instara

Bebauungsplan Nr. 509 „Knotenpunkt B6 / Zur Siedewurt“
Stadt Bremerhaven

Entscheidungsvorschläge zu den vorgebrachten Anregungen und Hinweisen

Beteiligung der Behörden (§ 4 Abs. 1 BauGB / Scoping)

- Beteiligung der Behörden (§ 4 Abs. 2 BauGB)

Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 BauGB)

- Öffentliche Auslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB)

Erneute öffentliche Auslegung (§ 4a Abs. 3 BauGB)

(Proj. -Nr. 28309_097 / Stand: 11.02.2025)

Anregungen und Hinweise	Entscheidungsvorschlag einschl. Begründung
KEINE ANREGUNGEN UND HINWEISE • Unterhaltungsverband Nr. 80 Lune • Sicherung der Bauleitplanung und Verwaltung • IHK Bremen und Bremerhaven • Landkreis Cuxhaven • Autobahn GmbH Oldenburg • Amt für Straßen- und Brückenbau	
ANREGUNGEN UND HINWEISE	
1.1 Umweltschutzamt/Naturschutzbehörde Bremerhaven (Stellungnahme vom 27.01.2025)	
<u>Abfallbehörde:</u> Keine Anmerkungen	<u>Abfallbehörde:</u> Es wird zur Kenntnis genommen, dass von Seiten der Abfallbehörde keine Anregungen vorgetragen wurden.
<u>Untere Naturschutzbehörde:</u> 1. Biotoptypen/ Gehölzbestand: Der mehrreihige Gehölzbestand wird dem Biotoptyp Sonstige Grünanlage ohne Altbäume (PZA) zugeordnet (Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 509 „Knotenpunkt B 6 / Zur Siedewurt“, Seite 14): „Die Bäume besitzen einen Stammdurchmesser von max. 35 cm.“ Dieser mehrreihige Baumbestand erhält mit der Wertstufe 2 nur einen geringen Ausgangswert, obwohl auf Seite 14 beschrieben wird, dass 6 dieser Bäume unter die Bremer Baumschutzverordnung fallen und damit Stammdurchmesser von > als 35 cm aufweisen. Auf Seite 23 in Tabelle 4 wird für denselben Gehölzbestand ausgeführt, dass unter den zu fällenden Bäumen 5 Bäume unter die Bremer Baumschutzverordnung fallen. Dieses sind 2 Sumpfeichen mit 40 cm, 1 Spitzahorn mit 40 cm, 1 Sumpfeiche mit 50 cm (Altgehölz!) und 1 Winterlinde mit 60 cm (Altgehölz!) aufweisen.	<u>Untere Naturschutzbehörde:</u> Im Umweltbericht wird der Biotoptyp von *Sonstige Grünanlage ohne Altbäume* (PZA) mit der Wertstufe 2 zu einer *Sonstigen Grünanlage mit altem Baumbestand* (PZR) mit der Wertstufe 3 geändert. Zudem wurden die Unstimmigkeiten bezüglich der Baumarten korrigiert. Die Begründung und der Umweltbericht werden entsprechend angepasst. Den Anregungen wurde somit gefolgt.

Anregungen und Hinweise	Entscheidungsvorschlag einschl. Begründung
In der Planzeichnung sind die Altgehölze als Eschen aufgeführt. Bitte die Unstimmigkeiten korrigieren: - Sind Altgehölze vorhanden oder nicht? - Welche Baumarten kommen vor? - Richtige Zuordnung zum Biotoptyp erfolgt? - Warum erhält diese Baumgruppe lediglich die Wertstufe 2, während die zu pflanzenden einreihigen Baumreihen die Zielwertstufe 3 erhalten?	Die Bezeichnungen wurden überprüft und es handelt sich nicht um Eschen, sondern Eichen. Die Anlage 3, in der die Baumarten fehlerhaft sind, wird entsprechend angepasst.
2. Im Umweltbericht sind die Flächenvorschläge der Naturschutzbehörde für die externe Kompensation skizzenhaft übernommen worden. - Maßnahme 1: Entsiegelung an der Lindenallee sowie - Maßnahme 2: Entsiegelung auf dem Schulhof der Friedrich-Ebert-Schule Wie weisen darauf hin, dass der Kompensationspflichtige sämtliche Belange der Umsetzbarkeit abzuprüfen, den dauerhaften Kompensationserfolg sicherzustellen und der Naturschutzbehörde über ein Monitoring nachzuweisen hat. Um eine Zielwertigkeit von der Wertstufe 3 bei den geplanten „Halbruderalen Staudenfluren“ zu erreichen, ist darauf zu achten, dass die Fläche unbefestigt, unverdichtet und durch dauerhafte, angepasste Pflegemaßnahmen den Biotoptyp erreichen kann. Das Überfahren und Bespielen ist durch eine funktionale Abgrenzung zu verhindern (z.B. Poller gegen Überfahrten).	Die externen Kompensationsflächen wurden auf ihre Umsetzbarkeit überprüft. Die Entsiegelungen (Maßnahme 2) und Baumpflanzungen (Maßnahme 3) an der Lindenallee sind, in der Form wie im Umweltbericht beschrieben, umsetzbar. Bei der Entsiegelung an der Friedrich-Ebertschule (Maßnahme 3) wurde die Fläche auf 348 m² reduziert, da es sich um einen Schulhof handelt, der von Feuerwehrfahrzeugen befahrbar sein muss. Deshalb wurde die Fläche auf die Kurvenradien der Löschfahrzeuge angepasst, sodass die Feuerwehr genügend befestigte Fläche zum Wenden hat. Zudem wurde die Wertstufe des Zielbiotop von einer 3 auf eine 2 reduziert, da ein Bespielen der Fläche durch Kinder auch mit Absperrung durch z.B. Poller wahrscheinlich nicht verhindert werden kann. Im Umweltbericht wurde zudem die Beschreibung der Maßnahme angepasst. Die Baumpflanzungen an der Straße Am Überhamm sind nach Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde (06.02.2025) nicht umsetzbar, weshalb die Bäume nun in der Nähe der Georgstraße (Maßnahme 5) nachgepflanzt werden sollen. Zudem soll die Mahdhäufigkeit der verbleibende Grünlandfläche reduziert werden, sodass sich dort eine halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte entwickeln kann. Mit diesen Maßnahmen kann der Kompensationsbedarf vollständig ausgeglichen werden. Die Begründung, der Umweltbericht und die Planzeichnung werden entsprechend angepasst.

Anregungen und Hinweise	Entscheidungsvorschlag einschl. Begründung
BP509- Planzeichnung: Die Darstellung der Kompensationsflächen im B-Plan fehlt.	Die Darstellung der Kompensationsflächen in der Planzeichnung wird nachrichtlich ergänzt. Der Anregung wird somit gefolgt. Im Rahmen eines Abstimmungstermins (06.02.2025) mit der Unteren Naturschutzbehörde Bremerhavens wurde zudem angeregt, dass • die vorhandenen Bäume/ Gräben nachrichtlich mit in die Planzeichnung aufgenommen werden sollen; • die Straßenplanung und die Biotoptypenkarte überlagert werden sollen, damit besser nachvollziehbar ist, wo genau im Plangebiet Eingriffe stattfinden. • zu den Beschreibungen der Kompensationsflächen neue Abbildungen hinzugefügt werden, die vermasst sind für eine bessere Nachvollziehbarkeit. Diese Änderungen in den Planunterlagen wurden ebenfalls vorgenommen.
<u>Wasserbehörde – Oberflächengewässer</u>	Kenntnisnahme
Keine Anmerkungen.	
<u>Wasserbehörde – Grundwasser</u>	Kenntnisnahme
Keine Anmerkungen.	
<u>Untere Bodenschutz- und Altlastenbehörde</u>	Die nebenstehenden Ausführungen beziehen sich auf die Planumsetzung und werden auf Bauleitplanebene zur Kenntnis genommen.
Die Erdarbeiten sind aufgrund der Vornutzung durch die ehem. Gleistrasse mit Bahnhof der Schmalspurbahn sowie des anstehenden Bodens (Knickmarsch) mit einer bodenkundlichen Baubegleitung (BBB nach DIN 19639) durch einen Bodengutachter zu geleiten und zu dokumentieren	
1.2 Polizei Bremen (Stellungnahme vom 29.02.2024)	
Es wird um Aufnahme folgenden Textes in den Bebauungsplan gebeten:	Die nebenstehenden Hinweise werden zu Kenntnis genommen. Ein nachrichtlicher Hinweis bezüglich Kampfmittel ist bereits Teil der Planzeichnung, er wird durch den nebenstehenden Text ersetzt.

Anregungen und Hinweise	Entscheidungsvorschlag einschl. Begründung
„Die Luftbildauswertung hat keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein von Bombenblindgängern / Kampfmitteln ergeben. Auch andere Hinweise legen eine solche Vermutung nicht nahe. Nach den bisherigen Erfahrungen ist jedoch nicht immer auszuschließen, dass Einzelfunde auftreten können. Aus diesem Grunde sind die Erd- und Gründungsarbeiten mit entsprechender Vorsicht auszuführen. Sollten bei den Erdarbeiten unbekannte Metallteile oder verdächtige Verfärbungen auftreten, ist aus Sicherheitsgründen die Arbeit sofort einzustellen und die Polizei Bremen - Z 33 - Kampfmittelräumdienst unter der Telefonnummer: 0421 / 362 - 1 22 32 oder 362 - 1 22 81 zu benachrichtigen. Außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit oder bei Nichterreichen des Kampfmittelräumdienstes unter vorgenannten Telefonnummern ist das zuständige Polizeirevier zu verständigen. **Besteht die Notwendigkeit, eine ausdrückliche Kampfmittelfreiheit zu attestieren (zum Beispiel für Ramm- und Bohrarbeiten), müssen die betreffenden Flächen vorher untersucht werden.“**	Der Anregung wird damit gefolgt.
Hinweis: Die Auskünfte über mögliche Kampfmittelbelastungen, die durch eine Luftbildauswertung erlangt wurden, verlieren nach Ablauf von fünf Jahren ihre Gültigkeit. Grundlage hierfür sind ggf. neu gewonnene Erkenntnisse durch zusätzliche Kriegsluftbilder, die bisher nicht ausgewertet werden konnten. Hiervon ausgenommen sind Flächen, die durch eine Sondierung von Kampfmitteln beräumt wurden.	Die nebenstehenden Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
1.3 Die Autobahn GmbH des Bundes (Niederlassung Nordwest | Außenstelle Verden) (Stellungnahme vom 09.01.2025) Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die Beteiligung am o.g. Verfahren. In Abstimmung mit dem Fernstraßen-Bundesamt ergeht hierzu folgende Stellungnahme: Bezüglich des Planungsbereichs und der technischen Planung für den Umbau der Knotenpunkte im Bereich der B 6, sowohl auf niedersächsischem Gebiet (Knoten 1 – B 6/Siedewurt) als auch auf dem Gebiet Bremerhavens (Knoten 2 – B 6/L 121), steht die Gemeinde Loxstedt als	Die nebenstehenden Ausführungen sind insofern zutreffend, als dass zu Beginn des Planvorhabens „Ansiedlung Karls Erlebnis-Dorf“ auf dem Gebiet der Gemeinde Loxstedt (nördlich der Straße Zur Siedewurt) eine Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern (Die Autobahn GmbH des Bundes sowie der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Stade) und der Seestadt Bremerhaven stattgefunden hat, um die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens und mögliche Verbesserungen der Leistungsfähigkeit der Straßen und

Anregungen und Hinweise	Entscheidungsvorschlag einschl. Begründung
Vorhabenträgerin bereits mit der Autobahn GmbH des Bundes - Außenstelle Verden im regelmäßigen Austausch. Somit sind nur noch die folgenden Anforderungen zu berücksichtigen:	Knotenpunkte zu diskutieren. Im Ergebnis erfolgt durch die Gemeinde Loxstedt der Ausbau des Knotenpunktes B 6 / Zur Siedewurt und die östliche Verbreiterung der Fahrbahn der B 6, während sich die Stadt Bremerhaven für einen möglichen Ausbau des Knotenpunktes B 6 / L 121 verantwortlich zeichnet. Dementsprechend ist es zutreffend, dass die Gemeinde Loxstedt bereits im Austausch mit der nebenstehend benannten Außenstelle Verden steht.
• Die Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen gemäß Schallgutachten ist durch die Vorhabenträgerin bzw. ersatzweise durch die Seestadt Bremerhaven vorzunehmen.	Die nebenstehenden Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Zuge der konkreten Planumsetzung berücksichtigt.
• Die für die Ausbauplanung erforderlichen Flächen auf der Ostseite der B 6 befinden sich nicht im Eigentum des Bundes. Da die Bundesstraße jedoch zukünftig breiter werden wird, sind folglich auch die Grundstückgrenzen nach Abschluss der Bauarbeiten durch die Vorhabenträgerin bzw. ersatzweise durch die Seestadt Bremerhaven anzupassen.	Die nebenstehenden Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Zuge der konkreten Planumsetzung berücksichtigt
• Durch die neuen Abstände zwischen der B 6 und dem angrenzenden östlichen Bewuchs sind die Anforderungen der RPS 2009 durch die Vorhabenträgerin bzw. ersatzweise durch die Seestadt Bremerhaven für den zukünftigen Zustand zu überprüfen und zu gewährleisten, sofern die zulässige Geschwindigkeit in diesem Bereich zukünftig > 50 km/h betragen sollte.	Die nebenstehenden Hinweise werden zur Kenntnis genommen, dabei ist jedoch anzumerken, dass im Bereich des Bebauungsplans (und damit des geplanten Ausbaus) aktuell maximale Geschwindigkeiten von 50 km/h gelten auch aufgrund der Nähe der Kntoenpunkte sich dies voraussichtlich nicht ändern wird, Die Regelung von Verkehrsgeschwindigkeiten auf Straßen ist allerdings nicht Gegenstand einer Bauleitplanung und muss im Zuge der nachfolgenden Umsetzung weiter thematisiert werden.
• An sämtlichen anfallenden Kosten kann sich die Autobahn GmbH des Bundes auch weiterhin leider nicht beteiligen.	Der nebenstehende Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
1.4 Gemeinde Loxstedt (Stellungnahme vom 15.01.2025) ich bedankte mich für die Beteiligung an dem o. g. Verfahren. Nach Durchsicht der aktuellen Unterlagen zum Bauleitplanverfahren nehme ich aus der Sicht der Gemeinde Loxstedt wie folgt Stellung:	Die nebenstehenden Ausführungen werden als zutreffend zur Kenntnis genommen.

Anregungen und Hinweise	Entscheidungsvorschlag einschl. Begründung
Der dargestellte Geltungsbereich dient nicht nur der Ansiedlung des Gewerbebetriebes „Karls Erlebnis-Dorf und der weiteren ansässigen Gewerbebetriebe im Gewerbegebiet „Siedewurt" sondern auch der Erschließung der Stadt Bremerhaven insgesamt, also die Ziel- und Quellverkehre wie z.B. für Tourismus, für die insbesondere im südlichen Bereich angesiedelten und die in Planung befindlichen Gewerbegebiete. Zudem nutzen viele Arbeitnehmer aus dem ländlichen Bereich die Strecke um mit dem eigenen PKW zur Arbeit zu fahren.	
Ergänzend ist anzumerken, dass die Gestaltung des Knotenpunktes B6 / L 121 derzeit nicht dem aktuellen „Stand der Technik" (kein Linksabbiegestreifen im Zuge der B6, freie Rechtsab-/ Rechtseinbieger, Führung des Rad-/Fußverkehrs) entspricht. Ein Aus-/Umbau wäre auch für diesen Knotenpunkt grundsätzlich sinnvoll.	Die nebenstehenden Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Ein Ausbau des Knotenpunktes B6 / L121 ist jedoch nicht vorgesehen, da im Verkehrsgutachten beschrieben wurde, dass der Knotenpunkt sowohl derzeit und auch mit Karls Erlebnis-Dorf über eine ausreichende Leistungsfähigkeit (Qualität D) verfügt. Ein Knotenpunkt mit der Qualität D ist der aktuelle Stand der Technik. Daher ist ein Ausbau dieses Knotenpunktes nicht zwingend notwendig.
Wir bitten um weitere Beteiligung am Verfahren.	Nach der öffentlichen Auslegung nach § 4 Abs. 2 ist kein weiterer Beteiligungsschritt vorgesehen.
1.5 Stadtteilkonferenz Wulsdorf (Stellungnahme vom 22.01.2025)	
Die Stellungnahme vom März 2024 habe ich um eine zusätzliche Möglichkeit der Anbindung über einen vorhandenen Feldweg (gelb gestrichelt) ergänzt.	<u>Anbindung über den vorhandenen Feldweg</u> Die Nutzung des vorhandenen Feldweges für die (zusätzliche) Erschließung des Erlebnis-Dorfes wurde bereits zu Planungsbeginn eingehend diskutiert. Durch die zuständigen Straßenbaulastträger wurde eine Nutzung für den PKW-Verkehr allerdings kategorisch abgelehnt, um die Kreuzungsdichte und damit verbunden Gefahrensituationen nicht zu erhöhen. Unter dem Aspekt der Vermeidung von Gefahrensituationen (weitere Querung der B 6 nördlich der Einmündung L 121) ist auch die Nutzung des Feldweges nur für Fußgänger- und Radfahrer nicht sinnvoll, da aktuell keine Möglichkeit besteht einen Fuß- und Radweg östlich der B 6 anzulegen, siehe auch weiter unten. Erst wenn dies möglich ist, wäre – losgelöst von dem vorliegenden Bebauungsplan – auch die Nutzung des Feldweges neu zu diskutieren.

Hierbei wäre dann aber auch zu beachten, dass der Bebauungsplan der Gemeinde Loxstedt für das Karls Erlebnis-Dorf hier keine Zugänge vorsieht, sondern zum Schutz des Landschaftsbildes *Flächen zum Anpflanzen für Bäume, Sträucher und sonstige Bepflanzungen* festsetzt.

Unter dem Aspekt der Vermeidung von Gefahrensituationen durch eine weitere (ungeregelte) Querung der B 6 nördlich der Einmündung der L 121 wird der Anregung nicht gefolgt.

Radweg nördlich der Straße zur Siedewurt:

Bei der Straße zur Siedewurt wird ein Radweg südlich der Straße gebaut, der von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden soll. Der Geh- und Radweg ist so ausgelegt, dass er in beide Richtungen befahrbar/ begehbar sein wird. Es wird keinen Radweg nördlich der Straße zur Siedewurt geben. Das liegt daran, dass zum einen das Bestandsgebäude der Paint-ball Legion bereits so nah an der Straße zur Siedewurt liegt, dass dort die minimale Breite für einen Geh- und Radweg nicht eingehalten werden könnte. Zum anderen verlaufen nördlich der Straße Zur Siedewurt Entwässerungsgräben, die der sachgemäßen Entwässerung der Straßenverkehrsfläche dienen. Wenn man dort einen Radweg bauen würde, müssten die Gräben großflächig verrohrt werden. Zudem befinden sich nördlich der Straße zur Siedewurt Baumreihen/ Baumgruppen, die ebenfalls entfernt werden müssten.

Radweg östlich der B6:

Ein Radweg an der östlichen Seite der B6 wird durch die vorliegende Straßenplanung nicht vorgesehen, um möglichst viele Bäume zu erhalten, die ursprünglich als Kompensationsmaßnahme für die B71 gepflanzt wurden.

Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche wurde allerdings so großzügig gewählt, der Bau eines östlich der Fahrbahn geführten Radweges in Zukunft möglich wäre.

Bushaltestelle Bremerhaven:

Die Verbesserung der Anbindung des geplanten Erlebnis-Dorfes ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Auch die Stadt Bremerhaven kann nur in eingeschränktem Maße auf die Lage und Dichte der

Anregungen und Hinweise	Entscheidungsvorschlag einschl. Begründung
	Haltestellen Einfluss nehmen, dies wird vorrangig durch den ZVBN gesteuert und diese entscheidet unter wirtschaftlichen Aspekten. Die Anregung kann daher nur zur Kenntnis genommen werden.
2. Einwender 1 (Stellungnahme vom 02.01.2025)	
Sehr geehrte Damen und Herren,	Die nebenstehenden Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
wir sind als im Landkreis Cuxhaven wohnende und in Bremerhaven beschäftigte Arbeitnehmer auf funktionierende Verkehrsstrukturen angewiesen. Für die in Landwürden ansässige Bevölkerung ist die bestehende L 121 (im Verkehrsgutachten häufig nur als Hauptstraße bezeichnet) die direkte und einzige Straßenanbindung an Bremerhaven.	
Schon heute ist die Anbindung der L121 an die B6 unzureichend ausgebaut und für alle Verkehrsteilnehmer gefährlich. Autofahrer, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Gespanne, Wohnmobile sowie LKW haben es schwer von der L121 auf die B6 nach Norden abzubiegen.	Die nebenstehenden Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, die Situation ist bekannt.
Dadurch bildet sich häufiger ein langer Rückstau, bis einmal ein Kraftfahrer aus Richtung Nesse ein Fahrzeug abbiegen lässt.	
Radfahrer und Fußgänger haben Probleme die L121 im Kreuzungsbereich gefahrlos zu überqueren. Die unzureichende Ausleuchtung der Kreuzung führt sowohl zu Gefahren-Situationen beim Abbiegen von der B6 aus südlicher Richtung nach Westen sowie in der Wahrnehmung von Radfahrern und Fußgängern.	Die Gefahrensituation für Fuß- und Radfahrer durch eine unzureichende Ausleuchtung der Kreuzung der B6 und der L121 wird auf Ebene des Bebauungsplans zur Kenntnis genommen, sie betrifft jedoch die Planumsetzung.
Durch die Sperrung der Autobahnabfahrt Wulsdorf und die Baustelle auf der Autobahn A27 zeigt sich deutlich, wie der Umleitungsverkehr die örtlichen Verhältnisse völlig überlastet. Sind heute schon lange Wartezeiten beim Abbiegen die Regel, dürfte sich die Situation in Zukunft deutlich verschlechtern, zumal sich die Effekte von Karls Erlebnisdorf und Autobahnbaustellen im Kreuzungsbereich jetzt und auch zukünftig gegenseitig verstärken.	Bei der Sperrung der Autobahnabfahrt Wulsdorf handelt es sich um ein temporäres Ereignis, welches dementsprechend nicht im Verkehrsgutachten für das Erlebnis-Dorf betrachtet wurde. Entsprechend dem „Stand der Technik“ geht das Verkehrsgutachten daher vom „Normalfall“ aus. Das Gutachten kommt auch zu der Aussage, dass trotz der Zunahme der Verkehre durch das Karls Erlebnis-Dorf sich diese nicht auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes auswirken. Die Bedenken betreffend ein „deutliche Verschlechterung“ in der Zukunft werden daher nicht geteilt.
In unserem Anliegen sehen wir uns auch durch das Verkehrsgutachten unter den Ziffern 77 und 78 bestätigt:	In dem Verkehrsgutachten wird beschrieben, dass der Knotenpunkt der L121 und der B6 im Bestand bereits nicht richtlinienkonform ausgebaut

Anregungen und Hinweise	Entscheidungsvorschlag einschl. Begründung
(77) Grundsätzlich ist an der nördlichen Einmündung der L 121 (Hauptstraße) gemäß der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) auch ohne das Planvorhaben im Zuge der B 6 die Anlage eines Linksabbiegestreifens erforderlich.	ist. Es wurde aber auch die gutachterliche Aussage getroffen, dass sowohl derzeit als auch nach der Ansiedlung des Karls Erlebnis-Dorfes eine ausreichende Leistungsfähigkeit (Verkehrsqualität D) erreicht wird. Entsprechend den Aussagen des Gutachters entspricht eine Kreuzung der Qualitätsstufe D vollständig dem derzeitigen Stand der Technik.
(78) Eine Signalregelung an Knoten 2 würde auch die über die freien Rechtsabbiegestreifen führenden Fuß- und Radfahrerfurten sichern. Aufgrund der zügigen Geschwindigkeiten der sehr komfortabel geführten Rechtsabbieger und der relativ langen Querungsstrecken ist die Verkehrsführung bezüglich der Verkehrssicherheit nicht optimal.	Das Verkehrsgutachten hat somit gezeigt, dass ein Ausbau der Kreuzung wegen des Karls Erlebnis-Dorfes nicht zwingend notwendig ist.
Aufklärungsbedürftig ist für uns aber, wie es dann trotzdem zu dem Fazit unter den Punkten 95 und 96 kommt:	Zum derzeitigen Zeitpunkt ist insofern kein Ausbau des Knotenpunktes L 121 / B6 vorgesehen.
95) Beim Ausbau der Einmündung Zur Siedewurt/ B 6 ist aufgrund des geringen Abstandes auch die nördlich gelegene Einmündung der L 121 (Hauptstraße)/ B 6 zu berücksichtigen. Diese Einmündung (Knoten 2) verfügt ohne Signalregelung im heutigen Ausbauzustand auch zukünftig mit Karls Erlebnis-Dorf über eine ausreichende Leistungsfähigkeit (Verkehrsqualität D).	
(96) Allerdings ist der Knotenpunkt derzeit nicht richtlinienkonform und verkehrssicher ausgebaut. Aus südlicher Richtung wäre im Zuge der B 6 unabhängig von der Anlage des Erlebnis-Dorfes ein Linksabbiegestreifen einzurichten. Der Knotenpunkt könnte unabhängig von der Anlage von Karls Erlebnis-Dorf aus Gründen der Verkehrssicherheit (Querungen Fuß- und Radverkehr) signalisiert werden.	
Eine verkehrssichere Lösung für den Knotenpunkt der B6 mit der L121 beinhaltet aus unserer Sicht neben der neuen Linksabbiegerspur auf der B6 eine vernünftige Ausleuchtung des Kreuzungspunktes und eine Ampelschaltung, die neben einer sicheren Kreuzungsquerung von Rad- und Fußgängern auch den Verkehrsabfluss von der L121 auf die B6 nach Norden regelt.	Entsprechend der vorliegenden Straßenausbauplanung wird es eine neue Linksabbiegerspur von der B6 zur L121 geben, wodurch sich die Verkehrssituation bereits verbessert. Die Errichtung der nebenstehend angeregten angesprochen Lichtsignalanlage wurde im dem Verkehrsgutachter und den Straßenbaulastträgern bereits diskutiert, aufgrund der geringen Entfernung der 3 Knotenpunkte allerdings als aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll erachtet. Der Anregung wird daher nicht gefolgt, zumal Lichtsignalanlagen durch einen Bebauungsplan nicht festgesetzt werden können.

Anregungen und Hinweise	Entscheidungsvorschlag einschl. Begründung
In diesem Kontext nur auf fehlende Haushaltsmittel oder Absprachen zwischen den Gemeinden und den Straßenbehörden zu verweisen ist unzureichend. Eine verantwortliche und vorausschauende Verkehrsplanung würde v.a. Personenschäden weitgehend ausschließen und nicht billigend in Kauf nehmen, bis durch diese eine Handlungsnotwendigkeit entsteht!	Die Ausleuchtung des Knotenpunktes kann nicht in einem Bebauungsplan geregelt werden. Die Ausführung hierzu wird nur zur Kenntnis genommen. Sie betrifft die Planumsetzung. Die Personenschäden werden nicht billigend in Kauf genommen. Bei der Kreuzung handelt es sich nicht um einen Bereich mit erhöhtem Unfallaufkommen, vielmehr ist die Kreuzungsqualität nachweislich ausreichend. Die Bedenken werden nicht geteilt.
Für die mit dem Bebauungsplan verfolgte Verkehrslösung stellt sich U.E. auch die Frage, warum keine Alternative betrachtet wurde. Als solche wäre die Zusammenführung der beiden Knotenpunkte von der L121 sowie der Straße Siedewurt mit der B6 im Bereich der Straße Siedewurt geeignet. Sie hätte den Vorteil, dass ein Knotenpunkt wegfiele und bei geeigneter Ausgestaltung (Lichtzeichensteuerung) eine verkehrlich optimale Lösung geschaffen werden könnte.	Die Alternative die beiden Knotenpunkte zusammenzuführen wurde sowohl bei dem Gespräch vom 18.01.2024 zwischen der Gemeinde Loxstedt, der Stadt Bremerhaven, den Straßenbaulastträgern und den (Straßen)-Planungsbüros diskutiert, als auch etliche Jahre im Voraus zu der vorliegenden Planung. Dabei ist man zu dem Entschluss gekommen, dass die Zusammenführung der beiden Knotenpunkte in keinem angemessenen Kosten-Nutzungen-Verhältnis steht. So müssten zum einen landwirtschaftliche Flächen erworben werden, wobei südlich der L121 durch die Umlegung die landwirtschaftlichen Flächen zerschnitten werden würden und der nördliche Teil dieser Flächen aufgrund der geringen Größe nicht mehr zu bewirtschaften wäre. Die Grundstückseigentümer haben daher bisher keine Zustimmung zu einem Verkauf ihrer Flächen signalisiert. Zudem besteht das Problem, dass sich die Straßenflächen in unterschiedlichen Bundesländern befinden und damit ein Planfeststellungsverfahren extrem zeit- und kostenaufwändig wäre. Von Seiten der Straßenbaulastträger als dann federführende Behörde wurde daher eine Kreuzungszusammenlegung abgelehnt, zumal die Leistungsfähigkeit nachweislich ausreichend ist. Der Anregung wird daher nicht gefolgt. Ausgearbeitet: Bremen, den 11.02.2025

instara
Institut für Stadt- und Raumplanung GmbH
Vahrer Straße 180 28309 Bremen