

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Otto (GRÜNE)**

vom 04. Dezember 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Dezember 2020)

zum Thema:

**Auswirkungen einer Ortsumfahrung Malchow auf die Belastung der Berliner Allee**

und **Antwort** vom 22. Dez. 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Dez. 2020)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Andreas Otto (GRÜNE)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25839**  
**vom 4. Dezember 2020**  
**über Auswirkungen einer Ortsumfahrung Malchow auf die Belastung der Berliner Allee**

---

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

Frage 1:

Wurden im Vorfeld des Ersuchens Berlins zur Aufnahme der Ortsumfahrung Malchow in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) die verkehrlichen Auswirkungen auf die Berliner Allee im Ortsteil Weißensee betrachtet?

Frage 2:

Falls 1. Nein, warum nicht?

Frage 3:

Falls 1. Ja, welche konkreten Überlegungen führten trotz der verkehrlichen Auswirkungen auf die Berliner Allee zu einem Ersuchen Berlins, die OU Malchow in den BVWP aufzunehmen? Welche Verkehrszahlen hat der damalige Senat seinen Überlegungen zugrunde gelegt?

Antwort zu 1-3:

Die Fragen 1 -3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Berliner Senat hatte die seit 1994 im gesamtstädtischen Flächennutzungsplan (FNP) enthaltene Ortsumfahrung (OU) Malchow für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Die Grundlagen bildeten ein Planungsstand aus 2013 und eine Verkehrsprognose für den Prognosehorizont 2025.

Die OU Malchow wurde als Straßenbaumaßnahme zur Beseitigung struktureller Netzprobleme in den Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP V) 2011 aufgenommen.

Frage 4:

Wie bewertet der Senat aus aktueller Perspektive (Klimanotlage) die Nutzen-Kosten-Analyse des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur OU Malchow im Hinblick auf die verkehrlichen Auswirkungen auf die stadteinwärts gelegenen Straßenzüge?

Frage 5:

Wie bewertet der Senat die Prognose im BMVI-Projektossier, (Projekt B2-G20-BE Quelle: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B2-G20-BE/B2-G20-BE.html>), dass die Ortsumfahrung Malchow im Vergleich zum Nullfall zu insgesamt deutlich höheren klimaschädlichen Emissionen und erheblich mehr Kfz-Verkehr auf der Berliner Allee führen würde?

Antwort zu 4 und 5:

Die Belastungsdifferenz im werktäglichen Verkehr auf der Berliner Allee (B 2) liegt unter drei Prozent im Vergleich zum Nullfall. Eine Reduzierung der Verkehrsbelastung ist für umliegende Straßen berechnet und mit den veränderten Emissionsmengen in die Nutzen-Kosten-Analyse eingeflossen, die auch die umweltseitige Betrachtung der Maßnahme mit den Auswirkungen auf Luft und Lärm berücksichtigt und ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis ergeben hat.

Frage 6:

Welche Auswirkungen erwartet der Senat durch die im genannten Projektossier prognostizierte Zunahme des Kfz-Verkehrs für

- a) die Belastung mit Luftschadstoffen im Abschnitt Rennbahnstraße – Indira-Ghandi-Straße,
- b) die Lärmbelastungen in den bewohnten Abschnitten der Berliner Allee,
- c) den Einzelhandel zwischen Rennbahnstraße und Antonplatz,
- d) den Erholungswert des Weißen Sees und seines Parks?

Antwort zu 6:

Unter Bezugnahme der Antwort auf die Fragen 4 und 5, in der auf die geringe Belastungsdifferenz im weiteren Verlauf der Bundesstraße 2 hingewiesen wird, sind auch für die unter 6 a) bis d) genannten Punkte keine nennenswerten Auswirkungen zu erwarten.

Demgegenüber stehen Vorteile durch die Entlastung der Ortslage Malchow:

- die Verbesserung der Bedingungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), für Radfahrende und zu Fußgehende sowie die Entlastung der Anwohnenden der heutigen Ortsdurchfahrt im Ortskern Malchow,
- die Schaffung zusätzlicher Querungsstellen, die nachhaltige Umgestaltung und Attraktivitätssteigerung der Ortslage und
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Alle Auswirkungen der Maßnahme sind in die Nutzen-Kosten-Analyse eingeflossen.

Berlin, den 22.12.2020

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz