

Kein Bedarf für die Ortsumfahrung Malchow (BVWP-Projekt B2n-G20-BE)!

Vorbemerkungen

1 Bestand und Historie

Die Bundesstraße B2 führt u.a. vom Dreieck Schwanebeck an der A10, vorbei am Dorf Lindenberg (Brandenburg), nach und durch Berlin-Malchow (Bezirk Lichtenberg) weiter über die Malchower Chaussee und die Berliner Allee hinein nach Berlin-Weißensee.

In Malchow zwischen Blankenburger Pflasterweg und Wartenberger Weg verkehrten 2005 knapp 30.000 Kfz/Tag. 2014 waren es noch 23.400 Kfz/Tag¹, ein Rückgang um fast ein Viertel.

In Malchow heißt die B2 Dorfstraße. Die fast ausschließlich ein- bis zweigeschossigen Wohnhäuser haben überwiegend recht große Abstände von der Fahrbahn. Hier sind wenige Hundert Menschen von Lärm (auch durch den schlechten Fahrbahnzustand) und Luftverschmutzung betroffen, allerdings weit unterhalb der Luftschadstoff-Grenzwerte.

Weiter stadteinwärts in Weißensee heißt die B2 Berliner Allee und ist eine z. T. nur 25 m breite Straßenschlucht mit überwiegend fünfgeschossigen Altbauten. Hier verursachen großteils dieselben Kraftfahrzeuge Lärmdurchschnittswerte (!) von über 75 dB(A) und Luftverschmutzung knapp unterhalb der Grenzwerte.

Die Westumfahrung Malchows war Bestandteil des Stadtentwicklungsplans Verkehr 2011 und wurde daher von der Senatsverkehrsverwaltung für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. **Einen Beschluss des Abgeordnetenhauses gab und gibt es zur OU Malchow nicht².**

Begründung war damals der schlechte Zustand der Ortsdurchfahrt - siehe Drucksache 17 / 12 024 von 2013: „Frage 1: Warum soll die Ortsumfahrung Malchow zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet werden?“

Antwort zu 1: Die Bundesstraße (B 2) führt durch die Ortslage Malchow (Dorfstraße). [...] Sie befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand und darf schon seit geraumer Zeit nur noch mit 20 km/h befahren werden. Weite Abschnitte der B 2 in Malchow sind durch einen Dauerstau gekennzeichnet. Die Lebensqualität an dieser Ortsdurchfahrt hat sich deutlich verschlechtert, ein Queren der Straße durch Anwohnerinnen und Anwohner ist kaum noch möglich, mehrere Buslinien stehen ebenfalls täglich im Stau. Zur grundsätzlichen Entlastung des Dorfes Malchow ist eine westliche Ortsumgehung für die Bundesstraße B 2 geplant, im Stadtentwicklungsplan Verkehr als langfristiges Infrastrukturvorhaben enthalten und soll im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) angemeldet werden.

Mit Realisierung der geplanten westlichen Ortsumfahrung Malchow soll ein neues Gestaltungskonzept für die ehemalige Ortsdurchfahrt umgesetzt werden.“

¹ Gemäß Verkehrsmengenkarten des Landes Berlin für 2009 und 2014.

² Drucksache 17 / 10 634: „Frage 4: Ist ein Senatsbeschluss zur Anmeldung der Maßnahmen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 geplant, und wenn ja, wann?“

Antwort zu 4: Nein, ein Senatsbeschluss ist nicht geplant. Der Senat hat am 29. März 2011 den Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025 beschlossen. Dieser ist die Grundlage für die Anmeldungen von Maßnahmen des Landes Berlin zum Bundesverkehrswegeplan 2015.“

Die Westumfahrung Malchows ist derzeit als Nr. 429 im Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG) enthalten und aufgrund einer Kosten-Nutzen-Analyse als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft.

Inzwischen ist der Neubau der Ortsdurchfahrt mit erheblichen Verbesserungen für Bus-, Fuß- und Radverkehr bei gleicher Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr baureif fertig geplant. Er wird früher geschehen als der Bau der Umfahrung, für die noch langwierige Genehmigungsverfahren nötig werden.

Auszug aus der Stellungnahme des Landes Berlin zum Entwurf des neuen BVWP³:

„Die verstärkte Berücksichtigung der Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur gegenüber Aus- und Neubaumaßnahmen wird ausdrücklich begrüßt. Sie trägt zur dringend erforderlichen Erhaltung der Verkehrswege und zur Beschränkung der Ausweitung verkehrlich bedingter Umweltbelastungen bei. Die umweltpolitische Forderung zur Verlagerung der Verkehre auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasser wird mit der Mittelverteilung aber nicht ausreichend deutlich. [...]. **Insgesamt geht auch der Entwurf für den neuen BVWP eher von einer auto- bzw. und straßenorientierten Verkehrspolitik aus, die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zugunsten der Straße und des Flugverkehrs werden nicht ausreichend angegangen. Der Schienenverkehr genießt nach wie vor keine ausreichende Priorität, dies steht nicht nur im Gegensatz zur Politik des Landes Berlin sondern auch der der EU-Kommission.**“

Das Land Berlin hat sich in seiner Stellungnahme an das BMVI maßgeblich auf die noch nicht vollständige Bewertung der Schienenverkehrsprojekte bezogen und eine verstärkte Berücksichtigung dieser empfohlen. Dies betrifft im Einzelnen:

- den Ausbau des Eisenbahnkreuzes Wuhlheide
- die Berücksichtigung des Abschnittes Nordkreuz – Birkenwerder (Nordbahn) im Eisenbahnknoten Berlin sowie
- die grenzüberschreitenden Verbindungen aus Berlin in Richtung Polen.

2 Bedarfsüberprüfung

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde vom BMVI erarbeitet und 2016 zunächst vom Bundeskabinett und danach vom Bundesrat beschlossen.

Die Ausbaugesetze für Fernstraßen, Schienenwege und Bundeswasserstraßen wurden daraufhin geändert und Ende 2016 vom Bundestag beschlossen. Sie enthalten die BVWP-Projektlisten („Bedarfspläne“) als Anlagen.

Die OU Malchow ist in der Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) als Nr. 429 enthalten.

Mit Beschluss u. a. des Fernstraßenausbaugesetzes ist der Bedarf gesetzlich festgestellt, muss nicht mehr begründet und kann nicht angezweifelt werden. Die Landesplanung darf nun u. a. keine Ziele festlegen, die die an den Bedarfsplan gebundenen Behörden verpflichten, vom Bedarfsplan abweichende Entscheidungen zu treffen. Das wäre Bruch eines Bundesgesetzes.

In § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes heißt es aber:

³ Quelle: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik/bvwp/de/rolle_berlin.shtml, abgerufen am 30.11.19

„Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist; in die Prüfung sind die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus, einzubeziehen. Die Anpassung geschieht durch Gesetz.“

Auch dieses Gesetz ist vom Deutschen Bundestag zu beschließen.

Die Überprüfung erfolgt durch das BMVI. Dazu erfolgt eine erneute Nutzen-Kosten-Untersuchung. Alle Vorhaben werden umwelt- und naturschutzfachlich untersucht und hinsichtlich ihrer ökologischen Risiken eingestuft.⁴

Eine nicht durchgeführte oder mangelhafte Überprüfung der Bedarfspläne kann Auswirkungen in einem den Bedarfsplänen folgenden Planfeststellungsverfahren haben. Die Planfeststellung ist nur dann rechtmäßig, wenn das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich, also vernünftigerweise geboten ist.⁵

Antrag

1. Die BVV lehnt die Ortsumfahrung Malchows im Westen ab.
2. Das Bezirksamt wird aufgefordert, sich beim Senat dafür einzusetzen, dass die Neubewertung der OU Malchow bei der Überprüfung gem. § 4 FStrAbG aufgrund korrekter und vollständiger Angaben und den Zielen des Landes Berlin, den Klimazielen der Bundesregierung und unter Einbeziehung des Ortsteils Weißensee erfolgt.
3. Das Bezirksamt wird aufgefordert, sich bei Senat und Abgeordnetenhaus dafür einzusetzen, dass diese veranlassen, dass der Deutsche Bundestag das FStrAbG nach dem Überprüfungsverfahren ohne das Projekt „B2n-G20-BE Ortsumfahrung Malchow“ als „vordringlichem Bedarf“ beschließt.

⁴ BT-Drs. 16/12014

⁵ Ausarbeitung des wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestags, WD 7 – 3000 – 314/10, 2010: Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege

Begründung

1	Die Nutzen-Kosten-Analyse ist fehlerhaft.....	4
1.1	Nicht nachvollziehbare Lärmmentlastungen sollen Umweltschäden aufwiegen.....	4
1.2	Illusorische Fahrzeitgewinne durch mehr Kfz-Verkehre gelten als Nutzen.....	4
1.3	Zusätzlicher Kfz-Verkehr wurde nicht bewertet.....	5
1.4	Steigende Klimaschäden durch mehr Emissionen.....	5
1.5	Tangentialverkehr kann die Umfahrung nicht nutzen.....	5
1.6	Städtebauliche Beurteilung: OU Malchow als Alternative zur OU Ahrensfelde?.....	6
1.7	Die OU Malchow zerstört wertvolle Landschaft mit geschützten Arten und vertreibt lärmempfindliche Vögel.....	6
2	Die OU Malchow ist klima- und umweltschädlich.....	7
2.1	Steigende Klimaschäden durch mehr Kfz-Verkehr.....	7
2.2	Zerstörung von Ausgleichsmaßnahmen für Straßenbau.....	8
3	Die OU Malchow widerspricht Berliner Planungen.....	8
3.1	Berliner Landschafts- und Artenschutzprogramm (LaPro).....	8
3.2	Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption 2019.....	9
3.3	Berliner Koalitionsvereinbarung 2016-2021.....	11

1 Die Nutzen-Kosten-Analyse ist fehlerhaft

Eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse nach einer speziellen, von vielen Fachleuten kritisierten Bewertungsmethodik⁶ für BVWP-Projekte entscheidet über die Einstufung eines Vorhabens in den sog. vordringlichen Bedarf. Die OU Malchow wurde mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis über 10, geringen Umweltbetroffenheiten einer mittleren städtebaulichen Bedeutung bewertet⁷.

1.1 Nicht nachvollziehbare Lärmmentlastungen sollen Umweltschäden aufwiegen

Gem. Projektdossier der OU Malchow des BMVI⁷, Seite 9 werden Null (!) Einwohner in einer gem. BVWP-Bewertungsmethodik relevanten Weise lärmmentlastet. Das ergibt einen berechneten Nutzen von 347 T€ pro Jahr. Dieser überwiegt alle berechneten Klima- und Umweltschäden.

1.2 Illusorische Fahrzeitgewinne durch mehr Kfz-Verkehre gelten als Nutzen

Zitat Stellungnahme des BUND Berlin: „Der größte Anteil (55%) des errechneten Nutzens kommt direkt aus Fahrzeitgewinnen. Auch hier wird nur der Bereich Malchow betrachtet, der aber nur ein Teil der Kfz-Fahrwege ist. Auch weiter stadteinwärts soll die Kfz-Belastung steigen: Südlich der Darßer Straße soll die Kfz-Verkehrsstärke von 14.400 Kfz/d im Jahr 2014 auf 43.000 steigen, also auf das Dreifache!

⁶ Siehe Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030

⁷ Projektdossier zur OU Malchow mit Bewertungsergebnissen: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B2-G20-BE/B2-G20-BE.html#h1_ergaenzung

Dadurch entstehen in Spitzenzeiten durch Überlastung Fahrzeitverluste auf der Berliner Allee, die die Fahrzeitgewinne in Malchow vermutlich neutralisieren werden, wenn nicht sogar die Fahrzeiten zumindest in den Verkehrsspitzenzeiten insgesamt steigen.

Der zweitgrößte Nutzen (39%) entsteht durch verringerte Betriebsführungskosten (Personal). Auch sie entstehen aus Fahrzeitverringerungen, die im weiteren Streckenverlauf aufgrund der Verkehrszunahme wieder entfallen werden (s.o.).“

1.3 Zusätzlicher Kfz-Verkehr wurde nicht bewertet

Zitat aus der Stellungnahme des BUND Berlin: „Die Ortsumfahrung soll zusätzlichen Kfz-Verkehr induzieren: Während im Prognosenullfall 28.000 Kfz/d durch Malchow fahren, sind es im Prognoseplanfall 38.000 (über Ortsumfahrung) + 8.000 (über Ortsdurchfahrt) = 46.000 Kfz/d, was einer Steigerung von 64% entspricht.

Da der Lkw-Verkehr mit 4.000 Kfz/d in beiden Prognosefällen gleich ist, handelt es sich bei dem zusätzlichen Kfz-Verkehr um Pkw.

Abb. 6 des Dossiers zeigt, dass die Kfz-Belastung der Ortsumfahrung größer ist als die Entlastung der Ortsdurchfahrt. Unter Punkt 1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen wird ein zusätzlicher Verkehrsaufwand von 5,86 Mio Pkw-km/a angegeben, der jedoch allein durch den Umweg von ca. 450 m zustande kommt. Die 64% zusätzlicher Verkehr werden als Mehraufwand nicht berücksichtigt. Ihr um ein vielfaches größerer negativer Nutzen wird ignoriert. Damit ist die Nutzenbewertung für die Betriebsleistung grob fehlerhaft.“

Eine Ortsumfahrung, die zusätzlich Verkehr anziehen soll, wie der Prognosefall ja aussagt, ist in Summe eine Belastung, keine Entlastung.

1.4 Steigende Klimaschäden durch mehr Emissionen

Eine Tonne CO₂ wird mit 145 € als Schaden bewertet, der gem. Bewertungsmethodik durch beliebigen anderweitigen Nutzen kompensiert werden kann. Das ist im Bezug auf das Klima schlicht falsch und daher unverantwortlich.

Aufgrund des steigenden Verkehrsaufwands steigt auch der Treibstoffverbrauch der Kfz. Es wird jedoch nur der im Bereich der Ortsumfahrung entstehende Mehraufwand und –verbrauch betrachtet. Die zusätzlichen Kfz und Emissionen außerhalb der Grenzen Malchows werden nicht betrachtet. Das Projekt ist daher deutlich umwelt- und klimaschädlicher als dargestellt.

1.5 Tangentialverkehr kann die Umfahrung nicht nutzen

Im Projektdossier wird im Bezug auf die Prognosewerte der Tangentialverkehr zwischen Wartenberger Weg und Blankenburger Pflasterweg gar nicht erwähnt. Gemäß Analyse des Projektplans und der Verkehrsstärkenkarten 2014 des Landes Berlin durch den BUND Berlin (siehe folgendes Zitat) ist dieser Tangentialverkehr jedoch erheblich und könnte die Umfahrung nicht nutzen.

Hier ist das Land Berlin gefragt, durch entsprechende ÖPNV-Angebote eine Reduzierung dieses Tangentialverkehrs zu ermöglichen und damit die Ortsdurchfahrt Malchow zu entlasten.

„Im Prognosenullfall (Abb. 2 des Projektdossiers) wird die Ortsdurchfahrt (OD) Malchow werktags maximal von 28.000 Kfz/d befahren.

Darin enthalten sind die Ab- und Einbieger vom Wartenberger Weg [...]. Gem. Verkehrsstärkenkarte 2014 des Landes Berlin (s. u.) sind es 9.500 Kfz/d auf dem Wartenberger Weg. Nördlich davon auf der Ortsdurchfahrt Malchow fahren deutlich mehr Kfz als südlich davon. Es gibt also offenbar einen

Tangentialverkehr zwischen Blankenburger Pflasterweg und Wartenberger Weg. Dieser Tangentialverkehr kann die Ortsumfahrung nicht nutzen, sondern wird weiterhin die Ortsdurchfahrt benutzen.



Auszug Verkehrsstärkenkarte 2014 des Landes Berlin

In den Belegungskarten des Projektdossiers (Abb. 2 bis 5) taucht diese Tangentialverbindung hingegen gar nicht auf. Diese Prognosewerte sind daher zumindest unvollständig. Dennoch wird angesetzt, dass die Ortsumfahrung (OU) mit einem Anteil von über 80% des Gesamtverkehrs ganz hervorragend angenommen wird.“ Damit wird der erwartete Nutzen erheblich zu hoch angesetzt.

1.6 Städtebauliche Beurteilung: OU Malchow als Alternative zur OU Ahrensfelde?

Gemäß dem vorliegenden Dossier wird die städtebauliche Beurteilung als „mittel“ positiv eingeschätzt. Straßenräumliche Effekte oder eine Aufwertung der Wohnungen werden für die zu entlastende Ortsdurchfahrt nicht angenommen.

Die positive Bewertung erfolgt allein durch sog. Flächen- und Erschließungseffekte: Entlastungen mit der Wirkung auf benachbarte Siedlungsareale, die Qualitätsgewinne z.B. durch Umorganisation ihrer Erschließung oder Verbesserung der Erreichbarkeit erhalten. Lt. Projektdossier betrifft das 5.300 Einwohner - in Ahrensfelde!

Die Nutzen-Kosten-Bewertung erfolgte durch dasselbe Ingenieurbüro, das vorher bereits die Nutzen-Kosten-Bewertung für die OU Ahrensfelde erstellt hat (Projekt B158-G10-BB-BE). Darin werden exakt dieselben Flächen- und Erschließungseffekte angesetzt. Ein Kopierfehler?

Oder soll etwa durch die OU Malchow radialer Kfz-Verkehr von der unbewohnten Märkischen Allee in Marzahn auf die bewohnte Berliner Allee in Weißensee verlagert werden?

1.7 Die OU Malchow zerstört wertvolle Landschaft mit geschützten Arten und vertreibt lärmempfindliche Vögel

Laut Projektdossier quert die OU Malchow „überwiegend ebenes Ackerland“ und es gibt „keine Umweltauswirkungen“. Die Umweltbetroffenheit wird als „gering“ bewertet.

Ackerland, auf dem im Wechsel Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Mais und Raps geerntet werden, ist wertvoll. Es ist die wichtigste Grundlage für den Anbau von Lebensmitteln und seine Vernichtung hat somit negative Umweltauswirkungen. Auf den hier betroffenen Äckern wachsen außerdem Klatschmohn, Kornblume, Kamille und andere Beikräuter, die wichtige Nahrungsquellen diverser Insekten sind.

Dieses „überwiegend ebene Ackerland“ hat Vertiefungen, die sich im Herbst nach langen Regenperioden mit Wasser füllen. Auf diesen Flächen wachsen keine Kulturpflanzen, da entweder die Saat oder bereits entwickelte Pflanzen verfaulen. Auf den so entstandenen kleinen Brachen in den Feldern ziehen Feldlärchen (Vogel des Jahres 2019) ihre Jungen groß.

Im Wirkungsbereich der OU Malchow, direkt neben der geplanten Trasse, liegen im Malchower Luch ein Feuchtgebiet und ein Niedermoor. Diese ausgedehnte feuchte Niederung bietet einen Lebensraum für viele, auch bedrohte Arten und Rastplätze für Zugvögel (regelmäßig Kraniche und Graugänse, in 2018 wurden Kibitze fotografiert).

Drucksache des AGH 17/18981 vom 31.08.2016:

„Frage 18: Welche Tier- und Pflanzenarten sind in diesem Feuchtgebiet ermittelt worden? Wie sollen diese geschützt werden?“

Antwort zu 18:

Für Amphibien liegen bestätigte Vorkommen von Grasfrosch und Teichfrosch im Malchower Dorfgraben und im Stillgewässer nördlich der Ortnitstraße vor. Des Weiteren sind Vorkommen von Braunfröschen und Teichmolch sowie den streng geschützten Arten Moorfrosch, Knoblauchkröte, Wechselkröte bekannt. Im Bereich kommen neben zahlreichen häufig anzutreffenden Vogelarten auch ausgesprochen **lärmempfindliche** Arten wie Bluthänfling, Braunkehlchen, Kuckuck, Neuntöter, Pirol, Wachtelkönig, Waldohreule und Wiesenschafstelze vor. Darüber hinaus haben im Gebiet zwei Paare des Weißstorches ihre Horste.“

Daher sind die Umweltschäden des Projektes eher als „hoch“ zu bewerten.

Gemäß Flächennutzungsplan des Landes Berlin sind die Flächen im Wirkungsbereich der OU Malchow übrigens Grünflächen und keine landwirtschaftlichen Nutzflächen, auch wenn sie teilweise als solche verpachtet sind.

2 Die OU Malchow ist klima- und umweltschädlich

2.1 Steigende Klimaschäden durch mehr Kfz-Verkehr

Wie bereits ausgeführt, wird im Prognosefall mit einer Steigerung des Kfz-Verkehrs von 64% gerechnet. Da zudem auf der ca. 450 m längeren Ortsumfahrung eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ermöglicht werden soll, auf der erneuerten Ortsdurchfahrt jedoch 50 km/h zugelassen werden sollen (derzeit max. 30 km/h), werden Luftschadstoffemissionen von u. a. NO_x und CO₂ erheblich ansteigen. Damit ist die OU Malchow direkt klimaschädlich.

Fahrzeitverkürzungen führen aufgrund des konstanten Reisezeitbudgets⁸ zu induziertem Verkehr: Steigt die Geschwindigkeit des Verkehrssystems, wird die Wegelänge ausgeweitet. Bisherige Aktivitäten werden häufiger oder an weiter entfernten Orten ausgeübt oder neue Aktivitäten begonnen. Stets mit der Folge, dass die zurückgelegten Entfernungen zunehmen. Die eingesparte Zeit wird nicht für Aktivitäten abseits des Verkehrs genutzt.

⁸ siehe z. B. <https://www.zukunft-mobilitaet.net/5299/analyse/konstantes-reisezeitbudget-marchetti-konstanteverkehrsgenese-yacov-zahavi/>

Straßenneubau erzeugt daher Verkehr! Mehr Kfz-Verkehr ist klimaschädlich.

2.2 Zerstörung von Ausgleichsmaßnahmen für Straßenbau

Im Bereich des Malchower Luches wurde südlich des Märchenlandgrabens im Jahre 2010 ein Kleingewässer (kleiner See) angelegt, um das vorhandene Feuchtgebiet und das daran angrenzende Niedermoor dauerhaft feucht halten zu können, damit die dort vorkommenden geschützten Arten einen gesicherten Lebensraum haben. Das Anlegen des Kleingewässers wurde als Teil der Ausgleichsmaßnahmen für den Ausbau der A10 in Pankow durchgeführt. Auch zahlreiche Anpflanzungen entlang der Gräben erfolgten im Rahmen dieser Ausgleichsmaßnahme. Siehe o. g. Drucksache des AGH 17/18981.

Der Bau einer OU durch dieses Gebiet würde die erfolgten Ausgleichsmaßnahmen zu großen Teilen zerstören und somit nochmals wieder ausgleichen müssen. Abgesehen davon, dass sich nach nun mehr 9 Jahren sowohl das Kleingewässer, als auch die diversen Anpflanzungen zu Biotopverbänden entwickelt haben, sind die Kosten für den doppelten Ausgleich im Projekt nicht berücksichtigt.

3 Die OU Malchow widerspricht Berliner Planungen

3.1 Berliner Landschafts- und Artenschutzprogramm (LaPro)

Gemäß LaPro soll das Gebiet im Wirkungsbereich der OU Malchow unter Schutz gestellt werden: Die „Feldlandschaft Malchow“ soll Landschaftsschutzgebiet werden.

Weitere Maßnahmen des LaPro⁹ im Wirkungsbereich der OU Malchow sind:

- Langfristige Umgestaltung im Sinne des jeweiligen Entwicklungsraumes bei Änderung der Nutzung, hier Kulturlandschaftlich geprägter Raum mit landschaftstypischer Grün- und Freifläche/ Vegetationsbestand: Wiese, Weide, Grünlandbrache
- Feldflur/ Wiese: Verbesserung der Erholungseignung; Verlagerung störender und untypischer Nutzungen; Sicherung und Entwicklung der landschaftsräumlichen Zusammenhänge sowie der typischen Nutzungen und Strukturelemente
- Entwicklungsschwerpunkt Erholung: Erstellung von Rahmenkonzepten zur Verbesserung der Attraktivität und Nutzbarkeit unter Beachtung der charakteristischen Merkmale der märkischen Kulturlandschaft; Schaffung von Angeboten intensiver Erholungsnutzung (Parkanlagen)

Eine neue Straße mit entsprechendem Verkehrslärm ist eine „störende Nutzung“ und macht das Gebiet für Erholungszwecke, gar Parkanlagen ungeeignet und widerspricht damit dem Landschafts- und Artenschutzprogramm.

Unter 7.3. „Das Berliner Grün hat System“ heißt es ganz am Schluss: „ ... Insbesondere die Förderung von Grünverbindungen, einschließlich der 20 grünen Hauptwege[®], ist in der Innenstadt ein wichtiger Faktor zur Erhaltung lebenswerter Wohnquartiere und zugleich ein Element zur Förderung eines stadtweiten Biotopverbundes.“

⁹ gemäß Karten auf <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/landschaftsplanung/lapro/>

Der Hauptweg Nr. 16, auch als „Humboldt-Spur“ bezeichnet, verläuft u.a. direkt am Fließgraben zwischen der Ortslage Malchow und der Stadtrandsiedlung Malchow+ KGA „Märchenland“ durch das Malchower Luch.

Der Bau einer Straße, wie im Projekt B2-G20-BE Ortsumfahrung Malchow eingezeichnet, würde diesen Hauptweg zerschneiden und den bisher erreichten Biotopverbund wieder trennen.

3.2 Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption 2019¹⁰

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) hat in Zusammenarbeit mit den Bezirken von Berlin eine Konzeption erarbeitet, die für eine lebenswerte und artenreiche grüne Stadt besonders geeignete Flächen vorsieht, die als sog. Leitprojekte bezeichnet werden.

Auf den Flächen dieser Leitprojekte sollen gesetzlich vorgeschriebene Ausgleichsmaßnahmen für Umweltzerstörungen durch Bauprojekte realisiert werden. Ziele sind:

- den Ausgleich für Natur und Landschaft innerhalb Berlins dort zu schaffen, wo er am meisten gebraucht wird beziehungsweise am sinnvollsten umgesetzt werden kann
- Aufwertungen dieser Flächen sollen möglichst vielen Schutzgütern zugute kommen, also beispielsweise gleichzeitig für Boden und den Wasserhaushalt, für Tiere und auch für den Menschen bessere Erholungsmöglichkeiten
- Aufwertung neuer Stadtquartiere
- durch vorausschauende und integrative Planung einen Mehrwert für Mensch und Natur zu schaffen.

Eines der sechs Leitprojekte ist die Malchower Auenlandschaft mit Malchower See, -Aue und -Luch und den darin vorhandenen Feuchtwiesen und Mooren (siehe S.19):

¹⁰ <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/landschaftsplanung/lapro/download/Gesamtstaedtisch-Ausgleichskonzeption2019.pdf>

Leitbilder



Vielfältige Wasserlandschaft



Halbopenlandschaft



Strukturreiche offene Feldlandschaft

**Leitprojekt Malchower Auenlandschaft
ohne Maßstab (Stand 07/2019)**



Völlig absurd ist die Zerstörung eines besonders wertvollen und potetialreichen Leitprojektgebiets durch eine – dann anderswo naturausgleichspflichtige – neue Straße.

3.3 Berliner Koalitionsvereinbarung 2016-2021

Die OU Malchow ist nicht Bestandteil der Koalitionsvereinbarung.

Auf S. 162 der Koalitionsvereinbarung (**Grüne Infrastruktur erhalten und ausbauen**) heißt es u.a. „...Die 20 grünen Hauptwege sind das Grundgerüst des Berliner Freiraumsystems. Um es zu vervollständigen, ist der Ankauf einzelner Schlüsselgrundstücke dringend erforderlich.“

Der Hauptweg Nr. 16, auch als „Humboldt-Spur“ bezeichnet, verläuft u.a. direkt am Fließgraben zwischen der Ortslage Malchow und der Stadtrandsiedlung Malchow+ KGA „Märchenland“ durch das Malchower Luch und somit auf Flächen des Landes Berlin und im Berliner Freiraumsystem.

Der Bau einer Straße durch einen Teil des Berliner Freiraumsystems würde somit der Koalitionsvereinbarung widersprechen.

Dieser Antrag wird unterstützt von: (Stand 27.01.2020)

- Aktion Berliner Allee
- Bürgerinitiative Pro Malchower Luch
- FUSS e.V.