11.06.2024

Mitteilung gemäß § 83 Satz 3 der Geschäftsordnung für den Bayerischen Landtag

Massenpetition betreffend „Nachtflugverbot am Flughafen Nürnberg“

Der Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr hat 106 Petitionen, die sich für ein Nachtflugverbot am Flughafen Nürnberg aussprechen, in der öffentlichen Sitzung am 11. Juni 2024 beraten und beschlossen,

die Petitionen der Staatsregierung als Material zu überweisen

(§ 80 Nr. 3 der Geschäftsordnung für den Bayerischen Landtag).

Dieser Beschluss bedeutet, dass die Vorschläge der Petitionen der Staatsregierung für ihre künftigen Überlegungen bzw. Planungen zugeleitet werden.

Der Ausschuss hat zu den Petitionen eine Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr angefordert. Das Staatsministerium kam bei der Überprüfung des Sachverhalts zu folgender Würdigung:

1. *Zur Rechtslage im Allgemeinen:*

Der Flughafen Nürnberg verfügt über eine bestandskräftige Nachtflugregelung, die auf Grundlage des § 6 Abs. 2 Satz 1 und 3 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) mit Bescheid des Bayerischen Verkehrsministeriums vom 24.03.1997, zuletzt geändert durch Bescheid vom 26.10.2006, erlassen wurde. Seine Rechtmäßigkeit hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof mit Urteil vom 25.02.1998 bestätigt. Anhaltspunkte, die einen Widerruf dieses rechtmäßigen Bescheids nach den Regeln des Verwaltungsverfahrensgesetzes ermöglichen würden, sind nicht ersichtlich.
Das LuftVG führt in § 29b Abs. 1 aus, dass Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer verpflichtet sind, „beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erhebliche Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen."

Nach § 29b Abs. 2 LuftVG haben die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation „auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbaren Fluglärm hinzuwirken." Damit ist jedoch gerade kein generelles Nachtflugverbot an deutschen Flughäfen verbunden. Vielmehr hat der Bundesgesetzgeber sich zum Schutze der Bevölkerung in erster Linie für den passiven Schallschutz der Anwohner entschieden und das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) im Jahr 2007 entsprechend novelliert.

Mit dieser Novelle des FluLärmG verfolgte der Gesetzgeber das Ziel, durch die bereitgestellten Regelungsinstrumente des baulichen Schallschutzes und der abgestuften Baubeschränkungen im Umland der Flughäfen einen – unter Beachtung der Forderungen des § 29b LuftVG – insgesamt angemessenen Ausgleich zwischen den be-

rechtigten Belangen der von Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürgern im Flughafenumland einerseits sowie den Interessen von Wirtschaft, Verkehr und Gesellschaft andererseits zu erreichen.

Der Gesetzgeber hat damit ein umfassendes Schutzkonzept insbesondere auch für die Nachtzeit von 22 Uhr bis 6 Uhr erstellt. In § 1 FluLärmG wird definiert: „Zweck dieses Gesetzes ist es, in der Umgebung von Flugplätzen bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen."

2. *Zur Landesgesetzgebung in diesem Bereich:*

Der Freistaat hat im Bereich des Luftverkehrs keine eigene Gesetzgebungszuständigkeit, insoweit kann in diesem Bereich auch kein Landesgesetz erlassen werden. Denn der Luftverkehr unterliegt nach Art. 73 Abs. 1 Nr. 6 des Grundgesetzes (GG) der ausschließlichen Bundesgesetzgebung. Nach Art 87d Abs. 2 GG können Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung den Ländern als Auftragsverwaltung übertragen werden. Der Luftverkehr ist zudem Gegenstand einer Vielzahl von europäisch harmonisierten Regelungen. In dem hier angesprochenen Bereich ist die Verordnung (EU) Nr. 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG" (EU-Betriebsbeschränkungs-VO) zu beachten. Danach dürfen Betriebsbeschränkungen nicht als erstes Mittel, sondern erst nach Abwägung der anderen Maßnahmen des ausgewogenen Ansatzes in Betracht gezogen werden (sog. „Balanced Approach"). Die Voraussetzungen hierfür liegen – wie zuvor dargetan – nicht vor.

Art. 3 Abs. 2 Satz 2 der Bayerischen Verfassung zielt insbesondere auf die Erschließung der (ländlichen) Regionen ab und soll einer Benachteiligung gegenüber den Ballungszentren entgegenwirken. Dazu bedarf es gerade einer entsprechenden Konnektivität der Regionen, die der Verkehrsflughafen Nürnberg für Nordbayern sicherstellt. Er bietet der Metropolregion Nürnberg und ganz Nordbayern wertvolle Luftverkehrsanbindungen zu nationalen und internationalen Zielen.

Unabhängig von der dargestellten Rechtslage hinsichtlich möglicher Betriebsbeschränkungen fördert die Flughafen Nürnberg GmbH den zeitnahen Einsatz besonders leiser und schadstoffarmer Flugzeugmuster der neuesten Entwicklungsgeneration am Standort Nürnberg und wird ihre Bemühungen weiter intensivieren, um Nachtflüge zum Beispiel durch die Weiterentwicklung des lärmabhängigen Gebührensystems wirtschaftlich unattraktiver zu gestalten.

Aufgrund der Vielzahl der gleichlautenden Petitionen hat der Ausschuss des Weiteren beschlossen, auf eine individuelle Benachrichtigung der Petenten zu verzichten und das Ergebnis der Beratung stattdessen auf der Internetseite des Landtags zu veröffentlichen.

Anlage

1 Auszug aus dem Sitzungsprotokoll vom 11. Juni 2024

Vorsitz: Jürgen Baumgärtner (CSU)

Abg. Horst Arnold (SPD) hebt die Eigenschaft des Freistaats Bayern als Miteigentümer des Flughafens Nürnberg wie auch der Flughäfen München und Memmingen hervor. Der Flughafen Nürnberg liege in der Metropolregion. Die Petenten verkennten nicht, dass Wohlstand und Prosperität der jeweiligen Industrie- und Wirtschaftsstandorte von Flughäfen abhingen. Keinesfalls begehrten sie, den Flughafen insgesamt in Abrede zu stellen. Sie seien allerdings meistens Anlieger bzw. Betroffene von Einflugschneisen und wollten eine Einschränkung von Nachtflügen. Zwar existiere ein formelles Nachtflugverbot, basierend auf einer Liste von vor 2006 zugelassenen Maschinen. Nach dem Rückgang der Flugbewegungen während Corona nähmen die Nachtflüge jetzt wieder zu. Insofern sei das Bedürfnis groß, eine angemessene Einschränkung während einer Kernzeit von 0 bis 5 Uhr zu erleben.

Im Freistaat Bayern gelte seit 2013 der Verfassungsgrundsatz der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse – der Wirtschaftsverhältnisse, aber auch bei der gesundheitlichen Betroffenheit. Die anderen beiden Flughäfen – München und Memmingen – hätten stringente Nachtflugverbote. Ausnahmen gälten für medizinische Notfälle etc.; diese würden von den Petenten nicht angegriffen. Aber die Petenten sähen sich in ihrer gesundheitlichen Situation benachteiligt; denn Prosperität und wirtschaftliches Fortkommen seien in der Metropolregion Nürnberg nicht anders zu bewerten als in München oder Memmingen. Das Anliegen der Petenten werde durch Resolutionen der Städte Fürth, Herzogenaurach, Erlangen, aus dem Landkreis Fürth und zahlreiche Initiativen auch aus Nürnberg selber unterstützt. In der Fluglärmkommission werde an der Einbeziehung dieses Anliegens gearbeitet; die Frustration sei groß, zumal die Ferien bevorstünden. Nürnberg sei auch wegen der Nachtstarts attraktiv, besonders für die Ferienflieger. Das sei für die Bevölkerung ein großes Problem. Der Freistaat als Miteigentümer sei dem Eigentum verpflichtet; aber auch die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse müsste bei allen drei Flughäfen zu schaffen sein. Die Sozialpflichtigkeit des Eigentums führe dazu, dass etwaige Nachteile für Beschäftigte auszugleichen seien. Der im Industriestandort Nürnberg notwendige Warenverkehr werde durch den Nachtstart von Ferienfliegern nicht gestützt.

Die Petitionen sollten gemäß § 80 Nummer 3 BayLTGeschO der Staatsregierung zur Berücksichtigung überwiesen werden. Zudem sei der Freistaat über EU-Richtlinien verpflichtet, alle fünf Jahre einen Fluglärmplan zu erstellen – den nächsten 2025. Die Regierung von Mittelfranken werde vermutlich eine Anhörung dazu durchführen. Bei Berücksichtigung der Eingabe sehe er, Arnold, gute Chancen dafür, dass das Petitum hier seinen Niederschlag finde.

Vorsitzender Jürgen Baumgärtner (CSU) ersucht um die Darstellung der Position der Staatsregierung hierzu.

MRin Dr. Ute Schinner-Stör (Wohnen, Bau und Verkehr) stellt sich als Leiterin des Referats Luftverkehr im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vor und führt aus, Nürnberg habe eine individuelle Nachtflugregelung mit der Zielsetzung eines fairen Ausgleichs zwischen den wirtschaftlichen Interessen des Flughafens, den verkehrspolitischen Interessen des Freistaats und den Anwohnerinteressen im Hinblick auf den Lärmschutz. Grundlage sei der bestandskräftige Bescheid von 1997, ergänzt 2006; dieser sei auch höchstrichterlich bestätigt. Er sehe Beschränkungen zwischen 22 und 6 Uhr vor; es gebe aber großzügige Ausnahmen. Die Flughafen Nürnberg GmbH habe als Flughafenunternehmen auf dieser Basis zulässigerweise ihr Geschäftskonzept aufgebaut. Im aktuell schwierigen Marktumfeld und in der geografischen Lage Nürnbergs zwischen den Drehkreuzen München und Frankfurt sei die geltende Nachtflugregelung für das Geschäftskonzept des Flughafens Nürnberg sehr wichtig.

Die Staatsregierung habe als oberste Landesluftfahrtbehörde den Schutz der Bevölkerung von unzumutbarem Fluglärm stets vor Augen – das sei ihr gesetzlicher Auftrag. Der Gesetzgeber habe im Hinblick auf die widerstreitenden öffentlichen Interessen – Fluglärmschutz einerseits, Mobilität der Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen andererseits – kein absolutes Verkehrsverbot in der Nacht vorgesehen wie auch nicht bei anderen Verkehrsmitteln. Hier gelte ausschließlich Bundesgesetzgebung. Die Lösung des Bundesgesetzgebers sei einerseits die Siedlungssteuerung, andererseits der passive Schallschutz für die Anwohner. Beides sei im Fluglärmschutzgesetz des Bundes geregelt. In concreto seien also Lärmschutzbereiche mit gesetzlich angeordneten Bau-

beschränkungen festzulegen. Für Betroffene in diesen festgesetzten Lärmschutzbereichen seien Entschädigungs- und Ausgleichsansprüche direkt im Gesetz vorgesehen. Zudem sehe das Bundesgesetz die Festlegung von Start- und Landeentgelten durch die Flughäfen nach bestimmten Kriterien vor. Die Entgeltordnungen für die Flughäfen München und Nürnberg würden vom Staatsministerium jeweils genehmigt und seien nach Lärmschutzgesichtspunkten zu differenzieren.

In Nürnberg seien Lärmschutzbereiche ausgewiesen. Die Evaluierung nach zehn Jahren sei heuer eingeleitet worden; mit einer Verfahrensdauer von zwei bis drei Jahren sei zu rechnen. Der Flughafen Nürnberg habe in Abstimmung mit der Staatsregierung lautere Flugzeuge stärker bepreist. Die lärmabhängigen Entgelte seien von 2019 bis 2024 um insgesamt 12 % gestiegen. Von 22 bis 6 Uhr würden weitere Zuschläge auf das Lärmentgelt erhoben, in der Kernnacht bis zu 55 %. Kürzlich sei weiter durch einen möglichen Abschlag auf diese 55 % Aufschlag differenziert worden, um für den Einsatz von emissions- und lärmärmeren Flugzeuge bei Nachtflügen einen Anreiz zu setzen. Somit seien die lautesten Flugzeuge zur Nachtzeit die teuersten. Der Flughafen Nürnberg habe in Vorbereitung auf die heutige Sitzung des Ausschusses mitgeteilt, dass diese Staffelung aus seiner Sicht Wirkung zeige: Der Anteil der leiseren Flugzeuge habe in Nürnberg zuletzt stark zugenommen, insbesondere bei Nachtstarts und -landungen habe der Anteil ökologisch effizienter Flugzeuge, Max und Neos, im Sommer 2023 mehr als 40 % betragen.

Die Fluglärmkommission sei das gesetzlich vorgesehene Gremium, das vor Ort alle Luftfahrtbehörden zum Fluglärmschutz berate. Es setze sich zusammen aus Kommunen, Bürger- und Unternehmensvertretungen. Dort werde die aktuelle Nachtflugregelung und deren Umsetzung behandelt. In der letzten Sitzung habe die Kommission gebeten, alle Möglichkeiten zur spürbaren Verringerung der Starts und Landungen und des daraus resultierenden Lärms auszuloten, allerdings im Rahmen der aktuellen Nachtflugregelung. Die Nachtflugregelung selbst sei nicht angegriffen worden.

Vorsitzender Jürgen Baumgärtner (CSU) hält fest, der Flughafen Nürnberg sei ein wichtiger Wirtschafts- und Wohlstandsfaktor. Ein Nachtflugverbot über die geltenden Beschränkungen hinaus würde den Bestand des Flughafens Nürnberg gefährden. Das

könne nicht gewollt sein. Die widerstreitenden Interessen seien allerdings zu sehen. Das Anliegen der Bürgerinnen und Bürger sei berechtigt; Lärmschutz sei ein wichtiges Gut. Der Flughafen Nürnberg habe sich erfreulicherweise bereits auf den Weg gemacht, leiser zu werden, und bemühe sich, die lauten Maschinen höher zu bepreisen. Klar sei, dass die Flugzeuge perspektivisch immer leiser würden. Das stimme ihn, Baumgärtner, sehr positiv.

Das Argument, Menschen seien dorthin gezogen, obwohl dort bereits ein Flughafen gewesen sei, sei für ihn, Baumgärtner, nicht stichhaltig. Denn Lärmschutz verändere sich im Lauf der Zeit; auch das Empfinden für Lärmschutz verändere sich berechtigterweise. – Die Eingabe sollte gemäß § 80 Nummer 3 BayLTGeschO der Staatsregierung als Material überwiesen werden; denn 2025 werde der Fluglärmplan erneut abgestimmt. Da könnten die Auffassungen der Petenten einfließen, zumal der Meinungsbildungsprozess in der kommunalen Familie noch nicht so klar und deutlich fortgeschritten sei, wie hier vorgetragen worden sei.

Abg. Markus Striedl (AfD) kündigt an, das Votum des Vorsitzenden mitzutragen, zumal der Flughafen Nürnberg gerade nachts ein wichtiger Ausweichflughafen sei, wenn beispielsweise wegen Gegenwinds eine geplante Landung in München oder Frankfurt nicht möglich sei. Der nächstgelegene Ausweichflughafen wäre Frankfurt/Hahn, kurz vor dem Saarland – die Landebahn in Erfurt/Weimar sei relativ kurz; dann Hannover. Insofern würde der Ausweichflughafen Nürnberg im süddeutschen Raum komplett fehlen. Dieser Aspekt wäre bei einer Diskussion über ein komplettes Nachtflugverbot in Nürnberg zu berücksichtigen. – Allerdings sei sehr kritisch zu sehen, dass in Nürnberg in der Regel "Low-Cost-Carrier", Billig-Airlines, überwiegend nächtliche Ferienflüge zur Gewinnmaximierung anböten. Der Flughafen Leipzig-Halle habe ein Nachtflugverbot für Passagiermaschinen. Sei das für den Flughafen Nürnberg denkbar? Jedenfalls gebe es sehr viel Spielraum, um in einem sehr auskömmlichen finanziellen Rahmen nachzubessern.

Abg. Dr. Markus Büchler (GRÜNE) unterstreicht, medizinische Notfälle und Notlandungen, möglicherweise auch militärische Flüge würden von den Petitionen nicht infrage gestellt. Aber beispielsweise seien heute nach Mitternacht innerhalb einer einzigen

Stunde Flüge nach Izmir, Kreta, Zadar, Hurghada, Saloniki, Antalya, Palma, Kreta gestartet bzw. gelandet. Wohlstand und Wirtschaft der Metropolregion Nürnberg hingen wohl nicht davon ab, dass dreimal mitten in der Nacht nach Antalya gestartet werde. Das könne genauso gut am Tag erfolgen. Nachdem der Freistaat Bayern wie auch die Stadt Nürnberg jeweils zur Hälfte Eigentümer des Flughafen Nürnberg seien, könnten sie über die Gesellschafterversammlung Einfluss ausüben und den Fluglärm über den Preis steuern, wenn auch die bestehende Genehmigung für den Flughafen Nürnberg nicht ohne Weiteres revidiert werden könne. Sehr erfreulich sei, dass auf den Einsatz von leiseren Flugzeugen bereits erfolgreich hingewirkt werde. Der Einsatz von lauten Ferienfliegern dieser Low-Cost-Carrier könnte nachts sehr viel teurer gemacht werden als tagsüber. Davon nähme die Metropolregion Nürnberg sicherlich keinen Schaden. Angesichts dieser Möglichkeiten sollte die Eingabe der Staatsregierung zur Berücksichtigung überwiesen werden.

Abg. Horst Arnold (SPD) ergänzt, die Abfluggebühren in Nürnberg schlügen im Verhältnis zu anderen Gegebenheiten des Wettbewerbs überhaupt nicht zu Buche, weil sie nicht einmal die Inflationsrate berücksichtigten. Immer noch sei es sehr lukrativ, wie ein Blick auf die Homepage des Flughafens Nürnberg zeige: Dort werde zu Werbezwecken immer noch darauf verwiesen, dass zeitlich jeder vorstellbare Zeitslot verfügbar sei. Um wirtschaftliche Wirkung zu erzielen, müssten die Kostensteigerungen im Bereich von plus 100 oder 120 % liegen. – Die Kernzeit müsse geschützt werden. Medizinische Notfälle seien nachvollziehbar und würden allseits akzeptiert. Aber viele "medizinische Transporte" dienten dem Zweck, die Leichname verstorbener türkischer Mitbürger in die Türkei zu bringen. Den Petenten gehe es um Befriedung und um denselben Anspruch auf Nachtruhe wie in Memmingen oder München. Für die Bestimmung als Ausweichflughafen könnten möglicherweise rollierende Vorschläge gemacht werden. Nicht nachvollziehbar sei, dass der Flughafen Nürnberg allein alles abkriegen solle.

Abg. Markus Striedl (AfD) teilt die finanziellen Überlegungen. Allerdings würde selbst eine Verfünffachung des Preises für Nachtstarts den Luftverkehr nicht ändern. Übers Geld könne das nicht geregelt werden. Er, Striedl, sehe nur die Beschränkung für reine Passagierflüge als Möglichkeit. Hier könne für die Anwohner tatsächlich etwas getan werden. Nachts störten sowohl leisere als auch laute Flugzeuge. – Eine Berücksichti-

gung der Eingabe würde quasi bedeuten, dass zeitnah ein Nachtflugverbot verhängt werden müsste. Nachdem eine neue Beurteilung erarbeitet werde, sei eine Verbescheidung der Eingabe als Material richtig.

Petentin Christiane Brenner stellt sich als Bürgerin aus der Einflugschneise vor. Bei einer Veranstaltung in Herzogenaurach habe ein Kinder- und Jugendpsychiater berichtet, wie Kinder unter dem Fluglärm litten und welche Konzentrationsstörungen aufträten. Sehr überrascht habe sie, Brenner, die Auskunft, dass es leise Flugzeuge gebe. Das habe sie, Brenner, noch nicht festgestellt. In einer gewittrigen Nacht seien in stündlichem Abstand so laute Flugzeuge gelandet, dass sie, Brenner, den Eindruck gehabt habe, sie landeten bei ihr im Garten. Von "leise" könne nicht geredet werden. Irgendwelche Einschränkungen des Fluglärms könne sie, Brenner, überhaupt nicht feststellen. Seit über 40 Jahren wohne sie, Brenner, dort, und "es war noch nie so schlimm wie im Moment".

(Der Antrag des Mitberichterstatters Horst Arnold (SPD), die Eingaben Nr. 18.1 mit Nr. 18.47 der Tagesordnung gemäß § 80 Nummer 3 BayLTGeschO der Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen, wird mit den Stimmen der CSU, der FREIEN WÄHLER und der AfD gegen die Stimmen der GRÜNEN und der SPD abgelehnt. – Der Antrag des Mitberichterstatters Horst Arnold (SPD), die Eingabe BV.0621.18 gemäß § 80 Nummer 3 BayLTGeschO der Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen, wird mit den Stimmen der CSU, der FREIEN WÄHLER und der AfD gegen die Stimmen der GRÜNEN und der SPD abgelehnt. – Der Antrag des Mitberichterstatters Horst Arnold (SPD), die Eingabe BV.0624.18 gemäß § 80 Nummer 3 BayLTGeschO der Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen, wird mit den Stimmen der CSU, der FREIEN WÄHLER und der AfD gegen die Stimmen der GRÜNEN und der SPD abgelehnt. – Der Antrag des Mitberichterstatters Horst Arnold (SPD), die Eingabe BV.0652.18 gemäß § 80 Nummer 3 BayLTGeschO der Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen, wird mit den Stimmen der CSU, der FREIEN WÄHLER und der AfD gegen die Stimmen der GRÜNEN und der SPD abgelehnt.)

Beschluss:

Die Eingaben Nr. 18.1 mit Nr. 18.47 der Tagesordnung werden gemäß § 80 Nummer 3 BayLTGeschO der Staatsregierung als Material überwiesen.

(mit den Stimmen der CSU, der FREIEN WÄHLER und der AfD gegen die Stimmen der GRÜNEN und der SPD)

Die Eingabe BV.0621.18 wird gemäß § 80 Nummer 3 BayLTGeschO der Staatsregierung als Material überwiesen.

(mit den Stimmen der CSU, der FREIEN WÄHLER und der AfD gegen die Stimmen der GRÜNEN und der SPD)

Die Eingabe BV.0624.18 wird gemäß § 80 Nummer 3 BayLTGeschO der Staatsregierung als Material überwiesen.

(mit den Stimmen der CSU, der FREIEN WÄHLER und der AfD gegen die Stimmen der GRÜNEN und der SPD)

Die Eingabe BV.0652.18 wird gemäß § 80 Nummer 3 BayLTGeschO der Staatsregierung als Material überwiesen.

(mit den Stimmen der CSU, der FREIEN WÄHLER und der AfD gegen die Stimmen der GRÜNEN und der SPD)

Vorsitzender Jürgen Baumgärtner (CSU) teilt mit, die Petition zum Nachtflugverbot am Flughafen Nürnberg werde gemäß dem Ausschussbeschluss vom 23.01.2024 gemäß § 83 Satz 3 BayLTGeschO als Massenpetition behandelt, d. h. das Votum des Ausschusses werde auf der Internetseite des Landtags bekanntgegeben. – Die Beschlussmitteilung werde mit der Stellungnahme der Staatsregierung und dem Protokoll gemäß § 83 BayLTGeschO auf der Internetseite des Landtags öffentlich bekannt gegeben.

* * *