

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/16637 –**

### Umfahrung der Ortslage Malchow in Berlin

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Zurzeit führt die Bundesstraße (B) 2 mitten durch die Ortslage Malchow (Berlin). Laut Bundesverkehrswegeplan (BVWP) soll die B 2 verlegt werden und künftig durch das Gebiet zwischen der Stadtrandsiedlung Malchow und dem Dorf Malchow führen – mitten durch das Naturgebiet Malchower Luch. Der Anmeldung wurden „Variantenuntersuchungen aus dem Jahr 2007“, die „keine weitere Alternative wegen vorhandener Zwangspunkte“ sieht, zugrunde gelegt. Neben der „Stadtrandsiedlung Malchow“ und dem „Ortskern Malchow“ zählen das Naturschutzgebiet Malchower Aue und der Malchower See zu diesen Zwangspunkten. Das Ergebnis der Umwelt- und Naturschutzfachlichen Beurteilung im BVWP lautet „gering“, da „überwiegend ebenes Ackerland, z. T. auch Siedlungsgebiet“ vom Projekt betroffen seien (vgl. [www.bvwp-projekte.de/strasse/B2-G20-BE/B2-G20-BE.html](http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B2-G20-BE/B2-G20-BE.html)). Gemäß Antwort zu Frage 18 der Schriftlichen Anfrage auf Drucksache 17/18981 des Abgeordnetenhauses von Berlin vom 2. September 2016 zählen jedoch zum Bestand des Gebietes auch „streng geschützte[.]“ und „ausgesprochen lärmempfindliche Arten“. Auch der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Berlin kommt bezüglich der Umwelt- und Naturbeeinträchtigung zu einer anderen Einschätzung ([www.umwelt-beteiligung-berlin.de/sites/default/files/state\\_ments/dokumente/stellungnahme\\_zu\\_ou\\_malchow\\_bvwp\\_vom\\_bund.pdf](http://www.umwelt-beteiligung-berlin.de/sites/default/files/state_ments/dokumente/stellungnahme_zu_ou_malchow_bvwp_vom_bund.pdf)). Diesen Widerspruch aufzuklären, ist Gegenstand der vorliegenden Anfrage.

1. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Planungs- und Verfahrensstand für das Projekt Ortsumfahrung Malchow (Projektname „B2n-BE-OU Malchow“ im Bundesverkehrswegeplan)?
2. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung bereits ein Planfeststellungsverfahren eröffnet?
  - a) Wenn ja, wann, und wie ist der Stand des Verfahrens?
  - b) Wenn nein, für wann ist die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens terminiert?

3. Wann soll nach Kenntnis der Bundesregierung nach derzeitigem Planungsstand mit dem Bau der Ortsumfahrung Malchow begonnen werden, bzw. zu welchem Termin ist nach derzeitigem Planungsstand die Fertigstellung vorgesehen?
13. Sind bereits Mittel für den Bau der Ortsumfahrung (OU) Malchow in den Bundeshaushalt 2020 eingestellt?
  - a) Wenn ja, in welcher Höhe, und für welchen Zweck?
  - b) Wenn nein, für wann ist eine Untersetzung des Projekts mit entsprechenden Mittel geplant, und in welche Haushaltstitel werden diese eingestellt werden?

Die Fragen 1 bis 3 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die planerisch zuständige Straßenbauverwaltung des Landes Berlin (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) hat bisher keine vertiefenden Planungsaktivitäten eingeleitet. Planfeststellungsverfahren, Baubeginn und Fertigstellung sind zeitlich noch offen. Über die Bereitstellung von Bundesfernstraßenmitteln wird nach Vorliegen von Baurecht befunden.

4. Auf Grundlage welcher Untersuchungen, Gutachten oder Ähnlichem nimmt die Bundesregierung hinsichtlich der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung des Projekts die Einordnung „gering“ bzw. „Umweltbetroffenheiten bestehen keine“ vor – vgl. Projektdossier unter [www.bvwp-projekte.de/strasse/B2-G20-BE/B2-G20-BE.html](http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B2-G20-BE/B2-G20-BE.html) (bitte Untersuchungen, Gutachten etc. einzeln auflühren und anmerken, wo diese einzusehen sind)?

Entsprechend der Bewertungsmethodik zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) basiert die gutachterliche Bewertung auf der Flächeninanspruchnahme von zum Bewertungszeitpunkt geschützten Räumen durch den Trassenkorridor der Ortsumgehung (OU) Malchow, der bei der Aufstellung des BVWP 2030 als plausibel zugrunde gelegt wurde.

5. Zu welchen Schlussfolgerungen kommt die Bundesregierung bezüglich der ökologischen Bedeutung der vom genannten Straßenneubauprojekt betroffenen Flächen, insbesondere des Moor- und Feuchtgebiets „Malchower Luch“ zwischen der Stadtrandsiedlung Malchow und dem Dorf Malchow?
6. Sind der Bundesregierung im Projektgebiet oder in seiner Wirkzone für indirekte Beeinträchtigungen (Abb. 8 und 9 des Projektdossiers) besonders schützenswerte Arten bekannt?
  - a) Wenn ja, welche, und wie wird deren Erhalt bei Realisierung des Projekts gesichert werden?
  - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Betroffenheit von Schutzgütern, geschützten Flächen und Arten wird Gegenstand der im Zuge der Projektplanung durchzuführenden umweltfachlichen Untersuchungen (u. a. Umweltverträglichkeitsstudie, Artenschutzfachbeitrag und ggf. FFH-Verträglichkeitsprüfungen).

7. Werden die Be- und Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner (von Lärm und Abgasen) durch das Projekt in der Kosten-Nutzen-Analyse berücksichtigt?
  - a) Wenn ja, wie?
  - b) Wenn nein, warum nicht?

Nach der Bewertungsmethodik des BVWP 2030 werden die Nutzenkomponenten „Veränderung der Abgasbelastungen“ (NA) sowie „Veränderung der Geräuschbelastungen“ (NG) in der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt. Hierbei wird die Differenz aus Planfall (mit Ortsumfahrung) und Bezugsfall (ohne Ortsumfahrung) gebildet.

8. Welche Verkehrsprognosen liegen der Bundesregierung für die Ortsumfahrung Malchow bis zum Jahr 2030 vor (bitte jeweils die Anzahl der Kfz/24 Stunden und Anteile des Schwerlastverkehrs benennen sowie Zeitpunkt, Dauer bzw. Umfang der Prognose angeben)?
9. Mit welchen Verlagerungseffekten rechnet die Bundesregierung im Planfall (Belastungsab- bzw. Belastungszunahmen der umliegenden Straßen bitte einzeln auflisten)?
10. Wie und mit welchen Ergebnissen wurde die Leistungsfähigkeit der Berliner Allee und ihrer Knotenpunkte nach Kenntnis der Bundesregierung für die prognostizierten Verkehrsmengen nachgewiesen (bitte auch die Gutachten dazu benennen)?

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prognosedaten des BVWP 2030 weisen im Planfall für das Jahr 2030 eine mittlere Verkehrsbelastung von 30.000 Kfz/24h (Lkw-Anteil: 13 %) aus. Der alte Streckenzug der B 2 wird um bis zu 28.000 Kfz/24 h entlastet. Die Leistungsfähigkeit für Straßen (auch der Berliner Allee) und Knoten im Projektumfeld wird mit einer Verkehrsuntersuchung im Zuge der Projektplanung untersucht.

11. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung im Hinblick auf die Veränderungen der Abgasbelastungen durch den zusätzlichen Verkehr auf der künftigen Ortsumgehung Malchow bezüglich ihrer Klimaziele?

Auf die Strategische Umweltprüfung wird verwiesen. (vgl. [www.bvwp-projekte.de/map\\_street.html](http://www.bvwp-projekte.de/map_street.html)).

12. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten für das gesamte Projekt (Bruttokosten inklusive Planungskosten) aktuell, d. h. Preisstand 2019, ein (bitte Planungs- und Baukosten getrennt ausweisen)?

Aktuelle Kostenermittlungen werden mit der Projektplanung erfolgen.

14. Können Mittel, die für den Bau der gemäß Prognose vor allem vom Personenverkehr genutzten OU Malchow im Bundeshaushalt eingestellt wurden respektive werden, für die Realisierung anderer, umwelt- und klimafreundlicherer Personenverkehrslösungen, wie z. B. öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) oder Radverkehr, eingesetzt werden?
- Wenn ja, wie?
  - Wenn nein, warum nicht, bzw. welche gesetzlichen oder sonstigen Grundlagen stehen dem entgegen?

Die vom Deutschen Bundestag im Bundeshaushalt für einen bestimmten Zweck vorgesehenen Mittel können nicht für andere Zwecke eingesetzt werden.

15. Wurden verkehrliche Alternativen zur Verbesserung des Personenverkehrs zwischen Berlin und den nordöstlichen Gemeinden im Land Brandenburg für den Fall eines Verzichtes auf die Umsetzung des Projekts (Bezugsfall) untersucht?
- Wenn ja, zu welchen Ergebnissen führten diese Untersuchungen?
  - Wenn nein, warum nicht?
17. Welchen Stellenwert bzw. welche Bedeutung hat das Projekt nach Ansicht der Bundesregierung für die Verbesserung der Verbindung zwischen Berlin und den nordöstlichen Gemeinden im Land Brandenburg im Vergleich zu möglichen Alternativen im Personenverkehr?

Die Fragen 15 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die BVWP-Bewertung der OU Malchow weist deren Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von  $>10$  aus. Das Vorhaben ist deshalb dem Vordringlichen Bedarf im Bedarfsplan zum BVWP 2030 zugeordnet.

16. Welche konkreten Untersuchungen welcher verschiedenen Varianten bei der Projektentwicklung der OU Malchow haben der Bund und das Land Brandenburg durchgeführt?

Keine. Die Variantenuntersuchung wird Gegenstand der von der Straßenbauverwaltung Berlin durchzuführenden Planung sein.