

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Springer, Wolfgang Wiehle, René Bochmann und der Fraktion der AfD**  
**– Drucksache 21/184 –**

### **Ausbau der Bundesstraße 1 Märkisch-Oderland**

#### **Vorbemerkung der Fragesteller**

Neben der kürzlich fertiggestellten Eisenbahnbrücke Küstrin-Kostrzyn soll nun im Verlauf des Ausbaus der Bundesstraße 1 (B1) auch die Oderbrücke im Bereich des Grenzübergangs Küstrin-Kietz ausgebaut werden. Damit würde die bisherige Tonnagenbeschränkung (7,5 t) aufgehoben und der Grenzübergang für alle Lkw befahrbar ([www.ls.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/B1\\_Defizit\\_Erl%C3%A4uterungen.pdf](http://www.ls.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/B1_Defizit_Erl%C3%A4uterungen.pdf), S. 2). Die Inbetriebnahme der neuen Oderbrücke bei Kostrzyn-Küstrin ist für das Jahr 2032 geplant (ebd., S. 10). Die Defizitanalyse des Landes Brandenburg (ebd.) prognostiziert als Folge dieses Ausbaus eine relevante Zunahme des Verkehrs – insbesondere des Schwerverkehrs – auf der zugehörigen Bundesstraße 1 im brandenburgischen Landkreis Märkisch-Oderland: „Im Ergebnis [...] 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“ ([www.ls.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/B1\\_Defizit\\_Erl%C3%A4uterungen.pdf](http://www.ls.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/B1_Defizit_Erl%C3%A4uterungen.pdf), S. 2). Bezogen auf den gesamten Verlauf der B1 wird von einer Verdoppelung des Lkw-Verkehrs bei Aufhebung der Tonnagenbeschränkung ausgegangen (ebd., S. 29).

Außerdem zeigt sich die hohe Verkehrsbelastung anhand der Unfallbelastung auf der B1: Beispielsweise ereignet sich im Schnitt auf der B1 zwischen Müncheberg und polnischer Grenze alle drei Tage ein Unfall ([www.moz.de/lokales/seelow/unfaelle-auf-b1-mehr-verkehrssicherheit-\\_welche-moeglichkeiten-d er-landkreis-wirklich-hat-73435619.html](http://www.moz.de/lokales/seelow/unfaelle-auf-b1-mehr-verkehrssicherheit-_welche-moeglichkeiten-d er-landkreis-wirklich-hat-73435619.html)).

1. Wie bewertet die Bundesregierung den geplanten Ausbau der Oderbrücke im Bereich des Grenzübergangs Küstrin-Kietz für die Verkehrsplanung im Landkreis Märkisch-Oderland, insbesondere für die Bundesstraße 1?

Mit dem Ersatzneubau der Oderbrücke und dem einhergehenden Wegfall der Tonnagebegrenzung steht die Bundesstraße 1 (B 1) dem Widmungszweck einer Bundesstraße entsprechend zur Verfügung.

2. Verfügt die Bundesregierung über eigene Prognosen zur zukünftigen Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße 1 im Landkreis Märkisch-Oderland, und wenn ja, wie sehen diese aus?

Gemäß bisheriger Prognosegrundlagen werden keine signifikant höheren Verkehre im Zuge der Bundesstraße 1 im Landkreis Märkisch-Oderland abgeschätzt.

3. Welchen Kenntnisstand hat die Bundesregierung hinsichtlich des Fortschritts der von der Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg durchgeführten Verkehrsuntersuchung für die Bundesstraße 1 im Abschnitt zwischen der Grenze zur Republik Polen und dem Autobahnring A10, und welche abschließenden oder vorläufigen Ergebnisse liegen hierzu bereits vor?

Im Rahmen einer streckenbezogenen Defizitanalyse der zuständigen Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg wurden bauliche Verbesserungspotenziale des Streckenzuges identifiziert. Die Straßenbauverwaltung kann geeignete punktuelle Umbaumaßnahmen priorisieren und mit den betroffenen Gemeinden abstimmen.

4. Beabsichtigt die Bundesregierung angesichts der für das Jahr 2032 geplanten Freigabe der neuen Oderbrücke, die Ausbauvorhaben für die Bundesstraße 1 im Landkreis Märkisch-Oderland in der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans zu aktualisieren, und wenn ja, welche weiteren Ausbauvorhaben sind konkret geplant?

Für die geltenden Bundesfernstraßenprioritäten wurde bereits von einer uneingeschränkten Nutzung der B 1 im Bereich des Grenzübergangs Küstrin-Kietz ausgegangen. Punktuelle weitere Verbesserungen durch einzelne Um- und Ausbaumaßnahmen außerhalb des Bedarfsplans sind möglich.

5. Befindet sich die bereits im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Vordringlicher Bedarf eingestufte Ortsumfahrung Tasdorf mittlerweile im Planfeststellungsverfahren (wenn ja, wann ist mit einem Baubeginn zu rechnen, wenn nein, wann ist mit der Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens zu rechnen)?

Nein, die zuständige Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg hat mit den Planungen für die B 1, Ortsumgehung Tasdorf noch nicht begonnen. Aussagen zum Planfeststellungsverfahren können noch nicht getroffen werden.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Notwendigkeit weiterer Ortsumfahrungen auf der Bundesstraße 1 im Landkreis Märkisch-Oderland, um Ortschaften mit direkter Ortsdurchfahrt wie Diedersdorf oder Jahnsfelde zu entlasten?

Für weitere Ortsumfahrungen gibt es derzeit keinen fachlich nachgewiesenen Bedarf und keinen gesetzlichen Planungsauftrag.

7. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Unfallbelastung auf der Bundesstraße 1 im Landkreis Märkisch-Oderland in den Zeiträumen 2010 bis 2020 und 2020 bis 2024 entwickelt (bitte nach insgesamt, Unfällen mit Pkw-Beteiligung, Unfällen mit Güter-Kfz-Beteiligung und Unfällen mit Kraftradbeteiligung differenzieren und die Zeiträume auch nach einzelnen Jahren aufschlüsseln)?
8. Wie bewertet die Bundesregierung die Unfallbelastung auf der Bundesstraße 1 im Landkreis Märkisch-Oderland?
9. Sieht die Bundesregierung angesichts der Unfallbelastung auf der Bundesstraße 1 im Landkreis Märkisch-Oderland verkehrsplanerischen Handlungsbedarf, und wenn ja, welchen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung führt keine eigene Bewertung von Unfallbelastungen für Bundesstraßen durch. Dies ist Aufgabe der Unfallkommissionen der Landkreise. Mögliche punktuelle bauliche Verbesserungen des Streckenzuges obliegen den Verantwortlichen vor Ort (siehe auch Antwort zu Frage 3). Für die Defizitanalyse erfolgte durch die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg die nachfolgende Unfallbetrachtung der Jahre 2011 bis 2021.

Verkehrsunfallgeschehen auf der B 1 zwischen der Bundesgrenze Polen und der Landesgrenze Berlin

Zeitraum in Jahre	1. Hj 2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Verkehrsunfälle gesamt	175	426	510	424	453	469	446	420	430	495	430
Anzahl VU mit Personenschaden	24	52	85	63	67	87	55	52	66	52	52
davon Anzahl getötete Personen	1	0	5	2	4	1	6	2	3	2	3
davon Anzahl verletzte Personen	41	90	132	103	111	114	76	86	94	68	72
Unfallkosten (BAST) in T Euro	2.745	5.449	8.556	7.069	8.597	7.706	7.726	7.622	8.003	7.496	8.173

Unfallschwerpunkte gemäß Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen liegen im Untersuchungsabschnitt nicht vor.

10. Welche Maßnahmen zur Senkung der Unfallbelastung auf der Bundesstraße 1 im Landkreis Märkisch-Oderland hat die zuständige Unfallkommission nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2020 bis zum Ende des ersten Quartals 2025 ggf. beschlossen (bitte differenziert nach Jahren und nach Maßnahme einzeln ausweisen)?

Nach Auskunft der Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg hat die zuständige Unfallkommission in den Jahren 2020 bis 2023 keine Maßnahmen für die B 1 festgelegt.

Im Jahr 2024 wurde für den Knotenpunkt B 1/L 36 die Anordnung eines zweiten Vorschriftszeichen 206 („Stop“) angeordnet. Darüber hinaus erfolgt am Knotenpunkt B 1/L 303 eine Prüfung der Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage. Im Abschnitt der B 1 zwischen Lichtenow und Abzweig Kienbaum erfolgte die Verlängerung der Tempo-60-Zone. Für den Knotenpunkt B 1/L 233

wurde der Umbau durch die Unfallkommission gefordert. Im Jahr 2025 fand bisher keine Verkehrsunfallkommission statt.