



Wahlprüfsteine der BISF

im Vorfeld der Bürgermeisterwahl im September 2015

Die Bürgerinitiative Schönes Falkensee e.V. (BISF) befragte im Vorfeld der Bürgermeisterwahl im September 2015 – und damit als Entscheidungshilfe für die Wahl – die Kandidat(inn)en, wie sie zu verschiedenen Falkensee-spezifischen Themen stehen. Hier sind die Fragen und Antworten, für die wir danke sagen, sortiert in alphabetischer Reihenfolge:

1) Bürgerbeteiligung

Viele Bürgerinnen und Bürger Falkensees beklagen, dass sie mit ihren Wünschen und Vorstellungen von der Stadtverwaltung nicht ausreichend ernst genommen, informiert bzw. in Planungen und Entscheidungen eingebunden werden. Nun propagieren nahezu alle Parteien im Vorfeld der Wahl eine künftig stärkere Bürgerbeteiligung.

Mit welchen konkreten Zielen und Maßnahmen werden Sie als Bürgermeister(in) eine bessere Beteiligung und Einbindung der Falkenseer Bürger erreichen?

Breinlich (AfD): Die bessere Bürgerbeteiligung ist ein Kernthema meines persönlichen Engagements schon aus Zeiten lange vor der AfD. Die BI „Contra“! hat 2013 einen (den ersten!) Einwohnerantrag auf den Weg gebracht, da hat der Bürgermeister Müller noch die „rechtliche Möglichkeit“ bezweifelt. Bei allen relevanten Entscheidungen für die Stadt muss eine Bürgerbefragung durchgeführt werden, Entscheidungsfindung bei mehr als 50% bindend!

Kunz (Linke): „Bürgerbeteiligung“ als gängiger Begriff hat sich inzwischen eingebürgert. Damit umschrieben wird aber nur die denkbar schwächste Form lokaler Mitbestimmung. Mit geht es um echte direkte Demokratie, um Verfahren also, an deren Ende stets der „Souverän“ das letzte Wort hat. Zwei große Hürden müssen auf dem Weg dahin genommen werden: Die Verfassung des Landes Brandenburg und die hiesige Kommunalverfassung. Bis das soweit ist, wird noch viel Wasser die Havel abwärts fließen. Deshalb müssen auf kommunaler Ebene Verfahren entwickelt werden, die der „Volkssouveränität“ möglichst nahe kommen. Für konkrete praktikable Modelle bin ich offen. Repräsentative Bürgerbefragungen sind ein denkbare Übergangsmodell. Jenseits ausgefeilter Verfahrensmodelle muss aber auch dringend an der Kommunikationskultur gearbeitet werden. Dieser Rathaus-Paternalismus (Wir wissen besser, was für euch am besten ist. Deshalb stört unsere Kreise nicht!) ist ein Konstrukt vergangener Zeiten. Der muss ein Ende haben und Formen der Transparenz, der Offenheit und der Kommunikation auf Augenhöhe Platz machen.

Müller (SPD): Bürgerbeteiligung war und ist mir wichtig - vor allem, wenn wir die breite Bürgerschaft auch tatsächlich erreichen. Deswegen habe ich mit der SPD bereits mehrfach zu zentralen Fragen flächendeckende oder repräsentative Bürgerbefragungen gefordert. Ich finde, dieses Werkzeug, verbunden mit einer breiten Vorbereitungsstrategie, ist ein hervorragend geeignetes Verfahren. Leider wurde das immer durch die Stadtverordnetenversammlung abgelehnt. Schade...

Ich finde den Einwohnerantrag zum Hallenbad sehr ermutigend. Er macht deutlich, dass die Bürgerschaft nicht nur Interesse an Informationen hat, sondern auch mit eigenen Vorschlägen wichtige politische Impulse setzen kann.

Im Übrigen haben wir bereits ein breites bürgerschaftliches Engagement in Falkensee. Sehr, sehr viele Kommunen beneiden uns darum.

Nonnemacher (Grüne): Falkensee hat mit gut 43.000 Einwohnern seine Einwohnerzahl seit der Wende fast verdoppelt und ist die am schnellsten wachsende Stadt in Deutschland. Falkensee ist nach Oranienburg die größte kreisangehörige Stadt in Brandenburg. Unabhängig davon, ob altingesessen oder aus dem In- und Ausland zugezogen: diese Stadt hat 43.000 Talente. Dieser Schatz muss gehoben und genutzt werden!

Viele Menschen möchten aktiv mitdiskutieren und mitentscheiden. Gut gemachte Bürgerbeteiligung, die als transparent, dialogorientiert und nachhaltig empfunden wird, erhöht die Zufriedenheit mit unserer Demokratie. Schlecht gemacht bewirkt sie allerdings das Gegenteil: zerstört Vertrauen und schafft Unzufriedenheit.

Ich möchte gute Rahmenbedingungen schaffen, damit sich Bürgerbeteiligung in unserer Stadt entfalten kann. Dazu bedarf es klarer Regeln:

- Beteiligung muss verbindlich, verlässlich und für alle möglich sein
- Finanzen und Ressourcen müssen bereitstehen
- es muss klar definiert sein, wer die Zielgruppe des jeweiligen Beteiligungsverfahrens ist
- Bürgerinnen und Bürger müssen frühzeitig einbezogen werden
- Gestaltungsspielräume und Grenzen sowie Alternativen und Auswirkungen müssen klar sein
- Informationen müssen ausreichend und verständlich bereitgestellt werden
- Arbeit und Ergebnisse eines Beteiligungsprozesses müssen anerkannt werden

Eine neue Beteiligungskultur ist kein „Akzeptanzmanagement“, sondern bedarf eines klaren politischen Willens, der Mitnahme der Verwaltung und verbindlicher Leitlinien. Ich werde im Rathaus eine Koordinierungsstelle für Bürgerbeteiligung einrichten, die zusammen mit einem noch zu berufenden Beirat und Sachverstand aus der Bürgerschaft Beteiligungsprozesse strukturiert. Denn Bürgerbeteiligung muss sich entwickeln, muss gelebt werden!

Unser Seniorenbeirat und der Beirat für Menschen mit Behinderungen leisten schon länger wertvolle Arbeit. Den Aufbau einer Kinder- und Jugendvertretung und eines Beteiligungsbeirates werde ich unterstützen, mit langjährigen Akteuren wie der lokalen Agenda 21 und zahlreichen Initiativen partnerschaftlich zusammenarbeiten. Ein Bürgerhaushalt sollte auch in Falkensee eingeführt werden.

Richstein (CDU): Ich möchte die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig in die Entwicklungen unserer Stadt auf Augenhöhe einbeziehen. Bürgerbeteiligung soll dazu beitragen, Am mehr Transparenz zu schaffen, das Vertrauen zwischen Bürgerinnen und Bürgern, Verwaltung und Politik zu stärken, den Dialog zu fördern und eine Beteiligungs- / Mitwirkungsstruktur zu entwickeln.

Dabei möchte ich über die gesetzlichen Regelungen zur Bürgerbeteiligung hinausgehen mich an den Qualitätskriterien des Netzwerkes Bürgerbeteiligung orientieren.

Voraussetzung ist, dass seitens der Verwaltung umfassend über Inhalte und Prozesse informiert wird und auf dieser Grundlage in einem sorgfältig gestalteten Verfahren sachlich und konsensorientiert Lösungen erarbeitet werden. Dabei muss die Bürgerbeteiligung verbindlich und verlässlich sein.

Die einzelnen Instrumente der Bürgerbeteiligung möchte ich nicht vorgeben, sondern zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern erarbeiten.

Am wichtigsten ist jedoch immer noch das persönliche Gespräch mit den Menschen.

2) Natur und Umweltschutz

Falkensee wird gern als „Gartenstadt“ bezeichnet. Die BISF hat den Eindruck, dass in der Stadt nicht genug getan wird, um das Grün der Stadt zu schützen und zu mehren. Aus Sicht der BISF sollte mehr Geld für die Grünpflege in den Haushalt eingestellt und es sollten bei städtischen Planungen naturschutzfachliche Belange stärker beachtet werden.

Welche Schwerpunkte wollen Sie im Bereich Natur und Umwelt setzen und wie kann in Falkensee ein positives „grünes“ Erscheinungsbild etabliert werden?

Breinlich (AfD): Ich bin ganz entschieden für eine „grüne Gartenstadt“. Da kann wirklich noch deutlich mehr gemacht werden! Bürgerengagement sollte nicht beschnitten werden, wie z.B. das Blumenbeete auf der Straße oder „Überwuchs“ von Hecken geahndet werden.

Kunz (Linke): Gegen meine Gewohnheit muss eingangs die FDP loben. Denn die brachte vor Jahren schon den Antrag auf Erarbeitung eines Frei- und Grünflächenkonzeptes in die SVV ein. Unterstützt wurde dieser Antrag seinerzeit von uns LINKEN und Grüne/ABü – weggebügelt von CDU und SPD. Manche kontroverse Diskussion von heute - etwa über Fällgenehmigungen oder den Schutz von Naturräumen – wäre uns bei Annahme dieses Antrages erspart geblieben. Ich möchte ein paar Grundsätze formulieren, weil sich in der kommunalen Umweltpolitik zahlreiche andere Politikfelder überlappen, insbesondere die Verkehrspolitik betreffen. Erstens: Die Siedlungsfläche Falkensees soll sich nicht mehr ausweiten. Wir müssen den weiteren Flächenverbrauch „in der Breite“ stoppen und „nach innen“ verdichten, weil uns bezahlbare barrierefreie Wohnungen für Singles, junge Familien und Ältere fehlen und die besiedelte Fläche an manchen Stellen bereits die Stadtgrenze erreicht hat. Da ein solcher Verdichtungsprozess aber erhebliche städtebauliche Auswirkungen haben wird, müssen auch städtebauliche Kriterien im Vordergrund stehen – und erst dann ökonomische. Zweitens: In den letzten Jahren wurden mehr Bäume gefällt als nachgepflanzt. Hier herrscht großer Nachholbedarf. Bei den Fällgenehmigungen muss gelten: Im Zweifel für den Angeklagten. Drittens: Energiepolitisch spreche ich mich für den Aufbau eines eigenen Stadtwerkes zumindest als ernst zu nehmender Prüfauftrag aus. Viertens: Die Stadt muss sich endlich an die Erarbeitung eines lokalen Klimaschutzkonzeptes machen.

Müller (SPD): Wir haben ein positives „grünes“ Erscheinungsbild. Erstaunlicherweise sehen die Gäste der Stadt meist viel positiver als Einheimische. Vermutlich liegt der Grund dafür in der Entwicklung der letzten 25 Jahre. 1990 waren mehr als 50% der Grundstücke nicht oder nur mit einer Laube bebaut. Viele Grundstücke wurden noch vor dem 2. Weltkrieg gekauft, dann aber wegen dem Krieg nicht bebaut und waren während der DDR-Zeit „Westgrundstücke“. Die in Westdeutschland lebenden Eigentümer haben sich oft überhaupt nicht um die Grundstücke gekümmert. Im Ergebnis waren die Grundstücke der Natur überlassen und wuchsen oft komplett zu – sie wurden zu kleinen grünen Oasen. Oft waren ganze Straßenkarees ohne Bebauung. Bäume entwickelten sich in 5 Jahrzehnten zu voller Größe. Nach 1990 kamen die Grundstückseigentümer zurück und haben die Grundstücke bebaut oder verkauft. Die Bebauung von tausenden Grundstücken hat uns unendlich viele Bäume und Grünbereiche gekostet. Diese Veränderung ist für diejenigen, die schon lange hier wohnen wahrnehmbar und oft schmerzvoll.

Hätte die Stadtverordnetenversammlung 1990 beschlossen – was rechtlich aber kaum möglich war – die vielen verwilderten Baugrundstücke zu Grünflächen zu machen, würden die meisten heutigen Mitbürgerinnen und Mitbürger nicht hier wohnen können. Das wäre auch schade.

Deswegen geht es darum, trotz der weiteren Entwicklung das „grüne Erscheinungsbild“ zu wahren. Die Stadt hat in den letzten Jahren sehr viel mehr Bäume in den Straßen und auf Grünflächen gepflanzt als gefällt. Wir müssen dazu motivieren, auf den Grundstücken mehr Bäume zu pflanzen. Das ist eine große und gute Aufgabe.

Nonnemacher (Grüne): Das, was die meisten Menschen an Falkensee begeistert, der Gartenstadtcharakter mit viel Grün, aufgelockerter und individueller Bebauung, ruhigen Anliegerstraßen und hoher Lebensqualität muss in den Leitbildprozess einfließen. Daran wollen wir uns in Zukunft orientieren und „Gartenstadt Falkensee“ auch auf dem Ortseingangsschild lesen. Der Schutz des Falkenhagener Sees und des Lindenweiher, Schutz und Erhalt von Biotopen und innerstädtischer Grünflächen, konsequente Anwendung unserer Baumschutzsatzung und Nachpflanzungen liegen mir besonders am Herzen. Eine kontrollierte und städtebaulich hochwertige Nachverdichtung im Zentrum oder zentrumsnahen Gebieten steht dem nicht entgegen.

Die Kritik, dass naturschutzfachliche Belange bei Planungen viel stärker berücksichtigt werden müssen, teile ich und denke z.B. an die Fällung einer 120 Jahre alten Eiche beim Bau der Seniorenwohnungen am ehemaligen Gesundheitszentrum. Auch die sehr großzügige Gewährung von Fällgenehmigungen innerhalb der Vegetationsperiode muss auf den Prüfstand. Es ist ebenfalls nicht einzusehen, warum Falkensee immer noch nicht über ein Klimaschutzkonzept verfügt. Falkensee als expandierende Stadt und Mittelzentrum sollte sich hier endlich auf den Weg machen. Ein solches Konzept auf den Weg zu bringen und die vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen, daran will ich mich als Bürgermeisterin machen. Zudem werde ich die Zusammenarbeit mit und die Wertschätzung für Menschen, die ehrenamtlich im Bereich des Natur- und Umweltschutzes arbeiten, fördern (z.B. BUND, Baumschutzgruppe, BISF, Umweltgruppe der Lokalen Agenda 21).

Richstein (CDU): Der naturgrüne Charakter Falkensees macht den Charme dieser Stadt aus. Diese Lebensqualität möchte ich erhalten. Hierfür sollten so wenig Flächen wie möglich bebaut werden, die bisher noch nicht als Bauland ausgewiesen sind. Neubauprojekte auf der grünen Wiese sind keine Perspektive. Auch halte ich es weiterhin für richtig gebietsbezogen Mindestgrundstücksgrößen vorzugeben und die Bebaubarkeit so zu gestalten, dass nicht nachverdichtet wird.

Unsere Naherholungsgebiete, wie zum Beispiel den Falkenhagener See/Neuen See oder den Geschichtspark will ich erhalten und konsequent pflegen. Der Gutspark sollte neu gestaltet werden. Grundsätzlich müssen wir den alten Baumbestand schützen und neuen entwickeln, ebenso wie wir im Straßenbau behutsam mit den Bäumen umgehen sollten.

3) Lärminderung

Aus dem Lärmaktionsplan der ersten Stufe im Jahr 2008 wurden nur wenige Maßnahmen umgesetzt. Es scheint, als verfolge die Falkenseer Stadtverwaltung die Lärminderungsplanung für die Bürger nicht ernsthaft. Die zweite Stufe des Lärmaktionsplans ist noch in Bearbeitung, rief aber Irritationen hervor, weil die Stadt sich weigert, gesetzlich geforderte „ruhige Gebiete“ in Falkensee auszuweisen, die nicht neu verlärmert werden und z.B. die Erholungsqualität sichern sollen.

a) Auf welche Weise wollen Sie den neuen Lärmaktionsplan umsetzen?

b) Wie stehen Sie zur geforderten Ausweisung ruhiger Gebiete in Falkensee?

Breinlich (AfD): Ich war 2008 noch kein Abgeordneter, habe aber den Lärmaktionsplan 2008 gelesen. Es ist richtig, sehr viele Punkte sind auch bis 2014 nicht erledigt und werden in Stufe 2 übernommen. Nachholbedarf ist da!

Was „ruhige Gebiete“ anbelangt muss ich Ihnen meine persönliche Meinung mitteilen. Ca. 80% der Falkenseer Wohngebiete sind schon jetzt sehr ruhige Gebiete! Einen Anspruch, dass dieses immer so bleibt, hat aber niemand.

Kunz (Linke): a) Der inzwischen sieben Jahre alte Lärmaktionsplan ist ein weiteres Beispiel für kommunalpolitische Konzeptionslosigkeit in Falkensee. Er muss eingepasst werden in ein vorausschauendes Stadtentwicklungskonzept, das im Übrigen als erstes von der LINKEN gefordert wurde.

b) Die Ausweisung und der Schutz sogenannter „ruhiger Gebiete“ etwa gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie gehören selbstverständlich dazu.

Müller (SPD): zu a) Im Rahmen der jeweiligen Haushaltssatzungen, der einschlägigen rechtlichen Regelungen und nach Maßgabe der Entscheidungen der Stadtverordnetenversammlung.

zu b) Über die Ausweisung von ruhigen Gebieten wurde bereits in der Stadtverordnetenversammlung breit diskutiert. Dass die Stadtverordnetenversammlung - die für die Ausweisung ruhiger Gebiete zuständig wäre – sich weigert, „gesetzlich geforderte“ „ruhige Gebiete“ auszuweisen, kann ich nicht bestätigen. Ich gehe auch davon aus, dass eine solche Weigerung nicht möglich wäre.

In der Stadtverordnetenversammlung wurde aber durchaus deutlich, dass Planer und Experten in Hinblick auf „gesetzlich geforderte ruhige Gebiete“ einen anderen Rechtsstandpunkt vertreten als die BISF.

Unabhängig davon halte ich die Ausweisung von „ruhigen Gebieten“ – beispielsweise im Krämer Forst - für einen Ansatz, den wir weiter verfolgen sollten.

Nonnemacher (Grüne): Ich setze mich dafür ein, dass die Falkenseer Stadtverwaltung und Stadtverordneten den gesetzlichen Auftrag zur Lärmaktionsplanung ernster nehmen. Bisher ist dies versäumt worden. Die Stadt hat aus der ersten Stufe des Aktionsplans von 2008 nur wenige Maßnahmen umgesetzt und damit die Lärmbekämpfung nicht nachdrücklich genug verfolgt. Dies werde ich ändern.

Der Lärmaktionsplan ist ein zukunftsweisendes und fortschrittliches Instrument der Europäischen Union zur nachhaltigen Stadtplanung und -entwicklung mit einem großen Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger. Deshalb sollten die rechtlichen und tatsächlich vorhandenen Möglichkeiten der Lärmaktionsplanung ernsthaft genutzt werden.

Im Lärmaktionsplan sollen sogenannte „ruhige Gebiete“ ausgewiesen werden, die der Bevölkerung zur Erholung dienen. Wo mehr Lärm als zulässig entsteht, soll der Aktionsplan eine Lärmreduzierung erreichen.

Richstein (CDU): Lärm ist eine immer stärker werdende Belastung für die Umwelt. Wirksame und verhältnismäßige Maßnahmen des neuen Lärmaktionsplanes sollten daher konsequent umgesetzt werden.

Da Lärmschutz vor allen Dingen auch mit Verkehrsentwicklung und -planung zu tun hat, hoffen wir, mit dem beauftragten Verkehrsentwicklungsplan auf Vorschläge zu einer effektiveren Verkehrslenkung des motorisierten Verkehrs, die den Verkehr und den Lärm entweder aus der Stadt weitgehend heraushält oder - auch im Sinne des Verkehrsflusses - besser verteilt.

Die Ausweisung ruhiger Gebiete in Falkensee sollten bei Vorbringen neuer rechtlicher Aspekte nochmals beraten werden.

4) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die BISF setzt sich seit Jahren für eine Stärkung des ÖPNV in Falkensee ein. Neben positiven Entwicklungen im Regionalbahn- und Busbereich gibt es weiterhin Mängel und neue Probleme. Die Situation der Park & Ride- und Bike & Ride-Plätze ist für die BISF nicht befriedigend, Züge erzeugen noch viel Lärm, Regionalzüge fallen teilweise aus oder sind verspätet oder überfüllt. Immer wieder kommen Vorschläge für eine S-Bahn-Verlängerung von Berlin bis nach Falkensee.

Mit welchem Vorgehen wollen Sie als Bürgermeister(in) dafür sorgen, dass das Bahnangebot attraktiver und der Umstieg auf den ÖPNV in der Stadt gefördert werden?

Breinlich (AfD): Bis zum 13. August 1961 fuhr eine oft voll besetzte S-Bahn alle 20 Min. nach Königs-Wusterhausen, zusätzlich Dampfzüge nach Nauen, Hennigsdorf und über den Berliner Außenring. Da hatte Falkensee rund 23.000 Einwohner. 2015 sind es über 43.000! Egal ob S-Bahn oder höhere Regionalbahntaktung, muss eher gestern als morgen dringend eine Lösung her. Die Parkplatzsituation an allen Bahnhöfen für Pendler ist völlig unbefriedigend, auch für Radfahrer. Ich bin für die schnellste und realistische Lösung, am besten S-Bahn bis Nauen, wie schon vor dem 2. Weltkrieg geplant. Der Hochdamm für die S-Bahn war übrigens schon vor 1939 bis zum Güterbahnhof Falkensee fertig! Eine Studie für die beste Lösung ist unerlässlich!

Kunz (Linke): Rollis, Räder, Rollatoren: Bahn frei! Falkensee muss in den kommenden Jahren ganz erheblich in Fahrradwege und Bürgersteige investieren. Der Nachholbedarf ist eklatant. Dabei hat die Schulweg-Sicherheit Priorität. Mit der derzeitigen Summe von einer halben Million € jährlich werden wir kaum auskommen. Beim innerstädtischen Busverkehr müssen wir Schwachstellen identifizieren und in Zusammenarbeit mit dem Landkreis beseitigen. Zwei Beispiele: Die Wartezeiten auf den Anschluss-Bus sind z.T. unakzeptabel, manche Ecken Falkensees vom Busverkehr kaum erschlossen wie z.B. Waldheim. In Falkenhöh mit seinem relativ hohen Anteil älterer Bürgerinnen und Bürger verkehrt lediglich der 337er Bus der BVG. Die Menschen haben Probleme, Fachärzte im Zentrum oder in Spandau zu erreichen.

Ein anderes Thema ist die Anbindung Falkensees an Berlin. Ich bin für eine schnelle Bahn, die alle 20 Minuten die jeweiligen Relais-Stationen in Berlin anfährt. Unter den jetzigen Bedingungen schafft das nur die Regionalbahn. Wenn es ein S-Bahn-Konzept gäbe, das diese Anforderungen genauso und ohne Zeitverlust garantieren könnte, wäre mir das Verkehrsmittel egal. Im Zusammenhang mit den Beratungen des Bundesverkehrswegeplans sehe ich gegenwärtig keine realistische Chance auf ein drittes oder gar ein viertes Gleis.

Außerdem benötigen wir am Wochenende eine „Nachtverbindung“ für Jugendliche. Dafür würde sich der 337er-Bus eignen.

Müller (SPD): Die Verantwortung für die Bestellung des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) liegt beim Landkreis Havelland. Die Verantwortung für die Bestellung des schienengebundenen Personen-Nahverkehrs (SPNV) liegt beim Land Brandenburg. Der Landkreis und das Land Brandenburg arbeiten im Rahmen der Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) in einer engen Kooperation mit den anderen Landkreisen des Landes Brandenburg und dem Land Berlin bzw. den jeweiligen Verkehrsgesellschaften zusammen.

Diese Beschreibung der formellen Zusammenhänge macht deutlich, dass ein Bürgermeister von Falkensee in Hinsicht auf die Erhöhung der Attraktivität des Bahnangebotes oder des Busangebo-

tes nur indirekten und recht begrenzten Einfluss hat. Eine gute Zusammenarbeit mit den verantwortlichen Aufgabenträgern und den Verkehrsgesellschaften ist der eigentliche Schlüssel zum Erfolg.

Deswegen halte ich den Versuch von Alleingängen gegen den Landkreis und die Länder Berlin und Brandenburg für wenig hilfreich. Wir wollen, dass uns die Aufgabenträger zuhören. Also müssen wir auch den Aufgabenträgern zuhören und ihre Argumente ernst nehmen. Leider sehen das nicht alle Verantwortungsträger in Falkensee so.

Bis zum Oktober sollen die Ergebnisse der Korridoruntersuchungen zum Schienenverkehr weitgehend gediehen sein. Mit diesen Korridoruntersuchungen sollte festgestellt werden, welche Entwicklungspotentiale die Schienenkorridore haben.

Zu den untersuchten Korridoren gehört auch die „Hamburger Bahn“.

Ich warte mit Spannung auf die Ergebnisse. Diese Ergebnisse bieten erstmals die Möglichkeit einer fachlich fundierten Diskussion und sind Voraussetzung für zielgenaue Voten.

Zusammenarbeit kann Erfolg haben. Insbesondere bei Bahnhöfen, Haltepunkten und Haltestellen und deren Umfeld können wir unseren Beitrag zu höherer Attraktivität von ÖPNV und SPNV. Nach etwa sieben Jahren Verhandlungen konnten wir auf der Basis der Zusammenarbeit mit dem Landkreis, dem Land Brandenburg und der Deutschen Bahn den Bau einer Überdachung auf dem Südbahnsteig des Bahnhofes Falkensee erreichen. Investitionskosten waren etwa 1 Mio. Euro. Das Bahnhofsumfeld am Bahnhof Falkensee wurde völlig neu gestaltet. Der neue Busbahnhof und der Pendlerparkplatz für Fahrräder und Autos wurden geschaffen. Viele Haltestellen im Busnetz wurden komplett neu gebaut.

Diesen Weg werden wir fortsetzen. So sollen weit mehr Bushaltestellen mit Wartehäuschen oder zumindest Bänken ausgestattet werden.

Bei der Fahrplangestaltung des ÖPNV sind wir mit dem Landkreis Havelland in einer engen Zusammenarbeit, um die Vernetzung zwischen den Buslinien, zwischen Bus und Bahn aber auch die Abstimmung mit den Schulen zu verbessern.

Falkensee hat heute ein SPNV-Angebot, das sich viele andere Kommunen wünschen würden. Vor allem in Hinblick auf den SPNV setzen wir uns trotzdem für ein attraktiveres Angebot ein. Insbesondere die Transportkapazität der Bahn ist längst an ihre Grenzen gestoßen. Viele wenden sich von der Bahn ab, weil die Züge zumindest im Berufsverkehr viel zu voll sind.

Nonnemacher (Grüne): Ich möchte in Falkensee die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs erhöhen und Bus- und Bahnanbindungen verbessern.

Viele Falkenseer nutzen das Fahrrad, um zu den Bahnhöfen und ins Zentrum zu kommen. Wir brauchen daher dringend mehr zeitgemäß ausgestattete, überdachte Fahrradstellplätze an allen Falkenseer Bahnhöfen. Vor allem in Finkenkrug und Seefeld muss nachgelegt werden, doch auch am Bahnhof Falkensee werden die Stellplätze schon wieder knapp. Falkensee könnte gut ein Fahrradparkhaus gebrauchen. Auch an Bushaltestellen können Fahrradstellplätze sinnvoll sein.

Wer nicht Fahrrad fährt oder zu Fuß unterwegs ist, sollte bequem mit dem Bus durch die Stadt und zum Bahnhof kommen. Ich werde mich dafür einsetzen, dass es ausreichend Busangebote gibt, deren Taktzeiten auf die Bedürfnisse der Fahrgäste abgestimmt sind: Auf den Fahrplan der Züge sowie morgens und mittags auf die Anfangs- und Schlusszeiten der Schulen. Flexible, an den Bedarf angepasste Angebote wie Rufbusse oder Modellversuche im Rahmen des Demographieprojekts möchte ich prüfen und ausprobieren. Eine intelligente Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsangebote zeichnet die Stadt der Zukunft aus.

Falkensee hat bereits eine leistungsfähige und schnelle Bahnverbindung ins Zentrum von Berlin, die von vielen Pendlern genutzt wird. Aber gerade im Berufsverkehr ist die Belastungsgrenze bereits erreicht. Ich werde mich dafür einsetzen, die bestehende Taktfolge im Bahnverkehr weiter zu verdichten und die Kapazitäten der Züge zu erhöhen. Ich setze dabei auf die schnellen und beliebten Regionalzüge. Eine Trennung des Fern- und Nahverkehrs durch einen viergleisigen Ausbau schafft zusätzliche Möglichkeiten und erhöht die Attraktivität der Bahnverbindung. Dafür mache ich mich stark und werde überall dort, wo es nötig ist, dafür eintreten.

Die immer wieder ins Gespräch gebrachte S-Bahn sehe ich wegen der längeren Fahrzeiten nach Berlin als keine Alternative an. S-Bahn-Chef Buchner ist gerade kürzlich mit Plänen einer S-Bahn-Verlängerung nach Nauen in der Berliner Presse zitiert worden. Danach könnten zwischen Berlin und Nauen alle jetzigen Regionalbahnen entfallen außer der RE 2 – diese aber ohne Halt in Falkensee. Mit einem solchen Konzept werden wir die Menschen nicht vom ÖPNV begeistern – das gelingt nur mit einem sehr attraktiven schnellen und komfortablen Angebot mit deutlichen Vorteilen gegenüber dem eigenen PKW.

Trotz Stärkung des ÖPNV werden auch künftig Falkenseer auf das Auto angewiesen bleiben. Sie erwarten sinnvoll ausgebaute Straßen ohne Schlaglöcher. Park-and-Ride-Plätze am Seegfelder Bahnhof soll das Umsteigen auf die Regionalbahn erleichtern. Auch lässt sich damit das Zentrum von Autoverkehr und parkenden Autos entlasten.

Richstein (CDU): Die Diskussion über die S-Bahn blockiert den Ausbau der Schieneninfrastruktur, der dringend nötig ist, um den Regionalverkehr zu verbessern und diese schnelle Verbindung von und nach Berlin zu verstetigen. Die CDU und ich setzen sich schon seit langem auf Landes- und auf Bundesebene dafür ein, mindestens zwischen Nauen und Berlin ein drittes bzw. viertes Gleis für die Regionalbahnanbindung zu bauen. Und wir sind zuversichtlich: Selbst die Landesregierung unterstützt inzwischen diese Forderung. Aber: auf Absichtserklärungen müssen Taten folgen!“

Die Erreichbarkeit der Falkenseer Bahnhöfe mittels Bussen ist noch verbesserungswürdig. Noch längst sind nicht alle Ortsteile zufriedenstellend angebunden bzw. die Fahrtzeiten sind (z. B. wegen Ringlinien) sehr lang und daher unattraktiv. Auch die Anschlusszeiten sind teils zu kurz oder unverhältnismäßig lang. Deshalb fahren viele Bahnnutzerinnen und -nutzer mit dem Fahrrad oder dem Auto zu den Bahnhöfen. Auch hier gibt es aus meiner Sicht noch Handlungsbedarf. Mehr sichere Fahrradstellplätze sind erforderlich und mehr Flächen für P&R. Für die Falkenseer City sollte in Bahnhofsnähe ein Parkhaus errichtet werden, das sowohl von Pendlern als auch von Besuchern der Innenstadtgeschäfte genutzt werden kann. Auch am Bahnhof Albrechtshof fehlen Parkflächen.

5) Radverkehr

Die BISF und der ADFC stellen fest, dass die Infrastruktur für den Radverkehr in Falkensee dringend verbesserungswürdig ist. An Hauptverkehrsstraßen fehlen teilweise Radwege oder Schutzstreifen für Radfahrer, bestehende Routen wie der Zweirichtungsradweg entlang der Spandauer Straße sind gefährlich. An zentralen Orten gibt es nicht genügend attraktive (sichere, überdachte) Abstellmöglichkeiten oder auch Leihfahrräder. Ein Fahrrad-Leitbild fehlt.

a) Auf welche Art und Weise wollen Sie den Radverkehr in Falkensee fördern?

b) Werden Sie die Einsetzung eines Fahrradbeauftragten in der Stadt unterstützen?

Breinlich (AfD): Ich schlage für die Finanzierung von Straßen, Gehwegen und Fahrradbahnen Modell „Biblis“ vor, jeder Bürger zahlt 50-90 € pro Jahr für die Unterhaltung und den Bau neuer

Geh- und Radwege. Eine weitere Belastung von Grundstückseigentümern zur Finanzierung solcher Vorhaben ist mit mir nicht zu machen. Von einem Fahrradbeauftragten halte ich nichts! Fahrradfahrer sind auch normale Verkehrsteilnehmer.

Kunz (Linke): a) Es hilft nichts: Die Stadt muss mehr Geld in Hand nehmen. In anderen Städten gibt es einen Masterplan „Fahrradwege“ – zumindest wäre das eine Überlegung wert. Wichtig scheint mir, dass Fahrradwege und Bürgersteige in der Hierarchie der Verkehrswege oben angesiedelt werden und der Autoverkehr an Priorität verliert.

b) Angesichts der Rückständigkeit Falkensee befürworte ich grundsätzlich einen Fahrradbeauftragten.

Müller (SPD): Zu a) Wir haben in den letzten Jahren jährlich mehr als 6 km Anliegerstraßen gebaut. Diese Straßen eignen sich hervorragend zum Fahrradfahren. Zuvor waren diese Straßen Sand- oder Schotterpisten, die zum Fahrradfahren nur bedingt geeignet waren.

Auch an Haupteinfahrstraßen wurden die Bedingungen verbessert - beispielsweise die Schönwalder Straße beidseitig. Die rege Nutzung zeigt, dass die Angebote wirken.

Im Zuge des Radweges der Sympathie wurden weitere Teilstrecken ausgebaut.

Wir haben aber auch noch sehr viel zu tun.

Deswegen habe ich in den Entwurf des Haushaltes 2015 erhebliche finanzielle Mittel für Radfahrangebote eingestellt. Die Stadtverordnetenversammlung hat das dann auch bestätigt und Prioritäten gesetzt. Diesen Weg wollen wir weiter fortsetzen.

Selbstverständlich gehören auch Fahrradständer und beispielsweise Bordsteinabsenkungen zu unserem Programm. Auch in diesen Bereichen haben wir in den letzten Jahren viel erreicht, haben aber auch noch viel vor.

Zu b) Selbstverständlich kann ich mir einen Fahrradbeauftragten vorstellen. Allerdings glaube ich auch, dass wir eher ein Umsetzungsproblem, als ein Erkenntnisproblem haben.

Nonnemacher (Grüne): Ich setze mich für den Ausbau einer sanften Mobilität ein, die mit Lebensqualität verknüpft ist. Ich möchte in Falkensee die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs erhöhen. Den Ausbau der sanften Mobilität auf Falkenseer Straßen möchte ich durch Fußgängerwege mit abgesenkten Bordsteinen, Zebrastreifen für die sichere Überquerung der Hauptstraßen und gut ausgebaute Fahrradwege bzw. gut sichtbare Fahrradstreifen erreichen. Tempo 30 darf auf Hauptverkehrsstraßen kein Tabu sein, wenn sich dadurch Gefahrenpunkte entschärfen lassen oder dringend erforderlicher Lärmschutz umgesetzt wird. Auch Fahrradstraßen und verkehrsberuhigte Bereiche wie Spielstraßen sollen dort ausgewiesen werden, wo es möglich und sinnvoll ist.

In Falkensee ist in den vergangenen Jahren in Punkt Radverkehr viel zu wenig geschehen, wenn man es mit anderen Kommunen (z.B. Oranienburg) vergleicht. Dies kommt auch im sehr schlechten Abschneiden unserer Stadt beim ADFC-Fahrradklimatest zum Ausdruck. Anträge für ein geschlossenes Fahrradkonzept oder eine/n Fahrradbeauftragte/n habe ich mit meiner Fraktion in den letzten Jahren mehrfach gestellt und würde ich auch weiterhin unterstützen, ebenso wie ein Fahrrad-Leitbild. Darin sollten wir definieren, wie viel Euro pro Einwohner wir in den nächsten Jahren für den Radverkehr ausweisen wollen.

(zu Stellplätzen siehe Frage 4)

Richstein (CDU): Die CDU und ich fordern schon seit langem ein überarbeitetes Verkehrssicherheitskonzept unter besonderer Berücksichtigung der Schulwegsicherung. Auch brauchen wir ein Radwegkonzept, in welchem nach der Schulwegsicherung prioritär die Radweglückenschließungen vorgesehen sind. Dazu gehört auch eine durchgehende Verbindung von Berlin-Spandau bis zum Anschluss an den Radweg nach Brieselang sowie in Verlängerung der Potsdamer Straße Richtung Dallgow-Döberitz.

Bei der Radwegführung und bei der Ausgestaltung und Sicherung der Radwege werden wir darauf achten, dass Experten einbezogen werden, um deren Vorschläge zu diskutieren.

Die Einsetzung eines Fahrradbeauftragten halte ich für sinnvoll. Eventuell kann der Straßenbegeher diese Aufgabe mit übernehmen.

6) Nordumfahrung

Die so genannte Falkenseer „Nordumfahrung“ wird seit 22 Jahren geplant, ein Bau ist nach wie vor nicht absehbar. Aus Sicht der BISF wäre diese Umfahrungsstraße nicht nur umweltschädigend und zu teuer, sie würde auch kaum Verkehrsentslastung in der Innenstadt bringen und neue Probleme durch zusätzlichen Verkehr erzeugen. Die Maßnahme wurde 2011 rechtswidrig in den aktuellen Landesstraßenbedarfsplan übernommen. Inzwischen blockiert das krampfhaftes Festhalten an der Straße städtische Entwicklungen an verschiedenen Stellen.

Wie gehen Sie als Bürgermeister(in) mit den (Landes-)Planungen zur Nordumfahrung um? Welche Vor- und Nachteile durch die umstrittene Straße sehen Sie für Falkensee?

Breinlich (AfD): Jeder Ort wünscht sich eine Umgehungsstraße für den Durchgangs- und besonders den Schwerverkehr. Das gilt meines Erachtens auch für Falkensee. Die Verlängerung des Brunsbütteler Damms ist mehr als überfällig, da braucht es auch keine Konzeptstudie um das mit gesundem Menschenverstand zu begreifen. Eine Nord- oder Südumfahrung um die Innenstadt zu entlasten ist hierfür unumgänglich! Hoffen auf weniger Individualverkehr ist bei der ständig wachsenden Einwohnerzahl Utopie. Wer keine Nordumfahrung will, aus welchen begrifflichen Gründen auch immer, muss mindestens eine Alternative vorschlagen!

Kunz (Linke): Welche Vorteile soll die Nordumfahrung denn haben? Keine Frage, die Anwohner an der Nauener Chaussee bis zur Spandauer Straße und die Anwohner der Schönwalder Straße sind vom Lärm geplagte Menschen. Sie werden aber seit Jahren mit der fixen Idee einer Umgehungsstraße bei Laune gehalten, einer Straße, von der eigentlich inzwischen jeder weiß, dass sie nie gebaut werden wird. Selbst wenn, es würden noch einmal Jahre bis zum ersten Spatenstich verstreichen. All die vergeudete Zeit hätte man nutzen können, um intelligente Alternativen zu erarbeiten. Mit dem Verweis auf die Nordumfahrung blockiert z.B. die CDU schon seit Jahren den Ausbau des Havelländer Weges. Langer Rede kurzer Sinn: Die Nordumfahrung wäre ein ökologischer Frevel und verkehrstechnisch sehr fragwürdig und sollte deshalb definitiv und endgültig zu Grabe getragen werden.

Müller (SPD): Für die Nordumfahrung sprechen gewichtige Argumente. Dagegen sprechen auch gewichtige Argumente. Das haben die annähernd unendlich vielen Diskussionen in Falkensee zu diesem Thema gezeigt. Alle Argumente hier aufzuzählen, übersteigt sicherlich den Rahmen von „Wahlprüfsteinen“. Die Landesebene versucht ja nun schon jahrelang, diese Argumente zu sortieren und zu beantworten.

Grundsätzlich entlastet die Nordumfahrung Bürgerinnen und Bürger entlang der Nauener Straße, Falkenhagener Straße, Spandauer Straße, Schönwalder Straße, Haydnallee, Beethovenallee, Frö-

belstraße und Pestalozzistraße. Auf der anderen Seite wird vor allem Naturraum durchschnitten und damit auch der Naherholungseffekt in diesem Bereich beeinträchtigt. Zwischen diesen Aspekten und vielen weiteren kleinteiligen gilt es abzuwägen.

Das Planfeststellungsverfahren wird ergeben, wie welche Parameter wirken.

Nonnemacher (Grüne): Eingangs ein Zitat aus meinem Wahlprogramm: „Die Nordumfahrung halte ich weiterhin für einen Irrweg und spreche mich für die Einstellung der Planungen aus. Die Prüfung einer Verlängerung des Brunsbütteler Damms auf die L 201 begrüße ich.“

Ich bin seit Anbeginn Mitglied der BISF und stehe den Planungen zur Nordumfahrung ausgesprochen kritisch gegenüber: sie würde für Falkensee wesentlich mehr Nachteile als Vorteile bringen. Bei nur 8% Durchgangsverkehr ist der verkehrliche Nutzen minimal, die damit erkaufte Eingriffe in Natur und Umwelt, die Schädigung des Falkenhagener Sees und eines europäischen FFH-Gebietes, die durch Verkehrsverlagerung neu entstehenden Probleme insbesondere im Bereich der Spandauer Straße aber gewaltig. Ich habe mich als Stadtverordnete in der Falkenseer SVV immer gegen die Nordumfahrung ausgesprochen und auch als Landtagsabgeordnete gegen die Aufnahme der Maßnahme in den Landesstraßenbedarfsplan votiert. Insbesondere da das seit 22 Jahren geplante Vorhaben keinerlei neuer Überprüfung unterzogen, sondern als „Indisponible Maßnahme“ einfach erneut aufgenommen wurde. Auf Landesebene gab es durchaus viele kritische Stimmen. Das entscheidende Argument war dann, dass die Nordumfahrung von Seiten der Stadt ja mit Nachdruck gewünscht wurde. Obwohl ich selbstverständlich ein Votum der SVV achte und berücksichtige, würde ich als Bürgermeisterin die vielen kritischen Aspekte der Nordumfahrung auch nach außen hin stärker kommunizieren.

Eine Planung, die uns seit Beginn der neunziger Jahre bindet, aber auch nach Aussagen der Landesregierung keinerlei Aussicht auf baldige Umsetzung hat (das Land Brandenburg ist nicht in der Lage den Verfall seiner Straßeninfrastruktur durch ausreichende Mittel aufzuhalten, geschweige denn teure Neubaumaßnahmen von höchst umstrittener Sinnhaftigkeit zu finanzieren), behindert die weitere Stadtentwicklung. Wir warten seit Jahrzehnten auf Godot! Auf unseren Vorschlag hin wird jetzt endlich ein neuer Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet, in einer Variante mit und einer ohne Nordumfahrung. Ich spreche mich – wie gesagt – für die Einstellung der Nordumfahrungsplanungen aus.

Da nach knapp 7 Jahren immer noch an den ca. 7500 Einwendungen aus dem Jahre 2008 gearbeitet wird (s. LT-DS 5/8947) und sich zudem immense verkehrliche Veränderungen in dem Bereich ergeben haben, sollte dieses Projekt schleunigst zugunsten anderer, wichtigerer aufgegeben werden.

Richstein (CDU): Jede Entlastung innerstädtischer Straßen trägt zu mehr Verkehrssicherheit, zu weniger Lärm und Abgasen im Siedlungsgebiet bei.

Die abwartende Haltung der rot-roten Landesregierung zum Bau der Nordumfahrung lähmt eine vernünftige Verkehrsentwicklung in Falkensee. Deshalb müssen wir, ob mit oder ohne Nordumfahrung, Alternativen überlegen, damit uns der Verkehr nicht über den Kopf wächst. Die Verkehrsentwicklungsplanung ist für beide Varianten (mit und ohne Nordumfahrung) zu aktualisieren und auf dieser Basis ein neues Verkehrskonzept für Falkensee zu entwickeln

Die Chancen einer Fertigstellung der Nordumfahrung vermag ich nicht einzuschätzen. Ich halte es für inakzeptabel, dass die Landesregierung aus SPD und LINKE in der Vergangenheit eindeutige Aussagen zur Finanzierung vermieden hat. Dadurch ist und wird eine verlässliche Verkehrsplanung in Falkensee verhindert. Das Planungsverfahren laufen zu lassen, ohne eine Finanzierungszusage zu geben, ist nicht zielführend.

Bevor wir uns zu „eigenen“ Verkehrskonzepten äußern, wollen wir die Vorschläge der Experten kennenlernen und uns dazu eine Meinung bilden. Grundsätzlich sind wir aber der Meinung, dass die Verteilung des Verkehrs sinnvoller ist, als seine Konzentration.

7) Falkenhagener und Spandauer Straße

Das Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße L 201 (Falkenhagener und Spandauer Straße) ist in den Spitzenzeiten relativ hoch. Der Berliner Bezirk Spandau verhindert einen höheren Durchfluss an der Stadtgrenze durch eine strikte Ampelschaltung („Pfortnerampel“). Das Land Brandenburg plant den Ausbau der Spandauer Straße und des Kreisverkehrs am Spandauer Platz.

Wie schätzen Sie die aktuellen Ausbauplanungen ein? Was müsste aus Ihrer Sicht für eine Verbesserung der Verkehrssituation auf diesen Straßen gemacht werden?

Breinlich (AfD): Eigentlich ist Raum genug vorhanden, die Spandauer Straße aus Berlin hieraus vierspurig auszubauen. Warum das jetzt im Zuge des Umbaus rund um den Falkenmarkt nicht gemacht wird, verstehe ich nicht. Wenn ich es könnte würde ich die Innenstadt für Kraftfahrzeuge über 7,5 t sperren. Aber auch hier gilt, es fehlt eine Umfahrung.

Kunz (Linke): Wer von der Spandauer Straße redet, darf von der Weiterführung des Brunsbütteler Damms nicht schweigen. Noch endet er irgendwo im Nirgendwo. Höchste Zeit, sich mit Dallgow-Döberitz zu verständigen, um eine mögliche Weiterführung mit dem Aus- und Umbau der Spandauer Straße durch eine Kompensationsmaßnahme weitgehend zu parallelisieren. Ohne die Weiterführung des Brunsbütteler Damms wird eine Verkehrsreduzierung auf der Spandauer Straße kaum möglich sein.

Am Aus- und Umbau der Spandauer Straße führt kein Weg vorbei: Hohes Verkehrsaufkommen mit Staus zu den Stoßzeiten, z.T. verwirrende Abbiegespuren, verschiedene Geschwindigkeitsregulierungen, ein Kreisverkehr, der vollkommen überlastet ist. Und die Übergänge für Fußgänger und Fahrradfahrer sind trotz Ampelanlagen alles andere als sicher. Folgende Kriterien sind mir wichtig:

- In Falkenhöh wohnen viele ältere Menschen, deren (Verkehrs-)Sicherheitsbedürfnis Berücksichtigung finden muss. Will sagen: Zumindest im Bereich Spandauer Straße/Hamburger Straße muss an eine „rollatorengeeichte“ Querung gedacht werden.
- Es bedarf einer Lösung, die den Erhalt der Bäume und des Grünstreifens weitgehend gewährleistet. Ein vierspuriger Ausbau kommt nicht in Betracht.
- Für den Busverkehr sind Haltebuchten vorzusehen und die Abbiegespuren sind so zu gestalten, dass sie den Verkehrsfluss nicht hemmen.

Müller (SPD): Die aktuellen Ausbauplanungen und deren Umsetzung sind dringend notwendig. Der Kreisverkehr Spandauer Straße hat eine zu geringe Kapazität und der Bereich bis zur Humboldtallee ist wegen der schwierigen Zufahrtssituationen dringen anzupassen.

Der Abschnitt zwischen Humboldtalle und Landesgrenze muss auch umgebaut werden, dafür ist aber derzeit kein Zeithorizont erkennbar.

Da die Planungen des Landesbetriebes für die Spandauer Straße auf jeweils eine Richtungsfahrbahn herauslaufen, sehe ich keine unüberwindlichen Probleme Richtung Spandau. Besprochen wurde bereits vor Jahren, dass die Spandauer Straße eine „Grüne Welle“ bekommen soll, die bis zur Kreuzung Stadtrandstraße führt. Im Zusammenhang mit einer störungsfreien Fahrbahn (Bus-

buchten und Abbiegespuren sollen die Fahrstrecke nicht mehr beeinträchtigen) würde diese Variante eine ausreichende Kapazität haben.

Für Fußgänger müssen entsprechende Fußgängerampeln in das System integriert werden.

Nonnemacher (Grüne): Die Landesregierung hat im Rahmen ihres 100 Mio. Euro Programms zum Straßenbau 2015-2019 den Ausbau der L 201 Ortsdurchfahrt Falkensee Spandauer Straße beschlossen. Baubeginn soll nächstes Jahr sein. Den Ausbau der Spandauer Straße und des Kreisverkehrs halte auch ich für unabdingbar, um den Verkehrsfluß auf der Landesstraße zu optimieren und vor allem die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dazu ist ein durchgängiger beidseitiger Gehweg, ein separater beidseitiger Radweg und der Bau von Halte- und Abbiegespuren dringend notwendig. Ferner muss das Überqueren der vielbefahrenen Straße gefahrlos möglich sein. Ich befürworte eine Straßenführung, die den Alleecharakter der Spandauer Straße beibehält und die Interessen der Anwohner und Geschäftsleute (Lärmschutz, Parkmöglichkeiten) berücksichtigt. Die vom Landesamt für Straßenbau vorgestellten Planungen sehen vor, noch in diesem Jahr den Ausbau der sogenannten „Panzerstraße“ abzuschließen. Geplant ist eine Anbindung der dort neu entstehenden Straße an die L 20, um den Kreisverkehr zu entlasten. Dieser soll 2016 ebenfalls ausgebaut und wesentlich vergrößert werden. Die Spandauer wird zwei Richtungsfahrbahnen und Verkehrsinseln erhalten, was prinzipiell nicht zu kritisieren ist.

Zur Entlastung der Spandauer Straße möchte ich immer wieder an den Lückenschluss am Brunsbütteler Damm erinnern und an Maßnahmen, den motorisierten Individualverkehr durch attraktive Bahnanbindungen und gute Radwege zu verringern.

Richstein (CDU): Der geplante Ausbau des Spandauer Kreisels und der Spandauer Straße bis zur Humboldtallee ist sinnvoll, um den Verkehrsdurchfluss zu verbessern. Einen vierspurigen Ausbau der Spandauer Straße lehne ich ab. Eine Verbesserung des Verkehrsflusses wird der Bau von Bushaltebuchten und Links-Abbieger-Spuren bringen. Des weiteren gehe ich davon aus, dass eine Verlängerung des Brunsbüttler Damms die Verkehrssituation entspannen wird.

Bevor wir uns zu „eigenen“ Verkehrskonzepten äußern, wollen wir die Vorschläge der Experten kennenlernen und uns dazu eine Meinung bilden. Grundsätzlich sind wir aber der Meinung, dass die Verteilung des Verkehrs sinnvoller ist, als seine Konzentration.

8) Interkommunale Zusammenarbeit

Es scheint der BISF, dass die interkommunale Zusammenarbeit zwischen Falkensee und Berlin-Spandau sowie zwischen Falkensee, Dallgow und Schönwalde verbessert werden könnte. Beispielhaft zeigt sich dies am fehlenden Straßen-Lückenschluss zwischen dem Brunsbütteler Damm und der Landesstraße L 20 sowie bei den Entwicklungen am Regionalbahnhof Albrechtshof.

Welche Schwerpunkte wollen Sie in der Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen setzen? Wie wichtig sind Ihnen gemeinsame abgestimmte Planungen?

Breinlich (AfD): Da sehe ich sehr große Reserven miteinander ins Gespräch zu kommen, das ist dringend erforderlich und das auch in regelmäßigen Abständen. Ich schlage eine Arbeitsgemeinschaft vor.

Kunz (Linke): Mittelzentrum hin, Mittelzentrum her – psychologisch wäre es vielleicht hilfreich, bei unseren Nachbargemeinden nicht ständig Einverleibungs-Befürchtungen zu wecken.

Ums kurz zu machen: „Abgestimmte Planungen“ sind nicht wichtig – sie sind notwendig!

Gegenwärtig sehe ich drei Schwerpunkte, die mit unseren Nachbargemeinden besprochen werden müssen:

- Die Weiterführung des Brunsbütteler Damms mit Dallgow-Döberitz
- Ich habe noch immer nicht die Hoffnung aufgegeben, das Projekt Hallenbad in Kooperation anzupacken.
- Verbesserung der ÖPNV-Verbindung zwischen dem Bezirk Spandau und Falkensee.

Müller (SPD): Das sehe ich auch so. Ich finde beispielsweise sehr bedauerlich, dass im Zusammenhang mit dem SPNV weder die Meinung des Landes Berlin noch des Bezirkes Spandau in Diskussionen und Entscheidungen der SVV einbezogen wurden.

Mit den Nachbargemeinden in Brandenburg haben wir zumindest als Verwaltungen eine sehr enge Zusammenarbeit. In verschiedenen Gremien, beispielsweise auch in der KAG „Wirtschaftsraum Osthavelland“, werden gemeinsame Projekte intensiv abgestimmt und gemeinsam gefördert. Nach meiner Einschätzung ist die Zusammenarbeit der Gemeindevertretungen deutlich weniger ausgeprägt und sollte verstärkt werden.

Der Lückenschluss im Bereich Brunsbütteler Damm wird im Rahmen unseres VEP mit untersucht. Über die Wirkung und das Kosen-Nutzen-Verhältnis gibt es ja unterschiedliche Auffassungen. Allerdings gehe ich nicht davon aus, dass mit einem Lückenschluss des Brunsbütteler Damms die avisierten Umbauarbeiten an der Spandauer Straße überflüssig werden.

Besonders ärgerlich finde ich, dass ein Vorschlag, den ich vor Jahren gegenüber verschiedenen Bürgermeistern – vor allem Dallgow und Spandau - gemacht habe, nicht umgesetzt wurde. Mein Vorschlag war, den Bereich zwischen Landesstraße und Berliner Stadtgrenze zu einem Gewerbegebiet zu machen. Dann hätte der Lückenschluss im Zusammenhang mit dem entstehenden Gewerbegebiet erfolgen und finanziert werden können. Insbesondere die Berliner Seite hatte aber kein Interesse daran. Unterdessen stehen dort Solarpaneele, die nicht mit einer Straße erschlossen werden müssen.

Nonnemacher (Grüne): Das Verhältnis Falkensees zu seinen Nachbargemeinden könnte besser sein. Ich werde mich sowohl auf Verwaltungsebene als auch bei der Förderung des bürgerschaftlichen Engagements für bessere Beziehungen und eine engere Zusammenarbeit einsetzen. Es ist nicht der Dünkel der großen Stadt, sondern partnerschaftliches Miteinander gefragt.

Gemeinsame Planungen sind in meinen Augen unerlässlich. Der erwähnte Lückenschluss am Brunsbütteler Damm, der für Falkensee und Spandau Vorteile brächte, aber auf Dallgower Gebiet erfolgen müsste, ist ein gutes Beispiel. Ich unterstütze diesen Lückenschluss ausdrücklich als eine sinnvolle und preisgünstige Variante der Verkehrsentslastung. Beim Thema öffentlicher Personennahverkehr ist die Zusammenarbeit ebenfalls unabdingbar, da nicht Falkensee isoliert betrachtet werden kann, sondern gemeinsam mit unseren Nachbargemeinden die Situation des Osthavellandes. Die von Ihnen angeführte unbefriedigende Situation am Bahnhof Albrechtshof, wo wir aus Falkenseer Sicht dringend Park- und Ride- sowie Fahrradstellplätze brauchen, ist ein anderes Problemfeld. Weitere Themen sind die Kooperationen bei den Stromnetzen, wo Falkensee leider völlig außen vor ist, ein mögliches Stadtwerk in interkommunaler Zusammenarbeit und natürlich das Hallenbad. Ferner hat meine Fraktion gerade kürzlich einen Antrag gestellt, dem Regionalpark Osthavelland Spandau e.V. beizutreten.

Richstein (CDU): Ich bin für eine aktive Zusammenarbeit im Rahmen Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Osthavelland (KAG), die mehr sein sollte als nur eine Werbeplattform zur Gewerbeansiedlung. Als Mittelzentrum ist es wichtig, das Falkensee seine Stadt-, Verkehrs- und Umweltent-

wicklungsplanung in der KAG abstimmt, ggf. gemeinsame Projekte identifiziert, konzipiert und realisiert. Dazu zählt beispielsweise auch der Bau eines Hallenbades. Sofern das Verkehrsgutachten bestätigt, dass eine Verlängerung des Brunsbütteler Damms zur Verkehrsentslastung in der Spandauer und der Seegefelder Straße führt, sollte in Abstimmung mit Berlin-Spandau und in Zusammenarbeit mit Dallgow-Döberitz der Brunsbütteler Damms bis zur L 20 verlängert werden. Ich bedauere es, dass sich die Stadt Falkensee bislang nicht in den Regionalpark Osthavelland-Spandau einbringt.

9) Seekonzept

Ein neues Nutzungskonzept für den Falkenhagener und Neuen See wird von der Stadt seit Herbst 2011 erarbeitet. Nach Verzögerungen bei der Erstellung des Gutachtens und Abstimmungsschwierigkeiten mit der Unteren Naturschutzbehörde war zuletzt nichts mehr von der Fertigstellung des Konzeptes zu hören. Im Sommer wurde am Parkplatz Humboldtallee wieder wild geparkt.

Wie soll aus Ihrer Sicht weiter mit dem Seekonzept umgegangen werden und wie sollen die Bürgerinnen und Bürger der Stadt davon profitieren?

Breinlich (AfD): Ob nun als Bürgermeister oder nicht, ich werde alle mir zur Verfügung stehende Kraft einsetzen um Mittel für den Falkenhagener See und auch den Lindenweiher wo immer es geht aufzuspüren. Das sind Kleinode in einer wachsenden Stadt, die unbedingt erhalten werden müssen. Spenden, Fördermittel, Eigeninitiative von Bürgern und Firmen, alles wäre willkommen was diesem Anliegen dient. Dafür kann auch ein Bürgermeister mal „betteln“ gehen!

Priorität im Nutzungskonzept muss der Naherholungscharakter für alle Mitbürger haben.

Kunz (Linke): Still ruht der See!

Das Seekonzept muss erst einmal wieder auf die Tagesordnung gesetzt werden. Ein Nutzungskonzept aus linker Perspektive beinhaltet den Zugang der Bürgerinnen und Bürger zu „ihrem“ See, selbstverständlich unter Berücksichtigung aller Naturschutzbelange.

Müller (SPD): Die Kapazität der Verwaltung aber auch der Kommunalen Vertretung ist begrenzt. Fast alle Sitzungen des ASUW mussten in den letzten Monaten in die Verlängerung. Ich hoffe, dass die Effektivität der Arbeit in naher Zukunft ermöglicht, auch das Seekonzept weiterzuentwickeln.

Ob das Seekonzept das wilde Parken im Sommer nachhaltig unterbinden kann, ohne das Areal beispielsweise einzuzäunen, kann ich derzeit nicht einschätzen. Leider halten sich zu viele Gäste der Stadt, aber auch Mitbürgerinnen und Mitbürger nicht an Regeln oder Schilder.

Nonnemacher (Grüne): In das Seekonzept wurde durch ein Fachplanungsbüro, die Stadtverwaltung, die Stadtverordneten und Hinweise der Bürger und Bürgerinnen viel Arbeit gesteckt. Es sollte eine bessere Nutzung des Sees für Erholung und Freizeit (gerade im Bereich des Neuen Sees) mit naturschutzfachlichen Gesichtspunkten verbinden. Es gab einige Unstimmigkeiten mit der Unteren Naturschutzbehörde und dem Landesumweltamt in Bezug auf Landschaftsschutzgebiete. Meiner Kenntnis nach ist nach einem Abwägungsbeschluss der SVV von März 2012 keine weitere Aktivität mehr erfolgt, was auch mit Personalengpässen im Stadtplanungsamt zusammenhängen könnte. Um den Falkenseerinnen und Falkenseern eine stärkere Nutzung des Erholungsgebietes in geordneten Bahnen unter Berücksichtigung des Naturschutzes zu ermöglichen, sollte die Arbeit am Seekonzept wieder aufgenommen werden.

Richstein (CDU): Der Falkenhagener See und der Neue See sind ein wunderbares Naherholungsgebiet. Bei einer Nutzungskonzeption sind die teilweise unterschiedlichen Interessen der Nutzer und der Anlieger zu berücksichtigen und abzuwägen. Der mittlerweile fast dreijährige Entwurf des Seekonzepts ist eine gute Grundlage, für eine neue Diskussion unter reger Bürgerbeteiligung. Die Ergebnisse in Abstimmung mit der Leitbildentwicklung müssen dann alsbald auch umgesetzt werden.