

## Ergebnis-/Beschluss-Protokoll

### **3. Sitzung des Fachausschusses Verkehr, Umwelt- und Klimaschutz**

des Beirates Huchting,

am **Dienstag, 27.02.2024**, um **18:00 Uhr**.

im **Sitzungszimmer, Ortsamt Huchting**

<b><u>Anwesend:</u></b>	Ortsamt	Herr Wiltshko, Herr Homann
	Fachausschuss	Herr Decker, Herr Diekmann, Herr Dorn, Frau Elisat, Herr Horn, Herr Ristau, Frau Seifert
	entschuldigt	
	geladene Gäste	Herr Krüger (Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation) Frau Gätjen (Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft)
	Gäste	Herr Ellerhorst (Vertreter Huchtings in der Fluglärmkommission)

Die Sitzung wird um 18:00 Uhr mit der Begrüßung der Mitglieder des Fachausschusses, der Gäste, der Bürger:innen und der Presse via Zoom und Live-Stream via Facebook eröffnet. Die ordnungsgemäße Einladung und Beschlussfähigkeit werden einstimmig festgestellt.

Die **Tagesordnung** wird wie folgt einstimmig festgestellt:

- TOP 1 Fluglärm in Huchting
- TOP 2 Antrag SPD/Linke: Rotmarkierung von Schutz- und Radfahrstreifen
- TOP 3 Müllsituation an den Containerplätzen
- TOP 4 Grenzmarkierung Amsterdamer Straße beim Containerplatz
- TOP 5 Stadtteilbudget Verkehr für den Stadtteil Huchting
- TOP 6 Mitteilungen / Anhörungen
- TOP 7 Bürgeranträge

#### **TOP 1 Fluglärm in Huchting**

Frau Gätjen (SUKW) stellt ihre Tätigkeit anhand der beigefügten Präsentation vor. Gemäß der Betriebsgenehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen gelten Nachtflugbeschränkungszeiten.

Herr Decker fragt, warum relativ wenig Beschwerden aus Huchting kommen, zumal der Stadtteil in der Einflugschneise liegt und aus welchen Orten sonst die Beschwerden kommen.

Frau Gätjen erwähnt, dass Fluglärmbeschwerden häufig aus Obervieland kommen. Die Herkunft der Beschwerden variiert. Es kamen in den vergangenen Jahren auch Beschwerden aus Groß Mackenstedt, jedoch von nur einem Beschwerdeführer.

Frau Elisat berichtet, dass der Fluglärm in den letzten Jahren in Grolland nördlich der Oldenburger Straße zugenommen hat. Sie vermutet, dass dies auch mit der Rodung von Bäumen zusammenhängt.

Bedingt durch den vorherrschenden Westwind werden Starts in Richtung Westen teilweise und Landungen aus Richtung Westen bzw. in Richtung Osten und somit über Huchting durchgeführt.

Frau Seifert berichtet von Geräuschen der Luftverwirbelungen, die sie jedoch nicht als störend empfindet.

Herr Horn fragt, ob es eine vorgeschriebene Flughöhe über Huchting gibt und, ob diese kontrolliert wird.

Frau Gätjen erklärt, dass es keine vorgeschriebene Flughöhe gibt. Entsprechend des Instrumentenlandesystems befinden sich die Luftfahrzeuge beim Anflug auf einem 3 Grad Gleitpfad. Bei Steigverfahren ist die Flughöhe abhängig vom Beladungszustand der Maschinen und von Wetterbedingungen.

Herr Krüger (SWHT) bittet um Informationen zu Flügen, die beispielsweise zu tief über dem Roland Center stattfinden, um Beschwerden nachgehen zu können. Die Flugnummer und Datum reiche aus. Anfragen zu Flügen seien das Tagesgeschäft.

Frau Elisat fragt nach Abgaswerten für Flugzeuge. Frau Gätjen verweist an ihre zuständigen Kollegen von der Luftmesszentrale. In diesem Jahr soll noch eine mobile Messstelle voraussichtlich auf dem Gelände des Anglervereins beim Grollander See aufgebaut werden. Der Ort wird als sicher vor Vandalismus angesehen und bietet eine Stromversorgung. Stickstoffoxide, Feinstaub und Ultrafeinstaub soll gemessen werden.

Herr Horn fragt, ob die Erhöhung der Gebühren für den Flughafen Bremen Auswirkungen auf die Emissionswerte der Maschinen hatte.

Herr Krüger erwidert, dass die ernst zu nehmenden Fluggesellschaften in den Sektoren Lärmvermeidung und Schadstoffreduzierung ganz viel machen. Low-Coster gehören nicht dazu. Die Einführung von lärm- bzw. schadstoffabhängigen Flughafenentgeltanteilen im europäischen Kontext hat jedoch die Bemühungen der Fluggesellschaften zu mehr Umweltschutz gefördert.

Herr Decker merkt an, dass durch den Kauf neuer Maschinen die Ziele eh erreicht werden, da sie leiser und schadstoffärmer sind.

Herr Krüger als Vertreter der Luftfahrtbehörde berichtet auf Wunsch des Vorsitzenden von dem Wunsch der Fluglärmkommission die Lärmschutzwände und -wälle zu erhöhen. Es wurden u.a. die Auswirkungen einer Erhöhung auf sieben und zehn Meter untersucht.

Anhand der in der Anlage beigefügten Tabelle lassen sich die Unterschiede erkennen. Ergebnis der Untersuchung ist, dass eine Minderung der Maximalpegel bezogen auf den gesamten Flugbetrieb mit dieser Erhöhung nicht zu erreichen ist. Rollende und Schub gebende Flugzeuge werden zwar für die Bewohnenden insbesondere in Stuhl-Kuhlen durch die Erhöhung leiser, aber Fluglärm von Maschinen, die bereits abgehoben oder noch nicht gelandet sind, nicht mehr.

Auf Basis dieser Untersuchungsergebnisse jedenfalls könne die Luftfahrtbehörde eine solche Maßnahme nicht gegenüber der Flughafen Bremen GmbH anordnen. Das

schließe aber nicht aus, dass es andere Möglichkeiten geben könnte, die Erhöhung der Lärmschutzwälle/-wände ohne Zutun der Luftfahrtbehörde zu erzielen (z.B. politische Beschlüsse). Vorteil des Gutachtens ist, dass nun harte Fakten vorliegen.

Frau Seifert möchte Absackungen des Walls behoben haben und fragt, wo hinter der Lärmschutzwand der Schall runterfällt und somit andere Menschen betrifft.

Herr Krüger ist keine Regelung bekannt, dass der Flughafen eine Erhöhung umsetzen soll. Er erklärt, dass der Lärm, der nicht über die Lärmschutzwand drüber geleitet wird, von der Wand reflektiert wird.

Herr Horn fordert leisere Flugzeuge, um dem Lärmschutz gerecht zu werden. Er fragt, ob es Überlegungen gibt in 20 Jahren nur noch Elektroflugzeuge in Bremen landen zu lassen. Des Weiteren fragt er nach passiven Lärmschutz an den Immobilien.

Herr Krüger erwidert, dass Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden im Fluglärmschutzgesetz geregelt sind. Schallschutzfenster nutzen jedoch wenig, wenn die Bewohnenden mit offenem Fenster schlafen wollen. Alternativ könnte jedoch eine Zwangsbelüftung eingebaut werden.

2021 wurde der Lärmschutzbereich zuletzt festgelegt, so dass sich daraus ab 2026 neue Ansprüche ergeben könnten. An der bislang geringen Anzahl an Anspruchsberechtigten wird sich ohne Änderung der rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene (hier: 2. Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung) allerdings nichts ändern.

Bezüglich der Lärmentwicklung von Flugzeugen mit herkömmliche Antriebstechnik ist die Technik am Ende der Aufwands-Erfolgs-Kurve.

Herr Diekmann plädiert für die Einhaltung der Vorschriften, hat jedoch keine Bedenken, wenn eine Passagiermaschine fünf Minuten zu spät kommt. Eine Umleitung nach Hannover wäre unverhältnismäßig für die Insassen.

Der Erhalt des Flughafens für die Wirtschaftskraft der Stadt sei wichtig.

Frau Elisat fragt nach einer Obergrenze für Lärm. Herr Krüger erklärt, dass das Fluglärmschutzgesetz ab einer bestimmten Belastung Ansprüche auslöst.

Herr Dorn hat den Eindruck, dass der Fluglärm in Huchting mit den Jahren abgenommen hat.

Herr Horn fordert auch einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen für Bewohnende beispielsweise in der Robinsbalje.

Herr Ellerhorst als Vertreter der Fluglärmkommission stellt fest, dass sechs Dezibel mehr eine Verdoppelung des ursprünglichen Zustandes darstellen. Die jetzige bzw. ursprüngliche Höhe der Lärmschutzwand würde für Schub gebende Flugzeuge ausreichen. Ab zwei bis drei Dezibel sei eine spürbare Änderung wahrzunehmen. Die Berechnung sei jedoch sehr kompliziert.

Eine Erhöhung der Lärmschutzwände führe zu einer enormen Reduzierung der Belastung.

In der Schutzzone dürfen bestimmte Einrichtungen, wie Krankenhäuser, Altenheime und Schulen nicht gebaut werden.

Herr Ellerhorst ist für die Herstellung der sieben Meter hohen Lärmschutzwand. Die zuständige Behörde hat die Maßnahme jedoch abgelehnt.

Herr Krüger erklärt dazu, dass die Luftfahrtbehörde nicht per se etwas gegen die Lärmschutzwälle/-wände habe, es dem Flughafen jedoch auf Basis des vorliegenden Gutachtens gerade nicht vorschreiben könne, eine Erhöhung vorzunehmen.

Folgender Antrag wird von Herrn Horn eingebracht:

### **Klima schützen, Privatjet-Flüge über Huchting unterbinden!**

Privatjets sind für einige Wenige ein toller Komfort, für alle anderen Menschen aber eine gefährliche Belastung des Klimas. In Deutschland haben Privatflugzeuge im Jahr 2022 rund eine Million Tonnen CO<sub>2</sub> verursacht (nach Berechnungen von SZ und NDR). Pro Kopf gerechnet zeigt sich darin eine massive Ungerechtigkeit: „Ein Privatflugzeug kann schon mit sechs Stunden Flugzeit so viel emittieren wie ein Durchschnittsmensch in einem ganzen Jahr“, rechnet der Klimaforscher Stefan Gössling vor.

Gerade die Starts und Landungen von Privatjets verursachen besonders viele Emissionen. Ihre Zahl ist zuletzt stark gewachsen. Die besonders CO<sub>2</sub>-intensiven Flieger werden häufig für kurze Strecken genutzt, 60 Prozent der Strecken sind kürzer als 300 Kilometer. Dabei sind Flüge mit Privatjets vom Emissionshandel der EU ausgenommen. Der steigende CO<sub>2</sub>-Preis trifft demnach zwar Privatverbraucher\*innen, die mit Gas heizen, aber nicht den Superreichen.

Auch in Bremen starten und landen Privatjets. Der Flughafen Bremen (BRE) verfügt sogar über ein eigenes Terminal für die Passagiere von Privatjets. Der Bremer Flughafen wirbt selbst auf seiner Homepage unter „Personal Jet Charter“ für Privatjetflüge: „Für flexibles, schnelles und sicheres Reisen stehen komfortable Geschäftsreiseflugzeuge zur Verfügung. Sie bieten Platz für fünf bis neun Passagiere und bringen Sie innerhalb von drei Stunden an jeden Ort in Europa. Ein idealer Service sowohl für repräsentative Reisen mit Ihren Geschäftspartnern als auch für den anspruchsvollen Urlaubsreisenden und seine Familie.“

Auf Flightradar24 lassen sich zwar einige kleine Flieger beobachten, so beispielsweise von Bremen nach Southampton oder von Hamburg nach Bremen. Ein Privatjet fliegt mitunter täglich zwischen Mallorca und Bremen hin und her. Wie oft aber von diesen Angeboten insgesamt Gebrauch gemacht wird und wie viele Emissionen so in Bremens CO<sub>2</sub>-Bilanz eingerechnet werden müssten, ist unklar. Da sich die Flughafen Bremen GmbH zu 100 Prozent in städtischer Hand befindet, sollten Zahlen zu Privatflügen über die Politik jedoch abfragbar sein. Ein Verbot von Privatjets in Bremen wäre ebenfalls denkbar. Amsterdam geht hier bereits mit gutem Beispiel voran: Ab 2026 sollen vom Flughafen Amsterdam-Schiphol keine privaten Flieger mehr abheben (laut tagesschau).

Luxusgewohnheiten wie Privatjetfliegen oder das Reisen mit enormen Privatyachten sind entscheidende Treiber. Es muss ein faires CO<sub>2</sub>-Budget für alle Menschen geben. Das bedeutet, dass Reiche nicht mehr Luft verschmutzen dürfen als Ärmere. Das ist ein Gebot der Gerechtigkeit. Dabei gilt das Verursacherprinzip: Wer besonders viele Emissionen verursacht, muss sie auch senken, wenn es in seiner\* oder ihrer\* Macht steht. Erst recht, wenn dies leicht möglich wäre, etwa mit einer Bahnfahrt statt einem Privatjetflug oder einem Platz in einem Linienflug. Wir können uns die Reichen einfach nicht mehr leisten!

Der Beirat Huchting fordert die zuständige senatorische Behörde und die Flughafen Bremen GmbH auf:

1. für den Bremer Flughafen zeitnah Daten zu den Ankünften und Abflügen von Privatflugzeugen über Huchting sowie die damit verbundenen Treibhausgasemissionen zu erheben und zu veröffentlichen;

2. für den Bremer Flughafen ab dem 1. Januar 2026 Abflüge und Ankünfte von Privatflugzeugen über Huchting zu verbieten. Ausgenommen davon sind treibhausgasneutralbetriebene Flugzeuge oder Flüge, die mit unabweisbaren Zwecken verbunden sind wie Maintenance, medizinische Transporte oder Flugschulungen;
3. schnellstmöglich die Gebühren am Bremer Flughafen für die Starts und Landungen von Privatflugzeugen über Huchting so zu erhöhen, dass sie den tatsächlichen Schaden der Emissionen an Umwelt und Klima abbilden;

*Michael Horn und Die Linke-Beiratsfraktion in Huchting*

*Sabine Blunck und Die Grüne-Beiratsfraktion in Huchting*

Herr Ristau hat den Eindruck, dass es wenig „Privatjets“ gibt.

Frau Seifert fragt nach der Anzahl der Starts und Landungen und möchte die vielen Reglementierungen nicht mehr hinnehmen. Sie hält jedoch an dem Ziel CO2 einzusparen fest.

Herr Decker stellt die wirtschaftliche Relevanz der kleinen Flieger für Bremen hervor, da Bremen der Schwerpunkt für Instandsetzungen dieser Maschinen ist. Bremen ist auch Forschungsstandort für innovative Luftfahrt. Eine Einschränkung wäre das falsche Signal an die Luftfahrt.

Ein Verbot in Bremen hätte geringe Auswirkungen auf den Klimaschutz. Im Zweifel würden die Flieger nach Ganderkesee ausweichen.

Herr Horn beantragt Einzelabstimmung zu Punkt 1 und 2/3.

Abstimmungsergebnis:

Punkt 1: 2 Ja-Stimmen und 4 Nein-Stimmen

Punkt 2/3: 2 Ja-Stimmen und 4 Nein-Stimmen

Der Antrag ist damit abgelehnt.

## **TOP 2 Antrag SPD/Die LINKE: Rotmarkierung von Schutz- und Radfahrstreifen**

### **Antrag SPD/Die LINKE**

#### **Farbe bekennen für mehr Sicherheit im Radverkehr**

Der Beirat Huchting bittet die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung sowie das Amt für Straßen und Verkehr:

1. Den Schutzstreifen am Wardamm in Fahrtrichtung Woltmershausen zwischen Bahnübergang beim Huchtinger Bahnhof und Stadtteilgrenze sowie den Schutzstreifen in der Huchtinger Heerstraße in stadtauswärtige Richtung mit einer roten Flächenmarkierung (analog des Kirchweges) zu versehen.
2. Die im Rahmen der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 neu anzulegenden Schutzstreifen an der Heinrich-Plett-Allee zwischen Hausnummer 88 und der Brücke über die B75 in beiden Richtungen mit einer entsprechenden Markierung zu versehen.

3. Bei der Neuanlage von Schutz- oder Radfahrstreifen im Stadtteil Huchting stets eine rote Flächenmarkierung anzubringen.

Begründung:

Schutzstreifen und zum Teil auch Radfahrstreifen werden in Bremen zunehmend an Straßen angeordnet, an denen aufgrund des Straßenquerschnittes bzw. der Abmessungen von Nebenanlagen und Straßenbegleitgrün die Anlage eines baulich getrennten Radweges nicht ohne weiteres möglich ist. So soll Radfahrenden auf diesen Strecken eine höhere Verkehrssicherheit und ein höherer Fahrkomfort als im Mischverkehr geboten werden. Beispiele in Huchting sind etwa die Huchtinger Heerstraße oder der Wardamm, jeweils in einer Fahrtrichtung. Auch die Heinrich-Plett-Allee erhält, trotz ihres größeren Straßenquerschnittes, im Rahmen der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 abschnittsweise Schutzstreifen für Radfahrende.

Häufig werden Schutz- und Radfahrstreifen also an vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50 angeordnet und markiert. Das führt dazu, dass bei Radfahrenden, aufgrund der fehlenden räumlichen Trennung zum Kfz-Verkehr, häufig Unsicherheitsgefühle entstehen. Gerade die Angst, im unübersichtlichen Straßenverkehr von PKW und LKW übersehen zu werden, ist hierbei hervorzuheben. Eine farbliche Abhebung der Radverkehrsanlagen führt zu einer stärkeren Wahrnehmung des Radverkehrs durch Kfz-Fahrende und kann so zur subjektiven und zur objektiven Sicherheit des Radverkehrs beitragen.

Im Hinblick auf den Kirchweg zwischen Kornstraße und Gastfeldstraße wurden die Schutzstreifen bereits rot eingefärbt. Daher stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, ob sich die Voraussetzungen für das Rotmarkieren von Schutzstreifen geändert haben.

Friederike Schubert und die SPD-Fraktion im Beirat Huchting  
Michael Horn und DIE LINKE-Fraktion im Beirat Huchting

Punkt 1 des Antrages/Beschlusses wurde während der Sitzung um die Huchtinger Heerstraße ergänzt.

Ein Hinweis auf die geplante Fahrradpremiumroute entfernt.

Abstimmungsergebnis: 6 Ja-Stimmen (einstimmig)

### **TOP 3 Müllsituation an den Containerplätzen**

Nach Ansicht der Mitglieder des Fachausschusses ist die Sauberkeit an den Containerplätzen besser geworden. Die Lage soll im Blick behalten und der Bremer Stadtreinigung im Spätsommer / Herbst 2024 eine Rückmeldung gegeben werden.

Über die Thematik des Tagesordnungspunktes hinaus wird jedoch der Streumüll im Stadtteil insbesondere in einigen Straßen bemängelt.

### **TOP 4 Grenzmarkierung Amsterdamer Straße beim Containerplatz**

Der Fachausschuss bittet das Amt für Straße und Verkehr ausnahmsweise um Anordnung und Markierung einer Grenzmarkierung (Z 299) zur besseren Erreichbarkeit eines Containerstellplatzes.

Begründung:

Der Containerstellplatz Amsterdamer Straße Ecke Rotterdamer Straße wird stark frequentiert, so dass Fahrzeuge der Bremer Stadtreinigung mehrmals in der Woche zur Leerung anrücken müssen. Trotz eines gesetzlichen Haltverbotes kommt es jedoch aufgrund des hohen Parkdrucks immer wieder vor, dass Fahrzeuge in Höhe der Container abgestellt werden und den Zugang zum Entleeren erschweren. In einigen Fällen musste die DBS unverrichteter Dinge wieder abrücken. Dies hatte zur Folge, dass der Containerstellplatz relativ schnell zugemüllt war und keinen guten Eindruck hinterließ.

Ordnungsamt und Polizei Bremen sind von uns aufgrund diesen Umstandes bereits gebeten worden, den Bereich zu überwachen.

Die Grenzmarkierung soll das Haltverbot in Höhe des Containerstellplatzes verdeutlichen, so dass an der Stelle die Arbeit der DBS erleichtert wird.

Abstimmungsergebnis: 6 Ja-Stimmen (einstimmig)

## **TOP 5 Stadtteilbudget Verkehr für den Stadtteil Huchting**

Antrag:

„Blühflächen an der KHL – gut für das Stadtbild, gut für die Natur

Der Fachausschuss Verkehr, Umwelt und Klimaschutz des Beirates Huchting möge beschließen:

Der Fachausschuss Verkehr, Umwelt und Klimaschutz empfiehlt dem Beirat Huchting, bei den zuständigen Behörden die Einrichtung von Blühflächen im Straßenbegleitgrün der Kirchhuchtinger Landstraße auf Höhe der Hausnummern 153-165a zu beantragen. Es wird empfohlen, die hierfür anfallenden Kosten aus den Mitteln des Beirates (vorzugsweise dem Stadtteilbudget Verkehr) zur Verfügung zu stellen. Es soll darauf geachtet werden, möglichst niedrig wachsende, pflegeleichte Pflanzen zu verwenden.

Begründung: Auf Beschluss des Beirates wurden Ende Januar dieses Jahres rund um die Grünflächen an der Kirchhuchtinger Landstraße auf Höhe der Hausnummern 153-165a Findlinge gesetzt, um das wilde Parken dort zum Schutz der Bäume zu unterbinden. Die nun dauerhaft freien Flächen liegen aktuell noch brach. Das bietet die Möglichkeit, diese Flächen zum Wohle des Stadtbildes und der Natur zu nutzen. Blühflächen werten das Straßenbegleitgrün an dieser Stelle nicht nur optisch auf, sondern bieten auch einen Lebensraum und Nahrung für Bienen und andere Insekten.

Eric Decker, Ralf Ristau, Friederike Schubert und die SPD-Fraktion im Beirat Huchting“

Nach Diskussion soll die Gewoba vom Ortsamt noch einmal kontaktiert werden, da es hinsichtlich einer Bepflanzung vor Jahren schon einmal einen Austausch gab. Das

Ortsamt wird dort noch einmal nachfragen. Fraglich ist, wie die Bepflanzung aussehen soll.

### **TOP 6 Mitteilungen / Anhörungen**

Gegen den Austausch der VZ 150 gegen VZ 151 wurden keine Bedenken geäußert.

Der FA bittet jedoch um Prüfung, ob anstelle des ZZ 1008-34 (keine Wendemöglichkeit) unter dem VZ 260 das ZZ 1026-36 (Landwirtschaftlicher Verkehr frei) angeordnet werden kann.

VZ 260 verbietet bereits die Einfahrt für KFZ, so dass aus Sicht des FA der Hinweis auf eine fehlende Wendemöglichkeit obsolet ist.

ZZ 1026-36 soll den Landwirten das Erreichen der Wiesen und Felder nördlich der Bahnstrecke ermöglichen.

### **TOP 7 Bürgeranträge**

Der Fachausschuss unterstützt folgende Ideen und bittet das Amt für Straße und Verkehr um Prüfung, ob zusätzliche Beleuchtung realisiert werden kann. Fraglich ist auch, ob die Beleuchtung durch Bewegungsmelder gesteuert werden kann.

Beleuchtung Gehweg Frieslandstraße zwischen Brakkämpe und Haltestelle Bardenflethstraße (südlich der Hochtrasse der Straßenbahn)

Eine Bürgerin bemängelt die fehlende Beleuchtung in dem Teilbereich.

Beleuchtung Böses Park

Der Weg zwischen der Kirchwuchtinger Landstraße entlang der Nummern 81/83 zur Luneplate ist beleuchtet. Etwa auf halber Strecke gibt es eine Abzweigung Richtung Robbenplate durch den Böses Park. Hier wird nach ein bis zwei Beleuchtungspunkten gefragt.

Ende der Sitzung: 20:09 Uhr

Frau Seifert  
Stellvertretende  
Fachausschusssprecherin

Herr Wiltshko  
Vorsitz und Protokoll