

Kein Bedarf für Landebahn!



Neuenfelde schützen!
Landebahnverlängerung verhindern!

Informationen und Argumente gegen die geplante
Landebahnverlängerung nach Neuenfelde.

Neuenfelde ist einmalig!

1059 wurde Neuenfelde unter Heslewarther/Hasselwerder urkundlich erwähnt. Noch älter sind die ersten Deiche, die Siedler zu ihrem Schutz anlegten. Zu der Zeit war Hamburg noch eine Siedlung mit vermutlich nicht mehr als 1000 Bewohnern.

Eine Kette von mehr als dreißig Geschlechtern hat eine blühende **Kulturlandschaft** geschaffen. Die vielen Gräben und Wettern zur Entwässerung wurden von Menschenhand ausgehoben, kilometerlange Deiche gebaut. Kompakt angelegte Höfe auf dem erhöhten Ufersaum der Elbe sind das frühe Werk sächsischer Siedler. Später entstand die typische Kulturlandschaft mit den langgestreckten Flurstücken und der Zeilenbebauung des Marschhufendorfes.

Gefährdete Kulturdenkmäler

Der Neuenfelder Rosengarten-Deich ist der älteste Ringdeich Europas und Zeugnis der Siedlungsgeschichte.

Die 320 Jahre alte Barockkirche St. Pankratius auf der Talsanddüne ist mit ihrer reichen Innenausstattung die schönste im weiten Umkreis. Die noch weitestgehend im Original erhaltene **Orgel von Arp-Schnitger**, der in der Kirche begraben ist, ist aufgrund ihres besonderen Klanges weltberühmt. Der bewohnte **Hof des Orgelbauers** steht auf dem Platz, auf dem im 12. Jahrhundert die Kirche der holländischen Kolonisten stand. Die drei **schönsten Prunkportalen** des Alten Landes stehen vor Neuenfelder Höfen und sind Zeugnis des Kulturerbes.

Diese Kulturdenkmäler stehen nicht in Museen. Sie sind Bestandteil eines



intakter
geprägt
fährt.
Die La
dieses

Altes sind

Seit Hu
frucht
baut. I
1000 O
sene C
Allein
burger
und Cr
Obst a
le Vers
schem
gewähr
der Ind
sche C
Fläche,
Betrieb
te Arbe
Familie
werbe,
steller
tionen,
sind be
in Gefä

*Die La
vernich
Bei ca
dies ein
1600 t
Diese
Obst u
Hambu*

intakten, lebendigen Alten Landes, geprägt durch Obstanbau und Schifffahrt.

Die Landebahnverlängerung gefährdet dieses Kulturerbe.

Altes Land und Obstbau sind untrennbar!

Seit Hunderten von Jahren wird auf den fruchtbaren Marschböden Obst angebaut. Das Alte Land mit seinen fast 1000 Obsthöfen ist das größte geschlossene Obstanbaugebiet Nordeuropas. Allein in der Dritten Meile, den Hamburger Dörfern Francop, Neuenfelde und Cranz wird auf circa 1400 Hektar Obst angebaut. Damit wird die regionale Versorgung der Hamburger mit frischem, umweltrelevant erzeugten Obst gewährleistet. Durch den Flächenfraß der Industrialisierung ist die ökonomische Grundlage bedroht. Je weniger Fläche, desto weniger leistungsfähige Betriebe, desto weniger hochqualifizierte Arbeitsplätze für die Bauern und ihre Familien. Auch das nachgelagerte Gewerbe, wie z. B. Landmaschinenhersteller und -werkstätten, die Sortierstationen, der Handel, selbst der Tourismus sind betroffen – **hier sind Arbeitsplätze in Gefahr!**

Die Landebahnverlängerung vernichtet 40 ha Anbaufläche.

Bei ca. 40 t Ernteertrag/ha, bedeutet dies einen jährlichen Ernteverlust von 1600 t Obst.

Diese Menge entspricht 1.600.000 kg Obst und 9.600.000 Äpfeln. Jede/r Hamburger könnte jedes Jahr eine

Woche lang täglich einen Apfel verspeisen.

Neuenfelde wird insgesamt bedroht!

Die Landebahnverlängerung wird den alten Ortskern Neuenfeldes direkt berühren. Schon jetzt stehen ca. 40 Häuser, die von der Stadt aufgekauft wurden, z.T. seit 3 Jahren leer. Der nördlichste Dorfteil würde direkt hinter der Landebahn und der Umfahrstraße liegen. Von dort sind es knapp 200 m Entfernung bis zur St. Pankratius-Kirche. Ihr 40 m hoher Kirchturm liegt unmittelbar an der Einflugschneise, in einer Zone, in der Sicherheitsvorschriften nur 25 m hohe Bauwerke zulassen. Der Kirchturm, der seit Jahren eine rote Warnleuchte in der Spitze trägt, ist in die Luftfahrthinderniskarte eingezeichnet. Eine Bestandsgarantie ist das nicht, zumal Sicherheitsbestimmungen immer mehr verschärft werden.

Wirbelschleppen, Lärm und Gestank

Beim Landeanflug können sogenannte Wirbelschleppen entstehen. Diese "kleinen Tornados" (laut Gutachten bis zu 130 km/h), die an den Spitzen der Flugzeugtragflächen entstehen, können Zerstörungen z.B. durch umherfliegende Dachziegel oder andere Gegenstände anrichten. Die plötzlich, mit voller Wucht auftretenden Wirbelschleppen können Boote auf der Elbe zum Kentern bringen. Menschen im Freien und besonders Kinder sind gefährdet.

Diese Wirbelschleppen können die Menschen auf beiden Seiten der Elbe in der Einflugschneise bedrohen. Sie sind für Spaziergänger, Radfahrer, spielende Kinder unberechenbar.

Aber auch der Lärm erstreckt sich am Nordufer der Elbe in der Einflugschneise. Ohne Rücksicht auf die Wohnbevölkerung und die Schüler in 6 Schulen.

Es stellen sich auch Zweifel hinsichtlich der Sicherheit bei Anflügen über den nördlichen Geesthang und die Elbe (kreuzender Schiffsverkehr). Bislang ist die Forderung nach einer Sicherheitsanalyse nicht erfüllt worden.

Die Hasselwerder Straße, der Marschkammer Deich und der Friedhof befinden sich in der Einflugschneise. Die Wertminderung der Häuser wird schon heute von Maklern bestätigt. Der gesundheitsgefährdende Lärm, aus den in halbstündigem Abstand erfolgenden Starts- und Landungen, wird das Leben für die Menschen unerträglich machen. Ihnen droht alles genommen zu werden, was sie sich aufgebaut haben. Bereits der Bauverkehr belastet die Bewohner Tag und Nacht. 420.000 Tonnen Materialtransporte bedeuten alle zwei Minuten einen LKW-Schwerlasttransport über die Dorfstraße. Nachdem die Anwohner bereits 3 Jahre lang überhöhten Airbus-Baustellenverkehr ertragen mussten, ist weiterer Schwerverkehr nicht hinnehmbar. Mittelfristig droht Wegzug junger Familien und Aufgabe der Geschäfte und Betriebe. Daran ändert auch die

vom Senat versprochene Bestands-garantie nichts. Nur die Aufgabe der Landebahnpläne sichert den Bestand und die dörfliche Weiterentwicklung von Neuenfelde.

Der Hauptdeich schützt nicht nur vor Sturmfluten.

Der große Deichkörper hindert die auf dem Werksgelände entstehenden Schadstoffe daran, in die umliegenden Wohngebiete von Neuenfelde und Finkenwerder zu strömen. In der Standlauf-einrichtung, während Roll- und Bremsversuchen und den Start-Wartezeiten auf der Landebahn entstehen Abgase. Bis zu 20 t Kerosin per 365 Tage würden im Jahr in Form von teilverbrannten Kerosinderivaten durch ihre krebserregende Wirkung die Menschen belasten. Geballt auf wenige Arbeitswochen handelt es sich nicht um eine gleichmäßige Belastung. Ohne Deichkörper werden die Wohngebiete vor dieser Belastung nicht abgeschirmt.

Das bisherige Verfahren

Airbus Deutschland meldete zunächst im April 2002 und dann öffentlich im Dezember 2002 den Bedarf für eine Verlängerung der Landebahn um 589 m an. Im Februar 2003 stellte Airbus den Antrag, der im Januar 2004 mit der Planfeststellungsbehörde erörtert wurde. Im April 2004 erging der Planfeststellungsbeschluss. Über Himmelfahrt versuchte Airbus den Neuenfelder Hauptdeich im Bereich der geplanten Landebahnverlängerung abzureißen und

wurde
Verwalt
gericht g
Im Juni
gericht l
nicht zu
Stadt H
vom Ob
sen. Dar

Was is

- Die Sta
landepla
Finkenw
Westen
gert wer
- Die be
inklusive
breit we
Bahnen
Hinzu k
gen und
gesamte
- Der Ne
felder H
denen L
der Straß
- Um d
Straße g
auf Teils
geben.
- Das jet
höher als
soll das
Es ist ge
aufzuspü
gen rech
- Der An
Sicherhei
gesenkt v

wurde in einem Eilverfahren vom Verwaltungs- und Obergerverwaltungsgericht gestoppt.

Im Juni beschloss das Verwaltungsgericht Hamburg, dass eine Enteignung nicht zulässig ist. Die Beschwerde der Stadt Hamburg wurde am 10.8.2004 vom Obergerverwaltungsgericht abgewiesen. Damit gilt der Baustopp.

Was ist geplant?

- Die Start- und Landebahn des Sonderlandeplatzes von Airbus in Hamburg-Finkenwerder soll in Richtung Süd-Westen von **2684m um 589m** verlängert werden.

- Die benötigte Sicherheitsfläche wird inklusive Start- und Landebahn 300m breit werden und ragt 150m über das Bahnende hinaus.

Hinzu kommen Flächen für Böschungen und Entwässerung, so dass die gesamte Trasse knapp 400 m breit wäre.

- Der Neß-Hauptdeich und der Neuenfelder Hauptdeich am Ende der vorhandenen Landbahn sollen einschließlich der Straßen abgerissen werden.

- Um die Landebahn herum soll die Straße geführt werden, zusätzlich soll es auf Teilstrecken einen Lärmschutzwall geben.

- Das jetzige Werksgelände liegt ca. 3m höher als die Marsch. In der Bauphase soll das Gefälle ausgeglichen werden. Es ist geplant, Sand bis zu 7m über NN aufzuspülen, da man mit Bodensetzungen rechnet.

- Der Anflugwinkel soll (angeblich aus Sicherheitsgründen) von $3,5^\circ$ auf 3° gesenkt werden. Durch den flacheren

Anflug müsste die Landeschwelle für Landungen aus Nord-Ost um 277 m verlegt werden. Damit wird alleine knapp 50% der Verlängerung begründet.

Erst im Mai 2000 wurde der Anflugwinkel von 3° auf $3,5^\circ$ erhöht, damit die Landebahn nicht durch den Deich verlängert werden musste. Dies wurde damals von den Behörden als völlig risikofrei und weltweit üblich dargestellt. Von einer Ausnahmeregelung war keine Rede, schließlich sind international Anflugwinkel bis $3,8^\circ$ zulässig.

Widersprüche in der Bedarfsbegründung

Der wirkliche Bedarf ist für so eine Planung von erheblicher Bedeutung und spielt auch eine sehr wichtige Rolle bei der Frage, ob enteignet werden darf. Ohne aktuellen Bedarf ist Enteignung nicht zulässig.

Die Begründung des Bedarfes durch Airbus oder Wirtschaftsbehörde ist von vielen Unwahrheiten gespickt, die auch in die Öffentlichkeit transportiert werden:

1. Airbus begründet den Bedarf für die weitere Verlängerung mit den Abnahmeflügen der Frachtversion des A380, dem A380-F. Es wird immer wieder suggeriert, das Frachtflugzeug sei schwerer als das Passagierflugzeug.

Tatsächlich ist es umgekehrt.:

Das Betriebsleergewicht des Frachtflugzeuges ist 25 t geringer.

A380-800F MAIN DATA

	Trent 900	GP7200
Engine		76.5 klb
Thrust (Airbus equivalent)		592 t / 1,305 klb
Maximum Taxi Weight		590 t / 1,301 klb
Maximum Take-Off Weight		427 t / 941 klb
Maximum Landing weight		402 t / 886 klb
Maximum Zero Fuel Weight		
Manufacturer's Weight Empty	248.7 t / 548 klb	248.9 t / 549 klb
Usable load	153.3 t / 338 klb	153.1 t / 338 klb
Fuel capacity	310 m ³ / 81,890 US Gal.	
Cruise Mach number	M 0.85	

MZFW mission

	5,650 nm	5,670 nm
Range		
Block fuel 4,000 nm	114 t / 251 klb	113 t / 249 klb

Datenblatt von Airbus aus dem Internet.

Das maximale Startgewicht (Maximum Take-Off Weight) ist 590 t



2. Mit max. Startgewicht (MTOW) ist das Frachtflugzeug (590 t) schwerer als das Passagierflugzeug (560 t), doch schon im Verfahren Mühlenberger Loch hatte Airbus erklärt, dass auch A380-Varianten mit einem maximalen Startgewicht (MTOW) von 590 t in Finkenwerder problemlos starten und landen können. Für das Verfahren Landebahnverlängerung wurde das MTOW kurzerhand auf 620 t erhöht. Richtig ist: im Internet gibt Airbus dieses Gewicht bis heute mit 590 t an (siehe Grafik).

3. Maßgeblich für die Berechnung der Start- und Landestrecken ist das tatsächliche Start- und Landegewicht. Airbus behauptet, der A380-F müsse in Finkenwerder mit 410 Tonnen (2/3 von

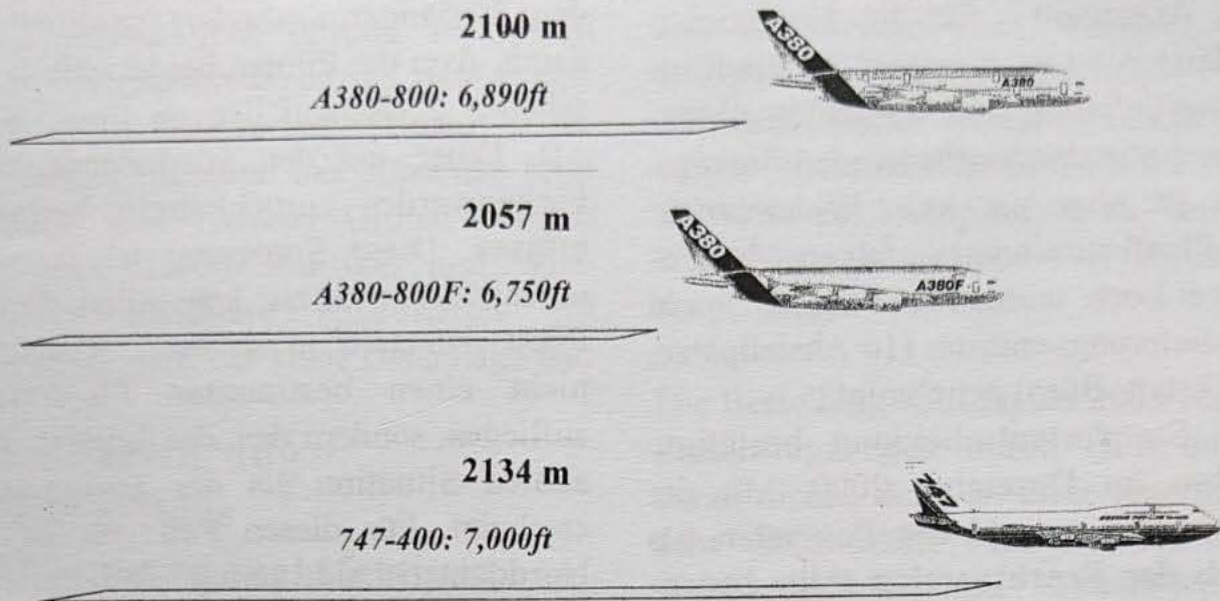
620 to) starten und nach Einführung eines „Worst Case Scenario“ auch wieder mit 410 t landen, um die Prüfansprüche der Kunden bei der Kundenabnahme zu erfüllen. Das ist Unsinn. Es gibt keine gesetzliche Forderung, nach der Kundenabnahmeflüge mit 2/3 des MTOW starten müssten. Außerdem ist das Flugzeug bei der Landung wegen des Treibstoffverbrauches zwangsläufig leichter als beim Start. Aus der Airbus-Grafik geht hervor, dass das max. Startgewicht bei 590 to und nicht bei 620 to liegt.

4. Airbus behauptet, die Frachtversion des A380 sei eine neue Entwicklung, die nicht absehbar gewesen sei. Das stimmt nicht. Schon im Planfest-

stellung
te auch
gründu
Mühlen
wurde
Passag
gleich

5. Airb
dass de
benötig
dass d
Landes
des A
Grafik)
Da auch
in Ham
werden
sei, is

THE A380 OFFERS BETTER LANDING PERFORMANCE THAN THE 747-400



The A380 will not drive runway extensions

MLW = Max. Landegewicht
Sea Level = Meereshöhe
ISA = Temperatur 15° Celsius



stellungsbeschluss vom Mai 2000 diente auch das Frachtflugzeug als Begründung für die Erweiterung in das Mühlenberger Loch. Im Dezember 2000 wurde die Produktion beider Versionen, Passagier- und Frachtflugzeug, zeitgleich beschlossen.

5. Airbus wirbt z.B. in den USA damit, dass der A380 eine kurze Landestrecke benötige. Dabei behauptet Airbus sogar, dass die Frachtversion eine kürzere Landestrecke als die Passagierversion des A380 erfordere (siehe Airbus-Grafik).

Da auch die Passagierversion des A380 in Hamburg-Finkenwerder ausgeliefert werden soll und dies unproblematisch sei, ist die Begründung für den

Verlängerungsbedarf wegen des Frachtflugzeuges nicht plausibel.

A380-F braucht keine Landebahnverlängerung...

Airbus stellt im Internet aktualisierte Flugleistungsdaten zur Verfügung. Auf Grund dieser Daten kommt das Gutachten der Bürgervertretung Neuenfelde, Francop, Cranz unter Berücksichtigung realistischer Gewichte zum Ergebnis, dass alle für Airbus nötigen Flugaufträge auf der bestehenden Start- und Landebahn möglich sind. Das gilt für das Passagier- und das Frachtflugzeug.

Das Gutachten steht unter www.buergervertretung-nfc.de im Internet.

...auch nicht für ein Auslieferungszentrum!

Als Argument für die Landebahnverlängerung wird angeführt, die Kundenauslieferung sei eine Schlüsselkompetenz mit standortfördernden Prestige. Das ist aber gar kein Widerspruch: Im Planfeststellungsverfahren Mühlenberger Loch wurden die Flächen für ein Auslieferungszentrum (16 Abstellplätze, Werkstatt, Büro) genehmigt.

Die Standortentscheidung bestätigte Airbus im Dezember 2000. Mit der Produktion **sowohl der Passagier- als auch der Frachtversion** sollte begonnen werden. Im Gerichtsverfahren "Zuschüttung des Mühlenberger Loch" im August 2002 erklärte der Airbus-Justiziar zu Protokoll:

"Auch für den Fall, dass die Start/Landebahn nicht wie angemeldet über den Deich hinaus verlängert werden sollte, wird das Projekt seitens der Beigeladenen (Airbus) durchgeführt werden. Die Passagierversion wird wie "gelauncht" gefertigt werden und die getätigten Investitionen werden durchgeführt werden."

Im Rahmen der aktuellen Auseinandersetzung nimmt Airbus diese Entscheidung nun zurück und verlangt auch für ein Auslieferungszentrum der Passagierversion die vom Senat versprochene Landebahn. Dies ist ganz offensichtlich ein politisches Druckmittel.

...auch nicht für den „worst-case“!

Ein Gutachten von Airbus begründet den Verlängerungsbedarf schließlich damit, dass die Piloten bei unvorhergesehenen Zwischenfällen an Bord, wie z.B. Feuer, auf den Sonderlandeplatz Finkenwerder zurückkehren können müssen. Diese Forderung ist absolut unrealistisch und nur konstruiert. Denn Piloten müssen in so einer Situation nicht einen bestimmten Flughafen anfliegen, sondern den, der ihnen in der akuten Situation als der geeignetste erscheint. Für diesen Fall gibt es in Norddeutschland genug vorbereitete Flughäfen.

...auch nicht für größere Versionen!

Es wird behauptet, die Landebahnverlängerung sei für künftige, schwerere Versionen des A380 erforderlich. Die Flugzeugfamilie des A380 würde weiterentwickelt werden und man schädige den Standort ohne diese Zukunftsoption.

Abgesehen davon, dass eine "Vorratsplanung" in Deutschland nicht zulässig ist, gibt es keinen Bedarf für noch größere Flugzeuge:

Am 28.10.2004 teilte Airbus-Chef Puttfarcken im Fernsehen mit, dass der A380 das größte Flugzeug bliebe, **größere Versionen nicht geplant seien** und damit auch eine weitere Verlängerung nicht zu befürchten sei. Damit wollte er die Neuenfelder beruhigen,

gen,
1999
Land
vers
Tat
Mar
nen
Pass
Sitz
Fore
scha
eine

**Die
Neu
ist**

Selb
Guta
steht
scha
sowi
aufb
Verh
Wirt
für
Ham
Rech
platz
länge
Airb
rückz
geb
allein

- Bisi
(davo
word
- Air
einem
20 %

gen, die auf die Zusage des Senates von 1999 hinweisen, in der Airbus eine Landebahn wie in Toulouse (3500 m) versprochen wird.

Tatsächlich geht Airbus in seinen Marktprognosen davon aus, dass es keinen nennenswerten Bedarf für Passagierflugzeuge mit 800 oder 1000 Sitzen gibt (Airbus Global Market Forecast 2003). Politiker und Wirtschaftsfunktionäre spekulieren mit einem Bedarf, der keine Grundlage hat.

Die Zerstörung Neuenfeldes ist nicht zu rechtfertigen

Selbst wenn sich alle Argumente oder Gutachten als wahr bestätigen sollten, steht die Zerstörung der Kulturlandschaft und des Dorfes Neuenfelde, sowie der Kosten, die die Hamburger aufbringen müssen, dazu in keinem Verhältnis. Der von den Medien und der Wirtschaftsbehörde benannte Schaden für Airbus oder den Luftfahrtstandort Hamburg ist nicht nachgewiesen – erst Recht keine glaubwürdigen Arbeitsplatzeffekte. Denn die Landebahnverlängerung ist nicht notwendig. Wenn Airbus das Auslieferungszentrum zurückzieht, heißt das „versprochen und gebrochen“. Mögliche Folgen liegen allein in der Verantwortung von Airbus.

- Bisher sind 139 Exemplare des A380 (davon 17 Frachtflugzeuge) bestellt worden (Stand Ende 2004).
- Airbus geht in seiner Prognose von einem Anteil der Frachtflugzeuge von 20 % aus. Wenn Airbus in 20 Jahren 750

A380 verkaufen will, entspricht der Anteil der Frachtflugzeuge auf das Jahr umgerechnet durchschnittlich 7-8 Stück. Die Hälfte könnte evtl. von Hamburg ausgeliefert werden, also höchstens 4 Exemplare pro Jahr.

- Von den bisher bestellten Frachtflugzeugen, deren Auslieferung für die Jahre 2008 bis 2012 vorgesehen ist, werden nur 2 Frachtflugzeuge von Hamburg ausgeliefert.

Die Bestellung vom Januar 2005 von 10 Frachtflugzeugen durch UPS ändert daran nichts, denn an diese amerikanische Gesellschaft wird von Hamburg nicht ausgeliefert. Von Hamburg werden nur die A380 an Airlines in Europa und dem Vorderen Orient ausgeliefert. Alle anderen werden über Toulouse ausgeliefert. Dies wurde bei der Standortentscheidung im Juni 2000 von Airbus festgelegt:

...Die Endmontage des A3XX erfolgt in Toulouse, während die Innenausstattung und die kundenspezifische Einrichtung in Hamburg vorgenommen werden. Neben den Endmontagearbeiten und der Umsetzung besonderer Kundenwünsche werden die A3XX-Rumpfteile an den bestehenden EADS-Standorten in Frankreich und Deutschland gefertigt, wie auch bei anderen Airbus Airliner-Programmen.... Die Kunden- auslieferung der A3XX wird von Toulouse und Hamburg aus erfolgen.... Pressemitteilung von EADS, London, München, Paris; 23.6.2000

Alternativen

Es müssen Alternativen geprüft werden. Besonders wenn fremdes Eigentum betroffen ist und besonders, wenn es keinen plausiblen Bedarf gibt. Airbus ist ein global agierender Konzern mit Standorten in Deutschland und Europa. Die Auslieferung von nur 2 Frachtflugzeugen kann auch in Fuhlsbüttel oder Toulouse erfolgen.

Die Bürger zahlen für die Subventionierung eines privaten Unternehmens

Airbus selbst bezahlt für die Landebahnverlängerung nichts. Sämtliche Kosten von ca. 100 Mio. Euro tragen die Steuerzahler und werden dem Sozial-, Kultur- und Bildungsbereich entzogen. Die Wirtschaftsbehörde verspricht eine Kostendeckung durch Mieteinnahmen (jährlich 1,6 Mio. Euro) und durch angebliche Einsparungen bei den Baumaßnahmen Mühlenberger Loch. In einer Mitteilung des Senates vom 11.11.2003 sind die Kosten aufgestellt:

Flächenaufhöhung:	13,0 Mio. €
Pistenbau:	11,5 Mio. €
Deich- und Straßen- Rückbau/Straßenbau	17,0 Mio. €
Sonstiges (Projekt- planung, Steuerung wasserwirtschaftliche Maßnahmen, Grunderwerb	<u>14,5 Mio. €</u> 56,0 Mio. €

Die Kosten für Grunderwerb dürften jedoch inzwischen weit höher liegen. Auch Kosten für Ausgleichsmaßnahmen sind nicht aufgeführt. Die Kosten von ca. 30 Mio. € für den Aufkauf von ca. 40 Häusern in der Hasselwerder Straße fehlen ebenfalls. Inzwischen dürften sich die **Gesamtkosten auf mindestens 100 Mio. Euro** belaufen.

Aus ökonomischen Gründen ist dies brisant, da es sich bei Airbus um ein privatwirtschaftliches Unternehmen handelt, das mit öffentlichen Mitteln seine Wettbewerbsposition ausbauen kann. Andere Wirtschaftsbranchen in Hamburg können nicht darauf zurückgreifen um ihre Möglichkeiten zu „entfalten“. Mit den vielen Millionen Euro könnten wichtige Aufgaben, z.B. im Bildungsbereich, finanziert werden, zum Wohle der Allgemeinheit.

Wer Deiche bricht- bricht den Frieden!

Im Mai 2004 versuchte Airbus mit einem sogenannten „Himmelfahrtskommando“ den Hauptdeich zu zerstören. Genehmigungsbehörden erklärten einen zusammengeschobenen Sandhaufen als sturmfluttauglich. Nur durch den gerichtlich beschlossenen Baustopp konnten Airbus und die Stadt Hamburg davon abgehalten werden, Fakten zu schaffen, die uns einschüchtern sollten. Anliegen der Stadt und Airbus ist es, den Hauptdeich abzureißen. Obwohl sich die Ortsausschüsse Süderelbe und Finkenwerder, sowie die Bezirksversammlung Mitte gegen den ersatzlosen Abriss des Hauptdeiches

ausgesp
Senat ni
Deich ei
Jetzt, in
sich her
Luftfahr
Mühlen
sen sein
Der Hau
den Flu
gebiet m
errichtet
schen L
Vordeich
die Funk
men. Hi
uns jedo
Z.B. du
Auswirk
steht fü
Sturmflu
tung des
dem Wa
zität und
den „Fla
lich verlä



ausgesprochen haben, lässt sich der Senat nicht einmal auf einen Alternativ-Deich ein.

Jetzt, im Verfahren Landebahn stellt sich heraus, dass der Hauptdeich ein Luftfahrthindernis ist, was im Verfahren Mühlenberger Loch hinnehmbar gewesen sein soll.

Der Hauptdeich ist nach der verheerenden Flut von 1962, die im Süderelbegebiet mehr als 300 Todesopfer forderte, errichtet worden und aufgrund der kritischen Lage erhöht worden. Ein neuer Vordeich, der Airbuswerksdeich, soll die Funktion des Hauptdeiches übernehmen. Hinter diesem Deich fühlen wir uns jedoch nicht sicher.

Z.B. durch Klimaveränderungen und Auswirkungen der Elbvertiefung besteht für die Zukunft ein höheres Sturmflutrisiko. Infolge der Zuschüttung des Mühlenberger Loches fehlt dem Wasser erhebliche Speicherkapazität und erhöht den Staudruck durch den „Flaschenhals-Effekt“, bei erheblich verlängerten Stauzeiten, also höch-

sten Wasserständen über mehr als 2 Stunden. Dies ist gegenüber früheren Zeiten eine alarmierende Gefährdungssituation. Die Wasserfluten stauen sich in der nun engen Elbe, denen der Vordeich ohne schützendes Vorland und zweite Deichlinie allein ausgesetzt sein soll. Wasser, das jetzt überläuft, würde ungehindert in die Wohngebiete laufen, die niedriger als das Werks Gelände liegen. Leib, Leben und Eigentum werden gefährdet, aber die Flugzeugindustrie verschont.

Blockieren Landebahngegner Arbeitsplätze?

Senat und Airbus behaupten, dass mit dem Auslieferungszentrum 100 Arbeitsplätze verknüpft seien. Die Landebahngegner seien dafür verantwortlich, dass diese „vorerst“ nicht geschaffen werden können. Dem widersprechen wir energisch. Senat und Airbus wälzen hier eigene Verfehlungen und Konzern-

entscheidungen auf die Kläger ab. Tatsächlich kann das Auslieferungszentrum gebaut und für die Passagierflugzeuge erklärtermaßen in Funktion genommen werden. Diese Genehmigungen liegen vor. Ebenso die Absichtserklärungen von Airbus. Airbus beansprucht die Verlängerung nur für die Auslieferung der Frachtflugzeuge. Wenn der Anteil der Frachtflugzeuge gemäß Airbus-Aussagen 20% umfasst, dann erfordert die Auslieferung der Frachtflugzeuge rechnerisch nur 20 Arbeitsplätze. Ansonsten handelt es sich bei einer Landebahn nicht um Produktionsstätten. Diese sind bereits alle auf der Fläche des Mühlenberger Loches errichtet und können nicht zweifach gerechnet werden. Einmal zur Durchsetzung der Erweiterung ins Mühlenberger Loch und zwei Jahre später zur Durchsetzung der Landebahn.

Spekulationen um Arbeitsplätze

Der Hamburger Senat behauptet, eine Verlängerung der Airbus-Landebahn um 589 m schaffe in Zukunft bis zu 4.000 zusätzliche Arbeitsplätze. Dabei stützt sich der Senat auf ein von der Wirtschaftsbehörde beauftragtes Gutachten der Beratungsgesellschaft Deloitte, Hamburg, das im November 2004 veröffentlicht wurde.

Die Möchtegern-Gleichung

Der in dem Gutachten behauptete "signifikante Beschäftigungszuwachs" "zwischen 2.500 und 4.000 Arbeitsplätzen" wurde nicht näher untersucht.

Die platte Argumentation des Gutachtens lautet: Wenn bisher fast 2.000 Arbeitsplätze im Dunstkreis der Werkserweiterung für den A380 entstanden sind, könnten sich bei einer Kapazitätsverdoppelung noch einmal 2.000 Arbeitsplätze ergeben. Ebenso sollen noch einmal rd. 2.000 indirekte Arbeitsplätze außerhalb des Werkes kommen.

Kabinenumrüstung

auch ohne Landebahnverlängerung

Das Gutachten der Wirtschaftsbehörde führt vor allem ein "Kabinenumrüstgeschäft" für die Kapazitätserhöhungen an. Solche, von Airbus selbst bisher nicht thematisierten Umrüstungen, können jedoch keinen mit dem bisherigen Hamburger A380-Arbeitspaket vergleichbaren Beschäftigungseffekt erzeugen. Der größte Beschäftigungseffekt steckt bisher nicht in der Innenausstattung und Lackierung, sondern in der Entwicklung sowie in der Montage der Rumpfsektionen, die zur Endmontage nach Toulouse transportiert werden. Diese Teilefertigung und die Entwicklungsarbeiten sind der Grund für die bisher geschaffenen Arbeitsplätze. Außerdem: Kapazitätserhöhungen durch das Umrüstgeschäft für neue Sitze/Teppiche/Lackierung etc. haben nichts mit der Verlängerung der Landebahn zu tun. Airbus hat vor Gericht erklärt, dass die Passagierversion auf der jetzt vorhandenen Piste starten und landen kann.

Bei den genannten Arbeitsplatzzahlen ist unklar, ob es sich dabei um neue oder

wirk
Stell
und
dadu
Eink
In
1998
der
dene
auße
sch
Müh
Teil
fällt
gen
Wer

Ein
Die
platz
lich
deut
Ham
Wer
eins
scha
mus
berü
stück
und
lastu
dure
Betr
Opfe
blen

*) En
des g
Kapi
Jork

wirklich zusätzliche und dauerhafte Stellen für das A380-Programm handelt und in welchem Bundesland die dadurch ggf. entstehenden Mehr-Einkommen- bzw. Lohnsteuern landen. In einem Gutachten der Stadt von 1998/2000 (Prognos) wurden Angaben der Wirtschaftsbehörde zitiert, nach denen 60% der Airbus-Mitarbeiter außerhalb Hamburgs wohnen, so dass schon durch die Werkserweiterung ins Mühlenberger Loch ein nur geringer Teil von Mehrsteuern auf die FHH entfällt. Aber nur die Bürger der FHH tragen die Kosten und Nachteile der Werkserweiterung!

Eine Kosten-Nutzen-Analyse fehlt

Die vom Senat vorgebrachte Arbeitsplatzbetrachtung greift auch grundsätzlich zu kurz. Die wirtschaftliche Bedeutung der Landebahnverlängerung für Hamburg betrifft nicht nur das Airbus-Werk, sondern die ganze Stadt Hamburg einschließlich Neuenfelde. Die Wirtschaftskraft durch Obstanbau, Tourismus im Alten Land werden nicht berücksichtigt. Der Verfall der Grundstückswerte auch am nördlichen Elbufer und nicht zuletzt die zusätzlichen Belastungen des Hamburger Haushalts durch diese Maßnahme fehlen in dieser Betrachtung. Die Verdrängungseffekte, Opfer und Kosten werden völlig ausgeblendet.*)

*) *Empfohlene Lektüre: Marggraf u.a.: Die kulturelle und wirtschaftliche Bedeutung des geschlossenen Obstbaugbietes "Altes Land", November 2002, 205 Seiten, insb. Kapitel 4, zu beziehen über Verein Hamburgs Elbregion e.V., Klein Hove 21, 21635 Jork*

Bei der Einschätzung der Arbeitsplatzeffekte bei einem Verzicht auf eine Verlängerung fehlen auch Vergleiche mit Alternativszenarien, wie z.B. ein Tausch von Arbeitspaketen mit Toulouse. Zumindest für die fast 100 Mio. Euro Haushaltsmittel, die Hamburg die Landebahnverlängerung einschließlich Grundstückskäufe kosten würde, dürfte es alternative Wirtschaftsförderungsmaßnahmen oder indirekte „Investitionen“ im Bildungsbereich geben. Die von der Wirtschaftsbehörde behauptete Kostendeckung durch Pachtzahlungen ist unrealistisch.

Das Deloitte-Gutachten stellt zu Recht fest, dass eine grundsätzlich standortfördernde Unternehmensführung seitens Airbus nicht unterstellt werden darf. Soll heißen: Hamburg kann sich nie sicher sein, dass die devote Bedienung der Standortwünsche des Konzerns – einschließlich der Opfer der Bürger – zu nachhaltig gesicherten alten oder neuen Arbeitsplätzen führt.

Fazit

Es gibt keine stichhaltige Begründung für den behaupteten möglichen Beschäftigungszuwachs von 4000 Arbeitsplätzen.

Die Verwaltungsgerichte werden sich voraussichtlich nicht sonderlich für das Gutachten interessieren. In der

Pressemitteilung des OVG zum Beschluss v. 9. August 2004 (Bestätigung des Baustopps) heißt es: Befürchtungen, der Standort Finkenwerder könne konzernintern gegenüber Toulouse ins Hintertreffen geraten und deswegen zu einem Standort "2. Klasse" werden, können zur Rechtfertigung von Enteignungen nicht herangezogen werden. Derartige Überlegungen trennen nicht ausreichend zwischen nachteiligen Wirkungen, die aus sachlichen Gründen plausibel sind und Entwicklungen, die durch konzerninterne Vorgaben, unabhängig von sachlichen Notwendigkeiten gesteuert werden können.

Wie geht es weiter?

Unser Standpunkt!

Durch den Beschluss des Obergerichtes ist Neuenfeldes z.Zt. gesichert. Die verbleibenden Grundstücksbesitzer haben nicht weniger Rechte als alle zusammen. **Der Baustopp gilt!** Es darf nicht enteignet werden. Die verbleibenden Grundeigentümer wollen nicht verkaufen. Ihr freier Wille darf nicht durch öffentliche Hetze und Denunziation gebrochen werden. Die Gerichtsbeschlüsse müssen von Senat, Airbus und Medien akzeptiert werden. Die öffentliche Hetze und der ungeheure, fast erpresserische Verkaufsdruck durch die Wirtschaftsbehörde entspricht nicht unseren Vorstellungen von einem rechtsstaatlichen Umgang – **das muss aufhören!** Wenn die Stadt Alternativplanungen hat, um die Landebahnverlängerung juri-

stisch gegen den Willen der Neuenfelder durchzusetzen, dann muss sie diese vorlegen. Alles andere ist Spekulation. Es ist vielmehr zu vermuten, dass die Neuenfelder und die Öffentlichkeit geblufft werden sollen. Es hat schon "Alternativplan-Entwürfe gegeben", die zwar in den Medien als Lösung deklariert wurden, dann aber nie mehr auftauchten.

Es gibt keine Eile!

Nicht nur, dass die Frachtflugzeuge erst ab 2008 ausgeliefert werden. Airbus selbst hat sich konzernintern entschieden, die Auslieferung vorerst über Toulouse abzuwickeln. Damit hat Airbus eine Lösung gefunden und das Projekt A380 ist nie gefährdet gewesen. Mit vielen Ultimaten hat der Senat die Grundstückseigentümer in Verhandlungen getrieben. Die Ultimaten wurden verlängert oder ausgesetzt. Alles Bluff, der dazu diente, Menschen zu verunsichern und einen ungeheuren öffentlichen Druck aufzubauen.

Falsche Versprechungen:

Senat und Bürgerschaft möchten die Neuenfelder mit unverbindlichen Versprechungen beruhigen. Öffentlichkeitswirksam erklärt der Bürgermeister eine Bestandsgarantie für Neuenfelde, allerdings mit der Einschränkung, dass dies Versprechen nur für die Amtszeit des Bürgermeisters gelte. Die Zusage an Airbus für eine Landebahn, wie sie in Toulouse vorhanden ist (3500 m) wurde jedoch nicht zurückgenommen. So machten auch die Frankfurter Flug-

hafenge
sprecher
keinerlei
Planfest
Den Ne
grundst
gegen w
ren könn
Senat ei
ein Gru
eigentum
les Sper
Wenn a
hätten, v
einen Fo
tete off
Verbänd
haben kö
unter Dr



hafengegner die Erfahrung, dass Versprechen von Regierungspräsidenten keinerlei rechtliche Bindung für eine Planfeststellungsbehörde haben. Den Neuenfeldern wird ein "Sperrgrundstück" angeboten, damit sie sich gegen weitere Verlängerungspläne wehren könnten. Allerdings will der gleiche Senat ein Enteignungsverfahren gegen ein Grundstück im Gemeinschaftseigentum durchführen, das er als illegales Sperrgrundstück betrachtet.

Wenn alle Grundeigentümer verkauft hätten, versprach Airbus 3 Mio. Euro in einen Fonds einzuzahlen. Airbus erwartete offensichtlich, dass Vereine und Verbände, die Interesse an diesem Geld haben könnten, die Grundstücksbesitzer unter Druck setzen.

Was bleibt: Kein Bedarf!

Der Hamburger Senat hat 1999 Airbus eine Landebahn versprochen hat, so wie sie in Toulouse zur Verfügung steht (3.500m verfügbare Landestrecke). Auf dieses Versprechen bezieht sich Airbus jetzt. Das reicht als Begründung nicht aus.

Die Rechtsposition der verbliebenen Eigentümer gewährleistet aber eine gründliche Prüfung von Bedarf, Alternativen u.a. wichtigen Rechtsschutzgütern.

Diejenigen, die ihre Grundstücke nicht hergeben, sichern den Schutz von Neuenfelde, seinen Kulturgütern und den Hochwasserschutz.



Kontakte:

Schutzbündnis für Hamburgs Elbregion:

Das Schutzbündnis ist ein Zusammenschluss von Vereinen, Verbänden und Einzelnen zum Erhalt von Hamburgs Elbregion am nördlichen und südlichen Elbufer. Über Spenden für Info-Material, Aktions-Material etc. freuen wir uns.

Gabi Quast, Nincoper Str. 119, 21129 Hamburg, Tel.: 040/745 68 38

Andreas Tjaden (Tel.: 040/8805741)

Hans Diercks (040/745 9197)

Günter Piehl (040/745 83 51)

Jeannette Kassin (040/743 3608)

Peggy Moritz (040/745 001)

Info-Hotline des Schutzbündnis: 040/745 70 412

Weitere Infos bei:

www.neuenfeldebrauchtuns.de

www.schnitgerorgel.de

www.elbbucht.de

www.buergervertretung-nfc.de

Spendenkonten:

Klagekasse Neuenfelde:

Volksbank Nordheide eG, Konto: 1300 935 400 BLZ: 240 603 00

Verein zum Schutz von Hamburgs Elbregion e.V.:

Sparkasse Stade-Altes-Land, Konto: 100 750, BLZ: 241 510 05

Klein Hove 21, 21635 Jork

Bezug des Emblems:

Sigi Strack, Hasselwerder Str. 71, 21129 Hamburg

Termine:

Montagsandachten:

Jeden Montag, 19.30 Uhr in der Kirche St.Pankratius.

Schutzbündnistreffen:

Am zweiten Dienstag im Monat oder bei Bedarf 19.00 Uhr,
Gasthaus "Zur Alten Eiche", Nincoper Str. 26, 21129 Hamburg

Termine über Info-Hotline