

Start- und Landebahnverlängerung Hamburg-Finkenwerder

Kapitel 1:

Tatsachen vs. Halbwahrheiten

Eine komprimierte Darstellung der Erkenntnisse

Argumente, die eine Verlängerung der Start- und Landebahn unvermeidbar erscheinen lassen

Um die geplante Erweiterung der Start- und Landebahn zu begründen, präsentiert Airbus technische Daten, an deren Gültigkeit der Laie kaum zu zweifeln mag.

Die Marktfähigkeit der A 380 Frachtversion stelle, so Airbus, neue Anforderungen an das Flugzeug, nämlich

- Größere Reichweite
- Höhere Zuladung

Airbus leitet hieraus eine Reihe von Folgen und Konsequenzen ab:

Airbus-Schlussfolgerungen aus „Größerer Reichweite“ und „Höherer Zuladung“

Höheres Gewicht

Höhere Geschwindigkeit im Landeanflug

Verringerung des Anflugwinkels auf 3,0 Grad

Die Start- und Landebahn muss daher um 589 m plus vorgelagerter Freifläche von 170 m verlängert werden

Airbus-Konsequenzen aus den Schlussfolgerungen

- ➔ Die Start- und Landebahn müsse in den Ortsteil Rosengarten des Hamburger Stadtteiles Neuenfelde verlängert werden
- ➔ Eine Verlegung der Hauptdeichlinie werde erforderlich
- ➔ Die Verlängerung erfordere eine Aufschüttung des Areals um 2,4 m bis maximal 4 m über NN
- ➔ Die Verlängerung erfordere ebenfalls eine Verlegung der Straße, möglicherweise eine Trassenführung durch einen Tunnel unter der Start- und Landebahn
- ➔ Neue Schöpfwerke für die Oberflächenentwässerung müssen gebaut werden

Grundlegende Erkenntnisse

Die Finanzierung der Start- und Landebahnverlängerung einschließlich der erforderlichen Straßen-, Deich- und Wasserbau-Maßnahmen wird die Stadt Hamburg zu einem großen Teil übernehmen.

Hierfür müssen beträchtliche Finanzmittel bereitgestellt werden.

Die von Airbus präsentierten technischen Daten sind „schwergewichtig“

Aber:

Eine zwingende Begründung für die Verlängerung der Start- und Landebahn sind sie nicht!

Bewertung der Situation (1 / 2)

„Wenn die Wahrheit zu schwach ist, sich zu verteidigen, muss sie zum Angriff übergehen“ (Bert Brecht, Leben des Galilei)

Die veröffentlichten Aussagen von Airbus und der Hamburger Politik zur weiteren Verlängerung der Start- und Landebahn in den Rosengarten von Hamburg-Neuenfelde sind undifferenziert und irreführend.

Gebetsmühlenhaft wird allerorten wiederholt, dass die Verlängerung der Start- und Landebahn wegen der A 380 – Frachtversion erforderlich wäre.

Über diese Behauptung kritisch nachzudenken, ist nach Auffassung von Airbus und Politik unnötig, weil sie unzweifelhaft zu belegen sei.

Bewertung der Situation (2 / 2)

Die Airbus-Daten sind jedoch vorrangig das Ergebnis industriepolitischen Willens ohne fundierte Kosten- / Nutzen-Analyse.

Politik und Unternehmen führen die Bürger und die Medien durch interessen-geleitete Datenangaben in eine Bewertungsfalle, die Objektivität und Alternativlosigkeit suggeriert.

Eine Überprüfung und Auswertung der Airbus-Internetseiten ergeben ein anderes Bild.

Die Halbwahrheiten der Freien und Hansestadt Hamburg und Airbus, die in der Öffentlichkeit immer wieder Anklang finden, sollen im Folgenden aufgedeckt werden.

Halbwahrheit 1:

Das A 380 - Frachtflugzeug ist schwerer als das A 380 - Passagierflugzeug.

Tatsache ist:

Das flugbereite A 380 - Frachtflugzeug ist leichter als das A 380 - Passagierflugzeug.

Halbwahrheit 2:

Die Start- und Landebahn muss wegen der Frachtversion verlängert werden.

Tatsache ist:

Das A 380 - Frachtflugzeug benötigt eine geringere Start- und Landebahnlänge als das A 380 - Passagierflugzeug.

Halbwahrheit 3:

Erst die Landebahnverlängerung ermöglicht das für Finkenwerder geforderte maximale Start- und Landegewicht von 410 Tonnen.

Tatsache ist:

Bei einem Start- und Landegewicht von 410 Tonnen ist eine Verlängerung der Start- und Landebahn nicht erforderlich.

Halbwahrheit 4:

Eine veränderte Aerodynamik des Frachtflugzeuges bedingt eine höhere Geschwindigkeit im Landeanflug.

Tatsache ist:

Die **verbesserte** Aerodynamik führt zu einer **geringeren** Geschwindigkeit im Landeanflug.

Halbwahrheit 5:

Die Notwendigkeit des Anflugwinkels von 3,0 Grad auf die Landebahn 23 (Richtung Neuenfelde / Rosengarten) bedingt mit die Verlängerung der Start- und Landebahn.

Tatsache ist:

Schon der A 3XX war in der Lage, auf einem 3,5 Grad-Anflugwinkel zu operieren (siehe Stellungnahme LBA von November 1998).

Halbwahrheit 6:

Nur eine verlängerte Start- und Landebahn entspricht den Sicherheitsbedingungen der internationalen Luftfahrt.

Tatsache ist:

Die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 3273 m ist nicht erforderlich; die Sicherheitsbedingungen werden bei einer Länge von 2684 m bereits erfüllt.

Halbwahrheit 7:

„Das Dorf Neuenfelde wird keinen Schaden nehmen.“

(H.- J. Gante, ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsführung Airbus Deutschland)

Tatsache ist:

Die Verlängerung der Start- und Landebahn führt zu massiven Veränderungen der Wohn- und Lebensbedingungen, die nachhaltig negative Folgen für die Bewohner von Neuenfelde haben werden:

- Lärmbelästigung
- Einschränkung der Baumöglichkeiten
- Entwertung von Eigentum
- und vieles mehr