

Vor 20 Jahren: Berechnungen zur Verlängerung der Start- und Landebahn in Hamburg-Finkenwerder für den Airbus A380

VORSTELLUNG DES BERICHTES DER BÜRGERVERTRETUNG VON NEUENFELDE, FRANCOPI UND CRANZ

Die Berechnungen zur Verlängerung der Start- und Landebahn in Hamburg-Finkenwerder für den A380 führten in den Jahren 2002 bis 2006 zu Unverständnis und Unzufriedenheit der Anwohner des anliegenden Dorfes Neuenfelde. Organisiert in einer Bürgervertretung stellten sie die Notwendigkeit für die Verlängerung infrage. Airbus hatte bei der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung (GfL) ein Gutachten in Auftrag gegeben. Besonders unverständlich war die von Airbus geforderte Landemasse von 410 t (66 % MTOM, 96% MLM), die zudem auf einer um 30 t zu hohen Startmasse basierte. Für 410 t ergab sich nach Airbus-Daten eine erforderliche Landestrecke von 1990 m. Auch damit wäre die damalige verfügbare Landestrecke (auf der Bahn 23) von 2684 m - 478 m = 2206 m ausreichend gewesen und die Bahnverlängerung damit unnötig.

Start- und Landebahnlänge für den A380

Das angesetzte MTOM von 620 t für den Frachter war um 30 t willkürlich zu hoch angesetzt. Die Forderung "66 % MTOM" oder 410 t für die Startmasse anzusetzen, basierte auf der Annahme von Zulassungsflügen am Standort Hamburg-Finkenwerder, die aber nie hätten stattfinden sollen. 410 t auch für die Landemasse anzusetzen ist nicht nachvollziehbar, weil die 410 t 96 % der maximalen Landemasse (427 t) sind. Die verfügbare Landestrecke vor der Bahnverlängerung um 589 m war für die Praxis des Frachters mehr als ausreichend (vgl. Abbildung 2 & 3). Zudem ist es im Flugzeugbau und Flugbetrieb üblich, dass nicht alle Anforderungen gleichzeitig erfüllt werden können, wie maximale Massen, hohe Temperaturen, nasse Bahn, Systemausfälle (z. B. Ausfall der Landeklappen). Für Notfälle hätte auch der Flughafen Hamburg genutzt werden können.



Abbildung 1: Geplante Verlängerung der Start- bzw. Landebahn in Finkenwerder. Gelb die unverkäuflichen Grundstücke. Die Eigentümer des kleinen Messgrundstücks (Kreis) wurden enteignet. (Bürgervertretung)

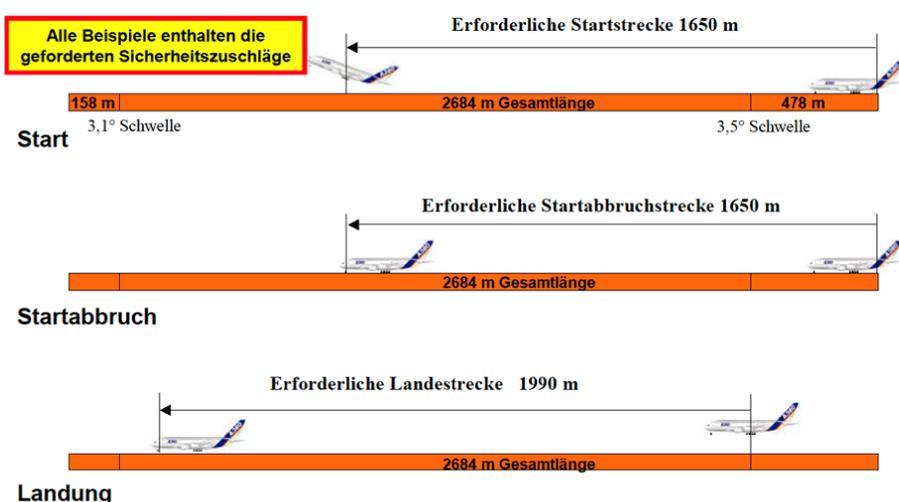


Abbildung 2: Vergleich der Start-, Startabbruch- und Landestrecke mit den jeweils verfügbaren Strecken vor der Bahnverlängerung. (Bürgervertretung)

Anflugwinkel

Der normale Anflugwinkel beträgt 3°. Airbus hatte sich einen Anflugwinkel von 3,5° genehmigen lassen. Als es jedoch um die Bahnverlängerung um weitere 589 m ging, argumentierte Airbus wieder mit einem Anflugwinkel von 3°, was für die Bahn 23 eine um 766 m versetzte Schwelle erfordert hätte statt der 478 m bei 3,5°.

Hindernisfreie Flächen

In dem Bericht der Bürgervertretung wird ebenfalls auf die hindernisfreien Flächen (RESA und Streifen) eingegangen. Demnach läge ein Verstoß gegen die Richtlinien der BMVBW vor, infolge des Durchdringens des Streifens durch die Straße, die Lärmschutzwände, die blast fences und der Lärmschutzwandanlagen im Südwesten, sowie dem Tunnel und der Flutmauer im Nordosten. Außerdem wurde die RESA teilweise auf ein Minimum reduziert. Es wurde zur Risikobewertung ein Aisight-Gutachten durchgeführt. Dieses sei allerdings aufgrund der fehlenden Veröffentlichung und der Nachvollziehbarkeit der Schlussfolgerungen kritisch zu hinterfragen.

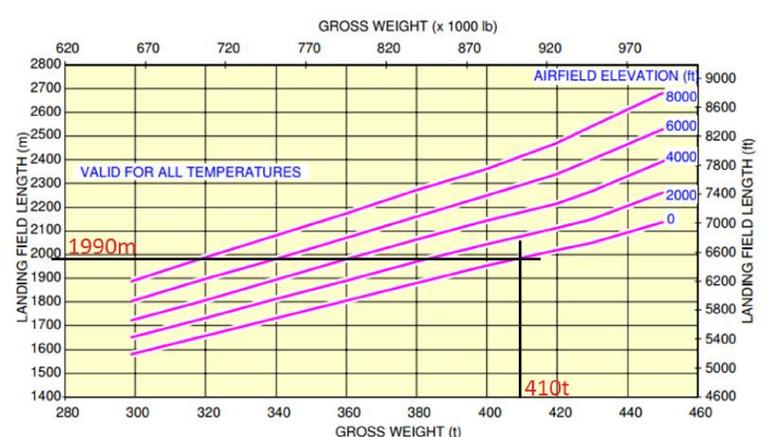


Abbildung 3: Darstellung der erforderlichen Landestrecke in Abhängigkeit der Landemasse. (Airbus)

Zusammenfassung und Schlussfolgerung

Zusammenfassend wird durch den Bericht verdeutlicht, dass die Verlängerung der Start- und Landebahn in Hamburg-Finkenwerder auch für den A380F selbst mit der angesetzten Landemasse von 410 t aus flugmechanischer Sicht nicht notwendig gewesen wäre. Um aus der Geschichte zu lernen, muss diese recherchiert und analysiert werden. Ein ehrlicher Dialog sollte rechtzeitig mit allen Interessensgruppe geführt werden. Eine fundierte Argumentation kann von der Gegenseite ignoriert werden, bleibt aber trotzdem Bedingung für einen gesellschaftlichen Verhandlungserfolg. Firmen haben eigene Interessen. Von der Politik und von den Gerichten muss aber immer wieder Objektivität eingefordert werden. Die späte wissenschaftliche Veröffentlichung des Berichts der Bürgervertretung versucht genau das.



Bericht der Bürgervertretung: