

1. *Sowohl die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung als auch das Votum der Rot-rot-grünen Stadtratsmehrheit sprachen sich für die Schaffung eines Autofreien Quartiers aus. Wie kommt es zustande, dass Sie diese Entscheidungen und Forderungen nicht berücksichtigt haben?*

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurden in der "Bürgerwerkstatt für die Zukunft der Äußeren Oststadt" unter anderem vier Kernthemen diskutiert, zu denen von den anwesenden BürgerInnen verschiedenste Positionen und Anregungen eingebracht wurden. Das aufgeworfene Themenspektrum umfasste unter anderem verkehrspolitische Zielvorstellungen, wie die Förderung von Mobilität ohne eigenes Auto, aber auch städtebauliche Ziele wie die Entwicklung gemischter urbaner Baustrukturen oder, als Schwerpunkt, ein verbessertes Angebot von Grün- und Freiflächen, beispielsweise als kleinere, dem Wohnen zugeordnete Quartiersgrünflächen oder als eher wildere "Urbanität mit Natur" entlang der Bahntrasse.

Innerhalb der verkehrsplanerischen Themen ist von einem Teil der Diskussionsteilnehmer ein autofreies Quartier präferiert worden, jedoch wurde häufig auch die Meinung vertreten, dass durch die neue Bebauung keine Erhöhung des Parkdrucks in den öffentlichen Räumen der angrenzenden gründerzeitlichen Wohnquartiere entstehen dürfe, da diese bereits heute ein hohes Stellplatzdefizit aufweisen. Insofern kann von einem durchgängig erkennbaren "Bürgerwillen", ein autofreies Quartier zu entwickeln, so nicht ausgegangen werden. Einigkeit bestand weitgehend darin, in dem neuen Stadtteil möglichst stadtverträgliche, mobilitätsvermeidende und ressourcenschonende Verkehrskonzepte zugrunde zu legen.

Die unterschiedlichen Erkenntnisse, Ideen und Interessen aus dem Beteiligungsprozess sind in einen mehrstufigen Abwägungsprozess eingeflossen, an dessen Ende der Stadtrat als demokratisch legitimiertes Gremium in Kenntnis aller Belange eine Entscheidung zu dem vorgelegten Rahmenkonzept getroffen hat. Ziel des integrierten städtebaulichen Rahmenkonzepts Äußere Oststadt zum Thema Verkehr und Mobilität ist, ein attraktives Netz für Fußgänger- und Radverkehr sowie für den ÖPNV anzubieten. Darüber hinaus sollen alternative Mobilitätsformen, wie z. B. das Angebot von Carsharing, unterstützt und bei der weiteren quartiersbezogenen Planung passgenaue Angebote entwickelt werden.

Der Stadtratsbeschluss Nr. 2161/15 "Bestätigung des Integrierten städtebaulichen Rahmenkonzeptes Äußere Oststadt - Beschluss des Zielkonzeptes Teilbereich 1" enthält nach eingehender Diskussion in den Gremien des Stadtrats darüber hinaus keine konkrete Beschlussfassung zur Schaffung eines Autofreien Quartiers. Vielmehr sind – entsprechend dem Beschluss zur DS 0128/16 "Untersuchungsauftrag – Sanierungsgebiet "Äußere Oststadt"", die vom Stadtrat am 03.03.2016 beschlossen wurde – einige ergänzende Fragestellungen, zu denen unter anderem auch die mögliche Schaffung eines autofreien Quartiers, bei der Aufstellung formeller Planungen wie z. B. der einzelnen Bebauungspläne zu prüfen. So wird seitens der Verwaltung auch verfahren.

In der Stellungnahme der Verwaltung zur oben genannten Drucksache sind verschiedene Probleme sowie wesentliche anderweitige Zielsetzungen der Stadt umfassend erläutert worden, die dem Ziel eines Autofreien Quartiers entgegenstehen. So besteht im angrenzenden Quartier Innere Oststadt bereits jetzt ein massives Stellplatzdefizit. Bei neuen Bauvorhaben soll die Schaffung von notwendigen Stellplätzen durch Festsetzung im Bebauungsplan daher nicht beschränkt oder ausgeschlossen werden, um den Parkdruck im öffentlichen Straßenraum des gesamten Quartiers nicht weiter zu erhöhen. Der Ausschluss der Herstellung von Stellplätzen dürfte zudem die dringend erforderliche Wohnbauentwicklung, hier vorrangig im Segment des Mietwohnungsbaus, mit großer Wahrscheinlichkeit wesentlich erschweren. Aufgrund dessen wurde die Umsetzung eines autofreien Quartiers im Posthof von Seiten der Verwaltung nicht empfohlen. Dieser Auffassung hat sich der Stadtrat angeschlossen.

2. *Welche Positionen vertritt der potentielle Investor und Entwickler zum Bürgerwillen, ein Autofreies Quartier zu schaffen?*
3. *Auf welchem Verhandlungsstand sind die inhaltlichen und fachlichen Auseinandersetzungen bezüglich einem Autofreien Quartier zwischen Stadtverwaltung und Investor aktuell?*

Im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans "Alter Posthof" ist seitens des Vorhabenträgers keine Entwicklung eines autofreien Quartiers geplant, unter anderem auch deshalb, weil das geplante Baukonzept vordringlich der Schaffung von dringend benötigtem Mietwohnungsbau dienen soll, wobei erfahrungsgemäß nicht davon ausgegangen werden kann, dass sich die künftigen Nutzer von vornherein einem Verzicht auf den eigenen Pkw unterwerfen werden. Der Vorhabenträger beabsichtigt jedoch die Unterbringung aller notwendigen Stellplätze in Tiefgaragen, die auf direktem Weg von den äußeren Erschließungsstraßen angebunden werden. Hierdurch werden die inneren Erschließungsflächen des Wohnquartiers von Stellplätzen sowie privatem Kfz-Verkehr weitestgehend frei gehalten und bieten entsprechend hohe Aufenthaltsqualitäten, die durchaus mit der eines autofreien Quartiers vergleichbar sein können. Bei den äußeren Erschließungsstraßen handelt es sich um Hauptnetz- bzw. Sammelstraßen im Bestand.

4. *Mit welchen konkreten Maßnahmen und Konzepten im Bereich Mobilität bereitet sich die Stadtverwaltung auf die kommende Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes sowie auf die Nachhaltigkeitsstrategie des Landes vor?*

Die Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes verfolgt im Bereich der Mobilität vor allem bundespolitische Zielstellungen, die nur bedingt auf eine kommunale Ebene heruntergebrochen werden können. Die wenigen tatsächlich übertragbaren Ziele werden allerdings recht zielgenau durch die Entwicklung der äußeren Oststadt erreicht. Die städtebaulichen Leitbilder "Stadt der kurzen Wege", "Innenentwicklung vor Außenentwicklung" oder die Schaffung verkehrsarmer Siedlungsstrukturen durch Verdichtung und Nutzungsmischung werden durch die zentrumsnahe Lage und die städtebaulichen Zielstellungen des Planungsgebietes in mustergültiger Weise umgesetzt. Durch die Wiedernutzung von Brachflächen und Nachverdichtung innerhalb des bestehenden Stadtkontextes wird von der Stadt Erfurt insgesamt das Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung durch Innenentwicklung verfolgt.

Die Stadt Erfurt verfügt seit vielen Jahren über einen hohen Anteil von Wegen im nichtmotorisierten Verkehr und im ÖPNV. Durch das Gebiet der äußeren Oststadt verlaufen gemäß des bestätigten Verkehrsentwicklungsplanes Radverkehr zwei innerstädtische Radhaupttrouten sowie ergänzende quartierserschließende Nebenrouten, sodass gute Voraussetzungen bestehen, den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen. Im Rahmen eines noch zu erarbeitenden Verkehrskonzeptes sollen weiterhin Fußgängerachsen entwickelt werden und die Einordnung von Mobilitätsstationen als Verknüpfung von ÖPNV sowie Car- und Bikesharing-Systemen in Verbindung mit Lademöglichkeiten für neue elektrische Antriebssysteme geprüft werden, die eine attraktive und nachhaltige Erschließung ermöglichen.

Darüber hinaus sollen mit dem Rahmenkonzept die Voraussetzungen für die künftig mögliche Führung einer neuen Stadtbahnlinie vom Hauptbahnhof über die ICE-City und die Äußere Oststadt zur Leipziger Straße geplant und in den Flächenanforderungen berücksichtigt werden. Geprüft wird ebenfalls der Bau eines neuen Verknüpfungspunktes mit dem regionalen Schienenverkehr in der Leipziger Straße, der insbesondere für Pendler eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt und damit Verkehrsverlagerungen zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln befördert.

5. *Parallel zum Verfahren Äußere Oststadt findet der sogenannte Trialog statt. Auf www.erfurt.de wird das Erfurter Modell angepriesen. Bilden hier die Leitlinien der Stadt Erfurt den Zusammenhang bzw. wo verbinden sich die Beteiligungsprozesse?*

Derzeit wird im sogenannten Trialog, bestehend aus VertreterInnen der Verwaltung, der Stadtratsfraktionen und Bürgerinitiativen über Leitlinien einer künftigen Erfurter Beteiligungskultur diskutiert. Diese sollen den Rahmen vorgeben, wie ein Verfahren zur frühzeitigen Einbindung der BürgerInnen bei stadtentwicklungsrelevanten Vorhaben der Stadt aussehen soll. Es ist Ziel, in diesen Leitlinien verbindlich festzulegen, wann und wie und bei welchen Vorhaben die BürgerInnen über die gesetzlichen Vorgaben hinaus einzubeziehen sind. Die Leitlinien werden derzeit noch intensiv im Trialog diskutiert, sodass es derzeit noch keinen verbindlichen Beschluss durch den Stadtrat zur Bürgerbeteiligung gibt. Dieser ist für dieses Jahr vorgesehen.

Das Integrierte städtebauliche Rahmenkonzept Äußere Oststadt wurde in den Jahren 2014/2015, also noch vor dem Beginn des Trialogprozesses erarbeitet. Der Beteiligungsprozess für die Erarbeitung des Rahmenkonzepts erfolgte durch geeignete und erprobte Bürgerbeteiligungsformate, die in den bisherigen Planungsprozessen zur Anwendung kamen und in der Bevölkerung auf durchgängig positive Resonanz stießen. Im Vorfeld der konzeptionellen Auseinandersetzung mit der Planungsaufgabe war es der Landeshauptstadt Erfurt ausdrückliches Anliegen, die Bürgerinnen und Bürger nicht nur über den avisierten Entwicklungsprozess in der Äußeren Oststadt zu informieren, sondern in den weiteren Planungsprozess die Erwartungen und Vorschläge der Bewohner, Gewerbetreibenden und Anrainer und die Positionen der Stadtgesellschaft frühzeitig einzubeziehen. Hierzu wurde im September 2014 eine Auftaktveranstaltung zur Information über den bis dato erreichten Erkenntnisstand sowie wenige Tage danach anknüpfend eine Bürgerwerkstatt zur Zukunft der Äußeren Oststadt durchgeführt. Dabei wurde den interessierten Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit gegeben, sich aktiv mit ihren Fragen, Positionen, Befürchtungen und Wünschen in den Arbeitsprozess einzubringen.

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Bestandsaufnahme und den Hinweisen aus der Bürgerwerkstatt wurden Entwicklungsziele für das Gesamtgebiet formuliert, räumliche Strukturen entwickelt und abschließend zu einem Rahmenkonzept verdichtet. Für die Teilbereiche (Quartiere) der Äußeren Oststadt wurden zudem beispielhafte städtebauliche Entwürfe zur räumlichen Ausprägung und zum Umgang mit den vorhandenen Bau- und Raumstrukturen erarbeitet. Der Entwurf des Rahmenkonzeptes wurde im März 2015 erneut der interessierten Öffentlichkeit im Rahmen eines Bürgerdialogs vorgestellt. Die Veranstaltung bot dabei Raum, die Kernaussagen des Rahmenkonzeptes vorzustellen, durch die Bürgerschaft zu prüfen und zu diskutieren oder auch zu verändern. Die Fragen und Anregungen konnten somit erneut in den Planungsprozess einfließen, was umfänglich erfolgt ist.

Parallel zu den durchgeführten Informations- und Beteiligungsveranstaltungen gab es jederzeit die Möglichkeit, Termine mit der Verwaltung zu vereinbaren, um hier eingehend konkrete Sachverhalte zu erörtern. Hierzu wurde eine entsprechende Email-Adresse eingerichtet und veröffentlicht und das Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung als Ansprechpartner angegeben. Durch die Beteiligten und die Politik gab es große Zustimmung für den Beteiligungsprozess bei der Erarbeitung der neuen Entwicklungsabsichten für die Äußere Oststadt.

6. *Zahlreiche Beispiele der Vergangenheit sowie das Beispiel „Alter Posthof“ offenbaren, dass eine wesentliche Akteursgruppe beim Trialogprozess nicht beteiligt ist. Sollte ein umsetzungsorientierter Prozess zum Erfurter Bürgerbeteiligungsprozess um die Interessengruppe potentieller Investoren erweitert werden? Offensichtlich sind die maßgeblichen Entscheider von Entwicklungsprojekten, nämlich Investoren, nicht am Trialogprozess beteiligt.*

Die Leitlinien einer künftigen Erfurter Beteiligungskultur sind eine freiwillige Bekundung der Stadtverwaltung Erfurt und des Erfurter Stadtrates, künftig die Erfurter Einwohnerschaft frühzeitig über Vorhaben, die die Stadt Erfurt selbst als Bauherr wahrnimmt, bzw. Konzepte der Stadt aus dem sozialen, kulturellen und Umweltbereich zu informieren und die Meinungen und Anregungen der BürgerInnen einzuholen. Vorliegend ist die Stadt nicht Bauherr. Grundsätzlich ist darüber hinaus festzuhalten, dass die Eigentümer von Grundstücken Teil der Öffentlichkeit sind und sich regelmäßig in den informellen und formellen Formaten der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Wahrung Ihrer Interessen einbringen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist allerdings freiwillig und erfolgt im Wege einer Selbstselektion, sodass in der Öffentlichkeitsbeteiligung mitunter nur die interessierten Kreise die Öffentlichkeit und damit ein Ausschnitt der Gesellschaft erreicht werden können.

Vorliegend hat sich der Eigentümer der Grundstücke des Posthofs und Vorhabenträger im Vorentwurf sehr eng an die Aussagen des vom Stadtrat beschlossenen Rahmenkonzepts gehalten und diese nahezu inhaltsgleich übernommen. Insofern kann in Kenntnis des bisherigen Planungsprozesses, der wie dargestellt zeitlich vor dem Dialog-Prozess lag, festgestellt werden, dass sich der Investor sogar weitgehend den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses untergeordnet hat.

7. *Welche Konzepte zur zusätzlichen Bereitstellung von Schul- und Kindergartenplätzen im Rahmenkonzept Äußere Oststadt sind geplant?*

In Bezug auf den Planungsstand zur Entwicklung des Quartiers Äußere Oststadt wird die Bereitstellung einer zusätzlichen Fläche für den Bau einer städtischen Kindertageseinrichtung empfohlen. Es wird dabei zunächst von einer Kapazität von 80 bis 100 Plätzen ausgegangen. In der Äußeren Oststadt befinden sich außerdem zwei staatliche Schulen, die sich an einem Doppelstandort, d. h. in einem gemeinsamen Gebäude, befinden. Für beide Schulen sind die Kapazitätsreserven erschöpft. Es fehlt an Sportanlagen und Erweiterungsflächen für den Schulhof sowie den Schulgarten.

Das Integrierte städtebauliche Rahmenkonzept Äußere Oststadt sieht hierfür die Erweiterung der Flächen unmittelbar östlich des heutigen Schulstandortes vor, einschließlich Flächen jenseits der Straße Am Alten Nordhäuser Bahnhof. Die Flächen selbst befinden sich jedoch nicht im Eigentum der Stadt Erfurt. Die Stadt hat im gesamten Planungsgebiet keine eigenen Flächenreserven. Der Flächenerwerb für ergänzende Kita-Bauten oder Schulerweiterungen muss daher vorbereitet und vor allem auch finanziell seitens der Stadt abgesichert werden.

8. *Wie das Beteiligungsverfahren zum Rahmenkonzept Äußere Oststadt ergeben hat, ist der „Alte Posthof“ die letzten 25 Jahre vor allem als Ausflugsort, Grüne Oase, Spazierpark, informeller Kinderspielplatz und Hundewiese von den BewohnerInnen der Krämpfervorstadt genutzt wurden. Welche Ausgleichsflächen für die bisherigen Nutzungsformen der BewohnerInnen der Krämpfervorstadt bietet das geplante Quartier „Alter Posthof“ und das Rahmenkonzept Äußere Oststadt?*

Bei dem Plangebiet des „Alten Posthofs“ handelt es sich um ein eingezäuntes Privatgrundstück, das als Baufläche von der Bebauung der aufgegebenen Nutzung beräumt wurde, zwischenzeitlich brach lag und nun zur Wiederbebauung vorgesehen ist. Es handelt sich nicht um eine öffentliche Grünfläche. Daher kann aus bisher vom Eigentümer geduldeten Nutzungen kein Anspruch auf einen "Ausgleich" für die hier bislang geduldeten Nutzungen abgeleitet werden.

Im Rahmen der Bürgerwerkstatt zur Äußeren Oststadt hat der Wunsch nach vielfältigen Grün- und Freiflächen für die Wohnbevölkerung zu Recht eine große Bedeutung genossen. Allerdings hatte der Wunsch nach kleineren, möglichst eng den Wohnnutzung zuordenbaren öffentlichen

Grünbereichen mit guter sozialer Kontrolle weitaus überwogen. Daher wurde von den BürgerInnen vor allem der Wunsch eingebracht, adressbildende grüne Stadtplätze zu entwickeln. Diesen grünen Quartiersmitten kommt eine besondere Bedeutung für die Orientierung und wohnungsnaher Erholung zu. Sie werden jeweils eine starke eigenständige Gestaltung aufweisen. Darüber hinaus sollten öffentliche Grün- und Freiflächen entlang des Bahndamms sowie als grünes Freiraumband in West-Ost-Richtung an der Böschungskante zwischen Stadtwerkefläche und altem Güterbahnhof entwickelt werden. Diesen Vorstellungen ist das Rahmenkonzept gefolgt.

9. Wo findet die Kompensierung der gerodeten Bäume und Sträucher auf der Fläche „Alter Posthof“ statt?

Als Bestandteil des Bebauungsplans KRV 684 „Alter Posthof“ wird ein Grünordnungsplan erarbeitet, der eine detaillierte Bestandsaufnahme und Bewertung der vorhandenen Gehölze vornimmt. Im Rahmen der Entwurfserarbeitung des Bebauungsplans wird die Möglichkeit zur Erhaltung und Integration geprüft. Auf Grundlage der Planung wird eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung erstellt. Dementsprechend sind die Eingriffe in Natur und Landschaft auszugleichen. Dieser Ausgleich soll vorrangig im Plangebiet erfolgen. Ist dies nicht möglich bzw. sinnvoll, muss im Planverfahren geprüft werden, welche externen Flächen im Rahmenplangebiet Äußere Oststadt für Ausgleichsmaßnahmen geeignet sind. Hierfür könnten die im Rahmenkonzept ausgewiesenen Grün- und Freiflächen, wie oben aufgeführt in Frage kommen.