

Bürgervertretung Neuenfelde – Francop - Cranz

**Stellungnahme zur geplanten Start- und Landebahnverlängerung
auf 3.273 m in Hamburg-Finkenwerder**

Der Bundesrat hat am 20.06.03 einem Antrag der Freien und Hansestadt Hamburg zugestimmt, der durch eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes die rechtlichen Rahmenbedingungen schaffen soll, um Enteignungen für die Verlängerung der Start- und Landebahn in Hamburg-Finkenwerder durchführen zu können.

- Das Planfeststellungsverfahren für die weitere Verlängerung der Start- und Landebahn ist eingeleitet worden.

Aber:

Die Start- und Landebahn in Hamburg-Finkenwerder muss nicht verlängert werden!

Die Airbus Deutschland GmbH (nachfolgend: Airbus) begründet den Antrag auf Verlängerung der Start- und Landebahn um weitere 589 m in Richtung Neuenfelde mit dem höheren Gewicht der Frachtversion Airbus A 380-800F sowie der veränderten Aerodynamik.

Dieses, so Airbus, ergibt sich aus den Marktanforderungen nach größerer Reichweite und höherer Zuladung und führt zu einem höheren Gewicht, einer höheren Anfluggeschwindigkeit und einer Verringerung des Anflugwinkels auf 3,0 °.

Um diese pauschalen Aussagen bewerten zu können, sollen folgende Fakten betrachtet werden:

1. Für den Betrieb von Verkehrsflugzeugen reicht das operationelle Gewichtsspektrum vom Betriebsleergewicht (untere Grenze) bis zum maximalen Startgewicht (obere Grenze). Das Betriebsleergewicht ist immer die Berechnungsgrundlage. Das maximale Startgewicht bestimmt lediglich die obere Grenze.
Das Betriebsleergewicht der A 380 – 800 Frachtversion ist mit 251,9 t um 24,8 t leichter als das Betriebsleergewicht der A 380 – 800 Passagierversion mit 276,7 t.
Lediglich das maximale Startgewicht ist bei der A 380 - Frachtversion mit 590 t Gesamtgewicht um 30 t schwerer als die A 380 – 800 Passagierversion mit 560 t.
Die Berücksichtigung der maximalen Startgewichte hat für Finkenwerder jedoch keine Bedeutung.

Bei realistischen Flugaufträgen, wie Überführungsflügen von Hamburg nach Toulouse oder von Toulouse nach Hamburg, Kundenabnahmeflügen und Auslieferungsflügen ist unter vergleichbaren Bedingungen die A 380 – 800 Frachtversion immer leichter als die A 380 – 800 Passagierversion.

2. Die Start- und Landebahnlänge von 2684 m ist nach Airbus Angaben ausreichend für die A 380 – 800 Passagierversion. Die Betrachtung der für Finkenwerder realistischen Flugaufträge – Überführungsflug aus Toulouse, Kundenabnahmeflug u. Auslieferungsflug an den Kunden – ergeben für die A 380 – 800 Frachtversion geringere Start- und Landebahnlängen als für die A 380 – 800 Passagierversion. Das maximale realistische Gewicht für die A 380 – 800 Frachtversion beträgt aufgerundet 330 t. Für dieses Gewicht benötigt die A 380 – 800 Frachtversion eine Startstrecke von 1450 m und eine Landestrecke von 1700 m.
3. Für die realistischen Flugaufträge sind die erforderlichen Startabbruchstrecken bei der A 380 – 800 Frachtversion ebenfalls kürzer als bei der A 380 – 800 Passagierversion. Die erforderlichen Startabbruchstrecken nehmen maximal die Werte der erforderlichen Startstrecken an. Für ein Startgewicht von 330 t für die A 380 – 800 Frachtversion ergibt sich eine Startabbruchstrecke von maximal 1450 m.
4. Sogar bei dem von Airbus immer wieder genannten Start- und Landegewicht von 410 t der A 380 – 800 Frachtversion, das im übrigen einem unrealistischen Flugauftrag entspricht, ist eine Verlängerung der Start- und Landebahn nicht notwendig. Für dieses technisch unbegründete Start- und Landegewicht von 410 t würde die erforderliche Startstrecke nur 1.650 m betragen und die erforderliche Landestrecke 1.990 m. Die Start- und Landebahnlänge von 2.684 m wäre ausreichend, um die hierfür verfügbaren Start- und Landebahnlängen bereitzustellen.
5. Die veränderte Aerodynamik der Frachtversion führt durch konstruktive Neuerungen zu einer tatsächlichen Verbesserung der Aerodynamik. Dieses verbessert maßgeblich die Start- und Landeleistungen, z.B. ergibt sich bei einer Gegenüberstellung mit der Boeing 747-400 bei vergleichbaren Gewichten eine um 16 Knoten geringere Anfluggeschwindigkeit. Die Anfluggeschwindigkeiten der A 380 – 800 Frachtversion und der Passagierversion sind bei gleichem Landegewicht identisch. So ergeben sich bei einem Landegewicht von 291 t, welches einem realistischen Flugauftrag für das Passagierflugzeug entspricht, für beide Versionen Anfluggeschwindigkeiten von 123 Knoten.

6. Die Festlegung auf einen Anflugwinkel von maximal $3,0^\circ$ würde zu einer massiven Einschränkung der Einsatz- und damit Vermarktungsmöglichkeiten der A 380 - 800 Frachtversion führen. Obwohl es sich bei $3,0^\circ$ um einen Standardwert handelt, liegt der Anflugwinkel von $3,5^\circ$ im Rahmen des Anwendungsspektrums internationaler Verkehrsflughäfen (z.B. Bahn 28 in Zürich). Insofern wäre eine Festlegung auf $3,0^\circ$ konträr zum erklärten Ziel, Marktanforderungen zu erfüllen.

Diese Fakten wurden in den Grundprämissen, die zur Beantragung der Start- und Landebahnverlängerung führten, offensichtlich vernachlässigt. Daher besteht die Gefahr, dass eine sehr kostenintensive Baumaßnahme durchgeführt und vom Steuerzahler finanziert wird, für die es jedoch keine Notwendigkeit gibt, jedenfalls nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Bau der A 380 - 800 Frachtversion im Airbus-Werk Hamburg-Finkenwerder.

Auch die Begutachtung der Berechnung der für den Airbus A 380-800 Frachtversion benötigten Start- und Landebahn, welche ausschließlich von einem Landegewicht von 410 t ausgeht, ist fachlich nicht dazu angetan, die weitere Verlängerung der Start- und Landebahn objektiv zu begründen. Das Gutachten ist durchzogen von ungenauen Benutzungen und Interpretationen von Fachausdrücken, es legt Rechengänge und angeführte Voraussetzungen nicht konturiert dar, so dass sie nicht nachvollzogen werden können.

Zum Beispiel ist aus flugleistungstechnischer Sicht nicht geschlossen nachprüfbar, wie Airbus auf einen Mehrbedarf von 589 m Bahnlänge kommt; die angeführten Werte zur verfügbaren Landestrecke 05 von 2526 m sowie einer verfügbaren Landestrecke 23 von 2518 m entbehren einer nachprüfbaren Herleitung; der Anflugwinkel wird alternativlos vorgegeben.

Alles in allem handelt es sich bei dem Gutachten um ein Werk, das im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht einmal im Ansatz für Aufklärung sorgt. Aus dem Gutachten lässt sich keine Begründung für den beantragten Bahnmehraufwand ableiten.

Es könnte angenommen werden, dass die eigentlichen Beweggründe für die weitere Verlängerung der Start- und Landebahn mit Bedacht im Verborgenen belassen werden und eine Hilfsbegründung verwendet wird, die dem Laien aufgrund fehlender Fachkenntnisse plausibel erscheint. Dieses wäre jedoch eine vorsätzliche Täuschung der Öffentlichkeit.

Um keinen Raum für Spekulationen zu lassen, bzw. den Betroffenen volle Klarheit zu verschaffen, ist es die legitime Forderung der Anwohner, endlich umfassend und verlässlich informiert zu werden. Der Verdacht eines staatlich nicht einwandfreien Handelns mit seinen Folgen von Lärm- und Schadstoffbelastungen, Werteverlust etc. darf nicht im Ansatz aufkommen.

Die Süderelbedörfer insgesamt sprechen sich grundsätzlich für das Airbus-Werk als Standort arbeitsplatzintensiver Hochtechnologie in Hamburg-Finkenwerder aus. Aber die Hamburger Politik und Behörden als auch das Unternehmen Airbus Deutschland GmbH müssen sich den Fakten objektiv stellen. Dieses kann im Ergebnis nur bringen, dass die Zustimmung zur Start- und Landebahnverlängerung von 2684 m auf 3273 m von Seiten der Politik nicht erteilt wird. Hierdurch kann volkswirtschaftlicher Schaden abgewendet werden, weil ungerechtfertigte Ausgaben unterbleiben. Im Falle der weiteren Verlängerung liegt seitens der Stadt eine kurzsichtige und betriebswirtschaftlich verengte Perspektive vor. Es müsste jedoch im Interesse einer nachhaltigen Stadtentwicklungspolitik sein, als Stadtstaat einen vorsichtigen Umgang mit der Inanspruchnahme hochwertiger Kulturlandschaft für rein industrielle Zwecke zu praktizieren. Bisher wurde dem staatlichen Gebot der umfassenden Konfliktbewältigung in keiner Weise Rechnung getragen.

Ziel muss es daher sein, eine Koexistenz zwischen dem Unternehmen Airbus und seinen Nachbarn zu ermöglichen, die für beide Seiten tragbare Rahmenbedingungen erhält. Ein erster, aber wichtiger Schritt, dies zu erreichen, wäre, die weitere Verlängerung der Start- und Landebahn nicht Wirklichkeit werden zu lassen – zumal sie sachlich nicht erforderlich ist. Die Entscheidungsträger im Unternehmen und Senat müssen ihre Planungen korrigieren.

Konstanz:

Manfred Hoffmann, 7458395