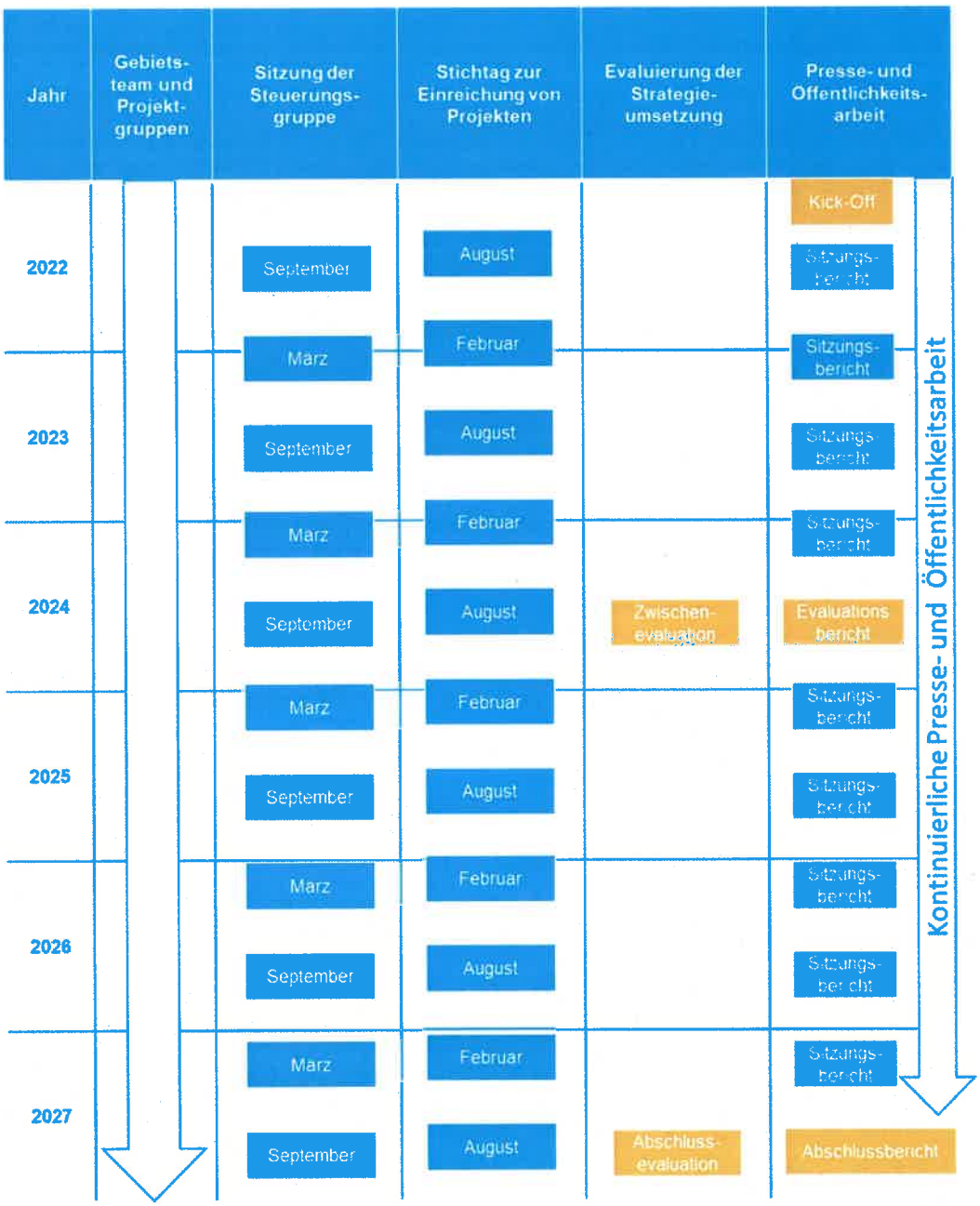


Abb. 5: Aktionsplan für die Strategieumsetzung
Quelle: eigene Darstellung

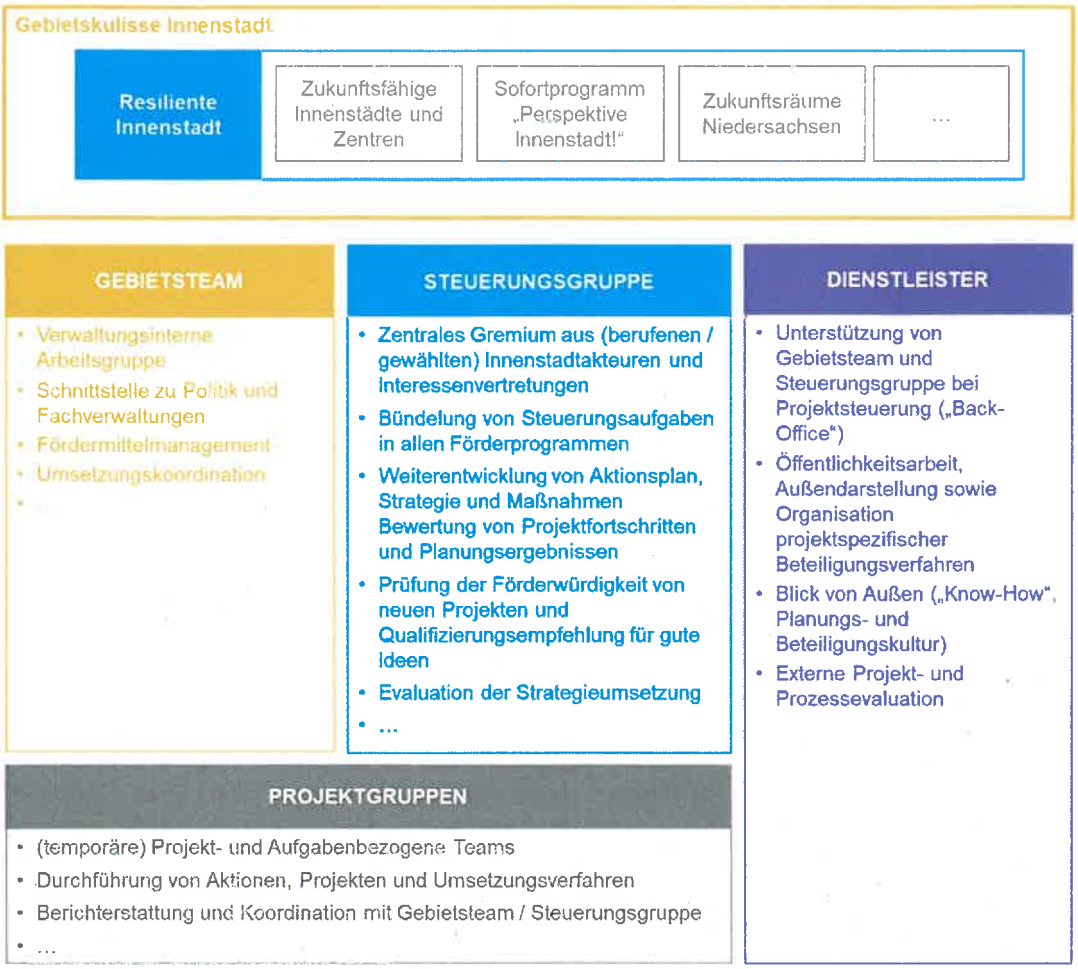


Abb. 6: Darstellung der Organisationsstruktur und Aufgabenverteilung
Quelle: eigene Darstellung

Ein externer Dienstleister unterstützt die laufende Arbeit in Gebietsteam und Steuerungsgruppe, unterstützt bei Bedarf Projektgruppen in der konkreten Umsetzung und übernimmt ausgewählte Aufgaben der Projektsteuerung sowie die Rolle eines externen Impulsgebers. Der Dienstleister soll durch ein Ausschreibungsverfahren gewonnen werden.

Die Projektgruppen decken weiterhin die fachliche Arbeit auf der Umsetzungsebene ab. Sie werden bedarfsgerecht gebildet. Geplant ist eine regelmäßige Berichterstattung im Steuerungsgremium, welches die laufende Arbeit der Projektgruppen auch überprüfen und Synergiepotenziale heben soll. Die Projektgruppen werden nach Bedarf durch Verwaltungsstellen und externe Dienstleister unterstützt.

Beteiligungskultur – gute Ideen werden zur Innovation

Mit dem Begriff "Beteiligungskultur" wird in Nordhorn das Ziel verbunden, Beteiligung nicht nur punktuell zu ermöglichen, sondern zu einem verlässlichen Bestandteil und dauerhaften Impulsgeber der Innenstadtentwicklung zu machen. Es geht also nicht nur ums Informieren und „Mitreden", sondern um das frühzeitige Erkennen von Handlungsbedarfen sowie die Entwicklung und Förderung von kreativen Nutzungsideen aus der Zivilgesellschaft heraus. Das Budget für diesen zentralen Projektbaustein soll nicht nur eine gute Information und Öffentlichkeitsarbeit als Voraussetzung aktiver Beteiligung ermöglichen, sondern auch dazu dienen, klare Spielregeln zu entwickeln und ein verlässliches Verfahren zu etablieren, wie in Nordhorn aus guten Ideen auch Realität werden kann.

Entsprechend der Bündelung gebietsbezogener Prozesse und Aufgaben in einer neuen Steuerungs- und Organisationsstruktur soll auch die Öffentlichkeitsarbeit unter einem Dach gebündelt und koordiniert werden. Das Entkoppeln der Öffentlichkeitsarbeit von einzelnen Förderprogrammen und Aktionen wird als Voraussetzung für eine dauerhafte und verlässliche Beteiligungskultur im Rahmen der Innenstadtentwicklung gesehen. Geplant ist die Schaffung einer einheitlichen Dachmarke mit eigenem Internetauftritt, die unterschiedliche Beteiligungsverfahren, Aktionen und Informationskampagnen mit Wiedererkennungswert ermöglichen. Im Rahmen der Strategieentwicklung wurde auch ein Grundgerüst mit ersten Spielregeln zur Projektauswahl entworfen. Dabei soll das Potenzial von Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit in den verschiedenen Phasen der Projektentwicklung erprobt und effektiv genutzt werden. Auch für dieses Grundgerüst spielt langfristig die gebietsbezogene Bündelung sowie eine einheitliche Dachmarke eine wichtige Rolle.

Das Grundgerüst für ein Verfahren der Projektentwicklung und Projektauswahl soll in Nordhorn eng mit der Etablierung einer neuen Beteiligungskultur verknüpft werden. Es geht nicht nur darum, bestehende Planungen umzusetzen, sondern auch sicher zu stellen, dass langfristig gute Ideen umgesetzt werden. Hierzu wurde ein dreiphasiges Modell entwickelt, welches in jeder Phase auch neue Beteiligungsformen integrieren und erproben soll.

In der Ideenphase sollen Projektvorschläge niederschwellig entstehen können. Hierfür sollen zum Beispiel eine Internetseite, Beteiligungsverfahren, Aktionen, Ideenbörsen oder themenbezogene Ideenwettbewerbe dienen. Die Steuerungsgruppe bewertet anschließend die Projektvorschläge und prüft (im Rahmen des Förderprogramms Resiliente Innenstädte) die Förderwürdigkeit. Sofern die Qualität der Anträge es erlaubt, können diese sofort für die

Prüfung der Förderwürdigkeit in der nächsten Sitzung der Steuerungsgruppe eingereicht werden. Ansonsten gehen die Projektvorschläge bzw. -anträge in die „Qualifizierungsphase".

Diese soll dazu dienen, Projektvorschläge vor dem Hintergrund der Qualitäts- und Förderkriterien („Scoring") mit Unterstützung des externen Dienstleisters und des Gebietsteams zu qualifizieren. Zunächst wird das durch das Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung bereitgestellte Musterscoring und die hierin enthaltenen Qualitätskriterien zur Bewertung genutzt. Maximal sind 100 Punkte zu erreichen. Eingereichte Projekte müssen mindestens 60 Punkte erreichen, um als förderwürdig bewertet zu werden. Hiervon sind mindestens 40 Punkte bei den richtlinienspezifischen Kriterien (Ziffern 1 bis 6) und 20 Punkte bei den Querschnittszielen (Ziffer 7) zu erreichen. Im laufenden Prozess soll dieses jedoch in Abstimmung mit der Verwaltungsbehörde EFRE und ESF+ weiterentwickelt und durch spezifische Qualitätskriterien ergänzt werden, die für die Weiterentwicklung der Nordhorner Innenstadt von besonderer Bedeutung sind. Die Qualifizierung kann durch Fachverwaltung, Dienstleister oder Innenstadtakteur:innen begleitet werden. Eine zentrale Aufgabe soll es sein, die Tragfähigkeit und Finanzierung von Projekten nachzuweisen und zum Beispiel durch Projektpaten oder Eigenanteile sicher zu stellen.

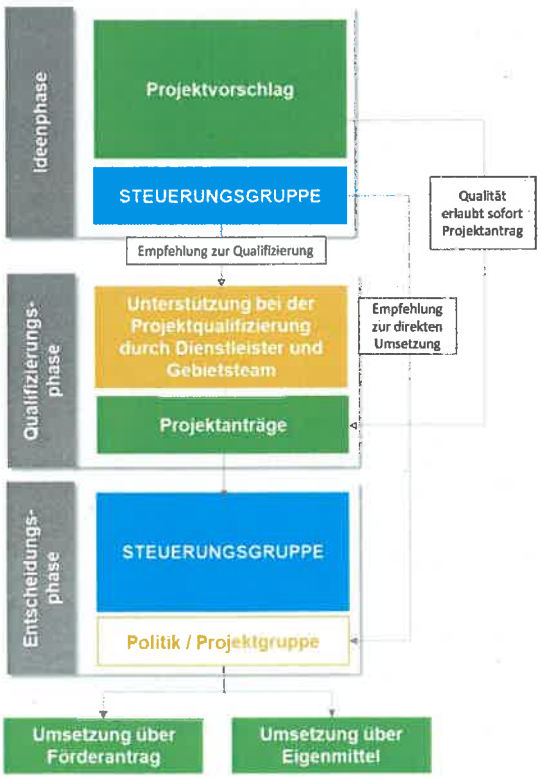


Abb. 7: Prozess zur Prüfung der Förderwürdigkeit von Projekten
Quelle: eigene Darstellung

6 LEITPROJEKTE

1 Die Umsetzung des „Innenstadthafens“ am ehemaligen ZOB

Der Ausbau Nordhorns als Wasserstadt ist bereits seit vielen Jahren das zentrale Leitthema der Stadtentwicklung. Die Lage an der Vechte, ihrer Seitenarme, am Vechtesee und den Kanälen bietet ein enormes Potenzial, die Stadt für die Einwohner:innen und ihre Gäste Schritt für Schritt immer attraktiver zu gestalten und so auch die vorhandenen Nutzungen zu stärken. Die Umsetzung des Innenstadthafens bildet hier den nächsten Meilenstein. Der Umbau des ehemaligen ZOB bietet die historische Chance für die Nordhorner Innenstadt, einen neuen Anziehungspunkt mitten im Stadtzentrum zu entwickeln, der zusätzliche Aufenthaltsqualität und Erlebnischarakter schafft. Zwei immer entscheidendere Erfolgsfaktoren für den Fortbestand des lokalen Einzelhandels und der Gastronomie.

Ziel des Leitprojektes ist es, die Außenanlagen des Gewinnerentwurfs des 2019 ausgelobten Wettbewerbs für die Umnutzung des ehemaligen ZOBs baulich umzusetzen. Der Entwurf sieht die Anlage eines Hafenbeckens mit einem passenden Ensemble aus drei um das Becken gruppierten, dreigeschossigen Gebäude vor, die sich architektonisch an der historischen, giebelständigen Bebauung entlang der Vechte orientiert. Die Gebäude haben Grundflächen von ca. 870 m² („Stadthaus“), 580 m² („Hafenhäuser“) und 380 m² („Bootshaus“). Mit dem neuen Stadthafen entsteht eine übergeordnete Uferpromenade, die den innerstädtischen Uferbereich als öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität entlang des Wassers weiterentwickelt. Der Innenstadthafen soll als Innenstadtlobby Ausgangs- und Zielpunkt für Besucher:innen sein. Mit dem Bau des Stadthafens und der Anbindung an die Innenstadt sollen Bewegungsströme in die bestehenden Einzelhandelslagen eingebunden werden. Mit den angrenzenden Nutzungen in den Gebäuden, dem Hafenbecken und der weiteren Außenanlagen (Liegewiesen, Bouleplätze, Sitzstufen und Spielplätze) lädt der neue Stadthafen zum Verweilen, Wohnen und Bootsfahren ein. Für die Umsetzung sind insgesamt ca. 6.426.000

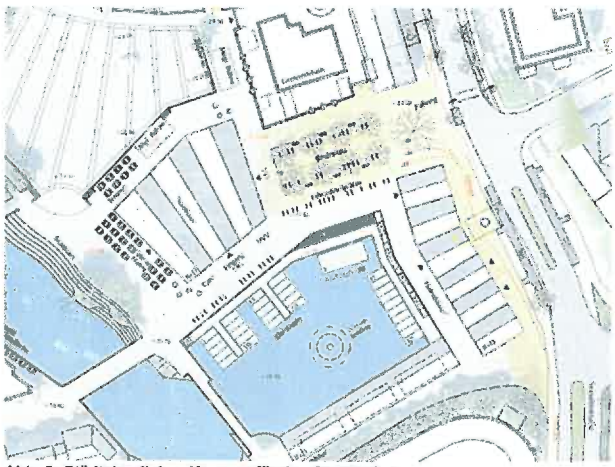


Abb. 8: Städtebauliches Konzept für den Stadthafen
Quelle: Jan Lindschulte

Euro angesetzt. Die Umsetzung soll im Jahr 2024 beginnen und voraussichtlich bis 2027 abgeschlossen sein.

2 Bau des „Welcome-Centers“ im Stadthaus am Stadthafen und Umzug des VVV

Verknüpft mit der Umsetzung des Innenstadthafens soll als zweites Leitprojekt der Ausbau des neuen Stadtraums als Innenstadtlobby vorangetrieben werden, die als Willkommens- und Ausgangsort für die wachsende Zahl an (Tages-)Tourist:innen dient. Hierfür ist der Bau des Stadthauses als neuer Standort für das „Welcome-Center“ des VVV vorgesehen.

Durch den Umzug an den neuen Standort befindet sich diese zentrale Tourismuseinrichtung zukünftig in einer deutlich prominenteren Lage. Gleichzeitig bieten die neuen Räumlichkeiten dem VVV die Möglichkeit, sein Informations- und Erlebnisangebot auszubauen und bisher schlecht wahrgenommene Angebote zu fördern. Hierzu zählen unter anderem der bestehende Fahrradverleih sowie der Vertrieb regionaler, nachhaltiger Produkte, die mit Fördermitteln unterstützt werden. Außerdem kann am neuen Standort die Organisation von Bootstouren und weiteren Angeboten auf dem Wasser durch die räumliche Nähe zum neuen Anleger im Hafenbecken deutlich effizienter gestaltet werden. So können auch spezielle durch den VVV koordinierte Angebotserweiterungen erfolgen. Angedacht ist beispielsweise die Zooschule auf dem Wasser, bei der Elemente der Umweltbildung in außerschulischen Lernorten genutzt werden. Diese soll in Kooperation mit den bereits in anderen Naturschutzprojekten etablierten Umweltrangern erfolgen, um eine besondere Erlebnisqualität für die Kinder sicherzustellen. Die neuen Betreuungsangebote bieten die Möglichkeit für Eltern Zeitfenster zu schaffen, die für das Einkaufen oder andere Erledigungen genutzt werden können. So werden touristische Angebote mit einer Belebung der Innenstadt verknüpft. Durch den direkten Anschluss an den nördlich gelegenen Marktplatz bietet der neue Standort noch ein weiteres Potenzial: Zukünftig können aus dem neuen „Bühnenrückraum“ im „Welcome-Center“ direkt die Bühnen für Stadtfeste oder Events auf dem Marktplatz organisiert und bespielt werden.

Der Bau des Stadthauses und der Umzug des VVV an den neuen Standort sind maßgeblicher Bestandteil der weiteren Profilierung der Innenstadt für den Tagestourismus. Das „Welcome-Center“ und die gesamte Innenstadtlobby sind zukünftig dessen prominenter Ankunftsort und Ausgangspunkt, der attraktiv an der Innenstadt gelegen für ihre Belebung sorgt. Für den Bau

des Stadthauses und des Welcome-Centers sind Gesamtkosten von rund 2.113.350 Euro angesetzt. Der Bau des Stadthauses soll zwischen 2025 und 2027 erfolgen.

3 Neuordnung und Umbau der Seeuferstr. und Morsstiege für den Radverkehr

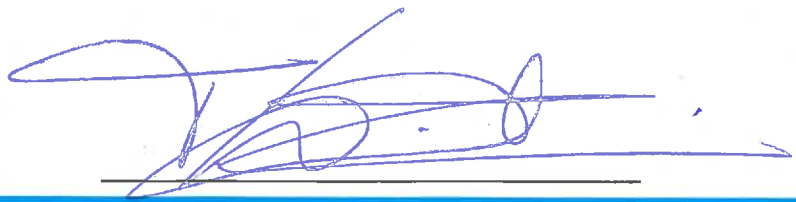
Nordhorn versteht sich selbst als Fahrradstadt und trägt seit 2020 den Titel „Fahrradfreundliche Kommune". Der Radverkehrsanteil am gesamten Verkehrsaufkommen liegt mit rund 40% deutlich über dem regionalen Durchschnitt. Auch im deutschlandweiten Vergleich ein absoluter Spitzenwert. Auch touristisch ist das Radfahren in der Grenzregion für Nordhorn von großer Bedeutung. Gemeinsam mit den Nachbarkommunen beiderseits der Grenze wird die Attraktivität touristisch bedeutsamer Routen immer weiter gesteigert.

Vor diesem Hintergrund ist die aktuelle Anbindung der Innenstadt an den Radverkehr als defizitär zu bezeichnen. Die Seeuferstr. und Morsstiege, welche die Innenstadt mit dem bestehenden Komfortradweg verbinden, der acht Kilometer entlang des Nordhorn-Almelo-Kanals verläuft, besitzt diverse Mängel und Konfliktbereiche, die dem Anspruch Nordhorns als Fahrradstadt und den Bedürfnissen des Radverkehrs nicht gerecht werden.

Um diverse Konfliktsituationen mit dem MIV zu beheben und den Radverkehr in den Vordergrund zu rücken, ist eine komplette Neuordnung des Straßenbereichs geplant, bei der der Radverkehr wie bereits auf der bestehenden Komfortroute den Vorrang erhält und die Verkehrsflächen für den MIV minimiert werden. Das Leitprojekt ist damit maßgeblich für die zukünftige, multimodale und nachhaltige Erreichbarkeit der Innenstadt und einer weiteren Förderung des für den Erhalt der gesamten Innenstadt bedeutsamen Tagestourismus. Nach der Ausführungsplanung in den kommenden Jahren soll die Umsetzung des Projekts 2026/27 erfolgen. Die Herstellungskosten für die neue Seeuferstr. und Morsstiege werden auf rund 1.680.000 Euro geschätzt.

Abb: 9: Aktuelle Situation für den Radverkehr in der Seeuferstr Quelle: Stadt Nordhorn

Unterzeichnet durch



Stadtbaurat Timo Weitemeier

Nordhorn, 01. Juni 2022

Stadt Nordhorn

Stadtentwicklung,
Bau und Umwelt

Stadt Nordhorn
Der Bürgermeister

Kofinanziert von der Europäischen Union

RESILIENTE INNENSTÄDTE IN NIEDERSACHSEN

Steuerungsgruppe „Resiliente Innenstadt Nordhorn“

	Funktion	Handlungsfeld	Kommunal	Wirtschaft	Soziales	Ökologie	kein Stimm-recht
			stimmberechtigt				
1	Stadtbaurat Stadt Nordhorn	Kommunal	X				
2	Leiter Amt für Stadtentwicklung und stellv. Stadtbaurat	Kommunal	X				
3	stellv. Leiter Amt für Stadtentwicklung	Kommunal	X				
4	Kulturreferat Stadt Nordhorn	Kommunal	X				
5	Wirtschaftsförderung Stadt Nordhorn	Kommunal	X				
6	Bürgermeister	Kommunal	X				
7	Wirtschaftsförderung Stadt Nordhorn	Kommunal	X				
8	GF Modeunternehmen	Wirtschaft		X			
9	GF VVV (Marketing- und Veranstaltungsverein)	Wirtschaft		X			
10	GF Cafe Nordhörnchen	Wirtschaft		X			

11	GF Zierleyn	Wirtschaft		X			
12	Restaurant Gecco	Wirtschaft		X			
13	Sport Maatenar	Wirtschaft		X			
14	GF Vechte-Arkaden	Wirtschaft		X			
15	Vorsitzender Seniorenbeirat der Stadt Nordhorn	Soziales *			X		
16	Gleichstellungsbeauftragte Stadt Nordhorn	Soziales *			X		
17	Jugendarbeit / Jugendorganisation	Soziales			X		
18	Vorsitzender Behindertenrat Stadt Nordhorn	Soziales *			X		
19	GF Tierpark sowie regionales Arten- und Naturschutzzentrum	Ökologie				X	
20	Vorsitzender des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Kreisverband Grafschaft	Ökologie				X	
21	Jugendarbeit / Jugendhilfe Stadt Nordhorn	Kommunal					X
22	Sachbearbeiterin allgemeine Bauverwaltung	Kommunal					X
23	Stadtplanung und Umwelt	Kommunal					X
24	Amt für regionale Landesentwicklung Oldenburg	Beratendes Mitglied					X

Stadt Nordhorn
Der Bürgermeister

Kofinanziert von der Europäischen Union

RESILIENTE INNENSTÄDTE IN NIEDERSACHSEN

Ein integriertes territoriales Instrument für nachhaltige Stadtentwicklung in Niedersachsen

Bewertungsbogen für die Förderwürdigkeitsprüfung der Steuerungsgruppe „Resiliente Innenstadt Nordhorn“

Die zur Förderung beantragten Projekte werden nach der Förderfähigkeitsprüfung durch die NBank anhand des folgenden Bewertungsbogens durch die Steuerungsgruppe „Resiliente Innenstadt Nordhorn“ bewertet, um die Förderwürdigkeit zu prüfen. Die Förderwürdigkeit liegt vor, wenn

- in den richtlinienspezifischen Kriterien (1. bis 6.) mindestens 40 Punkte erreicht werden,
- in den Querschnittszielen (7.a bis 7.d) mindestens 20 Punkte erreicht werden und
- insgesamt mindestens 60 Punkte erreicht werden.

Angaben zum Projekt:

Projektnummer (Vorgangsnummer NBank):	
Projektträger*in	
Fördergegenstand:	
Stadt:	

Angaben zur Steuerungsgruppensitzung:

Sitzung der Steuerungsgruppe (Datum, ggf. Sitzungsnummer):	
Beschlussfähigkeit der Steuerungsgruppe gegeben (siehe auch Protokoll):	
Ausschluss von Interessenkonflikten (siehe auch Protokoll):	

Kriterien und Bewertungsstufe	Mögl. Punkte	Vergebene Punktzahl	Begründung
1. Wirksamkeit *Wirksamkeit des Projektes in Bezug auf die in der territorialen Strategie genannten Herausforderungen*	**Max. 15**		
Das Projekt leistet einen großen Beitrag, die in der territorialen Strategie genannten Herausforderungen in mehreren Handlungsfeldern zu bewältigen:	**15**		
Das Projekt leistet einen kleinen Beitrag, die in der territorialen Strategie genannten Herausforderungen zu bewältigen:	**7**		
Das Projekt leistet keinen Beitrag, die in der territorialen Strategie genannten Herausforderungen zu bewältigen:	**0**		
2. Innovation *Innovationsgehalt des Projektes für die Innenstadtentwicklung*	**Max. 10**		
Das Projekt verfolgt Ansätze der Innenstadtentwicklung, die deutlich über die Landesgrenzen hinaus innovativ sind, und leistet einen Beitrag zur Bewältigung von Transformationsprozessen:	**10**		
Das Projekt verfolgt Ansätze der Innenstadtentwicklung, die für Innenstädte ähnlicher Größe und Struktur landesweit innovativ sind:	**5**		
Das Projekt verfolgt keine innovativen Ansätze der Innenstadtentwicklung:	**0**		
3. Beteiligung *Einbindung der WiSo-Partner und der Zivilgesellschaft in die Projektentwicklung und -umsetzung*	**Max. 10**		
In der Projektentwicklung und -umsetzung sind WiSo-Partner und Zivilgesellschaft umfassend beteiligt:	**10**		
In der Projektentwicklung oder -umsetzung sind WiSo-Partner und Zivilgesellschaft beteiligt:	**7**		
Es findet keine Beteiligung von WiSo-Partnern und Zivilgesellschaft statt:	**0**		
4. Öffentlichkeitswirkung und Diffusion *Außenwirkung des Projektes und Übertragbarkeit auf andere Kommunen*	**Max. 15**		
Das Projekt kann die Außenwirkung der Stadt deutlich verbessern und ist in angepasster Form gut für andere Städte geeignet:	**15**		
Das Projekt kann die Außenwirkung der Stadt verbessern oder ist in angepasster Form für weitere Städte geeignet:	**7**		
Das Projekt leistet keinen Beitrag für die Außenwirkung der Stadt und ist kaum/nicht auf andere Städte übertragbar:	**0**		

Kriterien und Bewertungsstufe	Mögl. Punkte	Vergebene Punktzahl	Begründung
5. Langfristige Tragfähigkeit *Nachhaltigkeit des Projektbeitrages zur Innenstadtentwicklung*	**Max. 10**		
Das Projekt leistet deutlich über Projektende hinaus einen langfristigen Beitrag zur Innenstadtentwicklung und bleibt als zentrales Element der Innenstadtentwicklung nachhaltig erkennbar:	**10**		
Das Projekt leistet einen Beitrag für eine langfristige Innenstadtentwicklung:	**5**		
Das Projekt leistet über kurzfristige Impulse hinaus keinen Beitrag für eine langfristige Innenstadtentwicklung:	**0**		
6. Digitalisierung *Nutzung von Chancen der Digitalisierung oder Smart City Ansätze für die Innenstadtentwicklung durch das Projekt*	**Max. 5**		
Das Projekt leistet einen sehr großen Beitrag zur Digitalisierung und kann für Smart City Ansätze beispielhaft sein:	**5**		
Das Projekt leistet einen geringen Beitrag zur Digitalisierung:	**2**		
Das Projekt leistet keinen Beitrag zur Digitalisierung:	**0**		
Erreichte Punktzahl Kriterium 1-6:			
Mindestpunktzahl von 40 Punkten erreicht:	**ja** ☐		**nein** ☐

Kriterien und Bewertungsstufe	Mögl. Punkte	Vergebene Punktzahl	Begründung
7. Querschnittsziele *Beitrag des Projektes zu den Querschnittszielen* *a) Nachhaltige Entwicklung und Do no significant harm (max. 20)* *b) Gleichstellung (max. 5)* *c) Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Barrierefreiheit (max. 5)* *d) Gute Arbeit (max. 5)*	**Max. 35**		
7 a)			
Das Projekt fördert ökologische Aspekte in einem hohen Maße und vermeidet jegliche Beeinträchtigungen der Umwelt:	**20**		
Das Projekt fördert ökologische Aspekte und vermeidet erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt:	**10**		
Das Projekt fördert ökologische Aspekte kaum/nicht, Beeinträchtigungen der Umwelt sind möglich:	**0**		
7 b)			
Das Projekt leistet einen großen Beitrag zur Gleichstellung:	**5**		
Das Projekt leistet nur einen geringen Beitrag zur Gleichstellung:	**2**		
Das Projekt leistet keinen Beitrag zur Gleichstellung:	**0**		
7 c)			
Das Projekt leistet einen großen Beitrag zu Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Barrierefreiheit:	**5**		
Das Projekt leistet zu einzelnen Aspekten von Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Barrierefreiheit einen Beitrag:	**2**		
Das Projekt leistet keinen Beitrag zu Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Barrierefreiheit:	**0**		
7 d)			
Das Projekt leistet einen großen Beitrag zu „Guter Arbeit“:	**5**		
Das Projekt leistet einen geringen Beitrag zu „Guter Arbeit“:	**2**		
Das Projekt leistet keinen Beitrag zu „Guter Arbeit“:	**0**		
Erreichte Punktzahl Kriterium 7:			
Mindestpunktzahl von 20 Punkten erreicht:	**ja** ☐		**nein** ☐

Ergebnis der Förderwürdigkeitsprüfung

Die Gesamtbewertung des Antrages ergibt folgende Gesamtpunktzahl (Summe der Punkte der einzelnen Qualitätskriterien):		
Wurde die Mindestpunktzahl von 40 Punkten in den Kriterien 1 bis 6 und die Mindestpunktzahl von 20 Punkten in Kriterium 7 erreicht oder überschritten, so dass der Antrag damit förderwürdig ist und grundsätzlich bei der Förderentscheidung berücksichtigt werden kann?	☐ **ja**	☐ **nein**
Bemerkungen:		