

## Niederschrift

### zur 7. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Fürstenwalde/Spree (Wahlzeit 2019/2024)

Sitzungsdatum	Sitzungsdauer	Sitzungsort
Dienstag, den 11.02.2020	18:30- 23:03 Uhr	Festsaal des Alten Rathauses

#### Anwesenheit

##### Vorsitz

Stephan Wende,

##### Bündnis Fürstenwalder Zukunft (BFZ)

Thomas Fischer,

Nancy Krüger,

##### Alternative für Deutschland (AfD)

Axel Fachtan,

Rolf Peter Hooge,

##### CDU-Fraktion

Gernot Geike ab 18:33 Uhr (TOP 5),

Karin Lehmann,

##### Fraktion DIE LINKE.

Gerold Sachse als Vertreter von Peter-Martin Mattigk,

##### SPD-Fraktion

Sebastian Rausch als Vertreter von Dr. Franz H. Berger,

##### Bündnis 90/Die Grünen

Peter Apitz,

##### FDP-Fraktion

Reinhard Ksink,

##### Sachkundige EinwohnerInnen

Heinz Almes,

Gordon Starcken ab 18:51 Uhr (TOP 8.2), vorher als Gast anwesend,

Sighardt Sternitzke,

##### Bürgermeister

Matthias Rudolph bis 20:25 Uhr (TOP 8.3),

##### Verwaltung

Stefan Wichary, Erster Beigeordneter, bis 18:51 Uhr (nach TOP 8.1),

Christfried Tschepe, Fachbereichsleiter Stadtentwicklung,

Jeannine Albrecht, Fachgruppenleiterin Stadtplanung, bis 19:57 Uhr (nach TOP 8.2),

Marco Witte als Protokollant,

##### Gäste

Dr. Marek Budner, Präsident Rotary Club Fürstenwalde/Spree,

Kal-Heinz Giese, MIB Ingenieurgesellschaft für Verkehrssysteme GmbH,

Dr. Michael Stütz, KSZ Ingenieurbüro GmbH,  
Christina Krüger, Stadtverordnete,  
Bernd Saliter, Stadtverordneter,  
Karl-Heinz Wittig, Ortsbeiratsvorsitzender Heideland,  
Jürgen Hajduk, Ortsbeirat Heideland,  
Manja Wilde, Märkische Oderzeitung,  
sowie drei Bürgerinnen und Bürger.

## **Abwesend**

### **Fraktion DIE LINKE.**

Peter-Martin Mattigk (entschuldigt),

### **SPD-Fraktion**

Dr. Franz H. Berger (entschuldigt).

## **TOP 1 Eröffnung der Sitzung**

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 18:30 Uhr und begrüßt die Anwesenden.

## **TOP 2 Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Anwesenheit**

Die ordnungsgemäße Ladung wird festgestellt. Es sind zehn stimmberechtigte Abgeordnete anwesend. Der Ausschuss ist somit beschlussfähig.

## **TOP 3 Feststellung der Tagesordnung**

Die Tagesordnung wird festgestellt.

## **TOP 4 Niederschrift der 6. Sitzung am 07.01.2020**

Es gibt keine Anmerkungen zur Niederschrift. Damit gilt diese als festgestellt.

## **TOP 5 Informationen des Vorsitzenden**

Der Vorsitzende informiert, dass sich der GIP-Aufsichtsrat mit den Themen Entwicklung an der Leistikowstraße und Ausschreibung Uferstraße beschäftigt hat. Bei beiden Themenfeldern soll der Ausschuss für Stadtentwicklung aktiv eingebunden werden. Dies könnte bspw. über eine gemeinsame Arbeitsgruppe erfolgen. Bei der Uferstraße sollen vor einer Vergabe die Entwürfe im nicht öffentlichen Teil des Ausschusses vorgestellt und diskutiert werden. Ob dann der Hauptausschuss oder die Stadtverordnetenversammlung beteiligt werden, muss verwaltungsintern entschieden werden.

## **TOP 6 Informationen und Anfragen aus Beiräten**

Es gibt keine Informationen oder Anfragen aus Beiräten.

## **TOP 7 Einwohnerfragestunde**

Es gibt keine Fragen von Einwohnern.

## **TOP 8 Behandlung der Tagesordnung des öffentlichen Teils der Sitzung**

### **TOP 8.1 Vorstellung eines Projektes vom Rotary Club Fürstenwalde/Spree: Ein Bücherhäuschen für Fürstenwalde (BE: Hr. Budner, Hr. Starcken, Rotary Club)**

Herr Budner ist Präsident des Rotary Clubs Fürstenwalde/Spree. Er stellt kurz die schon 115 Jahre alte Organisation vor: Die weltweit agierenden Rotarier engagieren sich unter dem Motto „Selbstloses Dienen“ u.a. auch für eine **gemeinnützige** Wirtschafts- und Kommunalentwicklung. Kennzeichnend ist das jährliche Rotieren der Ämter im Club. Die Jugendorganisation Rotaract ist eine der größten der Welt und organisiert u.a. Schüleraustausche. Die Mitglieder des Fürstenwalder Clubs treffen sich wöchentlich.

Herr Starcken präsentiert ein aktuelles Projekt, welches unter dem Titel „Ein Bücherhäuschen für Fürstenwalde“ steht. Der Club hat dazu bereits von der Deutschen Telekom eine gebrauchte Telefonzelle erworben, in Eigeninitiative den Innenausbau vorbereitet und mit einer witterungsbeständigen Spezialfarbe in Rotary-blau umlackiert.

Das Bücherhäuschen soll im Zentrum stehen, möglichst nahe der Tourismusinformation, damit es sowohl von Einwohnern als auch von Gästen der Stadt genutzt werden kann. Das Häuschen soll dem Austausch von Büchern dienen. Aufgrund des Umgebungsschutzes des Alten Rathauses wurde bei der **Standortsuche** und -wahl das Denkmalschutzamt beteiligt. Bei einem Ortstermin im Dezember 2019 wurde ein Platz in der Rathausstraße gegenüber dem Eingang zur Tourismusinformation gefunden. Für diesen Ort wurden bereits die Schachtgenehmigungen für das notwendige Fundament beantragt.

Mit der Verwaltung hat es konstruktive Gespräche gegeben, zuletzt heute mit Herrn Wichary. In der Abstimmung zum Bürgerbudget 2020 wurde auch mit der Aufstellung zweier Bücherschränke ein ähnliches Projekt gewählt. Beide Vorhaben sollten in ein Konzept passen. Die nächsten Schritte sind die Fundamentlegung, die Aufstellung des Häuschens und der Innenausbau. Dieser soll erst am Standort erfolgen, um transportbedingte Schäden zu vermeiden. Parallel werden die Bürger über die MOZ aufgerufen, für das Häuschen einen passenden **Namen** zu finden. Die Bücher, die durch zahlreiche Bücherspenden schon vom Club gesammelt wurden, werden im Häuschen nach Genre sortiert. Für die notwendige Kontrolle der Bücher im Betrieb wird noch ein Pate gesucht.

Ziel ist es, dass das Bücherhäuschen am **Tag des Buches**, dem 23. April 2020 feierlich eingeweiht wird. Hierzu lädt Herr Starcken alle herzlich ein. Herr Wende dankt für die Vorstellung des Projektes und das Engagement des Clubs.

### **TOP 8.2 Verlagerung des Verladebahnhofs: Präsentation der Machbarkeitsstudie (BE: Hr. Giese, MIB Ingenieurgesellschaft für Verkehrssysteme GmbH, Hr. Stütz, KSZ Ingenieurbüro GmbH)**

Herr Giese stellt sich und Herrn Stütz kurz vor. Inhalt des Vortrages ist das Ergebnis der Machbarkeitsprüfung der Verlagerung des Verladebahnhofs vom jetzigen Standort an der Trebuser Straße ins Gewerbegebiet Hegelstraße.

Nach Freisetzung der jetzt genutzten Flächen soll dort eine städtebauliche Entwicklung erfolgen. Dies ist nach Forderung der DB nur möglich, wenn an anderer Stelle ein neuer Verladebahnhof errichtet wird. Nach Vorabprüfung verschiedener **Standorte** in der Stadt erscheint die frühere Staatsreserve als geeignetster Standort. Der für den Gleisanschluss unabdingbare Bereich ist im Eigentum der Strabag. Diese nutzt den Bereich für Asphaltumschlag und wäre unmittelbar von einer Verlagerung betroffen.

Die umfassenden Anforderungen an die neue Anlage wurden gemeinsam mit der DB und Strabag erstellt. Nach Bestimmung der Bewertungskriterien wurden mehrere Varianten erarbeitet. Grundsätzlich gibt es zwei Versionen: Den Bau eines Verladebahnhofs mit drei Langgleisen (650 m) oder mit fünf kürzeren Gleisen (300 m). Daraus ergibt sich die Dimension der Gesamtanlage. Weiterhin wurden unterschiedliche Anordnungen des Verladebahnhofs und der Strabag-Fläche geprüft.

Von den ursprünglich sechs Varianten wurden nur drei vertiefend betrachtet. Diese Betrachtung beinhaltete vor allem **die schalltechnischen Auswirkungen**, gemessen am lautesten zu erwartenden Szenario (Schotterverladung in Waggon), wie Herr Stütz erläutert. Generell kann festgestellt werden, dass die Grenzwerte eingehalten werden und auch die Kontingentierung im B-Plan 58 funktioniert. Die Auswirkungen auf das Heidefeld wurden unter dem Aspekt eines allgemeinen Wohngebiets (WA) geprüft, obwohl es als Außenbereichsfläche bislang nur den Schutzstatus für ein Mischgebiet (MI) hat. Der Unterschied beträgt 5 dB. Im Ergebnis waren die drei Varianten tagsüber unproblematisch. Nachts wird bei Variante 3 der Grenzwert um 1 dB überschritten. Wenn der gesamte Ortsteil Heidefeld den Status WA bekommt, dann wäre eine Überarbeitung der Kontingentierung des Gewerbegebiets nötig, da sich dadurch die Schutzwürdigkeit ändert (rechnerischer Anstieg um 1 bis 2 dB).

Herr Giese informiert, dass bei allen Varianten noch Probleme mit der Entwässerung bestehen, da der Grundwasserstand sehr hoch ist. Die Ladestraßen sind zu beleuchten, ansonsten bestehen keine besonderen technischen Schwierigkeiten.

Die **Variante 1** ordnet den Verladebahnhof mit kurzen Gleisen im Osten an und die Strabag westlich davon. Daraus ergibt sich, dass für die Strabag eine neue Zufahrt geschaffen werden muss. Die August-Crelle-Straße erschließt dann den Verladebahnhof. Zu dieser Variante wurde noch eine Untervariante (1E) erstellt. Diese sieht die Verlängerung eines Gleises auf 750 m Länge vor. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit die Zuwegung zur Strabag um das Gleis herum zu führen. Die Mehrkosten liegen dafür bei über 2,1 Mio. Euro netto. Fachlich wird die Sinnhaftigkeit des Langgleises allerdings infrage gestellt, da ein Zug in dieser Länge mit den hier verladenen Produkten zu schwer für die Fahrzeugkupplungen wäre. Nach Auswertung der Kriterienprüfung erzielt Variante 1 einen Endwert von 1,14. Die geschätzten Kosten liegen bei 18,1 Mio. Euro (netto). Bei Bedarf wäre mit dieser Variante auch der Anschluss weiterer Nutzer an das Bahnnetz möglich. Es handelt sich um die Vorzugslösung.

Die **Variante 3** beschränkt sich größtenteils auf die heute der Strabag gehörende Fläche, die erheblich größer ist, als die genutzte Fläche. Sie umfasst Langgleise parallel zur Bahnstrecke. Sie wäre lärmtechnisch etwas problematischer für das Heidefeld. Die Strabag würde dann nach Norden versetzt und läge damit außerhalb des heutigen Grundstücks. Das Anschließen weiterer Nutzer wäre hier schwieriger. Die Variante 3 erzielt einen Endwert von 0,18 und würde geschätzte 19,5 Mio. Euro (netto) kosten.

Die **Variante 3a** sieht fünf kurze Gleise parallel zur Bahnstrecke vor. Aufgrund der größeren Anlagebreite würde die Strabag noch weiter nach Norden geschoben. Die Variante 3a erfordert einen größeren Flächenerwerb und erzielt einen Endwert von 0,34 bei geschätzten Nettokosten in Höhe von 19,1 Mio. Euro.

Außerdem wurde der **Rückbau** der heutigen Ladestraße geprüft. Zwar sind der DB keine Kontaminationen auf der Fläche bekannt, aufgrund der jahrzehntelangen Nutzung besteht aber durch mögliche Altlasten ein erhebliches Kostenrisiko. Vorteilhaft ist, dass hier keine betriebsnotwendigen Anlagen existieren (z.B. Signalleitungen). Die Beräumung der 17.500 m<sup>2</sup> großen Fläche würde etwa 1,5 Mio. Euro kosten.

Beim Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung fand am 6. November 2019 ein Termin zur Erörterung von Fördermöglichkeiten für das gesamte Vorhaben statt.

Herr Giese fasst zusammen, dass eine Verlagerung grundsätzlich möglich ist und Variante 1 die Vorzugslösung darstellt. Eine Variantenentscheidung sollte im Ergebnis der Vorplanung getroffen werden. Ein Kostenrisiko stellt die Entwässerungsproblematik dar. Die Bruttokosten liegen bei ca. **24 Mio. Euro**. Die Umsetzung wird durch ein Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ermöglicht. Hieraus ergibt sich ein Zeithorizont von mindestens fünf bis sechs Jahren bis zur Realisierung.

Herr Tschepe erläutert kurz den Hintergrund der Kontingentierung im B-Plan 58, welche überarbeitet werden müsste: Den Teilbereichen wurden **Lärmkontingente** zugeordnet, um Gewerbeansiedlungen zu vereinfachen. Durch die bisher geringe Nutzung der Kontingente scheinen die notwendigen Veränderungen weniger problematisch.

Herr Almes fragt, ob die Kostenschätzung den Grunderwerb einschließt, was Herr Giese bestätigt. Hierbei wurden die bisherigen Kaufpreise als Maßstab angesetzt.

Herr Almes fragt, ob die anstehende Überarbeitung der technischen **Lärmrichtlinien** (TA Lärm, BImSchG) nach EU-Richtlinie beachtet wurden. Herr Stütz sagt, dass diese gerade überarbeitet wurden. Grundsätzlich wäre aber zukünftig eher eine Aufweichung zu erwarten als eine Verschärfung.

Auf Herrn Geikes Frage nach der Größenordnung der öffentlichen **Fördermittel** antwortet Herr Rudolph, dass man hier ganz am Anfang des Prozesses steht. Derzeit werden die unterschiedlichen Möglichkeiten ausgelotet. Es ist auch noch nicht abschließend geklärt, ob hier das Land oder der Bund der richtige Ansprechpartner ist. Es wird grundsätzlich angestrebt, dass die Verlagerung für die Stadt kostenneutral ist. Der zentrale Wunsch ist die Entwicklung des nördlichen Bahnhofsumfeldes. Dass dies machbar ist, wurde durch die Studie bestätigt. Jetzt sollte diskutiert werden, inwieweit das auch sinnvoll ist.

Herr Sternitzke fragt, ob die **1 dB** eine Schätzung darstellt oder errechnet wurde. Herr Stütz erklärt, dass dies berechnet wurde. Zwar sei ein Unterschied von 1 dB kaum wahrnehmbar, aber die Richtwerte müssen zwingend eingehalten werden. Er betont, dass es sich nur um eine Prognose handelt, für die der höchstmögliche Ansatz gewählt wurde. Die späteren Werte in der Realität können davon abweichen, in der Regel aber nur nach unten.

Herr Fischer spricht sich für die Verlagerung des Verladebahnhofs aus. Neben den erheblichen Entwicklungsmöglichkeiten der Fläche würden auch die vielen **Lkw-Transporte** durch die Stadt vermieden. Der Zeithorizont würde sich gut mit der Bindungsfrist für die P+R-Flächen decken.

Herr Tschepe sagt, dass die Prüfung der Verlagerung eine Folge des Projekt Mobiliätsdrehscheibe Bahnhof war, weil hier ein großes Potenzial für das innerstädtische Quartier besteht. Die DB hat der Verlagerung zugestimmt, solange ihr dadurch keine Kosten entstehen.

Herr Rausch fragt, ob beim Lärmgutachten zur Variante 1 auch der Lärm durch die Strabag betrachtet wurde. Herr Stütz antwortet, dass zunächst nur der Verladebahnhof geprüft wurde. Eine Vorbelastung (**Strabag**) sei nicht zu prüfen, wenn sie 6 dB unterhalb der Grenzwerte liegt. Diese Bedingung wird hier eingehalten. Die Richtwerte werden durch die Strabag am jetzigen Standort wesentlich unterschritten.

Herr Wende begrüßt die städtebauliche Entwicklung der Stadt. Er fragt nach der Qualität der aktuellen Gespräche mit der DB. Herr Rudolph erklärt, dass der längere Zeitbedarf allen Beteiligten klar ist. Die DB Netz ist sehr aufgeschlossen, da auch sie **Vorteile** erkennt. So spart sie die kostenintensive Ertüchtigung des Ist-Standortes, welche geplant war. Das Thema ist nicht nur durch die geplante Tesla-Ansiedlung weiter zu denken: Im Stadtgebiet sind viele Gleisanlagen vorhanden, welche aber kaum genutzt werden. Diese bieten ein großes Potenzial beim Thema Logistik. Herr Tschepe ergänzt, dass die DB aufgrund der guten Auftragslage am Standort auch zukünftig den Bedarf für einen Verladebahnhof in Fürstenwalde sieht.

Herr Almes fragt, ob auch die Lärmwirkungen durch **andere Gleisanlagen** in der Stadt geprüft wurden. Dies war nicht Teil des Auftrages, sagt Herr Stütz. Herr Giese ergänzt, dass im Dezember 2019 am Bestandsstandort der Nachtbetrieb durch das EBA untersagt wurde.

Herr Hajduk dankt für den Vortrag und dass das Heidefeld berücksichtigt wurde. Er empfiehlt auch unabhängig von der Wandlung in ein WA, die Kontingente dahingehend anzupassen.

### **TOP 8.3 Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen: Schaffung eines Radfahr- 7/AN/112 angebotsstreifens in der Eisenbahnstraße**

Der Vorsitzende schlägt vor, die Tagesordnungspunkte 8.3 und 8.4 gemeinsam zu diskutieren und getrennt abzustimmen.

Herr Apitz von der einbringenden Fraktion hält die verkehrliche Situation für Radfahrer in der **Eisenbahnstraße** für problematisch. In Richtung Norden ist der Radverkehr auf der Fahrbahn, in die

Gegenrichtung als Radweg auf dem Bürgersteig angeordnet. Beides bringt Probleme mit sich. Die einstmals auf der Fahrbahn angebrachten Hinweise „Radfahrer fährt mit“ sind nicht mehr zu lesen. Viele Radfahrer fühlen sich durch die Kfz gefährdet. Er wünscht sich die Abmarkierung eines Schutzstreifens wie in der Lindenstraße, um den Radfahrern den Raum zu geben. Auf den ohnehin sehr schmalen Bürgersteigen kann häufig eine Fehlnutzung durch Radfahrer beobachtet werden. Herrn Apitz wurde von verschiedenen Personen berichtet, die aus Angst den Gehweg nicht mehr als Fußgänger nutzen.

Herr Rausch unterstützt den Aufschlag mit der Eisenbahnstraße. Er hält aber die Gesamtsituation für problematisch. So wird der schmale Radweg auch in Gegenrichtung genutzt. Er würde die Verortung des Radverkehrs auf der Fahrbahn auch in südlicher Richtung empfehlen, sofern die Fahrbahnbreite dafür geeignet ist. Die Markierung eines Schutzstreifens würde möglicherweise den Radverkehr an den Rand drängen. Er regt die Prüfung einer Fahrradstraße, die in beide Richtungen genutzt werden kann, oder einer Fußgängerzone an. Dies dient auch der **Verkehrsberuhigung** und gleichzeitig erhalten die Fußgänger eine höhere Aufenthaltsqualität. Dies würde ein generelles Überdenken der Verkehrslenkung erfordern.

Für Herrn Sachse ist die Krux die unterschiedliche Anordnung des Radverkehrs in beiden Richtungen. Nach seinem Eindruck nutzen nur wenige die Fahrbahn. Um eine klare Trennung zu erwirken, wäre eine komplette Wegnahme des Radverkehrs vom Gehweg zielführend. Dies könnte durch eine Fahrradstraße erfolgen. Unterstützend könnte abschnittsweise die Einbahnrichtung umgekehrt werden, damit der **Kfz-Durchgangsverkehr** ausgeschlossen wird. Herr Ksink sieht ein großes Problem in der Disziplinlosigkeit aller Verkehrsteilnehmer in der Eisenbahnstraße. Herr Fischer stimmt zu und verweist darauf, dass der Radverkehr auch nirgends auf den Gehwegen freigegeben ist. Möglicherweise hilft die Erneuerung der Hinweise auf der Fahrbahn zur Disziplinierung.

Herr Fischer erinnert daran, dass Herr Witte vor zwei Jahren einen Lösungsansatz präsentiert hat. Bei Umgestaltung zur Fahrradstraße müssten die Auswirkungen auf den **Einzelhandel** berücksichtigt werden. Hier ist eine allgemeine Rückentwicklung in der Eisenbahnstraße zu beobachten. Herr Geike befürchtet, dass eine Konsequenz einer Fahrradstraße in der Schließung von Geschäften liegen wird. Er kritisiert die generelle Gestaltung der Straße und benennt das Beispiel der Parknischen. Hier wären aus seiner Sicht andere bauliche Lösungen, bspw. bei der Bordsteinausprägung, geeigneter gewesen.

Herr Geike regt an, die Eisenbahnstraße an den Wochenenden zur Fußgängerzone zu machen. Dies funktioniert andernorts sehr gut. Weiterhin könnte die parallele **Friedrich-Engels-Straße** entgegen der Einbahnrichtung für den Radverkehr freigegeben werden. Herr Tschepe sagt, dass aufgrund der geltenden Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in der Friedrich-Engels-Straße eine Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr nicht zulässig ist, da dies maximal bei Tempo 30 zulässig ist.

Herr Apitz erläutert, dass der Antrag im TOP 8.4 eine generelle Prüfung von **Schutz- und Radfahrstreifen** auch in anderen Straßen der Stadt vorsieht. Wenn die Fahrbahnbreite ausreicht, sollte abmarkiert werden. In Gesprächen mit Herrn Malcher hat dieser seine Unterstützung signalisiert. Es fehlt an der fachlichen Einschätzung durch die Verwaltung. Herr Rausch sieht das Problem, das allgemeine Prüfaufträge oft aufgrund des Umfangs ungünstig sind und empfiehlt, besser konkrete Straßen zu benennen. Herr Wende fallen die Probleme des Durchgangsverkehrs am Haus Schwan ein. Auch sei dort der Radweg in der Karl-Marx-Straße Richtung Bahnhof nur schwer anfahrbar.

Wünschenswert wäre für Herrn Sachse eine **Gesamtkonzeption** für die ganze Stadt, damit nicht überall Separatlösungen entstehen. Es gibt auch andere schlecht gestaltete Bereiche. Für Herrn Fischer ist der Antrag im TOP 8.4 schon als Teil der geforderten Radverkehrskonzeption beschlossen worden. Diese Sicht teilt auch Herr Wende.

Herr Rudolph befürwortet auch eine ganzheitliche Betrachtung des Themas Radverkehr oder besser aller Verkehrsarten. Die Verkehrsteilnehmer haben ein ausgeprägtes Sicherheitsbedürfnis, was darin mündet, dass jede Verkehrsgruppe gern einen eigenen Verkehrsraum hätte, weil sie die Mischung mit anderen Verkehren verunsichernd empfindet. Für solche Wünsche ist aber in den Straßen Fürstenwaldes zu wenig Platz, weshalb es nicht möglich ist. Es sollten daher grundsätzliche Entscheidungen zur **Verkehrsmittelaufteilung** getroffen werden, die auch zukünftige Entwicklun-

gen ermöglichen. Gleichzeitig können äußere Entwicklungen Anpassungen bei Planungen erfordern, wie die Diskussion bei der Lindenstraße zeigt. Hier hat die Straßenverkehrsbehörde ihre Meinung zur Anlageform geändert. So etwas konterkariert den Prüfauftrag.

Eine Fahrradstraße in der Eisenbahnstraße wäre eine losgelöste Lösung und brächte wenig, wenn nicht auch die Anschlüsse und Zuführungen mitgedacht werden. In anderen Städten schließen die Geschäfte auch nicht, weil der Autoverkehr ausgeschlossen wird. So gibt es viele funktionierende Fußgängerzonen. Auch bei den Händlern gibt es unterschiedliche Meinungen zu diesem Thema. Den Ansatz eines temporären **Kfz-Ausschlusses** findet er charmant. Hierbei könnten Erfahrungen gesammelt werden, die bei einer späteren Umsetzung einfließen können.

Für Herrn Wende macht es keinen Unterschied, ob eine Fahrradstraße ausgewiesen wird oder Schutzstreifen markiert werden, wenn sie nicht gut mit dem Netz verknüpft werden. Er empfiehlt darüber zunächst nur zu diskutieren und noch keine Entscheidung zu fällen. Herr Rausch stimmt dem zu. Es sollte sich nicht auf Schutzstreifen fixiert werden, sondern die jeweils **beste Lösung** angestrebt werden. Er sieht in einer Fußgängerzone auch keinen Geschäftsschließungsgrund. In Fürstenwalde fehlen schlicht die Erfahrungen damit. Die Eisenbahnstraße wird ja schon heute für Veranstaltungen zeitweise gesperrt. Er regt die Schließung auf Probe von Freitagnachmittag bis Sonntagabend an und sieht die Fahrradstraße Richtung Norden über den Radweg durch den Tunnel durchaus gut angebunden. Seine Empfehlung wäre die Erneuerung der alten Markierungen.

Herr Apitz stellt fest, dass ein großer Gesprächsbedarf besteht. Es gab in der Vergangenheit gute und wichtige Beschlüsse zum Thema. Er erinnert an ein ausgearbeitetes Konzept von 2010/11. Ein Teil des Inhalts waren vernünftige Abmarkierungen für Radfahrer. Diese sind ein **kostengünstiges** Instrument zur Stärkung der Sicherheit des Radverkehrs. Der erste Antrag soll die Abhilfe eines konkreten verkehrlichen Missstands in der Eisenbahnstraße zwischen Stern und Seelower Straße sein. Im Gegensatz zu den Schutz- bzw. Radfahrstreifen sind die früheren Markierungen weder in der StVO verankert noch für alle Verkehrsteilnehmer so gut sichtbar wie die Streifen.

Wie viele positive Beispiele in anderen Städten zeigen, können die Händler vom Ausschluss des Autoverkehrs auch **profitieren**. Dass die Situation schwierig ist, ist aus seiner Sicht eine Folge der aktuellen Regelung. Er bittet, über den ersten Antrag abzustimmen. Über den zweiten Antrag muss dagegen nicht unbedingt abgestimmt werden, wenn es schon als Teil der beschlossenen Erstellung des Gesamtkonzeptes gesehen wird. Herr Rausch würde zunächst wissen wollen, ob die technischen und rechtlichen Voraussetzungen für die Schutzstreifen gegeben sind. Auch Herr Fischer sieht die Prüfung der Zulässigkeit als ersten Schritt. Wenn Beschlüsse umgesetzt werden sollen, müssen sie auch im Haushalt berücksichtigt sein. Dort sind aber keine größeren Mitteleinstellungen zu finden. Hier können die Stadtverordneten selbst über die Umsetzung entscheiden.

Herr Tschepe verweist darauf, dass die Eisenbahnstraße eine Sondersituation darstellt. Ohnehin ist bei jeder Straße der **Einzelfall** zu prüfen, da viele Details zu beachten sind und dadurch individuelle Lösungen am sinnvollsten sein können. Die Vorbetrachtung der Möglichkeit von Schutzstreifen in der Langewahler Straße führte bspw. dazu, davon abzusehen, da die Fahrbahn in den Randbereichen in einem zu schlechten Zustand ist. Für derartige Maßnahmen ist auch immer die Genehmigung des Landkreises notwendig, welche zum Teil auch nicht nachvollziehbare Entscheidungen treffen. Zu beachten ist bei der Eisenbahnstraße außerdem der umfangreiche Busverkehr. Herr Tschepe empfiehlt eine Erweiterung des Prüfauftrags (TOP 8.4) auf Fahrradstraßen. Dies begrüßt Herr Wende.

Herr Hooge sieht in der Veränderung der Bordsteinkantenführung verbunden mit einer geänderten Stellflächenanordnung einen möglichen alternativen Lösungsansatz. Herr Tschepe merkt an, dass ein **Umbau** eher mittelfristig möglich ist, aber das Ziel des Antrages darin besteht, eine schnelle Lösung zu finden.

Herr Apitz bittet um die Empfehlung des ersten Antrages vorbehaltlich der Machbarkeit. Den zweiten Antrag sieht er als Aufschlag zu einer gemeinsamen Erarbeitung einer Strategie. Dieser sollte, wie von der Verwaltung vorgeschlagen, um die Prüfung von Fahrradstraßen ergänzt werden, empfiehlt Herr Wende.

Der Beschlussvorschlag wird mit fünf Ja-Stimmen bei fünf Nein-Stimmen nicht zur Zustimmung empfohlen.

#### **TOP 8.4 Antrag der Fraktion B90/Die Grünen: Prüfauftrag zur Schaffung von 7/AN/113 Radfahrerschutz- oder Angebotsstreifen im städtischen Straßennetz**

*Protokollnotiz: Die Diskussion fand im Wesentlichen im Tagesordnungspunkt 8.3 statt.*

Herr Rausch beantragt die Änderung des Antrages und eine Beschränkung auf den **Innenstadtbereich**, um die Umsetzung des Auftrages zu beschleunigen. Herr Wende spricht sich gegen diese Beschränkung aus. Die Verwaltung hat das Grundinteresse wahrgenommen und kann selbstständig über die Art und Weise der Prüfung entscheiden.

Herr Fischer fragt, inwieweit der Beschluss überhaupt notwendig ist oder ob er nicht schon im gefassten Beschluss zum Radverkehrskonzept enthalten sei. Herr Wende sieht darin eine wünschenswerte Bestätigung des Beschlusses.

Der um die Prüfung von Fahrradstraßen ergänzte Beschlussvorschlag wird mehrheitlich zur Zustimmung empfohlen.

#### **Geänderter Beschlussvorschlag:**

Der Bürgermeister wird beauftragt, das städtische Straßennetz auf die Möglichkeit der Herstellung von Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Fahrradstraßen zu prüfen.

**Zustimmung mit Änderung Ja 5 Nein 3 Enthaltung 3 Befangen 0**

#### **TOP 8.5 Satzung über die Erhaltung, die Pflege und den Schutz von Bäumen in 7/DS/120 der Stadt Fürstenwalde/Spree Hier: 1. Änderungssatzung**

Herr Wende sagt, dass die Satzungsänderung nur eine **Formalie** ist, da sich keine inhaltliche Änderung ergeben hat. Herr Fischer trägt die Bitte von Herrn Dippe vor, bis zum Hauptausschuss eine Änderungssynopse zu erstellen. Herr Tschepe sagt, dass mit dem Beschluss nur die rechtssichere Grundlage der Satzung wiederhergestellt werden soll. Nichtsdestotrotz kann nachfolgend die inhaltliche Weiterentwicklung diskutiert werden.

Der Beschlussvorschlag wird einstimmig zur Zustimmung empfohlen.

#### **Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die anliegende 1. Änderungssatzung über die Erhaltung, die Pflege und den Schutz von Bäumen in der Stadt Fürstenwalde/Spree (Baumschutzsatzung Fürstenwalde/Spree) und beauftragt den Bürgermeister, sie öffentlich bekannt zu machen.

**Zustimmung Ja 11 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0**

#### **TOP 8.6 Grundsatzbeschluss zur Freiflächenplanung (Vorplanung) Ketschendorfer Feldmark II 7/DS/121**

Herr Tschepe führt aus, dass der Grundsatzbeschluss die erste Stufe zur Umsetzung der Planung ist. Rechtsgrundlage ist der Bebauungsplan Nr. 104 (Ketschendorfer Feldmark II). Die Freiflächen sind Teil der Ausgleichskonzeption. Der Bau des ersten Abschnitts mit dem Kfz-freien Gertrud-Fliegenschmidt-Weg im Norden, zwischen Krause- und Lily-Braun-Straße, wird demnächst beginnen. Dessen inhaltliches Konzept wird im zweiten Abschnitt, der von der Lily-Braun- über die Charlotte-Fenske- bis zur Emma-Reich-Straße reicht, fortgesetzt. Die Maßnahme wird, bis auf die Beleuchtung, aus den Grundstücksverkaufserlösen finanziert. Insgesamt entsteht ein **Grünzug** vom Waldemarplatz bis zur Bahnhofstraße.



Frau Krüger fragt, ob ein **Spielplatz** geplant sei. Herr Tschepe sagt, dass ein großer Spielplatz am Waldemarplatz vorhanden ist und daher hier kein weiterer Spielplatz vorgesehen wurde. Sollte dennoch ein großer Bedarf entstehen, stünden im Süden an der Elisabeth-Brade-Straße noch ausreichend Flächen zur Verfügung.

Herr Sachse regt an, den Fuß- und Radverkehr an den kreuzenden Straßen zu bevorzugen. Dies sieht Herr Tschepe kritisch, da die Straßen bereits gebaut wurden. Möglicherweise könnte noch an der Charlotte-Fenske-Straße eine **Gehwegvorstreckung** ergänzt werden, wie sie bereits auch an der Lily-Braun-Straße existiert.

Herr Wende regt an, die Fläche eher „wild“ zu lassen, statt sie aufwendig zu gestalten. Dann könnte sie auch durch Kinder bespielt werden. Herr Tschepe weist darauf hin, dass an der Krausestraße eine Fläche existiert, welche nicht weiter gestaltet werden soll. Hier bestünde die Möglichkeit einer entsprechenden Aneignung durch Kinder.

Herr Fischer sagt, dass in diesem „Wäldchen“ **Müll** liegt und regt eine Bereinigung der Fläche an. Die Müllbeseitigung sei bereits erfolgt, sagt Herr Tschepe, es sei aber wieder neuer Müll abgelagert worden. Er bittet um aktive Mithilfe der Bevölkerung bei der Dingfestmachung der Täter. Zumindest sollte jede Müllablagerung umgehend über das Maerker-Portal gemeldet werden, damit sie schnellstmöglich beseitigt wird und nicht weiteren Müll nach sich zieht.

Der Beschlussvorschlag wird einstimmig zur Zustimmung empfohlen.

#### **Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung billigt die Vorplanung zur Freiflächengestaltung der Grünfläche „Ketschendorfer Feldmark II“ (Gesamtbaukosten rund 160.000 €) und beauftragt den Bürgermeister, die für den Ausführungsbeschluss erforderlichen Leistungsphasen zu beauftragen.

**Zustimmung Ja 11 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0**

#### **TOP 8.7 Grundsatzbeschluss über die Vorplanung für das Bauvorhaben Geh- und Radweg, zwei Bushaltestellen sowie eine Mittelinsel als Querungsstelle an der L38 Hangelsberger Chaussee 7/DS/111**

Herr Tschepe stellt anhand der Präsentation des Planungsbüros aus der Sitzung des Ortsbeirats Heideland am 11.12.2019 den Sachverhalt vor: das Vorhaben umfasst den Ausbau des vorhandenen Geh- und Radwegs entlang der Landesstraße 38 (Hangelsberger Chaussee) sowie die Neuanlage einer Querungsstelle und eines Bushaltestellenpaares im Bereich der Einmündung des Ampferwegs. Nicht Teil der Planung ist die mögliche Umgestaltung des Stadionvorplatzes.

Hierfür wurden mehrere Varianten ausgearbeitet, deren Zulässigkeit auch in Abhängigkeit von der erlaubten **Geschwindigkeit** ist. Derzeit gilt hier eine Beschränkung auf 60 km/h. Dem Ansinnen der Stadt, durch das Versetzen des Ortseingangsschildes eine Reduzierung auf 50 km/h zu bewirken, sind der Kreis und das Land als Genehmigungsbehörden nicht gefolgt. Durch die höhere zulässige Geschwindigkeit muss die sogenannte Verziehungsspur länger ausgeführt werden, was die Baumaßnahme teurer macht. Die Genehmigungsbehörden haben zudem klargestellt, dass für die Erteilung der Genehmigung eine Linksabbiegespur zum Friesenstadion vorzusehen ist.

Ein Anordnen der **Bushaltestellen** auf der Fahrbahn ist dagegen befürwortet worden. Hier bilden haltende Busse bewusst eine Blockade und bewirken eine Verkehrsberuhigung. Mit der Errichtung der Haltestellen wären auch Anpassungen in den Fahrplänen denkbar. Bspw. könnte die Stadtlinie 411 dann einen Umweg fahren und auf dem Vorplatz wenden.

Für den Ausbau des 460 m langen Geh- und Radweges werden **Kosten** in Höhe von 118.000 Euro (brutto) angesetzt. Hier ist durch die Bürgerbudgetmittel von zweimal 15.000 Euro bereits ein Grundstock vorhanden. Die Kosten der letztlich einzig genehmigungsfähigen Variante 1 liegen geschätzt bei knapp 260.000 Euro (brutto). Der Vorsitzende ergänzt, dass diese Variante auch im Beschlussvorschlag steht.

Herr Sachse sieht in der Planung auch für das Friesenstadion einen Vorteil. Er regt an, die **Stadtbuslinie** weiter bis zum Heidenelkenweg zu verlängern und erst dort wenden zu lassen. Eine weitere Verlängerung der Buslinie 411 senkt wegen der erheblich längeren Fahrzeit die Attraktivität für die anderen Fahrgäste, betont Herr Tschepe. Aufgrund der Taktverdichtung der RE-Linie 1 ab Ende 2022 muss der Busverkehr ohnehin sein Verkehrskonzept überdenken. Möglicherweise wird dann auch eine ganz andere Lösung gefunden. Herr Wende stellt fest, dass aus seiner Sicht ein gutes Ergebnis gefunden wurde, welches nicht zerredet werden sollte.

Herr Apitz weist darauf hin, dass die Borde an der Querungsstelle keine **Kanten** haben sollten, damit sie für Rollstuhlfahrer nutzbar sind. Herr Hajduk informiert, dass die Gestaltung sowohl die Belange der Geh- als auch der Sehbeeinträchtigten berücksichtigt.

Herr Apitz würde die Planung des **Geh- und Radweges** bis ins Zentrum verlängern, z.B. durch Schutzstreifen in der Dr.-Wilhelm-Külz-Straße, da der Radweg sonst vom Restnetz abgekoppelt wäre.

Herr Grasnick fragt, in wessen Verantwortung die Umgestaltung des **Stadionvorplatzes** liegt. Dies ist Sache des Vereins, sagt Herr Tschepe, die Stadt würde sich bestenfalls an den Kosten der Fahrbahn für die Buswendeschleife beteiligen. Herr Wende sieht bei der Vorplatzgestaltung auch die Stadt als Eigentümerin der Fläche in der Pflicht. Herr Wittig ergänzt, dass der Nutzer des Stadions sich für eine Umgestaltung ausgesprochen hat und daran beteiligen wird.

Herr Starcken regt einen neuen Versuch an, über den beschlossenen Lärmaktionsplan eine Beschränkung auf **50 km/h** zu erwirken. Dies sei nicht möglich, da es in diesem Bereich keine Anlieger an der Straße gibt, bemerkt Herr Tschepe. Erfolgversprechender war der Versuch, das Ortseingangsschild nach Westen bis vor das Friesenstadion als bauliche Anlage zu versetzen. Dieser Argumentation folgten Land und Landkreis leider nicht. Auch ist nach der Tesla-Ansiedlung eine Zunahme des Verkehrs auf der L 38 wahrscheinlich.

Herr Rausch vermisst die Kostenschätzung für die Variante ohne **Linksabbiegerspur** (Variante 2). Die Forderung erschließt sich ihm nicht, da auch aktuell keine Spur vorhanden ist. Herr Tschepe sagt, dass die Kosten dieser Variante geringer wären, aber dafür keine Zustimmung signalisiert wurde. Vielleicht ändert sich diese Meinung noch im Verlauf des Prozesses. Daher wurde diese Variante auch präsentiert. Die Schätzung der Kosten dafür wird er nachreichen.

Der Beschlussvorschlag wird zur Zustimmung empfohlen.

#### **Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung billigt die Vorplanung für das Bauvorhaben Geh- und Radweg, zwei Bushaltestellen sowie eine Mittelinsel als Querungsstelle an der L38 Hangelsberger Chaussee (Maßnahme Nr. 466 ST 00 01 055) und beauftragt den Bürgermeister, die für den Ausführungsbeschluss erforderlichen Leistungsphasen 3 bis 5 für die Herstellung des Geh- und Radweges sowie für die Variante 1 für die Mittelinsel (2 Bushaltestellen, Linksabbiegespur, 60 km/h) zu beauftragen.

**Zustimmung Ja 10 Nein 0 Enthaltung 1 Befangen 0**

#### **TOP 8.8 Programm der Städtebauförderung "Soziale Stadt", hier: VertreterIn 7/DS/110 der Stadtverordneten im Beschlussgremium zum Verfügungsfonds (Quartiersrat)**

Herr Wende sagt, dass es um die Entsendung der Vertretung der Stadtverordnetenversammlung in den Quartiersrat Nord geht. Ursprünglich waren dafür Frau Wagner als Vorsitzende des Ausschusses für Kultur, Sport, Bildung Soziales, Integration und Gleichstellung und als ihre Vertretung Herr Wende als Vorsitzender des Ausschusses für Stadtentwicklung vorgesehen. In der letzten Stadtverordnetenversammlung wurde ein Gegenvorschlag gemacht, sodass in der nächsten Stadtverordnetenversammlung eine **Wahlentscheidung** abzusehen ist.

Herr Apitz erläutert, dass die Situation entstanden ist, weil der Eindruck eines **Interessenkonfliktes** bei Frau Wagner erwuchs. In Fürstenwalde-Nord sind unterschiedliche Träger tätig, darunter auch die Caritas, bei der Frau Wagner ein Arbeitsverhältnis hat. Weil sie zur Sitzung nicht anwesend war,

konnte sie keine Stellung dazu beziehen. Herr Wende nimmt die Begründung mit Erstaunen zur Kenntnis. Er traut Frau Wagner genug Abstraktionsvermögen bei ihrer jeweiligen Rolle zu.

Herr Starcken merkt an, dass diverse Antragssteller auf die Benennung **warten**, damit endlich über die Anträge befunden werden kann. Er empfiehlt, in der Stadtverordnetenversammlung die Vertretung zu wählen.

Der Tagesordnungspunkt wird ohne Abstimmung verlassen.

#### **TOP 8.9 Bebauungsplan Nr. 54 „Windenergiepark am Schanzengrabenberg“ 7/DS/119 hier: Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses**

Herrn Fischer erscheint eine Aufhebung zum jetzigen Zeitpunkt ungünstig, da aktuell noch die gesamtheitliche Prüfung der Windeignungsgebiete läuft. Herr Tschepe erläutert, dass der Bebauungsplan auf dem sachlichen Teilregionalplan „Windenergienutzung“ aufgesetzt wurde und zusätzliche Regelungen traf. Da der aktuell gültige sachliche Teilregionalplan an diesem Standort **kein Windeignungsgebiet** mehr vorsieht, sind diese Festsetzungen obsolet. Im Ergebnis besitzen die vorhandenen Windenergieanlagen Bestandsschutz, aber der Bau von neuen Anlagen ist hier nicht mehr möglich. Bei der anstehenden Präzisierung der Darstellungen der Windeignungsgebiete im Flächennutzungsplan könnte der Bebauungsplan sogar hinderlich sein.

Herr Fischer sieht es auch im Hinblick auf die Energiewende als Mangel an, dass hier keine Erneuerung mehr möglich sein soll. Zwar ist das Aufstellen höherer Anlagen abzulehnen, aber grundsätzlich hält er den Standort für sehr geeignet. Aus seiner Sicht hätte die Stadt gegen die Aberkennung vorgehen müssen. Herr Tschepe sagt, dass der Standort nach der Prüfung mit den aktuellen **Kriterien** zu dicht an Wohnbauten liegt und auch das sogenannte Umzingelungsverbot beachtet werden müsse. In der Stadt gibt es aktuell noch Eignungsgebiete im Norden und im Südosten. Die Entscheidung wurde mit Inkrafttreten des neuen sachlichen Teilregionalplans abschließend getroffen.

Auf Herrn Fischers Einwand möglicher Abstandregelungen in Bezug auf die Anlagenhöhe merkt Herr Wende an, dass die Abstandsregelungen unabhängig von den Höhen gelten. Herr Geike sagt, dass die Anlagen für **Anwohner** in der Nähe sehr problematisch seien. Dies bestätigt auch Herr Ksink. Herrn Fischer waren diese Probleme nicht bekannt.

Der Beschlussvorschlag wird zur Zustimmung empfohlen.

#### **Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt gemäß § 2 Abs. 1 und § 1 Abs. 8 BauGB die Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses zum Bebauungsplan Nr. 54 „Windenergienutzung am Schanzengrabenberg“ vom 11.03.2004, geändert durch den Beschluss vom 28.10.2004 zur Änderung des Geltungsbereiches und des Ziels der Planung, zur Korrektur der Benennung und zur Durchführung des Verfahrens nach den Vorschriften des durch das EAG Bau vom 24.06.2004 geänderten Baugesetzbuches für den Bereich der Flurstücke 155 teilweise, 156 teilweise, 159, 160 teilweise, 161, 162, 163 teilweise, 164 teilweise, 165, 196 teilweise, 197 teilweise der Flur 35, Gemarkung Fürstenwalde/Spree.

**Zustimmung Ja 9 Nein 0 Enthaltung 2 Befangen 0**

#### **TOP 8.10 Sachstandsbericht zur Planung, Sanierung und zum Umbau des Jagdschlusses 7/IV/122**

Herr Tschepe bedauert, dass die Drucksache nur als Tischvorlage ausgereicht werden kann und auch diese nicht vollständig ist, da einige finanzielle Daten noch nicht vorliegen. Grund ist der enorme personelle Engpass in der Fachgruppe Bau- und Liegenschaftsmanagement. Die vollständige Drucksache wird zeitnah bereitgestellt.

Es wird aktuell an der Ertüchtigung des Rohbaus auf Grundlage der Baugenehmigung gearbeitet. Der **Leistungsstand** der Maßnahmen liegt zwischen 75 und 80 %. Dachdecker- und Klempnerarbeiten sollen auf Grundlage des Beschlusses im Hauptausschluss im Frühjahr ausgeführt werden. Es

ist geplant, das Gebäude am diesjährigen Tag der Städtebauförderung (16. Mai) wieder öffentlich zugänglich zu machen.

Die Zuarbeiten zur Finanzierung liegen noch nicht komplett vor. Dies kritisiert Herr Geike, denn dafür gab es mehrere Wochen Vorbereitungszeit. Die Stadt sollte als Auftraggeberin generell ein **Kostenmanagement** betreiben. Er hatte auch Aussagen zu den Verträgen mit den Firmen und dem Stand der Aufträge erwartet. Auf die Frage nach den Dachdeckerarbeiten, informiert Herr Tschepe, dass der Auftrag auf Grundlage des Beschlusses im Hauptausschuss ausgelöst wird. Die Deckung erfolgt dann im Frühjahr. Herr Geike bittet um eine Übersicht der Ausgaben im Sinne eines Kostenmanagements. Diese wird bis zum Hauptausschuss vorliegen, sagt Herr Tschepe und ergänzt, dass einige beteiligten Büros wichtige Zahlen noch nicht geliefert hätten.

Herr Fischer pflichtet Herrn Geike bei und überlegt, Akteneinsicht zu beantragen. Für ihn ist nicht ersichtlich, wer für das Jagdschloss hauptverantwortlich ist. Er geht davon aus, dass es Herr Fettke ist. Möglicherweise würden über eine bessere **Prioritätensetzung** neue beschlossene Projekte, wie Querungshilfen, Grünflächen, Gehwege etc. hinter die vorhandenen wichtigen Vorhaben gestellt, um diese als erstes gezielt Abarbeiten zu können. Herr Tschepe merkt an, dass alle genannten Vorhaben nicht in der selben Verantwortung seien, da sie als Tiefbaumaßnahmen durch die Fachgruppe Straßen und Grünflächen bearbeitet werden. Der Verzicht darauf brächte keinen Gewinn für den Hochbau.

Die Personalsituation in der Fachgruppe Bau- und Liegenschaftsmanagement ist schwierig. Eine Person ist vor zwei Jahren dauerhaft ausgefallen. Diese hatte u.a. das Jagdschloss in der Bearbeitung. Auch weitere Stellen in der Fachgruppe sind unbesetzt, weil **keine qualifizierten Bewerbungen** eingingen oder die Stellen noch nicht ausgeschrieben wurden. Die Arbeiten muss der Fachgruppenleiter mitmachen. Daraus resultiert, dass die Arbeiten nicht im gewünschten Umfang und in der erwarteten Geschwindigkeit erledigt werden. Darüber hinaus gab es beim Jagdschloss viele Verhandlungsrunden mit schwierigen Partnern, welche viel Zeit in Anspruch genommen haben und letztlich doch ohne Ergebnis blieben. Auch die Abstimmung mit der Denkmalpflege hat sich schwieriger dargestellt als erwartet, da diese gestalterisch lieber die Speicher- als die Schlossnutzung betonen möchte. Dass bei Ausschreibungen die Angebote deutlich höher ausfallen als vorher berechnet, ist eine allgemeine Entwicklung.

Da die Vorlage noch nicht verinnerlicht werden konnte und somit eine vernünftige Diskussionsgrundlage fehlt, regt Herr Wende einen **Sonderausschuss** an, bei dem auch die verantwortlichen Mitarbeiter für Fragen anwesend sind.

Herr Fachtan fasst zusammen, dass allgemein schwierige Rahmenbedingungen herrschen und die Frage besteht, welche Möglichkeiten haben die Abgeordneten zur Verbesserung der Personalsituation. Möglicherweise wäre eine Verbesserung der **Vergütung** ein geeigneter Lösungsansatz. Qualifizierte Leute gehen dorthin, wo mehr verdient werden kann. Herr Wende sagt, dass über das Personalstellenprogramm in der Haushaltsdiskussion gesprochen wurde und ein entsprechender Antrag damals nicht eingebracht wurde. Jetzt ist der falsche Zeitpunkt.

Herr Geike will Klarheit darüber, wo das Vorhaben finanziell hinläuft. Aus seiner Sicht müssten die Architekten ein Kostenmanagement betreiben, sodass sie auch zu einem möglichen Sonderausschuss zuzuladen wären.

Herr Fischer sieht sowohl in einer Sondersitzung als auch in der Diskussion über das Gehalt mögliche sinnvolle Ansätze. Aus seiner Sicht sollte ein Auftraggeber jederzeit eine Übersicht über die Kosten haben. Vielleicht hätte der Anbau an der Theodor-Fontane-Grundschule erst begonnen werden sollen, wenn das Jagdschloss fertiggestellt ist. Für Herrn Wende kann diese Herangehensweise im Einzelfall berechtigt sein, im Großen ist sie es nicht. Es muss auch möglich sein, mehrere **Bauprojekte parallel** zu bearbeiten. Ziel für das konkrete Vorhaben sollte es sein, den Prozess wieder in den Griff bekommen werden. Dafür hält er eine Sondersitzung mit den Beteiligten für ein geeignetes Instrument. Da in der Vorlage viele Zahlen fehlen, sind aktuell nur Vermutungen möglich, sodass eine Diskussion darüber müßig ist.

Herr Fischer sieht das Problem bei der Personalstellenbesetzung, nicht bei den Planstellen. Eine höhere Eingruppierung ist durchaus überlegenswert, auch um größere Schäden durch Verzug etc.

abzuwenden. Die **Personalprobleme** werden auch nicht durch eine Sondersitzung gelöst. Der Fokus sollte auf der Besetzung der freien Stellen liegen. Herr Wende merkt an, dass die aktuelle Problemlage möglicherweise auch mit mehr Personal entstanden wäre. Herr Tschepe sagt, dass vor kurzem zwei Stellen erneut ausgeschrieben wurden. Es stehen einige Vorstellungsgespräche an, welchen er nicht vorgreifen möchte. Auch dies bindet Kapazitäten des Fachgruppenleiters.

Herr Rausch beantragt die Beendigung der Debatte. Er erwartet die Nachreichung der Zahlen bis zum Hauptausschuss.

Dem Antrag auf Beendigung der Debatte wird mehrheitlich zugestimmt. Damit wird der Tagesordnungspunkt beendet.

*Protokollnotiz: Im TOP 10 wurde die Anberaumung einer Sondersitzung des Ausschusses zum Thema beschlossen.*

### **TOP 8.11 Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg - wesentliche Inhalte und Auswirkungen auf die Stadt Fürstenwalde/Spree**

Herr Tschepe erinnert daran, dass die Thematik bereits in der letzten Sitzung eingebracht wurde. Damals wurde angeregt, Herrn Rump von der Regionalen Planungsgemeinschaft für ergänzende Ausführungen einzuladen. Dieser konnte der Einladung aber nicht folgen, da heute ein Paralleltermin zum Thema Windenergieanlagen in Hangelsberg stattfindet. Seit der letzten Sitzung sind keine schriftlichen Anfragen der Fraktionen eingegangen.

Herr Sachse bezieht sich auf Punkt 5 (Siedlungsentwicklung). Dort wird eine **Siedlungsflächenerweiterung** in großem Stil als möglich angesehen, sofern ein Anschluss an eine vorhandene Siedlungsfläche besteht. Er fragt, wie sich das mit den Ortsteilen verhält. Auch diese haben Erweiterungsmöglichkeiten, sagt Herr Tschepe. Sie wurden bereits auch im INSEK skizziert. Beim INSEK besteht die Hoffnung auf eine zeitnahe Beendigung der Prüfung durch das Land. Bei einem positiven Ergebnis kann es als Grundlage weiterer Planungen dienen.

Herr Wende fragt bezugnehmend auf Punkt 6 (Freiraumentwicklung), ob die mit dem Stadtforst geplanten Wildnisflächen für den Freiraumverbund relevant sind. Beim **Freiraumverbund** handelt es sich um große Achsen, informiert Herr Tschepe, die Maßnahmen des Stadtforstes sind dafür viel zu kleinteilig.

### **TOP 9 Informationen der Verwaltung**

#### **TOP 9.1 Aktueller Sachstand im Zusammenhang mit der geplanten Tesla-Ansiedlung**

Herr Tschepe informiert, dass es noch keine konkreten neuen Entwicklungen gibt. Die Arbeit auf der Landkreis-Ebene ist angelaufen. Hier wurden die Themen in den Arbeitsgruppen gesammelt. Morgen findet die erste größere **Runde** statt, weitere folgen in der nächsten Woche. Aufgrund der Erkrankung des Landrates Lindemann sind die Ergebnisse der ersten Diskussionen auf Landesebene nicht bekannt. Der Kommunikationsfluss wird gerade wiederhergestellt. In der Presse wird durch die ausführliche Berichterstattung die aktuelle Bandbreite der Probleme gut dokumentiert.

Als Mitglied der Gruppe „Mobilität“ und aus der langjährigen eigenen Erfahrung mit dem Thema stellt Herr Tschepe fest, dass größere verkehrliche Lösungen, wie der Bau eines neuen Bahnhofs oder die Verlängerung der S-Bahn, Jahre oder eher Jahrzehnte dauern werden. Zum Produktionsstart dürfte zur Anbindung der Arbeitskräfte ein **Pendelbus** zum Bahnhof Erkner realistisch sein und auch ausreichen. Dies ist in anderen Unternehmen gängige Praxis. Auch sollten die zu erwartenden Personenströme nicht überschätzt werden. Sie werden erheblich geringer sein als am Fürstenwalder Bahnhof.

## TOP 9.2 Weitere Informationen

Herr Tschepe informiert anhand einiger Fotos, dass unlängst der seit geraumer Zeit aus Verkehrssicherungsgründen gesperrte **Holzgarten** im Spreeuferpark durch den Kommunalservice abgeräumt und eingeebnet wurde. Die Sanierung wäre sehr teuer gewesen und in der Haushaltsdiskussion wurden dafür keine Mittel befürwortet. Der noch vorhandene Bauzaun verbleibt bis der Rasen gesät und angewachsen ist. Durch die Arbeiten konnte mit verhältnismäßig einfachen Mitteln eine befriedigende Lösung gefunden werden.

Herr Ksink fragt in diesem Zusammenhang nach dem **Spielplatz am Goetheplatz**, wo eine ähnliche Problemlage besteht. Herr Tschepe gibt bekannt, dass in der ersten Runde der Ausschreibung zur Sanierung kein Angebot eingegangen ist. Nach Rückfrage bei den Firmen soll zeitnah erneut ausgeschrieben werden. Dabei soll den Unternehmen mehr Zeit für die Angebotserstellung und auch für die Umsetzung eingeräumt werden. Daraus ergibt sich, dass eine Nutzung nicht vor Sommer stattfinden wird.

Für den **Bahnübergang Buschgarten** wurde die Sperrgenehmigung erteilt, sodass die Bauarbeiten zum Umbau begonnen werden können. Sofern die Sperrung des Bahnübergangs noch nicht erfolgte, ist in Kürze mit ihr zu rechnen. Sie wird bis Anfang Mai andauern.

Herr Tschepe informiert, dass drei Grundstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 104 (Ketschendorfer Feldmark II) südöstlich des Knicks der Emma-Reich-Straße nicht in der kürzlich erfolgten Ausschreibung enthalten waren. Darunter ist auch das mögliche Austauschgrundstück für die Bettina-von-Arnim-Straße. Hier sollen gemäß des Wunsches der Abgeordneten **Mehrfamilienhäuser** entstehen. Mit den Festsetzungen des B-Plans ließen sich aber auch zweigeschossige Einfamilienhäuser errichten.

Aufgrund der hohen Nachfrage nach Einfamilienhausgrundstücken scheint es realistisch, dass trotz des höheren Startpreises einzelne Interessenten auf die Grundstücke zum Zwecke des Baus eines Einfamilienhauses bieten werden, wenn sie mit den aktuellen Festsetzungen ausgeschrieben werden. Er bittet die Abgeordneten sich zu äußern, ob dieses **Risiko** eingegangen oder die Festsetzung des B-Plans überarbeitet werden soll. Letzteres würde eine Verzögerung von mehr als sechs Monaten bedeuten.

Herr Wende betont, dass Mehrfamilienhäuser gebraucht werden. Er möchte aber nicht, dass das Planverfahren nochmal neu eröffnet wird. Er regt eine Übergabe an die **Wowi** mit der Auflage des Mietwohnungsbaus an. Herr Apitz zieht grundsätzlich die Errichtung von Mehrfamilienhäusern vor, da in letzter Zeit genug Einfamilienhausgrundstücke entwickelt wurden. Dem stimmt Herr Geike zu. Herr Fischer merkt an, dass auch die Wowi an der Kapazitätsgrenze arbeitet. Diese zieht nach Bekunden von Herrn Dr. Buhl die Ertüchtigung von Gebäuden Neubauvorhaben vor.

Herr Wende zieht das Fazit, dass die Abgeordneten sich für mehrgeschossigen Mietwohnungsbau aussprechen. Nun sei zu prüfen, ob eine Überschreibung der Grundstücke an die Wowi oder ggf. auch an eine andere gemeinwohlorientierte Gesellschaft zielführend ist. Herr Geike erinnert an eine Idee des Stadtförsters: Herr Weber hatte die Errichtung von **Holzhäusern** angeregt. Herr Fischer sagt, dass die allgemeine Intention des Ausschusses nicht zwingend die Vermietung sondern die Errichtung von Mehrfamilienhäusern sei. Dies könnte bspw. auch durch einen Erbbaupachtvertrag für private Mehrgenerationenwohnninitiativen erfolgen. Er fragt, ob im B-Plan Festsetzungen zur Vermietung gemacht werden können. Herr Tschepe sagt, dass einige Festsetzungen möglich seien, der sicherste Weg wäre aber eine Übertragung auf die Wowi. Er nimmt die Anregungen als Prüfauftrag mit.

Herr Rausch empfiehlt, nicht sofort in die Vermarktung zu gehen. Möglicherweise wird es noch als Tauschobjekt gebraucht. Bezugnehmend auf die Diskussion im TOP 8.6 könnte die Fläche solange von Kindern zum „wilden“ **Spielen** genutzt werden.

Herr Tschepe informiert bezugnehmend auf den **Fragenkatalog** von Herrn Almes, dass Herr Wichary die Fraktionen bittet, sich generell zu verständigen, inwieweit sich nicht zuständige Ausschüsse mit

angefragten Sachverhalten befassen sollen. Herr Wende meint, dass Antworten nur in den zuständigen Ausschüssen gegeben werden sollten. Es sollte aber sichergestellt sein, dass die fragende Fraktion die Antworten zusammengefasst erhält. Zudem wurde, so Herr Wende, festgestellt, dass sachkundige Einwohner kein Fragerecht haben. Dies müssten die fragenden Fraktionen beachten.

Herr Tschepe gibt bekannt, dass es einen weiteren Fragenkatalog der FDP gibt, dessen Zuständigkeit in Teilen bei anderen Ausschüssen liegt. Diese Fragen werden weitergegeben. Die Antworten auf die Fragen zur Hauptstraßenregelung in der Frankfurter Straße und den Bäumen auf dem Jagdschlossgelände werden nachgeliefert. Die Bauarbeiten auf den **Außenflächen** der Kulturfabrik und des Museums konnten mangels freier Kapazitäten nicht fortgesetzt werden.

Herr Fischer regt an, die Fragen und Antworten generell allen Stadtverordneten zur Verfügung zu stellen. Dies könnte über eine **Cloud** erfolgen. Dann können alle Abgeordneten unabhängig vom Gremium darauf zugreifen.

*Protokollergänzung (Antworten auf die Fragen von Herrn Almes):*

**Frage 5: Konversionsflächen**

*(Antworten: Herr Fettke, Fachgruppenleiter Bau- und Liegenschaftsmanagement)*

*Wieviel Fördermittel wurde in den letzten 10 Jahren an die Stadt seitens Land oder Bund gezahlt, um die grundhafte (rückstandslose) Sanierung der Konversionsflächen zu gewährleisten?*

*Fördermittel der letzten zehn Jahre:*

<i>lfd. Nr.:</i>	<i>Vorhaben</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Gesamtbetrag</i>	<i>EU Zuschuss</i>	<i>Land Zuschuss</i>	<i>Eigenmittel</i>
1	Reiterkaserne, Baufeld 01			72,29%	4,82%	22,89%
		bis 2013	531.604,85	384.297,15	25.623,35	121.684,35
2	Reiterkaserne, Baufeld 02			75%	5%	20%
		bis 2013	454.017,21	340.512,91	22.700,86	90.803,44
		<b>Summen:</b>	<b>985.622,06</b>	<b>724.810,06</b>	<b>48.324,21</b>	<b>212.487,79</b>

*Wo ist das belastete Material aus diesen Flächen geblieben bzw. wie und durch wen wurde dieses Material entsorgt? Gibt es hierfür Nachweise?*

*Gefährliche Abfälle und Materialien wurden in zugelassenen Abfallentsorgungsanlagen nachweislich durch die Baufirma entsorgt. Zum Vorhaben Baufeld 01 liegen die entsprechenden Nachweise in der Stadt vor. Zum Vorhaben Baufeld 02 liegen die entsprechenden Nachweise bei dem Auftraggeber, der Brandenburgischen Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -verwertung mbH, Zossen.*

**Frage 12: Sperrmüll**

*(Antworten: Herr Wichary, Erster Beigeordneter)*

*Es zeigt sich seit längerem, dass Sperrmüll auf Gehwegen und öffentlichen Flächen abgelegt wird und dieser bis zur Abholung über das gesamte Wochenende das Stadtbild verschandelt. Wie viele Tage vor der Abholung darf der Sperrmüll raus gestellt werden? Was wird bei "Nichteinhaltung" unternommen?*

*Es wird auf die Regelung in § 6 Abs. 2 der Stadtordnung hingewiesen, der wie folgt lautet:*

*„Das Abstellen von Müllsäcken, Mülltonnen bzw. Müllcontainern sowie das Ablegen von Sperrmüll und „Gelben Säcken“ auf den Verkehrsflächen und Anlagen sind frühestens ab 18:00 Uhr des Tages vor dem Tag der Abholung durch den Entsorger gestattet. Das Abstellen bzw. Ablegen hat so zu erfolgen, dass Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet, oder mehr als vermeidbar behindert und Grünanlagen nicht beschädigt werden.“*

*Im Jahr 2019 hat die Stadt Fürstenwalde/Spree insgesamt 294 Fälle im Zusammenhang mit unerlaubter Lagerung von Sperrmüll im Stadtgebiet registriert und verfolgt. Dabei konnte in 40 Fällen die Sperrmüllablagerung einer Person zugeordnet und neben dem ordnungsbehördlichen Verfahren auch ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet werden. In der Praxis lässt sich der Handlungsstörer nur selten ermitteln, da Sperrmüllablagerungen ganz überwiegend vor Mehrfamilienhäusern oder auf frei zugänglichen Flächen festgestellt werden und somit kaum einer Person zuzuordnen können. Vor Einfamilienhäusern werden ordnungswidrige Sperrmüllablagerungen nur selten festgestellt.*

*Zu welchem Anteil hierbei Fälle betroffen sind, in denen der Sperrmüll ordnungsgemäß zur Abholung angemeldet war und lediglich vorzeitig abgestellt wurde, wird nicht gesondert erfasst. Dieser Anteil ist nach Einschätzung meines Ordnungsamtes allerdings eher gering.*

*Im Übrigen weise ich darauf hin, dass ein Ablagern von Sperrmüll über die mit § 6 Abs. 2 der Stadtordnung angestrebte Zeitspanne hinaus in Einzelfällen auch dadurch verursacht wird, dass der Sperrmüll vom Entsorgungsunternehmen nicht zum angemeldeten Termin abgeholt wird. Gerade wenn ein Abholtermin am Freitag kurzfristig ausfällt, kann es dazu kommen, dass die Sperrmüllablagerung über das Wochenende bestehen bleibt.*

## **TOP 10      Behandlung von Anfragen von Mitgliedern des Ausschusses**

Herr Geike beantragt im Nachklang auf den TOP 8.10 (Jagdschloss) die Einberufung eines **Sonderausschusses** zur Klärung der derzeitigen Kostensituation bei der Baumaßnahme, zum weiteren Bauablauf und zu weiteren Maßnahmen zur Sicherstellung der Gesamtbaukosten. Herr Wende kündigt an, dass bei einer Zustimmung der Termin vorbereitet wird.

Die Einberufung eines Sonderausschusses wird einstimmig beschlossen.

Herr Fischer weist darauf hin, dass zu beobachten ist, dass viele ausführende Firmen und auch der Kommunalservice häufig auf Grünflächen parken und fahren. In einigen Bereich haben sich auch aufgrund der aktuellen Witterungsbedingungen bereits deutliche **Fahrspuren** ausgebildet. Dies macht einen sehr unattraktiven Eindruck. Die Verwaltung sollte darauf einwirken, dass dies möglichst vermieden wird, auch um Folgekosten zu vermeiden.

Herr Fischer fragt, ob als Folge der geplanten **Tesla-Ansiedlung** Verschiebungen in den Prioritäten oder personelle Umstrukturierungen im Fachbereich erfolgen müssen: Inwieweit ist eine Überarbeitung des Flächennutzungsplans (FNP) erforderlich? An welchen Stellen ist die zeitnahe Entwicklung von Bauland möglich? Hier benennt Herr Fischer die Beispiele Triftstraße und Uferstraße und fände einen konkreten Zeitplan wünschenswert. Auch die Entwicklung von Heidefeld bekommt durch Tesla einen neuen Stellenwert. Möglicherweise sollten dafür andere Dinge zurückgestellt werden. Herr Tschepe erkennt die zugrundeliegende Fragestellung und merkt an, dass eine Beantwortung mehr Raum in Anspruch nehmen dürfte und auch vorbereitet werden sollte. Im FNP und im INSEK bestehen noch erhebliche Potenziale für Wohnungsbau und Gewerbe, sodass eine Überarbeitung nicht notwendig ist. Herr Wende merkt an, dass Fürstenwalde die Kommune im Tesla-Umfeld ist, die am besten vorbereitet ist. So sind alle Grundlagen vorhanden. Auch Herr Apitz findet das strategische Denken in der Sache sehr wichtig, um auch mittelfristig zielgerichtet vorangehen zu können.

Herr Apitz fragt, ob der Verwaltung neue Erkenntnisse zum geplanten **FGL**-Bau vorliegen. Er hat online eine Einwendung zur Auslage gemacht, woraufhin ihm das Landesamt für Umwelt (LfU) mitteilte, dass die Auslage noch einmal neu gestartet werden muss. Gleichzeitig wurde ihm von Bautätigkeiten auf dem Gelände berichtet. Herr Tschepe liegen keine Erkenntnisse vor. Die in der Sache Beteiligten sind das Bauordnungsamt und das LfU. Er empfiehlt, die Anfrage ggf. auf anderer Ebene zu wiederholen.

Herr Fischer fragt, ob es sinnvoll wäre, wenn sich die Abgeordneten generell bei Fragen außerhalb der **Zuständigkeit** der Stadt, wie Verkehrsführungen oder Ampelschaltungen, direkt an die zuständigen Behörden wenden würden. Herr Tschepe hält die Einbringung der Fragen im Ausschuss für richtig, da der Verwaltung oft mehr Erkenntnisse zu den Fällen vorliegen oder Zuarbeiten gemacht werden können. Es könnte dann im Ausschuss das weitere Vorgehen verabredet werden.



Auf Herrn Fischers Frage nach dem Stand beim Grundstück an der **Triftstraße** antwortet Herr Tschepe, dass die Ruinen in diesem Jahr abgerissen werden sollen.

Herr Almes fragt nach dem Stand beim Anbau an die **Theodor-Fontane-Grundschule**. Herr Wende informiert, dass hier im März ein Ortstermin angeboten werden soll. Herr Tschepe ergänzt, dass die Kosten deutlich höher sein werden als anfangs erwartet.

Auf Herrn Almes' Frage zum Stand der Erweiterung der **Pneumant-Halle** verweist Herr Tschepe auf den Verein als Bauherren. Frau Lehmann, Vereinsvorsitzende der BSG Pneumant, bietet dem Ausschuss ebenso eine Ortsbesichtigung an. Das größte aktuelle Problem ist, dass die Türen noch nicht vertragsgemäß geliefert wurden. Daher muss zunächst eine provisorische Lösung her. Ansonsten sind noch kleinere Arbeiten auszuführen. Die Einweihung soll im März stattfinden. Der Verein muss zunächst die 10 % der Kosten vorstrecken, die bis zur Schlussabrechnung vom Fördermittelgeber zurückgehalten werden.

Herr Wende begrüßt, dass die wilden Fahrradständer am Bahnhof entfernt wurden. In diesem Zusammenhang war in der MOZ von der Aufstellung von **Fahrradboxen** zu lesen. Er fragt, ob diese Information korrekt sei. Herr Tschepe bestätigt, dass im Zuge der Aufstellung von Boxen an den bereits bekannten Orten und auch an weiteren Standorten Boxen über die Fördermittel realisiert werden sollen. Hierzu führt die Stadt Gespräche mit dem Eigentümer zum Kauf der Fläche, da das Eigentum Voraussetzung des Fördermittelgebers ist. Derzeit sind hier zehn Fahrradboxen geplant.

## **TOP 11 Beendigung des öffentlichen Teils der Sitzung**

Da die 23-Uhr-Grenze überschritten ist, darf laut Geschäftsordnung kein neuer Tagesordnungspunkt begonnen werden. Es wird beschlossen, dass auf den nicht öffentlichen Teil verzichtet wird, da die Antworten der Verwaltung auf die Fragen von Herrn Almes mit dessen Zustimmung bis zur nächsten Sitzung Zeit haben und ansonsten niemand etwas vorbringen möchte.

Der Vorsitzende beendet die Sitzung um 23:03 Uhr und wünscht den Anwesenden einen guten Heimweg.

Stephan Wende

Marco Witte

---

Vorsitzender

Schriftführer