

Stellungnahme des BUND Berlin zu Projekt B2-G20-BE Ortsumfahrung Malchow

Diese Stellungnahme bezieht sich auf das Projektdossier unter PRINS Entwurf BVWP 2030 – Projekt B2-G20-BE auf <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B2-G20-BE/B2-G20-BE.html>, heruntergeladen am 23.04.2016.

1. Analyse

1.1 Tangentialverkehr

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, der in der Verkehrsstärkenkarte des Landes Berlin eine Abschnittsgrenze auf der Ortsdurchfahrt Malchow darstellt. 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.

1.2 Zusätzlicher Kfz-Verkehr

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.

1.3 Emissionen

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.

Damit erhöhen sich die CO₂-Emissionen um weit mehr als die angegebene 749,27 t/a. Die angegebenen Verringerungen von NO_x und CO-Emissionen dürften vom Prognosehorizont und der angesetzten Fahrzeitverringerung herrühren. Dabei werden Emissionseinsparungen aufgrund der geringeren Fahrzeit durch höhere Geschwindigkeit¹ aufgeessen. Bei Betrachtung der gesamten Strecken und der zusätzlichen Kfz ist bei allen Abgasemissionen von einer starken Zunahme und damit erheblichem negativen Nutzen auszugehen.

Das Projekt Ortsumfahrung Malchow führt also zu erheblich mehr Pkw-Verkehr und ist daher sehr viel umwelt- und klimaschädlicher als angesetzt.

Wenn man nun noch berücksichtigt, dass nach verkehrswissenschaftlicher Erkenntnis das Zeitbudget privater Kfz-Halter im Verkehr konstant ist und Fahrzeitgewinne in längere Wege „investiert“ werden, sind aufgrund von Fahrzeitgewinnen keine positiven Emissionseffekte zu erwarten. Damit sind die Emissionen allen Mehrverkehrs ohne Abzüge dem Projekt als negativer Nutzen zuzurechnen.

1.4 Fahrzeitgewinne

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! 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 Höhere Geschwindigkeit => mehr Motorleistung erforderlich => höherer Verbrauch => mehr Emissionen

Zudem wird nicht dargestellt, welche der beiden Varianten der Nutzenermittlung über Reisezeitgewinne hier gewählt wurde.² Da bei angenommenen zu 90% privaten Fahrten, die errechneten Nutzen der direkten Fahrzeitgewinne und der daraus abgeleiteten Personalkostenreduzierungen sich in deutlich geringerer Weise unterscheiden, nimmt der BUND an, dass hier unzulässigerweise doppelt gewertet wurde.

1.5 Kosten

Gem. Übersichtslageplan und den Plänen im Projektdossier kreuzt die geplante Ortsumfahrung die Eisenbahnstrecke „Berliner Außenring“, die von Regional- und Güterverkehr befahren wird. Hier ist also eine Brücke oder ein Tunnel erforderlich, was allerdings in keinem Plan dargestellt ist – obwohl die Karte „Geschützte Gebiete“ Brücken und Tunnel vorsieht (Legende). Es ist auch nicht erkennbar, dass und auf welche Weise diese Kreuzung in der Kostenschätzung von knapp 17 Mio € Baukosten berücksichtigt wurde.

1.6 Umweltbeitrag Teil 2 (nicht-monetarisierte Kriterien)

Hier werden zwar 10,6 ha Flächeninanspruchnahme angesetzt (was einer mittleren Trassenbreite von 33,6 m entspricht), der Umweltschaden jedoch als gering angesetzt, da es sich nicht um Naturschutzgebiete handelt. Im Text ist sogar von rein landwirtschaftlicher Nutzung die Rede. Tatsächlich führt die Trasse durch Feuchtgebiete und grenzt im Osten an eine eher parkähnliche Erholungslandschaft, die zu wesentlichen Teilen aus „geschützten Landschaftsbestandteilen“ und „geschützten Grünflächen“ besteht. Sie liegt innerhalb des Wirkungsbereichs der Trasse, wäre von Westen (Heinersdorf, Blankenburg) nicht mehr über grüne Wege erreichbar, würde verlärmert und damit für Erholungszwecke kaum noch nutzbar.

² Gem. Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, Stand 08. März 2016: „3.3.2.2 Veränderung der Personalkosten (PK): Der Personalkostenanteil in den Betriebskosten beim Verkehrsträger Straße setzt sich aus zwei Komponenten zusammen. Hierzu zählen zum einen die Personalkosten für die Fahrer im Lkw-Verkehr (in Analogie zu den Personalkosten für den Verkehrsträger Schiene). Zum anderen können hier auch die Fahrzeiten des geschäftlichen Pkw-Verkehrs zugeordnet werden, sofern sie nicht im Rahmen der Nutzenkomponente „Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr (NRZ)“ erfasst werden. Um Doppelbewertungen zu vermeiden, muss vor einem Bewertungsprozess eindeutig festgelegt werden, wie mit den Änderungen der Fahrzeit im geschäftlichen Pkw-Verkehr umgegangen wird.“



Rad-/Fußweg östlich der Trasse, rechts neben dem Zaun Schilder „geschützter Landschaftsbestandteil“³



Östlich der Trasse, südlich Blankenburger Pflasterweg: Storch auf Nest

³ Dieses und alle weiteren Fotos in dieser Unterlage wurden im April 2016 im Bereich der geplanten Trasse aufgenommen.



Blick auf die Trasse von Osten, nördlich Blankenburger Pflasterweg: Obstwiese



Südlich Blankenburger Pflasterweg: vorne die Trasse, hinten der Fernsehturm



Nördlich der Trasse: wildes Grün am Weg

1.7 Trennwirkung

Als Nutzen wird die verringerte Trennwirkung der Ortsdurchfahrt aufgrund der geringeren Kfz-Belegung angesetzt. Diese wird mit -0,98 Tsd. Personen-h/a angegeben und beschreibt die erwarteten verringerten Wartezeiten beim Überqueren der Ortsdurchfahrt als Nutzen. Der Ortsteil Malchow hat ca. 580 Einwohner. Würde auch nur ein Drittel der Einwohner zu Fuß zwei mal täglich die Ortsdurchfahrt überqueren – z. B. als Busfahrgast –, müsste sich die Wartezeit je Überquerung um 1 Minute verringern. Das ist eine völlig unrealistische Annahme und, da es sich höchstens um wenige Sekunden handeln kann, ein rein theoretischer Nutzen.

Wenn er schon betrachtet wird, müsste die durch die Verkehrszunahme im Ortsteil Weißensee erhöhte Trennwirkung ebenfalls betrachtet werden.

Da hier erheblich mehr Anwohner der - südlich der Liebermannstr. durchgehend angebauten und bewohnten - Berliner Allee betroffen sind, entsteht auch für die Trennwirkung insgesamt ein negativer Nutzen.

Die Trennwirkung ist geschwindigkeitsabhängig. Auch Tempo 30 verringert sie.

2. Fazit

- Bei der Nutzen-Kosten-Analyse wurde die erhebliche Steigerung der Verkehrsstärke ignoriert. Damit wird auch der negative Nutzen des zusätzlichen Kfz-Verkehrs ignoriert.
- Bei der Nutzen-Kosten-Analyse wurde nur der direkte Projektbereich betrachtet. Damit werden wesentliche Effekte außerhalb des Projektbereichs, z. B. im weiteren Verlauf der B2 durch Weißensee ausgeblendet.
Diese Effekte sind ausschließlich negativ. Der negative Nutzen des Vorhabens wird daher unterschätzt.
- Das Vorhaben ist schon aufgrund der erhöhten Emissionen umwelt- und klimaschädlich.
- Die Kostenschätzung weist kein Kreuzungsbauwerk mit dem Berliner Außenring auf und erscheint daher sehr niedrig. Kosten des Kreuzungsbauwerks sind dem Projekt zuzurechnen.
- Der angesetzte Nutzen entsteht zu 94% (!) direkt oder indirekt aus errechneten Fahrzeitgewinnen. Diese werden im privaten Verkehr durch längere Strecken und im weiteren Verlauf der B2 stadteinwärts durch dichteren Verkehr wieder kompensiert. Der angesetzte Nutzen wird daher erheblich überschätzt.
- Die Trasse wirkt in geschützten Flächen mit Erholungswert.
- Das errechnete hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von >10 ist demnach nicht gerechtfertigt. Da seine Höhe die Begründung für den vordringlichen Bedarf darstellt, ist dieser also nicht gegeben.
- Der BUND fordert daher, das Vorhaben aus dem vordringlichen Bedarf herauszunehmen, zurückzustellen und vollständig zu bewerten.