

## (Wort-)Protokoll

der öffentlichen Sitzung

des Ausschusses für Umwelt, Klima und Energie

<b>Sitzungsdatum:</b>	29. April 2021
<b>Sitzungsort:</b>	Hamburg, Videokonferenz mit Livestream
<b>Sitzungsdauer:</b>	17:02 Uhr bis 19:56 Uhr
<b>Vorsitz:</b>	Abg. Stephan Gamm (CDU)
<b>Schriftführung:</b>	Abg. Andrea Nunne (GRÜNE)
<b>Sachbearbeitung:</b>	Jana Nielsen

---

### Tagesordnung:

1. Drs. 22/1501 Sauberkeitsmonitoring „Hamburg – gepflegt und grün“ zugleich Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 22. November 2017 „Hamburg – gepflegt und grün“: Sauberkeit deutlich verbessern – Kritik ernst nehmen – Sauberkeitsoffensive kommt ohne zusätzliche Gebühr!“, Drucksache 21/11059, Nr. 6 (Bericht Senat)
2. Drs. 22/1781 Illegalen Elektrogeräte-Sammlern endlich das Handwerk legen! (Antrag CDU)

3. Drs. 22/2220 3. Jährlicher Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg und über ihre Tätigkeit und Bericht des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft aus Drucksache 21/14341  
(Bericht Senat)
- zusammen mit
- Drs. 22/3789 4. Jährlicher Bericht der Fluglärmenschutzbeauftragten über die Entwicklung der Fluglärmsituation in Hamburg und über ihre Tätigkeit  
(Bericht Senat)
4. Verschiedenes

**Anwesende:**

**I. Ausschussmitglieder**

Abg. Rosa Domm (GRÜNE)  
Abg. Stephan Gamm (CDU)  
Abg. Stephan Jersch (Fraktion DIE LINKE)  
Abg. Sandro Kappe (CDU)  
Abg. Dirk Kienscherf (SPD)  
Abg. Gulfam Malik (SPD)  
Abg. Alexander Mohrenberg (SPD)  
Abg. Johannes Alexander Müller (GRÜNE)  
Abg. Andrea Nunne (GRÜNE)  
Abg. Thomas Reich (AfD)  
Abg. Marc Schemmel (SPD)  
Abg. Ulrike Sparr (GRÜNE)  
Abg. Dr. Tim Stoberock (SPD)  
Abg. Philine Sturzenbecher (SPD)  
Abg. Heike Sudmann (Fraktion DIE LINKE)  
Abg. Güngör Yilmaz (SPD)

**II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter**

Abg. Birgit Stöver (CDU)  
Abg. Sarah Timmann (SPD)  
Abg. Michael Weinreich (SPD)

**III. Weitere Abgeordnete**

Abg. Dennis Thering (CDU)

**IV. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter**

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

Herr Senator	Jens Kerstan
Herr wiss. Ang.	Jörg Lüthmann
Frau LBD'in	Gudrun Pieroh-Joußen
Frau RD'in	Dr. Urte Bruhn
Frau wiss. Ang.	Friederike Jenn

Behörde für Wirtschaft und Innovation

Frau RDin	Dr. Judith Reuter
Herr ORR	Dennis Lührs

Flughafen Hamburg

Herr Leiter Kommunikation, Politik und Umwelt	Johannes Scharnberg
Herr Leiter der Umweltabteilung	Axel Schmidt

Deutsche Flugsicherung

Herr Abteilung Fluglärm und Umwelt	Uwe Hummert
------------------------------------	-------------

Stadtreinigung Hamburg

Herr Leiter Unternehmenskommunikation Kay Goetze  
Herr Fabian Fehn

**V. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei**

Frau Jana Nielsen

## Zu TOP 1

Keine Niederschrift, siehe Bericht an die Bürgerschaft.

## Zu TOP 2

Keine Niederschrift, siehe Bericht an die Bürgerschaft.

## Zu TOP 3

**Vorsitzender:** Dann kommen wir zu unserem neuen Tagesordnungspunkt 3. Dort geht es um den 3. Jährlichen Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten und den 4. Bericht.

Bevor wir in den Tagesordnungspunkt einsteigen, weise ich darauf hin, dass wir in den letzten Jahren es immer so geregelt haben, dass dazu ein Wortprotokoll erstellt wurde. Damit wir jetzt die ganze Abfragegeschichte, so, wie wir sie eben gemacht haben, nicht noch einmal machen müssen, ich habe mich rückversichert, könnten wir das auch in Form einer Negativabfrage ..., das heißt, jeder der jetzt sagt, er möchte kein Wortprotokoll zu diesem Tagesordnungspunkt, der hat jetzt die Chance, sich zu melden. Wenn ich die nächsten zehn Sekunden nichts höre, gehe ich davon aus, dass Sie alle mit dem Wortprotokoll einverstanden wären und das hiermit dann auch beschlossen ist und die Bürgerschaftskanzlei das dann auch so zur Kenntnis nimmt.

Gut, ich höre und lese keinen Widerspruch, dann haben wir hiermit das Wortprotokoll zu diesem Tagesordnungspunkt beschlossen.

Ich möchte vielleicht kurz nur noch einmal erläutern, manche fragen sich vielleicht, warum werden jetzt zwei Fluglärmschutzberichte hintereinander behandelt. Das resultierte ein wenig daraus, dass der 3. Bericht vorlag, aber bei uns im Ausschuss nicht behandelt werden konnte, weil tatsächlich andere sehr zeitdringliche Dinge dort vorgezogen werden mussten. Das führte dazu, dass dieser Bericht immer weiter nach hinten geschoben wurde und irgendwann so dicht an dem Termin dran war, dass schon der neue Bericht kurz vor Fertigstellung stand. Und wir haben uns dann auch unter den Obleuten darauf verständigt, dass es dann sicherlich Sinn macht, beide Berichte, sofern denn auch der aktuellste vorliegt, diese gemeinsam zu behandeln. Das haben wir jetzt hiermit auch getan.

Und wir steigen jetzt in diesen Tagesordnungspunkt und in den Bericht des Senats ein, dem ich hiermit gern das Wort erteile. Der Senat, bitte.

**Senator Kerstan:** Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. In der Tat liegen jetzt diese beiden Berichte vor. Ich will damit ja eigentlich nur sagen, bevor ich der Fluglärmschutzbeauftragten selbst das Wort erteile, es ist ja ihr Bericht, wir haben natürlich mit dem Jahr 2019 und dem Jahr 2020 zwei Berichtsjahre, die sich unterscheiden wie Tag und Nacht. Also wir hatten bis 2019 durch Maßnahmen der BUKEA, des Flughafens und unserer Lärmschutzbeauftragten ja ganz positive Entwicklungen, also die Lärmsituation und auch die Beschwerdesituation hat sich ein Stück weit verbessert und auch die Verspätungssituation. Inwieweit jetzt diese Tendenzen weitergegangen sind, wird man jetzt an dem 4. Bericht nicht wirklich erkennen können, weil natürlich, wie Sie alle wissen, seit März 2020 der Flugverkehr durch die COVID-Pandemie natürlich in einem erheblichen Maße eingeschränkt ist, sodass da die Vergleichbarkeit von einem Jahr zum nächsten

natürlich schwer nur herzustellen ist. Aber daher ... Ich möchte aber gar nicht den Inhalten weiter vorgreifen und würde deshalb gern Frau Pieroh-Joußen, unserer Fluglärmschutzbeauftragten, das Wort erteilen.

**Vorsitzender:** Sehr gern. Vielen Dank, Herr Senator Kerstan. Wir freuen uns auf den Bericht.

**Frau Pieroh-Joußen:** Ja, vielen Dank. Wie Sie schon gesagt haben, sind beide Berichte, der 3. und 4., heute auf der Tagesordnung und werden behandelt. Die Berichte sind aufgrund Paragraf 4 des Fluglärmschutzbeauftragtengesetzes vorzulegen. Und der dritte Bericht enthielt auch die Erledigung der einzelnen Punkte des 21-Punkte-Plans, das war das bürgerschaftliche Ersuchen zum Fluglärmschutz. Und wir haben 2019 die Situation gehabt, dass wir wie auch in den Vorjahren leicht sinkende Flugbewegungszahlen hatten, aber steigende Passagierzahlen. Und das Thema, was für mich immer besonders interessant ist, sind die Anzahl der Verspätungen, weil insbesondere meine Aufgabe ist, die Verspätungen zu kontrollieren. In Hamburg am Flughafen sind die Betriebszeiten ja von 6 bis 23 Uhr und von 23 bis 24 Uhr haben wir die Verspätungsregelung. Und verspätete Flüge sind dann zulässig, wenn sie nachweisbar unvermeidbar sind. Und da hatten wir 2018 eine sehr belastende Situation für die Anwohner. Daraufhin hat dann im Herbst 2018 zum einen der Luftverkehrsgipfel stattgefunden, dann hat der Bundesverkehrsminister in Zusammenarbeit mit dem Bürgermeister die entsprechenden Flughafengesellschaften, die DFS und die Luftfahrtunternehmen, zu einem Gipfel eingeladen und da ist ganz klar geworden, dass das System von allen beeinflusst ist, und es gab auch ein Papier, wo man vereinbart hat, wer welche Maßnahmen durchführt, sodass es zu einer Verringerung der Verspätungen kommt. Und '19 war es dann so, dass die Verspätungszahlen deutlich geringer wurden. Wir hatten also in 2018 1 174 Verspätungen, in 2019 waren es dann 678 und wir haben im Jahr 2020 lediglich, Moment, irgendwie 67 Verspätungen gehabt. Und das ist so eine Zahl ..., die 20er-Zahl ist natürlich jetzt nicht relevant, 65, wegen der COVID-Situation, aber auch im Januar und im Februar, bevor die Corona-Situation eintrat, waren in 2020 die Verspätungszahlen schon deutlich reduziert oder weiterhin deutlich reduziert, sodass man sagen kann, wahrscheinlich wären 2020 ohne Corona die Verspätungszahlen auch nicht so hoch gewesen. Und jetzt muss man erst einmal weiter abwarten.

Eine weitere wichtige Aufgabe nach Fluglärmschutzbeauftragtengesetz, und auch vor dem Fluglärmschutzbeauftragtengesetz haben wir diese schon intensiv wahrgenommen, ist die Bearbeitung der Fluglärmbeschwerden. Und da ist es so, dass wir differenzieren einmal zwischen Beschwerden, die namentlich angegeben werden, und Beschwerden, die nicht namentlich angegeben werden. Und bei den Beschwerden, die nicht namentlich angegeben werden, haben wir eine starke Steigerung gehabt in den letzten Jahren.

Wir hatten im Jahr 2018 insgesamt 167 000 Beschwerden, 2019 317 000 Beschwerden und wir hatten letztes Jahr aber nur noch 75 500 Beschwerden und das ist natürlich bei der COVID-Situation klar, dass die Beschwerdelage sich deutlich entspannt hat. Und bei den namentlichen Beschwerden ist es ähnlich, da hatten wir letztes Jahr nur 14 500. Und die aktuellen Zahlen des ersten Quartals dieses Jahres sehen so aus, dass 2 000 namentliche Beschwerden von 100 Beschwerdeführern hatten und dass wir 523 anonyme Beschwerden hatten. Man sieht, im Moment ist der Anteil der anonymen Beschwerden relativ gering. Das hängt damit zusammen, dass wir bei den namentlichen Beschwerden normalerweise ..., haben wir einen geringeren Anteil und die anonymen Beschwerden werden teilweise auch durch Automatismen vorgelegt bei uns. Und diese Automatismen sind jetzt bei dem wenigen Flugverkehr eingestellt, sodass wir wirklich die Beschwerden, die wir jetzt haben, sind in der Regel so substantiiert, dass es dann Einzelflüge von Kleinfliegern oder auch von Flügen, die vielleicht einmal klar lauter sind oder tiefer fliegen.

Zumindest ist es so, dass da die Beschwerden sachgerechter sind, als wenn sie in der Menge über Automatismen bei uns vorgelegt werden.

Dann ein weiterer Teil des 3. Berichtes ist der 21-Punkte-Plan. Der 21-Punkte-Plan war ja von der Bürgerschaft vorgelegt als bürgerschaftliches Ersuchen, um die Anzahl der Verspätungen zu reduzieren. Und der 21-Punkte-Plan ist in der Regel in den meisten Punkten oder, kann man sagen, in allen Punkten abgearbeitet. Er hat zu einer Verbesserung der Verspätungssituation geführt, das hatte ich ja eben auch ausgeführt. Und das ist einmal die Verbesserung auf nationaler und internationaler Ebene bei der Flugsicherung.

Dann haben wir eine strengere Auslegung der Verspätungsregelung mit der 25-Prozent-Regelung eingeführt. Also Flugverbindungen, die mehr als drei Flüge pro Woche haben und die in einem Monat mehr als 25 Prozent verspätet in Hamburg angekommen sind oder losgeflogen sind, wurden dann als vermeidbar gesehen, weil das Planungsfehler waren. Und diese vermeidbaren Verspätungen sind dann auch ab Herbst 2019 gar nicht mehr vorgekommen in dieser Größenordnung. Gut, letztes Jahr war, wie gesagt, diese besondere Situation.

Dann haben wir Bußgeldverfahren nicht nur gegen die Piloten, sondern auch gegen die Airlines durchgeführt, wenn die Verspätung vermeidbar war. Wir haben also sogenannte Gewinnabschöpfung durchgeführt. Dann werden jetzt auch die Verspätungsgründe ..., werden wirklich verbindlich vorgelegt und wir brauchen da auch keine Regelung zu treffen, weder am Flughafen noch eine gesetzliche Regelung, was ja als Land auch schwierig ist. Und im Moment sind die Flug..., also seit '18, Ende '18 sind die Luftfahrtunternehmen wirklich sehr zuverlässig bei der Darlegung der Verspätungsgründe. Wir haben Gebühren für die Überprüfung der Verspätungsgründe eingeführt, auch diese Gebühren, werden überwiegend bezahlt.

Dann gab es Streckenförderung in der Entgeltordnung des Flughafens für verspätete Flüge. Diese Streckenförderungen sind auch aus der Entgeltordnung rausgefallen, das waren neue Strecken und die wurden dann aber, auch wenn sie viele Verspätungen hatten, kriegten die trotzdem diese Förderung. Und das ist jetzt rausgefallen, dass verspätete Flüge, auch wenn es neue Strecken sind, diese entsprechenden Förderungen nicht mehr bekommen können.

Dann haben wir, ein ganz wichtiger Punkt, beim passiven Schallschutz auch, sowohl vom Flughafen als auch wir als Stadt Hamburg, weitere freiwillige Förderprogramme zum passiven Schallschutz der vom Fluglärm belasteten Bevölkerung initiiert. Und da ist es so, dass unser Programm noch bis Ende dieses Jahres läuft. Da sind auch noch Mittel zu vergeben und wir haben jetzt ganz aktuell auch gerade diese Woche im, ja, Heimat-Echo nennt sich das, hat die IFB für das Programm geworben. Und am Wochenende wird es auch in den Wochenblättern noch einmal angeboten, dass die Leute wirklich die Information bekommen, dass sie passiven Schallschutz bekommen können in bestimmten Bereichen. Und auch diese Fensterschließer, es gibt also Fensterschließer, da können dann die Fenster, die können so programmiert werden, dass die morgens um 6 Uhr zugehen, wenn der Flugverkehr beginnt, und dass sie dann abends um 11 Uhr, wenn der Flugverkehr regulär zu Ende ist, öffnen, oder auch mit anderen Zeiten programmiert werden. Und das wird von uns im Bereich gefördert, dort, wo nach Fluglärmschutzgesetz eine Förderung nicht möglich ist, weil dort schon einmal Förderungen vom Flughafen vor Jahren erfolgt sind.

Und dann gab es auch noch im 21-Punkte-Plan Regelungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur, das ist aber eine Aufgabe der Bundesregierung und man hört ja

jetzt auch, dass man wirklich auf Kurzstreckenflüge auf Dauer verzichten möchte und dass man da doch mehr Flüge auf die Schiene verlagern möchte.

Zusammenfassend kann man sagen, der 21-Punkte-Plan war auf jeden Fall ein Erfolg und hat mich in meiner Arbeit auch sehr unterstützt und dafür bedanke ich mich auch bei Ihnen. Und jetzt bin ich auf Ihre Fragen gespannt.

**Vorsitzender:** Ja, herzlichen Dank für die kurze Einführung. Ich habe auch schon eine Reihe von Wortmeldungen hier. Als Erster erhält Herr Thering für die CDU-Fraktion das Wort. Herr Thering, Sie haben das Wort.

**Abg. Dennis Thering:** Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender, vielen Dank, Frau Pieroh-Joußen für die Ausführungen. Ich schließe mich dem an, das Jahr 2020 ist coronabedingt natürlich zu vernachlässigen, das ist gar keine Frage. 2019 ist auf jeden Fall spannend, sich noch einmal anzugucken. Was die Verspätungsregelung angeht, ist es natürlich erfreulich, dass wir hier einen deutlichen Rücklauf haben. Da sollten wir auch weiter dran arbeiten, dass das Ganze weiter rückläufig wird. Das Thema Unvermeidbarkeit von Verspätungen, glaube ich, da muss die Behörde noch einmal deutlich strenger sein, das wird ja sehr breit ausgelegt. Klar ist, dass eine Unvermeidbarkeit, wenn eine Airline einen Flugplan so strickt, dass aufgrund von zu erwartenden Umlaufverspätungen et cetera ein Einhalten der Pünktlichkeit nicht zu gewährleisten ist, dann ist es natürlich nicht mehr unvermeidbar, sondern vermeidbar, wenn die Airlines ihre Flugpläne so eng stricken, dass am Ende des Tages quasi eine Verspätung schon ein Selbstgänger ist. Ich glaube, da müssen wir noch einmal ran, und den Punkt sehe ich auch im 21-Punkte-Plan bisher noch nicht erledigt.

Ansonsten müssen wir an die Randzeiten noch einmal ran, ich glaube, das ist wichtig. Wir sehen weiterhin, dass eine extrem hohe Zahl der Starts und Landungen in den frühen Morgenstunden, aber auch in den späten Abendstunden stattfindet. Ich glaube, da kann die Behörde und auch gemeinsam mit dem Flughafen noch einmal nachbessern.

Wir sehen, dass die Beschwerdezahlen sich von 2018 auf 2019 fast verdoppelt haben. Das zeigt ja auch, dass es da eine deutlich höhere Sensibilität der Menschen gibt. Und da kann sich der Senat auch nicht damit rausreden oder sich die Zahlen schönreden, indem man da jetzt noch einzelne Beschwerdeführer aufnimmt. Ich glaube, das geht so ein bisschen an der Realität vorbei. Da, glaube ich, müssen wir uns die Zahlen angucken, die sind deutlich gestiegen. Jetzt wollen wir einmal gucken, wie das dann läuft, wenn wir wieder einen hoffentlich normalen Flugbetrieb haben.

Und dann bleibt am Ende das Thema der Bahnbenutzungsregeln. Auch das ist nach wie vor ein offenes Thema, wo die Behörde gemeinsam auch mit der Flugsicherung nicht ran möchte. Es ist ja klar geregelt, dass gerade zwischen 22 und 7 Uhr Starts und Landungen über Norderstedt zu erfolgen haben. Tagtäglich wird gegen diese Bahnbenutzungsregeln verstoßen. Das kann man auch nicht immer mit Notsituationen, Wind et cetera begründen. Ich glaube, das ist ein Punkt, wo es weiterhin eine große Unzufriedenheit gibt, dass die Bahnbenutzungsregeln da quasi tagtäglich missachtet werden. Ich glaube, dass im Jahr 2019 nur an zwei Tagen die Bahnbenutzungsregeln eingehalten worden sind, da muss auf jeden Fall weiter nachgeschärft werden.

Ein weiterer Punkt, den wir als CDU noch als sehr wichtig erachten, wo wir in der letzten Legislaturperiode ja auch noch einen Antrag gestellt haben, dass die Fluglärmschutzzonen weiter ausgeweitet werden. Die Fluglärmschutzzonen sind ja sehr eng bemessen, entsprechen eigentlich auch nicht mehr der Realität des heutigen Zustands und der Flugbewegungen. Man müsste diesen Fluglärmschutz deutlich ausweiten, sodass deutlich mehr Hamburgerinnen und Hamburger dann auch in den Genuss von



Lärmschutzmaßnahmen kommen, die Sie ja gerade beschlossen haben. Es ist schön, dass Sie diese noch einmal bewerben wollen, wenn am Ende des Tages aber nur ein ganz kleiner Teil der Betroffenen dort anspruchsberechtigt ist, dann hilft es natürlich am Ende des Tages nicht weiter, dass man tolle Projekte hat. Mit selbstschließenden Fenstern, das ist grundsätzlich gut, das müssen wir auch weitermachen. Wenn am Ende aber viele, die von Lärmschutz betroffen sind, gar nicht in den Genuss kommen, dann hilft uns das auch nicht weiter. Und da würde ich von Ihnen gern noch einmal was, Frau Pieroh-Joußen, zum Thema Bahnbenutzungsregeln hören, wie Sie da jetzt, ich sage einmal, beim Restart nach Corona damit verfahren wollen, und auch, was die Ausweitung der Lärmschutzzonen angeht, wie weit man da ist und ob der Senat oder die Behörde und auch gern der Flughafen angedenkt, diese Fluglärmschutzzonen zu erweitern. Ich glaube, das ist ganz wichtig, wenn wir die beiden Punkte noch abgeräumt bekämen, wären wir, glaube ich, beim Thema Fluglärmschutz schon eine ganze Ecke weiter. – Vielen Dank.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Thering. Der Senat, bitte.

**Senator Kerstan:** Ja, vielen Dank, für Ihr Statement, Herr Thering. Sie haben ja viele Themen angesprochen und haben am Ende ja zwei Fragen gestellt. Die wird Ihnen gleich Frau Pieroh-Joußen sicherlich auch noch einmal beantworten. Sie haben ja im Grunde genommen den Diskussionsstand der letzten Jahre noch einmal gut zusammengefasst und dabei ist Ihnen ja auch bewusst, auch wenn Sie es jetzt nicht weiter erwähnt haben, dass eben die BUKEA als Lärmschutzbehörde, auch der Hamburger Flughafen, eben auf die Zusammenarbeit mit einer Bundesbehörde, nämlich der Flugsicherung, angewiesen ist und dass die Flugsicherung gegenüber einer Landesbehörde nicht weisungsgebunden ist. Also insofern haben Sie da sicherlich viele Themen angesprochen, die man adressieren muss und die man diskutieren muss, aber Ihre Erwartungen, dass der Senat oder unsere Fluglärmschutzbeauftragte oder wer auch immer da einseitig handeln könnte, das wissen Sie selbst, dass das nicht die Sachlage ist. Aber, Frau Pieroh-Joußen, gern noch einmal im Detail zu den Fragestellungen.

**Frau Pieroh-Joußen:** Ja, Herr Thering, vielen Dank. Sie haben sich ja schon mehrmals mit dem Thema des Fluglärms befasst. Als Erstes haben Sie die Entwicklung der Flüge zu den Randzeiten angesprochen bei Ihren Ausführungen. Und da ist in der Drucksache zum 3. Bericht auf Seite 14 unten ausführlich dargelegt, wie sich die Anzahl der Flüge zwischen 22 und 23 Uhr, der geplanten Flüge, von '18 auf '19 verändert hat. Und da ist es so, dass es in den Planungen deutliche Veränderungen gab, sodass weniger Flüge in den Randzeiten in 2019 geplant waren. Also von daher, das können Sie da nachlesen.

Das zweite Thema waren die Fluglärmschutzzonen. Und wir sind die Behörde, die die Fluglärmschutzzonen festsetzt, da sind wir für zuständig. Und die Festsetzung der Fluglärmschutzzonen erfolgt nach Fluglärmschutzgesetz und da gibt es feste Vorgaben zu. Das Fluglärmschutzgesetz wurde 2017 nach zehn Jahren evaluiert und in diesem Prozess haben wir auch dazu Stellung genommen, dass wir der Meinung sind, dass die Werte im Fluglärmschutzgesetz gesenkt werden müssten, sodass man dann auch zu größeren Schutzzonen kommt. Und da ist jetzt tatsächlich der Bundesgesetzgeber am Zug und im letzten Koalitionsvertrag des Bundes war auch enthalten, das Fluglärmschutzgesetz gegebenenfalls anzupassen. Aber nach der Information, die ich jetzt habe, also in dieser Legislaturperiode passiert da sicherlich nichts mehr. Und sachlich ist es wohl auch so, dass die Bundesregierung unserer Empfehlung und auch der Empfehlung anderer nicht gefolgt ist, dass sie sagen, die muss auf jeden ..., das Fluglärmschutzgesetz muss auf jeden Fall dahin gehend geändert werden. Also von daher laufen Sie da bei mir offene Türen ein, wenn es darum geht, sich dafür starkzumachen, das Fluglärmschutzgesetz dahin gehend zu ändern, das haben wir auch gemacht.

Und bei den Bahnbenutzungsregeln ist es so, dass die Bahnbenutzungsregeln von der DFS angewandt werden, dass die DFS aber den Flugverkehr so abzuwickeln hat, dass er sicher geordnet und flüssig erfolgt. Das ist die Vorgabe des Luftverkehrsgesetzes. Und ich selbst habe als Fluglärmenschutzbeauftragte, was die Einhaltung und die Beachtung der Bahnbenutzungsregeln angeht, keine Zuständigkeit. Die DFS wird in dem Bereich von dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung überwacht und das Bundesaufsichtsamt macht auch immer wieder Stichproben bei der DFS und die haben auch festgestellt, dass die DFS ihre Aufgabe ordnungsgemäß durchführt. Aber ein Vertreter der DFS ist hier auch dabei, der könnte sich, wenn das gewünscht ist, vielleicht auch noch dazu äußern.

**Abg. Dennis Thering:** Ja, sehr gern.

**Senator Kerstan:** Dann wäre die Frage an den Vertreter, ob das gewünscht ist oder ob er sich äußern möchte.

**Herr Hummert:** Ja, vielen Dank, Herr Senator. Ich äußere mich gern dazu, zu dem Thema. Also wir schätzen die Situation so ein, dass wir die Bahnbenutzungsregeln so umsetzen, wie sie im Luftfahrthandbuch beschrieben sind. Die Regeln selbst sehen ja auch Ausnahmetatbestände vor aus Wettergründen, aus verschiedenen anderen Gründen, sodass wir im Prinzip diese Regeln im Gesamtkontext umsetzen, sprich, sicher, geordnet, flüssig, wie es Frau Pieroh-Joußen vorhin sagte, unter Berücksichtigung des Wetters et cetera pp., also den ganzen Rahmenbedingungen. Und ein Baustein dieser Regelungen sind halt die Bahnbenutzungsregeln. Und wir sehen die Bahnbenutzungsregeln also nicht so, dass sie jetzt im Prinzip also auch den Flugverkehr dort steuern oder beschränken. Denn wenn man jetzt gerade diese Regelungen nimmt, die Herr Thering vorhin angesprochen hat, dass also insbesondere zwischen 22 und 7 Uhr also in Richtung Norderstedt gestartet werden soll und entsprechend entgegengesetzt gelandet werden soll, kann man sich ja vorstellen, da Flugzeuge grundsätzlich gegen den Wind starten und landen, dass, wenn dort Wind aus westlichen oder nordwestlichen Windrichtungen weht, ein Flugzeug gar nicht aus Nordwesten landen kann, weil es dann mit Rückenwind landen würde, um das einmal plastisch darzustellen.

Und vielleicht noch ein weiterer Aspekt, erst vorletztes Jahr hatte das Verwaltungsgericht in Hamburg das auch so festgestellt, dass wir letztendlich die Regeln so, nicht in der Auslegung, aber so umsetzen, wie sie auch beschrieben sind. Also wenn dort aber Änderungsbedarf besteht im Sinne von wir möchten mehr Flugverkehr Richtung Norden, Richtung Westen, Richtung Süden und in welche Richtung auch immer haben, dann müsste man aus unserer Sicht, müsste man die Bahnbenutzungsregeln anpassen und da gegebenenfalls was ändern. Aber momentan sehen wir nicht die Möglichkeit, auf Basis der bestehenden Regelungen, da etwas zu ändern. – Danke.

**Abg. Dennis Thering:** Ich hätte eine Nachfrage, wenn das okay wäre.

**Vorsitzender:** Herr Thering mit einer Nachfrage, bitte sehr.

**Abg. Dennis Thering:** Ja, vielen Dank, Herr Hummert, für die Ausführung. Vielleicht mögen Sie uns noch einmal erklären, wie es sein kann, dass die Bahnbenutzungsregeln dann wirklich nur an zwei Tagen eingehalten worden sind. Und wenn Sie jetzt quasi die Politik auffordern, die Bahnbenutzungsregeln dahin gehend zu ändern, dass man andere Vorgaben macht, wie gestartet und gelandet werden soll. Denn, wenn Sie es, verzeihen Sie mir das, aber noch nicht einmal hinbekommen, diese eine Bahnbenutzungsregel, und zwar, dass über Norderstedt gestartet und gelandet werden soll, hinbekommen, wie gedenkt die DFS denn dann andere Vorgaben hinzubekommen? Also ich bin bei Wind und so, sind wir ja völlig à jour, ist gar keine Frage, aber wir wissen auch, dass nicht an 363 von 365 Tagen die Windverhältnisse so waren, dass es nicht möglich war, die

Bahnbenutzungsregeln, was das Starten und Landen über Norderstedt angeht, einzuhalten. Vielleicht können Sie da noch einmal was sagen. Also die Winde sind ja so, wie sie sind, sie sind mit Sicherheit ab und zu auch so, dass ein Starten und Landen über Norderstedt nicht zulässig ist oder nicht möglich ist. Nichtsdestotrotz mögen Sie vielleicht noch einmal erklären, wie es dann sein kann, dass an 363 von 365 Tagen Sie sich nicht in der Lage gesehen haben, die Bahnbenutzungsregeln einzuhalten.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Thering. Der Senat, bitte.

**Senator Kerstan:** Ja, ich kann auch wieder nur bitten, Herrn Hummert, ob er etwas dazu sagen möchte.

**Herr Hummert:** Ja, gern, danke, Herr Senator. Also wir sehen es so, dass wir auch (...) Zahl hatten, 363 von 365 Tagen werden aus Ihrer Sicht die Regeln nicht eingehalten, sondern im Gegenteil, sie sind an allen Tagen eingehalten worden, die Regeln. Die Regeln sehen es so vor, dass wir sie so nutzen, also wir nutzen sie so, wie sie beschrieben sind. Und ich habe das Beispiel vorhin genannt, egal, also Sie müssen den Flugverkehr anhand der Wettersituation entsprechend ausrichten. Und wir können auch keinen Piloten zwingen, also, wenn wir jetzt die Situation sehen, für Sie ist quasi ein Einhalten der Regelungen, wenn alle Flugzeuge Richtung Nordwesten starten und aus Nordwesten landen, aber genau das steht in der Regelung ja so nicht drin, sondern das ist eine Sollbestimmung, die möglichst einzuhalten ist, wenn es möglich ist. Wenn es nicht möglich ist, sehen die Regelungen ja auch Ausnahmetatbestände vor und die nutzen wir dann, wenn es notwendig ist.

**Abg. Dennis Thering:** Sagen wir fest, es war an 363 Tagen nicht möglich, über Norderstedt zu starten und zu landen. Ja, vielen Dank.

**Herr Hummert:** Ja. Eine Ergänzung vielleicht noch, also, was heißt nicht möglich, ich kenne diese Statistik jetzt nicht, die Sie nennen. Letztendlich ist es so, dass auch im Einzelfall, wenn Sie jetzt einen Flug haben an einem Abend, der vielleicht nicht entgegen der ..., also nicht entgegengesetzt landet, aus Nordwesten landet, als Beispiel, oder nicht dorthin startet, dann sehen Sie das ja schon als Tatbestand der Nichteinhaltung. Das ist ja vielleicht ein Flug von ganz vielen. Also insofern würde ich das zumindest relativieren.

**Vorsitzender:** Gut, vielen Dank, Herr Hummert. Ich glaube, damit sind die Punkte von Herrn Thering so weit abgearbeitet. Ich hätte dann als Nächsten Herrn Mohrenberg für die SPD-Fraktion.

**Abg. Alexander Mohrenberg:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender, vielen Dank für die Schilderung des Fluglärmschutzberichtes. Ich möchte einen Satz vorwegstellen, ich werde mich kurz und bündig halten, weil dieses Parlament einmal aus Familienfreundlichkeit beschlossen hat, eigentlich nur bis 19 Uhr zu tagen. Das will ich nur einmal vorweggestellt haben, dass wir das im digitalen Raum nicht deswegen weniger schätzen sollten.

Ich muss erst einmal ein paar Dinge feststellen zu dem Bericht. Ich muss erst einmal sagen, es freut mich, dass die Anzahl der Nachtflüge stark abgenommen hat, und zwar nicht nur 2019, sondern wenn wir uns 2020 angucken, das ja auch deutlich überproportional zu der Anzahl der abnehmenden Zugbewegungen insgesamt abgenommen hat. Das hängt wahrscheinlich damit zusammen, dass während Corona, wenn man denn geflogen ist, dann nicht auf den letzten Drücker oder am Rand. Und trotzdem müssen wir sagen, dass für die letzten zwei Jahre dadurch ja eine gute Entwicklung festzuhalten ist.

Ich freue mich auch, dass Sie so deutlich bestätigen können, dass der Luftverkehrsgipfel auch wirklich nachhaltige Entwicklungen hatte. Gerade wenn ich mich an meinem Vorredner orientiere, versucht man ja oftmals, wirklich aus jeder noch bestehenden Problematik auch eine dramaturgische Wendung noch hinzubekommen. Und wenn wir uns anschauen, wie viele Probleme es aber früher gab, und wir sehen jetzt diese 21 Punkte, die wirklich sehr stringent auch runtergearbeitet worden, insbesondere was die regelmäßigen Verspätungen angeht, also jene, die über 25 Prozent Verspätungen im Monat hatten, dass wir die auf Null reduzieren konnten, ich glaube, das kann man gar nicht hoch genug schätzen.

Ich hätte deswegen vor dem Hintergrund, dass wir zwar einige positive Entwicklungen gesehen haben, aber natürlich ein Flughafen in der Stadt, das Thema Stadtverträglichkeit wird uns auch noch künftig begleiten, ohne damit die ganzen, ja, Bewegungen der letzten Jahre irgendwie negieren zu wollen, hätte ich zwei Fragen. Einmal, Sie haben es gerade schon angesprochen, dass der Topf, den wir extra aufgestellt haben als städtisches Förderprogramm, und Herr Thering sprach gerade davon, dass ja nicht alle immer berechtigt sind, der Witz an diesem städtischen Förderprogramm sollte ja auch gerade sein, dass man die Leute erreicht, die nicht von den klassischen Zuschüssen bisher profitieren konnten. Und trotzdem scheint der nicht ausgeschöpft zu sein. Da wäre meine Frage, in welcher Größenordnung ist dieser Topf bisher denn nicht ausgeschöpft worden. Und auch die Frage, wie viele Antragstellende haben wir denn da bisher. Also haben einige wenige sehr große Maßnahmen daraus gegen Fluglärm bei sich organisieren können oder haben wir eine Vielzahl von Antragstellern gehabt mit kleinen Summen?

Und das Zweite wäre, auch da fand ich das sehr interessant, dass das gerade so dargestellt wurde, als wäre das eine Lappalie. Wenn wir uns die Beschwerdestelle anschauen, dann sehen wir da ja eine Verschiebung der letzten Jahre, nicht nur, aus welchem Bundesland sie kommen, also 89 Prozent der Beschwerden kamen aus Schleswig-Holstein, jetzt sind es nur noch 60 Prozent, trotzdem aber deutlich mehr sich beschwerende Personen. Also wir sehen ja, dass weniger viele ..., dass, ja, im Moment vielleicht weniger viele Beschwerden aus der Gegend kommen, aber der Anteil der Personen, die sich beschwert haben, sich in diesen Gegenden erhöht hat. Das wäre die Frage ein bisschen, welche Schlüsse Sie daraus ziehen, außer dass einige Gegenden dadurch anscheinend stärker belastet sind also zuvor andere.

Meine Frage wäre aber auch, wenn wir uns anschauen die anonymisierten Einsendungen, die reingekommen sind, das sind ja sehr, sehr viele. Sie haben erwähnt, 95 Prozent werden maschinell erfasst, da habe ich nicht ganz verstanden, was bedeutet das. Heißt das, dass die über das Formular eingegeben wurden? Oder was ist die maschinelle Erfassung von diesen Anonymen und was sind dann die anderen 5 Prozent? Ich glaube, dass wir durchaus gucken müssen, a) aus welchen Gegenden sich beschwert wird, deswegen kann ich auch jedem, der hier vielleicht im Livestream zuguckt, nur wirklich raten, sich auch ruhig namentlich zu beschweren, damit wir noch besser nachvollziehen können, aus welcher Gegend was kommt. Das hilft am allermeisten gegen Fluglärm, wenn wir auch noch da schauen können, wo die Belastung wie stark ist. Also quasi ein Appell für die Zuschauenden. Aber die Frage deswegen auch an Sie, was hat es mit diesen maschinell erfassten Anonymen auf sich und gerade dann die nicht maschinell Erfassten. – Vielen Dank.

**Vorsitzender:** Das waren ein paar Fragen von Herrn Mohrenberg. Der Senat, bitte.

**Senator Kerstan:** Frau Pieroh-Joußen, bitte.

**Frau Dr. Pieroh-Joußen:** Ja, Sie sprachen das städtische Förderprogramm an. Da sieht es so aus, da haben wir jetzt noch 600 000 Euro zur Verfügung. Und es ist so, es werden

diejenigen mit dem Programm gefördert, die bei dem gesetzlichen Programm rausfallen, weil sie in der Vergangenheit schon einmal von einem freiwilligen Programm des Flughafens profitiert haben. Das heißt, im Einzelfall muss nachgewiesen werden, dass derjenige einen negativen Bescheid des Flughafens hat, sodass wir nicht fördern als Stadt, was eigentlich nach dem Gesetz vom Flughafen hätte gefördert werden müssen. Und da diese Prüfung nicht in allen Fällen schon passiert ist, müssen alle jetzt erst einmal einen Antrag beim Flughafen stellen und dieser Antrag muss mit einem Sachverständigengutachten abgearbeitet werden und da haben wir jetzt das Corona-Problem. Wir haben also einige Anträge, die nicht so schnell abgearbeitet werden konnten, wie es eigentlich erforderlich gewesen wäre, weil die Sachverständigen aufgrund der Corona-Situation nicht in die Haushalte gehen können. Und das hat sich jetzt ein bisschen gestaut. Von daher hoffe ich, dass wir vielleicht das Programm, was jetzt erst einmal bis Ende dieses Jahrs läuft, falls wirklich noch Reste da sind, dass man das vielleicht noch mit ins nächste Jahr mit rüber nehmen kann. Also das ist jetzt ein Problem, was coronabedingt ist, warum die Gelder nicht so intensiv abgeflossen sind, wie wir uns das vorgestellt haben.

Und bei der Frage, wer hat jetzt Anträge gestellt, sind es eher Wohnungsbauunternehmen oder sind es einzelne Bürger. Also wir haben Einzelbürger in der Regel, die die Anträge stellen, und abgeflossen sind bis jetzt, wir hatten 1,5 Millionen, 620 000 Euro sind über, also bewilligt sind im Moment fast 900 000 Euro seit Herbst vorletzten Jahres. Und da haben wir sowohl Einzelhäuser als auch Mehrfamilienhäuser, aber die Einzelhäuser sind in der höheren Größenordnung.

Dann hatten Sie nach den Beschwerden gefragt. Also es ist nicht ..., es korreliert nicht wirklich, dass da, wo die Lärmbelastung am höchsten ist, auch die meisten Beschwerden auflaufen. Das ist leider seit Jahren so. Wir haben zum Beispiel in Langenhorn sehr hohe Lärmwerte, da sind aber ..., wir haben da auch einen Beschwerdeführer, aber in Relation zu anderen Bereichen, die deutlich weiter weg sind vom Flughafen, ist die Anzahl der Beschwerden dort nicht so hoch.

Dann sprachen Sie die maschinellen Beschwerden an. Maschinell heißt also nicht, dass sie über unser Onlineformular nur allein eingelegt werden, sondern maschinell heißt, dass sie durch einen Roboter entsprechend generiert werden. Wir hatten auch versucht, durch Rechenaufgaben, durch geänderte Codes, dass wirklich eine natürliche Person diese Eingabe machen muss, zu optimieren, aber das war sehr schwierig. Also wir hatten das versucht und dann ist das Captcha geändert worden, das ist aber dann relativ schnell wieder innerhalb von Stunden von denjenigen, die diese Robots programmiert haben ..., die sind also recht clever geknackt worden. Und das hatte dann am 24. September 2019 dazu geführt, das war der Tag, an dem die Änderung durchgeführt wurde des Captcha, dass wir da 91 Beschwerden hatten, nächsten Tag, am 25. September hatten wir 1 638 von 19 Beschwerdeführern und am 26. September hatten wir bis morgens 9.11 Uhr 12 305 Beschwerden von acht Beschwerdeführern. Und das ist nichts, was händisch generiert werden kann. Man sieht dann, die sind in eine Schlaufe gelaufen und die werden dann, wenn dieses Captcha technisch geknackt wurde, automatisch an uns weitergeleitet. Und deshalb sage ich, wenn ich jetzt acht Beschwerden habe von Menschen, die sich einzeln bei mir beschweren und bestimmte Flugzeuge nennen, hat das eine ganz andere ganz Qualität, als wenn ein Roboter über jeden Flug, der in Hamburg stattgefunden hat, die beschweren sich nicht nur über Flüge, die dann auch wirklich dort stattgefunden haben, wo sie wohnen, als wenn dann diese Robots generiert werden. Und deshalb differenzieren wir namentliche Beschwerden, nicht namentliche Beschwerden und das sind meistens bei den Robots dann die nicht namentlichen Beschwerden und die haben nicht die hohe Bedeutung. Und ich kann mich wirklich Ihrem Appell nur anschließen und ich sage das auch immer überall, dass man sich möglichst mit Namen beschwert, denn dann geht man zum einen in die Liste der Beschwerdeführer ein und man kriegt auch eine viel qualitativere Bearbeitung. Wenn mir jemand seinen Namen nicht nennt, keine

Kontaktdaten, dann kann ich auch keine Antwort schreiben, die kann ich auch qualifiziert nicht bearbeiten. Die geht zwar in die allgemeine Meinungsbildung ein, die werden mitgezählt und haben dann für den Stadtteil eine gewisse Bedeutung, aber die intensive Bearbeitung kann natürlich nur stattfinden, wenn ich weiß, wo wohnt der, welche Flugbewegung hat stattgefunden, wie laut war das in etwa und was ist da passiert.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Frau Dr. Pieroh-Joußen. Herr Mohrenberg, sind Ihre Fragen damit beantwortet?

**Abg. Alexander Mohrenberg:** Ich hätte noch eine kleine Nachfrage dazu, wenn das genehm ist, Herr Vorsitzender.

**Vorsitzender:** Selbstverständlich, gern.

**Abg. Alexander Mohrenberg:** Kurz und bündig, und zwar noch einmal die Frage, zu beidem eine ganz kurze Nachfrage. Zum Ersten zu der Abschöpfung der Mittel. Sehen Sie denn eine Möglichkeit oder anders gefragt, es klang gerade so raus, als wenn wir nicht davon ausgehen, dass aufgrund der Corona-Situation wir das dieses Jahr alles so hinbekommen, wie schätzen Sie das ein und wie könnte man da vielleicht auch noch nachhelfen? Also liegt es da eher an den Einzelfallproblematiken oder kriegen wie vielleicht nicht genügend, aufgrund der Corona-Umstände, genügend, ja, Gutachter, die da reingehen wollen oder haben die Gutachter dadurch eine lange Zeit eine Schwemme gehabt und es kommt jetzt alles? Also fällt Ihnen etwas ein, wie wir dafür sorgen können, dass das vielleicht dieses Jahr noch passiert? Weil, jeder einzelne Antrag, der da bewilligt wird, schützt ja dann jemanden, der dort wohnt und gegen diesen Lärm. Und deswegen sind diese hohen Reste von uns, dass es eigentlich rasch geht, fällt Ihnen da eine Lösung ad hoc vielleicht ein?

Ich belasse es bei der Nachfrage aufgrund der Zeit, aber das wäre mir wichtig, weil, wir wollen ja auch wirklich nicht nur hier debattieren, sondern konkret bei jeder einzelnen Person, die betroffen ist, auch helfen können.

**Vorsitzender:** Vielen Dank für die Frage, eine Frage nach einer konkreten Lösung. Bitte sehr.

**Frau Dr. Pieroh-Joußen:** Ja, also da ist es so, dass wir natürlich Corona nicht abstellen können. Der Flughafen hatte mir aber letztens in einer Runde versichert, dass die Begutachtungen wieder aufgenommen werden oder schon aufgenommen worden sind. Vielleicht könnte sich dazu der Flughafen auch noch einmal äußern.

Und ein Ding ist natürlich jetzt, wie ich eben schon gesagt habe, dass die IFB ganz aktuell dieses Programm auch noch einmal bewirbt, sodass man auch noch mehr Anträge bekommt. Nur die Abarbeitung hängt dann häufig an diesen Gutachten. Und Corona können wir nicht abstellen und wenn aufgrund der Situation es so ist, dass wir das Programm noch einmal verlängern, dann würde ich mir einfach die Verlängerung des Programms noch einmal wünschen.

**Vorsitzender:** Ja, vielen Dank, für die kurze Antwort. Dann habe ich als Nächstes Herrn Reich für die AfD-Fraktion.

**Abg. Thomas Reich:** Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender, vielen Dank auch für die Einführung. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit will ich mich jetzt auch kurzfassen, und zwar schließe ich mich noch einmal an den Herrn Mohrenberg zu den Flugbeschwerden. Mir ist es noch nicht klar, ich bin ja nun ziemlich neu dabei, der Unterschied zwischen den Zahlen der Fluglärmbeschwerden und der Zahl der Personen, die sich über Fluglärm

beschweren. Ich habe das eben noch nicht ganz verstanden. Ich glaube aber, Sie haben es schon erklärt, Frau Pieroh-Joußen.

Dann wollte ich fragen, gibt es auch Beschwerden südlich der Elbe? Da ja da das Airbus-Gelände ist, gibt es dort ja auch Lärm. Sind dort Beschwerden bei Ihnen eingegangen?

Und das Dritte, was ich fragen wollte, ist ja, gibt es bei Ihnen Listen, der A380 ist ja ein superleises Flugzeug gewesen, es wird nicht mehr gebaut. Gibt es Listen hinsichtlich Flugzeugtypen, die leise sind, oder irgendwelche Hersteller sind es, und welche besonders laut sind? Gibt es da rote oder schwarze Listen und wird das dann weitergegeben an die Fluggesellschaften? – Danke.

**Vorsitzender:** Frau Dr. Pieroh-Joußen, bitte.

**Frau Dr. Pieroh-Joußen:** Ja. Also erst einmal zu den Beschwerden. Nach dem Fluglärmschutzbeauftragtengesetz ist es vorgegeben, einmal Beschwerdeführer zu zählen, also das ist die natürliche Person, die bei mir eine Beschwerde einreicht, und zum anderen die Anzahl der Beschwerden zu zählen. Und aus datenschutzrechtlichen Gründen darf das nicht miteinander kombiniert werden. Wir haben also in einer Liste, wenn einer sich namentlich beschwert, wird in einer Liste der Name eingetragen oder geguckt, steht der da schon, und in einer anderen Liste wird die Beschwerde und der Beschwerdegrund aufgeführt. Also das ist diese Trennung und die Trennung ist aus Datenschutzgründen zwingend erforderlich.

Dann Beschwerden südlich der Elbe über Airbus, also Beschwerden über Airbus gibt es nur in Einzelfällen, die sind relativ selten. Airbus hat einen Betrieb von 6 bis 22 Uhr und hat auch nur eine bestimmte Anzahl an Flügen pro Tag genehmigt. Also von daher ... Außerdem, für Airbus speziell, ich bin Fluglärmschutzbeauftragte für den Flughafen Hamburg, für Airbus ist im engeren Sinne die Wirtschaftsbehörde zuständig.

Dann zum A380 und zu den Flugzeugtypen. Natürlich gibt es zu jedem Flugzeugtyp eine Lärmbeurteilung und zum Beispiel auch die Abrechnung der Entgelte. Das erfolgt nach bestimmten Flugzeugklassen, also je nachdem, wie laut oder leise ein Flugzeug ist, wird es in eine bestimmte Klasse eingeordnet. Und das wird natürlich berücksichtigt bei den Berechnungen und das ist hier natürlich auch bekannt.

**Abg. Thomas Reich:** Ja, vielen Dank.

**Vorsitzender:** Gut, Fragen beantwortet damit. Dann hat Frau Sparr für die GRÜNE Fraktion als Nächstes das Wort.

**Abg. Ulrike Sparr:** Ja, ich mache es auch ein bisschen kürzer. Herr Mohrenberg hat ja auch schon einiges zur Situation gesagt. Ja, zu 2020 brauchen wir, glaube ich, wirklich nichts zu sprechen, das ist aus Fluglärmschutzsicht ein erfreulicher Nebeneffekt der Corona-Situation, aber in keiner Weise repräsentativ. Und 2019 haben wir tatsächlich gemerkt, dass bestimmte Maßnahmen aus dem 21-Punkte-Plan geholfen haben, dass zum Beispiel auch die Flugbewegungen zwischen 23 und 6 Uhr stark zurückgegangen sind. Aber es sind immerhin noch 2,4 am Tag, also das ist auch nicht nichts. Und insofern ist da, denke ich, auch schon der Anspruch dabei, da das auch noch weiter zu betreiben und da weiter dranzubleiben.

Und ich finde es auch positiv, um auch einmal der DFS was Nettes zu sagen, dass also die internationale Zusammenarbeit immerhin so weit geklappt hat, dass die bessere Strukturierung der Verkehrsströme vielleicht auch mit dazu beigetragen hat, diese Verspätungssituation etwas (...). Aber alles in allem ist wohl der Hauptpunkt wirklich, und

das ist ganz banal und wie meistens, Geld wirkt, Strafzahlungen, erhöhte Landegebühren, Entgelte, Ordnungswidrigkeiten, und das eben in einem Maß, dass das jetzt langsam doch auch spürbar wahrgenommen wird von den Gesellschaften. Und ich fürchte, dass wir dann eben auch, wenn wir weiterkommen wollen, da noch einmal nachschärfen müssen, abgesehen davon, dass das Thema Kurzstreckenflüge wirklich auch eins ist, was dann auf Bundesebene auch wirklich weiter angegangen werden muss. Das können wir ja leider von Hamburg aus nicht machen.

Ja, mehr will ich jetzt dazu gar nicht sagen und lasse dann der Diskussion weiter ihren Lauf.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Frau Sparr. Da habe ich jetzt keine Frage wahrgenommen, sondern das war eher ein Statement. Dann hat als Nächster Herr Jersch für die Fraktion DIE LINKE das Wort.

**Abg. Stephan Jersch:** Ja, danke schön, Herr Vorsitzender. Ich kann mich also den Worten des Kollegen Thering zur Situation eigentlich weitestgehend anschließen. Auch ich habe das Gefühl, dass der auf- und abschwellende Flugverkehr im Tagesbetrieb nicht ausreichend berücksichtigt wird. Und die Ausführungen zu den Bahnbenutzungsrichtlinien, die schreien ja geradezu danach, dass hier der Senat, ich sage einmal, ein bisschen mehr Verbindlichkeit an den Tag legt, damit die Ausnahme nicht die Regel ist, weil, ich weiß nicht, wo ich eine Regel brauche, wenn die Ausnahmen so weit gefächert sind, dass am Schluss sich jeder darauf beziehen kann, man tut ja nichts anderes, als was da drinstehen würde.

Frau Pieroh-Joußen, erst einmal herzlichen Dank für die Ausführungen, für die Arbeit. Nichtsdestotrotz kann ich mich an der Stelle, der 21-Punkte-Plan ist abgearbeitet, Ihrer Aussage jetzt nicht wirklich anschließen. Der ist zumindest nicht, wie ich finde, erfolgreich abgearbeitet. Man hat die einzelnen Punkte bearbeitet, aber mit Sicherheit nicht zu einer Situation, die zu einer Entspannung, zumindest bis 2019, geführt hätte. Ich glaube, da ist noch viel, viel Arbeit nötig und ich denke, der muss weiter bearbeitet werden, ganz besonders auch, wenn ich dem Kollegen Mohrenberg jetzt dann doch einmal sagen muss, hier ist nichts auf Null reduziert worden. Nein, ganz im Gegenteil. Die Situation 2020 ist natürlich eine ganz besondere, insofern hat sich da vieles nicht weiter so zugespitzt, aber nichtsdestotrotz sind wir noch meilenweit von dem Zustand entfernt, den wir vor langer Zeit einmal hatten, als die Beschwerdelage begann. Das heißt also, jetzt in Relation wieder Punkte zu nehmen, es ist besser als 2019 oder es ist besser als 2018, das halte ich für den falschen Ansatz. Man muss da also, sage ich einmal, durchaus strengere Maßnahmen oder strengere Maßstäbe ansetzen. Und eine der Sachen, die mich sehr verwundert haben, ist tatsächlich, dass wir trotz zurückgehender Flugbewegungen, also jetzt für 2019, trotz zurückgehender Flugbewegungen dank des lautereren, weil größeren Flugmaterials tatsächlich ein steigendes Lärmkontingent haben. Das sind gegenläufige Entwicklungen, bei denen dann auch ich finde, Maßnahmen zu erfolgen haben.

Ich komme dann aber vielleicht einmal zu meinen Fragen, und zwar auch mit Bezug auf den Luftverkehrsgipfel 2018, wo ja letztendlich das Ziel eher ein erhöhter Durchsatz im Flugverkehr mit weniger Stau gewesen ist. Ich hätte mir da durchaus ein anderes Ziel versprochen. Aber okay, wenn es denn der Lärmsituation zuträglich ist, dann kann man auch darüber diskutieren. Dort war die DFS ja ein erheblicher Teil der Lösung, die als Bottleneck für gewisse Probleme gesehen wurde. Daraufhin ist ja bei der DFS das Ausbildungsprogramm gestartet worden. Hier würde mich jetzt zuerst einmal interessieren, wenn man das "Handelsblatt" zum Beispiel gelesen hat, Oktober 2020, als eine, ich sage einmal, eklatante Verlustsituation auf Bundesflugverkehrs... für die DFS, die ja privatwirtschaftlich arbeitet, gesehen wurde mit einem erheblichen Sparprogramm, ob die DFS zu ihren Zusagen, die sie damals gemacht hat, was zum Beispiel Ausbildung angeht,



was die Beschäftigung angeht, weiterhin steht und ob diese Programme auch weiter laufen. Das wäre das Erste.

Das Zweite wäre, ich würde gern wissen, ob die Situation bei den Ersatzmaschinen, die in Hamburg stationiert sind, was ich eine hervorragende Maßnahme in der Tat finde, um die Verschleppung von Verspätungen über den Tag hinweg nicht weiter auszubauen, ob die sich tatsächlich verbessert hat. Es sind ja drei Fluggesellschaften, Ryanair und Condor waren dabei, mit aufgeführt worden, das sind jetzt beides Fluggesellschaften, also Condor mit erheblichen wirtschaftlichen Problemen, und bei Ryanair weiß ich gar nicht mehr, ob sie tatsächlich noch in Hamburg über die im Moment zwei angebotenen Flugstrecken aktiv sind und sich da eine Ersatzmaschine tatsächlich noch in Hamburg befindet.

Und zum passiven Lärmschutz würde mich jetzt einmal interessieren, antragsberechtigt sind ja nach wie vor nur Hauseigentümerinnen und -eigentümer und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer, wenn ich das richtig sehe. Wie aus einer älteren Anfrage von mir ja deutlich geworden ist, ist über die konkrete Lärmschutzsituation der Bevölkerung dort, die in Mietwohnungen zum Beispiel wohnt, ja eigentlich nichts bekannt. Wie viel Prozent sind eigentlich vom Lärmschutz tatsächlich erfasst? Gibt es da nicht Möglichkeiten, das a) entweder zu evaluieren oder b) die Antragsberechtigung auf die Mieterinnen und Mieter in diesen Gebäuden, da, wo sie nicht Eigentümer sind, auszuweiten?

Und eine allerletzte Frage. Man hat ja zwischen dem Bericht 2019 und 2020 aufgrund der besonderen Situation jetzt gesehen, dass der Anteil, der Beschwerden die Kleinflugzeuge betraf, von kleiner 1 Prozent auf 8 Prozent hochgegangen ist. Sind Sie dafür eigentlich auch zuständig als Fluglärmschutzbeauftragte? Und gibt es da ein Handeln, das daraus resultiert? Das wäre es von mir.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Jersch. Also ich habe jetzt insgesamt vier Fragen mitgezählt. Die erste bezog sich auf die laufenden Programme der DFS. Dann das Thema Verspätungen. Dann haben wir noch den passiven Lärmschutz. Und Herr Jersch interessiert sich auch für kleine und Kleinstflugzeuge. Frau Dr. Pieroh-Joußen bitte.

**Frau Pieroh-Joußen:** Ja, erst einmal möchte ich Ihre Ausführungen dahingehend bestätigen, dass ich den 21-Punkte-Plan und die Abarbeitung als Erfolg sehe, dass ich aber nicht sage, das war ein Erfolg, das ist abgehakt, sondern ich sehe die Punkte, die dort aufgeführt sind, als Daueraufgabe und als Dauerauftrag der Bürgerschaft in der Unterstützung und der Wahrnehmung meiner Aufgaben. Also von daher ist das ein Prozess, der weitergeführt wird.

Und Sie hatten ja auch gesagt, in den Randseiten wären die Planungen immer noch sehr, also wären noch zu viele Flüge geplant. Und ich habe also Anfang letzten Jahres in der Angelegenheit extra die relevanten Luftfahrtunternehmen angeschrieben und habe sie gebeten, zwischen 22.30 Uhr und 23 Uhr möglichst keine Flüge zu planen, weder Starts noch Landungen, weil das halt Verbindungen sind, die dann störungsanfällig sind für Verspätungen. Ist natürlich aber auch so, man muss sich schon die Gesamtumläufe angucken. Wenn einer jetzt sagt, na gut, jetzt schiebe ich einmal eine Landung auf 22.30 Uhr und die Vorumläufe sind so eng, dann hilft das auch nicht. Man muss also schon den Gesamtumlauf des Tages betrachten.

Dann hatten Sie zum Sparprogramm der DFS ... Da würde ich gleich die DFS um eine Einschätzung bitten, aber ich war einfach davon ausgegangen, dass die Ausbildung – so wird mir das auch regelmäßig berichtet – bei der DFS weiter intensiv stattfindet und dann, nicht, dass diese Ausbildungsprogramme und das Sprachprogramm leiden, aber da wird sicherlich gleich Herr Hummert noch was zu sagen können.

Und die Situation der Ersatzmaschinen zur Reduzierung der Verspätung. Da habe ich zumindest in 2019 die Rückmeldung des Flughafens, dass diese Ersatzmaschinen stationiert waren, in Hamburg stationiert waren oder auch zum Beispiel eine in Köln, die dann auch bei Hamburg mit eingesetzt wird. Ob das 2020 relevant war bei den wenigen Flügen, denke ich eher nicht, aber da würde ich gleich auch den Flughafen noch einmal bitten, was dazu zu sagen.

Und passiver Schallschutz. Da ist tatsächlich laut Fluglärmschutzgesetz der Anspruch nur gegenüber dem Eigentümer und nicht gegen den Mieter bestehend. Und da das Bundesrecht ist, ist das jetzt nichts, was geändert werden kann bei uns in Hamburg. Wir könnten jetzt übrigens bei dem eigenen städtischen Programm sagen, das ändern wir, aber wir haben uns da auch Gedanken darüber gemacht. Das ist von der Durchführung nicht wirklich sachgerecht. Von daher wäre das ein Punkt, den man dann auch eine Grundsteuer (...).

Und die Kleinflugzeuge. Ja, wir hatten letztes Jahr sehr viele Beschwerden über Kleinflugzeuge. Das hängt insbesondere damit zusammen, dass letztes Jahr umfangreiche Vermessungsflüge von der Stadt, von der Geoinformation durchgeführt wurden, die auch erforderlich sind für weitere Arbeiten der Stadt Hamburg und die Grundlage für viele weitere Arbeiten bilden. Und diese Vermessungsflüge finden häufig im Frühjahr statt. Und das war letztes Jahr natürlich ideal, weil so wenig geflogen wurde, weil ideales Wetter war und dann sehr umfangreiche Vermessungsflüge durchgeführt wurden. Die wurden uns auch angezeigt und mitgeteilt, aber wir haben dann natürlich gerade im Zusammenhang auch mit der Homeoffice-Situation zur Belästigung von vielen Hamburgern, Hamburgerinnen geführt, die sich dann auch bei mir darüber beschwert haben oder bei uns darüber beschwert haben. Aber das sind Flüge, die sind notwendig, die sind erforderlich. Und da ist es auch nicht an mir zu sagen, das schränken wir ein. Also im Bereich der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung profitieren wir zum Beispiel auch von den Kartierungen, die aufgrund dieser Flüge erfolgen.

**Herr Lühmann:** Vielleicht darf ich an dieser Stelle, Herr Vorsitzender, noch ganz kurz ergänzen.

**Vorsitzender:** Bitte sehr.

**Herr Lühmann:** Danke sehr. Es gibt ja tatsächlich auch diesen Effekt, den wir beobachten konnten, dass die Kleinflugzeuge beziehungsweise deren Lärm natürlich in den Jahren vorher durch den Lärm der großen Flugzeuge sozusagen maskiert war. Man hat die gar nicht heraushören können. Jetzt sind es so viel weniger Linienflugzeuge und große Flugzeuge, die da im Betrieb sind, dass man natürlich das einzelne Lärmereignis viel deutlicher wahrnimmt. Und damit wird das dann viel stärker auch als ein Ärgernis wahrgenommen. Das nur zur Ergänzung dazu. Danke.

**Frau Pieroh-Joußen:** Also ich hatte auch zu der Thematik bei der DFS nachgefragt, ob tatsächlich mehr Flüge mit Kleinflugzeugen stattgefunden haben. Dem war aber nicht so. Das war eine ähnliche, eher eine geringere Größenordnung als in 2019.

**Vorsitzender:** Ja, vielen Dank. Herr Jersch. Sind damit alle Fragen erledigt?

**Abg. Stephan Jersch:** DFS und Ausbildungsprogramm wäre da noch ein Thema.

**Vorsitzender:** Okay.

**Herr Hummert:** Ja, darf ich?

**Vorsitzender:** Sehr gern. Bitte sehr. Herr Hummert, Sie haben das Wort.

**Herr Hummert:** Vielen Dank. Herr Jersch, also die Ausbildung (...) haben wir weiter intensiviert, also führen wir weiter auf hohem Niveau durch, weil wir wissen, dass irgendwann der Verkehr wieder anziehen wird und wir da nicht mit zu wenig Personal dastehen wollen. Also wir sind da wirklich dabei mit sehr hohem Einsatz, das Personal auszubilden. Wir haben bloß ein Problem. Das darf man nicht verkennen. Jetzt dadurch, dass wenig fliegt, können Sie auch nicht beliebig viele Leute in die Ausbildung stecken. Also wenn es ... Also Hamburg Tower ... Wenn wenig Flugverkehr ist, dann können Sie da nicht beliebig viele Auszubildende hinsetzen, die jetzt ausgebildet werden, weil wenig Verkehr da ist. Also wir nutzen sehr viel Simulatoren, so viel wie möglich, um die Leute an das Niveau heranzuführen, das wir haben wollen, wenn natürlich der Verkehr wieder anzieht. Also da wird mit sehr hohem Druck, wird mit allen möglichen Dingen, die wir nutzen ... Also alles, was wir haben, nutzen wir quasi, um das Personal möglichst auf hohem Niveau heranzuführen zu können.

Und das Thema Optimierung oder Kosten, was ich vorhin noch einmal ansprach. Wir sind zwar privatrechtlich organisiert, gehören aber dem Bund und dürfen auch keine Gewinne abschöpfen, sondern müssen letztendlich unsere Gebühren oder ... Die sind ja reguliert. Und wir müssen entsprechend auch die Gebühren dann anpassen und senken. Nichtsdestotrotz läuft innerhalb der DFS auch ein, sagen wir 'mal, Optimierungsprogramm, würde ich es einmal nennen, wo wir letztendlich alle Prozesse anschauen und optimieren, um vielleicht tatsächlich auch dann den Output im Flugverkehr dann noch zu erhöhen. Danke.

**Abg. Stephan Jersch:** Ich hätte vielleicht noch eine letzte Frage, weil ich sehe, es steht jetzt hinter mir niemand mehr auf der Redeliste, bevor die dann (...).

**Vorsitzender:** Herr Jersch, das ist ein Irrtum. Herr Kienscherf ist dort noch.

**Abg. Dirk Kienscherf:** Ich habe ja schon zurückgezogen, dann, wenn Herr Jersch so lange macht.

**Vorsitzender:** Ja gut, Herr Jersch, dass Ihnen die SPD so das Feld überlässt, das passiert Ihnen auch nicht oft. Dann bitte für Ihre vier..., nein, für Ihre fünfte Frage. Sie haben das Wort.

**Abg. Stephan Jersch:** Okay. Die ist auch, glaube ich, relativ kurz. Da würde mich einfach nur interessieren, ziemlich am Ende des Berichtes wird im Punkt 20, glaube ich, genau, im Punkt 20, beim Bezug auf Ersatz von Kurzstreckenflügen zum Beispiel darauf hingewiesen, dass sich Hamburg für eine entsprechende, fürs Planungsverfahren von Bahnstrecken für eine entsprechende, Regelungsvorschläge für eine Novellierung des Planungsrechts einsetzt. Welche Novellierung mit welchem Inhalt wäre das denn dann? Das würde mich hier noch einmal interessieren.

**Vorsitzender:** Gut. Wer möchte dazu antworten?

**Frau Pieroh-Joußen:** Also für diesen Part hatten wir die Wirtschaftsbehörde als zuständig gesehen. Und da hatte uns die Wirtschaftsbehörde zugearbeitet. Da ist Frau Dr. Reuter vertreten.

**Frau Dr. Reuter:** Ja, vielen Dank. Es ist tatsächlich so, dass damals die BWVI zugearbeitet hat und das tatsächlich nicht in dem Teil ist, der jetzt Wirtschaftsbehörde ist. Es ist ja kein Luftverkehr, sondern das sind die Planungsrechtler in der Verkehrsbehörde,

die dafür zuständig sind. Und da bin ich seit Juli ja auch gar nicht mehr dabei. Und das sind diejenigen, die das beantworten könnten. Ich kann dazu sagen, dass ich weiß – auch nicht aus meiner Zuständigkeit, sondern aus meiner Zuordnung damals zu dem Bereich Mobilität –, dass ich weiß, dass es damals gerade im Bereich Planungsbeschleunigung und in diesem Bereich irgendwie Interessen gab der Stadt Hamburg, sich da wirklich stark zu engagieren, dass man da auf einen guten Weg kommt. Und ich weiß auch, dass die Kollegen sich gerade engagieren für diesen Deutschland-Takt, also genau für alle diese Maßnahmen, die da getroffen werden können, um das auch mehr auf die Schiene zu bringen, aber da ich da nicht zuständig bin und nicht einmal in der Behörde mehr bin, kann ich das leider nur bei meinen allgemeinen Ausführungen, was ich einmal gehört habe, belassen an dieser Stelle.

**Abg. Stephan Jersch:** Könnte man das vielleicht dann noch einmal zu Protokoll geben, um welche Vorschläge es sich da handelt?

**Vorsitzender:** Hier besteht der Wunsch, das zu Protokoll zu geben. Sieht sich der Senat dazu imstande?

**Senator Kerstan:** Das geben wir gern zu Protokoll. Wir werden das mit der BVM besprechen und dann zu Protokoll geben.

Mit Schreiben vom 6. Mai 2021 lieferten die Senatsvertreterinnen und –vertreter folgende Angaben der BVM nachträglich zu Protokoll:

*„In der zu Ende gehenden Legislaturperiode hat der Bundestag in mehreren Gesetzgebungspaketen Maßnahmen zur Planungsoptimierung beschlossen:*

a) Durch das **Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich** vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237) wurden folgende Anregungen umgesetzt:

- Erleichterte Zulassung von Vorabmaßnahmen während der Planfeststellungsverfahren
- Verzicht auf Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen
- Verpflichtung zur abschließenden Klagebegründung.
- Zulassung von Publikationen im Internet
- Einführung des Projektmanagers im Anhörungsverfahren

b) Mit dem **Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich** vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 433) wurden folgende weiteren Anregungen umgesetzt:

- Einschränkung des Begriffs der wesentlichen Änderung
- Erweiterte Duldungspflichten von Anliegern
- Ausdehnung der Planungsbeschleunigung auf das Personenbeförderungsrecht

c) Mit dem **Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz** vom 22. März 2020 (BGBl. I S. 640) hat der Bundesgesetzgeber ein aufwändiges Verwaltungsverfahren erarbeitet, das für ausgewählte Einzelprojekte die Planfeststellung durch den Gesetzgeber ermöglicht.

d) Mit dem **Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz - PlanSiG)** vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041) wurden zunächst nur für die Zeit bis zum 31.3.2021 folgende Gesetzesänderungen durchgeführt:

- Bekanntmachungen im Internet anstelle vorgeschriebener öffentlicher Bekanntmachungen oder Auslegungen,
- Ersatz von Erklärungen zu Protokoll durch die Möglichkeit zur Abgabe elektronischer Erklärungen und die
- Durchführung des Erörterungstermins als Online-Konsultation zulassen

f) Mit dem **Gesetz zur Beschleunigung von Investitionen** vom 3.12.2020 (BGBl. I S. 2694) schließlich hat der Bund

- die erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte auf große Energieanlagen und Landesstraßen ausgeweitet,
- die aufschiebende Wirkung von Widersprüchen und Klagen gegen Zulassungsentscheidungen für Bundesverkehrswege und Mobilfunknetze beseitigt,
- die Planfeststellungsbedürftigkeit für zahlreiche Standardmaßnahmen an Eisenbahnen beseitigt,
- dafür gesorgt, dass behebbare Planungsmängel keine Auswirkungen auf die Ausführung von davon nicht betroffenen Teilen des Projekts haben,
- Planungerleichterungen auch für Planfeststellungen für Pipelines eingeführt,
- die UVP Pflicht bei Bahnanlagen präzisiert.

Maßgebliche Grundlage für die Gesetzgebungsaktivitäten waren die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz vom 9. und 10.11.2017 zur Beschleunigung von Planungs- und Infrastrukturvorhaben. Die Beschlussfassung erfolgte auf Initiative des damaligen Verkehrssenators und Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz Frank Horch. Viele Einzelregelungen beruhen auf den Vorschlägen des Innovationsforums Planungsbeschleunigung Innovationsforum Planungsbeschleunigung - Abschlussbericht (bmvi.de), dem ebenfalls Frank Horch angehörte und dessen Arbeitsgruppe „Optimierung von Verwaltungsabläufen“ von Hamburg geleitet wurde.“

**Vorsitzender:** Wunderbar. Prima. Dann sehe ich keine weitere offene Frage. Das heißt, wir haben dann uns erfolgreich mit den beiden Fluglärmschutzberichten befasst. Ich schließe damit dann das Wortprotokoll und stelle fest, dass wir vom Bericht des Senats Kenntnis genommen haben.

## **Zu TOP 4**

### Termin

Der Ausschussvorsitzende informierte, dass die nächste Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klima und Energie am 17. Juni 2021 stattfindet.

Beschlüsse

- Auf Antrag der Fraktion DIE LINKE beschloss der Ausschuss einstimmig die **Selbstbefassung mit dem Thema „Sachstand Energienetzbeirat“** sowie deren Beratung im Zuge der kommenden Sitzung am 17. Juni 2021.  
Im Vorwege hatten die GRÜNEN-Abgeordneten vorgeschlagen, von dem Beschluss einer Selbstbefassung abzusehen, weil SPD und GRÜNEN ohnehin einen Antrag mit entsprechender Thematik in die Bürgerschaft einbringen würden, auf dessen Basis, wenn dieser in den Ausschuss überwiesen würde, dann beraten werden könne. Die LINKEN-Abgeordneten entgegneten, dass sie an der Selbstbefassung festhalten wollen würden, und sagten auf Nachfrage der GRÜNEN-Abgeordneten zu, nicht auf einer doppelten Beratung von Selbstbefassung und Antrag bestehen zu wollen, wenn der Antrag den Ausschuss rechtzeitig zur Juni-Sitzung erreiche.
- Auf Antrag der GRÜNEN-Fraktion beschloss der Ausschuss einstimmig die **Selbstbefassung mit dem Thema „Stand der bezirklichen Klimaschutzpläne“**. Der Wunsch der Beratung am 17. Juni 2021 wurde geäußert, jedoch gab der Vorsitzende zu bedenken, dass zunächst geschaut werden müsse, welche weiteren Tagesordnungspunkte bis dahin ansonsten noch abgearbeitet werden müssten.
- Darüber hinaus fasste der Ausschuss den einstimmigen Beschluss über **Durchführung der nächsten Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klima und Energie als Videokonferenz mit Livestream**, es sei denn, das Infektionsgeschehen lasse eine Sitzung in Präsenz zu.

Stephan Gamm (CDU) (Vorsitz)	Andrea Nunne (GRÜNE) (Schriftführung)	Jana Nielsen (Sachbearbeitung)
------------------------------------	---	-----------------------------------