
Bürgervertretung

Neuenfelde - Francop - Cranz

von 1976

**Informationen und Hintergründe zur
Start- und Landebahnverlängerung und
warum ein Bahnmehrbedarf um 589 m
nicht begründet ist**

Die Hamburger Bürgerschaft hat am 11. Februar 2004 dem „Enteignungsgesetz“ zugestimmt, das die Enteignung der Grundstücke, die für die nochmalige Erweiterung des Airbus-Sonder-Landeplatzes in Finkenwerder erforderlich sind, ermöglichen soll. Gemäß Grundgesetz darf eine Enteignung nur zum Wohle der Allgemeinheit erfolgen. Im Falle Airbus wird jedoch für einen privatwirtschaftlichen Konzern die Zulässigkeit der Enteignung legitimiert. Für die meisten Vertreter der Hamburger Legislative scheinen die Zulässigkeitsvoraussetzungen schon gegeben zu sein, ohne abzuwarten, ob Airbus den Bedarf überhaupt nachweisen kann. Eher ist das Gegenteil der Fall!

Airbus hat bisher lediglich mangelhafte Forderungen und Behauptungen aufgestellt. Tatsächliche oder logische Gründe für den Bahnmehrbedarf wurden bis zum heutigen Tage nicht vorgelegt, auch das neueste Gutachten der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung (GfL) trägt nicht zu einer schlüssigen Bedarfsbegründung bei.

Airbus sowie viele Hamburger Politiker zeichnen sich zunehmend durch inkompetentes Verhalten in der Sache aus. Sie erwecken den Eindruck, es nicht nötig zu haben, die Notwendigkeit der Start- und Landebahnverlängerung nachzuweisen. Mittlerweile stellt sich die bisherige Vorgehensweise von Airbus und vielen Hamburgern Politikern als eine Aneinanderreihung von Lügen und Täuschungen dar. Es gibt jedoch unmissverständliche Unterlagen und ein von der Bürgervertretung Neuenfelde-Francop-Cranz in Auftrag gegebenes Gutachten mit detaillierten

Informationen und Beweisen, welche die Notwendigkeit einer Bahnverlängerung schlüssig widerlegen. Im Internet unter www.buergervertretung-nfc.de.

Alle Hamburger Bürgerschaftsfraktionen und Airbus kennen das Gutachten und sein Ergebnis. Dieses Gutachten beweist das Gegenteil der Airbus Behauptungen und damit die Nichtnotwendigkeit der Verlängerung um 589 m.

Wäre Airbus sich seiner Sache sicher, dann könnte man doch eine offene, faire Auseinandersetzung erwarten. Doch die wird von Airbus verweigert ! Airbus und einige Politiker ignorieren einfach das Gutachten.

Ist es fehlende Kompetenz ? Haben politisch-moralische Grundsätze völlig ihre Bedeutung verloren ? Oder ist es einfach nur die Arroganz der Macht ? Was sich offenbart, ist eine fragwürdige Art von Politik, die jeglichen Anspruch auf Klarheit und Wahrheit, Fairness und auf eine offene, ehrliche Auseinandersetzung vermissen lässt !

Die von der Bürgervertretung beauftragten Gutachter, Ingenieure und Piloten kommen nach einem Jahr intensiver Arbeit zu dem fachlich qualifizierten Ergebnis, dass die bestehende Bahnlänge von 2684 m, für alle notwendigen Flüge der A 380-800 Versionen ausreichend ist. Aufgrund der eindeutigen technischen und fliegerischen Faktenlage kann das Ergebnis des Juristen und Vorsitzenden der Planfeststellungsbehörde Herrn Dr. Aschermann auch nicht anders ausfallen.

Die Airbus Behauptung, das A 380 - Frachtflugzeug ist schwerer als das A 380 - Passagierflugzeug, ist eine Täuschung.

Tatsache ist, das flugbereite A 380 - Frachtflugzeug ist leichter als das A 380 - Passagierflugzeug.

Das Gewichtsspektrum von Verkehrsflugzeugen reicht vom Betriebsleergewicht als Berechnungsgrundlage bis zum maximalem Startgewicht als obere Grenze.

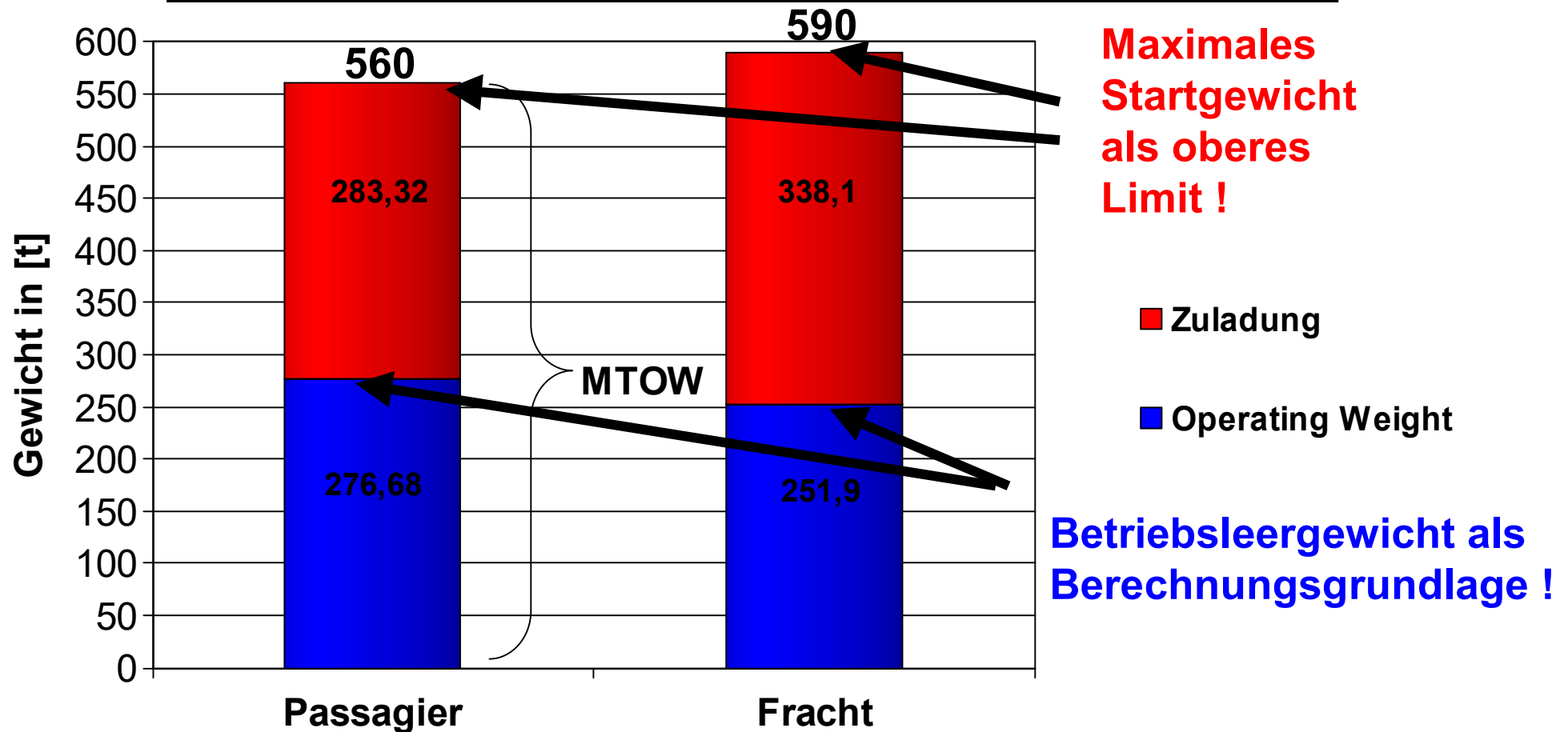
Das Betriebsleergewicht der A 380 - 800 Frachtversion ist um 25 t geringer als das Betriebsleergewicht der A 380 - 800 Passagierversion.

Lediglich das maximale Startgewicht ist bei der A 380 - 800 Frachtversion mit 590 t um 30 t höher als die A 380 - 800 Passagierversion mit 560 t.

Die Berücksichtigung der maximalen Startgewichte hat für Finkenwerder jedoch keine Bedeutung.

Bei realistischen Flugaufträgen ist unter vergleichbaren Bedingungen die A 380 - 800 Frachtversion immer leichter als die A 380 - 800 Passagierversion.

Im max. Startgewicht ist der Frachter 30 t schwerer.
Dieses Gewicht hat für Finkenwerder allerdings keine Bedeutung !
Für die Berechnung realistischer Flugaufträge ist das Betriebsleergewicht die wesentliche Berechnungsgrundlage.
Hier ist der Frachter 25 t leichter !



Die fehlerhaften bzw.unvollständigen Aussagen zum Gewicht bilden die Grundlage für weitere unlogische Schlussfolgerungen. Das Gewicht eines Flugzeuges hat eine zentrale Bedeutung bei der Beurteilung und Berechnung der erforderlichen Start- und Landebahnlänge. Airbus übergeht schlichtweg die Tatsache, dass die A 380-800 Frachtversion gegenüber der A 380-800 Passagierversion um 25 t leichter ist.

Nach Airbus eigenen Angaben ist die Bahnlänge von 2684 m für die A 380-800 Passagierversion ausreichend ! Aus dieser Tatsache ergibt sich folgerichtig, dass die Bahnlänge dann auch für die um 25 t leichtere A 380-800 Frachtversion ausreicht.

Nur über die Gewichtsermittlung gelangt man zu einer genauen Angabe der erforderlichen Bahnlängen für einen Flugauftrag. Realistische Flugaufträge für Finkenwerder sind:

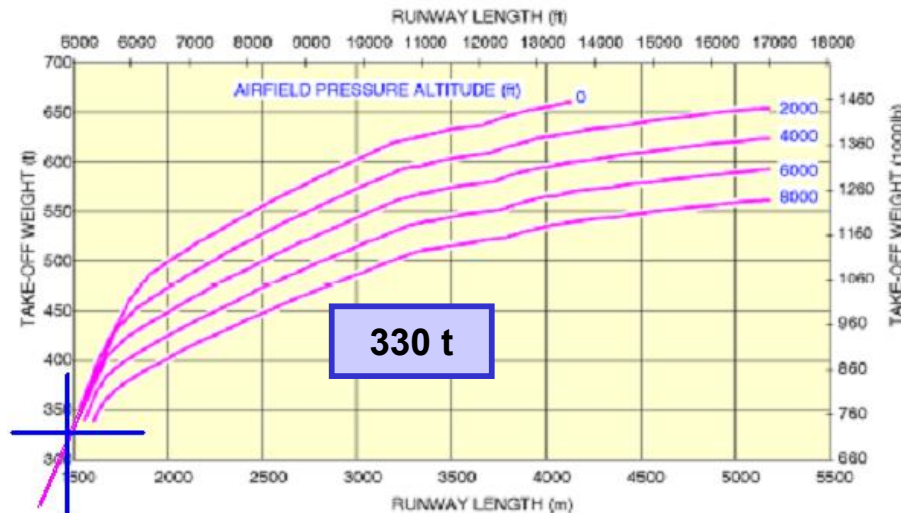
1. Überführungsflüge von Toulouse nach Hamburg und zurück
2. Kundenabnahme Flüge
3. Auslieferungsflüge

Berechnet man die Gewichte für diese Flüge so ergeben sich für Finkenwerder Start- und Landegewichte, die sich unterhalb von 330 t befinden.

Die von Airbus penetrant geforderten 410 t basieren weder auf einer technischen und fliegerischen noch gesetzlichen Grundlage. Es gibt keine Notwendigkeit für Flüge mit diesen Gewichten in Finkenwerder. Aber selbst mit dem unbegründeten Gewicht von 410 t kann ein A 380 Frachter in Finkenwerder auf 2684 m gestartet und gelandet werden.

Start & Landung A 380 – 800 Frachtversion

Frachtflugzeug		
Auslieferungsflug – Delivery Flight		
Betriebsleergewicht		251.900 kg
Kraftstoff	(inkl. Reserve)	70.000 kg
Nutzlast Passagier	25 Kundenteam	2.500 kg
Nutzlast Fracht		2.000 kg
Aktuelles Startgewicht		326.400 kg
- verbrauchter Kraftstoff		60.000 kg
Aktuelles Landegewicht		266.400 kg



Über Jahre hat Airbus argumentiert, der schwere Frachter benötige eine um 589 m längere Landebahn als die planfestgestellte 2684 m Bahn. Falsch ist, dass er schwerer ist, falsch ist auch, dass er eine längere Landebahn benötigt und fachlich ganz falsch ist es, Forderungen zu stellen, ohne das Landegewicht zu nennen.

Richtig ist, dass mit einem Gewicht von maximal 330 t alle für Finkenwerder erforderlichen Flüge, auf einer 2684 m Bahn, durchgeführt werden können.

In der Beispielrechnung auf der linken Seitenhälfte sind 70 t Kraftstoff beladen. Damit eignet sich die Rechnung als Beispiel für einen Auslieferungsflug und einen Kundenabnahmeflug.

Start- und Landegewicht Frachtversion: 330 t (gerundet)

Erforderliche Startstrecke 1.450 m (15°C)

Erforderliche Startstrecke 1.550 m (30°C)

Erforderliche Landestrecke bei möglicher Umkehr mit 330 t :
1.700 m (trockene Bahn)
1.955 m (nasse Bahn)

Alle oben angegebenen Werte enthalten die nach FAR/JAR Richtlinien geforderten Sicherheiten.

FAR Federal Aviation Regulation JAR Joint Aviation Regulation

Erfordernisse mit realistischen Start- und Landegewichten von maximal 330 t

Mit maximal 330 t Abfluggewicht sind alle erforderlichen Überführungs-, Kundenabnahme- und Auslieferungsflüge durchführbar.

Erforderliche Startstrecke 1550 m



Start

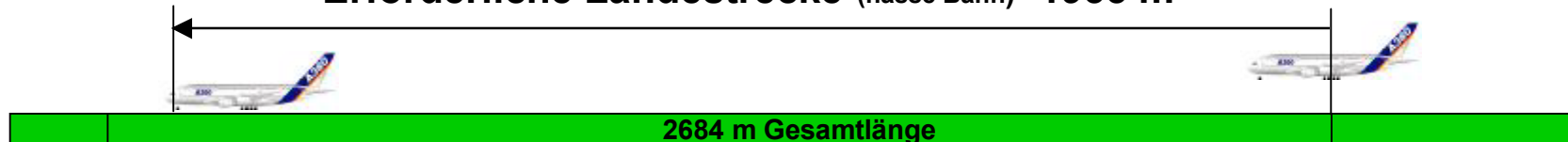
Alle Beispiele enthalten die geforderten Sicherheitszuschläge

Erforderliche Startabbruchstrecke 1550 m



Startabbruch

Erforderliche Landestrecke (nasse Bahn) 1955 m



Landung

Für alle Beispiele: A 380-800 Frachtversion Bahn 23 Temperatur 30° C

Nach Airbus Angaben fordern Fluggesellschaften üblicherweise die „2/3 Konfiguration“ für Abnahme Flüge. Ausgehend vom maximalen Startgewicht von 590 t gelangt Airbus mit der 2/3 Konfiguration auf 410 t. Die Berechnungsgrundlage für die A 380-800 Frachtersversion ist das erwähnte Betriebsleergewicht von 252 t. Das GfL-Gutachten musste jetzt als Airbus Vorgabe ca.160 t Kraftstoff als Bedarfsgröße ansetzen, um das 410 t Startgewicht überhaupt gerechnet zu bekommen.

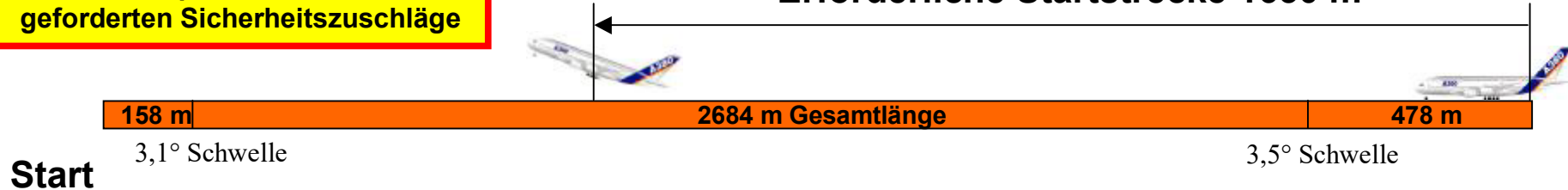
Hier sind gleich mehrere fehlerhafte Voraussetzungen und Berechnungen zu beklagen:

1. Die von Airbus geforderten 410 t haben weder eine technische und fliegerische noch gesetzliche Grundlage. Es gibt ganz einfach keine zwingende Notwendigkeit für Flüge mit diesen Gewichten in Finkenwerder.
2. Weder Boeing noch Airbus selbst haben bisher Kundenabnahme Flüge in der 2/3 Konfiguration durchgeführt. Airbus muss aufgefordert werden, das Airbus eigene Flight Test Manual vorzulegen. Dort ist auch keine 2/3 Konfiguration dokumentiert.
3. Die von Airbus in Auftrag gegebenen Gutachten widersprechen sich. Die Wächtler-Gutachten berechneten für einen 6,5 Std. Flug einen Kraftstoffbedarf von ~60 t. Das GfL-Gutachten errechnet unter gleichen Bedingungen ~ 160 t.
4. Kundenabnahme Flüge benötigen sowohl mit Boeing als auch mit Airbus Flugzeugen zwischen 2 ½ Std. und maximal 4 Std. Die geforderten 6 ½ Std. sind völlig unrealistisch. Das GfL Gutachten benutzt falsche Kraftstoffverbrauchswerte.
5. Gänzlich unberücksichtigt bleibt die Tatsache, dass selbst mit 410 t eine A 380-800 Frachtersversion in Finkenwerder auf 2684 m gestartet werden kann. Die erforderliche Startstrecke beträgt 1650 m.
6. Das „Worst-Case-Scenario“ soll schließlich eine Landung mit 410 t erklären. Forderung und Szenario machen einmal mehr die fachliche Inkompetenz deutlich. Eine fachliche Begründung von Airbus bleibt auch hier aus.

Erfordernisse mit **unrealistischen** Start- und Landegewichten von **410 t**

Alle Beispiele enthalten die
geforderten Sicherheitszuschläge

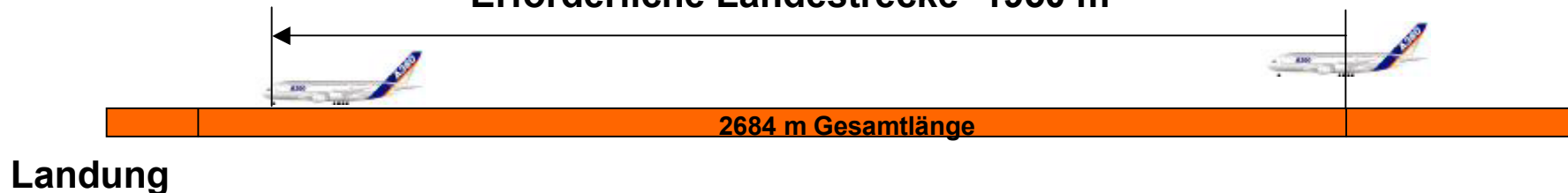
Erforderliche Startstrecke 1650 m



Erforderliche Startabbruchstrecke 1650 m

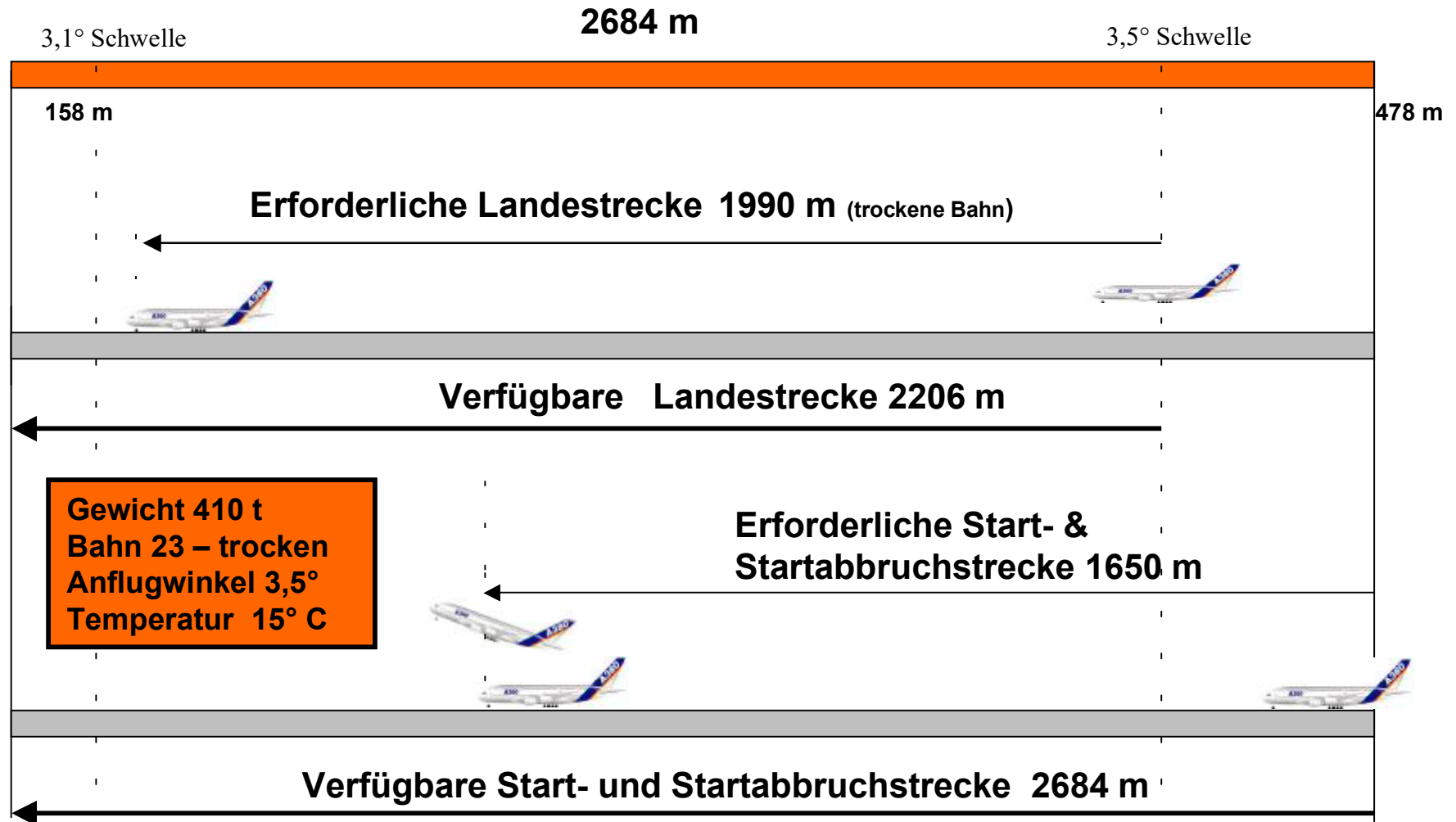


Erforderliche Landestrecke 1950 m



Für alle Beispiele: A 380-800 Frachtversion Bahn 23 Temperatur 15° C

Start-, Startabbruch- und Landestrecke für Sonderfall 410 t beim A 380-800 F



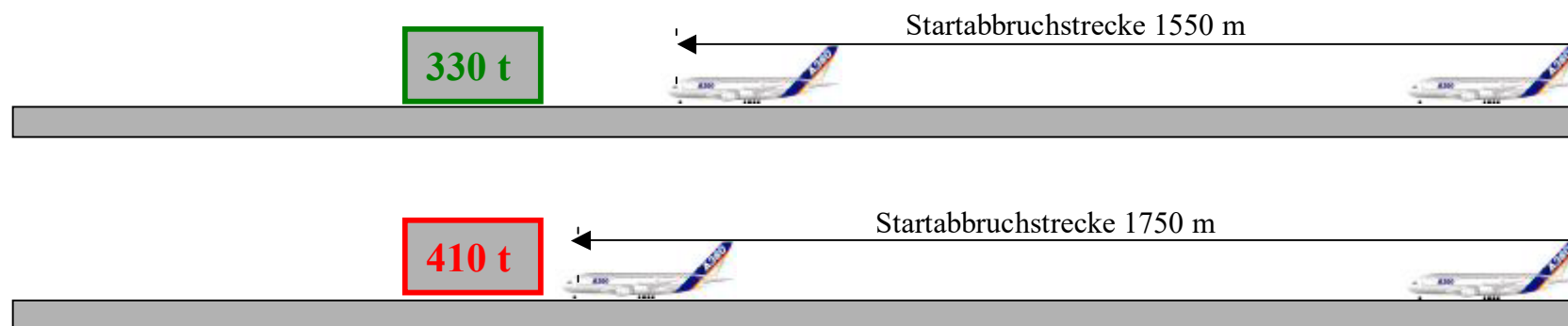
Bis September 2003 war die Landung auf der Bahn 23 der limitierende Faktor und damit die Begründung für den Bahnmehrbedarf, auch wenn dieser nie nachgewiesen wurde. Mit Veröffentlichung der Unterlagen für das 2. Planfeststellungsverfahren wurde eine in Art und Ausmaß völlig neue Begründung eingeführt. Jetzt wurde die Startabbruchstrecke mit 2732 m zum limitierenden Faktor. Eine nachvollziehbare Darlegung des Begründungswechsels fehlt.

Erforderliche Startabbruchstrecken entsprechend Airbus Angaben:

A 380-800 Passagierversion = 2684 m und A 380-800 Frachtversion = 2732 m .

Startabbruchstrecken sind 1. ohne Gewicht und 2. ohne Startabbruchgeschwindigkeit bedeutungslos. Die angegebenen Startabbruchstrecken können nur mit unrealistisch hohen Gewichten diese Werte erreichen. Flugleistungstechnische Berechnungen, im Gutachten der Bürgervertretung mit Airbus Graphen und realistischen Gewichten, ergeben folgende

Startabbruchstrecken: a. **Gewicht 330 t** und b. **Gewicht 410 t** (Airbus Internet 3-3-2page3-4) Startabbruchgeschwindigkeiten nach dem „Balanced V₁“ * Verfahren.

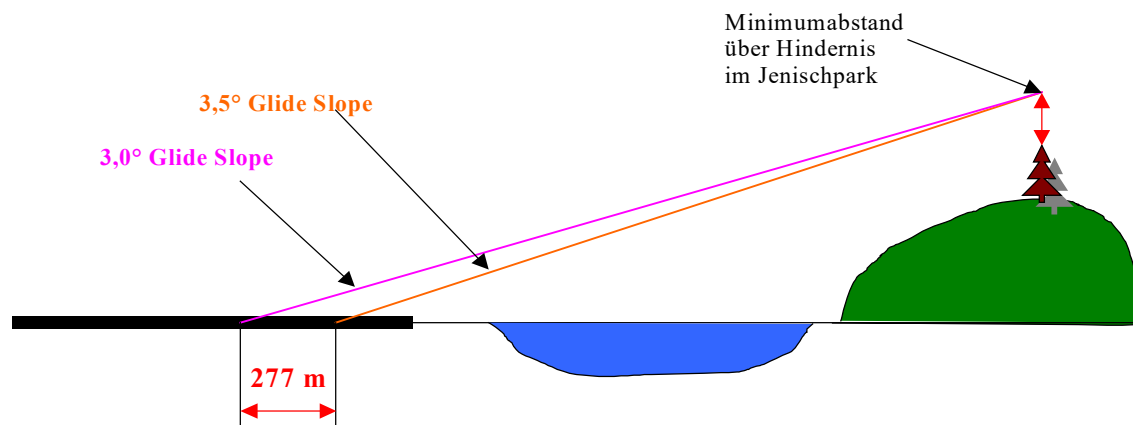


* Balanced V₁ ist ein Verfahren zur Ermittlung der Startabbruchgeschwindigkeit

Für die A 380-800 Passagierversion war seitens Airbus eine Bahnlänge von 2684 m ausreichend und ein Anflugwinkel (engl. Glide Slope) von $3,5^\circ$ wurde als unproblematisch und risikofrei bezeichnet. Jetzt wird für die 25 t leichtere und aerodynamisch identische A 380-800 Frachtversion ein Bahnmehrbedarf von 589 m und ein Anflugwinkel von $3,0^\circ$ gefordert.

Das GfL-Gutachten versucht theoretisch detailliert zu beweisen, mit welchen Schwierigkeiten eine Landung nach einem Anflug auf einem $3,5^\circ$ Anflugwinkel verbunden ist. Es kommt nicht zum Ergebnis, das die Landung unmöglich oder gar risikoreich ist. Das Gutachten betrachtet aber nur einseitig ausgesuchte Parameter wie Abfangbogen, Übergangsphase und Landestoß. Es berücksichtigt nicht Wind, Boen, Wetterdaten, Landegewicht und lässt einen für jede Landung entscheidenden Parameter, nämlich die Landetechnik, gänzlich unberücksichtigt. Es ist somit nicht tauglich, einer weiteren Klärung zu dienen. Selbst wenn die Angaben des GfL Gutachten brauchbar wären, hätte

Anflug auf die Landebahn 23

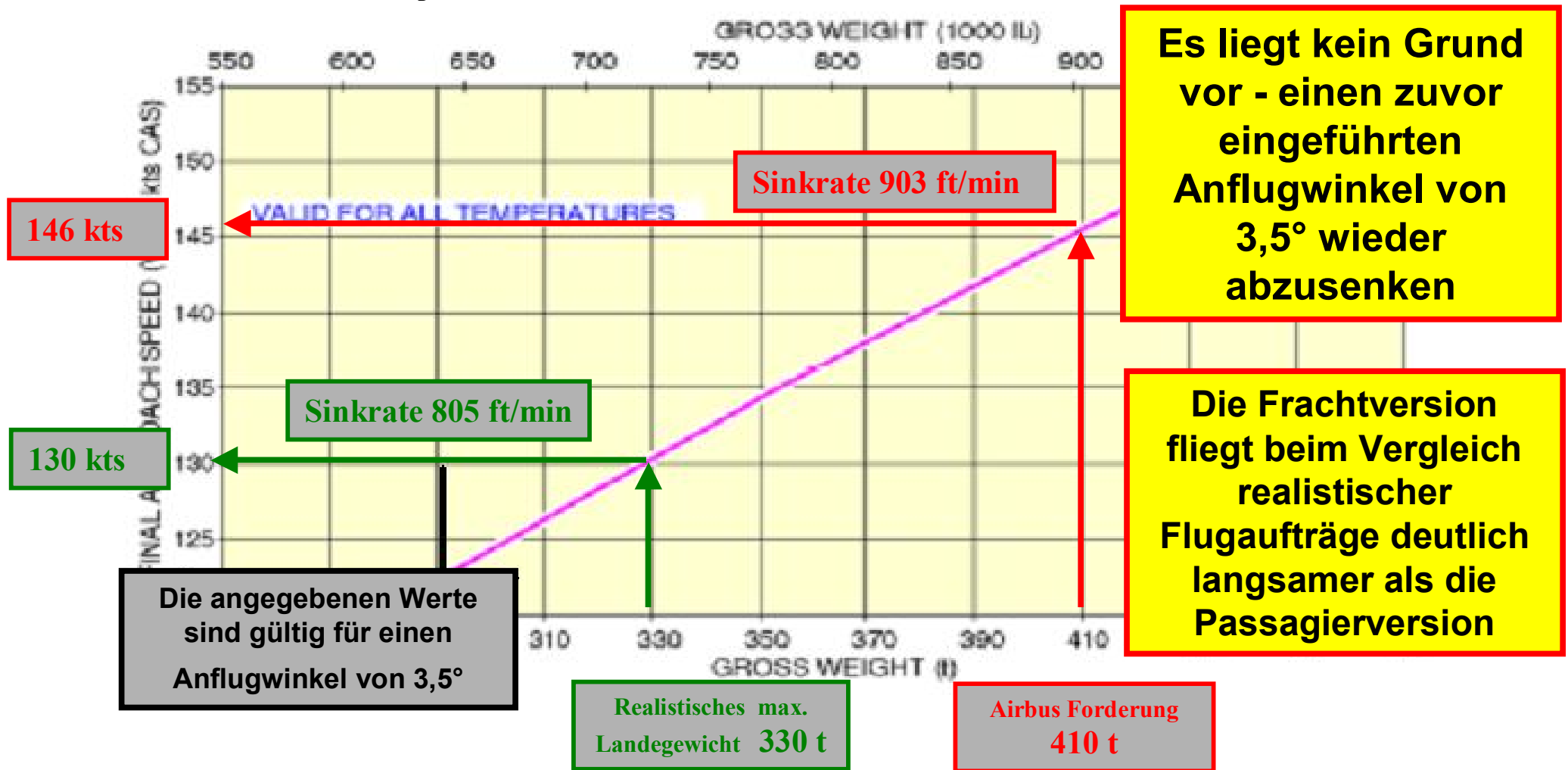


man sie in gleicher Art und Weise bereits für die Passagierversion anwenden müssen.

Hintergrund dieser unbegründeten Airbus Forderung ist lediglich der scheinbare Bahnmehrbedarf von 277 m.

Anfluggeschwindigkeit und Sinkraten für einen Anflugwinkel von $3,5^\circ$ entsprechen normalen Werten und sind ebenfalls kein Grund für eine Anflugwinkelabsenkung.

Die irreführenden Gewichtsangaben von Airbus werden auch im Zusammenhang mit höheren Anfluggeschwindigkeiten missbraucht. Die Frachtversion ist im Anflug langsamer als die Passagierversion. Das bedingt keinesfalls eine längere Landestrecke. Das Gegenteil ist der Fall.



**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 wäre 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.
- Das Prestigeobjekt A 380 kann ohne Einschränkungen auch ohne eine weitere Bahnverlängerung realisiert werden.
- Der rechtsstaatlich sehr zweifelhafte Vorgang, ohne Not ein „Enteignungsgesetz“ zu missbrauchen, wäre nicht nötig.
- Eine schützenswerte Kulturlandschaft bleibt erhalten.
- Hoher volkswirtschaftlicher Schaden wird abgewendet.