

§ 36 erhält folgende Fassung:

(1) Der Senat kann aus besonderen Anlässen jederzeit verlangen, daß seinem Vertreter außerhalb der Tagessordnung das Wort zu einer Kundgebung erteilt wird (Artikel 23 Absatz 2 der Verfassung)

(2) Die Bürgerschaft kann eine Besprechung beschließen.

(3) Die Absicht einer Kundgebung ist dem Präsidenten möglichst vor der Sitzung mitzuteilen.

(4) § 36 (2) wird jetzt § 36 (4).

(50) Haushaltplan 1957.

Die Bürgerschaft hat beschlossen,

im Rechnungsjahr 1957 den Ansatz der Haushaltsstelle 5300.892 „Finanzhilfen an nichtstaatliche Krankenhausträger für den Neubau, die Modernisierung und die Erweiterung ihrer Anstalten“ von 500 000,— DM um 500 000,— DM auf 1 Million DM zu erhöhen. Der Ansatz bleibt gesperrt, bis die Bürgerschaft den Beweis vom Senat vorzulegenden Sondervorlagen zugestimmt hat. Gleichzeitig ersucht die Bürgerschaft den Senat, aus den Mitteln dieser Haushaltsstelle der „Stiftung Alsterdorfer Anstalten“ einen Betrag von 500 000,— DM für den dringenden Ausbau ihrer Anstalten bereitzustellen.

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Hamburg, den 25. Oktober 1957.

Nr. 317

Ausbau des Hamburger Flughafens.

Der Senat überreicht der Bürgerschaft den anliegenden Bericht zur Frage des Ausbaues des Hamburger Flughafens. Nach dem Ergebnis dieser Untersuchung beabsichtigt der Senat,

1. den Ausbau der Technischen Basis der Deutschen Lufthansa auf dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel weiterhin tatkräftig zu fördern;
2. technische Maßnahmen zur Verminderung des Lärms mit Nachdruck zu fordern;
3. die nach Plan A des Berichtes für eine etwaige Flughafenverweiterung erforderlichen Flächen in einem zu erstellenden Teilbebauungsplan auszuweisen;
4. Verhandlungen mit der Landesregierung Schleswig-Holstein über die Freihaltung geeigneter Flächen gemäß Plan B bei Kaltenkirchen zu führen.

Der Senat bittet die Bürgerschaft, hiervon und von dem Inhalt des Berichtes Kenntnis zu nehmen.

I.

Der Verkehrsflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel

Der Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel, 1911 als Landeplatz für Luftschiffe angelegt, hat Wirtschaftlichkeit in der Nachkriegszeit zu einem bedeutenden Schwerpunkt des Weltluftverkehrs entfaltet. Er bietet heute direkte Verkehrsverbindungen mit fast allen Teilen der Welt. Allein im planmäßigen Linienverkehr wird Hamburg von 14 internationalen Luftverkehrsgesellschaften bedient. Außerdem führen 11 unabhängige Fluggesellschaften regelmäßig Bedarfslüge nach und ab Hamburg durch. Nach dem Sommerflugplan 1957 werden von Hamburg aus in jeder Woche 236mal deutsche und 60mal außereuropäische Flüge angeflogen.

Bei täglich über 70 planmäßigen Starts und Landungen und zahlreichen außerplanmäßigen Charterflügen werden jährlich weit über 500 000 Fluggäste in Fuhlsbüttel abgefertigt (vgl. Anlage 1). Außerdem fallen täglich rund 30 000 kg Fracht an. Das Verkehrsaukommen steigt von Jahr zu Jahr, das Streckennetz, das Hamburg mit der Welt verbindet, wächst ständig. Der Flughafen, in dessen Ausbau nach dem Krieg von der Freien und Hansestadt bisher rund 64 Mill. DM investiert wurden, ist auf dem Wege, hinsichtlich des Passagierverkehrs eine wertvolle Ergänzung des überwiegend dem Güterverkehr dienenden Elbhafens zu werden (vgl. Anlage 2).

Die wirtschaftliche Bedeutung eines solchen Weltflughafens für Hamburg und seine Bevölkerung kann kaum überschätzt werden. Gerade ein Seehafenplatz wie Hamburg muß ganz unabhängig von seiner gegenwärtigen, politisch bedingten Verkehrslage — dem grundlegenden Wandel Rednung tragen, der sich seit den dreißiger Jahren im Welthandel und Weltverkehr vollzieht: bedingt durch die technische Entwicklung und auch politisch bedingt durch die Umgruppierung der Märkte, Güterströme und Verkehrsbeziehungen verliert Hamburg, wie jeder andere Seehafen von internationaler Bedeutung, seinen Monopolcharakter in dem Maße, in dem kontinentaler Stückgut- und Reiseverkehr vom Luftverkehr übernommen wird. Andererseits werden die großen Seehäfen Ausgangs- und Endpunkt internationaler Verkehrslinien bleiben, wenn es ihnen gelingt, See-, Festland- und Luftverkehr miteinander zu verbinden. Die Chance, mit dieser Kombination neuen Güterverkehr

(51) Eingaben.

Die Bürgerschaft überweist dem Senat folgende Eingaben:

a) zur Berücksichtigung:

1957
Nr. 107 Krauss & Göpner
Nr. 167 Max Köpcke
Befähigung durch den Flüchtling Schmidt
Kriegsschadenrente

b) zur Erwägung:

1957
Nr. 100. Gisela Bücklers
u. Mütterzeichner
Nr. 135 Friedrich Lücht
Einspruch gegen geplante Neubau der
Nikolaikirche auf Kinderspielplatz
Fremdmachung einer Dienstwohnung
Elbhafens zu werden (vgl. Anlage 2).

c) als Stoff für künftige Prüfung der Angelegenheit:

1957
Nr. 13 Paul Stenhorst
Tbc-Erkrankungen im Hause Osterbekstrasse 68
Kürzung der Blindenzusatzrente bei Rentenreform
Nr. 126 Adolf Bramow
Wirtschaftliche Förderung des Hamburger Bauzentrums

zu schaffen, neue Märkte zu erschließen, neue Verkehrsströme an sich zu ziehen — Güter- und Personenverkehr — ist für die Seehäfen am größten, die sich beim Aufbau ihres Luftverkehrs ihrer Position als internationaler Handelsplatz bewußt bleiben und ihre internationale Handels- und Verkehrsorganisation, ihre bedeutende Schifffahrt und ihr internationales Verkehrsvermögen in ihre Luftverkehrschaft einbringen. Zahlreiche mit Hamburg in den Weltmarktpunkte gerade im internationalen Verkehr vertretene und vielleicht noch als Wettbewerber sich rüstende Fazilitäten Hamburges; Hamburg muß sich daher auf die Ergänzung des Seehafenverkehrs durch den Luftverkehr und die Zusammenarbeit von Seefahrt und Luftfahrt im Interesse seiner Bedeutung als internationaler Hafen- und Handelsplatz und zur Erhaltung seiner Wettbewerbsposition im überseischen Verkehr einstellen. Die hierfür erforderlichen Investitionen dienen der Erhaltung und Förderung der Hamburger Wirtschaft.

Mit dem Interesse der Wirtschaft werden zugleich die Existenzgrundlagen der Hamburger Bevölkerung berührt. Ein modernes "Tor zur Welt" ist ohne einen Weltflughafen nicht mehr denkbar. Dies gilt um so mehr, als kein Zweifel besteht kann, daß die Entwicklung des Luftverkehrs schon in absehbarer Zeit Ausmaße annnehmen wird, die ihn zu einem wesentlichen Faktor nicht nur der Wirtschaft, sondern praktisch des täglichen Lebens machen.

Lebenswichtige Fragen — Heute schon benutzt ein großer Teil der den Atlantik kreuzenden Passagiere das Flugzeug. Die Frage ist deshalb, ob und wieviel Fuhlsbüttel mit seinen Anlagen vor allem den zukünftigen Anforderungen genügen wird. Nicht nur die Zahl der Passagiere, auch die Zahl, Größe, Schnelligkeit und Reichweite der Flugzeuge nimmt ständig zu. Außerdem ist ab 1959/60 mit dem Einsatz von Düsenviertreckmaschinen im Langstreckenverkehr zu rechnen. Wird Fuhlsbüttel unter diesen Umständen der für Hamburg lebenswichtige Weltflughafen bleiben können?

Diese Frage läßt sich nicht ohne Vorbehalte beantworten, zumal nicht zu übersehen ist, wohin die technische Entwicklung des Luftverkehrs auf längere Sicht führen wird. Aus den folgenden Überlegungen geht hervor, daß es zahlreiche noch unbestimmte Faktoren gibt, die eine exakte Vorausberechnung praktisch unmöglich machen, wenn die Kapazität Fuhlsbüttel erschöpft sein wird, wann und gegebenenfalls welche Ausbaumaßnahmen dann erforderlich sind.

II.

Die zukünftige Entwicklung

1. Start- und Landeanlagen

Zahl und Länge — Die Leistungsfähigkeit und der Betriebswert eines Verkehrsflughafens hängen in erster Linie von der Zahl und Länge der Start- und Landebahnen sowie der Güte seiner technischen Einrichtungen ab. Diese Faktoren werden um so wichtiger, je schneller, größer und damit schwerer die Flugzeuge werden. Bis zum zweiten Weltkrieg kam Hamburg noch mit einer einfachen Graslandefläche aus. Der erst nach dem Krieg begonnene Ausbau des gegenwärtigen Start- und Rollbahnsystems (vgl. Skizze, Anlage 3) fand vor kurzem mit der Verlängerung der Haupt-Start- und Landebahn ("Schleidewetterbahn") auf 2260 m seinen vorläufigen Abschluß. Damit sind in Hamburg die Voraussetzungen der Klasse B nach den Bestimmungen der Weltluftfahrtorganisation (ICAO-International Civil Aviation Organization) erfüllt (vgl. Tabelle, Anlage 4). Dieser Klasse gehören in Deutschland außer Hamburg die Flughäfen Frankfurt a. M., Düsseldorf und Köln an. In Fuhlsbüttel können damit alle gegenwärtig in Betrieb befindlichen Verkehrsflugzeuge, auch die größten, landen und starten.

Die Kapazität der Start- und Landeanlagen hängt in erster Linie von der Zahl der Bahnen und von der Leistungsfähigkeit der Flugsicherungsanrichtungen ab. In Hamburg kann unter IFR- (Schleidewetter-) Bedingungen (IFR-Instrument Flight Rules = Instrumentenflugregeln), die allgemein für die Beurteilung von Start- und Landebahnen zugrunde gelegt werden, nur auf einer Bahn gestartet und gelandet werden.

Die Startfrequenz einer Bahn hängt schließlich von den Luftverkehrsregeln (für das Ge-

biet der Bundesrepublik Deutschland vom 4. Juni 1953 und 18. November 1954) und den Sicherheitsbestimmungen der Weltluftfahrt-Organisation (ICAO) ab, nach denen die Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) arbeitet. Danach müssen z. B. die Flugzeugführer in kontrollierten Lufträumen einen bestimmten Mindestabstand einhalten. Folglich ist auch die Geschwindigkeit der Flugzeuge für die Startfrequenz einer Bahn maßgebend. Ein Flugzeug darf nämlich erst starten, wenn der Mindestabstand zu anderen Maschinen hergestellt ist.

Dieses Beispiel zeigt, daß die Kapazität einer Landebahn auch von den technischen Flugsicherungs-Eigenschaften der Flugzeuge abhängt. Die Startfrequenz kann sich aber andererseits auch dadurch erhöhen, daß die Verbesserung der technischen Einrichtungen der Flugsicherung eine Verringerung des Mindestabstandes von Flugzeugen im kontrollierten Luftraum erlaubt. Es ist anzunehmen, daß dieses Ziel durch Weiterentwicklung der Radar- und Elektronentechnik schon in absehbarer Zeit erreicht werden kann.

Beim Landen kommt es darauf an, wie schnell die einzelnen Flugzeuge aus den Luftstraßen oder den in der Nähe des Flughafens liegenden Warteräumen zur Landung geführt werden können. Gegenwärtig dauert ein Landeverfahren in Fuhlsbüttel etwa 3-5 Minuten, wenn die mittlere Wolkenuntergrenze mindestens 100 m beträgt und keine besonderen Schwierigkeiten auftreten. Der Mindestabstand beträgt dabei etwa 5 Nautische Meilen (= 9265 m).

Nach Angaben der Hamburger Dienststelle der Bundesanstalt für Flugsicherung kann Leistungsmaximum demnach mit folgenden Höchstzahlen gerechnet werden:

Landungen allein:

Starts und Landungen:

12 Starts

12 Landungen

Nun zeigt aber die Statistik (vgl. Anlage 5), daß durch den Einsatz von größeren Flugzeugen und die bessere Ausnutzung des Platzangebotes der Maschinen im Linienverkehr die Zahl der Starts und Landungen in geringerem Maße zunimmt, als das Passagieraufkommen. Auch hierin liegt bei der zukünftigen Entwicklung noch ein gewisser, wenn auch schwer zu schätzender Spielraum, der mit dem Einsatz von Düsenverkehrsflugzeugen, die über 140 Passagiere fassen, noch erweitert werden würde.

Engpaß Auf der anderen Seite aber gibt es auch einen kaum zu beseitigenden Engpaß. Etwa ein Drittel aller Starts und Landungen im planmäßigen Linienverkehr (vgl. Anlage 5) drängt sich nämlich in den Mittagsstunden zusammen. Gegenwärtig beträgt zwar die Spitzenstundendbelastung im Linienverkehr maximal 9 Bewegungen, im Gesamtverkehr treten aber, wenn die Wetterverhältnisse es zulassen, erheblich höhere Spitzen auf, so daß bereits jetzt gelegentlich in Verkehrsspitzen die Grenze der Leistungsfähigkeit Fuhlsbüttels erreicht ist. (vgl. Anlagen 6 und 7).

Es besteht die Möglichkeit, eine bessere Verteilung des Verkehrs auf den ganzen Tag zu erreichen. Allerdings können derartige Bemühungen in erster Linie nur beim nichtplanmäßigen Verkehr Erfolg haben, da der planmäßige Linienverkehr z. Zt. weitgehend von der Struktur des allgemeinen Liniennetzes abhängt, das in der Regel auf die Transatlantikdienste der einzelnen Luftverkehrsgesellschaften ausgerichtet ist. Um eine bessere Verteilung nicht nur des Gelegenheitsverkehrs, sondern auch des Linienverkehrs zu erzielen, wäre die Eisenbahnen zu betreiben. Vorerst ist damit jedoch kaum zu rechnen, weil die Gestaltung eines ausgewogenen europäischen Flugplans eine völlige Änderung des gegenwärtigen Verfahrens bedingt. Nicht mehr ausschließlich das wirtschaftliche Interesse der einzelnen Luftverkehrsgeellschaften könnte für die Flugplangestaltung maßgebend sein, sondern das allgemeine Verkehrsbedürfnis.

Für die Vorausberechnung, wann die Kapazität der Anlagen im Fuhlsbüttel erschöpft sein wird, spielt die Spitzenbelastung insofern eine Rolle, als die ursprüngliche Schätzung (Bei zehnprozentiger jährlicher Zunahme der Starts und Landungen etwa 1960) davon ausging, daß die Spitzenstundenbelastung im gleichen Maße, d. h. proportional ansteigt. Dies wird, wie sich neuerdings zeigt, nicht der Fall sein.

Erste Folgerung

- Trotz gewisser Vorbehalte läßt sich zusammenfassend feststellen:
 - Die Zahl der Bewegungen je Stunde kann durch technische Verfeinerungen des Flugsicherungsverfahrens noch erheblich erhöht werden, und zwar von z. Zt. 24 auf 30, eventuell sogar 50 je Stunde.
 - Die Zahl der Passagiere je Flugzeug wird im Linienverkehr weiterhin steigen (besonders durch den Einsatz größerer Flugzeugmuster), so daß die Zahl der Bewegungen in geringerem Maße zunimmt, als das Passagieraufkommen.
 - Die Verkehrsspitzen können durch weitgehende Herausnahme des nichtplanmäßigen Verkehrs abgebaut werden. Die Zahl der Starts und Landungen in der Spitzenstunde wird dann zumindest nicht in gleichem Umfang steigen wie die Gesamtzahl der Bewegungen.

Unter diesen Umständen ist auch heute noch eine beträchtliche Leistungsvorréservé vorhanden. Der Zeitpunkt ihrer Erschöpfung läßt sich allerdings noch nicht voraussagen, weil zu viele unbekannte Faktoren im Spiel sind. Zu diesen unbekannten Faktoren gehört nicht zuletzt die tatsächliche Verkehrszunahme, deren zukünftige Entwicklung im folgenden Abschnitt analysiert wird.

Eine später etwa erforderlich werdende Kapazitätserweiterung der Start- und Landeanlagen im Fuhlsbüttel würde nur durch eine Verteilung des Verkehrs auf mehrere Start- und Landebahnen erreicht werden können. Dies würde am besten durch den Bau einer Parallelbahn in angemessenem Abstand geschehen, da dann die betriebliche Einheit des Flughafens gewahrt werden würde (vgl. Abschn. V, Ziff. 1.). Bei gleichwertigen Parallelbahnen könnten im übrigen bei Betriebsstörungen oder Unterhaltungsarbeiten auf einer der Bahnen die Starts und Landungen unbehindert auf der parallelen Bahn abgewickelt werden.

2. Die Hochbauten

Die ersten Flughafenbauten wurden bereits 1911 kurz nach der Eintragung der Ham-Stadt Fuhlsbüttel begonnen. Die seither geschaffenen Bauleichten sind aus der Skizze (Anlage 5) ersichtlich. Die Hochbauten des Flughafens sind zum Teil überlastet und durchweg stark überlastet. Auch das neueste Gebäude, der Verwaltungsbau „Nord“, ist jetzt bereits restlos belegt, obgleich der Ausbau noch nicht abgeschlossen ist.

Schwerpunkt der Hochbauten ist das große Abfertigungsgebäude, das in seinen wesentlichen Teilen bereits 1929 fertiggestellt wurde und trotz verschiedener Ergänzungsbauten nicht mehr in allen Teilen den Anforderungen des heutigen Luftverkehrs entspricht. Die beiden Warterräume wurden zum Beispiel mit je 65 Sitzplätzen seinerzeit sehr großzügig geplant, denn 1930 hatten die größten Verkehrsflugzeuge nur etwa 4–10 Sitzplätze. Heute dagegen befördert z. B. die „Super Constellation“ der neuen Deutschen Lufthansa über 60 Flug Gäste. Eine Überfüllung der Warterräume und der übrigen Abfertigungsanlagen ist die natürliche Folge.

Durch die künftige Entwicklung werden die Schwierigkeiten voraussichtlich noch größer, Kundenverteilung oder die Einführung des „Gemeinsamen Marktes“ auswirken wird, läßt sich noch nicht übersehen. Immerhin dürfte sicher sein, daß der größere Wirtschaftsraum gerade dem Luftverkehr noch größere Perspektiven eröffnen wird als bisher.

Bei der folgenden Betrachtung außer acht gelassen werden muß zunächst auch die Ent-Revolution durch die durch den Einsatz von Düsenverkehrsflugzeugen eingeleitete werden könnte. Eine rentable Nutzung dieser wesentlich schnelleren und größeren Maschinen wird nach heutigen Berechnungen nur bei einem erheblich höheren Passagieraufkommen möglich sein. Eine damit verbundene beträchtliche Flugpreissenkung würde unter Umständen eine außerordentliche Evolution des Luftverkehrs bewirken.

Wenn man von den vorgenannten unwägbaren Faktoren einmal absieht, läßt sich der Der voraus-sichtliche Verkehrszuwachs ungefähr abgrenzen. Rein rechnerisch ergibt sich z. Zt. eine jährliche mittlere Zuwachsrate von 30 % des Passagieraufkommens im Hamburger Flughafen. Dabei besteht jedoch eine Schwankungsbreite zwischen + 68 % und – 4 %, die ihre Ursache besonders im Berlin-Verkehr hat. Wegen der Größe und der Ursache dieser Schwankung läßt sich die mittlere Zuwachsrate kaum als Grundlage für Prognosen verwenden.

Im Weitluftverkehr wird mit einem jährlichen Ansteigen des Passagieraufkommens um 14 % gerechnet. Daß die entsprechenden Zahlen in Deutschland z. Zt. über diesem Dur-

schnitt liegen, erklärt sich aus dem Nachholbedarf, der jedoch allmählich geringer werden dürfte. Der Trend wird daher voraussichtlich zwischen 14% und 30% liegen und sich immer mehr dem Durchschnitt des Weltluftverkehrs anpassen (vgl. Anlage 1).

Selbst wenn es gelingt, den außerplanmäßigen Luftverkehr besser zu verteilen und die Flugpläne zu bereinigen, wird nach einem allgemeinen Erfahrungegrundsatz doch das Spitzenaufkommen an Passagieren, das für die Kapazität der Abfertigungsanlagen von entscheidender Bedeutung ist, zumindest ebenso stark — voraussichtlich aber noch stärker — anwachsen, da die Flugzeuge des Linienvorfahrs immer größer werden.

Die Kapazität der Abfertigungsanlagen in Fuhlsbüttel kann nur durch geeignete bauliche Maßnahmen erhöht werden, da die Rationalisierungs- und Ausweichmöglichkeiten — z. B. Aufstellung von Sitzgelegenheiten für wartende Flug Gäste in der Hauptfahrtshalle — erschöpft sind. Der Ausbau muß jedoch in Übereinstimmung mit der Gesamtplanung des Flughafens erfolgen. Deshalb kann die an sich dringend erforderliche großzügige Erweiterung des gegenwärtigen Abfertigungsgebäudes oder besser der Bau eines neuen Abfertigungsgebäudes wegen der hohen Investitionskosten erst dann empfohlen werden, wenn die Gesamtkonzeption erkennbar ist. Dies umso mehr als die Anforderungen, die in Zukunft an ein Abfertigungsgebäude zu stellen sein werden, z. Zt. noch nicht eindeutig festliegen.

Zweite Folgerung

1. Die Abfertigungsmöglichkeiten im Flughafen Fuhlsbüttel reichen in der Hauptverkehrszeit schon heute nicht mehr aus.

2. Die Anforderungen, die in Zukunft an ein modernes Abfertigungsgebäude zu stellen sein werden, liegen nicht eindeutig fest.

3. Die Errichtung von Neu- oder Erweiterungsbauten hängt von der Gesamtkonzeption der Flughafenplanung ab.

Es erscheint daher zweckmäßig, die Kapazität des Abfertigungsgebäudes zunächst durch eine Zwischenlösung zu erhöhen. Die hierfür zu errichtenden Bauten dürfen für die Zeit eines Um- oder Neubaus ohnehin benötigt werden.

3. Die Technische Basis der Deutschen Lufthansa

Der verkehrspolitische Effekt Bereits aus der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft Nr. 190 vom 28. Mai 1957 ist zu erkennen, daß der bisherige Ausbau der Luftfahrt unter Berücksichtigung des stufenweisen Aufbaus der Deutschen Lufthansa erfolgte. Schon in Kürze reicht der in drei Bauabschnitten mit einem Aufwand von 19,3 Mill. DM geschaffene Hallenraum mit Werkstätten und Verwaltungsbauten nicht mehr aus, um die ständig größer werdende Lufthansa-Flotte unterzubringen und zu warten. Eine Erweiterung der Anlagen, vor allem der Neubau einer Halle, ist deshalb dringend erforderlich. Mit dem IV. Bauabschnitt ist daher bereits begonnen worden.

Die bisherige Entwicklung hat gezeigt, daß es verkehrspolitisch richtig war, dem technischen Betrieb der Lufthansa in Hamburg eine Heimat zu geben. Fuhlsbüttel ist als Endflughafen der Lufthansa durch deren Flugnetz besonders stark in den Genuß von direkten Verbindungen nach allen deutschen und europäischen Plätzen, vor allem aber auch nach Übersee, gekommen. Mit Rücksicht auf die steigende Bedeutung der nationalen deutschen Luftverkehrsgesellschaft ist es verkehrspolitisch durchaus erwünscht, daß Hamburg Heimat der Lufthansa bleibt.

Die wirtschaftliche Bedeutung schaffte am 1. September 1957 in Hamburg insgesamt 2850 Personen, davon in direktem Zusammenhang mit der Luftwerft über 2750 Personen. Von diesen Arbeitnehmern hängen

außerdem weitere Menschen, z. B. Familienangehörige, wirtschaftlich ab. Die Lufthansa rechnet damit, daß sie am 1. April 1961 etwa 3900 Personen in Hamburg beschäftigen wird.

An Löhnen und Gehältern werden von der Lufthansa 1957 voraussichtlich rund 166 Mill. DM an ihre Angestellten und Arbeiter in Hamburg ausgezahlt werden. Dieser Betrag fließt durch den Verbrauch weitgehend den Hamburger Wirtschaft zu. Das gleiche gilt für den beträchtlichen Güterkonsum des Wettbetriebes, der zur Zeit mit einem Anteil von rund 20 Mill. DM/Jahr auf dem hamburgischen Markt befriedigt wird. Hinzu kommt, daß die Lufthansa bereits 1956 für ihre in Hamburg beschäftigten Arbeiter etwa 288 000,- DM Lohnsteuer an die Hansestadt abführte. Seit dem 1. April 1957 befindet sich die gesamte Gehaltsabrechnung der Lufthansa in Hamburg, so daß seither auch die Lohnsteuer für alle Angestellten der Deutschen Lufthansa an Hamburg gezahlt wird. Dies ergibt eine weitere Steuersumme von 1,3 Mill. DM jährlich, die mit der Vergroßerung des Betriebes noch erheblich wachsen wird.

Die Technische Basis der Lufthansa auf dem Flughafen Fuhlsbüttel stellt also auch eine wesentliche Bereicherung des Hamburger Wirtschaftslebens dar und stärkt die allgemeine Finanzkraft der Hansestadt.

4. Der finanzielle Wert des Flughafens

Abgesehen von seiner allgemeinen Bedeutung für die Hamburger Wirtschaft und damit 4000, die Existenzgrundlagen der Hamburger Bevölkerung und abgesehen von den beschriebenen beständigen Auswirkungen des Lufthansa-Betriebes hat der gesamte Flughafen Fuhlsbüttel, auf dem zur Zeit rund 4000 Menschen ständig beschäftigt sind, einen beträchtlichen Wert.

Die gesamten Anlagen des Flughafens haben einen Wiederbeschaffungswert von rund 114 Mill. DM 114 Mill. DM, von denen 64 Mill. DM nach dem Krieg investiert wurden (vgl. Anlage 8). Dazu kommen erhebliche Investitionen der am Flughafenbetrieb mittelbar beteiligten Privatfirmen und die Existenzgrundlagen zahlreicher Gewerbetreibender.

Auch in diesem Zusammenhang ist die Entwicklung des Luftverkehrs in Fuhlsbüttel positiv. Luftverkehr und Flughafen Fuhlsbüttel sind aus weiten Bereichen des Hamburger Wirtschaftslebens genau so wenig fortzudenken wie etwa Seeverkehr und Seehafen, die Eisenbahn oder das Kraftfahrtzeug.

Danach läßt sich zusammenfassend feststellen:

1. Die Ansiedlung der Technischen Basis der Deutschen Lufthansa in Fuhlsbüttel war verkehrspolitisch und wirtschaftlich ein Erfolg.
 2. Der Wert der gesamten Flughafenanlagen an sich und für die Hamburger Wirtschaft ist beträchtlich.
- Diese Faktoren sind bei der Konzeption für die zukünftige Flughafenplanung zu berücksichtigen. Da der Luftverkehr in der modernen Wirtschaftsstruktur lebenswichtig geworden ist, müssen alle Bemühungen weiterhin darauf gerichtet sein, die Leistungsfähigkeit des Hamburger Flughafens den zunehmenden Ansprüchen dieses Verkehrs anzupassen.

III.

Der Verkehr mit Düsenflugzeugen

Die gegenwärtigen Verkehrsflugzeuge werden in der Regel durch Kolbenmotore angetrieben. Beim Kolbentriebwerk ist jedoch die maximale Leistungsfähigkeit bei etwa 4000 PS Unterschied erreicht. Eine weitere Leistungssteigerung müßte nach den derzeitigen Erkenntnissen mit einem sehr unwirtschaftlichen Mehraufwand an Baugewicht bezahlt werden. Deshalb führt

die Forderung nach größeren Geschwindigkeiten und Reichweiten — zumindest im militärischen Bereich — zum sogenannten Strahltriebwerk. Beim Propeller-Turbinen-Strahltriebwerk (PTL-Triebwerk) erfolgt der Vortrieb des Flugzeugs im wesentlichen durch einen Propeller, der durch eine Turbine angetrieben wird. Beim Turbinen-Luftstrahl-Triebwerk (TL-Triebwerk) wird dagegen der Vortrieb des Flugzeuges nicht mehr durch einen Propeller, sondern allein durch den Schub der austretenden Gase erzielt.

Das TL-Triebwerk ist das Strahltriebwerk in seiner reinen Form und das Kennzeichen des eigentlichen Düsenflugzeugs. Eine Gegenüberstellung der charakteristischen Daten der im Bau stehenden Strahlverkehrsluftzeuge nach dem Stand vom März 1956 ist als Anlage 9 beigelegt.

Die Verkehrsrechnung

Mit dem Einsatz von Düsenverkehrsluftzeugen für Langstreckendienste ist ab 1959 zu rechnen. Die Deutsche Lufthansa, die neben vielen anderen internationalen Luftverkehrsgeellschaften derartige Düsenmaschinen bestellt hat, erwartet die Lieferung der ersten Maschine (Boeing 707) im Jahr 1959. Die Boeing 707 ist wie z. B. auch das ähnliche Modell DC-8 für den interkontinentalen Langstreckenverkehr bestimmt und bewältigt die Strecke von Hamburg nach New York mit etwa 140 Passagieren in etwa 8 Stunden. Damit ist eine Luftverkehrspolitische Entwicklung zu erwarten, deren Auswirkungen im einzelnen heute noch kaum zu übersehen sind.

Vielfach wird angenommen, daß Strahlverkehrsluftzeuge nur im Langstreckenflug lohnend eingesetzt werden können. Dies wird jedoch voraussichtlich nur für Flugzeuge der Muster Boeing 707 und DC-8, soweit sie für den interkontinentalen Verkehr gebaut sind, zutreffen. Daneben gibt es aber eine Anzahl von Strahl-Flugzeugen (z. Zt. noch in der Konstruktion), die für den Mittelstreckenverkehr vorgesehen sind. Es darf sogar angenommen werden, daß Flugzeuge mit Strahltriebwerken auch auf Kurzstrecken eingesetzt werden. Die schnellen und leistungsfähigeren Düsenflugzeuge dürfen ganz allgemein die Verkehrsflugzeuge der Zukunft sein, auf die sich folglich jeder Verkehrsflughafen einstellen muß.

Es wird ferner häufig angenommen, daß Düsenflugzeuge allgemein sehr große Anforderungen an den Ausbau der Flughäfen stellen. Auch diese Ansicht ist irrig. Es kann vielmehr davon ausgegangen werden, daß Düsenverkehrsluftzeuge grundsätzlich kaum größere Anforderungen an die Start- und Landeinrichtungen der Flughäfen stellen werden als die z. Zt. bekannten Verkehrsflugzeuge. Lediglich die Düsenlangstreckenflugzeuge vom Muster Boeing 707 und DC-8 werden nach den Mitteilungen der Herstellerwerke mit der jetzt in Hamburg vorhandenen Startbahnlänge von 2260 m nur auskommen, wenn sie nicht voll beladen und aufgetankt sind. Die für die Boeing 707 voraussichtlich erforderlichen Startbahnlängen und ihre Abhängigkeit vom jeweiligen Startgewicht ergeben sich aus einer Übersicht, die auf Angaben der Deutschen Lufthansa beruht (vgl. Anlage 10).

Der Betrieb von Düsenflugzeugen erfordert volle Temperaturrechnung, d. h. Berechnung der Temperaturzuschläge in jedem Einzelfall. Das bedeutet, daß z. B. die B 707 der Deutschen Lufthansa auf einer Bahn von 3200 m Länge (vgl. Anlage 11) nur dann mit einem Startgewicht von 295 000 lbs (etwa 133 t), d. h. voller Auslastung und Betankung, starten kann, wenn die Temperatur zur Startzeit 15°C nicht übersteigt. Für jeden weiteren Temperaturgrad müssen zusätzlich 30 bis 40 m Startbahn vorhanden sein. Nach der Wetterstatistik für Hamburg ist z. B. im August — von Extremfällen abgesehen — mit $22,1^{\circ}\text{C}$ (mittl. tagliches Maximum des August in den Jahren 1949 — 1954) zu rechnen. Der Start einer voll beladenen und aufgetankten Boeing 707 ist dann bei einer Bahnlänge von 3400 m möglich. Da in den Morgen- und Abendstunden nicht mit Maximaltemperaturen zu rechnen ist, genügt für Starts zu diesen Zeiten eine geringere Bahnlänge.

Dennoch bleibt auch hier noch offen, wie weit sich die errechneten Startbahnlängen endgültig als richtig herausstellen werden. Falls die bisher errechneten Angaben durch die Praxis bestätigt werden sollten, müßte eine der in Hamburg und Umgebung bestehenden Ausbaumöglichkeiten verwirklicht werden, wenn Flugzeuge der genannten Typen hier voll beladen und aufgetankt, also zum interkontinentalen Direktverkehr starten sollen.

Soweit dies gegenwärtig beurteilt werden kann, dürfte es technisch durchaus möglich sein, einen gemischtartigen Betrieb von Düsenflugzeugen und herkömmlichen Maschinen auf denselben Start- und Landebahn abzuwickeln. Wie sich ein solcher gemischtartiger Betrieb allerdings im einzelnen gestalten würde, wenn Fuhrmittel mehr als gelegentlicher Düsenverkehr bewältigen muß und dieser sich — auch auf die Mittel- und Kurzstrecken — ausdehnt, läßt sich zur Zeit noch nicht übersehen. Innerhalb dürfte auch aus diesem Grunde auf die Dauer mit der Notwendigkeit einer zweiten (parallelens) Start- und Landebahn zu rechnen sein.

Danach läßt sich zusammenfassend folgendes feststellen:

1. Düsenverkehrsluftzeuge werden voraussichtlich nur dann hohe Anforderungen an den Ausbau der Flughäfen stellen, wenn sie im Langstreckendirektverkehr eingesetzt werden.
2. Einzelheiten der Anforderungen dieses Verkehrs an die Flughäfen können noch nicht endgültig festgelegt werden.
3. Es besteht die Möglichkeit, daß eine Betriebstrennung von Düsen- und anderen Flugzeugen notwendig wird und zum Bau einer parallelen Start- und Landebahn zwingt.

Durch den kommenden Düsenverkehr wird die Frage einer zweiten Start- und Landebahn mehr akut als bisher. Es muß Vorsorge getroffen werden, daß sie im Bedarfsfall rechtzeitig geschaffen werden kann.

IV.

Das Lärmproblem

Als motorisch anggetriebene Verkehrsmittel verursachen Flugzeuge von Natur aus Geräusche. Ausmaß und Verbreitung dieses sogenannten Fluglärmes im Verhältnis zu anderem Lärm der Großstadt werden vielfach überschätzt. Über die Hamburger Verhältnisse gibt das anliegende Gutachten im einzelnen Auskunft, das Prof. Dr.-Ing. Reiher (Stuttgart) im Auftrag der Baubehörde ausgearbeitet hat (vgl. Anlage 12).

Angesichts der bekannten Belastigungen eines Teils der im Flughafenbereich ansässigen Hamburger Bevölkerung ist es unbedingt notwendig, alle Maßnahmen zu ergreifen, durch die der Lärm verringert oder gar beseitigt werden kann. Nicht nur die zuständigen Behörden, sondern auch die Verantwortlichen des Flughafenbetriebes sind daran interessiert.

Man muß sich jedoch darüber klar sein, daß eine volle Lärmbeeinträchtigung im Luftverkehr genau so unmöglich ist wie im Eisenbahn- oder Kraftwagenverkehr. Besonders im Gebiet der Flugschneisen werden gewisse Lärmreduzierungen unvermeidlich sein. Soweit sie jedoch durch betriebliche Maßnahmen verringert werden können, wird dies geschehen. Besonders lästig wird von der Bevölkerung das Probe- und Warmlaufen der Maschinen empfunden, das für die Betriebssicherheit der Flugzeuge unerlässlich ist und daher immer wieder auch in den frühen Morgenstunden erfolgen muß. Bereits seit längerer Zeit werden von den beteiligten Behörden und der Deutschen Lufthansa unter anderem Maßnahmen erörtert, wie diese Geräusche am wirksamsten verminder werden können. Die Lufthansa hat bereits aus eigenen Mitteln mit einem erheblichen Aufwand einen nahezu schalldichten Prüfstand für einzelne Flugzeugmotoren errichtet, der eine Lärmbelästigung praktisch ausschaltet.

Durch ähnliche naturgemäß noch aufwendigere bauliche Maßnahmen für das Probe- und Warmlaufen der Maschinen vor dem Einsatz sind mit Sicherheit weitere erhebliche Verbesserungen zu erzielen. Bevor jedoch Investitionen von beträchtlichem Ausmaß erfolgen, soll sichergestellt werden, daß hierdurch ein maximaler Effekt erzielt wird. Zu diesem Zweck werden sich die beteiligten Stellen noch über entsprechende Maßnahmen unterrichten, die auf ausländischen, besonders amerikanischen Flughäfen in dieser Hinsicht getroffen wurden, um sich die dabei gesammelten Erfahrungen zunutze zu machen (vgl. Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft Nr. 190 vom 28. Mai 1957).

Lösung in Sicht

Weitere Hinweise gibt das anliegende Gutachten von Prof. Reher. Sie werden nicht zuletzt auch bei der zukünftigen Flughafenplanung berücksichtigt werden müssen. Hierher gehört schließlich noch die Forderung, daß die noch nicht bebauten angrenzenden Gebiete im erforderlichen Ausmaß frei bleiben und daß bei einer weiteren Bebauung durch zweckmäßige Anordnung der Häuser und besserer Schallschutz die Lärmbelästigung auf ein Minimum reduziert wird.

Dieselbst

Im gegenwärtigen Stand ihrer Entwicklung erzeugen Düsenflugzeuge einen wesentlich lästigeren Lärm als Flugzeuge mit Kolbenmotoren. Die Herstellerwerke haben jedoch in letzter Zeit wiederholt betont, daß sie mit Nachdruck an der Bekämpfung der Düsenflugzeuge im planmäßigen Liniedienst zu rechnen ist.

Es wird dabei angestrebt, daß Düsenflugzeuge nicht lauter sind, als die gegenwärtig gebräuchlichen Maschinen mit Kolbenmotoren. Die bestehenden Luftverkehrsgesellschaften haben, wie in der Tagespresse wiederholt gemeldet wurde, dies zur Abnahmedebedingung gemacht. Die internationalen Verkehrsflughäfen, vor allem auch in den USA, haben eindeutig zu verstehen gegeben, daß sie geräuschstärkere Düsenmaschinen nicht zulassen wollen.

Allerdings ist eine Dämpfung der Düsenlautstärke zwangsläufig mit einem Schubverlust und damit eventuell mit der Notwendigkeit langerer Startbahnen verbunden. Auf der anderen Seite beschränkt sich das Passagieraufkommen auf die Augenblicke der Landung und des Starts, da das bei Kolbenmotorflugzeugen erforderliche Abbremsen vor dem Start bei

Alternativen dämmen, wider Erwarten kein Erfolg beschieden sein, so dürfte es in Hamburg mit Rückicht auf die Bevölkerung nicht zu verantworten sein, daß Düsenflugzeuge die bestehende Start- und Landebahn für Düsenflugzeuge gebaut werden müssen.

Die fünfte Folgerung Danach läßt sich zusammenfassend folgendes feststellen:

1. Der Motorenlärm ist im Luftverkehr nicht zu vermeiden. Eine wirksame Verminderung der Geräuschbelastigungen, vor allem durch das Probe- und Warmlaufen der Maschinen, wird sich erzielen lassen.
2. Entsprechende bauliche und technische Maßnahmen, die allerdings aufwendig sein dürfen, werden vorbereitet.
3. Wie weit die Lärmentwicklung von Düsenflugzeugen zum Zeitpunkt ihres plannäßigen Einsatzes in Fuhlsbüttel größer ist als bei herkömmlichen Flugzeugen, läßt sich noch nicht übersehen.

V.

Die Ausbaumöglichkeiten

Zweit Die planenden Behörden haben umfangreiche Untersuchungen darüber angestellt, welche Projekte Gelände flächen für den Ausbau des Hamburger Flughafens geeignet sein könnten. Zur Zeit

werden zwei Projekte erörtert (vgl. Anlage 15). Die Untersuchungen sind auf den interkontinentalen Direktverkehr mit Düsenflugzeugen abgestellt, weil er voraussichtlich die größten Anforderungen an die Ausdehnung der Bodenanlagen stellen wird. Ihre Ergebnisse gelten jedoch auch für den Fall, daß der Hamburger Flughafen aus anderen Gründen, die in den vorstehenden Abschnitten behandelt worden sind, erweitert oder etwa verlegt werden muß.

Plan A hat den Ausbau des Flughafens Fuhlsbüttel in zwei Dauerabschnitten zum Plan A Inhalt.

Bauabschnitt I: Neubau einer Startbahn III parallel zur jetzigen Hauptstart- und Landebahn in einem Abstand von 3 km mit einer Länge von 3300 m, die bis 3800 m ausgebaut werden kann, sowie einer Nebenabfertigung und Vorfeldanlage zur Aufnahme von drei Düsenflugzeugen und vier Propellerverflugzeugen. Herstellung einer flughafenbezogenen Verbindungsstraße zwischen dem Hauptempfangsgebäude und der Nebenabfertigung.

Bauabschnitt II: Ergänzung des Rollbahnsystems der Startbahnen II und III, sowie Ausbau der Nebenabfertigung nach Maßgabe des inzwischen eingetreteten Verkehrsbedarfs. Für den Plan A wird Gelände nordwestlich des Flughafens benötigt. Dieses Gelände ist im allgemeinen eben und weist nur geringe Höhendifferenzen auf. Es umfaßt ungenutzte Moor- und Heideflächen, Grünland, Acker, Wald und Baumschulen, Gärten, Behelfsheim-, Klein- und Wohnsiedlungen. Die für die Erweiterung des Flughafens nach Plan A in Anspruch zu nehmenden Flächen sind aus der Anlage 14 ersichtlich. Nach den gesetzlichen Baustufenplänen ist innerhalb der Grenzen der Freien und Hansestadt Hamburg folgende Nutzung auf den zu erwerbenden Flächen vorgesehen:

bereits für Flughafenzwecke ausgewiesen	14,4 %
Grünflächen (öffentliche und Kleingärten)	7,4 %
Außengärtner	66,6 %
Baugebiete (S 10, W 10, W 20)	11,6 %

Im Gebiet von Schleswig-Holstein liegen die Verhältnisse noch günstiger, da nach dem Aufbauplan für die Gemeinde Garstedt vom Mai 1951 auf der beanspruchten Fläche nur landwirtschaftliche Nutzung vorgesehen ist. Eine Zusammenstellung der auftretenden Entschädigungsfälle nach den neuesten Erhebungen (vgl. Anlage 15) zeigt, daß für die Baurefmachung der sehr beträchtlichen Flächen von rund 384 ha nur eine verhältnismäßig kleine Zahl von Wohnungen — 1.1. Wohnung je ha — aufgegeben werden muß und nur 3,4 Bewohner einschließlich Kinder je ha anderweitig unterzubringen sind. Wenn man dabei bedacht, daß von den insgesamt 421 Wohnungen mindestens 250 (rund 60 %) in mehr oder weniger primitiven, in absehbarer Zeit ohnehin sanierungsbedürftigen Behelfsheimen untergebracht sind, ist der Wert der tatsächlich von der Flughafenverweiterung betroffenen Bausubstanz relativ klein.

Plan B sieht den Neubau eines Flughafens bei Kaltenkirchen vor. Plan B

Bauabschnitt I: Bau einer Startbahn von 3300 m Länge und der erforderlichen Betriebs-einrichtungen (Abfertigungsgebäude, Flugsicherungsanlagen, Zuführungsstraßen usw.).

Bauabschnitt II: Erweiterung der Anlage durch den Bau einer Parallelbahn und einer einfachen Unterstell- und Wartungshalle.

Für den Plan B werden neben dem Gelände des ehemaligen Wehrmachtsflugplatzes Kaltenkirchen westlich der Bundesstraße 4 Flächen in den Gemarkungen Mützen, Heidmoor und Langein benötigt (vgl. Anlage 15). Das Gebiet war ursprünglich Heideland und

steht jetzt in großem Umfang in Forstkultur. Im westlichen Teil wird es jedoch bereits vorwiegend landwirtschaftlich genutzt. Die sandigen Böden des Geestrückens sind für die Anlage von Startbahnen gut geeignet.

Der Geländebedarf für Plan B beträgt rund 270 ha je Start- und Landebahn. Ein Teil des Geländes ist in fiskalischem Besitz. Der Rest müßte aus Privatbesitz angekauft werden.

Im Bauabschnitt I wäre die Räumung der Ansiedlung um die Gaststätten Springhusch an der Bundesstraße 4 erforderlich. Es handelt sich dort überwiegend um ehemalige Wehrmachtsbaracken und Behelfsheime. Der erforderliche Ersatzwohrraum wird auf 90 Wohn-einheiten geschätzt.

Für den Bauabschnitt II, durch den die Anlage erst zu einem Parallelbahnsystem (wie Fuhlsbüttel nach Plan A, I. Bauabschnitt) erweitert werden würde, müßten ein Gasthaus und einige landwirtschaftliche Gehöfte, die zu Kalkenkirchen und Langenh gehören, geräumt werden.

Es ist nach neuesten Auflösungen der zuständigen Stellen des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr in Kiel geplant, die Bundesstraße 4, welche in nord-südlicher Richtung durch das Flughafengelände verläuft, östlich herumzuführen. Durch diese neue Straßenführung würde der für die Bebauung vorgesehene engere Raum um Kalkenkirchen und die Stadt selbst durch die Bundesstraße 4 günstiger aufgeschlossen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß danach mit einer starken Bebauung in der Nähe des geplanten Flugplatzes gerechnet wird. Damit würden aber hinsichtlich der Lärmbekämpfung ähnliche Probleme wie in Fuhlsbüttel entstehen.

Über den zweckmäßigen Standort wird im Gemeinsamen Landesplanungsrat Hamburg-Schleswig-Holstein noch beraten werden, so daß die Flughafenplanung in Kalkenkirchen nur als vorläufig angesehen werden kann.

Kritische Vergleiche

1. Die geplanten Start- und Landebahnen

Die genannten Projekte ermöglichen den Bau von Startbahnen in einer für den Langstreckenverkehr mit Düsenflugzeugen voraussichtlich ausreichenden Länge. Hinsichtlich der Hindernisfreiheit wird ebenfalls den zur Zeit geltenden Bestimmungen voll entsprochen werden können.

Im einzelnen ist zu bemerken:

Plan A. Die mit einer Länge von 3300 m und in einem Abstand von 3 km parallel zur bestehenden Haupt-Start- und Landebahn geplante Bahn III kann auf 3800 m verlängert werden. Darüber hinaus ist eine Verlängerung nach Nordosten nicht möglich. Auch nach Südwesteren dürfte eine Verlängerung mit Rücksicht auf die Verkehrsplanung von Schnellstraßen wichtige Frage der Hindernisfreiheit würde nur bei einer etwaigen Verschärfung der gegenwärtigen Bestimmungen kritisch werden.

Plan B. Eine Erweiterung der Startbahnanlagen des geplanten Flughafens Kalkenkirchen ist möglich. Durch eine Verlängerung der Startbahn I um etwa 1000 m und der Startbahn II um etwa 500 m sowie durch eine Vergrößerung der Abfertigungsanlagen dürften alle etwa erforderlichen Erweiterungsmöglichkeiten gegeben sein.

2. Die Flugsicherung

In der Umgebung von Hamburg sind räumlich alle Voraussetzungen für einen kontinuierlichen, störungsfreien Direktanflug auch mit Düsenverkehrsflugzeugen gegeben. Der Abflug von Düsenflugzeugen bietet im Hamburger Raum ebenfalls keine Schwierigkeiten. Abflüge können in allgemeiner westlicher Richtung durchgeführt werden.

Eine gewisse Behinderung des Verkehrs im norddeutschen Luftraum ist lediglich durch den geplanten Militärflugplatz bei Stade zu erwarten. Durch eine gemeinsame Anflugkontrolle von ziviler und militärischem Flugbetrieb wird die Beeinträchtigung jedoch auf ein Mindestmaß beschränkt werden können.

Im übrigen hat sich Hamburg bisher mit Erfolg dafür eingesetzt, daß weitere militärische Flugplätze, durch die der Zivilluftverkehr auf dem Flughafen Fuhlsbüttel gestört werden könnte, nicht gebaut werden. Hamburg dürfte zur Zeit der einzige große deutsche Verkehrsflughafen sein, der nicht nennenswert durch militärischen Flugbetrieb beeinträchtigt wird.

Bei einem Ausbau nach Plan B wäre die Errichtung einer besonderen Dienststelle der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) in Kalkenkirchen erforderlich. Nach Mitteilung der BFS wären auf dem neuen Flughafen unter der "Zeithaushalt der Luftreise" eine große Rolle und Schnelligkeit der Flugzeuge einen immer größeren Anteil an der Gesamtkreisfahrt. Die Bodenzeit aber wird wesentlich durch den Transport der Fluggäste vom und zum Flughafen bestimmt (Zubringerdienst), hängt also von der Entfernung zwischen Flughafen und Stadtmitte ab.

3. Die verkehrspolitische Seite

Die zur Diskussion stehenden Projekte müssen nicht zuletzt auch verkehrspolitisch ab-Bodenzeit (vgl. Anlage 16). Das Problem ist die Verkürzung der Bodenzeit eine große Rolle und Schnelligkeit der Flugzeuge einen immer größeren Anteil an der Gesamtkreisfahrt. Die Bodenzeit aber wird wesentlich durch den Transport der Fluggäste vom und zum Flughafen bestimmt (Zubringerdienst), hängt also von der Entfernung zwischen Flughafen und Stadtmitte ab.

Plan A sieht vor, daß die Hauptabfertigung der Passagiere wie bisher im Hauptgebäude z. Zt. am Paul-Baumer-Platz (früher Lütjenburger Platz) vor sich gehen soll, das 11 Straßen-km vom Stadtzentrum entfernt ist. Folgende Zahlen geben einen aufschlußreichen Vergleich:

Jeweilige Entfernung Flughafen — Stadtmitte	Durchschnitt der 10 deutschen Verkehrsflughäfen	Durchschnitt von 13 europäischen Flughäfen	Durchschnitt von 59 USA-Flughäfen (nach ARB)	12,4 km	13,2 km	11,7 km
				9,6 km		

Die Entfernung des Flughafens Fuhlsbüttel von der Stadtmitte Hamburg kann also als günstig bezeichnet werden.

Nach Plan B dagegen würde die Entfernung des Abfertigungsgebäudes in Kaltenkirchen zur Stadtmitte 34 km betragen. Dieser Wert liegt weit über dem Durchschnitt, und selbst bei großzügigem, d. h. kostspieligem Ausbau der Straßerverbindungen wären erhebliche Zeitverluste unvermeidlich. Eine Bahnverbindung für den Zubringerdienst durch einen Gleisanschluß des geplanten Flugplatzes wäre in seiner Wirkung von den weiteren Baumaßnahmen im Hamburger Staatsgebiet abhängig. Außerdem ist es fraglich, ob sich ein solcher Aufwand bei der verhältnismäßig geringen Zahl der Fluggäste lohnt, da gegenwärtig in der ganzen Welt die Tendenz dahin geht, den Zubringerdienst mit Kraftfahrzeugen durchzuführen.

Hub-Hubschrauber. Die Möglichkeiten eines zukünftigen Hubschrauberverkehrs für den Zubringerdienst lassen sich in diesem Zusammenhang noch nicht übersehen. Aber sie können kaum noch eingeschätzt werden, denn Hubchrauber werden etwa von einem Platz im Zentrum der Stadt immer nur einen Teil der Fluggäste für den Zubringerdienst erfassen können, zumal hierbei auch die Kostenfrage eine erhebliche Rolle spielen wird. Der Hubchrauber ist hinsichtlich seiner Betriebskosten das aufwendigste Verkehrsmittel überhaupt.

Statistische Unterlagen über Herkunft und Anfahrtswege der Fluggäste, die in Fuhlsbüttel starten, stehen nicht zur Verfügung. Es liegt aber auf der Hand, daß ein großer Teil von ihnen wiederum erst auf einen Zubringerdienst zum Hubschrauberflugplatz angewiesen wäre und deshalb die Anfahrt auch nach Kaltenkirchen auf anderem Wege suchen würde.

Das Schleißeholz-Flughafens Fuhlsbüttel. Soll der neue Flughafen nur dem internationalen Langstreckenverkehr mit Düsenflugzeugen dienen oder wird er mehr oder weniger an die Stelle Fuhlsbüttels treten? Die gelegentlich von schleierwieg-holsteinischen Stellen benutzte Bezeichnung „Ausweichflughafen“ läßt darauf schließen, daß von dieser Seite zunächst daran gedacht ist, nur einen Teil des Luftverkehrs, nämlich den Düsen-Langstreckenverkehr, von Fuhlsbüttel nach Schleswig-Holstein zu verlegen. Dieser Verkehr wird allerdings zuerst nur eine sehr geringe Frequenz (vgl. Anlage 17) haben, und es erscheint problematisch, für täglich etwa 2–3 Flugzeuge einen besonderen Flughafen zu bauen und zu betreiben.

Außerdem aber wäre eine Beschränkung des Planes B auf Langstreckenverkehr mit Düsenflugzeugen etwa der Typen Boeing 707 oder DC-8 auch aus anderen Gründen unrealistisch. Zahlreiche Flugzeuge werden nämlich den sogenannten Absprunghafen für interkontinentale Reisen mit anfliegen erreichen oder verlassen wollen bzw. müssen. Deshalb müssen die entsprechenden Anschlüsse hergestellt werden, wenn der „Düsendiffugarten“ einen Sinn haben soll.

Die Anschlußflugzeuge müssen also gleichfalls in Kaltenkirchen starten und landen, denn ein „Aushilfs-Zubringerdienst“ etwa mit Omnibussen von und nach Fuhlsbüttel würde den bereits erwähnten Zeitrauhalt des Luftverkehrs vollends ruinieren. Auch mit Hubschraubern dürfte ein solcher Zubringerbetrieb mit seinen massierten Bedarfsspitzen kaum zu bewältigen sein.

Zwangsläufige Konsequenzen. Falls in das Projekt B jedoch der Verkehr mit Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen einbezogen wird, ist damit zu rechnen, daß sich ein großer Teil des Hamburger Luftverkehrs zwangsläufig nach und nach auf den Flughafen Schleswig-Holstein verlagert. Dies ergibt sich besonders aus folgenden Überlegungen:

1. Es ist für die Luftverkehrsgesellschaften unrentabel, auf zwei benachbarten Flugplätzen Abfertigungspersonal zu beschäftigen. Falls daher für die Abfertigung von Düsenflugzeugen und ihre Anschlußflugzeuge in Kaltenkirchen Personal bereitstehen müßte, würden die Gesellschaften bemüht sein, ihren ganzen Betrieb dorthin zu verlegen, zumal sie ihre Dispositionen aus verkehrswirtschaftlichen Gründen auf die Langstreckenverbindungen ausrichten.

2. Die Erfahrung zeigt, daß sich die moderne und leistungsfähigere Anlage auf die Dauer einem veralteten Flughafen als überlegen erweist.

In Paris hat sich, wie die Statistik zeigt, der Verkehr weitgehend von Le Bourget auf den später gebauten Flughafen Orly verlagert (vgl. Anlage 18). Ob dies auch dort der Fall sein würde, wo der modernere Flughafen wesentlich weiter vom Stadtzentrum entfernt liegt als der ältere, läßt sich z. Zt. nicht überschauen. Immerhin läge eine ähnliche Entwicklung wie z. B. in Paris im Bereich des Möglichen, wenn in Kaltenkirchen eine neue Anlage errichtet werden würde.

Selbst wenn aber Fuhlsbüttel mit erheblichem Aufwand neben einem zweiten Flughafen Nachteilige in Kaltenkirchen aufrecht erhalten werden könnte, bleibt das bereits geschilderte Problem der Verkehrsverbindungen zwischen beiden Flughäfen ungeklärt: Die Fluggäste würden ein „Umsteigen“ etwa über Omnibusse zum großen Teil mit einer Abwanderung auf andere Flughäfen beantworten, denn ein solches Verfahren wird ihnen auf keinen anderen europäischen Flugplatz zugemutet. Die ganze Situation würde sich daher ohne Zweifel nachteilig für das Hamburger Luftverkehrsaufkommen auswirken.

Würde nun aber auf Grund dieser Überlegungen der gesamte Linienverkehr von Fuhlsbüttel nach Kaltenkirchen verlagert werden, so würde hierdurch ebenso unzweckhaft auch das Verkehrsauftkommen dieses neuen Flughafens gegenüber dem bisherigen in Fuhlsbüttel geringer werden. Dies hat folgende Gründe:

1. Die Gesamtreisezeit für die Passagiere, die von oder nach Hamburg fliegen, wird erheblich größer. Damit verliert das Flugzeug, besonders auf den innerdeutschen Strecken, gegenüber der Eisenbahn mit ihren schnellen F- und TEE-Zügen weiter an Zeitvorsprung. Viele Passagiere werden dann die Eisenbahntafel der in mehrere z. T. langwierige und unbequeme Beförderungsvorgänge aufgespalteten Luftreise vorziehen.
2. Im gleichen Maße, wie sich die Reisezeiten für die Fluggäste, die von oder nach Schleswig-Holstein reisen und in jedem Fall auf den Hamburger Flughafen angewiesen sind, verkürzen, verlängern sie sich für die Fluggäste, die aus dem Raum südlich Hamburgs kommen. Für sie werden damit die Flughäfen Bremen und Hannover-Langenhangen attraktiver, zumal sehr vorteilhafte Autobahnverbindungen bestehen oder im Bau sind.

Danach läßt sich zusammenfassend feststellen:

1. Eine Beschränkung des Plans B auf den Langstreckenverkehr mit Düsenflugzeugen ist nicht möglich.
2. Der neue Flughafen in Schleswig-Holstein würde daher in immer starkerem Maße den Verkehr von Fuhlsbüttel abziehen.
3. Das Gesamtverkehrsaufkommen würde relativ geringer werden.

Für Fuhlsbüttel würden unter diesen Umständen nur wenige Aufgaben bleiben. Dazu gehört die Technische Basis der Lufthansa. Sie ist zur Zeit Wartungs- und Überholungswerft. Falls die Lufthansa ihren Linienverkehr von Fuhlsbüttel abziehen würde, müßten die regelmäßigen Wartungsarbeiten wahrscheinlich zum großen Teil auf anderen Flughäfen vorgenommen werden. Die Luftwerft würde dann nur noch die Überholung der Flugzeuge durchführen, jedoch durch die ständig größer werdende Lufthansa-Flotte vermutlich aufgelastet bleiben.

4. Die finanzielle Seite

Da Schleswig-Holstein davon ausgeht, daß der neue Flughafen in Schleswig-Holstein Kostenfall-ges Doppel-betrieb auf Hamburger Kosten gebaut (die Verkehrsverbindungen sollen dabei zumindest mitfinanziert werden) und auch unterhalten wird, käme zu den Baukosten eine sehr aufwendige

Betriebsführung. Selbst wenn man nicht auf beiden Flughäfen doppelt soviel Personal wie jetzt in Fuhlsbüttel beschäftigen müßte, waren die Mehraufwendungen immer noch erheblich. Gegenwärtig betrifft der Personal-Etat des Flughafens Fuhlsbüttel jährlich 2,8 Mill. DM. Rechnet man überschlägig damit, daß der Betrieb zweier getrennter Anlagen 175% des gegenwärtigen Personal-Etats erfordern würde, so betrügen die Mehraufwendungen etwa 2,1 Mill. DM. Hinzu kämen aber noch die Mehrikosten für die Verbindung zwischen beiden Plätzen für Transporte usw. Auch von der finanziellen Seite her ist also die örtliche Betriebs- einheit des Flughafens vorteilhafter.

Die Bau-
kosten

Nach Plan A würde der Bau einer zur bestehenden Haupt-Start- und Landebahn parallel 3300 m langen Start- und Landebahn etwa 60 Mill. DM kosten. Der volle betriebliche Nutzen einer solchen Parallelbahn würde allerdings erst erreicht, wenn außer einer flug- hafeneigenen Verbindungsstraße auch eine Rollbahn zwischen den Startbahnen geschaffen wird. Die Kosten hierfür würden etwa 10 Mill. DM betragen. Mit einem Aufwand von ins- auszubauen, dessen betrieblicher Nutzen weit größer ist als beim Zusammenwirken der vor- handenen Bahn mit einem getrennt gelegenen Einbahnsystem nach Plan B, für das 55 Mill. DM aufzuwenden wären. Der Bau einer Parallelbahn und einer einfachen Unter- stell- und Wartungshalle nach Plan B (II. Bauchschnitt) würde weitere 60 Mill. DM er- fordern. Ein Paralleles Zweibahnsystem wäre nach diesen Schätzungen also in Fuhlsbüttel für rund 70 Mill. DM, in Schleswig-Holstein für etwa 115 Mill. DM zu schaffen.

Der Unterschied der geschätzten Kosten für den Bau einer Parallelbahn nördlich des Hamburger Flughafengeländes einerseits und einer Bahn bei Kaltenkirchen andererseits kommt dadurch zustande, daß beim Projekt A für Grunderwerb, Entschädigungen, für die Räumung zu beseitigender Bauten und für die Beschaffung von Ersatzwohnraum rund 12 Mill. DM mehr aufgebracht werden müssen als beim Projekt B. Außerdem sind die Kosten für die Erdarbeiten nach Plan A um 6–7 Mill. DM höher als nach Plan B, da stellenweise Moor von durchschnittlich 1,5 m Mächtigkeit ausgekoffert und durch heranzu- schaffenden brauchbaren Boden ersetzt werden muß.

Hochbauten Der Bau einer Unterstell- und Wartungshalle, für die mindestens 8 Mill. DM investiert werden müßten, wäre in Kaltenkirchen sehr bald erforderlich. Dieser Betrag ist deshalb in den für Plan B genannten Gesamtkosten schon enthalten.

Für ein Abfertigungsgebäude mit Büroräumen, das zunächst nur die für den inter- kontinentalen Luftverkehr erforderliche Kapazität aufzuweisen hätte und verhältnismäßig bescheiden bemessen sein könnte, wurden rund 8 Mill. DM veranschlagt; die ebenfalls in den für Plan B genannten Kosten enthalten sind. Auf die Dauer werden auf einem mit der Fuhlsbütteler Anlage nicht unmittelbar verbundenen Flughafen aber höhere Ansprüche ge- stellt werden und bei zunehmendem Verkehr auch leistungsfähigere Anlagen erforderlich sein. Für den weiteren Ausbau des Empfangs- und Abfertigungsgebäudes würden alsbald schätzungsweise weitere 8 Mill. DM aufzuwenden sein.

Sofern schließlich der Hamburger Luftverkehr aus den auf Seite 13–15 dargelegten Gründen ganz oder doch zum überwiegenden Teil auf einen Flughafen in Kaltenkirchen ab- wandert, müßte hier für eine großzügige, auch auf längere Sicht ausreichende Abfertigungs- anlage mit zahlreichen Büroräumen für die Luftverkehrsgesellschaften gesorgt werden. Vor- ausgesetzt, daß hierfür weitere 6 Mill. DM ausreichen, befreien sich also die Gesamtkosten solcher Anlagen auf etwa 30 Mill. DM, von denen nur 16 Mill. DM in den für Plan B ge- nannten vorläufigen Gesamtkosten in Höhe von 115 Mill. DM enthalten sind.

Für ein im Vergleich zu Projekt A betrieblich unterlegenes Einbahnsystem bei Kalten- kirchen wäre demnach wahrscheinlich ein höherer Betrag zu investieren als für den Bau einer mit dem Hamburger Start- und Landebahnsystem verbundene Parallelbahn. Die Kosten für die unvermeidliche Verlegung der Bundesstraße B 4 sind hierbei nicht berücksichtigt. Sie dürften sich auf schätzungsweise 7 Mill. DM belaufen, sofern die neue Strecke entsprechend der bestehenden mit nur zwei Fahrspuren ausgebaut wird.

Nach Plan A würde auch ein erster Schritt für den Ausbau der bestehenden Neben- bahn II („Schönwetterbahn“) erfolgen. Mit einem Kostenaufwand von rund 11 Mill. DM könnte diese Bahn künftig auf 3700 m verlängert werden. Der Hamburger Flughafen würde damit über eine dritte Bahn verfügen, die den Anforderungen des Düsenverkehrs voraus- sichtlich entsprechen und bei Nordwestwind-Wetterlagen von Nutzen sein würde.

Ein besonderer Vorteil dieser Bahn besteht darin, daß ihre Abflugschneise über dünn besiedeltes Gebiet führt, der Lärm startender Maschinen also nur relativ wenige Anwohner belästigen könnte.

5. Der Zeitpunkt des Ausbaues

Hamburg hat, wie die vorstehenden Ausführungen zeigen, technisch mehrere Möglichkeiten, sich am Unternehmen mit Schleswig-Holstein als Absprungbahn in den internationalen Direktverkehr mit Düsenverkehrsflugzeugen einzuschalten. Es gilt jetzt, den geeigneten Zeitpunkt für den Ausbau abzuwählen, damit einerseits zu frühe oder Fehlinvestitionen vermieden werden und der Hamburger Flughafen andererseits nicht an internationaler Bedeutung und damit an seinem Wert für den norddeutschen Raum, die Hansestadt, ihre Wirtschaft und ihre Bevölkerung verliert.

Durch einen baldigen Ausbau kann ohne Zweifel erreicht werden, daß Hamburg einen wichtigen Vorsprung vor anderen in Betracht kommenden Flughäfen gewinnt. Dieser Vorsprung hat jedoch nur dann einen Wert, wenn sich das Bundesverkehrsministerium bei der Bewilligung eines Flughafens hierauf einstellt. Zur Zeit geht die Ansicht des BVM dahin, daß vorerst der Ausbau eines Flughafens, und zwar Frankfurt/Main, zum Absprungshafen für die Anlaufzeit des Düsenverkehrs ausreichend sei. Diese Ansicht kann durch die Entwicklung allerdings rasch überholt werden. Deshalb muß in Hamburg für den gegebenen Fall zumindest die Möglichkeit eines kurzfristigen Ausbaus sichergestellt sein. Die erste Voraussetzung für einen schnellen Ausbau ist die Freihaltung der erforderlichen Flächen.

Das Hauptrisiko eines baldigen Ausbaubeginns liegt darin, daß die Betriebsbedingungen der Düsenflugzeuge noch nicht in allen Einzelheiten feststehen. Vor allem ist noch un- gewiß, welchen Erfolg die Bemühungen der Hersteller um eine Lärmminderung bei Düsenflugzeugen haben werden. Ferner ist z. B. nicht sicher, ob die auf Seite 8 ff. genann- ten Startbahnlängen ausreichen oder wirklich benötigt werden. Auch für den Neu- oder Umbau des Abfertigungsgebäudes können nur die gegenwärtigen Erfahrungen berücksichtigt werden. Sie sind für den Verkehr mit Großflugzeugen, der kommenden Muster nicht schlüssig. Außerdem sollte über endgültige Investitionen von betrieblicher Größe erst dann entschieden werden, wenn feststeht, nach welchem Plan ausgebaut werden soll.

Es liegt auf der Hand, daß zu frühe oder Fehlinvestitionen am ehesten vermieden werden können, wenn zunächst die Erfahrungen auf anderen Flughäfen abgewartet werden. Allerdings besteht dann die Möglichkeit, daß ein anderer deutscher Flughafen die besten Bedenken gegen einen sofortigen Ausbau zurückgestellt und die für Hamburg mögliche Rolle zu übernehmen sucht. Hamburg könnte auf diese Weise zumindest für einige Zeit als Absprungflughafen des interkontinentalen Langstreckenverkehrs mit Düsenflugzeugen aus-

scheiden und würde auf einen Teil des innerdeutschen und des europäischen Verkehrs verzichten müssen, der als Anschluß für den Langstreckenverkehr durchgeführt wird. Ein Teil des möglichen Verkehrsaufkommens würde dann einem anderen Flughafen zufallen.

Die Rolle der Lufthansa Diese Konkurrenzgefahr dürfte jedoch so lange geringer zu bewerten sein, wie Hamburg Heimathafen und Sitz der Technischen Basis der Deutschen Lufthansa bleibt. Durch einen tatkräftigen Ausbau der Luftwelt in Fuhlsbüttel würde also das Risiko einer abwartenden Haltung Hamburgs erheblich verringert werden. Die Deutsche Lufthansa dürfte nämlich ihr Linienetz erst dann grundlegend umgestalten, wenn Hamburg auf eine Einschaltung in den Düsenverkehr endgültig verzichtet. Denn für die Lufthansa ist es betrieblich am vorteilhaftesten, wenn sie ihr Linienetz auch weiterhin auf ihre Technische Basis ausrichten kann. Diese verkehrspolitische Bedeutung der Luftverkehrsrechte ist auch größere Investitionen für ihren weiteren Ausbau und zur Minderung des durch den Werftbetrieb erzeugten Lärms.

Im übrigen muß dem Verkehrsaufkommen eines so bedeutenden Verkehrs-, Industrie- und Handelsplatzes wie Hamburg auch weiterhin Rechnung getragen werden.

Um wettbewerbsfähig zu bleiben, muß Hamburg als norddeutsches Wirtschaftszentrum und größte Stadt der Bundesrepublik über einen voll leistungsfähigen Flughafen verfügen. Wie in diesem Bericht ausgeführt wurde, ist der Ausbau des vorhandenen Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel möglich und als günstigste Lösung anzusehen.

Eine auf Grund der noch nicht voll übersehbaren Entwicklung des Luftverkehrs abzuvarende Haltung Hamburgs bezieht sich auf die endgültige Entscheidung (Plan B) zu bauen. Ein gewisser zeitlicher Spielraum steht hierfür zweifellos noch zur Verfügung. Inzwischen aber müssen die erforderlichen Flächen für die zur Wahl stehenden Projekte freigehalten werden.

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Nr. 318

Hamburg, den 12. November 1957.

Erhöhung der Versorgungsbezüge der Angestellten und Arbeiter nach dem Ruhegeld- und dem Ruhelohngesetz.

Der Senat teilt der Bürgerschaft folgenden Sachverhalt mit, um sie über den Stand der Angelegenheit zu unterrichten.

Am 11. Oktober 1957 hat der Senat angeworben, daß die Bezüge der Versorgungsempfänger nach dem Ruhegeld- und dem Ruhelohngesetz (Versorgungsempfänger aus den Kreisen der hamburgischen Staatsangestellten und Staatsarbeiter) mit Wirkung vom 1. Mai 1957 an die Erhöhungen der Vergütungen und Löhne anzugeleichen sind. Bei der Neuberechnung der Versorgungsbezüge der Angestellten soll außerdem, wie im Beamtenrecht, einheitlich der Wohnungszuuschlag der Ortsklasse S (bisler der Ortsklasse A) und ein örtlicher Sonderzuschlag von 3 vom Hundert zugrunde gelegt werden.

Die Erhöhung der Löhne der hamburgischen Staatsarbeiter und der Vergütungen der hamburgischen Staatsangestellten mit Wirkung vom 1. April 1957 geht auf Tarifverträge vom 2. April und 4. Juni 1957 zurück. Die Beamtenbezüge waren im Bund und in den Ländern mit Wirkung vom 1. April 1957 erhöht worden. Die Bürgerschaft hatte den Senat in ihrem Beschuß vom 3. Juli 1957 eingeschlägt — vorbehaltlich einer gesetzlichen Regelung —, erhöhte Zahlungen vorschußweise auch an die Versorgungsempfänger aus dem Beamtenrecht zu leisten. Es war daher geboten, entsprechende Vorschußzahlungen auch für die Versorgungsempfänger nach dem Ruhegeld- und Ruhelohngesetz einzurichten. Die erhöhten Zahlungen werden mit Rücksicht auf die Rentenreform mit Wirkung vom 1. Mai 1957 geleistet.

Es ist beabsichtigt, die für die Durchführung dieser — vorbehaltlich einer späteren gesetzlichen Regelung getroffenen — Maßnahmen erforderlichen Mittel mit dem Nachtragshaushalt 1957 einzuwirben.
