**BÜRGERSCHAFT
DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG**

Drucksache 20/13531

20. Wahlperiode

04. 11. 14

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 7. Mai 2014 „Bericht des Umweltausschusses über die Drucksachen 20/7403 und 20/7574: Fluglärmschutz durchsetzen – Nachtruhe sichern und Fluglärmschutz in Hamburg weiter verbessern“ (Drucksache 20/11593)

I.

Anlass

Mit der am 7. Mai 2014 beschlossenen Drucksache 20/11593 hat die Bürgerschaft den Senat ersucht:

„…

1. gemeinsam mit Fluglärmschutzkommission und DFS eine weitere lärmmindernde Optimierung der Landeanflüge insbesondere im Hamburger Nordosten zu erreichen, indem insbesondere verkürzte oder Sichtanflüge bis auf absolute Ausnahmefälle nicht genehmigt werden. Entsprechende Versuche sind auszuwerten, in die detaillierte Berichterstattung zu 10. einzubeziehen und nach Möglichkeit auszuweiten. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwieweit die Anflüge auf den Hamburger Flughafen regelhaft als standardisierte ILS-Anflüge (10 NM) durchgeführt werden können.
2. sich dafür einzusetzen, dass Fluglinien, insbesondere die Lufthansa-Gruppe, Hamburg vor allem mit den neuen A320neo und A321neo anfliegen. Bei beiden ist eine Lärmreduktion von ca. 5–6 dB(A) im Maximalpegel prognostiziert. Da Hamburg einer der wenigen Flughäfen in Deutschland ist, der mitten in der Stadt liegt und unmittelbar an dicht besiedelte Flächen angrenzt, sollten die Airlines auf Flügen von und nach Hamburg besonders lärmarme Maschinen bevorzugt einsetzen,
3. das bewährte, auf gemessenen Fluglärm basierende Lärmabhängige Landeentgelt weiterzuentwickeln und dabei zu prüfen, inwieweit sowohl eine weitere Spreizung zwischen den einzelnen Lärmklassen als auch eine prozentuale Anhebung des Lärmabhängigen Landeentgelts besonders für die Tagesrandzeiten sinnvoll und umsetzbar wäre. Es sollte ein zusätzliches Anreizsystem sein, um auf Flügen von und nach Hamburg immer das leiseste Fluggerät der jeweiligen Flotte einzusetzen,
4. fortlaufend im Sinne eines Best-Practice-Vergleichs der Erfahrungen und Konzepte anderer deutscher und europäischer Flughäfen zu prüfen, welche weiteren Maßnahmen zur Prüfung/Überwachung des Fluglärms, zum Lärm-

schutz, zur Klimaschutzkompensation und zum Naturschutz möglich und für Hamburg übertragbar sind (vgl. Frankfurt und andere deutsche Flughäfen, aber auch London-Heathrow). In diesem Kontext ist auch zu prüfen, ob der bewährte sog. Lärmdeckel, der erfreulicherweise seit Jahren eingehalten und sogar unterschritten wird, abgesenkt werden kann, um zusätzliche Lärmschutzanreize zu setzen,

5. eine sehr strenge Einhaltung der Betriebszeiten sicherzustellen und gegenüber den Fluglinien auf eine weitere Reduzierung der Verspätungen und Ausnahmen hinzuwirken (z.B. durch eine äußerst restriktive Genehmigungspraxis),
6. zu prüfen, ob vor diesem Hintergrund die bereits jetzt bestehende Kooperation der Beteiligten hin zu einer konkreten Allianz für den Lärmschutz der behördlichen und gewerblichen Partner – einschließlich der Fluglinien – mit weitergehenden Selbstverpflichtungen weiterentwickelt werden kann,
7. über den Fortgang und konkrete Bedeutung der Bundesratsinitiativen der Länder Rheinland-Pfalz, Hessen und Brandenburg zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes für Hamburg sowie die Umsetzung der fluglärmschutzrelevanten Gesichtspunkte des Koalitionsvertrages von CDU/CSU und SPD zu berichten und jeweils einen Beitritt bzw. eine Unterstützung derartiger Initiativen zu prüfen, soweit sie den Zielsetzungen dieses Antrags entsprechen und auch einen Beitrag zum Lärmschutz in Hamburg leisten. Dabei ist insbesondere zu prüfen, wie der Lärmschutz der Bevölkerung in den entsprechenden luftverkehrsrechtlichen Bestimmungen und Regelwerken als weitere Zielsetzung (z.B. für die Arbeit der DFS) stärker als bisher normiert und in den jeweiligen Abwägungen stärker als bisher gewichtet werden kann,
8. über die Ergebnisse der Öffnung der Fluglärmschutzkommission für Bürgerinnen und Bürger sowie Initiativen, die in diesem Kontext geäußerte Beschwerdelage und den Umgang damit zu berichten,
9. die Maßnahmen zur transparenten und dialogorientierten Information der Bürgerinnen und Bürger zum Fluglärm weiter zu verbessern. Dabei sollte geprüft werden, inwieweit in geeigneter Weise auch über Art und Umfang des Flugverkehrs von und zum Airbus-Flughafen Finkenwerder sowie über die Flugbewegungen ohne Bodenkontakt am Flughafen Fuhlsbüttel noch transparenter informiert werden kann (z.B. im Hinblick auf Testflüge unter Nutzung der Ram Air Turbine oder andere Test- und Schulungsflüge),
10. bis Oktober 2014 dem zuständigen Ausschuss über die ersten Ergebnisse zu 1.–9. zu berichten“.

II.

Stellungnahme des Senats

Der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) hat eine hohe verkehrs- und wirtschaftspolitische Bedeutung für die Stadt Hamburg und für ganz Norddeutschland. Er ist eine Einrichtung der überregionalen, internationalen Verkehrsinfrastruktur und ist als solche in Erfüllung der Mobilitätsinteressen der Bevölkerung Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge und des Katastrophenschutzes. Zudem ist der Flughafen als Arbeitgeber von herausgehobener beschäftigungspolitischer Bedeutung. Gleichzeitig hat der Betrieb des Flughafens Auswirkungen auf die Schutzinteressen der betroffenen Anrainer. Im Norddeutschen Luftverkehrskonzept hat der Senat vor diesem Hintergrund erklärt, dass er sich u.a. im Hinblick auf Infrastrukturfragen weiterhin für den Einklang der wirtschaftlichen Belange und der öffentlichen Verkehrsfunktion mit den Belangen des Umwelt- und insbesondere des Lärmschutzes einsetzen wird.

Die historisch gewachsene stadtnahe Lage des Flughafens führt dazu, dass gerade auch dichter besiedelte Regionen von den Umweltauswirkungen des Flugbetriebs betroffen sind. Insbesondere der Kreis der Bevölkerung in der näheren Umgebung des Flughafens befasst sich intensiv mit dem Thema Fluglärm und richtet sich stets mit Fragen zur Optimierung der Situation an die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt. Seit 1972 gibt es die Dienststelle des Fluglärmschutzbeauftragten (FLSB). Diese – wie auch Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), BWVI und Flughafen Hamburg GmbH – befasst sich mit den auch jetzt vorgetragenen Fragestellungen.

Im Lärmaktionsplan Hamburg 2013 (Stufe 2) sind die wichtigsten Maßnahmen gegen Fluglärm dargestellt, wie zum Beispiel spezielle Bahnbenutzungsregeln zur Entlastung dichtbesiedelter Gebiete, lärmoptimierte Abflugrouten, Nachtflugbestimmungen, Kontingentierung des Fluglärms, lärmabhängige Landeentgelte, Betrieb einer Lärmschutzhalle für Probeläufe, betriebliche Regelungen am Boden, sofortige Umsetzung der Maßnahmen des Fluglärmschutzgesetzes sowie passiver Schallschutz über die gesetzlichen Anforderungen hinaus.

Das vorliegende Bürgerschaftliche Ersuchen enthält Aufforderungen und Prüfaufträge für weiteren Lärmschutz der Anwohner, der über die bestehenden Maßnahmen des Lärmaktionsplans hinausgeht. Der Senat teilt das Grundanliegen des Ersuchens; er will

seinen Beitrag leisten, um das grundsätzlich konstruktive Miteinander von Flughafen und Nachbarschaft zu wahren und große Kontroversen, wie sie in anderen Städten um Flughäfen geführt werden, in Hamburg zu vermeiden, indem Beschwerden weiterhin sehr ernst genommen und aufgearbeitet werden (vgl. Vorbemerkung zum interfraktionellen Ersuchen, Anlage zu Drucksache 20/11593). Die einzelnen Fragestellungen des Petitums sind fachlich und rechtlich geprüft worden.

Insbesondere wurde die Fluglärmschutzkommission (FLSK), deren gesetzlich vorgegebene Aufgabe es ist, die Flugsicherungsorganisation und die Genehmigungsbehörde zu beraten, durch den Senat umfassend eingebunden.

Im Folgenden werden zu den neun einzelnen Prüfaufträgen zunächst jeweils die Stellungnahme der Fluglärmschutzkommission und im Anschluss die Stellungname des Senats dargestellt:

Der Senat wurde ersucht,

1. gemeinsam mit Fluglärmschutzkommission und DFS eine weitere lärmmindernde Optimierung der Landeanflüge insbesondere im Hamburger Nordosten zu erreichen, indem insbesondere verkürzte oder Sichtanflüge bis auf absolute Ausnahmefälle nicht genehmigt werden. Entsprechende Versuche sind auszuwerten, in die detaillierte Berichterstattung zu 10. einzubeziehen und nach Möglichkeit auszuweiten. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwieweit die Anflüge auf den Hamburger Flughafen regelrecht als standardisierte ILS-Anflüge (10 NM) durchgeführt werden können,

   Stellungnahme FLSK:

   Die von der FHG in Zusammenarbeit mit der DFS vorgelegte Auswertung der Messdaten der zusätzlich eingerichteten Messstation Duvenstedt aus dem Jahr 2013 zeigt, dass die Fluglärmbelastung im Hamburger Nordosten unabhängig vom Ort der Einfädelung der Flugzeuge ist. Dieses Ergebnis wird durch eine Prognoseberechnung der FHG bestätigt. Zwischen Anflügen ab 12,9 km (ca. 7 Nautische Meilen [NM]) und 18,5 km (ca. 10 NM) ist auf Hamburger Stadtgebiet kein bedeutsamer Unterschied in der Lärmsituation feststellbar. Es zeichnet sich jedoch klar ab, dass eine grundsätzliche Anflugverlängerung auf 18,5 km zu einer stärkeren Bündelung von Flugbewegungen im Raum Bargteheide und entsprechenden Belastungen der dortigen Bevölkerung führen dürfte.

   Da die mit dem Ersuchen angeregte Verlängerung der Endanfluglinie auf 18,5 km für die Bevölkerung im Hamburger Nordosten nachweislich keine spürbare Entlastung bringt, aber neue Lärmumverteilungen im südlichen Schleswig-Holstein auslösen würde, hält die FLSK einen entsprechenden Probebetrieb für entbehrlich und nicht zielführend. Stattdessen befürwortet die FLSK die grundsätzliche Verlängerung der verbindlichen Endanfluglinien auf 12,9 km (7 NM). Ankommende Flugzeuge schwerer als 5,7 t sollen spätestens an diesem Punkt die Endanfluglinie erreicht haben. Die Flughöhe von 762 m (2.500 Fuß) soll erst bei Erreichen der Endanfluglinie verlassen werden. Die überwiegende Anzahl von Flugzeugen wird wie bisher in einer größeren Entfernung als 7 NM die Endanfluglinie erreichen. Dies hat auch der seit dem 1. Juli 2013 durchgeführte Probebetrieb gezeigt.

   Die FLSK hat in diesem Zusammenhang empfohlen, dass seitens der DFS Verfahren praktiziert werden, bei denen Flugzeuge, wenn die Verkehrslage es zulässt, so in den vorstehend beschriebenen Endanflug geführt werden, dass stärker besiedelte Areale möglichst umflogen werden. Die FLSK erwartet hierzu einen Bericht im ersten Halbjahr 2015.

   Außerdem befürwortet die FLSK, dass Sichtanflüge (Definition: „Ein Sichtanflug ist ein Anflug eines Fluges nach Instrumentenflugregeln, bei dem Teile oder das gesamte Instrumentenanflugverfahren nicht angewendet werden und der Anflug mit Erdsicht erfolgt.“) für Flugzeuge schwerer als 5,7 t ebenfalls entsprechend den beschriebenen Verfahren abgewickelt werden und diese Flugzeuge die Endanfluglinie ebenfalls bei spätestens 12,9 km (7 NM) erreicht haben.

   Die FLSK begrüßt die Absicht der DFS, voraussichtlich ab November 2014 an Wochenenden und Feiertagen vor 10.00 Uhr und nach 20.00 Uhr auf Anflüge kürzer als 10 NM – sogenannte „Kurz- und Sichtanflüge“ – gänzlich zu verzichten.

   Überdies ist die FLSK mit dem Vorschlag der DFS sehr einverstanden, dass Flugzeuge im Anflug auf die Landebahn 23 – aus Süden kommend – abweichend vom bisherigen Verfahren so lange in mindestens 914 m Höhe (3.000 Fuß) geführt werden, bis sie die Grenze der Kontrollzone nördlich von Ahrensburg erreicht haben, um erst dann den Sinkflug fortzusetzen.

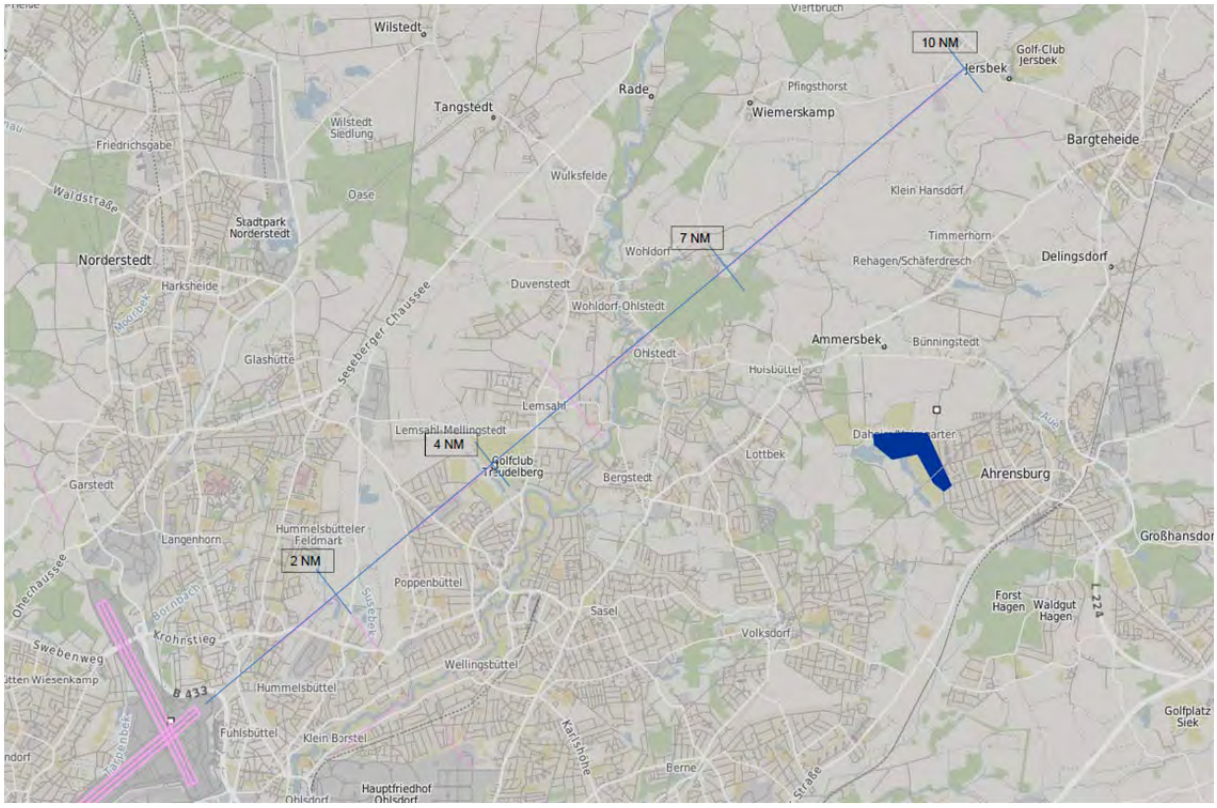
   Stellungnahme des Senats:

   Der Senat begrüßt die von der FLSK erarbeiteten Vorschläge und setzt sich gegenüber der DFS, die nicht der Weisungskompetenz der Freien und Hansestadt Hamburg unterliegt, sondern als 100-prozentige Tochter des Bundes in den Verantwortungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fällt, für die Um-

setzung und Einhaltung der Empfehlungen der FLSK ein.

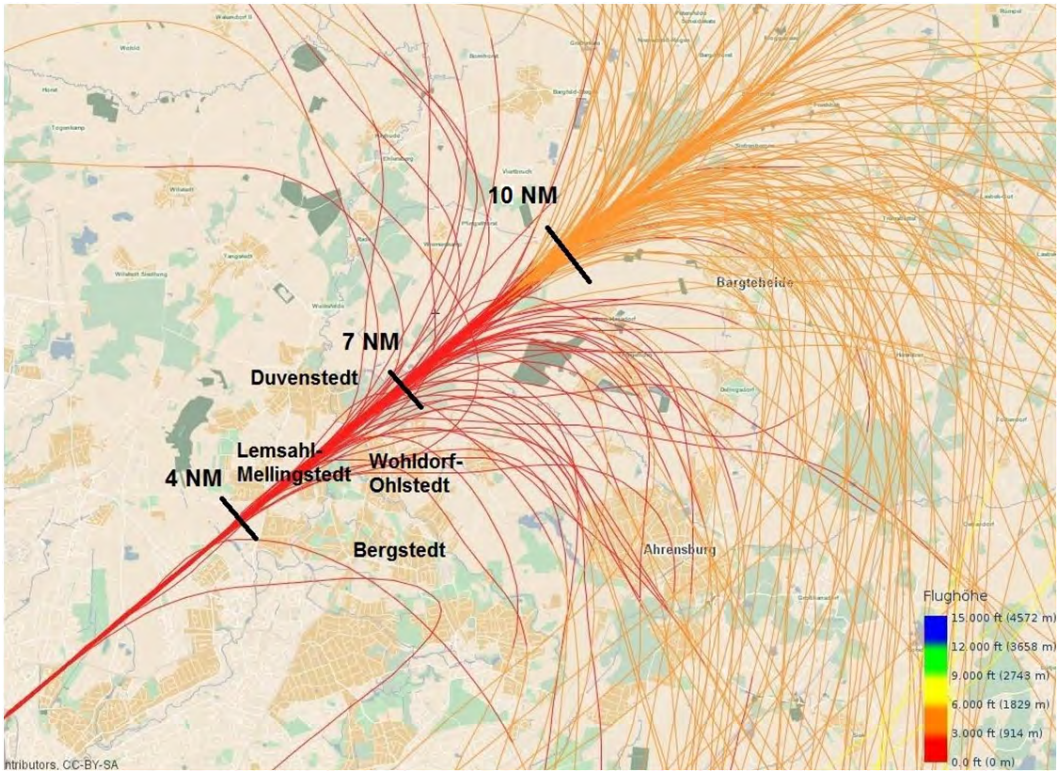
Verlängerung des Landeanflugs:

In dem Bürgerschaftlichen Ersuchen wird thematisiert, bei welchem Punkt die im Landeanflug befindlichen Flugzeuge spätestens auf die gerade verlaufende Endanfluglinie eingeschwenkt sein müssen, um die Lärmbetroffenheit möglichst weitgehend zu verringern. Zur Veranschaulichung der geografischen Lage der unterschiedlichen Endanflugpunkte bei 2 NM, 4 NM, 7 NM und 10 NM sind diese Punkte in der folgenden Grafik dargestellt:

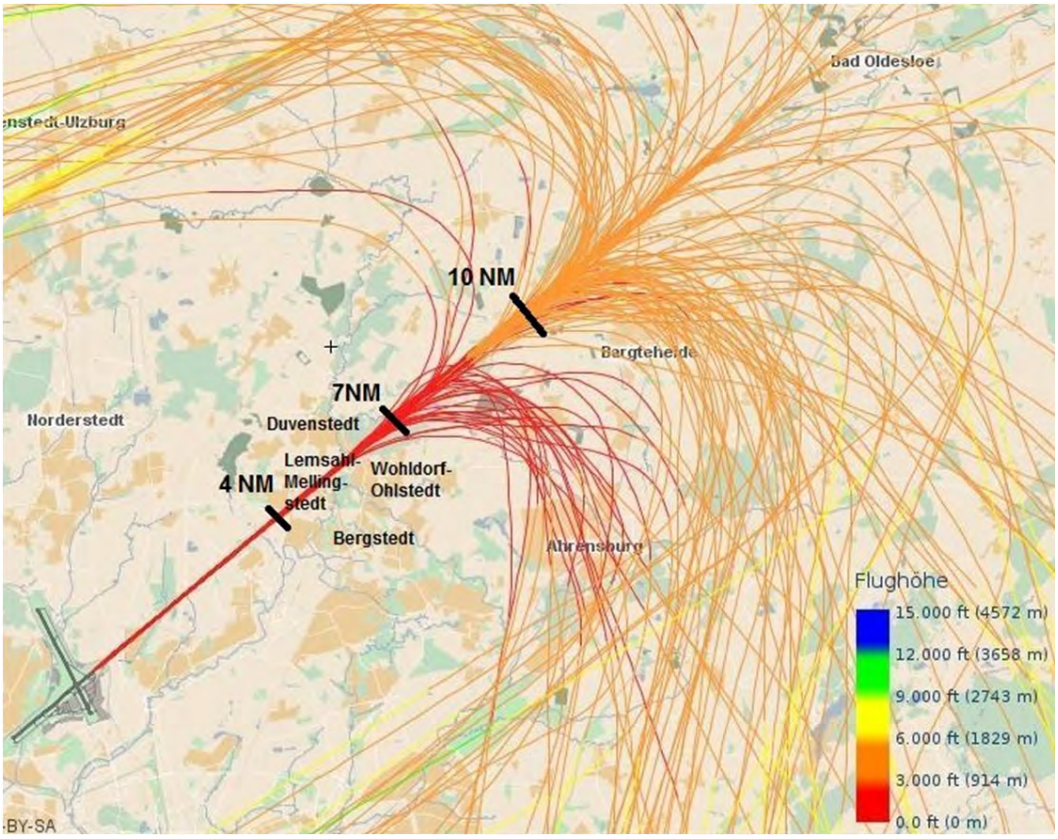


Der Senat kommt wie auch die FLSK zu dem Ergebnis, dass eine verbindliche Verschiebung des Endanflugpunktes im Hamburger Nordosten von 4 NM auf 7 NM sinnvoll ist; schon die Festschreibung dieser Veränderung ist ein substantielles Entgegenkommen. Eine weitere Verschiebung auf 10 NM zur Lärmoptimierung ist hingegen unter Abwägung aller Gesichtspunkte gegenwärtig nicht zielführend.

Die nachfolgenden beiden Übersichtskarten zeigen beispielhaft die Flugspuren von Flugzeugen, die auf der ersten Darstellung erst bei spätestens 4 NM eindrehen und auf der zweiten Darstellung schon bei einer Entfernung von 7 NM oder in noch größerer Entfernung auf den geraden Endanflug einschwenken.



Endanflug ab mindestens 4 NM



Endanflug ab mindestens 7 NM

Anhand dieser Übersichten wird deutlich, dass es sich bei der Verschiebung des Endanflugpunktes von 4 NM auf 7 NM um eine ausgewogene Kompromisslösung handelt. Die landenden Flugzeuge werden nun zukünftig nicht mehr erst auf dem Hamburger Stadtgebiet eindrehen können, wie dies bei dem 4 NM-Endanflugpunkt noch möglich wäre. Hierdurch erfahren Stadtteile wie Volksdorf, Wohldorf-Ohlstedt aber auch die Stadt Ahrensburg eine Verbesserung; die kritisierte Lärmstreuung im Hamburger Nordosten wird erheblich reduziert. Eine weitere Verlängerung des Endanflugs auf 10 NM würde hingegen keine zusätzlichen Verbesserungen für den Hamburger Nordosten bringen. Ein Verzicht auf Anflüge mit einer Endanfluglänge zwischen 7 und 10 NM resultiert nicht in einer Erhöhung der Flughöhe und damit einer Reduzierung des Fluglärms im Hamburger Nordosten, da die Flughöhe auf dem Endanflug hier unabhängig vom Eindrehpunkt ist. Entscheidend ist der vom Instrumentenlandesystem vorgegebene Gleitwinkel von 3°, der z.B. bei einer Entfernung von 6 NM, also im Bereich zwischen Duvenstedt und Wohldorf-Ohlstedt immer einer Flughöhe von ca. 600 m (2000 Fuß) entspricht. Daher würde ein 10 NM-Regelbetrieb beispielsweise für Lemsahl-Mellingstedt und Duvenstedt ohnehin keine zusätzliche Entlastung bringen. Ein vollständiger Verzicht auf Anflüge mit einer Endanfluglänge kürzer als 10 NM bedingt jedoch eine Verlagerung des Anflugverkehrs Richtung Nordosten und damit auch eine stärkere Belastung von Bargteheide auf Grund der Lage querab des 10 NM-Punktes.

Da die damit einhergehende stärkere Belastung von Bargteheide nicht vertretbar ist, lehnt der Senat – wie auch die FLSK – eine generelle Verschiebung des Endanflugpunktes auf mehr als 10 NM ab und beschränkt sich folglich auf die Verschiebung von 4 NM auf 7 NM.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Bürgermeister der Städte und Gemeinden des Kreises Stormarn die Fluglärmbeauftragte am 29. September 2014 eingeladen hatten, um sich über eine Mehrbelastung durch Fluglärm auf Grund der Empfehlungen der FLSK zu informieren. Die Vertreter der Städte und Gemeinden sprachen sich hierbei entschieden gegen eine Mehrbelastung aus. Bei diesem Termin konnten dann jedoch die Bedenken, die auf Grund der Empfehlungen der FLSK aufgetreten waren, durch umfangreiche Erläuterungen ausgeräumt werden. Der Flughafen Hamburg hat sich auf Bitten der Bürgermeister zudem bereit erklärt, zwei mobile Messcontainer im Kreis Stormarn (vorzugsweise in Ahrensburg und Bargteheide) aufzustellen, um so durch Messungen überprüfen zu können, dass der Fluglärm dort nicht zunimmt. Des Weiteren ist angestrebt, einen Vertreter aus Stormarn in die FLSK zu berufen.

Anhebung der Flughöhe in der Kontrollzone:

Eine weitere Verbesserung für Ahrensburg wird sich durch die vorgesehene Anhebung der Flughöhe in der Kontrollzone ergeben, die in einer Breite von 3 NM entlang der Endanfluglinie verläuft. Hierdurch werden die Flugzeuge das Stadtgebiet von Ahrensburg ca. 150 m höher überfliegen, woraus eine Lärmreduktion resultiert. Gleichzeitig hat die FLSK zutreffend auch empfohlen, in den besonders lärmsensiblen Zeiten an Wochenenden bis 10.00 Uhr und ab 20.00 Uhr den Endanflug auf 10 NM zu verlängern. Nach Angaben der DFS erlaubt das in diesen Zeiten geringere Flugverkehrsaufkommen eine derartige Regelung. Das bringt Vorteile für Ahrensburg mit sich, da dieses Gebiet dann nicht überflogen wird, ohne wesentliche Nachteile für die anderen Kommunen des Kreises Stormarn, insbesondere Bargteheide, zu verursachen.

Der Senat teilt die Zielsetzung der FLSK, dass stärker besiedelte Gebiete wenn möglich – in Abhängigkeit von der Verkehrslage – umflogen werden. Die DFS wird dieses Ziel aufgreifen und hierzu im ersten Halbjahr 2015 der FLSK berichten.

Die von der FLSK und dem Senat vorgeschlagenen Empfehlungen werden nun von der DFS umgesetzt, welches teilweise noch eine Änderung der Verwaltungsvorschriften des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) erfordert. Die DFS wird der FLSK in den nächsten Sitzungen hierzu berichten.

Der Senat gelangt zu dem Schluss, dass die bereits eingeleitete Umsetzung der Empfehlungen der FLSK zu einer Entlastung der Fluglärmsituation führen wird. Aus Sicht des Senates ist jedoch eine darüber hinausgehende Verteilungsdiskussion nicht sachgemäß, da es nicht darum gehen kann, Fluglärm von einem Stadtteil auf einen anderen Stadtteil oder eine Nachbargemeinde zu verlagern. Aus diesem Grund kann beispielsweise eine Entlastung der Walddörfer nicht dadurch erlangt werden, dass diese Flugbewegungen stattdessen über Altona, Norderstedt und die gesamte Innenstadt geleitet werden. Eine solche Verteilung würde zudem den Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie widersprechen.

Der Prüfauftrag in Punkt 1 des Bürgerschaftlichen Ersuchens betrifft eine komplexe Thematik, bei der keine allseits zufriedenstellende Lösung erreicht werden kann. Der Senat, der sich der gesamten Bevölkerung der Stadt Hamburg aber auch den

Nachbarn in den umliegenden Gemeinden verpflichtet fühlt, sieht jedoch in der gefundenen Kompromisslösung einen guten Weg, um die widerstreitenden Interessen in einen angemessenen Ausgleich zu bringen. Der Senat teilt dabei ausdrücklich den nachfolgenden Hinweis im bürgerschaftlichen Ersuchen: „…dazu gehört es aber auch, nicht neue Betroffenheiten und Belastungen in Hamburg zu schaffen. Eine grundlegende Veränderung der Verteilung der An- und Abflüge verbunden mit einer Änderung der Bahnbenutzungsordnung würde im Ergebnis deutlich mehr Menschen mehr belasten und eindeutig zu Lasten der dicht besiedelten innerstädtischen Bereiche gehen – dieses gilt es zu vermeiden."

2. sich dafür einzusetzen, dass Fluglinien, insbesondere die Lufthansa-Gruppe, Hamburg vor allem mit den neuen A320neo und A321neo anfliegen. Bei beiden ist eine Lärmreduktion von ca. 5–6 dB (A) im Maximalpegel prognostiziert. Da Hamburg einer der wenigen Flughäfen in Deutschland ist, der mitten in der Stadt liegt und unmittelbar an dicht besiedelte Flächen angrenzt, sollten die Airlines auf Flügen von und nach Hamburg besonders lärmarme Maschinen bevorzugt einsetzen,

   Stellungnahme FLSK:

   Die FLSK begrüßt die Einführung des A320neo in Hamburg. Das Flugzeug wird die derzeit geltenden Lärmklassifizierungen der ICAO (International Civil Aviation Organisation), Anhang 16, Chapter 4 voraussichtlich um 15 dB(A) unterbieten und etwa 6 dB(A) leiser sein als heutige A320. Um Anreize für eine bevorzugte Verwendung dieses Flugzeugs auf Strecken von und nach Hamburg zu fördern, regt die FLSK an, zunächst rechtzeitig das lärmabhängige Start- und Landeentgelt entsprechend anzupassen.

   Stellungnahme des Senats:

   Der A320neo ist eine Verbesserung in Bezug auf Umweltverträglichkeit und Effizienz. Die neue Triebwerkstechnik verringert die Schall-Emissionen um 5 bis 6 Dezibel (dB). Ein bis zu 15 Prozent geringerer Kerosinverbrauch führt zu deutlich niedrigeren CO_2-Emissionen. Ähnliches gilt auch für die neue Version der Boeing 737 NEXT. Vor diesem Hintergrund ist es besonders sinnvoll, diese Flugzeuge an einem stadtnahen Flughafen wie in Hamburg einzusetzen.

   Die Geschäftsführung des Flughafens ist persönlich mit Vorständen und Geschäftsführern der Hamburg anfliegenden Airlines in Kontakt getreten, um für den Einsatz des A320neo und der neuen B737 in Hamburg zu werben. Folgende Airlines fliegen Hamburg an und haben Bestellungen für den A319/320/321neo aufgegeben: British Airways, easyJet, Lufthansa, Norwegian, Pegasus, Turkish Airlines und Vueling. Genauso wird der Flughafen auch mit den Airlines verfahren, die die nächste Generation der B737 bestellt haben.

   Die Resonanz ist vielversprechend: Lufthansa geht davon aus, dass sie ab November 2015 diese neuen Flugzeuge auf den hochfrequenten Strecken Hamburg–Frankfurt und Hamburg–München einsetzen kann. Ähnlich zuversichtlich ist die spanische Fluggesellschaft Vueling. Sobald sie die neuen Flugzeuge in ihrer Flotte hat, sollen sie auch auf der Strecke Barcelona–Hamburg eingesetzt werden.

   Darüber hinaus rüstet die Lufthansa schon jetzt ihre gesamte A320-Flotte mit neuartigen Wirbelgeneratoren aus. Der größte Lärm beim Landeanflug wird nicht durch die Triebwerke verursacht, sondern durch die aerodynamischen Geräusche. Die neu entwickelten Wirbelgeneratoren erzeugen vor den Tankdruckausgleichsöffnungen Luftverwirbelungen und vermindern so die Schallentwicklung. Diese Technologie reduziert die Lärmentwicklung im Landeanflug deutlich.

   Die überarbeitete Entgeltordnung, die bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) zur Genehmigung vorliegt, enthält finanzielle Anreize für die Luftfahrtunternehmen die leiseren Flugzeugmodelle in Hamburg einzusetzen (s. Stellungnahme des Senats zu Ziff. 3).

   Der Senat erwartet daher im Zuge des Einsatzes der neuesten Flugzeugmuster eine spürbare Entlastung der von Fluglärm betroffenen Bevölkerung.

3. das bewährte, auf gemessenem Fluglärm basierende Lärmabhängige Landeentgelt weiterzuentwickeln und dabei zu prüfen, inwieweit sowohl eine weitere Spreizung zwischen den einzelnen Lärmklassen als auch eine prozentuale Anhebung des Lärmabhängigen Landeentgelts besonders für die Tagesrandzeiten sinnvoll und umsetzbar wäre. Es sollte ein zusätzliches Anreizsystem sein, um auf Flügen von und nach Hamburg immer das leiseste Fluggerät der jeweiligen Flotte einzusetzen,

   Stellungnahme der FLSK:

   Die FLSK sieht die Überprüfung und Optimierung der Landeentgeltregelungen auch in Zukunft als eine regelmäßig wiederkehrende Daueraufgabe zur Minimierung von Fluglärm an.

   Stellungnahme des Senats:

   Die Entgeltordnung der Flughafen Hamburg GmbH soll Anfang 2015 angepasst werden. Ein

entsprechender Antrag der Flughafen Hamburg GmbH wurde bei der BWVI zur Prüfung eingereicht.

Demnach beabsichtigt der Flughafen, den Lärmzuschlag für die beiden höchsten Lärmklassen mit den lautesten Flugzeugen um bis zu 45 Prozent zu erhöhen. Der Lärmzuschlag für die mittleren Lärmklassen soll um bis zu 13 Prozent angehoben werden. Für die leisesten Flugzeuge in den beiden unteren Lärmklassen bleibt der Lärmzuschlag unverändert niedrig.

Des Weiteren sollen im Zuge der neuen Entgeltordnung ab Anfang 2015 auch die Zuschläge für Starts und Landungen in den Tagesrand- und Nachtzeiten drastisch erhöht werden. In der Zeit von 22.00 Uhr bis 22.59 Uhr steigt dieser Zuschlag von gegenwärtig 100 auf zukünftig 150 Prozent. In der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 5.59 Uhr von momentan 200 auf dann 300 Prozent.

Die leiseren Flugzeuge der neuesten Generation (unter anderem A320neo und Boeing 737 Next Generation) sollen vorläufig privilegiert werden, indem sie zwei Lärmklassen niedriger eingestuft werden als die bisherige Variante der jeweiligen Flugzeugbaureihe.

Durch diese Anpassungen des lärmabhängigen Start- und Landeentgeltes wird das Bürgerschaftliche Ersuchen hier vollumfänglich aufgegriffen, da eine weitere Spreizung der Zuschläge für die Lärmklassen und eine prozentuale Anhebung der Entgelte in den Tagesrandzeiten vorgesehen ist. Überdies werden die geforderten Anreize für die Verwendung der leisesten Flugzeuge gesetzt.

4. fortlaufend im Sinne eines Best-Practice-Vergleichs der Erfahrungen und Konzepte anderer deutscher und europäischer Flughäfen zu prüfen, welche weiteren Maßnahmen zur Prüfung/Überwachung des Fluglärms, zum Lärmschutz, zur Klimaschutzkompensation und zum Naturschutz möglich und für Hamburg übertragbar sind (vgl. Frankfurt und andere deutsche Flughäfen, aber auch London-Heathrow). In diesem Kontext ist auch zu prüfen, ob der bewährte sog. Lärmdeckel, der erfreulicherweise seit Jahren eingehalten und sogar unterschritten wird, abgesenkt werden kann, um zusätzliche Lärmschutzanreize zu setzen,

   Stellungnahme der FLSK:

   Die FLSK begrüßt den Ansatz, im Rahmen eines systematischen Best-Practice-Vergleichs mit Flughäfen in Deutschland bzw. Europa zu prüfen und im Auge zu behalten, ob Erfahrungen oder Konzepte zur Verbesserung des Umweltschutzes jeweils vorteilhaft auf Hamburg übertragen werden können. Die Kommission ist allerdings der Auffassung, dass die Absenkung des Lärmdeckels nicht geeignet war und ist, zusätzliche Lärmschutzanreize zu erzeugen. Das Lärmkontingent ist Teil der Betriebsgenehmigung des Hamburger Flughafens aus dem Jahr 1998. Es ist ohne Zustimmung der FHG nicht zu ändern. Da die Festlegung der Regelung auf der Zusammensetzung der Luftverkehrsflotten der 90er Jahre beruht, hat sie vor dem Hintergrund der Lärmemissionen heutiger Flugzeuge keinerlei Bedeutung mehr. Eine Absenkung auf einen niedrigeren Wert, der dem Flughafen aber Spielraum für die nicht beeinflussbaren Schwankungen des Luftverkehrs lässt, würde an der tatsächlichen Lärmsituation nichts ändern.

   Stellungnahme des Senats:

   Auch der Senat begrüßt den Ansatz, im Rahmen eines systematischen Best-Practice-Vergleichs mit Flughäfen in Deutschland bzw. Europa zu prüfen und im Auge zu behalten, ob Erfahrungen oder Konzepte zur Verbesserung des Umweltschutzes jeweils vorteilhaft auf Hamburg übertragen werden könnten. Aus diesem Grund wurde zu der Sitzung der FLSK im September 2014 ein Vertreter der DFS eingeladen, der die Erfahrungen von anderen Flughäfen erläuterte. Der Vortrag befasste sich mit Maßnahmen des aktiven Schallschutzes in Frankfurt, Hannover und Kassel. Hierbei wurde darauf hingewiesen, dass die einzelnen Aspekte für jeden Flughafen gesondert abgewogen werden müssen, da die Auswirkungen und Rahmenbedingungen an jedem Flughafen anders und nicht ohne weiteres vergleichbar sind. Der Senat erwartet jedoch, dass erfolgreich an anderen Flughäfen erprobte Maßnahmen auch auf ihre Eignung für Hamburg überprüft und gegebenenfalls eingeführt werden. Die Entwicklungen auf diesem Gebiet werden auch in Zukunft verfolgt.

   Die Betriebsgenehmigung des Hamburger Flughafens aus dem Jahr 1998 wurde im Folgejahr um eine absolute Lärmobergrenze ergänzt. Demnach darf die 62 dB(A) Kontur eine Fläche von 20,39 Quadratkilometern nicht überschreiten. In den vergangenen 15 Jahren wurde diese Grenze stets deutlich unterschritten, obwohl gleichzeitig die Anzahl der Flugpassagiere um 60 Prozent gestiegen ist. Parallel ist die Lärmbelastung in der Umgebung des Flughafens nichtsdestotrotz deutlich gesunken. Hauptgrund für diese überaus positive Entwicklung ist der Einsatz von leiseren und größeren aber auch besser ausgelasteten Flugzeugen.

   Eine Absenkung des Lärmdeckels würde aus Sicht des Senats keine konkreten Verbesserungen für die Bürger mit sich bringen, da keine direkten An-

reize für die Fluglinien geschaffen werden, zukünftig noch leisere Maschinen einzusetzen. Ohnehin kommen in Hamburg bereits die neuesten und leisesten Flugzeuge zum Einsatz, welches auf die steuernde Wirkung des lärmabhängigen Start- und Landeentgelts zurückzuführen ist.

Das Ziel des Prüfantrags der Bürgerschaft – die Lärmbelastung der Anwohner konkret zu verringern – wäre mit einer Senkung des Lärmdeckels jedoch verfehlt. Ein Verfahren zur Absenkung des Lärmdeckels würde auf Grund des Bestandschutzes, den die FHG in diesem Punkt genießt, einen erheblichen Aufwand verursachen und möglicherweise in einen Rechtsstreit mit offenem Ausgang münden, ohne messbare Verbesserungen zu liefern.

5. eine sehr strenge Einhaltung der Betriebszeiten sicherzustellen und gegenüber den Fluglinien auf eine weiter Reduzierung der Verspätungen und Ausnahmen hinzuwirken (z.B. durch eine äußerst restriktive Genehmigungspraxis),

Stellungnahme der FLSK

Die FLSK schließt sich der Forderung nach einer strengen Einhaltung der Betriebszeiten an. In der Vergangenheit hat sich die FLSK zudem bereits dafür eingesetzt, dass die Verspätungen im Flugverkehr von und nach Hamburg verringert werden. Gleichzeitig sieht die FLSK die Verantwortung zur strengeren Einhaltung der Betriebszeiten und der Verringerung der Anzahl von verspäteten Flügen bei dem Betreiber des Flughafens, der FHG. Diese sollte durch eine entsprechende Gestaltung der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte für den Flughafen Hamburg, insbesondere eine deutliche und wirksame Erhöhung der Zuschläge für Verspätungen, und über direkte Kontakte zu den Luftfahrtunternehmen auf eine Reduzierung der Verspätungen und eine striktere Einhaltung der Betriebszeiten hinwirken.

Stellungnahme des Senats:

Die Anzahl der verspäteten Flüge zwischen 23.00 und 24.00 Uhr hat sich in den vergangenen Jahren sehr positiv entwickelt. Im Jahr 2007 waren noch 1.152 Verspätungen zu verzeichnen. Dieser Wert reduzierte sich auf 420 im vergangenen Jahr. Beachtlich ist, dass von diesen 420 Flügen rund die Hälfte in der Zeit zwischen 23 und 23.15 Uhr landete. Bis 23.30 Uhr waren etwa zwei Drittel der verspäteten Flüge gelandet. Im Durchschnitt der letzten drei Jahre waren 482 Flüge verspätet.

Im ersten Halbjahr 2014 ist die Zahl der Verspätungen wieder leicht gestiegen. Die Hauptgründe hierfür sind unvorhersehbare Ereignisse wie häufige Unwetter im Süden Deutschlands sowie Streiks der Fluglotsen in Frankreich und Italien, die zu Verspätungen in Hamburg führten, da auch alle Flüge aus Spanien inklusive der Kanarischen Inseln betroffen waren.

Die Fluglärmschutzbeauftragte und der Flughafen sind regelmäßig in intensiven Gesprächen mit den Luftfahrtunternehmen, um für mehr Pünktlichkeit zu sorgen; so auch in diesem Jahr. Zu der gestiegenen Zahl der Verspätungen in diesem Sommer sind die betreffenden Luftfahrtunternehmen von der Fluglärmschutzbeauftragten angeschrieben worden. Von einer Optimierung der Pünktlichkeit der Luftfahrtunternehmen profitieren nicht nur die Anwohner, sondern auch die Kunden der Airlines. Insofern besteht sowohl bei den Fluggesellschaften als auch beim Flughafen ein großes Interesse, Verspätungen so gering wie möglich zu halten.

Bei den Flügen nach Mitternacht konnte nach dem Wegfall der Nacht-Postflüge ein sehr niedriges Niveau erreicht werden. Die verbliebenen Flüge sind im Wesentlichen medizinische Hilfsflüge wie Organtransporte, Transport von schwerkranken Menschen, Maschinen mit technischen Störungen, oder es besteht ein öffentliches Interesse an dem Start oder der Landung. Diese streng reglementierten Einzelflüge sollten auch zukünftig in einer Großstadt wie Hamburg möglich sein.

Um die Anzahl der Verspätungen genauer betrachten und die Ursachen analysieren zu können, wird der Flughafen ab Januar 2015 die Verspätungsgründe für jeden einzelnen Flug auflisten und auswerten. Dadurch werden die Verspätungszahlen der nächsten Jahre vergleichbarer und es kann den Verspätungen besser vorbeugend entgegengesteuert werden. Aus Sicht des Senats wird mehr Transparenz in diesem Bereich auch zu mehr Akzeptanz beitragen.

Neben den verspäteten Flügen kommt es auch zu Flugbewegungen außerhalb der Betriebszeit, die nicht von der Verspätungsregelung abgedeckt sind. Die Anzahl dieser unzulässigen Flugbewegungen ist in Hamburg relativ gering, ca. 10 bis 20 Fälle pro Jahr. Diese Flugbewegungen können nach dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG) bei Vorsatz mit bis zu 10.000 Euro geahndet werden. Im September 2014 hat die Fluglärmschutzbeauftragte in der FLSK mitgeteilt, dass zukünftig zur Prävention deutlich höhere Bußgelder festgesetzt werden, als dies bislang der Fall war. Da ein unzulässiger Flug trotz der anschließenden Sanktionierung gleichwohl zu einer Lärmbelästigungen der Anwohner führt, muss das Ziel darin bestehen, dass diese Flüge erst gar nicht stattfinden. Darüber hinaus wird derzeit durch die DFS und die für die Luftauf-

sicht zuständige BWVI geprüft, unter welchen Voraussetzungen und nach welchem Verfahren Starts oder Landungen ohne Nachtflugausnahmegenehmigung im konkreten Einzelfall untersagt und verhindert werden können, sofern dies aus Sicherheitsgründen vertretbar ist.

Generell erwartet der Senat durch die bevorstehende Erhöhung der Start- und Landeentgelte in den Abendstunden und zur Nachtzeit (vgl. Stellungnahme des Senats zu Ziff. 3), dass sich die Anzahl der Flüge in diesen Zeiten verringert.

6. zu prüfen, ob vor diesem Hintergrund die bereits jetzt bestehende Kooperation der Beteiligten hin zu einer konkreten Allianz für den Lärmschutz der behördlichen und gewerblichen Partner – einschließlich der Fluglinien – mit weitergehenden Selbstverpflichtungen weiterentwickelt werden kann,

   Stellungnahme FLSK:

   Siehe Stellungnahme zu Ziff. 4.

   Stellungnahme des Senats:

   Die FLSK setzt sich gemäß § 32b LuftVG aus Vertretern der vom Fluglärm betroffenen Gemeinden, Vertretern der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Vertretern der Luftfahrzeughalter, Vertretern des Flugplatzunternehmers und Vertretern der von der Landesregierung bestimmten obersten Landesbehörden zusammen, verfügt also über ein hohes Maß an Fachwissen einerseits und direkte Kenntnis der Lärmbetroffenheiten andererseits. Diese beraten die Genehmigungsbehörde sowie das BAF und die Flugsicherungsorganisation. Die FLSK trifft sich im Hamburg zu vier Sitzungen jährlich. Bei Bedarf werden Sondersitzungen einberufen, wie dies zur Beratung der Prüfpunkte des Bürgerschaftlichen Ersuchens der Fall war. Zudem werden aus der FLSK bei Bedarf Arbeitsgruppen zur Bearbeitung bestimmter Themenfelder gebildet. Eine solche Arbeitsgruppe hat die einzelnen Prüfpunkte des vorliegenden Ersuchens bearbeitet.

   Der Flughafen wird künftig noch intensiver mit den Luftfahrtunternehmen zusammenarbeiten und die Öffentlichkeitsarbeit noch weiter ausdehnen.

   Im Ergebnis hält der Senat eine zusätzliche Allianz für den Lärmschutz zum jetzigen Zeitpunkt nicht für erforderlich, weil mit der FLSK bereits ein fachkundiges, differenziertes und engagiertes Beratungsgremium existiert und im Sinne des Vorschlags der Bürgerschaft tätig ist.

7. über den Fortgang und konkrete Bedeutung der Bundesratsinitiativen der Länder Rheinland-Pfalz, Hessen und Brandenburg zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes für Hamburg sowie die Umsetzung der fluglärmschutzrelevanten Gesichtspunkte des Koalitionsvertrages von CDU/CSU und SPD zu berichten, und jeweils einen Beitritt bzw. eine Unterstützung derartiger Initiativen zu prüfen, soweit sie den Zielsetzungen diese Antrags entsprechen und auch einen Beitrag zum Lärmschutz in Hamburg leisten. Dabei ist insbesondere zu prüfen, wie der Lärmschutz der Bevölkerung in den entsprechenden luftverkehrsrechtlichen Bestimmungen und Regelwerken als weitere Zielsetzung (z.B. für die Arbeit der DFS) stärker als bisher normiert und in den jeweiligen Abwägungen stärker als bisher gewichtet werden kann,

   Stellungnahme FLSK:

   Die FLSK begrüßt diesen Ansatz und hätte an der Bereitstellung entsprechender Informationen starkes Interesse.

   Stellungnahme des Senats:

   Die benannten Bundesratsinitiativen aus dem Jahr 2013 werden nach derzeitigem Kenntnisstand des Senats in der ursprünglichen Form nicht weiter verfolgt, nachdem diese keine politischen Mehrheiten im Bundesrat erreicht haben.

   Derzeit werden von mehreren Bundesländern Alternativvorschläge zur Anpassung des § 29b Absatz 2 LuftVG mit dem Ziel der Stärkung des Fluglärmschutzes entwickelt. Der Senat prüft eine Unterstützung dieser Vorschläge bzw. die Einbringung auch einer eigenen Vorlage unter Berücksichtigung ihrer Vereinbarkeit mit dem sogenannten ausgewogenen Ansatz („Balanced Approach“) der ICAO, dessen Umsetzung die Bundesrepublik als Mitgliedsstaat der ICAO anstrebt. Der Balanced Approach zieht sowohl ökologische Notwendigkeiten (Fluglärmreduzierung und -vermeidung) als auch die damit verbundenen Kosten sowie die einhergehenden Interessen und Interessenskonflikte der Beteiligten wie dem Flughafenbetreiber, der Luftverkehrsgesellschaften sowie der Flugsicherung, der Aufsichtsbehörden, der Gemeinden in der Nachbarschaft und der Flughafenanrainer in Betracht und wägt sie gegeneinander ab. Die Überlegungen sind senatsseitig noch nicht abgeschlossen; der Senat wird aber die Zielsetzungen des Ersuchens in seine Überlegungen einbeziehen.

   Zur Umsetzung der Koalitionsvereinbarung hat das Bundesverkehrsministerium die Einsetzung einer Steuerungsgruppe für die Erarbeitung eines Nationalen Luftverkehrskonzepts angekündigt, an der auch Ländervertreter auf Abteilungsleiterebene beteiligt sein werden. Hamburg hat sich mit

den weiteren Unterzeichnern des norddeutschen Luftverkehrskonzepts darauf geeinigt, dass die norddeutschen Interessen in der Steuerungsgruppe durch einen Vertreter aus dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr wahrgenommen werden sollen. Weitere konkrete Maßnahmen sind dem Senat nicht bekannt.

8. über die Ergebnisse der Öffnung der Fluglärmschutzkommission für Bürgerinnen und Bürger sowie Initiativen, die in diesem Kontext geäußerte Beschwerdelage und den Umgang damit zu berichten,

   Stellungnahme FLSK:

   Nach bereits zwei durchgeführten Bürgerfragestunden in der FLSK lässt sich ein reges Interesse an diesem Angebot feststellen. Beide Veranstaltungen waren gut besucht und die Zahl der Fragen machte in beiden Fällen eine Ausdehnung auf eine volle Stunde notwendig. Die FLSK hat sich einen Erprobungszeitraum von vier Sitzungen vorgenommen und wird die so gewonnenen Erfahrungen am Ende auswerten und hierüber berichten.

   Stellungnahme des Senats:

   Der Senat schließt sich der Stellungnahme der FLSK an. Die Erfahrungen mit der Bürgerfragestunde sind im Wesentlichen positiv.

   Nach den geplanten vier Bürgerfragstunden wird die FLSK erörtern, in welcher Form die Bürgerfragestunde – möglicherweise mit einem veränderten Ablauf – weitergeführt wird.

9. die Maßnahmen zur transparenten und dialogorientierten Information der Bürgerinnen und Bürger zum Fluglärm weiter zu verbessern. Dabei soll geprüft werden, inwieweit in geeigneter Weise auch über Art und Umfang des Flugverkehrs von und zum Airbus-Flughafen Finkenwerder, sowie über die Flugbewegungen ohne Bodenkontakt am Flughafen Fuhlsbüttel noch transparenter informiert werden kann (z.B. im Hinblick auf Testflüge unter Nutzung der Ram Air Turbine oder andere Test- und Schulungsflüge),

   Stellungnahme FLSK:

   Die Fluglärmschutzkommission ist für den Flughafen Hamburg zuständig. Wegen der engen Verbindung zum Werksflughafen Finkenwerder (z.B. Durchführung von Probeanflügen neuer Airbus-Flugzeuge in Fuhlsbüttel) hat sich die FLSK in der Vergangenheit auch mit Themen auseinander gesetzt, die den Flugbetrieb in Finkenwerder betreffen. In diesem Zusammenhang wird angeregt, dass Airbus zukünftig die Zahl der Flüge mit der Ram Air Turbine und die Zahl der Testanflüge in Hamburg-Fuhlsbüttel öffentlich macht. Eine Darstellung der Airbus-Flüge im Stanly-Track – mindestens in der Start- und Landephase – ist aus Sicht der FLSK wünschenswert.

   Stellungnahme des Senats:

   Eine transparente und dialogorientierte Information der Bürgerinnen und Bürger zum Fluglärm ist dem Senat sehr wichtig. Die BSU und der Flughafen informieren daher im Internet umfangreich über Fluglärmthemen. So werden z.B. die Protokolle der FLSK-Sitzungen veröffentlich, was nur an einigen deutschen Flughäfen üblich ist. Seit Mai 2014 werden im Internet zudem die „Aktuellen Kurzmeldungen der Fluglärmschutzbeauftragten“ veröffentlicht, die weitere Informationen enthalten.

   Vor den FLSK-Sitzungen finden seit Juni 2014 versuchsweise Bürgerfragestunden statt. Zwei Bürgerfragestunden wurden bereits durchgeführt, zwei weitere werden noch folgen. Im Anschluss wird die FLSK entscheiden, wie mit den Erfahrungen umgegangen wird und in welcher Form und mit welchem Ablauf die Bürgerfragestunde weitergeführt wird.

   Ausgehend von dem Prüfauftrag des Bürgerschaftlichen Ersuchens wurde Airbus gebeten, in einem größeren Umfang Informationen zur Verfügung zu stellen.

   Airbus teilte mit, dass ein offener Dialog mit der Öffentlichkeit von jeher ein wesentlicher Bestandteil der Airbus Unternehmenspolitik ist. Zwei Messstellen erfassen die Lärmereignisse, die von den Airbus-Flügen aus Finkenwerder verursacht werden. Im Internet können mit Hilfe von Flightradar24 bereits heute Flugbewegungen „live“ nachvollzogen werden. Bezogen auf das von der DFS betriebene Informationsmedium Stanly-Track zur Darstellung von Flugverläufen im Nahverkehrsbereich deutscher Verkehrsflughäfen kann Airbus sich eine Teilnahme am sogenannten „live-tracking“ vorstellen. Airbus weist ferner darauf hin, dass bei den Testflügen überwiegend Flugzeuge mit den neuesten Triebwerken zum Einsatz kommen. Mit Beginn der Auslieferung der Baureihe A320neo werden die Maschinen noch einmal bedeutend leiser.

   In der Antwort auf die Schriftliche Kleine Anfrage, Drucksache 20/9463, wurde zudem dargestellt, wie das Testverfahren für die Staudruckturbine (Ram Air Turbine) ausgestaltet ist und wie Airbus die Anzahl der Test deutlich reduziert hat. Bei den notwendigen Testflügen, die von Airbus tagsüber durchgeführt werden, muss dieser Notstromgenerator einmal ausgeklappt werden, um die Funktionsfähigkeit dieses wichtigen Bauteils vor Auslie-

ferung sicherzustellen. Der Test wird üblicher Weise im Landeanflug auf den Flugplatz Finkenwerder absolviert, da die Ram Air Turbine erst im Anschluss am Boden wieder verstaut werden kann.

III.

Petitum

Die Bürgerschaft wird gebeten, von den Ausführungen dieser Drucksache Kenntnis zu nehmen.

Gestaltung und Layout: Lütcke & Wulff, Rondenbarg 8, 22525 Hamburg, Tel. (0 40) 23 51 29-0