

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

#### des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 15. August 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. August 2016) und **Antwort**

#### Ortsumfahrung Malchow im Bundesverkehrswegeplan: Wie ist der Stand des Projektes?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1: Wie ist der aktuelle Planungs- und Verfahrensstand für das Projekt? Wann soll nach derzeitigen Planungen mit dem Bau der Ortsumfahrung Malchow begonnen werden? Welche Bauzeit ist für dieses Projekt angesetzt?

Antwort zu 1: Die Ortsumfahrung (OU) Malchow ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthalten und in den vordringlichen Bedarf eingeordnet. Baubeginn und Bauzeiten können gegenwärtig noch nicht benannt werden.

Frage 2: Welche Varianten der Linienführung der Ortsumfahrung Malchow wurden bzw. werden geprüft? Mit welchem Ergebnis bzw. bis wann soll das Ergebnis des Linienbestimmungsverfahrens vorliegen?

Antwort zu 2: Ein Linienbestimmungsverfahren ist für Ortsumfahrungen nicht erforderlich. Variantenuntersuchungen werden zu gegebener Zeit beauftragt und durchgeführt und sind Bestandteil des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens.

Frage 3: Welche Gesamtkosten sind für die Realisierung der Ortsumfahrung, einschließlich der neuen Queerung des Bahnaußenringes, angesetzt? Wie hoch wird nach derzeitigem Stand der Anteil Berlins an den Gesamtkosten ausfallen? Welche Anpassungen, Rückbauten o.ä. im bestehenden Straßennetz sind bei Realisierung der Ortsumfahrung vorgesehen?

Antwort zu 3: Die geschätzten Gesamtkosten (ohne Planungskosten, Preisstand 2014) im Rahmen der Anmeldung zum BVWP betragen ca. 20,6 Mio. €. Derzeit sind keine Kosten für das Land Berlin aufgeführt. Nach bisherigem Kenntnisstand soll die vorhandene B 2 in der Ortslage Malchow im Norden südlich der Bahnanlagen und im Süden südlich der Ortnitzstraße abgehängt werden. Parallel mit der Planung zur OU wird ein Konzept zur Umgestaltung der Straßen in der Ortslage Malchow erarbeitet werden.

Frage 4: Welche Erkenntnisse über natur- und umweltschützerische Belange liegen dem Senat bezüglich der möglichen Streckenführung durch das Malchower Luch (Feuchtwiesen zwischen der Stadtrandsiedlung Malchow und dem Dorf Malchow) vor? Welche Untersuchungen wurden dazu bislang durchgeführt?

Frage 5: Wie plant der Senat den Schutz des Moor- und Feuchtgebietes Malchower Luch bei dem Bau der Ortsumfahrung Malchow zu gewährleisten? Auf welches Alter und welche Mächtigkeit wird das Niedermoor geschätzt? Welche Auswirkungen erwartet der Senat auf den Wasserstand und damit einhergehende Gefahren für die angrenzenden Grundstücke und Häuser in den umliegenden Siedlungsgebieten? Welche Maßnahmen sind zur Abwehr möglicher Risiken geplant?

Frage 6: Wie soll mit Ausgleichsmaßnahme die im Bereich zwischen der Stadtrandsiedlung Malchow und dem Dorf Malchow 2010, für einen Bauabschnitt der A 10, geschaffen wurden umgegangen werden, wenn die Ortsumfahrung realisiert wird? Wie soll bei einem Wegfall dieser Ausgleichsmaßnahme der entstehende Umweltschaden behoben werden?

Frage 7: Welche Tier- und Pflanzenarten sind in diesem Feuchtgebiet ermittelt worden? Wie sollen diese geschützt werden?

Antwort zu 4 bis 7: Die Fragen 4 bis 7 können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden. Nach Schaffung der personellen und finanziellen Voraussetzungen für die Vorbereitung eines Planfeststellungsverfahrens werden diese u.a. im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVS), der Immissionsschutzuntersuchungen, des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) sowie der Untersuchungen zum Artenschutz beauftragt, untersucht und bewertet werden und fließen in die Unterlagen und die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ein.

Frage 8: Wie soll die laut Anmeldungsunterlagen zum Bundesverkehrswegeplan beabsichtigte Querung des Bahnaußenringes (Bahnstrecke Karow – Wartenberg) erfolgen? Welche Kosten werden für diese Querung angesetzt?

Antwort zu 8: Hierzu liegen noch keine detaillierten Untersuchungen vor. Im Rahmen der Anmeldung zum BVWP wurden die Kosten für das Überführungsbauwerk Bahnstrecke Deutsche Bahn AG und Anpassungen an der vorhandenen Querung mit ca. 1 Mio. € geschätzt.

Frage 9: Ist eine eventuell im Zusammenhang mit der Sanierung der Malchower Dorfstraße einzurichtende Behelfsfahrbahn (Baustraße) nach Abschluss der dortigen Bauarbeiten für eine Nutzung als Trasse der Ortsumfahrung geplant oder möglich?

Antwort zu 9: Nach gegenwärtigem Kenntnisstand steht noch nicht fest, ob für die Baumaßnahme "Grundhafte Erneuerung der Malchower Dorfstraße" die Herstellung einer temporären, ortsnahen und provisorischen Umleitungsstrecke (Behelfsfahrbahn) erforderlich ist.

Frage 10: Erfolgt für diese Baumaßnahme eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung unter Einbeziehung von Anwohnenden und Naturschutzverbänden? Wenn ja, wann soll diese durchgeführt werden? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 10: Über die Baumaßnahme "Grundhafte Erneuerung der Malchower Dorfstraße" wurde bereits informiert und es wird vor Baubeginn weitere Informationen und Beteiligungsmöglichkeiten für Anwohnerinnen und Anwohner in den Planungsphasen geben.

Frage 11: Welches Verkehrsaufkommen wird nach Fertigstellung der Ortsumfahrung Malchow auf der Ortsumfahrung selbst und welches Verkehrsaufkommen auf der Dorfstraße Malchow prognostiziert? Ist bei dieser Prognose ein erweitertes SPNV- Angebot über den S-Bahnhof Wartenberg, Richtung geplantem Turmbahnhof Karower Kreuz ggf. mit einem Zwischenhalt, berücksichtigt worden. Wenn nicht, wie würde sich das Prognoseergebnis verändern? Wie ist das Ergebnis aktueller Verkehrszählungen in diesem Bereich?

Antwort zu 11: Auf der Basis der Anmeldeunterlagen zum BVWP ist für die OU im Prognosefall eine Verkehrsbelastung von ca. 30.000 Kfz/24 h prognostiziert.

Eine umfassende Entlastung der Ortslage kann erst mit Umsetzung der Planung zur verlängerten Egon-Erwin-Kisch-Straße erfolgen. Für diesen Planfall wird mit einer Verkehrsbelastung unter 5.000 Kfz/24 h werktags gerechnet.

Bei dem SPNV<sup>1</sup>-Angebot handelt es sich um die sogenannte „Nahverkehrstangente“. Diese ist im aktuell gültigen Stadtentwicklungsplan Verkehr als eine langfristige Maßnahme mit einem Realisierungshorizont nach 2025 eingestellt.

Für einen Haltepunkt der Nahverkehrstangente in diesem Bereich kann nur eine Wirtschaftlichkeit erzielt werden, wenn umfangreiche städtebauliche Entwicklungen erfolgen. Dies führt auch derzeit zu der Einschätzung, dass die für ein entsprechendes Angebot erforderlichen Schieneninfrastrukturergänzungen einen Realisierungszeitpunkt vor 2025 ausschließen. Es kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussage getroffen werden, inwieweit sich das prognostizierte Verkehrsaufkommen der OU Malchow dann verändern könnte. Eine deutliche Verkehrsmittelverlagerung ist nicht zu erwarten.

Die Straßenverkehrszählung 2014 für Berlin zeigt in der Ortslage eine Verkehrsbelastung von ca. 23.400 Kfz/24 h werktags, davon ca. 1.340 Lkw/24 h werktags. Weitere Daten siehe

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/lenkung/vlb/de/erhebungen.shtml>.

Berlin, den 24. August 2016

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Aug. 2016)

<sup>1</sup> Schienengebundener Personennahverkehr