

Öffentliche Briefe zur A380-Werkserweiterung in Hamburg



**An Herrn Hans-Joachim Gante,
Vorsitzender der Geschäftsführung der
EADS Airbus GmbH in Hamburg**

Der EADS-Konzern ist wohl der einzige Rüstungskonzern der Welt, dessen Ziele als gemeinnützig angesehen werden. Das Argument sind die Arbeitsplätze, die hoch subventioniert sind. Die EADS-Führung hat es geschafft, dass die Wirtschaftsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg gegen alle Bedenken das Naturschutzgebiet Mühlenberger Loch zur großzügigen Ausdehnung des EADS-Werkes Finkenwerder opfert. Die ursprüngliche Bedingung, die Endlinienfertigung des A380 in Finkenwerder durchzuführen, wird jedoch nicht erfüllt. Trotzdem sieht sich die Geschäftsführung nicht genötigt, die Flächenplanungen zu ändern. Warum auch, zählt doch alles die Stadt – einschließlich eines Zuschusses von 200 Millionen DM für erschwerte Gebäudegründungen.

Die EADS hat sich in keiner Weise verpflichtet, auf Dauer zusätzliche Mitarbeiter einzustellen, die mit der vergrößerten Nutzfläche im ursächlichen Zusammenhang stehen. Die Angabe, 2.000 Arbeitsplätze zu schaffen, ist eine nicht verpflichtende Absichtserklärung. Diese kann sich nicht auf die Fertigung zweier Rumpfsektionen des A380 beziehen, denn diese könnten auch ohne Werksverweiterung und Landebahnverlängerung in Hamburg gebaut und nach Frankreich verschifft werden. Betriebswirtschaftlich gelingt der Geschäftsführung niemals der Beweis der Vorteilhaftigkeit. Es wäre sinnvoll – bei diesem Aufwand an Infrastruktur – die Lackierung und Innenausrüstung der Kabine am Standort der Endlinienfertigung in Toulouse durchzuführen.

Die Hybris der Geschäftsleitung erkennt man auch daran, dass sich auf dem neuen Gelände die geplanten Gebäude einschließlich der Lackierhalle verdoppeln lassen und trotzdem noch mindestens 250 Meter Abstand versiegelter Vorfeldfläche möglich sind, um zwei A380 aus eigener Kraft einander begegnen zu lassen! Die Bewegung der Maschinen zwischen den Hallen wäre mit Schleppern leicht zu erledigen! Die Anzahl von zwanzig A380, die sich gleichzeitig auf dem Gelände aufhalten sollen, ließe sich noch bequem erhöhen. Durchlaufzeiten von fast einem halben Jahr (bei 46 Maschinen pro Jahr, EADS spricht teilweise auch von durchschnittlich 37 pro Jahr) sind unwirtschaftlich, wenn es nur darum geht, die Kabinenausstattung einzubauen und die Außenlackierung aufzubringen. Abstellflächen, die auch dazu dienen sollen, unverkaufte „grüne“ A380 zu parken, hätten auf dem Gelände der ehemaligen Deutschen Werft ökologisch und ökonomisch vorteilhafter geschaffen werden können.

Die Ausdehnung der Flugbetriebszeiten von bisher 7 bis 20 Uhr auf 6 bis 22 Uhr, teilweise sogar bis 23 Uhr 30, mit dem Schichtbetrieb zu begründen, ist nicht plausibel. Teileanlieferung und Testflugbetrieb können niemals so eng mit dem Fertigungsprozess zeitlich verzahnt werden! Bei Nebel (die Landebahn kann niemals die Kriterien nach Kategorie II/IIIa erfüllen!) oder bei Eisregen fielen dann Produktionsschichten aus? Kann ein um 21 Uhr 30 fertiggestellter A319 nicht bis morgens 7 Uhr auf den Erstflug warten? Jeder Pilot weiß, dass in einem neuen Flugzeug – trotz aller Tests am Boden – Fehler versteckt sind, die sich im Nachtflug eventuell dramatisch auswirken.

Obwohl der A380 mehr als doppelt so laut sein wird wie die A319- bis A321-Serie, wird beabsichtigt, die gleichen Flug-

betriebszeiten zu nutzen. Die Annahme von 12 Flugbewegungen pro A380 lässt sich bei einer Endlinienfertigung in Toulouse nicht mehr begründen. Tricks, den Lärmgutachter nur mit 90 Prozent Startschub und stark reduziertem Gewicht rechnen zu lassen, um von etwa 3dB(A) weniger (bei einem Lärmmaximum von 103 dB(A)!) auszugehen, sind offensichtlich. Ein Nicht-Testpilot eines Kunden, der seinen A380 von Finkenwerder nach Nordosten gegen den Elbhag startet, wird nicht davon abgehen, aus Sicherheitsgründen den zulässigen Maximalschub zu benutzen. Spätestens wenn bei regenmasser Bahn und böigem Wind aus Nordwest in Landerichtung 23 der erste Overrun passiert, wird die EADS die rücksichtslose weitere Verlängerung der Startbahn fordern und mit dem Verlust von Arbeitsplätzen drohen!

Im Übrigen ist der bequeme An- und Abflug von EADS-Personal (Toulouse-Shuttle, auch um 6 Uhr 15) mit Produktionszwängen nicht zu begründen.



**An Dr. Thomas Mirow,
Senator für Wirtschaft der
Freien und Hansestadt Hamburg**

Nachdem die Wirtschaftsbehörde (als Antragstellerin und gleichzeitig zuständig für die Planfeststellung) die einstweilige Zuschüttung des Mühlenberger Loches durchgesetzt hat, bleiben einige Fragen:

Die EU-Kommission ist der Güterabwägung der Wirtschaftsbehörde nicht entgegengetreten, um die Endlinienfertigung des A380 in Hamburg zu ermöglichen. Die Ausnahme von der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie wurde gerechtfertigt durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. Ab welcher Unternehmensgröße kann ein Wirtschaftsunternehmen so argumentieren? Jeder Arbeitsplatz ist zugleich auch im öffentlichen Interesse!

Die Endlinienfertigung, die eigentliche Voraussetzung für die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses, findet durch Entscheid der EADS in Toulouse (Frankreich) statt. Warum wird in der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft vom 08.05.01 wahrheitswidrig weiterhin von „Produktion und Endlinienfertigung des A380“ gesprochen? Nachdem das Prestigeprojekt durchgesetzt war, reduzierte die EADS die „Produktion“ auf zwei bescheidene Rumpfssegmente, die in Hamburg gefertigt werden. Lackierung und Ausstattung der Kabinen – für einen geringen Teil der Kunden auch die Übergabe der Maschinen – ist nicht die FAL (Final Assembly Line). Sie stellen nur eine geringe Wertschöpfung von etwa 3 Prozent des Flugzeug-Endpreises dar. Eine Erhöhung der Produktionsrate der A319- bis A321-Serie liefert keine Ersatzbegründung für einen derart massiven Eingriff in die Natur. Die vorhandene Erweiterungsfläche Neß wird noch nicht voll genutzt, und eine Verlängerung der Landebahn wäre nicht notwendig.

Die Stadt gründete die „Projektierungsgesellschaft Finkenwerder GmbH & Co. KG“, die als Bauherrin und Vermieterin der Werksflächen auftritt. In keiner Vorlage an die Bürgerschaft ist die Höhe der Pacht bisher erwähnt worden. Laut Auskunft der Liegenschaftsverwaltung der Finanzbehörde werden üblicherweise zwischen 3,90 und 5,90 DM pro Quadratmeter und Jahr berechnet. Von den zugeschütteten 171 Hektar des Mühlenberger Loches sind 140 Hektar an die EADS zu verpachten; d. h. für **5,46 bis 8,26 Millionen DM** pro

Jahr. Bei einer Gesamtinvestition von z. Zt. **1.360 Millionen DM** und einer Amortisation über z. B. 66 Jahre und bei 6 Prozent Zinsen müsste die Jahrespacht 83,38 Millionen DM pro Jahr betragen. Bei Berechnung der bisher üblichen Maximalpacht überreicht die Stadt dem Luftfahrt-, Rüstungs- und Raumfahrtkonzern EADS damit ein jährliches Geschenk von rund 83,38 minus 8,26 = **75,12 Millionen DM**; das ergibt im Laufe von 66 Jahren **fast 5 Milliarden DM**.

Dabei bleibt völlig unerheblich, ob die Steuermehreinnahmen der Stadt nach Länderfinanzausgleich statt 1,6 (PROGNOS-Gutachten) vielleicht 16 Millionen DM betragen werden, was zu einer Reduzierung des Saldos auf 59 Millionen pro Jahr führt, d. h. auf etwa 4 Milliarden im Laufe von 66 Jahren. Es ist unverantwortlich, eine solche Rieseninvestition zu beginnen, ohne vorher den Pachtvertrag bindend vereinbart zu haben! In welche Verhandlungsposition bringt sich die Wirtschaftsbehörde! Grundsätze eines ordentlichen Kaufmannes scheinen für die Behörde keine Richtschnur ihres Handelns zu sein. Selbst die Unterschreitung der Vergleichspacht wird für zulässig im Sinne des GATT-Subventionsübereinkommens gehalten! Die Feststellung im Planfeststellungsbeschluss, die Landgewinnungsmaßnahmen bzw. die Vermietung der Flächen sei schon deswegen nicht wettbewerbsverfälschend, da es in der EU keinen weiteren Produzenten von Großraumflugzeugen gäbe, sagt alles. „Normale“ Unternehmen haben keine Subventionen zu erwarten; sie haben mit ihrer Steuerkraft zur Finanzierung von Prestige-Projekten beizutragen, die sich nicht amortisieren.



**An Dr. Rudolf Dieckmann,
Präsident des Rechnungshofes der
Freien und Hansestadt Hamburg**

Mit der größten Investition der Stadt seit der Währungsreform wird der Rechnungshof wohl nicht befasst werden. Da die Stadt sich für die Planung und Durchführung der Zuschüttung des Mühlenberger Loches zweier Gesellschaften privaten Rechts bedient, müsste die Bürgerschaft dem Rechnungshof laut Verfassung dazu einen Prüfungsauftrag erteilen. Eine Kosten-Nutzen-Analyse, die die Landeshaushaltsordnung fordert, wurde bisher nicht durchgeführt. Warum nicht?

Hamburgs Steuerzahler sind schon sehr dankbar, wenn der Rechnungshof sich weiter voll auf die Ermittlung der Überkapazitäten von Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen konzentrieren kann. Immerhin stellte der Rechnungshof in seinem Jahresbericht 2000 u. a. eine erhebliche Überkapazität von Fahrradabstellplätzen an der S-Bahn-Haltstelle Allermöhe fest, für die 1 Million DM zu viel ausgegeben wurde.



**Absender:
Heinz Bauer, Hamburg-Nienstedten,
Elbchausee 423**

Ich wünsche allen Verantwortlichen, dass sie ihre Tätigkeit in den kommenden Jahren fortsetzen werden, allein schon deswegen, weil sie die Folgen ihrer Handlungsweisen weiter vor der Öffentlichkeit vertreten müssen.