

(Wort-)Protokoll

der öffentlichen Sitzung

des Ausschusses für Umwelt und Energie

zu dem der Verkehrsausschuss und der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien zu TOP 4 nachrichtlich geladen war

| | |
|-------------------------|---|
| Sitzungsdatum: | 6. September 2018 |
| Sitzungsort: | Hamburg, Rathaus, Raum 151 |
| Sitzungsdauer: | 16:04 bis 21:43 Uhr (Pause von 19:04 bis 19:28 Uhr) |
| Vorsitz: | Abg. Birgit Stöver (CDU) |
| Schriftführung: | Abg. Dr. Kurt Duwe (FDP) |
| Sachbearbeitung: | Jana Nielsen |

Tagesordnung:

1. Drs. 21/13501 . . . Änderung des Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg – Wohnen am Duvenacker in Eidelstedt –
. . . Änderung des Landschaftsprogramms für die Freie und Hansestadt Hamburg – Wohnen am Duvenacker in Eidelstedt –
(Antrag Senat)

- Der Stadtentwicklungsausschuss ist federführend und der Ausschuss für Umwelt und Energie ist mitberatend. –
2. Drs. 21/13915 ...Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg – Wohnen und Grün südlich Poppenbütteler Berg in Poppenbüttel –
...Änderung des Landschaftsprogramms für die Freie und Hansestadt Hamburg – Wohnen und Grün südlich Poppenbütteler Berg in Poppenbüttel –
(Antrag Senat)

- Der Stadtentwicklungsausschuss ist federführend und der Ausschuss für Umwelt und Energie ist mitberatend. -

3. Drs. 21/13916 ...Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg – Freiflächen nördlich der Bahntrasse in Neugraben-Fischbek – ...Änderung des Landschaftsprogramms für die Freie und Hansestadt Hamburg – Freiflächen nördlich der Bahntrasse in Neugraben-Fischbek –
(Antrag Senat)

- Der Stadtentwicklungsausschuss ist federführend und der Ausschuss für Umwelt und Energie ist mitberatend. –
4. Drs. 21/10746 Volkspetition für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Flughafen
(Bericht Präsident/in der Bürgerschaft)

zusammen mit
- Drs. 21/10688 Jährlicher Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg und über ihre Tätigkeit und Jährlicher Bericht des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft aus Drucksache 20/14334 (16-Punkte-Plan) gemäß Drucksache 21/4209
(Bericht Senat)

und
- Drs. 21/10554 Für mehr Anwohnerschutz und eine hohe Akzeptanz des Hamburger Flughafens in der Bevölkerung – Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen ausweiten
(Antrag CDU)
5. Drs. 21/14050 Halbjahresbericht 2018 sowie jährliches Berichtswesen für Schulbaumaßnahmen
(Bericht Senat)

- Der Haushaltsausschuss ist federführend, der Ausschuss für Justiz und Datenschutz, der Ausschuss für Soziales, Arbeit und Integration, der Ausschuss für Umwelt und Energie, der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien, der Ausschuss für Wissenschaft und Gleichstellung, der Ausschuss Öffentliche Unternehmen, der Europaausschuss, der Familien-, Kinder- und Jugendausschuss, der Gesundheitsausschuss, der Innenausschuss, der Kulturausschuss, der Schulausschuss, der Sportausschuss, der Stadtentwicklungsausschuss, der Verfassungs- und Bezirksausschuss und der Verkehrsausschuss sind mitberatend. -

6. Drs. 21/14000 Haushaltsplan-Entwurf 2019/2020 Mittelfristiger Finanzplan 2018–2022 und Haushaltsbeschluss-Entwurf 2019/2020 der Freien und Hansestadt Hamburg
(Antrag Senat)

hier: Einzelplan 6.2 Behörde für Umwelt und Energie mit Vorbericht zu den Einzelplänen der Bezirksämter

- Der Haushaltsausschuss ist federführend, der Ausschuss für Justiz und Datenschutz, der Ausschuss für Soziales, Arbeit und Integration, der Ausschuss für Umwelt und Energie, der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien, der Ausschuss für Wissenschaft und Gleichstellung, der Ausschuss Öffentliche Unternehmen, der Europaausschuss, der Familien-, Kinder- und Jugendausschuss, der Gesundheitsausschuss, der Innenausschuss, der Kulturausschuss, der Schulausschuss, der Sportausschuss, der Stadtentwicklungsausschuss, der Verfassungs- und Bezirksausschuss und der Verkehrsausschuss sind mitberatend. -

7. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Dr. Kurt Duwe (FDP)
Abg. Stephan Gamm (CDU)
Abg. Stephan Jersch (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Gert Kekstadt (SPD)
Abg. Dr. Annegret Kerp-Esche (SPD)
Abg. Anne Krischok (SPD)
Abg. Andrea Oelschläger (AfD)
Abg. Dr. Monika Schaal (SPD)
Abg. Ulrike Sparr (GRÜNE)
Abg. Birgit Stöver (CDU)
Abg. Hauke Wagner (SPD)
Abg. Michael Weinreich (SPD)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Gulfam Malik (SPD)
Abg. Karl-Heinz Warnholz (CDU)

III. Weitere Abgeordnete des nachrichtlich zu TOP 4 eingeladenen Verkehrsausschusses sowie des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien

Abg. Lars Pochnicht (SPD)
Abg. Dennis Thering (CDU)
Abg. David Erkalp (CDU)

IV. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Behörde für Umwelt und Energie

| | | |
|------|------------------------|--------------------------|
| Herr | Senator | Jens Kerstan |
| Herr | Staatsrat | Michael Pollmann |
| Herr | Senatsdirektor | Michael Mainusch |
| Herr | Regierungsdirektor | Frank Enemark |
| Frau | Oberregierungsrätin | Martina Kuske |
| Frau | Wiss. Angestellte | Dr. Renate Taugs |
| Frau | Leitende Baudirektorin | Dr. Gudrun Pieroh-Joußen |
| Herr | Wiss. Angestellter | Hans Gabányi |
| Herr | Leitender Baudirektor | Klaus Hoppe |

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

| | | |
|------|-----------|---------------------|
| Herr | Staatsrat | Dr. Torsten Sevecke |
| Herr | SD | Martin Huber |
| Frau | LRD'in | Dr. Ina Tjardes |

Flughafen Hamburg

| | | |
|------|-----------------------|---------------------|
| Herr | Leiter Zentralbereich | Umwelt Axel Schmidt |
|------|-----------------------|---------------------|

V. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei

Frau Jana Nielsen

VI. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

Ca. 80 Personen

Zu TOP 1

Keine Niederschrift, siehe Stellungnahme an den federführenden Stadtentwicklungsausschuss.

Zu TOP 2

Keine Niederschrift, siehe Stellungnahme an den federführenden Stadtentwicklungsausschuss.

Zu TOP 3

Keine Niederschrift, siehe Stellungnahme an den federführenden Stadtentwicklungsausschuss.

Zu TOP 4

Vorsitzende: Meine Damen und Herren, ich würde ganz in den Tagesordnungspunkt 4 dann in aller Ruhe einsteigen wollen. Vorab die Frage an die Abgeordneten, wir haben in den letzten Beratungen auch ein Wortprotokoll geführt, wird ein Wortprotokoll gewünscht. Ich sehe Nicken. Gibt es dazu Widerspruch? Dann würde ich gern noch einmal abstimmen wollen. Wer hier für ein Wortprotokoll ist, der hebe bitte die Hand. – Gegenprobe? – Enthaltungen? – Das ist nicht der Fall.

Würden Sie beide sich ... Ja, genau. Hinten rum, anders geht es nicht. Wir warten dann noch einen Moment.

Ich rufe einfach schon einmal die Drucksachen auf, und zwar ist der Tagesordnungspunkt 4 ... hat ja drei Drucksachen zur Grundlage. Einmal 21/10746, Volkspetition für eine konsequente Nachruhe am Hamburger Flughafen, Bericht der Präsidentin in der Bürgerschaft, zusammen mit dem Jährlichen Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg und über ihre Tätigkeit, und Jährlicher Bericht des Senats zum Ersuchen der Bürgerschaft aus Drucksache 20/14334, das ist der 16-Punkte-Plan gemäß Drucksache 21/4209. Die eigentliche Drucksache, der Fluglärmschutzbericht, ist die Drucksache 21/10688, und zusätzlich gibt es einen Antrag der CDU, das ist die Drucksache 21/10554, Für mehr Anwohnerschutz und eine hohe Akzeptanz des Hamburger Flughafens in der Bevölkerung – Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen ausweiten.

Wir debattieren oder haben das Thema Fluglärm schon sehr lange auf der Tagesordnung. Das sieht man, glaube ich, auch an den Drucksachenummern. Der 16-Punkte-Plan, der auf einer Drucksache basiert, 21/4209, zeigt an, dass wir darüber schon sehr lange oder beziehungsweise eine ganze Zeit lang sprechen. Wir sind auch, um das der Öffentlichkeit zu

sagen, in einer Beratungsphase, sodass wir im Moment die Petition ... die Petenten angehört haben, dass wir den Senat angehört haben, dass wir eigentlich in einer Entscheidungsfindung im Moment sind, und ich habe mir als Vorsitzende Gedanken gemacht, wie wir eben halt damit umgehen können. Ich würde im Moment gern den Fraktionen einmal die Gelegenheit geben, noch einmal die wichtigen Punkte aufzunehmen, um dann auch vielleicht den Sachstand noch etwas besser zu haben, und dass wir denn zu einer Entscheidung gelangen. Denn im Prinzip sind wir im Moment an der Stelle, wo es entschieden wird, ob wir ein ... wie wir mit der Volkspetition umgehen. Das ist ja im Verfahren etwas, dass wir hier auch als Bürgerschaft recht weitgehende Befugnisse haben, und Frau Dr. Schaal meldet sich schon. Ich würde einfach mit Frau Dr. Schaal anfangen und dann gibt es sicherlich noch weitere Wortmeldungen.

(Zuruf Abg. Ulrike Sparr)

Ich gehe in der Reihenfolge der Fraktionen, Frau Sparr, ich glaube, das ist in Ordnung.

Frau Dr. Schaal bitte.

Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Es ist in der Tat so, wir haben ja eine längere Beratung mit Anhörung hinter uns und sind jetzt dabei und müssen uns auseinandersetzen, wie wir mit der vorliegenden Volkspetition verfahren. Es liegen ja auch noch weitere Drucksachen vor, Frau Stöver hat schon darauf hingewiesen, der Bericht der Fluglärmschutzkommissionsvorsitzenden und der CDU-Antrag. Mit Bezug auf die vorliegenden Drucksachen und insbesondere anknüpfend auch an die Volkspetition sind wir als SPD-Fraktion zu dem Ergebnis gekommen, dass wir die Petition als nicht abhilfefähig ansehen, aber uns ist natürlich klar, dass wir hier in einer besonderen Situation sind. Wir haben bisher viele Anstrengungen unternommen am Flughafen, um den Lärm zu reduzieren, und wir haben allerdings auch die Situation, dass wir das Ergebnis nicht befriedigend finden. Es gibt ja auch eine Reihe von Lärmbetroffenen in den Kreisen der Abgeordneten, also wir wissen durchaus, worüber wir reden. Der Lärm am Flughafen, insbesondere in den Abendstunden nach 23 Uhr, hat zugenommen, und, ja, wir haben heute in der Zeitung gelesen, dass Besserung in Sicht ist, aber müssen auch sehen, dass das nachhaltig wird.

Wir erkennen aber auch an, dass wir mit dem Flughafen ja einen gewichtigen Standortfaktor haben. Es ist für viele Leute auch ein Vorteil, den Flughafen schnell zu erreichen und sich dort an gewünschte Ziele zu bewegen. Dennoch ist es natürlich so, dass der Stadtflughafen besondere Sensibilitäten erfordert gegenüber den Anliegern, und, ja, wir plädieren also dafür, dass die bestehenden Regeln eingehalten werden. Wir haben Regeln für die Nachtflugbeschränkungen, und das wollen wir, dass es auch eingehalten wird. Wir wollen das Nachflugverbot nicht so ausweiten, also nicht ausweiten, wie die Initiativen es vorgeschlagen haben, die Zeit auf 22 Uhr vorzuziehen, das wollen wir nicht, das würde einen Eingriff in die Betriebsgenehmigung mit sich bringen, das ist von uns nicht vorgesehen. Aber wir sind durchaus uns bewusst, dass die Regelung jetzt, wie wir sie haben, ab 23 Uhr, dass das auch besser durchgesetzt wird, und dazu wollen wir unsere bestehende ... wollen wir die Regeln, den Maßnahmenkatalog, intensivieren.

Wir haben uns auch einmal angeguckt, was die Ursachen der Verspätungen sind. Wir haben auch schon in der Anhörung gehört, dass ein großer Teil zurückzuführen ist auf die Probleme, die wir mit der überregionalen Flugsicherung haben. Hier sind also durchaus Probleme, fehlendes Personal, fehlende Nachwuchsausbildung, aber auch im Organisatorischen, der Behandlung der einzelnen Flüge, gibt es durchaus Verbesserung. So ist also einer der zentralen Punkte, die wir uns im Petitum und in der Stellungnahme aufgeschrieben haben, dass wir die Situation der Flugsicherung, der deutschen Flugsicherung, auch der europäischen Partnerorganisation EUROCONTROL, verbessern wollen. Hier können wir allerdings nicht alleine vorgehen, sondern hier würden wir den Senat bitten, an die Bundesregierung heranzutreten, insbesondere an den

Bundesverkehrsminister, der ja konkret aufgefordert wird, auch konkrete Maßnahmen zu ergreifen zur längst überfälligen Steigerung auch der Leistungsfähigkeit der Überwachung und Organisation des Luftverkehrs. Hier stellen wir ja fest, dass der Verkehr enorm zugenommen hat, aber die Organisation der deutschen und europäischen Flugsicherung hier nicht Schritt gehalten hat. Hier ist also der Bund gefragt.

Wir sind auch dafür und freuen uns darüber, dass der Senat zum Thema Luftverkehr und Fluglärmschutz bei der Verkehrsministerkonferenz dazu einen Schwerpunkt anmelden will. Das ist uns wichtig, dass dieses Thema auch auf anderen Ebenen eine gewisse, eine stärkere Bedeutung bekommt.

Wir wollen aber auch, dass wir zu einer strengeren Auslegung der Verspätungsregelungen und der Bußgeldverfahren kommen, die wir ja im Grunde schon auf den Weg gebracht haben. Es ist so, dass die Fluggesellschaften, deren Vertretungen (...) kommen, bereits jetzt mit einem Bußgeldverfahren zu rechnen haben, und wir wollen, dass diese Verfahren nicht nur gegen die Piloten, sondern auch gegen die Account Manager der Airlines gerichtet werden, um dann zu einer Gewinnabschöpfung zu kommen gegen ... Das Ziel ist natürlich, dass das auch dann auf die Airlines einen, ich sage einmal, erzieherischen Wert hat. Solche Verfahren sind bereits eingeleitet, aber noch nicht abgeschlossen worden, wie ich erfahren habe.

Bei Starts und Landungen nach 23 Uhr ist uns daran gelegen, die Vermeidbarkeit künftig strenger zu prüfen, insbesondere bei häufigen Verspätungen, bei einzelnen Flugverbindungen, zum Beispiel, wenn bei 25 Prozent der Verspätungen innerhalb eines Monats bei mindestens drei Flügen pro Woche diese Verspätungen auftreten, ist zu prüfen, ob der Flugplan gegebenenfalls geändert werden muss und ob andere Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Verspätungen letztendlich zu vermeiden.

In dem Zusammenhang weise ich schon einmal auf einen der späteren Punkte hin. In Punkt 13 fordern wir auch den Senat auf zu prüfen, inwieweit eine Entlastung bei Abstellentgelten für die Stationierung zusätzlicher Reservemaschinen am Flughafen möglich ist. Das würde ja den Airlines dann auch die Möglichkeit geben, die Passagiere, die ja auch betroffen sind von derartigen Verspätungen, wenn Flieger zu spät ankommen, aber dann auch noch weg müssen, wenn es anderen oder weiteren Passagieren ... dass die dann schon früher losfahren können und verspätete Starts vermieden werden können.

Eine verbindliche Regelung wollen wir weiterhin für die unaufgeforderte Angabe von Verspätungsgründen der Airlines und den Namen der Piloten beziehungsweise der Pilotinnen oder alternativ des genannten Accountable Managers, das soll verpflichtend gemacht werden. Das ist ein großes organisatorisches Problem. Die Nennung einer natürlichen Person ist erforderlich, damit Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet werden können. Wenn dann aber letztlich keine Verfahren eingeleitet werden, dann müssen natürlich aus datenschutzrechtlichen Gründen auch die Daten, die erhoben wurden, sofort gelöscht werden, damit nicht dort Probleme für die Personen entstehen.

Weiter fordern wir die Flughafengesellschaft, die Behörde für Umwelt und Energie und die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation auf, Vorschläge zu entwickeln, die wiederholt planungsimmanente Verspätungen, das heißt, über zwei Flugplanperioden hinweg, auf bestimmten Verbindungen besonders geahndet werden können. Wir haben ja festgestellt, dass es nicht nur Wetter und Flugsicherung oder Streiks sind, sondern es ... teilweise eben auch die Airlines die Möglichkeit ausnutzen, die Verspätungsregelung zum Normalfall zu machen, und das soll nicht sein. Hier, denke ich, muss mit den Airlines dann auch gesprochen werden. Darauf gehe ich dann noch ein. Aber hier muss eben auch verstärkt vom Flughafen die Initiative ergriffen werden, denn eigentlich ist er, der Flughafen und seine Vertreter, sind am dichtesten dran an den Airlines.

Weiterhin geht es um die Erhebung und Auswertung von Verspätungsgründen. Die Gründe für verspätete Starts und Landungen sollen transparent dargestellt werden und regelmäßig auf den Seiten der Fluglärmenschutzbeauftragten veröffentlicht werden. Und für die Prüfung von Verspätungsgründen, das hatten wir auch in den vergangenen Sitzungen bereits diskutiert, sollen künftig von verspäteten Starts und Landungen ... landenden Flugzeugen eine Bearbeitungsgebühr von den ... in Höhe von 500 Euro erhoben werden.

Also noch einmal, hier geht es darum, wenn die Verspätungsgründe überprüft werden, dass das eben nicht mehr gebührenfrei ist, sondern dafür wird eine Bearbeitungsgebühr erhoben. Der Sinn ist auch, dass die Fluglärmenschutzbeauftragte für diese Aufgabe mit gestärktem Personal ausgestattet wird, um eben auch die entsprechenden Regelungen durchsetzen zu können.

Wir wollen auch keine Streckenförderung mehr für verspätete Flüge haben und bitten den Senat, die Flughafen Hamburg GmbH zu beauftragen, im Rahmen neuer Förderprogramme einen verspäteten Flug nach 23 Uhr bei der Berechnung der Förderbeträge auszuschließen, denn es kann nicht sein, dass Verspätungen, wie auch immer, noch honoriert werden.

Verspätungen müssen aber schon vermieden werden, und darum soll der Dialog mit den Airlines zur Fluglärmgestaltung aufgenommen werden und verstärkt geführt werden. Und es soll geprüft werden dabei, wieweit ein Monitoring bei Verspätung durch die Fluglärmenschutzbeauftragte eingeführt werden kann, sodass ab einer bestimmten Verspätungsquote auf einer Flugverbindung von 25 Prozent pro Monat und mindestens drei wöchentlichen Verbindungen mit der betroffenen Airline gesprochen wird, dass hier ein Format gefunden wird, in dem ein Dialog regelhaft in solchen Fällen eingesetzt, eingegangen werden kann, und dass die Airlines über die geltenden Verspätungsregeln in Hamburg und die Konsequenzen bei der Nichteinhaltung auch in Kenntnis gesetzt werden. Man könnte auch sagen, dass noch da deutlich mehr Gespräche geführt werden.

Wir wollen auch, dass bei dem Dialog mit den Airlines letztlich das Ergebnis am Ende steht, dass, wenn es erforderlich ist, auch eine bessere Gestaltung der Flugpläne etabliert wird mit dem Ziel, dass die Umlaufzeiten dann so gestaltet werden pro Flugzeug, dass sich weniger Verspätungen über den Tag aufsummieren, und die Flugpläne dann so gestaltet werden, dass möglichst keine Landungen mehr kurz vor 23 Uhr geplant werden. Wenn dann viel dazwischenkommt, ist es ja dann oft sehr viel später.

Ziel soll es sein, auf freiwilliger Basis zu erreichen, dass die letzte geplante Landung und der letzte geplante Start vor 22.45 Uhr stattfindet. Soweit wir ja gehört hatten, auch in den letzten Beratungen, ist das ja durchaus in einzelnen Fällen mit einzelnen Airlines bereits gelungen. Es wäre schön, wenn man das auch mit einigen weiteren Airlines erreichen könnte.

Wir bitten den Senat zu prüfen, ob sich bei der Deutschen Flughafen... beim Deutschen Flughafenkoordinator dafür eingesetzt werden kann, ob ein Slot Performance Monitoring schwerpunktmäßig über die Slot-Einhaltung ab 22 Uhr für den Hamburg Airport eingeführt werden kann. Das ist eine sehr technische Geschichte, aber ich denke einmal, wir sollten auch tatsächlich alle Register ziehen, um zu sehen, dass wir in Hamburg eben auch ein pünktlicher Flughafen werden. Das ist für die Anlieger gut, aber es ist eben auch für die Passagiere sehr gut und notwendig.

Ja, auf den nächsten Punkt hatte ich schon hingewiesen, wir wollen gern, dass geprüft wird, wieweit eine Entlastung bei den Abstellentgelten für die Stationierung zusätzlicher Reservemaschinen am Hamburger Flughafen möglich ist. Hier ist natürlich auch die Bitte an die Airlines, dieses dann auch zu ermöglichen.

Ja, der nächste Komplex ist die Gründung einer bundesweiten AG Pünktlichkeit, gemeinsam mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, denn wir haben auch

feststellen müssen, Hamburg ist nicht der einzige Flughafen, der Probleme mit Pünktlichkeiten hat, auch wenn wir sehen müssen, dass vielleicht an anderen Flughäfen die Probleme noch viel größer sind. Aber nichtsdestotrotz, wenn alle davon betroffen sind, ist es, glaube ich, an der Zeit, dass Hamburg zusammen mit den anderen betroffenen Flughäfen ins Gespräch kommt, und die Plattform dafür könnte eben dieser Bundesverband bieten. Die Flughafen-Airlines und die Deutsche Flugsicherung sollten in diesem Rahmen die nationalen Anstrengungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für einen pünktlichen nationalen und europäischen Luftverkehr intensivieren. Ich glaube, das ist im Interesse aller Beteiligten und Betroffenen.

Ja, letztlich gerade auch das Stichwort Betroffene. Uns liegt auch daran, dass der passive Lärmschutz gestärkt wird. Wir haben die Situation, dass am Flughafen bereits vom Flughafen selbst auch eine Reihe von freiwilligen Lärmschutzprogrammen durchgeführt werden, auch gesetzliche, das ist ganz klar. Wir wollen sehen, dass der passive Lärmschutz hier noch weiter ausgeweitet werden kann. Damit kommen wir auch auf das zurück, was die CDU in ihrem Antrag gefordert hat. Wir wollen gern die Möglichkeiten zur Ausweitung der Lärmschutzzonen, die sich aus der Überarbeitung des Fluglärmschutzgesetzes des Bundes, das ist ja im Moment dort auf der Tagesordnung, ergeben könnten für Hamburg, so ausgenutzt werden, dass mehr Betroffene von dem Lärmschutz profitieren können. Ziel soll es sein, den Anspruch auf Zuschüsse für bauliche, also passive Lärmschutzmaßnahmen auszuweiten, und der Senat soll sich dafür einsetzen, dass im Rahmen der Überarbeitung des Fluglärmschutzgesetzes auf Bundesebene eine Flexibilisierung der Antragsberechtigung erreicht wird, damit auch die Programme attraktiver werden. Denn wir mussten auch feststellen, dass die eigentlich nicht so abgerufen werden, wie wir das gedacht haben.

Ja, in dem Zusammenhang sollte der Senat mit dem Flughafen erörtern, inwieweit das freiwillige Lärmschutzprogramm des Flughafens fortgeführt und erweitert werden kann. Dabei soll der Wirkungsbereich der vorangegangenen Lärmschutzprogramme evaluiert und das Programm dahingehend verbessert werden, dass in Zukunft mehr Anwohnerinnen und Anwohner von Maßnahmen profitieren können. Und auf der Grundlage der Betrachtung der Standort... Entschuldigung, der Startabrollpunkte sollen die freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen außerdem vorsehen, dass erstmals auch Flächen im Nahbereich in einem Radius von 1 300 Metern in das Startbahnkreuz integriert werden, also sozusagen die Flächen in den Ecken des Bahnkreuzes.

Auch die Einführung einer freiwilligen Außenwohnbereichsentschädigung soll geprüft werden, das wäre etwas Neues, das in der Regel nur bei Neubauten gewährt wird. Wir wollen aber, dass der Senat sich zusammen mit dem Flughafen darüber den Kopf zerbricht, ob es auch Möglichkeiten gibt, im Bereich des bestehenden Flughafens Hamburg zu solchen Außenwohnbereichsentschädigungen zu kommen,

Ferner soll ein städtisches Fluglärmschutzprogramm erwogen werden. Es soll geprüft werden, ob es möglich ist und welche Mittel dafür genutzt werden können, die durch die Verhängung von Bußgeldern, Gewinnabschöpfung und die Bearbeitungsgebühr zur Prüfung von Verspätungsgründen eingenommen werden. Also die höheren Bußgelder, die wir einfordern, sollen dann in einem Topf gesammelt werden, um sie dann eben auch in den Lärmschutz zu investieren.

Mit dem Landesprogramm sollen Maßnahmen finanziert werden, die durch das gesetzliche Lärmschutzprogramm des Flughafens nicht abgedeckt werden können. Das betrifft insbesondere die Anlieger, die bereits Lärmschutzmaßnahmen haben durchführen lassen. Das wäre hier die Ermöglichung einer Zweitantragstellung. Man könnte sich das vorstellen bei Lärmschutzfenstern, deren technische Möglichkeiten heute ja besser sind als zum Beispiel vor 20 Jahren. Hier wird an eine Toleranzmarge von 5 Dezibel für die Berücksichtigung früher durchgeführter Schallschutzmaßnahmen gedacht.

Weiter in dem Bereich passiver Lärmschutz würden wir auch gern die Erweiterung des gesetzlichen und freiwilligen Lärmschutzprogramms sowie die Ausgestaltung eines neuen Lärmschutzprogramms in der Allianz für Fluglärm, für den Fluglärmschutz sowie in der Fluglärmschutzkommission diskutieren. Hier wäre also dann auch die Möglichkeit, noch weitere Meinungen und Interessenten dazu mit einzubinden.

Und dann natürlich muss man sehen, dass wir die Wirkung der Lärmschutzprogramme alle zwei Jahre evaluieren, um zu gucken, ob wir nachsteuern müssen.

Als letzten Punkt, das haben unsere Verkehrspolitiker mit eingebracht, ist es uns daran gelegen, dass auch die Schieneninfrastruktur als alternativer Verkehrsträger zum Flugverkehr wieder stärker auch wahrgenommen und ermöglicht wird. Auch das ist ein Punkt, den wir nicht allein erledigen können. Hier fordern wir den Senat auf, sich im Bund insbesondere auch dafür einzusetzen, dass der Ausbau der Schieneninfrastrukturprojekte vorangetrieben wird, die zu einer Reduzierung und damit Entlastung des Luftverkehrs führen, und sich im Bund für eine bessere Verknüpfung und Förderung einer, Fachwort, Intermodalität einzusetzen.

Ja, das haben also Rot-Grün in sehr langer Phase seit etlichen Monaten, insbesondere sehr intensiv jetzt in den letzten Tagen, besprochen mit dem Senat und mit dem Flughafen. Es ist gestern Abend erst fertig geworden, ja, ich sage es auch einmal, durch den besonderen Einsatz von dem Fraktionsvorsitzenden der GRÜNEN, Anjes Tjarks, und Bürgermeister Tschentscher. Insofern hat es hier also letztlich Regelungen gegeben, die wir jetzt hier liegen haben, und ich bin sehr froh darüber, dass es dazu gekommen ist. Und wir empfehlen eben dieses hier zur Beschlussfassung, das ist das Angebot, was wir den Initiativen, den Anliegern des Flughafens machen, auch in Anbetracht der Tatsache der Bedeutung des Flughafens. Ich denke, das ist ein echter Interessenausgleich, wie wir ihn auch gern haben wollen. – Vielen Dank.

Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Dr. Schaal. Das war jetzt ein langes Statement. Und ich versuche immer, bei den Statements vorn wieder anzufangen und dann vielleicht auch ein wenig für die Öffentlichkeit oder für die Bürgerinnen und Bürger hier im Saal das noch einmal deutlich zu machen. Habe ich ... Ich habe es richtig verstanden, dass Sie gesagt haben, die Petition ist nicht abhilfefähig? Das war eingangs Ihr Petitum. Danach haben Sie mit weiteren Forderungen, und da würde ich gern ... das ist für die Bürgerinnen und Bürger und auch für uns Abgeordnete nicht leicht nachzuvollziehen gewesen, das ist ja eine ganze Menge an Forderungen gewesen, aber Frau Dr. Schaal hat am Ende ja gesagt, das ist gerade erst gestern Abend fertig geworden. Uns als Abgeordnete liegt es als Tischvorlage vor, Ihnen liegt es, soweit ich ... jedenfalls habe ich keine andere Kenntnis, gar nicht vor. Das heißt, ich glaube, es ist für Sie jetzt sehr schwer nachvollziehbar gewesen. Das nur einfach, um das Verfahren oder beziehungsweise, um hier die Erläuterungen noch ein wenig einzugehen. Und dann würde ich jetzt den anderen Abgeordneten und dann der CDU-Fraktion, Herrn Thering, weiter das Wort erteilen.

Abg. Dennis Thering: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Wir sind jetzt an dem Thema Fluglärm alle schon lange dran. Vor sechs Jahren, glaube ich, haben wir das Thema nach langer Zeit erstmals wieder in der Bürgerschaft behandelt. Wir haben damals alle geglaubt und gehofft, dass wir in relativ kurzer Zeit eine deutliche Verbesserung für die Bürgerinnen und Bürger erreichen können. Wir haben dann vor wenigen Monaten eine Expertenanhörung hier im Rathaus gehabt, wo ja auch viele Leute der Initiativen dabei waren, die sich das angehört haben. Da waren sehr gute Experten dabei, die uns viele Infos gegeben haben, wie man den Fluglärm in Hamburg deutlich reduzieren könnte, und wir hatten inständig gehofft, dass diese Expertenanhörung beim Senat und den Regierungsfractionen von SPD und GRÜNEN dann auch Berücksichtigung in ihrer weiteren Arbeit finden. Das hat sich ja heute herausgestellt, das war nicht der Fall.

Wir haben ja immer aktuell noch den 16-Punkte-Plan, der, glaube ich, Ende 2014/Anfang 2015 kurz vor der Bürgerschaftswahl noch schnell beschlossen worden ist, wo ja alle Fraktionen intensiv mitgearbeitet haben, wo ja auch die Initiative die Möglichkeit oder die Initiativen die Möglichkeit hatten, ihre Expertise, ihr Know-how mit einzubringen. Und deshalb, finde ich persönlich, ist der 16-Punkte-Plan immer noch sehr, sehr gut, und leider Gottes hat der Senat es bisher in dreieinhalb Jahren nicht geschafft, diesen 16-Punkte-Plan umzusetzen.

Jetzt liegt uns hier eine Vorlage für den Umweltausschuss von SPD und GRÜNEN vor. Ja, das Verfahren, möchte ich mich eigentlich nur kurz zu halten, sonst würde ich mich auch zu sehr aufregen. Ich finde es ziemlich frech, gelinde gesagt, dass wir zwei Stunden vor Beginn des Ausschusses hier einen 20-Punkte-Plan vorgelegt bekommen, über den dann ja wahrscheinlich heute auch abgestimmt werden soll. Die Initiativen waren da nicht eingebunden, die Opposition war da nicht eingebunden, das war zu Zeiten, als Andreas Dressel noch Fraktionsvorsitzender war, das Thema hier mit bespielt hat, war das deutlich kollegialer und, ich glaube, auch deutlich zielführender. Wenn wir jetzt einmal zum Inhalt kommen, werden wir auch sehen, dass die Expertise der Opposition, aber vor allem auch der Bürgerinitiativen, Ihnen hier sehr, sehr gut getan haben.

Sie haben ja davon gesprochen, Frau Dr. Schaal, dass Sie selbst auch sehen, dass hier Handlungsbedarf ist und dass die derzeitige Situation nicht befriedigend ist. Das haben Sie treffend formuliert. Dem ist so. Sie haben aber auch gesagt, die Regeln sollen eingehalten werden. Wir wissen aber, dass diese Regeln permanent missachtet werden. Und Sie sagten auch, dass ja bereits eine Besserung in Sicht sei. Ich habe mir da kurzerhand die Zahlen noch einmal geben lassen von 2000... also 2016 hatten wir zwischen 23 und 6 Uhr 570 Flüge, 2017 707, von Januar bis August, muss man dazu sagen, weiter wissen wir es ja noch nicht, und 2018 waren es dann 889 verspätete Flüge oder Flüge zwischen 23 und 6 Uhr. Also wo Sie da eine Verbesserung sehen wollen, das ist eine deutliche Verschlechterung.

Bevor ich jetzt auch detailliert noch einmal auf die Inhalte eingehe, soweit das möglich ist nach zwei Stunden intensiver Arbeit, auch für uns ist ganz klar, und da sind wir an dem Punkt nicht weit von der SPD und von den GRÜNEN entfernt, auch wir halten wenig davon, die Betriebszeiten zwischen 6 und 23 Uhr zu verändern. Das haben wir immer gesagt. Nichtsdestotrotz gibt es Möglichkeiten bei der Verspätungsstunde, was hier schon spekuliert wurde, dass man da gegebenenfalls etwas macht, das wäre ein richtiges Signal gewesen. Aber, und das ist uns auch wichtig, der Lärmschutz oder das berechnete Interesse der Bürgerinnen und Bürger auf eine Nachtruhe ist uns mindestens genauso wichtig.

Und wenn wir jetzt einmal in das Papier einsteigen, sehen wir relativ schnell, und dafür muss man, glaube ich, auch kein Experte sein, dass das Papier, diese 20 Punkte, in Gänze am Ende des Tages wirkungslos sein werden. Das werden Sie sehen, das werden wir sehen, aber leider werden es auch die Anwohnerinnen und Anwohner sehen. Der jetzt vorgelegte Plan fällt weit zurück hinter dem 16-Punkte-Plan. Sie haben hier noch einmal eine Rolle rückwärts gemacht, eigentlich hätten Sie den 16-Punkte-Plan ja noch weiter ausbauen müssen, damit es dann auch endlich besser wird. Und Sie nehmen hier das Jahr 2017 als Referenzjahr. Wir wissen alle, dass das Jahr 2017 das lauteste Jahr in diesem Jahrtausend war, und das jetzt als Referenzjahr zu nehmen, muss ich sagen, ich kein guter Stil. Da hätte man sich auf irgendeinen Mittelwert einigen müssen.

Dann haben Sie den Begriff der Unvermeidbarkeit, dieser Begriff bleibt weiterhin völlig unklar, keiner weiß, was soll man damit anfangen, was ist jetzt unvermeidbar. Wenn man einen Umlauf zu knapp plant, ist es auch unvermeidbar, nach Ihrer Diktion wäre das aber keine Unvermeidbarkeit.

Und auch die Beweislast soll weiterhin bei der Umweltbehörde bleiben. Das ist aus unserer Sicht auch der falsche Weg. Hier müsste die Bringschuld eigentlich bei den Piloten und bei den Airlines sein. Da bewegen wir uns leider auch nicht weiter.

Und es wird weiterhin versucht, jegliche Schuld an dem ganzen Verspätungsdebakel außerhalb Hamburgs anzusiedeln. Da sind die Airlines schuld, da muss die Bundesregierung etwas machen. Hier duckt sich der Senat einmal mehr weg, und man sieht, dass Sie sich der Verantwortung hier entweder nicht bewusst sind oder diese Verantwortung ganz bewusst von sich schieben. Das sehen wir in Punkt 1, da soll sich auf Bundesebene eingesetzt werden, schwammiger geht es kaum noch, dann das Bußgeldverfahren unter 2 ist jetzt auch nicht neu, da sind wir auch dran. Die Namen der Piloten, das ist alles nichts Neues. Und wo es denn hier jetzt zu weniger Verspätung kommen soll, ist uns auch nicht ganz ersichtlich.

Dann wollen Sie die Gründe für verspätete Starts und Landungen transparent darstellen, das wird bereits seit Monaten mit SKAs abgefragt, das ist jetzt eigentlich auch nichts Neues. Und die Prüfung der Verspätungsgründe, na ja, 500 Euro ist natürlich da für die Airlines auch kein wirklicher Anreiz.

Ansonsten haben wir ... wird hier viel darüber gesprochen, mit Dialog, mit Airlines und Flugplangestaltung. Sie wissen ja selbst, wir haben die Pünktlichkeitsoffensive des Flughafens, die, ich will jetzt nichts Falsches sagen, seit anderthalb Jahren oder zwei Jahren läuft. Wir wissen, dass die genau das Gegenteil bewirkt hat, dass die Flugzeuge nicht pünktlicher wurden, sondern immer mehr verspätet worden. Warum man jetzt hier wieder auf einen Dialog mit den Airlines setzen will, ist mir hier auch unbegreiflich.

Dann wollen Sie eine bundesweite AG Pünktlichkeit gründen. Das hilft uns hier in Hamburg auch nicht weiter. Der einzig sinnvolle Punkt in Ihrem Antrag ist dann die Möglichkeit zur Ausweitung der Fluglärmschutzzonen. Der kommt ja auch von uns. Da haben Sie sich zumindest dann eines Besseren belehren lassen. Der Punkt ist gut. Punkt 16 ist auch wieder mit dem Flughafen zu erörtern. Das sind alles Prüfanträge, auch nichts, was die Situation ändert. Punkt 18, mit der Allianz zu sprechen, das sollte eine Selbstverständlichkeit sein. Gut, und die Wirksamkeit der Programme nach zwei Jahren zu evaluieren, das sollten wir spätestens in einem Jahr tun.

Und an den Punkt 20, hier sich noch dafür zu rühmen, dass die Verkehrspolitik das noch eingefügt haben, ist der größte Witz. Wie der Bund hier gucken soll, wie die Schieneninfrastruktur ausgebaut werden soll, das kann eigentlich nur von Herrn Rieckhof gekommen sein, anders kann ich mir das nicht vorstellen. Das hilft uns hier bei Sachen Fluglärm auch nicht weiter, und das zeigt eigentlich sehr deutlich, dass weder SPD, da habe ich es auch nicht anders erwartet, aber auch die GRÜNEN hier offensichtlich noch nicht verstanden haben, dass wir hier ein ernsthaftes Problem haben, dass viele Menschen durch die Fluglärmbelastung schlichtweg auch einfach unter gesundheitlichen Problemen leiden. Das ist schade, ich dachte, dass wir da nach sechs Jahren deutlich weiter sind.

In Ihrem Papier steht nichts zu Lärmpausen drin, das wäre eigentlich das Mindeste gewesen, dass man durch die Steuerung der An- und Abflüge zumindest kleine Lärmpausen mit einbaut. Und auch zu dem wichtigen Punkt Bahnbenutzungsregeln, das war ja noch einer der Hauptpunkte im 16-Punkte-Plan, finden wir hier in Ihrem 20-Punkte-Plan überhaupt nichts. Eine der größten Belastungen, wir wissen selbst, dass zwischen 22 und 7 Uhr morgens keine Flüge, keine An- und Abflüge mehr oder überhaupt nicht über den Hamburger Nordosten stattfinden sollen, sondern über Norderstedt, weil dort deutlich weniger Menschen leben. Das ist erschreckend, dass Sie diesen Punkt hier überhaupt nicht aufgenommen haben, und zeigt eigentlich auch, dass sie keine Verbesserung wollen, sondern dass Sie eher weiter abrüsten sollen.

Ich muss ganz ehrlich sagen, soweit das möglich war in zwei Stunden, dass Sie hier uns dieses Papier überhaupt vorgelegt haben, dafür sollten Sie sich schämen. Das bringt uns überhaupt nicht weiter. Wir würden vorschlagen und Ihnen das Angebot machen, dass wir dieses Papier hier heute nicht beschließen, sondern dass wir uns die nötige Zeit alle dafür nehmen, gern alle Fraktionen noch einmal gemeinsam zusammenkommen, wir uns die Expertise auch von den Fluglärminitiativen noch einmal holen und wir hier einen ernst gemeinten, sinnvollen neuen Punkteplan aufsetzen, der am Ende des Tages dem Flughafen nicht schadet, aber auch für deutlich mehr Fluglärmschutz sorgt. Das ist mit diesem Papier nicht geschehen, deshalb würde wir beantragen, diesen Antrag auch zu vertagen, dass wir uns alle zusammensetzen, da etwas Vernünftiges draus machen, so wie wir es in der Vergangenheit auch gemacht haben. Sollte das nicht der Fall sein, würden wir als CDU-Fraktion dieses Papier ablehnen, weil es am Ende des Tages den Menschen vor Ort in keinsten Weise weiterhilft.

(Beifall)

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Thering.

Meine Damen und Herren, ich kann verstehen, dass Sie das Thema bewegt. Sie wohnen einer Ausschusssitzung bei, wo ich Sie bitten möchte, jeglicher Beifalls- oder Unmutsbekundung leider Abstand zu nehmen. Das ist laut Geschäftsordnung nicht erlaubt. Das gleich im Vorwege. Das bitte ich zu beachten, denn, wie gesagt, unsere Geschäftsordnung sieht dieses so nicht vor. – Herzlichen Dank.

Jawohl, dann gehen wir weiter in der Rednerliste oder in der Fraktionsreihenfolge. Frau Sparr bitte.

Abg. Ulrike Sparr: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Diese Sitzung heute ist vermutlich erst einmal in diesem Rahmen für einen gewissen Zeitraum die letzte in der Behandlung der Volkspetition, die uns ja erreicht hat und auch aus ganz nachvollziehbaren Gründen erreicht hat. Niemand hier im Raum bestreitet, dass der Fluglärm sehr zugenommen hat und gerade die Menschen, die in den Einflugschneisen wohnen, darunter sehr zu leiden haben. Und von daher ist das Ziel, weniger Lärm für die Betroffenen zu erreichen, wirklich auch unser Ziel, und das war auch der Ausgangspunkt dafür, dass wir angefangen haben, diese Petition zu bearbeiten.

Es gab dann diese große Anhörung, bei der viele von Ihnen vielleicht auch anwesend waren. Wir haben da einiges Interessante gehört. Unter anderem, dass es zum Beispiel in Frankfurt besser gelingt, die Verspätungen im Rahmen zu halten. Das fand ich schon sehr interessant. Wir wissen aber auch, dass durch die Zunahme des Luftverkehrs, die ja insgesamt weltweit zu beobachten ist und die nicht allein von uns aus zu steuern ist, es da eben auch tatsächlich echte Probleme gibt, das alles noch unterzubringen. Darauf nimmt der Antrag auch Bezug bei den Punkten, bei denen es um die Stärkung der Flugsicherung geht.

Und so bewegen wir uns in einem Fenster, an dem wir von Hamburg aus schon einiges bewegen können, aber eben auch nicht alles. Zum Beispiel die Bahnbenutzungsregeln können wir nicht so ohne weiteres einmal eben anfassen oder verändern oder ihnen einen anderen Verbindlichkeitsstatus zubilligen, weil das doch eher die Sache der Flugsicherung ist, und da bewegen wir uns dann im Bereich des Bundesrechts.

Der Senat duckt sich aber nicht weg und es ist auch nicht so, dass der 16-Punkte-Plan jetzt seine Bedeutung verliert, sondern der jetzige Antragsentwurf ist eigentlich eher als eine Ergänzung dazu zu betrachten. Ich möchte mich auch noch einmal dafür entschuldigen, dass wir so spät damit rübergekommen sind. Das liegt wirklich daran, dass es ein sehr enger und konzen..., nein, nicht konzentrierter, aber vielstimmiger Abstimmungsprozess war, an dem viele Personen zu beteiligen waren. Und darum sind wir leider erst so spät damit fertig

geworden. Ich kann verstehen, dass das Unmut erzeugt, aber ich kann dafür nur um Nachsicht bitten.

Den Antrag hat Frau Dr. Schaal ja schon in seinen großen Zügen vorgestellt. Ich möchte jetzt nur noch auf einige Punkte eingehen, von denen ich denke, dass sie uns tatsächlich weiterhelfen werden. Und das ist eine Verschärfung der Beobachtung der Verspätungsregelung tatsächlich, denn wir sind jetzt bei der klaren Definition dafür, ab wann von einer Vermeidbarkeit auszugehen ist, und das ist hier genannt, bei 25 Prozent Verspätungen innerhalb eines Monats bei mindestens drei Flügen pro Woche. Damit erreichen wir eine ganze Menge mehr verspätungsrelevante Airlines als vorher. Und es geht ja auch nicht nur darum, 500 Euro Bearbeitungsgebühr zu erheben, sondern es geht eben auch darum, Bußgeldverfahren einzuführen, und damit hat die BUE auch schon begonnen, um also da auch ein deutlicheres Signal zu setzen als eben diese 500 Euro.

Wir wollen auch ein bisschen die Piloten, die ja immer so das untere Glied der Kette sind, versuchen zu entlasten von diesem Problem, wir möchten gern an die Accountable Manager der Fluggesellschaften ran. Ich denke, das ist auch im Sinne des Schutzes der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auch wichtig, sich das deutlich zu machen.

Dann haben wir einen weiteren Punkt in der Verstärkung des Büros der Fluglärmschutzbeauftragten, denn wenn diese Maßnahmen konsequent durchgeführt werden sollten, brauchen wir da auch mehr Menschen, die in diesem Bereich arbeiten. Das werden wir auch machen.

Dann haben wir noch ..., und ich finde diesen Punkt gar nicht so unwichtig, da auch noch einmal darauf hinzuweisen, dass wir wirklich mehr für die Schieneninfrastruktur tun müssen, denn ein Großteil der Flüge, die wir haben, sind Kurz- und Mittelstreckenflüge. Wenn wir attraktive Verbindungen da hätten, eine attraktivere Verbindung, würde sich vielleicht der eine oder die andere doch überlegen, lieber die Bahn zu nehmen als das Flugzeug. Und klar, dass Herr Thering das nicht so gefällt, weil, aus dem Verkehrsministerium von Herrn Scheuer kommt da nicht allzu viel und das ist natürlich dann schwierig für die Opposition.

Ich möchte auch noch einmal darauf hinweisen, ich war etwas erstaunt über diesen Frontalangriff von Herrn Thering, diesen versuchten, weil einerseits sagt er ja auch, er möchte die Verspätungsregelung oder die Betriebsgenehmigung eben bis 23 Uhr mit der anschließenden Verspätungsregelung gar nicht antasten.

(Abg. Dennis Thering: Über Verspätungsregelung habe ich nicht (...).)

Und gleichzeitig hat er auch eigentlich keine eigenen Vorschläge gemacht. Es liegt uns ein Antrag der CDU-Fraktion zur Ausweitung des Lärmschutzprogramms vor. Das haben wir teilweise übernommen, ja, aber mehr haben wir von Ihnen da bisher nicht gehört. Also ein bisschen Butter bei die Fische wäre da schon ganz interessant.

Nichtsdestotrotz, ich hoffe, dass wir jetzt mit diesen Maßnahmen, die wir hier vorschlagen und zur Abstimmung stellen, dann weiterkommen und dass den Betroffenen weitergeholfen wird, aber ich ahne auch, dass wir sicherlich in ein, zwei Jahren oder so, uns das noch einmal ansehen werden und vielleicht auch noch einmal gucken müssen, was wir noch machen müssen. – Vielen Dank.

Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Sparr. Dann würde ich weitergehen zur Fraktion DIE LINKE, Herr Jersch, bitte.

Abg. Stephan Jersch: Danke schön, Frau Vorsitzende. Also ich habe erst einmal interessiert zur Kenntnis genommen, dass das hier wahrscheinlich die letzte Sitzung sein wird, bei der wir uns über die Volkspetition unterhalten werden.

(Zuruf: In diesem Rahmen.)

Ich kann das nicht wirklich nachvollziehen, genauso wenig, wie ich nachvollziehen kann, dass die Volkspetition nicht abhilfefähig ist. Die Regierungskoalition ist nicht abhilfebereit, so würde ich das eher definieren.

Das Petitum ist mir heute per Mail um 13.28 Uhr zugegangen. Ich habe seit 13.30 Uhr eine Besprechung gehabt, die bis kurz vor 15.30 Uhr ging. Man kann jetzt nicht wirklich über demokratische Strukturen und eine Möglichkeit, sich grundlegend mit dem Vorschlag auseinanderzusetzen, reden. Deswegen würde ich auf jeden Fall plädieren, heute über dieses Petitum auf keinen Fall abzustimmen, weil, das wäre wirklich keine demokratische Kultur. So viel erst einmal zur Vorrede.

Die Besserung, die in Sicht sein soll, Frau Dr. Schaal, kann ich aufgrund der aktuellen Zahlen jetzt im Moment nicht wirklich nachvollziehen. Und eher ist auch die geäußerte Ahnung davon, dass man noch einmal auf die Zahlen schauen muss, Frau Sparr, eine definitive Sicherheit. Und so, wie ich das sehe und auch diesen Antrag einschätze, werden die nächsten Zahlen nicht besser sein als die letzten Zahlen, und das ist eigentlich eine kontinuierliche Entwicklung, was den Fluglärm in Hamburg angeht.

Ich sehe als erste Einschätzung, dass dieser Antrag hinter die 16 Punkte zurückfällt. Ich sehe als zweite Einschätzung, dass er hinter die Vorschläge der Fluglärmschutzkommission zurückfällt. Und insofern weiß ich auch nicht wirklich, was an prüfbaren oder jetzt schon mit erwarteten Auswirkungen, was dort herauskommen soll angesichts Ihrer Vorschläge. Wenn ich denn zum Beispiel, und Sie verweisen ja in Ihrem Antrag im Petitum durchaus an vielen Stellen auf Bundesebenen, die dort etwas zu sagen haben, wenn ich mich dann schon nicht einmal mit den Bahnbenutzungsrichtlinien auseinandersetze. Hier hätte ich mir dann auch ein zumindest Bitte-bitte wie in anderen Punkten, an denen wir nichts ändern können in Hamburg gewünscht.

Es erinnert mich in seinem gesamten Aufbau eher an das, was wir in Bezirksversammlungen beschließen, wo der Herr Bezirksamtsleiter darum gebeten wird, sich bitte beim Senat dafür einzusetzen, dass ... Genau danach erscheint mir dieser Antrag und deswegen hätte ich mir gern einiges gewünscht, was Hamburg selbst in die Hand nehmen kann. Und da sehe ich nicht wirklich nachhaltige Sachen, außer dass bestehende Schrauben noch einmal ein bisschen nachgezogen wurden oder ausgebaut worden sind. Und Frau Dr. Schaal, Sie haben Kollegen Thering, dem ich im Großen und Ganzen bei seinen Einschätzungen auch zustimmen kann, ja nach Butter bei die Fische gefragt. Wir haben ja alle Fraktionen in der letzten Allianz für Fluglärmschutz unsere Vorstellungen über das, was wir meinen, was in Hamburg gemacht werden kann, geäußert, und da kann ich nur sagen, was bei mir, zum Beispiel in meinen Äußerungen, was ich mir gewünscht hätte, von dem ich weiß, dass es gegen die BWVI nur sehr schwerlich durchsetzbar ist, das sind solche Sachen, dass wir einen auf- und abschwellenden Flugverkehr brauchen in den Nachtstunden und in den Morgenstunden, und nicht, dass die Rushhour kurz vor Toresschluss dann eintritt. Was wir brauchen, ist eine weiter stärkere Belastung von lauten Fluggeräten. Und was ich mir ganz besonders wünschen würde, und das ist angesichts dessen, dass Sie hier die 2017er Zahlen festschreiben wollen, das ist eher im Gegenteil ein Wegfall der Altfallregelung für den Flughafen Hamburg, der ja zulässt, dass 5 Dezibel mehr gegenüber Neuzulassungen von Flughäfen emittiert werden können. Ich finde, diese Regelung hat sich eigentlich schon lange überholt. Und wenn ich 2017 als Messlatte lege für die Vorschläge, dann wäre das ja letztendlich so, als würde ich bei den Abgasrichtlinien sagen, dann lasst uns doch einfach einmal ein Euro 4 als Richtlinie machen, weil, Euro 5 und 6, das haben wir alles schon gerissen, gehen wir doch auf Euro 4 zurück. Nein, wir müssen auf eine realistische Grundlage zurückgehen, damit wir auch entsprechende Anreize entwickeln können.

Ich sage, das Lärmkontingent für den Flughafen muss reduziert werden, das ist alt, das ist aus Höchstzeiten irgendwann einmal entstanden und hat sich schon längst überlebt, ist dem technischen Fortschritt nicht mehr angemessen. Ich sage, da sind wir dann einer Meinung. Sie Antragsberechtigten für Lärmschutzmaßnahmen müssen in der Tat weiter gefasst werden. Und ich denke, wir können auch in Hamburg umdenken, was das angeht, zum Beispiel unser Tourismusprogramm, das auch erbarmungslos auf internationale Gäste setzt, solange wir den Flugverkehr in Hamburg nicht ordentlich stadtkonform abwickeln können.

Und ich denke, wir sollten über das norddeutsche Luftverkehrskonzept reden. Hier brauchen wir eine Neuaufteilung für Norddeutschland. Es kann nicht angehen, dass wir verspätete Flüge, und ich sage einmal, Starts nach 23 Uhr halte ich für völlig unvertretbar, dass wir verspätete Flüge, nicht wie Hamburg verstärkt Umleitungen in andere Flughäfen ins Auge fassen, weil, das wäre etwas, was Fluggesellschaften verstehen würden.

Und eine ganz private, nein, nicht private, eine Bemerkung, weil dies der Senat an der einen oder anderen Stelle mir auch schon in Anfragen sozusagen als Textbaustein geliefert hat, dass der Senat sich natürlich für den Bahnverkehr einsetzt. Das ist in Hamburg auf dem Gebiet bisher nicht zu sehen. Ich halte das für eine der vielen Schutzbehauptungen oder Schutzforderungen, die hier drin sind, und kann nicht feststellen, dass da wirklich, so gut und so richtig diese Forderung ist, dass sie durchsetzungsfähig und auch durchsetzungsfähig gemeint ist. Und von daher sehe ich eher alles in allem das als Beruhigungsspiel, die hier verteilt worden ist, weil, wir müssen einen Ausgleich zwischen Flughafen und Stadt finden. Und im Moment sehe ich eigentlich immer nur, dass unter der Schirmherrschaft der BWVI der Ausgleich zwischen Flughafen und Flughafen gesucht wird. Ich denke, wir alle müssen darauf hinarbeiten, die Flugverspätungen, und wenn wir uns an den 16-Punkte-Plan halten würden, dann hätten wir mit Sicherheit die Diskussion über die Volkspetition hier nicht, wir müssen alle darauf hinarbeiten, und die Stadt hat es als Mehrheitseigner im Flughafen in der Hand, hier endlich Abhilfe zu schaffen.

Und wenn ich, das hatte ich auch in der Allianz schon gesagt, einen ganz privaten Wunsch, den ich für unrealistisch halte im Moment, äußern kann, dann ist es, kaufen wir die 49 Prozent vom Flughafen zurück, dann haben wir wieder die 100 Prozent Steuerung darüber.

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Jersch, für Ihre Ausführung. Als Nächstes ist die FDP-Fraktion mit Herrn Dr. Duwe dran.

Abg. Dr. Kurt Duwe: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Also ich bedaure es sehr, dass wir diesen interfraktionellen Ansatz, den wir bisher gehabt haben, beim Fluglärm jetzt verlassen haben. Um 13.29 Uhr habe ich zum Beispiel per Mail diesen dreiseitigen Vorschlag gelesen und habe ihn überflogen und muss sagen, ich kann natürlich jetzt nicht abschließend darüber eine Entscheidung treffen, was gut ist und was schlecht ist. Ich kann nur ganz gut sehen, dass der Text gut durchgearbeitet ist und wahrscheinlich von der BWVI kommt, zumindest 99 Prozent, weil da auch Sachverstand hinter steckt. Das ist das eine. Und der zweite gute Aspekt ist, dass man das auch gut lesen kann. Also die Schriftgröße ist sehr groß. Das einmal als Beispiel, dass man eben auch das ganz gut hinkriegt.

Also ich bin sehr enttäuscht darüber, dass wir eigentlich jetzt schon diese drei Seiten hier auf den Tisch bekommen und angeblich wahrscheinlich auch noch darüber abstimmen sollen. Ich sehe mich nicht in der Lage, darüber abzustimmen. Ich kann noch nicht einmal mich in der Sachlage sehen, es abzulehnen, weil ... Ich sehe dann aber auch, dass das eigentlich gar kein richtiger Antrag ist, sondern da steht ja, es ist ein Ersuchen. So, der Senat wird ersucht und er möge prüfen und dies und jenes und Schönes und dann soll er sich mit dem Bund zusammensetzen und dies und jenes versuchen und so weiter und so fort. Da steht in keinem Punkt irgendetwas drin, die Bürgerschaft möge beschließen. Es steht noch nicht einmal drin beim Thema Lärmschutz, passiven Lärmschutz, da könnte man ja zumindest

erwarten, dass da irgendein extra Antrag kommt, wo Haushaltsmittel bereitgestellt werden, um passiven Lärmschutz nun wirklich durchzusetzen. Das ist ein bisschen Larifari, wir wollen das eigentlich alles so machen und so und irgendwie kriegen wir das auch hin. Aber gerade da wir ja jetzt beim großen Haushalt 2019/2020 die Spendierhosen beim Senat überall in den Haushaltsberatungen sehen, das sind ja wahnsinnige Steigerungen überall, dann hätte ich mir gedacht, dass der Stellenwert des Lärmschutzes auch so weit ist beim Senat oder bei den Koalitionsfraktionen, dass man da auch ein bisschen Geld in die Hand nimmt und nicht sagt, der Flughafen wird freiwillig irgendetwas leisten und wir werden uns auch was überlegen. Das ist ein bisschen dünn.

Ich muss natürlich sagen, auch die FDP-Fraktion kann der Petition hier nicht zustimmen, weil der Wortlaut einfach so ist, dass man dem nicht zustimmen kann. Ich erkenne an, dass das ein Zeichen ist des Unwillens der Bürger in den Bereichen, in denen viel Lärmschutz gefordert wird und wo man eben auch Lärmschutz erwartet. Und ich muss sagen, das ist berechtigt. Wir haben aber auch schon lange darüber diskutiert und auch viele Anhörungen gemacht, und ich hoffe, dass zumindest jeder, der dabei war, gemerkt hat, dass das nicht so eine einfache Sache ist so nach dem Motto, dann schließen wir den Flughafen ab 22 Uhr, so. Ist eine schöne Forderung, aber wenn man sich überlegt was das alles für einen Rattenschwanz an Auswirkungen hat, dann sollte man sich überlegen, diese einfachen Forderungen dann (...) zu stellen und zu sehen, wie man Maßnahmen ergreifen kann. Die sind zwar beispielhaft jetzt in diesem dreiseitigen Papier erwähnt, das finde ich auch sehr gut, aber eben noch nicht so, dass man erwarten kann, dass das durchschlagenden Effekt hat.

Was ich mir noch wünschen würde, das steht zwar drin, dass man sich noch einmal bei den Finanzen überlegt, ob man die Schraube nicht noch ein bisschen anders drehen kann bei denjenigen, die dann wirklich die Regeln überschreiten wollen. Ja, das wird bestimmt auch zumindest Fluglinien geben, die erst einmal nicht darüber nachdenken, und denen müsste man dann auch klar sagen und klarmachen, dass sie darüber nachdenken sollten, vielleicht dann sogar nachdenken, dass eben nicht der letzte Flug über Hamburg geht, sondern vielleicht derjenige um 17 Uhr und dann eben woanders dann die letzte Schleife gedreht wird. Das würde ich mir vorstellen. Ich muss zugestehen, ich kann nicht inhaltlich jetzt noch großartig über diesen Vorschlag reden, ich kann nur anbieten wie die anderen Oppositionsfraktionen wahrscheinlich alle, dass wir gern bereit sind, mit der Koalition noch einmal in Diskussionen einzutreten und dieses Papier, was immer verbesserungswürdig ist, noch einmal zu verbessern. Ansonsten wird es darauf hinauslaufen, dass wir in der Bürgerschaft da eine lebhafte Debatte bekommen und mitnichten damit das Thema dann irgendwie vom Tisch ist. Ich gehe nicht davon aus, dass das Thema vom Tisch wird nur mit diesem Vorschlag und der Senat möge gern ... Das ist ein bisschen wenig, was auch die Menschen erwarten, dass es ein bisschen mehr sein sollte.

So, das ist erste einmal ganz kurz mein Statement dazu. Wenn wir dieses Papier eine Woche früher bekommen hätten, könnte ich noch weiter darüber reden, weil, ein bisschen Ahnung in der Sache habe ich ja auch. – Also, vielen Dank.

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Dr. Duwe, auch für Ihre Ausführungen. Dann habe ich Frau Oelschläger von der AfD-Fraktion.

Abg. Andrea Oelschläger: Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Wir haben ja sehr lange über Fluglärm beziehungsweise die Probleme gesprochen. Ich sehe es heute eigentlich nicht als nötig an, dass man schon ein Papier abstimmt. Es ist ganz klar, ich verstehe da auch die Regierungsfraktionen, dass man einen Ausgleich zwischen dem Flughafen und der Bevölkerung schaffen muss und den Betroffenen und dass man das auch entsprechend plant und dass man da auch sagt, wir suchen Maßnahmen. Das vorliegende Papier ist allerdings in den meisten Bereichen eine Absichtserklärung, wir wollen noch einmal sprechen, wir fordern den Senat auf, und auch über Dinge, die schon relativ gut vom

Flughafen auch schon vorbereitet worden sind. Das haben wir ja auch in den letzten Sitzungen mitbekommen und haben entsprechend auch schon gehört, dass der Flughafen sich auch sehr viel Mühe gibt. Es sind auch einige Dinge in diesem Papier drin, die ich richtig finde, die Lärmschutzbeauftragte noch einmal zu stärken, dass man noch einmal sagt, da müssen die Namen der Piloten entsprechend freiwillig angegeben werden und nicht, dass sie da hinterherrennen müssen. Das finde ich durchaus richtig, da würde ich mir aber wünschen, dass wir uns noch angucken, ob es vielleicht noch mehr Möglichkeiten dafür gibt. Es ist auch zu Lärmschutz ein bisschen was Neues drin, das hatte der Antrag der CDU auch. Auch da würde ich mir eigentlich wünschen, dass wir vielleicht auch zusammen noch einmal überlegen, ob das nicht, das eine oder andere, was noch mit reinkönnte ...

Lärm macht krank, das wissen wir alle, und insofern gibt es einfach wirklich viele Dinge, die wir neben diesem Ersuchen, ich sage einmal, an den Bund und wie auch immer, durchaus vielleicht noch zusammen schaffen können. Und selbstverständlich ist es so, dass der Flughafen hier in der Stadt ja auch sehr, sehr viele Vorteile hat. Und es ist offensichtlich ja rein rechtlich schwierig, auf 22 Uhr runterzugehen. Ich weiß auch nicht, wahrscheinlich würden da auch ordentlich Arbeitsplätze dranhängen, das ist natürlich jetzt noch eine ganz neben..., ein anderer Aspekt noch, aber zumindest müssen wir auf jeden Fall so was versuchen wie keine Starts mehr nach 23 Uhr, denn das ist ja auch schon jetzt vorgeschrieben. Das sind Dinge, die absolut hinbekommbar sein müssen. Und Verspätungsregeln, selbstverständlich kann man entsprechend die Bußgelder noch einmal anheben. Ob das was bringt für die Betroffenen, bin ich nicht so hundertprozentig sicher. Insofern sollten wir tatsächlich noch einmal über so was wie Lärmpausen diskutieren.

Und ich würde auch dieses Papier eigentlich heute nicht abstimmen wollen, weil ich finde, es sind einfach viel zu viele Absichtserklärungen und viel zu viele Aufträge noch einmal an den Senat, sondern ich würde mir wirklich deutlich konkretere Maßnahmen wünschen. – Vielen Dank.

Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Oelschläger. So, dann haben wir die erste Runde der Fraktionen einmal durch, die Statements. Ich habe aber noch mehr Wortmeldungen auf der Rednerliste und der Nächste ist Herr Thering.

Abg. Dennis Thering: Ja, vielen Dank. Das meiste ist gesagt, aber ich musste einfach noch einmal auf Frau Sparr eingehen, weil das doch relativ unqualifiziert war.

(Zuruf: Das geht ja wohl zu weit!)

Im Gegensatz zu Ihnen machen wir uns nämlich intensiv Gedanken. Das hätten wir uns von Ihnen auch gewünscht hier in der Koalition, dass Sie eigene Ideen mit einbringen. Schließlich haben wir ja vor 2015 noch gemeinsam für mehr Lärmschutz gekämpft, aber wie in vielen anderen Themen haben die GRÜNEN hier ganz offensichtlich klein beigegeben. Ich helfe Ihnen da aber gern noch einmal auf die Sprünge, was unsere konkreten Forderungen sind.

Zu dem Thema verspätete Starts nach 23 Uhr, da hatte Herr Dressel ja auch in einer der letzten Sitzungen gesagt, Verspätungen kann es immer einmal geben, aber Starts nach 23 Uhr müssen nun wirklich nicht mehr sein. Da wundert es mich, dass dieser Punkt hier so wenig Berücksichtigung findet.

Frau Oelschläger hat es eben noch einmal gesagt, unser Vorschlag mit den Lärmpausen, der wurde hier leider überhaupt nicht berücksichtigt. Dann haben wir das Thema Bahnbenutzungsregeln, was ja noch Teil des 16-Punkte-Plans war, auch da gibt es ja offensichtlich keine Bewegung bei der Koalition. Wir fordern weiterhin den Verzicht auf verkürzte An- und Abflüge. Leider passiert das auch immer wieder, was natürlich dazu führt, dass unnötig Leute belärmt werden, die es eigentlich nicht müssten. Dann wollen wir die

Ausweitung der Bußgelder, jetzt nicht nur irgendwelche Bearbeitungsgebühren, sondern auch, dass die Landeentgelte nach 23 Uhr deutlich ausgeweitet werden. Und wir möchten auch, und das ist Teil des 16-Punkte-Plans, dass die Fluglärmenschutzkommission endlich transparent wird und öffentlich tagt. Das ist ja, weiterhin, immer weiterhin eine Geheimsitzung, die dort abgehalten wird.

(Zuruf)

– Also die Fluglärmenschutzkommission tagt doch nicht regelmäßig öffentlich, das können Sie mir doch nicht erzählen. Das ist Teil des 16-Punkte-Plans und das haben Sie bis heute nicht umgesetzt, das bleibt auch weiterhin eine Forderung der CDU. Und noch weiter fordern wir, da haben Sie leider auch wieder eine Rolle rückwärts gemacht im 16-Punkte-Plan, das war der 16. Punkt, da hieß es, dass es einen jährlichen Bericht über die Fortschritte im Kampf gegen den Fluglärm geben soll. Sie wollen da jetzt zurück und wollen nur noch alle zwei Jahre berichten, wie sich der Fluglärm in Hamburg entwickelt hat. Also auch da machen Sie eine weitere Rolle rückwärts. Ich denke, das sind genug Punkte, die ich Ihnen jetzt aufgezählt habe, und, ja, vielleicht setzen Sie einige davon um, dann wird es am Himmel auch etwas leiser. – Vielen Dank.

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Thering. Ich möchte doch noch einmal darauf hinweisen, dass wir hier in einer sachlichen Auseinandersetzung sind. Auch wenn wir ein sehr emotionales Thema haben, aber ich bitte doch um einen ordentlichen Umgang in beide Richtungen hier.

Als Nächstes habe ich dann Frau Sparr auf der Rednerliste.

Abg. Ulrike Sparr: Ja, das passt ja gerade. Vielen Dank für den äußerst qualifizierten Beitrag des Kollegen Thering. Es wundert mich schon, wie Sie hier auftreten. Wir haben gerade von der CDU diesen einen Antrag vorliegen, da wo so ganz mager drinsteht, das Lärmschutzprogramm möge überarbeitet werden. Mehr kennen wir von Ihnen bisher nicht.

(Zuruf Abg. Dennis Thering)

Sie haben ja nun genau wie wir viele Wochen Zeit gehabt, Ihre Vorstellungen zu erarbeiten, genauso wie auch alle anderen Parteien. Gesehen haben wir so ein bisschen eben über Null was. Und das finde ich schon eigenartig. Und auch mit der Fluglärmenschutzkommission, dass die nicht öffentlich tagt, also das wäre mir vollkommen neu. Also es gibt einen kleinen internen Teil in der Fluglärmenschutzkommission, aber normalerweise tagt die öffentlich.

(Zuruf: Nein! – Zurufe)

Wir haben in Lurup, Bargteheide ..., hier in Lurup, Bargteheide, Duvenstedt, Klein Flottbek und Hasloh haben solche Sitzungen stattgefunden.

(Zuruf: Sonderveranstaltung! – Zurufe)

Und Sie sagen, die tagt nicht öffentlich.

Vorsitzende: So, darf ich als ... Ich möchte einmal bitte einmal eingreifen. Im Moment hat Frau Sparr das Wort und niemand anderes.

(Ang. Dennis Thering: Das sind Sonderveranstaltungen!)

– Nein, Herr Thering, bitte, Frau Sparr ist im Moment dran mit ihrem Statement, mit ihren Ausführungen und Sie können sich gern wieder melden.

Abg. Ulrike Sparr: Ja, das nur am Rande. Ich wollte eigentlich noch einmal auf diesen Punkt eingehen, dass jetzt von der Opposition so vehement gefordert wird, wir sollten das jetzt hier noch nicht beschließen heute. Wie gesagt, ich verstehe das vonseiten der Opposition nicht, dass da nichts vorliegt, was wir dagegenhalten können, oder fast nichts. Insofern verstehe ich auch diese Haltung jetzt nicht. Und ich denke auch, die Bürgerinnen und Bürger haben jetzt lange genug gewartet und die brauchen einfach auch eine Antwort auf ihre Petition. Die Antwort ist, da es sich im Rahmen einer Petition bewegt, die wir ja sonst normalerweise auch in anderen Fällen im Eingabenausschuss behandeln, dass wir sagen müssen, sie ist in dieser Form nicht abhilfefähig, mit Auskunft, sie werden die Berichte alle erhalten zu den Sitzungen, die stattgefunden haben. Und wir werden dann hoffentlich dieses Petikum beschließen, was dann eben auf einige Aspekte eingeht, die aus unserer Sicht momentan bewegbar sind. Ich gebe zu, ich hätte mir da auch mehr gewünscht, ganz klar, aber ich muss auch sehen, dass die Interessenlage innerhalb der Stadt sehr divers ist und dass man gucken muss, dass man da irgendwie zu dem kommt, was möglich ist.

Im Übrigen haben wir ja ... Natürlich ist das mit der heutigen Sitzung nicht in dem Sinne abgeschlossen, dass darüber überhaupt nicht mehr geredet wird, denn selbstverständlich wird in der Bürgerschaft das Thema noch debattiert werden. Und auch da, liebe Opposition, Sie sind eingeladen, da Anträge einzubringen mit Ihren eigenen Vorstellungen. – Vielen Dank.

Vorsitzende: So, dann ist als Nächstes Frau Dr. Schaal auf der Redeliste. Frau Dr. Schaal, bitte.

Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ja, ich bitte Sie auch ganz herzlich, dass wir den Antrag hier heute oder dieses Petikum beschließen, um diese Diskussion jetzt erst einmal zum Abschluss zu bringen. Es ist ja allen Fraktionen unbenommen, ihre Sicht der Dinge noch beizufügen mit eigenen Anträgen, die dann auch gemeinsam mit den vorliegenden Vorschlägen der Regierungskoalition und auch vor dem Hintergrund dessen, was wir hier im Ausschuss beraten haben und was wir auch erfahren haben, alles noch einmal in der Bürgerschaft zu diskutieren. Darüber hinaus ist es ja dann mit dem Abschluss in der Bürgerschaft sozusagen ein Vorgang hier zwar abgeschlossen, aber in der Sache sind wir natürlich dann nicht fertig, sondern es wird auch unsere Aufgabe sein, weiter an dem Thema dranzubleiben. Es besteht ja auch die Möglichkeit, dass sich der Ausschuss unterhalb dieser zwei Jahre dann damit befasst und einmal nachfragt, was sozusagen sich hier aus diesen Punkten ergeben hat. Es ist aber nicht so, Herr Thering, wie Sie unterstellen, dass der 16-Punkte-Plan mit seinem Berichtersuchen hier außer Kraft gesetzt wird, hier geht es praktisch um die neuen Dinge, die ja teilweise erst ausverhandelt werden müssen auf anderen Ebenen, dass man dort möglicherweise einen längeren Vorlauf braucht oder eine längere Zeit braucht. Wir haben hier zwei Jahre angenommen, aber es ist durchaus möglich, dass man sozusagen sich auch einmal einen Zwischenbericht geben lässt und abholt. So. Und ansonsten wird es ja weiterhin die Berichte geben der Fluglärmschutzbeauftragten, davon gehe ich jedenfalls aus. Insofern sehe ich nicht, dass das, was im 16-Punkte-Plan steht, durch das Petikum, was wir hier jetzt befassen, dann überflüssig ist. Dem ist nicht so, sondern das, was wir hier vorgelegt haben, ist eine Ergänzung zu dem, was bereits beschlossen wurde.

Ja, ich hätte auch wie Frau Sparr, sicher, Herr Thering, auch gern weitergehende Regelungen gehabt, aber es ist halt so, wir haben tatsächlich nicht nur ein Interesse zu bedienen und es ist immer eine Kunst in der Politik, einen Ausgleich zu schaffen. Wir haben hier die Situation, dass die berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner da sind. Es sind auch die berechtigten Interessen der Beschäftigten des Flughafens, die hier ja auch in großer Zahl vertreten sind. Es sind die Interessen der Wirtschaft und es sind auch die Interessen von vielen Bürgerinnen und Bürgern, die auch gern mit vom Flughafen sozusagen ihre Ziele erreichen wollen. Und ich bin

davon überzeugt, dass auch unter denjenigen, die sich um die Ruhe sorgen, ganz viele dabei sind, die auch dann und wann wenigstens auch einmal das Flugzeug benutzen, sodass sich also hier durchaus Überschneidungen ergeben könnten. Es geht mir ja selbst auch nicht anders. Ich gehöre zwar nicht mehr zu den Vielfliegern, aber es ist halt schon so, dass das Flugzeug zu unserem Mobilitätsmix dazugehört. So, also und es war hier die Aufgabe der Politik, insbesondere der Politik der Fraktionen, die in Regierungsverantwortung stehen, hier einen Interessenausgleich herzustellen. Ich betone es noch einmal, ich meine, es ist hier auch gelungen, die verschiedenen Interessen zum Ausgleich zu bringen und wir müssen beobachten, wie sich das entwickelt. Natürlich hätte jeder gern mehr, aber das ist wie im Märchen, jeder kann nicht alles haben. Und da wir hier von rechts und links offensichtlich, von Herrn Thering und von Herrn Jersch, ordentlich Prügel gekriegt haben, ist ja wahrscheinlich gar nicht so falsch, was wir hier gemacht haben. Wenn man es von zwei Seiten kriegt, dann fühlt man sich ja dann doch immer sehr gestärkt und es bringt einen überhaupt nicht aus dem Gleichgewicht, wenn das so ist. Also, wenn Sie das noch alles überschreiten wollen, bitte sehr, der Weg steht frei, das hatte ich bereits gesagt.

Einen Punkt, das nehme ich natürlich gern auf, Herr Thering, Sie haben bemängelt, nicht ganz zu Unrecht, dass wir uns das Thema Bahnbenutzungsregeln hier nicht mit noch auf die Tagesordnung gestellt haben und nicht hier abgearbeitet haben in dem Petikum. Aber Sie sollten das auch wissen, wir haben ja die Allianz zum Fluglärmschutz und Sie sind dort auch Mitglied und wir haben dort ja vor gar nicht langer Zeit beschlossen, Herr Thering, da waren Sie auch dabei, dass wir dieses Thema Bahnbenutzungsregeln, weil es eben ein sehr komplexes Thema ist, dort behandeln werden, auch mit Experten. Insofern denke ich einmal, wir brauchen da auch keine Doppelarbeit und wenn wir da zu Ergebnissen ...

(Abg. Dennis Thering: Hä?)

– Was heißt hä? Da sind Sie dabei gewesen, dafür haben Sie auch die Flosse gehoben. So. Wenn wir da dann Ergebnisse haben, ist ja Ihnen und mir und allen anderen, die beteiligt sind, unbenommen, das, was wir dort gelernt und erfahren haben, auch in die parlamentarische Arbeit einzubringen. Also insofern sehe ich das, finde ich es zwar auch schade, dass wir nicht alles auf einmal lösen können. Aber es ist eben ein Thema, was eben auch noch schwieriger ist, weil, wir sind ja auch nicht allein im Luftraum zu Hause, da gibt es noch mehrere. Auch da gibt es Interessen und Regeln, die beachtet werden müssen, also, das wird noch ein ganz schön hartes Thema werden mit den Bahnbenutzungsregeln. Ja, so.

Also ansonsten ... abschließend bitte ich um Zustimmung zu unserem Petikum und freue mich auf Ihre Beiträge dann, die Sie zur Bürgerschaftssitzung einbringen.

Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Dr. Schaal. Dann ist Herr Jersch dran.

Abg. Stephan Jersch: Danke schön, Frau Vorsitzende. Die Bürgerinnen und Bürger brauchen eine Antwort auf Ihre Petition. Das lasse ich mir jetzt einmal auf der Zunge zergehen den Satz, der Berg hat fünf Monate gekreist. Und das, was rausgekommen ist, ist eigentlich ... wir haben uns ja Gedanken darüber gemacht, was ist, was könnte der Vorschlag sein, dieser propagierte Vorschlag, der da kommen mag. Und als ich ihn dann so gegen kurz vor vier dann halbwegs einmal lesen konnte, muss ich

wirklich sagen, was war jetzt da neu dran. Bitten, Flehen und ein, zwei Punkte, die tatsächlich in Hamburg gemacht werden können. Ich glaube, ja, Bürgerinnen und Bürger brauchen eine Antwort, die Beschäftigten des Flughafens brauchen auch eine Antwort, aber doch nicht so in einer Überfallaktion gegen die Politikerinnen und Politiker hier im Ausschuss, die darüber befinden sollen. Insbesondere, wenn ich doch sehr deutlich vernehme, dass das Beschließen auch ein Abschließen ist und man dann wieder neu starten soll aus der Opposition heraus. Das denke ich mir, ist nicht Demokratie, wie ich sie mir vorstelle.

Ich will auch noch einmal darauf verweisen, welche Kollateralschäden dieses Vorgehen der Regierungskoalition jetzt wirklich verursacht. Weil, sicherlich wird es einen Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten weiterhin geben. Ich will an dieser Stelle noch einmal sagen, ich glaube, keiner der Arbeitsplätze in Hamburg ist sicherer als dieser Arbeitsplatz. Und ich glaube auch nicht, dass hier wirklich ein Ausgleich hergestellt worden ist. Allerhöchstens ein Ausgleich zwischen der Flughafenbilanz und den Anteilseignern des Flughafens, zwischen der Flughafenleitung. Aber es ist kein Ausgleich geschaffen worden zwischen Flughafen, den Beschäftigten am Flughafen und den Anwohnerinnen und Anwohnern rund um den Flughafen sowie in den Einflug- und Abflugschneisen des Flughafens. Diesen Ausgleich sehe ich mit diesem Vorschlag hier bisher nicht. Und solange ich den nicht sehe ... oder sagen wir es so, aufgrund der Kurzfristigkeit dieses Antrages, dieses Petitums, bin ich nicht der Meinung, dass wir heute wirklich legitim darüber abstimmen können. So kurzfristig dies auch in der Regierungskoalition und so schwierig, das kann ich mir vorstellen, es beim Aushandeln war, es ist nicht einerseits fair und es ist nicht demokratisch. Wir wollen darüber noch einmal beraten, welche Auswirkungen das hat. Ich verhehle nicht, ich bin der Meinung, dass dieses Petitum so auswirkungsneutral sein wird, nein, sogar festschreibt, was wir eigentlich ändern wollen an Lärmbelästigung in Hamburg und die Tendenz nicht wirklich in eine umgekehrte Richtung geht, dass es weniger Lärm, dass es weniger Verspätungen gibt. Ich glaube, da verkennen Sie Fluggesellschaften und wie sie ihre Flüge planen. Ich glaube, so hoch können Sie die Gebühren gar nicht drehen, weil, es ist ja Ihre eigene Aussage, dass die Gebühren kostendeckend sein müssen und höher nicht sein dürfen. Dann müssten Sie wirklich sagen, wir schaffen einen Fluglärmfonds und jeder der Anwohnerinnen und Anwohner bekommt pro Verspätung 100 Euro ausgezahlt und entsprechend hoch müsste ...

(Zuruf)

– ja, entsprechend hoch müssten dann die Gebühren diesen Fonds decken. Dann müssen Sie die Kosten entsprechend in die Höhe setzen, damit sich die Flugverspätungen für die Fluggesellschaften dann auch nicht ändern. Ich sehe diesen wirklichen Willen jetzt wirklich nicht, bin aber gern bereit, darüber zu diskutieren, aber nicht in dieser Überfallversion, jetzt darüber abzustimmen.

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Jersch. Herr Dr. Duwe, bitte.

Abg. Dr. Kurt Duwe: Ja, ich bin zwar politisch meistens nicht einer Meinung mit Herrn Jersch, aber ich stimme ihm zu. Die FDP-Fraktion wird an dieser Abstimmung nicht teilnehmen, weil, selbst eine Enthaltung wäre dem irgendwie nicht gerecht. Ich würde empfehlen, dass wir eine weitere Umweltausschusssitzung anberaumen, wenn nicht die nächste nehmen, um das Papier noch einmal durchzudiskutieren. So

geht es nicht, auch wenn das toll wäre. Aus Prinzip sage ich einmal, werde ich an dieser Abstimmung nicht teilnehmen. Vielen Dank.

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Dr. Duwe. Jetzt haben wir mehrere Schlagabtausche hier gehabt und mir als Vorsitzende, ich habe Sie gesehen, Herr Senator, ganz kurz nur, um einen Versuch der Moderation zu machen, als Vorsitzende kommt mir die Moderation beziehungsweise auch ein wenig einmal die Zusammenfassung der diskutierten Aspekte zu. Ich habe jetzt viel Kritik inhaltlicher Art an dem bürgerschaftlichen Ersuchen gehört. Auch ich bin in diese Sitzung hineingegangen, dass wir heute eine Entscheidungsfindung, dass wir in der Diskussion so weit sind, dass wir eine Entscheidungsfindung treffen können. Und diese Entscheidungsfindung wäre ja auch sehr breit gestreut gewesen, von Kenntnisnahme bis Annahme, von ganz wenig bis ganz viel. Und so haben wir jetzt im Moment ein bürgerschaftliches Ersuchen, das, wie gesagt, inhaltlich auf sehr viel Kritik stößt, das kann ich, glaube ich, so subsumieren. Und auch die Tatsache, dass wir ein Teilzeitparlament sind, Herr Jersch hat es ja auch noch einmal deutlich gemacht, dass eben halt wir auch nicht zu jeder Tages- und Nachtzeit erreichbar sind. Zwei Stunden vor dieser Sitzung eine dreiseitige Vorlage zu bekommen, ist sicherlich mehr als unglücklich und es gab bisher keine Austauschmöglichkeiten innerhalb von zwei Stunden oder beziehungsweise noch weniger, wenn man nicht erreichbar oder nicht verfügbar ist. Also, es ist so ein bisschen die Frage, wie gehen wir jetzt im Verfahren weiter? Und auch die Frage oder den Appell an die Regierungsfractionen, wir haben es bisher in dieser Form, was das Thema Fluglärm anging, immer interfraktionell geschafft, dass wir hier eine Einigung und dass wir auch einen Kompromiss gefunden haben. Und im Moment ist es so, dass dieses bürgerschaftliche Ersuchen die Meinung der SPD und GRÜNEN widerspiegelt, das ist für mich jetzt auch in der Zusammenfassung deutlich geworden. Und hier eben halt die Frage noch einmal, ob Sie – bevor ich die nächsten Redner oder beziehungsweise Herr Senator Kerstan hat sich auch noch einmal zu Wort gemeldet – doch noch einmal in sich gehen, ob wir diesen Tagesordnungspunkt oder beziehungsweise diese Beschlusslage vertagen und ob wir diese tatsächlich dann auch noch einmal beraten können. Denn, wie gesagt, wir verlassen damit den interfraktionellen Raum, den wir in guter Manier in diesem Ausschuss bisher gehabt haben. Das ist mein Appell, nur eine kurze Zusammenfassung. Jetzt erteile ich Senator Kerstan das Wort. Herr Senator, bitte.

Senator Kerstan: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Es steht mir natürlich als Senator gar nicht zu, das Parlament ... zum parlamentarischen Verfahren Ihnen da irgendwelche Hinweise zu geben, das liegt natürlich allein in Ihrer Kompetenz, aber es sind ja ein paar inhaltliche Punkte hier angesprochen worden, die in die Zuständigkeit meiner Behörde fallen, ein paar, die auch in die Behörde der Zuständigkeit der BWVI fallen. Und vielleicht kann man ja heute Abend den Termin auch nutzen, zu dem einen oder anderen Thema aus unserer Sicht einmal Stellung zu beziehen und wie auch immer das parlamentarische Verfahren denn weitergeht. Denn Ihre Aussage, Herr Abgeordneter Thering, hat mich schon ein bisschen gewundert, weil Sie sagten, hier duckt sich der Senat weg. Also, gerade Ihnen als erfahrenem Parlamentarier muss ich ja nicht erklären, dass das jetzt keine Drucksache des Senats ist, die der Senat der Bürgerschaft zur Beschlussfassung vorlegt, sondern dass das hier ein Petition der Regierungsfractionen ist. Und so, wie ich es verstanden habe, sind da ...

(Abg. Dennis Thering: Da war sogar der Bürgermeister drin.)

... die letzten Absprachen gestern Abend getroffen worden, sodass der Senat in Gänze sich damit auch noch gar nicht befassen konnte. Darum spreche ich hier auch nicht für den Senat, sondern als Fachsenator.

Okay. Ich glaube, die Situation am Flughafen sehen wir alle so, dass wir da eine sehr unbefriedigende Situation haben, die seit Jahren nicht besser wird.

1 000 Verspätungen im letzten Jahr, ein Rekord und wir sind in diesem Jahr auf dem Weg, diesen Negativrekord wieder zu überschreiten. Frau Dr. Schaal hat richtigerweise darauf hingewiesen, dass es im Juli eine leichte Verbesserung gegeben hat, allerdings sind die Zahlen im August auch wieder deutlich über denen des Vorjahreswertes, sodass wir aus unserer Sicht der BUE, die ja für Lärmschutz zuständig sind, die notwendige Trendwende noch nicht erreicht haben. Insofern begrüßen wir es natürlich, wenn die Regierungsfractionen hier verschiedene Maßnahmen vorschlagen, die wir zusätzlich ergreifen sollen, um die Situation zu verbessern. Und insofern könnten wir jetzt ein paar Punkte auch noch einmal sagen, die, so wie ich es verstanden habe, für Abgeordnete jetzt ja schwer einzuschätzen sind, weil sie es zum Teil sehr kurzfristig erreicht hat, welche Auswirkungen, die ein oder andere der Formulierungen in dem Petitum der Regierungsfractionen ja durchaus haben würde aus unserer Sicht.

Ich will nicht verschweigen, dass ich als zuständiger Senator gerade die Frage des aktiven Lärmschutzes für eine wichtige halte, weil ich glaube, dass das die Maßnahmen sind, die am schnellsten und am effektivsten zum Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger beitragen. Man muss schon dazu sagen, dass ich an der einen oder anderen Stelle auch das Gefühl habe, dass ich mir da etwas weitergehende Regelungen gewünscht hätte, weiß allerdings auch, dass die im Moment im Senat, um darauf zu beziehen, nicht durchsetzbar wären, jedenfalls keine Einstimmigkeit dafür herzustellen. Aber dennoch sind hier doch deutliche Verbesserungen in diesem Petitum der Regierungsfractionen an mehreren Stellen zu sehen. Da würde ich jetzt einmal gern darauf hinweisen, denn, Herr Thering, das ist sicherlich richtig, dass wir ja schon länger einmal darüber geredet haben, dass es wichtig wäre, die Namen der Piloten von den Fluglinien zu bekommen. Denn wir brauchen Namen der Piloten gegen die wir Ordnungswidrigkeitsverfahren erlassen wollen, weil das deutsche Bußgeldverfahren es einfach vorsieht, dass man das gegen Gesellschaften nicht machen kann, sondern eben nur gegen natürliche Personen. Und in dem Moment, wo wir die Namen verspäteter Flüge der Piloten nicht haben auch keine Ordnungswidrigkeitsverfahren einleiten können, selbst wenn wir der Auffassung sind, dass sie vermeidbar und damit unzulässig waren. Und insofern, wenn wir hier als Senat da beauftragt werden, eine Regelung zu finden, die die Airlines regelhaft dazu verpflichtet, Pilotennamen anzugeben, würde das unsere Arbeit enorm erleichtern, weil wir im Moment den Flughafen darum bitten müssen, Personal zu verspäteten Flügen zu schicken, um die Namen der Piloten zu erfragen, da die uns regelhaft nicht mitgeteilt werden, und da wir ja gerade in den Sommermonaten viele Tage haben, wo zeitgleich sehr viele Flüge verspätet ankommen, es häufig nicht gelingt, die Namen dann zu erfragen. Insofern wäre das schon eine deutliche Verbesserung, wenn man Ordnungswidrigkeitsverfahren hier beschreibt.

Und in der Tat ist es schon so, wenn man die Expertenanhörung sich genauer angehört hat, ich war ja auch da und habe es mir sehr genau angehört, muss ich sagen, bis auf diesen Punkt habe ich eigentlich nichts gehört, was an anderen Flughäfen gemacht wird, was über das hinausgeht, was in Hamburg üblich ist. Und dass im Gegensatz die anderen Flughäfen mit Interesse darauf gucken, was die Lärmschutzbehörde hier in Hamburg in Bezug auf Bußgeldverfahren, auf Bearbeitungsgebühren und auch auf Gewinnabschöpfung bei verspäteten Flügen machen, die es an allen anderen Flughäfen nicht gibt und mit Interesse gucken, wie diese Verfahren ausgehen. Denn die sind ja durchaus im Moment auch so, dass die Fluglinien dagegen Widerspruch einlegen und auch rechtliche Überprüfungen angekündigt haben. Daran sieht man auch, Herr Thering, dass das jetzt keine Kleinigkeit ist, was wir hier im Senat machen, sondern dass wir hier Neuland beschreiten und da auch auf heftigen Widerstand stoßen.

Und insofern ist es natürlich schon so, wenn es jetzt darum geht, dass wir die Vermeidbarkeit, die Regeln jetzt hier durch das Parlament aufgefördert werden, nach diesen Kriterien auszurichten, würde ich einmal, ich weiß nicht, meinen Staatsrat oder die Fluglärmbeauftragte einmal bitten, was das bedeutet. Denn die bisherigen Kriterien für unsere Ordnungswidrigkeitsverfahren betreffen deutlich weniger Flüge als das, was die Fraktionen uns jetzt ermöglichen würden, wenn man dem folgt. Das könnten wir vielleicht noch einmal darstellen. Wobei ich das auch noch einmal deutlich sagen würde, also mit Sicherheit wäre es das effektivere Mittel, nicht im Nachhinein zu prüfen, ob die Verspätung vermeidbar wäre und dann Ordnungswidrigkeitsverfahren, Gewinnabschöpfungsverfahren anzustrengen, das sind ja alles langwierige Verfahren. Die mit Sicherheit effektivere Maßnahme wäre natürlich nach 23 Uhr auf das Verfahren umzustellen, wie es nach 24 Uhr der Fall ist, nämlich Einzelfallgenehmigungen durch die für den Fluglärm zuständige Behörde oder Fluglärmbeauftragte. Aber in der Tat, dafür ist im Moment keine Mehrheit, weder bei den Regierungsfractionen, noch im Senat zu erzielen.

Bei der öffentlichen Debatte, bevor ich jetzt meinem Staatsrat das Wort gebe, muss ich schon sagen, dass es mich ein bisschen gewundert hat, insbesondere auch die Stellungnahmen aus der Wirtschaft, die ja anscheinend die Verspätungsregelungen nach 23 Uhr missverstehen und davon ausgehen, dass die Betriebszeiten des Hamburger Flughafens bis Mitternacht gehen. Das ist natürlich nicht der Fall. Die Betriebszeit des Hamburger Flughafens geht bis 23 Uhr, danach sind Starts und Landungen nicht zulässig, es sei denn, es gibt Ausnahmegenehmigungen. Und jetzt ist das Verfahren bis 24 Uhr ein anderes als ab Mitternacht. Bis 24 Uhr geht man davon aus, von einer sogenannten Genehmigungsfiktion, dass Flüge dann eine Ausnahmegenehmigung erhalten, wenn sie vermeidbar sind. Und es ist Aufgabe meiner Behörde, dann im Nachgang zu überprüfen, inwieweit das jetzt wirklich vermeidbar ist. Wenn dort Gründe angeführt werden, Störungen im europäischen Flugverkehr ist das hier aus Hamburg zum Teil äußerst schwierig nachzuvollziehen. Insofern sind strengere Regelungen für Landungen nach 23 Uhr auch relativ schwierig, vor dem Hintergrund zu prüfen. Darum erheben wir jetzt eine Bearbeitungsgebühr bei solchen Fällen von 500 Euro. Wir werden jetzt Ende des Monats dann erstmalig für den Monat Juli solche Gebühren erheben. Bei Landungen ist es aber natürlich ganz eindeutig, ob das vermeidbar war oder nicht, da haben wir die Bedingungen hier vor Ort und können das sehr schnell selbst überprüfen, wenn das denn gewollt ist. Aber insofern muss ich schon sagen, dass die Regelungen allerdings zu den Kriterien, wann wir mit Ordnungswidrigkeitsverfahren und

Gewinnabschöpfungen, die ja durchaus jetzt schmerzhaft große Größenordnungen erreicht haben – gegen eine Fluglinie haben wir Gewinnabschöpfungen in Höhe von 400 000 Euro verhängt –, das sind schon durchaus Punkte, die zu Effekten führen, allerdings bei wesentlich weiter gefassten Kriterien für die Vermeidbarkeit, als das Parlament uns jetzt vorschlägt, einzuführen. Das könnte vielleicht mein Staatsrat noch einmal genauer ausführen.

Staatsrat Pollmann: Ja, Frau Vorsitzende, Herr Senator, in der Ziffer 3 des Antrages, der uns vorliegt, des bürgerschaftlichen Ersuchens soll der Senat aufgefordert werden, die Vermeidbarkeit nach 23 Uhr künftig strenger zu prüfen, und dabei insbesondere auf häufige Verspätungen abzustellen. Und zwar mit einem Kriterium, wo gesagt wird, wenn innerhalb eines Monats auf einer Verbindung, die häufiger als drei Mal pro Woche bedient wird, mehr als 25 Prozent Verspätungen auftauchen, dann soll ja geprüft werden, ob daraus die Notwendigkeit einer Änderung des Flugplanes abzulesen ist oder ob andere Maßnahmen ergriffen werden müssen, um diese Verspätungen zu vermeiden. Das bezieht sich ja auf eine Regelung, die, glaube ich, hier wir auch einmal vorgestellt haben, eine Übereinkunft zwischen Flughafen, BWVI und BUE aus dem letzten Jahr, wo wir versucht haben, uns der Frage dieser nachweislichen Unvermeidbarkeit oder Vermeidbarkeit, aus der von Herrn Kerstan erläuterten Verspätungsregelung, anzunähern. Und wo wir gesagt haben, wenn über eine längere Zeit Verspätungen sich immer auf dem gleichen Flug häufen, dann ist das ein Anzeichen dafür, dass möglicherweise eine fehlerhafte Flugplanung vorliegt, dass beispielsweise die Umlaufplanung so eng ist, dass die Standzeiten auf den Zwischenstopps eines Fluges über den Tag hinweg zu eng bemessen sind, sodass kleine Störungen, die sich dann über den Tag kumulieren, dazu führen, dass zum Schluss der Flug verspätet in Hamburg eintrifft oder nicht mehr rechtzeitig vor 23 Uhr seine letzte Reise von Hamburg antreten kann. Bislang haben wir gemäß dieser Übereinkunft das so gehandhabt, dass wir geguckt haben, welche Flüge, und zwar immer nur bezogen auf Verbindungen, die mehr als vier Mal pro Woche bedient werden, welche Verbindungen haben über zwei Monate hinweg eine Verspätung von 30 Prozent, also, dass 30 Prozent der Flüge über zwei Monate hinweg auf dieser Linie verspätet sind. Dann haben wir im Sinne eines Monitorings, wie es hier an anderer Stelle im Ersuchen vorgeschlagen wird, mit den Linien, mit den Fluggesellschaften das Gespräch geführt, um zu erkunden und um zu sagen, so kann das nicht weitergehen. Und wenn dann weitere zwei Monate immer noch, also über einen Zeitraum von insgesamt vier Monaten, die Verspätungen bei über 30 Prozent lagen, dann haben wir gesagt, es gibt für uns einen Anhaltspunkt, tatsächlich der Vermeidbarkeit aufgrund einer falschen Flugplanung und haben Ordnungswidrigkeitsverfahren angefangen. Das ist natürlich dann über einen relativ langen Zeitraum, mit einer relativ hohen Zahl von Verspätungen, 30 Prozent und gleichzeitig nur bezogen auf die Flüge, die mehr als vier Mal pro Woche auf der gleichen Linie bedient werden. Wir haben durchaus die Erfahrungen gemacht oder das war interessant, das könnte Frau Pieroh sicherlich im Detail noch einmal erläutern, dass bei einzelnen der Flüge, die so auffällig geworden sind, wir dann festgestellt haben, die waren zwei Monate mit einer Verspätung über 30 Prozent, deswegen haben wir sie auch in den Fokus genommen und haben gesagt, wenn das so weitergeht, dann werden wir die Ordnungswidrigkeitsverfahren in Gang setzen und im dritten Monat gab es dann eine Reduktion der Verspätungen auf eine einstellige Zahl. Was durchaus dafür spricht, dass dieses Instrument wirkt auf der einen Seite und auf der anderen Seite, dass die Fluggesellschaften auch steuerungsfähig sind, wenn der Druck entsprechend hoch ist.

Wenn wir jetzt entsprechend aufgefordert werden zu sagen, die Bemessungszahl soll einen Monat, 25 Prozent und bei den Flugverbindungen, die drei Mal oder häufiger pro Woche bedient werden, dann vergrößert das den Radius dieser Regelung enorm. Ich könnte mir vorstellen, dass das Wirkungen entfaltet. Wir werden natürlich versuchen, das umzusetzen, wenn uns das so vorgeschlagen wird. Man muss dann allerdings auch sehen, das hat Herr Kerstan auch gesagt und das war ja auch Ergebnis der Expertenanhörung, dass in der Frage des unbestimmten Rechtsbegriffs dieser nachweislichen Vermeidbarkeit oder Unvermeidbarkeit von Verspätungen dann möglicherweise die Klärung vor Gerichten erfolgen wird, ob unsere Bußgeldbescheide oder Gewinnabschöpfungen dann Bestand haben werden. Das muss man der Fairness halber einräumen. Wir würden sagen, wenn die Bestand haben, dann ist das auch ein sehr wirksames Instrument. Das wird dann aber wahrscheinlich erst die Zukunft erweisen.

Vorsitzende: Gut. Vielen Dank für diese Detailerläuterungen, die ja nur punktuell jetzt erfolgen können und auch einen Austausch nicht ersetzen, aber herzlichen Dank an den Senat. Dann habe ich weiter Herrn Thering auf der Redeliste. Herr Thering, bitte.

Abg. Dennis Thering: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Also, lieber Senator, ich finde es etwas schwierig, wenn Sie uns Abgeordneten gegenüber, aber auch gegenüber der Öffentlichkeit uns weiß machen wollen, dass Sie davon auch noch nichts wussten und dass Sie das auch alles sehr spät bekommen haben. Und Frau ...

(Senator Kerstan: Nein, das habe ich nicht gesagt.)

– Na ja, Sie haben uns gesagt, Sie wussten davon auch nichts, das ist ja nicht Sache des Senats gewesen, das sei Sache der Regierungsfractionen gewesen, aber Frau Dr. Schaal und Frau Sparr haben uns ja auch berichtet und sich ja ausdrücklich auch bei dem Bürgermeister bedankt, dass er da so intensiv mitgearbeitet hat. Da frage ich mich, wenn dem Chef des Senats das so intensiv bekannt war, warum Sie dann sagen, das sei ja nur Sache der Regierungsfractionen und nicht des Senats. Das finde ich etwas schwierig.

Dann noch einmal zu den Bahnbenutzungsregeln. Frau Dr. Schaal, Sie sagten, ja, da würden wir uns ja in der Fluglärmallianz mit beschäftigen. Das ist richtig, aber das bedeutet ja nicht im Umkehrschluss, dass Sie das aus Ihrem Maßnahmenpaket rausnehmen müssen. Das ist ein wichtiger Punkt und den sollte man hier auch noch einmal unterstreichen. Und da hilft es ja auch nichts, dass wir uns damit in der Fluglärmenschutzallianz beschäftigen. Das finde ich, ist deutlich zu wenig.

Und wenn Sie hier kritisieren, dass wir keine eigenen Anträge haben, ich glaube, Sie waren damals noch nicht dabei in der Funktion, da hatten das, glaube ich, Herr Tjarks und Herr Dressel alles gemacht, der 16-Punkte-Plan, der fußt auf unseren Anträgen. Das ist ja quasi, der 16-Punkte-Plan ist ja quasi das Ergebnis unserer CDU-Anträge gewesen, den wir dann interfraktionell gemacht haben. Von daher haben wir da ja schon ganz gut vorgelegt und deshalb würden wir uns wünschen, dass das dann auch endlich einmal abgearbeitet wird.

(Zuruf)

Sie sagen zu Ihrem 20-Punkte-Plan, die Bürger erwarten Antworten von Ihnen, aber leider liefern Sie diese Antworten nicht. Das ist deutlich zu wenig. Ist aber auch nicht schlimm, wir können uns da, wie gesagt, Herr Jersch hat es gesagt, ich schließ mich da auch Herrn Dr. Duwe gern an, wir können das gern alle gemeinsam noch einmal bearbeiten das Thema. Ich sehe da auch überhaupt gar kein Problem bei, warum Sie die Opposition und vor allem auch die Initiativen da rausnehmen wollen. Das ist ja vor allem auch völlig kontraproduktiv, wenn Sie das jetzt alles im Geheimen machen. Und wenn Sie die Opposition rausnehmen, sage ich noch, okay, das ist völlig in Ordnung, aber wenn Sie es völlig im Geheimen machen und die Initiativen rausnehmen, dann wird das hier genau den gegenteiligen Effekt haben und nicht, dass es ruhiger wird und dass Sie ein leichteres Leben in Sachen Fluglärm haben, sondern die Initiativen werden das sicherlich nicht auf sich sitzen lassen und werden dementsprechend an dem Thema dranbleiben, die nächsten Bezirks- und Bürgerschaftswahlen werden da ja sicher auch kommen.

Ich finde es zu tiefst undemokratisch, dass hier was vorgelegt wird, was wir jetzt einfach so beschließen wollen. Deshalb schließe ich mich auch den Vorrednern da noch einmal ausdrücklich an, dass wir das Thema gern auf den nächsten Umweltausschuss noch einmal verschieben, dann haben wir alle noch die Möglichkeit, gemeinsam darüber zu sprechen, das Ganze inhaltlich noch deutlich stärker aufzustellen, sodass wir dann alle gemeinsam hier mit einem Beschluss rausgehen. Und ich denke, das müsste ja eigentlich auch im Sinne der Regierungsfraktionen sein, wenn Sie alle Parteien hier mit im Boot haben.

Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Thering. Dann kommt Herr Warnholz. Herr Warnholz, Sie haben das Wort.

Abg. Karl-Heinz Warnholz: Wie viel Gewinnabschöpfungen wurden denn bis heute erhoben? Und wie viel wurde überhaupt bis heute gezahlt? Wenn Sie es heute nicht angeben können, dann würde ich mich freuen, wenn Sie das zu Protokoll nehmen oder zur nächsten Umweltausschusssitzung zahlenmäßig aktuell vorlegen können.

Vorsitzende: Das war eine Frage an den Senat. Können Sie das jetzt oder zu Protokoll beantworten?

Senator Kerstan: Das kann ich jetzt schon. Ja, das ist ganz einfach zu beantworten.

(Vorsitzende: Kein Problem.)

Das waren also Gewinnabschöpfungen in Höhe von 468 000 ...

(Abg. Karl-Heinz Warnholz: Wie viel?)

– 468 000 Euro und davon ist kein Euro bezahlt worden, weil die Airlines den juristischen Weg beschreiten und der erst einmal abgeschlossen werden muss, bevor das Ganze dann am Ende gerichtlich geklärt ist.

Vorsitzende: Herr Warnholz mit einer Nachfrage, bitte.

Abg. Karl-Heinz Warnholz: Liegt diese Forderung bereits als Antrag beim Gericht vor oder will man das erst machen?

Senator Kerstan: Bisher gibt es einen Widerspruch gegenüber der BUE. Den werden wir dann bescheiden und danach haben die Airlines angekündigt, den Rechtsweg beschreiten zu wollen.

Abg. Karl-Heinz Warnholz: Okay. Danke.

Vorsitzende: Gut. Dann habe ich Herrn Jersch auf der Redeliste.

Abg. Stephan Jersch: Danke schön, Frau Vorsitzende. Also, ich glaube, die Worte, danke dafür, des Senators zur Erklärung waren schon sehr wichtig und sind eine hervorragende Begründung auch dafür, warum wir weiter diskutieren müssen und nicht heute darüber beschließen können. Denn wenn ich mir zum Beispiel die strengeren Prüfungen ab 23 Uhr ansehe und die Regelung mit den, ich weiß es jetzt nicht, ich konnte es noch nicht verinnerlichen mit den drei Verspätungen pro Woche bei bestimmten Strecken, dann wäre es natürlich interessant ...

(Senator Kerstan: Drei Abflüge in Hamburg werden überhaupt nur betrachtet. Alle, die einen Flug nur pro Woche haben, werden gar nicht betrachtet.)

– Ja, okay. Dann wäre es aber interessant, einmal eine Aufstellung zu bekommen, wie viele es denn derzeit betrifft. Welche Auswirkungen diese Regel eigentlich jetzt zum Beispiel im ersten Halbjahr dieses Jahres gehabt hätte, wenn das so angegangen wäre.

Und es wäre auch ein anderer Punkt aus dem Antrag der Regierungskoalition durchaus von Interesse. Wie viele von den neu eingerichteten Fluglinien denn unterstützt worden sind durch, ich glaube, es sind ja keine Subventionen, sondern Gebührenreduzierungen bei der Neueinrichtung und dementsprechend dann diese Gebührenreduzierung bei Verspätungen entfallen würden? Um das einmal abzuschätzen, was das eigentlich aufgrund der konkreten Maßnahmen, die hier drinstehen, tatsächlich für den Flugverkehr in Hamburg bedeuten würde, denke ich mir, bedarf es auf jeden Fall noch einmal einer weiteren Runde, die wir diskutieren und ich bedanke mich noch einmal ausdrücklich für die zwei Erklärungen, die es gegeben hat beziehungsweise es waren noch ein bisschen mehr, aber es macht das Ganze im Moment noch nicht greifbarer für mich.

Vorsitzende: Gut. Herr Jersch, da habe ich jetzt keine Frage an den Senat rausgehört. Oder war das jetzt keine konkrete Frage? Nein, Sie haben gesagt, Sie stellen eine Anfrage.

Abg. Stephan Jersch: Ich könnte jetzt natürlich jeden der einzelnen Punkte aus dem rot-grünen Petitum auführen und sagen, was hat denn das konkret jetzt an Wirkung und wie sah das bemessen auf das letzte halbe Jahr im Flugverkehr aus. Das kann ich mir sparen. Ich denke, das sollten wir in einer weiteren Runde dann noch einmal diskutieren. Allerdings hätte ich mir durchaus schon von der Regierungskoalition wünschen können, dass sie das als Unterfütterung der einzelnen Vorschläge, dieser Punkt bedeutet das zum Beispiel, als Begründung durchaus mitgeliefert hätten.

Vorsitzende: Gut. Dann habe ich das trotzdem richtig verstanden?

(Abg. Stephan Jersch: Ja.)

Vielen Dank für die Verdeutlichung. Frau Sparr, Sie haben das Wort.

Abg. Ulrike Sparr: Ich ziehe noch einmal zurück.

Vorsitzende: Frau Dr. Schaal, Sie haben das Wort.

Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, ich bitte noch einmal darum, dass wir hier beschließen. Wir haben gehört, das richte ich jetzt auch noch einmal ausdrücklich an Herrn Thering, dass dieser 20-Punkte-Plan oder ich will es hier gar nicht als Plan bezeichnen, dieses Papier, das Petikum im Prinzip eine Weiterentwicklung des 16-Punkte-Papiers ist, das hier gemeinsam entwickelt wurde. Je weiter man ins Detail geht, desto kontroverser wird es. Und ich denke, wenn wir das hier verschieben, gibt es auch in der Stadt Leute, die sich sehr darüber freuen, dass wir nicht beschließen. Wenn wir aber diesen Interessenausgleich hinkriegen wollen, bitte ich sehr darum, zu beschließen. Es besteht die Möglichkeit, dass die Diskussion weitergeht, dass wir gemeinsam auch wieder weitergehen, aber wir brauchen jetzt sozusagen die Ergänzungen, damit wir auch zu Wirkungen kommen. Wir haben ja gemeinsam festgestellt, so wie der 16-Punkte-Plan jetzt auf dem Tisch liegt, gibt es Mängel, er wirkt nicht. Jetzt sind hier Maßnahmen ergriffen oder vorgeschlagen, die ihn verbessern. Wir sollten diesen Weg gehen und dann in der Begleitung jeweils gucken, was kommt dabei raus. Und es ist Ihnen unbenommen, dazu Anfragen zu stellen, Selbstbefassungsanträge zu machen, wir können es jederzeit hier aufgreifen und weiterdiskutieren. Aber wenn wir das hier nicht machen, passiert das alles nicht und es ändert sich nichts. Ich bitte darum, dass wir hier beschließen.

Vorsitzende: Gut. Dann haben wir jetzt einen regen Austausch gehabt. Ich gucke noch einmal in die Runde, ob es noch weiteren Gesprächsbedarf gibt. Ich entnehme auch der Aussage von Frau Dr. Schaal, dass sie meinem Vermittlungsversuch nicht nachkommen. Dementsprechend können wir dann nach Tagesordnungspunkt 4 in den drei Drucksachen zur Abstimmung kommen und dann würde ich die Regierungsfraktion oder beziehungsweise Frau Dr. Schaal noch einmal bitten, wie sich denn ... wie der Antrag zur Volkspetition für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Hafen ist. Da würde ich gern jemanden von den Regierungsfractionen noch einmal bitten, wie wir denn dort abstimmen.

Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, Sie haben ja ... Entschuldigung. Sie haben ja schon zu Recht gesagt, wir müssen jetzt über die drei vorliegenden Drucksachen befinden. Und bei der Volkspetition, nämlich Drucksache 21/10776 schlagen wir als Votum vor: Nicht abhilfefähig, aber mit Auskunft. Und diese Auskunft haben wir hier erläutert, diskutiert und das wäre unser Votum vergleichbar dem Verfahren, was auch im Eingabenausschuss ergriffen wird, wenn es um die Behandlung von Petitionen, also Eingaben geht.

Ja, die Drucksache 21...

Vorsitzende: Nein, Moment, wir gehen ganz Schritt für Schritt vor. Das heißt, im Moment sind wir bei der Drucksache 21/10746: Volkspetition für eine konsequente Nachtruhe. Und da muss ich Frau Nielsen, die Bürgerschaftskanzlei noch einmal anschauen, das bürgerschaftliche Ersuchen können wir nachher im Anschluss machen und referieren dann auf alle drei Drucksachen. Aber im Moment würde ich eine kurze ... da gibt es ja gewisse Möglichkeiten und Sie haben gesagt, diese Petition ist für Sie nicht abhilfefähig, das wäre die Kurzform, aber ohne die Erläuterungen. Weil, Frau Dr. Schaal,

(Abg. Dr. Monika Schaal: Mit Auskunft.)

die Erläuterungen können wir, glaube ich, im Anschluss dann machen, das bürgerschaftliche Ersuchen.

Abg. Dr. Monika Schaal: Nicht abhilfefähig mit Auskunft ist die Formel, mit der das beschlossen werden kann. Das macht man so auf dem Eingabenausschuss.

Vorsitzende: Da brauche ich noch einmal ein wenig Hilfe.

(Zuruf: (...) juristischen Vermerk, da steht mit Auskunft, nicht, da steht mit Abhilfe. Also, das ist der Wortlaut, der auch das Justizariat weitergegeben hat. Das wundert mich jetzt aber.)

(Zuruf: Das ist aber, die Auskunft extra beschließen, oder?)

Also, ich habe das jetzt so verstanden, dass die Auskunft ja das bürgerschaftliche Ersuchen oder das Ersuchen ist, was Sie uns per Tischvorlage gegeben haben. Und das bin ich ...

(Zuruf)

Nein, Moment, das können wir ... natürlich, wenn wir jetzt die drei Drucksachen abgearbeitet haben, ist das Ersuchen trotzdem auf die drei Drucksachen zu beziehen. Also, das ist ein Verfahren, was durchaus möglich ist, aber in der Formulierung wäre es jetzt erst einmal für die erste Drucksache 21/10746, Volkspetition für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Hafen, nicht abhilfefähig. So habe ich Ihren Antrag verstanden. Gibt es dazu noch Wortmeldungen? Oder können wir in die Abstimmung einsteigen? Ich sehe, dass es da keine ... Frau Dr. Sparr, Frau Sparr, Entschuldigung.

Abg. Ulrike Sparr: Ich wollte nur einmal sicherstellen, dass den Initiativen der Verlauf der Debatte in irgendeiner Weise zur Verfügung gestellt wird, dass sie sich das nicht alles einzeln aus den Bürgerschaftsdatenbanken raussuchen müssen. Deshalb der Gedanke mit Auskunft, dann könnte man das alles mitschicken sozusagen. Das war der Gedanke. Das Ersuchen natürlich sowieso, aber mir ging es einfach darum, das noch einmal transparenter mitliefern zu können.

Vorsitzende: Das wäre ja das bürgerschaftliche Ersuchen, das nachher ...

(Zuruf: Zu Protokoll.)

– Zu Protokoll?

(Zuruf: Abgestimmt wird.)

Und ja ... Also, wir haben ein Wortprotokoll, wo wir ja eine ganze Menge an Informationen auch an die Öffentlichkeit mit transportieren und das bürgerschaftliche Ersuchen, das findet dann jetzt ja im Anschluss noch einmal statt.

Abg. Dr. Monika Schaal: Man könnte das zur Verdeutlichung für jeden Außenstehenden dann noch einen Abstimmungspunkt einfügen, dieses Ersuchen, was dann der Ausschuss diskutiert und beschlossen hat als Teil des Protokolls, als Teil des Berichtes.

Vorsitzende: Das sage ich ja. Wir stimmen jetzt über die drei Drucksachen ab, die ja Bestandteil unserer Tagesordnung ist und im Anschluss daran stellen Sie – nicht, stellen Sie noch einmal vor, ich hoffe nicht –, aber dann stimmen wir über die Tischvorlage ab. Das ist ein Verfahren, was üblich ist. Herr Jersch dazu noch. Ich wollte zur Abstimmung kommen, Herr Jersch.

Abg. Stephan Jersch: Ja, das ist mir schon klar. Ich will nur ganz kurz eine Anmerkung machen. Ich finde es interessant, dass das als nicht abhilfefähig jetzt klassifiziert wird, weil ich heute zu dieser Volkspetition hier noch überhaupt gar nichts gehört habe vonseiten der Regierungskoalition, warum diese nicht abhilfefähig sein soll, außer dass Sie sie nicht wollen.

Vorsitzende: Gut. Das haben wir ... das ist im Protokoll so vermerkt, Herr Jersch. Und dann schaue ich noch einmal in die Runde, ob es noch Bemerkungen gibt. Der Antrag zur Drucksache 21/10746: Volkspetition für eine konsequente Nachtruhe am Hamburger Flughafen lautet: Nicht abhilfefähig. Und ich bitte um das Votum. Wer dem zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. – Wer ist dagegen? – Wer enthält sich? – Bei Enthaltungen der AfD- und CDU-Fraktionen, bei Ablehnung der Fraktion DIE LINKE und Zustimmung der FDP-, SPD- und GRÜNEN-Fraktion haben wir das somit beschlossen.

Doch, jetzt geht das Mikro wieder gut. Meine Damen und Herren, dann kommen wir zur Drucksache 21/10688: Jährlicher Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg, über ihre Tätigkeit und jährlichen Bericht des Senats zum Ersuchen der Bürgerschaft aus Drucksache 21/14334: 16-Punkte-Plan gemäß Drucksache 21/4209. Hier ist eine Kenntnisnahme erforderlich und ich sehe oder stelle fest, durch Nicken, dass die Kollegen der Fraktionen, dass wir Kenntnis genommen haben.

Dann kommen wir auch schon zur nächsten Drucksache. Das ist der Antrag der CDU-Fraktion, Drucksache 21/10554: Für mehr Anwohnerschutz und eine hohe Akzeptanz des Hamburger Flughafens in der Bevölkerung – Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen ausweiten. Der Antrag der CDU-Fraktion gilt es hier auch abzustimmen und ich bitte um das Votum der Fraktionskollegen, der Abgeordnetenkollegen zu diesem Tagespunkt. Wer ist dafür? – Wer ist dagegen? – Wer enthält sich? – Bei Zustimmung der Fraktion DIE LINKE, der AfD-, der FDP- und der CDU-Fraktionen und Ablehnung der SPD- und GRÜNEN-Fraktion ist das dementsprechend abgelehnt.

Ja, meine Damen und Herren, dann haben wir das bürgerschaftliche Ersuchen, was sich jetzt auf alle drei Punkte bezieht. Und da die Regierungsfractionen dieses so vorgelegt haben, kommen wir auch hier zur Abstimmung, das ist gefordert und gewollt. Austausch ...

(Abg. Dennis Thering: Vertagung.)

– Ach so, richtig, formal sollten wir, herzlichen Dank, Herr Thering, formal sollten wir über den weniger weitgehenden Antrag abstimmen einer Vertagung. Wer ist für eine Vertagung des Bürgerschaftlichen Ersuchens, was uns als Tischvorlage vorliegt? – Wer ist dagegen? – Bei Ablehnung der Fraktionen der SPD und der GRÜNEN, bei Zustimmung der Fraktion DIE LINKE, der AfD, der FDP und der CDU ist die Vertagung abgelehnt.

Dann kommen wir bei dem bürgerschaftlichen Ersuchen auch hier zur Abstimmung. Und ich frage, wer stimmt der Einsetzung des bürgerschaftlichen Ersuchens zu? – Wer ist dagegen? – Wer enthält sich? – Herr Dr. Duwe, das ist jetzt schwierig, Sie haben gesagt, Sie nehmen an der Abstimmung nicht teil. Ist das möglich, Frau Nielsen?

(Abg. Dr. Kurt Duwe: Habe ich das so gesagt? Ja.)

Alles klar. Also, bei Nichtteilnahme ... bei Nichtteilnahme, ich habe es wohl gesehen ...

(Zuruf: Dann müssen Sie (...).)

Bei Nichtteilnahme der FDP-Fraktion, bei Ablehnung der Fraktion DIE LINKE, der AfD und der CDU und unter Zustimmung der SPD- und der GRÜNEN-Fraktion ist diesem bürgerschaftlichen Ersuchen stattgegeben.

Ja, meine Damen und Herren, ganz herzlichen Dank für Ihre Geduld und Aufmerksamkeit. Dann würde ich den Tagesordnungspunkt 4 verlassen. Und ja, wir haben noch einen ambitionierten weiteren Tagesordnungsverlauf und würde ganz langsam, wir haben noch keine Zeit für einen Imbiss, in den Halbjahresbericht einsteigen wollen. Wir machen eine kurze Pause, damit wir hier ein wenig umbauen und Ruhe haben können.

Zu TOP 5

Keine Niederschrift, siehe Stellungnahme an den federführenden Haushaltsausschuss.

Zu TOP 6

Keine Niederschrift, siehe Stellungnahme an den federführenden Haushaltsausschuss.

Zu TOP 7

Termin

Die Ausschussvorsitzende informierte, dass im Rahmen der nächsten Sitzung am 2. November 2018 die beiden Drucksachen zu den Volksinitiativen beraten werden müssen, um der 4-Monats-Frist – soweit möglich – Rechnung zu tragen. Es handele sich dabei um die Drucksachen **21/13386** Volksinitiative „Hamburgs Grün erhalten“ und **21/13533** Volksinitiative „Tschüss Kohle“, beides Unterrichtung durch die Präsidentin. Darüber hinaus sollte auch die Drucksache **21/14111** Aechtes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Erhebung einer Gebühr für Grundwasserentnahmen – Senatsantrag – mit auf die Tagesordnung gesetzt werden, gegebenenfalls auch die Drucksache **21/13721** Klimaschutzprojekt fifty/fifty – Was sind Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Umweltbewusstsein an den Schulen dem Senat noch wert? – Große Anfrage Fraktion DIE LINKE –.

Die Abgeordnete der GRÜNEN regte an, in Anbetracht der Fülle der noch zu beratenden Drucksachen, die dem Ausschuss für Umwelt und Energie überwiesen worden seien gerecht zu werden, für Anfang 2019 eine Sondersitzung einzuplanen.

Die Ausschussvorsitzende nahm die Anregung auf, und bemerkte, dass auch sie schon im Vorfeld dieser Ausschusssitzung den Vorschlag einer Sondersitzung unterbreitet hätte, mit dem Hinweis der sehr knappen Fristen der Volksinitiativen. Dieses sei nicht aufgenommen worden.

Birgit Stöver (CDU)
(Vorsitz)

Dr. Kurt Duwe (FDP)
(Schriftführung)

Jana Nielsen
(Sachbearbeitung)

Anlage zu TOP 4

Vorlage für den Umweltausschuss 6.9.2018

Bezug: TOP 4, Drs., 21/10746, 21/10688, 21/10554

Der Umweltausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, folgendes Ersuchen zu beschließen:

In den letzten Jahren sind viele Anstrengungen unternommen worden, um die Beeinträchtigungen durch den Hamburger Flughafen zu reduzieren. Gerade vor dem Hintergrund der jüngsten Entwicklungen, insbesondere der Flugverspätungen, muss festgestellt werden, dass hier nun weiter konsequent gesteuert werden soll.

Der Senat wird daher ersucht,

wirksame Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, eine deutliche Reduzierung der Verspätungen am Hamburger Flughafen im Vergleich zum Jahr 2017 zu erreichen. Hierfür sind zunächst folgende Maßnahmen einzuleiten:

Deutliche Verbesserung der Flugsicherung auf nationaler und internationaler Ebene:

1. sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass die in immer stärkerem Maß auftretenden Probleme des Luftverkehrs in Deutschland und Europa angegangen und Lösungen herbeigeführt werden. Dazu zählen insbesondere eine deutliche Verstärkung der Personalausstattung der Deutschen Flugsicherung DFS sowie der europäischen Partnerorganisationen, die Ausbildung von Nachwuchskräften sowie eine leistungsfähigere Neukonzeption der Organisation des europäischen Luftraumes. Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesverkehrsminister sind hier aufgefordert, konkrete Maßnahmen zur längst überfälligen Steigerung der Leistungsfähigkeit der Überwachung und Organisation des Luftverkehrs zu ergreifen. Zudem soll der Bund aufgefordert werden, sich auf europäischer Ebene stärker für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums einzusetzen. So kann mittelfristig die wachsende Zahl von Verspätungen reduziert werden. Hamburg wird sich zudem dafür einsetzen, dass die Themen Luftverkehr und Fluglärmschutz bei der Verkehrsministerkonferenz Schwerpunktthemen sein werden.

Strengere Auslegung der Verspätungsregel und Bußgeldverfahren:

2. bei Fluggesellschaften, deren Verbindungen oft zu spät kommen, ein Bußgeldverfahren gegen den Accountable Manager der Airline und eine Gewinnabschöpfung (Einziehung von Taterträgen) gegenüber der Fluggesellschaft einzuleiten, dessen Ziel es ist, auch die wirtschaftlichen Vorteile abzuschöpfen.
3. bei Starts und Landungen nach 23:00 Uhr ist die Vermeidbarkeit künftig strenger zu prüfen. Insbesondere bei häufigen Verspätungen bei einzelnen Flugverbindungen – zum Beispiel bei 25 Prozent Verspätungen innerhalb eines Monats bei mindestens drei Flügen pro Woche – ist zu prüfen, ob der Flugplan zu ändern ist oder andere Maßnahmen ergriffen werden müssen, um diese Verspätungen zu vermeiden.
4. eine verbindliche Regelung zu treffen, die die unaufgeforderte Angabe von Verspätungsgründen der Airlines und den Namen der Pilotin bzw. des Piloten oder alternativ des Accountable Managers verpflichtend macht. Die Nennung einer natürlichen Person ist nach deutschem Recht nötig, um überhaupt Ordnungswidrigkeitsverfahren einleiten zu können. Wenn kein Verfahren eingeleitet wird, soll aus datenschutzrechtlichen Gründen eine sofortige Löschung des Namens erfolgen.

5. Flughafengesellschaft (FHG), Behörde für Umwelt und Energie (BUE) und Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) werden darüber hinaus aufgefordert, Vorschläge zu entwickeln, wie wiederholt planungsimmanente Verspätungen (d.h. über zwei Flugplanperioden hinweg) auf bestimmten Verbindungen besonders geahndet werden können.

Erhebung und Auswertung von Verspätungsgründen:

6. die Gründe für verspätete Starts und Landungen transparent darzustellen und regelmäßig auf der Seite der Fluglärmschutzbeauftragten zu veröffentlichen.
7. für die Prüfung von Verspätungsgründen von verspäteten Starts und Landungen eine Bearbeitungsgebühr von 500 Euro zu erheben.
8. für die Erhebung und Auswertung von Verspätungsgründen eine stärkere Personalausstattung der Fluglärmschutzbeauftragten vorzusehen.

Keine Streckenförderung für verspätete Flüge:

9. die Flughafen Hamburg GmbH zu beauftragen, im Rahmen neuer Förderprogramme einen verspäteten Flug nach 23:00 Uhr bei der Berechnung der Förderbeträge auszuschließen.

Verspätungen vermeiden: Dialog mit den Airlines zur Flugplangestaltung führen:

10. zu prüfen, inwiefern ein Monitoring für Verspätungen durch die Fluglärmschutzbeauftragte eingeführt werden kann, sodass ab einer Verspätungsquote einer Flugverbindung von 25 Prozent pro Monat und mindestens 3 wöchentlichen Verbindungen mit der betroffenen Airline in den Dialog getreten und die Airline über die geltende Verspätungsregelung und die Konsequenzen ihrer Nichteinhaltung in Kenntnis gesetzt wird.
11. einen Dialog mit den Airlines zur besseren Gestaltung von Flugplänen zu etablieren, mit dem Ziel, die Umlaufzeiten so zu gestalten, dass sich weniger Verspätungen über den Tag akkumulieren und Flugpläne so zu gestalten, dass möglichst keine Landungen mehr kurz vor 23:00 Uhr geplant werden. Ziel sollte es sein, auf freiwilliger Basis zu erreichen, dass die letzte geplante Landung und der letzte geplante Start vor 22:45 Uhr stattfinden.
12. zu prüfen, ob sich bei dem Deutschen Flughafenkoordinator (FHKD) dafür eingesetzt werden kann, ein Slot Performance Monitoring (SPM) schwerpunktmäßig für die Slot-Einhaltung ab 22.00 Uhr für HAM einzuführen.
13. zu prüfen, inwiefern eine Entlastung bei Abstellentgelten für die Stationierung zusätzlicher Reservemaschinen am Hamburger Flughafen möglich ist.

Gründung einer bundesweiten AG Pünktlichkeit gemeinsam mit dem BDL auf Initiative der FHG

14. darauf hinzuwirken, dass der Flughafen Hamburg gemeinsam mit dem Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) die Gründung einer bundesweiten AG Pünktlichkeit vorantreibt. Die Flughäfen, Airlines und die Deutsche Flugsicherung sollen in diesem Rahmen die nationalen Anstrengungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für einen pünktlichen nationalen und europäischen Luftverkehr intensivieren.

Passiven Lärmschutz stärken:

15. die Möglichkeiten zur Ausweitung der Lärmschutzzonen, die sich aus der Überarbeitung des Fluglärmschutzgesetzes des Bundes ergebenen könnten, für Hamburg so zu nutzen, dass mehr Betroffene von ihr profitieren können. Ziel soll es sein, den Anspruch auf Zuschüsse für bauliche (passive) Lärmschutzmaßnahmen auszuweiten. Außerdem soll der Senat sich dafür einsetzen, dass im Rahmen der Überarbeitung des Fluglärmschutzgesetzes eine Flexibilisierung der

Antragsberechtigung erreicht wird, um damit die Attraktivität der Programme zu erhöhen.

16. mit dem Flughafen zu erörtern, inwiefern das freiwillige Lärmschutzprogramm des Flughafens fortgeführt und erweitert werden kann. Dabei soll der Wirkungsbereich der vorangegangenen Lärmschutzprogramme evaluiert und das Programm dahingehend verbessert werden, dass in Zukunft mehr Anwohnerinnen und Anwohner von Maßnahmen profitieren können. Auf Grundlage der Betrachtung der Startabrollpunkte sollen die freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen zudem vorsehen, dass erstmals Flächen im Nahbereich in einem Radius von 1300 Metern um das Startbahnkreuz integriert werden. Auch die Einführung einer freiwilligen Außenwohnbereichsentschädigung soll geprüft werden.
17. die Etablierung eines städtischen Fluglärmschutzprogramms zu prüfen, welches Mittel nutzt, die durch die Verhängung von Bußgeldern, Gewinnabschöpfung und die Bearbeitungsgebühr zur Prüfung von Verspätungsgründen eingenommen werden. Mit dem Landesprogramm sollen Maßnahmen finanziert werden, die durch das gesetzliche Lärmschutzprogramm des Flughafens nicht abgedeckt werden können. Das betrifft insbesondere die Zweitantragstellung von Lärmschutzmaßnahmen, bei der die Toleranzmarge von 5 Dezibel für die Berücksichtigung früher durchgeführter Schallschutzmaßnahmen wegfallen soll.
18. die Erweiterung des gesetzlichen und des freiwilligen Lärmschutzprogramms sowie die Ausgestaltung eines neuen Landesprogramms in der „Allianz für den Fluglärmschutz“ sowie in der Fluglärmschutzkommission zu diskutieren.
19. die Wirksamkeit der Lärmschutzprogramme nach zwei Jahren zu evaluieren.

Ausbau der Schieneninfrastruktur als alternativer Verkehrsträger zum Flugverkehr:

20. sich im Bund insbesondere auch dafür einsetzen, dass der Ausbau der Schieneninfrastrukturprojekte vorangetrieben wird, die zu einer Reduzierung und damit Entlastung des Luftverkehrs führen und sich im Bund für eine bessere Verknüpfung und Förderungen einer Intermodalität einzusetzen.
21. der Bürgerschaft bis zum 3. Quartal 2019 zu berichten.