

Der Parkbogen Ost

Einleitung

Der Parkbogen Ost ist eine visionäre bürgerschaftliche Idee, hinter deren Namen sich ein ca. 5 km langes Band mit Fuß- und Radwegen sowie Aktivflächen verbirgt, welches den Leipziger Osten bogenförmig umschließt. Kernstück dieses grünen Bandes soll der seit Dezember 2012 stillgelegte östliche S-Bahnbogen bilden, als verbindendes Element der Ortsteile Reudnitz, Anger-Crottendorf, Stötteritz, Sellerhausen, Schönefeld und Zentrum Ost. Durch diese strukturgebende Wegeverbindung würden nicht nur die heterogenen Quartiere im Leipziger Osten, sondern auch Arbeitsplatzstätten, Grünanlagen und besondere Baudenkmäler entlang der Strecke zueinander in Beziehung gebracht werden. Der Leipziger Osten würde durch den Parkbogen Ost eine deutliche Aufwertung erfahren, welche originäres Anliegen der Stadterneuerung und Ziel der Initiierung von Projekten ist.

Unter der Marke Parkbogen Ost - einem raumgreifenden und strukturgebendem Projekt - werden zahlreiche Teilprojekte zusammengefasst. Mittels gemeinsamer Kommunikation soll die Wahrnehmung in der Öffentlichkeit gestärkt und vertieft werden.

Im Einzelnen sind die Maßnahmen und Teilprojekte sehr heterogen sowohl hinsichtlich ihrer Projektart, des Entwicklungsstandes als auch in Bezug auf Betreiber- und Finanzierungsmöglichkeiten. Die Bandbreite der Potenziale reicht von Gründer- und Gewerbehöfen in Lokschruppen über eine Markthalle für Selbstgezogenes, einem innovativem Neubau, Housing Improvement District bis hin zu neuen Konzepten der Kleingärtner. Eine Konkretisierung der Projekte erfolgt mit der Erstellung eines integrierten Entwicklungskonzeptes Parkbogen Ost.



Das besondere an der Projektentwicklung wird nicht nur die gesamtstädtische Wirkung durch Erzielung vielseitiger Effekte sein (siehe unten), sondern vor allem die teilprojektbezogene Umsetzung. Einzelmaßnahmen wie Gebäudeumnutzung, Grünflächenstrukturierung oder auch Gestaltungswettbewerbe sollen aktiv mit Akteuren außerhalb der Stadtverwaltung umgesetzt werden. Diese Prämisse erstreckt sich auf Ideen, Konzeption und Finanzierung. Vorstellbar sind Mischfinanzierungen jeglicher Couleur (Einsatz von Unternehmensförderung, Preis- und Stiftungsgelder, Privatinvestitionen, Kapitalanlagen, Revolvierende Fondsmittel, Einsatz von Fördermitteln, ...).

Hintergrund

Im Zuge des Neubaus des City-Tunnels und der damit einhergehenden Anpassung des Streckennetzes des Regionalverkehrs in und um Leipzig, wurde ein Teil des östlichen Bahnboogens von der Deutschen Bahn still gelegt. Die Stilllegung betraf die östlich und nördlich des Leipziger Osten gelegene S-Bahnlinie S2.

Die Idee, die betreffenden Gleisanlagen im Leipziger Osten umzunutzen, besteht in der Bürgerschaft schon viele Jahre und wurde zu verschiedensten Anlässen thematisiert. Zum Zeitpunkt der endgültigen Stilllegung der S-Bahnlinie wurde vielen Bürgern der Stadt Leipzig die Chance einer Nachnutzung der Trasse als Fuß- und Radweg deutlich.

Die Idee wurde von der Initiative Parkbogen Ost durch Pressearbeit, Spaziergänge, Vorträge, usw. bekannt gemacht und erzeugt bei den Bürgern und Akteuren im Stadtteil aber auch stadtweit durchweg positive Resonanz. Die Stadtverwaltung hat das Potenzial des Parkboogens Ost frühzeitig erkannt und unterstützt die schrittweise Umsetzung des Vorhabens.

Durch die Anbindung des Leipziger Ostens an die Innenstadt spielt der Parkbogen Ost eine wesentliche Rolle für die weitere Entwicklung des Leipziger Ostens. Der Leipziger Osten ist sowohl durch seine sozial

durchmischte und multikulturelle Bevölkerung, als auch durch seine unterschiedliche städtebauliche Struktur und Architektur sehr facettenreich. Der Parkbogen Ost könnte allein schon mit seiner klar verständlichen Form und durch attraktive Zugänge ein wichtiges verbindendes Element bilden. Es ist davon auszugehen, dass durch den Parkbogen Ost nicht nur die Verbindung verschiedener Gebiete innerhalb des Leipziger Ostens verbessert wird, sondern auch die verkehrliche und funktionale Anbindung des Leipziger Ostens an die Gesamtstadt Leipzig aufgewertet wird!

Noch herrscht im Leipziger Osten in verschiedenen Gründerzeitvierteln ein überdurchschnittlicher Wohnungsleerstand. Auch wenn die Revitalisierung des Leipziger Ostens weiter voran schreitet, sind noch immer Gebäude und brachliegende Flächen verwahrlost und strahlen teilweise eine negative Wirkung aus, die sich auf das Image des gesamten Gebietes überträgt und die positiven Entwicklungen überschattet. Durch den Parkbogen Ost könnten die bisher wenig beachteten Orte im Leipziger Osten leichter erreicht werden und mehr Aufmerksamkeit erfahren.



Im Wohnungspolitischen Konzept der Stadt Leipzig wird der Leipziger Osten als zukünftiger Chancenraum eingeschätzt. Moderate Preise und nicht zuletzt die noch vorhandene Flächenverfügbarkeit ermöglichen hier die Umsetzung innovativer Konzepte und bieten neben herkömmlicher Entwicklung von Wohnraum auch für experimentelle Wohnungsbauprojekte im unteren Preissegment Chancen zur Realisierung. Das im Wohnungsmarktbericht belegte, verstärkte Interesse von Investoren an Beratungen zur Projektentwicklung kann genutzt werden, um der Wohnungsmarktentwicklung eine Richtung zu geben. Im Zusammenhang mit den Beratungen kann mit der Projektidee Parkbogen Ost das Interesse der Investoren geweckt werden, alternative oder gar ganz neue Wege beim Angebot von Wohnraum auszuprobieren. Auch ist es denkbar, bereits bestehende Projekte (z.B. durch Namensgebung) mit dem Parkbogen in Verbindung zu bringen und daraus weiterführende Geschäftsideen zu entwickeln.

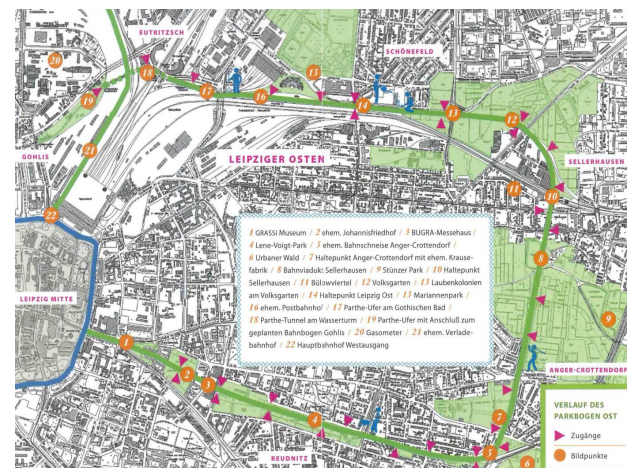
Der Parkbogen Ost wird das Interesse am Leipziger Osten steigern und die Wohnumfeldqualität wird in diesem Stadtgebiet verbessert. Im Zuge dessen ist von einer deutlichen Attraktivierung der angrenzenden Flächen auszugehen. Die Lebensqualität der ansässigen 35.000 Einwohner wird massiv gestärkt.

Mit der Etablierung der großzügigen Grünstruktur und der Mobilitätsschneise werden weitere Zielgruppen für den Zuzug angesprochen. Finden unter den Zuzüglern bisher überwiegend Kreative&Studenten ihren Wirkungsraum im Leipziger Osten, wird das Wohnumfeld nun auch besonders für Familien interessant und die positive Entwicklung somit verstetigt.

Streckenführung

Die Stilllegung der Bahntrassen kann als entscheidender Anstoß für die große Idee Parkbogen Ost verstanden werden, doch ist die Wegestruktur nur im Zusammenhang mit schon vorhandenen Wegeführungen und Grünflächen, wie zum Beispiel dem ehemaligen Eilenburger Bahnhof und der Anger-Crottendorfer Bahnschneise denkbar.

Die Strecke soll vom Grassmuseum entlang des Lene-Voigt-Parks und der Anger-Crottendorfer Bahnschneise (einer bereits umgenutzten ehemaligen Bahnfläche) gehen und am ehemaligen Kreuzungsbauwerk in Anger-Crottendorf in nördlicher Richtung auf die aktuell stillgelegten Gleise führen. An



dieser Stelle ist ein Höhenunterschied von mehreren Metern zu überwinden.

Das Höhenniveau bleibt auf der ganzen östlichen Strecke des Parkbogen Ost auf Grund eines Bahndamms und dem Viadukt Sellerhausen bestehen. Aus diesem Grund wird der östliche Streckenabschnitt des Parkbogen Ost in verschiedenen Quellen auch als „Höhenweg“ oder „Balkon Leipzigs“ bezeichnet. An der nördlichen Wegbiegung Richtung Westen (auf Höhe des Volksgartens) schließt der „Höhenweg“ jedoch auf Grund der natürlichen Topografie wieder ebenerdig an die weitere Streckenführung an, die sich südlich des Ortsteils Schönefeld befindet und sowohl Zugänge zum Mariannenpark als auch zum alten Postbahnhof bereitstellen soll. Vom alten Postbahnhof würde eine Verbindung entlang der Parthe bis zum neu erschlossenen Wohn-/ Mischgebiet an der Westseite des Hauptbahnhofs und somit an den Innenstadttring anschließen.

Einbettung in die städtische Entwicklungsstrategie

Das Vorhaben Parkbogen Ost besteht nicht nur seit mehreren Jahren in den Köpfen der Menschen, sondern wurde bereits in verschiedenen Entwicklungskonzepten aufgenommen.

Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept Leipziger Osten (STEK LeO)

Die Idee des Parkbogen Ost wurde im *Integrierten Stadtteilentwicklungskonzept Leipziger Osten (STEK LeO)*, welches mit der Beschl.Nr. 1564/13 am 20.03.2013 vom Stadtrat beschlossen wurde, aufgenommen und als „Impulsmaßnahme“ mit einer besonderen Wichtigkeit für die künftige Entwicklung des Leipziger Ostens bedacht. In der Handlungspriorität „Städtebauliche Anbindung verbessern“ wird das Impulsprojekt „Parkbogen Ost mit dem Ziel aufgeführt „die Erreichbarkeit des Gebietes zu verbessern und Zugangsbarrieren insbesondere für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen zu beseitigen.“

Europa 2020 – Leipzig 2020 (Grobkonzept zur Ausgestaltung der EU-Strukturfonds-Förderperiode 2014 bis 2020)

Bei der geplanten Bewerbung Leipzigs für den Einsatz der Mittel der Strukturfonds in der neuen EU-Förderperiode ab 2014 ist der Parkbogen Ost als größere Investition mit einem breiten Spektrum kleinerer Maßnahmen für das Themenfeld Klimawandel und Energie vorgeschlagen.

Im *Arbeitsprogramm des Oberbürgermeisters bis 2020* wird die Umsetzung des Parkbogen Ost neben seinen klimatischen Aspekten vor allem auf Grund seines Potenzials zur Aktivierung Dritter als Kernaufgabe gesehen.

In der *Potenzialuntersuchung zu stillgelegten Bahntrassen im Stadtgebiet Leipzig* wurden sowohl die Entwicklung des Sellerhäuser Bahn Bogens als auch die Wiederbelebung des Alten Postbahnhofs mit hoher Priorität bewertet. Das Konzept zur Revitalisierung von Bahnflächen, empfiehlt damit den Parkbogen Ost als vordringliche Maßnahme zur Umsetzung.

Ziele und Effekte des Parkbogen Ost

Abgeleitet aus dem SEKO und STEK LeO wird das Ziel verfolgt, den Parkbogen Ost in Abschnitten und mit Hilfe einer Vielzahl eigenständiger Projekte auszugestalten. Ausgehend von der Idee der nachhaltigen Nachnutzung eines brachgefallenen Bahngleises als multifunktionales und Stadtteile und Grünräume verbindendes Element, soll schrittweise die Umsetzung vorbereitet werden.

Effekte im Rahmen der **Stadterneuerung** ergeben sich insbesondere durch die Entwicklung und Inwertsetzung identitätsstiftender Gebäude und Bauwerke (Diamanten) wie z.B. Postbahnhof, Gasometer, Lok-Schuppen, Viadukt Sellerhausen, Krausefabrik, BUGRA-Messehaus. Neue Nutzungsideen finden hier ihren Chancenraum und können dazu beitragen, dass sich neue Landmarken im Leipziger Osten etablieren. Einen mindestens ebenso großen Stellenwert nimmt jedoch die durch den Parkbogen erreichte Aufwertung der bestehenden Wohngebiete ein. Eine Investition in den Parkbogen als öffentliche Wegestruktur und öffentlicher Raum kann den in den 1990er Jahren erlittenen Bedeutungsverlust des Leipziger Ostens aufheben und private Folgeinvestitionen mit sich bringen, sodass der Leipziger Osten mit Vielfalt und Funktionsmischung wieder zu einem lebhaften Ort der Identifikation und der Begegnung wird.

Angedacht ist zum einen die aktive Nutzung für Fußgänger und Fahrradfahrer auf dem frei werdenden Gleis und die damit erfolgende Anbindung des Leipziger Ostens an die Innenstadt und an bedeutende Wissenschaftsräume im Norden und Süden. Die Verlagerung des Radverkehrs auf den Parkbogen entlastet den bestehenden Straßenverkehr. Eine weitere zentrale Funktion kommt der Wegeanbindung der benachbarten Quartiere und Verknüpfung von Alltagsstrecken zu. Gleichzeitig wird eine große Lücke im Radverkehrsnetz geschlossen. Der Parkbogen Ost kann als Maßnahme zur **Förderung umweltfreundlicher Mobilität** betrachtet werden und somit zur Senkung der CO₂ Produktion beitragen.

Der Parkbogen als Verkehrsweg beschleunigt nicht nur Alltagswege, sondern hebt die bisherige Trennwirkung der Bahntrasse zwischen den Quartieren auf.

Viele Projekte sollen zu neuen Qualitäten und Nutzungsmöglichkeiten auf den am Parkbogen angrenzenden Flächen führen. Eine besondere Herausforderung ist dabei die weitere Vernetzung und Einbindung von **Landschaftsräumen**, wie Rietzschkeband, Kleingartenpark Südost, Stünzer Park oder Volkspark Sellerhausen. Neben der strukturellen Einbindung dieser Areale ergeben sich die folgenden Effekte:

- Einrichtung neuer Zugänge zu vorhandenen Parks / Grünanlagen
- Verbindung und Belegung von vorhandenen und potentiellen Parkanlagen und Grünflächen (Volksgarten / Stünzer Hain / Mariannenpark)
- Imagegewinn für die noch wenig bekannten Grünstrukturen im Leipziger Osten
- Stärkung des Bekanntheitsgrads und öffentliche Durchwegung der angrenzenden Kleingartenanlagen
- Verbund von Biotopen

Die Einbindung des Viaduktes als kulturhistorisches Bauwerk wird dabei eine weitere Besonderheit darstellen. Gleichzeitig sollen aber auch die gewerblichen Potenziale, wie die Lockschuppen oder vorhandene Brachen für innovative Ansiedlungen genutzt werden.

Mit der Stärkung und der Ergänzung der Grünverbindungen im Leipziger Osten kann das Erleben dieses Raumes durch besondere Freizeit- und Sportangebote ermöglicht und weiter gefördert werden. Unter Einbeziehung ungenutzter Brachflächen oder auch kulturhistorischer Bauwerke wie z.B. das Viadukt und die Lockschuppen, spielen mit den neuen Freizeit- und Sporteinrichtungen ökologische, ökonomische und soziale Aspekte eine gleichwertige Rolle, die das hohe Potenzial der Naherholung widerspiegeln:

- Entwicklung eines Rad-/ Spazierweg auf der ehem. Bahntrasse
- Bildung eines Ruhepols im urbanen Raum
- Entstehung eines Treffpunkts im öffentlichen Raum
- Angebotserweiterung von stadtweit beachteten, vielseitigen Freizeit- / und Outdoor-Aktivitäten entlang des Parkbogens

Im Kontext eng miteinander verbunden sind mit der Naherholung auch Effekte im Rahmen der Gesundheit und Prävention verbunden.

- Bildung von Präventions- und Gesundheitsförderungsangeboten
- Ergänzung und Qualifizierung von Sport- und Bewegungsangeboten
- Reduzierung von Lärm, Schadstoffausstoß im Wohnbereich Leipziger Osten
- Wahrnehmung der Wohnumgebung von Bewohnern des Leipziger Ostens als grüne Ressource und nicht als Belastung
- Verstärkung der Naturnähe am Wohnort

Gemäß Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2020 werden gezielte Impulse für eine zukunftsfähige Entwicklung des Wohn- und Arbeitsmarktes im Leipziger Osten gesetzt.

Ein Stadtteilübergeordneter Effekt wird die Verbesserung des Stadtklimas sein. Durch den Parkbogen mit seinen Frei- und Grünflächen wird der Tendenz der Überwärmung in zentrumsnahen Quartieren des

Leipziger Ostens entgegengewirkt. Luft- und Lärmbelästigungen werden entsprechend reduziert. Weitere ökologische Effekte könnten sein:

- Eingliederung einer ehem. Bahnanlage in ein Biotopverbund / Grünraumvernetzung
- Impuls zur weiteren Stärkung des nicht motorisierten Individualverkehrs im Leipziger Osten
- Kopplung der Strecke mit einer Fernwärmetrasse
- Möglichkeit zur Erprobung / Einsatz erneuerbarer Energien (z.B. Solar und Wind)
- Anregung von Nachnutzung leer stehender Gebäude und Brachflächen im Sinne der Innenentwicklung

Nicht zu vergessen sind die wirtschaftlichen Potenziale am Parkbogen Ost.

- Bildung einer Marke für den Leipziger Osten (vgl. Karl-Heine-Kanal; z.B. „Büro am Parkbogen“)
- Entwicklung eines Standortvorteils durch Anbindung an neue Infrastruktur und attraktiven öffentlichen Raum
- Impuls für Immobilienentwicklung (Verbesserung der Standortbedingungen)
- Ansiedlung von Gewerbe / Einzelhandel im nahen Umfeld
- Ansiedlung gastronomischer Einrichtungen
- Ansiedlung kultureller Wirtschaftsunternehmen
- Touristische Vermarktung neuer Ausflugsziele
- Ansiedlung Touristische Infrastruktur (Campingplatz)

Das Projekt eröffnet (wie oben beschrieben) mit seiner Umsetzung zahlreichen weiteren Ansätzen die Chance zur Verwirklichung.

Gerade weil Leipzig bereits als stadtgrünreiche Stadt gilt, würde der Parkbogen Ost dieses Image qualitativ aufwerten und sich durch den innovative Projektansatz als Alleinstellungsmerkmal (USP) gegenüber anderen Großstädten herauskristalisieren. Im Rahmen des relativ jungen Themas der Nachnutzung brachgefallener Bahnstrukturen wird der Parkbogen Ost sogar Vorbildfunktion für Deutschland einnehmen.

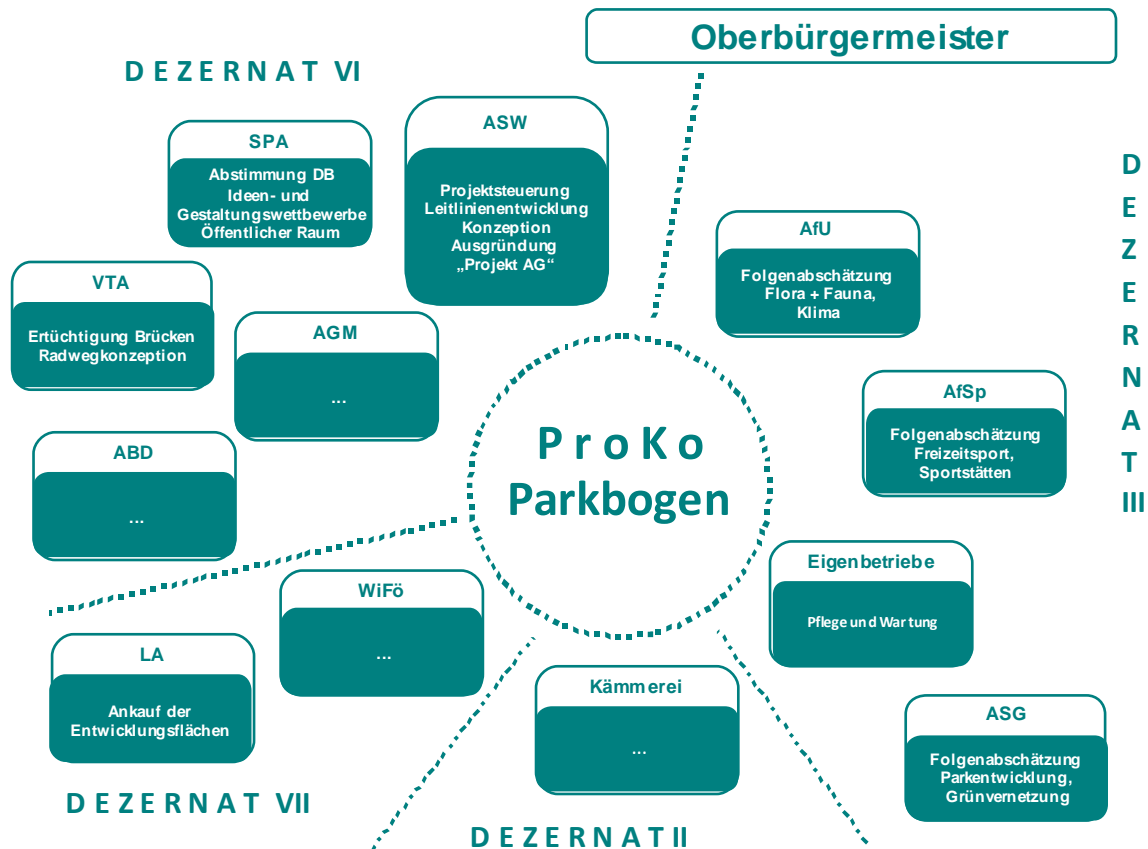
Aktueller Bearbeitungsprozess

Nachdem der Wunsch, den Parkbogen Ost zu realisieren, aus der Bürgerschaft des Leipziger Ostens mit verschiedenen Aktionen geäußert wurde, begann Ende 2012 seitens des ASW die intensive Prüfung der Umsetzbarkeit des Parkbogen Osts. Initiativen, interessierte Bürger und Vereine werden in einen umfänglichen und regen Beteiligungsprozess – der AG Parkbogen Ost - einbezogen. Auch nehmen Vertreter der Fachämter der Stadtverwaltung bei fachspezifischen Fragen oder der Vorbereitung von einzelnen Projekten an der AG Parkbogen Ost teil. In Verantwortung des ASW erfolgt die Steuerung des Prozesses der Zusammenkünfte für die Koordinierung und Beteiligung. In regelmäßigen Abständen tagt die Arbeitsgruppe. Ständige Mitglieder sind das ASW, das ASG, das SPA. Die Kämmerei wird ebenfalls beteiligt. Je nach Bedarf werden zusätzliche Fachämter einbezogen, z.B. ABD, AGM, AfU, LA, WiFö, AfS und KA.

Parallel zu dieser Beteiligungsrunde konnte der Kontakt zu weiteren wichtigen Akteuren hergestellt und erste Gespräche geführt werden:

- Einzelgespräche mit Eigentümern bzw. potentiellen Entwicklern wichtiger Bauwerke/Arealen
- Kleingartenpark Süd-Ost – Workshop mit den Vertretern der Kleingartenvereine, Bereitschaft zur Unterstützung des Parkbogen Ost
- Expertenworkshop – Ausloten einer Strategie mit Sanierungsträgern und Wissensträgern
- Die Landesdirektion – Anfrage zur Machbarkeitsstudie
- Deutsche Bahn – Verhandlungen zum Ankauf der Flächen

Da der Ankauf der Bahnstrecke durch die Stadt Leipzig von zentraler Bedeutung ist, steht das ASW derzeit in Verhandlungen mit der DB Imm eine Kooperationsvereinbarung in Hinblick der Projektentwicklung einzugehen. Ziel ist die Übernahme der Strecke für einen symbolischen Betrag von 1€. Dabei handelt es sich um den Abschnitt der ehemaligen Bahngleise vom Kohlweg bis zur Anger-Crottendorfer Kreuzungsbauwerk.



Abgeleitet aus dem SteK LeO ist es angedacht 2014 eine Machbarkeitsstudie zur „Nachnutzung der stillgelegten Gleise östlich und nördlich des Leipziger Ostens in einen Rad-/ Fußweg sowie einen Naherholungsraum“ (Maßnahme SR17, S. 157 Anlageteile STEK LeO) zu beauftragen und zu erarbeiten. Dieser Auftrag soll mit einem integrierten Entwicklungskonzept im Sinne eines Masterplanes zur Umsetzung des Parkbogen Ost beauftragt und erstellt werden.

Im Ergebnis werden Maßnahmen abgeleitet und Einzelprojekte vorliegen. Die jeweilige Umsetzung soll eigenständig und zeitlich von andern Projekten entkoppelt erfolgen können. Das STEK LeO soll in seinen Zielen widerspiegelt werden. Aus den, besonders in den Fachbeiträgen Chancenräume, Stadträumliche Anbindung, Klima/ Verkehr/ Energie, Wirtschaft/ Arbeit/ Wohnen getroffenen Vorschlägen sollen Projekte entstehen. Diese werden zum großen Teil Grundlage für eine Beantragung eines neuen Förderprogramms.

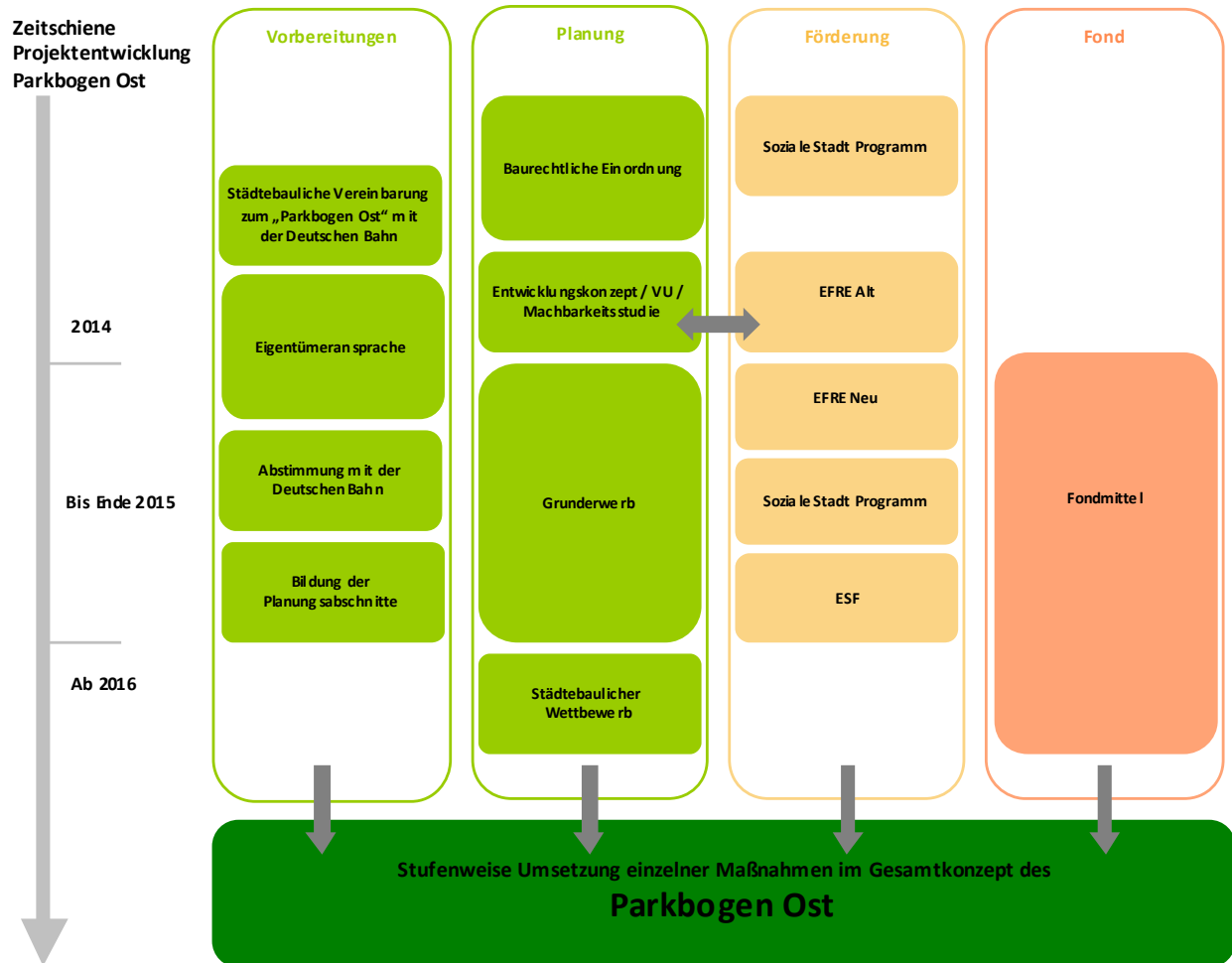
Umsetzung

Die Umsetzung des Parkbogen Ost wird durch das Dezernat VI / Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung federführend gesteuert.

Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen erfolgt nach Zuständigkeit durch die einzelnen Dezernate und Fachämter bzw. lokalen Akteure in Abstimmung mit den fachlichen Koordinierungsrunden.

Über den Stand der Umsetzung wird jährlich in der Arbeitsgruppe Integrierte Stadtteilentwicklung berichtet.

Der nächste wesentliche Baustein bei der Qualifizierung des Projektes ist neben der Erstellung eines Entwicklungskonzeptes vor allem die rechtliche Einordnung des Projektraumes in eine Gebietskulisse, die als Fördergebiet fungieren kann.

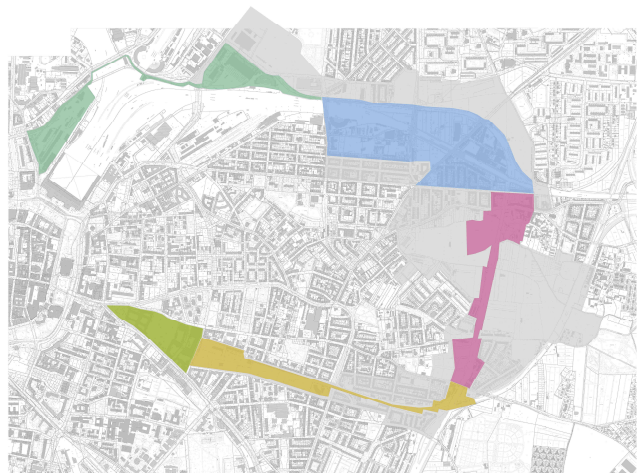


Zwar sind erste Teilprojekte bereits grob skizziert, für weitere Schritte und als Voraussetzung für die Beantragung von neuen Förderprogrammen sind weitere Konkretisierungen von Einzelprojekten notwendig.

Diese Arbeitspakete laufen im optimalen Falle parallel zueinander und bauen gegenseitig aufeinander auf.

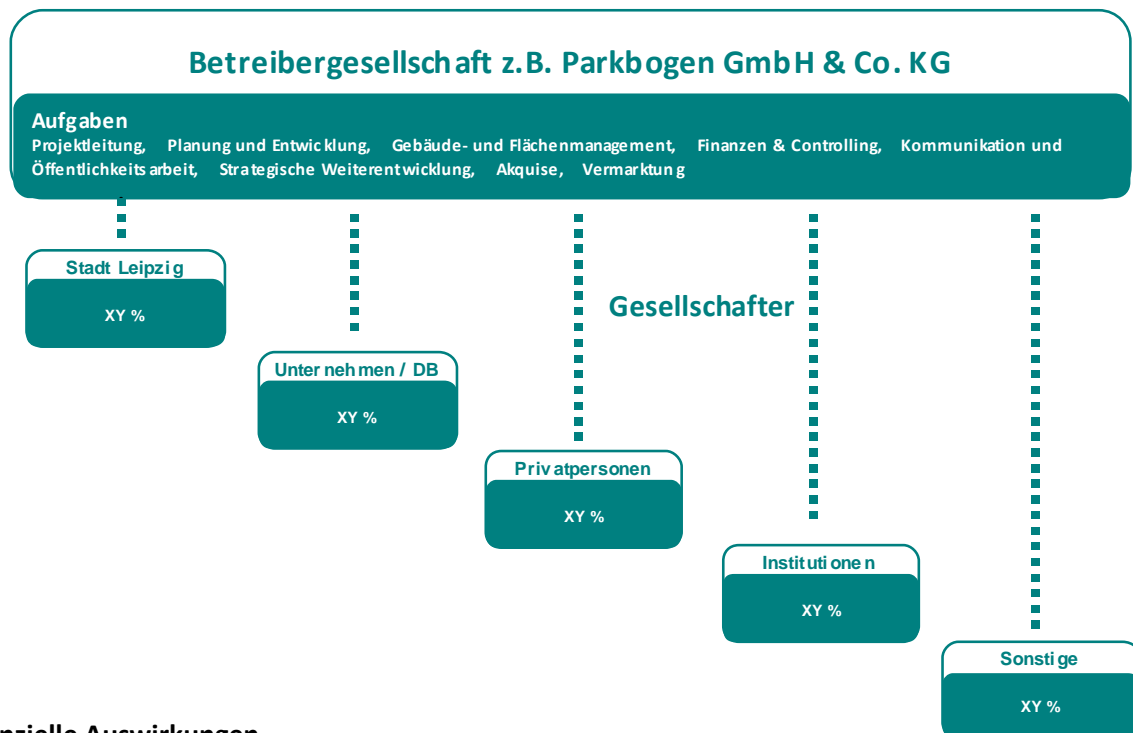
Zur besseren Bearbeitung wurde der Bahnbogen in fünf Abschnitte unterteilt:

- Abschnitt 1 – Grassimuseum bis Lene-Voigt-Park
- Abschnitt 2 – Lene-Voigt-Park bis Zweinauendorfer Straße
- Abschnitt 3 – Zweinauendorferstraße bis Eisenbahnstraße
- Abschnitt 4 – Eisenbahnstraße bis Hermann-Liebmann-Straße
- Abschnitt 5 – Hermann-Liebmann-Straße bis Hauptbahnhof/Westseite



Die Abschnitte 3 und 4 werden in den kommenden Jahren die Handlungsschwerpunkte bilden.

Voraussetzung für die Weiterarbeit ist die Findung einer geeigneten Trägerstruktur, welche die private Beteiligung maximieren und den Fördermitteleinsatz bei der Finanzierung des Großprojektes minimieren soll (beispielhafte Darstellung unten).



Finanzielle Auswirkungen

Durch den Einsatz der Ressourcen der Fachämter sowie für den Einsatz von Fördermitteln und Eigenmitteln kommt dem Parkbogen Ost eine Haushaltswirkung zu.

Die Beauftragung der Erstellung des Masterplanes wird aus bereits zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln finanziert.

Für Konzeptions- und Planungskosten, Kosten investitionsvorbereitenden Maßnahmen und die Anschubfinanzierung von Schlüsselprojekten ergibt sich in der Haushaltsplanung für den Parkbogen Ost ein Mehrbedarf von insgesamt 880.000 €. Diese Mittel werden als Eigenmittel für die zu beantragenden Fördermittel (z.B. EFRE, Soziale Stadt) eingesetzt. Die Beantragung der Fördermittel erfolgt Ende 2014/Anfang 2015 für die gesamte Fördermittelperiode. **Im Rahmen der Beantragung der Fördermittel ist der Nachweis der vorhandenen Eigenmittel zu erbringen. Daher ist eine verbindliche Einstellung in den Haushalt dringend erforderlich!**

Im Investitionshaushalt werden folgende Mehrbedarfe eingestellt.

	Auszahlungen	Einzahlungen	Eigenanteil
2016	1.015.650 €	784.550 €	231.100 €
2017	1.654.950 €	1.316.650 €	338.300 €
2018	1.400.000 €	1.120.000 €	280.000 €
2019	122.400 €	91.800 €	30.600 €
Gesamt	4.193.000 €	3.313.000 €	880.000 €

Weitere Finanzauswirkungen - Insbesondere innovative Finanzierungsinstrumente - sollen geprüft werden.