Start- und Landebahnverlängerung Hamburg-Finkenwerder

Allgemeines

Inhaltsangabe

Kapitel 0	Allgemeines
Kapitel 1	Tatsachen vs. Halbwahrheiten
Kapitel 2	Gewichtsbetrachtung realistischer Flugaufträge
Kapitel 3	Verfügbare Start- und Landebahnlängen
Kapitel 4	Erforderliche Start- und Landebahnlängen A 380
Kapitel 5	Realistisches Maximalgewicht 330 t
Kapitel 6	Sonderfall 410 t Szenario
Kapitel 7	Anfluggeschwindigkeiten
Kapitel 8	Anflugwinkel
Kapitel 9	Luft VG § 12
Kapitel 10	Zusammenfassung
Kapitel 11	Fragen
Kapitel 12	Anhang

Zielsetzung dieser Ausarbeitung:

- Allen interessierten Bürgern, Journalisten und Politikern soll mit der hier vorliegenden technischen Ausarbeitung die Möglichkeit gegeben werden, sich objektiv über das beantragte Vorhaben „Start- und Landebahnverlängerung um 589 m in Hamburg-Finkenwerder“ zu informieren.
- Im Rahmen dieser Ausarbeitung ist es gelungen, brisante Erkenntnisse zu erzielen, die die Notwendigkeit einer weiteren Verlängerung widerlegen.
- Die Verwirklichung der Maßnahme hätte massive Folgen für das geographische Umfeld des Unternehmens Airbus, die hier lebenden Menschen sowie die finanzielle Situation der Freien und Hansestadt Hamburg.
- Insbesondere die mit der Genehmigung dieser Maßnahme betrauten Entscheidungsträger werden durch diese Ausarbeitung in die Lage versetzt, neben der Airbus-Bedarfsbegründung eine zusätzliche Informationsbasis zu nutzen.
- Jeder, der an der Entscheidung für oder gegen eine weitere Start- und Landebahnverlängerung beteiligt ist, muss sich der Verantwortung stellen, sein Handeln auch unter Berücksichtigung der hier vorliegenden Informationen zu rechtfertigen.

Aufgabenstellung:

- Plausibilisierung der Notwendigkeit einer weiteren Start- und Landebahnverlängerung um 589 m nach technischen Grundsätzen.

Bewertungsbasis:

- Start- und Landebahnverhältnisse gemäß Planfeststellungsbeschluss von Mai 2000 mit einer Start- und Landebahnlänge von 2684 m und einem Anflugwinkel von 3,5°.
- Leistungsdaten Airbus A 380-800 / A 380-800F gemäß „Airplane Characteristics for Airport Planning AC“* aus dem Internet.
- Realistische Flugaufträge für Hamburg-Finkenwerder gemäß Produktionsaufteilung mit Toulouse und Auslieferungs-Regionen Europa und Mittlerer Osten.

* Quelle: AIRBUS S.A.S., 31707 BLAGNAC CEDEX, FRANCE, CUSTOMER SERVICES, TECHNICAL DATA SUPPORT AND SERVICES; Issue: Jan 2002; www.airbus.com | Contacts | Aircraft Families | A 380 Introduction | Introduction -> A 380 -> A 380 F.

Vorgehensweise:

- Formulierung von realistischen Flugaufträgen und Ermittlung der entsprechenden Flugzeuggewichte.
- Heranziehung der verfügbaren Start- und Landebahnlängen in Hamburg-Finkenwerder.
- Ermittlung der erforderlichen Start- und Landebahnlängen basierend auf den realistischen Flugaufträgen.
- Detaillierte Betrachtung eines realistischen Maximalgewichtes von 330 t
- Bewertung Sonderfall „410 Tonnen – Szenario“ für die A 380-800F
- Analyse der Anfluggeschwindigkeiten und Anflugwinkel.
- Mögliche Auswirkungen der Start- und Landebahnverlängerung im Zusammenhang mit Luftverkehrsgesetz § 12 (Baubeschränkungen im Bauschutzbereich).

Ergebnis der Ausarbeitung:

**Die im Mai 2000 planfestgestellte
Start- und Landebahnlänge mit 2.684 m
ist ausreichend, um alle erforderlichen Flugaufträge
des A 380-800 (Passagier- und Frachtversion)
in Hamburg-Finkenwerder durchzuführen !**

Konsequenzen:

- Eine Koexistenz zwischen dem Unternehmen Airbus und seinen Nachbarn im Norden und Süden ist möglich.
- Die vorgesehenen Arbeitspakete innerhalb der A 380-800 Produktionsaufteilung können auch ohne 589 m Bahnverlängerung durchgeführt werden.
- Der Verzicht auf die Verlängerung der Start- und Landebahn gefährdet nicht die Schaffung von Arbeitsplätzen im Rahmen des A 380 – Projektes.
- Eine schützenswerte Kulturlandschaft bleibt erhalten.
- Hoher volkswirtschaftlicher Schaden wird abgewendet.