

Defizitanalyse

B 1 Streckenzug von A 10 bis Bundesgrenze Deutschland/Polen

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen.....	2
2	Bestandsanalyse und Defizite.....	4
2.1	Vorgehensweise.....	4
2.2	Defizite.....	6
3	Maßnahmenkonzept.....	8
3.1	Präambel.....	8
3.2	Übersicht der geplanten Maßnahmen freie Strecke.....	8
3.3	Streckenabschnitt ohne Ortsdurchfahrten (Unterlage 4, Blatt 1 bis 3).....	11
3.4	Rückwärtige Erschließung in den Abschnitten 030 und 040.....	17
3.5	Übersicht der geplanten Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten.....	20
3.6	Ortsdurchfahrten (Unterlage 6, Blatt 1 bis 9).....	22
4	Fazit.....	29

1 Vorbemerkungen

Die vorliegende Unterlage beinhaltet die Ergebnisse einer Defizitanalyse für den Streckenabschnitt der Bundesstraße B 1 zwischen der östlich von Berlin gelegenen Bundesautobahn A 10 und der Bundesgrenze zu Polen (Oder).

Hintergrund dieser Untersuchung ist der beabsichtigte Neubau einer Oderbrücke im Bereich des Grenzübergangs Küstrin-Kietz, womit die derzeitige Tonnagebeschränkung (7,5 t) entfällt und die Befahrbarkeit des Grenzübergangs für sämtliche Lkw ermöglicht wird.

Im nationalen Straßenbauprogramm des Landes Polen (Program Budowy Drog) ist der Neubau einer Ortsumgehung Küstrin (Obwodnica Kostrzyn nad Odra) auf polnischer Seite beabsichtigt. Aktuell liegen dafür drei Trassenvarianten vor. Zusätzlich wurde die im Grenzgebiet gelegene Sonderwirtschaftszone Kostrzyn – Slubice in den vergangenen Jahren maßgeblich erweitert. Es sind drei Entwicklungsgebiete in Küstrin/Kostrzyn ausgewiesen, wobei in den beiden südlichen Gebieten bereits mehr als 90 % bewirtschaftet¹ werden. Insgesamt ist die Region zwischen Küstrin und Frankfurt/Oder auf polnischer Seite als Schwerpunkt in der wirtschaftlichen Entwicklung und mit der größten Standortdichte an Sonderwirtschaftszonen deklariert. Es ist mit einer Zunahme des Verkehrs auf polnischer Seite zu rechnen.

Parallel dazu wird der 6-streifige Ausbau der südlich gelegenen A 12 zwischen dem Berliner Ring (BAB A 10) und Frankfurt/Oder erwogen. Beide Verkehrsachsen verlaufen in Ost-West-Richtung in einem Abstand von 20 km bis 25 km annähernd nebeneinander auf die Bundeshauptstadt zu.

In einer Verkehrsuntersuchung² wurden die Auswirkungen des Grenzbrückenneubaus in Kombination mit den Wechselwirkungen zur A 12 sowie Ausbaumaßnahmen in Polen und Deutschland betrachtet und zusammengefasst. Im Ergebnis dessen muss festgestellt werden, dass mit einer Zunahme des Schwerverkehrs gerechnet werden muss; wobei sich dieser östlich von Müncheberg etwa auf 500 - 600 Lkw/Werktag und westlich auf ca. 1.900 Lkw/Werktag für das Jahr 2030 belaufen wird.

Dies war für die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg der Anlass, den Streckenzustand der vorhandenen B 1 hinsichtlich seiner baulichen und verkehrlichen Defizite überprüfen zu lassen und daraus Möglichkeiten für eine Verbesserung und einen möglichen Ausbau des Streckenzuges abzuleiten. Ziel dabei ist es, die Grundlagen für eine bedarfsgerechte und an den Interessen aller Verkehrsteilnehmer und Anwohner orientierte Gestaltung der Verkehrsanlagen inner- und außerorts zusammenzutragen. Es wird dabei nicht angestrebt, eine zweite mit der A 12 konkurrierende, sehr leistungsstarke Verkehrsachse in Ost-West-Richtung zu entwickeln. Dessen ungeachtet soll dafür Sorge getragen werden, dass die wachsenden Verkehre sicher und vertraglich über die Bundesstraße geführt werden können.

Der betrachtete Streckenabschnitt zwischen der A 10 und der Oder weist eine Länge von annähernd 65 km auf. Gemäß der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) wird dieser Ost-West-Verkehrskorridor funktional als großräumige/überregionale Straßenverbindung ausgewiesen und damit der Verbindungsfunktionsstufe I/II zugeordnet, was sich auch im Landesentwicklungsplan LEP HR³ wiederfindet. Sie verbindet die Republik Polen über das Mittelzentrum Seelow mit der Metropole Berlin.

¹ IVV: B 1, Grenzbrücke Küstrin/Kietz – Kostrzyn nad Odra, Präsentation Information der Kommunalvertreter und der Bürgerinitiative vom 30. November 2021 (LS Frankfurt (Oder))

² IVV: B 1, Grenzbrücke Küstrin/Kietz – Kostrzyn nad Odra, Präsentation Information der Kommunalvertreter und der Bürgerinitiative vom 30. November 2021 (LS Frankfurt (Oder))

³ Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 01.07.2019

Im Bestand besitzt der Streckenbereich ausschließlich einen durchgehend einbahnig, zweistreifigen Straßenquerschnitt. Die Verknüpfungspunkte mit anderen Straßen sind plangleich und im Zuge der vorhandenen Ortsumgehungen teilweise auch teilplanfrei ausgeführt.

Innerhalb der Betrachtungsstrecke befinden sich 4 Ortsumgehungen (Küstrin-Kietz, Seelow, Müncheberg, Herzfelde) sowie 6 Ortsdurchfahrten (Manschnow, Diedersdorf, Jahnsfelde, Hoppegarten, Lichtenow und Rüderdorf/Tasdorf). Die Ortsumgehung Tasdorf ist Bestandteil des Bedarfsplans Bundesfernstraßen und dort als vordringlich umzusetzende Maßnahme definiert.

2 Bestandsanalyse und Defizite

2.1 Vorgehensweise

Auf Grund der unterschiedlichen Charakteristik des Streckenzuges mit einem immer wiederkehrenden Wechsel zwischen langen sehr geradlinigen freien Strecken, Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen wurde bei der Bestandanalyse und auch der späteren Maßnahmenkonzeption zwischen den Innerorts- und Außerortsbereichen unterschieden. Dies findet sowohl in der Bearbeitungsmethodik als auch in der Plandarstellung seinen Niederschlag.

Bestandserfassung – freie Strecke

Grundlage für die Defizitanalyse waren die umfangreichen Bestandsdaten aus der Straßendatenbank des Landesbetriebs Straßenwesen, Videobefahrungen der Gesamtstrecke, das digitale Geländemodell der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB), diverse Luftbilder, topografische Karten und mehrere Ortsbegehungen.

Dabei wurden folgende Angaben ausgewertet und in Lageplänen als Bestand dargestellt:

- Alleebäume und Baumbestand
- Fahrzeugrückhaltesysteme (FRS)
- zulässige Geschwindigkeiten
- Unfalldaten
- Knotenpunktausbildung
- Radwege.

Die Abbildung der Auswertungsergebnisse sowie aktueller Verkehrsbelastungszahlen von 2015 und der Schutzgebietskulisse erfolgt in insgesamt drei Übersichtslageplänen (Unterlage 3 (Bestand), Maßstab 1 : 25.000).

Ermitteln planerischer Defizite – freie Strecke

Auf Grundlage des digitalen Geländemodells des LGB (Rasterweite von 2 m) sowie den durchgeführten Streckenbefahrungen wurden die Bestandsachse sowie die Gradienten nachtrassiert und hinsichtlich möglicher Unterschreitung der Mindestparameter des geltenden Regelwerkes - und hier insbesondere der Richtlinien für die Anlage von Landstraße (RAL 2012) - überprüft. Die wesentlichsten Parameter dabei waren:

- Haltesichtweiten (Abschätzung auf Grundlage von Befahrung und nachtrassierter Gradienten)
- Unterschreitung der Mindeststrassen bei der Achstrassierung
- Unterschreitung von Mindesthalbmessern und Tangentiallängen bei der Gradientenführung.

Weiterhin wurden die vorhandenen Knotenpunkte hinsichtlich ihrer regelwerkskonformen Ausstattung (u. a. Fahrbahnteiler, Linksabbieger) überprüft und die Bereiche mit fehlenden Radwegen ermittelt.

Die Ergebnisse wurden in den Lageplänen der Anlage 4 (Defizite, Maßstab 1 : 25.000) zusammenfassend dargestellt.

Neuordnung des Rückwärtigen Wegenetzes – freie Strecke

Eine besondere Problematik bildet die Vielzahl von Wirtschaftsweegeeinmündungen und die Anbindung von Splittersiedlungen an die B 1. Dies ist besonders im Bereich zwischen Seelow und Manschnow von Relevanz. Da die Einmündungen bezüglich der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit der Bundesstraße von hoher Bedeutung sind, wurden sie gesondert betrachtet und ihnen ein extra Kapitel in diesem Erläuterungsbericht gewidmet (3.4)

Wegeanschlüsse und Zufahrten haben einen maßgeblichen Einfluss auf die Anordnung möglicher zusätzlicher Fahrstreifen, da in den dreistreifigen Bereichen im Regelfall aus Sicherheitsgründen das Einmünden von Wegen und Zufahrten auszuschließen ist.

Um eine mögliche Minimierung der Anzahl der Einmündungen zu prüfen, wurde eine Befahrung des rückwärtigen Wegenetzes durchgeführt. Im Ergebnis dessen wurde ein Konzept entwickelt, welche Einmündungen geschlossen werden können und dieses in Unterlage 5 (Maßnahmen, Maßstab 1 : 25.000) mit dargestellt. In diesem Zusammenhang notwendige Ergänzungen im bestehenden Wegenetz werden in Kapitel 3.4 des Erläuterungsberichtes thematisiert.

Maßnahmenkonzept – freie Strecke

Ausgehend von den erkannten Defiziten und der Bestandssituation wurden mögliche Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen entwickelt. Diese beinhalten für die freien Strecken u. a.:

- Anordnung von Überholfahrstreifen
- Knotenpunktausbau
- Achs- bzw. Gradientenverbesserungen
- Anordnung von Radverkehrsanlagen

Diese sind mit der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsbelastung in Unterlage 5 (Maßnahmen, Maßstab 1 : 25.000) zusammengestellt.

Eine zeitliche Einordnung der Umsetzung der Maßnahmen (im Sinne von kurzfristig – innerhalb der nächsten fünf Jahre bzw. bis zur Verkehrsfreigabe der neuen Oderbrücke, mittelfristig – in fünf bis zehn Jahren bzw. innerhalb von fünf Jahren nach Verkehrsfreigabe der neuen Oderbrücke und langfristig) erfolgt tabellarisch in Kapitel 3.3 dieses Erläuterungsberichtes.

Bestandserfassung und Defizitanalyse – Ortsdurchfahrten

Für die sechs Ortsdurchfahrten wurden durch einen zertifizierten Verkehrssicherheitsauditor gesonderte werktägliche Ortsbegehungen durchgeführt und die bestehenden Defizite festgestellt. Hierbei lag der Schwerpunkt u. a. auf:

- Abmessungen bzw. das Vorhandensein von Nebenanlagen sowie die Führung von Fußgängern und Radfahrern
- Ausbildung der Knotenpunkte
- Nutzungsmöglichkeiten für Menschen mit eingeschränkter Mobilität (Barrierefreiheit)
- Beleuchtung
- Sichteinschränkungen bzw. Einschränkungen des lichten Raumes durch Ausstattung und Beschilderung
- gesicherte Querungen

- geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen
- Sichtverhältnisse
- baulicher Zustand.

Die Ergebnisse wurden in neun separaten Defizitplänen im Maßstab 1 : 1.000 (Unterlage 6) dargestellt, wobei hier Luftbilder als Darstellungsgrundlage dienen. Neben der Kennzeichnung der verkehrsrechtlichen Ortsdurchfahrten sowie der Ausweisung von Anlagen für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer wurden erkannte Defizite in den Lageplänen in Unterlage 6 eingetragen. Dabei sind Hinweise zum Bestand in schwarz beschriftet und mit roter Beschriftung die Defizite dargestellt.

Maßnahmenkonzept – Ortsdurchfahrten

Ähnlich wie bei den freien Strecken wurden auch in den Ortsdurchfahrten aus den identifizierten Defiziten entsprechende Maßnahmen abgeleitet. Diese sind in Kapitel 3.6 des Erläuterungsberichts für jede Ortsdurchfahrt zusammengestellt und analog zu den freien Strecken in drei zeitliche Kategorien eingeordnet.

2.2 Defizite

Auf der 65 km langen Strecke sind hauptsächliche Defizite in der Fahrstreifenkonfiguration, der Höhenentwicklung und der Ausbildung der Knotenpunkte zu finden. Die einzelnen Defizite einschließlich möglicher Lösungsansätze und einer zeitlichen Einordnung sind für die freien Strecken in Kapitel 3.3 tabellarisch zusammengestellt. Für die Ortsdurchfahrten erfolgt dies in gleicher Weise im Kapitel 3.6.

Zusammenfassend lassen sich folgende grundsätzlichen Aussagen bezüglich vorhandener Schwachstellen machen.

Trassierung und Sichtweiten

Parameterunterschreitungen in der Lagetrassierung sind lediglich im Abschnitt 120 östlich von Lichtenow anzutreffen.

In der Aufrisstrassierung zeigten sich vor allem zwischen Diedersdorf und Müncheberg sowie Müncheberg und Hoppegarten Unterschreitungen bei der erforderlichen Tangentenlänge und beim Halbmesser, welche punktuell zu Defiziten in der Haltesichtweite führen.

Radwege

Separate Radverkehrsanlagen fehlen auf annähernd 15 km Streckenlänge; wobei hier die Ortsdurchfahrten zusätzlich betrachtet wurden.

Knotenpunkte

Die Knotenpunkte außerhalb der Ortsumgehungen entsprechen im Regelfall nicht dem von der RAL 2012 verlangten Ausstattungsniveau. Es fehlen Linksabbiegestreifen im Zuge der Bundesstraße sowie die Tropfen in den untergeordneten Knotenpunktarmen.

Weiterhin ist das Erfordernis von fünf Knotenpunkten im Abschnitt zwischen Seelow und Manschnow sowie zwei Knotenpunkten zwischen Jahnsfelde und Seelow zu hinterfragen und diese nach Möglichkeit zu schließen (siehe Kapitel 3.4). Darüber hinaus ist zwischen Seelow und Manschnow das Zusammenfassen von zwei Wirtschaftsweegeanbindungen zu einem vierarmigen Knotenpunkt anzustreben.

Fahrzeugrückhaltesysteme

Bei der Durchfahrung von Waldgebieten wurden die Abstände zwischen Fahrbahnrand und Baumbestand für den Verzicht auf ein Schutzsystem als ausreichend groß eingeschätzt (z. B. Abschnitt 060, km 4,5 bis 6,0), so dass hier kein Erfordernis für weitere Fahrzeugrückhaltesysteme gesehen wird.

Weiterhin sind in der Unterlage 4 die fehlenden Fahrzeugrückhaltesysteme im Bereich von Alleebaumpflanzungen dargestellt.

Ortsdurchfahrten

Die Defizite in den Ortsdurchfahrten liegen zumeist beim nichtmotorisierten Verkehr und weisen damit insbesondere vor dem Hintergrund des wachsenden Schwerverkehrs eine besondere Dringlichkeit auf. Oftmals sind es vergleichsweise kleine und leicht zu behebbende Mängel wie zu schmale Gehwege, fehlende Geschwindigkeitsdämpfung am Ortseingang, fehlende oder unsichere Führung des Radverkehrs aber auch so einfache Dinge wie fehlende Warteflächen an Bushaltestellen oder durch Bewuchs eingeschränktes Lichtraumprofil.

Die Defizite und die empfohlenen Lösungsansätze sind in den Tabellen in Kapitel 3.6 detailliert gegenübergestellt.

Unfallgeschehen

Unfallschwerpunkte gemäß Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) liegen im Untersuchungsabschnitt nicht vor. Allerdings sind im Streckenverlauf Häufungen im Unfallaufkommen zu verzeichnen. Diese können teilweise auf die festgestellten Defizite in den Trassierungsmerkmalen zurückgeführt werden, schwerpunktmäßig gehören dazu:

- Unfälle am KP B 1/L 385 mit dem Defizit in der Gradienten/Sichtweite und dem Fehlen eines Linksabbiegefahrstreifens
- Unfälle im Abschnitt 120, km 4,0 bis 4,8 und Defizite in der Aufrisstrassierung sowie punktuell Unterschreitung der erforderlichen Sichtweite
- Unfälle im Abschnitt 065, km 5,4 bis 5,7 mit Defiziten in der Aufrisstrassierung
- Unfälle im Abschnitt 040, km 3,43 in Kombination mit den einmündenden Straßen ohne Linksabbieger.

Für eine genauere Auswertung der innerörtlichen Unfälle an den Knotenpunkten sowie innerhalb der Ortslage Diedersorf ist eine vertiefende Betrachtung im Rahmen weiterer Planungen vorzunehmen. In Diedersdorf ist die Häufung von Unfällen an den Querungshilfen bei km 2,97 und 3,19 auffällig. Hier ist in den weiteren Planungen u. a. zu prüfen, ob die einseitige Auslenkung der geschwindigkeitsdämpfenden Fahrbahnteiler Fahrzeugführer zum Links-Vorbeifahren verleiten und es in Folge dessen zu einem erhöhten Unfallgeschehen kommt.

3 Maßnahmenkonzept

3.1 Präambel

Das Ziel der Maßnahmenkonzeption ist es nicht, eine hochleistungsfähige, mit der A 12 konkurrierende neue Ost-West-Achse zu konzipieren und diese somit auch für den Schwerverkehr weiter attraktiv zu machen. Auch ein vollständiger Ausbau mit der Errichtung diverser, über die Bedarfsplanung des Bundes hinausgehenden Ortsumgehungen war nicht Ziel der Betrachtungen. Wobei diese sich auf Grundlage der Verkehrsprognose 2030, mit Ausnahme der bereits vorgesehenen Ortsumgehung Tasdorf, auch nicht aufdrängen.

Die im Weiteren dargestellten Maßnahmen orientieren sich am Bestand und sind der Versuch, den Streckenzug über einen längeren Zeitraum zu modernisieren und baulich weiterzuentwickeln. Dabei sind die Verkehrssicherheit, die Leistungsfähigkeit und die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsarten bestmöglich zu berücksichtigen. Es wird davon ausgegangen, dass es die verkehrspolitische Zielstellung ist, den transnationalen Schwerverkehr überwiegend im Zuge der auszubauenden A 12 zu führen.

Maßnahmen, die für besonders dringlich erachtet wurden, sind mit einem Durchführungshorizont bis 2032, dem geplanten Eröffnungstermin der neuen Oderbrücke, versehen. Hier sind insbesondere die Ortsdurchfahrten von großer Relevanz, führt doch der schnelle Anstieg des Schwerverkehrs zu erhöhten Risiken für den nicht motorisierten Verkehr.

3.2 Übersicht der geplanten Maßnahmen freie Strecke

Die einzelnen empfohlenen Maßnahmen sind in Unterlage 5 sowie den Tabellen der folgenden Kapitel korrespondierend zu den jeweiligen Defiziten zusammengestellt. Im Wesentlichen werden dabei die folgenden Verbesserungen empfohlen:

Zusätzliche Fahrstreifen

Im Maßnahmenkonzept in Unterlage 5 wurden insgesamt 19 mögliche Überholabschnitte ausgewiesen. Die Länge der einzelnen Abschnitte liegt zwischen 625 m und 1.030 m.

Es wurde bei der Festlegung der zusätzlichen Fahrstreifen auf folgende Prämissen Wert gelegt:

- Anordnung als Spuraddition im Anschluss an Knotenpunkte in der vom Knoten wegführenden Fahrtrichtung - Pulkauflösung und Minimierung des Überholdruckes
- Verzicht auf Zufahrten und Einmündung von Wirtschaftswegen in den dreistreifigen Bereichen - Verbesserung der Verkehrssicherheit
- im Sinne der Wirtschaftlichkeit keine Beeinträchtigung von bestehenden Bauwerken insbesondere in den neu errichteten Ortsumgehungen
- nach Möglichkeit Anordnung am Ende von Ortsdurchfahrten in der vom Ort wegführenden Fahrtrichtung - Pulkauflösung und Minimierung des Überholdruckes
- Kombination des dreistreifigen Ausbaus mit Bereichen, in denen ohnehin Gradientenverbesserungen notwendig sind - erhöhte Wirtschaftlichkeit.

Auf Grund der weitestgehend gestreckten Linienführung in Lage und Höhe mit guten Sichtverhältnissen sowie der angrenzenden Europäischen Vogelschutzgebiete wurde im Maßnahmenkonzept von der

Anlage von zusätzlichen Fahrstreifen im Abschnitt 120 zwischen Müncheberg und dem Knotenpunkt B 1/L 385 abgesehen. Dennoch können hier z. B. im Bereich der als notwendig angesehenen Gradientenverbesserung ausreichend lange Überholabschnitte mit hergestellt werden. Auch die Verknüpfung mit den beiden Ortsausgängen von Hoppegarten ist denkbar. Mit Ausnahme des Abschnitts zwischen Jahnsfelde und Diedersdorf wurden auf dieser Basis die im Konzept vorgeschlagenen Überholabschnitte außerhalb von Waldbereichen festgesetzt. In Richtung A 10 können somit ca. 8,7 km Überholfahrstreifen unter Berücksichtigung von Knotenpunkten und Brückenbauwerken geschaffen werden. In der Gegenrichtung (Bundesgrenze Polen) sind ca. 7,7 km mit Option auf weitere 660 m westlich von Seelow realisierbar.

Verbesserung der Trassierung

Die Bereiche mit Defiziten bei der Gradientenführung und der Haltesichtweite sind in Unterlage 4 dargestellt. Es wird hier empfohlen, die Beseitigung dieser Schwachstellen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit kurz- bis mittelfristig anzugehen und bauliche Änderungen vorzunehmen.

Westlich der Ortslagen Jahnsfelde und Lichtenow geht die Beseitigung mit der Anlage von einem dritten Fahrstreifen einher. Die angegebenen Gradientendefizite definieren genau den Schwachstellenabschnitt, Längenauswirkungen zur Einhaltung von Trassierungsvorgaben entsprechend dem Regelwerk wurden dabei nicht berücksichtigt. Diese sind im Zusammenhang mit der Festlegung der Projektgrenzen für den Streckenausbau zu prüfen.

Knotenpunkte und Anbindung von Wirtschaftswegen

Die Lagepläne in Unterlage 5 enthalten eine Signatur für den Umbau der Knotenpunkte. Dabei wurden 9 Knotenpunkte ausgewiesen, die mit dem Ziel der Minimierung von Zufahrten zurückgebaut werden sollten. Hier handelt es sich im Wesentlichen um Wirtschaftswegeanschlüsse, die auch über das rückwärtige Netz geführt werden können (siehe auch Kapitel 3.4). Die rückzubauenden Wegeeinmündungen korrespondieren auch mit der vorgeschlagenen Schaffung von gesicherten dreistreifigen Überholabschnitten.

Weiterhin wurden 8 Knotenpunkte identifiziert, bei denen der Ausbaustandard zu erhöhen ist. Dies bedeutet im Wesentlichen die Anordnung von Linksabbiegestreifen und Tropfen.

Bei weiteren 6 Knotenpunkten ist auf der Grundlage einer Verkehrserhebung eine Verbesserung des Ausbaustandards zu überprüfen.

Radwege

Im Sinne der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit wird eine durchgehende Radverkehrsführung auf gesonderten baulichen Anlagen empfohlen. Bestehende Lücken sind dabei zu schließen. Der wesentlichste Abschnitt erstreckt sich dabei von Müncheberg bis nach Diedersdorf über eine Länge von rund 10 km.

Bushaltestellen

Sämtliche vorhandenen Bushaltestellen entlang der freien Strecke sind als Busbuchten gemäß Regelwerk auszubauen und sollten eine gesicherte Führung des Fußgängerverkehrs zum Ziel-/Quellort

ermöglichen. Derzeit halten die Busse auf der Fahrbahn und eine Anbindung an den straßenbegleitenden Geh- und Radweg ist nicht immer gewährleistet.

Fahrzeugrückhaltesysteme und Ausstattung

Im Zuge der weiteren Planungen sind auch die verbauten Fahrzeugrückhaltesysteme hinsichtlich ihrer Konformität zum gültigen Regelwerk zu überprüfen (RPS) und bestehende Lücken zu schließen.

Bereits in der Planung befindliche Maßnahmen

Einige der in Unterlage 5 aufgeführten Maßnahmen befinden sich bereits im Planungsprozess; dazu gehören:

1. B 1, Neubau der Oderbrücke Kostrzyn-Küstrin,
2. B 1/5, Radweg Hoppegarten – L 385 und Kurve Heidekrug mit Umbau den Knotenpunktes B 1/L 385 einschließlich Kuppenverbesserung und Herstellung einer Ortseingangslösung in Hoppegarten (west) sowie Radfahrerführung innerorts in Hoppegarten
3. KP B 1/L 233

Die Brücke im Rahmen des Neubaus der Umgehungsstraße DK 31 auf polnischer Seite soll nach heutigem Kenntnisstand zwischen 2030 und 2032 realisiert werden. Ein entsprechender Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages liegt mit Datum vom 19.06.2020 vor.

Für das Vorhaben B 1, Radweg Hoppegarten – L 385 ist die Entwurfsplanung angearbeitet. Die Ausführungszeit kann erst nach Überarbeitung der Planung und Durchführung des Baurechtsverfahrens benannt werden.

Weitere Vorhaben

B 1, Ortsumgehung Tasdorf

Während für das in Planung befindliche Vorhaben 3 bereits die Ausführungszeit für 2024/25 geplant ist, ist dieser für die Maßnahme OU Tasdorf noch nicht festgelegt. Bisher besteht kein Planungsauftrag für die Straßenbauverwaltung.

In den folgenden Kapiteln werden Defizite und Maßnahmen außerhalb (Kapitel 3.3) und innerhalb der Ortsdurchfahrten (Kapitel 3.6) aufgeführt, wobei eine Wichtung für die Beseitigung des Defizits anhand des anzustrebenden Durchführungszeitraums vorgenommen wird.

3.3 Streckenabschnitt ohne Ortsdurchfahrten (Unterlage 4, Blatt 1 bis 3)

Grundsätzlich entspricht die vorhandene Fahrstreifenkonfiguration nicht den Anforderungen aus der Verbindungsfunktionsstufe. In allen Abschnitten fehlen gesicherte Überholmöglichkeiten. Zweckmäßige Überholabschnitte wurden in den Maßnahmeplänen in Unterlage 5 zusammengetragen.

Den nachfolgend aufgeführten Maßnahmen zur Behebung der vorhandenen Defizite wurden Durchführungshorizonte als Umsetzungsziele zugewiesen. Auf Grund der planungs- und genehmigungsrechtlichen Erfordernisse und abgeschätzten Zeitbedarfe wird hier „kurzfristig“ mit Fertigstellung der Oderbrücke Kostrzyn-Küstrin gleichgesetzt.

Abschnitt und km	Defizit	Lösungsansatz	Durchführungshorizont	Zuständigkeit
025 – 4,00 KP B 1/Detlefsenstraße KP B 1/Karl-Marx-Straße	<ul style="list-style-type: none"> Dreiecksinsel ohne LSA 	<ul style="list-style-type: none"> bei grundhaftem Ausbau der KP-Rückbau der Dreiecksinsel oder in Abhängigkeit der Verkehrsentwicklung Errichtung LSA 	kurzfristig	LS
030 – gesamter Abschnitt	<ul style="list-style-type: none"> Einmündung Wirtschaftswege mit teils schlechter Sicht durch Alleebäume 	<ul style="list-style-type: none"> Einziehung von Zufahrten und rückwärtige Erschließung (siehe Kapitel 3.4), um die Zahl der Zufahrten zu reduzieren; ggf. durch punktuelle Fällungen Sicht verbessern 	kurzfristig	LS
030 – 0,64 KP B 1/Lindenstraße	<ul style="list-style-type: none"> fehlender Linksabbieger 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau KP mit Linksabbieger ohne LSA 	kurzfristig	LS
030 – 1,28 KP B 1/Feldweg	<ul style="list-style-type: none"> fehlender Linksabbieger eingeschränkte Sicht durch Alleebäume aus Richtung Westen 	<ul style="list-style-type: none"> Einziehung von Zufahrten und rückwärtige Erschließung (siehe Kapitel 3.4) 	kurzfristig	LS
030 – 2,68 KP B 1/L 331	<ul style="list-style-type: none"> wegweisende Beschilderung durch Alleebäume verdeckt fehlende Tropfen in der Landesstraße 	<ul style="list-style-type: none"> punktuelle Fällung der Alleebäume Neubau Tropfen 	kurzfristig	LS
030	<ul style="list-style-type: none"> ungesicherte Überholmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Anlage von Überholabschnitten mit Abschnitt 040 	langfristig	LS

Erläuterungsbericht

Defizitanalyse

Seite 12 von 30

B 1 Streckenzug von A 10 bis Bundesgrenze D/Polen

Abschnitt und km	Defizit	Lösungsansatz	Durchführungshorizont	Zuständigkeit
040 – gesamter Abschnitt	<ul style="list-style-type: none"> • Einmündung Wirtschaftswege mit teils schlechter Sicht durch Alleebäume 	<ul style="list-style-type: none"> • Einziehung von Zufahrten und rückwärtige Erschließung (siehe Kapitel 3.4), um die Zahl der Zufahrten zu reduzieren; ggf. durch punktuelle Fällungen Sicht verbessern 	kurzfristig	LS
040 – 1,24 KP B 1/Verbindungsweg	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Linksabbieger • eingeschränkte Sicht durch Alleebäume 	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfen der Nutzungsintensität und des Erfordernisses einer Anbindung an B 1; ggf. Alternativzufahrt über L 331 oder An der B 1 • ggf. Schließen der Zufahrt oder Anordnung Linksabbieger 	kurzfristig	LS
040 – 1,93 KP B 1/Schulweg	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Linksabbieger • eingeschränkte Sicht durch Alleebäume 	<ul style="list-style-type: none"> • Einziehung von Zufahrten und rückwärtige Erschließung (siehe Kapitel 3.4) 	kurzfristig	LS
040 – 2,54 KP B 1/An der B 1	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Linksabbieger • eingeschränkte Sicht durch Alleebäume 	<ul style="list-style-type: none"> • Einziehung von Zufahrten und rückwärtige Erschließung (siehe Kapitel 3.4) 	kurzfristig	LS
030 – 3,44 KP B 1/Seelower Straße (Straße nach Hackenow)	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Linksabbieger 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau KP mit Linksabbieger ohne LSA 	kurzfristig	LS
040 – 3,71 KP B 1/Dammweg	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Linksabbieger • eingeschränkte Sicht durch Alleebäume 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau KP mit Linksabbieger ohne LSA 	kurzfristig	LS
040 – 9,75 KP B 1/B 167/L 37	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Tropfen in untergeordneten Straßen 	<ul style="list-style-type: none"> • Neubau Tropfen 	kurzfristig	LS
040	<ul style="list-style-type: none"> • ungesicherte Überholmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Anlage von Überholabschnitten mit Abschnitt 030 	langfristig	LS
063	<ul style="list-style-type: none"> • ungesicherte Überholmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Anlage von Überholabschnitten 	langfristig	LS

12. Juli.2023

Erläuterungsbericht

Defizitanalyse

Seite 13 von 30

B 1 Streckenzug von A 10 bis Bundesgrenze D/Polen

Abschnitt und km	Defizit	Lösungsansatz	Durchführungshorizont	Zuständigkeit
065	<ul style="list-style-type: none"> • ungesicherte Überholmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Anlage von Überholabschnitten gemäß Übersichtslageplan • optional zw. Diedersdorf und OU Seelow 	langfristig	LS
065 – 0,26	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Tropfen im Knotenpunktarm Waldsiedlung-Eichendamm 	<ul style="list-style-type: none"> • Neubau Tropfen 	kurzfristig	LS
065 – 1,85	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Linksabbieger 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau KP mit Linksabbieger ohne LSA oder Einziehung Knotenpunkt 	kurzfristig	LS
065 – 3,60 bis 9,81	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Radweg zw. Diedersdorf und Jahnsfelde 	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung eines separaten Radweges mit Prüfung der Radfahrerführung innerorts 	mittelfristig	LS
065 – 2,40 bis 2,75	<ul style="list-style-type: none"> • Defizite in der Gradiententrassierung • teilweise Defizit Sichtweite 	<ul style="list-style-type: none"> • Gradientenverbesserung mit optionaler Anlage einer Überholstrecke 	langfristig	LS
065 – 3,77 bis 4,17	<ul style="list-style-type: none"> • Defizite in der Gradiententrassierung 	<ul style="list-style-type: none"> • Gradientenverbesserung 	langfristig	LS
065 – 3,65 bis 4,42, 6,08 bis 9,0	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende FRS bei Alleebaumbestand 	<ul style="list-style-type: none"> • Einbau von FRS 	kurzfristig	LS
065 – 4,37 bis 6,70	<ul style="list-style-type: none"> • Defizite in der Gradiententrassierung 	<ul style="list-style-type: none"> • Gradientenverbesserung mit Anlage von Überholabschnitten 	langfristig	LS
065 – 6,68 KP B 1/Marxdorf/Worin	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Linksabbieger, ohne LSA • fehlende Tropfen in den untergeordneten Knotenpunktarmen 	<ul style="list-style-type: none"> • regelwerkskonformer Ausbau KP mit Linksabbieger und Tropfen • Prüfung Einsatz einer LSA • Beachtung der Bushaltestelle 	kurzfristig	LS
065 – 7,60 bis 7,67	<ul style="list-style-type: none"> • Defizite in der Gradiententrassierung 	<ul style="list-style-type: none"> • Gradientenverbesserung 	langfristig	LS
065 – 7,56 B 1/Zufahrt Marxdorf	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Linksabbieger • fehlende Busbuchten 	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfen der Nutzungsintensität und des Erfordernisses einer Anbindung an B 1; ggf. Alternativzufahrt KP B 1/Marxdorf/Worin 	kurzfristig	LS

12. Juli.2023

Erläuterungsbericht

Defizitanalyse

Seite 14 von 30

B 1 Streckenzug von A 10 bis Bundesgrenze D/Polen

Abschnitt und km	Defizit	Lösungsansatz	Durchführungshorizont	Zuständigkeit
065 – 4,37 bis 6,70	<ul style="list-style-type: none"> Defizite in der Gradiententrassierung mit Defizit Sichtweite 	<ul style="list-style-type: none"> Gradientenverbesserung 	langfristig	LS
070	<ul style="list-style-type: none"> ungesicherte Überholmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Anlage von Überholabschnitten gemäß Übersichtslageplan 	langfristig	LS
070 – 0,0 bis 3,45	<ul style="list-style-type: none"> fehlender Radweg zw. Jahnsfelde und Müncheberg 	<ul style="list-style-type: none"> Herstellung eines separaten Radweges mit Prüfung der Radfahrerführung innerorts 	mittelfristig	LS
070 – 3,25 KP B 1/Elisenhof	<ul style="list-style-type: none"> fehlender Linksabbieger, ohne LSA 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung Herstellung eines Linksabbiegers bzw. Verlegung der Anbindung an den KP B1/Ortslage Müncheberg 	kurzfristig	LS
085	<ul style="list-style-type: none"> ungesicherte Überholmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Anlage von Überholabschnitten gemäß Übersichtslageplan 	langfristig	LS
120 – 1,40 bis 1,50	<ul style="list-style-type: none"> Defizite in der Gradiententrassierung 	<ul style="list-style-type: none"> Gradientenverbesserung 	langfristig	LS
120 – 3,16 B 1/Zufahrt Bienenwerder	<ul style="list-style-type: none"> fehlender Linksabbieger 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfen der Nutzungsintensität und des Erfordernisses einer Anbindung an B 1; ggf. Alternativzufahrt über B 168 	kurzfristig	LS
120 – 3,73 bis 5,16	<ul style="list-style-type: none"> Defizite in der Gradiententrassierung teilweise Defizit Sichtweite 	<ul style="list-style-type: none"> Gradientenverbesserung 	langfristig	LS
120 – 5,22 B 1/Zufahrt Kiesabbau	<ul style="list-style-type: none"> fehlender Linksabbieger 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfen der Nutzungsintensität und des Erfordernisses einer Anbindung an B 1; ggf. Alternativzufahrt über Zufahrt bei km 6,24 am Ortseingang Hoppegarten 	kurzfristig	LS
120 – 5,24 bis 6,15, 7,15 bis 8,75, 9,15 bis 9,43	<ul style="list-style-type: none"> fehlende FRS bei Alleebaumbestand 	<ul style="list-style-type: none"> Einbau von FRS 	kurzfristig	LS

12. Juli.2023

Erläuterungsbericht

Defizitanalyse

Seite 15 von 30

B 1 Streckenzug von A 10 bis Bundesgrenze D/Polen

Abschnitt und km	Defizit	Lösungsansatz	Durchführungshorizont	Zuständigkeit
120 – 5,90 bis 6,00	<ul style="list-style-type: none"> Defizite in der Gradiententrassierung 	<ul style="list-style-type: none"> Gradientenverbesserung 	langfristig	LS
120 – 7,10 bis 11,83	<ul style="list-style-type: none"> fehlender Radweg zw. Hoppegarten und KP B 1/L 385 	<ul style="list-style-type: none"> Herstellung eines separaten Radweges mit Prüfung der Radfahrerführung innerorts 	kurzfristig	LS
120 – 7,83 bis 7,91 (Höhe Baumschulenweg)	<ul style="list-style-type: none"> Defizite in der Gradiententrassierung 	<ul style="list-style-type: none"> Gradientenverbesserung, ggf. Prüfung Aufnahme in Radweg B 1, Hoppegarten – L 385 	kurz-/langfristig	LS
120 – 8,87 bis 9,08 incl. B 1/Zufahrt Maxseesiedlung	<ul style="list-style-type: none"> Defizite in der Gradiententrassierung fehlender Linksabbieger im Bereich der Zufahrt 	<ul style="list-style-type: none"> Erweiterung des geplanten Bauvorhabens B 1, Radweg Hoppegarten - L 385 und Integration des Knotenpunktausbaus sowie der Gradientenanpassung 	kurzfristig	LS
120 – 9,63 sowie 10,25 bis 10,55 (Heidekrug)	<ul style="list-style-type: none"> Defizite in der Gradienten- sowie Achstrassierung 	<ul style="list-style-type: none"> Beseitigung der Defizite mit Umsetzung der Maßnahme B 1, Radweg Hoppegarten - L 385 	kurzfristig	LS
120 – 11,85 KP B 1/L 385 Abzweig Kienbaum	<ul style="list-style-type: none"> fehlender Linksabbieger, ohne LSA fehlender Tropfen in L 385 	<ul style="list-style-type: none"> Beseitigung der Defizite mit Umsetzung der Maßnahme B 1, Radweg Hoppegarten - L 385 	kurzfristig	LS
140	<ul style="list-style-type: none"> ungesicherte Überholmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Anlage von Überholabschnitten gemäß Übersichtslageplan ggf. Erweiterung des geplanten Bauvorhabens B 1, Radweg Hoppegarten - L 385 	langfristig	LS
140 – 0,2 Kuppe vor Abzweig Kienbaum	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Sichtweite 	<ul style="list-style-type: none"> Beseitigung der Defizite mit Umsetzung der Maßnahme B 1, Radweg Hoppegarten - L 385 	kurzfristig	LS
140 – 1,54 B 1/Zufahrt Siedlung	<ul style="list-style-type: none"> fehlender Linksabbieger 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfen der Nutzungsintensität und des Erfordernisses einer Anbindung an B 1 in Kombination mit der Anlage von Überholfahrstreifen 	kurz-/langfristig	LS

12. Juli.2023

Erläuterungsbericht

Defizitanalyse

Seite 16 von 30

B 1 Streckenzug von A 10 bis Bundesgrenze D/Polen

Abschnitt und km	Defizit	Lösungsansatz	Durchführungshorizont	Zuständigkeit
155	<ul style="list-style-type: none"> • ungesicherte Überholmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Anlage von Überholabschnitten gemäß Übersichtslageplan 	langfristig	LS
155 – 0,96 bis 1,10 incl. B 1/Zufahrt Lichtenow Dorf	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Linksabbieger • Defizite in der Gradiententrassierung • teilweise Defizit Sichtweite 	<ul style="list-style-type: none"> • Gradientenverbesserung mit Einbau eines Linksabbiegers am Knotenpunkt sowie Herstellung von Überholabschnitten 	mittelfristig	LS
155 – 1,02 bis 1,55	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende FRS bei Alleebaumbestand 	<ul style="list-style-type: none"> • Einbau von FRS 	kurzfristig	LS
155 – 4,75 KP B 1/L 23	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Tropfen in den untergeordneten Knotenpunktarmen der L 23 	<ul style="list-style-type: none"> • Neubau Tropfen 	kurzfristig	LS
195 – 1,60 bis 2,49	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende FRS bei Alleebaumbestand 	<ul style="list-style-type: none"> • Einbau von FRS 	kurzfristig	LS
195 – 3,14 B 1/L 233	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Tropfen in den untergeordneten Knotenpunktarmen der L 233 	<ul style="list-style-type: none"> • Neubau Tropfen 	kurzfristig	LS

12. Juli.2023

3.4 Rückwärtige Erschließung in den Abschnitten 030 und 040

Zwischen der Ortslage Manschnow und dem östlichen Beginn der Ortslage Seelow befinden sich auf einer Länge von rund 6 Kilometern insgesamt 13 Knotenpunkte mit diverse Wirtschaftswegen zur rückwärtigen Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen oder Einzelgehöften.

Im Ergebnis der vorliegenden Defizitanalyse wird empfohlen - unter Berücksichtigung von Knotenpunkten und einzelner direkt an der Bundesstraße gelegener Wohnbebauung - einige Zufahrten zur Verbesserung der Verkehrsqualität und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu schließen. Dies ermöglicht darüber hinaus die Herstellung von gesicherten Überholmöglichkeiten in diesen beiden Bundesstraßenabschnitten.

Im genannten Bereich besteht beidseitig der B 1 ein gut ausgebautes Wirtschaftswegenetz mit zumeist asphaltierten und in gutem baulichen Zustand befindlichen Wirtschaftswegen. Diese sind geeignet die notwendigen Erschließungsfunktionen ohne unzumutbare Mehrwege zu gewährleisten.

Südlich der Bundesstraße verläuft eine, mit einem Abstand von rund 2 Kilometern annähernd parallel zur B 1, asphaltierte kommunale Straße von Manschnow (B 112) über Alt Tucheband (L 331) nach Hackenow.



Foto 1: Straße zwischen Alt Tucheband und Manschnow

Von dieser zweigen immer wieder senkrecht Wege in Richtung Norden zur B 1 ab, welche die Flächenerschließung zwischen beiden Straßen gewährleisten. Es ist möglich die in diesem Abschnitt befindlichen fünf Einmündungen abzubinden und nur noch die Anbindungen an der B 112 (Manschnow), der L 331 (Alt Tucheband) und nördlich von Hackenow (Seelower Straße) aufrechtzuerhalten. Diese sind dann wegen der gestiegenen Verkehrsbedeutung als Knotenpunkte mit Linksabbiegestreifen und Tropfen auszubauen.

Der Knotenpunkt nördlich von Hackenow (Seelower Straße) ist dabei mit einem von Norden kommenden leicht versetzten Wirtschaftsweg (Dammweg) in Richtung Neu Tucheband zu einem vierarmigen Knotenpunkt zusammenzufassen. Der Abstand zwischen den Einmündungen beträgt rund 270 m.



Foto 2: Weg westlich von Alt Tucheband

Auf der Nordseite besteht zwischen der vorstehend beschriebenen Einmündung des Dammweges (westlich von Neu Tucheband) entlang des 500 m von der B 1 entfernten Heyengrabens ebenfalls eine ausreichend leistungsstarke Wegeverbindung zur Führung des rückwärtigen Verkehrs. Die Anbindung an die Bundesstraße wird über den bereits genannten Dammweg und die L 331 gewährleistet.

Im Zuge der weiteren Planungen sind punktuelle Verbesserung und Ergänzungen an den genannten Wegen zu prüfen und durchzuführen.



Foto 3: Parallelweg nördlich der B 1

Mit dem Abbinden einzelner Zufahrten sollten vor der Bundesstraße Wendeanlagen für Entsorgungsfahrzeuge und landschaftlichen Verkehr hergestellt werden.

Um die Erreichbarkeit einzelner Grundstücke sicherzustellen, z. B. Abs. 040 km 0,75, muss ggf. der vorhandene Radweg zur Mitbenutzung verbreitert werden. Andere Lösungsmöglichkeiten sind in einer vertiefenden Planung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der Überholfahrstreifen zu untersuchen.

Die Erschließung der nördlich der Bundesstraße gelegenen Flächen, die bislang über die Zufahrt bei km 4,88 (Pantelsweg) erfolgte, ist zukünftig über den östlichen Knotenpunkt der OU Seelow bei km 6,45 sichergestellt. Es wird eine Einziehung der bestehenden Anbindung empfohlen.

3.5 Übersicht der geplanten Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten

Die einzelnen Defizite sowie weitere Erläuterungen zum Bestand sind in den Lageplänen der Unterlage 6 zusammengestellt. Im folgenden Kapitel (3.6) sind diese Defizite für jede der 6 Ortsdurchfahrten den empfohlenen Maßnahmen gegenübergestellt und zeitlich eingeordnet.

Im Regelfall sind die Maßnahmen wesentlich kleinteiliger und leichter umsetzbar als auf den freien Strecken. Dafür besteht durch die unmittelbare Betroffenheit schwacher Verkehrsteilnehmer (Kinder, Menschen mit Mobilitätseinschränkung u. ä.) hier ein größerer Handlungsdruck und es wird bei vielen Maßnahmen eine Umsetzung bis 2032 (vgl. Verkehrsfreigabe der Brücke über die Oder) empfohlen.

Im Wesentlichen werden die folgenden Verbesserungen vorgeschlagen:

Neubau, bauliche Instandsetzung und Verbreiterung der Geh- und Radwege

Die Nebenanlagen in allen Ortsdurchfahrten weisen zum Teil erhebliche Mängel auf. Im Regelfall sind die Geh- bzw. Radwege zu schmal und in schlechtem baulichen Zustand. Der Radverkehr wird überwiegend im Mischverkehr auf der Bundesstraße geführt, was im Hinblick auf die zu erwartende Erhöhung des Schwerverkehrs als besonders problematisch erscheint. Eine einheitliche Streckencharakteristik für die Ortsdurchfahrten fehlt ebenso wie ein Gestaltungskonzept.

Hier ist ein gesamtplanerischer Ansatz für alle Ortsdurchfahrten dringend zu empfehlen (siehe Kapitel 4).

Beleuchtung

Bezüglich der Beleuchtung besteht mit Ausnahme von Hoppegarten in den Ortslagen Manschnow, Diedersdorf, Jahnsfelde, Lichtenow und Tasdorf Bedarf an Nachrüstungen und baulichen Ergänzungen.

Ortseingangslösungen/Geschwindigkeitsdämpfung/Querungshilfen

In den meisten Ortsdurchfahrten sind Ortseingangslösungen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorhanden. Lediglich in Tasdorf und am westlichen Ortsausgang von Hoppegarten fehlen diese.

Ebenso sind in den meisten Ortslagen diverse Querungshilfen und bauliche Fahrbahnteiler vorhanden. In Diedersdorf ist eine Häufung von Unfällen an den Querungshilfen bei km 2,97 und 3,19 auffällig. Hier ist eine vertiefende Unfallauswertung und im Ergebnis dessen unter Umständen ein Umbau der Anlagen anzustreben.

Mehrfach sind in einer Ortsdurchfahrt unterschiedliche Ortseingangslösungen mit zum Teil nur geringer Wirksamkeit errichtet worden. So ist der Fahrbahnteiler am westlichen Ortseingang von Lichtenow zu schmal, damit die Auslenkung der Fahrzeuge zu gering und eine Wirkung kaum vorhanden. Am östlichen Ortseingang wurde dagegen eine sehr wirksame S-förmige, beidseitig versetzte Mittelinsel errichtet.

Allen Fahrbahnteilern und Querungshilfen ist das Fehlen barrierefreier Elemente gemein.

Barrierefreiheit

In keiner der Ortslagen ist Barrierefreiheit gegeben. Es wird hier empfohlen, diese Zug um Zug mit dem Ausbau der Nebenanlagen in den Ortsdurchfahrten herzustellen.

Knotenpunkte

Die Knotenpunkte weisen bezüglich des Fahrzeugverkehrs in der Regel keine substantiellen Defizite auf. Die hier notwendigen Maßnahmen beschränken sich zumeist auf die Nebenanlagen sowie die Barrierefreiheit. Aussagen zur Leistungsfähigkeit und Fahrstreifenkonfiguration sind auf Grundlage der bereitgestellten Daten nicht möglich.

3.6 Ortsdurchfahrten (Unterlage 6, Blatt 1 bis 9)

Im Bereich der Ortsdurchfahrten zwischen der A 10 und der Landesgrenze zu Polen sind zentrale Defizite erkennbar.

Überwiegend fehlen an den Knotenpunkten und Querungsstellen bzw. Ortseingangslösungen sowie Bushaltestellen Elemente für die Barrierefreiheit. Außerdem sind die Nebenanlagen häufig zu schmal bemessen und in einem schlechten Oberflächenzustand.

Als Durchführungshorizont für die innerörtlichen Maßnahmen wurde bei der Angabe „kurzfristig“ ebenso die Fertigstellung der Oderbrücke Kostrzyn-Küstrin festgesetzt. Mittelfristig umfasst einen Zeitraum von weiteren 5 Jahren und langfristig von bis zu 10 Jahren nach dem Brückenneubau.

Objekt	Defizit	Lösungsansatz	Durchführungshorizont	Zuständigkeit
OD Manschnow, Abs. 025, 030				
Ortseingangsgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Zu schmale Ortseinganginsel, zu geringe Auslenkung 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung 	Kurzfristig	LS
Geh- und Radweg (im Zweirichtungsverkehr, links der B 1)	<ul style="list-style-type: none"> • zu schmal • mangelhafter Oberflächenzustand • fehlender Sicherheitsstreifen (Abs. 025 km 5,0 bis 5,23, 5,93 bis Abs. 030, km 0,06⁴) 	<ul style="list-style-type: none"> • abschnittsweise Erneuerung des Geh-/Radweges in ausreichender Breite • Schaffung notwendiger Fahrbahnquerungen 	kurzfristig	LS/Kommune
Bushaltestellen	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Sonderbord • fehlende barrierefreie Elemente • keine separate Wartefläche • teilweise fehlende Wetterschutzeinrichtung (links⁵) 	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau Bushaltestellen unter Berücksichtigung Geh-/ Radweg 	kurzfristig	Kommune
Gehweg (rechts)	<ul style="list-style-type: none"> • mangelhafter Oberflächenzustand • teilweise fehlender Sicherheitsstreifen • fehlender Gehweg (Abs. 030 km 0,14 bis 0,13) • fehlende Beleuchtung 	<ul style="list-style-type: none"> • Erneuerung des Gehweges mit Sicherheitsstreifen • Verlängerung Gehweg • Aufstellen einer Beleuchtungsanlage 	kurzfristig	Kommune

⁴ Abschnittskilometrierung

⁵ entsprechende Fahrbahnseite je Abschnitt

Erläuterungsbericht

Defizitanalyse

Seite 23 von 30

B 1 Streckenzug von A 10 bis Bundesgrenze D/Polen

Objekt	Defizit	Lösungsansatz	Durchführungshorizont	Zuständigkeit
Knotenpunkt B 1/B 112/L 33	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende barrierefreie Elemente • Einschränkung Nutzbreite Gehweg durch Wegweiser 	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau der Nebenanlagen • Standort Wegweiser außerhalb Gehweg 	kurzfristig	LS/Kommune
OD Diedersdorf, Abs. 065				
Geh- und Radweg (im Zweirichtungsverkehr, links der B 1)	<ul style="list-style-type: none"> • zu schmal • mangelhafter Oberflächenzustand • fehlender Sicherheitsstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> • abschnittsweise Erneuerung des Geh-/Radweges in ausreichender Breite 	kurzfristig	LS/Kommune
Querungshilfen	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende barrierefreie Elemente • Sichteinschränkung durch VZ 222 in Kombination mit VZ 605 • Unfälle bei Querungshilfen km 2,97 und 3,19 	<ul style="list-style-type: none"> • Einbau barrierefreier Elemente • Abstimmung mit Verkehrsbehörde zu Verzicht auf VZ 605 • Unfallauswertung und ggf. beidseitige Auslenkung anstreben 	kurzfristig	Kommune LS LS
Gehweg	<ul style="list-style-type: none"> • zu schmal (km 3,21/3,4 bis 3,54) • mangelhafter Oberflächenzustand • Bäume im Gehweg • Einschränkung Lichtraumprofil • fehlende Beleuchtung links 	<ul style="list-style-type: none"> • abschnittsweise Erneuerung des Geh-/Radweges in ausreichender Breite • Lichtraumprofilschnitt • Aufstellen einer Beleuchtungsanlage 	kurzfristig	Kommune
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • weitestgehend im Mischverkehr auf der Fahrbahn, bei Fahrbahnbreiten zw. 6,0 m und 7,0 m und Verkehrsbelastungen von > 400 Kfz/h ist die Führung problematisch (krit. Überholvorgänge), (Radfahrer frei auf rechtem Gehweg) 	<ul style="list-style-type: none"> • separate Führung des Radverkehrs besonders Richtung Lgr D/PL (Steigungsstrecke) • Herabsetzung der zul. Geschwindigkeit 	mittelfristig kurzfristig	LS Landkreis
OD Jahnsfelde, Abs. 065, 070				
Gehweg	<ul style="list-style-type: none"> • zu schmal (Abs. 065 km 9,18 bis 9,26 und Abs. 070 km 0,36 bis 0,48, rechts) • ungenügende Auftrittshöhe • mangelhafter Oberflächenzustand • fehlender Sicherheitsstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> • abschnittsweise Erneuerung des Geh-/Radweges in ausreichender Breite, Auftritt 	kurzfristig	Kommune

12. Juli.2023

Erläuterungsbericht

Defizitanalyse

Seite 24 von 30

B 1 Streckenzug von A 10 bis Bundesgrenze D/Polen

Objekt	Defizit	Lösungsansatz	Durchführungshorizont	Zuständigkeit
	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Gehweg • fehlende Beleuchtung 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung Gehweg • Aufstellen einer Beleuchtungsanlage 		
Ortseingang km 9,15	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrbahnverschwenkung wirkungslos 	<ul style="list-style-type: none"> • Änderung der Gestaltung, Material, Einfassung 	kurzfristig	LS
Querungshilfen	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende barrierefreie Elemente • Sichteinschränkung durch VZ 222 in Kombination mit VZ 605 	<ul style="list-style-type: none"> • Einbau barrierefreier Elemente • Abstimmung mit Verkehrsbehörde zu Verzicht auf VZ 605 	langfristig kurzfristig	Kommune LS
Einmündung Dorfstr. km 9,33	<ul style="list-style-type: none"> • Sichteinschränkung beim Einbiegen 	<ul style="list-style-type: none"> • Baumfällung 	kurzfristig	LS
Knotenpunkt B 1/L 36	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende barrierefreie Elemente • Einschränkung Nutzbreite Gehweg durch mobile Beleuchtung 	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau der Nebenanlagen • Aufstellen der Beleuchtung außerhalb Gehweg 	kurzfristig	Kommune LS
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • weitestgehend im Mischverkehr auf der Fahrbahn, bei Fahrbahnbreiten um 7,0 m und Verkehrsbelastungen von > 400 Kfz/h ist die Führung problematisch (krit. Überholvorgänge) 	<ul style="list-style-type: none"> • separate Führung des Radverkehrs • Herabsetzung der zul. Geschwindigkeit 	mittelfristig	LS Landkreis
Einmündung Abs.070 km 0,25, 0,32, 0,35	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende barrierefreie Elemente 	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung der barrierefreien Elemente 	kurzfristig	Kommune
Bushaltestellen	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Sonderbord • fehlende barrierefreie Elemente • keine separate Wartefläche • teilweise fehlende Wetterschutzeinrichtung (links) • Einfahrt in Busbucht zu kurz (km 9,31) 	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau Bushaltestellen mit Ergänzung fehlender Elemente 	mittelfristig	Kommune
OD Hoppegarten, Abs. 120				
Östl. Ortseingang	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende barrierefreie Elemente 	<ul style="list-style-type: none"> • Einbau barrierefreie Elemente 	kurzfristig	LS
Kreuzung Max-Schmeling-Str./	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende barrierefreie Elemente • fehlende Bordabsenkung 	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung der barrierefreien Elemente (mit Radwegneubau) 	kurzfristig	LS

12. Juli.2023

Erläuterungsbericht

Defizitanalyse

Seite 25 von 30

B 1 Streckenzug von A 10 bis Bundesgrenze D/Polen

Objekt	Defizit	Lösungsansatz	Durchführungshorizont	Zuständigkeit
Rudolf-Braas-Str. - km 6,24		<ul style="list-style-type: none"> • Änderung Bord 		
Gehweg	<ul style="list-style-type: none"> • zu schmal • mangelhafter Oberflächenzustand • keine Durchgängigkeit an Zufahrten • fehlende Zuwegung 	<ul style="list-style-type: none"> • Erneuerung/Verbreiterung des Gehweges • Herstellung Zuwegung zu gegenüberliegender Zufahrt, ggf. mit Vorhaben B 1, Radweg Hoppegarten – L 385 	kurzfristig	LS
Einmündung km 6,54 (Am Sandberg)	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende barrierefreie Elemente 	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung der barrierefreien Elemente 	kurzfristig	LS
Bushaltestellen	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Sonderbord • fehlende barrierefreie Elemente 	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung der fehlenden Elemente 	kurzfristig	LS
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • weitestgehend im Mischverkehr auf der Fahrbahn, bei Fahrbahnbreiten um 7,0 m und Verkehrsbelastungen von > 400 Kfz/h ist die Führung problematisch (krit. Überholvorgänge) 	<ul style="list-style-type: none"> • separate Führung des Radverkehrs • Herabsetzung der zul. Geschwindigkeit 	kurzfristig	LS Landkreis
Westl. Ortseingang km 7,1	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Ortseingangslösung 	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung einer Ortseingangslösung 	kurzfristig	LS
gestreckte Ortsdurchfahrt	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung von Fahrbahnteilern mit B 1, Radweg Hoppegarten – L 385 • Aufstellung einer Geschwindigkeitskontrolle • Errichtung einer Fußgänger-LSA an der Bushaltestelle 	kurzfristig	LS

12. Juli.2023

Erläuterungsbericht

Defizitanalyse

Seite 26 von 30

B 1 Streckenzug von A 10 bis Bundesgrenze D/Polen

Objekt	Defizit	Lösungsansatz	Durchführungshorizont	Zuständigkeit
OD Lichtenow, Abs. 140, 155				
Geh- und Radweg (je im Einrichtungsverkehr links komplett, rechts in Abs. 140 sowie Abs. 155 km 0,0 bis 0,14 rechts)	<ul style="list-style-type: none"> • keine Durchgängigkeit an Zufahrten • wenige Oberflächenschäden • fehlende Beleuchtung links • Einschränkung Nutzbreite/Lichtraumprofil durch Hecke • teilweise Verschmutzung • Bauwerkskappe (Abs. 155 km 0,65) zu schmal 	<ul style="list-style-type: none"> • Änderung der Befestigung in den Zufahrten • Behebung von Oberflächenschäden • Aufstellen einer Beleuchtungsanlage • Grünschnitt • Oberflächenreinigung • Verbreiterung der Kappe 	kurzfristig	Kommune
Östl. Ortseingang Abs. 140 km 1,84	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende barrierefreie Elemente 	<ul style="list-style-type: none"> • Änderung der Gestaltung, Material, Einfassung 	kurzfristig	Kommune
Knotenpunkt B 1/L 232	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende barrierefreie Elemente 	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau der Nebenanlagen 	kurzfristig	Kommune
Einmündung/Zufahrt Abs. 155 km 0,09, 0,15, 0,48	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende barrierefreie Elemente 	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung der barrierefreien Elemente 	kurzfristig	Kommune
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • im Abschnitt 155 weitestgehend im Mischverkehr auf der Fahrbahn, bei Fahrbahnbreiten um 7,0 m und Verkehrsbelastungen von > 400 Kfz/h ist die Führung problematisch (krit. Überholvorgänge) 	<ul style="list-style-type: none"> • separate Führung des Radverkehrs • Herabsetzung der zul. Geschwindigkeit 	mittelfristig kurzfristig	LS Landkreis
Gehweg rechts	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Gehweg Abs. 155 km 0,15 bis 0,75 trotz angrenzender Bebauung 	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung eines Gehwegs bis min. km 0,60 • Herstellung Zuwegung gegenüberliegend bei km 0,58 und 0,70 	kurzfristig	Kommune
Westl. Ortseingang Abs. 155 km 0,82	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende barrierefreie Elemente • Auslenkung zu gering 	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung der barrierefreien Elemente • Umbau der Ortseingangslösung 	kurzfristig	Kommune LS

12. Juli.2023

Erläuterungsbericht

Defizitanalyse

Seite 27 von 30

B 1 Streckenzug von A 10 bis Bundesgrenze D/Polen

Objekt	Defizit	Lösungsansatz	Durchführungshorizont	Zuständigkeit
Bushaltestellen	<ul style="list-style-type: none"> • fehlender Sonderbord • fehlende barrierefreie Elemente • teilweise fehlende Wetterschutzeinrichtung (links) 	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau Bushaltestellen mit Ergänzung fehlender Elemente 	kurzfristig	Kommune
OD Tasdorf, Abs. 200, 210				
Allgemein	<ul style="list-style-type: none"> • sehr hohes Verkehrsaufkommen mit Defiziten im Verkehrsablauf, der Umfeldverträglichkeit, sozialen Benutzerfreundlichkeit, Verkehrssicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> • Neubau einer Ortsumgehung Tasdorf 	langfristig	LS
Ortseingang km 0,55	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Ortseingangslösung 	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung einer Ortseingangslösung 	kurzfristig	LS
Gehweg rechts	<ul style="list-style-type: none"> • zu schmal • mangelhafter Oberflächenzustand • fehlende Beleuchtung • Prüfung Ausleuchtung in Abs. 210 wegen Baumbestand • Einschränkung Nutzbreite durch Einbauten in Abs. 210 • teilweise fehlende Durchgängigkeit an Zufahrten 	<ul style="list-style-type: none"> • Erneuerung des Gehweges • Aufstellen einer Beleuchtungsanlage • Einbauten im Gehweg versetzen • Gehweg durchführen, Befestigung anpassen 	kurzfristig	Kommune
Einmündungen Abs. 200 km 0,65–Gutenbergstr. km 0,99–Altlandsberger Str.	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende barrierefreie Elemente 	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung der barrierefreien Elemente 	kurzfristig	Kommune
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • weitestgehend im Mischverkehr auf der Fahrbahn, bei Fahrbahnbreiten um 7,0 m und Verkehrsbelastungen von > 400 Kfz/h ist die Führung problematisch (krit. Überholvorgänge) 	<ul style="list-style-type: none"> • separate Führung des Radverkehrs • Herabsetzung der zul. Geschwindigkeit 	Mittelfristig kurzfristig	LS Landkreis
Knotenpunkt B 1/L 30	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende barrierefreie Elemente 	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau der Nebenanlagen • Markierung im Knotenpunkt prüfen 	kurzfristig	Kommune

12. Juli.2023

Erläuterungsbericht

Defizitanalyse

B 1 Streckenzug von A 10 bis Bundesgrenze D/Polen

Seite 28 von 30

Objekt	Defizit	Lösungsansatz	Durchführungshorizont	Zuständigkeit
Einmündung km 0,39	<ul style="list-style-type: none">• fehlende barrierefreie Elemente• Breite der Tropfen an Wartefläche zu gering	<ul style="list-style-type: none">• Ergänzung der barrierefreien Elemente	kurzfristig	Kommune
Querungshilfe km 0,40	<ul style="list-style-type: none">• fehlende barrierefreie Elemente	<ul style="list-style-type: none">• Einbau barrierefreie Elemente	kurzfristig	Kommune
Gehweg links	<ul style="list-style-type: none">• zu schmal ab km 0,15 in Abs. 210	<ul style="list-style-type: none">• Erneuerung des Gehweges• Notwendigkeit Gehweg ab km 0,40 prüfen	kurzfristig	Kommune
Ortseingang km 0,55	<ul style="list-style-type: none">• fehlende Ortseingangslösung	<ul style="list-style-type: none">• Herstellung einer Ortseingangslösung	kurzfristig	LS

12. Juli.2023

4 Fazit

Unabhängig vom sechstreifigen Ausbau der A 12 kommt es mit der geplanten Freigabe der neuen Oderbrücke bei Kostrzyn-Küstrin im Jahr 2032 zu einer substantiellen Erhöhung des Schwerverkehrsaufkommens. In der nachfolgenden Tabelle sind die sich verändernden Verkehrsbelastungen in Abhängigkeit des Ausbaus der A 12 und der Verkehrsfreigabe der neuen Oderbrücke für den Abschnitt zwischen der Bundesgrenze und Seelow zusammenfassend dargestellt. Ein möglicher Ausbau der B 1 ist dabei noch nicht berücksichtigt.

Parameter	Prognose 2030, Kfz/Werktag	Prognose 2030, Lkw/Werktag
Tonagebeschränkung auf 7,5 t auf der B 1 und vierstreifiger Querschnitt auf der A 12	7.000 – 9.000	400
keine Tonagebeschränkung auf der B 1 und vierstreifiger Querschnitt auf der A 12	8.000 – 10.000	900 – 1.000
keine Tonagebeschränkung auf der B 1 und sechstreifiger Ausbau der A 12	8.000	900

Quelle: Verkehrsuntersuchung B 1, Grenzbrücke Küstrin/Kietz – Kostrzyn nad Odra, IVV 09/2021

Die Erhöhung der Schwerverkehrsbelastung hat auf die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit der B 1 substantielle Auswirkungen. Im heutigen Zustand ist die Bundesstraße nur in Teilabschnitten, im Wesentlichen die bereits gebauten Ortsumgehungen, geeignet die Verkehre bedarfsgerecht und sicher zu führen.

Das Verkehrsaufkommen ist auch derzeit schon relativ hoch, so dass Abschnitte mit ausreichenden Überholsichtweiten vom Fahrzeugführer nicht genutzt werden können. Zudem sind häufig Überholverbote, z. B. auf dem gesamten Abschnitt 085 der Ortsumgehung Müncheberg angeordnet.

Auf den freien Strecken werden folgende Maßnahmen auf Grund ihres Bündelungscharakters (Unfallauffälligkeit, Defizit Gradiente, Anlage Überholfahrstreifen, Knotenpunktausbau) oder der geringen Aufwendungen vordringlich für die Umsetzung empfohlen:

1. Abschnitte 030 und 040 – Einziehung von Zufahrten
2. Abschnitt 040, km 3,4-3,7 – Umbau Einmündungen zu einem „Doppelknotenpunkt“ mit Linksabbiegefahrstreifen ggf. mit Anlage Überholfahrstreifen
3. Abschnitt 065, km 4,37 bis 6,70 – Gradientenverbesserung mit Anlage von Überholabschnitten
4. Abschnitt 120, km 3,73 bis 5,16 – Gradientenverbesserung (vorhandener Unfallbereich)
5. Abschnitt 065, 070 – Neubau Radweg zwischen Müncheberg und Diedersdorf.
6. Umbau Knotenpunkt B 1/L 385.

Die Beseitigung der zu geringen Radien im Abschnitt 120 befindet sich bereits im Planungsverfahren, welches auch den Radwegneubau zwischen dem Knotenpunkt B 1/L 385 bis zum östlichen Ortsausgang

Hoppegarten und den Umbau des genannten Knotenpunktes selbst miteinschließt. Diese Maßnahme sollte zügig umgesetzt werden.

Innerorts wird vor allem die Umsetzung von regelwerkskonformen und benutzerfreundlichen Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr (nicht im Mischverkehr bei den vorhandenen Fahrbahnbreiten) mit entsprechenden Beleuchtungsanlagen als prioritäres Ziel gesehen.

Gleichzeitig sollten fehlende Ortseingangslösungen und zusätzliche geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen ergänzt werden.

Es wird empfohlen auf Grundlage der vorliegenden Unterlage für alle sechs Ortsdurchfahrten kurzfristig ein gemeinsames Gestaltungs- und Umsetzungskonzept für die Führung des nicht motorisierten Verkehrs, die Geschwindigkeitsdämpfung und die bauliche Gestaltung (Materialauswahl, wiederkehrende einheitliche Elemente usw.) der Ortsdurchfahrten zu erstellen und daraus dann einzelne Projekte abzuleiten. Ziel muss es sein, eine einheitliche und verkehrssichere Gestaltung des Streckenzuges innerhalb der Ortsdurchfahrten möglichst kurzfristig, d. h. vor der Verkehrsfreigabe der neuen Oderbrücke, zu erlangen.