

Bericht

des Umweltausschusses

über die Drucksachen

- 20/12455: Verkürzte Anflüge – Änderung des Luftfahrthandbuchs
(Große Anfrage Dr. Anjes Tjarks u.a. GRÜNE)**
- 20/13531: Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom
7. Mai 2014 „Bericht des Umweltausschusses über die Drucksachen
20/7403 und 20/7574: Fluglärmenschutz durchsetzen – Nachtruhe
sichern und Fluglärmenschutz in Hamburg weiter verbessern“
(Drucksache 20/11593)
(Senatsmitteilung)**

Vorsitz: **Anne Krischok**

Schriftführung: **Martin Bill**

I. Vorbemerkung

Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 10. September 2014 die Drs. 20/12455 auf Antrag der GRÜNEN dem Umweltausschuss überwiesen.

Die Drs. 20/13531 wurde am 10. November 2014 gemäß § 53 Absatz 1 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft (GO) dem Umweltausschuss im Vorwege durch die Präsidentin der Hamburgischen Bürgerschaft überwiesen.

Der Umweltausschuss befasste sich in seinen Sitzungen am 13. November 2014, am 11. Dezember 2014 und am 13. Januar 2015 mit den Drucksachen.

II. Beratungsinhalt

Beratung am 13. November 2014:

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten eingangs aus, nach dem Beschluss der Bürgerschaft habe man in intensiver Arbeit eine Reihe von Vereinbarungen getroffen, die aus ihrer Sicht einen guten Kompromiss darstellten. Natürlich stehe ein Flughafenstandort innerhalb einer Stadt immer im Fokus ganz verschiedener Interessen. In diesem Zusammenhang betonten sie, dass der Flughafen einen besonders wichtigen Standortfaktor für Hamburg und Norddeutschland darstelle.

Ein ganz herausragender Punkt des Bürgerschaftlichen Ersuchens sei der Landeanflug. Hier habe man erreicht, dass dieser auf mindestens sieben nautische Meilen (7 NM) verlängert werde. Zudem gebe es eine spezielle Wochenendregelung (bis morgens um 10 Uhr und ab 20 Uhr), die auch an Feiertagen gelte und bei der die Verlängerung auf 10 NM vereinbart worden sei.

Voraussichtlich ab Herbst 2015 werde der A320neo – ein besonders geräuscharmes Flugzeug – von Lufthansa und Vueling eingesetzt. Darüber hinaus würden ab dem Jahr 2015 die lärmabhängigen Landeentgelte neu festgelegt. Außerdem sei eine deutliche Erhöhung der Bußgelder für unzulässige Flugbewegungen durch die Fluglärm-schutzbeauftragte erfolgt.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter unterstrichen, wie wichtig es ihnen sei, in einem transparenten Informations- und Dialogprozess mit den Bürgerinnen und Bürgern zu stehen. Im Internet bestehe die Möglichkeit, sich entsprechend umfangreich zu informieren. Es habe verschiedene Treffen mit der Initiative und der Fluglärm-schutz-beauftragten gegeben. Weiterhin sei das Instrument der Bürgersprechstunde genutzt worden.

Die CDU-Abgeordneten meinten, die Stellungnahme des Senats aus Drs. 20/13531 sowie die dazu erfolgten Ausführungen stellten ein Armutszeugnis dar. Es zeige sich, dass der Senat und die SPD-Fraktion bei dem Kampf gegen Fluglärm aktuell gescheitert seien. Die Gründe hierfür seien vielfältig. Zum einen gebe es eine Verweigerungshaltung der Deutschen Flugsicherung Hamburg (DFS). Dabei sei zu begrüßen, dass deren Vertreterin nach langer Zeit wieder an den Ausschussberatungen teilnehme. Auch die heutige Abwesenheit der Senatorin demonstriere, welchen Stellenwert dieses Thema in der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) genieße. Das Thema Fluglärm sei nicht mehr nur eines, das den Nordosten Hamburgs betreffe, sondern die ganze Stadt. Sie hätten Zuschriften aus allen Teilen Hamburgs erhalten. Von daher erwarteten sie vom Senat mehr Beobachtung, Aufmerksamkeit und Engagement. Weiterhin gebe es erhebliche Lärmbelästigungen, die die Senatsvertreterinnen und -vertreter und die DFS totzuschweigen versuchten. In diesem Zusammenhang verwiesen die CDU-Abgeordneten auf die Vorreiterrolle Frankfurts, wo sich alle Beteiligten an einen Tisch gesetzt hätten, um das Thema Fluglärm ernsthaft in den Griff zu bekommen. Die lärm-betroffenen Bürgerinnen und Bürger Hamburgs hätten leider vergeblich Hoffnung in den 10-Punkte-Plan gesetzt.

Der erste Punkt sei eine klare Aufforderung gewesen, zukünftig keine verkürzten Anflüge mehr auf dem Hamburger Flughafen stattfinden zu lassen. Bei Hinzuziehung des Luftfahrthandbuchs (AIP) stelle man schnell fest, dass alle Anflüge unter 10 NM verkürzte Anflüge seien. Daher stelle sich ihnen an dieser Stelle die Frage, warum bei den Anflügen auf Hamburg permanent gegen das AIP verstoßen werde. Der erste Punkt sei somit leider nicht erfüllt. Die Aussage des Senats, er habe den Anflug von 4 auf 7 NM erhöht, sei falsch, denn er habe ihn weiterhin reduziert, weil der Anflug auf Hamburg eigentlich 10 NM sein sollte. Hierzu baten sie den Senat um Stellungnahme. Ein Probebetrieb habe effektiv nicht stattgefunden. Die Fluglärm-schutzkommission (FLSK) sei der Meinung, dass dieser keinen Sinn mache, weil sich der Lärm ansonsten umverteilen würde. Die Übersichtskarten auf Seite 5 der Drs. 20/13531 zeigten sehr beeindruckend die Veränderung bei Anflügen ab 4 NM im Vergleich zu 7 NM beziehungsweise 10 NM. Dabei sei zu erkennen, dass bei 7 NM eine extreme Verlagerung des Fluglärms Richtung Ahrensburg stattfinde. Damit sei der Ansporn des Senats, keinen Fluglärm verlagern zu wollen, bei 7 NM nicht erfüllt. Eine Verschiebung des Endanflugpunktes auf 10 NM hätte zur Folge, dass die Flugzeuge über Bargtheide wegfliegen würden, womit nur eine ganz geringe Anzahl von Menschen von Fluglärm betroffen wäre.

Bezugnehmend auf Punkt 2. bemerkten die CDU-Abgeordneten, nach ihren Informationen habe die Lufthansa den A320neo ausschließlich für die SWISS eingekauft. Dieser werde überwiegend in Schweizer Gebiet fliegen und in Hamburg eher nicht zu sehen sein. Die Gesellschaft Germanwings, die Hamburg sehr häufig anfliege, habe alte, ausgemusterte Maschinen von anderen Airlines übernommen. In diesem Zusammenhang interessierte sie, wo die anderslautenden Informationen des Senats herkämen.

Zu Punkt 3. erklärten die CDU-Abgeordneten, der Senat bezeichne die Erhöhung der lärmabhängigen Landeentgelte als Erfolg. Auch der Fraktionsvorsitzende der SPD habe sich entsprechend im „Hamburger Abendblatt“ geäußert. Ein Landeentgelt von ehemals 1.400 Euro und zukünftig 2.100 Euro werde mit Sicherheit keine Airline abschrecken, vor allem vor dem Hintergrund, dass es in Frankfurt deutlich höhere

Landeentgelte für laute Flugzeuge gebe. Insofern werde Hamburg weiterhin angesteuert. Auch die Strafen für verspätete Flüge stellten keinen Anreiz dar. Dem gegenüberzustellen seien die Kosten, die entstünden, wenn einer Airline der Anflug auf Hamburg verboten werde: mit Regressforderungen und dem Transport von Hannover nach Hamburg beliefen sich diese leicht auf mindestens 45.000 Euro. Sie fragten, ob der Senat ernsthaft glaube, dass die Airlines nunmehr mit leiseren Flugzeugen und weniger verspätet kämen. Im Jahr 2013 habe es über 400 Verspätungen gegeben, es seien aber lediglich Bußgelder in Höhe von 1.300 Euro eingetrieben worden. Eine Erhöhung der Landeentgelte für verspätete und laute Flugzeuge sei sinnlos, wenn es am Ende niemanden gebe, der die Bußgelder eintreibe. Hierzu baten sie den Senat um nähere Ausführungen.

Punkt 5. beinhalte eine zentrale Forderung der Bürgerschaft, eine sehr strenge Einhaltung der Betriebszeiten sicherzustellen. Seit Beschluss des 10-Punkte-Plans seien jedoch die Verspätungen schlagartig angestiegen. Es gebe ein Vierjahreshoch mit etwa 500 Verspätungen, was dem Wert des Jahres 2009 entspreche. In diesem Zusammenhang interessierte sie, wie dies im Einklang mit der geforderten restriktiven Genehmigungspraxis zu sehen sei, oder ob auch hier – wie bei den anderen Punkten auch – der Bürgerschaftsbeschluss ignoriert worden sei.

Auch die Bemühungen des Senats hinsichtlich einer Allianz für Lärmschutz (Punkt 6.) seien sehr gering. Dies bedauerten die CDU-Abgeordneten unter Hinweis auf entsprechende Erfolge in Frankfurt. Der Senat blockiere bei diesem Thema und verweise auf die FLSK, die nach Ansicht der CDU-Abgeordneten wenig zustande bekomme, was ernsthaft dem Fluglärmschutz diene. Viele Punkte habe der Senat in seiner Drucksache von der FLSK übernommen und es entstehe der Eindruck, dass es sich nur um ein „Abnickgremium“ des Senats handle. Für sie sei in diesem Zusammenhang von Interesse, wie der Senat zu einer dringend erforderlichen Reform der FLSK stehe. Man müsse überdenken, ob noch die richtigen Vertreter in der Kommission seien und ob man die Umlandgemeinden mit einbinden müsse.

Sie begrüßten, dass die unter Punkt 8. geforderte Öffnung der FLSK erfolgt sei. Unbefriedigend dabei sei aber, die Bürgerinnen und Bürger dorthin zu bestellen, um ihnen dann nur sehr ausweichende oder gar keine Antworten zu geben. Unter diesen Voraussetzungen sei eine Bürgerbeteiligung sinnlos.

Die heute zahlreich vertretene Öffentlichkeit unterstreiche das große Interesse an diesem Thema. Vor dem Hintergrund, dass die Senatorin nicht anwesend sei, plädierten sie dafür, die Beratungen in der nächsten Sitzung des Ausschusses fortzusetzen.

Die Vorsitzende betonte, dass die Senatorin nicht unentschuldigt fehle, sondern vielmehr auf einer seit Anfang 2014 terminierten Bauministerkonferenz vertreten sei. Daher müsse sie den Vorwurf der Ignoranz zurückweisen. Auch die Vertreterin der DFS habe nie unentschuldigt gefehlt.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, Hamburg habe einen stadtnahen Flughafen, der der fünftgrößte Deutschlands sei, und der Flugverkehr müsse entsprechend abgewickelt werden. Vor diesem Hintergrund waren sie der Meinung, dass ihnen unter – der auch gewünschten – Einbindung der FLSK ein guter Kompromiss und gute Regelungen gelungen seien, die die Fluglärmbelastung verringern würden. Der 10-Punkte-Plan sei explizit ein Prüfauftrag und kein Forderungskatalog, und dieser Prüfauftrag sei entsprechend abgearbeitet worden.

Die Optimierung der Anflugverfahren sei unter Einbeziehung der FLSK geprüft worden. Bei der Festlegung und der Verlängerung des Endanflugs müssten die Belange der Bürgerinnen und Bürger in Hamburg und die der Bürgerinnen und Bürger in Schleswig-Holstein gegeneinander abgewogen werden. Mit der Verlängerung des Endanflugs auf 7 NM habe man eine gute Regelung gefunden, um den Nordosten Hamburgs zu entlasten und parallel dazu keine zusätzliche Belastung in Schleswig-Holstein aufkommen zu lassen. Die Situation Ahrensburgs sei in der Darstellung auf Seite 5 der Drucksache nicht optimal abgebildet. Tatsächlich sehe die Regelung des Senats eine Anhebung der Flughöhe in der Kontrollzone vor, sodass Flugzeuge in Ahrensburg etwa 150 Meter höher überflögen. Darüber hinaus sei die Empfehlung

ausgesprochen worden, dicht besiedelte Gebiete im Über- und im Anflug möglichst zu vermeiden. Genau dies bringe auch eine Entlastung für Ahrensburg.

Schon bevor die 7 NM-Regelung beschlossen worden sei, habe der Großteil der Anflüge im Bereich 7 bis 10 NM, oder sogar bis 12 NM stattgefunden, sodass Ahrensburg bereits sehr viele Überflüge mitbekommen habe. Vergleiche man Flugspuren aus dem letzten oder vorletzten Jahr mit der heutigen Situation, gebe es im Raum Ahrensburg kaum Unterschiede. Dadurch, dass man die geringe Prozentzahl an Anflügen, die kürzer als 7 NM hereingedreht sei, jetzt auch in diese Gegend verschiebe, gebe es faktisch eine geringe Steigerung der Flüge über Ahrensburg. Deswegen habe man die Regelung bezüglich der Wochenenden und Feiertage geschaffen, um eine Entlastung in die Tagesrandzeiten zu bringen und die Flughöhe bis zum Erreichen der Kontrollzongrenze auf 150 Meter angehoben.

Zur Frage, warum es keinen Probetrieb gegeben habe, führten die Senatsvertreterinnen und -vertreter aus, dass auch schon in der Vergangenheit nicht wenige Flugzeuge über 10 NM geflogen seien, was insbesondere bei schlechtem Wetter der Fall sei. Im letzten Jahr habe drei bis vier Monate in Duvenstedt eine Lärmmessstelle gestanden. Dort habe man einzelne Anflüge explizit an Schlechtwettertagen herausgesucht, die an diesen Tagen nachweislich über 10 NM gegangen seien, und habe die entsprechenden Lärmwerte verglichen mit Anflügen, die nachweislich kürzer hereingedreht worden seien. Bei der Gegenüberstellung gleicher Flugzeugmuster habe man festgestellt, dass es nur marginale Abweichungen gegeben habe. Die FLSK habe dies zur Grundlage ihrer Entscheidung gemacht, dass nicht damit zu rechnen sei, dass ein Flugzeug, das über 10 NM eingedreht werde, auch wirklich über Duvenstedt oder in den Walddörfern leiser sei. Auf den Probetrieb habe man verzichtet, da eine massive Verschiebung des Endanflugpunkts auf 10 NM einen Überflug Bargtheides zur Folge hätte. Auch, wenn dort weniger Menschen lebten, würden diese dann die volle Belastung abbekommen. Mit einem Probetrieb von sechs oder sogar zwölf Monaten bekäme man das Thema dort auch nicht mehr los, selbst wenn man hinterher zu dem Ergebnis komme, den Endanflugpunkt nicht auf 10 NM zu verschieben. Somit würde man die Menschen dort unnötig belasten, was vermieden werden sollte. Es sollte auch im Interesse der Abgeordneten sein, Fluglärm nicht schlichtweg von Hamburg nach Schleswig-Holstein zu verlagern.

Die DFS sei bei der Festlegung von Flugrouten nicht an den Senat, sondern an die Empfehlungen der FLSK gebunden. Den Vorwurf der Verweigerungshaltung der DFS wiesen die Senatsvertreterinnen und -vertreter zurück. Flugbetrieblich sei eine Umsetzung auf 10 NM machbar. Die FLSK habe aber eine andere Empfehlung ausgesprochen, die sehr gut nachvollziehbar sei.

Die CDU-Abgeordneten wunderten sich über diese Aussage, die im Widerspruch zu der im Rahmen der Expertenanhörung gemachten Äußerung zur Weisungsbefugnis der Politik stehe. Außerdem sei die Frage, warum die DFS permanent von den Vorgaben des AIP abweiche, nicht beantwortet worden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, die Anflugkarten, die es für jeden Flughafen in Deutschland gebe, seien nicht verpflichtend, sondern stellten den Standardanflug dar. Dabei sei der Standardanflug ein veröffentlichtes Anflug-Briefing für die Piloten. Wenn ein Pilot nach Hamburg fliege, erfahre er anhand dieser Karte, wie ein Anflug standardmäßig stattfinden sollte. Gebe es einen Ausfall der Kommunikationstechnik an Bord, gehe man davon aus, dass der Pilot genau diesen Standardanflug wähle. Unter Führung von Fluglotsen werde der auf den Karten dargestellte Standardanflug nie stattfinden, weil Flugverkehr nicht nur einzeln, sondern in großen Mengen statfinde und entsprechend sortiert werden müsse. Da die Darstellung des Idealanfluges keine verpflichtende Regelung sei, könne somit auch kein Verstoß gegen das Luftfahrthandbuch verzeichnet werden.

Zum A320neo berichteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, die Geschäftsführung der Flughafen Hamburg GmbH habe die Airlines, die diesen Flugzeugtyp einführen wollten, angeschrieben und positive Rückmeldungen erhalten. Hierzu liege auch ein Antwortschreiben des Vorsitzenden der Lufthansa vor.

Auf Bitten der CDU-Abgeordneten sagten die Senatsvertreterinnen und -vertreter zu, dieses Schreiben zu Protokoll zu geben.

Protokollerklärung der BSU vom 27. November 2014:

„Inhalt des Briefs des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG (VL) an den Geschäftsführer der Flughafen Hamburg GmbH (GF) vom 20. August 2014

VL hebt die Rolle des Flughafen Hamburgs als wichtigen Kooperationspartner hervor und verdeutlicht, dass die Anwohner über die Finanzierung passiver Schallschutzmaßnahmen hinaus auch durch den Einsatz lärmreduzierter Flugzeuge entlastet werden müssten. Aus diesem Grunde finanziere die Lufthansa in den aktiven Lärmschutz und habe mit der Bestellung des A320 Neo bewusst ein umweltpolitisches Zeichen gesetzt.

Zwar könne der frühzeitige Einsatz des A320 Neo in Hamburg zu diesem Zeitpunkt noch nicht verbindlich zugesagt werden, dies erscheine jedoch vor dem Hintergrund der hochfrequenten Anbindung an die Lufthansa Hubs Frankfurt am Main und München sehr wahrscheinlich. Eine Auslieferung werde für Ende 2015 erwartet.

Als Interimslösung bietet Lufthansa die Nachrüstung der A320-Familie mit Wirbelgeneratoren, wodurch Wirbelgeräusche beim Landeanflug reduziert und somit die Lärmentwicklung verringert würde. In Frankfurt am Main habe dies bereits eine spürbare Minderung der Lärmbelastung für die Anwohner bewirkt, dort werde dieser Flugzeugtyp ab 2015 in eine niedrigere Lärmkategorie eingeordnet.

Lufthansa begrüßt, wenn auch in Hamburg entsprechende Anreize geschaffen werden und nachgerüstete Flugzeuge entsprechen niedriger eingruppiert werden und bietet an, die Kommunikation zum Einsatz lärmärmeren Fluggeräts miteinander abzustimmen.“

Zu den Landeentgelten berichteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, die Flughafen Hamburg GmbH habe einen Antrag für eine neue Entgeltordnung bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation eingereicht, der sich momentan in der letzten Prüfungsphase befinde. Aus ihrer Sicht hätten sich die lärmabhängigen Start- und Landeentgelte sowie der Verspätungszuschlag grundsätzlich bewährt. Die Bürgerschaft habe in ihrem Ersuchen eine stärkere Spreizung zwischen den einzelnen Lärmklassen gefordert, was mit vorliegendem Antrag der Flughafen Hamburg GmbH erfolgt sei, da besonders die lautesten Flugzeuge noch einmal einen deutlich höheren Zuschlag entrichten müssten, wenn sie in Hamburg starteten oder landeten. Die leisen Flugzeuge blieben so günstig wie bislang, denn diese wolle man in Hamburg gerade haben. Daher werde auch der A320neo noch einmal zwei Stufen günstiger einsortiert als der reguläre A320. Ziel sei, die alten und lauten Maschinen so weit wie möglich von Hamburg fernzuhalten. Zudem habe die Bürgerschaft eine Prüfung der Erhöhung der Zuschläge in den Abendstunden gefordert. Auch hier erfolge eine entsprechende Umsetzung durch die Erhöhung der Entgelte von 22 Uhr bis 23 Uhr von 100 Prozent auf 150 Prozent und ab 23 Uhr von 200 Prozent auf 300 Prozent. Die Aussage der CDU-Abgeordneten, dies würde keinen Anreiz für die Airlines bieten, sei dabei nicht zutreffend. Man müsse beachten, dass die Gewinnmargen in der Branche ziemlich knapp seien, der Preiswettbewerb bei den Tickets sehr hart und umkämpft sei, und somit jeder Euro zähle. Wenn ein lauter Flugzeug regelmäßig später ankomme, dann addierten sich die Zahlen über das Jahr hinweg. Eine Steigerung von beispielsweise 200 Euro pro Umlauf würde sich aufs Jahr summiert auf 73.000 Euro belaufen. Dies sei eine Summe, die die Airlines sehr wohl spürten. Im Zuge der Vorgespräche für die neue Entgeltordnung sei den Airlines vorab mitgeteilt worden, wie die Erhöhung für den Lärmzuschlag und für die Verspätungen aussehen werde. Einige Airlines, die vorrangig mit älteren Maschinen oder tendenziell eher in den Abendstunden flögen, hätten im Vorfeld versucht, diese Erhöhung mit erheblichem Druck zu verhindern, denn sie hätten sehr genau nachgerechnet, was diese Erhöhung für sie bedeute. Die Flughafen Hamburg GmbH habe von vornherein diese Punkte als nicht verhandelbar erklärt, weil sie politisch gewollt seien. Insofern sei man an dieser Stelle keinen Schritt zurückgerückt. An diesem Beispiel sei gut erkennbar, dass eine entsprechende Steuerungswirkung entfaltet werde.

Die Anzahl der Verspätungen sei in den letzten Jahren erfreulicherweise rückläufig gewesen. Allerdings sei diese leider im Sommer 2014 wieder angewachsen. Die Gründe hierfür seien Witterungen – viele Gewitter in Süddeutschland und in Norditalien – und Streiks gewesen. Die Flughafen Hamburg GmbH werde die Verspätungsgründe der einzelnen Flüge genau auflisten und entsprechend auswerten. Ab Januar 2015 wolle man aus den 100 Delay-Codes, die die Airlines bei verspäteten Flügen angäben, vier Hauptgründe unterscheiden: Wetter, Technik, Streiks und Sonstiges. Die Gründe würden auf diese Weise verdeutlicht und Gespräche mit den Airlines könnten gezielter geführt werden. Mit den jetzt getroffenen Regelungen sei ein gutes und zeitnahes Gegensteuern – mit Ausnahme der witterungsbedürftigen Verspätungen – möglich.

Flüge, die unzulässigerweise, also außerhalb der Betriebszeiten stattfänden, und die keine Ausnahme nach § 25 Luftverkehrsgesetz darstellten, würden entsprechend mit Bußgeldern sanktioniert. In jedem Fall werde ein Verfahren eingeleitet. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter räumten ein, dass im Jahr 2013 nur 1.300 Euro eingenommen worden seien, was nicht daran gelegen habe, dass es so wenig unzulässige Flüge gegeben habe, sondern dass man den Bußgeldkatalog nicht so ausgenutzt habe, wie man es hätte machen können. Dies wolle man ändern und habe auch bereits damit begonnen. In diesem Jahr seien schon wesentlich höhere Bußgelder festgesetzt worden.

Zur Allianz für Lärmschutz teilten die Senatsvertreterinnen und -vertreter mit, die FLSK in Hamburg tage viermal jährlich. Darüber hinaus gebe es auch Sondersitzungen, wenn diese erforderlich seien. Auch im Zusammenhang der Beantwortung des Bürgerschaftlichen Ersuchens habe eine solche stattgefunden. Aus der FLSK heraus sei ein Arbeitskreis gebildet worden, der sich explizit mit den Fragestellungen auseinandergesetzt habe. Die Bildung der FLSK und deren Zusammensetzung sei auf bundesgesetzlicher Grundlage, in § 32 b Luftverkehrsgesetz, geregelt. In Hamburg sei die FLSK ein sehr umfangreich und erfolgreich arbeitendes Gremium.

Die Bürgerfragestunde sei bisher zweimal durchgeführt worden, zwei weitere seien geplant. Dabei sei die Resonanz sehr gut, sodass die Senatsvertreterinnen und -vertreter davon ausgingen, diese in der bisherigen oder einer leicht veränderten Form künftig weiterzuführen.

Die Abgeordneten der GRÜNEN äußerten sich erstaunt über die Aussage, das Bürgerschaftliche Ersuchen werde als Prüfauftrag betrachtet. Sie meinten, das Ersuchen müsse ernster genommen werden. Die Stellungnahme des Senats sei in Teilen positiv zu bewerten, in einigen Bereichen jedoch müsse sich der Senat bemühen, mehr zu tun. Tatsächlich sei davon auszugehen, dass es für die Walddörfer eine Entlastung darstelle, wenn die Länge der Endanflüge künftig mindestens 7 NM betragen werde. Aber die Frage, warum es nicht mindestens 10 NM sein sollten, sei noch nicht ausreichend beantwortet. Es sei gut, dass die Transparenz durch die FLSK verbessert werde, aber auch in diesem Punkt seien noch Verbesserungen möglich.

Die Abgeordneten der GRÜNEN gingen auf die Aussage der Senatsvertreterinnen und -vertreter ein, der zufolge die bestehenden Sanktionierungsmöglichkeiten früher nicht ausgenutzt worden seien und erst nach zwei Jahren die Entgeltordnung angewandt worden sei. Dies sei erstaunlich. Sie erkundigten sich nach den Gründen.

Die Abgeordneten der GRÜNEN nahmen Bezug auf Äußerungen, denen zufolge eine Endanfluglänge von 10 NM an allen anderen großen deutschen Flughäfen gängig sei. Sie baten um Erläuterung, warum dies nicht für Hamburg gelte. Außerdem fragten sie, ob dies schon immer so in Hamburg gehandhabt worden sei oder ob vor 2007 andere Regelungen gegolten hätten.

Die Abgeordneten der GRÜNEN bezogen sich auf eine Pressemitteilung der FLSK, der zufolge aufgrund von Messergebnissen und Prognoserechnungen deutlich geworden sei, dass die Erprobung eines Regelanfluges über mindestens 10 NM den Hamburger Wohngebieten keine Verbesserungen bringen könne und deshalb entbehrlich sei. Die Pressemitteilung enthalte außerdem die Aussage, dass eine weitere Entlastung erreicht werden solle, indem voraussichtlich ab November 2014 Anflüge mit einer geringeren Länge als 10 NM an Wochenenden und Feiertagen vor 10 Uhr und nach

20 Uhr nicht mehr durchgeführt würden. Die Abgeordneten der GRÜNEN sagten, die Aussagen widersprächen einander. Denn wenn die Verlängerung keine Entlastung für die hamburgischen Wohngebiete zeitige, sei sie auch an Wochenenden wirkungslos. An dieser Stelle sei keine konsistente Politik erkennbar.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter hoben hervor, der Senat habe sich mit dem Maßnahmen- und Prüfauftrag in großer Ernsthaftigkeit befasst.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, Entgelte seien von Bußgeldern zu unterscheiden. Das bürgerschaftliche Ersuchen fordere eine Weiterentwicklung der lärmabhängigen Flughafenentgelte. Flughafenentgelte würden von der FHG für Starts und Landungen nach der Entgeltordnung erhoben. Im Unterschied dazu biete das Luftverkehrsgesetz die Möglichkeit, für den Fall, dass ein Flug nicht zulässig gewesen sei, Bußgelder zu verhängen. Wenn Vorsatz nachgewiesen werde, könne für eine Landung oder einen Start ein Bußgeld von maximal 10.000 Euro erhoben werden. Die Fluglärmschutzbeauftragte bekleide die Stelle seit weniger als zwei Jahren. Seitdem ihr die Aufgabe übertragen worden sei, werde jedes Verfahren eingeleitet. Nachdem sie sich einen Überblick verschafft und am Verfahren gearbeitet habe, sei eine gute Regelung gefunden worden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gingen auf die Pressemitteilung der FLSK ein. Dort sei verdeutlicht worden, dass ein dauerhafter Regelanflug von 10 NM eine zu starke Belastung für Schleswig-Holstein mit sich bringe. Als Kompromiss sei von der FLSK an den Wochenenden in der Zeit von 20 Uhr bis 10 Uhr ein Endanflug von 10 NM empfohlen worden. Der Senat unterstütze den Vorschlag. Der Regelung liege die Überlegung zugrunde, dass das Wochenende eine relativ betriebsarme Zeit sei. Während der Woche würde ein Endanflug von 10 NM Schleswig-Holstein zu stark belasten. Die Regelung, Anflüge von weniger als 7 NM zu unterbinden, führe zu einer höheren Belastung von Ahrensburg und anderen schleswig-holsteinischen Gemeinden. Die Regelung für die Wochenenden bringe keine Entlastung für die nordöstlichen Wohngebiete Hamburgs mit sich sondern für die schleswig-holsteinischen Gemeinden, die in den übrigen Zeiten stärker belastet seien. Die Regelung sei von den Vertretern der dortigen Gemeinden positiv aufgenommen worden. Bereits seit 2008 gelte die Regelung, dass Ahrensburg abends bewusst umflogen werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter nahmen Bezug auf die Frage, warum Hamburg eine Ausnahme hinsichtlich der Länge des Endanflugs darstelle. Es sei zutreffend, dass an vielen Flughäfen Landeanflüge zwischen 10 bis 18 NM geführt würden. An diesen Flughäfen gebe es keine Regelung für Sichtanflüge. Die Regelung der kurzen Landeanflüge gebe es in Hamburg schon immer. Somit habe sich seit jeher eine weite Streuung ergeben. In Hamburg sei die Regelung für Sichtanflüge in diesem Zusammenhang angepasst worden, sodass auch diese über 7 NM zu verlaufen hätten.

Die Abgeordneten der GRÜNEN erklärten, ihnen sei der Unterschied zwischen Flughafenentgelten und Bußgeldern durchaus bewusst. Sie seien bislang davon ausgegangen, dass es Aufgabe der Fluglärmschutzbeauftragten sei, durch das Verhängen von Bußgeldern sicherzustellen, dass künftig keine Verstöße mehr vorkämen. Die Abgeordneten der GRÜNEN hätten den Eindruck, dass die Fluglärmschutzbeauftragte ihre Aufgabe nicht wie erwartet angenommen habe. Es sei zu wünschen, dass sie erkläre, warum die Entgeltordnung erst jetzt zur Anwendung komme.

Die Abgeordneten der GRÜNEN sagten, ihnen seien die Erklärungen zum Widerspruch in der Pressemitteilung der FLSK unverständlich. Die Sichtanflüge machten in Hamburg weniger als 1 Prozent aller Anflüge aus. Darum sei die Erklärung für die hamburgische Regelung nicht nachvollziehbar.

Die Abgeordneten der GRÜNEN griffen die Erläuterung der Senatsvertreterinnen und -vertreter auf, denen zufolge anhand bestimmter Flugspuren eine Hochrechnung erstellt worden sei, die einen Probetrieb entbehrlich mache. Die Abgeordneten der GRÜNEN fragten, wie viele Flugspuren in die Hochrechnung einbezogen worden seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten fest, entscheidend sei, dass die Fluglärmschutzbeauftragte gehandelt habe. Die Bußgelder seien erhöht worden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter nahmen Bezug auf die Frage, warum in Hamburg die verkürzten Anflüge analog einer Regelung für Sichtanflüge gehandhabt würden. Es gebe keine Vorschrift, die besage, dass ein Anflug mit Instrumentenlandesystem mindestens 10 NM lang sein müsse. Die Regelung für Sichtanflüge habe zum Ziel, Fluglärm einzuschränken beziehungsweise in bestimmten Gebieten zu vermeiden. Sie solle dafür sorgen, dass die Flugzeuge verlässlich den Endanflug auf den vorgesehenen Routen durchführten. Die Flugsicherung orientiere sich bei Anflügen mit Instrumentenlandesystem an den Regelungen für Sichtanflüge, um die Gebiete von Fluglärm freizuhalten, die geschützt werden sollten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten dar, die Auswertung der Flugspuren sei nicht durch die Deutsche Flugsicherung, sondern durch die Arbeitsgruppe der FLSK vorgenommen worden. Die Deutsche Flugsicherung habe die Flugspuren ausgewählt, die verglichen worden seien. Der Flughafen verwalte die Ergebnisse der Messstellen. Der Messcontainer habe drei bis vier Monate zwischen Duvenstedt und dem Landegleitpfad gestanden. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten die Grundlagen der Auswertung. Etwa einen Monat lang seien einige hundert Flugspuren verglichen worden. Es seien kurze und lange Anflüge ausgewertet worden. Dabei sei auf möglichst gleiche Witterungsbedingungen und gleiche Flugzeugmuster geachtet worden. Die Arbeitsgruppe der FLSK sei zu dem Ergebnis gekommen, dass es für Duvenstedt hinsichtlich der Lärmbelastung keinen Unterschied ausmache, ob der Landeanflug über 10 NM oder 7 NM erfolge. Die Arbeitsgruppe der FLSK habe außerdem Berechnungen für den Bereich Bargtheide und Umgebung durchgeführt. Bislang erfolgten etwa 50 Prozent der Anflüge über 10 NM. Wenn alle Anflüge über 10 NM erfolgten, wachse die Lärmbelastung in diesem Bereich um etwa 3 dB(A). Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten fest, 80 bis 85 Prozent der Flugzeuge, die in Hamburg landeten, kämen aus südlicher Richtung und führten ihre Anflüge über den Nordosten durch. Die Anhebung der Flughöhe auf 3.000 ft stelle eine Kompensation in diesem Bereich dar. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erinnerten daran, dass auch im Jahr 2000 Flugspuren ausgewertet worden seien. Seinerzeit sei festgestellt worden, dass das hamburgische Stadtgebiet bei Starts und Landungen fast vollständig überflogen werde. Es seien ebenfalls die Landeanflüge im Nordosten betrachtet worden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten die Auswirkungen verschieden langer Anflüge anhand von Grafiken (siehe Ausschussprotokoll 20/44). Es sei erkennbar, dass Volksdorf durch Landeanflüge über 7 NM verschont bleibe. Diese verliefen hauptsächlich über Ahrensburg und Bargtheide. Somit würde ein Verbot von Landeanflügen mit einer geringeren Länge als 7 NM zu einer Entlastung der hamburgischen Stadtteile führen, weil die Belastung auf schleswig-holsteinisches Gebiet verlagert werde. Durch die bereits erläuterte Wochenendregelung solle eine Kompensation für die Menschen in Ahrensburg erreicht werden. Diese Regelung sei als vertretbar eingestuft worden, weil an den Wochenenden deutlich weniger Landungen stattfänden. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter zeigten die Kontrollgrenze, bis zu der die Flugzeuge eine Höhe von mindestens 3.000 ft einhielten. Die Grenze sei auf den Radarbildern der Fluglotsen eingezeichnet. Ebenso würden dichter besiedelte Gebiete eingezeichnet, weil die FLSK darum gebeten habe, dass diese möglichst umflogen würden. Die Deutsche Flugsicherung werde der FLSK im Februar 2015 über ihre Erfahrungen mit der neuen Regelung berichten.

Auf die Bitte der Abgeordneten der GRÜNEN hin sagten die Senatsvertreterinnen und -vertreter zu, die Berechnung der Prognose inklusive der Datengrundlage zu Protokoll zu geben (Protokollerklärungen mit Anlagen – siehe Ausschussprotokoll 20/44).

Die SPD-Abgeordneten schlossen sich den Abgeordneten der GRÜNEN darin an, dass der berichtete Zwischenstand zu dem Ersuchen Fortschritte, aber auch weiterhin Handlungsbedarf erkennen lasse. Sie hielten fest, dass es sich nicht um einen allgemeinen Prüfantrag gehandelt habe und bezüglich der neuen Entgeltordnung exakt das von der Bürgerschaft Beantragte umgesetzt worden sei, sodass ein gegenteiliger Vorwurf nicht treffe. Wenn man für manche Lärmklassen eine bestimmte prozentuale Entgelterhöhung erwartet habe, hätte man dies seinerzeit formulieren müssen. Stattdessen habe man aber in den Gesprächen zwischen den Fraktionen das Modell an sich als bewährt betrachtet und sich für eine weitere Spreizung der Lärmklassen aus-

gesprochen, damit die lauten und späten Maschinen stärker belastet würden und so ein Anreiz für den vermehrten Einsatz leiserer Flugzeuge geschaffen werde.

Das Vorliegende werteten sie als einen ersten Einstieg, dessen Anwendung beobachtet werden müsse. Wenn Fluggesellschaften Probleme erkennen ließen, bilde dies einen Anstoß für eine notwendige Weiterentwicklung. Sie wiesen darauf hin, dass die Regelung perspektivisch eine Steuerungswirkung entfalten müsse und sie eine weitere Spreizung der Lärmschutzklassen nach oben für möglich hielten.

Die SPD-Abgeordneten begrüßten die Vorstellung der Karten, die verdeutlichten, dass der Unterschied zwischen 7 NM und 10 NM für den Nordosten nicht relevant sei. Bezüglich der 10 NM würden sie einen Probebetrieb befürworten, der wegen der zu erwartenden Belastungen die Zustimmung aller Umlandgemeinden erfordern würde. Zudem sahen sie eine gemeinsame transparente Auswertung als unerlässlich an. Da dies aus der Graphik nicht deutlich werde, baten sie um Ausführungen dazu, dass schon jetzt nahezu die Hälfte der Flüge über 10 NM geführt würden.

Weiterhin fragten sie, ob im Interesse der Verringerung der Lärmbelastung der Anflugwinkel noch einmal verändert werden könne.

Bezüglich der FLSK äußerten sie die dringende Bitte, bei einer Öffnung zu bleiben. Sie plädierten dafür, eine Möglichkeit der Bürgersprechstunde zu schaffen und zu prüfen, welche weiteren Öffnungsmöglichkeiten auch für das Umland auf der Basis der geltenden gesetzlichen Grundlage existierten. Sie fragten, wo gesetzliche Möglichkeiten einer Öffnung bestünden und an welcher Stelle Gesetze geändert werden müssten.

Sie baten weiterhin um Erläuterungen zu dem für sie inakzeptablen Umstand, dass in 2014 die Zahl der Verspätungen stärker steige als die Zahl der Flugbewegungen, denn ihrer Auffassung nach dürfe sich die Zahl der Verspätungen höchstens proportional zur Gesamtzahl der Flugbewegungen verhalten.

Um die Akzeptanz des Flughafens weiter zu erhalten, appellierten sie dringend an alle Zuständigen, die strenge Einhaltung der Betriebszeiten ernst zu nehmen, die entsprechenden Regelungen strenger als bisher anzuwenden und auch den Bußgeldrahmen auszuschöpfen.

Wegen des an einigen Punkten erkennbaren Handlungsbedarfs würden sie es für gut halten, wenn in einem interfraktionellen Zusatzantrag formuliert würde, wo weitergearbeitet werden müsse, und wenn jährlich im Herbst vom Senat, dem Flughafen und der Flugsicherung ein Fortschrittsbericht vorgelegt würde, um ein Bild von der jeweils aktuellen Situation zu erhalten. In ihren Augen sei es weiterhin notwendig, diese mit besonderer Aufmerksamkeit zu betrachten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter konnten zu der Frage, wie viele der Flüge über 7 oder 10 NM geführt würden, keine konkreten Zahlen nennen, denn da diese Größe für die DFS nicht von Interesse sei, führe sie darüber keine Statistik und eine im Zuge der durchgeführten Untersuchungen stattgefundenen Auszählung sei nur manuell und über sehr begrenzte Zeiträume gelaufen.

Der Anflugwinkel betrage gemäß internationaler Vorgabe noch 3 Grad. Ergebnisse der in Frankfurt stattfindenden Versuche mit 3,2 Grad lägen ihnen noch nicht vor. Hierfür gebe es auch noch keine internationalen Vorschriften und Erlaubnisse und nach wie vor beteiligten sich viele Fluggesellschaften nicht daran, beispielsweise weil die Piloten nicht geschult und zertifiziert und das Flugzeugmuster nicht zertifiziert sei. Zudem würden in Frankfurt für die Piste, bei der ein Anflugwinkel von 3,2 Grad erprobt werde, zwei Instrumentenlandesysteme (ILS-Systeme) benötigt, womit die Thematik auch eine wirtschaftliche Komponente enthalte. Im Detail sei diese Frage noch nicht in der FLSK erörtert worden.

Zur Frage nach der Öffnung der FLSK führten sie aus, dass nach dem Luftverkehrsgesetz die betroffenen Gemeinden Mitglied der FLSK seien. Bei einem Termin in Großhansdorf mit den Bürgermeistern der Gemeinden des Kreises Stormarn sei der Wunsch geäußert worden, ein Mitglied des Kreises in der FLSK zu positionieren. Ein entsprechender Antrag liege nun der BWVI vor. Er werde wegen der Betroffenheit des

Kreises Stormarn durch den Fluglärm von der Fluglärmenschutzbeauftragten favorisiert und die Genehmigungsbehörde darüber in ihrer nächsten Sitzung sprechen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, dass die erhöhten Verspätungszahlen im laufenden Jahr im Wesentlichen fremdbestimmt, witterungsbedingt gewesen seien, und äußerten die Hoffnung, dass diese in den kommenden Jahren wieder sinken würden. Sie hätten alle Luftfahrtunternehmen angeschrieben, Gespräche geführt und teilweise sehr positive Rückmeldungen dahingehend erhalten, dass zusätzliche Flugzeuge vorgehalten und gegebenenfalls eingesetzt werden können. Daher sähen sie sich auf einem guten Weg.

Sie erklärten ihre Bereitschaft, im kommenden Jahr den angeregten Anschlussbericht zu relevanten Fragestellungen zu geben.

Die SPD-Abgeordneten griffen auf, dass die DFS kein Interesse an einer Auswertung bezüglich der 7 oder 10 NM habe. Wenn es, wie sie den Eindruck hätten, das politische Interesse aller Fraktionen sei, wäre es ein freundlicher Akt gegenüber der Bürgerschaft, diese Auswertung vorzunehmen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten klar, dass die Aussage der DFS sich darauf beziehe, dass die Auswertung im Hinblick auf deren Aufgabe für sie nicht relevant sei. Denn für die Flugsicherung sei unerheblich, wo ein Flugzeug auf den Endanflug gedreht werde. Sie könnten nicht versprechen, dass die gewünschten Werte den vorhandenen Systemen entnommen werden könnten, doch sollte es möglich sein, würden sie dem Wunsch gern entsprechen.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE betonte, die Bedeutung des Flughafens Hamburg werde keinesfalls infrage gestellt. Eine Lösung für die Probleme mit dem Fluglärm könne nicht gefunden werden, indem sie in das benachbarte Bundesland oder innerhalb des hamburgischen Stadtgebiets von einem Stadtteil in den anderen verlagert würden. Anliegen der Fraktion DIE LINKE sei es, den Fluglärm insgesamt zu verringern. Aus diesem Grund habe sie sich dem Ersuchen der Bürgerschaft nicht angeschlossen. Die Fraktion DIE LINKE setze sich für ein striktes Nachtflugverbot ein. Die Reaktionen der Fraktionen, die das Ersuchen unterstützt hätten, belegten deren Enttäuschung darüber, dass der 10-Punkte-Plan nicht die gewünschte Wirkung habe. Die Zahl der Flugbewegungen habe zugenommen. Die BIG Fluglärm-Hamburg e.V. fordere unter anderem die Verlegung von sogenannten Billig-Fliegern auf dafür geeignete Flughäfen im Umland. Anlässlich der Beratung über die Drs. 20/7403 und 20/7574 hätten die Senatsvertreterinnen und -vertreter geäußert, es gebe durchaus Überlegungen, Kooperationen mit Flughäfen im Umland einzugehen, zu denen auch Parchim zähle. Inzwischen habe auch Ryan Air die Genehmigung für Starts und Landungen in Hamburg erhalten. Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE fragte, aus welchem Grund die Genehmigung erteilt worden sei und ob die Zunahme der Flugbewegungen in Hamburg damit zusammenhänge.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE kritisierte, viele Aussagen in der Drs. 20/13531 seien sehr allgemein gehalten. Der Senat habe sich zu den Flughafenentgelten sowohl in der Drs. 20/13531 als auch in dieser Beratung nur in relativen Zahlen geäußert. Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE bat, für einige Beispiele die Höhe der Flughafenentgelte in absoluten Zahlen zu nennen. Sie äußerte sich erstaunt über die geringe Höhe der im Jahr 2013 verhängten Bußgelder. Hinsichtlich der Ankündigung eines Delay Accounts empfahl die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE, auch auf die angekündigten Abflugzeiten bestimmter Flüge zu achten. Denn ein Teil der Abflugzeiten sei von vornherein so geplant, dass Verspätungen nicht zu vermeiden seien.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE stellte fest, dass der Senat in seiner Stellungnahme zu Punkt 6. der Drs. 20/13531 keine Aussage dazu mache, welche Selbstverpflichtungen er konkret anstrebe. Ebenso seien seine Aussagen zu Punkt 7. sehr allgemein. Es fehle eine Äußerung, welche Zielsetzungen angestrebt würden. Es sei nicht zu erwarten, dass eine Verringerung des Fluglärms in absehbarer Zeit erreicht werden könne.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, sowohl der Flughafen Hamburg als auch die Flughäfen im Umland seien eigenständig. Wenn eine Fluggesellschaft den

Markt in Hamburg als interessant erachte, werde sie hier auch starten und landen. Die Lufthansa habe ihre Linien von und nach Hamburg mit Ausnahme der Verbindungen nach München und Frankfurt an ihre Tochter Germanwings abgegeben. Als Air Berlin vor etwa zwei Jahren die Anzahl ihrer Verbindungen von und nach Hamburg reduziert habe, hätten andere Gesellschaften ihr Angebot in Hamburg ausgebaut. Sofern sie sich an die geltenden Flughafen- und Abfertigungsentgelte hielten, bestünden keine Bedenken gegen Starts und Landungen von Low-Cost-Airlines. Die Flugzeugmuster unterschieden sich nicht von denen anderer Gesellschaften. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gingen auf mögliche Kooperationen mit anderen Flughäfen ein. Parchim sei nicht adäquat. Bremen und Hannover hätten ihre eigenen Flugbetriebe. Der Flughafen Hamburg sei als Flughafen für den Norden zu betrachten. Er unterhalte keine Kooperationen mit anderen Flughäfen.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE bemerkte, diese Aussage stehe im Widerspruch zu früheren Äußerungen des Senats. Sie bat um Mitteilung, ob die Zunahme der Flugbewegungen durch Ryan Air verursacht worden sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, Ryan Air sei nicht für die Zunahme der Flugbewegungen verantwortlich. Die Zunahme habe sich durch die Entwicklung im ganzen Jahr 2014 ergeben. Im Frühjahr 2014 sei easyJet mit einigen interessanten Flugzielen hinzugekommen. Das Angebot sei insgesamt gewachsen. Die Anzahl der Flugbewegungen sei um etwa 7 Prozent angestiegen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen darauf hin, dass die Antwort des Senats auf die Schriftliche Kleine Anfrage aus der Drs. 20/13517 Angaben in absoluten Zahlen und Beispielrechnungen enthalte.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter nahmen Bezug auf die Stellungnahme des Senats zu 7. der Drs. 20/13531. Die Bundesratsinitiativen der Länder Hessen und Rheinland-Pfalz hätten keine politischen Mehrheiten gefunden und würden in dieser Form nicht fortgesetzt. Inwieweit abgewandelte Vorschläge in den Bundesrat eingebracht würden, werde derzeit von diesen Bundesländern geprüft.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gingen auf die Anregung ein, auf die Abflugzeiten bestimmter Flüge zu achten. Die Flugplanung beruhe darauf, dass Abflug- und Ankunftszeiten betrachtet würden. Die Luftfahrtunternehmen machten jeweils ihre Umlaufplanung, die die Grundlage der Flugplanung bilde. Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt empfehle, als letzte Ankunftszeit spätestens um 22.45 Uhr zu planen, um sicherzustellen, dass die Betriebszeit des Flughafens eingehalten werden könne. Eine seriöse Planung berücksichtige Pufferzeiten bei den einzelnen Landungen und Starts sowie bei der letzten Ankunftszeit. Die Behörde könne Empfehlungen aussprechen, sei aber nicht weisungsbefugt.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE stellte fest, die Stellungnahme des Senats zu Punkt 7. der Drucksache 20/13531 enthalte die Aussage, derzeit würden von mehreren Bundesländern Alternativvorschläge zur Anpassung des Paragraphen 29b Absatz 2 LuftVG mit dem Ziel der Stärkung des Fluglärmschutzes entwickelt. Der Senat prüfe eine Unterstützung dieser Vorschläge. Sie fragte, was der Senat prüfe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, dem Senat sei bekannt, dass die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz außerhalb des Bundesratsverfahrens Alternativen prüften. Ein neuer Vorschlag sei bislang nicht vorgelegt worden. Hamburg sei mit den Ländern im Gespräch und werde sich einbringen, wenn diese ihren neuen Vorschlag vorlegten.

Der FDP-Abgeordnete wies darauf hin, dass der Flughafen Hamburg der Flughafen für die Metropolregion Hamburg sei. Die Lärmschutzproblematik stelle eine diffizile Aufgabe dar. Die FLSK habe Kompromisse schließen müssen. Ein Teil des Lärms werde nunmehr in das Umland verlagert. Dies werde durch eine größere Flughöhe und die Wochenendregelung kompensiert. Es sei aber festzustellen, dass der Fluglärm insgesamt nicht reduziert werde. Zu hoffen sei, dass der Lärm künftig durch den technischen Fortschritt und den Einsatz neuer Flugzeuge verringert werde. Es sei wichtig, stringenter als bisher an den Gebühren für verspätete Flüge zu arbeiten, um zu erreichen, dass die Fluggesellschaften sich stärker um die Einhaltung der Betriebszeiten bemühten.

Der FDP-Abgeordnete ging auf die dreimonatige Lärmmessung in der Nähe von Duvenstedt ein. Er forderte, dort einen Messcontainer für mindestens ein Jahr zu installieren, um zu Aussagen über größere Zeiträume zu kommen. Dies würde dem Flughafen die Möglichkeit geben, transparent nachzuweisen, wie hoch die Lärmbelastung objektiv sei.

Der FDP-Abgeordnete stellte fest, bislang sei es nur um den Lärm gegangen, der durch Landungen verursacht werde. Er fragte, ob Starts keine Probleme durch Lärmbelastung verursachten beziehungsweise ob auch dieser Aspekt zu betrachten sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, um einen Überblick zu erhalten, welche Lärmpegel maximal erreicht würden, und um Durchschnittswerte zu ermitteln, reiche eine Messung über drei Monate. Allerdings könne auf diese Weise nicht die Belastung eines ganzen Jahres untersucht werden. Ebenso werde der Unterschied zwischen den verkehrsarmen und verkehrsstarken Monaten nicht deutlich. Die Messung in der Nähe von Duvenstedt sei im Spätsommer und Herbst durchgeführt worden. Es seien die Maximalpegel der verschiedenen Flugzeugmuster festgestellt worden. In diesem Bereich seien 65 bis 70 dB(A) gemessen worden. Als Durchschnittswert seien 47 bis 48 dB(A) ermittelt worden. In Poppenbüttel gebe es eine dauerhafte Messstation. Somit sei es möglich, von den dort gemessenen Werten darauf zu schließen, dass die Ergebnisse der dreimonatigen Messung plausibel gewesen seien. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter vertraten die Auffassung, dass eine zusätzliche dauerhafte Messstation in einem benachbarten Stadtteil nicht notwendig sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten dar, der Nordosten Hamburgs sei hauptsächlich durch den Lärm geprägt, der bei Landungen wahrgenommen werde. Nur etwa 7 Prozent der Starts erfolgten in Richtung Nordosten. Die Hauptstartrichtung sei mit etwa 61 Prozent der Norden. Die Starts erfolgten in Richtung Norderstedt, Hasloh und Quickborn. Dieser Verkehr gehe weitgehend an Norderstedt vorbei und teile sich vor Quickborn in nach Norden und Westen. Der Start erfolge fast im gleichen Abstand zum Flughafen wie die Landung. Die neue Generation der Flugzeuge werde insgesamt eine Entlastung bewirken. Es werde einige Jahre dauern, bis die heutigen Flugzeuge durch die neuen und deutlich leiseren vollständig ersetzt sein würden.

Die SPD-Abgeordneten erinnerten, Anstoß zu der Beratung sei das interfraktionelle Ersuchen gewesen, das sich insbesondere auf die Problemlage im Nordosten der Stadt beziehe. Der Flughafen Hamburg habe zwei gekreuzte Landebahnen und damit vier Flugrichtungen. Dadurch seien weitere Anwohner betroffen. Die Anhebung des lärmabhängigen Landeentgeltes führe zu einer weiteren belastungsorientierten Spreizung und zu mehr Transparenz bei der Dokumentation der Verspätungsgründe mit vermehrter Sanktionierung. Dadurch werde der Anreiz für neueres Fluggerät verstärkt. Letztendlich führe es zu Entlastungen bei allen Anwohnern. Sie wollten wissen, ob die Optimierungen bei dem nordöstlichen Landeanflug Auswirkungen auf andere Einzugsgebiete des Flughafens habe. Die überwiegenden Landeanflüge begännen im Süden, um dann im Norden in Richtung Flughafen zu drehen. Die Überflüge sollten mindestens 3.000 Fuß beziehungsweise 914 Meter betragen. Wissenswert sei, ob sich durch die angesprochenen Optimierungen die Landeanflughöhe verringere und wenn ja, ob man dies verhindern könne. Ebenfalls sei interessant, ob das veränderte Landeanflugverfahren auch für andere Anflugrichtungen gelten solle. Die Ausmusterung der alten und lauten Maschinen der Chapter 2-Klasse und ein entsprechendes Verbot von solchen Flugzeugen hätten zu einer wesentlichen Entlastung der Flughafenanlieger geführt. Sie fragten, ob es weitergehende Überlegungen gebe hinsichtlich der lauterer Flugzeuge, die noch im Verkehr seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, die Optimierungen würden auch den anderen Gebieten Hamburgs zugutekommen, weil ein wesentliches Element sei, die Anflughöhe in Richtung Ahrensburg auf 3.000 Fuß anzuheben. Der gesamte Flugverkehr, der aus dem Süden komme, werde dann auch auf dieser Höhe in den Landeanflug geführt. Früher war die Höhe geringer. Der erhöhte Anflug mache sich also auch in anderen Stadtteilen bemerkbar. Auch die anderen Richtungen seien in der Lärmschutzkommission betrachtet worden. Bei Landungen über die Innenstadt in Richtung Norden sei kein Einfädungsbereich vorhanden, weil der gerade Endanflug aus dem Süden bereits in die richtige Richtung gehe. Bei Flügen aus dem Südwesten werde

bereits über Niedersachsen eingefädelt. Flüge aus dem Norden würden ebenfalls sehr früh, in etwa über Quickborn, auf Kurs gebracht. Zu den Ausmusterungen von sehr alten und lauten Flugzeuge der Non Chapter- oder Chapter 2-Klasse sei zu sagen, dass im Jahr 2013 in der lautesten Lärmklasse 7, siehe auch Drs. 20/13517, lediglich 40 Starts und Landungen erfolgt seien. Die Tendenz werde sich weiter fortsetzen, denn alles, was laut sei, sei auch teuer in der Unterhaltung und im Betrieb. Die Airlines seien bestrebt, die Kosten für Treibstoffe gering zu halten. Neue Triebwerke könnten 15 bis 20 Prozent Kerosin einsparen. In Zukunft werde man zu Chapter 3+-Flugzeugen und dann zu den neuesten Neo-Flugzeugen kommen.

Die CDU-Abgeordneten begrüßten, dass deutlich herausgestellt worden sei, dass es sich bei dem 10-Punkte-Plan nicht um einen Prüfauftrag, sondern um eine Beschlussvorlage handele. Sie erwarteten vom Senat, dass dies dann auch 1:1 umgesetzt würde. Sie wollten zu den Bahnbenutzungsregeln, die unter anderem vorsähen, dass zwischen 22 Uhr und 7 Uhr die Landungen aus Richtung Norden erfolgen sollten, wissen, warum dies missachtet werde. In Richtung Quickborn startende Flugzeuge würden oft sehr früh abdrehen und dabei regelmäßig den kompletten Innenstadtbereich mit großem Lärm beschallen. Sie wollten erfahren, warum die Flugzeuge so früh abdrehen würden. Außerdem fragten sie, was der Senat unter Sicherstellung einer strengen Einhaltung der Betriebszeiten verstehe und wie dies künftig umgesetzt werden solle. Ihrer Meinung nach sollten später ankommende Flugzeuge nicht mehr in Hamburg landen dürfen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, über Quickborn abdrehende und dann wieder über hamburgisches Gebiet fliegende Flugzeuge seien dann über 5.000 Fuß hoch. Wenn ein Strahlflugzeug 5.000 Fuß erreiche, könne er auf seine geplante Streckenführung geführt werden, bei den Propellerflugzeugen seien es 3.000 Fuß. In der Höhe sei das Flugzeug nicht mehr lärmrelevant.

Hinsichtlich der Bahnbenutzungsregeln sprachen sie den „opposite traffic“ zwischen 22 Uhr und 7 Uhr an, dies sei gegensätzlich landender und startender Verkehr. Dies werde geflogen, dürfe aber eigentlich nach Vorgaben der ICAO (International Civil Aviation Organization) nicht sein. Es gebe allerdings eine historisch gewachsene Regelung in Hamburg, dass Landungen und Abflüge spätabends in Richtung Norden erfolgen sollten, weil dort die Bevölkerungsdichte geringer sei, als in den anderen drei Richtungen. Vor zehn, fünfzehn Jahren, bei dem hälftigen Verkehr von heute, war dieses Verfahren eher möglich, jetzt stoße man auf Schwierigkeiten, denn schließlich seien circa 5.000 Flugbewegungen zwischen 22 Uhr und 23 Uhr abzuwickeln. Daher werde oftmals eine andere Richtung gewählt. In den Morgenstunden sei es ähnlich.

Die Betriebszeiten des Flughafens würden bis 23 Uhr gehen, für verspätete Flugzeuge bis 24 Uhr. Die Entgelte seien bereits ab 22 Uhr erhöht, darüber hinaus seien alle Unternehmen mit der Bitte um Gegensteuerung angeschrieben worden, die hohe Verspätungszahlen aufweisen würden. Ein Punkt sei dabei eine gezielte Umlaufplanung, Zeitpuffer sollten vermehrt berücksichtigt werden, damit es künftig zu weniger Verspätung komme. Außerdem würden für unzulässig startende und landende Flugzeuge erhöhte Bußgelder erhoben. Zu den unzulässigen Flügen, die auch zu vermehrtem Fluglärm beitrügen, wollten sie mit der DFS und der BWVI, die die Luftaufsicht inne habe, zu einer Regelung finden, damit die unzulässigen Flüge keine Start- oder Landeerlaubnisse mehr bekämen. Die Juristen der DFS prüften bereits solche Möglichkeiten, sie seien aber sicher, dass es zu einer Lösung komme. Sie seien sich sehr sicher, dass die Summe aller Maßnahmen dazu führte, dass die Anzahl der Verspätungen sich weiter rückläufig entwickeln würde.

Die Abgeordneten der GRÜNEN interessierte der Anflugwinkel, der von 2,5 auf 3 Grad angehoben werden solle. Hier stelle sich die Frage, welche Verbindlichkeit dieser Anflugwinkel habe, wie dieses genau eingehalten und auch überprüft werden könne beziehungsweise strafbewährt sei.

Sie erbaten zudem den genauen Wortlaut zu Ausnahmeregelungen für die sieben nautischen Meilen (7 NM) zu Protokoll.

Sodann wollten sie auf die Beantwortung der Schriftlichen Kleinen Anfrage – Drs. 20/13517 – eingehen. Diese entspreche zwar in gewisser Weise dem Wortlaut des

Bürgerschaftlichen Ersuchens, aber Grundidee des Ersuchens sei die Entfaltung einer Steuerungswirkung gewesen. Diese Steuerungswirkung müsse noch einmal erläutert werden vor dem Hintergrund der Beantwortung der Frage 7. durch die dargestellte Tabelle im Zusammenhang damit, wie viele Starts und Landungen (Tabelle zu Frage 8. der Drs. 20/13517) dies jeweils betreffe. Sie könnten sich des Eindrucks nicht erwehren, dass hier gezielt an einer Eindämmung des Fluglärms und einer Steuerungswirkung vorbeigearbeitet werde. Sie baten außerdem um nähere Ausführungen zur Beantwortung der Frage 10. Hier werde der Zuschlag auf das Entgelt für Start und Landung zusammen berechnet, es gehe aber um ein lärmabhängiges Landeentgelt, das ihrer Ansicht nach erhöht werden müsse.

Die Abgeordneten der GRÜNEN resümierten, der Senat überlege selbst eine Bundesratsinitiative, weil alle bisherigen in irgendeiner Form gescheitert seien, zu starten. Der Senat überlege dies auf Basis von „balanced approaches“, es gebe aber auch den „minimal-noise approach“, der Fluglärm eine höhere Priorität einräume, was in Anbetracht eines Stadtflughafens erwartet werden dürfe. Sie hätten hier wie auch in Bezug auf das lärmabhängige Landeentgelt das Gefühl, es gehe eher um die Ausbalancierung aller Interessen, und nicht um den Fluglärm.

Abschließend führten sie aus, darum gebeten zu haben nach Best-Practice-Beispielen anderer Flughäfen zu suchen. Es sei aber in der Drs. 20/13531 keins aufgeführt worden. Sie fragten, ob dies heute beantwortet werden könne.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter teilten auf die erste Frage nach Sicherstellung des Anflugwinkels mit, innerhalb der Kontrollzone Hamburgs habe nur die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) das kontrollierte Sagen. Anweisungen seien strikt zu folgen. Insofern sei die Höhe des Flugzeugs – 3.000 Fuß – für den Anflug aus Süden zur Landebahn 23 verbrieft zu fliegen und über den sogenannten Transponder – ein Vier-Letter-Code, der speziell dem jeweiligen Flugzeug zugeordnet sei, verbunden mit einem Sender – zu kontrollieren. Über diese technische Kommunikationsschiene könne ein Pilot, der tiefer fliege, erfasst werden. Dies könne im Übrigen auch schon der Anfluglotse mit allen ihm anzuzeigenden Daten – Flugnummer, Geschwindigkeit, Höhe et cetera – kontrollieren. Die Sanktionierung von Flug- und Anflugverfahren erfolge direkt bundesweit über das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), und nicht durch die DFS oder die BSU.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wollten den genauen Wortlaut zu den Ausnahmeregelungen zu Protokoll geben (Protokollerklärungen mit Anlagen – siehe Ausschussprotokoll 20/44).

Hinsichtlich des Best-Practice-Vergleichs führten die Senatsvertreterinnen und -vertreter aus, in der Fluglärmschutzkommission habe ein Experte der DFS über Erfahrungen aus Frankfurt, Hannover und Kassel berichtet. Bevor Maßnahmen umgesetzt würden, müsse im Einzelfall ein Probetrieb erfolgen, der sinnvollerweise über ein Jahr durchgeführt werden solle, damit sowohl verkehrsstarke als auch verkehrsschwache Zeiten abgedeckt werden könnten. Zudem müsse berücksichtigt werden, dass jeder Flughafen seine eigenen Randbedingungen – Höhe der Flugverkehre, unterschiedliche Bevölkerungs- und Verkehrsdichte et cetera – habe, sodass direkte Übertragungen nur schwer möglich seien. Aus dem Best-Practice-Vergleich könne im Übrigen die Erhöhung der Anflughöhe in die Kontrollzone abgeleitet werden, auch wenn dies nicht explizit in der Drucksache erwähnt werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, die neue Entgeltordnung des Flughafens liege der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation zur Genehmigung vor. Insbesondere seien die Lärmklassen 5, 6 und 7 von Steigerungen des Lärmzuschlags betroffen. Ziel sei es, die lautesten Flugzeuge von Hamburg fernzuhalten und bei den leisesten keine Steigerung des Lärmzuschlags vorzunehmen. Es sei naheliegend, dass die höheren Lärmklassen höher belastet würden. Die beabsichtigte Spreizung spiegle sich auch in den absoluten Zahlen wider. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sagten, sie erwarteten, dass die gewünschte Steuerungswirkung einsetzen werde. Die Tatsache, dass auch bisher nur ein geringer Teil der Flugzeuge, die in Hamburg verkehrten, zu den höchsten Lärmklassen gehörten, sei positiv zu bewerten. Sie deutete darauf hin, dass in Hamburg überwiegend moderne und leise Flugzeuge eingesetzt würden. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten klar, es würden

für Starts und Landungen keine getrennten Entgelte erhoben, sondern jeweils ein Start- und Landeentgelt. Die Lärmzuschläge seien unabhängig von der Lärmklasse. Auch ein leises Flugzeug müsse einen Zuschlag von 300 Prozent auf das Grundentgelt und das Start- und Landeentgelt zahlen, wenn es nach 23 Uhr lande. Allerdings ergebe sich in absoluten Zahlen ein geringerer Zuschlag als bei einem Flugzeug einer hohen Lärmklasse.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten, die ursprünglichen Bundesratsinitiativen würden nicht weiterverfolgt. Derzeit liege noch keine konkret formulierte neue Fassung vor. Hamburg bringe sich in die Diskussion mit den anderen Bundesländern ein, um zu erkunden, welche Änderungen des Luftverkehrsgesetzes mehrheitsfähig seien.

Die Abgeordneten der GRÜNEN nahmen Bezug auf die Antwort des Senats auf die Frage zu 10. der Schriftlichen Kleinen Anfrage aus der Drs. 20/13517. In der Beispielerrechnung sei als gängiges Flugzeugmuster B777-300 genannt. Öffentlich zugänglichen Quellen zufolge seien 60 Flugzeuge dieses Musters produziert und an Gesellschaften verkauft worden, die nicht in Hamburg verkehrten. Dies erwecke den Eindruck, dass die Tabelle nicht dazu geeignet sei, die Bürgerschaftsabgeordneten über die Steuerungswirkung des Entgelts zu informieren.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, es gebe zwei B777-300-Modelle. Das Modell, von dem die Abgeordneten der GRÜNEN gesprochen hätten, gebe es seit acht Jahren nicht mehr. Von dem anderen Modell seien über 700 Flugzeuge gebaut worden. Eine Gesellschaft verkehre täglich zweimal in Hamburg mit solchen Flugzeugen. Darum sei das Flugzeug als typisches Beispiel ausgewählt worden. Die A319 sei das Flugzeug, das in Hamburg am häufigsten eingesetzt werde.

Die Abgeordneten der GRÜNEN fragten, wie häufig Flugbewegungen der Klassen 6 und 7 im letzten Jahr in Hamburg mit einem lärmabhängigen Landeentgelt belegt worden seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, die FHG verfüge über diese Information. Sofern die FHG bereit sei, diese offenzulegen, werde sie zu Protokoll gegeben (Protokollerklärungen mit Anlagen– siehe Ausschussprotokoll 20/44).

Die CDU-Abgeordneten hoben zusammenfassend hervor, dass der Probetrieb über die 10 nautischen Meilen nicht erfolgt sei, allenfalls könne hier von Berechnungen gesprochen werden. Sie fragten nach, warum verkürzte Anflüge erlaubt würden beziehungsweise in der Vergangenheit immer häufiger stattgefunden hätten und damit – insbesondere vor dem Jahr 2010 – von dem im Luftfahrthandbuch beschriebenen Normalfall, den 10 nautischen Meilen, abgewichen worden wäre. Als eine Begründung seien medizinische oder sonstige eilige Transporte genannt worden. Diese könnten aber kaum die Vielzahl der verkürzten Landeanflüge ausmachen.

Fassungslos zeigten sie sich darüber, dass es bisher keine Statistik über die Ausführungen der Landeanflüge gebe und die DFS daran auch kein Interesse habe. Eine solche Statistik, so die CDU-Abgeordneten, sei aber im Sinne einer Verbesserung des Gesundheitsschutzes der hamburgischen Bevölkerung unbedingt notwendig. Der Druck auf die Fluggesellschaften, die lauten Maschinen nicht mehr einzusetzen, müsse verstärkt werden und dazu müssten sowohl die Fluglärmschutzkommission, die DFS als auch die Fluglärm-Beauftragte ihren Beitrag leisten und an einem Strang ziehen. Dabei dürften auch entsprechende Sanktionen – wie beispielsweise die Verweigerung der Landeerlaubnis für bestimmte Flugzeuge – nicht ausgeschlossen werden.

Eine Statistik über die Art und Weise der Landeanflüge einzuführen werde geprüft, erklärten die Senatsvertreterinnen und -vertreter. Sie betonten, dass die Ausgangssituation in Hamburg nicht 10 NM, sondern 7 NM für Landeanflüge sei, die vor geraumer Zeit bereits als Kompromiss ausgehandelt worden wären.

Sie machten darauf aufmerksam, dass durch einen Probetrieb mit veränderten Landeanflügen wiederum andere Wohngebiete und Bevölkerungsgruppen durch Fluglärm belastet würden. Auch das Land Schleswig-Holstein habe mit den Gemeinden Hasloh, Quickborn und Norderstedt ebenfalls einen 10-Punkte-Plan aufgestellt, der

gleichermaßen festlege, dass keine Mehrbelastung durch Fluglärm zu akzeptieren sei. Die Lärmschutzkommission habe außerdem ermittelt, dass beispielsweise veränderte Landeanflüge über Schleswig-Holstein für die belasteten Gebiete im Nordosten Hamburgs letztlich nur wenig Entlastung oder Beruhigung bringen würden.

Die CDU-Abgeordneten befanden es als sehr bedauerlich, dass sich der Senat und die Lärmschutzkommission der Durchführung eines Probetriebes verweigerten, da nur auf diesem Weg eine objektive und stabile Datenlage zu ermitteln sei.

Sie fragten nach der Begründung, warum es für den Hamburger Flughafen – anders als für viele andere große Flughäfen – den Landeanflug mit 10 nautischen Meilen nicht gebe. Weiter bemerkten sie, dass es neben dem bereits angesprochenen und nunmehr angestrebten Landeanflug-Korridor zwischen den Walddörfern und Bargtheide auch den zwischen Bargtheide und Bad Oldesloe gebe, der ebenfalls geflogen werden könnte.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiederholten, dass die 10 nautischen Meilen technisch fliegbar wären. Damit würde die Belastung durch Fluglärm nach Schleswig-Holstein verlagert, was nicht gewollt sei.

Die CDU-Abgeordneten bewerteten die Ausführungen der Senatsvertreterinnen und -vertreter als nicht nachvollziehbar, nachdem bereits festgestellt worden sei, dass der Lärm nach Ahrensburg verlagert werde. Sie stellten die Frage, warum nicht eine Anfluglänge von 12 bis 14 NM gewählt werde. Dadurch würde die Belastung auf den Bereich hinter Bargtheide verlagert, in dem nur wenige Menschen wohnten. Im Verlauf der Beratung sei der Eindruck entstanden, dass der FHG daran gelegen sei, den Fluggesellschaften einen langen Anflug zu ersparen. Die CDU-Abgeordneten erkundigten sich nach der Entwicklung der Beschwerden in den letzten Monaten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, eine Verlängerung des Anflugs über 10 NM hinaus bringe keine Entlastung für die Walddörfer und die angesprochenen Anflugregionen. Unabhängig davon, ob die Flugzeuge schon über Lübeck oder zwischen Bad Oldesloe und Bargtheide auf den Landegleitpfad gezogen würden, überquerten sie Lemsahl-Mellingstedt und Poppenbüttel. Außerdem passierten sie Duvenstedt. Die Entlastung für Ahrensburg werde erreicht durch die bereits erläuterte Verfeinerung der Anflugkontrolle bei der Deutschen Flugsicherung und die Anhebung der Anflughöhe, die sich auch für das hamburgische Stadtgebiet positiv auswirken werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, die FHG lasse sich nicht durch wirtschaftliche Interessen leiten. Für eine Anzahl von Flughäfen gelte ebenfalls eine Anfluglänge von 10 NM. Die Fluggesellschaften akzeptierten dies. Der FHG gehe es um eine ausgeglichene Lösung des Lärmproblems. Die FLSK habe intensiv darüber nachgedacht, auf welche Weise das Problem gelöst werden könne, ohne dass zusätzliche Bereiche beschallt würden. Vor diesem Hintergrund sei der schon erläuterte Kompromiss gefunden worden. Dass in Hamburg bis zum Jahr 2013 sehr kurze Anflüge zulässig gewesen seien, sei historisch bedingt gewesen. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erinnerten an ihre Ausführungen zu der Tatsache, dass ein Teil der Anflüge auch in der Vergangenheit schon länger als 10 NM gewesen sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter teilten mit, die Anzahl der Beschwerden steige derzeit an. Seien in den ersten zehn Monaten des Jahres 2013 2.430 Beschwerden eingegangen, seien es in den ersten zehn Monaten dieses Jahres 3.100 gewesen. Davon seien im Jahr 2013 400 Einzelbeschwerden aus den Walddörfern gekommen und im Jahr 2014 900.

Die CDU-Abgeordneten stellten fest, bei einer Anfluglänge von 7 NM werde Ahrensburg stärker belastet und bei einer Länge von 10 NM Bargtheide. Sie vertraten die Auffassung, dass bei einer Verlängerung auf 12 bis 13 NM ein Bereich betroffen sein würde, in dem nur wenige Menschen wohnten. Wenn es der FHG wirklich darum gehe, keine neue Betroffenheit zu schaffen, sei eine Anfluglänge von 12 bis 13 NM eine gute Lösung. Ahrensburg und Bargtheide würden geschützt. Für die Walddörfer sei eine Anfluglänge von 7 NM ohnehin ausreichend.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen darauf hin, dass seit 2012 aus den Walddörfern vermehrt Beschwerden eingingen. Für die Walddörfer sei es unerheblich,

ob die Anfluglänge 10 oder 16 NM betrage. Duvenstedt und Lemsahl-Mellingstedt seien in jedem Fall betroffen.

Die CDU-Abgeordneten hoben hervor, ihre Frage sei nicht beantwortet worden. Es gehe nicht um die Walddörfer. Denn es stehe außer Frage, dass für die Walddörfer über die Verlängerung des Anflugs auf 7 NM hinaus keine weitere Optimierung möglich sei. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter hätten mehrfach gesagt, dass sie keinen Lärm verlagern wollten, dennoch sei dies durch die Verlängerung des Anflugs geschehen. Weitere Verlängerungen würden an der Tatsache, dass der Lärm verlagert werde, nichts ändern. Durch die Festlegung auf 13 NM könne erreicht werden, dass ein nur schwach besiedelter Bereich vermehrt belastet würde. Dies stelle eine gute Lösung dar. Die CDU-Abgeordneten baten mitzuteilen, warum nicht eine Verlängerung auf 12 bis 13 NM geprüft werde. Sie baten, bei der Antwort nicht auf die Walddörfer einzugehen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sagten, sie seien bisher davon ausgegangen, dass die Diskussion im Konsens mit Schleswig-Holstein geführt werden müsse. Bei Änderungen im Verfahren werde in bestimmten Schritten vorgegangen. Wenn der Anflug auf 12 NM verlängert werden solle, sei zunächst zu prüfen, ob dies technisch möglich sei. Außerdem müsse die FLSK darüber diskutieren. Ohne eine solche Prüfung, könne die Frage nur spekulativ beantwortet werden.

Die Abgeordneten der GRÜNEN meinten, sie würden bei Vorlage eines Bürgerschaftlichen Ersuchens mit dem Prüfauftrag für Anflüge ab 10 NM davon ausgehen, dass dann auch 12 NM geprüft würden. Stattdessen schlage der Senat 7 NM vor und begründe dies mit dem Hinweis auf Ahrensburg und Bargteheide. Der Senat sei nicht auskunftsfähig über Anflüge ab 12 NM, dies sei zu wenig. Der Senat sollte plausibel darlegen können, warum es keinen Anflug um Bargteheide herum gebe. Sie hätten den Eindruck, dass weder der Flughafen noch die Airlines eine andere Lösung wollten. Eine vernünftige Begründung für ihre Favorisierungen hinsichtlich des Lärmschutzes sei nicht vorgebracht worden. Bei 7 NM seien zwar die Walddörfer entlastet, aber nicht alle anderen. Die Entlastung der Walddörfer begrüßten sie, als Gesamtlösung für alle reiche es aber nicht aus. Sie hätten den Eindruck, dass wirtschaftliche Interessen eine Rolle spielten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter verwiesen auf das Ersuchen. Gegenstand sei der Prüfauftrag, ob ein regelhafter ILS-Anflug von 10 NM sinnvoll und umsetzbar sei.

Die Verlängerung des regelhaften Anflugs sei mit einigen Folgen behaftet, die nicht unbeachtet bleiben dürften. Beispielsweise werde dadurch die Flugzeit verlängert, mehr Lärm entstünde und ein erhöhter CO₂-Ausstoß würde zu verzeichnen sein. Die Zahl der gewerblichen Flugbewegungen pro Jahr läge bei circa 130.000, also 65.000 Landungen. 50 Prozent der Landungen würden über den zur Rede stehenden Bereich geführt, also circa 33.000 Landungen pro Jahr. Die Hälfte davon werde sowieso über eine lange Anflugbahn geführt, also circa 16.000, dann würden noch circa 17.000 Landungen verbleiben, die dann auch auf eine lange Anflugbahn geführt würden. Wenn man von zwei Minuten Flugverlängerung pro Flug bei 17.000 Landungen ausgehe, kämen umgerechnet 34.000 Minuten oder etwa 600 Stunden zusammen, in denen mehr Lärm und mehr CO₂ emittiert würden. Dies sei nicht ernsthaft im Sinne einer vernünftigen Abwicklung des Flugverkehrs. Bei einer Verlängerung würden andere Gebiete unter vermehrtem Lärm leiden.

Die Abgeordneten der GRÜNEN bemerkten, dafür würden die Flugzeuge deutlich später tiefer fliegen. Sie erkannten die genannten ökologischen Aspekte an, die Fluglärmbelastung sei aber ebenfalls ein ökologischer Aspekt, der sich dabei verringere. Ein längerer Landeanflug würde zur Entzerrung beitragen, dies müsse abgewickelt werden können, um die Fluglärmbelastung zu verringern. Die Abwägung der ökologischen Aspekte sei bisher nicht Grundlage der Diskussion gewesen. Sie begrüßten daher, dass das Thema in der nächsten Umweltausschusssitzung fortgesetzt werde. Dies sei sicherlich auch im Sinne der SPD-Fraktion. Sie sähen, abgesehen von möglichen veränderten Betroffenheiten, keinen Grund, der dagegen spräche.

Die CDU-Abgeordneten kritisierten die Aussagen des Senats, Fragen würden nicht genügend beantwortet. Antworten würden erst aufgrund vermehrter Nachfragen geliefert. Dieses Verhalten sei nicht akzeptabel.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter konnten diese Wahrnehmung nicht nachvollziehen. Alle Senatsvertreterinnen und -vertreter hätten detailliert und sehr sachlich auf die gestellten Fragen geantwortet.

Die SPD-Abgeordneten unterstützten weiterhin den Weg des Konsenses, auch wenn er schwierig sei. Sie seien aufgrund der vielen Beteiligten in Hamburg, im Umland und auf Bundesebene gut beraten, gemeinsam zu agieren, weil man sich ansonsten nicht weiter voran bewege. Die Notwendigkeit, das Luftverkehrsgesetz zu ändern, habe sich durch die Beratungen bestätigt, insbesondere durch die Anmerkung der DFS, dass die gewünschte Statistik nicht in ihrem eigenen Interesse liege. Dies zeige, dass der Aspekt Lärmschutz unbedingt Einlass in den gesetzlichen Auftrag der DFS finden müsse. Für die Regierungsfraktion sei es wichtig, dass Initiativen eines Bundeslandes auf Bundesebene unterstützt würden. Eine Initiative Hamburgs wäre ebenfalls denkbar. Landeentgelte und Verspätungszuschläge hätten das Potenzial einer Steuerungswirkung. Sollte diese aber nicht wie gewünscht ausfallen, müsse nachgesteuert werden. Dies sei ein Aspekt für einen interfraktionellen Zusatzantrag. Sollten die für den kommenden Jahresbeginn vorgesehenen Änderungen in der Entgeltordnung des Flughafens keine Wirkung zeigen, so müsse zu Anfang 2016 eine weitere Verschärfung aufgenommen werden.

Es gebe auch viele Beschwerden hinsichtlich der Bahnbenutzungsregeln, diese seien manchmal schwer nachzuvollziehen. Grundsätzlich solle an diesen Regeln zunächst nichts verändert werden. Ein wichtiger Punkt sei, bestehende Regeln einzuhalten. Es gebe aber auch Änderungswünsche. Eine Umverteilung des Flugverkehrs Richtung City lehnten sie ab, weil es keine konsensuale Lösung sei. Zur Verlängerung des Landesanflugs auf über 10 NM erinnerten sie, Ausgangspunkt sei der Hamburger Nord-Osten gewesen. Im Ersuchen sei als Maximalpunkt 10 NM festgehalten worden. Dem Senat sei nicht vorzuwerfen, längere Landeanflüge nicht geprüft zu haben. Man bedenke die Phasen des Landeanflugs, Flugzeuge müssten sich auf die Landeanflugstrecke einfädeln. Dies bedeute, dass die ersten Flugzeuge sich bereits über Lübeck einfädeln müssten und die letzten hinter Bad Oldesloe. Dies sei in dem Ersuchen nicht enthalten gewesen. Sie würden im Hinblick auf einen gemeinsamen Antrag gern darüber noch einmal sprechen, allerdings müsse festgehalten werden, dass jede, auch nur probeweise Veränderung nur im Einvernehmen mit den betroffenen Gemeinden in Schleswig-Holstein erfolgen könne. Sie hofften auf einen Konsens hinsichtlich des interfraktionellen Antrags im Geiste des Ersuchens für die nächste Beratung.

Die weitere Beratung wurde einstimmig auf die kommende Sitzung vertagt.

Beratung am 11. Dezember 2014:

Die Vorsitzende rief die Beratung am 13. November 2014 in Erinnerung und stellte fest, dem Ausschuss lägen die Petita der Abgeordneten der GRÜNEN und der SPD-Abgeordneten vor (siehe Ausschussprotokoll 20/46).

Die Abgeordneten der GRÜNEN erklärten, aus ihrer Sicht ergäben sich Nachfragen zu den Protokollerklärungen zu der vorangegangenen Beratung und zur Drs. 20/13531. Am 13. November 2014 sei über die Steuerungswirkung lärmabhängiger Landeentgelte gesprochen worden. Aus Sicht der Abgeordneten der GRÜNEN entfalteten diese in Hamburg wenig Wirkung, weil nur ein sehr geringer Anteil der Flugbewegungen den Lärmklassen 6 und 7 angehöre, die in besonderem Maße von Steigerungen des Lärmzuschlags betroffen seien. Die Flughafen Hamburg GmbH (FHG) sei gebeten worden darzulegen, wie häufig im vergangenen Jahr Flugbewegungen der Lärmklassen 6 und 7 in Hamburg mit einem lärmabhängigen Landeentgelt belegt worden seien. Der Protokollerklärung sei zu entnehmen, dass dies einmal der Fall gewesen sei. Damit sei die Frage nicht vollständig beantwortet worden. Die Abgeordneten der GRÜNEN hätten erwartet, dass die Protokollerklärung eine Statistik enthalte, in der alle Landungen in der Zeit ab 22 Uhr aufgeführt seien, die den Lärmklassen 6 und 7 zuzuordnen seien. Aus der Antwort, es sei nur einmal ein lärmabhängiges Landeentgelt erhoben worden, sei abzuleiten, dass praktisch kein Flugzeug der Lärm-

klasse 6 oder 7 ab 22 in Hamburg lande. Die Steuerungswirkung sei somit gering. Die Abgeordneten der GRÜNEN baten um Erläuterung. Ihr Petitum enthalte die Forderung, die Steuerungswirkung auch auf Flugzeuge der Lärmklassen 4 und 5 auszudehnen und damit einen Anreiz zu schaffen, Hamburg mit lärmarmen Flugzeugen anzufliegen.

Die Abgeordneten der GRÜNEN gingen auf die Diskussion zum Anflugverfahren ein. Sie hätten sich öffentlich zur Drs. 20/13531 dahin gehend geäußert, dass sie die Drucksache für fehlerhaft hielten. Die auf den Seiten 4 und 5 abgebildeten Karten widersprächen einander hinsichtlich der Ausweisung der Entfernung von 10 nautischen Meilen (NM). Die Abgeordneten der GRÜNEN folgerten aus den Karten, dass die Festlegung des 10-NM-Punktes tendenziell dazu führen würde, dass Bargteheide regelhaft überflogen werde. Sie forderten, das Anflugverfahren so zu wählen, dass dicht besiedelte Räume, zu denen auch Ahrensburg und Bargteheide zählten, umflogen würden.

Die Abgeordneten der GRÜNEN erinnerten daran, dass im Jahr 1971 die Position der beziehungsweise des Fluglärmschutzbeauftragten geschaffen worden sei. Dies habe sich bewährt. Aktuell bestehe auch in anderen Bereichen, beispielsweise im Bereich des Datenschutzes, die Tendenz, diesen Positionen eine größere Unabhängigkeit zu verschaffen. Es sei nicht angemessen, wenn jemand, der wirtschaftlich vom Flughafen profitiere, mit dem Lärmschutz befasst sei. Die Abgeordneten der GRÜNEN forderten in dieser Hinsicht eine Weiterentwicklung.

Die SPD-Abgeordneten baten die Senatsvertreterinnen und -vertreter um Ausführungen zur Darstellung des 10-NM-Punktes in der Drs. 20/13531.

Die SPD-Abgeordneten gingen auf ihr Petitum ein, mit dem sie das Ziel verfolgten, zu einem interfraktionellen Ersuchen zu kommen. Sie seien gesprächsbereit. Das Thema sei nicht für eine parteipolitische Auseinandersetzung geeignet. Vielmehr sei anzustreben, gemeinsam zu einer Lösung zu kommen, und im Hinblick auf das Anflugverfahren auch gemeinsam mit den Nachbargemeinden. Die SPD-Abgeordneten erläuterten ihr Petitum. Zu Punkt 7. baten sie die Senatsvertreterinnen und -vertreter darzulegen, inwieweit Bundesrecht betroffen sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter räumten ein, die Darstellung des Endanflugs in der Drs. 20/13531 sei nicht optimal. Die Entfernung von 10 NM werde von der Schwelle der Landebahn aus gemessen. Der 10-NM-Punkt liege bei Jersbek. Die Darstellung auf Seite 4 der Drucksache sei korrekt. Die Zeichnungen auf Seite 5, die den 10 NM-Punkt ungenau darstellten, seien im Zusammenhang mit der Erstellung der Drucksache angefertigt worden. In der Sitzung der Fluglärmschutzkommission (FLSK) am 5. September 2014 habe sowohl die FHG als auch die Deutsche Flugsicherung Hamburg (DFS) zu dem Thema vorgetragen. Dabei seien Zeichnungen vorgelegt worden, die im Protokoll der Sitzung, das im Internet veröffentlicht worden sei, eingesehen werden könnten. Auf der Grundlage der Vorträge und der korrekten Zeichnungen sei durch die Arbeitsgruppe, die sich mit der Beantwortung der Fragestellungen befasst habe, die Entscheidung getroffen worden, den Endanflug auf 7 NM zu verlängern. Bei dieser Länge des Endanflugs werde der Nordosten Hamburgs entlastet, aber die benachbarten Städte nicht zusätzlich belastet. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, Grundlage der Entscheidung seien die korrekten Karten gewesen. Somit gebe es zwar eine Ungenauigkeit in der Darstellung, nicht aber im Ergebnis.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter nahmen Bezug auf die Ausführungen der Abgeordneten der GRÜNEN zu den Lärmzuschlägen und sagten, sie hätten die Frage am 13. November 2013 so verstanden, dass die Abgeordneten der GRÜNEN wissen wollten, ob Lärmzuschläge tatsächlich erhoben würden, und dass sie um eine Beispielabrechnung für einen Flug der Lärmklasse 7 gebeten hätten. Die Fragen seien im Protokoll anders wiedergegeben worden. In der Protokollerklärung sei die Frage, wie die Senatsvertreterinnen und -vertreter sie verstanden hätten, beantwortet und die Beispielabrechnung geliefert worden. Die FHG sei gebeten worden, eine solche Abrechnung herauszusuchen. Die FHG habe bis in Jahr 2013 zurückgehen müssen, um ein prägnantes Beispiel für die Landung eines Flugzeugs der Lärmklasse 6 nach 23 Uhr zu finden. Mit diesem Beispiel solle demonstriert werden, dass die FHG die Zuschläge

für Landungen in den Abend- und Nachtstunden tatsächlich geltend mache. In der Protokollerklärung sei zusätzlich darauf hingewiesen worden, dass die FHG jährlich von einem Wirtschaftsprüfungsunternehmen geprüft werde. In diesem Rahmen werde auch untersucht, ob die Entgelte entsprechend der Entgeltordnung erhoben würden. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen darauf hin, dass die Lärmzuschläge für Flugbewegungen in den Abend- und Nachtstunden nicht mit den Bußgeldern für verspätete Landungen verwechselt werden dürften.

Die Abgeordneten der GRÜNEN erklärten, hinsichtlich der Frage zu den Entgelten sei das Protokoll der letzten Sitzung eindeutig. Um eine mögliche Anreizwirkung für die Lärmklassen 6 und 7 festzustellen, müsste erkennbar sein, wie viele Entgelte in welcher Höhe erhoben worden seien. Diese Möglichkeit sei aber nicht gegeben. Die Abgeordneten der GRÜNEN sagten, sie hätten Zweifel daran, dass über die Entgelte tatsächlich eine Steuerung hinsichtlich des Lärms stattfinde. Es bereite ihnen Schwierigkeiten, über die Petita zu sprechen, solange die Daten nicht zugänglich seien und nicht nachvollziehbar sei, welche Wirkung die Entgelte bisher entfaltet hätten. Die Abgeordneten der GRÜNEN baten, die erfragten Angaben zu Protokoll zu geben.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sagten eine Protokollerklärung zu (siehe Ausschussprotokoll 20/46).

Die Abgeordneten der GRÜNEN gingen auf die Einzeichnung des 10-NM-Punktes in der Drs. 20/13531 ein. Ihrem Eindruck zufolge unterschieden sich die Eintragungen in beiden Karten auf Seite 5. Sie äußerten die Erwartung, dass die Drucksache berichtigt werde. Die Karten hätten die Grundlage dargestellt für die Diskussion darüber, ob sich für Bargtheide eine Entlastung ergebe. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter hätten argumentiert, es sei nicht sinnvoll, den Landeanflug auf 10 NM zu verlängern, da die Karten zeigten, dass Bargtheide in diesem Fall überflogen werde. Die Feststellung, dass der 10-NM-Punkt bei Jersbek liege, bringe nunmehr eine entscheidende Veränderung gegenüber der Diskussion am 13. November 2014 mit sich. Wenn nämlich der 10-NM-Punkt bei Jersbek liege, werde Bargtheide beim Einschwenken auf den Landeanflug umflogen, was eine Entlastung bedeute. Die Abgeordneten der GRÜNEN hoben hervor, vor diesem Hintergrund sei die Aussage der Senatsvertreterinnen und -vertreter nicht nachvollziehbar, der zufolge das Ergebnis auf der Grundlage des korrekt eingetragenen 10-NM-Punktes ermittelt worden sei. Sie erwarteten, dass die Senatsvertreterinnen und -vertreter eine korrigierte Karte vorlegten und erläuterten, wie sie auf das Ergebnis gekommen seien. Wenn die Verlängerung des Landeanfluges auf 10 NM tatsächlich eine Entlastung für Bargtheide bedeute, wäre dies im Sinne aller an der Diskussion Beteiligten. Dieser Punkt sei entscheidend für die Frage, welches Petitum richtig sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten dar, da sie ähnliche Überlegungen angestellt hätten, hätten sie die FLSK gebeten erneut zu prüfen, welche Gebiete durch Anflüge betroffen seien, die über eine Länge von 10 NM erfolgten. Die Auswertung habe ergeben, dass die Mitte und der Nordosten Bargtheides sowie weitere Gemeinden in Schleswig-Holstein zusätzlich belastet würden. Die Festlegung der Länge des Landeanflugs auf 10 NM würde somit keine vollständige Entlastung Bargtheides bewirken. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter kündigten an, die korrigierten Karten zu Protokoll zu geben (siehe Ausschussprotokoll 20/46).

Die Abgeordnete der GRÜNEN kritisierten, die Karten auf Seite 5 der Drs. 20/13531 zeigten die Auswirkungen von Anflügen über die Längen von 4 NM und 7 NM, nicht aber über 10 NM. Bei einem Anflug über 10 NM müssten sich die Flugzeuge am 10-NM-Punkt bereits auf dem Endanflugstrahl befinden. Das bedeute, dass sie schon vorher einschwenken müssten. Es müsse noch überprüft werden, welche Gebiete in diesem Fall betroffen wären. Auf der Grundlage der bisher vorliegenden Informationen sei eine Beurteilung der Auswirkungen einer Anfluglänge von 10 NM und somit eine Entscheidungsfindung nicht möglich. Das Verfahren sei unbefriedigend.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen darauf hin, dass die korrigierten Karten im Protokoll der Sitzung der FLSK am 5. September 2014 veröffentlicht seien und im Internet eingesehen werden könnten. Die Berechnungen des Dauerschallpegels bei Anflügen über 4 NM, 7 NM und 10 NM seien als Erklärung zum Protokoll über die Sitzung des Umweltausschusses am 13. November 2014 vorgelegt worden.

Die SPD-Abgeordneten vertraten die Meinung, ohne eine Beratungsgrundlage, die in der Sache unstrittig sei, könne keine Entscheidung getroffen werden. Sie schlugen vor, im Bericht der Bürgerschaft zu empfehlen, die Drs. 20/13531 zur Kenntnis zu nehmen, aber keine Empfehlung zu den Petita der SPD-Abgeordneten und der Abgeordneten der GRÜNEN abzugeben. Wenn alle Informationen vorlägen, könne die Bürgerschaft über die Petita abstimmen.

Die CDU-Abgeordneten bewerteten die Ausführungen der Senatsvertreterinnen und -vertreter als zweifelhaft. Dies sei auch bei früheren Beratungen zu diesem Thema der Fall gewesen. Die Beratung am 13. November 2014 habe gezeigt, dass der Senat bisher beim Kampf gegen den Fluglärm gescheitert sei. Die CDU-Abgeordneten sagten, sie seien zuversichtlich, dass es nunmehr gelingen könne, zu einer befriedigenden Lösung zu kommen. Wie die Zunahme der Beschwerden belege, seien Menschen auch über die Walddörfer und das Alstertal hinaus betroffen, auf die bislang das größte Augenmerk gelegt worden sei. Die CDU-Abgeordneten zeigten sich enttäuscht über die Entwicklung seit dem Beschluss des bürgerschaftlichen Ersuchens aus der Drs. 20/11593. Bisher hätten die zuständige Behörde und die DFS die Forderungen blockiert. Es sei zu hoffen, dass künftig Verbesserungen einträten. Es sei gut und richtig, dass der Umweltausschuss das Thema erneut aufgreife und alle Fraktionen sich konstruktiv daran beteiligten, einen neuen Plan aufzustellen, der die Punkte umfasse, die im ersten Plan nicht berücksichtigt worden seien beziehungsweise sich im Lauf der Beratung ergeben hätten. Da Fluglärm krank mache, sei das Thema mit oberster Priorität zu behandeln.

Die CDU-Abgeordneten stellten fest, einen Teil der Forderungen, die die SPD-Abgeordneten in ihrem Petikum formuliert hätten, könnten sie teilen. Sie sähen das Petikum der Abgeordneten der GRÜNEN als zielführender an. Es enthalte viele Punkte, die zu mehr Lärmschutz führen könnten. Die CDU-Abgeordneten gingen auf das Petikum der Abgeordneten der GRÜNEN ein. Sie erachteten es als sinnvoll, wie zu 1. gefordert, die Stelle des beziehungsweise der Fluglärmschutzbeauftragten zu einer unabhängigen Position weiterzuentwickeln. Wie die vorangegangenen Beratungen gezeigt hätten, gebe es in der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) Interessenkonflikte. Nicht immer stehe der Fluglärmschutz an erster Stelle. Die von den Abgeordneten der GRÜNEN formulierte Forderung sei zielführender als Ziffer 7. des Petikums der SPD-Abgeordneten.

Im Zusammenhang mit Ziffer 2. des Petikums der Abgeordneten der GRÜNEN lobten die CDU-Abgeordneten die Ausführungen der Abgeordneten der GRÜNEN. Die Diskussion habe gezeigt, dass es unumgänglich sei, einen Probetrieb mit einem Landeanflug über 10 NM durchzuführen. Die Verlängerung des Anflugs auf 10 bis 12 NM sei, auch im Hinblick auf die schleswig-holsteinischen Gemeinden, ein guter Weg, um ein Maximum an Fluglärmschutz zu erreichen. Es sei unverständlich aus welchen Gründen diese Möglichkeit bisher blockiert werde.

Auf Ziffer 3. des Petikums der Abgeordneten der GRÜNEN eingehend sagten die CDU-Abgeordneten, über eine Bundesratsinitiative sei noch zu sprechen. Es sei sinnvoll aufzunehmen, dass in den Tagesrandzeichen dem Fluglärmschutz Priorität vor wirtschaftlichen Interessen eingeräumt werde.

Die CDU-Abgeordneten beurteilten die Forderungen, die die Abgeordneten der GRÜNEN und die SPD-Abgeordneten im Hinblick auf die Landeentgelte formuliert hätten, als sinnvoll.

Die CDU-Abgeordneten thematisierten Ziffer 6. des Petikums der Abgeordneten der GRÜNEN. Sie schlugen vor, dass die FLSK künftig wie die bürgerschaftlichen Ausschüsse öffentlich tage, um ein Maximum an Transparenz zu erreichen. Auf diese Weise könne das Vertrauen der Öffentlichkeit wiedererlangt werden.

Die CDU-Abgeordneten sprachen Ziffer 7. des Petikums der Abgeordneten der GRÜNEN an. Eine Statistik der Kurzanflüge sei wünschenswert. Die CDU-Abgeordneten hielten die Erstellung von Quartalsberichten für sinnvoll. Mit den Berichten solle sich der Umweltausschuss einmal jährlich befassen.

Die CDU-Abgeordneten signalisierten ihre Zustimmung zu den Ziffern 8. und 9. des Petikums der Abgeordneten der GRÜNEN.

Auf Ziffer 6. des Petitions der SPD-Abgeordneten eingehend sagten die CDU-Abgeordneten, die Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln würde einen Fortschritt darstellen. Aktuell kämen viele Verstöße vor. Landungen über den Nordosten nach 22 Uhr seien häufig. Es sei zu hoffen, dass die DFS künftig stärker als bisher auf die Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln achten werde.

Die CDU-Abgeordneten nahmen Bezug auf Pressemitteilungen der FHG und der Gesellschaft easyJet, denen zufolge die Zahl der Fluggäste steige und neue Ziele angefliegen würden. Sie fragten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, wie die steigenden Zahlen mit dem Schutz vor Fluglärm aus ihrer Sicht in Einklang gebracht werden könnten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten fest, der Lärmschutz sei ein Thema, das in der Politik immer wieder diskutiert werde und diskutiert werden müsse. Dabei gehe es nicht nur um Fluglärm, sondern auch um Lärm, der durch andere Verkehrsmittel verursacht werde. Der Senat sei bestrebt, in dieser Hinsicht mit dem Lärmaktionsplan und den darin enthaltenen Maßnahmen tätig zu werden. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter verwahrten sich gegen den Vorwurf, die Probleme nicht zur Kenntnis zu nehmen. Die vielfältigen Lärmquellen seien ihnen durchaus vertraut. Sie wiesen darauf hin, dass den Menschen, die in die Nähe von Lärmquellen zögen, die Auswirkungen durchaus bekannt seien. Auch sei das subjektive Lärmempfinden der Menschen unterschiedlich. Die Politik habe die Aufgabe, die verschiedenen Zielkonflikte zusammenzufassen und sich mit ihnen auseinanderzusetzen. In den letzten Jahren sei sehr viel unternommen worden. Die Lärmimmissionen hätten aufgrund der technischen Entwicklung deutlich abgenommen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sprachen sich dafür aus, die Forderungen aus dem Petition der SPD-Abgeordneten aufzugreifen. Dem Senat sei daran gelegen, die Position der Fluglärmenschutzbeauftragten der BSU zu stärken. Es sei zu bedenken, dass die Zuständigkeiten nicht ausschließlich bei ihr, sondern auch bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, bei der FHG und beim Bund lägen. Fluglärmenschutzbeauftragte gebe es auch an vielen anderen Flughafenstandorten. Es sei sinnvoll, eine Gesetzesinitiative zu erwägen. Hamburg könne in dieser Sache nicht allein handeln. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen darauf hin, dass in den letzten vier Jahren in der Frage der Ausnahmeregelungen bei Landungen und Starts in den Abend- und Nachstunden viel restriktiver als in den Vorjahren reagiert worden sei. Dies belegten die Statistiken. Die BSU werde diese Haltung beibehalten. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sprachen sich dafür aus, weiterhin gemeinsam an dem Thema Fluglärm zu arbeiten. Sie teilten die Auffassung der SPD-Abgeordneten, die Thematik nicht nur anlässlich des Wahlkampfs aufzugreifen. In den vergangenen Jahren seien Fortschritte erzielt worden. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter baten, davon abzusehen, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der verschiedenen beteiligten Behörden und Institutionen nicht persönlich anzugreifen. Ihnen obliege die schwierige Aufgabe, die unterschiedlichen Interessenlagen abzuwägen und Entscheidungen zu treffen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter teilten mit, im Jahr 2014 habe sowohl die Anzahl der Fluggäste als auch die der Flugbewegungen zugenommen. Bis zum Jahr 2013 sei die steigende Fluggastzahl kompensiert worden durch den Einsatz größerer Maschinen mit höherer Kapazität. Ein weiterer Anstieg der Fluggastzahlen sei zu erwarten. Noch vor einigen Jahren habe die Anzahl der Flugbewegungen etwa 170.000 betragen. Davon seien etwa 15.000 nicht gewerblich gewesen. Im Jahr 2013 seien etwa 130.000 und im Jahr 2014 138.000 bis 139.000 gewerbliche Flugbewegungen gezählt worden. Somit sei die Anzahl deutlich geringer als noch vor wenigen Jahren. Fast 97 Prozent der Bewegungen gehörten zur Lärmklasse 4. Nur ein Anteil von 3 bis 3,5 Prozent zähle zu den lauten Lärmklassen 5 und 6. Um der entsprechenden Forderung aus dem Bürgerschaftlichen Ersuchen zu entsprechen, werde die Einführung von neuen Flugzeugmustern bis zum Herbst 2015 angestrebt. Es werde erwartet, dass sich durch die Einführung der neuen Flugzeugmuster eine Kompensation ergebe, weil die Kapazität in den einzelnen Flugzeugen steige. easyJet und die anderen Fluggesellschaften betrachteten Hamburg als interessanten Markt. Darum weiteten sie ihre Angebote aus, die auch angenommen würden. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, es werde versucht, den Anteil der leisen Flugzeugmus-

ter anzuheben. Mit der für alle Flugzeugmuster geltenden Änderung der Entgelte solle eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung in den Nachtstunden bewirkt werden.

Die CDU-Abgeordneten wiesen den Vorwurf zurück, sie hätten das Thema Fluglärm aus Anlass des Wahlkampfes aufgenommen. Den Senatsvertreterinnen und -vertretern sei demnach nicht klar, dass die CDU-Abgeordneten seit über drei Jahren das Thema verfolgten. Es sei anmaßend, den betroffenen Menschen ihr subjektives Lärmempfinden vorzuwerfen. Da sich die Flugrouten ab dem Jahr 2008 bekanntermaßen nachhaltig verändert hätten, sodass es häufiger zu verkürzten und Sichtanflügen gekommen sei, seien die Beschwerden gerechtfertigt. Auf die Ausführungen zur angestrebten Veränderung bei den Flugzeugmustern eingehend sagten die CDU-Abgeordneten, es gebe keinerlei Anzeichen dafür, dass in den nächsten drei Jahren NEO-Modelle in Hamburg verkehren würden. Sollte dieser Fall tatsächlich eintreten, sei dies zu begrüßen. Es sei aber der falsche Weg, eine Verbesserung ausschließlich durch den Einsatz von NEO-Modellen zu erhoffen. Derzeit würden durchschnittlich 94 Passagiere pro Flug transportiert. Wenn künftig größere Flugzeuge eingesetzt würden und der Durchschnitt auf 117 Passagiere pro Flug angehoben werde, könne die Anzahl der Flugbewegungen in Hamburg um 20 Prozent gesenkt werden. Auf diese Weise könne ein Einklang der Ziele, mehr Passagiere, weniger Flüge und mehr Lärmschutz, erreicht werden. Die CDU-Abgeordneten baten zu prüfen, inwieweit es in Zusammenarbeit möglich sei, die Flugpläne dahin gehend zu ändern, dass die Anzahl der Passagiere erhöht und die Anzahl der Flugbewegungen verringert werde.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE stellte fest, der 10-Punkte-Plan, der in der Drs. 20/11593 formuliert worden sei, sei gescheitert. Nunmehr seien zwei neue Petita vorgelegt worden. Die Fraktion DIE LINKE werde diesen ebenso wenig zustimmen wie dem ursprünglichen 10-Punkte-Plan. Auch den Vorschlägen der CDU-Abgeordneten könne sie sich nicht anschließen. Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE meinte, es könne nicht gelingen, den Fluglärm gerecht zu verteilen. Es sei bereits jetzt abzusehen, dass die Regelung zulasten der schleswig-holsteinischen Gemeinden gehen werde. Dies betrachte die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE als problematisch.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE ging auf die Petita der SPD-Abgeordneten und der Abgeordneten der GRÜNEN ein. In beiden würden keine konkreten Zahlen genannt. Dies werde am Beispiel der Forderungen zu 4. deutlich. Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE forderte, konkrete Vorgaben zu machen. Sie wies auf die Schriftliche Kleine Anfrage aus der Drs. 20/14009 hin, in der dargelegt werde, dass bei einem Durchschnittslärmpegel von über 91,0 dB(A) am Frankfurter Flughafen lärmbezogene Entgelte in Höhe von 21.000,00 Euro erhoben würden, in Hamburg hingegen lediglich 1.350,00 Euro. Selbst wenn das Entgelt in Hamburg um 100 Prozent erhöht werde, sei es deutlich niedriger als in Frankfurt.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE meinte, die Forderung zu 5. des Petitions der Abgeordneten der GRÜNEN sei durchaus richtig. Jedoch werde auch hier keine konkrete Zahl genannt.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE beurteilte die Forderungen zu 5. und 6. des Petitions der SPD-Abgeordneten grundsätzlich positiv. Sie vermisse jedoch in beiden Petita die Forderung, ein striktes Nachtflugverbot ab 22 Uhr einzuführen.

Die SPD-Abgeordneten riefen in Erinnerung, es gebe seit Jahren Bemühungen, Verspätungen abzustellen. Schon seit der 19. Wahlperiode habe sich die Bürgerschaft mit dem Thema befasst. Die Fraktionen von CDU und SPD hätten die FHG gemeinsam aufgefordert, auf die Fluggesellschaften entsprechend Einfluss zu nehmen. Daraufhin habe sich die Situation geringfügig verbessert. Wirkungsvoller, als ständig Ermahnungen auszusprechen, sei es, ein Verfahren zu institutionalisieren. Die SPD-Abgeordneten widersprachen der Aussage der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, der 10-Punkte-Plan sei gescheitert. Der Stellungnahme des Senats seien zahlreiche konkrete Verbesserungen zu entnehmen. Dazu zählten die Veränderung der Landeentgelte und die Erfassung von Verspätungen. Um festzustellen, ob der Fluglärm abgenommen habe, müssten die Statistiken ausgewertet werden. Im Verlauf der Diskussion hätten sich neue Aspekte ergeben, die die Fraktionen in ihre Petita aufgenommen hätten. Die Diskussion müsse weiterhin geführt werden.

Die SPD-Abgeordneten nahmen Bezug auf die Aussagen der CDU-Abgeordneten, denen zufolge die Flugrouten verändert worden seien und die Bahnbenutzungsregeln nicht eingehalten würden. Sie baten die Senatsvertreterinnen und -vertreter um Mitteilung, ob die Aussagen zutreffend seien und gegebenenfalls, aus welchen Gründen die Flugrouten geändert worden seien sowie ob die Änderung dauerhaft sei. Die SPD-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass die Statistiken über die Benutzung der Landebahnen im Internet eingesehen werden könnten. Sie fragten, ob Verstöße gegen die Bahnbenutzungsgebühren vorkämen und was dagegen unternommen werde.

Die SPD-Abgeordneten bezogen sich auf den Vorschlag der CDU-Abgeordneten, dass die FLSK öffentlich tagen solle. Die Bürgerfragestunde der FLSK habe sich sehr bewährt. Inzwischen sei deren Dauer verdoppelt worden. Die SPD-Abgeordneten baten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, den Ablauf einer Bürgerfragestunde darzustellen. Im Übrigen baten sie, von persönlicher Kritik an den Senatsvertreterinnen und -vertretern abzusehen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen darauf hin, dass die Fragen zum Airbus-Neo in der letzten Sitzung des Umweltausschusses zu Protokoll gegeben worden seien.

Weiter erläuterten sie, dass die Flugrouten nicht geändert worden seien. Im Jahr 2009 habe die DFS – in Absprache mit der Fluglärmschutzkommission – eine Flugroute RAMAR geändert und eingeführt, die aber für den hier diskutierten Bereich, den Hamburger Nordosten, keine zusätzlichen Belastungen bedeute.

Die bestehenden Bahnbenutzungsregeln enthielten beispielsweise für Sicherheitsflüge oder medizinische Hilfsflüge entsprechende Ausnahmen; unter Berücksichtigung dieser würden die Bahnbenutzungsregeln eingehalten.

Das Einsetzen einer Fluglärmschutzkommission und deren Zusammensetzung seien im Luftverkehrsgesetz vorgeschrieben. In Hamburg verfüge die Kommission bereits über mehr Mitglieder als gesetzlich mit 15 Mitgliedern vorgegeben werde. Für die nächste Sitzung der Fluglärmschutzkommission liege ein Antrag vor, ein Mitglied aus dem Landkreis Stormarn aufzunehmen, der auf Zustimmung der Lärmschutzbeauftragten und auch der BWVI stoße. Es müsse aber auch darauf geachtet werden, dass die Kommission nicht zu viele Mitglieder umfasse, um deren Arbeitsfähigkeit zu gewährleisten. Die Sitzungen öffentlich stattfinden zu lassen, sei vor dem Hintergrund abgelehnt worden, dass dann einige Mitglieder sich vermutlich in ihren Äußerungen dann nicht mehr so frei fühlen würden. Sie ergänzten, dass es bundesweit keine Fluglärmschutzkommission gebe, die öffentlich berate. Es gebe aber die Einrichtung der Bürgerfragestunde, die in der letzten Zeit – aufgrund der Vielzahl der Fragen – von einer halben auf eine ganze Stunde verlängert worden sei. Die Bürgerinnen und Bürger könnten ihre Frage eine Woche vor der jeweiligen Sitzung einreichen, so könnten die Stellungnahmen jeweils entsprechend vorbereitet und die Erörterung mit Kartenmaterial unterstützt werden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten hinsichtlich des Nordostens einige statistische Angaben. Es hätten sich Flugrouten, Bewegungshäufigkeiten und auch Anflugverfahren geändert. Die Kurzanflüge ab 4 NM und Sichtanflüge über Duvenstedt hätten ja zu einigen Irritationen geführt. Die 4 NM gehörten mittlerweile der Vergangenheit an und auch über den Nordosten würden die Anflüge mit 7 beziehungsweise 10 NM eingefädelt. Die Bewegungshäufigkeit über den Nordosten schwanke von Jahr zu Jahr deutlich, es könne aber nicht die Rede davon sein, dass es in der Vergangenheit stets weniger Flugbewegungen gegeben habe. Dies ließe sich anhand des vorhandenen statistischen Datenmaterials entsprechend belegen. Noch im Jahr 2008 seien fast 43.000 Landungen über den Nordosten abgewickelt worden, in 2009 seien es 33.000, in 2011 42.000 und in 2013 wieder 32.000 Anflüge beziehungsweise Landungen gewesen. Aktuell läge die Zahl der Landungen etwa zwischen 28.000 und 29.000. Die genauen Zahlen und die entsprechenden Pläne mit den Abbildungen der Flugbewegungen wollten sie schriftlich zu Protokoll geben (siehe Ausschussprotokoll 20/46) auch um damit das Zustandekommen die Entscheidung der Lärmschutzkommission zu verdeutlichen.

Zu der prozentualen Verteilung der An- und Abflüge berichteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass 60 Prozent der Starts in Richtung Norden abgewickelt würden und dies auch so gewollt sei. Weiter kämen circa 28 Prozent der Landungen über den Norden. Die Hauptlast der Landungen trage der Nordosten mit etwa 52 Prozent; die Starts lägen hier nur bei 6 bis 7 Prozent. Der Innenstadtbereich sei mit einem Anteil von jeweils 3 Prozent fast ausgenommen und der Bereich Südwesten/Niendorf liege sowohl bei den Landungen als auch den Starts bei etwa 20 bis 22 Prozent.

Die Vorsitzende gab dem FDP-Abgeordneten das Wort zu den Petita-Vorschlägen.

Der FDP-Abgeordnete meinte zunächst, er habe gehofft, dass es heute eine sachliche Debatte gäbe, aber dazu sei es nicht gekommen.

Dem SPD-Petition könnte zugestimmt werden, weil es noch weitere Informationen brauche.

Beim GRÜNEN-Petition schimmere durch, den Flughafen irgendwann abschaffen zu wollen, nur dass diesem scheinbar nachgegangen werde. Dies sei ein reiner Show-Antrag, weil vieles Erwähnte bundesrechtlich nicht möglich sei. Selbst wenn dem Petition zugestimmt würde, könnte vieles deswegen nicht realisiert werden.

Ihn verwundere das Verhalten der CDU-Abgeordneten – wohl aus wahlkampfaktischen Gründen für den eigenen Wahlkreis – hier im Ausschuss und er frage sich, ob die hier postulierte Haltung mit dem wirtschaftspolitischen Flügel der Hamburger CDU abgesprochen sei, sofern es diesen noch gebe.

Er gab bekannt, sich hinsichtlich des SPD-Petitions enthalten zu wollen und das GRÜNEN-Petition abzulehnen. Da den Ausschussmitgliedern aber noch nicht die korrigierten Karten vorlägen, plädierte er abschließend zum einen dafür, die weitere Beratung auf die nächste Sitzung des Unterausschusses zu vertagen, um dann eine Entscheidung treffen zu können, und zum anderen sei es wichtig, die weitere Beratung in Abstimmung mit den eventuell betroffenen Gemeinden in Schleswig-Holstein fortzuführen.

Die SPD-Abgeordneten plädierten ebenfalls dafür, die Erkenntnisse aus den Unterlagen abzuwarten und das Thema abschließend in der Januarsitzung zu beraten.

Auch sie betonten, der GRÜNEN-Antrag stoße an vielen Stellen an bundesrechtliche Grenzen. Es sei nicht ehrlich, Forderungen wie im GRÜNEN-Antrag geschehen in Anträge zu schreiben, die gegen Bundesrecht verstießen beziehungsweise nur mit einer Änderung des Bundesrechts umsetzbar seien. Dadurch würden den Menschen politische Aktionen vorgegaukelt, die wohlwissend nicht erfüllbar seien. Ein solches Vorgehen sei auch unehrlich gegenüber den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern, die sich in Sachen Lärmschutz engagierten. Ihrer Ansicht seien diese es auch leid, dass Eindrücke erweckt würden, die nachher nicht eingelöst werden könnten, was zu weiterem Frust führe. Deshalb enthalte ihr Petition zurückhaltende Formulierungen, weil nicht mehr versprochen werden dürfe, als eingehalten werden könne.

Vor dem Hintergrund des Hinweises von der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE würden sie es begrüßen, dass diese einen eigenen Antrag einbrächten. Wenn die Fraktion DIE LINKE eine Beschränkung auf 22 Uhr fordere, wollten die SPD-Abgeordneten vom Flughafen noch einmal dargelegt bekommen, welche Arbeitsplatzauswirkungen dies nach sich ziehe. Auch die Fraktion DIE LINKE müsse immer die Auswirkungen ihres Handelns bedenken. Der bisherige Konsens sei gewesen, die Betriebszeiten einzuhalten, sie jedoch nicht einzuschränken. Genauso habe es auch den Konsens gegeben, die Verteilung zwischen den verschiedenen Bahnen nicht zu verändern. In diesem Zusammenhang unterstrichen sie, dass eine Umverteilung zulasten Barmbeks, Hamm und Horns mit der SPD-Fraktion nicht umgesetzt werde, weil diese Stadtteile und innerstädtischen Quartiere bereits jetzt extrem lärmbeeinträchtigt seien und unter Eisenbahn- und Straßenverkehrslärm litten. Diesen Punkt würden sie in keinem Falle ändern.

Sie baten abschließend die Senatsseite zu erklären, an welchen Stellen es bundesrechtliche Grenzen gebe und ob begleitend zur neuen Entgeltverordnung, die ab dem 15. Januar 2015 gelte, ausgewertet werde, welche Wirkungen durch die neue Entgelt-

verordnung entstünden, mithin ob eine Anreizwirkung greife oder ob entsprechend nachgesteuert werden müsse.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wollten beide Fragen zu Protokoll beantworten (siehe Ausschussprotokoll 20/46).

Die SPD-Abgeordneten konstatierten zur Klarstellung noch einmal, sie hätten in dem 10-Punkte-Plan nicht gesagt, dass der Flughafen die Akquirierung von weiteren Flügen einstellen solle, zumal wenn die Flugzeuge die Regeln streng einhielten.

Im Zusammenhang mit den Neos von Airbus baten sie um Erläuterung, welche praktischen Auswirkungen die neue Verwirbelungstechnik der Turbinen schon heute habe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, hierbei handle es sich um die Wirbelgeneratoren, die hinter den Auslassdüsen – insbesondere beim A320 – jetzt schon bei der Lufthansaflotte angebracht würden. Es werde von 2 bis 3 dB(A) Verringerung gesprochen; dies sei aber auf unterschiedliche Entfernungen vom Flughafen bezogen. Hierzu habe es Versuche in Frankfurt gegeben, allerdings sei Hamburg nicht mit Frankfurt vergleichbar. Die Flotte werde umgestellt, was gleichzeitig den Versuch bedeute, den Fluglärm beim Landeanflug zu verringern. Sie hätten von vielen Fluggesellschaften Schreiben erhalten, entsprechende Maschinen in ihr Flugzeugsortiment mit aufzunehmen. Wenn dies geschehe, sollten sie auch Hamburg anfliegen.

Die Abgeordneten der GRÜNEN empfanden es als eine Auszeichnung, dass der FDP-Abgeordnete dem GRÜNEN-Antrag nicht zustimmen wolle; dies sei ein Kompliment für einen vernünftigen GRÜNEN-Antrag.

Zu den Neos bleibe zu ergänzen, die Lufthansa habe zwar gesagt, sie könne sich vorstellen, diese hier fliegen zu lassen, die Lufthansa habe aber nicht gesagt, sie würden hier eingesetzt. Dies stelle einen großen Unterschied dar und Entsprechendes gebe auch die Protokollerklärung wieder.

Des Weiteren wollten sie klarstellen, niemand habe jemals gefordert, die Innenstadtbahn für den dauerhaften Verkehr zu öffnen. Es sei schön, dass die SPD-Fraktion dies heute wieder abgelehnt habe, aber diese Forderung habe hier auch niemand erhoben.

Auch sie plädierten für eine Vertagung der Beratung zum Januartermin. Bis dahin könne versucht werden, aus allen Petita ein gemeinsames Petitum zu machen. Allerdings würden sie hieran Bedingungen knüpfen vor dem Hintergrund, dass der Senat den erstellten 10-Punkte-Plan mit einer Senatsdrucksache dahingehend beantwortet habe, das sei alles nur ein Prüfauftrag gewesen. Allein sechs der elf Punkte des SPD-Petitums seien Prüfaufträge, zudem die Forderung nach einem jährlichen Bericht und die Bahnbenutzungsregeln streng einzuhalten sowie zwei Bestärkungen, etwas Richtiges gemacht zu haben. Aus ihrer Sicht müsste dies konkretisiert werden, um nicht wieder bei der Beantwortung eines Prüfantrags zu landen, weil dies auch nicht im Sinne des Umweltausschusses wäre.

Die Frage zur Fluglärmschutzbeauftragten, welche Regelungen hierbei vom Bund, welche vom Land abhingen, sei nicht beantwortet worden. Eingesetzt worden sei sie vom Land im Jahre 1971 mit einer Drucksache der Bürgerschaft. Da sich auch die Senatsvertreterinnen und -vertreter zunächst selbst entsprechend informieren wollten, wollten sie abwarten, ob konkrete Veränderungen – dieser Punkt sei für sie extrem wichtig – gemeinsam in einem Antrag formuliert werden könnten, zum Beispiel wie es sich mit dem Anflugverfahren – Stichwort 10 NM – verhalte und wofür die Mehreinnahmen durch erhöhte Landeentgelte für den Flughafen verwandt würden. Sie hätten zum letzteren Punkt zwei konkrete Vorschläge gemacht: Einmal die Verwendung der Mehreinnahmen, um die Flugzeugmuster weiter zu strecken, weil es erhebliche Unterschiede bei den Lärmauswirkungen gebe, und zum anderen die Einführung einer Zweckbindung an freiwillige Programme zum passiven Lärmschutz. Außerdem müsse die Frage nach der Steigerung des absoluten Betrags für die Lärmschutzklassen 5, 6 und 7 geklärt werden und hierbei sei zu erläutern, ob nicht auch bei Klasse 4 eine Steigerung vorgenommen werden sollte. Dies wäre eine gute Überlegung, weil hierdurch Mehreinnahmen entstünden, die im Bereich von 1,6 Millionen Euro lägen. Daraus könnten dann im Übrigen freiwillige Programme für passiven Lärmschutz finan-

ziert und gleichzeitig geschaut werden, ob nicht beim besseren Ende der Flugzeugmuster weitere Entlastung gewährt werde, um die Anreizwirkung zu erhöhen. Diese Idee hätten sie nicht konkret in ihr Petikum geschrieben, weil hierzu noch zu viele Daten zusammengedacht werden müssten. Wenn die Bereitschaft dazu bestehe, sich über die soeben aufgeworfenen Fragen und Anregungen zu verständigen, würden sie gern einen gemeinsamen Antrag voranbringen wollen.

Die CDU-Abgeordneten fanden es schade, dass sich die FDP gänzlich aus dem Kampf gegen den Fluglärm verabschiedet habe, auch wenn sie das nicht verwundere.

Hinsichtlich der Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln wollten sie festgehalten wissen, dass die Bahnbenutzungsregeln permanent missbraucht würden und gegen sie verstoßen werde. Vor diesem Hintergrund fanden sie es sehr bedenklich, wenn mitgeteilt werde, die Bahnbenutzungsregeln würden eingehalten. Sie erwarteten, dass Fragen von Abgeordneten den Tatsachen entsprechend beantwortet würden.

Grundsätzlich hätten auch sie ein großes Interesse daran, etwas Interfraktionelles zu gestalten, weil das Anliegen dadurch schlagkräftiger und an der Sache orientiert mit einem Mehr an Lärmschutz vorangetrieben werden könne. Ebenfalls begrüßten sie deshalb eine Vertagung der Beratung auf den Januar 2015.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter baten die CDU-Abgeordneten darum, sich vorsichtig auszudrücken. Bezüglich der Bahnbenutzungsregeln sei gesagt worden, innerhalb der Regeln seien Ausnahmen zulässig, somit sei es kein Verstoß.

Die CDU-Abgeordneten erinnerten daran, die Leiterin des Towers der DFS in Hamburg habe gesagt, es sei aufgrund des hohen Flugaufkommens nicht möglich, einen der wesentlichen Punkte – zwischen 22 Uhr und 7 Uhr sollten auch Landungen aus Richtung Norden erfolgen – einzuhalten und somit werde permanent gegen diese Regel verstoßen. Deshalb sei auch die Haltung der SPD gut, die strikte Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln zu fordern.

Weiterhin meinten die CDU-Abgeordneten, ein erhöhtes Fluggastaufkommen bedeute auch täglich ein ansteigendes Pkw-Aufkommen, mithin mehr Lärm und Schadstoffe für die Umwelt und das Straßennetz. Die Frage, ob sich der Senat im Hinblick auf die aktuellen Zahlen damit bereits beschäftigt habe, verneinten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, der Senat habe sich noch nicht mit den neuen Zahlen befasst.

Der FDP-Abgeordnete erklärte, die FDP habe dem 10-Punkte-Plan zugestimmt. Sie stünden Sinnvollem und für Lärmschutz zu sorgen nicht entgegen, aber sie versuchten auch sachlich zu bleiben. Er gab zu bedenken, dass bei entsprechenden Beschlüssen und Verlagerungen andere Menschen unter dem Fluglärm zu leiden hätten. Es müsse zwischen all diesen Interessen ausgeglichen werden und es dürfe nicht der Eindruck erweckt werden, als sei für alle eine gerechte Entscheidung möglich. Er würde sich allerdings gern an einem sehr guten interfraktionellen Antrag beteiligen, aber nicht an einem, in dem alles verlangt werde, was hinterher nicht gehalten werden könne.

Der Ausschuss beschloss sodann die Vertagung der Beratung einvernehmlich. Ebenso sei einvernehmlich, ein möglichst interfraktionelles neues Petikum bis dahin vorzulegen, weil dies die letzte Sitzung in dieser Legislaturperiode sein werde.

Beratung am 13. Januar 2015:

Es wurde ein Wortprotokoll (Ausschussprotokoll 20/47) beschlossen, dass nach Fertigstellung entweder über die Internetadresse der Parlamentsdatenbank der Hamburgischen Bürgerschaft unter www.buergerschaft-hh.de/parldok/aufgerufen oder in der Parlamentsdokumentation der Hamburgischen Bürgerschaft eingesehen werden kann.

Die Fraktionen von SPD, CDU, GRÜNE und FDP legten einen gemeinsamen Antrag mit dem Inhalt eines Ersuchens an den Senat vor (siehe Anlage).

Auf Wunsch der CDU-Abgeordneten wurde dieses Ersuchen um folgende Ergänzungen einvernehmlich erweitert:

In Ziffer 2 wurde vor dem Wort „einvernehmlich“ das Wort „möglichst“ hinzugefügt und

In Ziffer 10 wurde der zweite Satz „Auch hierzu ist in geeigneter Weise quartalsweise im Internet zu informieren.“ aufgenommen.

III. Ausschussempfehlung

Der Umweltausschuss empfiehlt der Bürgerschaft,

- 1. die Dr. 20/12455 zur Kenntnis zu nehmen,*
- 2. die Drs. 20/13531 zur Kenntnis zu nehmen.*
- 3. Darüber hinaus empfiehlt der Umweltausschuss der Bürgerschaft einstimmig bei Abwesenheit der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, folgendes geändertes Ersuchen zu beschließen:*

„Der Senat wird ersucht,

gemeinsam mit dem Hamburger Flughafen (Hamburg Airport), der Fluglärm-schutzkommission und der Deutschen Flugsicherung (DFS)

- 1. den Dialog mit den von Fluglärm betroffenen Umlandgemeinden (den legitimierte Vertretern und der Bevölkerung/den Initiativen) weiter zu intensivieren, das laufende 7 NM Verfahren transparent auszuwerten und mit Messungen (insbesondere auch in den betroffenen Umlandgemeinden) sowie Flugspuraufzeichnungen zu begleiten, den Anteil der bereits jetzt über 7 NM hinausgehenden Endanflügen darzulegen,*
- 2. in diesem Kontext gemeinsam mit den Nachbargemeinden einen erneuten Anlauf zu unternehmen und zu erörtern, ob und wie ein über das 7 NM Verfahren hinausgehendes Anflugverfahren (z.B. ein möglichst im Einvernehmen mit allen Beteiligten unter Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein zu erprobendes Anflugverfahren über mind. 10 NM unter Vermeidung des Überfliegens von dichtbesiedelten Bereichen wie Ahrensburg und Bargteheide) möglichst einvernehmlich, temporär und probeweise durchgeführt werden kann und soll,*
- 3. darzustellen, ob und wie durch Veränderung des Anflugwinkels eine weitere Lärmoptimierung sowie eine Implementierung des CDA-Anflugverfahrens möglich ist, und falls ja, diese auch umzusetzen. Neben diesen Fragen zum Anflugverfahren ist in der Beantwortung des Ersuchens außerdem darzulegen, inwieweit auch die Abflugverfahren alle Möglichkeiten der Lärmoptimierung ausgeschöpft haben,*
- 4. die zum 1.1.2015 wirksam gewordene Entgeltordnung des Flughafens auf seine Anreizwirkung fortlaufend zu evaluieren. Sollten sich in 2015 trotz der Verschärfungen keine relevanten Wirkungen abzeichnen, ist kurzfristig mit der Vorbereitung einer weiteren Verschärfung/Verteuerung zu beginnen, um diese zum nächstmöglichen Zeitpunkt wirksam werden zu lassen,*
- 5. darzulegen, inwieweit besser ausgelastete, größere, modernere und leisere Flugzeuge eine positive Wirkung auf die Lärmbelastung der Umgebung haben, weitere Anstrengungen in diese Richtung insbesondere im Hinblick auf bessere Auslastung, größere, aber gleichwohl leisere Maschinen zu unternehmen und darüber zu berichten,*
- 6. darzulegen, ob bei der Gebührenpraxis der Fluglärm-schutzbeauftragten für Ausnahmegenehmigungen von den Nachtflugbeschränkungen weiterhin Handlungsbedarf im Hinblick auf das Kostendeckungsprinzip besteht und inwiefern die diesbezüglichen Handlungsempfehlungen des Rechnungshofs aus 2007 umgesetzt sind. Außerdem sind die Genehmigungs- bzw. Versagungskriterien transparent zu machen. Die Gebühren*

müssen kostendeckend und möglichst unter Ausschöpfung des Gebührenrahmens erhoben werden sowie den wirtschaftlichen Wert einer Ausnahme genehmigung angemessen berücksichtigen,

7. *von der Möglichkeit zur Verhängung von Bußgeldern durch die Fluglärmenschutzbeauftragte wesentlich intensiver und unter spürbarer Ausschöpfung des Bußgeldrahmens Gebrauch zu machen,*
8. *erzielte Mehrerlöse aus der verschärften Gebühren- und Bußgeldpraxis insbesondere der Fluglärmenschutzbeauftragten und – soweit möglich – auch der veränderten Entgeltordnung in zusätzliche – insbesondere passive – Lärmschutzmaßnahmen zu investieren. Der Flughafen soll seine bisherige Praxis hinsichtlich freiwilliger Lärmschutzprogramme auch zukünftig fortführen und ausbauen. Der Bürgerschaft ist über die entsprechenden Einnahmen und die Überlegungen für eine geeignete Mittelverwendung zur Lärmschutzverbesserung unter Berücksichtigung der Lärmschutzzonen ebenfalls zu berichten,*
9. *die zugesagte Dokumentation der Verspätungen vorzulegen und auszuwerten sowie darzustellen, welche Maßnahmen jeweils mit welchem Erfolg ergriffen wurden, um die Verspätungen zu reduzieren. Hierzu ist quartalsmäßig ein Bericht ins Internet zu stellen,*
10. *sämtliche Bahnbenutzungsregeln strikt einzuhalten und – insbesondere vor dem Hintergrund von zahlreichen Beschwerden zu diesem Komplex – über ihre Einhaltung und deren Kontrolle zu berichten. Auch hierzu ist in geeigneter Weise quartalsweise im Internet zu informieren,*
11. *die Funktion der/des Fluglärmenschutzbeauftragten, die auf Antrag der SPD- und der FDP-Fraktion (Drs. VII/344) mit ergänzendem Vorschlag der CDU-Fraktion (Drs. VII/476) im Jahre 1971 vom Senat eingerichtet wurde (Drs. VII/1443), zu stärken und in ihren Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten weiter zu entwickeln, in dem*
 - a. *für diese Funktion – bundesweit einmalig – erstmals eine eigene gesetzliche Grundlage geschaffen wird. Damit wird auch eine – bislang nicht bestehende – rechtliche Verpflichtung begründet, eine solche Stelle einzurichten, adäquat auszustatten und zu erhalten.*
 - b. *die Benennung des/der fachlich geeigneten Person durch den Präses der fachlich zuständigen Behörde erfolgt und er/sie direktes Vortragsrecht gegenüber der Leitung der zuständigen Behörde hat.*
 - c. *die Aufgaben der/des Fluglärmenschutzbeauftragten entsprechend des bisherigen Aufgabenkanons verbindlich festgeschrieben werden und dabei unter Berücksichtigung der bundesweiten Praxis (insbesondere der aktuellen Dienstanweisung für den/die Fluglärmenschutzbeauftragte/n des Flughafens Frankfurt) sachgerechte Kompetenzerweiterungen zu klären und ggf. vorzunehmen. Insbesondere eine effektive Kontrolle der Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln ist sicherzustellen.*
 - d. *in diesem Gesetz normiert wird, dass der/die Fluglärmenschutzbeauftragte in seiner/ihrer Arbeit nicht behindert und wegen der Erfüllung der Pflichten als Fluglärmenschutzbeauftragte/r nicht benachteiligt werden darf sowie Flughafen, Flugsicherung und Fluggesellschaften gehalten sind, den/die Fluglärmenschutzbeauftragte/n bei der Aufgabenwahrnehmung zu unterstützen.*

- e. *die/der Fluglärmenschutzbeauftragte nach dem Vorbild anderer Bundesländer einen jährlichen Jahresbericht gegenüber Bürgerschaft und Öffentlichkeit erstellt, erstmalig für das Jahr 2014.*
 - f. *ein entsprechender Gesetzentwurf im Frühjahr 2015 der Bürgerschaft zur Beratung und Beschlussfassung zugeleitet wird.*
 - g. *Für eine optimale Aufgabenerfüllung wird der Fluglärmenschutzbeauftragten ein Büro am Flughafen Hamburg gestellt.*
12. *die Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung und Bürgerinformation in Lärm-schutzfragen weiter auszubauen (mit Information im Internet über die Gegenstände dieses Ersuchens und seiner Beantwortung) und insbesondere an der Öffnung der Fluglärmenschutzkommission festzuhalten sowie weitere Möglichkeiten der Öffnung und Beteiligung zu ergreifen (stärkere Einbeziehung des Umlands und – soweit bundesrechtlich möglich – Herstellung von Öffentlichkeit bei den Sitzungen der Fluglärm-schutzkommission, um noch mehr Transparenz herstellen),*
13. *vor dem Hintergrund der intensivierten und kontroversen Debatte in Teilen der Stadt zum Thema Fluglärm entsprechend des bürgerschaftlichen Ersuchens aus Drs. 20/11593, Ziff. 6, unter Federführung des Flughafens einen erneuten Anlauf für eine noch auszugestaltende „Allianz für den Lärmschutz“ der verschiedenen Beteiligten und unter Einbeziehung auch der bürgerlichen Fluglärm-schutzinitiativen zu unternehmen,*
14. *Vorschläge anderer Bundesländer für eine stärkere Verankerung des Lärmschutzes im LuftVG nach Möglichkeit zu unterstützen und ggf. eigene Vorlagen hierzu einzubringen, die den besonderen Anforderungen eines innerstädtischen Flughafens Rechnung tragen,*
15. *nach der Berichterstattung aufgrund des letzten Ersuchens zu den Airbus-Testflügen nunmehr die Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner seitens der Lufthansa Technik darzulegen sowie zu den dort durchgeführten Triebwerkstests und den diesbe-züglichen Regelungen Stellung zu nehmen,*
16. *der Bürgerschaft jährlich im Herbst einen Bericht zu Fortschritten aber auch zu Problemen bei der weiteren Umsetzung des 10-Punkte-Plans und zu diesem Ersuchen vorzulegen. Sollten sich zwischenzeitlich Ergebnisse/Problemstellungen von grundsätzlicher Bedeutung im Kontext dieses Ersuchens ergeben, ist dem zuständigen Ausschuss ggf. mündlich ein Zwischenbericht zu geben.“*

Martin Bill, Berichterstattung

Entwurf – Petition
der SPD-, CDU-, Grünen- und FDP-Abgeordneten
im Umweltausschuss am 13.1.2015 zu Drs. 20/13531

Die Diskussion im Ausschuss und in Teilen der Stadt zeigt, dass weiter politisches Handeln erforderlich ist, um zum einen den Zielen aus Drs. 20/11593 („10-Punkte-Plan“) und zum anderen auch neuen Fragestellungen Rechnung zu tragen. Vor dem Hintergrund der notwendigen Akzeptanz für den innerstädtischen Flughafen in Fuhlsbüttel werden alle mit der Umsetzung dieses Ersuchens befassten Stellen gebeten, die Aufträge des Ersuchens umzusetzen.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Umweltausschuss der Bürgerschaft, wie folgt zu beschließen:

Der Senat wird ersucht,

gemeinsam mit dem Hamburger Flughafen (Hamburg Airport), der Fluglärmenschutzkommission und der Deutschen Flugsicherung (DFS)

1. den Dialog mit den von Fluglärm betroffenen Umlandgemeinden (den legitimen Vertretern und der Bevölkerung/den Initiativen) weiter zu intensivieren, das laufende 7 NM Verfahren transparent auszuwerten und mit Messungen (insbesondere auch in den betroffenen Umlandgemeinden) sowie Flugsपुरaufzeichnungen zu begleiten, den Anteil der bereits jetzt über 7 NM hinausgehenden Endanflügen darzulegen,
2. in diesem Kontext gemeinsam mit den Nachbargemeinden einen erneuten Anlauf zu unternehmen und zu erörtern, ob und wie ein über das 7 NM Verfahren hinausgehendes Anflugverfahren (z.B. ein möglichst im Einvernehmen mit allen Beteiligten unter Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein zu erprobendes Anflugverfahren über mind. 10 NM unter Vermeidung des Überfliegens von dichtbesiedelten Bereichen wie Ahrensburg und Bargteheide) einvernehmlich, temporär und probeweise durchgeführt werden kann und soll,
3. darzustellen, ob und wie durch Veränderung des Anflugwinkels eine weitere Lärmoptimierung sowie eine Implementierung des CDA-Anflugverfahrens möglich ist, und falls ja, diese auch umzusetzen. Neben diesen Fragen zum Anflugverfahren ist in der Beantwortung des Ersuchens außerdem darzulegen, inwieweit auch die Abflugverfahren alle Möglichkeiten der Lärmoptimierung ausgeschöpft haben.
4. die zum 1.1.2015 wirksam gewordene Entgeltordnung des Flughafens auf seine Anreizwirkung fortlaufend zu evaluieren. Sollten sich in 2015 trotz der Verschärfungen keine relevanten Wirkungen abzeichnen, ist kurzfristig mit der Vorbereitung einer weiteren Verschärfung/Verteuerung zu beginnen, um diese zum nächstmöglichen Zeitpunkt wirksam werden zu lassen,
5. darzulegen, inwieweit besser ausgelastete, größere, modernere und leisere Flugzeuge eine positive Wirkung auf die Lärmbelastung der Umgebung haben, weitere Anstrengungen in diese Richtung insbesondere im Hinblick auf bessere Auslastung, größere, aber gleichwohl leisere Maschinen zu unternehmen und darüber zu berichten,

6. darzulegen, ob bei der Gebührenpraxis der Fluglärmenschutzbeauftragten für Ausnahmegenehmigungen von den Nachtflugbeschränkungen weiterhin Handlungsbedarf im Hinblick auf das Kostendeckungsprinzip besteht und inwiefern die diesbezüglichen Handlungsempfehlungen des Rechnungshofs aus 2007 umgesetzt sind. Außerdem sind die Genehmigungs- bzw. Versauungskriterien transparent zu machen. Die Gebühren müssen kostendeckend und möglichst unter Ausschöpfung des Gebührenrahmens erhoben werden sowie den wirtschaftlichen Wert einer Ausnahmegenehmigung angemessen berücksichtigen.
7. von der Möglichkeit zur Verhängung von Bußgeldern durch die Fluglärmenschutzbeauftragte wesentlich intensiver und unter spürbarer Ausschöpfung des Bußgeldrahmens Gebrauch zu machen,
8. erzielte Mehrerlöse aus der verschärften Gebühren- und Bußgeldpraxis insbesondere der Fluglärmenschutzbeauftragten und – soweit möglich – auch der veränderten Entgeltordnung in zusätzliche – insbesondere passive – Lärmschutzmaßnahmen zu investieren. Der Flughafen soll seine bisherige Praxis hinsichtlich freiwilliger Lärmschutzprogramme auch zukünftig fortführen und ausbauen. Der Bürgerschaft ist über die entsprechenden Einnahmen und die Überlegungen für eine geeignete Mittelverwendung zur Lärmschutzverbesserung unter Berücksichtigung der Lärmschutzzonen ebenfalls zu berichten,
9. die zugesagte Dokumentation der Verspätungen vorzulegen und auszuwerten sowie darzustellen, welche Maßnahmen jeweils mit welchem Erfolg ergriffen wurden, um die Verspätungen zu reduzieren. Hierzu ist quartalsmäßig ein Bericht ins Internet zu stellen.
10. sämtliche Bahnbenutzungsregeln strikt einzuhalten und – insbesondere vor dem Hintergrund von zahlreichen Beschwerden zu diesem Komplex – über ihre Einhaltung und deren Kontrolle zu berichten,
11. die Funktion der/des Fluglärmenschutzbeauftragten, die auf Antrag der SPD- und der FDP-Fraktion (Drs. VII/344) mit ergänzendem Vorschlag der CDU-Fraktion (Drs. VII/476) im Jahre 1971 vom Senat eingerichtet wurde (Drs. VII/1443), zu stärken und in ihren Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten weiter zu entwickeln, in dem
 - a. für diese Funktion – bundesweit einmalig – erstmals eine eigene gesetzliche Grundlage geschaffen wird. Damit wird auch eine – bislang nicht bestehende - rechtliche Verpflichtung begründet, eine solche Stelle einzurichten, adäquat auszustatten und zu erhalten.
 - b. die Benennung des/der fachlich geeigneten Person durch den Präses der fachlich zuständigen Behörde erfolgt und er/sie direktes Vortragsrecht gegenüber der Leitung der zuständigen Behörde hat,
 - c. die Aufgaben der/des Fluglärmenschutzbeauftragten entsprechend des bisherigen Aufgabenkanons verbindlich festgeschrieben werden und dabei unter Berücksichtigung der bundesweiten Praxis (insbesondere der aktuellen Dienstanweisung für den/die Fluglärmenschutzbeauftragte/n des Flughafens Frankfurt) sachgerechte Kompetenzerweiterungen zu klären und ggf. vorzunehmen. Insbesondere eine effektive Kontrolle der Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln ist sicherzustellen.
 - d. in diesem Gesetz normiert wird, dass der/die Fluglärmenschutzbeauftragte in seiner/ihrer Arbeit nicht behindert und wegen der Erfüllung

- der Pflichten als Fluglärmenschutzbeauftragte/r nicht benachteiligt werden darf sowie Flughafen, Flugsicherung und Fluggesellschaften gehalten sind, den/die Fluglärmenschutzbeauftragte/n bei der Aufgabewahrnehmung zu unterstützen,
- e. die/der Fluglärmenschutzbeauftragte nach dem Vorbild anderer Bundesländer einen jährlichen Jahresbericht gegenüber Bürgerschaft und Öffentlichkeit erstellt, erstmalig für das Jahr 2014,
 - f. ein entsprechender Gesetzentwurf im Frühjahr 2015 der Bürgerschaft zur Beratung und Beschlussfassung zugeleitet wird.
 - g. Für eine optimale Aufgabenerfüllung wird der Fluglärmenschutzbeauftragten ein Büro am Flughafen Hamburg gestellt.
12. die Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung und Bürgerinformation in Lärmschutzfragen weiter auszubauen (mit Information im Internet über die Gegenstände dieses Ersuchens und seiner Beantwortung) und insbesondere an der Öffnung der Fluglärmenschutzkommission festzuhalten sowie weitere Möglichkeiten der Öffnung und Beteiligung zu ergreifen (stärkere Einbeziehung des Umlands und – soweit bundesrechtlich möglich – Herstellung von Öffentlichkeit bei den Sitzungen der Fluglärmenschutzkommission, um noch mehr Transparenz herstellen),
13. vor dem Hintergrund der intensivierten und kontroversen Debatte in Teilen der Stadt zum Thema Fluglärm entsprechend des bürgerschaftlichen Ersuchens aus Drs. 20/11593, Ziff. 6, unter Federführung des Flughafens einen erneuten Anlauf für eine noch auszugestaltende „Allianz für den Lärmschutz“ der verschiedenen Beteiligten und unter Einbeziehung auch der bürgerlichen Fluglärmenschutzinitiativen zu unternehmen,
14. Vorschläge anderer Bundesländer für eine stärkere Verankerung des Lärmschutzes im LuftVG nach Möglichkeit zu unterstützen und ggf. eigene Vorlagen hierzu einzubringen, die den besonderen Anforderungen eines innerstädtischen Flughafens Rechnung tragen,
15. nach der Berichterstattung aufgrund des letzten Ersuchens zu den Airbus-Testflügen nunmehr die Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner seitens der Lufthansa Technik darzulegen sowie den dort durchgeführten Triebwerkstests und den diesbezüglichen Regelungen Stellung zu nehmen,
16. der Bürgerschaft jährlich im Herbst einen Bericht zu Fortschritten aber auch zu Problemen bei der weiteren Umsetzung des 10-Punkte-Plans und zu diesem Ersuchen vorzulegen. Sollten sich zwischenzeitlich Ergebnisse/Problemstellungen von grundsätzlicher Bedeutung im Kontext dieses Ersuchens ergeben, ist dem zuständigen Ausschuss ggf. mündlich ein Zwischenbericht zu geben.